

Project DALI

Inhoudelijk Rapportage | 01-01-2021 t/m 30-06-2021

T.b.v. Stimulus Projectmanagement
projectnummer PROJ-02472
september 2021



DISCOVER YOUR WORLD

Inleiding

Dit document betreft de inhoudelijke verantwoording van de ondernomen activiteiten in het DALI-project (projectnummer PROJ-02472) in de periode 01 januari 2021 t/m 30 juni 2021. Breda University of applied sciences (BUas) is de penvoerder van het DALI -project dat wordt uitgevoerd onder de vlag van Logistics Community Brabant (LCB).

Dit document vormt samen met de financiële verantwoordingsrapportage en de ingevulde gegevens op de EFRO Webportal voor het DALI-project de verantwoording over de periode 01 januari 2021 t/m 30 juni 2021.

Het DALI-project is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling in het kader van OP-Zuid en door een bijdrage uit de Regio Deal Midden- en West-Brabant. Tevens is de provincie Noord-Brabant co-financier en leveren de deelnemende bedrijven en projectpartners een eigen bijdrage. De looptijd van het project betreft de periode 1 mei 2019 tot en met 30 april 2023.

Dit verantwoordingsdocument geeft inzicht in de projectdefinitie en de stand van zaken van 4 werkpakketten: Projectmanagement, Communicatie, Proeftuin en Bedrijfscases. Tot slot worden de risicofactoren en daaraan gekoppelde acties benoemd.

Bas Groot
Breda, 23 september 2021

Inhoudsopgave

Inleiding	1
Inhoudsopgave	2
1. Projectdefinitie	3
2. Werkpakket 1 - Projectmanagement	5
3. Werkpakket 2 - Communicatie	6
4. Werkpakket 3 - Proeftuin	8
5. Werkpakket 4 – Bedrijfscases	10
6. Risicofactoren	16
7. Bijlagen	18

1. Projectdefinitie

1.1 Achtergrond

De aanvraag voor het project Data science voor Logistieke Innovaties (DALI) is op 17 april 2019 ingediend bij Stimulus Programmamanagement in het kader van paragraaf 2 Versterking innovatiesysteem van de subsidieregeling Operationeel Programma Zuid-Nederland 2014-2020 en de subsidieregeling cofinanciering Europese programma's 2014-2020 Noord-Brabant. Op 24 juli 2019 heeft de deskundigheidscommissie een positief advies afgegeven. Op basis van dit advies heeft de Managementautoriteit van OP-Zuid 2014-2020 de aanvraag getoetst op de overige aspecten de subsidieregeling.

Op 17 september 2019 is een subsidieverzoek ingediend voor het project Data science voor Logistieke Innovaties (DALI) binnen Subsidieregeling Regiodeal Midden West-Brabant Makes & Moves.

Vooruitlopend op de definitieve beschikking in het kader van bovenstaande aanvragen is overeengekomen dat het DALI-project gestart kan worden met ingang van 1 mei 2019. Waarbij gold dat de investeringen in tijd en geld van de betrokken partijen voor eigen rekening en risico zijn indien er geen definitieve beschikking zou volgen.

Op 23 januari 2020 is de beschikking in het kader van de Regiodeal Midden West -Brabant Makes en Moves verstrekt door de gemeente Tilburg. Op 11 februari 2020 is de beschikking subsidieregeling Operationeel Programma Zuid-Nederland 2014-2020 en de subsidieregeling cofinanciering Europese programma's 2014-2020 Noord-Brabant voor het project DALI verstrekt door Stimulus Programmamanagement. De startdatum van het project is 1 mei 2019 en de oorspronkelijke einddatum is gesteld op 30 april 2022. Op 09 november 2020 is vanuit het DALI-project een verzoek ingediend om de looptijd van het project te verlengen. Op 02 maart 2021 is door Stimulus Programmamanagement ingestemd met dit wijzigingsverzoek. De nieuwe einddatum van het DALI - project is nu 30 april 2023.

De beoogde doelen van DALI zijn de dataficering in de logistieke sector van Zuid-Nederland naar een hoger plan te tillen, nieuwe concepten en verdienmodellen te ontwikkelen die tegemoetkomen aan de veranderende klantbehoefte en de sector te innoveren door slimmer samenwerken met behulp van data.

