

Jaarplan 2015 Topsector Logistiek

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting.....	3
1. Inleiding.....	5
1.1 Positionering	5
1.2 Ambitie en KPI's op programmaniveau.....	5
1.3 Governance.....	9
2 Acties.....	11
2.1 Neutraal Logistiek Informatie Platform	11
2.4 Synchronodaliteit	23
2.5 Trade compliance en Border management.....	29
2.6 Cross Chain Control Centers (4C).....	33
2.5 Service Logistiek.....	37
2.6 Supply Chain Finance (SCF)	40
2.7 Kernnetwerk.....	45
2.8 Buitenlandpromotie	47
2.9 Vereenvoudiging wet- en regelgeving	55
2.10 Human Capital Agenda (HCA)	57

Managementsamenvatting

De uitdaging:

De topsector Logistiek heeft de ambitie om er voor te zorgen dat Nederland in 2020 een internationale toppositie heeft (1) in de afwikkeling van goederenstromen, (2) als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten, en (3) als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor het verladende en logistieke bedrijfsleven.

Als de economie aantrekt, heeft dit een versnellingseffect op de groei van de goederenstromen, met name die van het containervervoer (Tweede Maasvlakte). Dat belast ons mobiliteitssysteem en de (milieu) ruimte. De uitdaging van de topsector logistiek is om de efficiëntie van het goederenvervoer te verhogen en duurzamer te transporteren en tegelijkertijd meer te verdienen binnen een hoogwaardig logistiek systeem.

De Topsector Logistiek bestaat uit vertegenwoordigers vanuit de gouden driehoek (overheid, bedrijven en kennisinstellingen). Zij stellen in gezamenlijkheid vast welke activiteiten nodig zijn om de ambitie te realiseren, met behoud en versterking van een efficiënt mobiliteitssysteem en verlaging van de milieubelasting. Het gaat bij de topsector logistiek niet om simpelweg meer goederen te vervoeren, maar om dit slim te doen: meer lading met minder kilometers, meer hoogwaardige dienstverlening, meer kostenbesparing.

Wat gaat de topsector logistiek daarvoor doen:

De groei van het goederenvervoer zoveel mogelijk opvangen door een meer efficiënte logistiek: meer bundeling van goederenstromen, hogere beladingsgraad van vrachtwagens, treinen, schepen en vliegtuigen, en een beter gebruik van al deze vervoersopties. Het doel is een betere logistiek, met minder vrachtwagenkilometers en CO₂-uitstoot. Logistiek waarmee Nederland internationaal nog meer voorop gaat lopen.

Hiervoor is het nodig de huidige samenwerking in de Topsector Logistiek (bedrijven, overheid en kennisinstellingen) door te zetten en daarbij blijvend in te zetten op synergie tussen private en publieke belangen. Onderstaande greep uit de actie-agenda illustreert deze synergie:

- Delen en beschikbaar stellen van elkaars data en aansluiting op elkaars ICT-systemen maakt het mogelijk direct meer efficiëntie te bereiken in het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP). Inzet op papierloos wegtransport.
- Investeren in samenwerking tussen inspectiediensten zoals ILT, NVWA en douane, met bijvoorbeeld als doel één controlemoment: alle inspecties tegelijkertijd op hetzelfde punt als de overslag.
- Opzetten synchromodaal transportsysteem, gericht op het efficiënt gebruik van de beschikbare modaliteiten naast elkaar.
- Op de belangrijkste twee goederencorridors naar Duitsland de efficiëntie te verhogen door samenwerking tussen alle betrokken partijen (publiek en privaat; nieuwe MIRT-aanpak); bijvoorbeeld gezamenlijk keuzes maken voor overslagpunten om versnippering van stromen te voorkomen. Niet alleen op de langere termijn daarover afspraken maken, maar gericht quick wins met elkaar vinden.
- Reductie belemmerende regelgeving (ACTAL/TNO geeft aan dat de regeldruk met circa € 248 miljoen per jaar kan dalen. Dit komt neer op een besparing van bijna 40 %)
- Strategische acquisitie om buitenlandse bedrijven hun distributie in Europa vanuit Nederland te verzorgen. Dit genereert per jaar naar ruwe schatting honderden banen. Hierop volgt bovendien veelal de marketingfunctie en een hoofdkantoor. De hoogwaardige logistieke functie in Nederland blijkt in de praktijk een belangrijke factor voor buitenlandse ondernemingen om te kiezen voor Nederland als vestigingsplaats.
- Verdienen aan kennisexport (bijvoorbeeld: Oman koopt Nederlandse kennis over efficiënte logistieke concepten).

Wat staat er in het jaarplan 2015?

Al deze oplossingen voor een efficiënte logistiek zijn door de Topsector Logistiek vertaald in een meerjarenprogramma voor de periode 2015-2020 en vervolgens weer voor het jaar 2015 uitgewerkt in onderhavig jaarplan. In dit jaarplan 2015 vindt u het overzicht van beoogde projecten en project ideeën waarvan het merendeel in de loop van 2015 nog uitvoerig worden uitgewerkt (in calls, onderzoeksvoorstellen, aanbestedingen etc.) beoordeeld door de betreffende stuurgroepen en programmacommissie vanuit (voluit Topconsortium voor Kennis en Innovatie) TKI Dialog. In die stuurgroepen en programmacommissie zitten vertegenwoordigers vanuit de gouden driehoek. Namens de rijksoverheid nemen vertegenwoordigers van IenM, EZ en FIN deel.

De projecten in dit jaarplan zijn geselecteerd op hun langere termijn (2020) bijdrage aan de ambities van de topsector logistiek op de thema's bereikbaarheid, leefbaarheid en concurrentiekracht. De Key Performance Indicators (KPI's) zijn: jaarlijkse extra bijdrage aan ketenregiespecifieke activiteiten van € 14,6 mld. aan het BBP; jaarlijks minimaal 85 mln minder vrachtwagenkilometers over de weg; besparing van 68.700 ton CO₂ en een stijging het aantal buitenlandse bedrijven dat zich met logistieke activiteiten jaarlijks vestigt in Nederland van 70 naar 100 bedrijven.

1. Inleiding

1.1 Positionering

Om de concurrentiepositie van Nederland op logistiek gebied te versterken en te behouden, is innovatie nodig. Innovatie die bijdraagt aan een betere (bedrijfseconomische) winstgevendheid (voor bedrijven), betere benutting van infrastructuur en voertuigen, lagere kosten en met een lagere impact op het milieu. Daar wordt naar gestreefd in het Topsectorenbeleid, onderdeel van het Bedrijvenbeleid van het Kabinet. In de Bedrijfslevenbrief van 13 september 2011 heeft het Ministerie van IenM middelen toegezegd aan de Topsector Logistiek. Het Meerjarenprogramma geeft hier invulling aan en is voortgekomen uit de Actieagenda van de Topsector Logistiek. Het Meerjarenprogramma is opgesteld door de gouden driehoek: overheid (IenM en EZ), bedrijfsleven en kennisinstellingen en in april 2014 ingediend bij IenM. Het Meerjarenprogramma betreft een deel van de middelen voor de Topsector Logistiek (naast NWO, TNO, NLR, Dinalog, TTI transitie-middelen, MIT, TKI toeslag, etc.).

De Topsector acties dragen bij aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen rond bereikbaarheid en duurzaamheid en bieden een alternatief voor investeringen in infrastructuur. In breder perspectief dragen alle acties van de topsector logistiek bij aan de doelstellingen uit de StructuurVisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid). Het Topteam Logistiek / Strategisch Platform Logistiek (SPL) (inclusief IenM) heeft de bijdrages aan SVIR en bereikbaarheidsagenda gezamenlijk geconcretiseerd in Key Performance Indicators (KPI's) met bijbehorende streefwaarden waarop het Topteam Logistiek/SPL zal sturen.

Dit Jaarplan 2015 concretiseert het eerste jaar van het Meerjarenprogramma, dat loopt van 2015 tot en met 2020. Alle doelstellingen en uitgangspunten zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma en worden zo min mogelijk herhaald. Het jaarplan gaat in op de projecten, die door de betrokken partijen worden voorzien voor 2015, de bijdrage die de projecten leveren aan de KPI's, het benodigde budget en de te verwachten co-financiering, maar ook over het proces van uitzetten van de projecten en de besluitvorming daarover. Het Meerjarenprogramma en het Jaarplan 2015 staan niet op zichzelf. Sinds de Partituur naar de Top, wordt, vanuit het Innovatie Contract aan de Topsector acties gewerkt. De borging van afstemming met andere geldstromen, zoals TKI Toeslag, NWO middelen, etc, en met beleid, is gegarandeerd in de governancestructuur, middels de deelnemers in de stuurgroepen, de uitvoering door TKI en Programmasecretariaat en de TKI Programmacommissie. De voortgang is vastgelegd in diverse rapportages, zoals die van het Innovatiecontract 2012-2013, de monitor topsectoren van EZ/CBS, het Topsector Resultatenboek en de nieuwsbrieven.

Het Jaarplan 2015 wordt ingediend bij IenM, waarna de Inhoudelijke Commissie/ Rijksbrede Regiegroep Logistiek een advies opstelt voor de DG Bereikbaarheid. Over de opdracht tot uitvoering van het Jaarplan worden separaat door IenM, in overleg met het topteam/Strategisch Platform Logistiek (SPL) afspraken gemaakt.

De in het Jaarplan 2015 genoemde bedragen in de begroting, betreffen gereserveerde bedragen. De toekenning vindt plaats op basis van ingediende plannen, die worden beoordeeld en goedgekeurd volgens de in paragraaf 1.3 genoemde criteria. Om het Jaarplan 2015 uit te kunnen voeren is meerjarige verplichtingsruimte nodig.

1.2 Ambitie en KPI's op programmaniveau

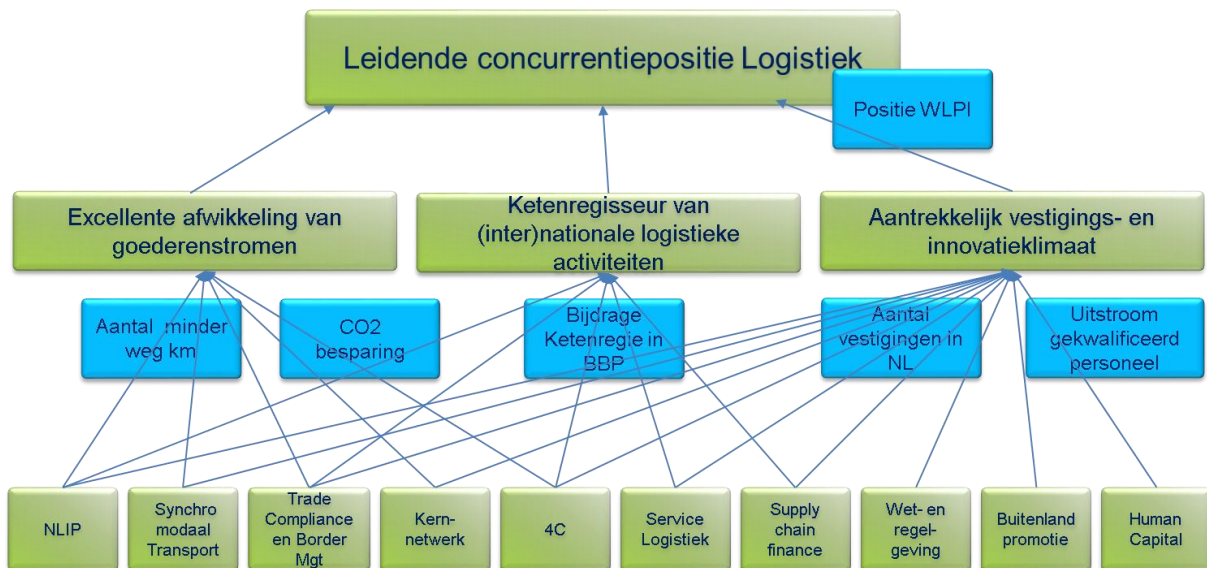
In de Partituur naar de Top is in juni 2011 de ambitie neergelegd om er voor te zorgen dat Nederland in 2020 een internationale toppositie heeft (1) in de afwikkeling van goederenstromen,

(2) als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten, en (3) als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor het verladende en logistieke bedrijfsleven.

Op programmaniveau wordt gestuurd op een maximale bijdrage van projecten en activiteiten aan de streefwaarden van de volgende Key Performance Indicators (KPI's):

1. Extra omzet van nieuwe ketenregie activiteiten – in 2020 dragen Ketenregie activiteiten € 14,6 mrd. bij aan het BBP;
2. Aantal vrachtkilometers dat van de weg wordt gehaald - in het jaar 2020 wordt minimaal 85 mln vrachtwagenkilometers van de weg gehaald;
3. CO2 besparing – in het jaar 2020 wordt 68.700 ton CO2 bespaard of voorkomen;
4. Aantal bedrijven dat zich met logistieke of ketenregie activiteiten vestigt in Nederland, dan wel logistieke activiteiten in Nederland laat uitvoeren of aansturen – in 2020 zijn 100 bedrijven en activiteiten naar Nederland gehaald (een stijging van 30% ten opzichte van 2012);
5. Uitstroom van gekwalificeerde professionals van de opleidingen in de arbeidsmarkt met een logistiek opleiding en grondige kennis over de innovatiethema's – in 2020 is de instroom in de opleiding op HBO/WO niveau gestegen met 50% van 1400 personen (2010) naar 2100 (2020).
6. Eerste positie in Europa op World Logistics Performance index (2020)

Voor KPI 1, KPI 4 en KPI 5 zijn nulmetingen bekend (respectievelijk 11,3 mld, 70 bedrijven en 1400 personen). KPI 1 wordt tweejaarlijks bijgehouden in de monitor van Buck/TNO. Voor KPI 2 en KPI 3 wordt geen nulmeting gegenereerd, maar worden de resultaten per relevant project gemonitord en geaggregeerd naar programmaniveau voor de rapportage (de delta (Δ) wordt bijgehouden). KPI 4 wordt jaarlijks bijgehouden door NFIA en NDL. KPI 5 wordt jaarlijks bijgehouden en gerapporteerd vanuit de Human Capital Tafel. KPI 6 wordt tweejaarlijks gemeten door de Wereldbank. Ten aanzien van de KPI's, streefwaarden en monitoring wordt een apart document opgesteld en afgestemd met IenM.



In het Jaarplan 2015 worden de voorgenomen projecten gekoppeld aan de KPI's. In sommige gevallen lukt dit niet direct, wanneer deze projecten alleen een kennisbijdrage of een randvoorwaardelijk bijdrage aan de KPI's leveren, die weliswaar bijdraagt aan de KPI's, maar nog niet kwantificeerbaar is of pas op langere termijn optreedt. De acties kennen tevens eigen KPI's, waar op wordt gestuurd en gemonitord vanuit de inspiratoren en hun eventuele stuurgroepen. Deze zijn per actie weergegeven in de betreffende paragraaf.

Tabel 1. geeft een kwantitatieve samenvatting van hoe de acties bijdragen aan de Streefwaarden op programmaniveau. Tabel 2 geeft tevens de kwalitatieve relatie weer.

	Bijdrage BBP (Ketenregie)	Aantal minder wegtransport kilometers	CO2 besparing	Aantal vestigingen in NL	Uitstroom gekwalificeerde studenten
NLIP					
Synchromodaal		35 mln	18.700		
Trade compliance	138 mln				
4C	1,8 mrd	50 mln	50.000		
Service Logistiek					
SCF	1 mrd				
Kernnetwerk					
Buitenlandpromotie				100	
Wet- en regelgev.					
Human Capital					2.100
Streefwaarde 2020	14,6 mrd	85 mln	68.700	100	2.100

Tabel 1. Bijdrage acties aan Streefwaarde

Bijdrage BBP (Ketenregie)	Aantal minder wegkilometers	CO2 besparing	Aantal vestigingen in NL	Uitstroom gekwalificeerde studenten	Eerste positie WLPI
NLIP is randvoorwaardelijk voor ketenregie	NLIP is randvoorwaardelijk voor een goede afwikkeling van stromen	NLIP maakt optimalisatie mogelijk, waardoor minder onnodig wordt vervoerd	Als Nederland NLIP heeft gerealiseerd, dan trekt dat nieuwe logistieke activiteiten aan		Realisatie van NLIP heeft een positief effect op de positie op de WLPI
	Synchromodaal Transport streeft naar 35 mln. minder kilometers over de weg, door betere afstemming en gebruik van andere modaliteiten	Synchromodaal Transport streeft naar 18.700 tonkg CO2 reductie, in inzet van meer duurzame modaliteiten als spoor en binnenvaart	Door een slimme afhandeling van goederenstromen wordt Nederland aantrekkelijker voor partijen om hun activiteiten heen te verplaatsen of zich te vestigen.	Voor Synchromodaal Transport zijn synchromodale planners essentieel. Dit vraagt een aanpassing in het curriculum, maar levert daarna hoog- gekwalificeerd personeel.	Afhandeling van goederen- stromen is onderdeel van de WLPI vragenlijst.
Trade Compliance en Border Management streeft naar een extra bijdrage aan het BBP van € 138 mln			Door een goede (douane) afhandeling is Nederland aantrekkelijk voor bedrijven om zich te vestigen	Trade compliance en border management draagt bij aan de Master Trade Compliance,	

				wat leidt tot goed gekwalificeerde studenten
4C streeft naar een extra bijdrage aan het BBP van € 1,8 mrd	4C streeft naar 50 mln minder wegkilometers, door bundeling van stromen, het combineren van vrachten, betere afstemming en voorkomen van transport	4C streeft naar een CO2 besparing van 50.000 tonkg	Door de vestiging van een aantal 4C's en daarmee de hoge kennispositie van NL op dit terrein, is het voor buitenlandse partijen aantrekkelijk zich hier te vestigen	4C vraagt om personeel dat over de bedrijfsgrens kan kijken. Een 4C is bovendien een aantrekkelijke werkomgeving voor nieuwe medewerkers
Service Logistiek levert een extra bijdrage aan het BBP, door control towers op te zetten			Door Nederland te positioneren als Maintenance Valley en de voorraadkosten zo laag mogelijk te houden, is Nederland voor deze activiteiten een aantrekkelijk vestigingsland.	
Supply Chain Finance streeft naar een extra bijdrage van 1 mrd aan het BBP door de ontwikkeling van nieuwe diensten			SCF is een nieuw expertisegebied. Een vooraanstaande positie van Nederland draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat	SCF is een nieuw expertisegebied dat wordt geïntegreerd in het curriculum
Om de corridors optimaal te laten functioneren zal ketenregie worden toegepast.	Kernnetwerk: Bij optimale inrichting van de multimodale goederencorridors zal betere benutting van alle modaliteiten kunnen plaatsvinden. In de praktijk zal dit een verschuiving van weg naar spoor en water betekenen.	Kernnetwerk: Bij optimale benutting van alle modaliteiten zal er meer vervoerd worden via de relatief energiezuiniger modaliteiten.	Kernnetwerk: optimaal functionerende goederencorridors, als onderdeel van het logistieke systeem zal de aantrekkelijkheid van NL als vestigingsland vergroten.	
Door nieuwe vestigingen en het aantrekken van nieuwe logistieke activiteiten draagt Buitenlandpromotie bij aan de groei van het BBP			Buitenlandpromotie streeft naar 100 nieuwe vestigingen of logistieke activiteiten per jaar	
	Wet- en regelgeving lost knelpunten op	Wet- en regelgeving lost knelpunten	Lage lastendruk draagt bij aan een	

voor synchromodaal transport en draagt zo indirect bij aan het verlagen van het aantal wegtransport kilometers	op voor synchromodaal transport en draagt zo indirect bij aan het verlagen van het aantal wegtransport kilometers	aantrekkelijk vestigingsklimaat
--	---	------------------------------------

Door aandacht te besteden aan goed opgeleide docenten en integratie van de topsector acties in het curriculum op diverse niveaus draagt de Human Capital agenda bij aan een hogere productiviteit en meer hoogopgeleid personeel en levert daarmee indirect een extra bijdrage aan het BBP	Door aandacht te besteden aan goed opgeleide docenten en integratie van de topsector acties in het curriculum op diverse niveaus levert de Human Capital agenda betere planners, die meerdere modaliteiten naast elkaar kunnen plannen en meer gebruik zullen maken van spoor en binnenvaart	Door aandacht te besteden aan goed opgeleide docenten en integratie van de topsector acties in het curriculum op diverse niveaus en aandacht voor duurzaamheid draagt de Human Capital agenda indirect bij aan verlaging van CO2 uitstoot	Hoge standaard van logistieke kennis en opleidingen dragen bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat en tevens aan een aantrekkelijk innovatieklimaat	De Human Capital Agenda streeft aan een instroom in de HBO opleidingen van 2100 per jaar
--	--	---	---	--

Tabel 2. Kwalitatieve bijdrage acties aan Streefwaarde

1.3 Governance

Het Topteam/Strategisch Platform Logistiek beheert de Actieagenda van de Topsector en stuurt de uitvoering van het Meerjarenprogramma (en het jaarplan) aan. Een deel van de jaarplan betreft praktische niet-onderzoeksprojecten. De middelen hiervoor zullen door het Programmasecretariaat worden beheerd. Besluitvorming over projecten vindt plaats in de betreffende stuurgroepen, die de inhoudelijke lijn uitzetten, de begroting vaststellen, projectvoorstellen of uitvragen beoordelen en de voortgang van de projecten bewaken. Het onderzoeksgedeelte (van fundamenteel tot en met experimenteel onderzoek) wordt uitgevoerd door NWO, als kasbeheerder van het TKI.

