

PRELUDE TOPSECTOR LOGISTIEK

EERSTE RESULTATEN



Kerncijfers Topsector Logistiek

Directe logistieke activiteiten

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

1 Transport en overslag

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

2 Opslag en warehousing

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

4 Ketenregie/SCM

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

Indirecte logistieke effecten

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

3 VAL en VAS

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

5 Supportactiviteiten

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

“Je moet altijd dirigeren met de
partituur in je hoofd, niet met je
hoofd in de partituur”

(uitspraak van dirigent Hans Guido Freiherr von Bülow, 1830-1894)

Nederland is in de Logistics Performance Index van de Wereldbank in de afgelopen twee jaar gestegen van de vijfde naar de tweede plaats. In het eerste EU Transport Scoreboard van de Europese Commissie dat in april 2014 is verschenen, staat Nederland op de eerste plaats.



Voorwoord

In dit boek vindt u de meest aansprekende resultaten van de Topsector Logistiek die de afgelopen twee jaar zijn gerealiseerd. Resultaten die bijdragen aan een sterkere economie en ook aan maatschappelijke vraagstukken zoals bereikbaarheid en duurzaamheid. De acties van de Topsector zorgen er namelijk voor dat de groei van het goederenvervoer duurzaam wordt opgevangen dankzij de inzet van alle vervoerswijzen. Dat betekent tevens een betere benutting van de capaciteit van vaar- en voertuigen en van onze infrastructuur.

We zijn trots op de resultaten en op de partijen die deze hebben gerealiseerd. Eind 2011 is de Topsector Logistiek aan de (drie)slag gegaan met de Partituur naar de Top. De samenwerking van de 'drie secties' van het logistieke 'orkest' – bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid – heeft geleid tot de vernieuwing en versterking van de logistieke sector, economische macht en innovatiekracht. Zo besparen we met synchroonaal transport nu jaarlijks al circa 3,5 miljoen wegtransportkilometers en 3.000 ton CO₂.

Veel partijen hebben in de afgelopen jaren afspraken gemaakt over dynamiek, tijd en geld, maat en tempo, toon en expressie. En ze zijn al een heel eind op streek. Dit merken we onder andere doordat Nederland in de Logistics Performance Index van de Wereldbank in de afgelopen twee jaar van de vijfde naar de tweede plaats is gestegen. En in het EU Transport Scoreboard van de Europese Commissie staat Nederland zelfs op de eerste plaats.

Nederland heeft dus inmiddels een internationale topositie in de afwikkeling van goederenstromen en wordt beschouwd als toonaangevend land. Onze kennis van efficiënte logistiek, innovatieve vervoersconcepten en grensoverschrijdende ketenregie draagt eraan bij dat buitenlandse bedrijven zich in ons land willen vestigen.

Hiermee zijn we er nog niet. Maar het zegt wel iets over de kansen die we voor de komende jaren zien. We zetten ons daarom gezamenlijk in voor een land dat blijft uitblinken in slimme logistiek, met de partituur in ons hoofd. Op naar een topuitvoering van de logistieke Partituur naar de Top in 2020!

Melanie Schultz van Haegen

Minister van Infrastructuur en Milieu

Aad Veenman

*Boegbeeld van de Topsector Logistiek
Voorzitter Strategisch Platform Logistiek*



Inhoudsopgave

1 Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP)	8
2 Synchromodaal transport	14
3 Trade Compliance en Border Management	26
4 Cross Chain Control Centers	30
5 Service Logistiek	36
6 Supply Chain Finance	42
7 Kernnetwerk	46
8 Human Capital Agenda	50
9 Topconsortium Kennis en Innovatie Logistiek	56

NEUTRAAL LOGISTIEK INFORMATIE PLATFORM (NLIP)

Wat is het NLIP?

Het NLIP is een state-of-the-art doorgeefluik van informatie. Door gebruik te maken van het NLIP hoeven partijen nog maar één keer informatie aan te leveren. Deze informatie wordt vervolgens gedeeld met alle loketten die nodig zijn in de logistieke stroom. Het NLIP maakt gebruik van de kennis en ervaring van al bestaande en succesvolle informatieplatformen van Schiphol (Cargonaut), de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam (Portbase) en de overheid (Digipoort) en zal worden uitgebreid met nieuwe platformen. Al die platformen 'praten met elkaar' en dat moet uiteindelijk leiden tot één groot platform. Op basis van deze data kunnen logistieke stromen worden geoptimaliseerd en processen beter op elkaar worden afgestemd. Denk daarbij aan logistieke data als soort goederen, hoeveelheid, verwachte en werkelijke aankomsttijd en bestemming van de goederen, maar ook aan data over congestie op de weg-, water- en spoorinfrastructuur. Of aan data over vrijgave van goederen of inspectieresultaten. Data waarmee de afstemming tussen partijen in de keten kunnen worden verbeterd. In het NLIP worden deze beschikbaar gesteld, zodat deze via 'apps' in procesverbetering kunnen worden gebruikt.

Doelstelling

- Optimale beschikbaarheid en efficiënt (her)gebruik van informatie voor en door markt en overheid: meer, relevante, betere en tijdige informatie, één keer aangeboden.
- Verbeteren kwaliteit, verhogen effectiviteit en verlagen kosten voor alle relevante stakeholders
- Voldoen aan Europese verplichting met betrekking tot single window.
- Bijdragen aan meer werkgelegenheid door groei in logistieke sector.

Gerealiseerde oplossingen

- Op 3 april 2013 is het convenant NLIP ondertekend. Dit garandeert de totstandkoming van het NLIP.
- Binnenkort is papierloos transport mogelijk per truck. NLIP zet zich hiervoor in samen met TLN, TNO en de sector.
- Door de deelnemende partijen is een aantal standaarden opgezet. Hierdoor is het mogelijk om informatie uit te wisselen tussen verschillende systemen en organisaties.

Betrokken partijen

Betrokken partijen zijn onder andere:

Havenbedrijf Rotterdam
TLN
VRC
FENEX
Cargonaut
Air France KLM
Havenbedrijf Amsterdam
ACN
EVO
Douane
Frugiventa
Technische Universiteit Delft
Flora Holland
Rijkswaterstaat
Ministerie van Economische zaken

Op de volgende pagina's wordt een aantal resultaten gepresenteerd. Kijk voor meer informatie op www.nlip.org

Convenant

Na jarenlang overleg tekenden op 3 april 2013 zestien partijen uit overheid en bedrijfsleven in aanwezigheid van minister Melanie Schultz van Haegen het convenant Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP). “Een unieke doorbraak” volgens Rutger van Slobbe van het Topteam Logistiek/ Strategisch Platform Logistiek.

“In de logistiek draait alles om goed plannen,” zegt Van Slobbe. “En beter plannen kan alleen door betere informatie-uitwisseling. Als we Nederland weer stevig op de kaart willen zetten in logistiek Europa, dan is het delen van informatie cruciaal. Het Neutraal Logistiek Informatie Platform is een open ICT-omgeving, waarmee dit mogelijk wordt. Dat het ons veel kan opleveren is evident. Bedenk alleen maar dat vijftig procent van het vrachtverkeer op onze wegen ‘met lucht’ rijdt. Vrachtwagens halen een vracht op bij punt A, leveren dit af bij punt B en rijden vervolgens zonder lading naar punt C. Dat kost geld en tijd en het is belastend voor het milieu. Door beter en efficiënter te plannen, kunnen we veel besparen.”

Alle relevante partijen

Van Slobbe: “Uniek aan dit convenant is dat alle relevante partijen in logistiek Nederland het hebben ondertekend.” Dit zijn zowel partijen uit de overheid als partijen uit de markt. Juist deze samenwerking maakt NLIP tot een succes. Willy Rovers, directeur Douane: “Snelle logistiek en effectieve controle gaan hand in hand als bedrijfsleven en overheid meer informatie delen. Douane en andere toezichthouders krijgen dan eerder gedetailleerde informatie over

zendingen en geven sneller groen licht. En als er toch gecontroleerd moet worden, kunt u de status en de voortgang zelf op internet volgen en het transport goed plannen.”

Eerste stap

De ondertekening van het convenant is een belangrijke eerste stap volgens Bert Borsje, communicatie en marketing van het NLIP. Peter Sierat, directeur TLN, doet hier nog een schepje bovenop: “Efficiëntere informatie-uitwisseling en meer transparantie in de logistieke keten door het NLIP! Dat is niet één stap, maar dat zijn twee stappen vooruit voor de leden van TLN en FENEX.”

De markt- en overheidspartijen tekenen met het convenant voor een continue samenwerking en daarmee voor versterking van het logistieke bedrijfsleven. Minister Schultz van Haegen: “Een goede onderlinge informatie-uitwisseling maakt de sector sterk. Je bespaart daarmee kosten, verbetert de processen en de begeleiding van vervoersstromen en kunt slimmer gebruik maken van de transportmogelijkheden op de weg, het water en het spoor.”

Volgende stappen

De ontwikkeling van het NLIP gaat stapje voor stapje verder. Dit is een gevoelig proces, maar door de brede betrokkenheid van partijen en de door hen ondertekende intentieverklaring, is er zeker zicht op een doorbraak. De verwachting is dat in 2020 bedrijven en overheden op gestandaardiseerde wijze onderling communiceren via het Neutraal Logistiek Informatie Platform.

Papierloos Transport

Een onderdeel van het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP) is het project Papierloos Transport. Binnen dit project werken TLN, TNO en het bedrijfsleven samen om mogelijk te maken dat de logistieke sector gaat werken met standaard elektronische transportopdrachten, vrachtbrieven en facturen. Iedereen beschikt dan over complete, tijdige en juiste informatie, die bovendien maar één keer hoeft te worden aangeleverd.

Verbinden en versnellen

Het digitaliseren van informatiestromen en het gebruik van nieuwe technologie, zoals apps en cloud computing, is in een stroomversnelling gekomen. Ook in de logistieke sector lopen al verschillende initiatieven. Een voorbeeld is Trans Follow, een project van Beurtvaartadres. In dit project wordt gewerkt aan een standaard elektronische vrachtbrief, waarmee alle partijen – afzenders, vervoerders, logistiek dienstverleners en geadresseerden – met één uniforme interface een vrachtbrief kunnen inbrengen, uitwisselen en ondertekenen.

In het project Papierloos Transport verbindt de topsector de lopende initiatieven met elkaar en versnelt de ontwikkelingen. Alle bedrijven in de sector, van groot naar klein, krijgen de mogelijkheid mee te doen. Pilotprojecten met logistieke partijen en ICT-leveranciers zullen aantonen dat het mogelijk is om werkbare standaarden, functionaliteiten en koppelingen te realiseren tussen verschillende systemen, die later sectorbreed kunnen worden toegepast.

Voor de hele sector

Met het initiatief Papierloos transport zorgen TLN, het bedrijfsleven en TNO voor berichtstandaarden en een platform dat alle bedrijven (groot en klein) in staat stelt om elektronisch berichten uit te wisselen. De belangrijkste voorwaarden zijn dat iedereen mee moet kunnen doen, juist ook de kleine bedrijven. Op deze manier kunnen alle bedrijven profiteren van de ontwikkelingen.