1.2 Behaalde doelstellingen tot en met 30 juni 2021

1.2.1 Deelnemende bedrijven

Op 30 juni 2021 nemen 19 bedrijven actief deel aan het DALI-project. In de periode 01 januari 2021 t/m 30 juni 2021:

- hebben 3 bedrijven definitief te kennen gegeven te stoppen met het DALI-project, zijnde I&L, WA Customs en AortaBI.
- zijn 4 nieuwe cases van 5 bedrijven formeel goedgekeurd door Stimulus, zijnde de cases van Weconomics/ ZevijNecomij, Adabt, Boostphysics, EDCR en ROC Waalwijk.

Voor het invullen van de lege cases heeft het DALI - projectteam gesprekken gevoerd met potentiële deelnemers. Als gevolg van Covid-19 is het lastig geweest om met potentiële deelnemende bedrijven afspraken te plannen, is de doorloop van aanvragen langer en haken bedrijven die interesse tonen ook af. Op 30 juni zijn alle beschikbare cases ingevuld.

Zie paragraaf 2.2 voor meer informatie over de deelnemende bedrijven en activiteiten gericht op de deelnemende bedrijven. Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de ontwikkelingen per case.

1.2.2. Communicatie

In de periode 01 januari 2021 t/m 30 juni 2021 zijn onderstaande activiteiten uitgevoerd om bij te dragen aan de communicatie rondom het DALI-project:

- Op de website van het DALI project, www.lcb.dali.nu worden relevante nieuwsitems geplaatst en zijn ook de opnames van de webinars geplaatst die in het kader van het DALI-project zijn georganiseerd.
- Op 28 januari is het DALI-project gepresenteerd in een online bijeenkomst van Academie Built Environment & Logistics van Breda University of Applied Sciences. Tijdens deze presentatie zijn de doelstellingen en behaalde resultaten tot op dat moment gepresenteerd en heeft DALI deelnemer Sentors gepresenteerd wat zij ontwikkelen in het DALI-project.
- Op 31 maart is het DALI-webinar *Ontdek de wereld van Dataplatforms voor Transport & Logistiek* uitgezonden in samenwerking met DALI-deelnemer Monotch en het project Smart Logistics/SmartWayz NL
- Op 20 april is het DALI-webinar Artificial Intelligence, Logistiek & Supply Chain: een hype of realiteit? Dit webinar uitgezonden in samenwerking met Van Berkel Logistics, TNO en TU Twente.
- In de afgelopen periode zijn er diverse partijen online nieuwsberichten geplaatst in relatie tot het DALI-project:
 - o [Eerste resultaat DALI-project digitaal tastbaar: Freemium e-CMR! - REWIN West Brabant](#)
 - o [Eerste resultaat DALI-project digitaal tastbaar: Freemium e-CMR | RegioinBedrijf](#)
 - o [Sense Anywhere en LCB starten DALI-deelproject rond COVID-19 vaccin-logistiek - REWIN West Brabant](#)

In hoofdstuk 3 van deze verantwoordingsrapportage worden de activiteiten die door het DALI projectteam zijn uitgevoerd nader toegelicht.

1.2.2 Generieke tools

In februari 2021 is de eerste generieke tool opgeleverd. Dit betreft de gratis te gebruiken e-CMR die wordt aangeboden op de site van LCB en is ontwikkeld in samenwerking met DALI-deelnemer Collect+Go.

In hoofdstuk 4 wordt deze tool verder toegelicht, evenals de andere activiteiten die uitgevoerd zijn in het kader van het ontwikkelen van generieke tools.

1.3 Projectorganisatie

Het DALI -project wordt uitgevoerd onder de vlag van Logistics Community Brabant (LCB), waarbij Breda University of applied sciences (BUas) de penvoerder is van het project. Daarnaast kent het project als koepelpartners Midpoint Brabant en REWIN. Het projectteam wordt gevormd door Bas Groot (namens LCB/BUas) als projectleider, Sijbren Hogewerf (namens LCB/BUas) als financieel projectleider, Stefan van Seters en Ad Reijnen (namens REWIN), Twan van Lankveld (namens Midpoint Brabant), Bas Holland (namens Midpoint Brabant/ LCB) en Marlou Claes (namens LCB).

