

**MEMORANDUM RUBRICERING****Aan**

TLN, NLIP, PostNL

**Van**

Matthijs Punter (TNO)

**Onderwerp****De structurele vervoersopdracht in de standaarden voor Papierloos Transport****Datum**

...

**Onze referentie**

...

**1. Achtergrond**

PostNL wil mogelijk gebruik gaan maken van de door TLN/NLIP ontwikkelde standaarden voor Papierloos Transport. Deze standaarden wil men gebruiken voor het inrichten van de interne systemen. Op dit moment is er (kort gesteld) sprake van een geïntegreerd systeem voor commercie (de commerciële afspraken met een klant), planningen (het omzetten van deze afspraken naar transportopdrachten) en uitvoer (het uitvoeren van deze transportopdrachten). Door veranderingen in IT en bedrijfsvoering is het wenselijk deze zaken uit elkaar te trekken.

De mogelijke toepassing van de standaarden voor Papierloos Transport zou kunnen bestaan uit:

- Het verstrekken van een transportopdracht aan het 'autobedrijf' van PostNL. Het 'autobedrijf' voert het transport uit.
- Het ontvangen van een terugkoppeling over het daadwerkelijk uitgevoerde transport.
- Het verzenden en ontvangen van een interne factuur.

Aangezien TLN/NLIP in de standaarden voor Papierloos Transport alle drie de domeinen afdekken wil PostNL kijken of deze standaarden ook voor intern gebruik toegepast kunnen worden. In deze memo is primair gekeken naar de transportopdracht.

**2. Vraagstelling**

PostNL kent een zogenaamde 'structurele vervoersopdracht'. Met een klant kan bijvoorbeeld de afspraak zijn gemaakt om dagelijks 1 tot 5 postzakken op te halen. Ook het dagelijks legen van een bepaalde brievenbus is een voorbeeld van een dergelijke structurele vervoersopdracht. Deze opdracht wordt eenmalig verstrekt voor een bepaalde periode. Wel is het gewenst dat er vervolgens bij ieder transport terugkoppeling plaatsvindt. Deze informatie kan dan gebruikt worden voor bijvoorbeeld de aansturing van facturatie of het aanpassen van commerciële afspraken.

PostNL vraagt of in deze situatie ook gebruik gemaakt kan worden van de Transportopdracht, zoals gedefinieerd in de TLN/NLIP standaarden voor Papierloos Transport.

## MEMORANDUM RUBRICERING

**3. Mogelijkheden in de standaard**

Een eerste analyse levert het volgende op:

Op dit moment wordt een structurele vervoersopdracht als zodanig nog niet ondersteund als standaardmogelijkheid binnen Papierloos Transport:

- Het is niet mogelijk aan te geven in een Transportopdracht dat een bepaald transport 'herhaald' is.
- Er wordt verwacht dat per transport er een Transportopdracht wordt verstrekt.

Datum

...

Onze referentie

...

Wel is het mogelijk om eventuele actuele waarden door te geven in de vorm van een Vrachtbrief.

**4. Benodigde aanpassingen**

De standaarden voor Papierloos Transport maken onderliggend gebruik van UBL als berichtenformaat. Dit is een generieke berichtenset. UBL biedt de mogelijkheid om profielen te definiëren (een specifieke toepassing van de standaard) en extensies (een uitbreiding voor een specifieke toepassing). NLIP/TLN Papierloos Transport is in die zin een profiel op UBL voor de Nederlandse situatie.

De kern van de structurele vervoersopdracht ligt in de definitie van een Consignment in Papierloos Transport. Voor de Transportopdracht (in de vorm van een UBL Transport Execution Plan Request (TEP Request)) zijn binnen de Consignment een aantal elementen gedefinieerd die in dit kader relevant zijn:

- `RequestedPickupTransportEvent` - het gevraagde laad-event
- `RequestedDeliveryTransportEvent` - het gevraagd los-event

In de bevestiging van de vervoerder (het Transport Execution Plan; TEP) kunnen vervolgens ook de geplande waarden (`Planned...Event`) worden opgenomen.

Binnen een dergelijk TransportEvent zijn binnen Papierloos Transport de volgende elementen gedefinieerd:

- `TransportEventTypeCode` (0..1) - een code die preciezer specificeert wat er gedaan moet worden. *Voor PostNL zou het relevant kunnen zijn specifieke TransportEventTypeCodes te definiëren.*
- `Location` (1..1) - de locatie waar dit moet plaatsvinden. Er worden meerdere vormen ondersteund. Voor een locatie kunnen bepaalde vereisten gelden (b.v. laadklep nodig). Deze vereisten zijn in de huidige versie uitgedrukt als vrije tekst. *Voor PostNL zou het relevant kunnen zijn dit in gestructureerde vorm (b.v. codelijst) mee te geven of gebruik te maken van specifieke identifiers voor locaties waar dit van afgeleid kan worden.*
- `Period` (1..1) - het tijdstip waarop iets moet plaatsvinden
- `Description` (0..n) - een tekstuele nadere beschrijving.

**MEMORANDUM RUBRICERING**

Voor een terugkerende transportopdracht is met name van belang op welke wijze een Period gedefinieerd is. Op dit moment voorziet de standaard in twee elementen:

- `StartDate`
- `StartTime`
- `EndDate`
- `EndTime`

Allen met multipliciteit (0..1).

**Datum**

...

**Onze referentie**

...

