

Jaarplan 2018

Topsector Logistiek



Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	3
1. Topsector Logistiek.....	5
2. Tussentijdse resultaten Topsector Logistiek programma	7
3. Nieuwe projecten en te verwachten resultaten	111
Bijlage 1. Plannen per actie	144
B1.0 Duurzaamheid/Factor 6	144
B1.1 Neutraal Logistiek Platform (NLIP)	166
B1.2 Synchronodaal Transport	188
B1.3. MIRT Goederencorridors	19
B1.4 Trade Compliance & Border Management (TCBM)	19
B1.5 Cross Chain Control Centers (4C).....	20
B1.6 Service Logistiek.....	222
B1.7 Supply Chain Finance	233
B1.8 Buitenlandpromotie.....	255
B1.9 Vereenvoudiging Wet- en Regelgeving	265
B1.10 Human Capital Agenda	277
B1.11 Stadslogistiek	299
B1.12 Strategische Projecten en Monitoring	30

Managementsamenvatting

Topsector Logistiek is sturend in de programmering

Het Topsector Logistiek, met vertegenwoordigers van bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid (vertegenwoordigd door DG Bereikbaarheid), bepaalt de inhoudelijke scope waarbinnen de activiteiten geprogrammeerd en uitgevoerd worden en de verdeling van middelen tussen de verschillende actielijnen (prioritaire thema's).

Cofinanciering van de investering door IenW

Naast IenW hebben ook bedrijven, EZK, OCW, decentrale overheden en brancheorganisaties in de afgelopen jaren geïnvesteerd in de uitvoering van het Meerjarenprogramma 2015 – 2020 en het organiserend vermogen van de Topsector Logistiek. De voorwaarde van IenW om haar middelen tenminste met 50% te cofinancieren (multiplier) wordt vooralsnog ruimschoots gehaald.

Topsector Logistiek biedt daardoor een brede basis waardoor juist ook in de laatste jaren van het Meerjarenprogramma (2018, 2019 en 2020) geoogst kan worden. Zwaartepunt van de activiteiten in de Topsector Logistiek ligt in de komende jaren nog meer op (1) de bijdragen aan maatschappelijke uitdagingen en het benutten van de bijbehorende economische kansen en (2) opschaling en implementatie.

Uitvoering Meerjarenprogramma 2015 - 2020

In de uitvoering van activiteiten in de Topsector Logistiek zijn drie organisaties betrokken: Connekt (opschaling en implementatie), TKI Dinalog (onderzoek: fundamenteel, toegepast en experimenteel) en IenW (MIRT).

Netwerkorganisatie Connekt voert het programmasecretariaat en verantwoordt vanuit die rol de doeltreffende en doelmatige inzet van de middelen die IenW beschikbaar stelt in de Topsector Logistiek. In samenspraak tussen TKI Logistiek, Connekt en IenW wordt ook de doeltreffende, doelmatige en gefocuste inzet van alle andere investeringen in de Topsector Logistiek geborgd.

Economische betekenis Topsector Logistiek

Het kabinet heeft in haar Bedrijvenbeleid met de Topsectorenaanpak in 2011 negen Topsectoren benoemd. Logistiek is er daar één van. De Topsectoren zijn internationaal georiënteerd, innovatief en bepalend voor de concurrentiekracht van Nederland.

Topsector Logistiek draagt op drie manieren bij aan de Nederlandse economie: (1) als sector met een grote toegevoegde waarde en werkgelegenheid, (2) als faciliteit voor import en export van alle verladende sectoren in Nederland en (3) als belangrijke pijler onder het aantrekkelijke vestigingsklimaat van Nederland.

Topsector Logistiek en maatschappelijke uitdagingen: verduurzaming mobiliteit en bereikbaarheid

In de afgelopen jaren is gebleken dat veel activiteiten van de Topsector Logistiek gericht zijn op zowel (bedrijfs)economische kansen als maatschappelijke uitdagingen. Met name verduurzaming van mobiliteit en bereikbaarheid raken de kern van (beleids)doelstellingen en verantwoordelijkheden van IenW. De Topsector speelt een belangrijke rol bij het organiseren en aanjagen van het bedrijfsleven, ook rond het nieuwe Klimaatakkoord.

Met het Regeerakkoord Rutte III zet het kabinet in om de verbinding tussen Topsectoren en de economische kansen van maatschappelijke uitdagingen nog nadrukkelijker te organiseren. Topsector Logistiek is reeds een koploper als het gaat om het realiseren van deze koppeling. Ter illustratie: de Topsector Logistiek en IenW trekken al samen op als het gaat om beter benutten van infrastructuur weg, spoor en binnenvaart (synchromodaal vervoer), datadelen (verhogen beladingsgraden en benutting infrastructuur), platooning trucks, vereenvoudiging wet- en regelgeving, buitenlandpromotie (Nederland Gateway), efficiëntieverbetering van de goederencorridors en verduurzaming van logistiek. In de KPI's "reductie van CO₂" en "wegnemen van vrachtkilometers over de weg" worden de inspanningen door de Topsector Logistiek zichtbaar.

In het programma "Factor 6" is in samenwerking tussen kennisinstellingen, bedrijven en overheid een integrale aanpak ontwikkeld om in 2050 te kunnen komen tot de benodigde reductie van CO2 uitstoot in het goederenvervoer. Dit programma is in 2016 geïnitieerd door IenW en de Topsector Logistiek. Per marktsegment in het goederenvervoer (stadsdistributie, internationaal transport) is de (kosten)effectiviteit van type maatregelen in de periode tot 2050 bepaald. Daarbij is rekening gehouden met logistieke innovatie, level playing field en concurrentiepositie van bedrijven, technologische ontwikkelingen en beleidsintensiteit.

Het programma "Factor 6" is ook een basis voor het beleidsprogramma "duurzame mobiliteit" van IenW en haar uitwerking van het thema mobiliteit binnen het (toekomstig) Energie- en Klimaatakkoord. Het programma "Factor 6" biedt voor IenW in de markt gevalideerde beleidsinformatie en borgt dat uitgangspunten, inzet en ambitie tussen verschillende private en publieke stakeholders worden uitgewisseld. Met de Topsector Energie en de daarin georganiseerde bedrijven, overheden en kennisinstellingen, is een bruikbare samenwerking georganiseerd. Tot en met 2020 zal "Factor 6" een prominente plaats hebben in de uitvoering van het Meerjarenprogramma Topsector Logistiek 2015 - 2020.

Van (onderzoeks)projecten naar opschaling en implementatie

Een andere beweging die in de komende jaren nog duidelijker zichtbaar zal worden is de verdere verschuiving van activiteiten (middelen) gericht op onderzoek naar implementatie en opschaling. Uitdaging is om alle kennis die in de afgelopen jaren is ontwikkeld gestructureerd en breed in de markt uit te rollen. Met de (gedeeltelijke) inzet van middelen via Connekt is daarmee in de afgelopen jaren al een aantal stappen gezet. Zie ook de resultaten van de programma's Lean and Green Logistics, Lean and Green off road en de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GD ZES).

Hoofddijn van de resultaten

De Topsector Logistiek verwacht met de laatste tranche middelen (2018, 2019 en 2020) de concurrentiepositie van het logistiek bedrijfsleven en de concurrentiekracht van Nederland verder te kunnen versterken (KPI: ketenregie-activiteiten aan BNP). Met de verdergaande focus op verduurzaming van goederenvervoer wil de Topsector Logistiek zowel een bijdrage leveren aan de keuze van de meest (kosten)effectieve maatregelen in de tijd per marktsegment als ook het logistieke veld in beweging krijgen. Daarmee kan een additionele reductie van 250.000 ton CO2 (KPI) en 55-68 miljoen extra wegilometers (KPI) gereduceerd worden. De interactie met de beleidsontwikkeling van IenW op het thema duurzame mobiliteit en andere Topsectoren (Energie, HTSM) biedt hier ook (synergie)kansen.

Door de prioriteit voor valorisatie en kennisdisseminatie naar onderwijs en bedrijfsleven, wordt ook ingezet op verdere structuurversterking (w.o. KDC- structuur) en het organiserend vermogen van de Topsector Logistiek. Zodoende wordt geborgd dat de investeringen ook na afloop van het programma, structureel een maximaal gewenst effect kunnen sorteren.

1. Topsector Logistiek

Achtergrond

Logistiek is één van de negen Topsectoren die het kabinet heeft benoemd. In de Topsectoren werken bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid gezamenlijk aan de concurrentiekracht van Nederland en het realiseren van maatschappelijke uitdagingen. De Topsector Logistiek draagt op drie manieren bij aan de Nederlandse economie: (1) als sector met een grote toegevoegde waarde en werkgelegenheid, (2) als faciliteit voor import en export van alle verladende sectoren in Nederland en (3) als belangrijke pijler onder het aantrekkelijke vestigingsklimaat van Nederland.

De Topsectoren zijn internationaal georiënteerd en hebben een hoge kennisintensiteit. EZK coördineert het Topsectorenbeleid van het kabinet. Daarbinnen is IenW verantwoordelijk voor de Topsectoren Logistiek en Water. De Topsector Logistiek werkt onder regie van het Topteam Logistiek, bestaande uit vertegenwoordigers van bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid (de DGB) aan de volgende ambities:

Ambities van de Topsector Logistiek

In 2020 heeft Nederland een internationale toppositie (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 verladend en logistiek bedrijfsleven.

Meerjarenprogramma 2015 - 2020

Om de ambities te realiseren zijn acties gedefinieerd, die samen het Meerjarenprogramma (2015-2020) vormen. Het programma wordt gefinancierd vanuit het bedrijfsleven, IenW, EZK en OC&W. EZK en OC&W financieren respectievelijk onderzoek en valorisatie naar het onderwijs.

Het programma is een integraal, samenhangend geheel: het werkt aan economische en maatschappelijke uitdagingen en richt zich zowel op logistieke innovatie als op bijbehorende randvoorwaarden rond het wegnemen van belemmeringen van data delen, beschikbaarheid van gekwalificeerd human capital als wet- en regelgeving, excellente corridors en buitenlandpromotie/kennisexport.



Uitvoering Meerjarenprogramma

Het Topteam Logistiek stuurt de uitvoering van het Meerjarenprogramma aan en besluit over de programmering. Dit programma bestaat uit een onderzoeksdeel, een opschalingsdeel en een deel dat door IenW zelf wordt uitgevoerd. Het onderzoeksdeel (van fundamenteel- tot en met experimenteel onderzoek) wordt uitgevoerd door NWO, als kasbeheerder van het Topconsortium Kennis en Innovatie (TKI). Het opschalingsdeel wordt beheerd door netwerkorganisatie Connekt. Besluitvorming over de programmering binnen de actielijnen vindt plaats in stuurgroepen, die de inhoudelijke lijn uitzetten, projectvoorstellen, uitvragen beoordelen en de voortgang bewaken. In alle besluitvormende gremia in de Topsector Logistiek zijn overheidsvertegenwoordigers betrokken. De governance structuur is vastgelegd in een governance document, dat door IenW wordt bijgevoegd aan de opdracht en de beschikking.

Koppeling verdienvermogen en maatschappelijke uitdagingen

Slimme en innovatieve logistiek leidt tot zowel (bedrijfs)economische voordelen (reductie transportkosten) als een positieve bijdrage aan maatschappelijke vraagstukken zoals duurzaamheid en bereikbaarheid. De Topsector Logistiek trekt daarom samen op met IenW met betrekking tot onder andere: Beter benutten van vaar- en spoorwegen (synchromodaal vervoer), data-deling, Platooning Trucks, vereenvoudiging wet- en regelgeving, buitenlandpromotie, efficiëntieverbetering van de goederencorridors en verduurzaming logistiek. Hiermee wordt invulling gegeven aan de doelstellingen in het Regeerakkoord van kabinet Rutte III.

Verduurzaming logistiek en goederenvervoer (Factor 6 aanpak)

Het kabinet zet in op een voortzetting van het Topsectorenbeleid met extra focus op de economische kansen van maatschappelijke uitdagingen op het gebied van

- a. Energietransitie en duurzaamheid;
- b. Landbouw/water/voedsel;
- c. Quantum/hightech/nano/fotonica

De Topsector Logistiek activeert het logistieke bedrijfsleven deze uitdaging op te pakken. Dit kan o.a. met behulp van meer datadeling, control towers, benchmarking, slimme logistieke concepten en synchromodaal transport. Door gerichte analyses van de vervoersketen(s) is aan te geven hoe pakketten van maatregelen bij elkaar opgeteld uitwerken, en wat de relatieve (kosten-)effectiviteit is van maatregelen.

