



EXCELLEREN IN LOGISTIEK

TOPSECTOR LOGISTIEK



Kerncijfers Topsector Logistiek

Directe logistieke activiteiten

- Toegevoegde waarde: 55,0 miljard euro
- Werkgelegenheid: 813.000 arbeidsjaren
- Productiewaarde: 125,8 miljard euro

1 Transport en overslag

- Toegevoegde waarde: 29,3 miljard euro
- Werkgelegenheid: 433.000 arbeidsjaren
- Productiewaarde: 67,8 miljard euro

2 Opslag en warehousing

- Toegevoegde waarde: 14,4 miljard euro
- Werkgelegenheid: 212.000 arbeidsjaren
- Productiewaarde: 33,3 miljard euro

4 Ketenregie/SCM

- Toegevoegde waarde: 11,3 miljard euro
- Werkgelegenheid: 168.000 arbeidsjaren
- Productiewaarde: 24,7 miljard euro

Indirecte logistieke effecten

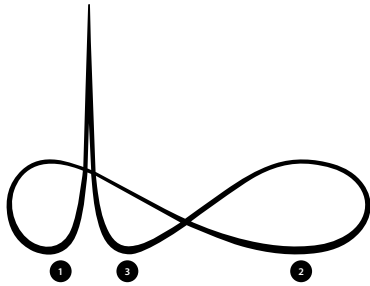
- Toegevoegde waarde: 11,8 miljard euro
- Werkgelegenheid: 121.000 arbeidsjaren
- Productiewaarde: 17,0 miljard euro

3 VAL en VAS

- Toegevoegde waarde: 2,2 miljard euro
- Werkgelegenheid: 34.000 arbeidsjaren
- Productiewaarde: 3,6 miljard euro

5 Supportactiviteiten

- Toegevoegde waarde: 9,6 miljard euro
- Werkgelegenheid: 86.000 arbeidsjaren
- Productiewaarde: 13,3 miljard euro



EXCELLEREN
IN LOGISTIEK
TOPSECTOR LOGISTIEK





Excelleren in logistiek

De Topsector Logistiek wil de logistiek in Nederland verbinden en versterken. Dat is nodig om in 2020 de Europese logistieke topositie veilig te stellen. Een ambitie die we alleen kunnen waarmaken als de overheid, het bedrijfsleven en kennisinstellingen hun krachten bundelen. En als Nederland zich voldoende kan profileren op het gebied van de kennisintensieve logistiek. Dat betekent: bedenken, ontwikkelen, demonstreren en op grote schaal toepassen van nieuwe logistieke werkwijzen. Maar ook: het hebben van voldoende, hoog gekwalificeerd personeel, het aantrekken van buitenlandse goederenstromen en aanpassen van beperkende wet- en regelgeving. Zo kunnen niet alleen de logistiek, maar alle sectoren die gebruik maken van logistieke diensten een grote sprong voorwaarts maken.

De mogelijkheden zijn er. Bijvoorbeeld wanneer we het Neutraal Logistiek Informatie Platform realiseren en tegelijkertijd synchronodaliteit tot dé vervoersstandaard maken. Als we deze twee speerpunten vervolgens met elkaar weten te verbinden, realiseren we vlottere doorlooptijden, minder opstoppingen, lagere kosten en minder milieubelasting. Allereerst zullen we een enorme kennisuitwisseling tussen alle betrokken partijen op gang moeten brengen. De overheid kan helpen door de regeldruk te verminderen en mee te denken over nieuwe vormen van samenwerking. Daar ben ik positief over. Aan de andere kant zullen bedrijven bereid moeten zijn om hun kennis te delen. Voor een deel gebeurt dat al. Verladers en vervoerders hebben de afgelopen jaren

al meer dan tien synchronodale pilots uitgevoerd, waardoor zo'n 50.000 containers (80.000 TEU) van de weg naar andere modaliteiten zijn verplaatst. Een ander voorbeeld van zo'n innovatie in de Topsector Logistiek is de ontwikkeling van zogenaamde Cross Chain Control Centers (4C), waarin we informatie- en goederenstromen slim aan elkaar kunnen koppelen.

Dit zijn allemaal belangrijke innovaties, die ook nodig zijn om de groei van het transport in de komende jaren op te kunnen vangen. Want die groei kan niet alleen door het wegtransport worden verwerkt. Om te voorkomen dat verstopping van de weginfrastructuur te groot wordt en om duurzaamheidsdoelstellingen te behalen zullen we ook de andere vervoersmodaliteiten zoals het spoor, de binnenvaart, short sea en buisleidingen moeten inzetten.

Nederland heeft een reputatie hoog te houden, waarin we ons moeten bewijzen in onze kennis van logistiek, innovatieve vervoersconcepten en ketenregie. Als we dat goed voor elkaar krijgen, zullen steeds meer buitenlandse bedrijven zich in ons land willen vestigen en maken we onze logistieke expertise tot waardevol exportproduct.

Aad Veenman

Boegbeeld Topteam Logistiek

Voorzitter Strategisch Platform Logistiek

Meer informatie:

www.topsectorlogistiek.nl



CMA CGM CORAL

CMA CGM

Inhoudsopgave

Topsectoren	8
Topteam Logistiek	9
Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP)	10
Synchromodaliteit	14
Trade Compliance en Border Management	18
Cross Chain Control Centers	22
Service Logistiek	26
Supply Chain Finance	30
Kernnetwerk	34
Internationale promotie logistiek	36
Vereenvoudiging wet- en regelgeving	40
Human Capital Agenda	44
Topconsortium voor kennis en innovatie logistiek	48

TOPSECTOREN

De logistieke sector is een van de negen sectoren waarin Nederland uitblinkt en mondiaal toonaangevend kan zijn. Daarom is logistiek een Topsector. Om deze topsectoren nog sterker te maken hebben overheid, bedrijfsleven, universiteiten en kennisinstellingen afgesproken om samen te werken aan kennis en innovatie.

Aan het roer staan zogenoemde topteams, die de acties op het gebied van kennisontwikkeling, innovatie, buitenlandpromotie, human capital en wet- en regelgeving hebben vastgesteld. Ook zien zij toe op verwezenlijking van de doelen en KPI's en stellen zij nieuwe acties vast als dat nodig is om de gestelde doelen te bereiken. Zij beheren dus de agenda van de betreffende sector. In een samenwerkingsverband dat 'triple helix' wordt genoemd, werken onderzoekers, ondernemers en de overheid samen om de doelstellingen te realiseren. Elke sector heeft zijn eigen topteam.

De overige Topsectoren zijn:

- Tuinbouw en uitgangsmaterialen
- Agri & food
- Water
- Life sciences & health
- Chemie
- High tech
- Energie
- Creatieve industrie

SAMENSTELLING TOPTEAM LOGISTIEK

Voorzitter Topteam Logistiek
Aad Veenman



ECT
Wando Boevé



Havenbedrijf Rotterdam
Allard Castelein



Logistieke Alliantie
Arthur van Dijk



Technische Universiteit Eindhoven
Jan Fransoo



TNO
Lorike Hagdorn



NS
Timo Huges



Schiphol Group
Peter van Laarhoven



Philips
Esther Liskamp



**Ministerie van Infrastructuur
en Milieu**
Lidewijde Ongering



Oud DHL/Exel, Kennisakkoord Logistiek
Peter van der Meij



Oud Bestuur P&O Nedlloyd
Rutger van Slobbe



VAT Logistics
Ruud Vat



SECRETARIAAT

Connekt
Machteld Leijnse



**Ministerie van Infrastructuur
en Milieu**
Janine van Oost



**Ministerie van
Economische Zaken**
Sjors Rozemeijer



An aerial photograph of a port at sunset. The sun is low on the horizon, casting a golden glow over the water and the sky. A large bridge with a prominent arch structure spans across the water on the right side. In the foreground, a container ship is docked, with several colorful containers (blue, red, yellow) visible. The water reflects the sunlight, creating a shimmering path. The overall scene is a busy port area during the golden hour.

NEUTRAAL LOGISTIEK INFORMATIE PLATFORM (NLIP)

De introductie van het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP) betekent een doorbraak voor de logistiek in Nederland. Het NLIP is een open ICT-platform waarop bedrijven en overheden gegevens delen.