Kostenbesparing

Met Papierloos Transport verdwijnt de papieren factuur, transportopdracht en vrachtbrief. Dit levert niet alleen efficiënte voordelen op, maar kan zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer veel administratieve lasten besparen. Ter illustratie: de verwerking van een papieren factuur kost tussen de 11 en 13 euro, terwijl de verwerking van een elektronische factuur 3 tot 4 euro kost. TLN directeur Peter Sierat: “Alleen al door elektronisch te gaan factureren kan een individueel bedrijf duizenden tot tienduizenden euro's besparen. Voor de hele sector betekent dit een potentiële miljoenenbesparing.”

Solide basis

Het project Papierloos Transport legt een solide basis voor een werkbare standaard die stapsgewijs verder kan worden ontwikkeld. Uiteindelijk zal dit leiden tot meer efficiëntie, minder administratieve lasten en een verbetering van de datakwaliteit in de sector. Daar zal ieder logistiek bedrijf baat bij hebben. Het resultaat: een sterker logistiek Nederland.

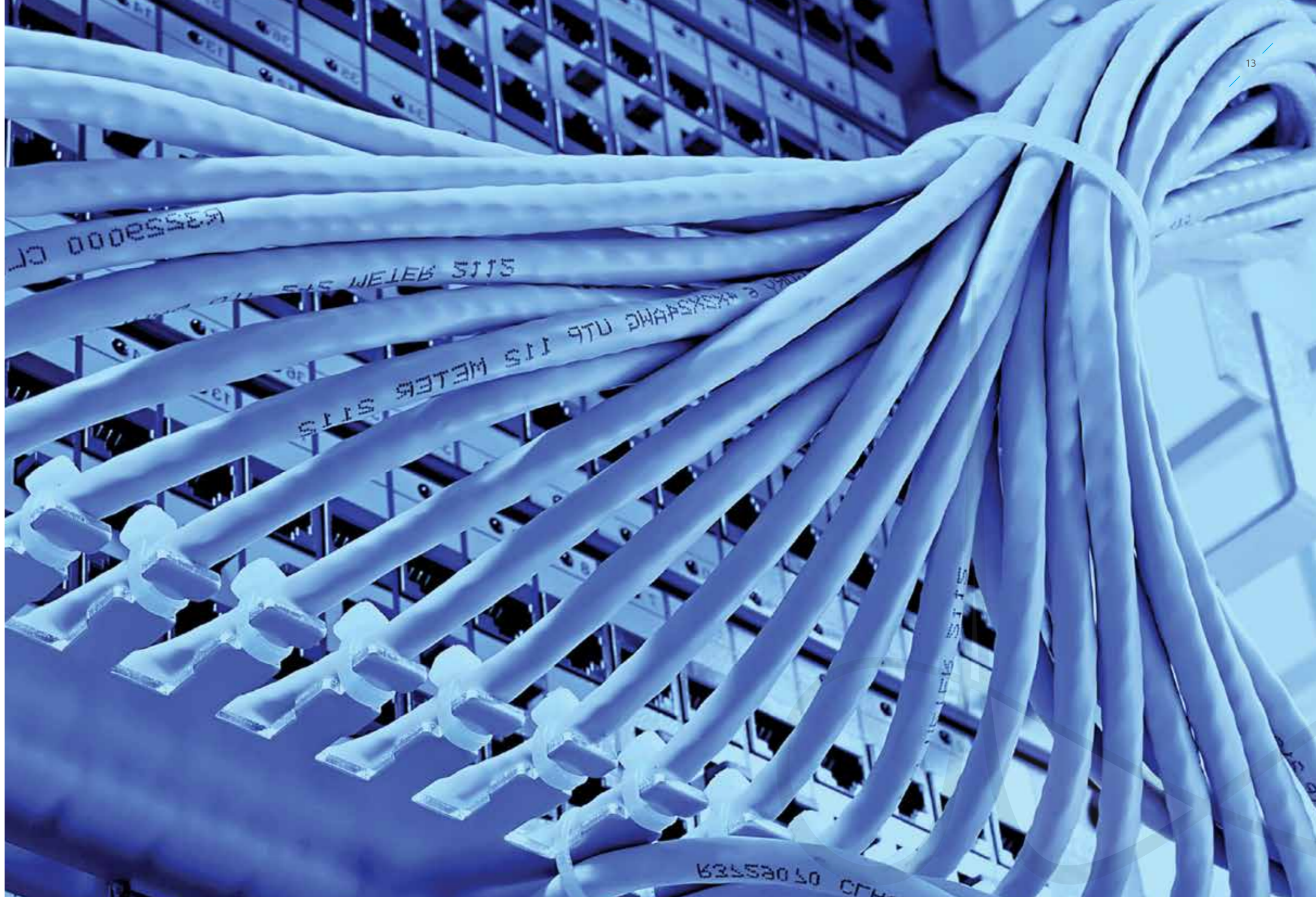
Standaarden

Een belangrijke voorwaarde om te kunnen samenwerken en informatie te delen, is het gebruik van dezelfde standaarden. Binnen het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP) worden bestaande standaarden verzameld en gedeeld, zodat dit geen belemmering meer vormt voor een efficiënte samenwerking.

Om aan te kunnen sluiten op het NLIP, is het belangrijk dat organisaties hun standaarden met elkaar delen. "Verschillende partijen hebben op dit moment verschillende standaarden. Hierdoor is het niet altijd mogelijk om elkaars data te gebruiken," vertelt Bert Borsje, communicatie en marketing van het NLIP. "Je kunt het vergelijken met een chipper en een chip-knip. Vroeger kon je op sommige plaatsen je chipper gebruiken, op andere plaatsen kon je alleen terecht met je chip-knip. Erg verwarrend en bovendien niet praktisch."

Bibliotheek

Om de standaarden te verzamelen, is een framework ontwikkeld. Dit framework wordt nu gevuld met informatie. De eerste partij die hiervoor de data aanlevert, is Portbase. Alle partijen die zich aansluiten bij het NLIP, krijgen toegang tot deze 'bibliotheek' waarin alles wordt opgeslagen. Het NLIP wil alle standaarden die er zijn verzamelen. Bert Borsje: "Hier willen we geen keuze in maken, het is niet aan ons om bepaalde standaarden te verkiezen boven andere. Onze rol is om de standaarden te verzamelen en ze vervolgens te delen met partijen die hier baat bij hebben."



SYNCHRO MODAAL TRANSPORT

Wat is synchrodaal transport?

Synchrodaal transport houdt kortweg in dat de keuze voor een transportmodaliteit (weg, spoor, water) niet van tevoren vast ligt, maar flexibel wordt afgestemd op de omstandigheden van het moment en op de voorkeuren van de verlader. De switch tussen modaliteiten moet tijdens het proces kunnen worden gemaakt.

Doelstelling

Bedrijven kiezen nog vaak bij het plannen van het transport voor vrachtwagens als enige vervoerswijze, omdat men aanneemt dat vrachtwagens sneller bezorgen dan schepen en treinen. Als bedrijven kiezen voor synchrodaal transport, dan zal dat betekenen dat er meer gebruik wordt gemaakt van binnenvaart en spoor omdat dit efficiënter is en dus goedkoper. Bovendien zijn binnenvaart en spoor het minst belastend voor het milieu en voor ons wegennet.

Door in te zetten op synchrodaal transport, bespaart de topsector logistiek miljoenen wegekilometers. En dat is in ieders voordeel: voor verladers, logistieke dienstverleners en de maatschappij. Door de toenemende vraag om vervoer duurzaam en effectief te faciliteren, zetten we bovendien ons land als logistiek centrum stevig op de Europese kaart.

Gerealiseerde oplossingen

- Er zijn meer dan tien synchromodale trajecten geïmplementeerd.
- Hiermee zijn in totaal al circa 3,5 miljoen wegtransportkilometers en is 3.000 ton CO₂ bespaard.
- Er zijn twee synchromodale control towers ontworpen die inmiddels operationeel zijn, waardoor het eenvoudiger en inzichtelijker wordt om synchrodaal te plannen.
- In totaal werken 75 verladers samen om informatie over hun stromen te delen en deze te bundelen zodat er meer mogelijkheden voor synchrodaal vervoer ontstaan (Lean and Green Barge aanpak).

Betrokken partijen

Betrokken partijen zijn onder andere:

Seacon Logistics
ECT
Wayz
A. Visbeen en Zonen
CTU
Nabuurs
Inland Terminal Veghel
Maersk Line
BCTN
Dinalog
Mars Nederland
H.J. Heinz
Bavaria
FrieslandCampina
Aviko
Lean and Green

Op de volgende pagina's wordt een aantal resultaten gepresenteerd. Kijk voor meer informatie op www.synchromodaliteit.nl

Synchromodale Cool Port Control Tower

In 2013 is ketenregiebedrijf Wayz gestart met het inrichten van een Synchromodale Cool Port Control Tower. Vanuit deze tower vervult Wayz een centrale regiefunctie voor het synchromodale vervoer van voornamelijk reefer containers (koelcontainers). Joost van der Ark, business consultant bij Wayz: "Er is uiteindelijk meer bij komen kijken dan we zelf hadden gedacht om de beoogde regierol goed te kunnen vervullen. Er zijn veel schakels bij betrokken, zoals de participanten in het project en nieuwe en bestaande klanten."

Sinds de Synchromodale Coolport Control Tower in gebruik is genomen, worden reefer containers met groenten en fruit per binnenvaartschip naar het handelscentrum in Barendrecht vervoerd. Voorheen werd deze route afgelegd per truck. Nu lukt het om 54% van de lading te laten varen. Dat scheelt 6.000 containers over de weg en 18.000 ton CO₂ per jaar. Bovendien gaan - door tussenkomst van de Control Tower - de containers vol, in plaats van leeg terug naar de Maasvlakte.

"De drempel om samen te werken was soms hoger dan voorzien. Het heeft even geduurd voordat het benodigde vertrouwen was gewonnen en de distributeurs de kansen begonnen te zien die we met dit initiatief konden bieden. Distributeurs kunnen nu gebruikmaken van elkaars volumes om te bundelen en efficiënt te vervoeren. Door de tussenkomst van

de Control Tower hoeven ze daarbij hun vertrouwelijke informatie niet met elkaar te delen. Terugkijkend kan ik wel zeggen dat onze oorspronkelijke visie nog steeds overeind staat. De aanloop heeft alleen langer geduurd dan gedacht."

Efficiency

De waarde van een centrale regierol ligt vooral in het creëren van efficiency in de vervoersketen waardoor er onder meer grotere volumes kunnen worden vervoerd. Daar kunnen alle schakels in de keten van profiteren. Het vraagt echter ook van de betrokken partijen dat ze bereid zijn (een deel van) de regie af te staan aan de centrale regisseur en informatie te delen die de regie mogelijk maakt. Hoe heeft Wayz partijen hierin mee gekregen? Joost van der Ark: "Als je mij drie jaar geleden had gevraagd reefer containers te vervoeren over water, had ik je voor gek verklaard. Maar nu hebben we laten zien dat het effectief kan. Het gaat ook om de bereidheid om samen (met de partijen in de keten) stappen te zetten om kosten te besparen. We zijn gestart door kostenneutraal aan te bieden, daarvoor heb je ook kostenneutrale ketenpartners nodig. Onze insteek is: Als je nu meedoet, kunnen we in de toekomst extra business voor je genereren."