2. Tussentijdse resultaten Topsector Logistiek programma

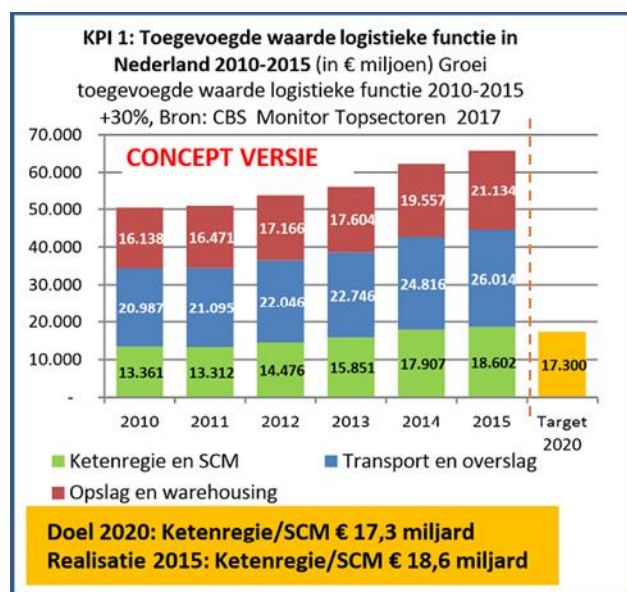
Het Topsector Logistiek programma is bijna drie van de zes jaar in uitvoering. Het programma bouwt voort op eerder ingezette acties. Innovatie, zeker in onderzoek, leidt over het algemeen pas op middellange of langere termijn tot resultaten. Door de insteek van het Topsector Logistiek programma op implementatie en opschaling, leidt het Topsector Logistiek programma ook nu al tot mooie resultaten. De resultaten van de Topsector Logistiek worden gemeten in zes vastgestelde KPI's, waaraan streefwaarden zijn verbonden:

1. Extra omzet van nieuwe ketenregie activiteiten – in 2020 dragen Ketenregie activiteiten € 17,3 miljard bij aan het BBP;
2. Aantal vrachtkilometers dat van de weg wordt gehaald – in het jaar 2020 worden jaarlijks minimaal 85 miljoen vrachtwagenkilometers van de weg gehaald;
3. CO2 besparing – in het jaar 2020 wordt 68.700 ton CO2 bespaard of voorkomen;
4. Het aantal bedrijven dat zich met logistieke of ketenregie activiteiten vestigt in Nederland, dan wel logistieke activiteiten in Nederland laat uitvoeren of aansturen – is in 2020 ten opzichte van 2010 gestegen met 50%. Oftewel er zijn 100 bedrijven en activiteiten naar Nederland gehaald;
5. Uitstroom van gekwalificeerde professionals in de arbeidsmarkt met een logistiek opleiding en grondige kennis over de innovatiethema's – in 2020 is de uitstroom op HBO/WO niveau gestegen met 50% naar 1785 personen;
6. Eerste positie in Europa op World Logistics Performance index (2020).

Tussentijdse resultaten op de KPI's

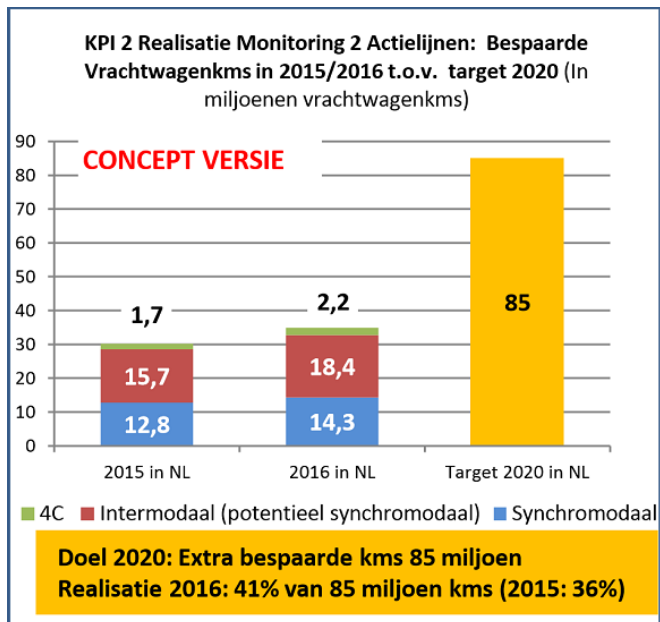
De tussentijdse meting van de KPI's laat goede resultaten zien. Twee KPI's overstijgen al hun streefwaarde. De Topsector Logistiek streeft ernaar alle streefwaarden te overtreffen. Hieronder een overzicht van de tussentijdse resultaten per KPI.

KPI 1. Extra omzet van nieuwe ketenregie activiteiten



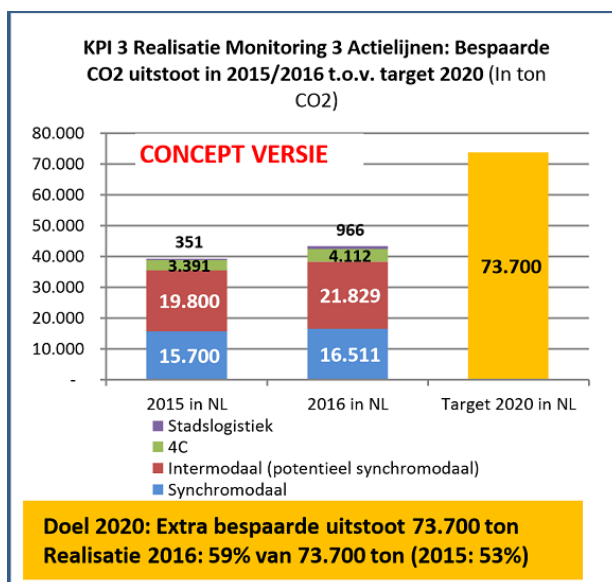
Ketenregie-activiteiten dragen in 2015 al € 18,6 miljard bij aan het BBP in Nederland. Meer al dan de € 17,3 miljard die pas voor 2020 was geprognostiseerd.

KPI 2. Reductie wegtransportkilometers



In 2016 zijn 34,9 miljoen vrachtwagenkilometers in Nederland van de weg gehaald. Dit betreft een optelling van werkelijk bespaarde wegkilometers in projecten die door de topsector zijn geïnitieerd. Dat is 41% van de voor 2020 voorspelde 85 miljoen vrachtwagenkilometers. Vooral Synchromodaal Transport heeft een grote bijdrage hieraan geleverd, namelijk 32,7 miljoen wegkilometer. De streefwaarde voor 2020 voor Synchromodaal Transport is 35 miljoen wegkilometer en is dus al bijna gerealiseerd. De bijdrage van Cross Chain Control Centers is nog beperkt. Dit komt doordat de eerste jaren zijn besteed aan onderzoek en ontwikkeling en pas eind 2016 de eerste pilots zijn gestart. De streefwaarde is te realiseren, mits extra aandacht uit kan gaan naar implementatie en uitrol van 4C.

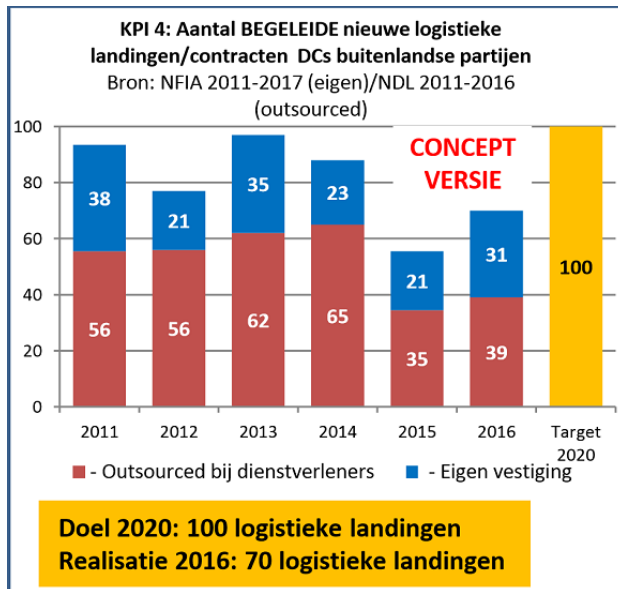
KPI 3. Reductie CO₂



Ook voor wat betreft CO₂ reductie gaat het de goede kant op. In 2016 is 43,4 duizend ton CO₂ bespaard (59% van de voor 2020 bepaalde streefwaarde van 73.700 ton). Dit betreft een optelling van werkelijk bespaarde CO₂ in projecten die door de topsector zijn geïnitieerd. Dit is exclusief de bijdrage van het door de Topsector geadopteerde Lean & Green programma. De deelnemers in Lean & Green programma hebben sinds de start van het programma meer dan 1,5 mln ton CO₂ gereduceerd (cumulatief, op basis van ingevulde monitorgegevens, waarin een aantal bedrijven niet is meegenomen). Dit is echter voor een deel buiten Nederland en niet per jaar. Ook is er een mogelijke overlap met de meting op KPI3. Dit getal wordt nog nader bepaald. Ook bij deze KPI

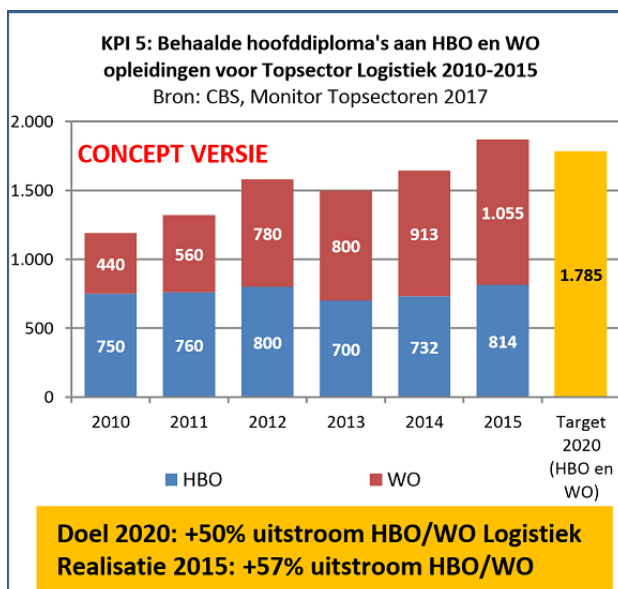
geldt dat de grootste bijdrage uit de actie Synchronodaal Transport komt. De streefwaarde voor synchronodaal transport was 18.000 ton CO₂. In 2016 was de bijdrage al 38.340 ton CO₂. De streefwaarde is te realiseren en te overtreffen met de uitbreiding van het Lean & Green netwerk en extra inspanning op uitrol van 4C.

KPI 4. Aangetrokken logistieke activiteiten (buitenlandpromotie)



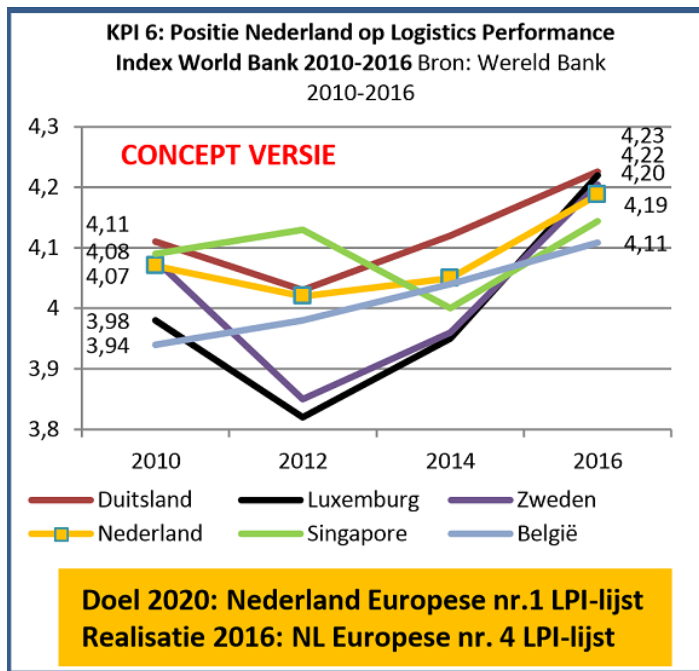
Het aantal buitenlandse logistieke activiteiten dat zich in Nederland vestigt blijft achter ten opzichte van de streefwaarde, maar stijgt wel ondanks de crisis en de beperkte capaciteit voor buitenlandpromotie. Om de streefwaarde te realiseren is extra inspanning op acquisitie noodzakelijk.

KPI 5. Uitstroom uit hbo/wo opleidingen



Het aantal studenten dat uitstroomt uit hbo en wo in het werkveld heeft de streefwaarde overschreden. Dit komt met name door de grote groei in het universitair onderwijs. Zijinstroom is hierbij niet meegenomen. Dit is wel onderdeel van het programma om goed gekwalificeerd personeel aan te trekken voor de logistiek.

KPI 6. Positie Nederland op World Logistics Performance Index



Nederland staat nu als 4^e Europese land op de World Logistics Performance Index van de Wereldbank. De absolute score van Nederland is gestegen. Er is eigenlijk geen significant verschil tussen de top 4. Desondanks ambiëren we de eerste plaats.

Inhoudelijke resultaten en Cofinanciering

Een selectie van de inhoudelijke resultaten van de Topsector Logistiek zijn verzameld in drie resultatenboeken, die drie keer aan de toenmalige Minister van IenM zijn aangeboden. In het laatste resultatenboek: <http://resultatenboek2017.topsectorlogistiek.nl/>, staat onder meer het mooie resultaat van het binnenhalen van het onderhoud van de Europese F35 vloot en een aantal gefilmd portretten van bedrijven over hoe zij concreet duurzaamheidsdoelen bereiken.

De doelstelling om 50% cofinanciering te realiseren komt binnen bereik. Het programma zit momenteel op 49% cofinanciering. Dat is eerder dan verwacht en geeft aan dat ook andere partijen bereid zijn om mee te investeren in het programma. Daarnaast investeren ook andere overheden zoals EZK en OC&W.

3. Nieuwe projecten en te verwachten resultaten

Het Topteam Logistiek vraagt deze laatste tranche middelen aan om de ambitie van de Topsector te realiseren, een zo hoog mogelijke bijdrage te leveren aan de KPI's en het programma tot een goede afronding te kunnen brengen. In dit hoofdstuk staat schematisch beschreven welke nieuwe projecten worden gestart en welke resultaten kunnen worden verwacht.

