

Logistieke winst met data delen

Waarom bedrijven meer data met elkaar moeten delen om de logistiek efficiënter te maken.



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3	4. Discussie en aanbevelingen	9
2. Gebruik van data kan logistiek efficiënter maken	4	5. Conclusie	12
3. Resultaten enquête	7	Colofon	13

1. Inleiding

Logistiek Nederland moet aan steeds hogere verwachtingen voldoen. De economie is de laatste jaren flink gegroeid, waardoor nog meer goederen moeten worden vervoerd. Onder invloed van e-commerce willen consumenten steeds sneller producten aan de deur bezorgd krijgen. Door krapte op de arbeidsmarkt kampen logistieke bedrijven met toenemende personeelstekorten. En ondertussen heeft de sector te maken met steeds meer politieke en maatschappelijke druk om te verduurzamen.

De logistiek kan deze hoge verwachtingen alleen waar maken door nóg efficiënter te worden. Het delen van data kan hierbij helpen. Logistieke ketens zijn in de loop van de tijd steeds complexer en ondoorzichtiger geworden, met inefficiënte processen, vertraging en verspilling tot gevolg. Door data te delen met alle partijen in de logistieke keten, kunnen processen en schema's beter op elkaar worden afgestemd. Dat leidt tot snellere en efficiëntere logistiek.

De bereidheid om data te delen is groot, zo blijkt uit een door ABN AMRO uitgevoerde enquête onder logistieke dienstverleners en verladers – de opdrachtgevers van de logistiek, zoals fabrikanten en winkels. Van de respondenten zegt 97 procent data te willen delen.

De praktijk is helaas weerbarstig. Tussen twee partijen is het tegenwoordig relatief eenvoudig om data te delen en processen op elkaar af te stemmen. Maar zodra meerdere partijen bij het logistieke proces betrokken zijn, bijvoorbeeld transporteurs die fungeren als onderaannemers, wordt data delen erg ingewikkeld.

Toch is het delen van data de moeite waard. Uit onze enquête blijkt dat de sector inschat dat de beladingsgraad in Nederland met ruim 10 procent omhoog kan als logistieke dienstverleners en verladers alle informatie met elkaar zouden delen. Dat leidt tot lagere kosten en een duurzamer proces. Veel respondenten zijn werkzaam in het wegtransport met vrachtwagens, verreweg de grootste bron van CO₂-uitstoot in de transportsector.

Een naar schatting 10 procent hogere beladingsgraad betekent circa 10 procent minder kilometers, 10 procent minder vrachtwagens, 10 procent lagere kosten en 10 procent minder CO₂-uitstoot. Aangezien vrachtwagens in Nederland jaarlijks zo'n 5 megaton CO₂ uitstoten, kan het gebruik van data een jaarlijkse besparing 500.000 ton CO₂ opleveren. Deze besparing is vergelijkbaar met de uitstoot van 3,5 miljoen keer vliegen naar Parijs, 8 miljard kilometer reizen met de trein of 250 miljoen dagen ademhalen.

Reden genoeg dus om meer data te delen in de logistieke keten. In dit rapport brengen we de mogelijkheden en belemmeringen in kaart. Hoofdstuk 2 biedt meer informatie over dit vraagstuk en zet enkele initiatieven rond het delen van data op een rij. In hoofdstuk 3 presenteren we de resultaten van onze enquête onder logistieke dienstverleners en verladers. In hoofdstuk 4 borduren we daarop voort en presenteren we aanbevelingen.



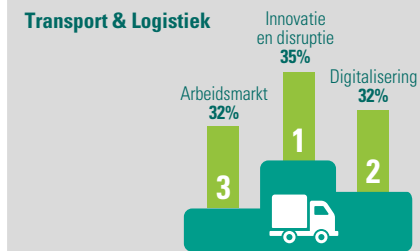
2. Gebruik van data kan logistiek efficiënter maken

Digitalisering staat hoog op de strategische agenda van Nederlandse bedrijven. Uit een recente enquête van onderzoeksbureau Berenschot¹ blijkt dat digitalisering het belangrijkste onderwerp is bij bestuurders van Nederlandse ondernemingen (figuur 1). In vrijwel alle sectoren verwachten ondernemers dat data-analyse grote invloed zal hebben op hun bedrijfsvoering.



