

Jaarplan 2016

Topsector Logistiek



Inhoudsopgave

Management Samenvatting	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 Verplichtingsruimte, uitgave per jaar en jaarplan	11
2.2 Neutraal Logistiek Informatie Platform	12
2.3 Synchromodaliteit	23
2.4 Trade compliance en Border management.....	29
2.5 Stadslogistiek	32
2.6 Cross Chain Control Centers	35
2.7 Service Logistiek.....	38
2.8 Supply Chain Finance (SCF)	40
2.9 Mirt Goederencorridors (Kernnetwerk)	49
2.10 Buitenlandpromotie.....	50
2.11 Vereenvoudiging wet- en regelgeving	56
2.12 Human Capital Agenda (HCA)	58
2.13 Strategische projecten en monitoring	63



Management Samenvatting

De uitdaging:

De Topsector Logistiek heeft de ambitie 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 de supply chain te verhogen, duurzamer te transporteren met zo weinig mogelijk extra druk op de infrastructuur en tegelijkertijd meer te verdienen binnen een hoogwaardig logistiek systeem.

Wat gaat de Topsector Logistiek daarvoor doen:

We werken aan 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. Slimmere logistiek door het opzetten van Cross Chain Control Centers en beter georganiseerde Service Logistiek. Meer logistieke professionals door beter onderwijs en een beter imago van de sector. Logistiek waarmee Nederland internationaal nog aantrekkelijker wordt en 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. Hierdoor wordt Nederland een aantrekkelijker doorvoerland, en een exportland op het gebied van kennis.
- Opzetten van een 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; 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).

De Topsector Logistiek bestaat uit vertegenwoordigers vanuit de gouden driehoek (bedrijven, overheid 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, betere winstgevendheid.

Wat staat er in het jaarplan 2016?

Al deze oplossingen voor een efficiënte logistiek zijn door de Topsector Logistiek vertaald in een Meerjarenprogramma voor de periode 2016-2020 en vervolgens weer voor het jaar 2016 uitgewerkt in onderhavig jaarplan. In dit jaarplan 2016 vindt u het overzicht van beoogde projecten en projectideeën waarvan het merendeel in de loop van 2016 nog uitvoerig worden uitgewerkt (in calls, onderzoeksvoorstellen, aanbestedingen etc.) en vervolgens beoordeeld door de betreffende stuurgroepen en programmacommissie vanuit TKI Dinalog (voluit Topconsortium voor Kennis en Innovatie). In die stuurgroepen en programmacommissie zitten vertegenwoordigers vanuit de gouden driehoek. Namens de rijksoverheid nemen vertegenwoordigers van IenM, EZ en Financiën 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, doorvertaald in de Key Performance Indicators (KPI's) : jaarlijkse bijdrage aan ketenregiespecifieke activiteiten van € 17,3 mld. aan het BBP; jaarlijks minimaal 85 mln. minder vrachtwagenkilometers over de weg; besparing van 68.700 ton CO₂; een stijging van het aantal buitenlandse bedrijven dat zich met logistieke activiteiten jaarlijks vestigt in Nederland van 70 naar 100 bedrijven en hogere instroom van kwalitatief hoogwaardig personeel.



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. Om daar invulling aan te geven is een Meerjarenprogramma 2015-2020 ontwikkeld, waarop het Jaarplan 2015 is gebaseerd. In 2015 is het Meerjarenprogramma geüpdatet naar een versie 2016-2020 en is de Herijking van de Actieagenda van de Topsector Logistiek verwerkt. Naast de IenM middelen zijn in het Meerjarenprogramma 2016-2020 ook de NWO, TNO, NLR, Dinalog, TTI transitieprogramma's, MIT en TKI toeslag opgenomen, zodat er over de hele breedte van de Topsector Logistiek sprake is van een gezamenlijk programma en gezamenlijke KPI's. Het Meerjarenprogramma is opgesteld door de gouden driehoek: overheid (IenM en EZ), bedrijfsleven en kennisinstellingen.

De topsectoracties 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 (inclusief IenM) heeft de bijdragen aan de SVIR en bereikbaarheidsagenda gezamenlijk geconcretiseerd in Key Performance Indicators (KPI's) met bijbehorende streefwaarden waarop het Topteam Logistiek zal sturen.

Dit jaarplan 2016 concretiseert het tweede jaar van de inzet van de IenM middelen voor de Topsector Logistiek en sluit aan op het jaarplan 2015. 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 2016, de bijdrage die de projecten leveren aan de KPI's, het benodigde budget en de te verwachten cofinanciering, maar ook over het proces van uitzetten van de projecten en de besluitvorming daarover. 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 Dinalog 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, de Topsector Resultatenboeken, de tussenrapportages aan IenM en de nieuwsbrieven.

Het jaarplan 2016 wordt ingediend bij IenM, waarna de 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, afspraken gemaakt.

1.2 Ambitie en KPI's op programmaniveau

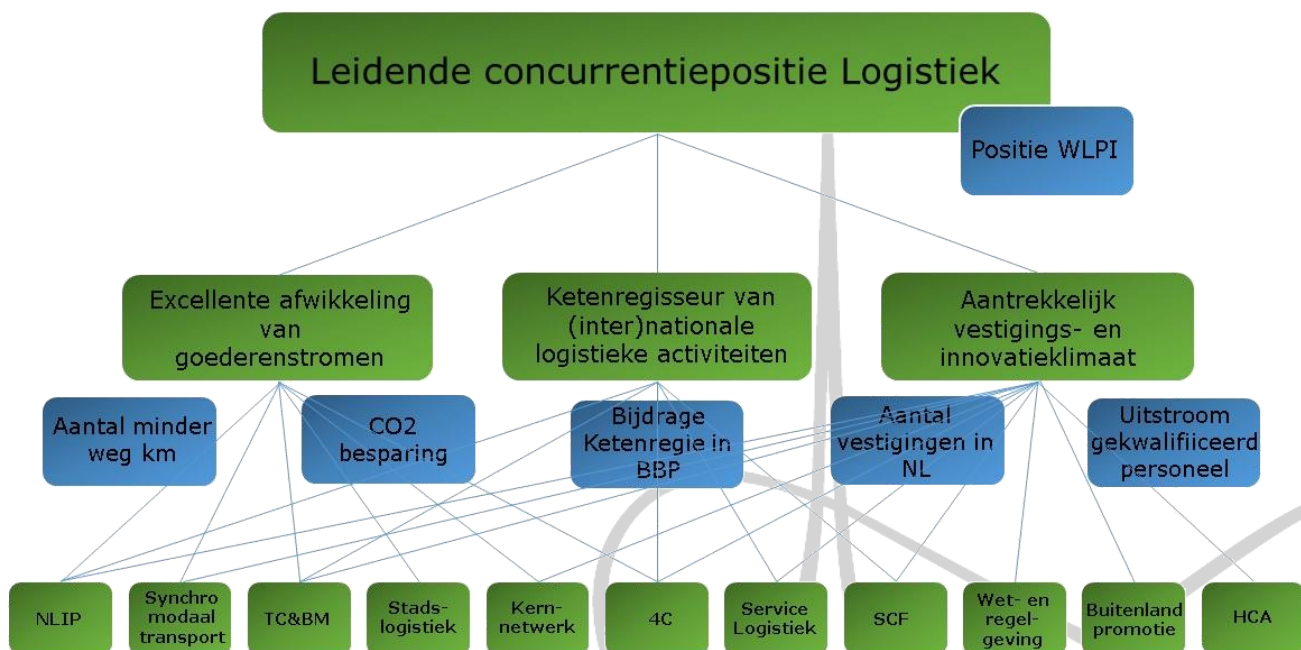
In de Partituur naar de Top is in juni 2011 de ambitie neergelegd om er voor te zorgen dat Nederland in 2020 een internationale toppositie heeft (1) in de afwikkeling van goederenstromen, (2) als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten, en (3) als land met een aantrekkelijk innovatie- 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 € 17,3 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 personen (2020);
6. Eerste positie in Europa op World Logistics Performance index in 2020.

Voor KPI 1, KPI 4 en KPI 5 zijn nulmetingen bekend (respectievelijk 13,3 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.

In het jaarplan 2016 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 gekwalficeerde studenten
NLIP					
Synchromodaal		35 mln.	18.700 ton kg		
Trade compliance	138 mln.				
Stadslogistiek			5.000 ton kg		
4C	1,8 mrd.	50 mln.	45.000 ton kg		
Service Logistiek					
SCF	1 mrd.				
Kernnetwerk					
Buitenlandpromotie				100	
Wet- en regelgev.					
Human Capital					2.100
Streefwaarde 2020	17,3 mrd.	85 mln.	68.700 ton kg	100	2.100

Tabel 1. Bijdrage acties aan Streefwaarden op programmaniveau.

Bijdrage BBP (Ketenregie)	Aantal minder wegkilometers	CO2 besparing	Aantal vestigingen in NL	Uitstroom gekwalficeerde 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, door 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-gekwalficeerd personeel	Afhandeling van goederenstromen 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	De efficiëntie van de douane en border management is onderdeel van de WLPI vragenlijst
	Door logistiek in de stad beter te organiseren, kunnen kilometers worden vermeden	Stadslogistiek streeft naar Zero Emission Stadslogistiek, dit levert een besparing op van 5.000 ton kg CO2 tot 2020	Door goed georganiseerde stadslogistiek verbetert het logistieke netwerk van Nederland en zo de aantrekkelijkheid	In stadslogistiek wordt een actieve koppeling gemaakt met het onderwijs voor goede inbedding in het curriculum	
4C streeft naar een extra bijdrage aan het BBP van € 1,8 mrd.	4C streeft naar 50 mln. minder wegekilometers, door bundeling van stromen, het combineren van vrachten, betere afstemming en voorkomen van transport	4C streeft naar een CO2 besparing van 45.000 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 van Kernnetwerk optimaal te laten functioneren zal ketenregie worden toegepast	Bij optimale inrichting van de multimodale goederencorridors zal betere benutting van alle modaliteiten kunnen	Bij optimale benutting van alle modaliteiten zal er meer vervoerd worden via de relatief	Optimaal functionerende goederencorridors, als onderdeel van het logistieke systeem zal de aantrekkelijkheid van NL als		

	plaatsvinden. In de praktijk zal dit een verschuiving van weg naar spoor en water betekenen	energiezuiniger modaliteiten	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 voor synchromodaal transport en draagt zo indirect bij aan het verlagen van het aantal wegtransport kilometers	Wet- en regelgeving lost knelpunten op voor synchromodaal transport en draagt zo indirect bij aan het verlagen van het aantal wegtransport kilometers	Lage lastendruk draagt bij aan een 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 naar een instroom in de HBO opleidingen van 2100 per jaar	

Tabel 2. Kwalitatieve bijdrage acties aan Streefwaarden op programmaniveau.

1.3 Governance

Het Topteam Logistiek beheert de Actieagenda van de topsector en stuurt de uitvoering van het Meerjarenprogramma (en het jaarplan) aan. Een deel van het 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 onderzoeksdeel (van fundamenteel tot en met experimenteel onderzoek) wordt uitgevoerd door NWO, als kasbeheerder van het TKI Dinalog. Besluitvorming over deze projecten vindt plaats in de programmacommissie en het TKI Bestuur. De Programma Commissie adviseert het TKI Bestuur op strategische hoofdlijnen, detecteert witte vlekken in de onderzoeksagenda, bereidt calls voor proposals voor en adviseert het TKI-bestuur omtrent de honorering van projecten. Programmasecretariaat en TKI Dinalog stemmen intensief af. De cofinancieringseis levert bovendien een natuurlijk selectiecriterium: het toont aan dat ook andere partijen bereid zijn te investeren. Eenzijdige projecten of projecten 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, Programmasecretariaat en TKI Dinalog 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 Topteam gestelde ambities van de topsector;
- 2 Passendheid binnen de inhoudelijke focus van de acties, zoals afgestemd in het Topteam;
- 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 cofinanciering, passend binnen het streven op programmaniveau naar 50% cofinanciering (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 Bijsturingmogelijkheden 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 Cofinancieringseisen;
 - o Integriteitstoets (Bibob);
 - o Etc.

2 Acties

De Topsector Logistiek kent 11 acties. Per actie is inhoudelijk aangegeven welke projecten in 2016 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. Synchromodaal Transport
3. Kernnetwerk van (inter)nationale verbindingen en multimodale knooppunten
4. Stadslogistiek
5. Trade compliance en border management
6. Cross Chain Control Centers
7. Service Logistiek
8. Supply Chain Finance
9. Buitenlandpromotie
10. Vereenvoudigen wet- en regelgeving
11. Human Capital Agenda

2.1 Verplichtingsruimte, uitgave per jaar en jaarplan

Het Ministerie van IenM zegt via individuele beschikkingen steeds meer middelen toe aan hetzij uitvoeringsprojecten/programmasecretariaat, of onderzoeksprojecten. De geldstromen zijn daarmee ontvlochten en niet uitwisselbaar.

In deze beschikkingen worden telkens zowel de verplichtingsruimte toegezegd, als de verwachte geldstromen per jaar (cash-out) die gebudgetteerd zijn door IenM op haar jaarlijks begroting.

Dat betekent dat de op een gegeven moment beschikte verplichtingsruimte het cumulatieve plafond is voor het aangaan van verplichtingen. De gebudgetteerde cash-out is de doelstelling ten aanzien van de geldstromen in een jaar die resulteert uit deze aangegane verplichtingen in projecten. Omdat projecten op elk moment in een jaar kunnen starten is de cash-out de optelling van de uitgaven van alle projecten die in een jaar actief zijn of geweest zijn.

Er zijn dus verschillende manieren om naar de "trechter" te kijken van:

- Ontwikkelen van projecten (programmering)
- Aangaan van verplichtingen (aanbestedingen, prijsvragen etc.)
- Uitvoeren van projectplannen (cash-out, cofinanciering, realisatie doelstellingen)

De stuurgroepen zijn leidend bij het ontwikkelen en programmeren van projecten. De ervaring leert dat een zekere mate van overprogrammering noodzakelijk is om tot een bepaald niveau van realisatie te komen: er vallen onderweg naar daadwerkelijke toch projecten om allerlei redenen af, of vertragen, of worden kleiner dan verwacht.

In het jaarplan wordt die overprogrammering zichtbaar gemaakt.

De budgetten die getoond worden, zijn de cash-out budgetten: de daadwerkelijke resulterende uitgaven van lopende projecten en projecten die gestart gaan worden naar verwachting. Dat is dus per definitie ongelijk aan de programmeringsverwachting.

Omdat Connekt geen voorfinanciering kan doen moet het programmasecretariaat sturen op daadwerkelijke facturatie en uitputting door projecten die min of meer gelijk is aan de doelstelling die IenM oplegt.

Voor NWO/TKI ligt dat anders, daarom kunnen in het onderzoeksdeel verschuivingen in de tijd waargenomen worden tussen de daadwerkelijke uitvoering van de projecten en facturatie aan IenM.

In de beschikkingen die in 2015 verstrekt zijn door IenM is op hun verzoek een verschuiving van uitgaven (cash-out) naar latere jaren aangebracht ten opzichte van eerdere afspraken. Een neveneffect is dat de verplichtingsruimtes voor onderzoeks- en programma-middelen ongelijk oplopen, evenals de verwachte cash-out. Het laatste heeft vanwege de mogelijkheden voor NWO om cash-out timingsverschuivingen te bufferen materieel minder effect dan het lijkt, zolang de verplichtingsruimte maar beschikt is.