Het Topteam Logistiek heeft besloten om tijdens de komende periode in te zetten op:

- Minder onderzoek en meer implementatie en opschaling, zodat de bijdrage aan de KPI's zo groot mogelijk is en de ontwikkelde concepten worden uitgerold. Dit was een aanbeveling in de evaluatie Topsectoren (Dialogic, april 2017).
- Meer in te zetten op Duurzaamheid, teneinde een significante bijdrage te leveren aan de doelstellingen uit het regeerakkoord.
- Meer in te zetten op synergie en convergentie van actielijnen, teneinde een zo groot mogelijk resultaat te realiseren.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de belangrijkste nieuwe projecten binnen de Topsector acties. In de bijlage is een uitgebreider overzicht gegeven van de activiteiten in de acties.

Actie en nieuwe projecten	Doelstelling/resultaat
Duurzaamheid (nieuwe actielijn) - Cijfers en analyse maatregelen naar potentieel resultaat versus inspanning - Uitwerking maatregelen en omzetten naar projecten - Lean & Green netwerk uitbreiding - Tool ontwikkeling	Significante bijdrage aan Parijs doelstellingen - Onderbouwing maatregelen, ondersteuning beleidskeuze - Bijdrage van Topsector Logistiek aan CO₂ doelstellingen vergroten - Door uitbreiding netwerk meer partijen betrekken in CO₂ reductiedoelstellingen en daarmee hogere bijdrage aan de KPI van 160.000 ton - Ondersteuning van de bedrijven, om het ze zo eenvoudig mogelijk te maken en de drempel voor deelname te verlagen.
NLIP - Uitrol afsprakenstelsel iShare: Autorisatie en identificatie realiseren voor data delen tussen logistieke partijen - Inrichten beheercentrum	Belemmeringen voor data delen wegnemen (randvoorwaarde) - Invullen randvoorwaarde voor data delen, waardoor logistieke partijen veiliger data kunnen delen - Beheren van ontwikkelde standaarden en oplossingen, ook na afloop van het programma, inclusief stimuleren verdere uitrol
Synchromodaal Transport - Joint Corridor ontwikkeling in Off-road - Wegnemen belemmeringen	Bijdrage aan reductie wegtransportkilometers en CO ₂ uitstoot, betere benutting bestaande infrastructuur, concurrentiepositie - Extra bijdrage aan wegkm reductie van 27-40 mln kilometer en 40.000-60.000 ton CO₂ - Potentie van synchromodaal transport verhogen
MIRT Goederencorridors Ontwikkelen van van twee multi-modale goederencorridors: De A15-Betuweroute-Waal corridor vanuit Rotterdam ("corridor Oost"), en de goederencorridor Rotterdam-Noord-Brabant-Limburg-Duitsland ("corridor Zuid").	Excellente corridors voor goederenvervoer Hogere positie WLPI, betere benutting infrastructuur

Trade Compliance en Border management a. Focus op gekwalificeerd personeel: Ontwikkelen bachelor, aanjagen deelname master, ontwikkeling teaching cases b. Projecten tbv anticiperen op Brexit en verbeteren toezicht afhandeling (ook NWA)	Hoge positie World Logistics performance index (WLPI) a. Beter gekwalificeerd personeel, hogere uitstroom in werkveld b. Efficiëntere afhandeling, aantrekkelijk vestigingsklimaat
Cross Chain Control Centers (4C) a. Opschaling en uitrol van 4C concepten b. Ontwikkeling goed opgeleid personeel	Bijdrage ketenregiediensten aan BNP, wegilometerreductie en CO₂ reductie a. extra bijdrage aan BNP, 28 mln extra wegilometerreductie en extra 28.000 ton CO₂ (bovenop huidige projecten) om op streefwaarde uit te komen b. voldoende hoog gekwalificeerd personeel dat de nieuwe concepten breed kan implementeren in diverse sectoren
Service Logistiek a. Uitbreiden innovatie community b. Valorisatie en opschaling	Concurrentiepositie Nederland a. Goed neerzetten voor meer spin-off en opvolging ook na afloop van het programma
Supply Chain Finance a. Blockchain in de logistiek ontwikkelen	Concurrentiepositie Nederland a. Bijdrage BNP, concurrentiepositie Nederland versterken.
Buitenlandpromotie a. Extra inspanning op acquisitie om streefwaarde te halen b. Kennisexport van ontwikkelde kennis topsector logistiek	Aantrekken logistieke activiteiten, positie WLPI a. 25 extra landingen om de streefwaarde op de KPI te realiseren. Het aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt om logistieke redenen neemt daarmee toe tot 100. b. Verbeteren positie wlpi, extra omzet van nieuwe ketenregie-activiteiten.
Stadslogistiek a. Implementatieprojecten in het kader van Zero emissie stadslogistiek b. Aanjagen verantwoordelijkheid gemeente bij bouw (ook vergunningverlening) en facilitaire inkoop	Bijdrage 4.000 ton CO₂ extra reductie op huidige projecten, om boven streefwaarde te komen, versterken concurrentiepositie a. reductie van CO₂-uitstoot b. leefbare stad bijdrage
Human Capital Agenda a. Realiseren van een zijinstroom-opleiding voor werkenden b. Bestendigen kennisdistributiecentra structuur c. Sociale innovatie: Talenten blijven ontplooiën, medewerkers blijven boeien, binden en behouden	Realiseren van passende hoeveelheid goed gekwalificeerde instroom in het logistieke werkveld, positie WLPI a. Extra instroom realiseren b. Goede interactie hogescholen – lokaal bedrijfsleven, valorisatie van opgebouwde kennis, ook na afloop van het programma c. Beperken schaarste op arbeidsmarkt voor logistiek en concurrentie om schaars talent aan kunnen gaan met andere sectoren, zoals bouw, of techniek
Strategische projecten en monitoring a. Synergieprojecten tussen actielijnen, zoals bijvoorbeeld rond Platoenen b. Ontwikkelen JSF onderhoud oplossing c. Monitor en eindrapportage	Verkennen nieuwe onderwerpen, monitor resultaten topsector a. Grotere bijdrage aan KPI's b. Concurrentiepositie Nederland, bijdrage aan BNP c. Vastleggen resultaten topsector

Daarbij vindt flankerend onderzoek plaats, dat op de langere termijn bijdraagt aan zowel het verdienvermogen als de maatschappelijke uitdaging.

Bereiken (mkb) bedrijfsleven

De Topsector Logistiek zet haar middelen in op een wijze die een zo groot mogelijke bijdrage levert aan de KPI's en de bovenliggende ambities. Om het bedrijfsleven te bereiken wordt een breed instrumentarium ingezet, waaronder:

- Leadership firm benadering: door in te zetten op grote bedrijven, die een groot aantal toeleveranciers hebben, en die mee te nemen in innovatie, stellen deze partijen extra eisen aan hun toeleveranciers en nemen hen op deze effectieve wijze mee in de innovatie en verduurzaming.
- Landelijke acties met regionale invulling (bijvoorbeeld Lean & Green Off-road): landelijk is de methodiek en ondersteuning (tools, juridisch kader, etc) uitgewerkt, samenwerking met regio's (nu landelijke dekking), waar regionale ambassadeurs worden ingezet (uit het verladend bedrijfsleven) om regionaal de bedrijven bijeen te brengen, vertrouwen te realiseren en daadwerkelijke joint corridors op te zetten, die ook open zijn voor toetreders, waaronder mkb.
- Samenwerking met brancheorganisaties, zoals TLN en EVOFenedex, die actief betrokken zijn in het programma, hun leden bijeen brengen in regionale bijeenkomsten en ze actief betrekken.
- Via de Kennisdistributiecentra: de hbo's betrekken het lokale bedrijfsleven.
- Via de opleidingen: zowel op wo, hbo als mbo richt de Topsector zich op verbeteren van de kwaliteit van het onderwijs, meenemen van nieuwe concepten in het curriculum, opleiding van docenten, etc.
- Aansluiten en informeren van netwerken die zich richten op mkb.

Dit is voor de Topsector de meest effectieve en efficiënte inzet.

Verwachte resultaten

De Topsector Logistiek verwacht met de laatste tranche middelen de concurrentiepositie van Nederland verder te kunnen versterken en de bijdrage aan het BNP van ketenregieactiviteiten verder te verhogen. Door de focus op duurzaamheid wil de Topsector niet alleen een goede bijdrage kunnen leveren aan de besluitvorming rond maatregelen om CO₂ te reduceren, maar ook het logistieke veld in beweging krijgen en daarmee 250.000 ton CO₂ extra (naast de realisatie uit de huidige tranches) te realiseren en 55-68 miljoen extra wegkilometers te reduceren.

Daarnaast wordt aandacht besteed aan valorisatie van de kennis naar de opleidingen en de markt, wordt ingezet op bestendiging van een aantal activiteiten, zoals de KDC structuur, het beheerscentrum en de ontwikkelde opleidingen, zodat ook na afloop van het programma het effect merkbaar blijft.

Bijlage 1. Plannen per actie

In de aanvraag is schematisch weergegeven waar de focus van de Topsector zich op richt in de periode 2018-2020. In deze bijlage staat per actie aangegeven waarop wordt ingezet en wat daarvan de verwachte resultaten zijn.

B1.0 Duurzaamheid/Factor 6

Context

Duurzaamheid is eind 2017 een eigen actie geworden om beter op de resultaten te kunnen sturen. Duurzaamheid is hierbij gedefinieerd als CO₂ reductie. Factor 6 komt voort uit het inzicht dat drie keer minder uitstoot moet worden gerealiseerd, terwijl de vraag naar vervoer verdubbelt. Dat maakt dat bedrijven 6 keer beter moeten presteren. De actie zet in op het bijdragen aan het realiseren van de duurzaamheidsdoelstellingen in het regeerakkoord. Hoewel de actie zich specifiek richt op CO₂ besparing, zullen ook resultaten worden gerealiseerd op NO_x en fijnstof.

Focus 2018 en verder...

De actie Duurzaamheid/Factor 6 richt zich vanaf 2018 op:

1. Cijfers en analyse maatregelen naar potentieel resultaat versus inspanning
2. Uitwerking maatregelen en omzetten naar projecten
3. Lean & Green netwerk uitbreiding
4. Tool ontwikkeling

Cijfers en analyse maatregelen naar potentieel resultaat versus inspanning

Dit onderdeel richt zich op:

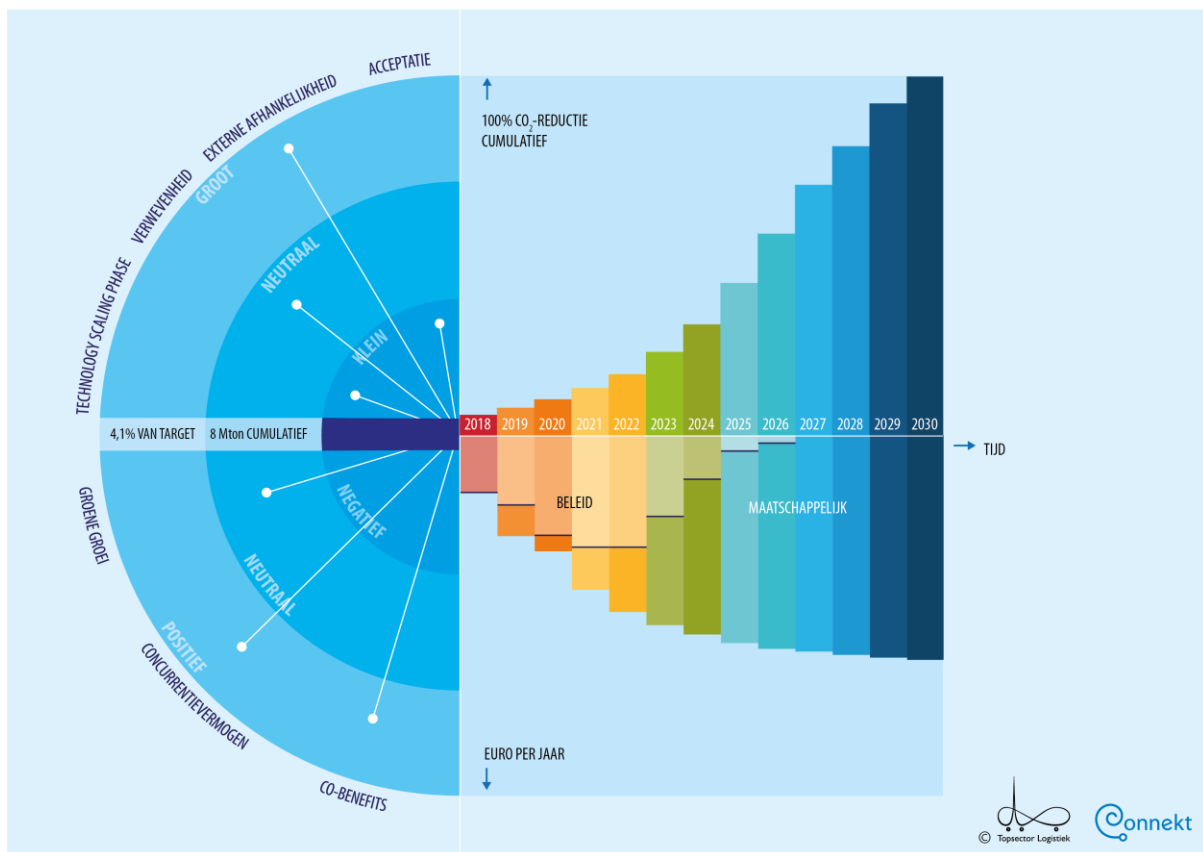
- a. Jaarlijks terugkerende integrale visies op het pad richting reductiedoelstellingen 2030-2050 (Annual Outlook City Logistics, Annual Outlook Hinterland & Continental Freight)
- b. Kwantitatieve analyses van maatregelen, inclusief beleidsmaatregelen en technologie/brandstof vernieuwing, op effectiviteit en tijdswaarde

De Vervoersstromen zijn het gevolg van de vraag naar goederenvervoer vanuit opdrachtgevers. De transporteurs zijn onder andere dienstverleners die deze vraag invullen en eigen vervoerders die dat in eigen beheer oplossen.