Figuur 1. Strategische onderwerpen die voortdurend in de boardroom worden besproken (bron: Berenschot)

Transportbedrijven verwachten van innovatie en disruptie de grootste invloed, gevolgd door digitalisering en ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, zo blijkt uit hetzelfde onderzoek (figuur 2). Ook uit recent onderzoek van ABN AMRO blijkt dat data en informatietechnologie (IT) in de toekomst nog belangrijker worden voor de logistiek.²



Figuur 2. Onderwerpen met de grootste invloed op de strategie binnen de sector Transport en Logistiek (bron: Berenschot)

Voordelen van het gebruik van data

De potentiële voordelen van het gebruiken en delen van data in de logistiek lijken groot. Door de jaren heen zijn logistieke ketens steeds complexer geworden. Neem een product dat wordt geproduceerd in China en bestemd is voor de export naar Nederland, bijvoorbeeld een paar

hardloopschoenen. Als de hardloopschoenen geproduceerd zijn in een fabriek in Dongguan, een grote stad aan de Chinese oostkust, moeten de schoenen eerst per container vervoerd worden naar een nabijgelegen zeehaven, bijvoorbeeld met een vrachtwagen. Daar moet de zending op een containerschip worden geladen. Als het schip is aangekomen in de haven van Rotterdam en de container daar gelost is, moet de container worden opgehaald, bijvoorbeeld met een vrachtwagen, voor transport naar een distributiecentrum. Vanaf daar worden de hardloopschoenen verder gedistribueerd naar een winkel of, via een pakketvervoerder, naar een consument die de schoenen online heeft besteld.

Deze keten bestaat uit zeer veel schakels, zoals diverse wegvervoerders, haventerminals en een rederij. In sommige gevallen besteden deze partijen taken uit aan weer andere bedrijven. Zo kan een wegvervoerder die het druk heeft een rit uitbesteden aan een ander transportbedrijf.

¹ Berenschot, [Digitalisering, innovatie en arbeidsmarkt belangrijkste strategische thema's voor CEO's in 2019](#), 2019.

² ABN AMRO, [Het logistiek personeel van de toekomst. Waarom logistieke bedrijven strategisch personeelsbeleid moeten voeren](#), 2019.





Meestal heeft geen enkele schakel overzicht over de hele keten. Daardoor blijven inefficiënte processen onzichtbaar. Als problemen wel zichtbaar zouden zijn, zoals onnodige wachttijd tussen verschillende schakels of onvolledige benutting van capaciteit, zou het makkelijker worden daar iets aan te doen.

Zelfs wanneer wel bekend zou zijn welke partijen verder allemaal bij de logistiek betrokken zijn, zijn er nog onzekere factoren, zoals files, ongelukken, extreme weersomstandigheden, een lekke band en andere onvoorziene omstandigheden die vertraging kunnen opleveren. Als ergens in de keten vertraging optreedt, kan informatie daarover zeer waardevol zijn voor de rest van de keten. Partijen kunnen

dan hun planning aanpassen, waardoor het product misschien toch nog op tijd aankomt bij de klant.

Praktijk weerbarstig

Het delen van data maakt het dus in theorie mogelijk de logistiek een stuk efficiënter te maken. In de praktijk valt het echter niet mee. Bedrijven hebben weliswaar al systemen om data te delen met dienstverleners of opdrachtgevers, maar een technisch probleem is dat deze systemen niet altijd op elkaar aansluiten. Het lukt vaak nog wel om tussen twee partijen afspraken te maken over technische standaarden, maar bij het delen van data tussen alle partijen in de gehele keten leiden verschillende, onverenigbare standaarden tot een onwerkbaar situatie.

Een andere belemmering is dat partijen mogelijk terughoudend zijn met het delen van data. Het delen van data vereist intensieve samenwerking binnen de hele keten. Het is echter lastig samenwerken met partijen waarmee niet direct zaken wordt gedaan, of zelfs met partijen waarvan onbekend is dat ze deel uitmaken van de logistieke keten. Bedrijven zijn voorzichtig om data te delen met onbekenden, want logistieke informatie kan concurrentiegevoelig zijn of leiden tot diefstal.

Samenwerking nodig

Gelukkig zijn er oplossingen die samenwerking een stuk makkelijker maken. Zo is binnen het Topsectorenbeleid de nieuwe standaard iSHARE ontwikkeld. Dit initiatief moet het makkelijker maken op een simpele en veilige manier data te delen, ook met nog onbekende partijen in de keten, zoals onderaannemers. Dankzij iSHARE kunnen verladere en logistieke bedrijven zelf controle uitoefenen op wie toegang heeft tot de data en wordt bijvoorbeeld voorkomen dat een e-mail met gevoelige informatie in verkeerde handen valt.³ De sector heeft grote verwachtingen van iSHARE, zoals blijkt uit het feit dat veertien belangrijke partijen al hebben aangekondigd met iSHARE te gaan werken, waaronder Rijkswaterstaat, de douane en diverse bedrijven in de Rotterdamse haven.

