

## **Keynote ICT & Logistiek**

### **Inleiding**

Beste mensen,

Het thema deze dagen is "The future starts here".

U bent hier omdat u, net als ik, begrijpt dat digitalisering de toekomst heeft. Dat digitalisering onvermijdelijk is om gesteld te staan in de toekomst.

Ik neem u vandaag mee in een perspectief over hoe de logistiek van morgen eruitziet

Digitalisering is daarin key.

De digitale transitie die nodig is om ook morgen een concurrerende, veilig efficiënte, duurzame sector te zijn, vraagt wat van ieder van ons. U mag wat van de overheid verwachten, u mag wat van uw collega's in de sector verwachten.

Digitalisering begint bij je eigen werkprocessen, - dat geldt voor u als ook voor overheden - velen van u delen al informatie met uw directe handelspartners, en dat is een goed begin. Maar voor de toekomst geloof ik dat we allemaal een stapje verder moeten gaan. Verdere optimalisering vraagt om digitale samenwerking die verder gaat dan uw directe handelspartners, vraagt om digitale samenwerking in de hele keten. Vraagt van u en van overheden om een stap verder te durven gaan.

The future starts here – the future is gisteren al begonnen.

In 2018 hebben we de Digitale transportstrategie aan de tweede kamer voorgelegd en in de afgelopen jaren hebben we ook de eerste stappen gezet om daar invulling aan te geven. Samen met onze partners (TSL Logistiek Digitaal etc) nodigen wij u uit om vandaag een stap verder te zetten.

### **Hoe zie ik het goederenvervoer van morgen?**

Ik zie een concurrerend, veilig, efficiënt veerkrachtig, duurzaam en multimodaal goederenvervoer.

Wat bedoel ik daarmee?

- Goederenvervoer dat de fysieke infrastructuur optimaal benut.
- Waarin verladers en logistiek dienstverleners in het wegvervoer, de binnenvaart, het spoor, de luchtvaart, de kustvaart en buisleidingen op het juiste moment en op de juiste tijd en plaats inzetten.
- Waarin we informatie gestuurd en data gedreven werken in de hele keten.

- Waarin we op een veilige manier actuele en betrouwbare data delen tussen bedrijven onderling en tussen bedrijven en overheden
- Waarin we samenwerken aan veilige, duurzame en leefbare steden, met ruimte voor de logistiek als bloedsomloop van de samenleving.
- En waarbij de vrachtwagenheffing, die in 2026 ingaat, een extra impuls is voor de verduurzaming en digitalisering van de sector.

We zijn een sterke sector en we blijven groeien. We hebben de afgelopen decennia als Nederland een toonaangevend logistiek systeem in de wereld neergezet. We 'doen' bijna 4 procent van de wereldhandel. Transport en logistiek is verantwoordelijk voor bijna 10 procent van het BBP. Onze mainports en infrastructuur verwerken bijna 30 procent van alle goederen die je in Europa vastpakt. Die positie hebben we vooral te danken aan onze gunstige geografische ligging en jarenlange investeringen in uitstekende fysieke infrastructuur. De Rotterdamse haven gaat verdubbelen in capaciteit. Dat legt een extra druk op de capaciteit van onze infrastructuur.

Verdere optimalisatie is dan alleen nog mogelijk door sterkere digitale samenwerking tussen logistieke ketenpartners. En logistieke ketens, dat weet u, kennen veel verschillende partijen. Partijen met wie je samenwerkt, partijen verderop in de keten met wie je niet direct samenwerkt, maar ook je concurrenten.

### **De digitale transitie vraagt om harmonisatie en standaarden.**

Waarom?

Op dit moment heeft iedere modaliteit zijn eigen digitale manier van werken. Zijn eigen digitale taal, manier van uitwisseling en technische specificaties. Realtime ketendata is hierdoor niet of nauwelijks beschikbaar. En waar die wel beschikbaar is, ontbreken de juiste tools voor het naadloos delen van die data. Sturen we elkaar nog voornamelijk berichten toe in plaats van dat we data bij de bron benaderen.

Want, het gaat dus om het beschikbaar stellen van data aan ketenpartners. Met wie je soms een contact hebt, maar vaak ook niet. Zoals in het voorbeeld dat ik eerder noemde. Dat kunnen concurrenten zijn. Je wil niet zomaar concurrentiegevoelige data op het internet zetten. Of informatie over je waardevolle lading met Jan en alleman delen. Het vraagt dus om een schaalbare, open en neutrale digitale infrastructuur waarop je veilig en vertrouwd relevante logistieke ketendata beschikbaar kunt stellen aan de ander. Multimodaal. Voelt u de complexiteit? En die wordt nog groter, want het voordeel om bepaalde data te delen ligt doorgaans niet bij de partij die de data deelt. Maar bij de gebruiker ervan. Er is dus niemand die belang heeft om 'het anders te gaan doen'.