De analyse per type goederenstroom geeft inzicht in de details van een keten. Deze ketenanalyse laat zien hoe een gewenste reductie van uitstoot met behoud van serviceniveau en concurrentievermogen gerealiseerd kan worden en wat daarvoor nodig is van alle betrokkenen. Dat geeft handelingsperspectief aan de betrokken stakeholders, van transporteurs tot verladers, van gemeentes tot het Rijk, en randvoorwaarden zoals tijdige beschikbaarheid van nieuwe technologie en bijbehorende regelgeving, bijvoorbeeld over milieuzonering.

Recent is een instrument ontworpen om alle maatregelen in samenhang te kunnen beschouwen, vanuit een individuele analyse. De reductietarget voor 2030 is vertaald naar de cumulatieve reductie doelstelling in uitstoot in de periode tussen 2018 en 2030. De klimaatmodellen rekenen daarmee. Door deze target te nemen komt het tijdsaspect veel sterker naar voren: besparingen die snel ingevoerd worden hebben meer effect op het tegengaan van opwarming dan besparingen in de toekomst. Zo wordt bijvoorbeeld zichtbaar dat de inspanningen voor 'modal shift' en inspanningen om de netto beladingsgraad te verhogen een groot tijdseffect hebben tegen relatief lage kosten.

De onderstaande figuur geeft een voorbeeld van een individuele analyse. Maatregelen worden beoordeeld op onder andere de bijdrage aan de CO₂ reductiedoelstelling versus de kosten die daarmee gemoeid zijn, de verwachte acceptatiegraad, de stand van de techniek, de tijd waarin de maatregel tot resultaat leidt en de invloed op de concurrentiepositie. Door alle maatregelen op te tellen is een afweging te maken van effectiviteit in een totaalpakket.



Figuur 1. Voorbeeld analyse (beleids-)maatregel factor 6

Uitwerking maatregelen en omzetten naar projecten

De Topsector Logistiek kan maatregelen opnemen in haar programma op het gebied van logistieke optimalisatie (niet schone motoren of brandstoffen). Dat kan zijn in andere acties van de Topsector Logistiek of binnen de actie Duurzaamheid/Factor 6. Dit zijn projecten zoals:

- Gerichte regionale activering verladers om door vrijwillige bundeling van ladingstromen modal shift commercieel haalbaar en structureel te maken (Lean and Green Offroad) in de actie Synchromodaal Transport;
- Gerichte activering vervoerders om uitstootreductie doelstellingen en programma's op te zetten en uit te voeren (Lean and Green) in de actie Duurzaamheid/Factor 6
- Analyse hulpmiddelen introduceren voor verladers en vervoerders, om gedetailleerde operationele analyses te kunnen uitvoeren op supply chains qua uitstoot, en oorzaken van lage efficiency qua uitstoot (Lean Analytics) in de actie Duurzaamheid/Factor 6
- Demonstreren van de effecten van ketenaanpassingen die om reden van duurzaamheid gedaan worden in de acties Stadslogistiek en 4C
- Communicatie van de inzichten en resultaten, onder andere door congressen en publicaties in de actie Duurzaamheid/Factor 6

Uit de nadere analyses zullen ook nieuwe maatregelen komen, die in het programma kunnen worden opgenomen.

Lean & Green netwerk uitbreiding en tool ontwikkeling

Het Lean & Green netwerk heeft zich de afgelopen jaren bewezen als programma voor CO₂ reductie met een realisatie van ongeveer 1,5 mln ton CO₂, cumulatief over de bedrijven die de monitor hebben ingevuld. De bijdrage zal in de praktijk hoger zijn geweest.

Door in de periode 2018-2020 in te zetten op uitbreiding van het Lean & Green netwerk, door nieuwe bedrijven aan te sluiten en bestaande deelnemers te laten groeien naar een hoger sterniveau kan naar verwachting 160.000 ton CO₂ extra worden bespaard.

Hiervoor is het noodzakelijk bedrijven te ondersteunen in CO2 berekeningen en de drempel van deelname te verlagen.

B1.1 Neutraal Logistiek Platform (NLIP)

Context

Het NLIP is (inmiddels) geen ict-platform (meer) maar een netwerkorganisatie van partijen dat zich, mede op basis van een daartoe afgesloten convenant, richt op het opheffen van belemmeringen die het uitwisselen van data en informatie tussen partijen in de logistieke keten verstoren.

Een belangrijk middel om de logistiek efficiënter, duurzamer en effectiever te maken, is het delen van digitale logistieke informatie. De rol van NLIP binnen de Topsector Logistiek is om de benodigde randvoorwaarden te creëren, die partijen nodig hebben om data uit te wisselen, zowel binnen hun keten, als tussen ketens om horizontale ketensamenwerking te realiseren.

Data uitwisseling maakt het mogelijk om logistieke stromen te optimaliseren. Denk daarbij aan logistieke data: soort goederen, hoeveelheid, verwachte en werkelijke aankomsttijd, herkomst en bestemming van de goederen, maar ook aan data over congestie op weg-, water- en spoorinfrastructuur, over vrijgave van goederen, wachttijden of inspectieresultaten. Data waarmee partijen in de keten hun processen beter op elkaar kunnen afstemmen. Of data die zij beschikbaar kunnen stellen aan derde partijen die niet noodzakelijkerwijs onderdeel vormen van de logistieke keten.

Het NLIP ondersteunt partijen in het beschikbaar stellen van deze data, zodat deze bijvoorbeeld via 'apps' of functionaliteiten in procesverbetering kunnen worden gebruikt. NLIP ondersteunt ook andere randvoorwaarden om het delen van data mogelijk te maken, zoals onderlinge communicatie, juridische afspraken, ontwikkelen van standaarden, aansluitingen etc.. Een belangrijke focus van het NLIP vanaf 2017 is het organiseren van een landelijke standaard voor identificatie (wie ben je?) en autorisatie (welke data mag je inzien?) van data. Dit gebeurt onder regie van het iSHARE project.

Het NLIP is decentraal georganiseerd. Dat wil zeggen dat het op diverse fronten bestaande belemmeringen (technisch, standaarden, autorisatie issues, vertrouwen) om data te delen wegneemt, processen verbetert en bestaande digitale platforms op elkaar aansluit, zoals (port) community systemen, Digipoort en marktplatforms. Het NLIP ondersteunt het delen van data tussen bedrijven onderling, tussen bedrijven en overheden en -binnen het SWH&T- tussen overheden. Door NLIP zijn diverse standaarden ontwikkeld en getest die data uitwisseling mogelijk en aantrekkelijk maken, bijvoorbeeld voor stadslogistiek. Andere voorbeelden zijn Single Window koppelingen, technische- en juridische berichtstandaarden en Achterland Ports oplossingen. Bijzonder veelbelovend is het in 2016 gestarte iSHARE, dat , -samen met sectorpartijen- een afsprakenstelsel ontwikkelt voor de gehele sector.

Focus 2018 en verder...

Vanaf 2018 verschuift de focus van NLIP, van ontwikkeling van standaarden, naar implementatie en wordt actief gewerkt aan sector brede adoptie van de ontwikkelde standaarden en het inrichten van het beheer.

NLIP zet vanaf 2018 in op:

- c. Uitrol afsprakenstelsel iShare: Autorisatie en identificatie realiseren voor data delen tussen logistieke partijen.
- d. Inrichten beheercentrum dat open logistieke standaarden zal beheren. Ook zal het centrum het gebruik van standaarden in de sector actief stimuleren en faciliteren.
- e. Daarnaast zal NLIP diverse andere projecten (blijven) ondersteunen, die volgen op eerder gedane investeringen. Een voorbeeld hiervan is de versterking van de achterlandverbindingen.

Opschaling van initiatieven is dé manier om met de Topsector een grote slag te maken op het gebied van reductie van CO₂. Incidentele synchro- en/of multimodale projecten en succesvolle

initiatieven voor stadsdistributie, moeten zo snel als mogelijk schaalbaar zijn of worden. Het gebruik van Open Standaarden, is randvoorwaardelijk voor schaalbaarheid.

De NLIP standaarden, zoals het iSHARE afsprakenstelsel, ondersteunen de schaalbaarheid van deze initiatieven. NLIP wil zich daarom actief blijven inzetten om de diverse initiatieven die plaatsvinden op het gebied van synchromodaal transport, Control Towers (4C), het uitwisselen van lading, met behulp van standaarden te faciliteren en op te schalen. Alles met tot doel onze bijdrage aan de andere actielijnen – en daarmee aan de reductie van CO₂ uitstoot- te vergroten.

iShare is gezamenlijk ontwikkeld door publieke en private partijen uit de sector Transport & Logistiek en is een uniform afsprakenstelsel voor identificatie, authenticatie en autorisatie. Met dit afsprakenstelsel is het straks mogelijk dat iedereen met iedereen in de logistieke sector op een simpele en gecontroleerde manier data deelt. Ook met tot dusver onbekende partijen. Voor het aanjagen van de (inter)nationale adoptie van iSHARE zal worden gewerkt aan de technische referentie implementaties naast de ondersteuning van meerdere 'Proof of Concepts'. Dit aanjagen van adoptie geldt ook voor andere standaarden. NLIP zal om die reden de komende jaren werken aan het aansluiten van nieuwe communities, co-creaties met sectorpartijen en het faciliteren van experimenten.

Het beheer van de in NLIP ontwikkelde standaarden en oplossingen zal worden ingevuld door een Beheer- en expertise centrum. Dit centrum zal ook na afloop van het programma de standaarden beheren en het gebruik ervan aanjagen.

Bijdrage KPI's

Het NLIP initieert projecten die de beladingsgraad verhogen, verbruikte kilometers of de CO₂-uitstoot reduceren. Het NLIP maakt drempelloos data delen voor de hele sector mogelijk. Als we drempelloos data delen mogelijk maken is het evident dat:

1. Partijen hun logistiek efficiënter kunnen inrichten (KPI's: CO₂- en kilometerreductie, minder handling, kortere doorlooptijden, kostenbesparingen)
2. De economische waarde in de sector wordt vergroot (KPI's: meer diensten in ketenregie, nieuwe diensten annex bedrijven rond logistieke activiteiten)
3. Het innovatie- en concurrentieniveau wordt versterkt (KPI: hogere WLPI-positie)

NLIP is randvoorwaardelijk voor de andere acties. De relatie met de KPI's is dan ook indirect. Daarnaast zien bijvoorbeeld de co-creatiepartners van iSHARE kansen zien voor vergroting van efficiëntie en economische waarde en zijn ze daarom bereid tijd en energie te investeren in het project. iSHARE als project draagt bij aan het innovatie gehalte van de sector en daarmee aan de positie van Logistiek NL.

Bijdrage synergie

Datadelen is onderdeel van het succes van de Topsector. En dan hebben we het niet alleen over het delen van data tussen twee logistieke partners; met name het delen van data tussen en met derde partijen, is randvoorwaardelijk voor (ketenbrede) logistieke innovaties.

Elk initiatief vanuit Synchromodaal Transport of 4C vraagt om data uitwisseling tussen logistieke spelers. Waar een éénmalige oplossing om data te delen bewijslast oplevert voor het succes van een specifieke Control Tower of Synchromodale keten, levert het NLIP kopieerbare standaarden op die randvoorwaardelijk zijn om Control Towers en Synchromodale initiatieven te kunnen schalen. Wanneer gebruik wordt gemaakt van open standaarden (zoals bijvoorbeeld Legal standards, OpenTrip, digitale transportdocumenten en iSHARE voor identificatie en autorisatie), biedt dat vele voordelen:

1. Snellere operationele implementatie van het betreffende initiatieven vanuit 4C en/of Synchromodaal Transport.
2. Het initiatief is schaalbaar en kopieerbaar naar andere regio's, communities, modaliteiten
3. Bredere en snellere adoptie van neutrale (NLIP) standaarden in de sector, met als bijkomend voordeel dat de drempels om met derde partijen data te delen daarmee afnemen
4. Besparing kosten (door het evt. combineren van de pijler 'applicatie' NLIP en operationele ondersteuning van 4C & Synchromodaal Transport)

iSHARE is vanwege de aard van het project (vermenigvuldiging van data in de keten onder iedereen die dit wenst) op zichzelf al een multiplier. Het biedt vele mogelijkheden voor verdere samenwerking, bijv. in het buitenland of i.s.m. TKI als onderdeel van de ontwikkeling van innovatieve infrastructuur. Dit wordt door het NLIP nadrukkelijk nagestreefd.

Het huidige engagement van de co-creatie partners is illustratief voor de mogelijkheden van het multipliereffect.

B1.2 Synchronodaal Transport

Context

Synchronodaliteit 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. Synchronodaliteit zorgt ervoor dat de groei van het goederenvervoer kan worden opgevangen, waarbij alle modaliteiten worden ingezet zoals weg- binnenvaart- en railtransport als een integraal systeem. Zo ontstaat een flexibele en robuuste oplossing met een betere benutting van de capaciteit van de vaar- en voertuigen en de infrastructuur.

Synchronodaliteit is een voortzetting van innovaties als intermodaal, multimodaal en co-modaal vervoer. Synchronodaliteit is multimodaal vervoer waarbij de modaliteiten naast elkaar worden ingezet en de inzet afhangt van de beschikbaarheid van de infrastructuur en de eisen die aan de lading worden gesteld (bijvoorbeeld gewenst tijdstip van ontvangst). Dat wordt belemmerd doordat de verschillende modaliteiten fundamenteel 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 synchronodaal transport. Maar ook nationale stromen met voldoende volume en capaciteit kunnen synchronodaal worden vervoerd.