Voordelen voor heel de keten

Joost van der Ark: "Varen zelf is goedkoper, maar door de overslag en bijbehorende handling stijgen de kosten. Het maakt daarnaast een groot verschil of de handling plaatsvindt op een inland terminal of in Rotterdam. Een inland terminal is veel goedkoper. Dit kan van grote invloed zijn op de totale prijsstelling en de keuzes die je maakt ten aanzien van de te gebruiken modaliteit. Een ander voordeel van onze centrale regierol is dat je eerder beschikt over



belangrijke stuurinformatie waardoor je voordelen kunt creëren voor heel de keten. Het is daarvoor ook belangrijk dat we de rederijen meenemen in het keten-denken. APMT en Maersk hebben twee verschillende systemen. Portbase geeft vaak ook weer andere tijden aan dan APMT en Maersk. APMT levert data aan Maersk die vaak weer een veiligheidsmarge inbouwt. Vervolgens bouwt Portbase ook weer een veiligheidsmarge in. Als je hier onvoldoende op kunt anticiperen, ben je uitgespeeld.”

Douane

Voor het optimaliseren van de keten is Wayz ook afhankelijk van instanties als de Douane en de Voedsel- en Warenautoriteit (VWA). Het keuringsproces van de VWA neemt in Nederland op dit moment vaak drie dagen in beslag. Dit leidt er toe dat partijen er soms voor kiezen de lading eerst naar Antwerpen te varen om het daar binnen 24 uur te laten keuren. Vervolgens wordt de lading weer naar Rotterdam gevaren om daar te worden ingeklaard. Dit zorgt voor onnodige transportbewegingen, hogere kosten en meer uitstoot.

Waar mogelijk zoekt Wayz naar een verbeterde afstemming met deze instanties. Joost van der Ark: “Voor groente en fruit geldt dat 25% moet worden gekeurd. 24 uur van tevoren weet je als het goed is welke containers er moeten worden gekeurd. We proberen het met de Douane nu zo te regelen dat in ons planningsproces automatisch wordt geïntegreerd of een container moet gekeurd of niet.”



Synchromodal Control Tower

In 2012 startte Seacon Logistics met het ontwikkelen van een synchromodale tool waarmee zo efficiënt mogelijk en real-time kan worden gestuurd op de inzet van de juiste vervoersmodaliteiten. Joris Tenhagen, programmamanager bij Seacon: “We wilden oorspronkelijk een spoorboekje creëren dat ons inzicht geeft in alle mogelijke vervoersopties en met agenttechnologie de rekenkracht van de tool versterken.”

Spoorboekje

“Uiteindelijk hebben we voornamelijk gefocust op een optimaal spoorboekje waarmee we met behulp van slimme business rules real-time een optimale keuze kunnen maken tussen de beschikbare vervoersmodaliteiten. In een later stadium zullen we daar de agenttechnologie aan toevoegen, maar dat was nu nog te complex. Uiteindelijk heeft het meer tijd en energie gekost dan voorzien en geleid tot een heel spinnenweb aan ontwikkelingen binnen de tool, maar nu doet de tool echt wat hij moet doen.”

Basisparameters

Seacon is nu zover dat ze voor hun belangrijkste transportroutes alle mogelijke transportcombinaties in hun tool beschikbaar hebben. Op basis van de drie basisparameters, prijs, tijd en CO₂, wordt een keuze gemaakt ten aanzien van de te gebruiken modaliteit. Afhankelijk van de wensen van de verlader krijgt één van deze parameters de nadruk. Joris Tenhagen: “Je ziet bijvoorbeeld dat stromen vanuit Amsterdam

naar Madrid vaak over vier schakels lopen: weg, shortsea, rail en weg. Binnen het railtraject kun je vervolgens een keuze maken tussen diesel- en elektrische treinen. De elektrische treinen rijden echter minder frequent maar kunnen wel de CO₂-uitstoot van je transport reduceren. Met onze tool wordt het mogelijk om slimmer te plannen omdat je alle beschikbare transportopties sneller kunt overzien. Hierdoor kun je in dit geval toch kiezen voor de elektrische trein (met bijbehorende CO₂-reductie) zonder dat de gehele doorlooptijd wordt vergroot." Het opzetten van synchromodaal vervoer binnen een keten vraagt dat je voor langere tijd een partnership wilt aangaan met je samenwerkende partijen. Zowel met je opdrachtgevers als met je dienstverlenende vervoerders.

Taart groter maken

Joris Tenhagen: "Het gaat er om dat je binnen de keten samen de taart groter maakt. Door slim te bundelen en grotere volumes te creëren. Daar moet je in willen investeren." Dit vraagt onder meer een andere samenwerking met je verladers zodat je de logistieke processen van de verlader beter kan integreren met de rest van de keten. Joris Tenhagen: "Praktisch betekent dit dat je met je verladers kijkt hoe je hun productieproces beter koppelt aan het transport van hun producten. Het plaatsen van extra containers op het terrein van de verlader helpt soms al bij het opvangen van grilligheden in de productie. Je bouwt dan een buffer in waardoor je toch optimaal kan bundelen." Daarnaast maakt Seacon met preferred suppliers afspraken over de te verwachten volumes waardoor er bereidheid ontstaat om extra flexibiliteit te bieden.

Data delen

Naast de voordelen voor het planningsproces is de tool ook een instrument om de verladers te informeren over andere en efficiëntere vervoersopties. Joris Tenhagen: "Je kunt de klant meer inzicht geven in de gehele vervoersketen waardoor je de klant beter kunt adviseren over andere modaliteiten. De stap om over te stappen van de weg naar een andere modaliteit wordt daarmee makkelijker voor een verlader." Een ander belangrijk onderwerp voor synchromodaal transport is het delen van data. Joris Tenhagen: "In de binnenvaart wordt er steeds meer nagedacht over het delen van data. Vaak is er bij verschillende partijen zoals Rijkswaterstaat en railbeheerders al veel informatie beschikbaar, bijvoorbeeld met betrekking tot onderhoudsschema's en waterstanden. Alleen wordt deze nog onvoldoende gedeeld, soms vanuit de angst om aansprakelijk te worden gesteld als de informatie achteraf onjuist blijkt. Het beschikbaar stellen van data zoals de Expected Time of Arrivals door de verschillende rederijen kan ook worden verbeterd. Nu halen we onze data uit verschillende systemen die vaak tegenstrijdige of onvolledige informatie bevatten." De huidige wetgeving zorgt soms ook voor onnodige complexiteit bij het synchromodaal transport. Joris Tenhagen: "In Duitsland geldt er intermodaal recht. In Nederland wordt er een knip gezet tussen elke schakel in de keten. Gelukkig is er een overkoepelend verdrag tussen Nederland en Duitsland waardoor je niet meteen tegen problemen aanloopt, maar desondanks is het wel onnodig complex."





Lean and Green Barge

Het transport van volle en lege containers naar het achterland kan (voor een deel van de route) vaak prima met een binnenvaartschip worden uitgevoerd. Toch worden deze containers vaak nog over de weg vervoerd. Binnen het project Lean and Green Barge werken verladers samen om hun lading van de weg naar het water te verplaatsen.

Lean and Green Barge heeft samen met de verladers onderzocht wat de voorwaarden zijn om de binnenvaart succesvol in te kunnen zetten. Enerzijds blijkt dat een voldoende hoge frequentie nodig is: elke dag een mogelijkheid om containers op een schip te plaatsen en te laten transporteren. Dat is gewenst om de supply chain gevuld te houden zonder de buffervoorraden op te laten lopen. Anderzijds moet het schip voldoende gevuld zijn om een concurrerende transportprijs te krijgen. Niet veel verladers hebben zelf het volume om aan beide voorwaarden te voldoen. Daarom is samenwerking met andere verladers de sleutel tot succes. Fred Hooft, Bavaria: "Wat belangrijk is, is om alle volumes bij elkaar te brengen. Ook al denk je: 'Mijn volume is niet interessant', ook kleine volumes kunnen een hoop volume teweegbrengen. Er is meer mogelijk dan sommigen denken."

A15

Een van de eerste verladers die de overstap naar het water heeft gemaakt, is H.J. Heinz. Sinds 7 januari 2013 vaart er iedere werkdag een schip van Cuijk naar de Rotterdamse haven. Tom Tillemans, Heinz:

"De binnenvaart is een goed alternatief voor de weg. We hebben te maken met een toekomstig chauffeurstekort in Nederland en een dichtslibbende A15. Daarnaast hebben we company-doelstellingen en binnenvaart is natuurlijk een heel mooi alternatief om de weg te vervangen voor het water dat duurzamer is, niet alleen op de korte termijn, maar ook op de lange termijn." Voor Aviko was het toekomstperspectief een belangrijke factor om over te stappen naar de binnenvaart. Frank Scholten, Aviko: "Je moet goed voorbereid zijn op toekomstige ontwikkelingen. Een CO₂-tax is toch iets wat rondzwerft, wat er aan zit te komen. Vanuit de nieuwe Maasvlakte is voorgescreven dat een groot gedeelte via binnenvaart of trein aangeleverd moet worden. Uiteindelijk zal je wel moeten kiezen voor andere alternatieven dan alleen wegtransport."

'Piece of cake'

Lean and Green Barge werkt op basis van lanes. Dit zijn vaarroutes tussen bepaalde terminals waarop verladers hun lading kunnen bundelen. Verladers kunnen hun data aanleveren, waarna in een grote database wordt gezocht naar combinaties tussen verladers. Ondertussen hebben al zo'n 75 verladers hun data toegevoegd aan de database. Ook wanneer er al wordt gevaren op zo'n lane, is het nog steeds mogelijk voor andere verladers om hierbij aan te sluiten. Hierdoor kunnen partijen de shift naar het water relatief snel maken en kunnen ook kleinere partijen profiteren van de voordelen van vervoer over het water. Tiny de Mol, FrieslandCampina: "Ook de kleinere verladers zou ik willen adviseren: Sluit je aan, je gaat op een milieuvriendelijke manier te werk in je logistieke keten. Het leidt uiteindelijk tot lagere kosten en een grotere betrouwbaarheid in je logistieke keten. Als je kiest voor de binnenvaart, vereist

dat een andere manier van denken in je logistieke proces. Maar als je er eenmaal aan gewend bent, is dat een 'piece of cake'."

Lef

Veel verladers vervoeren hun goederen al jaren over de weg, en dan is de stap naar het water vaak best groot. Om de shift naar het water te maken, worden veel logistieke processen aangepast. Frank Scholten: "Daarnaast is het ook een stukje lef hebben, gewoon om te gaan doen, te proberen. En ja, je loopt tegen problemen aan, maar laat de moed dan niet zakken door te zeggen 'We hebben een probleem, het lukt niet'. Nee, 'Hoe kan ik mijn probleem oplossen en zo toch die stap verder maken?' Na de overstap naar het water, ervaren de verladers de

“Lean and Green Barge werkt op basis van lanes. Dit zijn vaarroutes tussen bepaalde terminals waarop verladers hun lading kunnen bundelen.”

voordelen al snel. De verandering zorgt niet alleen voor duurzamer transport, maar ook voor betere en meer flexibele logistieke processen. Frank Scholten: "Door met binnenvaart te werken kunnen we onze logistieke processen beter optimaliseren. We kunnen nu dag en nacht door verladen als we dat willen, wat bij containervervoer over de weg wel mogelijk is, maar vaak hoge meerkosten met zich meebrengt."