2. Werkpakket 1 - Projectmanagement

2.1 Activiteiten t.a.v. projectmanagement

Het DALI -project wordt uitgevoerd onder de vlag van Logistics Community Brabant, waarbij Breda University of applied sciences (BUas) de penvoerder is van het project. Daarnaast kent het project als koepelpartners Midpoint Brabant en REWIN. Sinds 29 augustus 2019 vindt er maandelijks een projectoverleg plaats tussen vertegenwoordigers van de penvoerder en de koepelpartners. In deze vergaderingen zijn terugkerende agendapunten: de voortgang die de bedrijven boeken met de bedrijfscases, de mogelijkheden om generieke toepassingen vanuit de cases te ontwikkelen, mogelijke invulling van openstaande bedrijfscases, nieuwe ontwikkelingen en nieuwe kansen, de communicatie en evenementen die georganiseerd worden in het kader van het DALI project en de financiële verantwoording en voortgang van het project.

Binnen BUas is een intern projectteam samengesteld met als deelnemers de projectleider, financieel projectleider, medewerkers van Project Planning & Control en Control, Finance & Administration. Dit team is verantwoordelijk voor de financiële en inhoudelijke verantwoording, controlewerkzaamheden op de ingediende declaraties van de bedrijven en andere projectmanagementtaken die voortvloeien uit het penvoerderschap.

2.2 Bedrijven algemeen

Het beoogde aantal bedrijven dat steun en subsidie ontvangt in het DALI bedraagt 18. Bij afsluiting van de verantwoordingsperiode op 30 juni 2021 deden 19 bedrijven mee aan het DALI-proeftuinen project. De deelnemende bedrijven zijn verdeeld onder de vertegenwoordigers van Midpoint Brabant, REWIN en Logistics Community Brabant in het DALI-projectteam. De vertegenwoordigers fungeren als 'accountmanagers' door het bezoeken en onderhouden van contact met de bedrijven om de voortgang van de cases te monitoren en de bedrijven met andere partijen in contact te brengen om het project te realiseren.

Bij het indienen van de aanvraag is met Stimulus is afgesproken dat de subsidiebedragen die vrijkomen omdat bedrijven hun casus niet kunnen uitvoeren, beschikbaar blijven en dat de penvoerder en koepelpartners de gelegenheid krijgen om hiervoor nieuwe cases in te dienen. Het DALI - projectteam voert voortdurend gesprekken met potentiële deelnemers

Tijdens deze verantwoordingsperiode hebben de bedrijven I&L, WA Customs en AortaBI te kennen geven niet langer aan het DALI-project te kunnen deelnemen.

Tijdens deze verantwoordingsperiode heeft Stimulus formeel ingestemd met 4 nieuwe cases van 5 bedrijven die door het projectteam zijn ingediend. Dit betreft cases van de volgende bedrijven Weconomics/ ZevijNecomij, Adabt, Boostphysics, EDCR en ROC Waalwijk.

3. Werkpakket 2 - Communicatie

Binnen het DALI-project is een essentieel onderdeel de promotie van de proeftuin DALI, om het logistieke werkveld in Zuid-Nederland de toegevoegde waarde van digitalisering en data science te tonen. Er is een communicatieplan opgesteld waarin de doelstellingen naar concrete activiteiten en acties zijn vertaald. Onderstaand het overzicht van uitgevoerde activiteiten en behaalde resultaten in de verantwoordingsperiode 01 januari 2021 -30 juni 2021

Website

Op 14 april 2020 is de website van het DALI project gelanceerd op www.dali.lcb.nu/. Op de website worden de achtergrond, doelstellingen en partners van het DALI-project beschreven en staan de cases van de deelnemende bedrijven in het DALI-project beschreven. Op deze website worden ook relevante nieuwsitems geplaatst en zijn ook de opnames van de webinar geplaatst die in de periode mei 2020 t/m april 2021 zijn georganiseerd. Over de periode 01 januari 2021 t/m 30 juni 2021 bedraagt het aantal bezoekers van de website 600, waarvan 605 nieuwe bezoekers.

Webinars

Als gevolg van het corona-virus was het niet mogelijk om live bijeenkomsten te organiseren. Om invulling te geven aan de communicatiedoelstellingen is door het projectteam besloten om ook in deze periode weer webinars te verzorgen. Op deze wijze worden de beoogde doelstellingen rondom het verspreiden van kennis en ervaring vanuit het DALI-project bereikt.

Op 28 januari is het DALI-project gepresenteerd in de online bijeenkomst *Project in Picture* van de Academie Built Environment & Logistics van Breda University of Applied Sciences. Tijdens deze presentatie zijn de doelstellingen en behaalde resultaten tot op dat moment gepresenteerd door Bas Groot en heeft Sander Maas van DALI-deelnemer Sentors gepresenteerd wat zij ontwikkelen in het DALI-project. De bijeenkomst is gevolgd door 32 personen. Zie bijlage 1 voor de deelnemerslijst.

