

# Modal Shift in Total Logistics; The Choice is Yours

## “Call 4 – 2012” Demonstratie-, pilot- en implementatieprojecten



Datum: 5 april 2013  
Kenmerk: 2011 – WB1214  
Versie: 1.0

This program is empowered by the Ministry of Economic Affairs and the Ministry of Transport, Public Works and Water Management.

The development of the Institute is supported by the Municipality of Breda and the Dutch Province of Noord-Brabant.

The Municipality of Breda is lead partner in the development of the Campus, which is also made possible by the Province of Noord-Brabant.

 Ministry of Economic Affairs

 Gemeente Breda

 Provincie Noord-Brabant





## Bijlage 2 Standaardmodel Projectplan

### Inleiding: het concept “Tafel”

In 2008 werd ‘op aangeven’ van één van de klanten van Mepavex Logistics de idee geboren om in Bergen op Zoom een barge-terminal te stichten. De bestaande ‘terminal’ in Bergen op Zoom werd geheel middels vrachtwagens bediend en de bedrijfsvoerder had/ heeft geen ambitie de terminal multimodaal te ontsluiten. Een ‘varende’ terminal zou een krachtige invulling kunnen zijn in ‘een groener denkende’ wereld.

Na bestudering van meerdere rapporten inzake de haalbaarheid van een barge-terminal in Bergen op Zoom, besloot de directie van Mepavex Logistics tot een wat ‘bijzondere’ aanpak van zaken. De insteek van deze aanpak kwam voort uit de gedachte dat individueel onderhandelen met een groot aantal internationale klanten niet de beoogde transparantie tussen partijen zou brengen en een ‘bijna van nature aanwezig wantrouwen’ jegens een dienstverlener. Blijkens vergelijkbare projecten in het land bleek dat nagenoeg alle initiatieven juist waren mislukt door gebrek aan vertrouwen en transparantie.

De ‘Tafel’ is in werkelijkheid een vergadertafel in het directiekantoor van Mepavex Logistics. Op enig moment is aan deze tafel een werklunch georganiseerd door de directie van Mepavex. Voor deze werklunch waren de vier grotere container-verladers van Bergen op Zoom uitgenodigd. Het doel van de vergadering voor Mpx/MCT was eenvoudig: op welke wijze kan Mepavex Logistics (Markiezaat Container Terminal) regie voeren over de containerstromen van de aanwezige verladers? Middels deze regie-functie en de spin-off naar het logistiek bedrijf zou Mpx/MCT zich een sterke positie verwerven.

De bijeenkomst had nog een doel: alle deelnemers moeten er op de een of andere manier ‘beter’ van worden. In veel gevallen betekende dit ‘beter’ worden, er financieel ‘beter’ van worden. Het doel voor de verladers was dus ook duidelijk; hun kosten zouden moeten dalen. Tijdens de inventarisatie (ver voor de bijeenkomst) was duidelijk geworden dat er een zeker ‘evenwicht’ bestond in de volumes van in- en uitgaande containers. Door sub-optimalisatie en global sourcing op het gebied van zee bevrachting, ‘matchten’ deze stromen echter niet of nauwelijks.

Hier lag de grote kans dit project wèl tot een succes te maken! Een (niet geformaliseerd) samenwerkingsverband tussen vier verladers en een dienstverlener was (bijna) een feit. Gelijke transparante en eenduidige tarieven voor een ieder, een gelijke fee voor de ‘inkomende’ en de ‘uitgaande’ verlader, zo ook diezelfde fee voor de dienstverlener, wanneer een container hergebruikt kon worden.

Daarnaast het ‘stichten’ van een ‘spaarpot’, waarin ‘de tafel’ (de vier verladers en de dienstverleners) jaarlijks besluit over de ‘verdeelsleutel’ van de ‘spaarpot’.

‘De Tafel’ werd dus een soort ‘democratisch orgaan’ waar besluiten werden genomen over tal van zaken, o.a.;

- De ‘Tafel-verladers’ hebben lagere tarieven als de verladers die (nog) niet aan de Tafel zitten, zij beslissen mede of een zich aandienende verlader ook ‘aan de tafel’ mag aanzitten. Hij moet (logistiek/ hergebruik!) bijdragen aan het concept!
- De ‘Tafel-verladers’ beslissen in gezamenlijkheid over de fee bij hergebruik.

In 2012 heeft Markiezaat Container Terminal 100.000 TEU overgeslagen. In 70% van dit volume werd de inkomende container hergebruikt voor een uitgaande stroom!

Na een paar jaar ‘Tafel’ kunnen we stellen; een ieder is er ‘beter’ van geworden; er zijn louter winnaars; (in willekeurige volgorde)

- De kosten van de verladers zijn gedaald; de flexibiliteit is aanzienlijk verbeterd.
- Markiezaat Container Terminal is (na een verliesgevende start) een goed lopend bedrijf met voldoende rendement.
- De carriers (zee-bevrachters) zijn happy. (MCT is dephouder voor vele carriers) Zij hoeven de hergebruikte containers niet wereldwijd te herpositioneren. Dit bespaart veel geld.

- De Co2- uitstoot is enorm afgenomen. Periodiek ontvangen alle verladers rapportages met de (onderbouwde) kengetallen.

Slotsom: Vertrouwen en Transparantie zijn de sleutelwoorden in dit samenwerkingsverband.

Het projectplan bestaat uit zes delen:

- Samenvatting;
- A. Oriëntatie en projectdoelstellingen;
- B. Activiteiten/werkpakketten;
- C. Samenwerkingsverband en projectorganisatie;
- D. Evaluatie;
- E. Valorisatie, demonstratie, verspreiding en implementatie.

## **Samenvatting**

### Achtergrond

In Bergen op Zoom wordt al enkele jaren intensief samengewerkt tussen verladers, dienstverleners en de inlandterminal Markiezaat met bijbehorende binnenvaart verbindingen van en naar Rotterdam en Antwerpen. De inlandterminal is dan ook fors gegroeid in aantal teu (vanaf de start in 2007 nu richting de 100.000!).

De samenwerking heeft tot heden onder andere geleid tot een betere afstemming in keuze van (zee)rederijen waardoor het hergebruik van containers aanzienlijk gestegen is. Naast deze verbetering heeft een regelmatig overleg tussen de grotere verladers in het verzorgingsgebied en de logistieke dienstverleners geleid tot een betere afstemming tussen de transportvraag en het transportaanbod. Dit heeft er toe geleid dat zowel aan de kant van de verladers als aan de dienstverleners aanzienlijke kostenbesparingen en reductie in emissie zijn bereikt. Toch ervaren de deelnemers aan het samenwerkingsverband ("de tafel") de samenwerking vanuit een operationeel/workflow perspectief te verkokerd. De individuele bedrijven hebben de erp-systemen ingericht om het eigen bedrijfsproces te managen. In de keten van de containerlogistiek van- en naar de zeehavens, is deze verkokering een flinke beperking in de samenwerking. De samenwerking is nu dan ook pragmatisch ingericht maar loopt duidelijk tegen de grenzen aan van de informatie-beschikbaarheid.

