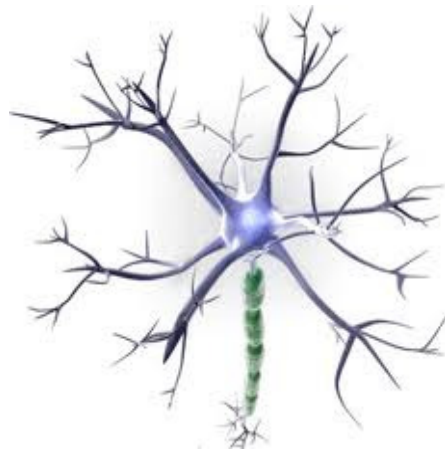


Routekaart “Informatieplatformen in topsectoren”



door koppeling van platformen naar betere
resultaten



Onderdelen van de routekaart

1. Wat is het probleem?

Economische groei wordt tegenwoordig voor een groot deel bepaald door de inzet en het gebruik van ICT. ICT stimuleert innovaties en zorgt voor een hogere (arbeids)productiviteit. Het Kabinet heeft daarom in het regeerakkoord afgesproken dat er tien publiek-private doorbraakprojecten komen, die zich onder andere richten op het vergroten van het gebruik en de kennis van ICT door het midden- en kleinbedrijf (MKB), topsectoren, onderwijs en de zorgsector. Doorbraakprojecten sluiten aan bij en versterken het ICT-beleid zoals dit is vastgelegd in Digitale Agenda. De projecten moeten zorgen voor minder regeldruk en meer efficiëntie, kwaliteitsverbetering en meer maatschappelijke baten.

In ketens waar informatie tussen partijen moet worden uitgewisseld gebeurt dit vaak nog niet efficiënt en effectief. Hierdoor worden economische kansen door bedrijven niet benut. Door informatie in platformen te delen kan data worden hergebruikt en verrijkt wat het aantal handelingen beperkt en de informatiekwaliteit ten goede komt. Bovendien kan door de beschikbare informatie te combineren ook nieuwe toepassingen worden ontwikkeld. Dit leidt tot vermindering van regeldruk en verbetering van de dienstverlening waardoor nieuwe markten aangeboord kunnen worden.

Op dit moment is het delen en kunnen hergebruiken van data in de logistieke keten verre van optimaal. Om te komen tot meer en betrouwbare data, die in de logistieke keten kunnen worden hergebruikt, is het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP) initiatief gestart. Met het NLIP wordt informatie door de hele keten op slimme wijze aangeleverd en gedeeld. Dit leidt o.a. tot lastenverlichting aan de marktzijde (vooral administratieve lasten) en efficiëntere handhaving aan de overheidszijde.

2. Wat gaan we realiseren?

Het doorbraakproject kent drie kerndoelen: door ontwikkelen, verbreden en lessons learned verzamelen en verspreiden. Concreet wordt het platform in de logistieke sector (NLIP), nu bestaande uit Portbase (platform zeehavens), Cargonaut (platform Schiphol) en Digipoort (overheidsplatform, single window), verder ontwikkeld en (de aanpak) verbreed naar aanpalende sectoren. Uitbreiding van het aantal deelnemende platformen binnen het NLIP resulteert in efficiëntere en duurzamere informatie-uitwisseling van logistieke gegevens en (administratieve) lastvermindering in andere logistieke ketens. Dat bevordert de concurrentiepositie van importeurs, exporteurs en logistieke spelers in Nederland en van Nederland als logistiek gidslid. Hierbij is primair gekozen voor sectoren die onder de beleidsverantwoordelijkheid van het ministerie van Economische Zaken vallen; logistiek¹ in de sierteelt-, agro- en food sector (ook wel agrologistiek genoemd). Als eerste wordt gestart met de koppeling van de sierteeltsector (HubWays) met het NLIP. In een later stadium zal gekeken worden of mogelijk ook andere platformen, zoals het platform voor de groente en fruit sector (Fresh Corridor van FrugiVenta) gekoppeld kunnen worden.

Door het realiseren van één centraal logistiek platform (NLIP), waar gegevens slim uitgewisseld kunnen worden, kunnen de belemmeringen die hebben geleid tot onvoldoende, inefficiënte en niet effectieve informatie-uitwisseling binnen ketens worden weggenomen. Op deze wijze wordt met het NLIP de voorspelbaarheid in het complexe logistieke proces aanzienlijk vergroot. Dat betekent effectief: minder wachttijden, minder administratieve lasten, efficiëntere planning, snellere afhandeling, minder inspecties en een hogere beladingsgraad. Kortom zowel aan marktzijde, als aan overheidszijde kunnen optimalisatie voordelen worden geboekt.