Op 31 maart is het DALI-webinar *Ontdek de wereld van Dataplatforms voor Transport & Logistiek* uitgezonden in samenwerking met DALI-deelnemer Monotch en het project Smart Logistics/SmartWayz NL. Paul Potters van Monotch heeft de rol en toegevoegde waarde van het UDAP platform voor de logistieke sector toegelicht. Janneke Nijsing, projectleider Smart Logistics bij SmartwayZ.NL heeft de werking en rol van DEFlog (Data Exchange Facility voor de Logistiek) gepresenteerd. Dit webinar is specifiek georganiseerd voor docenten van logistieke opleidingen in het hoger onderwijs en business developers van de regionale samenwerkingsorganisaties en ontwikkelingsmaatschappijen. Dit webinar is gevolgd door 44 personen. Zie bijlage 2 voor uitnodiging en deelnemerslijst. De opname van het webinar is gepubliceerd op DALI-website <https://dali.lcb.nu/ontdek-de-wereld-van-dataplatforms-voor-transport-logistiek/>.

Op 20 april is het DALI-webinar *Artificial Intelligence, Logistiek & Supply Chain: een hype of realiteit?* uitgezonden. Dit webinar is georganiseerd in samenwerking met Van Berkel Logistics, TNO en TU Twente. Tijdens dit webinar heeft Christian van Ommeren, Software engineer & Logistics Consultant bij TNO voorbeelden van AI toegelicht die toe te passen zijn in logistieke bedrijfsprocessen, Sebastian Piest, onderzoeker binnen de vakgroep Industrial Engineering & Business Information Systems van University of Twente, heeft inzichten uit recent onderzoek en praktijkvoorbeelden uit o.a. de food en retail gepresenteerd. Tot slot heeft Michel van Dijk, Directeur Logistics van Van Berkel Logistics gepresenteerd hoe momenteel bij Van Berkel Logistics gebruik wordt gemaakt van data en waar het in de toekomst naar toe gaat. Het webinar is live gevolgd door 104 deelnemers. Zie bijlage 3 voor de verstuurd uitnodigingen en de deelnemerslijst van het webinar. Ook dit webinar is terug te vinden via de DALI-website: <https://dali.lcb.nu/artificial-intelligence-in-logistiek-en-supply-chain/>

De webinars zijn allen te vinden op www.dali.lcb.nu en zijn in totaal 580 online bekeken.

(Social) Media

Via LinkedIn zijn er veelvuldig posts geplaatst over o.a. de webinars en nieuwe deelnemers. De posts zijn geplaatst vanuit de accounts van Logistics Community Brabant, Breda University of applied sciences, Midpoint Brabant, REWIN en Regio Midden en West-Brabant.

Het project dat uitgevoerd wordt door Sentors en Monotch heeft ook publiciteit gegenereerd in Nieuwsblad transport: <https://www.nt.nl/brandstories/2021/06/22/frisse-ambities-in-moerdijk/>
Zie bijlage 4.

De lancering van de e-CMR die ontwikkeld is het in DALI-project is ook gepubliceerd op Logistiek.nl: <https://www-logistiek-nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/supply-chain/nieuws/2021/03/freemium-e-cmr-moet-gebruik-digitale-vrachtbrief-stimuleren-101177402> . Zie bijlage 5.

4. Werkpakket 3 - Proeftuin

Binnen dit werkpakket worden de projecten van 18 MKB-bedrijven ondersteund door 5 Brabantse kennisinstellingen (via LCB), om in de praktijk verbeterde en vernieuwende data science toepassingen te ontwikkelen en testen. Binnen dit werkpakket worden onder meer activiteiten ondernomen om te komen tot generieke tools voor het werkveld en het onderwijs, het coördineren en invullen van supportbehoefte bij de deelnemende bedrijven, het verankeren van de opgedane kennis in het onderwijs in Zuid-Nederland.