Een ander initiatief op dit gebied is de recente samenwerking tussen verladereorganisatie EVOFenedex en branchevereniging Transport en Logistiek Nederland met het European Supply Chain Forum. De partijen delen kennis met bedrijven 'op het gebied van digitalisering, duurzaamheid, de rol van data en samenwerken'.⁴

³ Meer informatie is te vinden op <https://www.iSHAREworks.org/>

⁴ <https://www.evofenedex.nl/kennis/actualiteiten/samenwerking-evofenedex-en-tln-met-european-supply-chain-forum>



Het zijn stappen in de goede richting, maar er is meer nodig om het delen van data optimaal in te zetten. Data benutten vergt naast het op orde hebben van de IT-infrastructuur ook samenwerking tussen de belangrijkste spelers, namelijk tussen verladers en logistieke bedrijven, en tussen alle bedrijven uit de logistiek met IT-bedrijven, overheidsorganen en onderzoeksinstituten. Daarom moet fors worden geïnvesteerd in competenties van medewerkers en in nieuwe samenwerkingsverbanden tussen bedrijven.

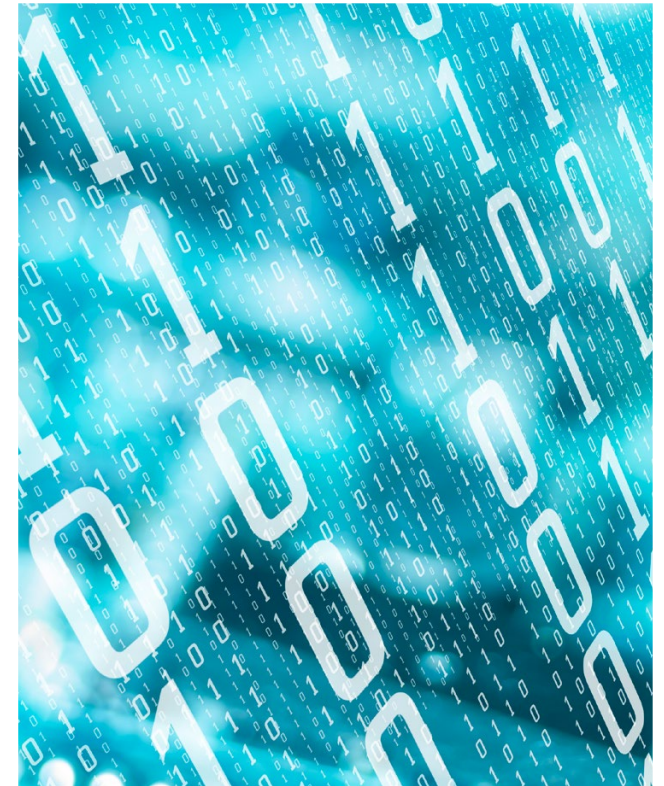
Diverse initiatieven zijn in gang gezet. Een voorbeeld is het onderzoek van Fontys Hogeschool Venlo en de Hogeschool Rotterdam. De hogescholen hebben een model⁵ gebouwd dat bedrijven kunnen inzetten om 'synchromodaal' transport te bereiken. Dat wil zeggen dat meerdere 'modaliteiten', bijvoorbeeld binnenvaart en wegvervoer, worden afgewisseld. Vrachtvervoer over het spoor of over het water is veel energiezuiniger dan vrachtwagentransport en leidt dus tot een reductie van CO₂-uitstoot en brandstofkosten. Vervoer over het spoor en het water is echter minder betrouwbaar dan wegvervoer. Het idee achter synchromodaal transport is dat in principe de meest duurzame vervoerswijze wordt benut, tenzij dit niet mogelijk is. Dan worden bijvoorbeeld alsnog vrachtwagens ingezet. Het vergelijkbare Lean & Green Off-Road⁶ is een initiatief waarbij samenwerking tussen ketenpartijen leidt tot een optimale inzet van vervoerscapaciteit, in dit geval via het spoor of de binnenvaart.

In de toekomst steeds meer data beschikbaar

Systemen voor transport- en warehousemanagement genereren al heel veel data, net als boordcomputers in voertuigen. Logistieke bedrijven zetten deze data echter vooral in voor het meten van prestaties in het verleden. Het wordt pas echt interessant als bedrijven deze data omzetten in informatie om bestaande processen aan te passen en om logistieke planning te voorspellen en te optimaliseren.

Het is daarom van belang dat logistieke bedrijven zich verdiepen in de mogelijkheden. De technologische ontwikkelingen gaan snel en zullen de verdere digitalisering van de logistiek versnellen. Door steeds goedkopere sensoren worden steeds meer data gegenereerd. De opkomst van 5G-netwerken maakt het mogelijk om die enorme hoeveelheden data snel te delen. Zo komt steeds meer informatie beschikbaar die bedrijven kunnen gebruiken om processen te observeren en te verbeteren. Dit kan de logistiek efficiënter en duurzamer maken.

De logistieke sector in Nederland verwacht veel van het delen van data, zoals blijkt uit de resultaten van onze enquête die we bespreken in het volgende hoofdstuk.