Synchromodaily

Met het project Synchromodaily heeft Maersk Line samen met BCTN en AbOvo in 2013 de stap gemaakt naar synchromodaal vervoer. Door de klanten te overtuigen van het nut van binnenvaart en synchromodaal vervoer, heeft Maersk Line iedere week gemiddeld 73 TEU per week van de weg af gehaald. De modale shift potentie van dit project ligt hiermee op ruim 3.900 TEU per jaar, een stuk hoger dan vooraf verwacht.

"Hoewel de binnenvaart niet nieuw is voor Maersk Line, was er toch extra inspanning om het aandeel van de binnenvaart te vergroten", zegt Jari de Bruyn, general manager operations van Maersk Line. "Heel veel dingen gebeuren op historische gronden; iets gaat al jaren zo en het gaat altijd goed. Bij ons, en ook bij de klant. Je moet de voordelen van een andere werkwijze zien en er vervolgens écht werk van maken, wil je wat veranderen." Iets 'wat al jaren zo gaat' is: geef de klant waar hij om vraagt. En omdat dat vaak een truck is, blijft die lading ook op de truck. Ook als dat niet per se nodig is. Daarin neemt Maersk nu het initiatief: "We weten weken van te voren wat er aan import aankomt, en op basis van de planlijsten wanneer de container bij de ontvanger moet zijn. Dan is de vraag: Hoeveel tijd hebben we nog om hem bij de klant te brengen? Als die voldoende is, dan gaan we met zo'n klant in gesprek of we die container op de barge mogen zetten. We proberen onze klant ervan te overtuigen dat binnenvaart een slimmere oplossing is. Daar zit het verschil dat we nu maken", zegt Jari de Bruyn.

Hergebruik

Het voordeel van het verschil zit 'm in het project Synchromodaily onder andere in de kosten. Om kostenvoordeel te behalen, maakt Maersk Line samen met terminalexploitant BCTN optimaal gebruik van de containers door deze te hergebruiken. BCTN krijgt de mogelijkheid om lege containers die 'overblijven' niet naar Rotterdam terug te sturen, maar te hergebruiken op een andere locatie dan waar ze ingeleverd werden. Jari de Bruyn: "Ook inland terminals doen er gewoonlijk alles aan om demurrage- en detentionnota's te voorkomen door lege containers zo snel mogelijk naar de zeehaven terug te sturen."

“Met het project Synchromodaily heeft Maersk Line samen met BCTN en AbOvo in 2013 de stap gemaakt naar synchromodaal vervoer.”

Nu doen we met BCTN een proef dat ze mogen positioneren tussen de terminals. Als ze er bijvoorbeeld te veel hebben in Nijmegen, kunnen ze die naar Den Bosch varen om ze daar met exportlading te vullen." Tijdens de pilot is 41,5% van de containers op de terminal van BCTN in Nijmegen hergebruikt, dit is beduidend hoger dan de doelstelling van 25%. Vanwege het grote succes heeft Maersk deze werkwijze geïntegreerd in de dagelijkse werkwijze.

Uitkomst

Het project Synchromodaily vond – net als het opzetten van de Synchromodale Control Towers van Wayz en Seacon en het project Lean and Green Barge – plaats binnen het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) van Rijkswaterstaat. Voor Maersk was Synchromodaily een uitkomst, zegt Jari de Bruyn: "Wij zijn altijd met heel veel dingen tegelijk bezig. Als je echt voortgang wilt maken, moet je er focus op zetten, en daarvoor was ondersteuning vanuit IDVV een uitkomst. Vanaf dat moment zijn we er gericht aan gaan werken."

Vervolgstappen

Maersk Line denkt al na over vervolgstappen. De eerste is om hetzelfde concept ook toe te passen op reefer containers (koelcontainers), die vrijwel allemaal nog over de weg worden vervoerd. Een tweede stap is om het uit te breiden naar Duitsland. Daar zitten haken en ogen aan op douanetechnisch gebied. "In Nederland willen we voor importlading als zogenaamde 'virtueel entrepot' op de barge uitoefenen: de containers gaan onder een eigen douanevergunning op de barge en worden op de inland terminal pas vrijgegeven en ingeklaard. Daar zijn we nu met de douane over in gesprek. Of dat ook in Duitsland kan, ligt aan de interpretatie van de Europese douanewetgeving. Ook daar hebben we overleg over. Vanuit Antwerpen naar Nederland gebeurt het al wel."

TRADE COMPLIANCE EN BORDER MANAGEMENT



Wat is Trade Compliance and Border Management?

Trade Compliance and Border Management (TC&BM) gaat de uitdaging aan om het faciliteren van import en export van goederen verder te optimaliseren. Op die manier wil de actielijn de positie van Nederland als Gateway to Europe versterken. De actielijn wil door samenwerking tussen inspectiediensten als de Douane en het bedrijfsleven deze processen vereenvoudigen, onder andere door de regeldruk te verminderen. Dit levert met name resultaat op voor de kleinere MKB-bedrijven.

Doelstelling

- De inspectielast verminderen door optimaal gebruik te maken van reeds beschikbare informatie in de keten, zodat dubbele informatievragen en controles worden voorkomen.
- Het implementeren van systeemtoezicht: niet de transacties, maar het gehanteerde toezichtstelsel en de interne beheersingsmaatregelen van bedrijven zelf, vormen de basis van het toezichtregime.
- Traditionele controles verleggen van een locatie aan de grens naar plaatsen die minder verstorend zijn voor de logistieke processen van bedrijven.
- Betere afstemming tussen verschillende inspectiediensten in het kader van een daadwerkelijk 'coordinated border management'.

Gerealiseerde oplossingen

- Binnen TC&BM is een Master in Customs and Supply Chain Compliance opgezet, in samenwerking met TU Delft, Erasmus Universiteit Rotterdam en Universiteit Leiden.
- De Douane van Nederland is in de World Logistics Performance Index van de 8e naar de 4e plaats gestegen.

Betrokken partijen

Betrokken partijen zijn onder andere:

Douane
EVO
TU Delft
Erasmus Universiteit Rotterdam
Universiteit Leiden
TLN
Fenedex
Fenex
VNT0
VNO-NCW
ORAM-VRC
ACN
VRC
Ministerie van Financiën

Master in Customs and Supply Chain Compliance

Na 6 jaar voorbereiding startte in september 2013 een breed opgezette en internationaal toegankelijke masteropleiding voor het douanevak. Het is een van de eerste wetenschappelijke douaneopleidingen ter wereld. “Hiermee schrijven we geschiedenis”, stelt initiatiefnemer Frank Heijmann, hoofd handelsrelaties Douane Nederland. “Het is een staaltje van de vooruitstrevende en innovatieve kracht van Nederland.”

De gloednieuwe douaneopleiding is bij 3 universiteiten ondergebracht: de Technische Universiteit Delft, de Universiteit van Leiden en de Erasmus Universiteit Rotterdam. Gezamenlijk verzorgen zij een 2-jarige deeltijdstudie van 1 dag per week, die over enige jaren wordt uitgewerkt tot een voltijds dagopleiding. Het curriculum – dat door de Douane, het bedrijfsleven en de universiteiten is ontwikkeld – rust op 3 pijlers: douanewetgeving, logistiek, en zakelijke informatiesystemen en compliance. Zowel het bedrijfsleven als de Douane levert de komende 5 jaar 10 kandidaten per jaargang. Belangstellenden moeten beschikken over een vooropleiding op hbo-niveau. Voor de deelnemers worden ter voorbereiding ook schakelvakken aangeboden om bepaalde basiskennis op te doen. De voertaal is Engels.

Onderwaardering

Ongeveer 6 jaar geleden begon Frank Heijmann na te denken over het opzetten van een academische douaneopleiding. Gedeeltelijk gebeurde dat uit wroef over de teruglopende vakkennis bij de Douane. “Ik constateerde al langer dat wij veel te weinig deskundigheid van de logistiek in huis hebben, terwijl wij daar als Douane wel talloze inbreuken op verrichten. Daar komt bij dat de juridische kennis van de douanewetgeving in Nederland te wensen overlaat. Door beslissingen uit het verleden, die toen best te verdedigen waren, hebben we geen hoogwaardige douaneopleidingen meer in eigen huis. Dat wreekt zich nu. Eén van de gevolgen is dat het douanevak in de fiscaliteit is ondergewaardeerd, en dat steekt mij. Hoog op de apenrots zitten de fiscalisten in de vennootschapsbelasting, op gepaste afstand volgen de specialisten in de inkomstenbelasting en omzetbelasting, en onderaan bungelen de gewone stervelingen van het douanerecht. Voor een deel komt dit doordat douanemensen een hands on mentaliteit hebben. Zij doen hun vakkennis niet op in de schoolbanken, maar tijdens het werk. Learning on the job, zoals we dat in goed Nederlands zeggen. Academici en academische opleidingen op douanegebied zijn dan ook dun gezaaid. Dat is overigens geen Nederlands verschijnsel, maar een wereldwijd probleem in douanekringen.” Volgens Frank Heijmann draagt een academische opleiding bij aan een hogere waardering voor het douanevak, waardoor de Douane een aantrekkelijke werkgever blijft voor de hoogopgeleide ambtenaar van de toekomst. “Met een erkende academische titel kunnen onze medewerkers hun positie op de arbeidsmarkt versterken, waardoor zij makkelijker carrière kunnen maken.”

Generalisten

Voor een brede academische douaneopleiding zijn nog meer argumenten aan te voeren. Frank Heijmann: “Bij ons drong geleidelijk het besef door dat de Douane in de toekomst meer generalisten nodig heeft, met een brede opleiding. Tot nog toe leiden wij douanemensen op voor een specifieke taak, voor een bepaald specialisme. Sommigen oefenen hun vak uit in de accountancy, anderen in de compliance of in de rechtstoepassing. Aan logistiek deden we niks. Wil je echter grip kunnen krijgen op de complexe wereld waarin de Douane opereert, dan moet je van al die vakgebieden weet hebben.

“De gloednieuwe douaneopleiding is bij 3 universiteiten ondergebracht: de TU Delft, de universiteit Leiden en de Erasmus Universiteit Rotterdam”

Ook het werken met AEO-vergunningen vereist een andersoortige kennis. Samenwerking met het bedrijfsleven kan immers pas van de grond komen, als je als douanemedewerker weet hoe een bedrijf is georganiseerd en hoe het functioneert. Kennis van logistiek en bedrijfskunde is daarvoor noodzakelijk.” Binnen het bedrijfsleven verandert de behoefte aan kennis evengoed, stelt Frank Heijmann. “Ook daar is men op zoek naar generalisten, die niet alleen in de logistiek of bedrijfskunde thuis zijn, maar bijvoorbeeld

ook in de compliance en accountancy. Maar om zulke mensen te kunnen werven, moet je wel je handen uit de mouwen steken. Ze komen niet uit de lucht vallen.”