De deelnemers aan dit Dialog-project willen graag een volgende stap maken en een geïntegreerde werkwijze realiseren door het inrichten van een Synchronodaal Service Center met een integrale regie-functie. Hiermee bedoelen we dat de deelnemende partijen samen 1 logistiek besturingsconcept definiëren, waarin gezamenlijk gewerkt wordt aan een betrouwbare, efficiënte en duurzame afhandeling van het voor- natransport. Markiezaat heeft hierbij de initierende rol (regie is te sterk uitgedrukt; eerder faciliterend)(in de operationele uitvoering is er wel sprake van "regie" immers Markiezaat bepaald welke container verplaatst wordt (en hoe)).

Deze werkwijze komt alleen tot stand met de juiste ondersteuning vanuit informatie-systemen. Daarom wordt binnen dit project een zgn. multi-actor ordermanagement laag geïntroduceerd. Via deze laag kunnen de betrokken partijen informatie toevoegen over individuele containers, waardoor de uitvoerende partijen (inlandterminal en barge-operator/ rail-operator) de optimale operationele beslissingen kunnen nemen (matchen import-export, a-modaal boeken ..). Ook zal de informatie-uitwisseling en documentenstroom waar mogelijk papierloos worden georganiseerd via deze "laag".

Door geïntegreerd te werken verwacht het projectteam tijdens het project tot additionele nieuwe inzichten te komen, welke de samenwerking nog verder zal intensiveren. Hierbij verwachten we dat een 4C-achtige constructie ontstaat, waarbij Markiezaat de spil in de samenwerking zal zijn.

Belangrijkste opbrengsten in het project, die nu door de verkokerde informatie-beschikbaarheid niet gerealiseerd kunnen worden;

- hogere modal split mogelijk binnenvaart / rail,
- betere uitwisseling in- en export,
- hogere betrouwbaarheid van levering door papierloos in- en exporteren,

- besparing in administratieve lasten

De unieke samenwerking in Bergen op Zoom ("Tafel"-concept) wordt vervolgens transparant beschikbaar gesteld voor andere verzorgingsgebieden. Dit zal gebeuren in de eindfase van het project, waar het projectteam zal zorgen dat de kern van het samenwerkings-concept eenduidig is uit te leggen aan andere regio's. De barge-operator zal hier (in samenspraak met Brabcon) de bindende factor zijn. Niet alleen fysiek passeert hij met de binnenvaartschepen andere inlandterminals, maar ook kan hij met behulp van de beschikbare multi-actor ordermanagement laag eenvoudig nieuwe verzorgingsgebieden aansluiten. De drempel voor uitrol naar andere verzorgingsgebieden ligt eerder in het organisatie-vermogen van zo'n regio, waarbij vragen als vertrouwen en openheid van zaken cruciaal zijn.

"De tafel" zal middels een draaiboek de kracht van het concept laten zien.

#### Wat gaan we doen in het project?

Zoals in de inleiding aangegeven gaan de deelnemende partijen een gezamenlijke logistiek besturingsconcept definiëren voor de afhandeling van zeecontainers in het achterland van Bergen op Zoom. In plaats van te kijken naar afstemming tussen de verschillende partijen, gaan de partijen samen 1 werkwijze definiëren en implementeren. Hiermee komt de tafel tot volwassenheid.

De werkwijze zal worden afgebeeld in een nieuw te ontwikkelen ICT-laag die op handige wijze gebruik maakt van de informatie uit de reeds bestaande systemen van de deelnemende partijen, waarbij wel bewaakt wordt dat het vastgestelde logistieke besturingsconcept via de geïntegreerde werkwijze/ workflow van de containerketen leidend blijft.

In het 3<sup>e</sup> deel van het project tijdens de implementatie en operationalisatie verwachten de deelnemers dat nieuwe inzichten tot extra resultaten zullen leiden. Door de gezamenlijke werkwijze in 1 omgeving zullen nieuwe mogelijkheden ontstaan, waardoor partijen nog inniger gaan samenwerken (bijvoorbeeld afstemmen productie van 2 verladings door geplande orders een dag te vervroegen/ vertragen).

In de laatste fase van het project wordt zorg gedragen voor uitrol van de kennis en kunde naar andere verzorgingsgebieden.

#### Wat levert het op?

Binnen het project ligt de focus op ontwikkeling van de ondersteuning van de integrale regiefunctie bij het verzorgingsgebied van een inlandterminal.

Hierdoor zal al in 2014 binnen het project een extra 7800 teu over het water gaan. Wij verwachten dit in 2017 gestegen kan zijn naar 19.000 teu extra teu over water. Waardoor over de jaren 2013 t/m 2017 totaal ongeveer 68.910 teu extra over water getransporteerd zal worden.

De interne business case (ofwel de project investering van € 770.000 om de werkwijze en software gezamenlijk te ontwikkelen) wordt ruim terugverdiend binnen 2 jaar.

Bij gebleken succes zullen we er naar streven het concept uit te rollen naar andere verzorgingsgebieden/terminals en kunnen waarschijnlijk extra teu ten gunste van de binnenvaart gerealiseerd worden. Hierdoor zal het extra volume exponentieel toenemen.

Door de sterke positie in de markt van Pro Log en de reeds actieve interesse van andere verzorgingsgebieden in het tafel-concept, verwacht de projectgroep het nieuwe besturingsconcept (integrale werkwijze) bij meerdere inlandterminals te kunnen uitrollen.

Door de uitrol over meerdere terminals van aan elkaar sluitende verzorgingsgebieden zal tevens de deelnemende bargeoperator de efficiency en effectiviteit van het varen kunnen vergroten door introductie van netwerkoplossingen (i.p.v. punt-punt verbindingen). Dit leidt tot hogere frequentie van afvaarten, een hogere beladingsgraad en ook grotere gebundelde leveringen aan de Rotterdamse en andere deep-sea terminals en visa versa. Immers is het heel goed denkbaar dat een reis van BoZ naar de zeehaven met een niet volledig beladen schip kosteneffectiever en minder milieu belastend uit gevoerd kan worden als bij een andere terminal containers bijgeladen

kunnen worden. Echter dit vraagt wel een breder inzicht in de vraag naar transport en het aanbod van transportcapaciteit.

De verwachte baten (lees extra toe zijn nog niet in detail te kwantificeren, maar bij 2,5% extra groei zal Pro Log op jaarbasis 30.000 teu per jaar meer over water kunnen vervoeren. Wij verwacht dat dit een reële kans van slagen heeft

## **A. Oriëntatie en projectdoelstellingen**

### **Motivatie**

De basisgedachte die aan dit project ten grondslag ligt is de volgende:

- Van optimalisatie van individuele bedrijven;
- Naar optimalisatie van de gehele keten ;
- Gefaciliteerd met functionaliteit die de verkoking doorbreekt.

Het ontwikkelen van een geïntegreerde werkwijze en het faciliteren van de werkwijze met software is de kern van het project. De deelnemers willen de tafel tot volwassendom laten komen en nog meer voordeel halen uit de keten van containerlogistiek.

### **Verhouding tot innovatiethema's Dinalog**

Ons projectvoorstel sluit aan bij de volgende punten van uw innovatieprogramma:

- Cross Chain Control Centers (4-C);
- Kernnetwerken van (inter)nationale verbindingen en multimodale hubs;
- Synchronodaal transport (nauw gerelateerd aan Main Ports / Transport Hubs in Control);
- Open ICT platform.