Op basis van deze gedeelde gegevens kunnen we logistieke stromen optimaliseren. De overheid kan hierdoor haar processen beter op elkaar afstemmen. Het succes wordt nog groter als we het NLIP weten te combineren met synchromodaliteit, waarbij we de verschillende vervoersmodaliteiten benutten in een geïntegreerde vervoersoplossing.

Data delen

In het NLIP wisselen overheden en bedrijven niet alleen logistieke data uit, zoals soort en hoeveelheid goederen, bestemming, verwachte en werkelijke aankomsttijd, maar ook informatie over congestie op de weg, het water en het spoor en gegevens over vrijgave van goederen of inspectieresultaten. Het is de bedoeling dat al deze data, die de afstemming tussen partijen in de keten verbetert, in het NLIP beschikbaar komen.

“Doorbraak voor de logistieke sector”

Open ICT-platform

Het NLIP maakt gebruik van de kennis en ervaring van al bestaande en succesvolle informatieplatforms, zoals Cargonaut van Schiphol, Portbase van de Rotterdamse en Amsterdamse havenbedrijven en Digipoot van de overheid. Deze platforms vormen

de basis van het NLIP, dat wordt uitgebreid met nieuwe platforms. Het nieuwe, geïntegreerde systeem wordt een open ICT-platform waarop alle data over goederenstromen bij elkaar worden gebracht, zoals herkomst en bestemming en containernummers.

Door het bijeenbrengen van deze data zijn de aankomsttijden betrouwbaarder, is beter bekend welke capaciteit in welk vervoermiddel beschikbaar is (spoor, water, weg, shortsea) en kan meer lading worden gebundeld. Ook de overheid heeft er veel aan: zo kunnen bijvoorbeeld inspecties van verschillende diensten beter worden afgestemd en kan de status van de lading sneller bij de bedrijven bekend zijn. Het resultaat: een snellere doorlooptijd, een betrouwbare aankomsttijd, minder transportbewegingen, een betere bereikbaarheid, lagere kosten en minder milieubelasting.

Single Window Handel en Transport

Het Single Window Handel en Transport (SWH&T) is een publiekprivaat initiatief en speelt een belangrijke rol bij de ondersteuning van het NLIP. Het moet leiden tot vermindering van regeldruk, en een effectiever en efficiënter overheidsoptreden. Alles bij elkaar levert dit een aanzienlijke daling van administratieve lasten op. Het SWH&T ondersteunt data-uitwisseling tussen bedrijfsleven en overheid via één centraal informatiepunt aan de kant van de overheid. De Regiegroep Single Window Handel en Transport bestaat uit vertegenwoordigers op hoog bestuurlijk niveau van Douane, NVWA, IVW, EZ, Havenbedrijf Rotterdam, EVO, VNO-NCW, Schiphol en Rijkswaterstaat.

Ideale situatie in 2020

We willen dat in 2020 negentig procent van alle platforms in de Nederlandse supply chain via NLIP logistieke data uitwisselen en dat alle bedrijven en overheden op een gestandaardiseerde manier via dit platform met elkaar communiceren. Eigenaren van de gedeelde data bepalen zelf wie onder welke voorwaarden de beschikking krijgt over hun data. Ook over de beschikbaarheid van gegevens zijn dan afspraken gemaakt. De eigendomsstructuur van het open marktplatform is geregeld in een pps-constructie. Het aanleveren van verplichte gegevens aan overheden is zoveel mogelijk gratis. Voor de overige data-uitwisseling is een tariefstructuur ontwikkeld. Marktpartijen hebben vele commerciële apps ontwikkeld die op het NLIP zijn aangesloten en die onder andere synchromodale plannings ondersteunen. Ook overheden hebben apps ontwikkeld om bijvoorbeeld inspecties op elkaar af te stemmen.

Iedereen profiteert

De hele logistieke keten profiteert van het NLIP. Van overheid tot logistieke dienstverleners, van verladers tot mainports, kennisinstituten en systeemleveranciers. Het succes van het NLIP valt of staat met samenwerking, vertrouwen en openheid. Wanneer alle deelnemende partijen hun informatie op een transparante manier doorgeven, kan Nederland weer haar vooraanstaande positie innemen op het gebied van continentaal transport en als gateway to Europe.

Meer informatie:

www.nlip.org



STUURGROEP

- Inspirator: Rutger van Slobbe, Topteam/Strategisch Platform Logistiek
- Secretariaat: Machteld Leijnse (Connekt)
leijnse@connekt.nl
- Programmamanager: Hans Zuidema (NLIP)
hans.zuidema@nlip.org

BEDRIJFSLEVEN

- Machiel van der Kuijl (EVO)
- Enno Osinga (Schiphol Group)
- Ronald Paul (Havenbedrijf Rotterdam)
- Peter Sierat (TLN)
- Liesbeth Slappendel (Fenex)
- Albert Thissen (VRC)
- Jan Waas (ECT)
- Gijsbert Woelders (KLM)

OVERHEID

- Aly van Berckel (Ministerie van Financiën, Douane)
- Jan Hendrik Dronkers (Rijkswaterstaat)
- Brigitte Zonneveld, Ministerie van Economische Zaken

KERNGROEP

- Programmamanager: Hans Zuidema (NLIP)
hans.zuidema@nlip.org

Bedrijfsleven

- Nanne Onland (Cargonaut)
- Godfried Smit (EVO)
- Iwan van der Wolf (Portbase)

OVERHEID

- Jos Ensing (Ministerie van Financiën, Douane)
- Dimitri Verhoeven (Ministerie van Economische Zaken)
- Ranko Visser (Rijkswaterstaat)

KLANKBORDGROEP

- Programmamanager: Hans Zuidema (NLIP)
hans.zuidema@nlip.org

BEDRIJFSLEVEN

- Wouter van Dijk (Havenbedrijf Rotterdam)
- Pito Dingemans (Havenbedrijf Amsterdam)
- Menno Duin (VRC)
- Bert van Grieken (VRC)
- Maira van Helvoirt (LINC)
- Wout van den Heuvel (TLN)
- Nanne Onland (Cargonaut)
- Marti van Pelt (Fenex)
- Ben Radstaak (ACN)
- Jouke Schaap (APMT)
- Godfried Smit (EVO)
- Pieter Verbaas (Frugiventa)
- Jan Vreeburg (KLM)
- Edwin Wenink (Flora Holland)
- Iwan van der Wolf (Portbase)

OVERHEID

- Jos Ensing (Ministerie van Financiën, Douane)
- Dimitri Verhoeven (Ministerie van Economische Zaken)
- Ranko Visser (Rijkswaterstaat)
- Jacques de Wit (Logius)

KENNISINSTELLINGEN

- Yao-hua Tan (TU Delft)

SYNCHROMODALITEIT

Willen we duurzame en efficiënte logistieke diensten aan blijven bieden, dan is synchromodaal transport één van de belangrijkste logistieke innovaties die we moeten doorvoeren.

Synchromodaliteit is multimodaal vervoer waarbij de verlader de beschikbare vervoersmiddelen naast elkaar inzet, of de beslissing over de inzet van de vervoersmiddelen aan een dienstverlener overlaat. Die kiest, binnen afgesproken grenzen, welk vervoersmiddel voor welk traject gebruikt wordt.

De goederen komen op de afgesproken tijd aan op de bestemming, waarbij de vervoerswijze – spoor, weg, binnenvaart, short sea, buisleidingen – niet meer uitmaakt. Zo kunnen we goederenstromen optimaal bundelen en wordt de beschikbare capaciteit beter benut, wat leidt tot duurzamer en vaak goedkoper transport.

“Synchroniseren van weg, water en het spoor”

Al 900.000 containers synchromodaal vervoerd

De afgelopen jaren zijn verschillende synchromodale pilots uitgevoerd, die na afloop allemaal door marktpartijen als diensten zijn voortgezet. Vaak blijkt dat spoor en binnenvaart nog beter kunnen worden benut. Ruim 900.000 containers zijn synchromodaal vervoerd, waarbij meer dan 85.000 TEU extra is verplaatst van de weg naar andere modaliteiten. Hiermee heeft synchromodaal transport zich als concept bewezen. Nu moet de enorme potentie

ervan nog worden benut en belemmeringen uit de weg worden geruimd.