Stilstand en vooruitgang

Gelukkig zag de Technische Universiteit Delft de meerwaarde van ons academisch project in. Zij zette zich in om deze douaneopleiding in Nederland van de grond te krijgen. Als voorwaarde stelde de TU dat deze studie jaarlijks door minimaal 20 studenten in deeltijd moet worden gevolgd. Samen met het bedrijfsleven voldoen wij hieraan, waarbij we ieder 10 kandidaten voor onze rekening nemen. Omgekeerd ging de TU Delft akkoord met onze randvoorwaarden. De douaneopleiding dient een erkende wetenschappelijke opleiding te zijn, en binnen een periode van plusminus 5 jaar moet ze worden doorontwikkeld tot een dagopleiding voor studenten. Doel is ook om de opleiding in de toekomst via internet te geven, zodat makkelijker buitenlandse studenten kunnen worden geworven.”

Goud in handen

Voor de opzet van de nieuwe masteropleiding heeft de TU Delft samenwerking gezocht met de universiteiten van Leiden en Rotterdam. Frank Heijmann: “Van meet af aan zijn verschillende faculteiten en het bedrijfsleven voor de ontwikkeling van het curriculum ingeschakeld. Bij de opleiding gaat het immers niet alleen om de juridische faculteit, maar evengoed om de technische faculteit Logistiek en de faculteit Bedrijfskunde en IT. Het academische lesprogramma dat nu voorligt, is dan ook een product van 3 faculteiten die normaal gesproken niet met elkaar samenwerken. Het resultaat mag er zijn. Het bedrijfsleven is enthousiast, en als Douane zijn wij ervan overtuigd dat we met deze nieuwe opleiding goud in handen hebben.”

CROSS CHAIN CONTROL CENTERS



Wat zijn cross chain control centers?

In een cross chain control center (4C) worden informatiestromen slim gekoppeld aan goederenstromen. Door deze gegevens uit te wisselen tussen verschillende logistieke ketens, kan transport gezamenlijk (keten overstijgend) worden georganiseerd. Door grotere volumes zijn er bijvoorbeeld meer mogelijkheden om spoor en binnenvaart in te zetten als alternatief voor wegvervoer en kan ook de beladingsgraad van voer- en vaartuigen groeien. Hierbij gaat het niet alleen om de regie over fysieke goederenstromen, maar ook om informatie en financiële stromen, zoals 'forecasting', 'financial engineering' en 'datamanagement'. Dat leidt niet alleen tot kostenbesparing, maar ook tot een betere bereikbaarheid en een duurzamere afwikkeling van goederenstromen.

Doelstelling

Het doel van 4C is het creëren van schaalvoordelen door samenwerking binnen en tussen ketens. De realisatie van één of meerdere 4C's resulteert in:

- een beter overzicht, betere afstemming en bundeling van activiteiten besparingen in supply chain kosten door combineren van lading
- een lagere druk op het milieu
- nieuwe bedrijvigheid met meer werkgelegenheid
- nieuwe kennis die ook toepasbaar is in andere supply chains
- een grotere aantrekkingskracht van Nederland voor buitenlandse bedrijven
- in 2020 moet Nederland beschikken over vijftien 4C's waarmee 50.000 ton kg CO₂ vermeden is. Daarnaast streven we ernaar dat ketenregieactiviteiten vanuit 4C's dan 1,8 miljard euro hebben bijgedragen aan het bruto binnenlands product.

Gerealiseerde oplossing:

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

Betrokken partijen

Betrokken partijen zijn onder andere:

Ahold
Bloemistenkwekerij
Body Cover Group
Cornelissen Transport
Dinalog
Flora Holland
Greenport Logistics
Jan de Rijk
MODINT
Ortec
Peter Appel Transport
TLN
TNO
Technische Universiteit Delft
Technische Universiteit Eindhoven

Op de volgende pagina's wordt een aantal resultaten gepresenteerd. Kijk voor meer informatie op results.dinalog.nl

4C4D

Het project 4C4D verbetert de stedelijke distributie vanuit twee invalshoeken. De eerste is het voorkomen van transport. De tweede is efficiënter transport. Vooral dat laatste krijgt veel aandacht. Dit is natuurlijk interessant voor logistiek dienstverleners, met als resultaat twee nieuwe deelnemers in het project 4C4D: Greencity Distribution en Binnenstad-service. Goos Kant is projectleider van 4C4D. Ook is hij partner bij Ortec, een leverancier van optimalisatieoplossingen voor planning. “Voor dit project ontwikkelt Ortec twee tools om business cases door te rekenen en te onderbouwen. Daarnaast maken we systemen die je op dagelijkse basis kunt gebruiken bij distributie” vertelt Goos Kant.

Nieuwe business

In het project zijn inmiddels tien studenten actief, die bij de deelnemende bedrijven distributievarianten modelleren, toegespitst op de individuele bedrijven. Goos Kant: “Dat heeft al verschillende kansrijke business modellen opgeleverd. Zo is er bij Binnenstadservice een model gemaakt om grote landelijke vervoerders te verleiden met hen zaken te doen. Inmiddels vinden er projecten plaats om die samenwerkingen gestalte te geven.”

Lokale hubs

Een ander voorbeeld is Ahold, waar naast Albert Heijn ook Etos en Gall&Gall onder vallen. Goos Kant: “Daar is onderzocht of het nuttig is om met lokale hubs een fijnmazig distributienetwerk op te zetten.” Het antwoord bleek positief. Dit biedt voor Ahold kansen om samen met andere leveranciers vanuit de hubs geïntegreerd stedelijke bevoorrading te doen.

Masterclass

Nederland heeft ruime ervaring met projecten voor stedelijke distributie. “En er zijn er veel mislukt”, stelt Goos Kant vast. Uit een analyse van deze projecten blijkt dat er meestal vanuit een invalshoek – vaak de overheid – naar de distributie wordt gekeken. “De analyse heeft veel kennis opgeleverd over de condities die bepalen of een project slaagt. Die inzichten willen we onder meer gebruiken voor een masterclass, waar we vanuit de verschillende spelers – zoals vervoerders, winkeliers en Gemeente – kijken naar modellen voor city distribution.” TNO heeft voor de belangrijkste business modellen een stappenplan gemaakt om ze in de praktijk uit te voeren.

Bundelen bij de bron

Op dit moment sturen alle Chinese fabrieken bestelde spullen naar de magazijnen van merken. Vervolgens worden daar de bestellingen van de winkels samengesteld. Dat moet efficiënter kunnen, vond MODINT, de branchevereniging voor mode en textiel. Zij bekeken of de badkleding niet per winkel gebundeld kon worden in een magazijn in China, zodat de bestelde kleding niet eerst naar de merken gestuurd hoeft te worden, maar direct naar de winkels kan. Het systeem is in China getest, en het werkt.

Vervoersbundeling

De voordelen zijn velerlei. Op de eerste plaats is het goedkoper om de pick/pack-activiteiten in China te doen. Ook de vervoersbundeling naar de winkels is interessant. De spullen gaan niet meer naar merken in Nederland. Dat betekent geen extra handelingen en minder kilometers. Kortom: het is efficiënter en goedkoper. In het tweede deel van het project wordt software ontwikkeld die in de bestellingen van leveranciers zoekt naar transporten die te bundelen zijn.

Goed op orde

Body Cover Group, onder meer producent van badmode, participeert in het project en liet begin 2013 de bestelling in China bundelen voor klanten in Nederland. “We hebben er allemaal veel tijd in geïnvesteerd, omdat het bij zo'n eerste test belangrijk is om gegevens goed uit te wisselen.” Vertelt Frans de Koning, Manager Operations bij Body Cover Group. “We zijn ook gedwongen om eerder onze bestellingen goed op orde te hebben. Want bijsturen

in dit proces is lastiger dan wanneer je alles in eigen magazijn hebt staan.”

China goedkoper

Wat levert de bundeling op? “Het is een flinke besparing van kosten. In het verleden hadden we gedurende enkele maanden zo'n 5 extra mensen nodig om alle bestellingen om te pakken. Die activiteit gebeurt nu in China waar arbeid veel goedkoper is.” Binnen het totale project Bundeling bij de bron is een besparing op handlingskosten van 30-40% en op distributiekosten in Nederland van 7% gerealiseerd. Bij brede uitrol is de potentiële CO₂ reductie 30%.

“Binnen het totale project Bundeling bij de bron is een besparing op handlingkosten van 30-40% en op distributiekosten in Nederland van 7% gerealiseerd.”

DaVinc3i

DaVinc3i onderzoekt hoe de Nederlandse sierteeltsector in het virtuele handelsnetwerk zijn leidende concurrentiepositie in wereldwijde sourcing en afzet van bloemen en planten in Europa kan versterken. Binnen het project werkt een aantal partijen aan verschillende oplossingen om de sector te vernieuwen.

Cultuuromslag

“Al 110 jaar produceren we producten en die duwen we door de keten. Daarmee bedoel ik: we zetten de kwekerij vol, en brengen de spullen naar de veiling of groothandel in de hoop dat we die de producten kunnen verkopen”, vat bloemenkweker Ton Kester de situatie in zijn sector samen. Hij is initiatiefnemer van de Bloemistenkwekerij, een clusterkwekerij in Rijsenhout waar verschillende kwekers samenwerken om het mogelijk te maken een kleiner niche-product te blijven produceren, in samenwerking met veredelaars eigen retail.

Ton Kester: “In een vraagmarkt werkt de huidige manier van werken prima, in de aanbodmarkt die we nu hebben, niet. Wij moeten dus vanuit de vraag de productie en het transport van bloemen aansturen. Dat is een 180 graden draai ten opzichte van de huidige manier van werken. Het is een grote cultuuromslag voor alle betrokken partijen en een volledig andere manier van het organiseren van de internationale handel.”

Samenwerken

Een andere betrokken partij in het project is Greenport Logistics, een coöperatie die is gestart door zeven logistieke dienstverleners met jarenlange ervaring in de sierteeltsector. Arnoud de Vries van

Greenport Logistics ziet een aantal ontwikkelingen die samenwerken noodzakelijk maken. “Er worden steeds vaker kleinere bestellingen gedaan. Om de frequente beleving rendabel te houden, zullen we producten van verschillende kwekers moeten bundelen. Ook zien we schaalvergroting, zowel bij kwekers als bij exportbedrijven.” Op dit moment zijn er twee mogelijkheden, schetst hij. “Zelf de producten bundelen en het volume doen toenemen door fusies of overnames, of onze krachten bundelen in een strategische samenwerking. Greenport Logistics koos het laatste, en dit is tevens het uitgangspunt van onderzoeksproject DaVinc3i.” Maar zo’n samenwerking organiseren is geen sinecure”, spreekt Arnoud de Vries uit ervaring. “De meeste tijd gaat zitten in het uitdenken van het model. Heb je dat eenmaal voor elkaar, dan boek je snel resultaten.”

Belangrijke inzichten

Ton Kester en Arnoud de Vries geven aan dat DaVinc3i ze belangrijke inzichten geeft over de toekomst van de sierteelt. Arnoud de Vries: “In de eerste periode spraken we veel over ontwikkelingen in de logistiek in onze sector. Je hoort hoe wetenschappers en andere partijen in de keten hierover denken. Met deze informatie kun je als bedrijf veel beter je positie bepalen en strategische keuzes maken.”