Besluitvorming over deze projecten vindt plaats in de programmacommissie en het TKI bestuur. De Programma Commissie adviseert het TKI Bestuur op strategische hoofdlijnen en detecteert witte vlekken in de onderzoeksagenda, bereid calls voor proposals voor en adviseert het TKI-bestuur omtrent de honorering van projecten. Programmasecretariaat en TKI stemmen intensief af. De co-financieringseis levert bovendien een natuurlijk selectiecriteria: het toont aan dat ook andere partijen bereid zijn te investeren. Eenzijdige projecten of waarvoor geen business case bestaat, vallen automatisch af.

De governance structuur is uitgebreid beschreven in het document Governance, proces, criteria, waarover separaat met IenM overleg plaatsvindt. Hierin is opgenomen welke overlegstructuren het programma beheersen, welke criteria gelden en hoe tussen Topteam/SPL, Programmasecretariaat en TKI wordt afgestemd. In hoofdstuk 2 is per actie beschreven hoe de besluitvorming over goedkeuring van projecten plaatsvindt. Hieronder zijn de beoordelingscriteria voor de projecten herhaald.

Criteria bij beoordeling van projecten en activiteiten

De projecten en activiteiten in het Jaarplan zijn door de Stuurgroepen en TKI geselecteerd, rekening houdend met de volgende criteria:

- 1 Bijdrage aan de door het SPL gestelde ambities van de topsector;
- 2 Passendheid binnen de inhoudelijke focus van de acties, zoals afgestemd in het SPL;
- 3 Bijdrage aan de openstaande witte vlekken en termijn waarop deze effect hebben;
- 4 Bijdrage aan de voor de actie geldende KPI's en termijn waarop deze effect hebben;
- 5 Mate van commitment, uitgedrukt in co-financiering, passend binnen het streven op programmaniveau naar 50% co-financiering (controle op stapeling van subsidies en dubbel telling van private bijdrage).

Bij de werking in plannen van aanpak dienen deze punten te zijn geconcretiseerd en wordt hier opnieuw op getoetst. Daarnaast worden de projecten beoordeeld op:

- 6 Helderheid van het beschreven plan, waarin doelstellingen, activiteiten, mogelijke bijstuurmomenten, aansturing en afstemming, organisatie, monitoring op bijdrage aan KPI's, planning, mijlpalen/tussentijdse resultaten, risico's en kennisverspreiding goed is opgenomen;
- 7 Kosteneffectiviteit in termen van zowel tarifiering van project, van het project als geheel en van de bijdrage aan de KPI's (Hiermee wordt geborgd dat renderende projecten en activiteiten worden gekozen. Beoordeling bij voorkeur kwantitatief, maar vooraf zal geen kosten/batenmodel worden opgezet wegens diversiteit van projecten/activiteiten: inschatting door programmasecretariaat of TKI, kaders voor begroting opgesteld door stuurgroepen);
- 8 Zicht op opschaalbaarheid, valorisatie, uiteindelijke reguliere uitvoering zonder overheidsbijdrage;
- 9 Bijsturingsmogelijkheden via programmasecretariaat wat betreft tijd, scope en risico's;
- 10 Organisatorische en inhoudelijke afstemming met lopende of nog te starten andere Topsector projecten;
- 11 Bereidheid tot kennisdelen en actieve bijdrage aan het verspreiden;
- 12 Compliance check:
 - o Europese en Nederlandse aanbestedingsnormen en regels;
 - o Balkenendenorm;
 - o Co-financieringseisen;
 - o Integriteitstoets (Bibob);
 - o Etc.

2 Acties

De Topsector Logistiek kent 10 acties. Per actie is inhoudelijk en financieel aangegeven welke projecten in 2015 zijn voorzien. Het detailniveau van de projectbeschrijvingen loopt uiteen, afhankelijk van of invulling wordt gegeven aan een concreet projectidee of aan een witte vlek in de programmering.

1. Neutraal Logistiek Informatie Platform
2. Synchronodaal Transport
3. Kernnetwerk van (inter)nationale verbindingen en multimodale knooppunten
4. Trade compliance en border management
5. Cross Chain Control Centers
6. Service Logistiek
7. Supply Chain Finance
8. Buitenlandpromotie
9. Vereenvoudigen wet- en regelgeving
10. Human Capital Agenda

Mijlpalen in 2015:

1. Trade Compliance: Aftrap Master – q1
2. Service Logistiek: Samenwerking topsector Energie – q1
3. Uitreiking studiebeurzen – q2
4. Praktijk demonstratie papierloos transport – q2,
5. 4C in de bouw toegepast – q3
6. Wet- en regelgeving: eerste opgeloste knelpunt – q3
7. Eerste miljoen wegkilometer bespaard – q3
8. Eerste 20 geacquireerde bedrijven – q3
9. Start Keten Fresh Corridor – q3
10. Grotere instroom HBO – q3
11. Sessies serious gaming synchronodaal – q4
12. Start eerste Cross Chain Control Center – q4
13. SCF- Congres – q4

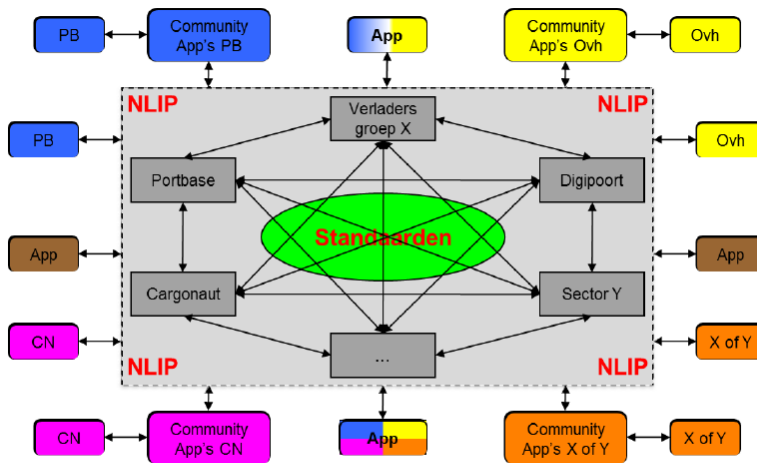
2.1 Neutraal Logistiek Informatie Platform

Definitie

Eén van de belangrijkste randvoorwaarden om de ambities te realiseren is optimale beschikbaarheid en efficiënt (her)gebruik van informatie voor en door marktpartijen en overheid. Dit wordt (laagdrempelig en veilig) geregeld in een Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP).

Het Neutraal Logistiek Informatie Platform bestaat uit:

- het open ICT platform (centrale gedeelte);
 - het open marktplatform, gebouwd op basis van bestaande investeringen (zoals in de Port Community Systemen (PCS-en));
 - het reeds bestaande en in ontwikkeling zijnde single window handel en transport (SWH&T) van de overheid, dat een bredere toepassing heeft dan alleen logistiek (Digipoort).
- applicaties van (clusters van) marktpartijen en branches (bijvoorbeeld verladers, terminals, vervoerders, tuinbouwsector, mainports), overheden (bijvoorbeeld douane, VWA, RWS, KLPD) of combinaties daarvan, dan wel van derde partijen.



Figuur 1: Neutraal Logistiek Informatie Platform

Figuur 1. Neutraal Logistiek informatie Platform (NLIP)

Het NLIP is geen systeem, maar wordt (virtueel) bottom-up opgebouwd, door processen te verbeteren, platforms op elkaar aan te sluiten en data te delen. In het NLIP wordt data gedeeld tussen bedrijven, tussen bedrijven en overheden en, in het SWH&T, tussen overheden. Op basis van deze data kunnen logistieke stromen worden geoptimaliseerd en overheidsprocessen beter op elkaar worden afgestemd. Denk daarbij aan logistieke data als soort goederen, hoeveelheid, verwachte en werkelijke aankomsttijd en bestemming van de goederen, maar ook aan data over congestie op de weg-, water- en spoorinfrastructuur. Of aan data over vrijgave van goederen of inspectieresultaten. Data waarmee de afstemming tussen partijen in de keten kunnen worden verbeterd. In het NLIP worden deze beschikbaar gesteld, zodat deze via 'apps' in procesverbetering kunnen worden gebruikt.

KPI's

Binnen NLIP wordt gestuurd op de volgende KPI's (te bereiken in 2020):

KPI 1. 90% van alle platforms (PCS / BCS) in de Nederlandse supply chain wisselen logistieke data uit via NLIP (in 2013 was dat 10%);

KPI 2. 100 Apps maken gebruik van NLIP data (in 2013 0 apps).

Daarnaast wordt in NLIP gestuurd op technische beschikbaarheid van data en toestemming voor hergebruik van data. Dit is echter moeilijk te kwantificeren en te monitoren en leent zich daarom minder goed om om te zetten in een KPI. Hetzelfde geldt voor de dupliceringsfactor van de data, dat wil zeggen het aantal maal dat data elementen worden hergebruikt.

Overzicht projecten 2015

Tabel 2 geeft een overzicht van de voorgenomen projecten van NLIP in 2015, welke partijen daarbij zijn of worden betrokken, welk budget daarvoor uit het Jaarplan benodigd is en welke co-financiering redelijkerwijs kan worden gerealiseerd. Onder de tabel is per projectidee een korte omschrijving gegeven.

Project	Betrokken partijen	Budget uit jaarplan (in k€, excl BTW)	Co-financiering (in k€, excl BTW)
Via Programmasecretariaat			
Fytosanitair op Schiphol	Cargonaut, Logius, Douane, luchtvracht expediteurs	100	125
Link Overheid	Portbase, cargonaut, Schiphol, HbR, Douane, Logius, EZ, RWS	100	100
Agro	Hubways, Portbase, wegtransportpartijen, agrofood leveranciers en handelaren	50	75
Papierloos transport fase 2	TLN, wegtransporteurs	150	100
Railplatform	Keyrail, prorail, logistiek dienstverleners	50	50
Informatie architectuur	Markt en overheid	50	50
Papierarm varen	Barge operators, KLPD, RWS, ILT, consultant	150	100
Kenniscentrum WDO	Logius, Douane, bedrijven met vragen	150	750
Stadsdistributie	PostNL, andere logistiek dienstverleners, TLN	150	100
Data governance	Markt en overheid	50	50
Dashboard Douane	Douane, bedrijven	150	100
Redesign importketen Schiphol	EVO, expediteurs, Schiphol, verladers, Douane	300	200
Vas-Val Maasvlakte 2	HbR, verladers, dienstverleners	50	100
Analyse achterlandinformatie	HbR, IenM/RWS, etc	100	50
Community facilitator	TLN, consultant	50	50

Mindshift	Bedrijven en overheden	100	100
Business development	Portbase, Cargonaut, Logius, EVO, TLN	50	50
NLIP centraal	Alle partijen uit het convenant	50	50
Programma management	Alle partijen uit het convenant, projectleiders	150	0
Totaal NLIP (via progr. secr)		2.000	2.200

Tabel 3. Projecten NLIP 2015

Beschrijving per project

Projectomschrijving Fytosanitair op Schiphol

Voor de invoer van plantaardige producten, zoals planten, bloemen, groenten en fruit is een fytosanitair certificaat nodig. De scope van het project is om door betere informatie uitwisseling tussen bedrijven en overheden, de fytosanitaire luchtvrachtketen te optimaliseren. Dit project is gestart in 2013 met een breed vooronderzoek.

Doel is om door het combineren van tracking en tracing informatie van zendingen (locatie) met een vroegtijdig en vollediger inzicht in administratieve status van zendingen (compliance/controlle), de fysieke afhandeling van zendingen te optimaliseren, zowel voor de inzet van menskracht, als voor het gebruik van assets (loods, truck, keurstation). Door papierloze afhandeling (van bijvoorbeeld certificaten) vinden er minder administratieve handelingen plaats en is relevante informatie sneller beschikbaar voor controlerende of afhandelende instanties.

Belangrijkste knelpunten in de huidige situatie zijn:

- A. Transparantie: Overheid en marktpartijen hebben geen ketenbreed inzicht in status zending, dit bemoeilijkt het plannen van tijdskritische zendingen (inspecties, transport, betrouwbaarheid)
- B. One-stop-shop: Geen coördinatie tussen inspecties (afzonderlijke selectie en controle)
- C. Single Window: Administratieve last door verschillende aangifteprocessen

Eind 2014 zal het plan van aanpak door de betrokken partijen worden opgeleverd en in 2015 zal de eerste fase van dit project worden geïmplementeerd.

Dit project is een show case project voor het NLIP concept; een eerste toets of partijen met verbeterde data uitwisseling tot ketenoptimalisatie (efficiënter, effectiever) kunnen komen.

Link Overheid – marktplatforms

In de logistieke keten worden gegevens uitgewisseld tussen marktpartijen onderling, overheden onderling en marktpartijen en overheden. Gegevens vanuit de markt kunnen via PCS-en bij de overheid worden aangeleverd maar ook rechtstreeks. Door data die rechtstreeks naar de overheid gaat, beschikbaar te stellen, is voor de markt meer data beschikbaar voor logistieke optimalisatie. Daarmee wordt bijvoorbeeld bereikt, dat processen efficiënter kunnen worden ingericht, logistiek dienstverleners beter lading kunnen bundelen, dat minder leeg wordt gereden, beter kan worden gebundeld naar verschillende modaliteiten. Natuurlijk kan dit alleen onder bepaalde randvoorwaarden, omdat data niet zonder toestemming van de eigenaar mag worden gedeeld. Dit

project is een belangrijk onderdeel uit het Convenant dat in 2013 is getekend en staat daar bekend als de rode stippellijn.

Het project is opgestart in 2013. Gegeven de inhoudelijke complexiteit is gekozen voor een gefaseerde implementatie, namelijk per gedefinieerd bericht. In 2015 zal de uitrol van de rode stippellijn worden vormgegeven. Randvoorwaardelijk is het project Data governance.

Agro

Het project Agro is door EZ benoemd tot Doorbraak Project. Dat betekent dat het samen met de andere geselecteerde projecten kennis uitwisseld en extra politieke aandacht krijgt. Het project is gericht op het aansluiten van de Topsector Agri/Food. Dit project is gestart in 2013. Het combineert twee projecten, nl. Freshcorridor voor de groente- en fruit sector en het project Sierteelt/HubWays voor de bloemen- en planten sector, omdat uit analyse van de wensen/eisen bleek dat beide platformen vele gelijkenissen tonen. Daarom is besloten om één platform te ontwikkelen voor zowel de sierteeltsector als de groente- en fruitsector. Aangezien de groente- en fruitsector verreweg de meeste containers importeert en daardoor de meeste ervaring heeft, is besloten dat FrugiVenta het voortouw neemt.

De status van de container in de Rotterdamse haven (van het schip gehaald, ingeklaard, vrijgegeven voor natransport) is voor bedrijven onduidelijk, waardoor het vervoltransport lastig te plannen is en veel tijd verloren gaat. Doelstelling van het toekomstige Fresh Corridor platform is het mogelijk maken van elektronische communicatie over de containerstatus in de keten, waarmee ondernemers uit de sector kunnen ondernemen (zoals transportplanning, planning verwerking van de producten en track & trace). Het uiteindelijke doel voor de gebruikers van Fresh Corridor is optimalisatie van hun logistieke processen, door een bied- en boekstelsel te ontwikkelen voor multimodaal transport en een zending volgsysteem.

Dit project levert op:

1. Concrete afspraken onder welke voorwaarden Portbase data mag delen met een ander platform, zoals het Fresh Corridor platform
2. Koppeling met Digipoort, zodat de informatie over de status (douane, NVWA en KCB) van de container gedeeld wordt.

Papierloos transport fase 2

In een vervolg op het project papierloos wegtransport, waarin standaarden zijn ontwikkeld voor de transportorder, vrachtbrief en factuur, wordt het gebruik van deze standaarden verder uitgebreid.

TLN heeft een platform ontwikkeld, als een van de bouwstenen van het NLIP, om elektronische berichten in de sector te kunnen uitwisselen. Naast een verdere invoering van deze standaarden en een opschaling in het gebruik van dit platform samen met Transfollow (elektronische vrachtbrief), wordt dit platform nu gekoppeld met andere 'data delende entiteiten' in de logistiek. Voorbeelden hiervan zijn Hubways in de sierteeltsector en Portbase in de zeehavens. Zodra het volume aan berichten over deze platformen voldoende is, kunnen andere functionaliteiten zoals optimalisatie van transportbewegingen en ontsluiten van ladinginformatie voor hulpdiensten, worden ontwikkeld.

De focus van het project 'Papierloos Transport 2.0' ligt op de uitbreiding van de toepasbaarheid van de ontwikkelde berichtenstandaarden en ontwikkeling van functionaliteit (TLN platform) ter ondersteuning van het gebruik van de standaarden.

Zowel in de diepte (vaststellen meerdere standaarden voor bijvoorbeeld elektronische emballage opdrachten en mogelijk andere documenten zoals melding afvaltransport of inkooporders in de bouw) als in de breedte (koppeling TLN platform aan andere modaliteit platformen zoals Portbase, Cargonaut en Hubways).

- Nieuwe standaarden worden, tezamen met het bijbehorende werkproces, in de praktijk getest en opgeleverd aan het NLIP.
- De opgedane kennis zal via publicaties en een seminar open ter beschikking gesteld worden aan het gehele bedrijfsleven.
- Door betere afstemming en koppeling met planningsystemen wordt het transport efficiënter (kortere rijtijden, hogere belading) waardoor de CO₂-emissies worden gereduceerd. Ook kan capaciteit worden vrijgemaakt zonder nieuwe investeringen in infrastructuur. Door minder congestie wordt ook de duurzaamheid bevorderd (vermindering van CO₂-uitstoot).
- Als het percentage beperking vervoersbewegingen tenminste 5 % is, is de kosteneffectiviteit maatschappelijk hoog. De kosten effectiviteit voor bedrijven is ook groot, omdat zij met het gebruik van innovatief verkeersmanagement, direct besparen op vervoerskosten, de CO₂ reductie kunnen waarmaken en concurrerend blijven in het aantrekken en behouden van (internationale) lading in Nederland.
- Bestaande verbindingen worden beter benut door het *letterlijk en figuurlijk weghalen van obstakels* tussen bedrijven in de logistieke keten, zowel business-to-government als business-to-business.
- De planning en aansturing van de totale afhandelingketen verbeteren door slimme innovatieve (geleiding)aanpassingen aan het *infrastructuurnetwerk en daarmee te combineren met bestaande informatiesystemen*.
- Betere afstemming en koppeling tussen planningsystemen waardoor het transport efficiënter (kortere rijtijden, hogere belading) wordt en CO₂-emissies worden gereduceerd. Dit verhoogt de capaciteit van het bestaande netwerk. Minder congestie draagt bij aan een lagere CO₂-uitstoot.