In de periode 01 januari 2021 t/m 30 juni 2021 zijn onderstaande activiteiten ondernomen:

- Samen met Collect+Go is een 'freemium' versie van de e-CMR ontwikkeld. Deze versie biedt logistieke bedrijven de gelegenheid om de toegevoegde waarde van de e-CMR te ervaren, waarmee ze voldoen aan alle verplichtingen die gelden voor het gebruik van de CMR en e-CMR. De e-CMR is in februari 2021 gelanceerd op de site van Logistics Community Brabant. <https://www.lcb.nu/producten/details/?id=f137f353-5b6c-eb11-a812-0022489ab79b>. Zie bijlage 6.
- Optiply heeft de kennis en ervaring die is opgedaan met het ontwikkelen van de *Data driven purchasing dynamic forecast*, gebruikt om een inkoop-simulatietool te ontwikkelen. De concept-versie is gereed: <https://optiply.nl/dalisimulator/>. Deze tool is gebaseerd op een model dat getraind is met de data van alle aangesloten webshops bij Optiply. Deze tool zal in het najaar van 2021 getest gaan worden /gespeeld worden met diverse studenten. Op basis van de ervaringen zal gekeken worden hoe e.e.a. doorontwikkeld kan worden voor bedrijven.
- Met Sentors en Monotch is in deze periode gewerkt aan de ontwikkeling van een mobiele opstelling van de camera waarmee het scannen van containernummers en gevaarlijke stoffensignalering mogelijk is. Uitdagingen hierbij zijn om de camera 'hufferproof' te maken en de onafhankelijke energievoorziening van de camera. De aanschaf van materialen en het bouwen van de mobiele opstelling, inclusief communicatie met de relevant systemen staat gepland voor juli en augustus 2021. De mobiele opstelling zal medio september 2021 operationeel zijn. Deze mobiele opstelling biedt MKB-bedrijven de kans om de mogelijkheden van optical character recognition te ervaren en geeft studenten gelegenheid om ervaring op te doen met data-verzameling en analyse.
- BTT is samen met Sentors aan het onderzoeken of het systeem van optical character recognition gebruikt kan worden op een website waarop andere bedrijven beelden/beeldmateriaal kunnen uploaden.
- Het projectteam heeft het initiatief genomen om een digitaliseringsscan te ontwikkelen voor MKB-bedrijven in de logistiek en supply chain. Deze scan dient om bedrijven inzicht te geven in waar ze nu staan met betrekking tot digitalisering en biedt de bedrijven tevens een plan van aanpak over te nemen vervolgstappen. Versie 1 van de digitaliseringsscan is gereed en afgenomen met de volgende bedrijven:
 - Nouwens Transport – Breda
 - Chr. Vermeer Transport - Dongen
 - Wouters Transport - Rijen

- J & R Trucking - Berkel Enschoot
- Koeltrans Angeren BV - Bemmelen
- Van de Kamp - Druten
- Van de Heuvel Logistiek - Uden

Het afnemen van de scan, de uitkomsten en de rapportages zullen geëvalueerd worden en deze evaluatie wordt gebruikt voor de doorontwikkeling naar een definitieve scan. Streven is deze scan tijdens de looptijd van het DALI-project bij een 50-tal bedrijven af te nemen en deze bedrijven inzicht te geven in de te nemen stappen in het digitaliseringsproces.

- Als gevolg van de invloed van digitalisering en dataficering dienen de logistieke HBO - opleidingen hun curricula mogelijk aan te passen om aan te blijven sluiten op de behoeften vanuit de industrie en arbeidsmarkt. In de periode maart 2021- juli 2021 heeft het DALI-projectteam Maksym Tkachenko, 3^e jaarsstudent International Logistics Management & International Logistics Engineering aan Breda University of applied sciences, een onderzoek laten uitvoeren rondom dit vraagstuk. In dit onderzoek heeft Maksym
 - onderzoek gedaan naar diverse competentieniveaus voor onderwerpen die gerelateerd zijn aan digitalisering en dataficering,
 - diverse onderwijsprogramma's van logistieke hbo-opleidingen onderling vergeleken met betrekking tot digitalisering en dataficering,
 - een enquête uitgezet onder docenten en vertegenwoordigers vanuit de industrie om in kaart te brengen wat de gewenste competentieniveaus zijn.
 - Adviezen uitgebracht wat in de curricula van logistieke hbo-opleiding aangeboden dient te worden met betrekking tot digitalisering en dataficering.

De uitkomsten van dit onderzoek worden gedeeld met de andere logistieke HBO-opleidingen. Zie bijlage 7 voor de samenvatting van dit onderzoek

- In de periode april-mei 2021 is ook de Business Intelligence training die binnen het DALI-Project is ontwikkeld, weer aangeboden in een combinatie van online en live bijeenkomsten. Hier hebben 15 deelnemers aan deelgenomen, waarvan 13 werknemers van bedrijven in de logistiek en supply chain en 2 studenten van Breda University of applied sciences. De studenten hebben deze training kunnen gebruiken bij het uitvoeren van hun afstudeeropdracht. Zie bijlage 8 voor deelnemersoverzicht.