Bijvoorbeeld een charter die wordt ingezet om een zeecontainer op te halen bij een terminal in Rotterdam. Die moet het verwachte losmoment van die container weten om juist op dat moment aan de poort in de haven te staan. Maar hij heeft zélf geen afspraken met die terminal gemaakt.

Als je 'multimodaal' kijkt, wordt het nog complexer. Een 'inland terminal' bijvoorbeeld, kan voor die container bij uitstek een keuze maken voor een binnenvaartschip, een trein of een vrachtauto. Maar dan moet hij van al die modaliteiten wél de actuele en betrouwbare data hebben over beschikbare capaciteit, aankomst- en vertrekmomenten, doorstroming op de betreffende infrastructuur etcetera. Met name als er verstoringen zijn. Of verwacht worden. Want, hij wil een betrouwbaar product leveren naar zijn klant. En die data heeft hij op dit moment niet. Dus gebeurt het nog geregeld dat verladers zeggen: joh, ik wil dat je de vrachtauto gebruikt. Want dan weet ik zeker dat je op tijd bent. Maar is die vrachtwagen morgen ook nog op tijd? Ook die vrachtwagen heeft last van de druk op onze fysieke infrastructuur.

Kortom, een nóg efficiënter en veerkrachtiger multimodaal goederenvervoer kán niet zonder data. En dat weet u als geen ander. Die data moet beschikbaar zijn, van goede kwaliteit zijn en gedeeld worden. En daar zit voor ons de uitdaging voor de komende jaren.

De overheid heeft er belang bij dat daarin goede keuzes worden gemaakt, en is daarom ook betrokken bij beleidsvorming rond slimme digitalisering en het standaardiseren van de digitale taal zodat systemen met elkaar kunnen communiceren. Maar om zoiets te realiseren is er wel een basis nodig. Daarom werken we in Nederland aan een afsprakenstelsel (de BDI: Basis Data Infrastructuur): een geheel van regels, standaarden en protocollen die zorgen voor een veilige en efficiënte uitwisseling van data tussen verschillende partijen in de logistieke keten, aan de hand van specifieke business cases.

Transport en logistiek houdt niet op bij de grens. Een van de grote beleidsthema's van de Europese Unie (EU) is het versterken van de interne digitale markt. Daar hoort ook een uniforme, Europese data-omgeving bij om gegevens onderling makkelijk uit te wisselen en er meer waarde uit te halen.

Wat we met de European Mobility Data Space willen bereiken, is dat bedrijven hun data veilig kunnen delen binnen een netwerk, zonder dat ze bang hoeven te zijn dat die gegevens in verkeerde handen vallen. Het is een federatief systeem, wat betekent dat de controle over de data altijd bij de eigenaar blijft, maar dat er tegelijkertijd afspraken zijn gemaakt over hoe die data te delen.

Deze data space past in het grotere verhaal over hoe de logistieke sector verder aan het digitaliseren is en welke rol de overheid daarin speelt. Daarbij gaat het niet alleen om het economisch belang maar ook om sector-overstijgende vraagstukken als verkeersbeleid en duurzaamheid.

## **Hoe gaan we dat doen?**

### **Digitalisering begint bij digital readiness**

Met digital readiness hebben we het niet over gebruik van excel of word, of het mailen van PDF-jes, maar over WMS, TMS, planningsystemen, vrachtinformatie, klantinformatie.

We moeten heel eerlijk naar elkaar zijn: daar lopen we nog achter.

Als overheid hebben we daar zelf nog wat huiswerk te doen. We zijn ook in gesprek met toezichthouders als ILT en NVWA en uitvoeringsinstanties als Rijkswaterstaat en CBS om ook daar de digital readiness te verbeteren.

Aan goede ideeën geen gebrek, maar uit onderzoek blijkt dat het inrichten en koppelen van IT tijdrovend is, implementaties niet vlekkeloos verlopen, het bedrijven ontbreekt aan digitale mogelijkheden en opleidingen nog vaak gericht zijn op het gebruik van social media en digitale marketing. Dit beperkt de kans van slagen van digitale samenwerking. Om de kloof tussen techniek en de benodigde kennis- en competenties te dichten, hebben we met elkaar 'Logistiek Digitaal' opgezet. Loop gerust eens langs bij hun stand tegenover theater 7 waar u in gesprek kunt gaan over uw eigen volgende stap naar digital readiness.

### **De digitale transitie vraagt om de bereidheid om informatie te delen**

U deelt al informatie met uw klanten, met uw directe partners in de keten. Ik nodig u vandaag uit om verder te kijken; u heeft informatie die elders in de keten kan bijdragen aan optimalisatie. Anderen hebben informatie die u goed kunt gebruiken om een efficiencyslag te maken om tot innovaties te komen.

Wat betekent dit concreet? Straks om half twaalf presenteert evofenedex, een van onze samenwerkingspartners in theater 7 een concreet voorbeeld uit de verslogistiek: hoe je de eerste stappen zet, publieke en private partijen uit de hele keten bijeen brengt om belangen te bespreken en samen te willen werken aan meer efficiency in de keten.