Focus 2018 en verder...

De focus ligt op het opschalen van Synchronodaal Transport door ontwikkelen van joint corridors, waarin verladers en logistiek dienstverleners hun lading bundelen, waardoor voldoende volume ontstaat om alternatieve verbindingen op te zetten per spoor of binnenvaart. Deze activiteiten leveren een grote bijdrage aan wegkilometerreductie en CO₂-besparing. De joint corridors kunnen worden ontwikkeld omdat in het actieprogramma Lean & Green Off-road een landelijk programma is neergezet met een regionale invulling waarbij bedrijven samen komen en binnen een juridisch kader en met ondersteuning door een tool goederenstromen samenbrengen om nieuwe lanes op te zetten via spoor en binnenvaart. Dit netwerk is landelijk dekkend en wordt ook uitgebreid in het buitenland.

Daarnaast wordt gewerkt aan het wegnemen van bestaande belemmeringen, bijvoorbeeld op juridisch vlak, of rond horizontale samenwerking.

Bijdrage KPI's

1. Bijdrage aan vermindering van vrachtwagenkilometers op de weg van 27-40 miljoen kilometer (bovenop de streefwaarde van 35 miljoen)
2. Bijdrage aan CO₂ reductie van 40.000-60.000 ton CO₂ bovenop de al overschreden streefwaarde.

De actie Synchronodaal Transport levert met de resultaten een grote bijdrage aan het realiseren van minder wegkilometers en minder CO₂-uitstoot (zie hoofdstuk 3 in Aanvraag tranche 2018). Daarnaast leveren de resultaten een extra bijdrage aan het BNP door ketenregiediensten. Tevens maakt een functioneel synchronodaal systeem Nederland aantrekkelijker voor internationale investeringen (aantrekkelijk vestigingsklimaat).

Bijdrage synergie

Door de actie Synchronodaal Transport nog meer te verbinden met de andere actielijnen kan een multiplier worden gerealiseerd. Deze synergie ligt voor de hand met 4C; beide acties richten zich op horizontale en geoptimaliseerde verticale samenwerking tussen bedrijven en planning van complexe processen. NLIP kan Synchronodaal Transport helpen met het stimuleren van het delen van data. Met toenemen van de bereidheid van het delen van data wordt de potentie van Synchronodaal Transport groter. Andersom kan Synchronodaal Transport het gebruik van in NLIP ontwikkelde standaarden stimuleren. Synchronodaal Transport heeft een positief effect op de MIRT Goederencorridors Zuid en Zuid-Oost. Door het stimuleren van synchronodaal transport op die corridors wordt de bereikbaarheid verbeterd. Synergie met de actie Human Capital Agenda wordt gerealiseerd door het overdragen van ontwikkelde kennis door gastcolleges, het betrekken van de kennisdistributiecentra en serious gaming (die ook in het onderwijs worden gebruikt),

betrokkenheid van hbo's bij Synchronmodale Transport projecten en opschalingsactiviteiten. De successen van Nederland op gebied van synchronmodaal transport kunnen in de buitenlandpromotie worden gebruikt om meer activiteiten naar Nederland te trekken. Dit vergroot vervolgens de potentie van synchronmodaal transport, waardoor de multiplier ontstaat.

B1.3. MIRT Goederencorridors

Context

Brede MIRT-onderzoeken van twee multi-modale goederencorridors: De A15-Betuweroute-Waal corridor vanuit Rotterdam ("corridor Oost"), en de goederencorridor Rotterdam-Noord-Brabant-Limburg-Duitsland ("corridor Zuid") leiden tot een programma voor excellente corridors. De studies zijn in 2016 afgerond. In 2017 is gewerkt aan de opzet van het programma ter uitvoering van de maatregelen uit de corridorstudie.

Focus 2018 en verder...

Vanuit het MIRT Goederenvervoer corridor programma wordt een deel ingevuld vanuit de Topsector. Sommige onderdelen in de acties, zoals multi-modale ontwikkeling in synchronmodaal transport of een cloud of wegtransport control tower gebaseerd op het Open Trip Model in NLIP.

B1.4 Trade Compliance & Border Management (TCBM)

Context

Trade Compliance & Border Management is een belangrijke factor voor economische ontwikkeling, het aantrekken van buitenlandse bedrijven naar Nederland en het bevorderen dat logistieke stromen via Nederland zo effectief mogelijk worden afgehandeld¹.

Handelsfacilitatie door vermindering van regeldruk is één van de belangrijkste argumenten 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 was een bijzonder jaar voor zowel bedrijfsleven als overheid, aangezien het nieuwe Europese douanewetboek (het zogenaamde UCC) is ingevoerd. Hier ligt een belangrijke focus van overheid en bedrijfsleven. In de programmering is daarom specifiek op initiatieven ingezet, die bijdragen aan de implementatie van UCC, zoals het UCC project dat bij Dinalog loopt en zich richt op de kansen voor de B.V. Nederland na de invoering van de UCC. Daarnaast zal gezocht worden naar de verbreding van het thema Compliance. Een eerste stap in deze richting is het vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen. Dit is, net als het internationale vervoer van goederen, een zwaar gereguleerde markt, met grote compliance gerelateerde vraagstukken voor bedrijven.

Focus 2018 en verder...

De focus van de actielijn ligt de komende jaren bij

- c. Zorg voor gekwalificeerd personeel: Ontwikkelen bachelor, aanjagen deelname master, ontwikkeling teaching cases
- d. Projecten ten behoeve van het anticiperen op Brexit en verbeteren toezicht afhandeling (ook NWA)

Deze focus draagt bij aan het bevorderen van de Nederlandse concurrentiepositie via slimme oplossingen voor handelsfacilitatie voor toenemend complexe goederenstromen zoals door de Brexit en nieuwe eisen vanuit Europese regelgeving.

Er wordt ingezet op het verhogen van kennis en vergroten van de toekomstige instroom in het bedrijfsleven van mensen op HBO/WO niveau met een douaneopleiding (synergieproject met Human Capital). Daarbij wordt ingezet op de ontwikkeling van de eerste studiejaar van een HBO deeltijd bachelor opleiding Logistiek Management, met als specialisatie Douane en verdere doorontwikkeling van modules voor specifieke douane onderwerpen voor de latere studiejaar van deze opleiding. Daarnaast wordt in onderzoek ontwikkelde kennis en concepten omgezet in een aantal Teaching Cases Customs and Trade Compliance zodat deze voor meerdere opleidingen beschikbaar zijn. De deelname aan de Masteropleiding wordt aangejaagd door scholarships beschikbaar te stellen.

Ten slotte zullen aanvullende acties voor de middellange termijn worden gedefinieerd om op de gevolgen van de Brexit te anticiperen en op basis van het Verbeterplan Overleg Douane Bedrijfsleven (ODB), mede naar aanleiding van de monitor "Bewijs van goede dienst Douane

¹ "The Economic Benefits of Customs", Ecorys, 2016

2016", die laat zien dat aanvullende acties genomen kunnen worden om gestelde doelen te bereiken. De samenwerking met de NVWA in border management issues zal worden geïnitieerd. Naast het aansluiten van de NVWA bij issues zoals het UCC, zal de verdere implementatie van de Trade Facilitation Agreement (TFA) worden bevorderd door projecten te ondersteunen die bijdragen aan de verdergaande integratie van border management. Uit het eerder genoemde onderzoeksproject UCC voortvloeiende nieuwe concepten voor douaneregelingen en procedures kunnen in vervolgprojecten nader worden uitgewerkt en in pilots worden omgezet.

Bijdrage KPI's

De actielijn Trade Compliance en Border Management levert een significante bijdrage aan de realisatie van de KPI's van de topsector, in het bijzonder:

- *KPI 1 - Extra omzet van nieuwe ketenregie activiteiten:*
Het in 2016 gepubliceerde Ecorys rapport "The economic benefits of customs" onderbouwt op wetenschappelijke wijze de significante bijdrage van een gestroomlijnde douaneafhandeling op economische groei en BBP. Nederland doet het hier op basis van de WLPI zeer goed.
- *KPI 2 & 3 - Aantal vrachtkilometers dat van de weg wordt gehaald & CO₂ reductie:*
Flexibiliteit bij douaneafhandeling van goederenstromen faciliteert multimodaal transport, reductie van CO₂ uitstoot en optimalisatie van het aantal vrachtkilometers.
- *KPI 4 - Aantal bedrijven dat zich met logistieke of keten regie activiteiten hier vestigt:*
De Miljoenennota van 2016 stelt dat Nederland onder andere een aantrekkelijk vestigingsklimaat heeft vanwege snelle, betrouwbare logistieke infrastructuur. Trade facilitation acties vanuit TCBM zijn hierbij voor goederenstromen een belangrijke factor.
- *KPI 5 - Uitstroom van gekwalificeerde professionals in de arbeidsmarkt:*
TCBM zet een duidelijke focus op het vergroten van deze instroom via het creëren van geaccrediteerde opleidingen op WO- (RSM Master) en HBO- (Fontys deeltijd-Bachelor) niveau. Bij de ontwikkeling van de opleidingen wordt onder andere samengewerkt met Douane en bedrijfsleven, dat is verzameld in het ODB. Het project Expertisecentrum TCBM maakt via de website van het KDC Logistiek relevante publicaties toegankelijk.
- *KPI 6 - Eerste positie in Europa in de WLPI (2020):*
In de WLPI 2016 staat Nederland op het onderdeel douane samen met Duitsland op een gedeelde eerste plaats van EU landen (score 4.12).

Bijdrage Synergie

Enkele in het oog springende voorbeelden waar de komende jaren significante synergie-effecten met andere actielijnen behaald kunnen worden zijn de volgende. NLIP: Het delen van betrouwbare informatie tussen bedrijven en overheden is zowel een essentiële randvoorwaarde voor het soepel laten verlopen van douaneprocessen, het correct kunnen inschatten van risico's en voor het inrichten van betrouwbare, kosteneffectieve en veilige logistieke ketens. De flexibiliteit bij de (douane)afhandeling van internationale logistieke flows en nieuwe controleconcepten kunnen van invloed zijn op de groei van Synchronodaal Transport. Hierbij staan concepten zoals Single Window en Secure Trade Lanes centraal. Nieuwe controleconcepten kunnen worden verkend en een bijdrage leveren aan de groei van Synchronodale Transportconcepten. Bij het registreren van internationale supply chains en het bundelen van internationale goederenstromen kunnen nieuwe diensten ontwikkeld op het gebied van Douane. Het 4C concept kan TCBM ondersteunen in risicomanagement en controleconcepten voor de ketenregie.

Ten slotte kunnen de investeringen in de ontwikkeling van opleidingen vanuit de actie TCBM bijdragen aan de ontwikkeling van Human Capital. Dit is noodzakelijk voor het bereiken van de doelstellingen van de Topsector Logistiek.

B1.5 Cross Chain Control Centers (4C)

Context

Cross Chain Control Centers (4C) zijn regiecentra waarin de modernste technologie, geavanceerde softwareconcepten en supply chain professionals samenkomen. In een Cross Chain Control Center worden informatiestromen slim gekoppeld aan goederenstromen. Door gegevens tussen verschillende logistieke ketens uit te wisselen, kunnen in een 4C transporten ketenoverstijgend worden georganiseerd. Door grotere volumes zijn er bijvoorbeeld meer mogelijkheden om spoor en binnenvaart te benutten 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. De realisatie van 4C's zorgt voor een beter overzicht, betere afstemming en bundeling van activiteiten, besparing in supply chain kosten door het combineren van lading, lagere druk op het

milieu, het creëren van meer werkgelegenheid en nieuwe kennis die ook toegepast kan worden in andere supply chains.

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 regisseren. Een 4C kan gerealiseerd worden binnen een sector, maar ook tussen de sectoren. De kern is dat respectievelijk supply chains genoeg overeenkomsten vertonen en synergie mogelijkheden bevatten om gezamenlijke ketenregie in 4C mogelijk te maken.

Het programma van onderzoek en projecten voor de actielijn 4C steunt bevat onderzoek (via TKI Dinalog) en uitvoeringsprojecten (via het programmasecretariaat). De activiteiten in de actielijn 4C dragen in grote mate bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen. Dit is reeds het resultaat van een aantal succesvolle projecten in onder andere de sierteelt, circulaire economie, e-commerce en verladers, waar kennis en markt elkaar gevonden hebben.

Focus 2018 en verder

Vanaf 2018 ligt de focus van 4C op opschaling en implementatie in de sectoren en ketens. Door middel van nieuwe projecten en door bestaande projecten te laten groeien kan de opschaling worden bereikt. Het uiteindelijke resultaat van de implementatie en opschaling van 4C is de beoogde verduurzaming in de logistieke sector.

Door 4C te implementeren in sectoren en communities kan een succesvolle samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen ontstaan. Afhankelijk van specifieke behoeften in de deelsectoren of type samenwerkingspartners wordt de community-vorming verder gestimuleerd.

4C vindt ook synergie in het verlengde van de Human Capital Agenda. De ontwikkeling van horizontale samenwerking en 4C concepten heeft andere behoeftes en functies nodig in de logistieke sector. Personeel moet meer en beter kunnen samenwerken. Daarnaast neemt de complexiteit van processen (bijv. Planning) toe. Hiervoor moet personeel worden opgeleid. Voor een samenwerking in de keten is het belangrijk dat partijen met elkaar verbonden zijn. Deze connectivity verbindt partijen met elkaar door middel van data die met elkaar gedeeld kan worden. In de 4C actielijn is er behoefte aan vergaande vormen van collaborative analytics. Meer systeemdenken is benodigd om duurzame vormen van samenwerking te realiseren.