Heel concreet wordt er gestart met het inventariseren of een koppeling tussen andere (logistieke) platformen en het NLIP voordelen oplevert voor de aansluitende partij(en) specifiek en de

¹ Onder logistiek worden nadrukkelijk alle modaliteiten verstaan; maritiem, binnenvaart, lucht, weg en spoor.



Nederlandse logistieke supply chain in zijn algemeenheid en zo ja, welke voordelen levert dit op en hoe kan dit gerealiseerd worden.

Om te komen tot verbreding van het NLIP platform, zal als eerste het HubWays platform voor de hele sierteeltsector gekoppeld worden met het NLIP, zodat ook voor deze sector digitale informatie verzameld en gebruikt kan worden voor optimalisatie van transporten en de logistieke keten. Een ander voordeel is dat de informatie hergebruikt kan worden, hierdoor ontstaat kostenreductie en kan beter gepland worden.

Nederland heeft op het gebied van sierteelt een grote naam en is een van de grootste spelers op de wereldmarkt voor sierteeltproducten. Om de leidende positie ook in de toekomst te behouden, heeft de sierteeltsector het initiatief genomen om een gemeenschappelijk logistiek ICT platform te bouwen voor alle ketenpartijen. De ketenpartijen zijn kwekers, handelaren, veilingen en logistiek dienstverleners. Dit zijn voornamelijk MKB bedrijven. De firma HubWays NV i.o. zal, de eigenaar zijn van het neutrale platform. Doelstelling van het platform is het mogelijk maken van digitale communicatie over transportgegevens, waarmee ondernemers uit de sector kunnen ondernemen (zoals collaboratieve planning en track& trace). Het uiteindelijke doel voor de gebruikers van HubWays is optimalisatie van hun logistieke processen. Voor de sector is er ook een strategische doelstelling: duurzame logistieke innovatie met als doel de unieke productie- en handelspositie van het Nederlandse sierteeltcluster verder te versterken en de leefbaarheid en bereikbaarheid te vergroten.

Alle ketenpartijen, veelal MKB bedrijven (kwekers, handelaren, veilingen en logistiek dienstverleners) hebben te maken met een toenemende kostendruk. Door het slimmer plannen van alle transporten ontstaan kostenbesparingen vanuit de verladende partij bezien en is er een capaciteitsoptimalisatie mogelijk vanuit de vervoerende partij gezien.

Door een koppeling te realiseren met het NLIP platform zijn kostenbesparingen niet alleen op nationaal, maar ook op internationaal transport en cross sectoraal niveau mogelijk. Ook leidt de koppeling tot betere transparantie in de gehele keten. Tot slot is op deze wijze ook een reductie van regeldruk mogelijk doordat meldingen aan de overheid efficiënter worden vormgegeven.

Door ervaring op te doen met de doorontwikkeling van NLIP en de concrete koppeling van enkele platformen moet voldoende kennis tijdens dit project worden opgedaan, vastgelegd in 'lessons learned', om in de toekomst andere platformen zelfstandig te ontwikkelen en koppelen.

3. Welke doorbraak is hiervoor nodig?*

De grootste doorbraak is de verdere realisatie van het NLIP. Voor deze doorbraak dient ketensamenwerking, verdienmodel voor de deelnemers van het NLIP, onderlinge contracten, te gebruiken standaarden en de juridische aspecten om data onderling te mogen delen, nog dit jaar gerealiseerd moeten worden, alvorens andere platformen gekoppeld kunnen worden. Het NLIP moet zich neutraal en betrouwbaar positioneren. De eigenaar van de informatie bepaalt met wie en onder welke voorwaarden de informatie wordt gedeeld.

Door koppeling van het sierteeltplatform wordt het draagvlak van het NLIP versterkt.

De belangrijkste belemmering is dat er weinig tot geen data gedeeld tussen de verschillende partijen in de logistieke 'sierteelt' keten. We zullen dus de huidige terughoudendheid om informatie te delen en samen te werken moeten doorbreken.