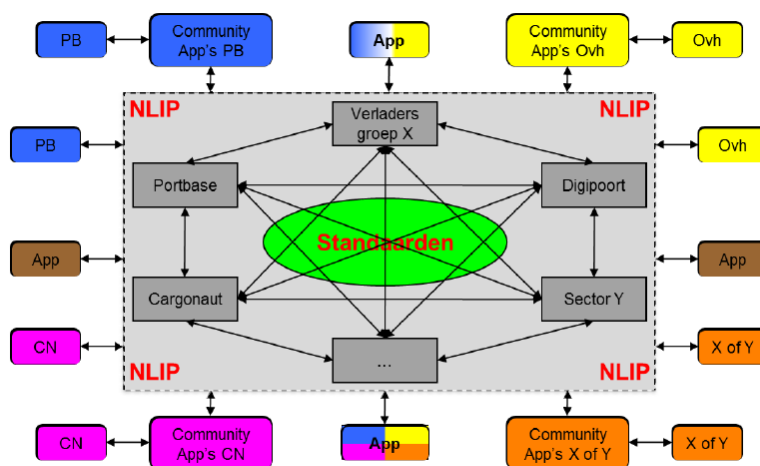
2.2 Neutraal Logistiek Informatie Platform

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:

- samenwerkende ICT platformen zoals
 - de Port Community Systemen (PCS-en) en Digipoort en IT marktplatformen met hun eigen achterban;
 - het reeds bestaande en in ontwikkeling zijnde Single Window Handel en Transport (SWH&T) van de overheid, waar Digipoort onderdeel van uitmaakt.
- 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 (NLIP)

Het NLIP is geen centraal systeem, maar wordt (virtueel) bottom-up opgebouwd, door processen te verbeteren, digitale platforms op elkaar aan te sluiten en data te delen. In het NLIP wordt data gedeeld tussen bedrijven, tussen bedrijven en overheden en, binnen het SWH&T, tussen overheden. De projecten op het gebied van data-uitwisseling tussen overheid en bedrijfsleven zijn in 2015 moeizaam van de grond gekomen, vooral wegens capaciteitsgebrek bij de overheden. Daarom wordt in 2016 het accent gelegd op data-uitwisseling tussen bedrijven onderling (b2b). Op basis van deze data kunnen logistieke

stromen worden geoptimaliseerd. 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. Data over vrijgave van goederen, wachttijden of inspectieresultaten. Data waarmee de afstemming tussen partijen in de keten kan worden verbeterd. Of data die gedeeld kan worden met derde partijen die niet noodzakelijkerwijs onderdeel vormen van de logistieke keten. Het NLIP faciliteert dat deze data beschikbaar wordt gesteld, zodat deze bijvoorbeeld via 'apps' of functionaliteiten in procesverbetering kunnen worden gebruikt. NLIP ondersteunt ook de randvoorwaarden om het delen van data mogelijk te maken, zoals onderlinge communicatie, ontwikkelen van standaarden, aansluitingen etc.

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 standaarden (technisch en/of contractueel) (in 2013 was dat 10%);

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

Daarnaast wordt in het 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 keren dat data elementen worden hergebruikt.

Eind 2015 wordt een nadere definitie geformuleerd van de te hanteren KPI's gekoppeld aan NLIP doelstellingen.

Relaties met andere actielijnen

De actielijnen binnen de Topsector Logistiek hebben logischerwijs een nauwe samenhang. In 2015 zijn afspraken gemaakt over de rolverdeling tussen de actielijnen bij thema's die in verschillende actielijnen spelen. Het NLIP heeft de lead op zich genomen in de projecten Agro en Bouwlogistiek en zal de andere actielijnen actief betrekken bij het (nader) vormgeven van deze projecten.

Onder de vlag van het TKI worden knelpunten en mogelijkheden van verschillende actielijnen nader onderzocht en mogelijke oplossingen getoetst op haalbaarheid en uitvoerbaarheid. Het NLIP zal in 2016 nauw aansluiten op het TKI en waar gewenst de daar gesignaleerde knelpunten oppakken en ontwikkelde -goedgekeurde- oplossingen in de praktijk (laten) uitvoeren.

Overzicht projecten 2016

Hieronder volgt een beschrijving van de NLIP projecten in 2016. Onderscheid wordt gemaakt naar de lopende projecten, de projecten die in 2016 gestart zullen worden en de activiteiten die nodig zijn om de projecten van het NLIP optimaal te faciliteren (programmabureau). Voor alle NLIP projecten die worden geïnitieerd, geldt dat zij tot doel hebben om belemmeringen weg te nemen en randvoorwaarden te creëren (bijvoorbeeld technisch, juridisch of qua governance) die zonder steun van het NLIP niet tot wasdom komen.

Vanaf 2015 komen NLIP initiatieven in nauwe samenwerking met de markt tot stand. Reden hiervoor is gelegen in stringente toepassing van aanbestedingsregels voor het ondersteunen en/of initiëren van NLIP projecten. De hiertoe te organiseren consultatierondes met stakeholders en marktpartijen bieden kansen tot kruisbestuiving en effectieve, breed gedragen projecten.

Beschrijving per project

Lopende projecten

Fastlane op Schiphol

De doelstelling van het project is om de inbound luchtvrachtketen te optimaliseren door betere informatie uitwisseling tussen bedrijven en overheden. Dit project is gestart in 2013 met een breed vooronderzoek; toen nog gericht op de fyto-sanitaire keten.

Belangrijkste geconstateerde knelpunten in de huidige situatie zijn:

- Overheid en marktpartijen hebben geen ketenbreed inzicht in de status van de zending, dit bemoeilijkt het plannen van tijdskritische zendingen (inspecties, transport, betrouwbaarheid).
- Er is geen coördinatie tussen inspecties, waardoor afzonderlijke selectie en controle plaatsvindt.

Er zijn verschillende aangifteprocessen, met bijbehorende administratieve last. Dit project beoogt de transparantie te vergroten en de fysieke afhandeling van zendingen te optimaliseren door het combineren van tracking en tracing informatie van zendingen (locatie) met een vroegtijdig en vollediger inzicht in administratieve status van zendingen (compliance/controlle). Dit geldt zowel voor de inzet van menskracht, als voor het gebruik van assets (loods, truck, keurstation).

Papierloze afhandeling (van bijvoorbeeld certificaten) leidt tot minder administratieve handelingen en is relevante informatie sneller beschikbaar voor controlerende of afhandelende instanties.

Eind 2015 wordt het plan van aanpak door de betrokken partijen opgeleverd en in 2016 vindt implementatie van de eerste fase van dit project plaats.

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

Agro

Het project Agro heeft als doel om de logistieke processen in de sierteelt- en de groente- en fruitsector te optimaliseren.

Het project combineert twee eerdere projecten, te weten 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 deze projecten vele gelijkenissen tonen. Aangezien de groente- en fruitsector verreweg de meeste containers importeert en daardoor de meeste ervaring heeft, neemt FrugiVenta het voortouw.

Het project Agro is door EZ benoemd tot Doorbraak Project. Dat betekent dat het samen met de andere geselecteerde projecten kennis uitwisselt en extra politieke aandacht krijgt. Het project is gericht op het aansluiten van de Topsector Agri/Food.

Het knelpunt dat het project oplost, is dat de status van containers in de Rotterdamse haven (van het schip gehaald, ingeklaard, vrijgegeven voor natransport) voor bedrijven onduidelijk is, waardoor het vervolgtransport lastig te plannen is en er veel tijd en geld verloren gaat.

Voor de sector wordt één gezamenlijk platform ontwikkeld, met daarin een bied- en boekstelsel voor multimodaal transport en een zending volgsysteem. Het te realiseren van het zogenoemde 'Fresh Corridor platform' faciliteert daarmee elektronische communicatie over de containerstatus in de keten, op basis waarvan ondernemers uit de sector hun logistiek optimaal kunnen organiseren (transportplanning, planning verwerking van de producten en track & trace).

Dit project levert op:

- Concrete afspraken onder welke voorwaarden Portbase data mag delen met een ander platform, zoals in dit geval het Fresh Corridor platform.
- Koppeling met Digipoort, zodat de informatie over de status (douane, NVWA en KCB) van de container gedeeld wordt.
- Show case voor koppeling van elk ander verladers-/ community platform met bestaande Portcommunity systemen, gebruikmakend van NLIP standaarden voor informatie-uitwisseling (technisch en contractueel).

Papierloos transport fase 2 en 3

Doel van het project Papierloos Transport is om transport efficiënter te maken (kortere rijtijden, hogere belading) door betere afstemming en koppeling met planningsystemen.

Hiermee kunnen CO2-emissies worden gereduceerd en weg-/ vaarcapaciteit vrijgemaakt zonder nieuwe investeringen in infrastructuur.

In fase 1 en 2 van het project 'Papierloos transport' zijn standaarden zijn ontwikkeld voor de transportorder, vrachtbrief (Transfollow) en factuur. De berichtstandaard is ook getoetst op toepasbaarheid specifiek voor Stadsdistributie initiatieven. TLN heeft daarnaast een platform in ontwikkeling als een van de bouwstenen van het NLIP, om deze elektronische berichten in de sector te kunnen uitwisselen. Fase 2 is nagenoeg afgerond.

Het voornaamste knelpunt zit in brede acceptatie van de berichtstandaarden door de markt.

Papierloos Transport fase 3 legt zich toe op het koppelen van het door TLN ontwikkelde platform aan zoveel mogelijk andere 'data delende entiteiten' in de logistiek, zoals Hubways, Cargonaut en Portbase en knelpunten om knelpunten weg te nemen die brede acceptatie door de markt in de weg staan.

Daarnaast zullen andere processen, zoals optimalisatie van transportbewegingen en ontsluiten van ladinginformatie voor hulpdiensten, melding afvaltransport, inkooporders in de bouw met de berichtstandaarden en (te ontwikkelen koppelvlakken) moet gaan worden ondersteund.

Het project levert op:

- Nieuwe in de praktijk geteste standaarden, tezamen met bijbehorende werkprocessen.
- Praktijkervaring met papierloos transport die via publicaties en een seminar open ter beschikking gesteld worden aan het gehele bedrijfsleven. 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.

De opbrengsten van het project worden universeel beschikbaar gesteld aan alle partijen.

Papierarm varen

Het initiatief van papierarm varen bestaat al enkele jaren. Daarin zijn reeds, bijvoorbeeld in het kader van IDVV, verschillende verbeteringen voor de barge sector doorgevoerd.

Eén van de volgende stappen om papierarm varen verder uit te werken is het aansluiten op bovenstaand project 'Papierloos transport'.

Een op te lossen knelpunt is dat sommige controlerende instanties (zoals KLPD) willen of moeten vasthouden aan fysieke papieren. In 2016 wordt een pilot uitgevoerd met als doel dit knelpunt op te lossen en 'Papierarm varen' verder te ontwikkelen richting 'Papierloos transport'.

Mogelijk wordt dit project (mede) gefinancierd door TKI.

Uitrol vouchers Stadsdistributie

Doel van het project is het bevorderen van de effectiviteit van Stadsdistributiecentra. Dit gebeurt door informatie-uitwisseling over aan- en afvoerprocessen te faciliteren met een neutrale berichtstandaard, waardoor bundeling van distributie verder kan worden bevorderd.

Het project is in 2015 afgerond en heeft opgeleverd dat de bestaande berichtstandaarden zonder materiele veranderingen toegepast kunnen worden in Stadsdistributie initiatieven. Deze standaarden worden beheerd door TLN met ondersteuning van NLIP, TNO en Logius.

Knelpunt is op dit moment nog dat in veel Stadsdistributiecentra gebruik wordt gemaakt van specifieke – vaak transporteur afhankelijke – standaarden. Dit vormt een belemmering voor het succes van de Stadsdistributiecentra .

In 2016 krijgt dit project een vervolg gericht op verdere uitrol van de neutrale berichtstandaard. Om Stadsdistributiecentra en transporteurs te stimuleren hiervan gebruik te maken, krijgen zij zogenaamde vouchers aangeboden. Deze vouchers bieden hen de mogelijkheid om technisch en procesmatig advies in te winnen bij implementatie van deze berichtstandaard. Op deze manier wordt het gebruik van specifieke standaarden ontmoedigd.

Dashboard Douane

De techniek van het dashboard biedt de mogelijkheid om keteninformatie 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.

Van het dashboard is door IBM een eerst eenvoudige versie ontwikkeld in het EU FP7 project Cassandra.

Doel is dit dashboard verder te ontwikkelen en in te zetten ten behoeve van efficiëntie verhoging bij de Douane. IBM is bereid te investeren in verdergaand innovatief onderzoek in dit dashboard. De Douane is bereid deze ontwikkeling samen met IBM in te gaan.

Het NLIP is het aangewezen platform waarbinnen deze ontwikkeling kan plaatsvinden, waarmee het ook bredere toegang tot de goederen en- bedrijfsdata kan faciliteren. Uitgangspunt en voorwaarde is hierbij dat de partij die de gegevens aanlevert te allen tijde bepaalt:

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

Bij welslagen 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.

Koppeling Portbase - MSW

NLIP richt zich op het inrichten van de randvoorwaarden om data te delen. Dit doet zij middels pilots, waarin wordt geleerd welke issues spelen en hoe deze kunnen worden opgelost.

De implementatie van de EU2010/65 richtlijn ten aanzien van elektronisch melden in zeehavens (aangeduid als MSW) wordt onder aansturing van de Douane en RWS uitgevoerd. Als onderdeel daarvan gaat de Nederlandse douane het WCO datamodel grootschalig implementeren.

Om te toetsen tegen welke issues zij aanlopen en oplossingen universeel beschikbaar te maken, wordt in dit project de IT omgeving van Portbase aangesloten op het MSW zodat via Portbase elektronisch gemeld kan worden aan het MSW. De aanpassingen aan de gekoppelde systemen

dienen afgestemd plaats te vinden om ervoor te zorgen dat de zeevracht gerelateerde marktpartijen (cargadoors, vervoerders, expediteurs en afhandelaren) & overheden het bestaande ketenapplicatielandschap ongehinderd kunnen blijven gebruiken. En kunnen voldoen aan vigerende wet- en regelgeving.

In het kader van IDVV is in 2012 een juridische toets uitgevoerd in samenwerking met het Havenbedrijf en RWS of dit type opdracht aan Portbase aanbesteed dient te worden of niet. De analyse gaf aan dat gezien de bijzondere positie van havens en havenbedrijven in de wetgeving, het feit dat Portbase als eigenaren havenbedrijven heeft, en het feit dat Portbase maar een zeer beperkt deel van zijn inkomsten uit commerciële activiteiten haalt, er een uitzondering gemaakt mag worden. Deze analyse is hertoetst in 2015 op de uitgangspunten ten behoeve van deze opdracht, met hetzelfde resultaat. Daarom is de opdracht rechtstreeks aan portbase verleend.

WCO datamodel Cargonaut

Het NLIP heeft tot doel het delen van data in de logistieke sector optimaal te faciliteren. Door het realiseren van voorwaarden die het delen van data ondersteunt: juridisch (mag deze data wel gedeeld worden met derde partijen), qua verdienmodel (wie verdient er eigenlijk de data als die gedeeld wordt met derden), maar ook technisch.

Het gebruik van standaarden voor koppelvlakken en datamodellen is een belangrijke technische voorwaarde om het uitwisselen en delen van data te vereenvoudigen. Het WCO datamodel wordt in de (inter)nationale logistieke wereld toonaangevend voor het grensoverschrijdend goederenverkeer. Het gebruik van dit data model door logistieke spelers wordt door het NLIP gezien als een belangrijke stap voorwaarts in het bereiken van het doel.