Railplatform

Zeevracht, luchtvracht, wegtransport en binnenvaart hebben in de eerste jaren van NLIP veel aandacht gekregen. Spoorvervoer is echter nog niet aangesloten. Uiteindelijk is NLIP bedoeld om alle modaliteiten te ontsluiten. Het voorgestelde project verkent in eerste instantie de mogelijkheden, draagvlak en business case van het aansluiten van een railplatform. De focus ligt in eerste instantie op de ontsluiting van de tweede maasvlakte dan wel op gevaarlijke stoffen via het spoor, omdat hier de meeste potentie wordt verwacht.

Informatie architectuur

NLIP start als een virtueel platform, waarin Port Community Systemen, Business Community Systemen en overheidssystemen worden gekoppeld. Het project Informatie Architectuur beziet hoe de integrale informatie architectuur in de toekomst kan worden ingericht.

Dit is een centraal vraagpunt waarin markt en overheid een primaire rol spelen. Een eerste verkenning van de informatie architectuur heeft plaatsgevonden in 2014. In 2015 volgt hierop een vervolg, waarna de Stuurgroep op basis van de uitkomsten, draagvlak voor de architectuur en de business case besluit tot implementatie.

Papierarm varen

Het initiatief van papierarm varen bestaat al enkele jaren. Daarin zijn reeds, bijvoorbeeld in IDVV, goede verbeteringen voor de barge sector doorgevoerd. Aansluiting op het NLIP initiatief van papierloos transport is één van de volgende stappen om papierarm varen verder uit te werken. In 2015 wordt een pilot voorbereid om knelpunten bij papierarm varen, zoals de wens van sommige controlerende instanties (KLPD) om vast te houden aan fysieke papieren, op te lossen en implementatie van papierloos transport te bevorderen.

Expertise centrum WCO datamodel

Op 28 november 2013 is het WCO Datamodel door de World Customs Organisation (WCO) op de 'Pas toe of leg uit' lijst geplaatst. Door opname op deze lijst zijn overheden verplicht om de standaard te hanteren bij investeringen in en inkoop van ICT systemen en -diensten die worden ingezet binnen het toepassingsgebied (het elektronisch uitwisselen van gegevens rond

grensoverschrijdingen). Een direct gevolg hiervan is een sterke groei in de vraag naar datamodel expertise.

Dit betekent dat het Datamodel aangaande grensoverschrijdende transacties tussen overheid en bedrijfsleven verplicht dient te worden geïmplementeerd. Dit heeft verstrekken gevolgen voor betrokken (semi)overheden en het bedrijfsleven.

Het project Expertise Centrum WCO Datamodel geeft invulling aan de vraag waar bedrijven en overheden hun vragen kunnen stellen over implementatie van het datamodel en de gerelateerde berichtstandaarden.

De toepassing van één datamodel ondersteunt effectieve en efficiënte samenwerking tussen onafhankelijke organisaties. Door de materiële rol die de overheid speelt als actor in de logistieke ketens – denk aan haar controlerende en uitvoerende taken – én de veelheid van logistieke organisaties die daar bij betrokken zijn, heeft de toepassing van één datamodel door de overheid, naar verwachting een katalyserend effect op berichtstandaardisatie voor de betrokken bedrijven. Ook voor berichtuitwisseling tussen marktpartijen (b2b) onderling. De data communicatie van de overheid *naar* de markt – omdat hier de komende jaren veel groei wordt voorzien – heeft baat bij standaardisatie en focus.

Stadsdistributie

Het project Stadsdistributie bepaalt in hoeverre de reeds ontwikkelde standaarden van het project Papierloos Transport (TLN) geschikt zijn voor stedelijke distributie en welke aanpassingen nodig zijn. Partijen toetsen de standaarden in dit project zowel functioneel als technisch. De technische toetsing vindt plaats door TNO. PostNL is bereid om als pilot te dienen voor de functionele toetsing, in samenwerking met andere vervoerders (waaronder concurrenten van PostNL), Thunderbuild project en Dinalog.

Dit project levert een belangrijke bijdrage aan de initiatieven die de afgelopen jaren in stedelijke distributie zijn genomen, door knelpunten in informatie uitwisseling op te lossen en een eenduidige informatieuitwisseling te ondersteunen, waardoor beter kan worden gebundeld.

Data governance

Het delen van data tussen partijen in en rond de logistieke keten is de kern van NLIP. De eigenaar van de data bepaalt wat en met wie mag worden gedeeld. Dit project levert een oplossing, die deze beslissing technisch mogelijk maakt, op een manier die efficiënt is en vertrouwen geeft, dat geen oneigenlijk gebruik van de data plaatsvindt.

TNO heeft in een eerder project een oplossing ontwikkeld, die wordt getoetst door Danser en Cofano, begeleid door TNO.

Uiteindelijk kan door het delen van data meer en betere logistieke optimalisaties worden gedaan. Alleen het delen van data is onvoldoende, ook aspecten als het juridisch borgen dat data gedeeld kan en mag worden is een belangrijk aspect. Specifiek aspect is het kunnen draaien aan de knoppen welke partij in welke situatie welke data elementen mag inzien. En dan wellicht ook gerelateerd aan een tijdsvenster. Deze aspecten kunnen leiden tot een complex en uitgebreid beheer van data elementen. En dat is niet iets waar de logistieke keten op zit te wachten. In dit project zal het delen van data worden gesimuleerd waarbij het beheer van het delen van data minimaal dient te zijn. Partijen als TNO, Danser en Cofano gaan deze proef uitvoeren.

Dashboard Douane

De techniek van het dashboard biedt de mogelijkheid om supply chain data zichtbaar te maken voor geautoriseerde partijen, waaronder de Douane. Vergelijkbaar met hoe je in de auto ziet hoe hard je rijdt en hoeveel toeren je maakt, kun je op het dashboard de status van de lading zien en waar deze zich bevindt.

De partij die de gegevens aanlevert, bepaalt

- Aan wie gegevens beschikbaar mogen worden gesteld
- Welke gegevens beschikbaar mogen worden gesteld

Van het dashboard is door IBM een eerst eenvoudige versie ontwikkeld in het EU FP7 project Cassandra. Doel is dit dashboard door te ontwikkelen en structureel in te bedden in de logistiek.

IBM is bereid te investeren in verdergaand innovatief onderzoek in dit dashboard. De Douane is bereid deze ontwikkeling samen met IBM in te gaan. Omdat het dashboard ook de toegang tot goederen en- bedrijfsdata in het NLIP kan bieden, is het NLIP het aangewezen platform waarbinnen deze innovatieve ontwikkeling kan plaatsvinden. Bij wetslagen, kunnen de bevindingen door zowel Douane als bedrijfsleven breed worden gedeeld als een alternatief voor mogelijke wetgeving die nog meer uitvraag van gegevens zou kunnen opleggen.

Dit project draagt bij aan handelsfacilitatie en lastenverlichting.

Redesign importketen Schiphol

De importketen kenmerkt zich door een grote afhankelijkheid van vele EU en niet-EU ketenpartners voor een goede informatievoorziening. Deze informatie is randvoorwaardelijk voor de airlines om te mogen vertrekken richting de EU (al dan niet op basis van dual filing), is benodigd om import vracht vrij te geven in het vrije verkeer in de EU en slim en efficiënt af te handelen op Schiphol. De importketen kent een aantal fasen: het vertrek uit het land van herkomst, de invoeren in de EU en tenslotte de overslag met aansluitend natransport van de luchthaven.

De praktijk leert dat veel van deze informatie, waarvan een groot gedeelte al bij de bron (verlader én ontvanger) beschikbaar is, nog op papier uitgewisseld wordt, dan wel dat de digitaal aangeleverde informatie nog een forse kwaliteitsverbetering vereist. De huidige werkwijze kenmerkt zich door aanzienlijke administratieve handelingen, inefficiënt of geen hergebruik van reeds eerder in de keten aanwezige informatie, langere doorlooptijden en onvoorspelbaarheid voor alle betrokken ketenpartners, zowel op het punt van herkomst als bestemming. De recente ontwikkeling van PRECISCE¹ & de nieuwe UCC benadrukken de noodzaak tot een goede informatiehuishouding.

Om de kwaliteit van de informatie(uitwisseling) te verbeteren, de administratieve lasten voor de keten te verlichten en waarde te creëren voor de logistieke ketens en business domeinen die hiervan afhankelijk zijn, bestaan velerlei mogelijkheden en invalshoeken binnen het markt- en overheidsdomein. De vraag in het project Redesign importketen Schiphol is wat een goede en werkbare aanpak is om de informatie uitwisseling te verbeteren.

De doelstelling van het initiatief is te komen tot een integraal plan van aanpak voor zinnige en werkbare verbeteringen van de informatievoorziening van de importketen, die op een stapsgewijze manier over tijd kunnen worden gerealiseerd. Deze verbeteringen kunnen zowel ten gunste van het overheidsdomein als het marktdomein zijn.

Het resultaat is een gedragen aanpak waarbij de aanpak wordt uitgewerkt voor één nader te selecteren keten (bijv. perishables, hitech of life science). Maar kan worden hergebruikt voor andere ketens en NLIP domeinen teneinde keteninnovaties te initiëren en markt- en overheidspartijen te stimuleren tot het gezamenlijk realiseren hiervan.

VAS/VAL Maasvlakte 2

¹ PRECISE: PRE-loading Consignment Information for Secure Entry, ontwikkeling in het kader van beveiliging burgerluchtvaart in de EU

Van de totale Toegevoegde Waarde van de Logistieke sector (€50 mld) wordt ruim € 11 mld gerealiseerd binnen VAL en VAS. De verwachting is dat de groei van de sector in Nederland, met name in dit aspect van de Logistiek zal plaatsvinden (*bron: Partituur naar de Top*).

De beschikbare ruimte op Maasvlakte 2 biedt kans om invulling te geven aan het omdraaien van het Europees logistiek distributieconcept. In plaats van hoogwaardige lading aan te voeren in Rotterdam en via weg/barge/rail direct te transporteren naar de lokale distributiecentra in de Europese landen, wordt de lading vanaf Maasvlakte 2 (ijzeren voorraad) pas op afroep aangeleverd (via binnenvaart, spoor en weg) aan de klanten in de Europese landen.

Dit concept biedt meer kans naar mate er meer VAS/VAL diensten kunnen worden geleverd vanaf Maasvlakte 2. De haven van Rotterdam als combinatie van 'efficiënte opslag ijzeren voorraad' en 'value adding Port'.

- Doel:
1. Het verlagen van de voorraadkosten in Europese Depots
 2. Het optimaliseren van distributielogistiek vanuit Ijzeren Voorraad
 3. Het toevoegen van waarde in Port of Rotterdam (VAS/VAL)

Oplappingsrichting:

Het omdraaien van het EU distributieconcept: ... *Rotterdam ... van doorvoerhaven naar opslag en VAS/VAL. Van het 'pushen van de goederen naar het achterland', naar 'pull van de goederen vanuit Rotterdam naar het achterland'*

Door distributie logistiek in te richten vanuit een Ijzeren Voorraad, is veel sterker dan nu te sturen op optimalisatie van beladingsgraad. Niet alleen op Weg, maar ook Barge en Rail. Daarnaast kan Port of Rotterdam een sterke regisseursrol spelen vanuit de Ijzeren Voorraad. Hiervoor is een optimale informatievoorziening wel onontbeerlijk.

Analyse Achterlandinformatie

De maritieme community staat voor de uitdaging om de groeiende ladingstromen aan de landzijde efficiënt van en naar de Nederlandse havens te transporteren. Hierbij is een efficiënt gebruik van transportmiddelen en (haven) infrastructuur van groot belang. Daarnaast willen de Nederlandse havens zich onderscheiden op het gebied van de kwaliteit van hun logistieke ketens. Om dit te bereiken is een goede en tijdige beschikbaarheid van informatie essentieel.

In het PCS van de Nederlandse havens is reeds veel informatie met betrekking tot het havenproces voor handen. Informatie uit het domein tussen de havens en de uiteindelijke verladers is maar beperkt centraal beschikbaar voor de betrokken spelers. Dit onderzoek heeft ten eerste als doel een overzicht te krijgen van de benodigde informatie van/ naar het achterland om de ketenkosten en -kwaliteit van de Nederlandse havens verder te optimaliseren. Ten tweede heeft het ten doel inzage te krijgen in waar deze informatie zich bevindt en hoe deze het beste in het PCS ontsloten kan worden ten behoeve van de gehele Nederlandse logistieke community.

Mindshift

NLIP is een nieuw concept, waarbij het delen van informatie centraal staat. Voor partijen is betrouwbare informatie belangrijk voor het verbeteren van hun processen, maar partijen willen niet dat de commercieel gevoelige informatie op straat ligt. Binnen dit project wordt de externe communicatie over NLIP georganiseerd. Het doel is het vergroten van draagvlak, wegnemen van angsten en belemmeringen en verspreiden van de kennis uit NLIP. Middelen zijn onder andere sessies, website, materiaal, etc..

Community Facilitator

Transport en Logistiek Nederland (TLN) heeft, in samenwerking met FENEX en Beurtvaartadres, concreet invulling gegeven aan de doelstellingen van het NLIP middels het project Papierloos Transport. Onder de noemer Papierloos Transport heeft TLN standaarden ontwikkeld voor de transportopdracht, vrachtbrief en factuur. TLN heeft vervolgens een platform ontwikkeld om elektronische transportopdrachten en facturen in de sector te kunnen uitwisselen. Beurtvaartadres, als vertegenwoordiger van de verladers (EVO) en logistieke dienstverleners (TLN), werkt onder de naam Transfollow aan een platform ter ondersteuning van de elektronische vrachtbrief.

TLN en Beurtvaartadres zien beide platforms als essentiële bouwstenen voor het fundament van het NLIP. Deze platforms zijn ondersteunend aan alle bedrijven, groot en klein, in de hele sector Transport en Logistiek. Dit in tegenstelling tot de meeste andere platforms die zich richten op een bepaald segment in de logistiek of een afgebakende informatiestroom.

Beiden projecten bevinden zich in de fase dat een opschaling van gebruik van zowel de standaarden als de platform gewenst is. TLN en Beurtvaartadres hebben veel energie gestoken in het creëren en toetsen van draagvlak voor deze ontwikkelingen. Er is geconstateerd dat er vanuit alle verschillende invalshoeken, bedrijfsleven, ICT leveranciers, overheden en kennisinstellingen meer dan voldoende draagvlak is om deze essentiële stappen nu te gaan zetten.

Echter, wil deze uitwisseling in de praktijk van logistieke ketens goed werken dan dient over die gehele waardeketen heen (verladers, vervoerders, afnemers) gebruik te worden gemaakt van dezelfde standaarden voor elektronische informatie uitwisseling en de daarvoor bestemde platformen. Sterker nog: de markt zal zelf streven naar internationale adoptie van deze standaarden om de voordelen ervan direct te kunnen nemen. De adoptie van deze ontwikkelde standaarden in het (weg)transport komt nu moeizaam van de grond.

De verschillende schakels in de keten zijn beperkt in staat om te komen tot de noodzakelijke en grootschalige samenwerking. Dit komt omdat prioriteiten en ambities verschillend zijn in de keten, korte termijn (efficiency) en lange termijn voordelen verschillend zijn en de opstartkosten voor de eerste gebruikers (maatwerk/kinderziektes) relatief hoog zijn. Om met name in de opstartfase een kritische massa, vaandeldragers en samenwerking te verkrijgen is een extra impuls noodzakelijk.

Steeds meer bedrijven en organisaties zien het nut van online communities voor intern of extern gebruik (klanten, leden, gebruikers etc.) om innovatie en samenwerking te bevorderen. Het ontwikkelen en bouwen van een community is echter geen sinecure en brengt vaak niet wat men ervan verwacht. Online communities kunnen sterk bijdragen aan sectorale vernieuwing en innovaties. Online communities zijn in staat om gedrags- en cultuur verandering te bewerkstelligen en zodoende innovatie en samenwerking sterk te bevorderen, daar waar normale change programma's het steeds meer laten afweten. Mits goed doordacht opgezet. Bovengestelde impasse in relatie tot de TLN initiatieven lijkt een prima case om hier invulling aan te gaan geven.

De vraag die beantwoord moet worden is: Hoe bouwen/creëren we een actieve community in de logistieke (TLN) sector en hoe laten we die duurzaam samenwerken en innoveren zodanig dat dit bijdraagt aan: een versnelling in de adoptie van de standaarden van papierloos transport (transportorder, vrachtbrief en factuur); een versnelling in de adoptie van de gebruikte platformen; een olievlekwerking ten behoeve van de implementatie hiervan.

Ter verduidelijking: met het begrip community wordt bedoeld een verzameling van mensen die elkaar on-line vinden, kennis en ideeën delen en rondom een thema of idee (spontaan) gaan samenwerken. Er zijn vele voorbeelden van Communities en Enterprise Social Networks, lang niet allemaal even succesvol, ongeacht de IT oplossing die men bedacht heeft.

Business Development

De twee rollen zoals gedefinieerd in het business model van NLIP (Vraagbaak en Initiator) leiden tot een eerste stap in het verkrijgen van nieuwe initiatieven, business development. In feite is dit actief speurwerk met bestaande NLIP actoren als ook nieuwe / potentiële actoren naar nieuwe

initiatieven waardoor het vliegwiel van het NLIP concept verder wordt aangejaagd. Het gaat daarbij om het verder zien uit te nutten van de ingeschatte toegevoegde waarde die NLIP heeft (5-7 miljard per jaar).

Uiteindelijk resultaat is zijn geselecteerde initiatieven die voldoen aan de NLIP criteria en waarvan de business case gekwantificeerd is. De volgende stap is het maken van een plan van aanpak om de implementatie uit te voeren.

NLIP Centraal

In 2014 is de keuze gemaakt om het aantal centrale NLIP initiatieven beperkt te houden. Focus zou moeten liggen op de bottom up projecten die daadwerkelijke appelleren aan de business case van NLIP. Echter een beperkt aantal onderwerpen zullen centraal niveau uitgevoerd dienen te worden, zoals het onderhoud & beheer library en het bespreken van de rol van een centrale NLIP entiteit (of anders genoemd ... faciliteren Governance NLIP).

Programmamanagement

Programma management is verantwoordelijk voor de dagelijkse uitvoering van het programma en rapporteert aan de stuurgroep NLIP. De programma manager zit de kern- en klankbordgroep voor en stuurt de project managers aan.

Bijdrage aan de KPI's

De projecten dragen op de volgende manier bij aan de KPI's:

	Bijdrage ketenregie activiteiten	Vrachtkilometers van de weg	CO ₂ besparing	Aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt	Uitstroom gekwalificeerde professionals	Eerste positie LPI	NLIP specifiek 1 – 90% van alle platforms wisselen logistieke data uit via NLIP (in 2013 was dat 10%)	NLIP specifiek 2 – 100 Apps maken gebruik van NLIP data (in 2013 0 apps)
Mindshift								
Fyto	€ 10M	x	1 ton	x	x	5%	1	3
Link Overheid	€ 1M	x	x	x	x	5%	2	2
Agro	€ 1M	5M	x	x	x	x	1	2
Papierloos transport fase 2	€ 5M	x	10 ton	x	x	5%	1	3
Railplatform	€ 5M	x	x	x	x	5%	1	2
Informatie architectuur	€ 10M	x	x	x	x	10%	0	0
Papierarm varen	€ 5M	x	x	x	x	5%	1	2
Kenniscentrum WDO	€ 5M	x	x	x	x	5%	0	0
Stadsdistributie	€ 1M	-25%	-30%	x	x	x	1	2
Data governance	x	x	x	x	x	x	0	0
Dashboard Douane	€ 5M	x	x	x	x	5%	1	2
Redesign importketen Schiphol	€ 20M	x	x	x	x	10%	0	0
Vas-Val Maasvlakte 2	€ 500M	x	x	x	x	25%	1	1
Analyse achterlandinformatie	x	x	x	x	x	5%	0	0
Community facilitator	x	x	x	x	x	x	0	0

Tabel 4. Bijdrage NLIP Projecten aan KPI's

Instrumentarium en besluitvorming

Binnen NLIP is een tweetal businessmodellen uitgewerkt om te komen tot initiatieven die vorm geven aan het concept van NLIP. Dit zijn 1) de initiator rol en 2) de vraagbaak rol.

