

Jaarcongres Topsector Logistiek

Futureproof Logistics

'Futureproof logistics' was het thema van het recente jaarcongres van de Topsector Logistiek. Opvallend veel sprekers zien samenwerking als een belangrijke sleutel om te komen tot een duurzame logistiek.

DOOR ANNE-MARIE NELCK | FOTO'S: PAUL RIDDERHOF

Daarmee leveren ze een bijdrage aan twee van de doelstellingen van de Topsector Logistiek, te weten: de vermindering van het aantal vrachtautokilometers over de weg en de vermindering van CO₂-uitstoot. Mark Freguin, directeur-generaal Bereikbaarheid bij I&M, riep verladere op om 'duurzaamheid' voortaan mee te nemen in de opdracht. TLN-voorzitter Arthur van Dijk riep de overheid op om niet alleen te investeren in fysieke infrastructuur maar ook in digitale infrastructuur. Wijnand Jongen, directeur Thuiswinkel.org, benadrukte het belang van een geharmoniseerd Europees beleid en de realisatie van hubs aan de rand van de steden door een efficiënte publiek-private samenwerking. Nico Anten, directeur Connekt, pleitte voor een integrale benadering om te komen tot duurzame oplossingen.

Annual outlook

De maatschappelijke eisen aan stedelijke logistiek zijn divers en soms tegenstrijdig: meer service, kleinere zendingen en een hogere leverfrequentie, maar tegelijkertijd ook minder uitstoot, minder luchtvervuiling en minder congestie. De 'annual outlook' is een verkenning naar de toekomst van de bevoorrading van steden en vormt een basis voor discussie om te komen tot minder, schonere en slimmere logistiek in de binnensteden. In opdracht van de Topsector Logistiek en Connekt hebben CE Delft en TNO ruim twaalf deelsegmenten geanalyseerd: wat is de vervoersvraag, hoe zit de keten in elkaar, hoe groot is de uitstoot, welke effecten hebben automatisering, robotisering en het internet of things, hoe ver is de technologische ontwikkeling en wat is het verschil tussen grote en kleine steden? En vooral: hoe bereiken we de gewenste Factor 6-reductie van uitstoot in 2050?



Kansrijke ontwikkelstappen

De annual outlook toont de meest kansrijke ontwikkelstappen per segment. Zo blijkt het emissieaandeel door de thuisbelevering van pakjes niet alleen veel kleiner dan iedereen dacht, maar ook in staat om zich snel in de goede richting te ontwikkelen. Dit onder meer door betere afstemming over aflevermoment en -plaats, verdergaande bundeling en inzet van kleine nullemis-sievoertuigen in de binnenstad. Connekt waarschuwt voor het 'waterbedeffect': pakketdistributeurs die schoon de stad inrijden moeten niet worden voorbijgereden door 'überachtigen' met 'old school'-personenauto's. Voor palletleveringen kan winst worden behaald door verdergaande bundeling. Het beschikbaar komen van logistieke ontkoppelpunten aan de rand van de stad kan hieraan bijdragen. Dit is voor TLN dan ook een van de speerpunten in het overleg met lokale overheden. Een andere mogelijkheid is elektrificatie van de last

mile, door de inzet van bijvoorbeeld kleine-re nullemis-sie- of hybridevoertuigen.

Ontvangers betrekken

TLN is van mening dat niet alleen vervoerders en verladere, maar ook ontvangers moeten worden betrokken in de discussie over het duurzaam beleven van binnensteden. Een interessante optie is bevoorrading via goederenuitgiftepunten (GUP) in de binnenstad. Vervoerders kunnen daar al vanaf 7.00 uur hun zendingen afleveren en de ondernemers in de binnenstad kunnen hun goederen vervolgens ophalen op het moment dat hen dat uitkomt. Zo kunnen venstertijden vanaf 's ochtends vroeg worden benut en hoeven vervoerders niet te wachten tot het moment waarop de ondernemer in zijn winkel aanwezig is om de goederen in ontvangst te nemen – vaak pas vanaf 9.30 uur. Het is de bedoeling in het komende halfjaar door discussie en nieuwe inzichten te komen tot een verbeterde

outlook in 2018 en 2019. De Topsector Logistiek publiceert het rapport begin april via www.topsectorlogistiek.nl. Voor meer informatie kan contact worden opgenomen met Herman Wagter van Connekt, via wagter@connekt.nl.

Slim omgaan met ruimte

In de sessie 'Stadslogistiek, slimmer omgaan met ruimte' ging het over het doorbreken van 'datasilo's' en samenwerking via open ICT-platforms. Alle deelnemers aan de paneldiscussie (zie kader) zijn het erover eens dat het internet of things een belangrijke bijdrage kan leveren aan het efficiënter bevoorraden van de binnenstad. Een flexibele infrastructuur, smart parkings, levering op het juiste moment en de plaats waar de ontvanger zich bevindt zijn slechts enkele mogelijkheden om met behulp van ICT de logistiek in de stad te stroomlijnen. Daarbij is de verwachting dat je in de toekomst wel connected moet zijn om te worden toegelaten tot de stad.

Datadeling

Tijdens de iShare-sessie ging de zaal in discussie met panelleden over mit en noodzaak van datadeling in de keten. Wout van den Heuvel, ICT-beleidsadviseur bij TLN, nam deel aan deze discussie. In de logistieke sec-

Panelleden stadslogistiekdiscussie

Peter de Rooy (De Rooy Transport), Arjan de Jong (CB), Menno Lambooy (TLN Consultancy), Jop Spoelstra (Technolution) en Bruno Rodrigues (Dyrnig).



tor worden op grote schaal digitale gegevens gedeeld, maar dat blijft veelal beperkt tot partijen die elkaar al kennen of samenwerken. Concurrentieoverwegingen en gebrek aan controle zijn belangrijke belemmeringen voor het delen van data. Datadeling, zeker met onbekende partijen, lukt alleen als er sprake is van een vertrouwensinfrastructuur. Zoals iDeal die vertrouwensinfrastructuur heeft geleverd voor webbetalingen, gaat iShare deze leveren voor datatransactie. Vanaf juni 2016 ontwikkelen publieke en private partijen uit de logistieke sector in het iShare-project gezamenlijk uniforme afspraken voor identificatie, authenticatie en autorisatie. Met dit afsprakenstelsel is het vanaf januari 2018 mogelijk dat iedereen met iedereen op een simpele en gecontroleerde manier data deelt. Ook met tot dusver onbekende partijen.

Praktische toepassingen

Als belemmeringen voor datadeling wegvallen, ontstaan nieuwe mogelijkheden voor de logistiek. Denk aan de mogelijkheid dat een transporteur bij een collega-transporteur realtime controleert of de lading van een klant meekant met de vrachtwagen van die collega. Of dat een transporteur tijdig wordt geïnformeerd dat een lading niet vanaf Schiphol maar vanaf Düsseldorf moet worden opgehaald. Of dat een vrachtwagenchauffeur straks nog maar één autorisatie van de opdrachtgever nodig heeft om te kunnen lossen bij meerdere partijen. Of dat wijzigingen die zich tijdens het transport voordoen in de samenstelling van de lading direct bij de klant worden gecommuniceerd.

Anne-Marie Nelck is teamlid Strategie & Bedrijfsvoering bij TLN.