Bij luchtvracht is vrijwel alle goederenverkeer grensoverschrijdend. De implementatie van het datamodel in alle IT-systemen van de aan de luchtvracht gerelateerde marktpartijen (airlines, expediteurs en afhandelaren) is een grote operatie, kan niet in een keer geschieden en zal naar verwachting gedurende de lifecycle van deze systemen meegenomen worden in een upgrade. Om toch nu al te kunnen werken met het model, is het gewenst dat er een gemeenschappelijk koppelvlak voor alle partijen komt dat het WCO-datamodel hanteert, en een gemeenschappelijk conversie mogelijkheid getest wordt die berichten volgens het datamodel genereert uit de bestaande berichtenstromen. Een dergelijke faciliteit maakt het mogelijk om in de toekomst geleidelijk over te gaan tot implementatie door alle partijen.

De meest effectieve en efficiënte manier om dat te realiseren is om Cargonaut de opdracht te geven dit te realiseren.

Het NLIP is voornemens om sommige deliverables – de ervaring met de implementatie van de zogenaamde koppelvlakken naar het WCO datamodel, en de ervaring van de conversie - van deze opdracht te delen met derde partijen. En aansluitend na consultatie van de markt te overwegen op welke wijze deze deliverables ook ter beschikking gesteld kunnen worden aan andere partijen, c.q. de verdere implementatie te stimuleren..

De opdrachtwaarde is boven de aanbestedingsgrens.

De juridische analyse geeft aan dat er goede gronden zijn om er van uit te gaan dat de uitzonderingsregels op de aanbestedingsverplichting van toepassing zijn. Omdat de conclusie niet boven alle twijfel verheven is, wordt teruggegrepen op de wettelijke procedure die daarvoor ter beschikking staat. Die is om het voornemen met motivatie via de wettelijk voorgeschreven kanalen te publiceren. Indien er binnen 20 dagen geen bezwaren ingebracht worden, kan de opdracht rechtstreeks gegund worden. Indien er wel gegronde bezwaren worden ingebracht, zal overgegaan worden tot een openbare aanbesteding.

De argumenten zijn:

1. Cargonaut beheert het generieke informatieplatform 'Schiphol PCS', waar reeds meer dan 90 % van de aan de luchtvracht gerelateerde marktpartijen bij is aangesloten, en meer dan (afhankelijk van de soort berichten) 80% tot 100% van de elektronische luchtvrachtberichten tussen deze partijen wordt uitgewisseld. Dit is derhalve de meest effectieve wijze van conversie en zorgt voor de laagste maatschappelijke kosten. Er bestaat ook geen ander, soortgelijk platform op dit gebied. Er is derhalve geen volwaardig alternatief, en er zal ook geen tweede platform worden gecreëerd dat dezelfde functionaliteit biedt vanwege de aanzienlijke investeringen die daarvoor nodig zijn;
2. Het is IT-technisch ongewenst de conversie separaat van het bestaande platform (bijvoorbeeld door ander bedrijf) te laten uitvoeren. Bij de conversie is meer context data nodig d.w.z. meer data is nodig uit meerdere bronnen uit de procesflow om conversie te kunnen doen. Dat vraagt om een integratie met de procesflow van Cargonaut. Een separate opzet zorgt bovendien voor extra nadelen voor de gebruikers.

Als voorwaarde geldt ook hier dat de luchtvracht gerelateerde marktpartijen (airlines, cargadoors, vervoerders, expediteurs en afhandelaren) & overheden geen hinder mogen ondervinden van de aanpassingen wanneer zij het bestaande ketenapplicatielandschap gebruiken.

Nextlogic

Doel van Nextlogic is het verbeteren van de gehele operationele keten van de containerbinnenvaart van/ naar Rotterdam. Voor barge operators, inland terminals, zeehaventerminals en depots, rederijen en uiteindelijk ook voor expediteurs en verladers. De havenbrede integrale aanpak is gebaseerd op 3 pijlers: neutrale integrale planning van terminal en depot slots, call optimalisatie en performance meting.

Het project beoogt wachttijden bij terminals en onbetrouwbare levertijden te verminderen en de inzet van schepen, containers, kranen en kades efficiënter te maken.

Het project levert op:

- Verbetering en uitbreiding van informatie-uitwisseling (fundering)
- De bouw en test van de geautomatiseerde planningstool BREIN om te komen tot een neutrale integrale planning – pijler 1
- Uitwerking van de pull pilot om te komen tot Call optimalisatie – pijler 2
- Verbetering kwaliteit van de aangeleverde informatie, betere analyse en gebruik van een Business Intelligence tool om te komen tot een waardevolle Performance meting – pijler 3
- Invulling van bijbehorende randvoorwaarden – governance

Data governance

De kern van NLIP is het onderling delen van data van partijen in en rond de logistieke keten, waarbij de eigenaar van de data bepaalt wat en met wie onder welke voorwaarden mag worden gedeeld.

Doel van dit project is om een technische oplossing te ontwikkelen om de data efficiënt te delen en die partijen het vertrouwen geeft dat er geen oneigenlijk gebruik van de data plaatsvindt.

Het gaat in dit project niet alleen om het delen van data, maar ook om de juridisch borging dat data gedeeld kan en mag worden, en bijvoorbeeld op welke manier er 'verdiend' kan worden aan het delen van data met derde partijen. Belangrijke voorwaarde is daarbij dat het beheer van de technische oplossing zo eenvoudig mogelijk wordt ingericht.

Partijen als TNO, Portbase, Cargonaut en verschillende logistiek dienstverleners, kunnen dit project – na tendering – uit gaan voeren.

Nieuwe projecten en activiteiten

Verladersplatform

Kern van de doelstelling van het NLIP vormt het faciliteren van data-uitwisseling tussen spelers in de logistieke sector.

Het ondersteunen van digitale platforms met data-uitwisseling als kern-activiteit voor een bepaalde community en/of modaliteit, gecombineerd met het koppelen van zo'n platform met bestaande platformen (zoals Portbase of Cargonaut) in de logistieke sector, draagt daarom optimaal bij aan het realiseren van de NLIP KPI's.

Doel van dit project is de mogelijkheid te bieden aan verladers om hun logistieke processen meer efficiënt (te laten) inrichten.

In het project Agro zijn standaarden ontwikkeld (technisch en contractueel). Gebruik makend van de opgedane kennis en de standaarden zal in 2016 worden gezocht naar nieuwe mogelijkheden om onafhankelijke verladersplatforms aan te sluiten op Portbase en/of Cargonaut.

De EVO is een belangrijke sponsor van dit initiatief.

Railplatform

Doel van het project Railplatform is om ook de modaliteit spoor aan te sluiten bij het NLIP.

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 deze fase op de ontsluiting van de tweede maasvlakte dan wel op gevaarlijke stoffen via het spoor, omdat hier de meeste potentie wordt verwacht.

Bouwlogistiek

NLIP heeft eind 2014 een inventarisatie gedaan naar logistieke deelsectoren, waar in de nabije toekomst potentieel het grootste economisch voordeel kan worden geboekt bij uitvoering van NLIP projecten, de zogenaamde 'White spots'. Bouwlogistiek is daar één van.

De efficiëntie op bouwplaatsen laat sterk te wensen over. Goede communicatie en afstemming over de levering en afvoer van materialen kan ongewenste voorraadvorming en congestie (op bouwplaatsen en bijvoorbeeld aan- en afvoerroutes) voorkomen. Dit bespaart geld, vermindert overlast voor de omgeving en voorkomt potentieel gevaarlijke situaties.

Door middel van consultatie van stakeholders en marktpartijen worden mogelijkheden onderzocht en zal een tender of prijsvraag worden uitgeschreven. De verwachting is dat dit zal leiden tot één of meer concrete projecten in 2016.

Wegen van containers

In logistieke processen is het gewicht van een container relevant, bijvoorbeeld bij het laden van een schip (balans), overslag of belading van een truck. (nog aanvullen. Projectidee aangedragen door IenM)

Achterland Mainports

Twee andere White spots zijn 'Effectiviteit achterland' en 'Bundeling regionale stromen'. Het NLIP kiest er in eerste instantie voor om deze beide White spots te bundelen, omdat zij verwacht dat de belemmeringen (en mogelijke oplossingen) om te komen tot het delen van data met 3^{de} partijen, vergelijkbaar zullen zijn.

De maritieme en luchtvaart community staat voor de uitdaging om de groeiende ladingstromen aan de landzijde efficiënt van en naar de Nederlandse Mainports te transporteren. Hierbij is een efficiënt gebruik van transportmiddelen en infrastructuur van groot belang. Daarnaast willen de Nederlandse Mainports 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 Portbase en Cargonaut is reeds veel informatie met betrekking tot het proces rond de Mainport voor handen. Informatie over het gebied tussen de Mainports en de uiteindelijke ontvangers en/of verladers is echter maar beperkt beschikbaar voor de betrokken spelers.

Vragen die door middel van consultatie van stakeholders en de markt nader worden verkend, zijn:

- Welke juridische, technische of business case belemmeringen kunnen er op welke manier weggenomen worden om te komen tot een meer effectief achterland / bundeling regionale stromen?
- Waar zit de business case?
- Hoe kunnen stakeholders deze business-case verdelen?
- Welke partijen kunnen in het achterland van de drie Mainports (gedefinieerd als Haven Rotterdam, Haven Amsterdam en Luchthaven Schiphol) effectiever met elkaar samenwerken door data met elkaar te delen?
- En – zoals vaak in optimalisatie van logistieke ketens – als de benefits van de optimalisatie *niet* of slechts ten dele terecht komen bij de partij(en) die investeren in de optimalisatie, hoe verdelen partijen deze kosten en opbrengsten dan?

De verwachting is dat het antwoord op bovenstaande vragen het NLIP helpt om gedetailleerde uitvragen voor aanbestedingen te formuleren voor enkele effectieve, door stakeholders en de markt gedragen opdrachten.

Programmabureau

NLIP programmasecretariaat, communicatie en programmamanagement

In 2015 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. Een beperkt aantal onderwerpen zal echter centraal niveau uitgevoerd moeten worden, zoals het onderhoud & beheer van documenten, faciliteren van de communicatie, vastleggen besluiten, actieplannen en opstellen van de aangepaste NLIP roadmap in samenwerking met het programma management.

Het programmabureau is verantwoordelijk voor de dagelijkse uitvoering van het programma en rapporteert aan de stuurgroep NLIP. De programmamanager zit de klankbordgroep voor.

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 en bijvoorbeeld ook de formulering van gedragen KPI's. 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.

Instrumentarium en besluitvorming

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

Voor beide rollen geldt dat het NLIP in de vorm van aanbestedingen de materiële projecten zal ondersteunen. De totstandkoming van de precieze projectbeschrijvingen zal worden vormgegeven op een 'agile' manier.

Onder begeleiding van het NLIP team (en in de beginfase een externe consultant) worden bestaande stakeholders van het NLIP (uit klankbord- en stuurgroep) uitgedaagd om samen met steeds wisselende experts en jonge ondernemers over de hierboven beschreven en nieuw te beschrijven projecten, te discussiëren. Doelstelling van deze discussies in de vorm van 'scrum' sessies, is te komen tot een effectieve agenda en deelnemerslijst van zogenaamde consultatierondes. De uitkomst van consultatierondes wordt gebruikt om doelgerichte tenders uit te kunnen schrijven. De verwachting is dat in 2016 minimaal 4 tenders op boven beschreven projectonderdelen worden uitgeschreven. Connekt ondersteunt de tenders op juridische en procesmatige wijze.

Nieuwe projecten worden goedgekeurd door de Stuurgroep als onderdeel van het NLIP programmaplan. De Stuurgroep beslist aan de hand van de afgesproken criteria en bijdrage aan de NLIP KPI's, welke projecten daadwerkelijk in de vorm van een tender worden aanbesteed.

De aanbestede projecten hebben hun eigen project governance. Het programmateam NLIP controleert de projecten op voortgang, kwaliteit en afgesproken deliverables (waaronder gecommiteerde co-financiering).

De programmamanager bewaakt de synergie met andere actielijnen uit de Topsector door de NLIP projecten hier inhoudelijk op te volgen en toetsen. In een regulier overleg wordt door de programmamanagers van de actielijnen gezocht naar de raakvlakken en mogelijke kruisbestuiving, rolverdeling en samenwerking.

Bijdrage aan 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
Fastlane op Schiphol	Verhogen transparantie + snellere afhandeling			Gunstig effect op vestigingsklimaat		Draagt bij aan positie NL
Agro	Verhogen transparantie + snellere afhandeling	Beter plannen + combineren van vracht	Betere belading	Gunstig effect op vestigingsklimaat		Draagt bij aan positie NL

Papierloos Transport fase 2&3	Verhogen transparantie, snellere afhandeling, verlagen adm. Last	Beter plannen + combineren van vracht	Betere belading	Gunstig effect op vestigingsklimaat		Draagt bij aan positie NL
Papierarm varen	Verhogen transparantie, snellere afhandeling, verlagen adm. ;ast			Gunstig effect op vestigingsklimaat		Draagt bij aan positie NL
Uitrol Vouchers Stadsdistributie		Beter plannen + combineren van vracht	Betere belading	Gunstig effect op vestigingsklimaat		Draagt bij aan positie NL
Dashboard Douane	Verhogen transparantie, snellere afhandeling, verlaging adm. Last			Gunstig effect op vestigingsklimaat		Draagt bij aan positie NL
Handhaving koppeling Portbase met WCO datamodel	Verhogen transparantie en bevorderen gegevens-uitwisseling					Draagt bij aan positie NL
Handhaving koppeling Cargonaut met WCO datamodel	Verhogen transparantie en bevorderen gegevens-uitwisseling					Draagt bij aan positie NL
Nextlogic	Snellere, betrouwbare afhandeling		Betere benutting capaciteit kades, containers, kranen	Verlaging wachttijden, betrouwbare levertijden: gunstig effect op vestigingsklimaat		Draagt bij aan positie NL
Data governance	Efficiënt en veilig data delen in de keten obv heldere juridische afspraken					
Verladersplatform	Verhogen efficiëntie logistieke processen	Beter plannen + combineren van vracht	Betere belading	Gunstig effect op vestigingsklimaat		Draagt bij aan positie NL

Railplatform	Uitbreiden ketenregie met modaliteit rail					
Bouwlogistiek		Beter plannen + combineren aan- en afvoer materialen	Minder vervoer-bewegingen in de stad	Gunstig effect op vestigingsklimaat		Draagt bij aan positie NL
Achterland mainports	Verhogen transparantie, snellere afhandeling	Bundeling van transport in de regio	Betere belading	Gunstig effect op vestigingsklimaat		Draagt bij aan positie NL

Tabel 3. Bijdrage NLIP Projecten aan KPI's.

2.3 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.

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 2016

De programmering van de pilotprojecten is in 2015 achtergebleven bij de verwachting. De belangrijkste reden hiervoor is dat bedrijven minder ver zijn in de mindshift naar nieuwe projecten, dan eerder ingeschat. Daartoe heeft de Stuurgroep Synchromodaal in het derde kwartaal besloten tot bijsturen, om de doelstellingen op de KPI's te kunnen realiseren. Dit werkt in hoge mate door in het Jaarplan 2016, omdat de projecten eind 2015 zijn gestart.