Voor beide rollen geldt dat alle partijen in de logistieke keten (zowel markt als overheid) benaderd kunnen worden, dan wel NLIP kunnen benaderen, om die initiatieven te ontplooiën.

NLIP kent een professioneel programmamanagement met een eigen programmaplan, waarin de diverse geldstromen zijn opgenomen. Dit programmaplan wordt vastgesteld in de Stuurgroep NLIP, waarin overheidsvertegenwoordigers van RWS, EZ en Douane vertegenwoordigd zijn (naast het bedrijfsleven). Projecten kennen een gedetailleerde fasen, van verkenning, plan van aanpak, uitvoering en afronding. De projecten die in het jaarplan zijn opgenomen bevinden zich in de diverse fasen. De Stuurgroep NLIP besluit bij elke fase inhoudelijk en financieel of het project door kan gaan naar een volgende fase. Daarin worden projecten beoordeeld op bijdrage aan de doelstellingen, positieve business case en draagvlak.

Instrumentarium is breed: sommige projecten zullen moeten worden geformeerd, om specifieke doelstellingen te kunnen behalen. Zo zal de link tussen de bedrijfsplatforms en het overheidsplatform (Digipoort) alleen met deze partijen kunnen plaatsvinden. Andere projecten kunnen bijvoorbeeld middels een Europese aanbesteding worden geïnitieerd, om zo veel mogelijk ideeën uit de markt te kunnen halen en het programma open te houden voor vele partijen.

2.4 Synchromodaliteit

Definitie

Synchromodaliteit is het optimaal benutten van de verschillende modaliteiten in een geïntegreerde vervoersoplossing. Dat kan op corridors en in regio's waar voldoende ladingaanbod is, zodat hoogfrequent vervoer via (alle) modaliteiten kan plaatsvinden. Synchromodaliteit zorgt ervoor dat de groei van het goederenvervoer kan worden opgevangen, waarbij alle modaliteiten worden ingezet. Zo ontstaat een flexibele en robuuste oplossing met een betere benutting van de capaciteit van de vaar- en voertuigen en de infrastructuur.

Synchromodaliteit is een logische voortzetting van innovaties als intermodaal, multimodaal en co-modaal vervoer. Synchromodaliteit is multimodaal vervoer waarin de keuze voor een bepaalde modaliteit daadwerkelijk gelijktijdig plaatsvindt. Dat is nu nog nauwelijks het geval omdat de verschillende modaliteiten fundamenteel (lijken te) verschillen in juridische status, boekingsproces en vervoersprestatie. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met het internationale aspect. Internationale corridors met voldoende volume (goederenstroom) en capaciteit (van de modaliteiten) lenen zich namelijk uitstekend voor synchromodaal transport. Maar ook nationale stromen met voldoende volume en capaciteit kunnen synchromodaal worden vervoerd.

Door werkzaamheden aan het Derde spoor van de Betuweroute, is de komende jaren de spoorcapaciteit beperkt. Synchromodaal transport kan een oplossing bieden, waarbij de spoorpositie wordt gehandhaafd en bedrijven hun goederen tijdig krijgen aangeleverd.

KPI's

Binnen Synchromodaliteit wordt gestuurd op de volgende KPI's (te bereiken in 2020):

KPI 1: Gerealiseerd extra Synchromodaal volume van 850.000 TEU in 2020 ten opzichte van 2012;

KPI2: Gerealiseerd aantal minder vrachtwagenkilometers van de weg van 35 miljoen km per jaar;

KPI 3: CO2 besparing van 18.700 ton kg CO2.

Overzicht projecten 2015

<u>Project</u>	<u>Betrokken partijen</u>	<u>Budget uit jaarplan (in k€, excl BTW)</u>	<u>Co-financiering (in k€, excl BTW)</u>
<u>Via Programmasecr.</u>			
Betuwerroute control tower ontwerp	Keyrail, prorail, KNV, multimodale operators, HbR	200	200 (vnl prorail/keyrail n havenbedrijven)
Nieuwe pilots synchromodaal via prijsvraag	binnenvaartondernemers, regionale maatschappijen, terminals, verladers, ldv	450	450
Uitbreiding Lean and Green Barge en verbreding naar spoor	Verladers, 4PL/integrator, consulting, binnenvaart, spoor operators, voorlichtingsbureaus,	225	450 (via deal met IenM)
Monitor en koppeling initiatieven	Rederijen, zeehaven terminals, 4PL, expediteurs, binnenvaart, spoor, binnenvaart-terminals, verladers	50	50
Human Capital		30 MBO, 20 HBO	20 (vooral in kind instellingen)
Mindshift		25	10
Nog toe te kennen		175	175
<i>Subtotaal</i>		<i>1.175</i>	<i>1.355</i>
<u>Via TKI</u>			
TKI ECT synchromodale game – vervolg	ECT, Danser, TNO		
TKI smart data – vervolg	TNO, HR, TLN, HBR, HA, Portbase, diverse bedrijven		
EU H2020 Smart rail (2015-2017) tot budget 2 mln, wv 1 mln EU	Prorail, I&M, TNO		

EU H2020 Syncflow	TNO, TUD, ECT, Argusi, ...		
Uitbreiding IDVV simulatie naar synchromodaliteit	TNO, binnenvaartondernemers, Keyrail, I&M, RWS		
Subtotaal		500	500
Totaal		€ 1.675	€ 1.855

Tabel 5. Projecten Synchromodaal Transport 2015

Beschrijving per project

Betuweroute control tower ontwerp

De control tower voor de Betuweroute speelt een rol in het ondersteunen van synchromodale oplossingen voor de capaciteitsknelpunten op de Betuweroute. Door de aanleg van het Derde Spoor in Duitsland wordt de capaciteit van de Betuweroute de komende jaren sterk beperkt. Spoor is een essentiële modaliteit in het synchromodale netwerk. Er zal zo veel mogelijk worden geprobeerd, de goederen die nu via het spoor gaan, ook via het spoor te laten gaan. Waar dit echter niet kan, of als calamiteiten optreden, ondersteunt een synchromodale control tower de tijdige levering van de goederen via het spoor, of via andere modaliteiten als binnenvaart en weg. Dit project bestaat uit het ontwerpen van de basis-architectuur van de control tower, alsmede een stuk vooronderzoek over databeschikbaarheid, inrichten van de besluitvormingsstructuur (wie neemt wanneer welke beslissingen), en een eerste ontwerp van de visualisatie van de control tower. Er wordt goed afgestemd met de Stuurgroep Derde Spoor en andere initiatieven.

Nieuwe pilots synchromodaal via prijsvraag

Het synchromodale netwerk zal worden uitgebreid met een Europese aanbesteding (specifieke prijsvraag), waarin marktpartijen worden uitgenodigd synchromodaal transport te implementeren. Dat betekent het daadwerkelijk overbrengen van transport van weg naar water en spoor. Dit levert een direct effect op de KPI's Vrachtkilometers van de weg en CO2 besparing. Gestreefd wordt naar 3 miljoen bespaarde wegekilometers. Op dit moment is nog niet aan te geven om welke corridors het gaat. Dit is afhankelijk van de inschrijving. Extra aandacht gaat in deze aanbesteding uit naar het combineren van continentale en maritieme lading. Een aantal elementen krijgt extra aandacht, om de resultaten blijvend te laten zijn:

- Partijen kunnen vooraf ondersteuning krijgen bij het opstellen van de business case (is deze niet positief, dan kunnen zij niet inschrijven)
- Operationele kosten worden niet vergoed (anders wordt de pilot gestopt na beëindiging van de bijdrage)
- Kennisontwikkeling vindt plaats op knelpunten. Er komt extra aandacht voor kennisuitwisseling.

Uitbreiding Lean and Green Barge en verbreding naar spoor

Verladers sturen de dienstverlening aan en zijn bepalend in hoe het transport plaatsvindt. Lean and Green Barge is op verzoek van verladers voortgekomen uit het Lean and Green netwerk. Het programma richt zich op de implementatie van synchromodaal transport vanuit de verladers. Verladers laten door een trusted party hun goederenstromen analyseren. Hieruit zijn diverse synchromodale lanes ontstaan waarin de verladers hun transport bundelen en de binnenvaart in hun netwerk hebben opgenomen. Laagdrempelige deelname van de bedrijven is in dit project essentieel. Het netwerk wordt in dit project uitgebreid door het initiëren van meer lanes en door

het integreren van spoorvervoer in het netwerk. De bijdrage aan de KPI's is direct en blijvend. Gestreefd wordt in 2015 500.000 kilometer van weg naar andere modaliteiten te verplaatsen.

Monitor en Koppeling synchromodale initiatieven

Dit project verzamelt en integreert de behaalde resultaten van alle projecten in een rapportage en zorgt voor verspreiding van de resultaten via de website. Alle bedrijven en pilots worden daarvoor benaderd, ook reeds afgeronde pilots. Daarbij wordt het perspectief meegenomen, dat mogelijk efficiëntie winst te behalen is door pilots met elkaar in contact te brengen en te bezien of verschillende stromen kunnen worden gebundeld.

Human Capital

De resultaten van de synchromodale projecten zullen worden gedeeld met de opleidingen. Dit kan bijvoorbeeld door in het onderwijs synchromodale tafels te organiseren van studenten die bij diverse bedrijven stage lopen, of door het ontwikkelen van lesmateriaal. Aangezien de HC agenda vooral georiënteerd is op het HBO, zal dit ertoe leiden dat een groot deel van de HBO studenten die logistiek of goederenvervoer studeren, kennis krijgen van multimodaal vervoer, en synchromodaliteit. Voor het MBO zal via het STC de game worden aangepast voor het lesprogramma, zodat toekomstige planners ervaring op kunnen doen met synchromodaal plannen en alles wat daarbij komt kijken.

Mindshift

Mindshift is gericht op het uitleggen van het nieuwe concept, de voordelen die de koplopersgroep heeft gerealiseerd te laten zien en het draagvlak te vergroten. Middelen die hierbij essentieel zijn, zijn de website, animatie en films met bedrijven aan het woord.

TKI synchromodale game

Dit project is een vervolg op een lopend TKI toeslag project, waarin de game verder ontwikkeld wordt als algemene onderwijstool voor synchromodale planners. ECT en TNO zijn al gestart met de ontwikkeling van een eerste versie van een synchromodale game, waarmee planners getraind kunnen worden om synchromodale vervoersoplossingen te implementeren. Het onderhavige project is een vervolg hierop, waarin de game verder wordt uitgewerkt, en ook geschikt wordt gemaakt voor andere toepassingen, in andere settings dan die bij ECT. Een grote uitdaging daarbij is de game mogelijk te maken voor toepassing in een samenwerking van binnenvaartterminals en spooroperators (bijvoorbeeld Brabant Intermodal).

TKI Smart Data

Dit project behelst de doorontwikkelingen van de gezamenlijke informatie-infrastructuur voor synchromodaliteit, die nodig is om daadwerkelijk tot een synchromodale transitie te komen. Dit project bouwt voort op eerdere initiatieven. De ambitie is om eerdere initiatieven te integreren en nieuwe technologische ontwikkelingen te incorporeren. Daarnaast is het de ambitie om vooral de analytische kwaliteit van personeel in de topsector logistiek te versterken. Dit project zal voor al de mogelijkheden vergroten om synchromodale oplossingen te ontwikkelen en daadwerkelijk te implementeren.

EU Smart rail

Voorgenomen EU H2020 project, waarin de Betuweroute een living lab is. Inzet TNO in dit project is 2 mln, waarbij de EU 1 mln subsidieert. Het Smart Rail project heeft als doel de rol van spoorvervoer in de logistieke keten te versterken. Daarbij staat het spoorvervoer als sector centraal, maar de versterking wordt ook gezocht in de mate waarin de spoorsector met andere

vervoerssectoren kan samenwerken. Het project bestaat uit het ontwikkelen van nieuwe tools en oplossingen in drie richtingen: ten behoeve van samenwerking binnen het spoor, ten behoeve van samenwerking met andere partijen in de keten, en voor informatie-uitwisseling tussen partijen. Die oplossingen en tools zullen worden toegepast in drie Living Labs: wagon load exchange, long distance rail transport en de Betuweroute problematiek.

EU Syncflow

Europees project over ontwikkeling van synchronodale concepten voor EU. Dit project behelst het ontwikkelen van een synchronodaal flow management aanpak, waarmee bereikt wordt dat de spanningen die in transport logistieke systeem ontstaan op het supply chain niveau, de transportlaag of het netwerkniveau, gereduceerd kunnen worden. Hierdoor wordt het systeem als geheel efficiënter en effectiever, en worden klanten uiteindelijk beter bediend.

Met dit project wordt bereikt dat er een ontwikkeling ingezet wordt naar een synchronodaal vervoerssysteem, waarin er een optimale afstemming plaatsvindt tussen de verschillende lagen van dat systeem. Dit is een doorontwikkeling van de synchronodale visie, van de adoptie van synchronodaliteit bij individuele bedrijven, via meer complexe synchronodale oplossingen waarin bedrijven samenwerking, naar een totaal synchronodaal systeem.

Uitbreiding IDVV simulatie naar synchronodaliteit

Binnen het programma IDVV is een binnenvaartsimulatie-game ontwikkeld. Het onderhavig project behelst een doorontwikkeling van deze game naar een synchronodale game. Daarvoor moet met name het spoor als modaliteit aan de simulatie worden toegevoegd. De game helpt bedrijven en andere partijen om nieuwe vervoersoplossingen uit te denken, en uit te proberen in een neutrale setting. Op basis van die inzichten kunnen ze dan in de praktijk aan de gang met het daadwerkelijk implementeren van die oplossingen. Dit is met de binnenvaartgame al beproefd.

Voor het spoor kan de game ook gebruikt worden om oplossingen voor de Betuwerouteproblematiek te ontwikkelen en door te rekenen.

Bijdrage aan de KPI's

De projecten dragen op de volgende manier bij aan de KPI's:

	Bijdrage ketenregie activiteiten	Vrachtkilometers van de weg	CO2 besparing	Aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt	Uitstroom gekwalificeerde professionals	Eerste positie LPI	Synchro specifiek – gerealiseerd extra synchromodaal volume
Betuwerroute control tower ontwerp	x					x	20-25 mln ton per jaar
Nieuwe pilots synchromodaal via prijsvraag		3.000.000 km	x			x	
Uitbreiding Lean and Green Barge en verbreding naar spoor		500.000 km	x			x	85.000 TEU in 2020
Nog toe te kennen		400.000 km					
TKI ECT synchromodale game – vervolg		5 mln km	2000 ton CO2			x	100.000 TEU in 2020
TKI smart data – vervolg		3,5 mln km	1.870 ton CO2	x	x	x	250.000 TEU in 2020
EU H2020 Smart rail (2015-2017)		3,5 mln km	1.870 ton CO2			x	100.000 TEU
EU H2020 Syncflow		10 mln km	4000 ton CO2			x	200.000 TEU in 2020
Uitbreiding IDVV simulatie naar synchromodaliteit		3,5 mln km	1.870 ton CO2			x	100.000 TEU

Tabel 6. Bijdrage Synchromodaal Transport Projecten aan KPI's

Instrumentarium en besluitvorming

Een deel van de projecten van Synchromodaal transport verloopt via het programmasecretariaat. Over deze projecten besluit de Stuurgroep Synchromodaal, waarin IenM is vertegenwoordigd, zowel via de jaarplanning, als bij goedkeuring van de projecten. Projecten worden geïnitieerd door de stuurgroep, de project developer of het programmasecretariaat. Projecten worden uitgezet via een Europese aanbesteding, zoals een prijsvraag, een call of zelf geformeerd.

Over de onderzoeksprojecten besluit het TKI. Op basis van het voorbereidende werk van de projectontwikkelaar en de reeds uitgevoerde projecten, programmeert de programmacommissie op de geïdentificeerde witte vlekken. Dat wil zeggen dat de programmacommissie calls uitschrijft, waarop projecten kunnen worden ingediend, of specifieke projecten laat programmeren, of specifieke acties uitzet. De programmacommissie adviseert het bestuur of goed te keuren projecten. IenM is vertegenwoordigd in de programmacommissie. EZ is namens het rijk waarnemer in het TKI bestuur.

2.5 Trade compliance en Border management

Definitie

Handelsfacilitatie door vermindering van regeldruk is één van de belangrijkste redenen voor bedrijven om juist Nederland als Gateway voor Europa te gebruiken. Het succes van de handelsfacilitatie in Nederland is gebaseerd op een samenwerking tussen de inspectiediensten (douane) en het bedrijfsleven, die uniek is in Europa. In deze tijden van fundamentele verschuivingen in de wereldeconomie, is het essentieel om deze handelsfacilitatie nog verder te ontwikkelen en zodoende onze positie als Gateway voor Europa uit te bouwen. Verder uitbouwen van de leidende positie in handelslogistieke facilitatie door toepassing van vernieuwende toezichtsconcepten, stroomlijning en vereenvoudiging van procedures, en integratie van toezicht in ongestoorde logistieke ketens.

KPI's

Binnen Trade compliance en border management wordt gestuurd op de volgende KPI's:

KPI 1. Cijfer Douane op WLPI: in 2020 weer top 2 positie ten opzichte van andere Europese landen (van plaats x in 2010);

KPI 2. Cijfer Douane in Monitor 'Bewijs van Goede Dienst' op Verstoring logistieke processen (deze dient in 2020 minimaal uit te komen op een 8);

KPI 3. Cijfer Douane in Monitor 'Bewijs van Goede Dienst' op Geïntegreerd toezicht (deze dient in 2020 minimaal uit te komen op een 7);

KPI 4. Cijfer Douane in Monitor 'Bewijs van Goede Dienst' op Minimale lasten voor ondernemers toezicht (deze dient in 2020 minimaal uit te komen op een 7).

KPI 1 wordt tweejaarlijks opgesteld door de Wereldbank. KPI 2 tot en met 4 wordt tweejaarlijks door douane gemeten middels een onderzoek onder bedrijven.

Overzicht projecten 2015

Project	Betrokken partijen	Budget uit jaarplan (in k€, excl BTW)	Co-financiering (in k€, excl BTW)
<u>Via Programmasecretariaat</u>			
a) Master in Customs & SC compliance	EUR, TUD, TUE, TNO, Douane	120	444
b) Nationaal Expertisecentrum TC&BM	Dinalog met input van TNO, Douane, TUD, EVO, FENEX, FENEDEX, ea	250	0

c) Update Benchmark 2014	Overheden, bedrijfsleven	30	30
d) Praktische pilots 2015	Douane, ILT, NVWA, RWS, verladere, expediteurs, dienstverleners	40	40
<i>Totaal via Programmasecr.</i>		<i>150²</i>	<i>150</i>
<u>Via TKI</u>			
e) CORE-NL	TNO, TUD, FloraHolland, Seacon, douane, NVWA, KLPD, TUE, LZP, EVO		
f) TKI project kenteken compliance	Kennisinstellingen, bedrijfsleven, douane, (ILT)		
g) TKI project oplossen regeldruk knelpunten (zie studie)	Kennisinstellingen, bedrijfsleven, douane		
h) TKI project pilots versnellen roadmap TCBM overig	Kennisinstellingen, bedrijfsleven, douane		
i) NWO Call ISCOM 2 ^e ronde	Kennisinstellingen		
<i>Totaal via TKI</i>		<i>650</i>	<i>1000</i>
Totaal TC&BM		800	800

Tabel 7. Projecten Trade Compliance en Border Management 2015

Beschrijving per project

Master in Customs & SC compliance ((RSM, TUD, TUE)

In 2014 is een nieuwe master opleiding in Customs and Supply Chain Compliance ontwikkeld voor professionals in douane administratie, bedrijven en consultants. Dit tweejarige modulaire programma is ontwikkeld in samenwerking met branche organisaties (Fenex, EVO, Fenedex, VNO-NCW, ACN, VNC, VNTD and TLN), Douane en TNO en combineert kennis over douane regelgeving, supply chain Management en informative/ compliance. Het integreert de diverse partijen rond onderwerpen als risico management, Sourcing & Procurement, Compliance, AEO en de Union Customs Code. In 2015 wordt de master uitgevoerd en op basis van de resultaten verbeterd en aangepast. Het doel is om in 2015 20 hooggekwadificeerde masterstudenten op cruciale posities binnen bedrijven en overheid te laten instromen. De Master draagt bij aan de mondiale exposure en erkenning van de innovatiekracht van Nederland en zal ook internationale studenten aantrekken.