Voorbeelden van die obstakels zijn dat de verschillende modaliteiten fundamenteel verschillen in juridische status en boekingsproces. Een ander aspect is dat het neutraal logistiek informatieplatform, waar de juiste informatie te vinden is, nog in de kinderschoenen staat. Het Topteam Logistiek heeft de Stuurgroep Synchromodaal Transport en verschillende werkgroepen opgezet om hier verandering in te brengen. De werkgroepen, waarin markt, overheid en kennisinstellingen zijn vertegenwoordigd, ondersteunen bedrijven bij het opstarten van pilots en onderzoeksprojecten.

Ook internationale samenwerking

Zeereederijen, zeehaventerminals, barge operators, binnenvaartterminals en verladers, maar ook mkb-bedrijven, worden gestimuleerd om hun transport synchromodaal uit te voeren. Zij ontvangen hiervoor geen middelen, maar ondersteuning bij het opzetten van de samenwerking. Ook krijgen zij steun bij het ontwikkelen en testen van nieuwe businessmodellen en mechanismen voor bundeling van volumes. Daarnaast ondersteunen we projecten waarbij we data en planningstechnologie in control towers (ICT-platforms waarop informatie over verschillende goederenstromen samenkomt en wordt geanalyseerd) integreren. Verder werken we aan toepassing van geavanceerde planningstools in een groot gebied. Immers, hoe groter het traject waarover moet worden vervoerd, hoe groter de winst. Daarom zoeken we nadrukkelijk ook internationale samenwerking.

De Topsector Logistiek wil de realisatie van synchromodaliteit verder stimuleren door congressen, seminars, regionale sessies en roadshows te organiseren en door brochures, websites, films en games te ontwikkelen.

Beter voorspelbaar

We verwachten dat de samenwerkingsverbanden van marktpartijen nieuwe duurzame synchromodale vervoersconcepten opleveren. Als onderdeel van de dienstverlening zijn er instrumenten ontwikkeld om de informatie-uitwisseling tussen vervoerders, verladers, en infrastructuurbeheerders mogelijk te maken. Bijvoorbeeld 'multimodale solvers' en volledig geautomatiseerde boekingsplatforms op internet. Omdat de transacties tussen partijen straks verregaand gedigitaliseerd zijn, zijn de prestaties van individuele vervoerders en van het systeem als geheel veel beter meetbaar en voorspelbaar. Dit wordt gefaciliteerd door het NLIP.

Naar 3.000.000 TEU synchromodaal

We zijn op de goede weg. Verschillende verladers en logistieke dienstverleners in Nederland bieden steeds vaker synchromodale diensten aan. We streven naar een breed scala van synchromodale oplossingen in Nederland die aansluiten op het Europese vervoerssysteem. Het doel is om in 2020 een extra synchromodaal volume van 3.000.000 TEU per jaar te realiseren. Dat betekent dat er jaarlijks 200.000 vrachtwagens minder op de weg zijn en dat de CO₂-uitstoot hierdoor met 20.000 ton kg daalt.

Meer informatie:

www.synchromodaliteit.nl





STUURGROEP

- Inspirator: Wando Boevé, Topteam/Strategisch Platform Logistiek (ECT)
- Secretariaat: Machteld Leijnse (Connekt) leijnse@connekt.nl
- Programmamanager: Albert Veenstra (TNO) albert.veenstra@tno.nl

BEDRIJFSLEVEN

- Rob Bagchus (ECT)
- Jari de Bruin (Maersk)
- Wil Versteijnen (GVT Group of Logistics)
- Kees Verweij (Buck)
- Edwin Wenink (Flora Holland)

OVERHEID

- Jan Bert Dijkstra (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
- Stefan Satijn (GOLD regio)

KENNISINSTELLINGEN

- Albert Veenstra (TNO)

WERKGROEP

BEDRIJFSLEVEN

- Rob Bagchus (ECT) - Trekker werkgroep Mindshift
- Kees Verweij (Buck) - Trekker werkgroep Pilotprojecten

KENNISINSTELLINGEN

- Paul Huijbregts (Dinalog) - Trekker werkgroep Human Capital
- Albert Veenstra, (TNO) - Project Developer TKI

An aerial photograph of a busy port. In the foreground, a large, rust-colored barge is docked. To its right, a white ferry with red accents is visible, with the text 'VEERHAVEN VIII' on its side. The water is dark blue with some ripples. In the background, there are several other ships, cranes, and industrial buildings along the waterfront under a clear blue sky.

TRADE COMPLIANCE EN BORDER MANAGEMENT

Nederland kan alleen dé Gateway to Europe worden als de logistieke regeldruk vermindert. Dat betekent dat er een succesvolle samenwerking moet zijn tussen inspectiediensten (douane) en bedrijfsleven. Het toezicht wordt hierdoor eenvoudiger, goedkoper en effectiever.

Nederland heeft een reputatie hoog te houden als het gaat om handelsfacilitatie. Het vergemakkelijken van internationale handel door de regeldruk te verminderen is één van de belangrijkste redenen voor bedrijven om juist Nederland als toegangspoort naar Europa te gebruiken. Het succes van de handelsfacilitatie in Nederland is gebaseerd op een unieke samenwerking tussen de inspectiediensten (douane) en het bedrijfsleven. De Topsector Logistiek wil deze handelsfacilitatie nog verder ontwikkelen om zo onze positie als Gateway to Europe uit te bouwen. Dat doen we door vernieuwende toezichtskoncepten te ontwikkelen en door procedures te vereenvoudigen en te stroomlijnen.

“Douane en bedrijfsleven werken samen aan soepeler logistiek”

Systeemtoezicht

Het streven van de Topsector Logistiek is dat Nederland in 2020 voor veel bedrijven hét land is geworden waar zij hun complete Europese douane- en inspectieafhandeling laten verzorgen. Er is dan een nieuw toezichtsregime van kracht, waarbij we uitgaan van systeemtoezicht. In de ultieme vorm van dit toezicht zijn aangiften en fysieke inspecties overbodig en vervangen door een supply chain visibility-systeem. Dat wil zeggen dat bedrijven laten zien dat ze aan de regels voldoen en inspecties

plaatsvinden op basis van een risicoanalyse. Zo'n systeem vermindert de transactiekosten voor bedrijven met veel internationale handelstransacties aanzienlijk. Het mes snijdt hierin aan twee kanten: zowel overheid als bedrijfsleven zijn goedkoper uit terwijl de kwaliteit van het toezicht stijgt.

Coordinated border management

Onze doelen zijn daarnaast gericht op het verleggen van douane- en de inspectieactiviteiten naar plekken die minder verstorend zijn voor het logistieke proces van bedrijven. We willen minder traditionele controles aan de grens zelf of bij knooppunten van internationale handelsstromen, zoals bij de Rotterdamse haven of Schiphol. Verder streven we naar minder regeldruk door stapeling van controles door de verschillende inspectiediensten van de overheid uit te bannen. Dit moet mogelijk worden door invoering van het NLIP en het Single Window Handel en Transport, het digitale gegevenssysteem voor import en export. De verschillende overheidsdiensten zullen gestructureerd gaan samenwerken door gegevens uniform, digitaal en realtime uit te wisselen. Het Overleg Douane Bedrijfsleven treedt op als Stuurgroep voor Trade Compliance en Border Management.





STUURGROEP

- Inspirator: Esther Liskamp, Strategisch Platform Logistiek (Philips)
- Secretariaat: Lia Hsu (Connekt)
hsu@connekt.nl

BEDRIJFSLEVEN

- Willemijn Gwanmesia (Fenedex)
- Godfried Smit (EVO)

OVERHEID

- Frank Heijmann (Douane)

KENNISINSTELLINGEN

- Yao-hua Tan (TU Delft)

STUURGROEP: OVERLEG DOUANE BEDRIJFSLEVEN

- Voorzitter: Aly van Berckel (Ministerie van Financiën, Douane)
- Secretariaat: René Dodde (Douane)
hr.dodde@belastingdienst.nl
- Project Developer TKI: Gerwin Zomer (TNO)
gerwin.zomer@tno.nl

BEDRIJFSLEVEN

- Jos Bakker (EVO)
- Edo Bosga (Fenedex)
- Wouter Brookman (VNO-NCW)
- Willemijn Gwanmesia (Fenedex)
- Dennis Heijnen (EVO)
- Leon Kanters (VNO-NCW)
- Hans Kienstra (VNT0)
- Esther Liskamp Topteam/Strategisch Platform Logistiek (Philips)
- Anouk de Morree (ORAM-VRC)
- Eric van Nijf (TLN)
- Marty van Pelt (Fenex)
- Ben Radstaak (ACN)
- Godfried Smit (EVO)
- Marco Tak (VRC)
- Dominique Willems (Fenex)

OVERHEID

- Karin Burger (Douane)
- Robin Burgering (Douane)
- Lex de Goede (Douane)
- Frank Heijmann (Douane)
- Oscar Schouw (Ministerie van Financiën)
- Jeffrey van Slobbe (Douane)

CROSS CHAIN CONTROL CENTERS

Een goed voorbeeld van een spraakmakende innovatie in de Topsector Logistiek is de ontwikkeling van Cross Chain Control Centers (4C). In een 4C worden informatiestromen slim gekoppeld aan goederenstromen. Het zijn regiecentra waarin de modernste technologie, geavanceerde softwareconcepten en supply chain professionals samenkomen.