Met alle lidstaten uit de Europese Unie werken we aan de implementatie van eFTI (electronic Freight Transport Informatie). Vanaf 2027 krijgen bedrijven het recht om vrachtinformatie digitaal te delen met overheden. Stel, een vrachtwagen wordt aangehouden voor controle. 'Op dit moment

moet een chauffeur nog vaak papieren vrachtbrieven overhandigen. Maar met eFTI kunnen overheden straks tijdens de inspectie en op afstand de benodigde gegevens inzien, zoals wat er in de vrachtwagen zit, of het om gevaarlijke stoffen gaat, et cetera. Met één systeem kunt u in alle lidstaten terecht, u kunt hiermee besparen op uw administratieve lasten, maar bovenal u bent aangesloten op een geharmoniseerd en veilig systeem dat in de toekomst ook een fundament zal zijn voor andere informatie die u met de overheid deelt ten behoeve van controle of subsidies. Maar ook data-delen tussen bedrijven onderling wordt gemakkelijker met eFTI.

### **Data delen vraagt om vertrouwen**

Vertrouwen begint met elkaar te leren kennen, inleven in de behoeften van de ander en met een gedeelde intentie.

Morgen kunt u in de foyer IenW & friends de Serious game “Verduurzamen vrachtwagenvervoer in de logistiek” spelen. Een leuke manier waarin je je verplaatst in een van jouw stakeholders (vb. transporteur, overheid, netbeheerder of Rijkswaterstaat) en speel samen een Serious Game om het zware wegtransport te verduurzamen en daarbij gezamenlijk de klimaatdoelen te behalen.

Als tweede voorbeeld van het belang van vertrouwd data delen wil ik de ontwikkelingen rondom het delen van operationele logistieke data noemen. Er is een toenemende noodzaak om meer detailinformatie met elkaar uit te wisselen. Om ketens efficiënter aan te sturen, maar ook om te voldoen aan toenemende wettelijke rapportageverplichtingen rondom duurzaamheid. En om beter gebruik te maken van de beschikbare capaciteit in voertuigen en op infrastructuur. Vandaar dat we morgen met een aantal partijen een samenwerkingsovereenkomst ondertekenen om samen tot een kernset van logistieke microdata te komen. Die op een gestandaardiseerde wijze via de Basis Data Infrastructuur kan worden gedeeld.

We willen onze nationale standaard, de BDI, naar Europa brengen. Als bouwsteen van de European Mobility data space. Ik kan me voorstellen dat dat voor sommigen van u misschien abstract en ver weg klinkt. Maar we werken ook aan kleinere projecten dichtbij huis, bij u in de regio:

Klimaatveranderingen zorgen voor weersextremen en disrupties in logistiek corridors. Naast een robuuste corridor en efficiënte logistieke processen is het daarom belangrijk om veerkracht te ontwikkelen. In Oost-Nederland werken onderzoekers en studenten van kennisinstellingen samen met private partners, havenbedrijven publieke organisaties (Provincie Overijssel, Rijkswaterstaat) en netwerkorganisaties samen aan de ontwikkeling van een digital twin en praktische toolbox.

Regio en Rijk werken samen om de ontwikkeling en beheer van binnenhavens verder te professionaliseren. Ook wordt er stevig geïnvesteerd in havenvoorzieningen en digitalisering zodat binnenhavens als draaischijf van de circulaire economie kunnen gaan functioneren. Het digitaal ontsluiten van havenvoorzieningen zoals walstroom, ligplaatsen, afval, drinkwater etc. is een speerpunt in de binnenhavenontwikkeling.

### **Dames en heren,**

Ik ga richting een afronding. Het moge u inmiddels duidelijk zijn waarom we als ministerie van IenW dit jaar voor het eerst met een eigen theater op de ICT&Logistiek staan. Het gaat ons om sterkere digitale samenwerking in logistieke ketens. Maar dat begint met samenwerking tussen de verantwoordelijke partijen: wij als overheid, u als bedrijfsleven. Als logistiek dienstverlener of als IT-leverancier in de logistiek.

Het Ministerie presenteert samen met haar partners dit jaar in Theater 7 in hal 9 #Samen Digitaliseren, verhalen waarmee we hopen u te inspireren en waar we u ook concreet uitnodigen tot samenwerking aan specifieke projecten.

U bent daarnaast van harte welkom in de foyer naast theater 7 om met ons en onze partners (evofenedex, SVA, TLN, TSL) in gesprek te gaan. We horen graag van u wat uw volgende stap in de digitale transitie is. Wat heeft u nodig om die stap te zetten, waar loopt u tegenaan? Wat motiveert u om die volgende stap te zetten?

We geloven in ketensamenwerking als noodzakelijke randvoorwaarde voor innovatie die leidt tot een duurzaam, efficiënt, toekomstbestendige veerkrachtig goederenvervoer. We zien de urgentie om vandaag met digitalisering te starten. We willen ook graag kansen faciliteren. Welke kansen ziet u? Hoe kunnen we die samen met u verzilveren?

Dank u wel.