Ook levert het project praktische initiatieven op, zoals de student uit het netwerk van DaVinc3i, die nu bij Greenport Logistics het waardeverdelingsmodel van coöperatie verbetert. De vraag is hierbij: hoe verdeel je kosten, opbrengsten, risico’s, en rechten en plichten tussen verschillende partijen? “Het rapport van de student is door de coöperatie aangenomen en wordt geïmplementeerd. Dankzij de nabijheid van de universiteiten in het onder



zoeksproject, hebben we gemakkelijk toegang tot de academische wereld.” Ook Ton Kester verwacht dat als duidelijk is welk model het beste werkt voor de siertelers, het een kleine stap is om het in te voeren. “Het is nu veel uitzoeken en testen, maar zodra we weten wat de beste oplossingen zijn, kunnen we die met verschillende partijen in de keten snel in de praktijk brengen. We zullen dan ook snel profiteren van het werk dat we nu met zijn allen doen.”

“DaVinci3i onderzoekt hoe de Nederlandse sierteeltsector in het virtuele handelsnetwerk zijn leidende concurrentiepositie in wereldwijde sourcing en afzet van bloemen en planten in Europa kan versterken.”

SERVICE LOGISTIEK

Wat is Service Logistiek?

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

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

Doelstellingen

- Een hogere en vooruitlopende service business in Nederland.
- Grotere aantrekkelijkheid om in Nederland te investeren voor buitenlandse partijen.
- Significante duurzame bijdrage aan het verminderen van de uitstoot en het energieverbruik door optimale inzet van spare parts en hergebruik van materialen.
- De innovatieve concepten die de Topsector Logistiek voor ogen staan moeten leiden tot een hogere service business, waarin Nederland vooroploopt. Verder willen we zo een duurzame bijdrage

leveren aan het verminderen van de uitstoot en het energieverbruik door een optimale inzet van spare parts en hergebruik van materialen. Dit alles bij elkaar moet Nederland aantrekkelijker maken als investeringsland voor buitenlandse partijen.

Gerealiseerde oplossingen

- Het Service Logistics Forum, een uniek platform voor Service Logistiek is opgericht. Het SLF bestaat uit ongeveer vijftig bedrijven en drie universiteiten in Nederland.
- We streven naar acht gerealiseerde Service Logistics Control Towers in 2020, waarop informatie over verschillende goederenstromen samenkomt en wordt geanalyseerd. Daarnaast moet in datzelfde jaar een reductie van vijftien procent zijn bereikt in de total cost of ownership van producten.

Betrokken partijen

Betrokken partijen zijn onder andere:

Service Logistics Forum
 ASML
 NedTrain
 Dinalog
 Universiteit Tilburg
 NHTV
 BOM
 REWIN
 Syntens
 Ceva Logistics
 Fokker Services
 IBM
 Vanderlande Industries
 Alstom Transport
 ECT Delta Terminal

ProSeLo

Op het vlak van Service Logistiek stelt de klant steeds hogere eisen. De systemen moeten in principe altijd werken, bij problemen is snel ingrijpen noodzakelijk en er is een sterke focus op Total Cost of Ownership. De partners in het research project ProSeLo werken aan de verbetering van de serviceprestaties van bedrijven die deze systemen verkopen, en bouwen de servicemarkt voor deze industrie uit. In dit kader werken studenten en promovendi van de Technische Universiteit Eindhoven aan interessante vraagstukken voor het bedrijfsleven. Gert Streutker, project cluster manager bij ASML, maakt hier dankbaar gebruik van.

“ASML wil van een reactieve onderhoudsmode naar een proactieve onderhoudsmode”, vertelt Gert Streutker. “Dat betekent niet pas reageren wanneer het tijd is om de machine te repareren of preventief onderhoud te plegen. Studenten onderzoeken rondom dit vraagstuk verschillende facetten.”

Inzicht

“Een student Industrial Engineering heeft gekeken naar de meest effectieve wijze van onderhoudsplanung van machines. Stel je voorziet de komende twee maanden 15 machine downs, wat is dan de meest effectieve manier van preventief onderhoud: moeten we er direct op af, of kunnen we beter nog even wachten?” Een ander belangrijk inzicht kreeg ASML over de zogenaamde badkuipcurve. “In het begin zitten er veel kinderziektes in een machine. Na een tijdje is het product stabiel, totdat de slijtage optreedt. Ook dan krijg je weer problemen. Onze vraag was: zijn er voorspellingen te doen voor de

stabiele periode. Het antwoord was nee. Met de data die gebruikt zijn, kun je nagenoeg geen voorspellende waarde uithalen. Ook al is dit een negatieve uitkomst, voor ons is dit wederom zeer waardevol. Dan weten we dat de gebruikte data onbruikbaar zijn en we het onderzoek mogelijk moeten verleggen naar andere data-bronnen.”

“ASML wil van een reactieve onderhoudsmode naar een proactieve onderhoudsmode”

Black box

Ook de samenhang tussen de datum waarop een probleem plaatsvindt en het soort probleem werd onderzocht. “Er blijkt correlatie te zijn zonder dat je inzicht hebt in het type probleem. Een black box model noemen we dat. Het model had tachtig procent nauwkeurigheid zonder kennis van het onderdeel. Bij eerdere studies hadden we slechts zestig procent nauwkeurigheid.” Gert Streutker voorziet dat machines zo complex gaan worden dat je straks niet altijd meer kunt uitleggen waarom een voorspelling goed is. “Daarom is ook dit onderzoek uiterst waardevol. Het laat zien dat zo’n voorspelling uitleggen niet altijd nodig is, dit is erg tegen de natuur van een techneut.”

Planning Services

Veel bedrijven werken met standaard systemen waarbij de benodigde modellen om voorspellingen te kunnen doen beperkt zijn. Het gevolg is te kleine of te grote voorraden, en dus onnodige kosten. In het demonstratieproject Planning Services vinden de betrokken partijen daarvoor een oplossing met behulp van een add-on planningstool. Zowel bij NedTrain als bij de Directie Maritieme Instandhouding van het Commando de Zee strijdkrachten levert deze planningstool grote voordelen op.

Minder voorraad

Binnen NedTrain fluctueert de behoefte naar onderdelen flink. Bovendien moet het bedrijf altijd direct kunnen leveren. Willem Janzee is sinds een jaar Supply Chain Planner bij NedTrain en heeft als taak de materiaalbeschikking hoog en de voorraad laag te houden. “Voorheen hadden we weinig zicht op de behoefte. Daarom lagen er altijd grote voorraden, zodat we zelfs de grootste order aan zouden kunnen. In de praktijk kwam zo’n aanvraag maar zelden voor. Met de planningstool hebben we steeds actuele bestelparameters. Daardoor hebben we stukken minder voorraad nodig en kunnen we betere afspreken met onze leveranciers.”

Dubbele winst

Leveranciers gaan pas produceren als NedTrain een opdracht plaatst. Willem Janzee: “Bij lange productieprocessen moesten we orders daarom ver vooruit plaatsen. Als de behoefte aan dat product tussentijds afnam, kwam alles toch gewoon binnen, we hadden

immers al besteld. Inmiddels zijn de onderdelen die op de planken lagen drastisch gesaneerd en hebben we de voorraad flink kunnen reduceren. Ook hebben we de samenwerking met onze leveranciers compleet veranderd.” Door gebruik van de planningstool, heeft NedTrain zijn voorraadwaarde kunnen reduceren met 8 miljoen euro in een jaar tijd.

Bij NedTrain wordt nu gewerkt met forecast en delivery schama’s. “Wij geven onze behoefte voor de komende 12 maanden aan, zodat de leverancier al vroeg inzicht heeft. Hierdoor is hij in staat de levertijd te verkorten. Het is winst aan beide kanten: wij hebben de onderdelen eerder binnen en de leverancier heeft al vroeg inzicht in de behoeften.”

Mogelijkheden

Ook de Directie Maritieme Instandhouding van het CZSK werkt met de planningstool. Deze organisatie zorgt voor het onderhoud en de herbevoorrading van de schepen en de walinrichtingen. Frans Boeije, assortimentsmanager: “De pilot draaide voor iets minder dan 3.000 artikelen. Daarin zagen we al snel wat de mogelijkheden waren van de planningstool. De looptijd van 3 maanden was echter te kort om al concrete resultaten te zien. “Desondanks heeft de pilot er toe geleid dat de voorraadwaarde van 2,7 naar 2,4 miljoen euro is gedaald. Ook zag Frans Boeije dat er door gebruik van de planningstool met minder mensen eenzelfde aantal artikelen werd gepland en beheerd. “Er werd beter gemonitord en er werd verantwoording afgelegd over levertijden en voorraadwaardes.”

Kennis delen

Zowel Willem Janzee als Frans Boeije geven aan dat het belangrijk is regelmatig contact te hebben met

mensen uit andere organisaties om kennis te delen. Willem Janzee: "We nemen dan altijd een onderwerp om over te discussiëren. Iedereen heeft daarover weer andere kennis en dat is erg interessant." Frans Boeije vult aan: "Zelf heb je op een gegeven moment een bepaalde bedrijfsblindheid. Dan heb je iemand nodig om je scherp te houden. Iemand die het grotere plaatje ziet. Zeker voor beslissingen op lange termijn."

“Door gebruik van de planningstool, heeft NedTrain zijn voorraadwaarde kunnen reduceren met 8 miljoen euro in een jaar tijd.”



SUPPLY CHAIN FINANCE

Wat is Supply Chain Finance?

Binnen het onderwerp Supply Chain Finance (SCF) wil Topsector Logistiek de financiële processen tussen bedrijven optimaliseren. Supply Chain Finance is zowel het optimaliseren van financiering tussen bedrijven als het integreren van financiële processen met klanten, leveranciers en logistieke en financiële dienstverleners. Op deze manier wil Supply Chain Finance waarde creëren voor alle deelnemende bedrijven. Hierin speelt de manier waarop samenwerking in de supply chain kan bijdragen aan het verlagen van werkkapitaal en financieringskosten van de goederenstromen een grote rol.

Doelstelling

- De positie van Nederlandse bedrijven in hun supply chain versterken waardoor ze een betere positie verwerven ten opzichte van concurrerende ketens en zo meer waarde kunnen creëren.
- Nederland ontwikkelen tot een wereldwijd expertisecentrum voor Supply Chain Finance waardoor een goede voedingsbodem ontstaat voor nieuwe bedrijfsactiviteiten. Ook kunnen Nederlandse universiteiten op dit kennisdomein op het snijvlak van Finance en Supply Chain, een internationale toppositie verwerven en fungeren als incubator voor nieuwe bedrijfsinitiatieven. Dit alles kan positieve gevolgen hebben voor het vestigingsklimaat in Nederland.

Behaalde resultaten

In 2013 is de Supply Chain Finance Community opgericht. Deze community stelt zich tot doel om fysieke en financiële supply chains dichterbij elkaar te brengen door de ontwikkeling van een open netwerk voor de uitwisseling van kennis, best practices en nieuw onderzoek.

Betrokken partijen

Betrokken partijen zijn onder andere:

Dinalog
Hogeschool Windesheim
Technische Universiteit Eindhoven
Nyenrode Business Universiteit
Philips
Heineken
Unilever
M3/Zanders
Flinqer
Rabobank
ING
ABN AMRO
Cass Europe
TLN

Op de volgende pagina's wordt een aantal resultaten gepresenteerd. Kijk voor meer informatie op www.scfcommunity.org

Oprichting Supply Chain Finance Community

In de Nederlandse economie is enorm veel geld 'opgesloten in betalingstermijnen'. De Supply Chain Finance Community wil met inspiratie van prof. dr. Lorike Hagdorn een deel van dat geld 'bevrijden', om zo een investeringsimpuls van formaat te kunnen geven. Het fenomeen Supply Chain Finance (SCF) is door prof. dr. Lorike Hagdorn, lid van het Topteam/Strategisch Platform Logistiek, zelf steviger op de uitvoeringsagenda gezet. Lorike Hagdorn: "Ik houd van innovatie. En het viel mij op dat we in de Nederlandse logistiek al veel werken aan een vlotte goederenstroom en de bijbehorende informatiestroom, maar de financiële stroom was nog onderbelicht."