⁵ KennisDC Logistiek, [Synchro Maturity Model voor het MKB, 2018](#).

⁶ Meer informatie is te vinden op <https://lean-greenoffroad.nl/>



3. Resultaten enquête

In het vorige hoofdstuk werd het belang van datagedreven logistiek benadrukt. Het delen van deze data tussen opdrachtgever en opdrachtnemer zal leiden tot lagere kosten, meer efficiency en een meer duurzame keten.

Om inzicht te krijgen in de bereidheid van bedrijven samen te werken met hun ketenpartners en in de waarde die zij toekennen aan data, heeft ABN AMRO een enquête gehouden onder logistieke dienstverleners en verladers. Het onderzoek bevroegt logistieke dienstverleners en verladers naar waar volgens hen de kansen liggen voor een optimale samenwerking en een meer duurzaam logistiek proces.

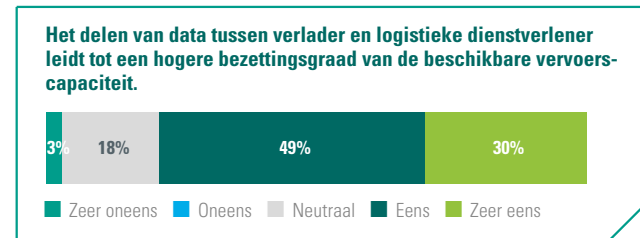
In totaal reageerden 63 bedrijven. De meeste bedrijven zijn actief als logistiek dienstverlener. Een kleine deel bestaat uit verladende partijen, opdrachtgevers dus.

Data delen

Efficiënte logistiek vraagt om samenwerking tussen logistieke dienstverleners en verladers. Onderdeel hiervan is elkaar inzicht geven in elkaars processen en het delen van informatie. Een grote meerderheid van de ondervraagde bedrijven deelt deze mening en denkt dat het delen van data tussen verlader en logistiek dienstverlener de efficiency van de logistieke keten bevordert.

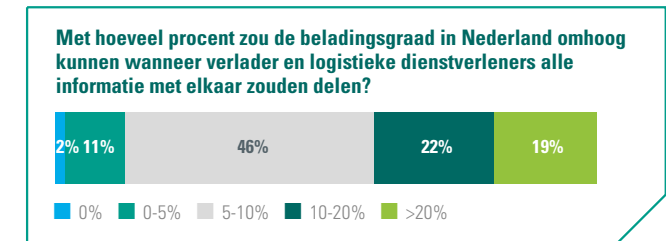
Met de stelling dat het delen van data tussen verlader en logistiek dienstverlener leidt tot een hogere bezettingsgraad van de beschikbare vervoerscapaciteit, is 49 procent van de respondenten het 'eens' en 30 procent 'zeer eens'. Een groep van 18 procent antwoordt 'neutraal' (figuur 3). De respondenten komen op een verhoging van de beladingsgraad van gemiddeld 11,8 procent in de situatie waarin verladers en logistieke dienstverleners alle informatie met elkaar zouden delen (figuur 4).

Figuur 3.



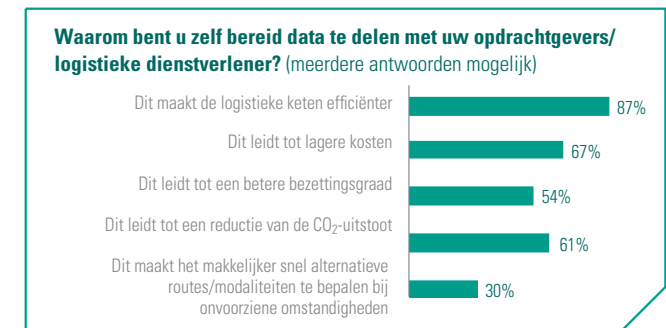
De respons op bovenstaande vragen geeft aan dat zowel logistieke dienstverleners als verladers de toegevoegde waarde inzien van het delen van data. Het merendeel van de deelnemers is het er immers over eens dat het delen van informatie de efficiency en de bezettingsgraad verhoogt.

Figuur 4.



Ondernemers onderkennen niet alleen dat het voordeel heeft om data te delen, maar geven tevens aan dit graag te willen. Van de deelnemers aan de enquête geeft 97 procent aan bereid te zijn data te delen met hun ketenpartners. De voornaamste redenen die hiervoor worden genoemd zijn het efficiënter maken van de logistieke keten en het verlagen van de kosten (figuur 5).

Figuur 5.



Zowel logistieke dienstverleners als verladers geven dus aan open te staan voor het delen van hun data. Hierbij is een kanttekening op zijn plaats. Op de vraag of hun opdrachtgever of logistieke dienstverlener bereid is data te delen antwoordt slechts 29 procent volmondig 'ja', 56 procent 'slechts gedeeltelijk' en 12 procent antwoordt 'weet niet' (figuur 6). Het lijkt er dus of er frictie is tussen doelstelling en praktijk. Het is interessant om te weten welke redenen worden genoemd om data niet te delen.