De Stuurgroep Synchromodaal Transport zet in het Jaarplan 2016 in op projecten die de uitrol van het Synchromodale netwerk versterken:

1. Stimuleren a-modaal boeken
2. Synchromodaal verzekeren/ juridische zaken
3. Bundelen maritieme en continentale stromen
4. Data uitwisseling over vervoereenheden en infrastructuurcapaciteit

Beschrijving per project

Nieuwe pilots synchromodaal via prijsvraag

Twee pilots zijn goedgekeurd:

1. **'Neuss Synchromodaal'**: In dit project werken HTS intermodaal BV en Intermodal BV samen. Ard de Vries, namens het consortium: "Het komende jaar wordt de synchromodale dienst Rotterdam – Neuss gelanceerd waarbij de klanten het transport boeken zonder vooraf te weten met welke modaliteit het transport wordt afgewikkeld. Op basis van de vereisten die een bepaalde container heeft, wordt gekozen of de container vervoerd gaat worden per spoor, binnenvaart of over de weg. Deze manier van werken levert de klanten zowel economische voordelen op als ook tijdsbesparingen en efficiencyverbeteringen van de logistieke processen. Om dit te kunnen bewerkstelligen gaan de partners Optimodal (Spooroperator) en HTS (Binnenvaartoperator) een intensieve samenwerking aan waarbij ze ten alle tijden inzicht hebben in de beschikbare capaciteit van de andere partner en elkaars specifieke kennis optimaal kunnen benutten."
2. **'AGRo/food'**: Dit project wordt uitgevoerd door een samenwerkingsverband tussen ConFluence, Boomkwekerij Gebr. Van den Berk BV, Van Acht Koel-&Vriesopslag en Mars Nederland. Robert Boekestijn, ConFluence: "Het project AGRo/food zet een (horizontale) samenwerking tussen (kleine) verladers in agrologistiek en fast moving consumer goods op. Ons doel is bundeling van gekoeld/vries transport met 45 ft reefer containers voor vervoer via binnenvaart en short-sea over twee trajecten: Noord-Brabant – Verenigd Koninkrijk en Noord-Brabant – Spanje/Portugal."

De programmering van de pilotprojecten is in 2015 achtergebleven bij de verwachting. De belangrijkste reden hiervoor is dat bedrijven minder ver zijn in de mindshift naar nieuwe projecten, dan eerder ingeschat. Daartoe heeft de Stuurgroep Synchromodaal in het derde kwartaal besloten tot bijsturen, om de doelstellingen op de KPI's te kunnen realiseren. Dit werkt in hoge mate door in het Jaarplan 2016, omdat de projecten eind 2015 zijn gestart.

De volgende thema's verdienen aandacht in het Jaarplan 2016 en zullen de uitrol van het Synchromodale netwerk versterken:

1. Stimuleren a-modaal boeken
2. Synchromodaal verzekeren/ juridische zaken
3. Bundelen maritieme en continentale stromen
4. Synchromodaal inklaren
5. Data uitwisseling over vervoereenheden en infrastructuurcapaciteit

Stimuleren uitrol/implementatie Synchromodaal Transport

Eén van de belangrijkste issues bij de uitrol van Synchromodaal Transport is de opstelling van de verlader en zijn bekendheid met a-modaal boeken. Om de implementatie van synchromodaal transport te bevorderen zet de Stuurgroep Synchromodaal Transport in op een aantal samenhangende acties, die hieronder nader worden omschreven:

1. Inzet van een ambassadeur Synchromodaal Transport

2. Uitbreiding Lean and Green Synchronodaal Transport

Ambassadeur Synchronodaal Transport

Het stimuleren van a-modaal boeken is essentieel voor de uitrol van Synchronodaal Transport. De Stuurgroepleden hebben zelf onvoldoende tijd om diverse verladers te bezoeken en synchronodaal transport uit te leggen en tegelijkertijd a-modaal boeken te stimuleren. Dit wordt opgelost door het aantrekken van een inspirerende ambassadeur, met een groot verladersnetwerk. Deze ambassadeur bezoekt bedrijven, houdt lezingen en presentaties en legt verbindingen. De rol van de ambassadeur is tevens het stimuleren van het ontstaan van nieuwe synchronodale lanes.

Lean and Green Synchronodaal

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 synchronodaal transport vanuit de verladers. Verladers laten door een trusted party hun goederenstromen analyseren. Hieruit zijn diverse synchronodale 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. In 2015 is de aanpak uitgebreid met een regionale inzet (6 regio's), waarin vanuit de regio's stromen worden verdikt en ook lading van kleinere verladers wordt meegenomen – vanuit Regionale Ontwikkelings Maatschappijen. Dit wordt in 2016 voortgezet. Bedrijven (verladers) kunnen ondersteuning krijgen om de stap naar synchronodaal transport te zetten via vouchers voor business cases en beantwoording praktische vragen door voorlichtingsbureaus. Ondersteuning van ook EU lanes door betrekken verladersnetwerk en actief acquireren, ondersteund vanuit de voorlichtingsbureaus.

Synchronodaal Verzekeren

Verzekeren van Synchronodaal Transport is een issue dat, met andere juridische aspecten rond bijvoorbeeld aansprakelijkheid verder dient te worden uitgezocht en opgelost. Dit draagt bij aan de toegankelijkheid van Synchronodaal Transport als oplossing en geeft helderheid voor partijen die hier vragen over hebben.

Synchronodaal inklaren

De processen van inspectiediensten sluiten niet goed aan bij de ontwikkeling van synchronodaal Transport. Met Douane zal ECT de issues verkennen.

Synchronodaal Boekingsportal APMT (onder voorbehoud van besluitvorming 2015)

Het doel van dit project is aan te tonen dat het gedrag van verladers en expediteurs te beïnvloeden is door het risico wat deze partijen ervaren te reduceren. Dit willen we bereiken door een synchronodale boekingstool waarin meer en beter inzicht wordt verschaft over de intermodale aansluitingen op het laad- en losproces van diepzee schepen. In één tool wordt getoond hoe specifieke binnenvaartschepen of treinen dan wel een truck aansluiten op een specifieke import- of exportcontainer (of set aan containers) voor een bepaalde locatie van een klant. De expediteur of verlader krijgt in één oogopslag inzicht in informatie die nu alleen vindbaar is via diverse verschillende systemen of direct contact met de partijen in de keten (rederij, terminal en vervoerder) over aankomst- en vertrektijden van diepzee boten en intermodale verbindingen. De drempel tot het boeken van intermodale transportdiensten wordt door deze tool verlaagd en de voorspelbaarheid vergroot.

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. In 2015 is de mindshift versterkt en gekoppeld aan Lean and Green Synchronodaal Transport.

Monitor 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.

EU Smart rail

Dit is een goedgekeurd EU H2020 project. Inzet TNO in dit project is 2 mln, waarbij de EU 1 mln subsidieert. Het Smart-Rail project is per 1 mei van start gegaan en heeft als doelstelling de efficiëntie, flexibiliteit en betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer te verbeteren. Daarnaast is een belangrijke doelstelling om het spoorgoederenvervoer veel beter aan te laten sluiten bij de wensen van de klant en beter af te stemmen met de andere modaliteiten. Het project loopt 3 jaar. 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. Wellicht wordt de ontwikkeling van de synchronodale control tower Betuweroute als Living lab vormgegeven.

Synchro Gaming

Binnen de TKI Accelerator call is het SYNCHRO-GAMING project gehonoreerd. Dit project is per 1 september 2015 gestart en loopt 3 jaar. Het bouwt voort op de binnen het programma IDVV ontwikkelde binnenvaartsimulatie-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. In 2016 wordt bezien of Shortsea transport kan worden toegevoegd.

Synchromodale continentale diensten

Ontwikkeling van synchromodale continentale diensten, eventueel in combinatie met maritieme stromen. Ontwikkeling van programma en invulling door middel van projecten uit verschillende actielijnen (cross-over):

- Synchro: ontwikkelen continentale synchromodale concepten, integratie van continentale en maritieme stromen
- NLIP: facilitatie data-uitwisseling, cloudsoftware
- TCBM: extended gates, aansprakelijkheid, verzekeringen, douane
- 4C: samenwerkingsvormen voor succesvolle en langdurige (langer dan een pilotfase) implementatie van synchromodale concepten
- Internationaal: haven achterland versterking

Binnen een set aan relevante cross-overs heeft dit onderwerp in overleg tussen de programma-ontwikkelaars van de verschillende actielijnen prioriteit. Aanpak zal komende tijd gezamenlijk vanuit de verschillende actielijnen worden gemaakt, waarbij synchro in de lead is.

Synchromodale sturing

Synchromodale sturing op regionaal, corridor en netwerk perspectief om zowel vanuit bedrijfs perspectief als vanuit een collectieve verantwoordelijkheid regio's, corridors en netwerken aantrekkelijker te maken als vestigingsplaats voor bedrijvigheid. Synchromodale control tower met openbare neutrale datavoorziening (o.a. op basis van input van Nederlandse en buitenlandse infrastructuurmanagers voor alle modaliteiten) en data analytics en toepassing van stuurinformatie volgens afgesproken spelregels binnen specifieke gebruikersgroepen (data governance).

Transport call Horizon 2020: 5.1

Ontwikkeling van hubs in het transportnetwerk voor het verbinden van internationale lange afstand trajecten (via TEN-T corridors) met last mile delivery services. Focus op toegevoegde waarde activiteiten, intelligente methodes voor bundeling en optimaal gebruik van equipment en efficiënte overslag tussen en binnen modaliteiten. Ontwikkeling van optimale hubs voor synchromodale concepten.



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
Neuss Synchronodaal		1 mln km	733 ton CO2			
AGRo/food		1.400.000 km	3.248 ton CO2			
Stimuleren a-modaal boeken/ambassadeur synchronodaal transport		x	x			
Synchronodaal verzekeren		x	x			
Synchronodaal inklaren		x	x			
Lean and Green synchronodaal		x	x			
Nieuwe prijsvraag		x	x			
Synchomodaal boekingsportal APMT		x	x			
Uitbreiding synchronodale lanes		x	x			
Synchronodaal voorlichtingsbureau		x	x			
Synchronodaal Keurmerk		x	x			
Mindshift		x	x			
Monitor initiatieven		x	x			
EU Smart rail		3,5 mln km	1.870 ton CO2			x
Synchro gaming		5 mln km	2000 ton CO2			x

Tabel 4. Bijdrage Synchronodaal Transport Projecten aan KPI's.

Instrumentarium en besluitvorming

Een deel van de projecten van Synchronodaal transport verloopt via het programmasecretariaat. Over deze projecten besluit de Stuurgroep Synchronodaal, 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.

2.4 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.

Het jaar 2016 is een bijzonder jaar voor zowel bedrijfsleven als overheid, aangezien het nieuwe Europese douanewetboek (het zogenaamde UCC) tot uitvoering zal worden gebracht. Dit gaat gepaard met een grote inzet van bedrijven en Douane, waardoor de ruimte voor additionele initiatieven beperkt zal dienen te zijn. Daarom is in het jaarplan 2016 expliciet ingezet op een aantal lopende zaken rondom onderwijs (die voor de langere termijn belangrijk zijn), wetenschappelijk onderzoek, zoals dat loopt in het NWO programma ISCOM (niet gerepresenteerd in deze roadmap), en een UCC implementatie-ondersteuningsprogramma.

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;

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.

Beschrijving per project

Versterking hoogwaardig onderwijs

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 is de master uitgevoerd en op basis van de resultaten verbeterd en aangepast. De Master draagt bij aan de mondiale exposure en erkenning van de innovatiekracht van Nederland en zal ook internationale studenten aantrekken.

In 2016 start geen nieuwe lichting studenten, maar worden de middelen ingezet voor verdere versterking van het hoogwaardige onderwijs.

Nationaal Expertisecentrum TC&BM

Het Nationaal Expertisecentrum TC&BM bundelt de nationale kennis en expertise ten behoeve van een effectievere ontsluiting van de opgebouwde kennis in Nederland en werkt als katalysator om communityvorming in TC&BM verder uit te bouwen. 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 kennistoepassingsdomeinen. Dit zorgt voor betere ontsluiting van de beschikbare kennis gericht op eindgebruikers (vgl PROMENADE bundel voor AEO beheer). De belangrijkste doelgroep is het MKB. Ook zal het centrum bestaande community initiatieven bundelen en bijdragen aan verdere community vorming. 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. Het project loopt door vanuit 2015. Het ontwikkelen van een contingency plan, zodat het centrum ook na afloop van het project, zonder overheidsbijdrage kan voortbestaan, is onderdeel van het project.

Praktische pilots en toegepaste vraagstukken

De praktische pilots en toegepaste vraagstukken richten zich onder meer op:

- Een benchmark, die beoogt meer cases te verzamelen naar analogie van het TNO Actal onderzoek, betreffende een analyse van de kosten van inspecties in de keten, en dan zowel in binnenland als in buurhavens. Deze benchmark was aanvankelijk uitgesteld vanwege het onderzoek van IenM naar havenaanloopkosten, maar nu is gebleken dat dat onderzoek andere aspecten belicht, is deze benchmark nog steeds gewenst.
- De ontwikkeling van een production-like testsysteem voor indieners bij het doen van douaneaangiften van aangiften ten behoeve van de vele aankomende IT wijzigingen, steeds verdergaande automatisering bij bedrijfsleven, het opleiden van medewerkers en het verbeteren van de datakwaliteit.
- Disseminatie van concrete innovatie resultaten en creëren van bewustwording met behulp van serious gaming.

UCC implementatie ondersteuningsprogramma

De Union Customs Code zal in de loop van 2016 in gaan. Dat betekent dat 2016 ook het jaar is dat de implementatieplannen, zoals die in de Europese Unie zijn uit onderhandeld en vastgesteld tot uitvoering moeten worden gebracht. Dit is een complex proces, waarin processen, software, en allerlei andere zaken moeten worden aangepast aan de nieuwe situatie. Naast de complexiteit bij invoering zal er ook veel ondersteuning van bedrijven nodig zijn bij deze overgang, en zaken die in de uitvoering fout gaan.

Aan de andere kant, zullen veel bedrijven met dezelfde zaken te maken krijgen. Om te voorkomen dat al die bedrijven, en hun software leveranciers allemaal zelf het wiel gaan uitvinden zal een sectorbreed ondersteuningsprogramma worden ontwikkeld, dat de kennis over de nieuwe uitvoeringspraktijk zal ontwikkelen en onderhouden, en die kennis richting bedrijven op een effectieve manier zal ontsluiten. In die zin levert dit programma additionele capaciteit aan de betrokken partijen om de UCC implementatie soepeler te laten verlopen.

Het innovatieve karakter van dit initiatief zit in de publiek-private samenwerking die ten grondslag ligt aan dit programma. Dit is een voortzetting van de publiek-private samenwerking die er in Nederland al is op het vlak van douane en bedrijfsleven, en die zeer effectief is voor de Nederlandse economie. De cofinanciering van dit programma zal gebaseerd zijn op de tijd die alle betrokken partijen (bedrijven, brancheverenigingen en douane) besteden aan de implementatie van het UCC.

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
Versterking hoogwaardig onderwijs					x	x
Nationaal Expertisecentrum TC&BM				x	x	x
Praktische pilots en toegepaste vraagstukken	x					x
UCC implementatie ondersteuningsprogramma	x			x		x

Tabel 5. 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.

2.5 Stadslogistiek

Definitie

Stadslogistiek beschrijft het hele goederenvervoer binnen de stad, waaronder - maar niet beperkt tot - : de bevoorrading van winkels en horeca, de bevoorrading van kantoren en instellingen, het leveren van (ver)bouwmaterialen en alle bijbehorende retourstromen ,andere retourstromen variërend van ongewenste producten tot afval, en aan huis leveringen (C2C, Internetbestellingen, versdozen etc.).

KPI's

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

KPI 1: CO2 besparing van 5.000 ton kg CO2.

Stadslogistiek is nauw verbonden met verschillende andere actielijnen uit dit jaarplan en zal via die actielijnen bijdragen aan de daar genoemde KPI's. Zo is de kennis, die Nederland ontwikkelt op het gebied van Stadslogistiek, interessant voor andere landen en zal het worden meegenomen in Buitenlandpromotie.