Een andere belangrijke belemmering is dat de bedrijfsbelangen van de verschillende partijen digitale samenwerking op dit moment in de weg staan. Om dit te doorbreken moeten we bedrijfssamenwerking faciliteren (sociale innovatie). Deze doorbraak willen we realiseren door te werken aan een "mental shift" bij de verschillende partijen. Door een pilot uit te voeren

Voorbeeld van belemmeringen:

- *De verschillende bedrijfsbelangen van de ketenpartijen houden samenwerking tegen*
- *Door onvoldoende bereidheid om data te delen van processen van andere schakels in de keten wordt niet optimaal gebruik gemaakt van resources.*
- *Partijen in de keten gebruiken verschillende standaarden waardoor communicatie inefficiënt verloopt.*
- *In de keten wordt niet alle informatie doorgegeven aan de volgende schakel omdat volgende schakels niet altijd direct belang hebben om alle informatie digitaal door te geven. Dit leidt tot inefficiëntie en verlies van datakwaliteit.*



moet de efficiëntere werkwijze en de kostenreductie aangetoond kunnen worden.

4. Welke acties zijn er nodig om de doorbraak te bereiken en belemmeringen te doorbreken?

NLIP is het eerste grote platform binnen de topsectoren; daarmee is het gelijk een show case voor andere sectoren. Gelet op de grote economische impact als spil voor de andere sectoren en daarmee als impuls naar andere sectoren is het extra belangrijk dat het project slaagt. Daarvoor dienen eerst een aantal belemmeringen doorbroken te worden. Deze belemmeringen zijn nu primair de terughoudendheid om informatie/data te durven en te willen delen. Echter, om een zo groot mogelijk effect te hebben dient ook een goede analyse van de lessons learned beschikbaar te komen ten aanzien van governance, standaarden, hergebruik, neutraliteit, business, kostenverdeling tussen publiek en privaat en versterking van de juridische basis om informatie te delen.

In dit project wordt de sierteeltlogistiek als eerste voorbeeldcasus opgepakt. Sierteeltlogistiek kent een keten met veel dynamiek en veel (praktisch redundant) transport (1 op de 9 vrachtwagens vervoert bloemen en/of planten, op de A4 is dat zelfs 1 op de 3 vrachtwagens). Nu is informatie over de transporten versnipperd en vaak nog handmatig (door veel telefonisch contact met de verschillende partijen in de keten) bij elkaar verkregen. Door de informatie elektronisch beschikbaar te stellen, wordt informatie over transport sneller uitgewisseld tussen de verschillende partijen en kan op basis van uitwisseling transporten geoptimaliseerd worden en daarmee een efficiencyslag gemaakt worden in het binnenlands transport.

Het digitaliseren en daardoor het optimaliseren van transport levert hierdoor minder geluidsemissie, een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en een lagere kostprijs op. Uit strategisch oogpunt draagt het bij tot het behouden van de “Gateway to Europe” positie van de sierteelt sector.

Om de doorbraak te bereiken zal allereerst vastgesteld worden welke business processen ten behoeve van de import van sierteelt producten via zeecontainers, door de koppeling met NLIP ondersteund zullen gaan worden. Uit het vaststellen van de business processen, vloeien de benodigde berichtensets voort. Na het maken van het functioneel ontwerp van de berichtensets, zullen de koppelingen gebouwd gaan worden.

Aan de hand van een pilot, het operationeel volgen van de eerste tien containers vanuit Colombia, zal getest worden of de koppelingen werken zoals bedoeld en de beoogde voordelen behaald worden.

Tevens zal een koppeling tussen HubWays en het NLIP tot stand gebracht worden. Meewerkende partijen zullen dit doen op basis van volledig commitment.

Target is het uitvoeren van de afgesproken pilot, die door het feit dat het HubWays platform nog gebouwd moet worden, in 2 fases verdelen. Fase 1 die loopt tot en met het “droog” testen van de koppelingen in een test omgeving en fase 2 waarin ook operationeel (volgen van import containers vanuit Colombia) getest gaat worden en de voordelen/ kostenreductie tot uitdrukking komt.