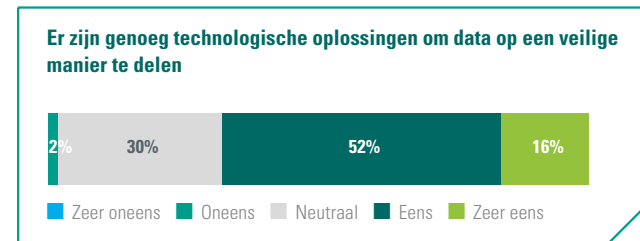
Figuur 6.



De 3 procent van de gevraagde bedrijven die zelf niet bereid is data te delen geeft aan dit niet te willen doen uit concurrentieoverwegingen en/of beïnvloeding van hun onderhandelingspositie. Een andere reden om geen data te delen is simpelweg een tekort aan personeel met de juiste kwaliteiten om de benodigde data op te leveren. In ons recente rapport over strategisch personeelsbeleid concludeerden we al dat op de middellange termijn meer personeel nodig is met digitale vaardigheden om te kunnen werken met nieuwe technologie.⁷

Bezorgdheid om digitale beveiliging, complexiteit en kosten om data te kunnen delen worden niet genoemd als redenen om geen informatie te delen.

Figuur 7.



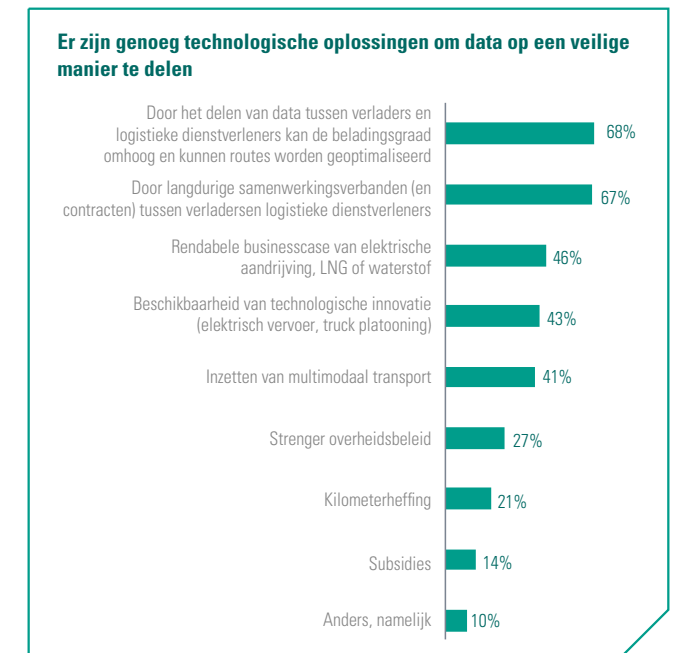
Duurzaamheid

De sector Transport en Logistiek zorgt voor veel CO₂-uitstoot. Verduurzaming van transportmiddelen (elektrisch, LNG of hybride) is een deel van de oplossing. Een ander deel kan komen uit ketensamenwerking waardoor ladingcapaciteit beter kan worden benut. Minstens zo kansrijk is multimodaal transport. Dat wil zeggen dat gebruik wordt gemaakt van meerdere 'modaliteiten', bijvoorbeeld wegvervoer en binnenvaart of wegvervoer en spoor, waarbij steeds wordt gekozen voor de meest duurzame oplossing. Het spoor en de binnenvaart verbruiken minder brandstof dan wegvervoer, maar zijn minder betrouwbaar dan de weg.

We hebben de geënquêteerde bedrijven dan ook gevraagd of samenwerking tussen logistieke dienstverleners en verladers leidt tot een meer duurzame logistiek. Op deze vraag antwoordt 54 procent 'eens' en 44 procent 'zeer eens'. Van de ondernemers beantwoordt 2 procent deze vraag met 'neutraal'.

In ons vorig jaar verschenen rapport over innovatie in de logistiek kwam al naar voren dat verduurzaming hoog op de agenda staat van logistiek ondernemers.⁸ Wanneer de ondernemers wordt gevraagd naar manieren om de logistiek sneller te verduurzamen worden twee antwoorden veelvuldig genoemd. Zowel logistiek dienstverleners als verladers zijn van mening dat het delen van data (68 procent) en het aangaan van langdurige samenwerkingsverbanden (67 procent) het meest bijdragen aan een meer duurzame logistiek. Ketensamenwerking is dus essentieel om de logistieke keten verder te verduurzamen.

Figuur 8.



⁷ Het rapport is hier te lezen: [Het logistiek personeel van de toekomst. Waarom logistieke bedrijven strategisch personeelsbeleid moeten voeren](#).