Gezien de fase waarin de andere bedrijven zich bevinden is het ontwikkelen van generieke tools etc. nog een stap te ver/nog niet aan de orde geweest in de periode Januari 2021 – Juni 2021.

5. Werkpakket 4 – Bedrijfscases

De deelnemende bedrijven zijn allen verzocht om een inhoudelijke rapportage aan te leveren over de periode 01 januari 2021 t/m 30 juni 2021. Deze inhoudelijke rapportage is voorwaardelijk om aanspraak te maken op bevoorschotting van de beschikbare subsidie. De inhoudelijke rapportage is door 11 bedrijven ingeleverd, te weten Adabt, Boostphysics, BTT, Istia, Monotch/Sentors, NextUp, Optiply, Otentic, Travis, Vos Logistics en Wecomics/Zevij Necomij. De cases van EDCR, ROC Waalwijk, Jan de Rijk en SenseAnywhere zijn nog niet gestart of hebben besloten te wachten tot de volgende rapportageronde. De ontvangen rapportages zijn samengevat en worden hieronder gepresenteerd.

Adabt Case

Adabt wil met haar case in het DALI-project geautomatiseerde data-uitwisseling tussen samenwerkende MKB-bedrijven in de (logistieke) keten mogelijk maken. Hierbij komen technieken die momenteel door grotere bedrijven ingezet worden, beschikbaar voor MKB-bedrijven. Pilots hebben aangetoond dat het technisch gezien mogelijk is om de geautomatiseerde gegevensuitwisseling tussen verschillende systemen van meerdere bedrijven te realiseren. Adabt wil haar systeem beschikbaar maken voor deze kleinere MKB-bedrijven zodat integratie door bedrijven in eigen beheer uitgevoerd kan worden. Om het systeem zover door te ontwikkelen, wordt er in de case samengewerkt met 6 bedrijven die hun systemen en data beschikbaar stellen. Omdat deze bedrijven data gaan uitwisselen met andere partijen in de keten, zijn er, buiten Adabt, in totaal 19 bedrijven concreet betrokken bij deze case.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door Adabt

- Ontwikkeling van de generieke datastructuur is afgerond, evenals ontwikkeling centrale database en testen van de werking. De opzet en structuur van de database wordt momenteel toegepast bij partners.
- Ontwikkeling integratiesoftware voor opmaat-trajecten is afgerond. Ontwikkeling integratiesoftware voor webapplicatie is nog in ontwikkeling. Design-fase afgerond.
- In verband met een gebrek aan commerciële tractie heeft het bestuur van Adabt besloten om per 1 juli investeringen in productontwikkeling en marketing te beperken en op zoek te gaan naar nieuwe (meer ervaren) eigenaren. Hierdoor zal de tweede helft van de bedrijfscasus mogelijk niet in noemenswaardige mate worden uitgevoerd. Dit is afhankelijk van de nieuwe eigenaren.

Argusi Case

Het project van Argusi richt zich op het beschikbaar maken van 'supply chain analytics technieken' voor het MKB in Zuid-Nederland. Dit wordt gerealiseerd door gespecialiseerde logistieke optimalisatie-algoritmen, data science en machine learning technieken voor een cloud-based platform te ontwikkelen. Vervolgens worden ze getest binnen concrete bedrijfscases in het MKB om met de nieuwste data science technieken de waarde van data ten volle te benutten.

Argusi heeft in deze verantwoordingsrapportage geen kosten en inhoudelijke voortgangsrapportage aangeleverd. Ze zullen dit opleveren bij de volgende verantwoordingsronde.

