



De logistieke sector staat er weliswaar goed op, maar tegelijkertijd is alertheid geboden. Blijf vernieuwen, is dan ook de centrale boodschap van boegbeeld Aad Veenman op het recente jaarcongres van de Topsector Logistiek in de Rotterdamse Kuip.

Minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat trapt het plenaire deel van het jaarcongres van de Topsector Logistiek af met lovende woorden: 'Logistiek is overal; het zit in de haarvaten van het dagelijks leven. Logistiek is een voorname banengenerator en voor de internationale positie van Nederland van enorme waarde. Het belang van de logistiek is al met al nauwelijks te overschatten.' Maar direct daarna plaats ze ook een kanttekening: 'Tegelijkertijd zie ik dat de logistiek onder druk staat. De oprukkende verstedelijking, de bevolkingsgroei, het klimaat, de Brexit... Het zijn maar enkele voorbeelden van de complexe vraagstukken die de sector voor een stevige opgave zetten.'

Opereren in teams

Volgens de minister is het helder dat genoemde vraagstukken een gezamenlij-

ke verantwoordelijkheid impliceren. 'We moeten opereren in teams waarbinnen iedereen zich eigenaar van het probleem voelt. We doen dat van nature al goed. Neem bijvoorbeeld de triple helix aanpak, waarbij overheid, ondernemers en onderwijs zoveel mogelijk de krachten bundelen. Op die manier komen we tot de best passende oplossingen om onze ijzersterke economische positie te kunnen vasthouden en wellicht zelfs te kunnen versterken. We moeten van woorden daden maken.'

Beproefde aanpak

Ook Albert Veenstra, directeur van het logistiek-wetenschappelijke instituut Dina-log, ziet dat de ambitie van de logistieke sector enerzijds ver rijkt maar anderzijds niet zomaar is waar te maken. 'We willen excelleren in de afwikkeling van goederenstromen en als ketenregisseur van logistieke



activiteiten in Nederland en over de grens. Tevens streven we naar een optimaal innovatie- en vestigingsklimaat voor het verladende en logistieke bedrijfsleven. Daar zullen we in slagen door bestaande en nieuwe technologie optimaal toe te passen in de logistiek. Of het nu 3d-printing, drones, robotica of platooning betreft, door technologie vooral als kans te zien, zullen we een vooraanstaande positie blijven bekleden in bijvoorbeeld synchromodaal vervoer, stads- en servicelogistiek. De kunst is om deze beproefde aanpak effectief door te trekken naar de toekomst, door uitdagingen op het gebied van klimaat, technologie en gedrag te vertalen naar interessante businessmodellen waarmee we ook de komende decennia vooruit kunnen.'

Verregaande digitalisering

Na het plenaire deel begeven de ruim 900 congresbezoekers zich naar de diverse

break-out sessies. Een van die sessies staat in het teken van de logistieke toekomst, gezien vanuit de modaliteiten weg, water en lucht. Hans Nagtegaal van Havenbedrijf Rotterdam spreekt over de sterke positie die de Rotterdamse haven in de wereld inneemt. 'We groeien nog altijd, mede dankzij onze strategische ligging en het feit dat wij dankzij onze diepgang in staat zijn om alle schepen, ook de hele grote, af te handelen. Maar uitdagingen zijn er ook. Zo groeien diezelfde schepen alsmaar in omvang, tot wel 22.000 TEU, wat tot steeds meer piekmomenten leidt in onze containerafhandeling. Dat vraagt om slimme oplossingen, aangezien extra laad- en loscapaciteit niet zomaar is te realiseren.' Nagtegaal denkt dan bijvoorbeeld aan verregaande digitalisering in de haven, over de verschillende ketenschakels heen. 'Als smart port kunnen we het verschil blijven maken, nu én in de toekomst.'

Nu schakelen

Maaïke van der Windt van Schiphol Cargo brengt een soortgelijk verhaal als dat van Nagtegaal. 'Luchthaven Schiphol doet het op dit moment goed, maar staat tegelijkertijd onder druk. De verwachting is dat de luchtvracht in 2050 is verdriedubbeld. Die goederenstream kunnen afhandelen, betekent dat we nu moeten schakelen. Bijvoorbeeld door meer platformen te realiseren, veel meer informatie te ontsluiten en nog scherper te plannen. Maar Schiphol zit op slot, in ieder geval tot 2020. En het aantal full freighter bewegingen, waarbij de vliegtuigen louter goederen bevatten, neemt al langere tijd af. Dat maakt het er allemaal niet eenvoudiger op, ook omdat Nederland van nature geen grote thuismarkt kent.' Wat volgens Van der Windt nodig is om het tij te keren, is een groeiend aantal full freighters, een vergroting van de schaal waarop Schiphol opereert en >>

een transitie naar een slimme luchthaven voor vracht. 'Krijgen we dat niet voor elkaar, dan wordt Schiphol mondiaal gezien minder aantrekkelijk. En besef dat de concurrentie op het vinkentouw zit; zij nemen onze vrachtvluchten maar al te graag over.'