Om 4C naar het volgende niveau te tillen moeten concepten van een operationeel niveau naar een tactisch en strategisch relevante toepassing met grote toegevoegde waarde en grotere impact op verduurzaming in en van de ketens. Daarnaast is het een belangrijke strategische vraag hoe nieuwe start-ups met platform oplossingen kunnen integreren in de 4C concepten bij dienstverleners.

Bijdrage KPI's

4C projecten dragen bij aan de realisatie van extra bijdrage aan het BNP door ketenregie activiteiten. De streefwaarde van KPI 1 van de Topsector (bijdrage aan het BNP van ketenregie activiteiten) is reeds overschreden. Door de komende jaren nog meer in te zetten op implementatie zal deze KPI verder worden overschreden. De bijdrage aan de KPI's wegilometerreductie en C2 reductie blijft nog achter. Dit komt omdat de implementatieprojecten vorig jaar zijn ingezet en nog niet leiden tot resultaten in de monitor. Bij een volgende monitor moeten de resultaten zichtbaar worden. Met de huidige projecten wordt de streefwaarde nog niet gerealiseerd. Door de implementatieprojecten te intensiveren (er meer van te starten) met de nieuwe tranche middelen zal de streefwaarde kunnen worden gerealiseerd en 28 miljoen wegilometer en 28.000 ton CO2 worden gerealiseerd.

Bijdrage Synergie

4C draagt bij aan NLIP door het delen van ervaringen (lessons learned), data-uitwisselingen en vervolgens waar mogelijk de concrete toepassing van iSHARE (afsprakenstelsel). Gezamenlijk kunnen tools 'data-delen' worden ontwikkeld en ketensamenwerkingsprojecten worden opgestart als start van de implementatie. Synchromodaal Transport en TCBM kunnen in samenwerking met 4C een gecoördineerde continentale en maritieme stroom ontwikkelen. Hierin kan gebruik worden gemaakt van ervaringen en best practices van horizontale samenwerking ten behoeve van synchromodale diensten. In samenwerking met Service Logistiek is er de mogelijkheid voor de ontwikkeling voor regiefuncties voor service logistieke oplossingen, inclusief complexe planningsvraagstukken. Via Stadslogistiek kan er een vervolg worden gegeven aan het uitrollen van de 4C regiefunctie voor onder andere de bouwlogistiek en e-commerce. Supply Chain Finance kan in een 4C omgeving oplossingen toepassen en ketenregiefuncties ontwikkelen op basis van onder andere blockchain technology. 4C kan voor de Human Capital Agenda een toolkit 'samenwerking in de logistiek' samenstellen de digitalisering van onderwijs (vakken en cursussen in ketenregie) ondersteunen.

B1.6 Service Logistiek

Context

Service Logistiek staat voor de logistieke regie vanaf de 'after-sales service' van een product tot aan het einde van de levenscyclus. Het betreft alle logistieke activiteiten die nodig zijn om apparaten, machines en systemen gedurende hun hele levenscyclus – tot en met hergebruik – optimaal te laten functioneren. Service Logistiek richt zich vooral op het koppelen van informatiestromen aan goederenstromen, maar dan in de latere fase van de levenscyclus van goederen.

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 business to business als business to consumer). 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, upgradings en veilig gebruik van die producten gedurende de gehele levenscyclus, tot en met de uiteindelijke buitengebruikstelling, terugname en hergebruik van deze producten.

Focus 2018 en verder...

In de periode 2018-2020 zal de focus voor de actielijn Service Logistiek liggen op verdere ontwikkeling van de innovatie community, valorisatie en opschaling binnen onderhoud en logistiek en de synergie met andere actielijnen.

Verdere ontwikkeling service logistiek innovatie netwerk (SLF2020)

Eind 2016 is het Service Logistics Forum (SLF) onder de naam SLF2020 een transitie ingegaan om door te ontwikkelen tot een open en actief innovatienetwerk. SLF gaat een leidende rol vervullen in structurele visieformulering en innovatiestimulering. Tegelijkertijd vormt het SLF het platform voor kennisdeling en kennisontwikkeling in service logistiek, dat ook na afloop van het programma de ontwikkeling van service logistiek blijft stimuleren.

SLF en de visie en innovatie roadmap die is ontwikkeld vormt de basis voor een effectief innovatie proces waarin ideevorming, consortiumvorming en projectontwikkeling worden gefaciliteerd en gecoördineerd. Daar zijn nu de eerste belangrijke stappen in gezet. In de periode 2018-2020 wordt deze transitie doorgezet om ook na 2020 logistieke innovatie binnen de Nederlandse maak-, service- en onderhoudsindustrie te kunnen blijven aanjagen.

Valorisatie en opschaling onderhoud en service logistiek

Afgelopen jaren is binnen de Topsector Logistiek waardevol onderzoek verricht op het snijvlak van onderhoud en logistiek. Binnen diverse projecten is gewerkt aan het voorspellen van faalgedrag van componenten en systemen en de benodigde servicemiddelen om dit te herstellen. Daarnaast is onderzoek gedaan naar onderhoudsstrategieën, logistieke planningsmodellen, ketensamenwerking en nieuwe business modellen. Allemaal met als doel hogere beschikbaarheid van systemen, duurzamer materiaalverbruik en efficiëntere logistiek. Het huidige onderzoek is echter nog zeer wetenschappelijk en bovendien blijkt (service) logistiek in de onderhoudssector niet bovenaan de agenda te staan. De komende periode wordt ingezet op implementatie van de ontwikkelde concepten in het bedrijfsleven.

In de periode 2018-2020 krijgen bestaande activiteiten (zoals Logistiek Verenigd, Service Supply Chain Game, etc.) daarom een vervolg. Daarnaast worden nieuwe activiteiten ontwikkeld om het potentieel aan logistieke optimalisatie in de Nederlandse maak-, service- en onderhoudsindustrie te benutten. Nieuwe activiteiten zullen gericht zijn op het creëren van bewustzijn, mobiliseren en activeren van MKB, toepassen van logistieke concepten en stimuleren van samenwerking. Gezamenlijk draagt dit bij aan hoge beschikbaarheid systemen, duurzaam materiaalverbruik, minder logistieke bewegingen en lagere CO₂-uitstoot.

Bijdrage KPI's

De binnen de innovatieagenda van de actielijn Service logistiek ontplooiende en geplande activiteiten dragen direct en indirect bij aan de KPI's van de Topsector Logistiek. Binnen het vervolg van Samenwerken in Service Logistiek (de prijsvraag) en Valorisatie onderhoud en logistiek worden consortia van (MKB-)bedrijven direct gestimuleerd in de verdere ontwikkeling van

samenwerkingsverbanden. Betere samenwerking tussen bedrijven binnen en tussen ketens leidt tot meer regie over serviceketens via service logistieke control towers. Daarnaast zal meer regie zorgen voor een efficiëntere inzet van servicemiddelen waardoor de Total Cost of Ownership van assets wordt verlaagd.

De verdere ontwikkeling van het Service Logistics Forum leidt tot meer kennisuitwisseling tussen kennisinstellingen en bedrijven binnen een steeds groter en meer divers netwerk. Structurele ontwikkeling van een visie en roadmap heeft een aanjagend effect op projectontwikkeling en zorgt voor continuïteit in het servicelogistiek innovatieprogramma.

Bijdrage synergie

Daarnaast zal in de periode 2018-2020 synergie worden gezocht met de actielijnen Duurzaamheid, Cross Chain Control Centers, Stadslogistiek (waaronder Bouwlogistiek en E-commerce) en Human Capital. Uit recent onderzoek in opdracht van de Topsector Logistiek blijkt dat een groot deel van transportbewegingen in een stad service- en onderhoudsactiviteiten betreft. Door meer regie te voeren over deze stromen en slimme service logistieke en stadslogistieke concepten toe te passen kunnen transportbewegingen aanzienlijk worden beperkt en wordt duurzaam onderhoud in een duurzame stad mogelijk (hoge beschikbaarheid en betrouwbare systemen). Denk aan onderhoud van alle infrastructuur (energie, water, wegen, rails, bekabeling, etc.), bebouwde omgeving, bedrijfsapparatuur en consumentenproducten.

B1.7 Supply Chain Finance

Context

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

Het doel van Supply Chain Finance is het verbeteren van de financiële prestaties en het reduceren van risico's tussen minimaal twee ketenpartners. Om het doel te realiseren zijn er drie thema's waarin verbetering gericht plaats kan vinden:

1. Efficiency (financiële prestaties)
2. Effectiviteit (lever-prestaties)
3. Duurzaamheid (sociale prestaties)

Het verbeteren van de efficiency 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 (effectiviteit). Denk hierbij aan constructies die de stabiliteit of loyaliteit van suppliers versterken en hun de kans bieden om te groeien.

Supply Chain Finance in haar ultieme vorm kan het best worden begrepen als we ons het volgende proberen voor te stellen:

- Aan iedere supply chain is een '**Supply Chain Finance House**' (SCFH) gekoppeld, dat aan de oorsprong van de supply chain de goederenstroom 'koopt'. In dat stadium gaat het vaak om grondstoffen.
- Aan deze grondstoffen wordt door de verschillende partijen in de keten waarde toegevoegd tot er sprake is van een gereed product. Dat wordt vervolgens gedistribueerd. Het SCFH betaalt alle betrokken partijen voor hun diensten zodra de waarde is toegevoegd.
- Aan het einde van de keten incasseert het SCFH het geld dat tot die tijd door de klant is betaald, plus een rentevergoeding.
- Het SCFH blijft dus gedurende het gehele proces eigenaar van de goederenstroom.

In de afgelopen jaren zijn er verschillende onderzoeken gedaan in de opbouw naar realisatie van een Supply Chain Finance House (SCFH). In het jaar 2017 is de actielijn SCF versterkt met onderzoek naar Blockchain in combinatie met logistiek. Volgens het recente rapport van World

Economic Forum zal de Blockchain toepassing op het gebied van Trade & Logistics grote impact hebben (bron 2017):

http://www3.weforum.org/docs/WEF_The_future_of_financial_infrastructure.pdf); tracing wordt eenvoudig, transparantie verhoogd en financiële stromen kunnen anders worden ingevuld. Daarbij rijst de vraag over de invulling van de rol van de expediteur en of er een Uber voor de logistiek op basis van Blockchain Technology kan worden gerealiseerd. Transparantie wordt de norm, geld verdienen aan in-transparantie wordt praktisch onmogelijk. Daarnaast gaan de koplopers uit het TKI-project tools ontwikkelen die de sector kan gaan gebruiken. De grootste disruptie gaat komen van open Blockchain toepassingen die momenteel wereldwijd worden ontwikkeld en snel beschikbaar komen. Momenteel komen er bijna dagelijks nieuwe logistieke toepassingen beschikbaar.

Als Nederland een koplopers rol wil blijven spelen in het nieuwe speelveld dat aan het ontstaan is binnen de supply chain, dan dient er een ecosysteem gerealiseerd te worden met verschillende actoren. Ook voor kleinere spelers is er een interessante rol. Nederland staat inmiddels met Blockchain internationaal op de kaart, getuigen ook de uitnodigingen om te spreken in India, Rusland, Duitsland, Engeland, America etc. De rol die de Nederlandse overheid neemt op het gebied van Blockchain helpt om voor te blijven lopen. Waar de overheid en Dutch Digital Delta generiek aan de slag zijn heeft de logistieke sectorspecifieke behoeftes.

Focus 2018 en verder...

Binnen Supply Chain Finance wordt de focus gelegd op:

- b. Blockchain in de logistiek ontwikkelen
- c. Opbouw van een Supply Chain Finance House als tussenschakel in de Supply Chain, die eigenaar wordt van de goederen

Ingezet zal worden op het benutten van expertise binnen de logistieke sector op het gebied van SCF, Fintech, Blockchain met als doel gehele sector te laten profiteren en te ervaren wat Blockchain allemaal kan. Nederland moet op het gebied van Blockchain expertise kunnen concurreren met buitenlandse nieuwe toetreders. Niet enkel vanuit bedrijven maar ook vanuit de kennisinstellingen om zodoende de logistieke sector klaar te stomen voor de industriële revolutie 4.0 die Blockchain veroorzaakt.

In Rotterdam wordt Blocknest (werknaam) ontwikkeld, een living lab omgeving voor blockchain onderzoek en implementatie. Bedrijven zullen daar gezamenlijk werken aan de ontwikkeling van Blockchain technologie. Verder is in Rotterdam het Blocklab Logistiek, in Zwolle het Supply Chain Finance lectoraat (grootste ter wereld) en Blockchainlab TU Delft, grootste in Europa. Met al deze expertise bij elkaar moet de Topsector Logistiek in staat zijn om de achterban te mobiliseren voordat een Blockchain Uber de markt in Nederland domineert. Nu is het zaak meer logistieke partijen uit de sector aan te laten haken.

Bijdrage KPI's

SCF was eerder moeizaam in staat een bijdrage te leveren aan de KPI's. Blockchain technologie is hier de gamechanger. Matching van vraag en aanbod kan volledig autonoom en zo optimaal mogelijk plaatsvinden. In Europa zien we inmiddels meerdere voorbeelden voorbij komen. Tui heeft hotelbed.com voor 1.2 miljard verkocht in 2016 aangezien zij niet meer geloven in de oude matchingtools (AirB&B, Booking.com). Door met de topsector in te zetten op Blockchain ontwikkelingen in de logistiek zal de aantrekkelijkheid om hier een bedrijf te starten toenemen. Lading en assets kunnen met blockchaintechnologie op de meest efficiënte manier worden ingezet. Dit reduceert de kilometers op de weg.