Activiteit	Planning (gereed)
Vaststellen berichtensets	Q4 2013
Bouwen koppelingen	eind Q2 2014
Fase 1 testen in testomgeving	gedurende Q3 2014
Fase 2 uitvoeren operationele pilot (volgen eerste 10 zee containers)	gedurende Q4 2014
Lessons learned document en template voor koppeling volgende informatie platforms	eind Q4 2014



Bepalen welke andere platformen van andere sectoren gekoppeld kunnen worden gedurende 2014
Vertalen conclusies lessons learned naar eventuele aanpak, strategie en visie informatieplatformen in andere topsectoren.

Q4 2014 - 2016

Idealiter gaan andere sectoren op basis van het document zelf aan de slag met uitwisseling van informatie waar dit relevant is.

5. Wie gaat die acties uitvoeren?

Bij het NLIP zijn de volgende partijen betrokken: EVO, TLN, ACN, Fenex, VRC, Schiphol, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, KLM, Cargonaut, Portbase, Digipoort, RWS, Douane en Ministerie van Economische Zaken.

Het projectteam voor de koppeling met Hubways zal bestaan uit stakeholders van de volgende partijen: HubWays, Eyefreight (platformbouwer HubWays), Portbase, Digipoort, pilotbedrijf en NLIP project manager.

Met name het aspect sociale innovatie zal veel tijd vragen van HubWays en de overige partijen. Immers het verleiden van de verschillende partijen om logistieke informatie met elkaar te delen, het vertrouwen kweken dat er geen misbruik gemaakt zal worden van de gedeelde informatie en daarna het uitvoeren van de pilot, is een intensief traject. Door de ervaringen van het projectteam vast te leggen in het "lessons learned" document, kunnen anderen dit document als leidraad gebruiken bij het opzetten van informatieplatformen in/voor andere sectoren en koppelingen van andere informatieplatformen met NLIP.

6. Wat is de bijbehorende business case?

Tijdens de voorbereidingsfase van het NLIP is er een overall NLIP business case opgesteld, waaruit blijkt dat een besparing voor de BV Nederland van € 1,5 miljard - € 7,5 miljard kan worden behaald. De uiteindelijke besparing is mede afhankelijk van andere pijlers binnen de topsector Logistiek. De overall business case wordt momenteel verder uitgewerkt in het kader van de verdieping van het business model en plan.

De pilot, die uitgevoerd gaat worden om te bewijzen dat door koppeling van platformen de werkwijze efficiënter is en dat er kostenreductie behaald kan worden is:

- Import van sierteelt producten vanuit Colombia (zeecontainers) link met Portbase en Digipoort

Door de koppeling met Portbase, Digipoort en HubWays heeft de importeur door (her)gebruik van bestaande logistieke platformen de onderstaande voordelen

- Eén keer informatie aanleveren
- Informatie beschikbaar voor alle relevante partijen in de keten (maximaal hergebruik)
- Minder regeldruk, administratieve lasten en nalevingskosten
- Betere informatie maakt ketens beheersbaar, betrouwbaar, flexibel, goedkoper en transparant
- Klantenbinding (betere service)
- Ketenoptimalisatie

Inschatting van HubWays/FloraHolland is dat er een besparing van 25% - 50% op de huidige administratieve kosten per container behaald kan worden. De administratieve kosten per container vanuit Colombia bedraagt 300-700 dollar. De business case voor de koppeling zal in het Plan van Aanpak verder uitgewerkt worden.



7. Wie draagt er bij?

De ontwikkeling van het NLIP maakt onderdeel uit van het topsectoren beleid voor de sector Logistiek. Een belangrijk deel van de financiering komt dan ook daar vandaan. Additioneel is in het kader van het doorbraakproject budget vanuit de overheid beschikbaar gesteld.

Het project is een publiek privaat project, dat wil zeggen dat de bedrijven/stakeholders samen met de NLIP project manager (Caroline Leijdes) bepalen welke koppeling(en) gemaakt moeten worden, welke informatie uitgewisseld moet worden en de pilot uitvoeren. De overheid zal het doorbraakproject steunen, door het financieren van het project management en de procesmanagement kosten (activiteiten die nodig zijn om de inhoudelijke specificatie, ontwerp en analyse uit te voeren). De heer Geert Jan Visser zal als projectsponsor nauw betrokken zijn.

In het projectteam zullen vertegenwoordigers van HubWays, Digipoort, Portbase en Eyefreight zitting nemen. Aangevuld met vertegenwoordigers van het pilotbedrijf voor het organiseren en uitvoeren van de pilot.