Door gegevens tussen verschillende logistieke ketens uit te wisselen, kunnen we in een 4C transporten ketenoverstijgend organiseren. Door grotere volumes zijn er bijvoorbeeld meer mogelijkheden om spoor en binnenvaart in te zetten als alternatief voor wegvervoer. Ook kunnen we de beladingsgraad van voer- en vaartuigen beter benutten. Dat leidt niet alleen tot kostenbesparing, maar ook tot een betere bereikbaarheid in steden en een duurzamere afwikkeling van goederenstromen.

Ambitie

Het is onze ambitie om de Nederlandse positie in ketenregie en ketenconfiguratie duurzaam te versterken. Dat doen we door het ontwikkelen van unieke tools op het gebied van ICT, financiën, planning en regie voor de gezamenlijke aansturing van meerdere supply chains. De mogelijkheden zijn er omdat verladers de vervoersstromen steeds vaker centraliseren en coördineren in een 4C. Bovendien heeft Nederland een stevige uitgangspositie door onze kennisinfrastructuur, het opleidingsniveau in de sector en de hier gevestigde ICT-bedrijven.

Doelstellingen

In 2020 moet Nederland beschikken over vijftien 4C's waarmee 50.000 ton kg CO₂ vermeden is. Daarnaast streven we ernaar dat ketenregieactiviteiten vanuit 4C's dan 1,8 miljard euro hebben bijgedragen aan het bruto binnenlands product.

Om deze doelen te bereiken hebben we vijf sub-thema's benoemd waar de Topsector zich op gaat toelagen:

- governance en businessmodellen
- verbreding van de 4C-scope
- internationalisering van de 4C-activiteiten
- toepassing van 4C in verschillende sectoren
- ontwikkeling van plug-and-play-tools.

“Ketenregie voor kostenbesparingen en milieuwinst”

Succesvolle initiatieven

Inmiddels is er een aantal 4C onderzoeks- en demonstratieprojecten gestart in verschillende branches, zoals in de gezondheids-, de retail-, de bouw- en de farmaceutische sector. Verschillende schakels in de keten werken succesvol samen. De eerste Cross Chain Control Centers zijn succesvol opgericht.

Meer informatie:

www.dinalog.nl



- Inspirator: Jan Fransoo, Topteam/Strategisch Platform Logistiek (Technische Universiteit Eindhoven)
- Programmamanagement: Dinalog info@dinalog.nl





SERVICE LOGISTIEK

In de logistiek is een belangrijke rol weggelegd voor de onderhoudsfase van een product, bijvoorbeeld reserveonderdelen. De term Service Logistiek gebruiken we voor de logistieke regie vanaf de 'after-sales service' van een product tot aan het einde van de levenscyclus. Het gaat over alle logistieke activiteiten die nodig zijn om apparaten, machines en systemen gedurende hun hele levenscyclus – tot en met hergebruik – optimaal te laten functioneren.

Bedrijven leveren steeds vaker een serviceconcept in plaats van een product. Veel gebruikers zijn bijvoorbeeld geen eigenaar meer van een kopieerapparaat, maar betalen per kopie. Ook de regie van het onderhoud van kapitaalintensieve systemen als vliegtuigen, medische apparatuur en hoogwaardige productiemachines behoort tot de Service Logistiek. Hier ligt een sterke link met de Topsector High Tech.

Just in case

Service Logistiek richt zich vooral op het koppelen van informatiestromen aan goederenstromen, maar dan in de latere fase van de levenscyclus van goederen. Pre-sales logistieke processen, zoals productie en distributie, kenmerken zich door het just-in-time principe met grote transportvolumes en een hoge omloopsnelheid van de voorraad. Service Logistiek wordt gekenmerkt door het just-in-case principe, met kleine transportvolumes en een lage omloopsnelheid van de voorraad. Dit principe vereist een heel eigen kennisgebied en toepassing van specifieke logistieke besturings- en ICT-oplossingen.

Meer service business

De innovatieve concepten die de Topsector Logistiek voor ogen staan, moeten leiden tot een hogere service business, waarin Nederland vooroploopt. Verder willen we zo een duurzame bijdrage leveren aan het verminderen van de uitstoot en het energieverbruik door een optimale inzet van spare parts en hergebruik van materialen. Dit alles bij elkaar moet Nederland aantrekkelijker maken als investeringsland voor buitenlandse partijen.

Nederland is koploper

Nederland heeft een stevige uitgangspositie om de

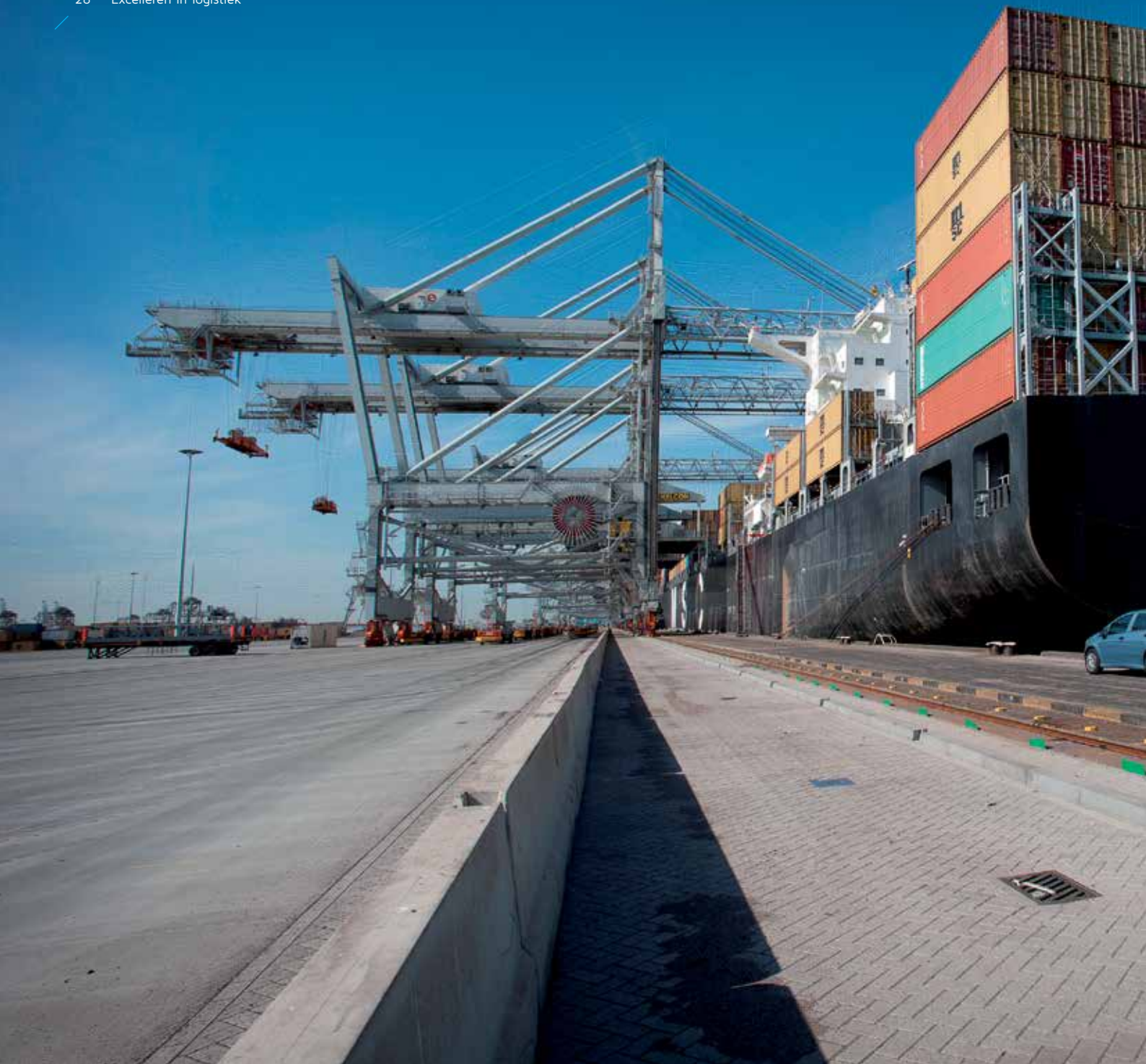
nodige innovaties voor een hoogwaardige Service Logistiek te realiseren. Grote bedrijven, zoals ASML, DAF, IBM en Vanderlande, die hun after-sales service al sterk hebben ontwikkeld, sturen vanuit Nederland hun Europese of wereldwijde Service Logistiek aan. Enkele van deze bedrijven hebben al vroeg een leidende positie ingenomen in de inrichting van complexe service supply chains. Ook Nederlandse universiteiten hebben op het gebied van Service Logistiek internationaal leidend onderzoek gedaan. Deze partijen hebben elkaar gevonden in het krachtige Service Logistics Forum (SLF). Dat is een uniek platform voor Service Logistiek, dat ongeveer vijftig bedrijven en drie universiteiten in Nederland de gelegenheid biedt om kennis en kunde uit te wisselen, en te participeren in onderzoeksprojecten.