Een Logistiek Blockchain ecosysteem zal een enorme driver zijn voor de World Logistics Performance Index score.

Synergie

Blockchain maakt instant payment mogelijk. Instant payment kan wellicht voor een logistiek dienstverlener de trigger zijn om data te gaan delen in de keten. Dit zou een boost kunnen geven aan het I-Share project. Instant payment is al mogelijk en is één van de resultaten uit het huidige onderzoek.

Blockchain maakt real-time track and trace mogelijk. Toepassingen hiervan verwerken we al in het huidige project o.a. met Transfollow. Een op Blockchain gebaseerd Logistiek ecosysteem draagt bij aan juiste ETA's. Alle partijen in de logistieke keten beschikken over dezelfde tijdige informatie. Dit is ook relevant voor Synchronodaal Transport, 4C en Stadslogistiek.

Door in te zetten op een cross met andere actielijnen zoals 4C en NLIP zijn er goede vooruitzichten op versterkende effecten met behulp van Blockchain technologie.

Buitenlandpromotie: Met het realiseren van een Logistiek blockchain ecosysteem hebben we concurrentie vanuit Dubai en Singapore. Met een aantal partijen zijn we in gesprek om juiste een samenwerking op te zetten inclusief de VS om een internationaal Logistiek ecosysteem te ontwikkelen.

B1.8 Buitenlandpromotie

Context

Nederland heeft de ambitie een blijvende internationale toppositie in de logistiek in te nemen, in de afwikkeling van goederenstromen, als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten en als aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor het verladende en logistieke bedrijfsleven. De actie Buitenlandpromotie werkt aan het aantrekken van buitenlandse logistieke activiteiten naar Nederland en aan de export van ontwikkelde logistieke kennis naar het buitenland. Hiertoe werken overheid, kennisinstellingen en vooral het bedrijfsleven samen aan de ontwikkeling van gerichte proposities voor logistiek in specifieke sectoren en themagebieden. In de achterliggende periode zijn de fundamenten gelegd voor versterking van de promotie van Nederland als slimme logistieke hub van formaat op het wereldtoneel: basisproposities en cross-over-proposities t.b.v. acquisitie van investeringen en ladingstromen; export monitor voor inzicht omvang en herkomst logistieke verdien capaciteit; alumni-netwerk en Living Labs als instrument om onze logistieke expertise met buitenlandse partijen verder te verkennen en ontwikkelen; Holland Logistics Library als digitale promotieoffer voor logistiek Nederland. Door de crisis en de beperkt beschikbare capaciteit voor acquisitie is de bijdrage aan de KPI nog beperkt.

Focus 2018 en verder...

De focus voor Buitenlandpromotie is niet nieuw:

- c. Extra inspanning op acquisitie om streefwaarde te halen
- d. Kennisexport van ontwikkelde kennis topsector logistiek

Dit is niet nieuw, omdat buitenlandpromotie een doorlopende actie is. Wel zal meer focus worden gelegd op acquisitie, om de streefwaarde te realiseren.

Voor de komende drie jaar is het van belang onze internationale etalagekast uit te bouwen en te vullen met nieuwe proposities en thema's die kunnen profiteren van de reeds opgebouwde ervaring en best practices. Dit bestaat onder andere uit:

- Uitbouw en updaten van cross-over-proposities met andere (top)sectoren t.b.v. acquisitie
- Ontwikkelen en updaten van thema-specifieke proposities als E-commerce, Spare Parts/Service Logistiek, 3-D printing, logistieke vestigingsplaats factoren
- Versterken functionaliteit Holland Logistics Library
- Export monitor, waardebeoordeling ketenregie-activiteiten
- Verrijken van internationale relaties met kennis
- Actief ontwikkelen van alumni-netwerken
- Identificeren en ondersteunen van gerichte kansontwikkeling in het buitenland (i.s.m. punt 3)
- In- en uitgaande handelsmissies versterken met logistieke kennis en proposities

Tevens omvat de focus het etaleren van opgebouwde kennis van de verschillende actielijnen binnen de Topsector Logistiek. Wereldwijd kampen landen en stedelijke regio's met veel van dezelfde uitdagingen als de Nederlandse Topsector Logistiek. Onze ontwikkelde samenwerking, kennis en expertise staat wereldwijd in hoog aanzien en heeft ons aan de top van de wereldranking gebracht (#1 DHL Connectivity Index; #4 Wereldbank Logistics Performance Index). De in de actielijnen opgedane kennis kan ook verder 'vermarkt' en gepromoot worden. Een aantal voorbeelden:

- Human Capital Agenda – schaarste aan vaktechnisch en hoogopgeleid (ICT) personeel
- NLIP – het aansluiten van buitenlandse logistieke partijen bij de Nederlandse pilots en uitrol; zij profiteren daarmee daadwerkelijk van de kennis en worden ambassadeur van de innovaties

- Trade Compliance en Bordermanagement – verder uitrollen en ontwikkelen van Special Trade Lanes, waardoor we de handelstromen met die landen kunnen vergroten (denk aan bijv. E-Commerce China)
- Duurzaamheid (Stadslogistiek/Lean & Green, Factor 6), alsook via de wegen van Synchromodaliteit en ketenregie – deze thema's staan overal in grote belangstelling. Veel promotiekansen via relatie met o.a. Wereldbank
- Wereldbank LPI - in het belang weer te stijgen in deze ranking moet het verhaal van onze innovaties goed bekend en beleefd blijven. De LPI is een perceptie-index, waarbij een aantal factoren bovendien buiten de directe invloedssfeer van de buitenlandpromotie liggen (infrastructuur, kosten, track & trace, douane); daarom is het van groot belang dat verladers en LSPs een goede perceptie hebben van de kwaliteit en kunde van de Nederlandse logistiek opdat we op die punten ook hoog blijven scoren.

In lijn met advies Cie Buijink aan DTIB wordt op nationale schaal meer verbindende proposities geboden die ook aansluiten bij de grote maatschappelijke thema's en het unieke (kennis/kunde) karakter van Nederland onderstrepen. Logistiek is als onderlegger van handel, transport en maakindustrie bij veel van deze thema's betrokken:

- Duurzaamheid (Factor 6, Lean & Green) en Smart Cities (Stedelijke distributie), Voedselzekerheid en Duurzame Delta's (en achterlandverbindingen) springen daarbij in het oog. In dat kader zijn uitbouw van bestaande relaties met landen als Colombia, Panama, Indonesië en Vietnam erg interessant.
- Strategische coalities met andere wereldspelers. De onlangs gesloten unieke strategische samenwerking met Global Cities Initiative Atlanta, één van de grootste logistieke hubs in de VS, biedt versterkte kansen op a) Trade & Invest, b) Promotie en c) Best practices. De al bestaande samenwerkingsstructuren op luchtvaart, maritiem en kennisgebied, geeft de beoogde coalitie alleen maar meer kracht en diepte. Naast Atlanta kan ook gedacht worden aan Miami, een of meerdere partners in Azië en de Baltische Staten/Polen in Europa, bijvoorbeeld.
- Brexit & OBOR. Door de Brexit verschuiven handelspatronen tussen het VK en de rest van Europa. Voor Nederland biedt dit grote kansen met name voor producten met een complexe internationale aanvoerlijn (denk aan HighTech, MedTech, automotive, defensie...). Ook de moderne Zijderoute, oftewel China's One Belt One Road (OBOR) initiatief gaat leiden tot verschuivingen in ladingstromen. Voor Nederland liggen er kansen als springplank tussen VS en West-China (Zee/Air-Land Bridge). Een belangrijke promotie waar gezamenlijk met de mainports, railsector en verladers op wordt ingezet.

Bijdrage KPI 's

Met promotie proberen we de perceptie van buitenlandse partijen over Nederland als logistiek topleidende aan te brengen, vast te houden en te versterken. Dit draagt bij aan vestigingsklimaat en het aantal logistieke activiteiten dat zich in Nederland vestigt. Door meer in te zetten op acquisitie zal de streefwaarde van 100 activiteiten per jaar worden gerealiseerd.

Bijdrage synergie

Logistiek is synergetisch van uit zichzelf. Vanuit de buitenlandpromotie is en wordt dit bekrachtigd door onder meer de cross-overproposities met andere Topsectoren, de Holland Logistics Library die ook de andere sectoren ten dienste staat, alsook de promotie van de actielijnen en innovaties van de eigen Topsector Logistiek via alumni-netwerk, living labs etc.. De verbindende rol die de buitenlandpromotie daarnaast speelt bij de vorming van consortia rond maatschappelijke uitdagingen en handelsmissies onderstreept de meerwaarde die de buitenlandpromotie biedt aan andere partijen, zowel binnen als buiten de Topsector.

B1.9 Vereenvoudiging Wet- en Regelgeving

Context

De inzet van de overheid en bedrijven in de periode van 2017-2020 beoogt de ontwikkeling naar een structurele aanpak van resterende knelpunten in het kader van Maatwerk Aanpak Regeldruk - Logistiek (MAR-L) op het gebied van stedelijke distributie en digitale vrachtbrief. De Topsector Logistiek, m.n. Vereenvoudiging Wet- en Regelgeving, biedt hiertoe het geëigende kader. In de Maatwerk Aanpak Regeldruk Logistiek werken departementen en inspectiediensten, de verladersorganisatie EVO, TLN en andere brancheorganisaties samen aan betere regelgeving en slimmere uitvoering van wet- en regelgeving. Er zijn vijftig knelpunten benoemd vanuit het Actal-advies, de EVO Top Tien 2013 en regeldruk knelpunten van Air Cargo Netherlands (ACN) en de

Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KvNR). 22 van deze knelpunten vormen het Actieplan Maatwerk aanpak Regeldruk Logistiek en kunnen binnen twee jaar aangepakt worden. De overige 28 knelpunten worden al opgepakt in bestaande overleggen tussen overheid en bedrijfsleven, of zijn pas op de (middel)lange termijn oplosbaar.

Om de potentie van het gebruik van digitale transportdocumenten tot ontwikkeling te kunnen brengen heeft MAR-L in 2016 en 2017 aansluiting gevonden met de Topsector Logistiek Cluster Vermindering Wet- en Regelgeving. Daarbij wordt ook aangehaakt en gebruik gemaakt van NLIP projectresultaten, en van de ontwikkelingen in Stadslogistiek.

De meeste projecten zijn in synergie tussen meerdere actielijnen uitgewerkt.

Focus 2018 en verder...

Vanuit de nationale beleidsagenda is de uitrol van digitale transportdocumenten (eDocumenten) voor alle transportmodaliteiten gekoppeld aan de uitvoering van de IenM Goederenvervoervisie, de ontwikkeling van de Nederlandse maritieme strategie 2018-2021 en de realisatie van een Single Window Handel en Transport. Hierbij staan data delen, de vermindering van administratieve lasten in berichtenverkeer en de samenwerking tussen overheden centraal. Logistiek stopt niet bij de grens. De werkzaamheden zijn gekoppeld aan ontwikkelingen in het EU Digitaal Transport en Logistiek Forum (DTLF), dat opgericht is ter bevordering van een EU Single Digital Market.

In 2018-2020 wordt gewerkt aan:

- intensivering van het gebruik van eDocumenten in grensoverschrijdend wegtransport (eCMR pilot BENELUX), de binnenvaart (papierarm varen) en spoorvervoer;
- inventarisatie van bestaande knelpunten die de introductie van eDocumenten in de weg staan;
- voorstellen tot aanpassing in wetgeving om de knelpunten weg te nemen;
- vervolmaking van het bestaande maritieme en lucht single window, waarbij vooral aandacht aan de identificatie van mogelijkheden tot hergebruik van data, zowel door andere overheidsdiensten als voor private doeleinden;
- identificatie van mogelijkheden tot lagere kosten en lagere drempels voor bedrijven en overheden op basis van hergebruik, en wat daarvoor nodig is;
- de ontwikkeling van een visie, een businessmodel en de diensten die een federatieve architectuur kan bieden, waarbij tevens aandacht aan de mogelijkheden om door afsprakenstelsels (zie iShare/NLIP) de drempel tot delen en hergebruik te reduceren;
- proefprojecten, nationaal en internationaal.

Bijdrage aan de KPI's

De bijdrage van de activiteiten in Vereenvoudiging wet- en regelgeving is indirect en randvoorwaardelijk voor de andere actielijnen.

B1.10 Human Capital Agenda

Context

Een sleutelfactor voor het realiseren van de ambities van de Topsector Logistiek is human capital. Human capital is de samenstelling van talenten, vaardigheden en kennis van het personeelsbestand van een bedrijf die economisch waardevol zijn (Dean, McKenna, & Krishnan, 2012). De Topsector Logistiek heeft drie uitdagingen op het gebied van human capital:

1. Voldoende human capital realiseren: het tekort aan voldoende logistieke professionals dreigt op te lopen op alle niveaus. Up to date inzicht in dit tekort is noodzakelijk om te kunnen anticiperen op de effecten van technologische ontwikkelingen op onderwijs en de arbeidsmarkt.
2. Technologische ontwikkelingen vragen om innovatieve oplossingen, wendbaarheid en samenwerking. Door middel van een sterke kennisinfrastructuur wordt zorggedragen voor kennisdeling en kennisdistributie via de kennisdistributiecentra en de centra voor innovatief ondernemerschap (CIV's) waarin nauw wordt samengewerkt tussen onderwijs (op alle niveaus) en het bedrijfsleven met een sterke regionale verankering. Dit wordt gerealiseerd door een verdere profilering van de kennisdistributiecentra via o.a. de lectoraten, met flexibel, adaptief onderwijs en het realiseren van kennisdistributie vanuit onderzoek naar het onderwijs, het bedrijfsleven en naar het niet-bekostigd onderwijs.
3. Het bedrijfsleven zelf zal steeds meer oog moeten hebben voor sociale innovaties, zodat talenten zich kunnen blijven ontplooiën, medewerkers te blijven boeien, binden en behouden en de concurrentie om schaars talent met andere sectoren aan te gaan. Er wordt immers voor alle sectoren tekorten op de arbeidsmarkt verwacht. Ook acties voor een betere beeldvorming van de sector blijven noodzakelijk.