⁸ Het rapport is hier te lezen: [Innovatie in de logistiek; van kans naar realiteit](#).



4. Discussie en aanbevelingen

Uit onze enquête blijkt dat logistieke dienstverleners ervan overtuigd zijn dat het delen van data aanzienlijke voordelen heeft. Een grote meerderheid van de respondenten ziet de volgende winstpunten: een efficiëntere logistieke keten (87 procent), lagere kosten (67 procent), een betere bezettingsgraad (54 procent) en een reductie van de CO₂-uitstoot (61 procent).

10 procent efficiënter

Uit onze enquête blijkt dat de sector inschat dat de beladingsgraad in Nederland met ruim 10 procent omhoog kan als logistieke dienstverleners en verladers alle informatie met elkaar zouden delen. Veel respondenten zijn werkzaam in het wegtransport met vrachtwagens, verreweg de grootste bron van CO₂-uitstoot in de transportsector. Een naar schatting ruim 10 procent hogere beladingsgraad betekent circa 10 procent minder kilometers, 10 procent minder vrachtwagens, 10 procent lagere kosten en 10 procent minder CO₂-uitstoot⁹.



⁹ In deze berekening is het gewicht van de extra lading niet meegenomen in het brandstofverbruik.

Henk-Jan van der Molen, Vos Logistics 'Data delen maakt logistiek efficiënter'

Als logistieke bedrijven en hun klanten alle data zouden delen, zou de logistiek 2 tot 5 procent efficiënter kunnen, schat Henk-Jan van der Molen, commercieel directeur internationaal transport bij VOS Logistics. Hij constateert wel dat transport momenteel te goedkoop is, waardoor de samenleving geen sterke prikkel heeft om logistiek efficiënt in te zetten. Van der Molen is dan ook voorstander van een kilometerheffing, mits er een gelijk speelveld is. "Dan worden de bedrijven beloond die de logistiek efficiënter maken. Ik ben ervan overtuigd dat wij daarvan zouden profiteren."



Lees het hele interview binnenkort op onze website:
insights.abnamro.nl/



Veilig data delen

De bereidheid om data te delen is dan ook groot. Maar liefst 97 procent zegt bereid te zijn data te delen. Een groot deel van de respondenten geeft aan dat er voldoende technische mogelijkheden zijn om data op een veilige manier te delen. Het lijkt erop dat de mentaliteit rond het delen van data de laatste jaren is omgeslagen. Enkele jaren geleden constateerden wij nog in gesprekken met logistieke bedrijven dat veiligheid een belangrijke reden was om geen data te delen. Nu vormt veiligheid voor hen kennelijk geen belemmering meer.

Dat betekent overigens niet dat het technisch heel eenvoudig is om data te delen. Verschillende partijen in de logistieke ketens werken vaak met verschillende technische standaarden. Daardoor is het in de praktijk lastig of bijna onmogelijk om met alle andere schakels in de keten data te delen. Om dat probleem op te lossen is het eerder-genoemde iSHARE ontwikkeld. Paul Ham, verantwoordelijk voor innovatie bij de containerterminal van



Hutchison Ports ECT Rotterdam, zegt dat een vergelijkbare standaard nog niet bestaat. In de praktijk wordt vaak nog gewerkt met e-mails, die onder meer als nadeel hebben dat deze vorm van data delen onveilig is. Vaker nog komt het voor dat helemaal geen informatie wordt gedeeld in de keten, waardoor het gehele logistieke proces totaal ondoorzichtig is.



Paul Ham, Hutchison Ports ECT Rotterdam: ‘Complexiteit logistieke ketens maakt data delen lastig’

Data staat hoog op de strategische agenda. Logistieke bedrijven verwachten allerlei positieve effecten van het gebruik van data, zoals een efficiëntere bedrijfsvoering en betere dienstverlening voor de klant. Maar lukt dat ook? “Data delen op grote schaal met veel partijen is in de praktijk heel lastig”, zegt Paul Ham, General Manager bij Hutchison Ports ECT Rotterdam (ECT). “Logistieke ketens zijn ontzettend ingewikkeld geworden.”



Lees het hele interview binnenkort op onze website:
insights.abnamro.nl/

Op dit vlak is dus innovatie nodig. Een initiatief als iSHARE biedt mogelijk een oplossing, vooral omdat veel grote Nederlandse partijen ermee gaan werken, al is het niet te voorspellen of dit de nieuwe internationale standaard wordt.

Op de vraag of de opdrachtgever of logistieke dienstverlener daadwerkelijk bereid is data te delen, antwoordt slechts 29 procent bevestigend. Hoewel de bereidheid om data te delen groot lijkt, gebeurt dit in de praktijk dus lang niet altijd. Kennelijk bestaat bij het delen van data toch de vrees dat concurrenten met informatie aan de haal kunnen gaan of dat de informatie in verkeerde handen valt. Bedrijven moeten zich daarom goed verdiepen in de vraag welke informatie precies moet worden gedeeld om de logistieke keten efficiënter te maken, zonder zichzelf in de vingers te snijden.

