

## Van Speedgate tot Secure Key

# De mijlpalen van SCMP in 2024

Om zijn positie als topluchtvrachthub in Europa te behouden, moet Schiphol blijven innoveren. In 2024 zette het Smart Cargo Mainport Program opnieuw belangrijke stappen om de luchthaven als slimste vrachthub verder te versterken. Wat zijn de concrete mijlpalen van afgelopen jaar, en hoe brengen ze de visie van Schiphol als efficiënte en digitale luchthaven dichterbij?

Het SCMP-programma werd in 2015 opgericht om Schiphol te helpen zijn leidende rol in luchtvracht te behouden. Het is een innovatieprogramma, waarin een actieve vertegenwoordiging van ketenspelers werkt aan oplossingen voor de cargo community, ondersteund door Royal Schiphol Group, Cargonaut en brancheorganisatie Air Cargo Netherlands (ACN). Royal Schiphol Group verzorgt de projectorganisatie.

“SCMP coördineert de samenwerking tussen afhandelaars, luchtvaartmaatschappijen, expediteurs, vervoerders en andere ketenpartners, om de luchtvrachtprocessen op en rond de luchthaven te verbeteren en te digitaliseren”, zegt programmamanager Luc Scheidel. “Het doel is een efficiënte, veilige en duurzame doorstroming van luchtvracht, waarbij we onze voorsprong behouden en vooroplopen in veilig luchtvrachtvervoer. Zo blijven we ook in de toekomst concurrerend.”

### Digitalisering als sleutel

Digitalisering is een essentiële pijler binnen het programma. Maarten van As, managing director van ACN, legt uit dat voor een efficiënt proces afhandelaars precies moeten weten welk vervoer er aan landzijde op hen afkomt. “In de luchtvrachtketen veroorzaken lange wachttijden voor vrachtwagens - vooral richting het einde van de week - niet alleen vertraging, maar ze brengen ook extra kosten en milieubelasting met zich mee. Door tijdig de juiste informatie digitaal beschikbaar te stellen, kunnen we processen voorspelbaarder en planbaarder maken. Uiteindelijk streven we naar

*“Door tijdig de juiste informatie digitaal beschikbaar te stellen, kunnen we processen voorspelbaarder en planbaarder maken.”*

*Maarten van As, Managing Director ACN*

een digitaal truckslotplanningssysteem, waarbij vrachtwagens op afgesproken tijdstippen laden en lossen. Dit minimaliseert opstoppingen en zorgt voor een soepele doorstroming.”

### Veilige keten

Om dit te realiseren, moeten alle goederenstromen op en rond Schiphol goed in beeld zijn - van import en export tot de Road Feeder Service (RFS), het luchtvrachtvervoer tussen luchthavens over de weg. Daarnaast is een gezamenlijke digitale aanpak noodzakelijk, die alle ketenpartners met elkaar verbindt. Johan Star, projectmanager: “SCMP is er echt voor en vooral door de community. Meer dan honderd bedrijven - van luchtvaartmaatschappijen tot vervoerders - werken samen aan een nieuwe werkwijze, ondersteund door IT. Dankzij het ACN-netwerk is de hele keten betrokken. We koppelen systemen, delen data en bouwen samen een ‘digitale snelweg’ die de nieuwe standaard wordt.”

### Eerdere projecten

Sinds de lancering van het Smart Cargo Mainport Program zijn er aanzienlijke stappen gezet in de digitalisering van de luchtvrachtprocessen op Schiphol. Zo werd in 2022 de digitale vooraanmelding van exportvracht met eLink de standaard, waardoor bijna 90% van de zendingen nu 30 minuten sneller door de processen bij de afhandelaars gaan. Ook is het toewijzen van importvracht volledig digitaal gemaakt met Automatisch Nomineren. En door vracht te bundelen in het Milkrun-project is het aantal vervoersbewegingen en daarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot op de luchthaven flink omlaag gebracht. Deze initiatieven legden de basis voor verdere optimalisatie in 2024.

Schiphol maakt bovendien deel uit van het programma Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL), waarbij de Nederlandse mainports en andere partners samenwerken om de digitale uitwisseling van data in het goederenvervoer te versnellen. SCMP zorgt ervoor dat de luchtvracht wordt aangesloten op de Basis Data Infrastructuur (BDI), die momenteel in ontwikkeling is. Een proefopstelling is opgezet om te onderzoeken hoe data veilig gedeeld kan worden met niet-communitypartijen, met behoud van controle door de data-eigenaar. Ook bij nieuwe ontwikkelingen zoals Secure Import en RFS wordt gewerkt volgens de principes van BDI.