Focus 2018 en verder...

Teneinde de komende periode de al bestaande tekorten en verwachte toekomstige tekorten in de sector zo goed mogelijk aan te pakken en de doelstelling van 50% meer instroom in het hbo/wo onderwijs te behalen is de focus van de Human Capital Agenda:

- d. Realiseren van een zijinstroom-opleiding voor werkenden, als onderdeel van de pijler om voldoende instroom te realiseren
- e. Bestendigen kennisdistributiecentra structuur als onderdeel van de pijler innovatieve kennisinfrastructuur
- f. Sociale innovatie: Talenten blijven ontplooien, medewerkers blijven boeien, binden en behouden

Pijler Voldoende Instroom

Per saldo is er een groei te zien in instroom in opleidingen, bij een aantal hogescholen is sprake van stabilisatie en bij enkelen is sprake van krimp. Ten aanzien van de toekomst zouden demografische ontwikkelingen (afname hbo-studenten) en de verschuiving van bachelor naar de Associate Degree kunnen wijzen op een dalende groei. De opleidingscapaciteit bij hogescholen is daarbij een belangrijk aandachtspunt, naast de hoge uitval van studenten tijdens de opleidingen. Aan de andere kant is sprake van een sterke groei in banen. Voorkomen moet worden dat logistiek geen goede positie heeft bij de strijd om schaars talent.

Vanaf 2018 wordt daarom extra ingezet op online campagnes en lesmateriaal voor middelbare scholieren:

1. Havisten weten niet of nauwelijks wat logistiek inhoudt. Jongeren die voor hun studiekeuze staan weten onvoldoende over de diverse mogelijkheden, de baangarantie en de doorgroeimogelijkheden die de logistiek biedt. Een online campagne in combinatie met een aantrekkelijke promotiefilm, lesmateriaal en bijpassende advertentiebanner moet studenten gaan trekken.
2. Gericht campagne voor decanen: De onbekendheid met logistieke beroepen en opleidingen begint al bij docenten/decanen in het voortgezet onderwijs. Zij hebben geen duidelijk beeld van logistiek, laat staan dus de leerlingen. Ook hiervoor is een campagne nodig.
3. Het landelijk inzetten van de lesbrief logistiek ontwikkeld door de RUG en het TKI bij het primair onderwijs.
4. Terugdringen van uitval onderwijs: In nauwe samenwerking met de hogescholen wordt een project uitgevoerd op het gebied van het behouden van studenten in logistieke bachelors via bv. het verspreiden van bestaande best practices, intakegesprekken, mentoring, coaching en studieloopbaanbegeleiding tijdens de opleiding.

De komende jaren wordt naast reguliere instroomacties ingezet op het bevorderen van zij-instroom: Imago en informatie campagnes ter ondersteuning van een carrièreswitch zodat de diverse mogelijkheden, de baangarantie en de doorgroeimogelijkheden die de logistiek biedt in beeld worden gebracht.

Pijler innovatieve kennisinfrastructuur

Focus: Innovatief flexibel onderwijs, Kennisdisseminatie/valorisatie, Leven Lang Ontwikkelen, Zijinstroom programma's: De overspannen arbeidsmarkt leidt tot meer vraag naar zij-instroom. Focus ligt op het laten ontwikkelen van programma's voor zij-instroom met netwerkpartners in de regio's en het (niet-) bekostigd onderwijs en onderzoeken of via inzet van O&O fondsen meer budget beschikbaar gesteld kan worden voor zijinstromers.

Pijler Sociale innovatie

Focus: Verminderen uitstroom werkveld; binden, boeien, behouden personeel. De focus ligt op het ondersteunen van werkgevers in onze sector door het inzetten op ontwikkeling en verspreiding van praktische toolkits en instrumenten naar bedrijven (inclusief MKB) via het KennisDC Logistiek en het lectoraat Sociale innovatie (Windesheim) alsmede de Taskforce Sociale Innovatie van de Human Capital Tafel.

Bijdrage Synergie

Op de thema's doorlopende leerlijnen, zijinstroom, kennisdisseminatie, valorisatie en sociale innovatie wordt nauwer samengewerkt en geprogrammeerd met het TKI en de andere actielijnen via bijvoorbeeld de verspreiding van serious gaming (actielijnen Synchromodaal Transport, Trade compliance & Border Management, 4C) en MOOCS (NWO, TKI project) het stimuleren van doorlopende leerlijnen (bv. Planner) en het ontwikkelen van praktische tools. Op het thema Leven Lang Ontwikkelen wordt vanuit de landelijke Human Capital-Roadmap (HC-Roadmap) blijvend

samengewerkt met de andere Topsectoren om het concept van Learning Communities uit te werken en te implementeren.

B1.11 Stadslogistiek

Context

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.).

Daarnaast richt stadslogistiek zich op het versnellen van de ontwikkelingen richting Zero Emission; ZES. Zero Emission is expliciet gericht op CO₂, maar levert ook een grote bijdrage aan reductie van NO_x en fijnstof. Wonen, leven, werken ontspannen en leren zijn tegenwoordig met elkaar verweven op vrijwel elke plek in de huidige steden, en op elk tijdstip van de dag. Er zijn bijvoorbeeld grote sprongen in telecommunicatie (mobiele telefonie, Internet) en er is relatief goedkope mobiliteit die het mogelijk maakt om logistieke ketens geheel anders in te richten. Zo ervaren traditionele winkels aan den lijven de druk die webshops met zich meebrengen. Die veranderingen zetten eveneens grote druk op de bevoorrading van de stad en op de afvoer van goederen en afval uit de stad. De verwachtingen zijn toegenomen (overal en altijd alles kunnen krijgen, directe levering aan huis van bestellingen via het Internet), terwijl de overlast van goederenverkeer steeds minder getolereerd wordt (congestie, veiligheid, uitstoot, leefbaarheid). Er is steeds meer strijd om de beschikbare ruimte, hoe die gebruikt wordt en door wie en wanneer. Gemeentebesturen hebben de uitdaging om een weg te vinden tussen conflicterende belangen door, en die vervolgens te handhaven.

Focus 2018 en verder...

De Stuurgroep Stadslogistiek heeft aangegeven uit de IenM middelen geen nieuwe grootschalige onderzoeksprojecten meer opgezet hoeven te worden, behalve als het gaat om de combinatie van blockchain technologie. Deze combinatie heeft de belofte om allerlei samenwerkingsvormen zo laagdrempelig mogelijk te maken. In concreto gaat dat bijvoorbeeld over;

- Het gebruik van een gedeelde laad-en-los plek
- Het combineren van lading

Tokens zijn dan een manier om het spel van "gunnen en krijgen" tussen partijen die in principe geen financiële relatie hebben (twee of meer transporteurs) maar wel een gedeeld belang hebben, heel praktisch en operationeel op te lossen.

De focus in de programmering van de actie Stadslogistiek:

- c. Implementatie projecten in het kader van Zero emissie stadslogistiek, om een hogere bijdrage aan de KPI te realiseren
- d. Aanjagen verantwoordelijkheid gemeente bij bouw en facilitaire inkoop

Er wordt meer ingezet op projecten die een concreet reductiepotentieel realiseren, op basis van prijsvragen zodat de bijdrage aan realisatie van de KPI verbeterd wordt.

Hierbij wordt gericht op ten eerste snelle realisatiemogelijkheden van uitstootreductie, en ten tweede implementatie van onderzoek. Bij de snelle realisatiemogelijkheden wordt de relatie met nieuwe technologie (brandstof en aandrijving) expliciet meegenomen, zoals:

- Ontkoppelen aan de rand van de stad, en met schone technologie de stad in
- Light Electric Vehicles en bestelauto's in fijnmazige distributie
- Binnenvaart/water in de keten tot diep in de stad voor bouwmaterialen

Daarnaast wordt ingezet op het intensiveren van de succesvolle inspanning om de beweging te versnellen richting zero emissie, met als basis de Annual Outlook City Logistics.

Daarbij zijn de speerpunten onder andere:

Bouwlogistiek:

- verhogen van bewustwording van de betekenis van slimme bouwlogistiek bij zowel bedrijven als overheden in hun rol van publieke opdrachtgevers in aanbestedingen en bij verlenen vergunningen i.s.m. De Bouwagenda en I&M, GD Bouw, Minor Bouwlogistiek;
- GDZES tafel van 6, EMVI criteria in aanbestedingen toepassen (MRA, Groningen, Utrecht, Nijmegen);
- Innoveren rond IT in bouwketens (BIM) als driver voor structurele inbedding op langere termijn.

Facilitaire logistiek: het in het inkoopproces van overheden en instituties inbrengen van duurzame logistiek als voorwaarde bij inkoop. Dit is een zeer taai en traag bewegend segment, terwijl er zonder kosten veel impact gerealiseerd kan worden.

ICT-ondersteuning voor elektronische ontheffing voor flexibele toegang en zonering, en flexibel gebruik van laadlosplekken (zie de Annual Outlook voor het belang als voorwaarde voor de transitie). Het betekent de telematica in vrachtwagens gebruiken voor onder andere maatwerk in de privileges van gebundelde stromen in zero-emissie voertuigen.

- Van definitie, handhaving tot proef, inclusief governance vorm.
- Starten in Amsterdam, oplossen van de privacy issues en de handhavingsvragen, en dan opschalen.

Dit geeft ook een versnelling van innovatie in een ICT-segment waar Nederland sterk in is, on-board systemen en TMS systemen.

E-commerce

- E-commerce als voorloper benutten om die kennis en IT-ervaring bij transporteurs in andere ketens te krijgen, en om E-mobility toe te passen.

Bijdrage KPI's

Stadslogistiek heeft als streefwaarde een CO₂-reductie van 5.000 ton. Deze streefwaarde wordt in het kader van de extra inspanning op duurzaamheid herijkt. Door meer inspanning te zetten op projecten die een concreet reductiepotentieel realiseren, bijvoorbeeld op basis van prijsvragen, zal de bijdrage aan realisatie van de KPI worden verbeterd.

Bijdrage synergie

Er is veel onderzoek gedaan naar stadslogistiek, en nieuwe stadslogistieke concepten. Het vertalen van die resultaten in prijsvragen voor implementatie betekent de brug naar de praktijk.

In stedelijke logistiek spelen 4C-toepassingen een steeds grotere rol (Simacan bijv.).

Met Supply Chain Finance zullen de mogelijkheden van inzet van blockchain technologie en 'tokens' voor stadslogistiek (bijvoorbeeld parkeerplaatsen) worden verkend.

IT-uitwisseling van data is steeds belangrijker aan het worden in snelle ketens, zoals bij E-commerce. Vanaf het Open Trip Model, dat is ontwikkeld bij Beter Benutten tot FMS/TMS data verzamelen uit de boordcomputers. Uit de Outlook komt een noodzaak om telematica die toch al ingebouwd wordt in vrachtwagens mede te gaan benutten voor toegang en laadlosplekken management.

Stadslogistiek is een sterk punt van Nederland, wat in de buitenlandpromotie uitstekend ingezet kan worden.

De Lean and Green aanpak van data verzamelen voor analyse van de "carbon productivity" in detail, om zo te verbeteren, blijkt uitstekende te werken in E-commerce. Dat zal uitgebreid worden.

B1.12 Strategische Projecten en Monitoring

Context

Bij Strategische Projecten worden nieuwe onderwerpen opgepakt en verkend en vindt de monitoring over het programma plaats. Daarbij is de afgelopen jaren ingezet op de ontwikkeling van duurzaamheid binnen de Topsector, het binnenhalen van het onderhoud van de Europese F35 vloot en de monitoring op de KPI's.

Focus 2018 en verder...

Voor de komende jaren heeft het Topteam Logistiek besloten om binnen Strategische Projecten in te zetten op:

- d. Synergieprojecten tussen actielijnen
- e. Ontwikkelen JSF onderhoud oplossing
- f. Monitoring

Het Topteam wil meer synergieprojecten tussen de actielijnen. Daarom zal worden ingezet op het gericht stimuleren van cross-actielijn verbanden met een focus op het realiseren van de overall KPI's, en op duurzaamheidsversnelling. Daarvoor is een deel van het budget buiten de actielijnen beschikbaar zijn in Strategische projecten, dat alleen beschikbaar is voor synergieprojecten. Een van de synergieprojecten kan de real life test van Platooning zijn. Er kan echter ook voor worden gekozen Platooning bij de MIRT Goederencorridors onder te brengen.

Het is in 2017 gelukt om het onderhoud van de JSF vliegtuigen voor Europa naar Nederland te halen. Dat zal een grote bijdrage leveren aan het BNP. Vanaf 2018 zullen andere financiers mee

moeten doen, om de propositie om te zetten is een oplossing die operationeel kan worden ingevuld.

Monitoring

Jaarlijks zal een monitor worden uitgevoerd op de KPI's, zodat het programma kan worden bijgestuurd, indien nodig. Ook zal na afloop van het programma een laatste monitor plaatsvinden, waarin alle resultaten van de topsector worden opgenomen.