#### Cross Chain Control Centers

Door de samenwerking tussen de verschillende verladers en logistieke dienstverleners wordt er gestreefd naar een integrale optimale container-logistiek van – en naar R'dam. De samenwerking zal zeker meerdere kenmerken hebben van 4C-concepten, daar de verladers hun werkwijze en informatie-deling afstemmen. Door in het project intensief te kijken naar de mogelijkheden van de optimalisatie in zowel de "definitie"- fase waarin de gewenste werkwijze wordt beschreven en de verwachte benefits worden bepaald, als in de operationalisatie-fase. Met name in de operationalisatie-fase verwachten wij nog een 2<sup>e</sup> slag te kunnen maken in optimalisatie. Immers bij elke intensieve samenwerking komen juist in de operationalisatie weer nieuwe mogelijkheden naar boven drijven. Deze zijn bijzonder interessant vanuit het 4C-concept.

#### Kernnetwerken van (inter)nationale verbindingen en multimodale hubs

In de geïntegreerde werkwijze / processen zullen ook de verschillende modaliteiten worden aangeboden (truck, barge en rail), waarbij in Bergen op Zoom het accent op truck en barge ligt. Cruciaal in het slagen van het project is de verbinding met de zeehavens R'dam en Antwerpen. Ook de business-processen van de zeezijde ketenpartijen zullen geïntegreerd worden in de werkwijze van de "ronde tafel". Dit levert nieuwe inzichten op en zal initiatieven rondom de mainport en kernnetwerken versterken.

#### Synchronodaal transport

Doordat de ketenpartijen streven naar een optimale containerketen-logistiek zullen zij maximaal informatie-delen, waarmee synchronodaal transport makkelijker te realiseren is. Het proces van a-modaal boeken wordt door de beschikbaarheid van betrouwbare informatie van zowel export- als importstromen vergemakkelijkt. Naar verwachting zal dan ook een hoger percentage containers per binnenvaart naar R'dam en Antwerpen gaan.

#### Open ict platform

Zoals reeds aangeven in de samenvatting "blokkeert" de huidige informatie-voorziening de mogelijkheden voor optimale samenwerking. De deelnemende partijen willen graag meer informatie delen met elkaar op de keten te optimaliseren. De te ontwikkelen geïntegreerde mult-actor ordermanagement-systeem gekoppeld aan belangrijke overheid-windows (NLIP/ Portbase) zal unieke kennis opleveren om het open ict platform straks op grote schaal succesvol te kunnen laten zijn (dit gecombineerd met de kennis van de 4C gedachten (samenwerken in 1 keten).

## Doelstellingen en doelen

Een citaat uit het rapport Laarhoven:

*“Van de logistiek dienstverleners en softwareleveranciers wordt verwacht dat zij het initiatief nemen tot 4-C innovaties. De verladers treden op als launching customer en participeren in de demonstratietrajecten. Waar mogelijk, zullen zij starten met het verplaatsen van (een deel van) hun centrale regiecenter of het detacheren van mensen naar de Supply Chain Campus. Ook het MKB kan deelnemen in 4-C of er klant van worden en zo ondanks gebrek aan schaalgrootte profiteren van de nieuwste modellen en technieken en de supply chain optimaal laten besturen”*

Dit is exact de macro doelstelling van het voorgestelde project. De penvoerder van dit project, de inlandterminal Markiezaat, neemt als regisseur samen met de verladers en de logistiek dienstverleners en barge operator het initiatief om de geïntegreerde werkwijze (4C) te ontwikkelen en te implementeren met daarbij behorende nieuwe software-functionaliteit (te leveren door Quietus).

De doelstellingen van het project zijn dan ook als volgt te formuleren:

De ontwikkeling van een geïntegreerde werkwijze waarmee een Cross Chain Control Center en de regiefunctie voor een knooppunt gerealiseerd wordt. Afgeleide doelstelling van deze hoofdoelstelling zijn:

Bij toepassing van het systeem in een operationele situatie gelden de volgende doelstellingen: Bij de pilot bedrijven (deelnemers aan dit project):

		Verdeling naar modaliteit						
		Barge	Truck	Rail				
Aantal TEU Pro-Log per jaar (2012)	1.202.500	100%	0%	0%				
Aantal TEU MCT per jaar (2012)	97.500	85,0%	15,0%	0%				
<b>Extra groei binnenvaart door toepassen van verbeterde regiefunctie</b>								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totaal
	Pro-Log % barge	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
	MCT % barge	85%	85%	85%	85%	85%	85%	
<b>MCT (zeker bij uitvoer project met projectdeelnemers)</b>								
	Extra groei door het toepassen van een verbeterde regiefunctie		5,0%	7,5%	5,0%	5,0%	5,0%	
	Groei onafhankelijk van economische groei/krimp in TEU		4.875	7.678	5.503	5.778	6.067	29.900
	Extra groei door modal shift		3,0%	5,0%	7,0%	9,0%	11,0%	
	Groei onafhankelijk van economische groei/krimp in TEU		2.925	5.021	7.381	10.154	13.528	39.010
	Totale groei onafhankelijk van economische groei/krimp in TEU		7.800	12.699	12.884	15.932	19.595	68.910
<b>Pro-Log (verwachting bij uitrol naar andere verzorgingsgebieden)</b>								
	Extra groei door het toepassen van een verbeterde regiefunctie		2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	
	In TEU		30.063	30.814	31.584	32.374	33.183	158.018
<b>Totaal</b>								
	Totale groei bij implementatie werkwijze en software in TEU		37.863	43.513	44.468	48.306	52.778	226.929
	Gemiddelde groei per jaar 2013 - 2017 in TEU							45.386

Daarnaast is de verwachting dat 3 FTE kunnen worden bespaard, onder andere door de gedistribueerde orderinvoer functie, door een meer efficiënte verbeterde grafische user interface, en een verbeterde planningsfunctie.

Uitbreiding van het systeem naar meerdere knooppunten zal de modal shift ten gunste van barge transport en de besparing op FTE's evenredig toenemen.

## Verwachte resultaten

Het verwachte resultaat van dit project is een werkend 4C-center voor het verzorgingsgebied bergen op zoom (in relatie tot de zeecontainerlogistieke van – en naar R'dam). Concreet betekent dit:

- Extra modal shift, ten gunste van de binnenvaart, door een betere informatievoorziening;
- Synchronmodale ontsluiting van individuele verzorgingsgebieden;



- Reductie van lege containerstromen
- Streven naar papierloos werken; besparing op administratieve lasten

In laatste 2 fasen van het project zal gewerkt worden aan de uitrol van de opgedane kennis naar aansluitende verzorgingsgebieden. Individuele verzorgingsgebieden kunnen aan de hand van het "draaiboek" ook in hun regio de geïntegreerde werkwijze implementeren.

Parallel daaraan zal de barge-operator door uitrol naar andere verzorgingsgebieden ook slimmere combinaties kunnen maken in het varen (bijladen, introductie hub-functie, uitwisselen lege containers tussen inlandterminals etc.) Ook dit is slechts mogelijk bij maximale transparantie.