Onmiddellijk betaald

In de logistieke keten wordt stukje bij beetje waarde toegevoegd aan een product. Die vermeerderde waarde wordt steeds tussentijds verzilverd, namelijk wanneer de volgende schakel in de keten ervoor betaalt. Hierbij zitten de toeleveranciers soms maanden op betaling te wachten. Lorike Hagdorn: "Dit is vooral voor MKB-bedrijven erg vervelend, omdat zij, mede door de recessie, meestal niet erg ruim in de liquiditeit zitten en moeilijk aan krediet kunnen komen. In totaal zit er in Nederland rond de 20 miljard aan werkkapitaal vast door nog niet betaalde facturen. Hier helpt Supply Chain Finance. Een bekend

voorbeeld is Vendor Managed Inventory, waarbij de leverancier de voorraad van de klant beheert. Dat neemt veel werk uit handen bij de bestellende partij, maar ook bij de orderentry van de leverancier. Maar nu is een tweede werkwijze in opkomst: supplier finance. Een vorm hiervan is het sneller betalen van deze facturen door een derde partij. Dat kan een bank zijn, maar ook een nieuwe aanbieder zoals Fliqer of Innopay. In dit concept krijgt de leverancier, bijvoorbeeld een MKB-bedrijf, onmiddellijk betaald na goedkeuring van zijn factuur. Die betaling wordt gedaan door een derde partij waarmee zowel de leverancier als de afnemer een overeenkomst heeft. De afnemer betaalt vervolgens pas na de genoemde vaak lange betalingstermijn aan deze derde partij. Op deze manier komt er nieuw geld in de logistieke keten beschikbaar dat voor investeringen gebruikt kan worden."

Supply Chain Finance Community

Nyenrode Business Universiteit en Dinalog hebben in 2013 de Supply Chain Finance Community opgericht. De community is een onafhankelijk netwerk van kennisinstellingen, bedrijven en supply chain finance professionals en heeft als doel fysieke en financiële supply chains dichter bij elkaar te brengen door de ontwikkeling van een open netwerk voor de uitwisseling van kennis, best practices en nieuw onderzoek. Het netwerk is inmiddels op Europees niveau uitgebreid. Om de aanwezige kennis in breder verband te delen, werd op 27 november 2013 de eerste Supply Chain Finance Community bijeenkomst gehouden. Op Nyenrode kwamen Europese vertegenwoordigers van bedrijfsleven, wetenschap en financiële instellingen bijeen om best practices te delen en kennis uit te wisselen. "Bedrijven als Philips, Heineken en Vlisco vertelden over hun visie

op en praktische aanpak van Supply Chain Finance", vertelt Lorike Hagdorn. "Daarnaast zijn we bezig met onderzoeksprojecten en voeren we overleg met de overheid om Supply Chain Finance een impuls te geven. Ik vind het mooi om eraan mee te helpen zoiets op de kaart te zetten. Want denk je eens in dat het lukt om ook maar vijf procent van het opgesloten werkkapitaal in Nederland los te maken? Dan heb je het over een miljard euro die vrijkomt om te investeren!"

Struikelblokken

Is het dan één groot succesverhaal? Nee, nog niet. Het op de juiste manier vormgeven van SCF kost namelijk veel tijd en moeite. Je hebt trainingen nodig, maar ook systemen. En op dit moment is er nog geen productstandaard voor het betalingsverkeer en nog geen tijdige goedkeuring van alle facturen. Daarom staat het MKB op korte termijn nog niet te trappelen. Het wordt een kwestie van langere termijn, zo werd al snel duidelijk. Uit gepresenteerde resultaten bleek dat bijvoorbeeld het fenomeen 'reverse factoring' nog relatief onbekend is: 4% doet eraan, 10% kiest een andere oplossing en 85% heeft er nog nooit van gehoord. Op de langere termijn zagen alle deelnemers het zonniger in. Als één ding duidelijk is geworden, is het wel dat er al heel veel enthousiasme is onder de mensen die er al wel mee werken. En als vervolgens de struikelblokken worden weggenomen, de transactiekosten dalen en het fenomeen bekendder wordt, zal SCF een hoge vlucht nemen.

Bij reverse factoring krijgt de leverancier een deel of alle uitstaande facturen bij een afnemer, vorgefinancierd door een financiële instelling, niet op basis van de eigen kredietwaardigheid, maar op basis van de kredietwaardigheid van de afnemer, die een lager rentetarief bij de bank of financiële instelling heeft.

KERNNETWERK

Wat is kernnetwerk?

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

Het kernnetwerk dat van belang is voor de internationale bereikbaarheid is reeds door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenspraak met het Topteam/Strategisch Platform Logistiek vastgesteld en is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uit dit netwerk is de beslissing voortgekomen voor het brede Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT)-onderzoeken van twee multi-modale goederencorridors: de A15-Betuweroute-Waal corridor vanuit Rotterdam ("corridor Oost"), en de goederencorridor Rotterdam-Brabant-Limburg-Duitsland ("corridor Zuid").

Doelstelling

Het doel van elk van de MIRT-onderzoeken is het in beeld brengen van de kansen en belemmeringen met betrekking tot het optimaliseren van de logistieke keten in de multimodale goederencorridor. Hierdoor wordt de bereikbaarheid en de concurrentiekracht van Nederland versterkt, zien we hoe we kansen kunnen benutten en belemmeringen weg kunnen nemen en welke samenwerkingsvormen tussen betrokken partijen daarvoor nodig zijn.

Gerealiseerde oplossingen

De MIRT-onderzoeken starten in 2014 en zullen naar verwachting in 2016 afgerond zijn.

Kernnetwerk en MIRT-onderzoeken Goederen-corridors

In de Topsector Logistiek is gewerkt aan een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, haven-bedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen (weg, spoor, short-sea en binnenvaart) en multimodale overslagpunten. Het kernnetwerk logistiek geeft aan welke verbindingen voor de Topsector Logistiek prioriteit hebben. Op advies van de Topsector Logistiek heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het internationaal kernnet voor logistiek opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Dit kernnet heeft reeds doorgewerkt, bijvoorbeeld in de besluitvorming over het bedieningsregime van sluizen op de vaarwegen die zich op dit kernnet bevinden.

Naar aanleiding van intensieve gesprekken met het bedrijfsleven, de betrokken regio's en het Strategisch Platform Logistiek heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het besluit genomen om voor twee belangrijke goederencorridors uit het Kernnetwerk Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT)-onderzoeken uit te voeren: de goederencorridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland en de goederencorridor Rotterdam

– Brabant/Limburg – Duitsland. In een dergelijk onderzoek wordt samen met het bedrijfsleven en regio breed gekeken, over alle modaliteiten (ook inclusief buisleidingen) en multimodale terminals, naar mogelijkheden om de processen in de corridor efficiënter te laten lopen. Dat gebeurt met de nieuwe brede innovatieve aanpak van bereikbaarheidsopgaven.

De Minister heeft tot deze MIRT-onderzoeken besloten en deze zijn in de bestuurlijke overleggen met de regio's (de MIRT-tafels) definitief afgesproken. Dit is tezamen met allerlei andere afspraken ten aanzien van de gebiedsagenda's vastgelegd in een brief aan de Tweede Kamer (MIRT-brief op 17 november 2013) en behandeld op 25 november 2013.

Kenmerken van beide MIRT-onderzoeken

De voorlopige centrale vraag voor het MIRT-onderzoek luidt: Wat zijn de kansen en belemmeringen voor het optimaliseren van deze multimodale goederencorridor? Hierbij speelt de betere benutting van de bestaande capaciteit en het gezamenlijk prioriteren van multimodale knooppunten een belangrijke rol. Regionale overheden, SPL, bedrijfsleven en andere partijen worden hierin intensief betrokken. Dit is een geheel nieuwe werkwijze. Nieuw is dat de studie alleen over goederen gaat en een corridor betreft, dus regio-overstijgend is. Er zal in de volle breedte naar kostenefficiënte en innovatieve maatregelen worden gekeken. Hier komen ook de logistieke acties naar voren zoals bijvoorbeeld 4C, synchro-modaal en NLIP. Bij deze aanpak zal de nadruk op voorhand niet op investeren liggen.

Specifiek voor de goederencorridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland

- Geografische scope: A15-Betuweroute-Waal corridor.
- Het betreft een internationale, multimodale corridor (weg, spoor, vaarweg en buisleidingen) met dikke goederenstromen. De bevaarbaarheid van de Waal zal bij het onderzoek worden betrokken.
- Vooral nog is er door het Rijk voor gekozen om de TEN-T corridor 2 (onder andere A1, spoor en IJssel/Twentekanal naar de Baltische staten) niet mee te nemen in het MIRT-onderzoek.

Specifiek voor de goederencorridor Rotterdam – Brabant/Limburg – Duitsland

- Geografische scope: A16/A58/A67, het aansluitende onderliggende wegennet, de Brabantroute en de Brabantse kanalen (en de aanliggende terminals).
- De studie is multimodaal: wegen, vaarwegen, spoor en buisleidingen.

De voorlopige centrale vraag voor het MIRT-onderzoek luidt: Wat zijn de kansen en belemmeringen voor het optimaliseren van deze multimodale goederencorridor?

HUMAN CAPITAL AGENDA



Wat is Human Capital Agenda?

De Human Capital Agenda richt zich er op om het menselijk 'kapitaal' binnen de logistieke sector zo optimaal mogelijk op te leiden en in te zetten. Het gaat hierbij om de logistiek interessanter te maken voor studenten, sociale innovatie, afstemming tussen bedrijfsleven en onderwijs, het toegankelijk maken van kennis en imagoverbetering te realiseren.

Doelstelling

De Human Capital Agenda heeft als doelstelling genoeg en goede logistieke professionals in Nederland te hebben. De Topsector wil 50% meer uitstroom van professionals in de logistieke sector met grondige kennis over de innovatiethema's. Op HBO/WO niveau betekent dit een groei van 1.400 personen in 2010 naar 2.100 personen in 2020. Ook moeten onderwijs en arbeidsmarkt beter op elkaar aangesloten worden. Deze doelen wil de topsector onder andere bereiken in samenwerking met opleidingen en bedrijfsleven.

Behaalde resultaten

- Op 4 juni 2013 is het MBO Kennisakkoord Logistiek getekend.
- Op 29 mei 2013 is het vakcollege Haven en Logistiek door Prins Floris geopend.
- De nieuwe master 'Supply Chain Compliance and Border Management' is opgezet.
- Nieuwe scientific master: Supply Chain Compliance & Border Management is opgezet.