Er zal een gedetailleerd projectplan opgesteld worden. Hierin zullen duidelijke afspraken opgesteld worden over welke partij wat gaat doen, welke resultaten behaald dienen te worden en een strakke tijdsplanning. Hierdoor kunnen we elke partij aanspreken, wanneer mocht blijken dat deze in gebreke is gebleven.

8. Wat wordt de governance?

Het algemene projectgedeelte sluit aan bij de reeds bestaande governance NLIP (kerngroep, klankbord en stuurgroep). Voor het NLIP zijn een stuurgroep, een klankbordgroep en een kerngroep ingericht met vertegenwoordigers van hierboven genoemde partijen. Concreet bestaat de kerngroep uit de programma manager en vertegenwoordigers van EVO, Cargonaut, Portbase, RWS, Douane en EZ.

Daarnaast zal voor de concrete (operationele) projectgedeelte een projectteam geformeerd worden. Het projectteam zal bestaan uit de directeur van HubWays, de project manager vanuit NLIP en de diverse stakeholders van de verschillende partijen, die meedoen met de pilot.

9. Wat zijn de risico's?

De risico's die op dit moment bekend zijn, zijn voor wat betreft de planning het project, het tijdstip van oprichting van HubWays NV. Dit zal naar verwachting eind november 2013 plaatsvinden.

Overige denkbare risico's zijn:

Risico	Impact	Mitigatie actie
Oprichting HubWays NV tijdstip onzeker	invloed op de start van het testen en pilot	aanpassing planning
Beschikbare resources stakeholders	invloed op de planning	wijzen op gemaakte planning
Contracten NLIP niet klaar	invloed op tijdstip live gaan	escalatie Programma manager
Onderling (NLIP) afrekenmodel niet klaar	invloed op tijdstip live gaan	escalatie Programma manager

10. Hoe ziet de vervolgfase (uitvoering) eruit?

De realisatie van het NLIP is reeds ter hand genomen. Activiteiten die ondernomen worden zijn onder meer het doorbreken van belemmeringen om informatie te delen (zowel qua proces als juridisch), het verder vastleggen van de samenwerkingsvoorwaarden en het technisch koppelen van de genoemde platformen.

Voor de koppeling van de platformen geldt dat, nadat bekend is wie de projectleden zijn, het project team een gedetailleerd Plan van Aanpak zal opstellen, waarin o.a. opgenomen zal worden, welke data uitgewisseld zal worden. De koppeling met het NLIP (Portbase en Digipoort) zal gemaakt, getest en in gebruik worden genomen. Het pilotbedrijf zal officieel een acceptatie doen van de opgeleverde koppelingen.

Het project team zal een uitvoerig lessons learned document opstellen, waarin ook beschreven zal worden hoe we tot een succesvolle koppeling zijn gekomen. Dit document kan dan als leidraad gebruikt worden voor de koppeling met andere platformen. Samen met de project manager(s) van



andere NLIP projecten, waarbij informatie platformen gekoppeld worden, zal een template opgesteld worden. Dit template kan door anderen gebruikt worden als handleiding bij volgende koppelingen van informatie platformen.

Na realisatie van de koppeling van het platform uit een aanpalende sector zal worden gezien of en hoe informatiedeling in andere Topsectoren verder ondersteund dient te worden in het kader van dit Doorbraakproject (naast het beschikbaar stellen van het document met de lessons learned).

Hoe gaan we de voortgang en resultaten monitoren?

Naast de voorgestelde projectstructuur (zie punt 5), zal de governance aangevuld c.q. aangepast worden afhankelijk van de nog te identificeren belemmeringen. Rapportage door de projectleider is wekelijks aan de programma manager en de project sponsor. Daarnaast wordt de eindrapportage door de klankbordgroep en stuurgroep geaccordeerd.

In de voortgangsrapportage zal aandacht besteed worden aan de ervaren belemmeringen en de wijze waarop hier mee om wordt gegaan. Daarnaast zullen gedurende het proces de geleerde lessen worden geïnventariseerd ten behoeve van het op te stellen eindrapport.

In het plan van aanpak zullen concrete mijlpalen worden benoemd die op het moment van realisatie worden gecommuniceerd.

11. Verhouding tot andere initiatieven

NLIP sluit o.a. aan bij de topsector logistiek, het single window overheid (zowel nationaal als internationaal), onderzoeksproject Cassandra en het nieuwe ingediende Europese project CORE (TU-Delft).