Door aan te tonen in de praktijk dat geïntegreerde samenwerking mogelijk is en leidt tot goede resultaten, kan dit project een bijdrage leveren aan het streven naar een verhoging van de Nederlandse toegevoegde waarde van supply chain control. Hoe groot die toegevoegde waarde zal zijn is lastig in te schatten. Veel zal afhangen van de bereidheid van knooppunten in verzorgingsgebieden om na gebleken geschiktheid aan te haken bij dit initiatief. Hier is een belangrijke rol weggelegd voor Dinalog. Het project zal een heel duidelijkde demonstrator opleveren, namelijk het "draaiboek" geïntegreerde container-ketenlogistiek. De deelnemers zijn graag bereid om via Dinalog de voordelen van de geschetste aanpak te demonstreren aan derde partijen. En alle mogelijke moeite te doen om op deze wijze de bijdrage van de Nederlandse toegevoegde waarde aan Supply Chain Control zo groot mogelijk te laten zijn. Uitgedrukt in de tijd zien wij het volgende globale tijdspad voor ons:

Uitwerken geïntegreerde werkwijze (4C)	- Mei 2013 – Juni 2013
Ontwikkeling geïntegreerde it-functionaliteit	- Mei 2013 – Oktober 2013
Implementatie	- Oktober 2013 – November 2013
Operationalisatie 4C werkwijze	- December 2013 – januari 2013
Uitrol naar andere regio's	- Vanaf januari/februari 2013

### **Verhouding tot overheidsbeleid**

N.v.t.

## A. Activiteiten en werkpakketten

<b>Fase 0</b>	<b>Project- &amp; kennismanagement</b>
Duur:	120 mandagen
Activiteit 0.1	Voorstel tot sturing en kennisborging van het project
Activiteit 0.2	Goedkeuring besturing
Deliverables/ mijlpalen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goedgekeurd plan van aanpak</li> <li>• Ingericht projectorganisatie en projectbureau</li> </ul>

### Beschrijving:

Fase 0 behelst de sturing van het gehele project. Daarbij zijn twee hoofdtaken te onderscheiden;

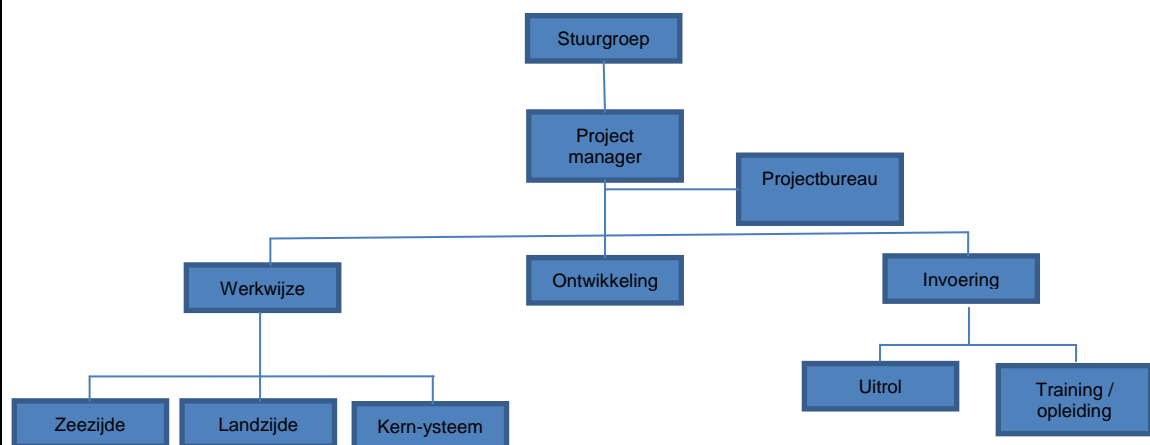
- Projectmanagement: Sturing op resultaten (mijlpalen), doelstellingen van het gehele project en sturing geven aan de fasen en benoemde activiteiten.
- Bewaken van de voortgang, het budget, het opleveren van voortgangrapportages en uiteraard de eindrapportage

Het inrichten van een projectbureau is bij de sturing van dit project een noodzakelijke aanvulling. Door de verantwoordelijkheid voor de coördinerende functie en de administratieve lasten bij een centraal orgaan te leggen, krijgt de projectmanager 100% de handen vrij voor het oplossen van de daadwerkelijke problemen en de communicatie met alle stakeholders. Een project bureau vergroot tevens de beheersing van dit project en daarmee de succeskans gezien de duur van het project welke is geschat op 893 dagen. Waarbij het project een doorlooptijd kent van 8 maanden.

Voor de duur van het project wordt er een projectbureau opgezet welke processen inricht voor de technisch en administratief ondersteuning. Dit betreft onder andere:

- Bijhouden van de projectplanning en projectkalender
- Samenstellen van verschillende projectrapportages (volgens standaard)
- Verzorgen kwaliteitsbewaking
- Bewaken van risks en issues
- Bewaken van kosten en baten en bewaking van scope van het project
- Communicatie naar de belangrijkste stakeholders, inclusief organisatie workshops
- Ondersteuning en coördinering verplichte financiële rapportages zoals de 2 jaarlijkse accountantsverklaring

Voorgestelde project organisatie



**Planning:**

Inzet voor 1 dag p/w in de periode 01-05-2013 t/m 31-03-2014

**Globale planning**

Fase	# mandagen	periode											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
		mei	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	
0 Project & kennismanagement	120	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
1 Vaststellen werkwijze	139	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2 Functioneel ontwerp	92		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3 Ontwikkeling software	130			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4 Testen	117				■	■	■	■	■	■	■	■	■
5 Implementatie	73					■	■	■	■	■	■	■	■
6 Optimaliseren werkwijze	137						■	■	■	■	■	■	■
7 Draaiboek	110							■	■	■	■	■	■
8 Evaluatie	51									■	■	■	■
	969												

**Werkverdeling Fase 0:**

Mepavex is penvoerder van het project, Pro Log en Quietus zullen ook bijdragen aan het projectmanagement binnen de verschillende fasen. Er zal ook gebruikt worden gemaakt van inhuur van derden (gezien de intensiteit van het project).