Logistieke sector kan leidend zijn in versnelling verduurzaming

Logistiek is een cruciale activiteit voor andere sectoren, zoals de landbouw, de voedselindustrie, de bouw en de detailhandel. Logistieke bedrijven kunnen dus een grote rol spelen in het duurzamer en efficiënter maken van logistieke processen, ook in andere sectoren. Het is belangrijk dat logistieke bedrijven aansluiting houden met veranderende behoeften van hun opdrachtgevers. Daar zit hun toegevoegde waarde. Het gebruik van data om de logistiek efficiënter te maken kan daarbij helpen. Logistieke dienstverleners zullen dan wel de juiste tarieven moeten vragen om de benodigde investeringen terug te verdienen. Om dat voor elkaar te krijgen zullen ze aan opdrachtgevers moeten uitleggen welke toegevoegde

waarde ze bieden en hoe dat elders in de bedrijfsvoering kosten kan schelen, zoals in het voorraadbeheer. Uit de enquête blijkt dat het overgrote merendeel van de respondenten (67 procent) verwacht dat langdurige samenwerkingsverbanden tussen dienstverleners en opdrachtgevers kunnen helpen om de logistiek sneller te verduurzamen. Dit soort samenwerking draait niet om de laagste prijs, maar om het steeds efficiënter maken van logistieke processen. Dat lijkt misschien niet altijd de goedkoopste optie, maar kan toch zorgen voor een efficiëntere en meer duurzame bedrijfsvoering, met lagere kosten tot gevolg.

Digitalisering moet op alle niveaus

Slimme en efficiënte logistiek wordt niet bereikt door op traditionele wijze door te gaan met bestaande administratieve systemen. Verdere digitalisering is een noodzaak, zeker in een sector waarbij veel inefficiënt papierwerk komt kijken. Start-up Shypple¹⁰ is succesvol door de administratieve rompslomp op containertransport weg te nemen. In de ogen van deze ondernemers is er geen toekomstperspectief voor logistieke bedrijven die niet papierloos kunnen werken en moeite hebben met samenwerken. Ook DB Schenker Connect 4.0, Uturn en Quicargo laten zien dat digitale platformtechnologie werkt. In 2018 heeft Vos Logistics Smart Fox geïntroduceerd, een op basis van algoritmes gestuurd planningssysteem.

Mischa van den Berg, Refresco: 'Onze vrachtwagens zitten bijna altijd helemaal vol'



Mischa van den Berg, manager bij botelaar en drankenproducent Refresco, is voortdurend bezig het vrachtvervoer efficiënter en duurzamer te maken. Geen wonder dat hij ambassadeur is van het

Europese 'Lean & Green'-initiatief, dat erop gericht is de logistiek te verduurzamen. "Stel dat je een Engelse maat pallet minder op de vrachtwagen hebt zitten, dan is je beladingsgraad 4 procent lager dan wanneer je vrachtwagen helemaal vol zit. Eén pallet maakt dus al een verschil."

Lees het hele interview binnenkort op onze website:

insights.abnamro.nl/

Datagedreven logistiek vereist andere bedrijfscultuur. De combinatie van samenwerking en het delen van informatie vraagt om een cultuur die openstaat voor vernieuwing. Wil het personeel graag werken met data? Staan de medewerkers open voor eerlijk en transparant samenwerken? Welke waarde kennen zij toe aan data? Het verbeteren van logistiek beperkt zich niet tot het installeren en gebruik maken van nieuwe systemen of software. Het gaat ook om hoe bedrijven samenwerken om op basis van data nog efficiënter te werken.

4.1 Aanbevelingen

Voor logistieke dienstverleners heeft ABN AMRO drie aanbevelingen:

1. Logistieke bedrijven moeten het gebruik van data tot strategisch speerpunt maken. De hele organisatie moet het belang van data inzien. Veel logistieke bedrijven hebben nog niet de juiste vaardigheden in huis om met data te werken. Daar kunnen bedrijven rekening mee houden in het personeelsbeleid, ook voor de lange termijn. Zie voor meer informatie daarover ons eerdere rapport over strategische personeelsplanning in de logistiek.¹¹
2. Logistieke bedrijven moeten met opdrachtgevers in gesprek gaan over de mogelijke voordelen van het delen van data, net als met andere partijen in de keten. Veel opdrachtgevers zijn bereid data te delen, zolang ze de toegevoegde waarde ervan zien.
3. Er moeten meer lange samenwerkingsverbanden komen tussen logistieke bedrijven en hun opdrachtgevers. Dan kan er een sfeer van vertrouwen ontstaan waarin meer informatie wordt uitgewisseld. Dienstverleners en opdrachtgevers raken dan beter op elkaar ingespeeld. Zo kunnen ze samen de logistieke processen steeds efficiënter maken.