Nationaal Expertisecentrum TC&BM

Het nog te ontwikkelen Nationaal Expertisecentrum TC&BM bundelt de nationale kennis en expertise ten behoeve van een effectievere ontsluiting van de opgebouwde kennis in Nederland en ten behoeve van een effectievere internationale 'branding'. Naast het bundelen/ontsluiten van bestaande kennis, moet het expertisecentrum ook de erkenning krijgen. Daartoe brengt het centrum ook periodiek white papers uit over relevante kennis toepassingsdomeinen. Dit zorgt voor betere ontsluiting van de beschikbare kennis gericht op eindgebruikers (vgl PROMENADE bundel voor AEO beheer). Ook zal met de middelen van dit centrum de multidisciplinaire kennis en

² Wordt sluitend na besluit kerngroep.

relevante wetgeving in een boek/naslagwerk worden vervat. Het Expertise Centrum TC&BM versterkt de mondiale kennispositie van Nederland, ondersteunt professionals in het ontsluiten van kennis en versterkt de positie van Nederland op de WLPI.

Update benchmarkstudie 2014

De update van de geplande benchmark naar feitelijke procedures, toezichtslasten, en kosten in NL vormt de basis voor eventuele bijstelling van prioriteiten in de roadmap of voor het specificeren van extra acties. Dit betreft een verdieping van het onderzoek naar kosten van inspecties dat Actal al heeft laten uitvoeren in 2013.

Vervolgens wordt een vergelijkbaar onderzoek ingesteld in de vorm van een benchmark in andere lidstaten, met name maritiem gericht, in concurrerende havens in Duitsland en België. Met die uitkomsten wordt bekeken of en zo ja in hoeverre verdere acties nodig zijn.

Praktische pilots 2015

Praktische pilots met bedrijven die inspelen op actuele issues. De pilots kennen een zeer toegepast karakter. Op basis van een call dienen bedrijven relevante projecten in. Pilots dragen bij aan wegnemen knelpunten en dragen daarmee direct bij aan de KPI's Cijfer Douane in Monitor 'Bewijs van Goede Dienst' op Verstoring logistieke processen en op Minimale lasten voor ondernemers. Afhankelijk van de focus van het project draagt het tevens bij aan het Cijfer Douane in Monitor 'Bewijs van Goede Dienst' op Geïntegreerd. Indirect dragen de projecten bij aan de score op de WLPI, douane dimensie.

CORE-NL

Het CORE-NL project wordt medegefinancierd door de EC funding en commitment van Nederlandse organisaties in het FP7-project CORE. Het richt zich dus primair op een Nationale versnelling en verbreding van de innovatie-agenda van CORE. Die bevat een roadmap gericht op conceptrealisatie van 7 kernconcepten, die invulling geven aan de drie visiepijlers van de TC&BM innovatie roadmap. Dit zijn concepten zoals advanced supply chain risk management, supply chain resilience, Seamless Data Interoperability, System Based Control, Coordinated Border Management, Non-intrusive security technologies.

Dit project omvat een aantal specifieke nationale deelprojecten die de adoptie van de CORE kernconcepten in Nederland versnellen.

Het biedt de ruimte om generieke vraagstukken te adresseren, die wel relevant zijn en vooral een algemeen belang dienen, zoals een kostenstudie naar integrale compliance kosten in een aantal representatieve supply chains (bottom-up, gerelateerd aan gedetailleerde business processen en afhankelijkheden: activity-based costing, verborgen kosten, herstellkosten). Kostenramingen uit de ACTAL-studie kunnen als startpunt dienen.

Kentekencompliance

Het kenteken van het voertuig dat transitvervoer uitvoert moet op de transitaangifte staan. Het Just-in-time (JIT) toewijzen truck en chauffeur vindt vaak pas later plaats dan de transitaangifte moet worden ingediend. Flexibele inzet van chauffeurs, wisselingen van trailers, etc leiden tot real-time aanpassingen. De Europese wetgever is inmiddels van deze knelpunten op de hoogte en is bereid te onderzoeken of vermelding van het containernummer als vervoermiddel haalbaar is. Dit project beoogt de voordelen en knelpunten van gebruik van containernummer in plaats van het kenteken op documenten in kaart te brengen en pasklare oplossingen voor deze knelpunten aan te dragen. De uitkomsten kunnen vervolgens aan de Commissie worden aangeboden, waardoor de kans op wijziging van deze wetgeving binnen redelijke termijn substantieel wordt vergroot. De oplossings-concepten dragen bij aan het voorkomen van verstoringen en hoge lasten als gevolg van handhaving op kentekencompliance. Het project draagt bij aan geïntegreerd toezicht door de benodigde samenwerking tussen Douane en ILT en aan de positie op de WLPI.

Oplossen regeldruk knelpunten

De ACTAL studie heeft knelpunten in kaart gebracht, die leiden tot hoge lasten voor het bedrijfsleven. De Maatwerkaanpak Regeldruk Logistiek (MAR-L) werkgroep gaat een aantal aanbevelingen implementeren. Sommige aanbevelingen vereisen eerst beantwoorden van kennisvragen of scherper krijgen van de oplossingsrichtingen. Dit vereist typisch tripartiete samenwerking, die plaatsvindt in dit TKI-project. De scope wordt sterk bepaald door wat al actief in de MAR-L werkgroepen wordt opgepakt en wordt vastgesteld in overleg met de Stuurgroep Maatwerkaanpak Regeldruk Logistiek.

TKI project versnellen roadmap TCBM overig

Hier wordt een project voorzien met een strategisch karakter, dat momenteel nog niet is geprogrammeerd, maar wel past in de roadmap en waarvan de behoefte in de loop van het jaar verder wordt geëxpliciteerd. Dit kan bijvoorbeeld gericht zijn op een specifieke doelgroep of een specifieke sectoraanpak. Te denken valt bijvoorbeeld aan een project gericht op export controls en dual use compliance, of geïntegreerd toezicht op groente en fruit op basis van gedetailleerde procesanalyse naar knelpunten (bijvoorbeeld in samenwerking met Frugiventa).

NWO Call ISCOM 2^e ronde

Vervolg op 1^e NWI ISCOM Call. Wetenschappelijk onderzoeksprogramma dat complementair is aan het meer toegepaste onderzoek. Deze 2^e call adresseert onderzoeksthema's die complementair zijn aan die uit de 1^e call en een bijdrage leveren aan de Lange Termijn roadmap van TC&BM en de kennispositie in Nederland op cruciale domeinen. Gedacht kan worden aan integratie van verschillende kennisvelden, met een toepassingsagenda in logistiek, supply chain management en internationale handel.

Bijdrage aan de KPI's

De projecten dragen op de volgende manier bij aan de KPI's:

	Bijdrage ketenregie activiteiten	Vrachtkilometers van de weg	CO2 besparing	Aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt	Uitstroom gekwalificeerde professionals	Eerste positie LPI	TCBM specifiek 1 – Cijfer douane op WLPI	TCBM specifiek 2 – Cijfer Douane op Verstoring logistieke processen	TCBM specifiek 3 – Cijfer Douane op Geïntegreerd toezicht	TCBM specifiek 4 – Cijfer Douane op Minimale lasten voor ondernemers toezicht
Master in Customs & SC compliance					24	x	x			
Nationaal Expertisecentrum TC&BM				x	x	x	x			
Update Benchmark 2014						x	x			
Praktische pilots 2015						x	x	x	x	x
CORE-NL						x	x	x	x	x

TKI project kenteken compliance	x	x	x	x	x
TKI project oplossen regeldruk knelpunten (zie studie)	x	x	x	x	x
TKI project pilots versnellen roadmap TCBM overig	x	x	x	x	x
NWO Call ISCOM 2^e ronde	x	x	x		

Tabel 8. Bijdrage Trade Compliance en Border Management Projecten aan KPI's

Instrumentarium en besluitvorming

Een deel van de projecten van Trade Compliance en Border Management verloopt via het programmasecretariaat. Over de begroting besluit het Overleg Douane Bedrijfsleven, dat optreedt als Stuurgroep voor Trade Compliance en Border Management, waarin overheid en bedrijfsleven breed zijn vertegenwoordigd. Over de goedkeuring van projecten besluit de Kerngroep Trade Compliance en Border Management, waarin Douane, bedrijfsleven en kennisinstellingen zijn vertegenwoordigd. Projecten worden geïnitieerd door de stuurgroep, de project developer of het programmasecretariaat. Projecten worden uitgezet via een Europese aanbesteding, zoals een prijsvraag, een call of zelf geformeerd.

Over de onderzoeksprojecten besluit het TKI. Op basis van het voorbereidende werk van de projectontwikkelaar en de reeds uitgevoerde projecten, programmeert de programmacommissie op de geïdentificeerde witte vlekken. Dat wil zeggen dat de programmacommissie calls uitschrijft, waarop projecten kunnen worden ingediend, of specifieke projecten laat programmeren, of specifieke acties uitzet. De programmacommissie adviseert het bestuur of goed te keuren projecten. IenM is vertegenwoordigd in de programmacommissie. EZ is namens het rijk waarnemer in het TKI bestuur.

2.6 Cross Chain Control Centers (4C)

Definitie

Een Cross Chain Control Center (4C) is een regiecentrum van waaruit meerdere supply chains gezamenlijk gecoördineerd en geregisseerd worden met behulp van de modernste technologie, geavanceerde software concepten en supply chain professionals. Het gaat niet alleen om de regie over fysieke goederenstromen, maar ook om informatie en financiële stromen, zoals 'forecasting', 'financial engineering' en 'datamanagement'.

4C is de volgende, revolutionaire stap in supply chain management. Het belang van 4C is om besluitvorming en besturing van zeer complexe Europese en/of wereldwijde ketens over meerdere organisaties/bedrijfstakingen heen gezamenlijk te coördineren en te regisseren. Een 4C kan gerealiseerd worden binnen een sector, maar ook tussen de sectoren. Waar het om gaat is dat de respectievelijke supply chains genoeg overeenkomsten vertonen en synergie bevatten om gezamenlijke ketenregie in 4C mogelijk maken.

KPI's

Binnen 4C wordt gestuurd op de volgende KPI's:

KPI 1: Aantal gerealiseerde 4C's – in de periode 2012 – 2020 wordt gestreefd naar 15 4C's;

KPI 2: Vermeden CO2 uitstoot – in 2020 50.000 ton kg CO₂³;

KPI 3: Vermeden wegtransportkilometers – in 2020 50 miljoen kilometer;

³ Vermeden CO2 betekent dat voertuigen helemaal niet hoeven te rijden. Dit is direct gerelateerd aan vermeden kilometers. Het betreft dus niet alleen een verschuiving, maar vermijding waar mogelijk.

KPI 4: Extra bijdrage van nieuwe ketenregie activiteiten door 4C – in 2020 dragen Ketenregie activiteiten vanuit 4C € 1,8 mrd. Bij aan het BBP (ten opzichte van € 0,6 mrd in 2010).

Overzicht projecten 2015

<u>Project</u>	<u>Betrokken partijen</u>	<u>Benodigd budget uit jaarplan (in k€, excl BTW)</u>	<u>Co-financiering (in k€, excl BTW)</u>
<u>Via TKI</u>			
Governance and Business models			
Change management – serious gaming – 4C tool	Verladers, logistieke dienstverleners, kennisinstellingen, softwareleveranciers		
Duurzaamheid als business case in 4C	Verladers, logistieke dienstverleners, kennisinstellingen		
SUBTOTAAL		200	200
Scope van 4C			
4C in de circulaire economie: return flows	Verladers, logistieke dienstverleners, kennisinstellingen		
Shippers in control			
SUBTOTAAL		300	300
4C in diverse sectoren			
4C in de agrologistiek	Verladers uit de agrosector, retailers, logistieke dienstverleners, kennisinstellingen		
4C in de bouw	Verladers uit de bouwsector, logistieke dienstverleners, kennisinstellingen		
SUBTOTAAL		400	400
Plug and play tool ontwikkeling			
Ontwikkeling van platforms en ICT voor 4C	Verladers, logistieke dienstverleners, kennisinstellingen, softwareleveranciers		

SUBTOTAAL		100	100
Totaal (via TKI)		€ 1.000	€ 1.000

Tabel 9. Projecten Cross Chain Control Centers 2015

Beschrijving per project

Thema: Governance and business models

Change management – serious gaming – 4C tool

Binnen de logistieke sector is er goede wil om duurzamer te werken door middel van bijvoorbeeld horizontale samenwerking, bundelen van goederenstromen, inzet van multimodaliteit, maar zijn er nog veel blokkades in termen van onder meer regelgeving, tarieven en tradities. Er is ruimte voor onderzoek dat deze blokkades opruimt waarbij juist ook aandacht is voor de menselijke gedragscomponent. Vaak is er sprake van een algehele positieve business case, maar wordt er door specifieke omstandigheden of de werkwijzen en tradities toch niet gekozen voor samenwerking. Door middel van het toepassen van serious gaming op deze problematiek wordt met name de menselijke gedragscomponent beter in kaart gebracht. Einddoel is om handvatten te creëren waarmee knelpunten voortkomend uit de menselijke gedragscomponent kunnen worden opgespoord en opgelost. Dit kan vervolgens als onderdeel van een bredere 4C tool worden ingepast: een tool in de vorm van een roadmap met daarin alle aspecten (governance, business case, delen van informatie: trusted vs shared, verdelen van kosten en winsten etc.) om te komen tot een 4C samenwerking.

Duurzaamheid als business case in 4C

Duurzaamheid wordt primair nog in ecologische termen en niet als business case gedefinieerd: een business case afgewogen binnen de bredere context van de people-, planet- en profitaspecten van 4C. Hoe kunnen ook deze duurzaamheidsaspecten op een structurele wijze meegenomen in de afwegingen van bijvoorbeeld logistieke ondernemingen en hun supply chains om tot een duurzame bedrijfsvoering en 4C samenwerking te komen op basis van een gezonde business case? Natuurlijke grondstoffen worden steeds schaarser en de klimaatverandering heeft gevolgen op deelgebieden in de transportsector.

Een bredere afweging kan leiden tot andere productontwerpen, productieprocessen en allocatie van producten en voorraden in ruimte en tijd, product- en logistieke ketens en de wijze waarop de ketens worden ingericht. Uiteindelijk moet deze brede context op een zo praktisch mogelijke wijze kunnen worden gevaloriseerd en toegepast in de sector.

Thema: Scope van 4C

4C in de circulaire economie: return flows

In toenemende mate zal de grondstofschaarste ertoe leiden dat bedrijven zich genoodzaakt zien om hun aanvoerketens grondig te herzien. Aangezien de natuurlijke grondstofbronnen eindig zijn en het belang van het hergebruiken van reeds gebruikte materialen en grondstoffen zal toenemen zal de koppeling tussen de circulaire economie en de maakindustrie steeds belangrijker worden. Herkomst van grondstoffen zullen in steeds mindere mate door hun natuurlijke locaties bepaald worden en meer en meer afhankelijk zijn van de wijze waarop bedrijven hun end-of-life en end-of-use producten terug uit de markt halen. In het kader van de 4C benadering is het van belang te onderzoeken hoe deze 'return flow' het beste gefaciliteerd kunnen worden? Is er een overkoepelende paraplu van ontwerp-productie-nazorg-retour te overzien, en hoe gebalanceerd is

deze? Welke 4C samenwerkingsconcepten zijn nodig om deze return flows in samenhang met de supply chains in te richten en te organiseren? Hoe ziet de onderliggende business case er uit?

Shippers in control

De logistieke dienstverleningssector loopt tegen bepaalde grenzen aan die door verladers worden gedictieerd. Hoe kunnen juist de verladers bijdragen aan het doorbreken van deze geschapen barrières? Dit vereist een aanpak die kijkt naar niet-competitieve horizontale samenwerking tussen verladers.

Thema: 4C in diverse sectoren

4C in de agrologistiek

Grofweg een derde van alle transportstromen in Nederland zijn agrogerelateerd en omvat onder meer de ondersteuning van fysieke processen zoals de aanvoer voor productie, verwerking, handel en distributie van agrarische producten en voedingsmiddelen. Alhoewel de agrosector een essentieel onderdeel vormt van de Nederlandse economie, is de logistiek in deze (internationale) sector voor een groot deel nog steeds vrij traditioneel ingesteld. Zo worden bijvoorbeeld vrij veel agrologistieke goederenstromen nog door telers zelf vervoerd naar de veilingen met als gevolg een lage benutting van transportcapaciteit en onnodige transportritten. De agrologistieke supply chain zou de vruchten kunnen plukken door meer samenwerking tussen de verschillende partijen te zoeken voor een georganiseerd logistiek efficiënt proces. Het doel van dit project is het onderzoeken en realiseren van een 4C in de agrologistiek door middel van een bundeling van verschillende agrologistieke goederenstromen en processen.

4C in de bouw

Evenals de agrologistieke sector is ook de bouw een sector waarvan de logistieke goederenstromen een omvangrijk deel van het goederenvervoer in Nederland voor zijn rekening neemt. Goederenstromen van en naar bouwplaatsen worden veelal door de toeleveranciers van bouwmaterialen georganiseerd en zijn veelal versnipperd met een lage benutting van de vrachtcapaciteit (onder meer door lege retourvrachten). Doordat het logistieke aspect vaak niet of onvoldoende impliciet vooraf in de bouwplanning al wordt meegenomen, ontstaan er in de uitvoering van het bouwproces grote inefficiënties en meerkosten. Drastische verkorting van de bouwtijd en verlaging van de kosten van een bouwproject zou hiermee tot de mogelijkheden moeten liggen. Daarnaast kunnen op aspecten zoals bereikbaarheid en leefbaarheid (geluid, CO²) aanzienlijke positieve effecten optreden in de directe woon- en werkomgeving van grote bouwprojecten in (binnen)steden. Het doel van dit project is het onderzoeken en realiseren van een 4C in de bouwlogistiek door middel van de bundeling van toe- en afvoerstromen van en naar een bouwplaats van een groot bouwproject.

Thema: Plug and play tool ontwikkeling

Ontwikkeling van platforms en ICT voor 4C

De ontwikkeling van platforms en ICT voor 4C vindt overwegend decentraal en in een specifieke context plaats waardoor de gekozen architectuur, ICT en uitgewerkte oplossingen vaak standalone systemen zijn. Op deze wijze komt er te weinig technologie uit voort die goed schaalbaar is. Door gerichte plug and play toolontwikkeling moet de aansluiting op bestaande TMS systemen ervoor zorgen dat 4C concepten makkelijker te realiseren zijn.