<b>Fase 1:</b>	<b>Vaststellen geïntegreerd container ketenlogistiek</b>
Duur:	139 mandagen
Activiteit 1.1	Interviews / onderzoek naar mogelijkheden voor geïntegreerd synchromodale werkwijze in de containerketenlogistiek. <ul style="list-style-type: none"> <li>• verladers "ronde tafel" Bergen op Zoom;</li> <li>• betrokken logistieke dienstverleners;</li> <li>• betrokken overheden / havenbedrijf.</li> </ul>
Activiteit 1.2	Uitwerken werkwijze <ul style="list-style-type: none"> <li>• bepalen gezamenlijk business-proces;</li> <li>• bepalen benodigde interactie met interne eigen bedrijfsprocessen.</li> </ul>
Activiteit 1.3	2 workshops met "ronde tafel" en andere betrokkenen.
Activiteit 1.4	Bepalen potentieel besparingen / efficiency. <ul style="list-style-type: none"> <li>• vaststellen afhankelijkheid van informatie-uitwisseling;</li> <li>• vaststellen quick wins (zonder IT)</li> </ul>
Deliverables/ mijlpalen:	Beschrijving van een geïntegreerde synchromodale werkwijze met een definitie van een gezamenlijk business proces inclusief <ol style="list-style-type: none"> <li>1. verwachte baten zonder "support" (worden direct opgepakt);</li> <li>2. verwachte baten afhankelijk van een geïntegreerd werkwijze ondersteunt door IT '.</li> </ol>
<b>Beschrijving:</b>	
<p>Bepalen werkwijze tussen / met de deelnemende ketenpartijen, waarmee maximaal efficiency kan worden behaald. Hierbij zal in deze fase beperkt tot geen rekening gehouden worden met mogelijke synergie-verdeling tussen partijen; Pas bij implementatie/ operationalisatie wordt synergie definitief bepaald.</p> <p>De doelstelling van deze fase is om een maximale efficiënte, effectieve, betrouwbare en een duurzame keten te ontwikkelen. Daarbij gaat het om het uitwisselen van informatie in een gezamenlijke omgeving om minimaal de volgende resultaten te halen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• `Synchromodaal plannen o.b.v. maximaal beschikbare informatie in gehele keten van rederij tot eindbestemming of vv (zowel import-export ) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Dit leidt tot verhoogd gebruik binnenvaart (en / of rail)</li> <li>○ Dit leidt tot hogere bezettingsgraad van schepen (transparantie geeft meer combinatie mogelijkheden)</li> </ul> </li> <li>• Uitwisselen lege containers door matching import-export <ul style="list-style-type: none"> <li>○ gezamenlijke keuze rederijen</li> <li>○ 1 voorraad "lege containers" i.p.v. merchant vs. carrier</li> <li>○ synchroniseren planningen verladers import- export welke leidt tot aanzienlijke reductie van transportbewegingen van lege containers.</li> </ul> </li> <li>• Ontwikkelen papierloze wijze van werken inclusief integratie met overheids- kanalen zoals NLIP <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Dit leidt to besparing om administratie (fte's)</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Planning:</b>	
143 dagen in de periode 01-05-2013 t/m 01-07-2014	
<b>Werkverdeling fase 1:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Markizaat/ Mepavex (54 dagen)</li> <li>• Prolog (27 dagen)</li> <li>• Quietus (20 dagen)</li> <li>• NHTV (10 dagen)</li> <li>• Verladers (20 dagen)</li> <li>• freightforwarders (8 dagen)</li> </ul>	

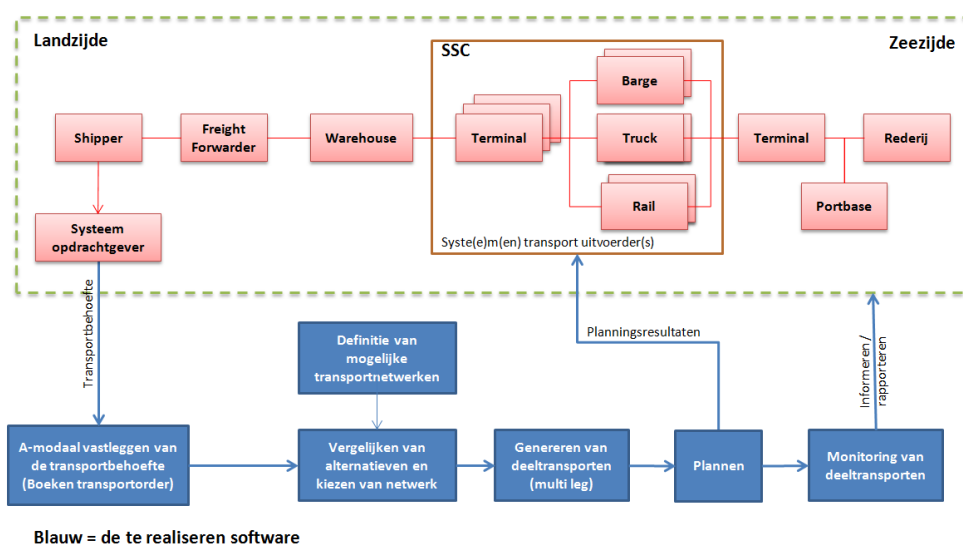
<b>Fase 2:</b>	<b>Ontwikkeling functioneel ontwerp</b>
Duur:	92 mandagen
Activiteit 2.1	Beschrijven gewenste functionaliteit en de functionele afbakening
Activiteit 2.2	Beschrijving afhankelijkheden en geïntegreerde werkwijze op gezamenlijk it-systeem
Activiteit 2.3	Terugkoppeling / interactie met deelnemende bedrijven dmv workshop
Deliverables/ mijlpalen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Functioneel ontwerp.</li> <li>• Systeem omgeving</li> </ul>

**Beschrijving:**

In deze activiteit zal de projectgroep de contouren van de benodigde software beschrijven in gewenste functionaliteit, met als kern het synchromodaal managen van de containerketen o.b.v. maximaal beschikbare informatie in gehele keten van rederij tot eindbestemming of vv (zowel import-export ). Het gaat hier ook om de identificatie van eventuele interactie/ interfaces naar bestaande ICT-systemen van andere ketenpartijen (de koppeling tussen de inland terminal, barge operator, wegvervoerder en railoperator zijn van cruciaal belang). Tevens zal er gezorgd worden voor goede communicatie met de binnenvaartschepen, niet alleen ten behoeve van Track & Tracé mogelijkheden maar ook het opbouwen en verzamelen van managementinformatie is essentieel om de synchromodale prestatie zichtbaar te maken (en aansluitend om ook tot betere prestaties te komen). Puntsgewijs dient het functioneel ontwerp de volgende zaken te bevatten:

- Doel van de software
- De te behalen doelen
- Afhankelijkheden van andere applicaties / systemen
- Beschrijving op voldoende detailniveau van de gewenste functionaliteit per deelgebied
- Uitgewerkte schema's van de processen en de daarbij bijbehorende use cases (ten behoeven van fase 4: testen software en werkwijze,

Verder zal per geïdentificeerd functioneel gebied (zeezijde, landzijde en operationele uitvoering) door 1 van de werkgroepen worden beschreven waar de software vanuit functioneel en technisch oogpunt aan moet voldoen (functionele en technische systeem specificatie). De functionele gebieden worden door onderstaand figuur geïllustreerd:



(bron: Quietus B.V)

<p><b>Planning:</b> 92 dagen in de periode 01-05 -2013 t/m 31-07-2013</p>
<p><b>Werkverdeling fase 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mepavex / Markizaat (8 dagen)</li> <li>• Pro Log (8 dagen)</li> <li>• Quietus (61 dagen)</li> <li>• NHTV (5 dag)</li> <li>• Verladers (7 dagen)</li> <li>• Freightforwarders (3 dagen)</li> </ul>