Circulaire economie

Een efficiënte Service Logistiek draagt bij aan duurzaamheid. Als producten een langere levenscyclus hebben en producten en reserveonderdelen optimaal worden hergebruikt, verspillen we immers minder materiaal. Een optimale inrichting van Service Logistiek-ketens draagt ook bij aan de vermindering van de CO₂-uitstoot en het totale energieverbruik van het product. Service Logistiek levert verder een bijdrage aan de circulaire economie. We streven naar acht gerealiseerde Service Logistics Control Towers in 2020, waarop informatie over verschillende goederenstromen samenkomt en wordt geanalyseerd. Daarnaast moet in datzelfde jaar een reductie van vijftien procent zijn bereikt in de total cost of ownership van producten.

Meer informatie:

www.dinalog.nl en www.servicelogisticsforum.nl





- Inspirator: Jan Fransoo, Topteam/Strategisch Platform Logistiek (Technische Universiteit Eindhoven)
- Programmamanagement: Dinalog info@dinalog.nl
- Voorzitter Service Logistics Forum: Ben Gräve (Service Logistics Forum)

SUPPLY CHAIN FINANCE

Financiering en leverbetrouwbaarheid zijn twee grote punten van aandacht onder ondernemers in de logistieke sector. Meer ketensamenwerking is daarop het antwoord. Zeker wanneer het gaat om financiering van de toegevoegde waarde die in de keten wordt gerealiseerd. Supply Chain Finance is hiervoor een uitstekend instrument.

In de logistieke keten wordt stukje bij beetje waarde toegevoegd aan een product. Die vermeerderde waarde wordt steeds tussentijds verzilverd, namelijk wanneer de volgende schakel in de keten ervoor betaalt. Hierbij zitten de toeleveranciers soms maanden op betaling te wachten. In totaal zit er in Nederland rond de twintig miljard euro aan werkkapitaal vast door nog niet betaalde facturen. Hier helpt Supply Chain Finance. Een bekend voorbeeld is Vendor Managed Inventory, waarbij de leverancier de voorraad van de klant beheert. Dat neemt veel werk uit handen bij de bestellende partij, maar ook bij de orderentry van de leverancier.

Snelle betaling

Momenteel is een tweede werkwijze in opkomst: supplier finance. Hierbij zorgt een derde partij voor een snelle betaling van de facturen. Dat kan een bank zijn, maar ook een nieuwe aanbieder. In dit concept heeft zowel de leverancier als de afnemer een overeenkomst met de derde partij. De leverancier krijgt zo onmiddellijk betaald na goedkeuring van zijn factuur. De afnemer betaalt vervolgens pas na afloop van de betalingstermijn aan deze derde partij. Op deze manier komt er nieuw geld in de logistieke keten beschikbaar dat voor investeringen gebruikt kan worden.

Eerste bijeenkomst

In november 2013 werd – op initiatief van de Topsector Logistiek - de eerste Supply Chain Finance Community-bijeenkomst gehouden. Op Nyenrode kwamen Europese vertegenwoordigers van bedrijfsleven, wetenschap en financiële instellingen bijeen om best practices te delen en kennis uit te wisselen. Bedrijven als Philips, Heineken en Vlisco gaven er hun visie op en praktische aanpak van Supply Chain

Finance. Daarnaast zijn we bezig met onderzoeksprojecten en voeren we overleg met de overheid om Supply Chain Finance een impuls te geven.

Nieuwe bedrijfsactiviteiten

De doelstelling van Supply Chain Finance is dat we de positie van Nederlandse bedrijven in hun supply chain versterken. Daarnaast wil de Topsector Logistiek Nederland ontwikkelen tot een wereldwijd expertisecentrum voor Supply Chain Finance, waardoor een goede voedingsbodem ontstaat voor nieuwe bedrijfsactiviteiten. Ook kunnen Nederlandse universiteiten op dit snijvlak van Finance en Supply Chain een internationale toppositie verwerven. Nederlandse instanties moeten het voortouw nemen om binnen en buiten Europa nieuwe standaarden te introduceren voor de beschikbaarheid en uitwisseling van informatie in de keten. Bijvoorbeeld over orders, facturen, pakbonnen en douane.

Meetbare indicatoren

Binnen Supply Chain Finance sturen we op een aantal meetbare indicatoren, die we in 2020 gerealiseerd willen hebben. Zo willen we dat in 2020 ten minste vijftig procent van de top 1.000 Nederlandse bedrijven participeert in Supply Chain Finance-programma's, of deze juist faciliteert. Ten minste vijftig procent van de mkb-bedrijven moet in dat jaar toegang tot Supply Chain Finance programma's hebben. Ook streven we ernaar dat er ten minste een miljard euro nieuwe omzet wordt gemaakt in de sector, door nieuwe activiteiten en ventures op het gebied van Supply Chain Finance. En tot slot willen we dat Nederland in 2020 is gepositioneerd als leidend wereldwijd kenniscentrum op het gebied van Supply Chain Finance.

Meer informatie:

www.dinalog.nl en www.scfcommunity.org





STUURGROEP

- Inspirator: Lorike Hagdorn, Topteam/Strategisch Platform Logistiek (TNO)
- Chairman: Michiel Steeman (Windesheim University of Applied Sciences)
- Project Developer TKI: Dinalog info@dinalog.nl

BEDRIJFSLEVEN

- Enrico Camerinelli (Aite Group)
- Charles Findlay (Friendly Technologies Limited)
Hervé Hillion, Say Partners)

KENNISINSTELLINGEN

- Robert Alard (Fachhochschule Nordwestschweiz)
- Pieter Klapwijk (Nyenrode Business University)
- Michael Henke (Fraunhofer)
- Alessandro Perego (Politecnico di Milano)
- Simon Templar (Cranfield University)

WORKING GROUP FRAMEWORK AND METHODOLOGY

- Leader: Erik Hofmann (University of St. Gallen)

BEDRIJFSLEVEN

- Tobias Schaad (Zanders)

KENNISINSTELLINGEN

- Judith Martin (University of St. Gallen)

WORKING GROUP MODELS AND INSTRUMENTS

- Leader: Michael Henke (Fraunhofer)

BEDRIJFSLEVEN

- Alwin Locker (Soltar AG)
- Tobias Schaad (Zanders)

KENNISINSTELLINGEN

- Robert Alard (Fachhochschule Nordwestschweiz)
- Luca Gelsomino (Politecnico di Milano)
- Paul Schoenleben (ETH Zurich)
- Matthias Wandfluh (ETH Zurich)

WORKING GROUP APPLICATION

- Leader: Hervé Hillion (Say Partners)

BEDRIJFSLEVEN

- Enrico Camerinelli (Aite Group)
- Charles Findlay (Friendly Technologies Limited)

KENNISINSTELLINGEN

- Luca Gelsomino (Politecnico di Milano)
- Pieter Klapwijk (Nyenrode Business University)
- Alessandro Perego (Politecnico di Milano)
- Axel Schulte (Fraunhofer)
- Simon Templar (Cranfield University)

WORKING GROUP SCF ACADEMY

- Leader: Shaoxuan Liu (Shanghai Jiao Tong University)

BEDRIJFSLEVEN

- Thomas Gaal (Nokia Siemens Networks)
- Tobias Schaad (Zanders)

KERNNETWERK

Voor een goede afwikkeling van vervoersstromen is het belangrijk dat er een volwaardig en goed functionerend kernnetwerk bestaat. Daarbij hebben we het over zowel spoorwegen, autowegen als vaarwegen. De Topsector Logistiek denkt met het ministerie van Infrastructuur en Milieu mee over de juiste ontwikkeling van een kernnetwerk.