Discussie aangaan

Hoe lastig het is om een sterke positie te behouden en wellicht uit te breiden, blijkt ook uit de woorden van Jan Boeve, directeur van Transport en Logistiek Nederland. '2018 is een topjaar gebleken voor wat betreft het aantal orderopdrachten, maar tegelijkertijd constateren we dat de transport- en logistieke sector er maar mondjesmaat in is geslaagd om vervolgens mooie winsten te boeken. Waardoor de noodzakelijke investeringen in innovaties nauwelijks plaatsvinden.' Een verklaring voor genoemde tegenstelling heeft Boeve wel. 'Er heerst al langer een tekort aan personeel, er is meer dan voorheen sprake van protectionisme en ontwikkelingen als

de Brexit zorgen voor veel onzekerheid in de sector.' Toch zit Boeve niet bij de pakken neer. 'We kunnen als sector nog best een aantal stappen zetten om het beter en vooral ook slimmer te doen. We moeten bijvoorbeeld toegroeien naar meer datagedreven organisaties, zodat we de operatie nog efficiënter kunnen inrichten. En we moeten de discussie aangaan over de prijs-kwaliteit verhouding. Er dient meer – financiële – waardering te komen voor de uitvoering van het wegtransport, waar die waardering nu nog vooral uitgaat naar de organisatie ervan.'

Interessante oplossing

In een andere break-out sessie wordt ingegaan op de opkomst van de stadshub. Anne-Marie Nelck, expert bij Transport en Logistiek Nederland op dit onderwerp, vertelt samen met Willem Boverhof van Fietskoeriers.nl wat dit logistieke concept kan betekenen voor de logistieke sector. 'Het aantal zendingen neemt al langer toe, terwijl de gemiddelde zendinggrootte alleen maar afneemt. Consolidatie van goederenstromen aan de rand van de stad is dan een interessante oplossing, bijvoorbeeld met het oog op de zero emission eis in veel binnensteden per 2025.' Nelck en Boverhof benoemen vervolgens de voornaamste criteria waaraan een stadshub moet voldoen. 'Een centrale locatie, voldoende faciliteiten, efficiënte processen en een hoge mate van standaardisatie staan voor een belangrijk deel borg voor succes. Waarbij vertrouwen en samenwerking onderliggend van cruciaal belang zijn.'

Concreet maken

Dat het concept van de stadshub aanslaat, blijkt aan het eind van de break-out sessie, als bekend wordt gemaakt dat regio- en stadsdistributienetwerk Teamtrans en Fietskoeriers.nl hun logistieke netwerken na een succesvolle pilot definitief hebben gekoppeld. Relatief dure stops voor kleine colli-zendingen in stedelijke gebieden worden geconsolideerd en daarna opgenomen in de routes van de fietskoeriers. Zodoende zorgt de samenwerking voor efficiëntere en duurzamere routes in de binnenstad, en wordt tevens werk gemaakt van een schone leefomgeving. Waarmee de woorden van Veenman, Van Nieuwenhuizen en Veenstra nog tijdens het jaarcongres van de Topsector Logistiek concreet worden gemaakt. ✓



Organisaties omarmen iSHARE

Op het jaarcongres van de Topsector Logistiek werkten logistieke developers van verschillende logistieke organisaties tijdens de zogenoemde Tech-celerator aan de implementatie van iSHARE in hun software.

iSHARE is het afsprakenstelsel waarmee logistieke data op uniforme, eenvoudige en gecontroleerde wijze is te delen. Met iSHARE verkrijgen organisaties zekerheid over de identiteit van een vervoerder en de rechten die hij heeft om (data over) een vracht op te halen. Tevens stelt iSHARE organisaties in staat om inlogmiddelen in verschillende systemen te hergebruiken en veilig, snel en herbruikbaar te registreren wie wat mag doen met welke data. Ten slotte zorgt iSHARE ervoor dat klantspecifieke koppelingen tot het verleden behoren, door de identificatie, authenticatie en autorisatie te standaardiseren.

Enkele aan de Tech-celerator deelnemende organisaties – waaronder containerterminaloperator Hutchison Ports ECT Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam, de community platforms Cargonaut en Portbase, Secure Logistics, Rijkswaterstaat en de Douane – ondertekenden op de congresdag het convenant 'Samen voor drempelloos data delen in de logistiek'. Daarmee erkennen genoemde partijen het belang van zelfbeschikking over de eigen (logistieke) data en nemen zij zich voor om iSHARE te implementeren in de eigen processen of te ondersteunen.



Overhandiging Resultatenboek en Uitvoeringsagenda

Tijdens het jaarcongres van de Topsector Logistiek nam minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat uit handen van Aad Veenman, boegbeeld van de Topsector Logistiek, het Resultatenboek in ontvangst. Dit is een verzameling visuele portretten die laten zien wat er allemaal gebeurt in de Topsector Logistiek. Tevens kreeg de minister de Uitvoeringsagenda van de Topsector Logistiek overhandigd. Hierin staat concreet beschreven op welke wijze de Topsector Logistiek invulling geeft aan haar ambities.