<b>Fase 3: Inrichten/ Ontwikkeling Software</b>	
Duur:	130 mandagen
Activiteit 3.1	Technisch ontwerp en ontwikkeling
Activiteit 3.2	Interfacebeschrijving
Activiteit 3.3	Prototype
Deliverables/ mijlpalen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet geteste (ingerichte) applicatie</li> </ul>
<b>Beschrijving:</b>	
<p>In deze activiteit wordt op basis van de functionele wensen en eisen, vastgelegd in fase 2 de software ontwikkeld en ingericht. Er vindt tijdens deze fase voldoende interactie plaats met de deelnemers om zoveel als mogelijk iteratief te ontwikkelen. Een belangrijke vraag is hoe de interfaces worden ontwikkeld (welke technologie en het daarbij behorende budget voor interfaces?).</p>	
<b>Planning:</b> 130 dagen bouw/inrichting in de periode 01-07-2013 t/m 30-09-2013	
<p><b>Werkverdeling fase 3:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mepavex (1 dagen)</li> <li>• Prolog (1 dagen)</li> <li>• Quietus (113 dagen)</li> <li>• NHTV (5 dag)</li> <li>• Verladers (7 dagen)</li> <li>• Freight forwarders (3 dagen)</li> </ul>	

<b>Fase 4: Testen software en werkwijze</b>	
Duur:	117 mandagen
Activiteit 4.1	Functionele test
Activiteit 4.2	Ketentest
Activiteit 4.3	Acceptatietest
Activiteit 4.4	Rework
Deliverables/ mijlpalen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geteste applicatie</li> <li>• Testrapportage</li> <li>• Go/Nogo</li> </ul>
<b>Beschrijving:</b>	
<p>Tijdens deze activiteit wordt de ontwikkelde en ingerichte software op zijn juiste werking getest. Dat wil zeggen dat de functies zoals beschreven in de functionele beschrijving worden getest en afgetekend aan de hand van de vooraf gedefinieerd User cases. De tijdens de verschillende functionele testen gevonden onvolkomenheden zullen door de bouwer/inrichter van de applicatie verholpen worden (rework). Deze activiteit verloopt dan ook grotendeels iteratief .</p> <p>Tijdens de keten test wordt de gehele keten inclusief interfaces doorlopen. Deze start bij het proces van rederij tot eindbestemming of vv (zowel import-export )</p> <p>Na het succesvol doorlopen van de ketentest zal tot slot een acceptatie test uitgevoerd worden door de participanten. Bij het succesvol doorlopen van alle testen kan pas overgegaan worden naar fase 5: implementatie (go/nogo)</p>	
<b>Planning:</b>	
117 dagen testen software en gekozen werkwijze in de periode 01-08-2013 t/m 31-10-2013	
<b>Werkverdeling fase 4:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mepavex/ Markizaat (15 dagen)</li> <li>• Pro Log (15 dagen)</li> <li>• Quietus (55 dagen)</li> <li>• NHTV (2 dagen)</li> <li>• Verladers (5 dagen)</li> <li>• Freight Forwarders (18 dagen)</li> </ul>	

<b>Fase 5: Implementatie</b>	
Duur:	73 mandagen
Activiteit 5.1	Opstellen implementatieplan
Activiteit 5.2	Training eindgebruikers.
Activiteit 5.3	Coaching on the job.
Deliverables/ mijlpalen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opgeleide eindgebruikers</li> <li>• Rapport "Lessons Learned"</li> </ul>
<b>Beschrijving:</b>	
<p>Deze fase betreft het daadwerkelijk Inrichten/invoeren van de software bij de participanten. Uiteraard worden daarbij ook trainingen gegeven aan eindgebruikers en zal er begeleiding op de werkplek zijn. Het werken met de software zou moeten leiden tot nieuwe inzichten (lessons learned) welke als basis dient voor de volgende fase van het project waarin wordt gewerkt aan het daadwerkelijk behalen van de synergie voordelen van het werken met een synchromodale werkwijze. We richten op invoering bij minimaal 6-8 bedrijven. Het accent ligt dus in deze fase op de werking van het systeem en de uitwisseling van informatie.</p>	
<b>Planning:</b>	
73 dagen implementatie in de periode 01-10-2013 t/m 31-11-2013	
<b>Werkverdeling fase 5:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mepavex/ Markizaat (6 dagen)</li> <li>• Pro Log (6 dagen)</li> <li>• Quietus (38 dagen)</li> <li>• NHTV (5 dagen)</li> <li>• Verladers (12 dagen)</li> <li>• Freight Forwarders (6 dagen)</li> </ul>	



<b>Fase 6: Realisatie geïntegreerd synchronodale werkwijze</b>	
Duur:	137 mandagen
Activiteit 6.1	Realisatie en analyse mogelijke extra synergiën
Activiteit 6.2	Actief werken aan nieuwe synergie
Activiteit 6.3	vaststellen synergie-verdeling
Activiteit 6.4	Vastleggen methode van werken
Deliverables/ mijlpalen:	1. Communicatieplan 2. Voorlichtingsmateriaal
<b>Beschrijving:</b>	
<p>Deze fase is ons inziens de belangrijkste fase in het project. Hier wordt in de praktijk van alle dag aangetoond dat een geïntegreerde werkwijze tot maximaal resultaat leidt voor alle partijen. Aan de hand van de opgeleverde implementatie uit fase 5 en de ideeën / verwachte resultaten uit fase 1, kan nu worden begonnen de realisatie .</p> <p>In de praktijk zal blijken dat naast de verwachte resultaten (gedefinieerd in fase 1) er ook nieuwe inzichten zullen ontstaan die de samenwerking nog innger zal maken. Deze nieuwe inzichten worden in deze fase goed begeleid en ook geïmplementeerd. Tevens zal de verdeling van baten definitief worden gemaakt.</p>	
<b>Planning:</b>	
137 dagen in de periode 01-12-2013 t/m 01-12-2014	
<b>Werkverdeling fase 6:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mepavex/ Markizaat (40 dagen)</li> <li>• Pro Log (30 dagen)</li> <li>• Quietus (15 dagen)</li> <li>• NHTV (25 dagen)</li> <li>• Verladers (18 dagen)</li> <li>• Freight Forwarders (9 dagen)</li> </ul>	

<b>Fase 7: Uitrol naar andere verzorgingsgebieden</b>	
Duur:	110 mandagen
Activiteit 7.1:	Draaiboek voor andere regio's / organiseren ronde tafels
Activiteit 7.2:	Communicatie-voorlichting
Activiteit 7.3:	Begeleiden opstart
Activiteit 7.4	Benoemen regio's
Deliverables/ mijlpalen:	Draaiboek uitrol benoemde verzorgingsgebieden
<b>Beschrijving:</b>	
<p>In deze activiteit zal begeleiding worden opgestart om de werkwijze daadwerkelijk te implementeren in andere verzorgingsgebieden. Er zal een draaiboek worden ontwikkeld voor uitrol en er zullen ronde tafelsessies worden geïnitieerd om de regio's te informeren. Hierbij zal van tevoren worden bepaald welke regio's in aanmerking komen en willen/kunnen aansluiten. Indien de regio's kiezen om werkwijze te adopteren zullen deze regio's actief begeleid worden bij het opstarten van de nieuwe werkwijze.</p>	
<b>Planning:</b> 110 dagen in de periode 01-01-2014 t/m 01-02-2014	
<b>Werkverdeling Fase 7:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mepavex/ Markizaat (10 dagen)</li> <li>• Pro Log (30 dagen)</li> <li>• Quietus (15 dagen)</li> <li>• NHTV (55 dagen)</li> </ul>	