Boostphysics

Case

Boostphysics ontwikkelt een innovatief veiligheidssysteem voor truck-trailercombinaties: Trailersync. Trailersync is een innovatief hulpmiddel dat de chauffeurs van truck-trailercombinaties helpt bij het voorkomen van achteruitrij- en uitzwenkschades. Hiervoor wordt gebruikt gemaakt van een Sensorpack module inclusief zes ultrasoon-sensoren op de trailer en een User Interface module in de truck. Voor Trailersync heeft de Boostphysics een eigen hardware en software platform ontwikkeld waarmee truck en trailer met elkaar communiceren. In het DALI-project gaat Boostphysics met het reeds aanwezige scala aan sensoren i.c.m. internetconnectiviteit meer waarde uit de vergaarde data halen. Een vervolgstap is het neutraal en vertrouwensvol delen van data met betrokken partijen; enerzijds om de collectieve dataset te verrijken en anderzijds wordt hiermee het automatisch autoriseren van bepaalde controlestappen tussen twee betrokken partijen via een Smart Contract mogelijk.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door Boostphysics:

- De Boostphysics-casus is op 25 april 2021 ingediend en op 21 juni is de formele beschikking door Stimulus afgegeven.
- Er is voortgang geboekt in de software ontwikkeling voor de aansturing van de GNSS module (gps- functionaliteit) van Trailersync en de eerste GNSS prototype is functioneel.

BTT

Case

BTT wil komen tot een geautomatiseerde oplossing om het geheel van containerstromen vanaf de inland terminals tot aan het afleveradres te ondersteunen. De uitdaging is de complexe samenstelling van een vijftal elementen: equipment (trekker en chassis), de container zelf, de levertijd, stack positie en de volgorde van binnenkomst van voertuigen. Om dit geautomatiseerde planningsproces te realiseren wil BTT een geautomatiseerde oplossing ontwikkelen, bestaande uit drie deeltrajecten: automatische gates met ocr-container herkenning (*optical character recognition*), automatische stack bepaling en het selecteren van een vervolgoopdracht voor de truck. Bij aanvang van het DALI-project worden alle gate in en out activiteiten handmatig in het systeem vastgelegd.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door BTT:

- Intensieve testen hebben plaatsgevonden met een nieuwe inrichting van het systeem, automatisering en camera-opstellingen. Dit was nodig na eerdere testresultaten die nog niet het gewenste resultaat lieten zien. Lege containers komen nu veelvuldig via 'ocr-gates' binnen en dit proces is geautomatiseerd en efficiënter. Voorbereidingen om het gate in/ gate out proces op twee andere terminals via ocr te laten plaatsvinden, zijn in gang gezet.
- Onderzoek door een student van BUas naar toepassingsmogelijkheden voor positiebepaling heeft een beslisboom opgeleverd. Deze zal omgezet worden naar codes die in het terminal operating systeem kunnen worden ingebouwd.
- BTT is op zoek naar / in gesprek met partijen die mee kunnen denken met Supply Chain Planning & Optimization voor inland-planning

Collect + Go

Case

Door de data uit de vrachtauto toe te voegen aan de gegevens die uit de plansystemen komen wordt het administratieve proces van de chauffeur sterk vereenvoudigd. Dit wordt gefaciliteerd door de innovatie Connected Collect + Go. Het papierwerk zoals pakbonnen, CMR's en begeleidingsbrieven wordt daarin bijna volledig automatisch gegenereerd en aangeboden bij de administratie van verlader en transporteur, inclusief de ontsluiting ten behoeve van de autoriteiten.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door Collect + Go:

Collect +GO heeft de doelstellingen uit haar casus gerealiseerd en heeft een generieke toepassing opgeleverd in samenwerking met het DALI-projectteam. Er zijn geen kosten op de casus gedeclareerd en er is geen inhoudelijke voortgangsrapportage ingeleverd.

Istia

Case

Istia heeft de ambitie om een search tool te maken voor het analyseren en toepassen van smart data in een applicatie voor dynamische scenarioplanning en matchmaking voor voorraad en voorraadlocaties. Op deze wijze kan (tijdelijk) beschikbare opslagcapaciteit bij verschillende partijen in de keten zichtbaar worden en kan een betere bezetting gerealiseerd worden. Door data-analyse op bestaande data is meer inzicht te verkrijgen in de voorspelbaarheid van ruimte in een bepaalde geografische regio.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door Istia:

- Voor de elementen 'mapping, transportkosten en platform' zijn infratructurele (ict) aanpassingen gedaan. Dit was nodig i.v.m. met de hoeveelheid en zwaarte van transacties. Hierdoor worden acties in de database sneller afgehandeld en is de infrastructuur overzichtelijker geworden.
- Kosten kunnen inzichtelijk worden gemaakt bij de testlocaties.
- M.b.t. warehouses kan meer data weergegeven worden, zijn filters toegevoegd en kan data worden vastgelegd in de database door gebruikers.
- De monitorfunctie is in basis ingericht waardoor eigenaars van goederen en warehouse inzicht krijgen in elkaars taken.