Inspirerende nieuwe diensten

Bij stadslogistiek is de grote kans het voldoen aan de verwachtingen van de klanten. Nieuwe logistieke concepten moeten daarop slim en schoon inspelen op nieuwe kansen en verwachtingen, bij bijvoorbeeld bouwlogistiek, afvallogistiek, omni channel fulfilment en seniorenlogistiek. Dat verstevigt mede de positie van de Nederlandse logistiek dienstverleners omdat er meer waarde wordt gecreëerd. De focus op beladingsgraad, duurzaamheid en kilometers is noodzakelijk als randvoorwaarde

Verdienmodellen

De stadslogistiek is financieel en operationeel naadloos verbonden met de eerste kilometers naar de stad toe. Toegevoegde waarde leveren en goede verdienmodellen zijn een absolute voorwaarde voor succesvolle concepten.

Publieke private samenwerking

Samenwerking is niet alleen nodig tussen partijen, maar zeker ook met lokale overheden als het gaat om ITS, verkeersmanagement, open data, dynamisch gebruik van laad- en losplaatsen en privileges voor een betere en veilige doorstroming. PPS is ook nodig bij CityHubs en elektrische laadinfra. Dit vergt een andere kijk op het 'verdienmodel' in de keten, waarbij overheden mogelijk ook marktpartijen worden. Dit biedt ook weer de kans voor het ontwikkelen van nieuwe diensten en producten met (IT-)dienstverleners

Samenwerking tussen acties Topsector en andere programma's

Het onderwerp stadslogistiek raakt meerdere acties, zoals 4C, NLIP en de onderwerpen rond e-commerce. De grote kans is om deze synergie uit te buiten, wat in 2016 veel aandacht gaat krijgen. Stadslogistiek is ook een onderwerp van Beter Benutten(2). De praktijkresultaten hebben veel export-potentieel, en zijn goed bruikbaar voor (buitenland) promotie doeleinden.

Lopende projecten uit 2015

Omdat de actie pas halverwege 2015 is verbijzonderd, zijn er in 2015 slechts korte projecten opgestart, die naar verwachting geen of weinig cash-out effect in 2016 geven.

Beschrijving per onderwerp

Slim dereguleren

Regulering van toegang tot drukke stadscentra is niet te vermijden. Enerzijds is er al lang een wens tot vereenvoudiging en harmonisatie van regels (vermindering regeldruk), anderzijds is er een wens tot meer maatwerk en flexibiliteit, om de partijen die investeren in betere en schonere logistiek ter wille te zijn en te stimuleren. Maar maatwerk in regulering liep tot op heden vast omdat de kosten te hoog werden of juridische mogelijkheden onvoldoende bekend zijn.

De belofte van IT en telecommunicatie is dat maatwerk toch betaalbaar geleverd kan worden. De proeftuin die in 2015 gerealiseerd wordt in Amsterdam zal uitgebreid worden in 2016, en de eerste spin-offs zullen in de praktijk toegepast worden.

Uit het NLIP traject en uit Beter Benutten (zoals Simacan/AH) komen nieuwe data uitwisselingsstandaarden en IT oplossingen die een andere manier van organiseren mogelijk maken. Deze zullen zowel onder de vlag van NLIP als onder Stadslogistiek in stedelijke logistiek toegepast worden.

Slopen en (ver)nieuwbouw in steden

Zoals ook bij Beter Benutten is geconstateerd, ontstaan bij grote sloop- en (ver-)nieuwbouw projecten veel bewegingen met zwaar materieel middenin een stad. Niet alleen geeft dat veel hinder en overlast, maar ook gevaar en uitstoot. De ervaring uit het verleden leert dat al in het vroegst mogelijke stadium richting gegeven moet worden aan denken over de logistiek van alle bewegingen. Want als de bouwvergunning verleend is en het werk aanbesteed is, valt er bijna niet meer bij te sturen of te innoveren. Dit werkt namelijk vaak verstorend op complexe en risicovolle grote projecten. Er is geen bewezen routine en ervaring bij ingenieurbureaus, toezichthouders, aannemers en toeleveranciers dat een andere aanpak werkt, duurzamer is, en ook betaalbaar is. De verkokering van de loketten bij de overheid (iets wat de Omgevingswet poogt weg te nemen) maakt het heel moeilijk voor opdrachtgevers om innovaties uit te proberen.

In samenwerking met IenM (Omgevingswet), Gemeentes en opdrachtgevers van grote bouwprojecten zoals het meerjarig vernieuwingsprogramma van de Radboud Universiteit en UMC in Nijmegen worden de eerste stappen ontwikkeld in een integrale aanpak vanaf de conceptvorming. Dit zal een meerjarig onderdeel worden wat telkens terugkomt.

Vers, gekoeld, levensmiddelen en drank

Met de aanwijzing van speciale horeca beleveringsparkeerhavens, met "walstroom" voor de elektrische koeling, waar meerdere uren geparkeerd mag worden terwijl verse/gekoelde goederen uitgeleverd worden, is de eerste stap gezet naar specifieke oplossingen voor dit belangrijke segment. Dagrandidistributie bij grote retailers en supermarkten is een andere oplossingsrichting. In 2016 worden dit soort oplossingen, mede voortkomend uit het Beter Benutten programma (ontkoppelpunten, nachtdistributie) verder uitgewerkt en getest.

Facilitaire beleveringen in de stad

Instituten, overheden, grote kantoorgebruikers en scholen veroorzaken heel veel beleveringsverkeer van facilitaire aard. Te denken valt aan kantoorbenodigdheden, catering, kantoorinrichting en service en onderhoudsdiensten. Onderzoek en experimenten uitgevoerd door de HvA tonen aan dat er grote reducties in bewegingen en uitstoot te realiseren zijn door een andere organisatie vorm. Bedrijven als Canon bieden dat ook al aan op onderdelen, bijvoorbeeld door goederen compact en elektrisch aan te leveren. In 2016 worden praktijk implementaties uitgevoerd.

Pakjes, post en pallets

In 2016 worden bestaande concepten gestimuleerd om verder opgeschaald te worden. De parallel lopende initiatieven van NLIP om bundeling en stedelijke DC's te faciliteren door data uitwisseling en vrachtbrieven elektronisch makkelijk af te handelen zal de drempel verder verlagen.

De business case van nieuwe logistiek met nieuwe technologie

Het is zichtbaar dat de ontwikkelaars en producenten van voertuigen met nieuwere en schonere aandrijftechnologie aan het zoeken zijn naar de juiste specificaties en prijsstelling. In de afwegingen en gedachte prijsstelling speelt schaal van de marktvraag (aantallen per jaar, behapbare model cycli, langdurige vraag, behapbare afschrijvingstermijnen) een grote rol. Anderzijds zijn afnemers aan het zoeken naar het verdienmodel wat mede zal moeten bestaan uit een andere organisatievorm van de logistiek: de duurere technologie vraagt om hogere benuttingsgraden. Geen enkel afnemer kan zich maatwerk-ontwikkelingen veroorloven, dus zoekt men naar een betrouwbaar serieproduct wat door een stevige producent gegarandeerd wordt. Gemeentes willen op zich meewerken aan het (letterlijk) ruimte geven aan nieuwe concepten en technologieën, en zoeken duidelijkheid: wat wordt de vraag?

In 2016 zullen de voorlopende partijen (zoals retailers, vers/koel leveranciers, post en pakketleveranciers), de ontwikkelaars en producten, en de gemeentes ondersteund worden om de "sweet spot" te vinden die alle partijen uitzicht op een goede business case biedt.

Daarbij wordt gebruik gemaakt van projectvoorstellen die in het kader van Beter Benutten zijn ontwikkeld, zoals rond ontkoppelpunten, afstemming in retaillogistiek etc.

De ontwikkeling van de technologie c.q. de producten zelf valt buiten de scope van de Topsector Logistiek. Het ligt voor de hand dat dat in het kader van de Brandstofvisie zijn beslag vindt.

Uitwerken KPI naar stromen

De doelstelling van besparing van 5.000 ton CO₂ is uit eerdere studies afgeleid. Er is sterke behoefte om deze doelstelling ook bottom-up op te bouwen zodat er een betere relatie gelegd kan worden met de volumes en de verwachte ontwikkelingen per marktsegment. Daarbij wordt o.a. gebruik gemaakt van gegevens die uit het Truckspottingproject van Beter Benutten komen.

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
Slim dereguleren			x			
Slopen en (ver)nieuwbouw in steden			x			

Vers, gekoeld, levensmiddelen en drank			x			
Facilitaire beleveringen in de stad		x	x			
Pakjes, post en pallets		x	x			
De business case van nieuwe logistiek met nieuwe technologie			x			

Tabel 6. Bijdrage Stadslogistiek projecten aan KPI's

Governance

Stadslogistiek maakt gebruik van de governance structuur van de Green Deal ZES, waarin zowel belangenorganisaties, overheid en als bedrijven in de logistiek of auto/brandstoftechniek vertegenwoordigd zijn: IenM, RWS, Gemeentes, RAI, BOVAG, EVO, TLN, Natuur en Milieu. Er zal een inspirator worden benoemd vanuit het Topteam.

De stuurgroep besluit over programmering, prioritering van projecten en belegd knelpunten waar deze kunnen worden opgelost, bijvoorbeeld in onderzoeksprojecten of pilots. De voorzitter van de Stuurgroep is tevens inspirator vanuit het Topteam Logistiek. Connexx ondersteunt de opdrachtverstrekking. Het TKI programmeert niet op deze actie.

2.6 Cross Chain Control Centers

Definitie

Een Cross Chain Control Center (4C) is een regiecentrum van waaruit meerdere supply chains gezamenlijk gecoördineerd en geregistreerd 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/bedrijfstakken heen gezamenlijk te coördineren en te registreren. 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 CO₂¹;

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

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).

¹ 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 vermindering waar mogelijk.

Beschrijving per project

Programmasecretariaat

Realisatie 4C samenwerkingsverbanden

Ontwikkeling van samenwerkingsverbanden voor 4C

Het ontwikkelen van samenwerkingsverbanden in logistieke ketens is niet nieuw en de afgelopen jaren is er (al dan niet binnen projecten van de topsector logistiek) een aantal opgezet. De projecten die zijn uitgevoerd in de roadmap 4C hebben geleid tot nieuwe kennis die toegepast kan worden in de markt en die kan bijdragen aan de totstandkoming van samenwerkingsverbanden. Doel is om door middel van een prijsvraag 4C samenwerkingsverbanden te stimuleren.

TKI

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 er zijn 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. Deze component kan juist door het toepassen van serious gaming beter in kaart kan worden gebracht. Handvatten die knelpunten, voortkomend uit de menselijke gedragscomponent, kunnen opsporen en oplossen, kunnen vervolgens als onderdeel van een bredere tool worden ingepast om te komen tot een 4C samenwerking. In het project Logistics to Logistics dat in 2015 reeds zijn gestart worden deze onderwerpen opgepakt.

Shippers in control

De logistieke dienstverleningssector loopt tegen bepaalde grenzen aan die door verladers worden gedictéerd. 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. In het project NewWays werkt een community van verladers aan deze samenwerking.

Ketensamenwerking in de sierteelt

De sierteeltsector werkt sinds een aantal jaren aan de positionering van ketenpartijen in veranderende supply chains. In het project Davinc3i is een community ontstaan die gericht is op het laten innoveren van alle ketenpartners. Op basis van eerder onderzoek wordt gewerkt aan nieuwe business modellen en commerciële scenario's.

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 agrologistiek wordt samen met TKI Tuinbouw en Uitgangsmaterialen opgepakt.

E-commerce; Cross-border en horizontale samenwerking in e-fulfilment

E-commerce heeft een hoge vlucht genomen en het heeft een grote impact op logistieke ketens. Er is een noodzaak om logistieke systemen efficiënter in te richten. Dit kan binnen individuele ketens van webshops en (r)etailers worden opgepakt, maar er zijn ook mogelijkheden om door middel van horizontale samenwerking te kijken naar onderdelen in de keten die gezamenlijk kunnen worden opgepakt. Horizontale samenwerking kan in dit verband gezien worden vanuit verladers/(r)etailers en/of logistiek dienstverleners. De last mile problematiek maakt integraal onderdeel uit van dit vraagstuk waarvoor cross over wordt gezocht met de actielijn Stadslogistiek

Grensoverschrijdende leveringen voor Nederlandse webshops zijn nog niet in grote mate tot stand gekomen, maar biedt volop mogelijkheden. Om de propositie van Nederlandse webshops te verbeteren is het van belang dat de ketens efficiënt kunnen worden ingericht. Er is onderzoek nodig naar het verbeteren van procedures (douane, toezicht), import/export van buiten de EU en standaardisatie van informatiestromen in e-fulfilment ketens. Bij deze vraagstukken wordt samengewerkt met Trade Compliance en Border Management en NLIP.

Business models & Governance

Verder ontwikkeling van business modellen en governance structuren voor horizontale en verticale samenwerking is nodig om samenwerkingsverbanden de benodigde tools te geven om the komen tot de volgende stap. Er is behoefte aan eenduidige typologie van governance structuren in verschillende typen samenwerking. Daarnaast verdient het aanbeveling business governance en data governance parallel op te pakken. Business modellen voor 4C kunnen op strategisch en tactisch niveau worden aangescherpt. Cross overs met Supply Chain Finance en Trade Compliance en Border Management kunnen business modellen voor 4C verbreden.

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	Instroom gekwalificeerde professionals	Eerst positie LPI	4C specifiek – Aantal gerealiseerde 4C's
Ontwikkeling van 4C samenwerkingsverbanden (prijsvraag)	x	x	x				x
Change management – serious gaming – 4C tool	x				x		
Shippers in control	x	x	x			x	
Ketensamenwerking in de sierteelt	x	x	x			x	
4C in de agrologistiek	x						x

E-commerce; Cross-border en horizontale samenwerking in e-fulfilment	x			x			
Business models & Governance	x						

Tabel 7. 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 programmaontwikkelaar en de Klankbordgroep 4C 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 op goed te keuren projecten. IenM is vertegenwoordigd in de programmacommissie. EZ is namens het rijk waarnemer in het TKI bestuur.

2.7 Service Logistiek

Definitie

Service Logistiek is de regie van de 'after-sales service' gedurende de hele levenscyclus voor een optimale en ongestoorde werking van een product, service of functie, waarin de uitdaging vooral ligt in de samenhangende besturing van alle logistieke elementen (ketenregie) als: call centers, (remote) diagnostiek, onderhoudsmonteurs, reserveonderdelen, tools, voorwaarts- en retourlogistiek, reparatie en hergebruik.

Door toenemende waardering van het gebruik van een product in plaats van het bezit, worden bedrijven steeds vaker uitgedaagd een 'service concept' te leveren in plaats van een product (zowel B2B als B2C). Voorbeelden zijn 'pay per click/copy' in de kopieer en print business en 'streaming services' in de muziek en film business. Het belang van Total Cost of Ownership (TCO) wordt daarbij vervangen door Function Availability en Price per Unit Use. Voor veel maakbedrijven betekent dat een forse paradigmaverschuiving: van een traditionele Product Supply Chain naar een Product-Based Service Supply Chain.

Service Supply Chains zijn, anders dan Product Supply Chains, voor bedrijven een middel om haar klanten een gewenste functionaliteit te leveren, middels de verkoop of het gebruik van technologische producten en daarnaast middels programma's gericht op instandhouding, upgraden en veilig gebruik van die producten gedurende de gehele levenscyclus, tot en met de uiteindelijke buitengebruikstelling, terugname en hergebruik van deze producten.

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.