<b>Fase 8: Evaluatie en Afronding</b>	
Duur:	51 mandagen
Activiteit 8.1:	Opmaken eindrapportage
Deliverables/ mijlpalen:	Evaluatie en eindrapport
<b>Beschrijving:</b>	
<p>In het eindrapport van het project worden conclusies getrokken ten aanzien van de geïntegreerde synchro-modale wijze van aansturen van goederenstromen over de grenzen van partijen heen. Deze conclusies hebben betrekking op de kosten effecten, de milieu effecten en de beladingsgraad van ingezette transportmiddelen en organisaties.</p>	
<b>Planning:</b> 51 dagen in de periode 01-02-2014 t/m 31-03-2014	
<b>Werkverdeling fase 8:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mepavex/ Markizaat (10 dagen)</li> <li>• Pro Log (10 dagen)</li> <li>• Quietus (10 dagen)</li> <li>• NHTV (7 dagen)</li> <li>• Verladers (10 dagen)</li> <li>• Freight Forwarders (4 dagen)</li> </ul>	

## Activiteiten planning

	mei	juni	2013 juli	aug	sept	okt	nov	dec	Jan	feb	mrt	2014 apr	mei
<b>Projectmanagement</b>	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 0.1 Voorstel tot sturing en kennisborging van het project	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 0.2 Goedkeuring besturing	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
<b>Vaststellen geïntegreerde werkwijze containerlogistiek</b>	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 1.1 Interviews deelnemende bedrijven	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 1.2 Uitwerken werkwijze	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 1.3 Workshops	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 1.4 Quickwins	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
<b>Ontwikkelen functioneel ontwerp</b>	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 2.1 Gewenste functionaliteit en de functionele afbakening	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 2.2 Systeemplaat met afhankelijkheden	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 2.3 Workshop	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
<b>Inrichting &amp; Ontwikkeling software</b>	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 3.1 Technisch ontwerp	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 3.2 Interface beschrijving	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 3.3 Prototype	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
<b>Testen software en werkwijze</b>	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 4.1 Functionele test	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 4.2 Ketentest	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 4.3 Acceptatietest	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 4.5 Rework	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
<b>Implementatie</b>	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 5.1 Opstellen implementatieplan	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 5.2 Training eindgebruikers.	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 5.3 Coaching on the job.	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
<b>realisatie geïntegreerde synchrone werkwijze</b>	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 6.1 Opstellen communicatieplan	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 6.2 Analyse mogelijke synergiën	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 6.3 Vaststellen synergie-verdeling en actief werken aan meer synergie	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 6.4 Verzorgen voorlichtingsbijeenkomst(en)	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
<b>Uitrol naar andere gebieden</b>	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 7.1 Draaiboek voor andere regio's / organiseren ronde tafels	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 7.2 Communicatie-voorlichting	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 7.3 Begeleiden opstart	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 7.4 Benoemen regio's	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
<b>Evaluatie &amp; afronding</b>	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												
A 8.1 Opmaken eindrapportage	[Blue bar spanning from mei 2013 to apr 2014]												

## Samenwerkingsverband en projectorganisatie

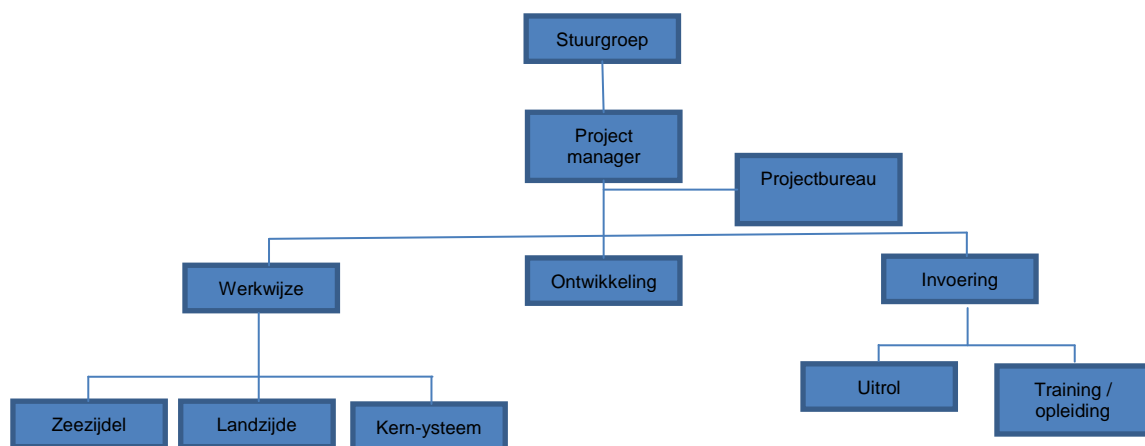
### Onderzoeksteam

Naam partner	Rol en bijdrage	Specifieke competentie
Markiezaat Container Terminal B.V. (MCT)	Als inland container terminal heeft MCT kennis van de operaties op een inland terminal. Daarnaast heeft MCT in haar dagelijks activiteiten ook kennis vergaard als regievoerder over vervoersstromen van verladings van en naar deep sea terminals. Deze kennis is ontontbeerlijk voor de uitvoering van dit project.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennis van de (logistieke) besturing van een inland terminal.</li> <li>• Kennis van de regiefunctie over gecombineerd land- en watertransport.</li> </ul>
Pro-Log B.V.	Als barge operator heeft Pro-Log kennis van de (logistieke) sturing over een aanzienlijke vloot binnenvaartschepen (ca. 40). Deze kennis die Pro-Log dagelijks toepast in de dagelijkse praktijk is ontontbeerlijk voor het uitvoeren van dit project.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennis van der (logistieke) aansturing van een grote vloot binnenvaartschepen.</li> <li>• Kennis van de communicatie met deep sea terminals.</li> </ul>
Quietus B.V.	Als ict dienstverlener heeft Quietus kennis van en ervaring in het vertalen van functionele eisen, te stellen aan een te ontwikkelen (web)applicatie, naar een werkende webapplicatie. Daarnaast Quietus kennis en ervaring in het toepassen van mobiele communicatie..	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennis van het bouwen van grotere webapplicaties</li> <li>• Kennis van het ontwikkelen van apps.</li> <li>• Kennis van het koppelen van apps aan achterliggende databases en backoffice applicaties</li> <li>• Logistieke kennis.</li> </ul>
NHTV	<p>Als kennisinstituut brengt NHTV naast logistieke kennis ook kennis van het vakgebied operational research in in het project.</p> <p>Deze kennis zal aangewend worden voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Validatie en en ontwikkeling het logistieke besturingsconcept;</li> <li>• Model voor het afwegen van criteria kosten emissie en lead times;</li> <li>• Optimalisatie &amp; synergie-verdelingsvraagstukken</li> <li>• Kenniscirculatie in de vorm van:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Het gebruik van het kennisDC-portaal;</li> <li>○ Ontwikkelen van workshops;</li> <li>○ Ontwikkelen en</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennis van logistiek en distributie.</li> <li>• Operational reseach kennis.</li> <li>• Expertiese op het gebied van kennisdeling.</li> </ul>

	toepassen van casus.	
Mepavex Logistics Sabic IP Lamb Weston Meijer Overige verladers en logistiek dienstverleners (een 5 tal)	Mepavex Logistics, Sabic en Lamb Westen zijn, als verladers, de partijen die aan de order entry kant belangen hebben. De wijze waarop orders in het te ontwikkelen systeem komen, handmatig of via interfacing wordt mede bepaald door deze partijen. Daarnaast is de inbreng van deze partijen van belang bij de terugkoppeling van gegevens / voorgang naar de opdrachtgever (verlader).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennis van logistieke distributie vanuit de invalshoek van de opdrachtgever.</li> <li>• Inkoopkennis</li> </ul>

## Projectorganisatie

De projectorganisatie is simpel van opzet. De organisatie bestaat uit een stuurgroep, projectbureau en werkgroepen. De werkgroepen zijn onderverdeeld in taakgroepen. Iedere taakgroep neemt de uitvoering van een gespecificeerd deel van het project voor haar rekening.