Stefan Meeusen, NPRC 'Wij sturen op productiedata'



Binnenvaartcoöperatie NPRC, die veel vaart voor grote fabrikanten, heeft data tot strategisch speerpunt gemaakt. Het bedrijf heeft zelfs een eigen app waarmee de schippers inzage krijgen in de productiedata van de opdrachtgevers. "Dat is helemaal geen hogere wiskunde hoor", zegt directeur Stefan Meeusen, "maar de app creëert wel meteen duidelijkheid. Wij willen sturen op productiedata, zodat we flexibel zijn in de planning, maar wel op tijd bij de opdrachtgever zijn. Het bijkomend voordeel is dat iedereen in de keten kan meekijken."

Lees het hele interview binnenkort op onze website:

insights.abnamro.nl/

5. Conclusie

We staan aan de vooravond van een tijd waarin logistieke ketens nog meer beheerst worden door digitalisering en het gebruik van data. De ontwikkeling is van grote invloed op de bedrijfsvoering van zowel logistieke dienstverleners als van opdrachtgevers.

Logistieke ketens zijn in de laatste decennia steeds complexer en ondoorzichtiger geworden, met inefficiënte processen, vertraging en verspilling tot gevolg. Door data te delen met alle partijen in de logistieke keten, kunnen processen en schema's beter op elkaar worden afgestemd. Dat leidt tot snellere en efficiëntere logistiek.

Uit onze enquête blijkt dat logistieke dienstverleners ervan overtuigd zijn dat het delen van data kan leiden tot efficiëntere logistiek. De respondenten schatten gemiddeld dat de beladingsgraad in Nederland met circa 10 procent omhoog kan als logistieke dienstverleners en verladers alle informatie met elkaar zouden delen. Veel respondenten zijn werkzaam in het wegtransport met vrachtwagens. Aangezien vrachtwagens in Nederland jaarlijks zo'n 5 megaton CO₂ uitstoten, kan het gebruik van data een jaarlijkse besparing 500.000 ton CO₂ opleveren.

Ook de bereidheid om data te delen is groot. Enkele jaren geleden was veiligheid nog een belangrijke reden om geen data te delen. Inmiddels vinden de meeste logistieke bedrijven dat er voldoende technische mogelijkheden zijn om data op een veilige manier te delen.

De praktijk van het data delen is helaas nog weerbarstig, mede omdat systemen niet op elkaar aansluiten. Gelukkig wordt er gewerkt aan technische oplossingen.

Logistieke bedrijven moeten van het gebruik van data een strategisch speerpunt maken. Sommige logistieke bedrijven hebben dat al gedaan, zoals binnenvaartcoöperatie NPRC, Vos Logistics en containerterminal Hutchison Ports ECT Rotterdam. Daarnaast moeten logistieke bedrijven en opdrachtgevers meer met elkaar samenwerken. Van de deelnemers aan de enquête ziet de ruime meerderheid hier gelukkig de toegevoegde waarde van in. Verder moeten logistieke bedrijven meer moeite doen om opdrachtgevers te overtuigen van het nut van het delen van data.



Tot slot; het delen van informatie in de keten levert een flink concurrentievoordeel op. De waarde van de informatie van één schakel in de keten is beperkt. De combinatie van informatie in de hele keten is veel meer waard dan de som der delen.

Colofon

Dit is een uitgave van ABN AMRO

Commercieel contact

Bart Banning

Sector Banker Transport & Logistiek

06 - 513 013 96

bart.banning@nl.abnamro.com

Auteurs

Bram van Amerongen

Sectoranalist Transport & Logistiek

Bart Banning

Sector Banker Transport & Logistiek

Albert Jan Swart

Sectoreconoom Transport & Logistiek

Geïnterviewden

Mischa van den Berg, Refresco

Paul Ham, Hutchison Ports ECT Rotterdam

Bart van Riessen, Hutchison Ports ECT Rotterdam

Douwe Lycklama, iSHARE

Caroline Koiter, Lean & Green Off-Road

Stefan Meeusen, NPRC

Henk-Jan van der Molen, Vos Logistics

Eindredactie

Bendert Zevenbergen

Illustraties en opmaak:

Kollerie Reklame-advies & Promoties

Fotografie

Shutterstock.com

Distributie:

insights.abnamro.nl/category/sectoren/transport-logistiek/

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie, die op zorgvuldige wijze in onze analyses en prognoses zijn verwerkt. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd. Deze publicatie is alleen bedoeld voor eigen gebruik. Het gebruik van tekstdelen en/of cijfers is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Teksten zijn afgesloten op 3 mei 2019.

© ABN AMRO, mei 2019