Betrokken partijen

Betrokken partijen zijn onder andere:

Dinalog
 VTL Kenniscentrum transport en logistiek
 MBO Raad
 Technische Universiteit Delft
 Erasmus Universiteit Rotterdam
 Universiteit Leiden
 Hogeschool van Amsterdam
 Syntens
 Avans Hogeschool
 Tilburg University
 Technische Universiteit Eindhoven
 ROC Tilburg
 Hogeschool Rotterdam
 Open Universiteit
 Fontys
 Hogeschool van Arnhem en Nijmegen
 Hogeschool Windesheim

Oprichting Kennis-distributiecentra

De beschikking over genoeg logistieke professionals is een belangrijke voorwaarde om de ambities van de Topsector Logistiek waar te maken. Daarvoor moeten onderwijs en arbeidsmarkt in de logistiek dichter bij elkaar komen. Volgens Peter van der Meij, lid van het Topteam/Strategisch Platform Logistiek en inspirator van de Human Capital Agenda (HCA), zijn we al een heel eind op weg. De regionale Kennis Distributie Centra Logistiek vormen de spil in deze ontwikkeling.

Effectieve samenwerking en kennisverspreiding

Een Kennis Distributie Centrum (KDC) is dé spil in de regio voor het bedrijfsleven bij kennis- en innovatievragen. Zes HBO opleidingen Logistiek ontwikkelen, samen met de betrokken regionale stakeholders, zes regionale KDC's die kennis toepassen, samenvoegen, (door)ontwikkelen en distribueren. Zowel richting het bedrijfsleven als richting het onderwijs. De zes KDC's bundelen met Dinalog hun krachten zodat een netwerk ontstaat met landelijke dekking.

In een KDC werken regionale partners uit bedrijfsleven, onderwijs en overheid met elkaar samen. Door effectieve samenwerking tussen deze partners verbetert een KDC de toegang voor logistieke (MKB) bedrijven tot nieuwe kennis en innovatie. Bedrijven kunnen bij een KDC terecht met al hun logistieke kennis- en innovatievragen. Als het regionale KDC

niet over de juiste kennis beschikt, wordt in het nationale KDC netwerk gezocht naar gepaste ondersteuning. Via de KDC's wordt ook direct de verbinding tussen kennisinstelling (MBO - HBO - WO) verstevigd. Dit draagt bij aan verhoging van in-, door- en uitstroom van logistieke studenten en professionals én het delen en hergebruiken van onderzoek, kennis en ervaring.

Leerfabriek en onderzoek

Jongeren die straks van school komen en in de logistiek gaan werken, moeten goed weten waar het in de logistiek over gaat. Een pijler van de HCA is dan ook: zorgen dat de innovatiethema's van het SPL goed 'landen' in het onderwijs. De zes regionale KDC's vormen daarvoor een prachtig middel, stelt Peter van der Meij. "Van de elf hogescholen met een logistieke opleiding, hebben er zes een logistiek lectoraat," vertelt hij. "Deze scholen zijn niet alleen een leerfabriek, maar doen ook zelf onderzoek. Ze kijken hoe het onderwijs beter kan aansluiten op mondiale ontwikkelingen in de logistiek en hoe we het bedrijfsleven een weg kunnen bieden om innovaties te delen met het onderwijs. De lectoraten vormen het hart van het Kennis Distributie Centrum in de eigen regio. De zes centra zijn regionale samenwerkingsverbanden voor kennis en innovatie die samen een landelijk Centre of Expertise vormen. Er vindt een continue wisselwerking plaats tussen werkveld en onderwijs (MBO, HBO en WO). Op die manier kan het onderwijs inspelen op de actuele ontwikkelingen in de logistiek door nieuwe opleidingsroutes, minoren en afstudeervarianten aan te bieden. Ook willen we graag professionele hbo-masters ontwikkelen op logistieke thema's."

Regionale specialisatie

Meerwaarde van de lectoraten is dat de hogescholen echt kiezen voor een regionale specialisatie. De hogeschool in Rotterdam denkt aan profilering richting haven en bouwkunde gerelateerde logistiek en Amsterdam richting mainport logistiek. Venlo richt zich op douane logistiek, Breda op ketenregie, Nijmegen op zorglogistiek en in Zwolle start een fulltime lector in de Supply Chain Finance. "Eindelijk kunnen we logistieke kennis gaan stapelen en voor iedereen ontsluiten," zegt Peter van der Meij. "Een idee is om een soort wikipedia-omgeving te bouwen voor de (doctoraal) scripties van studenten en andere content. We willen dat de kennis en expertise juist laagdrempelig ten goede komt aan het Midden- en Kleinbedrijf (MKB). Dat kan door stages, maar ook door de zes regionale expertisecentra in een landelijk dekkend netwerk toegankelijk te maken voor iedereen. Als een ondernemer in Staphorst met een expertvraag over invoerrechten belt naar de dichtstbijzijnde hogeschool in Zwolle als onderdeel van het KDC, moet hij direct worden doorverwezen naar de hogeschool in Venlo, die in douane-logistiek is gespecialiseerd. Uiteraard werken zij nauw samen met de nieuwe ondernemerspleinen, Syntens Innovatiecentrum en ons topinstituut Dinalog."

“Een Kennis Distributie Centrum (KDC) is de spil in de regio voor het bedrijfsleven bij kennis- en innovatievragen.”

Portal

Een belangrijk onderdeel van het KDC is de portal www.kennisdcllogistiek.nl waarop logistieke kennis is verzameld. Deze portal maakt logistieke kennis en logistieke professionals voor het MKB in Nederland vindbaar. De deelnemers beogen met de portal de interactie tussen werkveld en kennisinstellingen te verbeteren. De portal bevat onder andere: kennisdocumenten, praktijkervaring, (stage-) rapporten, eenvoudige toepassingen (apps) en maakt inzichtelijk wat de nieuwste ontwikkelingen in de logistiek zijn. Ook maakt zij bezoekers wegwijs op het gebied van beschikbare trainingen, deskundig advies en onderzoek.

Verhoogde instroom

Slechts één procent van de middelbare scholieren kiest direct voor een opleiding in de logistiek. Dat is best vreemd als je bedenkt dat de logistieke sector tekent voor 7 à 8 procent van ons Bruto Nationaal Product en ruim 11 procent van de functies in Nederland logistiek georiënteerd is. Een behoorlijke mismatch dus, stelt Peter van der Meij lid van het Topteam/Strategisch Platform Logistiek, zeker met het oog op de forse ambities van logistiek Nederland. “Eén van de pijlers van onze Human Capital Agenda is dan ook het bevorderen van de instroom van leerlingen op zowel wo-, hbo- als mbo-niveau”, vertelt hij.

“De afgelopen jaren is de beeldvorming rond logistiek al verbeterd dankzij de landelijke imagocampagne van de ‘Stichting Nederland is Logistiek’, maar ook omdat onderwijsinstellingen hun logistieke opleidingen nadrukkelijk profileren en dit doen in samenwerking met het bedrijfsleven. Op hbo- en wo-niveau is al een duidelijke toename van de instroom, mbo-leerlingen blijven helaas nog achter. Dat komt ook doordat de ROC’s zich nog minder goed profileren op logistiek onderwijs. Daarom ben ik erg blij met de start van het Kennisakkoord MBO.” In het Kennisakkoord MBO geven veertien MBO-scholen aan de komende vier jaar samen te gaan werken met Transport en Logistiek Nederland (TLN), verladersonderzoekorganisatie EVO, VTL Kenniscentrum Transport en Logistiek, Bedrijfstakgroep Transport en Logistiek en de MBO Raad. Hiermee willen ze de band tussen onderwijs en bedrijfsleven versterken.

Nieuwe opleidingen

De Human Capital Agenda richt zich ook op het inbedden van innovaties in het reguliere beroepsonderwijs en in het commerciële onderwijs. Een voorbeeld hiervan is de wetenschappelijke master Supply Chain Compliance & Border Management. De TU Delft biedt deze master aan in samenwerking met de Erasmus Universiteit. De master heeft drie pijlers:

- Trade regulation and compliance: het (doen) naleven van wet- en regelgeving
- Supply chain management for global trade: samenwerken in ketens en netwerken
- Business information systems: betrouwbare informatievoorziening

Onder andere vanuit de Nederlandse Douane en het buitenland is veel interesse voor deze master.

Sociale innovatie van de sector

Naast instroombevordering en een sterke kennisinfrastructuur, is het verminderen van uitstroom de derde pijler van de HCA Logistiek. “We noemen dit sociale innovatie van de sector”, zegt Peter van der Meij: “Logistieke werkgevers moeten hun werknemers meer nog dan in het verleden gaan boeien, binden en behouden. Zeker als we mensen uit de nieuwe generaties willen behouden, die veel waarde hechten aan mogelijkheden tot intellectuele ontwikkeling en zelfsturing. Dat vraagt om een verandering van de mind-set bij werkgevers.”

De topsector transport en opslag is ten opzichte van 2011 gestegen van de één na laatste naar de derde plaats in de ranking van sociale innovatie van Volberda, Erasmus Universiteit.



TOPCONSORTIUM KENNIS EN INNOVATIE LOGISTIEK

Wat is Topconsortium Kennis en Innovatie Logistiek?

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

Dinalog, NWO en TNO werken als Topconsortium Kennis en Innovatie (TKI) samen om de innovatie in de Topsector Logistiek aan te jagen. Het onderzoek hierbinnen is zowel van fundamentele, toegepaste als experimentele aard. Het TKI-bestuur stelt iedere twee jaar een onderzoeksprogramma vast op advies van de Programmacommissie, binnen de focus van de Topsector Actieagenda. Binnen de vastgestelde programma's die vervolgens via het TKI-bestuur worden gelanceerd wordt op verschillende manieren samengewerkt.

Doelstelling

De doelstelling van het TKI Logistiek is het op structurele wijze bewerkstelligen van de privaat-publieke samenwerking op het vlak van onderzoek in de Topsector Logistiek. Dit betreft zowel innovatie door middel van fundamenteel als toegepast onderzoek als ook de valorisatie en disseminatie van de kennis, ervaringen en resultaten. Daarnaast zorgt het TKI Logistiek voor het vermarkten en overdragen van de opgedane kennis, ervaringen en resultaten.

Kijk voor meer informatie op www.tki-logistiek.nl



Colofon

Tekst

Topsector Logistiek

Fotografie

Eric Bakker
Marc Heeman
Vincent van Dordrecht
Claire Droppert

Ontwerp en realisatie

SD Communicatie, Rotterdam

Disclaimer

Copyright van deze publicatie berust bij Topsector Logistiek. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvuldigd of openbaar worden gemaakt, zonder schriftelijke toestemming van Topsector Logistiek.

Juli 2014

Samenstelling Topteam/Strategisch Platform Logistiek

Leden

Aad Veenman
Voorzitter

Wando Boevé
ECT

Allard Castelein
Havenbedrijf Rotterdam

Arthur van Dijk
Logistieke Alliantie

Jan Fransoo
Technische Universiteit Eindhoven

Lorike Hagdorn
TNO

Timo Huges
NS

Peter van Laarhoven
Schiphol Group

Esther Liskamp
Voorheen Philips

Peter van der Meij
Voorheen DHL/Exel, Kennisakkoord Logistiek

Lidwilde Ongerig
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rutger van Slobbe
Voorheen Bestuur P&O Nedlloyd

Ruud Vat
VAT Logistics

Secretariaat

Machteld Leijnse
Connekt

Janine van Oost
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Sjors Rozemeijer
Ministerie van Economische Zaken