Beschrijving per project

Via Programmasecretariaat

MKB in de Maakindustrie

Dit project streeft ernaar MKB bedrijven, specifiek MKB maakbedrijven, aan te laten haken bij open innovatieprojecten. In dit project worden met een groep van circa 10 tot 15 MKB bedrijven op basis van een benchmark service logistieke verbetertrajecten uitgevoerd. Ook de MKB bedrijven zien zich genooddaakt mee te gaan in de verschuiving naar service concepten in plaats van de traditionele maakindustrie.

Cross-border pooling

Bayer heeft in samenwerking met Fraunhofer een pooling initiatief gestart (Chemlog) dat sterke gelijkenissen vertoont met het Dinalog project ProSeLo. Dit nieuwe project zal zich vooral richten op het vinden van effectieve cross-border samenwerking tussen beide service logistieke initiatieven.

Via TKI

ProSeLoNext

Als vervolg op het in 2015 afgeronde R&D-project ProSeLo heeft een consortium bestaande uit grotendeels dezelfde partijen een nieuw projectvoorstel ingediend. Werkpakket 1 richt zich op service concepten en adresseert voor een groot deel geïdentificeerde witte vlekken. Werkpakket 2 richt zich op service business modellen en gaat uit van het feit dat met betere servicelogistiek geld valt te verdienen en adresseert hoe dat het beste kan gebeuren. Dit is sterk gerelateerd aan de verandering naar service verlening in plaats van productlevering. Werkpakket 3 richt zich op service chain management en vergelijkbaar met voorafgaand werk m.b.t. het managen en optimaliseren van de service supply chain (engineers, tools en parts). Een belangrijk nieuw aspect is de sterke focus op operationele beslissingen in een Control Tower concept.

International Service Logistics Control Tower (Valorisatie Service Logistiek)

Opgedane kennis (in bestaand of nieuw onderzoek) in diverse Service logistieke projecten valoriseren ten behoeve van de inrichting en exploitatie van een Service logistieke Control Tower op Europese en mondiale schaal. Potentiële cross-over met andere roadmaps en actielijnen, o.a. Cross-Chain Control Centers, Trade Compliance and Border Management, Supply Chain Finance en Internationaal.

Cross-over Topsector Energie

Samenwerking tussen de Topsector Logistiek en de Topsector Energie bij het adresseren van service logistieke of gelijksoortige uitdagingen. Bijvoorbeeld een gezamenlijk initiatief met TKI Wind op Zee tot samenwerking bij onderhoud aan windmolens. Binnen NWO call Duurzame Logistiek loopt het project Sustainable Service Logistics for Offshore Wind Farms. Aansluiting bij dit project kan het veiligstellen van de stroomvoorziening door windmolenparken door optimalisatie van de operationele beschikbaarheid verbeteren. Bijvoorbeeld door uitgekiend spare parts management en logistieke samenwerking door service providers bij het uitvoeren van onderhoud.

Of een gezamenlijk initiatief gericht op het garanderen van een ongestoorde duurzame elektriciteitsvoorziening tegen zo laag mogelijke operationele kosten (waaronder ook derving van inkomsten bij klanten als gevolg van grote storingen). Doel is samenwerking op het gebied van parts planning, onderzoek naar redundantie en het overnemen van taken bij calamiteiten. De mogelijkheden kunnen worden verkend voor zowel business to business als business to consumer markt.

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	Instroom gekwalificeerde professionals	Eerste positie LPI	Aantal gerealiseerde service logistieke control towers	Reductie TCO door service logistiek
MKB in de maakindustrie	X	X	X			X	X	X
Cross border pooling	X	X	X	X		X		
ProSeLoNext	X	X	X					X
International Service Logistics / Control Tower	X	X	X	X		X	X	X
Cross-over Topsector Energie	X	X	X					X

Tabel 8. 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.

2.8 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 onder meer 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.

Status actielijn SCF

In 2015 is door het topteam besloten om de actielijn SCF op monitoring te zetten. Het resultaat hiervan is dat er binnen de actielijn vanuit I&M geen middelen meer beschikbaar zijn voor onderzoeken anders dan de reeds geprogrammeerde. Door de activiteiten van de afgelopen jaren, presentaties bij brancheorganisaties en het opzetten van SCF onderzoek specifiek voor de logistiek dienstverlener ervaren we een sterk toenemende interesse vanuit de markt voor SCF. Onderstaand overzicht beschrijft de lopende en vraag gestuurde projecten waar budget voor wordt aangevraagd. Tevens zijn projecten opgenomen, die bedrijven willen starten, maar waarvoor er geen middelen meer zijn.

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

Direct resultaat van de actielijn SCF is de ontwikkeling van het Betaalme.nu programma om de adoptie van SCF bij het MKB te vergroten. Dit programma wordt separaat gesubsidieerd vanuit Min EZ (focus op KPI 1 en 2) en wordt uitgevoerd door de SCF Community. Betaalme.nu richt zich nadrukkelijk niet op innovatieve concepten.

Overzicht projecten 2016

Op basis van de analyses, input van diverse partijen en herijking zijn voor de actielijn SCF de volgende prioriteiten voor de periode 2015 – 2020 opgesteld.

1. Doorbouwen SCF House concepten middels buyers/verladers. Focus met name op het doorbouwen op het succesvolle SCF 2.0 project tot 2020. Eerste miljoenen besparingen reeds gerealiseerd bij een aantal grote multinationals. (Via Dinalog)
2. Onderzoeken, ontginnen en ontwikkelen van financiële dienstverlening aangeboden door Logistiek Dienstverleners.
3. Door ontwikkelen SCF Community tot leidend knowledge platform. Nog drie jaar ondersteuning nodig – daarna financieel zelfstandig is de verwachting. (Via Connekt)

Beschrijving per project*Project Supply Chain Finance & Regulatory Framework*

Het allerbelangrijkste 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.

Doel van het project: 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.

Uitvraag is op 2-9-2015 gegund aan Inchainge BV en Philip Sidney.

Bijdrage aan KPI's:

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

De wereldwijd deelnemende personen en bedrijven betalen om de kennis op te kunnen doen. Deze inkomsten dragen bij aan KPI 3.

KPI 4: Nederland gepositioneerd als leidend wereldwijd kenniscentrum

De kennis van twee vooraanstaande bedrijven uit Nederland wordt gebruikt om wereldwijd SCF te doceren middels de game. De data van de gespeelde games vloeit terug naar Nederland en kan gebruikt worden om de game en het SCF domein verder te ontwikkelen.

Project on SCF to developing countries

Een project op het gebied van sustainability richt zich 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 project is inmiddels van start en heeft een looptijd van 1 jaar.

Doel van het project: In dit voorstel ontwikkelt een vooraanstaand Nederlandse bedrijf een nieuwe SCF programma dat ook toegepast kan worden met andere leveranciers. Hiermee is duurzaamheid en het bevorderen van duurzaamheid in ontwikkelingslanden een belangrijke pijler.

Bijdrage aan KPI's:

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

KPI 4: Nederland gepositioneerd als leidend wereldwijd kenniscentrum
Nederland wordt sterker gepositioneerd als leidend kenniscentrum.

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. Voor 2015 is een plan goedgekeurd en gevraagd wordt om ook voor 2016 en 2017 geld beschikbaar te stellen voor verder ondersteuning. Vanaf 2017 dienen de activiteiten van de SCF Community genoeg fondsen te genereren om zelfstandig research projecten te bekostigen.

Bijdrage aan KPI's:

KPI 4: Nederland gepositioneerd als leidend wereldwijd kenniscentrum

De leden van de community wisselen veelvuldig internationale onderzoeken en kennis uit en versterken elkaar in onderzoeken zoals in onderstaand project.

Accelerator call*De logistiek dienstverlener als financieel ketenregisseur*

Het aanbieden van financiële diensten door logistiek dienstverleners biedt grote commerciële kansen. Er is echter een gebrek aan bewustzijn van deze kansen bij logistiek dienstverleners en de ketens

waar zij deel van uitmaken. De doelstelling van dit onderzoek is daarom het verbeteren van de concurrentiepositie van logistiek dienstverleners en het verminderen van risico's en (financiële) kosten in de ketens waar zij deel van uitmaken, door inzicht te krijgen in de potentie van logistieke dienstverleners als aanbieders van financiële diensten aan ketenpartners. Bij deelnemende logistiek dienstverleners wordt onderzocht wat kansrijke financiële diensten zijn, wat de voorwaarden, obstakels en succesfactoren zijn voor implementatie/toepassing van een financiële dienst en hoe een succesvolle business case er uit ziet voor zo'n dienst. De resultaten zijn relevant voor een brede groep van bedrijven omdat zij inzicht bieden in het totale marktpotentieel. Met behulp van het Jaarlijks SCFC Forum en de Global Student Challenge kan valorisatie grootschalig plaatsvinden richting bedrijfsleven en onderwijs. De belangrijkste resultaten van het onderzoek zijn een set van tools die logistiek dienstverleners concrete handvatten bieden voor het vinden van geschikte financiële diensten om aan te bieden, voor het berekenen van het (markt)potentieel van deze diensten en voor het toepassen/implementeren van deze diensten. Dit onderzoek loopt tot en met 2017.

Bijdrage KPI's:

KPI 3: Ten minste € 1 mrd nieuwe omzet gerelateerd door nieuwe activiteiten en ventures
Eén van de belangrijkste doelen van dit onderzoek is het verbeteren van de concurrentiepositie en het vergroten van de omzet van logistiek dienstverleners door financiële diensten aan te bieden. De commerciële kansen voor logistiek dienstverleners op dit gebied zijn groot. Opgedane kennis over het vergroten van de omzet via het aanbieden van financiële diensten wordt ook breder uitgedragen onder logistiek dienstverleners via tools, een trainingsprogramma en workshops. Hiervoor is samenwerking gezocht met Transport en Logistiek Nederland (TLN).

KPI 4: Nederland gepositioneerd als leidend wereldwijd kenniscentrum
Het project is een samenwerking binnen de Supply Chain Finance Community tussen Windesheim en internationale topuniversiteiten. Omdat Windesheim projectleider van het onderzoek is, volgen junior-onderzoekers van de andere universiteiten een traject van zes maanden in Nederland. Deze universiteiten zijn vertegenwoordigd in de SCF Community. Op deze wijze worden banden binnen de SCF Community verder versterkt en wordt kennisuitwisseling verder bevorderd. Met de Global Student Challenge en het jaarlijkse SCF forum, is er zowel nationaal als internationaal een groot bereik onder bedrijven, kennisinstellingen en overheden die relevant zijn voor het vakgebied. Met deze activiteiten kunnen grootschalig de projectresultaten gedeeld worden in de praktijk, en de positie van Nederland als wereldwijd kennisleider op het gebied van Supply Chain Finance verder versterkt worden.

SMART TRADE & LOGISTICS

In het project "Smart Trade & Logistics " worden, met gebruikmaking van het Uniform Economisch Transactie Protocol (UETP), informatiestromen over zakelijke transacties (= handel) en over de onderliggende goederenstromen (= logistiek) seamless in één communicatieprotocol met elkaar verbonden. Hierin werken TNO en stichting FOCAFET met ABNAMRO, Amsterdam Economic Board, Oracle, Uniq-ID, HP, Oelam, Cognian, TransDocLink, Fringer, IJsglobal, FloraHolland, PhilipSidney en Air Cargo Netherlands samen, waarmee de Metropoolregio Amsterdam kan zich profileren als "Tradeway to Europe".

TKI-Dinalog nieuw

MKB voor MKB

Project Supply Chain Finance |MKB voor MKB (i)

Tradecloud heeft een platform ontwikkeld wat er voor heeft gezorgd dat leveranciers, real-time toegang hebben tot orders en verwachte materiaal behoeftes. 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 wordt het operationele inkoop proces compleet automatisch gemaakt en kan zo transparant mogelijk ingericht worden.

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.

Project doel:

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 zichzelf kan financieren. In het project onderzoeken we welke nieuwe financieringsoplossingen mogelijk zijn om de keten verder te versterken.

Bijdrage KPI's

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

Door te focussen op verlaging van het werkkapitaal en versterken van de keten is deze oplossing tevens geschikt voor het midden en klein bedrijf. Een grote buyer is niet nodig.

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

Tradecloud kan aanvullende financiële diensten ontwikkelen die een bijdrage leveren aan de nieuw te realiseren omzet.

KPI 4: Nederland gepositioneerd als leidend wereldwijd kenniscentrum

Deze propositie is nog uniek en draagt bij aan het innovatieve karakter van de roadmap SCF.

Project Supply Chain Finance | MKB voor MKB (ii)

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. Gedacht kan worden aan bemiddelaars in financieringen en verzekeringen. De eerste partijen om deel te nemen zijn inmiddels geïdentificeerd en staan klaar om te starten.

Project doel: Momenteel zien we dat de meeste SCF programma's worden aangeboden door multinationals. Om het MKB van dienst te zijn en kleinere bedrijven te faciliteren dan multinationals is het van belang om andere SCF modellen te ontwikkelen. Een "mandje" van bedrijven die tezamen een grote afnemer zal nabootsen kan hiervoor de oplossing zijn.

Bijdrage KPI's

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

Het onderzoek zal een bijdrage leveren aan alle beschreven KPI's.

Project Supply Chain Finance | MKB voor MKB (iii)

Op 1 april 2015 hebben we het congres gehad met drie goed bezochte SCF sessies. De reacties na afloop stemde positief over de bereidheid verder te innoveren en Nederland een vooraanstaand SCF land te maken. Vanuit de zaal is er - vraaggestuurd - al een mogelijk nieuw consortia gevormd voor innoverend onderzoek. Deze partijen zijn start-ups die nog geen kennis hadden van elkaars propositie.

Onderdeel van dit onderzoek zal zijn om inkoopfinanciering in de keten te faciliteren middels digitale informatievoorzieningstools. Ook douane aspecten zullen meegenomen worden in het onderzoeksvoorstel.

Project doel: Door interventie en het laten zien van de mogelijkheden van samenwerking kunnen we in Nederland een hele complete SCF propositie ontwikkelen. De partijen staan hier momenteel voor open. Er zal gebruik gemaakt worden van logistieke data en het betreffen hier twee TKI projectdeelnemers die voornemens zijn samen te gaan werken.

Bijdrage KPI's

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

Kenmerk van de beoogde projectpartners is dat deze een focus hebben op het MKB. Deze bedrijven zullen dan ook meeste profijt hebben van het te programmeren onderzoek.

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

De nieuwe gezamenlijke propositie zal inkomsten genereren en bijdrage aan KPI 3.

KPI 4: Nederland gepositioneerd als leidend wereldwijd kenniscentrum

Door een unieke propositie te ontwikkelen met een x aantal startups draagt dit project sterk bij aan het kennisniveau van Nederland op het gebied van SCF.

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). Dit project heeft een duidelijke connectie met de Roadmap 4C.

Project doel: Uitbreiden van de 4C tools om SCF als additionele dienst toe te voegen en te zien hoe dit kan werken binnen een 4C omgeving.

Bijdrage KPI's

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

Dit onderzoek draagt bij aan alle KPI's.

Project 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.

Project doel: Dit project slaat een brug tussen twee onderzoeksrichtingen, te weten supply chain finance en sustainability.

Bijdrage KPI's

KPI 3: Ten minste € 1 mrd nieuwe omzet gerelateerd door nieuwe activiteiten en ventures
Nieuwe propositie met additionele omzet tot gevolg.

KPI 4: Nederland gepositioneerd als leidend wereldwijd kenniscentrum

Combinatie van SCF en sustainability is nog een unieke combinatie en onderzoek zal bijdrage aan kennisniveau van Nederland.