De stuurgroep bestaat uit één vertegenwoordiger per deelnemende organisatie onder voorzitterschap van de vertegenwoordiger van MCT. De stuurgroep kan, indien gewenst, aangevuld worden met een vertegenwoordiger van Dinalog.

De werkgroep kent een aantal permanente leden, te weten:

- Vertegenwoordiger van de logistiek dienstverlener (terminal)
- Vertegenwoordiger van de barge operator
- Vertegenwoordiger van de ict dienstverlener
- Een vertegenwoordiger van het kennisinstituut
- Een vertegenwoordigers van de in het project vertegenwoordigde verladers

## **B. Evaluatie en monitoring**

### **Evaluatie**

Evaluatie zal plaatsvinden aan de hand van een nul-meting en een meting startend kort na implementatie van de geïntegreerde werkwijze en de daar bij behorende it-ondersteuning, met aggregatie van de gemeten waarde per periode, bijvoorbeeld wekelijks of maandelijks. Gemeten zal worden:

- De servicegraad, dat wil zeggen het gedeelte van de transporten dat binnen de met de klant overeengekomen tijd op de plaats van bestemming wordt afgeleverd;
- De modal shift van wegtransport naar barge- of railtransport;
- De beladingsgraad van de barge;
- Aantal ingezette FTE gerelateerd aan het transportvolume.

## **C. Valorisatie-, demonstratie-, verspreidings- en implementatiestrategie**

### **Valorisatie en verspreiding van kennis**

Dit project combineert een aantal bekende technieken en kenniselementen en gebruikt deze om een nieuwe, praktische toepassing te realiseren. De kenniselementen en technieken zijn dus niet nieuw maar de combinatie (toepassing van een geïntegreerde multi-actor werkwijze via het gebruik van internet, het definiëren van alternatieve routes en modaliteiten om daar uit de meest efficiënte en economische te detecteren, het gebruik van mobiele communicatiemiddelen) wel. Dit project is dus opzich al een valorisatie project. Het project levert een draaiboek op voor geïntegreerde containerketenlogistiek die breed inzetbaar is omdat het principe achter de oplossing het verbinden van organisaties op logistiek gebied is. Met reden kan dus gesteld worden dat het resultaat van het project (het draaiboek) de tool is om verspreiding van kennis mogelijk te maken.

### **Demonstratie**

Het kennisinstituut zal zorg dragen voor het publiceren van de uitkomsten en ervaringen van het project met behulp van een dan bestaande portal die voor dit doel is geëigend. Ook voor de Pro Log is hier een rol weggelegd, niet alleen fysiek verbind zijn terminals met haar schepen, maar middels het geïntegreerde besturingsconcept, kunnen andere verzorgingsgebieden een voudig aansluiten en het concept adopteren.

### **Implementatie**

De implementatie van de oplossing vindt initieel bij de deelnemers van het project plaats. Dit is onderdeel van het project. Implementatie bij andere verzorgingsgebieden is geen onderdeel van het project.

**Bijlage 4 Standaard partnerovereenkomst**  
(te gebruiken voor indienen van een voorstel)

**Gebruik van dit formulier is verplicht.**

Ondergetekende samenwerkingspartners:

Markiezaat Container Terminal B.V. gevestigd in Bergen op Zoom en vertegenwoordigd door Arn van der Vorst, zijnde de indiener van het project,

en

Pro-Log B.V. gevestigd in Zwijndrecht en vertegenwoordigd door Arjen Barto

Quietus B.V. gevestigd in Bleskensgraaf en vertegenwoordigd door Rien van Alphen

NHTV gevestigd in Breda en vertegenwoordigd door Nico van Os

Mepavex Logistics B.V. gevestigd in Bergen op Zoom en vertegenwoordigd door Arn van der Vorst

Sabic IP B.V. gevestigd in Bergen op Zoom en vertegenwoordigd door Hans Tak




Lamb Weston Meijer gevestigd in Bergen op Zoom en vertegenwoordigd door John van der Steen

Verklaren dat:

De partners in het samenwerkingsverband de indiener machtigen de projectaanvraag namens het samenwerkingsverband in te dienen voor het project "Modal Shift inTotal Logistics; The Choice is Yours"

- De partners het project zullen uitvoeren als beschreven in het projectplan en de kosten en risico's te delen;
- Deze partnerovereenkomst loopt van 1-5-2013 tot 1-3-2014; als het project en de subsidie worden goedgekeurd door Dinalog wordt deze partnerovereenkomst binnen 3 maanden van de start van het project vervangen door een samenwerkingsovereenkomst.
- De partners de inhoud en financiële bijdrage onderschrijven zoals deze staat beschreven in het aanvraagformulier en in het projectplan;
- De partners zich houden aan de regels en richtlijnen van Dinalog zoals deze staan beschreven in de Handreiking voor demonstratie-, pilot- en implementatieprojecten;
- De partners zorgen voor de publieke beschikbaarheid en kennisverspreiding van de projectresultaten, hetgeen onder meer betekent projectresultaten en informatie gratis digitaal beschikbaar maken op internet.

Indiener	
Bedrijf/organisatie	Markiezaat Container Terminal B.V.
Naam	Arn van der Vorst

Plaats en datum	Bergen op Zoom, 5-4-2013
Handtekening	
Partners samenwerkingsverband	
Bedrijf/organisatie	Pro-Log B.V.
Naam	Arjen Barto
Plaats en datum	Zwijndrecht, 5-4-2013
Handtekening	
Bedrijf/organisatie	Quietus B.V.
Naam	Rien van Alphen
Plaats en datum	Bleskensgraaf, 5-4-2013
Handtekening	
Bedrijf/organisatie	NHTV
Naam	Nico van Os
Plaats en datum	5-4-2013
Handtekening	
Bedrijf/organisatie	Mepavex Logistics B.V.
Naam	Arn van der Vorst
Plaats en datum	Bergen op Zoom, 5-4-2013



Handtekening	
Bedrijf/organisatie	Sabic IP B.V.
Naam	Hans Tak
Plaats en datum	Bergen op Zoom, 5-4-2013
Handtekening	
Bedrijf/organisatie	Lamb Weston Meijer B.V.
Naam	John van der Steen
Plaats en datum	Bergen op Zoom 5-4-2013
Handtekening	 LAMB WESTON MEIJER V.O.F. Postbus 17 4416 ZG KRIJNINGEN