Bijdrage aan de KPI's

De projecten dragen op de volgende manier bij aan de KPI's:

	1 – Bijdrage ketenregie activiteiten	Vrachtkilometers van de weg	CO ² besparing	Aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt	Instream gekwalificeerde professionals	Eerst positie LPI	4C specifiek – Aantal gerealiseerde 4C's
Governance en business modellen	x	Indirect over middellange termijn > 5jaar	Indirect over middellange termijn > 5jaar	x	1 -3 professionals	x	
Scope van 4C	x	Groot	Groot	1	1 -3 professionals	x	1
4C in diverse sectoren	Groot en met name voor wat betreft spin-off en exposure binnen de betreffende sectoren zelf.	Kwantitatief: afhankelijk van de specifieke pilots. Kwalitatief: 20 – 25% reductie	Kwalitatief: 20 – 25% reductie	x	3	x	2
Plug and play tool ontwikkeling	1	Groot	Groot				

Tabel 10. Bijdrage 4C Projecten aan KPI's

Instrumentarium en besluitvorming

Alle projecten in de Actie 4C zijn onderzoeksprojecten, waarover in het TKI wordt besloten. Op basis van het voorbereidende werk van de TKI-projectontwikkelaar en de reeds uitgevoerde projecten, programmeert de programmacommissie op de geïdentificeerde witte vlekken. Dat wil zeggen dat de programmacommissie calls uitschrijft, waarop projecten kunnen worden ingediend, of specifieke projecten laat programmeren, of specifieke acties uitzet. De programmacommissie adviseert het TKI bestuur over goed te keuren projecten. IenM is vertegenwoordigd in de programmacommissie. EZ is namens het rijk waarnemer in het TKI bestuur.

2.5 Service Logistiek

Definitie

Service Logistiek gaat over alle logistieke activiteiten die nodig zijn om veelal kapitaalintensieve systemen, gedurende hun hele levenscyclus - tot en met eventuele buitengebruikstelling en/of hergebruik - optimaal en ongestoord te laten functioneren. Kortom: Service Logistiek is de regie vanaf de 'after-sales service' van een product tot aan het einde van de levenscyclus.

Bedrijven leveren steeds vaker een 'service concept' in plaats van een product⁴. Denk aan de kopieerapparaten die niet meer het eigendom worden van de gebruiker, maar waarvoor per kopie wordt betaald. Ook de regie van het onderhoud van kapitaalintensieve systemen als vliegtuigen, medische apparatuur en hoogwaardige productiemachines behoort tot de Service Logistiek. Hier ligt een sterke link met de Topsector High Tech.

Service Logistiek richt de aandacht vooral op ketenregie en configuratie, net als 4C, maar de processen (en benodigde innovaties) zijn wezenlijk anders.

'Pre-sales' logistieke processen, zoals productie en distributie, worden gekenmerkt door het 'just-in-time' principe met grote transportvolumes en een hoge omloopsnelheid van de voorraad.

Service Logistiek wordt gekenmerkt door het 'just-in-case' principe, met kleine transportvolumes en een lage omloopsnelheid van de voorraad. Dit principe vereist een heel eigen kennisgebied en toepassing van specifieke logistieke besturings- en ICT oplossingen.

KPI's

Binnen Service Logistiek wordt gestuurd op de volgende KPI's:

KPI 1: Ketenregie- activiteiten: Groei op terrein service logistiek door Nederlandse bedrijven en organisaties, door middel van activiteiten in binnen- en buitenland. Groei omzet tot 2020: 50 %:

KPI 7: Aantal Service Logistics Control towers gerealiseerd – in de periode 2012 – 2020 is de streefwaarde 8 control towers;

KPI 8: Reductie total cost of ownership door Service Logistics met 15% in de projecten in de periode 2013 tot 2020.

Overzicht projecten 2015

<u>Project</u>	<u>Betrokken partijen</u>	<u>Benodigd budget uit jaarplan (in k€, excl BTW)</u>	<u>Co-financiering (in k€, excl BTW)</u>
<u>Via TKI</u>			
International Service Logistics / Shared Parts Service	Internationale kennisinstellingen en bedrijven zoals NLR, Gordian, Fraunhofer IML, Bayer, Dialog, Utwente (2 jaar, nog op te starten)	250	250
Samenwerking in Wind op Zee	Gezamenlijk met TKI Energie (thema: Wind op Zee WOZ), diverse bedrijven, kennisinstellingen (2 jaar, nog op te starten)	200	200
Parts pooling tussen electriciteit productiemaatschappijen	O.a. Electriciteit productiemaatschappijen, Gordian, Uni's, Siemens, en zo mogelijk hogescholen	350	350
Totaal (via TKI)		850	850

Tabel 11. Projecten Service Logistiek 2015

Beschrijving per project

International Service Logistics / Shared Parts Service

In een aantal Europese landen (met name in Duitsland, België, Verenigd Koninkrijk) bestaat veel belangstelling voor de ontwikkelingen in Nederland op het gebied van Service Logistiek en Service Management. De landen zitten in verschillende fasen: in het VK is een redelijke markt ontwikkeld, maar in bijvoorbeeld Duitsland staat het gebied nog in de kinderschoenen. Wel is uit recente contacten, b.v. tijdens een seminar op de TU München, mede georganiseerd door het Service Logistiek Forum, aangegeven dat men graag meer zou ondernemen, middels projecten waarin kennisinstellingen en bedrijven gezamenlijk participeren. Het hier voorgenomen project wil aan die samenwerking nadere invulling geven.

Samenwerking in Wind op Zee

Gezamenlijk initiatief met TKI Wind op Zee om samenwerking op zee te stimuleren. Hierbij gaat het primair om de stroomvoorziening door Wind Farms veilig te stellen door het optimaliseren van de operationele beschikbaarheid van windmolens door uitgekiend spare parts management, logistieke samenwerking door verantwoordelijke service providers bij het uitvoeren van offshore onderhoudswerkzaamheden, etc. Hierbij wordt verbinding gelegd met het Rijksbeleid (IenM).

Parts pooling tussen elektriciteit productiemaatschappijen

Dit project heeft tot doel door samenwerking tussen een 8-tal bedrijven een ongestoorde elektriciteitsvoorziening te garanderen tegen zo laag mogelijke operationele kosten (waaronder ook de derving van inkomsten bij klanten als gevolg van grote storingen). Systemen dienen robuust te zijn; met name bij storingen dienen downtijden tot het absolute minimum te worden beperkt. Project heeft tot doel samenwerking op het gebied van parts planning, onderzoek naar redundantie en de mogelijkheden in geval van calamiteiten snel taken over te nemen.

Bijdrage aan de KPI's

Service Logistiek draagt als geheel op de volgende wijze bij aan de KPI's.

KPI	Bijdrage per jaar
1 – Bijdrage ketenregie activiteiten	1 à 2 miljoen Euro
2 – Vrachtkilometers van de weg	
3 – CO ² besparing	
4 – Aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt	
5 – Instroom gekwalificeerde professionals	
6 – Eerst positie LPI	
7 - Service Logistiek specifiek 1 – Aantal gerealiseerde Service Logistics Control towers	2
8 - Service Logistiek specifiek 2 - Reductie total cost of ownership door Service Logistics met 15% in de projecten in de periode 2013 tot 2020	5 – 10 % per project

Tabel 12. Bijdrage Service Logistiek Projecten aan KPI's

Instrumentarium en besluitvorming

Alle projecten in de Actie Service Logistiek zijn onderzoeksprojecten, waarover in het TKI wordt besloten. Op basis van het voorbereidende werk van de TKI-projectontwikkelaar en de reeds uitgevoerde projecten, programmeert de programmacommissie op de geïdentificeerde witte vlekken. Dat wil zeggen dat de programmacommissie calls uitschrijft, waarop projecten kunnen worden ingediend, of specifieke projecten laat programmeren, of specifieke acties uitzet. De programmacommissie adviseert het bestuur of goed te keuren projecten. IenM is vertegenwoordigd in de programmacommissie. EZ is namens het rijk waarnemer in het TKI bestuur.

2.6 Supply Chain Finance (SCF)

Definitie

Supply Chain Finance (SCF) gaat over het optimaliseren van de financiering tussen bedrijven en het integreren van financiële processen tussen klanten, leveranciers en logistieke en financiële dienstverleners.

Het doel van supply chain finance is tweeledig: het verbeteren van de financiële prestaties en het reduceren van risico's. Het verbeteren van de financiële prestaties omvat ondermeer het verlagen van transactiekosten, financieringskosten, inkoopkosten, transportkosten en voorraadkosten. Het reduceren van risico's heeft alles te maken met het veiligstellen van leveringen. Denk hierbij aan constructies die de stabiliteit of loyaliteit van suppliers versterken en hun de kans bieden om te groeien.

KPI's

Binnen Supply Chain Finance wordt gestuurd op de volgende KPI's per 2020:

KPI 1: Ten minste 50% van top 1000 NL bedrijven faciliteert/participeert in SCF programma's

KPI 2: Ten minste 50% van MKB heeft toegang tot SCF programma's

KPI 3: Ten minste € 1 mrd nieuwe omzet gerelateerd door nieuwe activiteiten en ventures

KPI 4: Nederland gepositioneerd als leidend wereldwijd kenniscentrum

Overzicht projecten 2015

Project	Betrokken partijen	Budget uit jaarplan (in €, excl BTW)	Co- financiering (in €, excl BTW)
<u>Via Programmasecretariaat</u>			
Supply Chain Finance & Regulatory Framework (i) <i>Hoort bij: 2.3 Regulatory</i>	Involvation Interactive / <u>Compliance Control Group</u>	100	60% Cofinanciering

			LOOPT DOOR IN 2016
Supply Chain Finance & Regulatory Framework (ii) <i>Hoort bij: 2.3 Regulatory</i>	Accountants / Juridisch / <u>SCF Community</u>	100	60% Cofinanciering LOOPT DOOR IN 2016
Supply Chain Finance & Developing Countries <i>Hoort bij: 2.5 Sustainable SCF</i>	Vervoerder / Verlader / Universiteit	100	60% Cofinanciering LOOPT DOOR IN 2016
SCF Community <i>Hoort bij: 2.7 SCF Community</i>	<u>SCF Community</u>	100	50% Cofinanciering
Totaal progr secretariaat		400	450
<u>Via TKI</u>			
Supply Chain Finance MKB voor MKB (i) <i>Hoort bij: 2.2 MKB voor MKB</i>	Agrifact / Tradecloud / Hogeschool Arnhem Nijmegen / Windesheim / leveranciers van Agrifact	100	60% Cofinanciering LOOPT DOOR IN 2016
Supply Chain Finance MKB voor MKB (ii) <i>Hoort bij: 2.2 MKB voor MKB</i>	Vervoerder / Verlader / Universiteit		60% Cofinanciering LOOPT DOOR IN 2016
SCF Cockpit <i>Hoort bij: 2.4 Cockpit</i>	Universiteit / Control Tower Aanbieder / Verlader		60% Cofinanciering LOOPT DOOR IN 2016
Supply Chain Finance for Sustainable and Competitive Logistics (SCF4SCL) <i>Hoort bij: 2.5 Sustainable SCF</i>	<u>TUE</u> / Vervoerders / Verladers		60% Cofinanciering LOOPT DOOR IN 2018

SCF door LSP <i>Hoort bij: 2.6 LSP als de financier</i>	Verlader / Universiteit		60% Cofinanciering LOOPT DOOR IN 2016
Totaal SCF via TKI		400	450
Totaal SCF		€ 800	€ 900

Tabel 13. Projecten Supply Chain Finance 2015

Beschrijving per project

2.1 R&D Projecten

Voor dit onderdeel zijn voor het jaarplan 2015 geen nieuwe projecten voorzien. Lopende projecten zijn onder andere SCF 2.0 en 4C4More, die in het TKI doorlopen in 2015.

2.2 MKB voor MKB

Binnen MKB voor MKB zijn twee nieuwe projecten voorzien. Daarnaast loopt Pro-Quidity door in 2015.

MKB voor MKB (i) - Agrifac

In het begin van 2014 heeft Agrifac het "Tradecloud" platform geïntroduceerd wat er voor heeft gezorgd dat leveranciers van Agrifac, real-time toegang hebben tot orders en verwachte materiaal benodigdheden. Deze informatie wordt automatisch verwerkt tot orders voor de leveranciers, waarna zowel orders, facturen en product informatie automatisch worden verwerkt in de ERP systemen door middel van het "Tradecloud" platform. Hiermee wil Agrifac het operationale inkoop proces compleet automatisch maken en zo transparant mogelijk inrichten.

Door de verdere verhoging van de transparantie van het proces richting leveranciers, is er minder noodzaak tot het aanhouden van veiligheidsvoorraden en kan de voorraad ver terug gedrongen worden in de keten. Leveranciers kunnen hun eigen planning veel beter regelen doordat ze real-time toegang hebben tot de orders en verkoop-prognoses. Dit alles met het ultieme doel om te komen tot een hoge betrouwbaarheid van materiaal planning en levering, reducering van de aan te houden voorraden en betalingen op basis van gebruik. Als dit gerealiseerd kan worden wordt ook de noodzaak voor externe financiering drastisch verkleind, waardoor de keten van Agrifac zichzelf kan financieren.

Als nieuw concept genereert Agrifac een extra bijdrage aan het BNP vanuit Ketenregie. Het project draagt direct bij aan de KPI's: Ten minste 50% van top 1000 NL bedrijven faciliteert/participeert in SCF programma's en Ten minste 50% van MKB heeft toegang tot SCF programma's.

MKB voor MKB (ii)

Een tweede project dat zich richt op de horizontale supply chain finance oplossingen voor het MKB. In plaats van afhankelijk te zijn van een grote afnemer, zijn er oplossingen te bedenken die zich meer op een groep MKB'ers richt. Dit project zou vorm moeten krijgen door middel van een open call, maar tevens door het benaderen van partijen in de markt die hier potentieel veel uit zouden moeten kunnen halen maar daar niet direct zelf aan hebben gedacht. Het project richt zich op een Nederlandse MKB keten. Het concept kan aansluitend worden uitgerold in andere ketens.

2.3 Regulatory

Project Supply Chain Finance & Regulatory Framework (i)

Het belangrijkste aspect van een keten met een goede concurrentiepositie is dat de leverbetrouwbaarheid extreem hoog ligt. Immers, niet kunnen leveren in een competitieve markt is vaak de doodsteek voor je positie. Met de globalisering van de meeste ketens en de enorme hoeveelheid internationale wet- en regelgeving wordt het voor veel partijen steeds moeilijker om op de hoogte te zijn van alle mogelijke sancties en export controls. Hoe goed je je ook voor probeert te bereiden, een fout is in zo'n keten toch snel gemaakt.

Binnen dit project wordt er een training simulatie ontwikkeld, om zowel banken, bedrijven alsook andere betrokkenen op te leiden over de toepassingen en voordelen van een adequaat proces rondom de compliance met deze wet- en regelgeving, zeker wanneer daar sterke veranderingen in optreden tijdens de introductie van Supply Chain Finance.

Het op de markt brengen van dit nieuwe concept levert een bijdrage aan het BNP vanuit Ketenregie en draagt bij aan de instroom in de markt van hooggekwalificeerd personeel. Het project is gericht op het betrekken van bedrijven en draagt daarmee bij aan de specifieke KPI's voor SCF.

Project Supply Chain Finance & Regulatory Framework (ii)

Een tweede project in dit gebied, maar dan met name gericht op de accounting implicaties van Supply Chain Finance en/of de juridische aspecten van dit soort oplossingen. Belangrijk is om hier een faciliterende rol in te spelen. Als iedere partij die geïnteresseerd zou zijn in het gebruiken van een SCF oplossing weer opnieuw het wiel uit moeten vinden, wordt dit een kostbaar verhaal wat het gebruik zeker niet zal faciliteren.

Dit project zal geprogrammeerd moeten worden via het programmasecretariaat omdat de markt hier niet zelf mee zal starten.

2.4 Cockpit

Binnen Cockpit is 1 nieuw project voorzien. Daarnaast loopt het project Transinvoice door in 2015.

Project Supply Chain Finance Cockpit

Supply Chain Finance in de breedste zin is zoveel meer dan alleen het financieren van facturen. Helaas wordt dit in de markt nog niet altijd zo ervaren, omdat er weinig tot geen partijen zijn die zich richten op het integreren van informatie uit de fysieke goederenstroom, met financiële data. Door gebruik te maken van de Control Towers zoals die in de fysieke (logistieke) keten beschikbaar zijn, komt er een enorme hoeveelheid data beschikbaar die voor een financier als financieringsgrond gebruikt zou kunnen worden. Potentiele partners om zo'n project van de grond te trekken zijn de Supply Chain Control Towers aanbieders, gefaciliteerd door LSP's en universiteiten.

Om dit project vorm te geven moet er een open call zijn, ondersteund door het actief benaderen van interessante partijen (met name binnen de Supply Chain Control Towers aanbieders).

Het op de markt brengen van dit nieuwe concept levert een bijdrage aan het BNP vanuit Ketenregie en draagt bij aan de positie van Nederland op de WLPI.

2.5 Sustainable Supply Chain Finance

SCF for Sustainable and Competitive Logistics (SCF4SCL)

Dit project is gebaseerd op een voorstel van de TUE. Hierbij wordt bestaande research op het gebied van Supply Chain Finance gebruikt om nieuwe vormen van financiële oplossingen te

bedenken die ervoor kunnen zorgen dat bedrijven hun logistieke activiteiten verduurzamen, zowel op het gebied van sustainability alsook voor hun concurrentiepositie. De denkrichting voor deze oplossingen is gericht op het verlagen van de drempels om de noodzakelijke investeringen te doen in groene oplossingen. In sommige gevallen zullen deze oplossingen voorzien in compensatie en kosten-baten verdelingen welke de partners in de keten zullen aansporen om acties te ondernemen welke in de korte termijn suboptimaal zijn, maar op de langere termijn maatschappelijke (milieu) voordelen hebben. Dit project verzorgt daardoor een brug tussen twee onderzoeksrichtingen, te weten supply chain finance en sustainability.

Het project draagt vooral bij aan de positie van Nederland als leidend wereldwijd kenniscentrum voor SCF.

Project on SCF to developing countries

Een tweede project op het gebied van sustainability zou zich moeten richten op het ondersteunen van developing countries. Hoe kunnen SCF oplossingen zorgen voor een versterking van de lokale ondernemers/bedrijven in deze landen. Net zoals er gewerkt wordt met micro-kredieten, zou ook het gebruik van SCF oplossingen kunnen helpen bij het verbeteren van de concurrentiepositie van deze landen.

Dit maatschappelijke project zal moeten worden geprogrammeerd door het programmasecretariaat omdat de markt hier niet zelf mee zal starten.

2.6 Logistics Service Providers als de financier

Project Product Development

Logistieke Service Providers zullen steeds meer additionele diensten moeten bieden om concurrerend te blijven in het internationale speelveld. Daarbij hebben zij de data over de hoeveelheid goederen die op elk moment in tijd onder hun hoede zijn. Het combineren van deze data met aanvullende services zou dus een logisch een-tweetje moeten zijn en tevens een gat opvullen in de bestaande financieringsmodellen zoals die door de meeste marktpartijen worden gehanteerd. Het project draagt bij aan de positie van Nederland op de WLPI.

Dit project zou door middel van een open call gestalte moeten krijgen.

2.7 Supply Chain Finance Community

Supply Chain Finance Community

De Missie van de Supply Chain Finance Community is om de kennis op het gebied van de mogelijkheden en voordelen van de verschillende SCF concepten te vergroten en om activiteiten, evenementen dan wel projecten te ontplooiën die de ontwikkeling en kennisdeling van de SCF oplossingen, instrumenten en methodes ondersteunen. Dit alles ten faveure van alle betrokkenen in het SCF-veld.

Vanuit het programmasecretariaat zal hier ondersteuning voor nodig zijn om dit zo goed en volledig mogelijk uit te kunnen voeren, waarbij de SCF community vervolgens ook een sterke rol speelt in het vermarkten van de kennis en kunde uit de overige projecten omdat hier partijen uit de hele wereld bij betrokken zijn.