In het kernnetwerk onderscheiden we twee lagen: een netwerk dat van belang is voor de internationale bereikbaarheid en een netwerk dat van belang is voor de nationale bereikbaarheid. De voorloper van de Topsector Logistiek heeft al in 2011 geadviseerd over een internationaal kernnetwerk. Dat is door de minister van Infrastructuur & Milieu opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). In 2012 is onderzocht welke verbindingen van nationaal belang toegevoegd moeten worden. Ons advies was om bij de toevoeging een selectieve en objectieve benadering toe te passen op basis van verwachte volumes goederenvervoer. De minister gaat, na afstemming met de regio's, het kernnetwerk gebruiken als extra argument om in bepaalde wegen extra of vervroegd te investeren. Ook speelt het een rol bij beheer en onderhoud. Bijvoorbeeld bij de openingstijden van bruggen en sluisen.

“Betere verbindingen Rotterdam - Duitsland”

Twee corridors ontwikkelen

Twee multimodale goederencorridors worden betrokken in een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport: de A15-Betuweroute-Waal corridor vanuit Rotterdam naar het oosten, en de corridor Rotterdam-Brabant-Limburg-Duitsland. Het streven van de Topsector Logistiek is dat in 2020

deze goederencorridors als onderdeel van het kernnetwerk zijn ontwikkeld. Hierbij is niet alleen naar knelpunten gekeken in het netwerk, maar naar het hele gebied met een integrale aanpak van infrastructuur en ruimtelijke ordening. Ook is niet naar één vervoersmodaliteit gekeken maar naar het mobiliteitssysteem in z'n geheel. Verder maken logistieke innovaties en informatiedeling (NLIP) volwaardig onderdeel uit van de bereikbaarheidsoplossingen.

Betere benutting

De doelen van de ontwikkeling van een kernnetwerk zijn divers. Zo is een kernnetwerk feitelijk een voorwaarde voor synchromodaal transport. Het draagt bij aan betere benutting van de bestaande capaciteit, inclusief het gebruik van multimodale knooppunten en overslagterminals. Het moet voldoende alternatieven bieden van bestemming tot bestemming voor goederenvervoerders en een hogere betrouwbaarheid van levertijden tot gevolg hebben. Het netwerk wordt efficiënter door een groter aandeel van binnenvaart en spoor in goederenvervoer. Met als effect CO₂-reductie en een verhoging van de beladingsgraad. Ook kunnen stedelijke gebieden beter functioneren doordat aansluitingen verbeteren.



- Inspirator: Lidewijde Ongering, Topteam/ Strategisch Platform Logistiek (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

- Projectleider MIRT corridors: Zuhal Gul (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
- Opdrachtgever MIRT corridors: Brigit Gijsbers (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

INTERNATIONALE PROMOTIE LOGISTIEK

Om van Nederland hét logistieke knooppunt van Europa te maken moet ons land nog aantrekkelijker worden voor buitenlandse bedrijven. Daarom is de Topsector Logistiek een internationaliseringsoffensief begonnen. Om de doelen hiervan te verwezenlijken zijn verschillende activiteiten nodig. De bijbehorende taken zijn eind 2013 verdeeld en worden via een groot aantal projecten uitgevoerd.

Nederland moet niet alleen het logistieke knooppunt zijn, maar ook de toegangspoort naar de Europese afzetmarkt voor internationaal opererende bedrijven. De Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA), de Holland International Distribution Council (HIDC) en het Dutch Institute for Advanced Logistics (Dinalog) hebben een plan gemaakt waarin zij voorstellen een projectteam Logistiek samen te stellen dat de promotie en acquisitie in het buitenland voor zijn rekening neemt. Dit projectteam moet zich richten op coördinatie van de activiteiten in het buitenland, uitwerking van acquisitieplannen en kennisexport en stelt hiervoor een jaarprogramma op. Een Buitenland Promotie Board, die bestaat uit belanghebbenden als NFIA, Dinalog, overheden, bedrijfsleven en Mainports (Havenbedrijf Rotterdam, Amsterdam en Schiphol Group), ziet toe op het verwezenlijken van de ambities en beslist over activiteiten en budgetten. Het NFIA voert het secretariaat van het team Logistiek.

“Nederland gooit zijn charme in de strijd”

Ambities

Nederland heeft de ambitie een blijvende internationale toppositie in de logistiek in te nemen. Niet alleen in de afwikkeling van goederenstromen,

maar ook als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten en als aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor het verladende en logistieke bedrijfsleven.

Doelen

De Topsector Logistiek heeft voor het internationaliseringsoffensief drie doelen opgesteld. Ten eerste willen we meer goederenstromen via Nederland laten lopen. Daarnaast willen we meer logistieke activiteiten van buitenlandse bedrijven in Nederland realiseren door onze regiefunctie te versterken. Hierdoor ontstaat er meer nieuwe internationale business in internationale goederenstromen die niet noodzakelijk door Nederland stromen. Ten derde willen we onze logistieke kennis en kunde exporteren.

Aandachtsgebieden

Verbinding, Onderzoek & Strategie, Markt & Accountbenadering en Communicatie & PR zijn de aandachtsgebieden voor een effectieve buitenlandpromotie. Deze aanpak moet ertoe leiden dat Nederland in 2020 de nummer één is van alle Europese landen in de World Logistics Performance Index. We beogen een toename van dertig procent van het aantal bedrijven dat zich in Nederland om logistieke redenen vestigt.

Meer informatie:

www.nfia.com/log_home_update.html





STUURGROEP

- Inspirator: Arthur van Dijk, Topteam/Strategisch Platform Logistiek (Logistieke Alliantie)
- Secretariaat: Edgar Kasteel (Netherlands Foreign Investment Agency) ekasteel@arcusplus.com
- Secretariaat: Sjors Rozemeijer (Ministerie van Economische Zaken) S.P.J.Rozemeijer@minez.nl

BEDRIJFSLEVEN

- Remco Buurman (Nederland Distributieland)
- Enno Osinga (Schiphol Group)
- Ronald Paul (Havenbedrijf Rotterdam)

OVERHEID

- Bart van Bolhuis (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
- Henny Jacobs (Netherlands Foreign Investment Agency)
- Jan Pelle (Regionale Ontwikkelingsmaatschappijen)
- Bas Pulles (RVO)

KENNISINSTELLINGEN

- Willem Heeren (Dinalog)

STUURGROEP: OVERLEG DOUANE BEDRIJFSLEVEN

BEDRIJFSLEVEN

- Mathijs Benink (Nederland Distributieland)

OVERHEID

- Edgar Kasteel (Netherlands Foreign Investment Agency)
- Erik Bouwmeester (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
- Robert van der Hum (Ministerie van Buitenlandse Zaken)
- Sjors Rozemeijer (Ministerie van Economische Zaken)

KENNISINSTELLINGEN

- Liesbeth Staps (Dinalog)

VEREENVOUDIGING WET- EN REGELGEVING

A photograph of a railway yard under a clear blue sky. In the foreground, a train of orange shipping containers sits on tracks. A red forklift is lifting one of the containers. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day. The text 'VEREENVOUDIGING WET- EN REGELGEVING' is overlaid in large white letters across the center of the image.