Dit betekent dat enkel een start- en eindtijd opgegeven kan worden. Dit kan gebruikt worden om bijvoorbeeld een venstertijd te definiëren voor het laden of lossen van goederen ('kom laden op maandag 26 januari 2015' 'kom laden op vrijdag 14 april 2014 om 10:00 uur' 'kom lossen op donderdag 16 augustus 2013 tussen 13:00 - 15:00 uur' etc.).

Voor een structurele vervoersopdracht is het belangrijk dat aangegeven kan worden:

- In welke periode deze opdracht geldt, bijvoorbeeld: van 1 januari tot 1 juni 2014.
- Wat het tijdstip is wanneer de opdracht uitgevoerd moet worden, bijvoorbeeld: maandag tussen 11:00 - 15:00 uur.
- Wat de herhalingsfactor is, bijvoorbeeld: iedere week, dagelijks, maandelijks, etc.

Hiervoor zou gebruik gemaakt kunnen worden van elementen die wel voorhanden zijn in UBL, maar nog niet gebruikt worden in de standaarden voor Papierloos Transport.

- `DurationMeasure`: UBL definieert dit als 'The duration of this period, expressed as an ISO 8601 code'. Door middel van een ISO 8601 tijdcode kunnen echter ook terugkerende intervallen gedefinieerd worden.
- `DescriptionCode`: een vrij te definiëren code.

Door gebruik te maken van deze velden zou het mogelijk moeten zijn om de semantiek van het terugkerende karakter te vatten in een UBL TEP (Request) bericht:

- Via de `DurationMeasure` alleen
- Via de `DurationMeasure` in combinatie met een `DescriptionCode`
- Via enkel de `DescriptionCode`

Wel zou in deze situaties bekeken moeten worden of het veld `StartDate`, `StartTime`, `EndDate` en `EndTime` dan nog gebruikt moeten worden. Mogelijk is het relevant om deze nog te gebruiken voor het aangeven van de geldigheid, met name wanneer dit onvoldoende uit te drukken is in de `DurationMeasure`.

**MEMORANDUM RUBRICERING****5. PostNL specifiek profiel**

Naast de in de vorige paragraaf beschreven toevoeging zal in het scenario bij PostNL sprake zijn van verdere specifieke invullingen.

- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| • Na een Transportopdracht zullen naar verwachting meerdere Vrachtbrieven volgen.  | <b>Datum</b><br>...           |
| • Voor diverse waarde-velden kan het wenselijk zijn specifieke coderingen toe te passen, zoals die gangbaar zijn in de bedrijfsvoering van PostNL. | <b>Onze referentie</b><br>... |

Dit kan naar verwachting binnen de standaard worden opgevangen. Mogelijk is voor specifieke coderingen een uitbreiding noodzakelijk.

*Wel wordt aangeraden om in de berichtuitwisseling d.m.v. een Profile aan te geven dat er sprake is van uitwisseling in de context van PostNL.*

Door het opgeven van een profiel weet de ontvanger van een bericht dat voldaan moet worden aan de specifieke condities die gelden binnen dat profiel, in dit geval het profiel van PostNL.

**6. Aanvullende governance vragen voor TLN/NLIP**

De discussie bij PostNL laat wel een onderwerp zien dat mogelijk binnen de community voor Papierloos Transport verder besproken moet worden. Dit betreft de volgende vragen:

- Wanneer is PostNL 'compliant' of 'compatible' (dit zouden verschillend kunnen zijn!) met de standaarden voor Papierloos Transport?
- In hoeverre staat het PostNL vrij om profielen te definiëren op de standaard?
- In hoeverre mag PostNL wijzigingen doorvoeren in de standaard bij implementatie?
- Hoe beoordeelt TLN/NLIP of eventuele PostNL-specifieke toevoegingen aan codelijsten toegevoegd kunnen worden aan de standaard codelijsten voor Papierloos Transport?
- Hoe beoordeelt TLN/NLIP of eventuele PostNL-specifieke wijzigingen of toevoegingen aan de berichtelementen toegevoegd kunnen worden aan de standaard voor Papierloos Transport?
- In hoeverre kan of moet in deze situaties backwards-compatibiliteit gegarandeerd worden voor bestaande implementaties?

MEMORANDUM RUBRICERING

Samenvatting van de wijzigingen

	Wijziging	Beschrijving	Noodzakelijk	Verdere impact
1	TransportEventTypeCode - codelijsten toevoegen	PostNL specifieke transportevents benoemen, die niet uitgedrukt kunnen worden met bestaande codelijst of in combinatie met locatie-eigenschappen	Onduidelijk, kans is klein	Geen; slechts toevoeging aan codelijst.
2	Specifieke identifiers voor locaties	Het toevoegen van PostNL specifieke locatiecodes voor bijvoorbeeld brievenbussen in het locatie-ID element.	Onduidelijk, kans aanwezig.	Waarschijnlijk geen.
3	Herhaling mogelijk maken van Transport Events	Het beschrijven van terugkerende transport events door het opgeven van een DurationMeasure op basis van ISO8601 in combinatie met eventuele specifieke codes.	Ja	Groot; dit is een wijziging ten opzichte van de standaard. Echter waarschijnlijk wel inpasbaar in de UBL-structuur zonder extension.
4	PostNL specifiek profiel opgeven	Opnemen van een Profile-ID voor PostNL	Ja, indien er afgeweken wordt van de standaard.	Dit is wenselijk om vast te leggen dat PostNL een specifiek implementatieprofiel heeft van UBL/Papierloos Transport.

Datum

...

Onze referentie

...