Bijdrage aan de KPI's

De projecten dragen op de volgende manier bij aan de KPI's:

	<u>Bijdrage ketenregie activiteiten</u>	<u>Vrachtkilometers van de weg</u>	<u>CO2 besparing</u>	<u>Aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt</u>	<u>Uitstroom gekwalificeerde professionals</u>	<u>Eerste positie LPI</u>	<u>SCF specifiek 1 – Ten minste 50% van top 1000 NL bedrijven</u>	<u>SCF specifiek 2 – Ten minste 50% van MKB heeft toegang tot SCF</u>	<u>SCF specifiek 3 – Nederland gepositioneerd als leidend wereldwijd</u>
MKB voor MKB	x					x	x	x	x
Supply Chain Finance & Regulatory Framework	x				x	x	x	x	x
SCF Cockpit	x					x	x	x	x
Sustainable Supply Chain Finance	x		x						x
SCF door LSP	x					x	x	x	x
SCF Community	x		x	x	x		x	x	x

Tabel 14. Bijdrage NLIP Projecten aan KPI's

Instrumentarium en besluitvorming

Een deel van de projecten van Supply Chain Finance verloopt via het programmasecretariaat. Over deze projecten besluit de Supply Chain Finance board, waarin internationaal vooraanstaande partijen zijn vertegenwoordigd. Ook het Rijk (EZ) neemt deel aan de board. Projecten worden geïnitieerd door de projectontwikkelaar. Projecten worden uitgezet via een Europese aanbesteding, zoals een prijsvraag, een call of zelf geformeerd.

Over de onderzoekprojecten besluit het TKI. Op basis van het voorbereidende werk van de projectontwikkelaar en de reeds uitgevoerde projecten, programmeert de programmacommissie op de geïdentificeerde witte vlekken. Dat wil zeggen dat de programmacommissie calls uitschrijft, waarop projecten kunnen worden ingediend, of specifieke projecten laat programmeren, of specifieke acties uitzet. Binnen de begroting kunnen waarschijnlijk niet alle onderzoeksprojecten plaatsvinden. Dit geeft ruimte aan de Programma Commissie om de beste voorstellen te selecteren. De programmacommissie adviseert het bestuur of goed te keuren projecten. IenM is vertegenwoordigd in de programmacommissie. EZ is namens het rijk waarnemer in het TKI bestuur.

2.7 Kernnetwerk

Definitie

Een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen (weg, spoor, shortsea en binnenvaart) en multimodale overslagpunten. Het gaat hierbij om twee lagen: een netwerk dat van belang is voor de internationale bereikbaarheid en een netwerk dat van belang is voor de nationale bereikbaarheid.

Het kernnetwerk dat van belang is voor de internationale bereikbaarheid is reeds door IenM in samenspraak met het SPL vastgesteld en is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Het netwerk dat van belang is voor de nationale bereikbaarheid, is door IenM in een proces met regio's en bedrijfsleven ontwikkeld en ter advies voorgelegd aan het SPL.

Uit dit netwerk is de beslissing voortgekomen voor brede MIRT-onderzoeken van twee multi-modale goederencorridors: De A15-Betuweroute-Waal corridor vanuit Rotterdam ("corridor Oost"), en de goederencorridor Rotterdam-Brabant-Limburg-Duitsland ("corridor Zuid").

KPI's

Het doel van de corridorstudies is het in beeld brengen van de kansen en belemmeringen met betrekking tot het optimaliseren van de logistieke keten in de multimodale goederencorridors, opdat de bereikbaarheid en de concurrentiekracht van Nederland wordt versterkt, hoe deze kansen te benutten en belemmeringen weg te nemen en welke samenwerkingsvormen tussen betrokken partijen daarvoor nodig zijn.

Hierbij speelt het stimuleren van:

- optimaal en flexibel gebruik van bestaand infrastructuurnetwerk en vervoersmodaliteiten (weg, rail, water en buisleiding)
- efficiëntieverbetering logistieke sector en achterlandnetwerk
- benutting van economische ontwikkelingskansen

Hierbij zal dus voornamelijk direct worden bijgedragen aan KPI's nummer 2 (minder vrachtwagenkilometers) en 3 (minder CO2-uitstoot) en nr 6 (eerste positie Europa World Logistics Performance Index) indirect aan KPI's 1 (extra omzet ketenregie-activiteiten). Hoeveel exact deze bijdrage zal blijken te zijn, zal blijken uit de onderzoeken die gepland zijn om in 2016 gereed te zijn. Uit deze onderzoeken volgen de exacte doelen en de daarvoor benodigde maatregelen.

Overzicht projecten 2015

<u>Projecten</u>	<u>Betrokken partijen</u>	<u>Budget uit jaarplan (in k€, incl BTW)</u>	<u>Co-financiering (in k€, incl BTW)</u>
<u>Via IenM</u>			
MIRT onderzoek Goederencorridor Oost met daarin onder andere een ketenanalyse en een corridorsimulatie (serious gaming). Exacte onderzoekselementen volgt uit Plan van Aanpak, eind 2014 gereed.	<ul style="list-style-type: none"> • Rijk, mede overheden, bedrijven en kennisinstellingen • Logistiek 	817	817
MIRT onderzoek Goederencorridor Zuid. Exacte onderzoekselementen volgt uit Plan van Aanpak, naar verwachting Q2 2015 gereed.	<ul style="list-style-type: none"> • Rijk, mede overheden, bedrijven en kennisinstellingen 	816	816
Totaal (via IenM)		1.633	1.633

Tabel 15. Projecten Kernnetwerk 2015

Beschrijving per project

MIRT onderzoek Goederencorridor Oost en Zuid

In het kader van de uitwerking van het Kernnet Logistiek dat in het Topteam Logistiek / SPL is besproken, zullen door het Ministerie van IenM in twee MIRT-onderzoeken de kansen en belemmeringen met betrekking tot het optimaliseren van de logistieke keten in kaart worden gebracht:

- 1) op de corridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland (oost) en
- 2) op de corridor Rotterdam – Brabant – Noord-Limburg – Duitsland (zuid, dit onderzoek start medio oktober 2014).

In lijn met de nieuwe aanpak van de bereikbaarheidsopgave van IenM zal de focus niet op investeren in nieuwe infrastructuur liggen, maar vooral op informeren en innoveren, naast in standhouden en inrichten. Alle modaliteiten (spoor, vaarwegen, wegen en buisleidingen) worden in beschouwing genomen. IenM zal de corridorstudies uitvoeren samen met regionale overheden, bedrijven en logistieke spelers op de corridors. De studies sluiten aan bij diverse initiatieven uit de regio's. Doel is: lopende activiteiten bij elkaar brengen en versterken, witte vlekken opsporen, een gezamenlijke agenda bepalen en concrete maatregelen voorstellen. Beoogde resultaat is dat het voor alle betrokken partijen (rijk, regio, marktpartijen) helder is waar optimalisatiekansen liggen voor de korte, middellange (richting 2020) en lange termijn (richting 2030).

Het brede MIRT-onderzoek naar de Goederencorridor Rotterdam- Arnhem/Nijmegen- Duitsland (oost) bevindt zich in de kwartiersmakersfase. In deze fase wordt op basis van een globale analyse van de situatie, de ontwikkelingen, de opgaven en de stakeholders in het gebied een door betrokken partijen gedragen Plan van Aanpak opgesteld. Tot welk type uitkomst of besluitvorming dit onderzoek zal leiden, is gelet op het bovenstaande niet op voorhand te zeggen. Voor de corridor Oost zal eind 2014 het plan van aanpak gereed zijn met daarin de onderzoeksopdracht (scope) en het vervolgproces (wie neemt welke rol). Op basis hiervan worden bestuurlijke afspraken (overheden en bedrijven) gemaakt over het vervolg. Voor de corridor Zuid zal het plan van aanpak naar verwachting in Q2 van 2015 gereed zijn.

2.8 Buitenlandpromotie

Definitie

Buitenlandpromotie betreft alle activiteiten gericht op de acquisitie van bedrijven, ketenregie en goederenstromen naar Nederland en export van Nederlandse kennis naar het buitenland.

KPI's

Binnen Buitenlandpromotie wordt gestuurd op de volgende KPI's:

KPI 1. Het aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt om logistieke redenen is in 2020 toegenomen met 30% tot 100.

KPI 2. Nederland is in 2020 nummer één van alle Europese landen in de World Logistics Performance Index.

Overzicht projecten 2015

<u>Project</u>	<u>Betrokken partijen</u>	<u>Budget uit jaarplan</u>	<u>Co-financiering</u>	<u>Start</u>
----------------	---------------------------	----------------------------	------------------------	--------------

		(in k€, excl BTW)	(in k€, excl BTW)	
<u>Via Programmasecretariaat</u>				
Life sciences	Mainports, regio's, bedrijven	64	64 Uren NDL, Dinalog, bedrijven, bijdragen derden	<i>Q3 2014</i>
E-commerce	Mainports, regio's, bedrijven	64	64 Uren NDL, Dinalog, bedrijven, bijdragen derden	<i>Q3 2014</i>
Life Style	Mainports, regio's, bedrijven	88	88 Uren NDL, Dinalog, bedrijven, bijdragen derden	<i>Q1 2015</i>
Hi Tech	Mainports, regio's, bedrijven	72	72 Uren NDL, Dinalog, bedrijven, bijdragen derden	<i>Q2 2015</i>
Chemie	Mainports, regio's, bedrijven	56	56 Uren NDL, Dinalog, bedrijven, bijdragen derden	<i>Q3 2015</i>
Agri&food	Mainports, regio's, bedrijven	40	40 Uren NDL, Dinalog, bedrijven, bijdragen derden	<i>Q4 2015</i>
Service Logistics	Mainports, regio's, bedrijven, kennisinstellingen, brancheorganisatie	32	32 Uren NDL, Dinalog,	<i>Q3 2014</i>

			bedrijven, bijdragen derden	
Containerstromen/ achterlandverbindingen	Mainports, regio's, bedrijven, kennisinstellingen, IenM	88	88 Uren NDL, Dinalog, bedrijven, bijdragen derden	<i>Q1 2015</i>
Bundeling ladingstromen	Mainports, regio's, bedrijven, kennisinstellingen, IenM	56	56 Uren NDL, Dinalog, bedrijven, bijdragen derden	<i>Q3 2015</i>
Onderzoek en meting	Mainports, regio's, bedrijven, kennisinstellingen. IenM	36	36 Uren NDL, Dinalog, bedrijven, bijdragen derden	<i>Q4 2015</i>
Beurs München	Mainports, topsector, EZ, NFIA	70	150 (BuZa, bedrijven)	
Beurs 2?	Mainports, topsector, EZ, NFIA	44	60 (BuZa, bedrijven)	
Totaal (via progr. secr.)		710		

Tabel 16. Projecten Buitenlandpromotie 2015

Beschrijving per project

Zie voor de gedetailleerde uitwerking van de werkpakketten de separate bijlage.

Kenmerk	Omschrijving
Werkpakket	Life Sciences & Health
Beoogd resultaat	Investerings, ladingstromen, kennisexport, nog te valideren
Activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> Analyse en propositie Actieplan Strategische Acquisitie
Trekker	NDL
Overige betrokken partijen	Dinalog, NFIA, Topsector, regio's, Mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
Budget	<ul style="list-style-type: none"> EUR 128.000 in 2015 50% vanuit PBL
Start	Q3/Q4 2014
Bijdrage ambities Topsector Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> KPI 1 KPI 4
Link met Investerings / Ladingstromen / Kennis & Kunde	<ul style="list-style-type: none"> Zie bijlage

Kenmerk	Omschrijving
Werkpakket	E-commerce
Beoogd resultaat	Investerings, ladingstromen, kennisexport, nog te valideren
Activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> Analyse en propositie Actieplan Strategische Acquisitie
Trekker	NDL
Overige betrokken partijen	Dinalog, NFIA, Topsector, regio's, Mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
Budget	<ul style="list-style-type: none"> EUR 128.000 in 2015 50% vanuit PBL
Start	Q3/Q4 2014
Bijdrage ambities Topsector Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> KPI 1 KPI 4
Link met Investerings / Ladingstromen / Kennis & Kunde	<ul style="list-style-type: none"> Zie bijlage

Kenmerk	Omschrijving
Werkpakket	Creatieve Industrie (Life Style)
Beoogd resultaat	Investerings, ladingstromen, kennisexport, nog te valideren
Activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> Analyse en propositie Actieplan Strategische Acquisitie
Trekker	NDL
Overige betrokken partijen	Dinalog, NFIA, Topsector, regio's, Mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
Budget	<ul style="list-style-type: none"> EUR 172.000 in 2015 50% vanuit PBL
Start	Q1 2015
Bijdrage ambities Topsector Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> KPI 1 KPI 4
Link met Investerings / Ladingstromen / Kennis & Kunde	<ul style="list-style-type: none"> Zie bijlage

Kenmerk	Omschrijving
Werkpakket	High Tech
Beoogd resultaat	Investerings, ladingstromen, kennisexport, nog te valideren
Activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> Analyse en propositie Actieplan Strategische Acquisitie
Trekker	NDL
Overige betrokken partijen	Dinalog, NFIA, Topsector, regio's, Mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
Budget	<ul style="list-style-type: none"> EUR 144.000 in 2015 50% vanuit PBL
Start	Q2 2015
Bijdrage ambities Topsector Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> KPI 1 KPI 4
Link met Investerings / Ladingstromen / Kennis & Kunde	<ul style="list-style-type: none"> Zie bijlage

Kenmerk	Omschrijving
Werkpakket	Chemie
Beoogd resultaat	Investerings, ladingstromen, kennisexport, nog te valideren
Activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> Analyse en propositie Actieplan Strategische Acquisitie
Trekker	NDL
Overige betrokken partijen	Dinalog, NFIA, Topsector, regio's, Mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
Budget	<ul style="list-style-type: none"> EUR 112.000 in 2015 50% vanuit PBL
Start	Q3 2015
Bijdrage ambities Topsector Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> KPI 1 KPI 4
Link met Investerings / Ladingstromen / Kennis & Kunde	<ul style="list-style-type: none"> Zie bijlage

Kenmerk	Omschrijving
Werkpakket	Agri & Food
Beoogd resultaat	Investerings, ladingstromen, kennisexport, nog te valideren
Activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> Analyse en propositie Actieplan Strategische Acquisitie
Trekker	NDL
Overige betrokken partijen	Dinalog, NFIA, Topsector, regio's, Mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
Budget	<ul style="list-style-type: none"> EUR 80.000 in 2015 50% vanuit PBL
Start	Q4 2015
Bijdrage ambities Topsector Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> KPI 1 KPI 4
Link met Investerings / Ladingstromen / Kennis & Kunde	<ul style="list-style-type: none"> Zie bijlage

Kenmerk	Omschrijving
Werkpakket	Servicelogistiek
Beoogd resultaat	Investerings, ladingstromen, kennisexport, nog te valideren
Activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> Analyse en propositie Actieplan Strategische Acquisitie
Trekker	Dinalog
Overige betrokken partijen	NDL, NFIA, Topsector, regio's, Mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
Budget	<ul style="list-style-type: none"> EUR 64.000 in 2015 50% vanuit PBL
Start	Q3/Q4 2014
Bijdrage ambities Topsector Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> KPI 1 KPI 4
Link met Investerings / Ladingstromen / Kennis & Kunde	<ul style="list-style-type: none"> Zie bijlage

Kenmerk	Omschrijving
Werkpakket	Containerstromen/achterlandverbindingen
Beoogd resultaat	Investerings, ladingstromen, kennisexport, nog te valideren
Activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> Analyse en propositie Actieplan Strategische Acquisitie
Trekker	Dinalog
Overige betrokken partijen	NDL, NFIA, Topsector, regio's, Mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
Budget	<ul style="list-style-type: none"> EUR 176.000 in 2015 50% vanuit PBL
Start	Q1 2015
Bijdrage ambities Topsector Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> KPI 1 KPI 4
Link met Investerings / Ladingstromen / Kennis & Kunde	<ul style="list-style-type: none"> Zie bijlage

Kenmerk	Omschrijving
Werkpakket	Containerstromen/achterlandverbindingen
Beoogd resultaat	Investerings, ladingstromen, kennisexport, nog te valideren
Activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> Analyse en propositie Actieplan Strategische Acquisitie
Trekker	Dinalog
Overige betrokken partijen	NDL, NFIA, Topsector, regio's, Mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
Budget	<ul style="list-style-type: none"> EUR 176.000 in 2015 50% vanuit PBL
Start	Q1 2015
Bijdrage ambities Topsector Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> KPI 1 KPI 4
Link met Investerings / Ladingstromen / Kennis & Kunde	<ul style="list-style-type: none"> Zie bijlage

Kenmerk	Omschrijving
Werkpakket	Bundeling ladingstromen
Beoogd resultaat	Investerings, ladingstromen, kennisexport, nog te valideren
Activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> Analyse en propositie Actieplan Strategische Acquisitie
Trekker	Dinalog
Overige betrokken partijen	NDL, NFIA, Topsector, regio's, Mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
Budget	<ul style="list-style-type: none"> EUR 112.000 in 2015 50% vanuit PBL
Start	Q3 2015
Bijdrage ambities Topsector Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> KPI 1 KPI 4
Link met Investerings / Ladingstromen / Kennis & Kunde	<ul style="list-style-type: none"> Zie bijlage

Bijdrage aan de KPI's

<u>KPI</u>	<u>Bijdrage per jaar</u>
1 - Bijdrage ketenregie activiteiten	Zowel door acquisitie van ketenregie activiteiten als door kennisexport
2 - Vrachtkilometers van de weg	
3 - CO ² besparing	
4 - Aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt	70

5 – Instroom gekwalificeerde professionals	
6 – Eerst positie WLPI	

Tabel 17. Bijdrage NLIP Projecten aan KPI's

Instrumentarium en besluitvorming

Besluitvorming over de projecten (financieel en inhoudelijk) vindt plaats in de Buitenland Promotie Board, waarin IenM zitting heeft. Het Programmasecretariaat stelt op verzoek van de Board overeenkomsten op.

2.9 Vereenvoudiging wet- en regelgeving

Definitie

Vereenvoudiging en onderlinge afstemming van wet- en regelgeving helpt de logistieke sector in Nederland verder te versterken en draagt bij aan de concurrentiekracht van de Nederlandse economie. Dit gaat bijvoorbeeld over wet- en regelgeving rondom de vestiging van bedrijven, de afhandeling van logistieke processen en de besluitvorming om het kernnetwerk van fysieke infrastructuur te realiseren. De huidige juridische complexiteit vormt een risico en schaadt het Nederlandse investeringsklimaat. Daarbij is ook verbetering nodig van de afstemming tussen nationale, regionale en lokale overheden over bijvoorbeeld de afgifte van vergunningen.

Tegen deze achtergrond en rekening houdend met de ambitie en actieagenda van de Topsector Logistiek, hebben de Ministers van IenM en EZ in 2012 aan ACTAL gevraagd een sectorscan te maken over regeldruk in de logistiek. De bevindingen van Actal, die in 2013 aan beide Ministers zijn aangeboden, is samen met o.a. de EVO Top-10 knelpunten regeldruk, de basis voor de momenteel in uitvoering zijnde maatwerk aanpak regeldruk logistiek (zie regeerakkoord Rutte II). De drie hoofdpunten in het advies van Actal zijn:

1. Het vervoermiddel — en niet het te vervoeren goed - staat centraal in de specifieke regelgeving voor de logistieke sector. Dit beperkt de flexibele inzet van vervoersmodaliteiten en de logistieke diensten die daarmee samenhangen.
2. De kwaliteit van toezicht voor de logistieke sector is onvoldoende door een versnipperde invulling en een vaak beperkte dienstverlening.
3. De complexiteit van sectorspecifieke regelgeving is sterk toegenomen. In sommige gevallen is deze voor ondernemers niet meer begrijpelijk en niet naleefbaar.

In de maatwerk aanpak regeldruk logistiek werken Rijk (IenM, EZ, Douane), brancheverenigingen en logistiek bedrijfsleven intensief samen. Deze partijen zijn gestart met de identificatie van 50 knelpunten (Actal, EVO top-10 e.a.). In gezamenlijkheid is vastgesteld dat 23 knelpunten geheel of gedeeltelijk oplosbaar lijken binnen een periode van vijf jaar: dat is de kern van de maatwerk aanpak regeldruk logistiek. De overige 27 knelpunten zijn geadresseerd in bestaande samenwerkingsverbanden tussen overheid en bedrijfsleven en/of pas op lange(re) termijn oplosbaar.