Johan Star, Maarten van As en Luc Scheidel

## Resultaten van 2024

### Digitale check-in

Begin december werd een automatische Speedgate geïnstalleerd bij Terminal 9, uitgerust met kentekenherkenning, zodat vrachtwagens sneller het terrein kunnen verlaten. “Eerder stond daar een schuifhek dat alleen tijdens piekuren openging, maar zonder digitale registratie”, legt Johan uit. “In een digitaal proces wil je elke stap kunnen meten en analyseren. De Speedgate maakt dat nu mogelijk, door zowel de fysieke als digitale stromen te verbeteren. Dit versnelt niet alleen de doorstroom, maar verhoogt ook de veiligheid en zorgt voor betere informatievoorziening. Dit hebben we ook al bij Terminal 11 gezien en die ervaring hebben we hier goed kunnen toepassen.”

### Secure Import

Ook werd dit jaar de laatste hand gelegd aan Secure Import, dat in 2025 wordt gelanceerd en waarmee de veiligheid van importgoederen op Schiphol enorm wordt versterkt. Het systeem biedt een efficiëntere en veiligere manier van afhandelen, ondersteund door IT-systemen van Cargonaut en SmartLOXS. Het zorgt ervoor dat alleen de juiste partijen toegang krijgen tot de goederen en werkt samen met diensten zoals Automatisch Nomineren en de ACN-pas. Johan: “Zodra een vliegtuig met de zending in de lucht is, krijgt de expediteur automatisch een bericht. Deze wijst een vertrouwde vervoerder aan, die op zijn beurt een chauffeur toewijst om de zending op te halen. Pas wanneer alle stappen correct zijn doorlopen, genereert het systeem een Secure Key of QR-code voor de chauffeur. Secure Import verhoogt op die manier de controle, verkleint de kans op ondermijning en maakt het proces volledig traceerbaar.”

De implementatie verloopt in twee fasen. Fase 1, de digitale vooraanmelding, is al gestart: het ketenproces, afsprakenstelsel, IT-ontwikkeling en kostenverdeling zijn afgerond, en de software wordt vanaf november 2024 getest door de vrachtcommunity, met een gewenningsperiode tot februari



*“Als je kijkt naar andere luchthavens, kunnen we trots zijn op wat we hier al hebben bereikt; we hebben echt goud in handen.”*

*Luc Scheidel, programmamanager SCMP*

2025. Fase 2 volgt daarna, waarin de digitale overdracht en aftekening van goederen in het warehouse wordt geautomatiseerd.

### Milkrun Export

Milkrun Export, het vervolg op het succesvolle Milkrun Import-project dat al eerder werd geïntroduceerd, ging in 2024 officieel live. Het is een slim logistiek concept, aldus Maarten van As, dat onder andere gebruik maakt van eLink om exportzendingen vooraf aan te melden. “Waar Milkrun Import goederen vanaf één afhandelaar naar meerdere expediteurs brengt, haalt Milkrun Export zendingen op bij verschillende expediteurs en levert deze gebundeld af bij één afhandelaar. Dit zorgt voor beter beladen vrachtwagens, minder vervoersbewegingen, kortere wachttijden en lagere CO2-uitstoot.”

Na een succesvolle pilotfase, waarin vervoerders, expediteurs en afhandelaars gezamenlijk de processen testten, ging het project begin december van start.

### RFS-stromen

Naast de lokale import en export zijn de RFS-stromen (Road Feeder Service) cruciaal als je het hebt over de luchtvracht op Schiphol. Het betreft goederen die tussen luchthavens over de weg worden vervoerd, maar toch de status van luchtvracht behouden, inclusief Air Waybills en douane-checks. Dit ‘luchtvervangend wegvervoer’ vertegenwoordigt zo’n 30 tot 40% van de totale goederenstromen naar en van Schiphol. RFS-projectmanager Erwin de Jager wijst er dan ook op dat voor een compleet overzicht van alle luchtvrachtstromen de internationale RFS-gegevens zeker niet mogen ontbreken.

Erwin de Jager: “Het RFS-project richt zich op het digitaliseren en integreren van deze stromen om snellere en efficiëntere informatie-uitwisseling tussen ketenpartners mogelijk te maken. We werken aan een digitaal vooraanmeldingssysteem, maar dat blijkt complexer dan gedacht. Hoewel er fikse vooruitgang is geboekt, heeft het project enige vertraging opgelopen. Het ketenproces, afsprakenstelsel en IT-ontwerp zijn klaar, over het kostenaspect zijn partijen nog met elkaar in gesprek en met de softwareontwikkeling is dit jaar nog maar een deel van de projectscope opgepakt. Wel hebben we nu veel beter inzicht in de verschillende stromen en de benodigde gegevensuitwisseling en ook de steun voor het project is nog steeds groot. We zijn nu met elkaar aan het bepalen welk deel van het

internationale goederenverkeer we in 2025 als eerste gaan integreren en vanuit welke scope we verder gaan”, aldus Erwin.