De Topsector Logistiek wil de complexe juridische wet- en regelgeving in de logistieke sector vereenvoudigen en afstemmen. De huidige wetten en regels belemmeren de beoogde innovaties in de logistiek en schaden het Nederlandse investeringsklimaat.

Bijvoorbeeld de wetgeving rondom de vestiging van bedrijven, de afhandeling van logistieke processen en de besluitvorming over de fysieke infrastructuur. Daarnaast is meer afstemming nodig tussen nationale, regionale en lokale overheden, bijvoorbeeld over de afgifte van vergunningen.

Het streven naar vereenvoudiging van wet- en regelgeving bouwt voort op de bestaande samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie van Economische Zaken. Het sluit aan op het programma 'Maatwerk aanpak regeldruk logistiek', waarvoor het ministerie van Infrastructuur en Milieu trekker is. Belanghebbenden in de logistieke sector hebben een aantal knelpunten aangegeven waar zij in de praktijk tegenaan lopen.

“Doorbraak voor de logistieke sector”

Volgens een advies van Actal uit november 2013 moeten drie hoofdknelpunten die de grootste regeldruk veroorzaken met prioriteit worden aangepakt.

Het gaat ten eerste om wet- en regelgeving rondom vervoersmodaliteiten. De huidige regels zijn gericht op één specifieke modaliteit, terwijl de sector

gebaat is bij synchronodaliteit. De regels zouden juist de te vervoeren lading moeten volgen en niet het vervoermiddel.

Ten tweede is er sprake van onvoldoende kwaliteit in het toezicht. Logistiek ondernemers geven aan dat het toezicht te versnipperd is. Zo zijn er verschillende toezichthouders voor het gebouw, de werkomstandigheden, de administratieve processen, de lading en het vervoermiddel. Ook hier geldt dat het beter zou zijn als het toezicht zich aanpast aan de logistieke keten, in plaats van vast te houden aan de versnipperde eigen taken en bevoegdheden.

Tot slot is de complexiteit van sectorspecifieke regelgeving toegenomen. En dat in zo'n mate, dat ondernemers de regels niet eens kunnen begrijpen, waardoor ze ook niet nageleefd kunnen worden. Een veelgenoemd voorbeeld hierbij is de Douanewet, die niet meer van deze tijd is. Daarom staat de Douane weliswaar uitzonderingen toe, maar die vereisen weer tal van ontheffingen of vergunningen.

Wetten harmoniseren

Actal adviseert om te komen tot één juridisch bestel dat het logistieke netwerk centraal plaatst. Daarbij moeten in elk geval de wetgevende kaders voor wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer worden geharmoniseerd. Ook dient er één digitaal vervoersdocument te komen voor alle vervoersmodaliteiten. Daarnaast moeten de juridische belemmeringen worden geschrapt die nu nog internationale samenwerking tussen toezichthouders in de weg staan. Het systeemtoezicht op de logistieke sector moet

eenduidig worden georganiseerd en de inspecties moeten op rustige momenten plaatsvinden. Tot slot dient de douanewetgeving te worden aangepast.

Loketfunctie

De Topsector Logistiek wil vanaf 2015 een loketfunctie vervullen in het vereenvoudigen en afstemmen van wet- en regelgeving. Er zal dan een speciaal meldpunt zijn ingericht. Daar kunnen belanghebbenden de knelpunten in wet- en regelgeving melden, die duurzame groei en innovatie belemmeren én die relevant zijn voor de logistieke sector in zijn geheel. Een speciaal team zorgt er vervolgens voor dat een knelpunt onder de aandacht wordt gebracht van de verantwoordelijke (overheids)instanties, zoals de Regiegroep Regeldruk, toezichhoudende instanties maar ook regionale of lokale overheden. Dit team ziet toe op de aanpak om tot een oplossing te komen en koppelt de voortgang terug naar de indiener van het knelpunt.

Blijvend onderzoek

Tussen 2015 en 2020 wil de Topsector vijftig knelpunten op het gebied van wet- en regelgeving hebben opgelost. Einddoel is een situatie waarin er passende wet- en regelgeving is, zowel voor de huidige logistieke activiteiten als voor de ontwikkeling van nieuwe logistieke dienstenconcepten, zoals synchromodaal transport en NLIP. In de toekomst zal blijvend onderzoek worden verricht naar mogelijke vereenvoudiging en stroomlijning van wet- en regelgeving.





STUURGROEP



- Inspirator: Arthur van Dijk, Topteam/Strategisch Platform Logistiek (Logistieke Alliantie)
- Voorzitter: Birgit Gijsbers (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

BEDRIJFSLEVEN

- Machiel van der Kuijl (EVO)
- Jan Mahulete (Kühne & Nagel)
- Marcel Punselie (Fenex, Sanders Fritom)

OVERHEID

- Corry Brooijmans (Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit)
- Arjen Doosje (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Inspectie Leefomgeving en Transport)
- Frank Heijmann (Douane)
- Jeroen Heijs (Ministerie van Economische Zaken)

WERKGROEP

- Voorzitter: Marco Wieshahn-Vrijman (EVO)

BEDRIJFSLEVEN

- Frank van den Eijnden (TLN)
- Dominique Willems (Fenex)

OVERHEID

- Cor van Blijswijk (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
- Joost Dieleman (Ministerie van Economische Zaken)
- Erik van Ede (Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit)
- Edwin Kleingeld (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
- Louise Went (Ministerie van Economische Zaken)

HUMAN CAPITAL AGENDA

De Human Capital Agenda (HCA) wordt aangestuurd door de Human Capital Tafel, waarin onderwijsveld, bedrijfsleven en sociale partners breed vertegenwoordigd zijn. De tafel heeft vijf werkgroepen die per subthema zijn ingericht:

- 1 **Excellent en State of the art onderwijs**
- 2 **Meer kwalitatief hoogstaande werknemers**
- 3 **Sociale innovatie: beter benutting en behoud werknemers**
- 4 **Stapelen van kennis**
- 5 **Kwantitatieve kennis over de sector**

De beschikking over genoeg logistieke professionals is een belangrijke voorwaarde om de ambities van de Topsector Logistiek waar te maken. Daarom is een Human Capital Agenda (HCA) opgesteld die berust op drie pijlers: bevorderen van de instroom van leerlingen in logistieke opleidingen, een optimale wisselwerking tussen onderwijs en werkveld en het behouden van werknemers voor de logistiek door sociale innovatie van de sector.

Meer logistieke professionals

De afgelopen jaren is de beeldvorming rond logistiek al verbeterd dankzij de landelijke imagocampagne van de stichting 'Nederland is Logistiek'. Ook profileren onderwijsinstellingen hun logistieke opleidingen nadrukkelijker en wordt er geïnvesteerd in de ontwikkeling van Excellent en State of the art onderwijs. Er is een Kennisakkoord HBO en een Kennisakkoord MBO afgesloten, waarin scholen en logistieke partijen samenwerken om de band tussen onderwijs en bedrijven te versterken. Vooral op hbo- en wo-niveau is al een duidelijke toename van de instroom zichtbaar. De HCA streeft ernaar dat tussen 2010 en 2020 de uitstroom van goedgeschoolde logistieke professionals van de opleidingen naar de sector met de helft is toegenomen.

Kennis Distributie Centrum

De sector heeft kwalitatief hoogstaande werknemers nodig. Professionals die van de opleidingen instromen in de logistieke sector moeten een grondige en actuele kennis hebben van de innovatiethema's. Een sleutelrol is weggelegd voor de Kennis Distributie Centra (KDC). Een KDC is een regionaal samenwerkingsverband voor kennis (mbo, hbo en wo) en innovatie, gecoördineerd door de hogeschool in de regio, in het bijzonder het logistieke hbo-lectoraat. Deze centra zorgen voor een continue samenwerking tussen werkveld en onderwijs. Inmiddels zijn er zes KDC's verdeeld over het land.

Regionale expertise

Ieder KDC profileert zich individueel op een van de innovatiethema's. De meerwaarde van de

lectoraten is dat de hogescholen echt kiezen voor een regionale specialisatie. De Hogeschool Rotterdam denkt aan profilering richting haven en bouwkundig gerelateerde logistiek, Amsterdam aan mainport logistiek. Venlo richt zich op douane logistiek, Breda op ketenregie, Nijmegen op zorglogistiek en in Zwolle is in november 2013 een fulltime lector in de Supply Chain Finance gestart. De KDC's zijn onderling verbonden en vormen één landelijk Centre of Expertise met een digitaal kennisloket. Er ontstaat een sterke kennisinfrastructuur, waarin we logistieke kennis gaan stapelen en voor iedereen ontsluiten.