KPI's

Voor Wet- en regelgeving wordt gestuurd op de volgende KPI's:

- Loketfunctie Topsector Logistiek gerealiseerd in 2015;
- Aantal opgeloste knelpunten op het gebied van wet- en regelgeving – in de periode 2015-2020 wordt gestreefd naar 50 opgeloste knelpunten.

Overzicht projecten 2015

Project	Betrokken partijen	Budget uit jaarplan (in k€, excl BTW)	Co- financiering (in k€, excl BTW)

Via IenM			
Communicatie over de Maatwerketaanpak Regeldruk Logistiek	IenM, EZ, Fin, SPL, EVO, TLN	50	50
Onderzoek naar de mogelijkheden om de regeldruk knelpunten opgenomen in het Actieplan maatwerketaanpak regeldruk logistiek te elimineren.	IenM, SPL, EVO, TLN, FENEX	50	50
Totaal (via IenM)		100	100

Tabel 18. Projecten Wet- en regelgeving 2015

Beschrijving per project

Communicatie over de Maatwerketaanpak Regeldruk Logistiek

De Maatwerketaanpak Regeldruk Logistiek (MAR L) kan gezien worden als de eerste fase van het Topteam/SPL-speerpunt Vereenvoudigen wet- en regelgeving. Kenmerken van de MAR L zijn onder meer dat het gezichtspunt en de beleving van de doelgroep (het logistieke bedrijfsleven) bepalend zijn en dat overheid en bedrijfsleven in het gehele traject samenwerken. Overheid en bedrijfsleven zullen onderling goed afgestemd en actief moeten communiceren naar de logistieke bedrijven om de resultaten van de maatregelen om de regeldruk terug te dringen goed aan de man te brengen. Regeldruk wordt regelmatig onjuist geïnterpreteerd omdat bedrijven denken meer en herhaald gegevens te moeten aanleveren dan in werkelijkheid noodzakelijk is. Overheid en bedrijfsleven zullen dus stevig moeten investeren in een goede communicatie naar de bedrijven en ook via één regeldruk loket open te staan voor vragen en suggesties vanuit de logistieke bedrijven omtrent regeldruk.

Onderzoek naar de mogelijkheden om de regeldruk knelpunten opgenomen in het Actieplan maatwerketaanpak regeldruk logistiek te elimineren

De onderzoeksvraag kan als volgt nader worden geduid:

1. Onderzoek naar de mogelijkheden om binnen de bestaande wetgevende kaders voor goederenvervoer over de weg, het water, het spoor en door de lucht belemmeringen op te lossen bv door een lastenluwere implementatie van Europese richtlijnen.
2. Welke mogelijkheden zijn er om inspectie en toezicht vanuit verschillende invalshoeken (Douane, ILT, ISZW, NVWA) beter op elkaar af te stemmen en eventueel inspectietaken her te verdelen over inspecties.

Op basis van het onderzoek hit teams worden ingesteld om geïdentificeerde knelpunten op te lossen en de aanpak om tot een oplossing te komen te bewaken.

KPI	Bijdrage per jaar
1 – Bijdrage ketenregie activiteiten	Vermindering van regeldruk zal leiden tot een efficiëntere ketenregie en tot lagere kosten per eenheid product. Enerzijds zal minder verdiend worden aan intermediaire diensten, anderzijds zal meer efficiency/lagere kosten extra lading

	aantrekken. Per saldo zal de bijdrage positief zijn. Een kwantificatie is uitermate lastig.
2 – Vrachtkilometers van de weg	PM
3 – CO ² besparing	PM
4 – Aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt	Minder regels bevorderen de efficiency en maken NL aantrekkelijker als mainport voor import, doorvoer en export.
5 – Instroom gekwalificeerde professionals	Moderne, innovatieve en transparante processen en regelgeving (best practises) en daarop geënte opleidingsmogelijkheden trekken talent aan en faciliteren de voortgaande optimalisatie van bv. synchromodaal vervoer, trade compliance en bordermanagement
6 – Eerst positie WLPI	PM
Wet- en regelgeving specifiek 1 – Loketfunctie Topsector Logistiek gerealiseerd in 2015	Er fungeert inmiddels een loket regeldruk knelpunten bij SPL/TLN als voorloper van het loket van de Topsector
Wet- en regelgeving specifiek 2 – Aantal opgeloste knelpunten op het gebied van wet- en regelgeving	Concept-actieprogramma maatwerk aanpak regeldruk logistiek is gereed. Tot 1 januari 2017 lijken jaarlijks tussen de 5 en 10 regeldruk knelpunten geheel/gedeeltelijk oplosbaar.

Tabel 19. Bijdrage Wet- en regelgeving Projecten aan KPI's

Instrumentarium en besluitvorming

Besluitvorming over de projecten vindt plaats in de Stuurgroep Maatwerk aanpak Regeldruk Logistiek, voorgezeten door IenM. In de werkgroep wordt de voortgang bewaakt en gerapporteerd aan de stuurgroep. Eventuele inhuur van communicatiedeskundigheid of kennisinstellingen geschiedt op verzoek van de Stuurgroep, door het programmasecretariaat, bijvoorbeeld door het aanvragen van meerdere offertes.

2.10 Human Capital Agenda (HCA)

Definitie

Een sleutelfactor voor het realiseren van de ambities van de topsector is human capital. Hier liggen drie uitdagingen:

1. Voldoende human capital: het tekort aan voldoende logistieke professionals dreigt op te lopen op alle niveaus.
2. Uitbouwen van een sterke kennisinfrastructuur via de Kennis Distributie Centra, zodat de wisselwerking tussen onderwijs (op alle niveaus) en het bedrijfsleven tot stand komt.
3. Het bedrijfsleven zelf zal steeds meer oog moeten hebben voor sociale innovaties om te blijven Boeien, binden en behouden en de concurrentie om schaars talent met andere sectoren aan te gaan. Ook acties voor een betere beeldvorming blijven noodzakelijk.

De Topsector Logistiek heeft de komende jaren behoefte aan meer human capital. De sector is sterk vergrijsd en zal de komende jaren in toenemende mate geconfronteerd worden met een vervangingsvraag. Daarnaast heeft de sector ook grote ambities, die een uitbreidingsvraag zullen

creëren. De huidige trend in instroom in de sector biedt op dit moment niet voldoende zekerheid om deze toekomstige vraag te kunnen beantwoorden. Daarom is een Human Capital Agenda opgesteld die voor een impuls aan de Topsector Logistiek gaat zorgen.

KPI's

Binnen Human Capital wordt gestuurd op de volgende KPI:

- 50% meer uitstroom van professional in de logistieke sector met grondige kennis over de innovatiethema's. Op HBO/WO niveau betekent dit een groei van 1400 personen (2010) naar 2100 (2020).

Overzicht projecten 2015

Project	Betrokken partijen	Budget uit jaarplan (in k€, excl BTW)	Co- financiering (in k€, excl BTW)
<u>Via Programmasecretariaat</u>			
1. Kwantitatieve en kwalitatieve monitoring van arbeidsmarkt en onderwijs	Onderzoeksbureau's/ uitzendbureau's/ branchevertegenwoordiger/ HBO-kennisakkoord/ regionale en landelijke overheden	75	75 (elke partij 1/5 van het bedrag, maar mogelijkheid is ook dat dit meer wordt door binnenhalen opdrachten van Ministeries)
2 Kennis DC's	Hbo-instellingen/bedrijfsleven	100	100 (2/3 door onderwijs en bedrijfsleven en 1/3 door OCW)
3 Mbo-kennisakkoord	Mbo-instellingen/bedrijfsleven	50	50 (50/50 onderwijs en bedrijfsleven)
4 Sociale Innovatie	Kamer van Koophandel/TLN/EVO/FNV/TNO	150	150 (elke partij 1/5 van het bedrag)
5 Valorisatie HBO	Hbo-kennisakkoord	50	50 (evenredig verdeeld over deelnemende partijen)
6 Imagoverbetering	Stichting Nederland is Logistiek, TLN, EVO, JLN, Connekt, VLM, ABU	50	50
<i>Subtotaal via progr. secr.</i>		475	475

Via TKI: Kennisverspreiding vanuit de acties via (particuliere) opleidingen: masterclasses, master, bachelor			
Masterclasses	Dialog, kennis- en onderwijsinstellingen, bedrijven	90	90
Teach the Teacher	Dialog, HBO-instellingen, bedrijven	50	50
Inspiration game		40	40
Academie voor de Logistieke Keten		250	250
Nog toe te wijzen		20	20
Subtotaal via TKI		450	450
Totaal Human Capital Agenda		925	925

Tabel 20. Projecten Human Capital Agenda 2015

Beschrijving per project

Kwantitatieve en kwalitatieve monitoring van arbeidsmarkt en onderwijs

Het belangrijkste doel van dit project is dat de topsector gericht kan sturen op welke opleidingen ingezet moeten worden om de KPI's te behalen. De werkgroep die deze actie trekt vanuit de Human Capital Tafel Logistiek (HCTL) bestaat uit vertegenwoordigers van het UWV, Tempo Team, Panteia, JLN, het HBO-kennisakkoord, VTL en ABU. Deze werkgroep zoekt aansluiting op nationale en regionale overheden die al informatie verzamelen. Doel is om dubbelingen te voorkomen en uiteindelijk een efficiencyslag te maken. Dit project moet er voor zorgen dat er regionaal structureel onderzoek wordt opgezet over pre- en post-experience logistiek onderwijs. Dit betekent onder andere het systematisch vergroten van de behoefte op de arbeidsmarkt ,cijfermatige kennis, maar ook kwalitatieve kennis, zodat de komende jaren beter gestuurd kan worden op hoeveelheid gewenste opleidingsplaatsen en type opleidingen. Waarmee met kennis bedoeld wordt: kennis van de arbeidsmarkt en het beroepsgerichte onderwijs. Waarbij uitgangspunt is: logistieke functies in alle sectoren (dus niet de logistieke sector met alle functies die daarin voorkomen).

Kennis DC's

Eén van de instrumenten in de Human Capital Agenda is het concept Kennis Distributie Centrum. Een Kennis Distributie Centrum (KDC) is een regionaal samenwerkingsverband voor kennis (MBO-HBO-WO) en innovatie, gecoördineerd door de hogeschool in de regio, in het bijzonder het logistieke hbo-lectoraat. Deze centra zorgen voor een continue wisselwerking tussen werkveld en onderwijs. In 2010 is afgesproken om zes Kennis Distributie Centra verdeeld over het land te ontwikkelen. Deze KDC's werken onderling samen en vormen gezamenlijk een landelijk Centre of Expertise. De gelden binnen dit project zijn bedoeld om de structuur van het KDC te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld inzetten op ICT-structuur, maar ook onderlinge uitwisseling tussen de KDC's is van belang. Door de samenwerking in het KDC zorgen onderwijs en arbeidsmarkt er gezamenlijk voor dat de aantrekkelijkheid van een logistieke studie toeneemt. Daarnaast draagt de betere aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt ervoor dat de kwaliteit van de afgestudeerde logistieke professional toeneemt en dat huidige logistieke professionals zich nog verder kunnen verbeteren.

Aan dit projecten werken zowel specifieke bedrijven als zes hbo-instellingen mee (Hogeschool Rotterdam, Hogeschool van Amsterdam, NHTV, Fontys, Hogeschool Arnhem-Nijmegen en Windesheim). Gematched met geld afkomstig van de bedrijven, onderwijsinstellingen en OCW zullen de gelden gebruikt worden om de structuur van de KDC's te versterken.

Mbo-kennisakkoord

In navolging tot het zeer succesvolle hbo-kennisakkoord (o.a. het Centre of expertise en de hbo-prijs voor innovatie) heeft de Human Capital Tafel Logistiek een mbo-kennisakkoord opgericht. Hierin participeren 18 ROC's met logistieke opleidingen, TLN, EVO en VTL. Deze groepen hebben vier actielijnen voor het mbo voorgesteld: professionaliseren docenten, betere samenwerking onderwijs (mbo) en bedrijfsleven, verbeteren doorstroom vmbo-mbo-hbo en aantrekkelijker maken van Logistieke opleidingen op het ROC. In dat kader is het mbo-kennisakkoord ook verantwoordelijk voor publiek-private samenwerkingen (mede mogelijk gemaakt door het regionaal investeringsfonds), zoals Logistieke Centra voor innovatief vakmanschap, maar ook andere. Het doel is dat deze actie structurele verbeteringen oplevert op het gebied van de arbeidsmarktrelevantie van logistieke mbo-opleidingen, door de doorstroom van vmbo naar mbo en van mbo naar hbo te verbeteren.

De geambieerde toename van 50% van het aantal professionals gaat deelsover de doorstroom van het mbo naar het hbo of door nascholing van mbo-geschoolde logistieke professionals. Met andere woorden: het mbo vormt een belangrijke basis voor het behalen van deze KPI. Hiertoe is een kwalitatieve verbeterslag nodig van het MBO nodig, om het Logistieke mbo-onderwijs aantrekkelijker te maken.

Deelnemers aan het mbo-akkoord zijn 18 mbo-onderwijsinstellingen en brancheorganisaties. De gelden zullen door hen gematched worden en zijn bedoeld voor de uitvoering van de vier taken zoals boven omschreven.

Sociale Innovatie

Sociale innovatie gaat over de betere benutting en het behoud van werknemers, De doelstelling van De de initiatieven zijn gericht op: vergroten van zij-instroom en betere benutting en behoud van huidige en toekomstige werknemers. Op het moment presteert de logistieke sector slecht op het gebied van sociale innovatie. Dat moet verbeteren wil ze een aantrekkelijke sector blijven. De ambitie is: Het ontwikkelen van een aantal goede voorbeelden gericht op actuele vraagstukken; De noodzaak voor een sterke stijging van de arbeidsproductiviteit te onderbouwen en vorm te geven door middel van een toekomstgericht ("Future of work") innovatietraject.

KvK/TLN/EVO/FNV/TNO zijn partijen die participeren in de werkgroep die verantwoordelijk is voor sociale innovatie. Zij dragen bij in de matching van de kosten. Voorbeelden van activiteiten zijn: sessies voor ondernemers over het hele land over belang sociale innovatie, inzet van hbo-studenten om personeelsbeleid bij de doelgroep (ondernemers) te stimuleren en organiseren van workshops. Deze activiteit is dus open voor alle logistieke ondernemers.

Het idee is om in 2015 rondetafels, zowel regionaal als landelijk, op te zetten en bij te dragen aan de inbedding van Sociale Innovatie in de cao's.

Valorisatie HBO

Het Kennisakkoord HBO bewerkstelligt valorisatie door:

1. Afstudeertafels

Binnen een afstudeertafel staat kennisdeling over een bepaald logistiek thema en/of een logistieke branche tussen afstudeerders, bedrijfsbegeleiders en hbo docenten/lectoren centraal. Aan een afstudeertafel nemen afstudeerders van verschillende hogescholen deel. Het doel is om elkaar te inspireren en feedback te geven op de afstudeeropdrachten. Zo

leren niet alleen de afstudeerders, maar ook de hogescholen en de opdrachtgevers van elkaar.

2. Valorisatie en consolidatie van gerealiseerde kennis
Al jaren 'verdwijnen' stage en afstudeerrapporten in de archieven van de onderwijs organisaties. De opgedane kennis en ervaringen worden niet of onvoldoende gedeeld. Een van de grote oorzaken is de geëiste vertrouwelijkheid door de bedrijven. De andere is het ontbreken van een platform om de kennis te valoriseren binnen de individuele Hogescholen. Een systematische aanpak van valorisatie en consolidatie van kennis uit de afstudeerperiodes is om het "stapelen" van kennis mogelijk te maken.
3. Export logistiek opleidingskennis naar internationale werkveld
Het buitenland (zoals Oman, Turkije, Indonesië, Polen) toont belangstelling m.b.t. logistieke opleidingskennis. Het HBO Kennisakkoord wil de mogelijkheden onderzoeken en eventueel met pilots faciliteren.

Imagoverbetering

De stichting Nederland is Logistiek houdt zich bezig met het vergroten van het aantal hoogstaande werknemers. De acties zijn gericht op het vergroten van de in- en uitstroom in het uit het initieel logistiek onderwijs en voortzetting van het verbeteren van beeldvorming van de logistieke sector bij jongeren. Hiertoe hebben de leden van Nederland is Logistiek (TLN/EVO /Connekt/VLM/ABU) de handen ineen geslagen met Jong Logistiek Nederland (JLN).

De private gelden van Nederland is Logistiek worden gematched met de gelden van I&M. JLN is gevraagd de plannen van Nederland is Logistiek uit te voeren. En de campagne gaan trekken. Voorbeelden van activiteiten zijn: onderhouden website, bezoeken opendagen, bemiddeling studiebeurzen, imagocampagnes en aansluiting bij de KDC's.

Masterclasses

In de acties van de topsector wordt kennis ontwikkeld, die moet worden overgebracht naar logistici. Daartoe ontwikkelt en geeft het TKI post-experience masterclasses. In 2015 wordt twee nieuwe masterclasses ontwikkeld, die beide vier sessies kennen.

Teach the Teacher

De in de acties ontwikkelde kennis wordt gedeeld met de HBO en MBO docenten, via het programma Teach the Teacher. In een meerdaags programma komen HBO docenten bijeen, krijgen presentaties van experts uit het bedrijfsleven en ontwikkelen ze lesmateriaal om in hun lessen met de studenten te kunnen delen.

Inspiration Game

De Inspiration Game is een interactief spel rond een gesimuleerde supply chain, gericht op logistieke professionals. Doelstelling is om bedrijven en logistici op een boeiende en enerverende wijze te inspireren tot discussie en ideeën voor logistieke vernieuwing in de toekomst. Hiervoor worden zowel digitale als fysieke hulpmiddelen gebruikt.

Academie voor de logistieke Keten

De Academie voor de Logistieke Keten is gericht op competentie ontwikkeling, valorisatie en verankering van ontwikkelde kennis op alle ervaringsgebieden, van instroom tot tactisch en strategisch. Het betreft een nieuw overkoepelend initiatief. In 2015 wordt het raamwerk ontwikkeld, geoperationaliseerd en uitgerold in de KDC's en worden de eerste programma's binnen het raamwerk uitgevoerd:

- Sales 2.0

- Planner 2.0
- Logistics Exchange Acceleration Program, Logistics Talent Incubator
- Generieke jong talent ontwikkelingsprogramma's.

Ook wordt een roadmap opgesteld voor uitbreiding van het aanbod, bijvoorbeeld control tower / ketenregisseur.

Techniekpakt

Alle Topsectoren werken mee aan het landelijke Techniekpakt, gericht op het interesseren van jongeren voor een technische studie of baan. Onderdeel hiervan is het verstrekken van beurzen aan studenten. De Human Capital Tafel probeert bedrijven te bewegen beurzen ter beschikking te stellen en organiseert het proces van selectie van studenten.

Bijdrage aan de KPI's

<u>KPI</u>	<u>Bijdrage per jaar</u>
1 – Bijdrage ketenregie activiteiten	indirect
2 – Vrachtkilometers van de weg	indirect
3 – CO ² besparing	indirect
4 – Aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt	beperkt
5 – Instroom gekwalificeerde professionals	1600
6 – Eerst positie WLPI	indirect

Tabel 21. Bijdrage Human Capital Projecten aan KPI's

Instrumentarium en besluitvorming

Een deel van de actie Human Capital Agenda verloopt via het Programmasecretariaat. Over deze projecten vindt de besluitvorming plaats aan de Human Capital Tafel, waarin 20 partijen uit kennisinstellingen en bedrijfsleven zitting hebben.

Alle projecten die via het TKI verlopen, worden toegekend door het TKI bestuur, in afstemming met de voorzitter van de Human Capital Tafel. EZ is namens het rijk waarnemer in het TKI bestuur.

Human Capital projecten lenen zich in het algemeen niet voor openbare calls, maar zijn gerichte acties om de human capital doelstellingen te behalen, zoals de ondersteuning van de kennisdistributiecentra.