### ACN-bon

Het project om de papieren klassieke ACN-bon, die de overdracht van goederen bevestigt, te digitaliseren is uitgesteld naar 2025. Voordat de overgang naar een digitale versie kan plaatsvinden, moet eerst de IT-infrastructuur op orde worden gebracht.

### Digitale Truckslotplanning

Digitale Truckslotplanning (DTP) is hét schakelstuk in de digitalisering van luchtvracht op Schiphol. Het is het gouden puzzelstukje, waar alle processen samenkomen. Het systeem gaat functioneren als portaal voor het boeken van tijdsloten bij afhandelaars. Vervoerders kunnen bijvoorbeeld een tijdslot boeken om goederen om 13.00 uur af te leveren met een specifieke chauffeur en truck. En dit kan zelfs gecombineerd worden met importzendingen.

Het DTP-portaal biedt een overzicht van beschikbare tijdsloten, maar de daadwerkelijke planning gebeurt in de systemen van afhandelaars, vertelt Johan. “Zij bepalen waar en wanneer vrachtwagens ingepland kunnen worden, op basis van hun eigen capaciteit. De bedoeling is om al deze systemen uiteindelijk te integreren in één centraal truckslotplanningsportaal, zodat vervoerders in één systeem alle beschikbare slots bij meerdere afhandelaars kunnen zien, zonder steeds apart te hoeven inloggen in verschillende systemen. Door de digitale vooraanmeldingen van vervoerders te koppelen aan de dockplanningssystemen van afhandelaars, kunnen partijen efficiënt en zo transparant als kan en mag, samenwerken, met alleen de relevante informatie die nodig is volgens het need-to-know-principe.”

Truckslotplanning bevindt zich momenteel in de voorbereidende fase, waarbij ketenprocessen, afsprakenstelsel en IT-ontwerp al zijn afgerond. De komende jaren staan in het teken van verdere integratie en implementatie.

### License to operate

Het succes van SCMP draait volledig om samenwerking, benadrukt Johan. “We maken duidelijke afspraken waar we ons aan houden. Niemand is de baas, iedereen speelt zijn rol en brengt de juiste kennis in. Koplopers bepalen de richting, maar het echte resultaat komt voort uit de expertise van alle partijen.”

“Digitalisering is de *license to operate* geworden op Schiphol. Wie daar niet in mee wil, blijft achter. Voor sommigen gaat het te langzaam, voor anderen te snel, maar samen bouwen we aan iets groters. We investeren in vertrouwen en communicatie, en toetsen plannen via de sectorraden van ACN om groepsdenken zoveel mogelijk te vermijden. Dit programma is er voor de héle vrachtcommunity en we



doen ons best om er via verschillende kanalen voor te zorgen dat iedereen weet wat er op hen af komt. Dit is veel meer dan digitalisering, het is een cultuurverandering.”

### Goud in handen

Luc Scheidel blikt terug op een jaar van mooie vooruitgang: “We hebben de samenwerking binnen de community goed kunnen behouden en we blijven in gesprek over essentiële randvoorwaarden, zoals de afstemming van de planning met alle betrokken partijen.” Vooruitkijkend naar 2025 noemt hij de verhuizing van dnata naar hun nieuwe, state-of-the-art vrachtgebouw, de voortgang van het RFS-project en de bredere implementatie van Secure Import als belangrijke mijlpalen. “Ook de verdere ontwikkeling van Digitale Truckslotplanning bij afhandelaars brengt ons weer een stap dichterbij een naadloze luchthavenketen.”

“We krijgen steeds beter zicht op wat er aan cargo naar Schiphol komt, zowel via de lucht als over de weg. Schiphol en ACN zijn bovendien lid van Amsterdam Logistics, waar we logistieke verbeteringen afstemmen met de gemeente, provincie en andere belangrijke ‘ports’ zoals de zeehaven, Royal FloraHolland en Greenport. Door te blijven investeren in een efficiënte hub, zorgen we ervoor dat Nederland strategisch autonoom blijft, met sterke verbindingen en robuuste processen. Als je kijkt naar andere luchthavens, kunnen we trots zijn op wat we hier al hebben bereikt. En ja, we mogen soms klagen, maar we hebben echt goud in handen.”

*“Digitale Truckslotplanning is het gouden puzzelstukje, waar alle processen samenkomen.”*

*Johan Star, projectmanager SCMP*