Overige acties die in voorbereiding zijn*Nadrukkelijke koppeling/samenwerking met Holland Fintech*

Holland FinTech is gestart om de concurrentie- en innovatiekracht van opkomende technologie bedrijven (FinTech) te benutten om de financiële sector te vernieuwen. Dat doet Holland FinTech vanuit Nederland, met een sterke internationale focus. Daarmee draagt Holland Fintech bij aan vernieuwing van de financiële industrie met bovenal transparante, toegankelijke, begrijpbare financiële producten en diensten. Daarnaast is FinTech een zeer belangrijke pijler, waarop de economie van de toekomst mede gebouwd zal worden. FinTech wordt namelijk ook wel gezien als de basis van internet 3.0: het internet van de transacties. Het internet connecteert dan niet alleen alle dingen (Internet of Things) maar laat deze dingen ook met elkaar transacties doen.

Project doel: Doel is het vormen van een sub-categorie specifiek rondom SCF diensten. Vanuit NL kan er via de Fintech hubs in andere landen onderzocht worden welke diensten er in andere landen al zijn of niet zijn. Afhankelijk hiervan kunnen we in NL nieuwe initiatieven ontwikkelen.

Bijdrage KPI's

KPI 4: Nederland gepositioneerd als leidend wereldwijd kenniscentrum

Project zal in ieder geval sterk bijdragen aan KPI 4. Afhankelijk van de te bereiken bedrijven zullen ook de andere KPI's profiteren van een samenwerkingsproject.

Simplerinvoice

Huidige opties voor het financieren van openstaande vorderingen zijn vanwege hoge proces- en risicokosten beperkt bereikbaar voor kleinere ondernemingen.

Er is in de markt een grote behoefte aan nieuwe mogelijkheden voor het mkb om werkkapitaal te financieren. Digitale factuurstatusinformatie uit het Simplerinvoicing Netwerk creëert nieuwe financieringsmogelijkheden voor het mkb.

Project doel: Het doel van een pilot is het onderzoeken van mogelijke risicoreductie bij financiering door middel van het gebruiken van factuurstatus van uitstaande facturen, "track and trace facturen".

De ketentransparantie zou zich moeten vertalen in:

1. Lagere proces- en risicokosten
2. Lagere afschrijving op niet betaalde facturen
3. Lagere factuurbedragen die profijtelijk gefinancierd kunnen worden. Hiermee kunnen nieuwe segmenten van financiering worden voorzien.

Bijdrage KPI's:

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

Meer MKB bedrijven kunnen toegang krijgen tot deze vorm van financieren.

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

De opbrengsten van de financiering kunnen meegenomen worden als nieuwe omzet en bijdragen aan KPI 3.

KPI 4: Nederland gepositioneerd als leidend wereldwijd kenniscentrum

Deze vernieuwende vorm van financieren is innovatief en draagt bij aan het verhogen van het kennisniveau in Nederland.

Blockchain

Opzetten van onderzoek rondom Blockchains om te zien wat deze ontwikkeling voor de logistiek en haar financieringsmogelijkheden kan betekenen.

Cross-overs met andere actielijnen

Binnen de actielijnen zijn de mogelijke cross-overs geïdentificeerd. SCF zal een voorname rol spelen in het realiseren van de cross met Trade Facilitation. Een goede cross is het onderzoeken van de mogelijkheden om op een betere manier om te gaan met borg- en garantiestellingen vanuit de SCF gedachte voor de logistiek.

Tweede Cross is met 4C. Combineren van een 4C Tower met als toevoeging SCF voor de deelnemende partijen.

Deze beide cross gedachten worden verder onderzocht.

Bestaande projecten

Project SCF 2.0 (Bestaand)

De activiteiten binnen dit research project zijn het onderzoeken van de mogelijkheden voor nieuwe SCF modellen en instrumenten welke gebruikt zouden kunnen worden voor pre-shipment financiering zowel in de korte- alsook op de langere termijn.

1. Verdere ontwikkeling van de SCF services sector, mede door de lancering van nieuwe business activiteiten/onderneming aan het eind van 2016;
2. Instrumenten en policy frameworks die bedrijven kunnen gebruiken om de voordelen en kosten van de verschillende toepassingen van korte termijn SCF oplossingen te vergelijken;
3. Instrumenten die bedrijven kunnen gebruiken om de lange termijn impact van lange termijn SCF oplossingen te evalueren en die helpen bij het maken van strategische investeringsbeslissingen;
4. Een training simulation tool, die gebruikt kan worden om zowel corporates, bankiers en andere betrokkenen op te leiden over het gebruik- en voordelen van Supply Chain Finance;

5. 4 academische publicaties in relevante top journals en/of aangeleverd via relevante conferenties.

De ontwikkelde academische kennis zal worden verspreid via: wetenschappelijke papers, artikelen, moderne media (online) en via twitter en blogs.

In 2017 zal, als er budget beschikbaar is, worden gestart met SCF 3.0 Er zijn al consortium partijen die hiervoor interesse hebben getoond. Met SCF 3.0 zal het SCF House zoals in de partituur naar de top beschreven staat gerealiseerd kunnen gaan worden. Dit zal een meerjarig onderzoek moeten gaan worden.

Project Transinvoice (Bestaand)

Het toepassen van SCF voor de logistieke sector stimuleren en praktisch toepasbaar maken door:

- Het ontwikkelen van processen, werkwijzen en services die het proces van transport-factuur-controle verkorten en beheersbaar maken in tijd
- Het ontwikkelen van processen, werkwijzen en services voor administratieve afhandeling tussen verlader en vervoerder op basis van self-billing, waarbij niet enkel voorgerecalculeerde, maar ook onverwachte kosten worden meegenomen en derhalve per definitie de self-billing factuur is goedgekeurd (!). Onverwachte kosten en dispuuten worden online via het platform rechtstreeks afgehandeld tussen verlader en vervoerder. Deze geïntegreerde self-billing opzet maakt de facturatie niet langer afhankelijk van de vervoerder.
- De ontwikkelde services een brug laten vormen tussen logistieke operatie enerzijds en SCF platformen anderzijds – waardoor een geïntegreerd overzicht van operationele en financiële processen in de supply chain.

Bijdrage 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
Supply Chain Finance & Regulatory Framework (i)	x				x	
SCF Community	x				x	
De logistiek dienstverlener als financieel ketenregisseur	x				x	
Supply Chain Finance MKB voor MKB (i)	x					
Supply Chain Finance MKB voor MKB (ii)	x				x	

Supply Chain Finance MKB voor MKB (iii)	x					x
SCF Cockpit	x				x	x
Supply Chain Finance for Sustainable and Competitive Logistics (SCF4SCL)	x				x	x

Tabel 9. Bijdrage SCF Projecten aan KPI's.

2.9 Mirt Goederencorridors (Kernnetwerk)

Definitie

Kernnetwerk: Een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen (weg, spoor, buisleidingen 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 Topteam Logistiek 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 Topteam Logistiek.

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

De goederencorridors kunnen als living lab dienen voor de andere actielijnen van de Topsector Logistiek.

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 het bestaande infra-structuurnetwerk (weg, rail, water en buisleiding);
- efficiëntieverbetering logistieke sector en achterlandnetwerk;
- benutting van kansen voor de (regionale) economie en duurzaamheid;
- nieuwe samenwerkingsvormen tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen.

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 deze bijdrage wordt, 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.

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, is een gezamenlijk MIRT-onderzoek door Rijk, regio en bedrijfsleven gestart om de kansen en belemmeringen met betrekking tot het optimaliseren van de logistieke keten in kaart te brengen:

- 1) op de corridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland (oost) en
- 2) op de corridor Rotterdam – Noord-Brabant/Limburg – Duitsland (zuid).

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).

Voor beide MIRT-onderzoeken is de kwartiermakersfase afgerond en het met betrokken partijen opgestelde het plan van aanpak door de regiegroep vastgesteld. In beide MIRT-onderzoeken wordt nu samen met de betrokken partijen gewerkt aan de uitwerking van de onderzoeksthema's. Beoogd wordt beide MIRT-onderzoeken in 2016 af te ronden.

Bijdrage aan KPI's

De projecten dragen mogelijk 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
MIRT-onderzoek Goederencorridor Oost en Zuid	x	x	x			x

Tabel 10. Bijdrage MIRT Projecten aan KPI's

2.10 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.

De Topsector Logistiek heeft voor het internationaliseringsoffensief drie doelen opgesteld om meer toegevoegde waarde te creëren voor de BV Nederland:

1. *Vergroten van het aantal logistieke activiteiten van buitenlandse bedrijven in Nederland, waaronder het naar Nederland halen van nieuwe internationale business vanuit Nederland door 'regie' op internationale goederenstromen die niet noodzakelijk door Nederland stromen,*
2. *Vergroten van het aantal goederenstromen dat via Nederland loopt*
3. *Stimuleren van de export van Nederlandse logistieke kennis en kunde*

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.

KPI 3. Extra omzet van nieuwe ketenregie activiteiten – in 2020 dragen Ketenregie activiteiten € 17,3 mrd. bij aan het BBP.

Acquisitie (NDL)

Uitvoeren missies (in- en uitgaand) /evenementen ook koppelen aan prioriteitslanden voor betreffende topsectoren. Bijv die voor Life Sciences & Health kunnen andere zijn dan voor Logistiek sec, doch als we die markt willen interesseren zullen we ons daar ook op moeten richten.

1. Life Sciences & Health (voortzetting 2015)
 - Activiteiten
 - ✓ Update propositie
 - ✓ Uitvoeren actieplan (benaderen targetbedrijven, organiseren special interest groups, uitvoeren missies, organiseren evenementen, begeleiden projecten)
 - Beoogd resultaat
 - Identificatie nieuwe projecten en realisatie van projecten
 - Betrokken partijen
 - NDL (trekker), Dialog, NFIA, Topsector, regio's, mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
2. E-commerce (voortzetting 2015)
 - Activiteiten
 - ✓ Update propositie
 - ✓ Uitvoeren actieplan (benaderen targetbedrijven, organiseren special interest groups, uitvoeren missies, organiseren evenementen, begeleiden projecten)
 - Beoogd resultaat
 - Identificatie nieuwe projecten en realisatie van projecten
 - Betrokken partijen
 - NDL (trekker), Dialog, NFIA, Topsector, regio's, mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
3. Life Style (voortzetting 2015)
 - Activiteiten
 - ✓ Update propositie

- ✓ Uitvoeren actieplan (benaderen targetbedrijven, organiseren special interest groups, uitvoeren missies, organiseren evenementen, begeleiden projecten)
 - Beoogd resultaat
 - Identificatie nieuwe projecten en realisatie van projecten
 - Betrokken partijen
 - NDL (trekker), Dinalog, NFIA, Topsector, regio's, mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
4. High Tech Systems (voortzetting 2015)
- Activiteiten
 - ✓ Afronding propositie
 - ✓ Opstellen en uitvoeren actieplan (benaderen targetbedrijven, organiseren special interest groups, uitvoeren missies, organiseren evenementen, begeleiden projecten)
 - Beoogd resultaat
 - Identificatie nieuwe projecten en realisatie van projecten
 - Betrokken partijen
 - NDL (trekker), Dinalog, NFIA, Topsector, regio's, mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
5. Chemie (voortzetting 2015)
- Activiteiten
 - ✓ Afronding propositie
 - ✓ Opstellen en uitvoeren actieplan (benaderen targetbedrijven, organiseren special interest groups, uitvoeren missies, organiseren evenementen, begeleiden projecten)
 - Beoogd resultaat
 - Identificatie nieuwe projecten en realisatie van projecten
 - Betrokken partijen
 - NDL (trekker), Dinalog, NFIA, Topsector, regio's, mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
6. Agri-food (nieuw 2016)
- Activiteiten
 - ✓ Opstellen propositie (organiseren workshops, bezoeken experts, desk research)
 - ✓ Opstellen actieplan (benaderen targetbedrijven, organiseren special interest groups, uitvoeren missies, organiseren evenementen, begeleiden projecten)
 - Beoogd resultaat
 - Identificatie nieuwe projecten en realisatie van projecten
 - Betrokken partijen
 - NDL (trekker), Dinalog, NFIA, Topsector, regio's, mainports, consultants, logistiek dienstverleners, carriers, netwerken
7. Ontwikkeling nieuw thema/sector en/of mark(e)t(ing)onderzoek (nieuw 2016)
- Kansen worden gezien op terrein van koppeling water/infra en logistiek, verdieping tussen thema's en sectoren, verdieping van de SCF propositie (ketenbrede benadering ipv kolomgericht) en van buiten-naar-binnen. Idee is om medio 2016 event te organiseren rond ontwikkelingen buitenland, 'disruptors' (3D, Panama, Suez, OneRoad/OneBelt....) en hoe we als NL voorop kunnen blijven lopen in de markt.

Export kennis en kunde

Definitie Export

De export van logistieke kennis en kunde is het leveren van logistieke producten en diensten met alles wat daarbij hoort door Nederlandse organisaties aan organisaties in het buitenland. Het betreft zowel het aanbieden van innovatieve logistieke vervoers- en ondersteunende diensten (bijvoorbeeld synchromodaal transport), als op maat gesneden logistieke dienstverlening op het gebied van industriële diensten, onderhoud en reparatie, financiële en IT dienstverlening, consultancy en onderwijs van de logistieke sector in Nederland. Tegelijkertijd moeten de ervaringen van deze promotieactiviteiten ook goed geborgd en geanalyseerd te worden. Iedere buitenland ervaring is anders, en ook van het buitenland valt veel te leren – niet in de laatste plaats hoe onze kennis & kunde ter plekke aanslaat, welke concrete behoefte men daar heeft, en hoe onze activiteiten/investeringen afwegen en renderen t.o.v. wat andere internationale spelers daar doen. Toepassingen elders kunnen ook weer inzichten opleveren voor verbeteringen in eigen land. De buitenlandpromotie activiteiten richten zich op de ondersteuning voor het creëren van toegevoegde waarde voor de Nederlandse logistieke sector op de logistieke kennis en kunde gebieden middels kennisoverdracht, samenwerking en business development in kansrijke markten.

1. Onderzoek & meting

Via een in 2014 door Dinalog ontwikkelde methodologie wordt de economische waarde van export van logistieke kennis en kunde bepaald. In 2016 wordt de tweede meting uitgevoerd, in de reeks na de nulmeting in 2014 en de eerste meting in 2015. Het onderzoek wordt ondersteund door bijeenkomsten met exporterende bedrijven uit de sector.

Tevens wordt in 2016 voorgesteld een brede inventarisatie te doen op trends en ontwikkelingen die de internationale positie van logistiek van Nederland gaan beïnvloeden.

Wordt deze methode ook internationaal ondersteund: kan het uitgroeien tot een benchmark tool? Zo ja, dan kan het nog concreter bijdragen aan verbetering LPI-rating, wellicht zelfs onderdeel worden van LPI.

2. Servicelogistiek

In 2016 worden de buitenlandpromotie activiteiten op het gebied van servicelogistiek voortgezet, voortbouwend op de propositieontwikkeling in 2014 en de positionering in 2015. Er worden verdere activiteiten in Zuid Afrika, België en Duitsland voorzien voor service logistieke control towers, alsmede een internationale propositie voor servicelogistieke ketenregieactiviteiten in Nederland. In samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Mooi als deze initiatieven met control towers in ZA, B en D later kunnen worden gekoppeld aan bredere initiatieven voor 4C / ketenregie in deze landen die verder gaan dan enkel servicelogistiek. Er dient natuurlijk markt voor te zijn, maar door een gerichte uitbouw van ervaringen in specifieke landen, ontstaat er een sterker internationaal netwerk ("merknaam"), a la uitbouw Lean & Green door Connekt.

3. Ketenregie

In 2016 worden de buitenlandpromotie-activiteiten op ketenregie/ bundeling ladingstromen voortgezet.