Boeien, binden, behouden

Werkgevers in de logistiek moeten hun werknemers meer nog dan in het verleden gaan boeien, binden en behouden. Zeker als we mensen uit de nieuwe generaties willen behouden, die veel waarde

hechten aan mogelijkheden tot intellectuele ontwikkeling en zelfsturing. Om logistieke medewerkers aan te trekken en te behouden, zijn verbeteringen van arbeidsomstandigheden, randvoorwaarden en loopbaanperspectieven noodzakelijk. De HCA probeert werkgevers in de logistiek te motiveren en te enthousiasmeren voor sociale innovatie, onder meer door hen workshops en instrumenten aan te bieden.

Meer informatie:

www.kennisdcllogistiek.nl



STUURGROEP

- Inspirator: Peter van der Meij (Topteam/Strategisch Platform Logistiek)
- Secretariaat: Jorg van Velzen (Platform Bèta Techniek) j.vanvelzen@deltapunt.nl

BEDRIJFSLEVEN

- Niek van den Akker (Kamer van Koophandel, Syntens)
- Caroline Blom (TLN)
- Minke Jansma (FNV Bondgenoten)
- Johan Kerver (EVO)
- Toon Kloet (NRTO)
- Jeroen Meulendijks (VTL)
- Ton Peters (ABU)
- Frank Smeets (DB Schenker)
- Tomas Tempelaars (Jong Logistiek Nederland)

KENNISINSTELLINGEN

- Remco Overwater (Dinalog)
- Douwe Grijpstra (Panteia)
- Erik Hietbrink (STC-Group)
- Hans Sniijders (MBO-Raad)
- Jan Roelofs (HBO-Raad)
- Erik van der Laan (Erasmus Universiteit Rotterdam)
- Dick van Damme (Hogeschool van Amsterdam, VLM)
- Jan-Willem Meinsma (Windesheim)
- Leo Kemps (NHTV)
- Hans Aarts (Landelijk Platform Logistiek)

PROJECTGROEP EXCELLENT ONDERWIJS

- Voorzitter: Leo Kemps (DB Schenker)

PROJECTGROEP MEER KWALITATIEF HOOGWAARDIGE WERKNEMERS (NL IS LOGISTIEK)

BEDRIJFSLEVEN

- Jelle Boonstra (TLN)
- Mieke Damen (Vlisco, VLM)
- Johan Kerver (EVO)
- Machteld Leijnse (Connekt)
- Peter van der Meij (Topteam/Strategisch Platform Logistiek)
- Tomas Tempelaars (Jong Logistiek Nederland)
- Ton Peters (ABU)
- Jorg van Velzen (Platform Bèta Techniek)

PROJECTGROEP SOCIALE INNOVATIE

- Voorzitter: Niek van den Akker, Kamer van Koophandel (Syntens)

BEDRIJFSLEVEN

- Caroline Blom (TLN)
- Minke Jansma (FNV Bondgenoten)
- Johan Kerver (EVO)
- Christiaan van Luik (TLN)
- Jorg van Velzen (Platform Bèta Techniek)

KENNISINSTELLINGEN

- Steven D'Hondt (TNO)

PROJECTGROEP STAPELEN VAN KENNIS

- Voorzitter: Remco Overwater (Dinalog)

BEDRIJFSLEVEN

- Jorg van Velzen (Platform Bèta Techniek)

KENNISINSTELLINGEN

- Dick van Damme (Hogeschool van Amsterdam, VLM)

PROJECTGROEP KWALITATIEVE KENNIS OVER DE SECTOR

- Voorzitter: Ton Peters (ABU)

BEDRIJFSLEVEN

- Hans Konings (VTL)
- Tomas Tempelaars (Jong Logistiek Nederland)
- Kees van Uitert (UWV)
- Jorg van Velzen (Platform Bèta Techniek)
- Erik Volkers (Tempo Team)
- Gera de Vries (VTL)

KENNISINSTELLINGEN

- Douwe Grijpstra (Panteia)
- Leo Kemps (NHTV)

CENTRE OF EXPERTISE KDC

BEDRIJFSLEVEN

- Machiel van der Kuijl (EVO)
- Peter van der Meij (Topteam/Strategisch Platform Logistiek)
- Peter Sierrat (TLN)
- Jorg van Velzen (Platform Bèta Techniek)

KENNISINSTELLINGEN

- Hans Aarts (Landelijk Platform Logistiek)
- Dick van Damme (Hogeschool van Amsterdam, VLM)
- Harry van den Hoff (Hogeschool van Amsterdam)
- Huib de Jong (Hogeschool van Amsterdam)
- Theo Joosten (Hogeschool van Arnhem en Nijmegen)
- Jan-Willem Meinsma (Wendesheim)
- Nico van Os (NHTV)
- Jan Roelofs (HBO-Raad)

CENTRUM INNOVATIEF VAKMANSCHAP

BEDRIJFSLEVEN

- Jeroen Meulendijks (VTL)

KENNISINSTELLINGEN

- Erik Hietbrink (STC-Group)
- Hans Snijders (MBO-Raad)

TOPCONSORTIUM VOOR KENNIS EN INNOVATIE LOGISTIEK

Voor de uitvoering van de onderzoeksprojecten die nodig zijn om de acties van de Topsector te realiseren, hebben overheid, ondernemers en kennisinstellingen de krachten gebundeld in het Topconsortium voor Kennis en Innovatie (TKI) Logistiek.

Sinds 2013 werken Dinalog, NWO en TNO als Topconsortium Kennis en Innovatie (TKI) samen om de innovatie in de topsector logistiek aan te jagen. De doelstelling van het TKI Logistiek is het tot stand brengen van de publiek-privaate onderzoeks-samenwerking in logistiek. Het onderzoek is zowel van fundamentele, toegepaste als experimentele aard. Daarnaast zorgt het TKI Logistiek voor het vermarkten en overdragen van de opgedane kennis, ervaringen en resultaten.

“Aanjager van innovatie”

Het TKI-bestuur stelt iedere twee jaar een onderzoeksprogramma vast op advies van de Programmacommissie, binnen de focus van de Topsector Actieagenda. Binnen de vastgestelde programma's die vervolgens via het TKI-bestuur worden gelanceerd wordt op verschillende manieren samengewerkt.

Het TKI Logistiek concentreert zijn inhoudelijke activiteiten op vijf van de door het Topteam Logistiek gedefinieerde roadmaps:

- **Synchromodaal transport**
- **Cross Chain Control Centers**
- **Service Logistiek**
- **Supply Chain Finance**
- **Trade Compliance en Border Management**

In 2013 heeft TKI Logistiek de eerste zes projecten uit de TKI-toeslag vastgesteld. Daarnaast zijn door Dinalog, TNO en NWO projecten gestart en doorgezet, die binnen de topsector-acties vallen.

Meer informatie:
www.tki-logistiek.nl



Colofon

Tekst

De Nieuwe Lijn, Rotterdam

Fotografie

Eric Bakker
Marc Heeman
Vincent van Dordrecht
Claire Droppert

Ontwerp en realisatie

SD Communicatie, Rotterdam

Disclaimer

Copyright van deze publicatie berust bij Connekt.
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvuldigd
of openbaar worden gemaakt, zonder schriftelijke
toestemming van Connekt.

Mei 2014

Samenstelling Topteam Logistiek

Leden Topteam

Aad Veenman
Voorzitter Topteam Logistiek

Wando Boevé
ECT

Allard Castelein
Havenbedrijf Rotterdam

Arthur van Dijk
Logistieke Alliantie

Jan Fransoo
Technische Universiteit Eindhoven

Lorike Hagdorn
TNO

Timo Huges
NS

Peter van Laarhoven
Schiphol Group

Esther Liskamp
Philips

Peter van der Meij
Oud DHL/Exel, Kennisakkoord Logistiek

Lidewijde Ongerig
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rutger van Slobbe
Oud Bestuur P&O Nedlloyd

Ruud Vat
VAT Logistics

Secretariaat

Machteld Leijnse
Connekt

Janine van Oost
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Sjors Rozemeijer
Ministerie van Economische Zaken