- Verdere market intelligence beslaan op gerichte markten zoals geïdentificeerd in 2015
- Voortzetting van special interest group meetings.
- Daarnaast wordt de propositie geactualiseerd en aangevuld met case voorbeelden.
- Aan het actieplan zoals opgesteld in 2015 wordt invulling gegeven, met onder meer Living Lab activiteiten in Indonesië en grensoverschrijdende ketenregie promotie naar Nederlandse buurlanden, in samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Tenslotte is er afstemming met de buitenlandpromotie coördinator, werkgroep en board en worden activiteiten in het makelen & schakelen met betrekking tot vragen over logistieke kennis en kunde uitgevoerd.

4. Multimodale achterlandverbindingen

In 2016 worden de buitenlandpromotie activiteiten op het gebied van multimodale achterlandverbindingen voortgezet. Wordt dit ook gekoppeld aan synchro-modaal?

Koppeling meerwaarde multi/synchromodaal aan invoering Carbon-pricing voor transport is extra interessant voor landen en bedrijven. Rekenmodellen en samenwerking met partijen als GLEC kan NL propositie wereldwijd versterken.

Verdere market intelligence voor specifieke markten en uitbreiding van identificatie producten en diensten uit het innovatieprogramma van de topsector logistiek

- Voortzetting special interest group meetings
- Actualisering propositie, aanvulling case voorbeelden
- Invulling actieplan, in ieder geval naar verwachting met activiteiten in India, Indonesië, China en VS en het Europese achterland, in samenwerking met bedrijfsleven, kennisinstellingen en mainports. Er is tevens grote behoefte én belangstelling voor (NL) expertise op multimodaal/ketenregie in Bangladesh, Vietnam, Colombia, Brazilië... Vaak is het gekoppeld aan de waterveiligheid situatie (landen met grote rivierdelta's) en zoekt met naar expertise om zowel waterveiligheid probleem aan te pakken in combinatie met haven- en achterlandontwikkeling m.b.v. multimodale corridors. Hier ligt voor NL een uitgelezen kans. Dit vergt wel samenwerking met Watersector en goede afstemming/promotie via regionale ontwikkelingsbanken en Wereldbank /IFC.

Daarnaast is er afstemming met de buitenlandpromotie coördinator, werkgroep en board en worden activiteiten in het makelen & schakelen met betrekking tot vragen over logistieke kennis en kunde uitgevoerd.

5. Supply Chain Finance

Supply Chain Finance is een logistiek kennisgebied waarin Nederland een leidende rol speelt. In de buitenlandpromotieactiviteiten zal het door TKI Dinalog aangejaagde Nederlandse stichting Supply Chain Finance Community met internationale partners een voorname rol spelen. Er wordt in 2016 een duidelijke propositie van de Nederlandse kennis en kunde op het gebied van SCF ontwikkeld:

- Market intelligence: in kaart brengen kennis en partijen, en cases NL alsook ontwikkelingen en benchmark buitenland in samenwerking met SCF Community en Holland Fintech. TKI Dinalog is trekker van een werkgroep binnen SCF Community hiervoor, waarvoor bijeenkomsten zullen plaatsvinden, alsook bezoeken aan het buitenland. De activiteiten, resultaten en partners binnen het onderzoeksproject met Europese partners dat van start gaat worden hier ook in betrokken.
- Propositieontwikkeling en actieplan: duidelijke propositie van de Nederlandse kennis en partijen, middels sheet set, en factsheets. Deze kennis wordt ook verder geborgd in de SCF Course die door Windesheim is ontwikkeld, waarin wordt voorzien deze verder in het buitenland te vermarkten.
- Propositie uitdragen: middels de activiteiten van de SCF Community die door Nederland wordt getrokken maar inmiddels leden heeft uit meer dan 30 landen zal de propositie en dus de valorisatie van de SCF kennis van Nederland uitgedragen worden in bijeenkomsten. Hiertoe zal de propositie alsook het Europese onderzoek uitgedragen worden op het SCF Forum 2016. Tevens wordt de propositie uitgedragen in de Global Student Challenge 2016, waarbij de 20 beste teams naar Nederland komen.

6. Customs & border management

De Nederlandse kennis en kunde op het gebied van handelsfacilitatie is uniek in Europa. Deze is gebaseerd op kennis, tools en de samenwerking tussen inspectiediensten en het bedrijfsleven. Deze kennis kan overgedragen worden ter versterking van de positie van Nederland als Gateway

voor Europa voor acquisitie en bijvoorbeeld op strategische corridors of green lanes en ter vergroting van de toegevoegde waarde van Nederlandse aanbieders van deze kennis en kunde. In 2016 wordt een aanzet gemaakt met de buitenlandpropositie customs & border management:

- Market intelligence: in kaart brengen Nederlandse kennis, partijen en voorbeeld cases. Vervolgens wordt ook de benchmark betrokken voor de propositie ten opzichte van concurrerende landen. Hierbij zal sterk aansluiting gevonden worden bij de lopende initiatieven binnen de roadmap van de topsector en initiatieven als de Master opleiding in Customs and Supply Chain Compliance.
- Propositieontwikkeling en actieplan, inclusief het aantrekken van buitenlandse studenten op strategische markten voor de Master opleiding
- Uitdragen van deze propositie op 1 of 2 buitenlandse activiteiten.

CBM biedt volgens jaarplan een van de grootste bijdragen aan de KPI's en hoewel we internationaal onbetwist bij de top horen halen, valt er ook nog e.e.a in NL te verbeteren (bijv. fytosanitaire diensten) , is de beoordeling binnen de LPI 2014 goed, maar niet uitmuntend en halen andere landen ons snel in. Het zou dus goed zijn om behalve aan de export/promotiekant ook voldoende aandacht te schenken aan de verbeteringen in eigen land en wegen te bedenken hoe we deze voorsprong kunnen behouden.

Waar relevant en mogelijk wordt een link gelegd met andere Topsectoren en organisaties, zoals bijvoorbeeld Nederland Maritiem Land.

Bijdrage aan KPIs

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
Acquisitie: vervolg Life sciences	X			X		X
Acquisitie: vervolg E-commerce	X			X		X
Acquisitie: vervolg Lifestyle	X			X		X
Acquisitie: vervolg High Tech systems	X			X		X
Acquisitie: vervolg Chemie	X			X		X
Acquisitie: Agrifood	X			X		X
Acquisitie: Nieuwe thema's	X			X		X
Kennisexport: Onderzoek en meting	X			X		X
Kennisexport: Servicelogistiek	X			X		X

Kennisexport: Ketenregie	X			X		X
Kennisexport: Multimodale achterland verbindingen	X			X		X
Kennisexport: Supply Chain Finance	X			X		X
Kennisexport: Trade compliance & border management	X			X		X
Ontwikkeling Promotie(materiaal)/Koffertje	X			X		X
Promotie/Communicatie Ink. en uitgaande Missies; studiereis, Bijdrage aan evenementen	X			X		X

Tabel 11. Bijdrage Buitenlandpromotie Projecten aan KPI's

2.11 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 maatwerkaanpak regeldruk logistiek (zie regeerakkoord Rutte II).

In januari 2015 heeft de minister van IenM, mede namens de minister van EZ, het Actieplan maatwerkaanpak regeldruk logistiek aan de Tweede kamer gezonden.

Daarin zijn 22 acties opgenomen bijvoorbeeld om regels makkelijker uitvoerbaar te maken, beter op elkaar af te stemmen, inzichtelijker te maken en om digitalisering van documenten te bevorderen. Het Actieplan is een gemeenschappelijk product van Rijk (o.a. IenM, EZ, Financiën, VWS), verladers, brancheverenigingen en logistiek bedrijfsleven. In gezamenlijkheid hebben zij vastgesteld dat 22 knelpunten geheel of gedeeltelijk oplosbaar lijken binnen een periode van twee jaar: dat is de kern van de maatwerkaanpak regeldruk logistiek. De overige 28 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 2016-2020 wordt gestreefd naar 50 opgeloste knelpunten.

Overzicht projecten 2016

Vanuit MAR-L zijn voor het Jaarplan 2016 geen nieuwe projecten aangeleverd. Diverse partijen, waaronder Douane en de Kerngroep Trade Compliance en Border Management hebben aangedrongen op een onderzoek naar wet- en regelgeving met als doel de Europese wetgevers te kunnen beïnvloeden. Het is een vervolg op het NWO programma ISCON. Het betreffende onderzoek is onder deze actielijn opgenomen.

Beschrijving per project

Communicatie over de Maatwerkaanpak Regeldruk Logistiek

De Maatwerkaanpak Regeldruk Logistiek (MAR L) kan gezien worden als de eerste fase van het Topteam-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 maatwerkaanpak 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 te herverdelen over inspecties.

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

Bijdrage aan 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
Communicatie over de Maatwerkaanpak Regeldruk Logistiek	x			x	x	
Onderzoek naar de mogelijkheden om de regeldruk knelpunten opgenomen in het Actieplan maatwerkaanpak regeldruk logistiek te elimineren	x			x	x	

Tabel 12. Bijdrage Wet- en regelgeving Projecten aan KPI's

Instrumentarium en besluitvorming

Besluitvorming over de projecten vindt plaats in de Stuurgroep Maatwerkaanpak 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.

2.12 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 professionals 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).

Beschrijving per project*Kennis DC's structuurversterking*

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 project 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.

vLm

Het ontbreekt binnen de logistiek aan eenduidigheid c.q. vergelijkbaarheid van de veelheid aan certificaten (APICS, ELA-Certificaten, EVO, etc ten) binnen het post-experience onderwijs en daarmee ook aan een heldere koppeling van regulier onderwijs en particulier onderwijs, hetgeen een belemmering vormt in het stimuleren van het leven lang leren. Daarmee heeft de logistiek ook geen sterk merk met betrekking tot logistiek en supply chain (hetgeen zou bijdragen aan een versterkte binding en behoud van professionals).

In 2016 loopt een project dat een classificerings- en registratiesysteem (zoals bijvoorbeeld NEVI) oplevert. Permanente educatie c.q. certificaat onderhoud/behoud is van groot belang, omdat het bijdraagt aan een kwaliteitsverbetering van werknemers in algemene zin, maar zeker ook een relevant instrument kan zijn om het bereik van kennis uit de innovatie roadmaps en de relevantie van Kennis DC's te vergroten. vLm ondersteunt hiermee de meerwaarde van permanente educatie, niet alleen op individueel niveau maar zeker ook als middel om kennisoverdracht omtrent innovaties te stimuleren. Dit leidt tot verbetering van de kwaliteit, benutting en behoud van professionals binnen het logistieke werkgebied en bovendien tot een verbeterde samenwerking tussen onderwijs, wetenschap en bedrijfsleven.

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 STL. 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 deels over 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.

In 2016 worden in het kader van het professionaliseren van docenten enkele masterclasses voor mbo-docenten georganiseerd. Doel is om in de masterclasses actuele kennis en inzicht in de logistieke en de logistieke ontwikkelingen aan te dragen.

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 onderwijsorganisaties. 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.

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. Vanuit de werkgroep wordt in 2016 een onderzoek naar onderwijs en arbeidsmarkt voor logistieke functies op hoger middelbaar, hoger en wetenschappelijk niveau verder uitgevoerd. De werkgroep die deze actie trekt vanuit de Human Capital Tafel Logistiek (HCTL) bestaat uit vertegenwoordigers van het UWV, , 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 efficiëncyslag 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).

Sociale Innovatie

Sociale innovatie gaat over de betere benutting en het behoud van werknemers, De doelstelling van 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.

In 2016 is een project geprogrammeerd dat een regionale netwerkbenadering om sociale innovatie tot in de haarvaten van de logistiek te brengen oplevert met een kader voor sociale innovatie acties en gerichte thematische onderzoeken.

Op het vlak van sociale innovatie is nog aanvullend onderzoek te doen dat geprogrammeerd wordt in nieuwe projecten. Onderwerpen zijn bijvoorbeeld de herinrichting van arbeid en de arbeidsmarkt voor de logistiek door andere arbeidsverhoudingen en organisatievormen, waardoor werkgeverschap en werknemerschap naar een hoger kwaliteitsniveau worden getild.

TKI*Sociale Innovatie*

In 2015 is een onderzoek op het gebied van sociale innovatie opgestart dat zich richt op het verbeteren van innovatie-adoptie. Het betreft een 2.5 jarig onderzoeksprogramma.

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. Vanuit het TKI Logistiek wordt voorzien in de vorm van kennisvalorisatie richting mbo en hbo en bedrijfsleven en het ondersteunen van de toegankelijkheid van bepaalde opleidingen voor strategische deelnemers, bijvoorbeeld in de vorm van een beurzenprogramma.

Kennisvalorisatie richting onderwijs en bedrijfsleven

Gaming en digitale leermiddelen in de vorm van apps en (reken)tools zijn belangrijke manieren om in de logistieke sector betrokkenheid te creëren onder grote groepen ondernemers en kennis uit innovatieprojecten te dissemineren. Daarom zullen rondom o.a. gaming meer activiteiten worden ontwikkeld die ook goed ingezet kunnen worden in het onderwijs. De scholen zullen gevraagd worden hun behoefte aan onderwijsversterking in kaart te brengen.

Techniekpact

Alle Topsectoren werken mee aan het landelijke Techniekpact, 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.

Op human capital coördinator-niveau van alle topsectoren worden 6 projecten opgestart op het gebied van: Excellente onderwijsinfrastructuur, Doorontwikkeling centra, Imago & instroombevordering, Internationalisering, Samenwerking topsectoren & centres en Toekomstbehoudende skills. De topsector Logistiek levert een bijdrage aan 2 projecten, te weten Internationalisering en Toekomstbehoudende skills.

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
E-commerce en Logistiek Kennisontwikkeling en circulatie				x	X	
Human Capital Coördinator					X	
Kennis DC's structuurversterking					X	
Mbo-kennisakkoord					X	
Valorisatie HBO					X	
Imagoverbetering					X	
Kwantitatieve en kwalitatieve monitoring van arbeidsmarkt en onderwijs					X	
Sociale Innovatie					X	
Academie voor de Logistieke Keten					X	

Kennisvalorisatie onderwijs, bedrijfsleven					X	
---	--	--	--	--	---	--

Tabel 13. 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.

2.13 Strategische projecten en monitoring

Strategische Projecten zijn aangewezen door het Topteam als centraal project en betreffen meerdere acties. Het Boegbeeld treedt op als inspirator. Het Topteam secretariaat (EZ, IenM, Connekt) ondersteunt hem daarbij.

Strategische kwalificatie

Er liggen kansen om specifieke logistieke activiteiten naar Nederland te halen. Het ontwikkelen van de propositie wordt voor de Topsector Logistiek vanaf eind 2015 gedefinieerd als een strategisch project. Het raakt niet alleen Buitenlandpromotie (acquisitie van ketenregieactiviteiten naar Nederland), maar vraagt om een control tower (centrale logistieke regie voor meerdere landen), inzet van de Nederlandse excellente positie op service logistiek (korte reactietijden, lage voorraadkosten) en om nauwe afstemming met Douane (onder andere om voor meerdere landen de inklaring in Nederland te kunnen doen). Het raakt direct vier van de 9 actieve Topsector acties. Relaties met NLIP en Synchronodaal Transport zullen indien gewenst bij het uitwerken van de propositie worden gelegd.

Monitor

In 2015 stuurde Minister Schultz van Haegen een uitgebreid onderzoeksrapport naar de Kamer over de stand van zaken in Transport en Logistiek. Hoewel breder ingestoken dan de monitoring van de Topsector Logistiek, wil de Topsector het onderzoek graag (jaarlijks of tweejaarlijks) herhalen, om zo de ontwikkelingen te laten zien.