Monotch (case 2) / Sentors

Case

Partners in het DATACLEP-project zijn Monotch en Sentors. Het DATACLEP-project op de locatie van het Haven- en Industriegebied Moerdijk (HIM) streeft ernaar om de data van relevante sensoren op het terrein in real-time beschikbaar te maken voor o.a. bedrijven gevestigd in dit gebied, vrachtwagenchauffeurs en hulpdiensten. Na de testfase wordt er een mobiele variant ontwikkeld voor gebruik in de zuidelijke provincies door o.a. gemeentes, veiligheidsregio's, provincies, logistieke/verkeerskundige studenten en logistieke bedrijven.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door Monotch/ Sentors

- De camera-installaties zijn operationeel en herkenning van ADR-platen, containernummers en staat van containers is operationeel. De afgelopen periode is geïnvesteerd in het versnellen van de software wat nodig is om de grote volumes aan de gates en de hoeveelheid data te verwerken.
- Data is doorzoekbaar op basis van containernummers.
- Het platform om data te delen met HIM is operationeel, inclusief toegang, governance, context, dashboarding, etc.
- Een 'api' pusht berichten zodat trends zichtbaar kunnen worden gemaakt (bijv. hoeveelheid en type containers, pieken, etc.).
- Er zijn gesprekken gevoerd om de camera's te koppelen aan TLEX cloud waardoor data verder ontsloten kan worden richting belanghebbenden.
- Er wordt met het DALI-projectteam gewerkt aan een mobiele cameraopstelling in het kader van WP 3, die medio september operationeel is en op verschillende plekken ingezet kan

worden, deels in samenwerking met het onderwijs. Uitdaging hierbij is om medewerking van overheden te krijgen om deze opstelling te kunnen / mogen plaatsen.

Next Up

Case

Binnen het DALI-programma gaat NextUp Software het planbord van de toekomst ontwikkelen, waarbij AI-componenten ervoor moeten zorgen dat de planner zijn werk efficiënter uit kan voeren en pro-actiever kan handelen met minder fouten.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door NextUp:

- Het automatisch vaststellen van 'ETA's' wordt momenteel getest in 'real life' situaties door verschillende klanten. Dit maakt het ook mogelijk om het planbord van de toekomst beter uit te leggen aan partners.
- Het voorspellen van ETA's bij de invoer van orders en ritplanning is in ontwikkeling. Dit is echter nog onvoldoende betrouwbaar om er op te kunnen vertrouwen.
- Er zijn drie nieuwe klanten van NextUp betrokken bij dit DALI-project om het planbord van de toekomst verder mee te ontwikkelen.
- *Deze verantwoordingsperiode worden geen uren en kosten ingediend. Deze worden in de volgende verantwoordingsperiode meegenomen.*

Optiply

Case

Optiply ontwikkelt een Data driven purchasing dynamic forecast en beslismodel. Optiply voorziet bedrijven van real time geautomatiseerd inkoopadvies op basis van verkoophistorie en voorraadhoogtes. Binnen het DALI-project is het doel om het advies te baseren op meerdere assen, door te kijken naar diverse leveranciers, beschikbare voorraden, levertijden, transportkosten en mogelijke externe databronnen.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door Optiply:

- Technisch gezien waren in de vorige periodes al veel zaken gerealiseerd. In deze periode is veel winst geboekt in de stabiliteit en snelheid van het systeem en in 'time to value' van nieuwe ontwikkelingen.
- Het nieuwe frontend is opgeleverd wat ook heeft bijgedragen aan stabiliteit en snelheid. Dit zorgt weer voor een efficiënter inkoopproces van klanten op basis van realtime adviezen.
- M.b.t. de 'demand forecasting' is het kunnen verwerken van de exponentiele groei van beschikbare data cruciaal om de forecasting naar een volgend niveau te brengen. De algoritmes zijn verbeterd waardoor beter rekening gehouden kan worden met schokeffecten (bij als gevolg van Covid-lockdowns)
- Er is gewerkt aan een inkoop-simulatietool voor studenten, waardoor studenten de praktijk van moderne inkoop ervaren. Deze zal vanaf september getest gaan worden (zie ook WP 3).

Otentic

Case

Otentic's case heeft als focus transportoptimalisatie via data-analyse. Zo willen ze via workflows werkzaamheden beter voorspellen, via blockchaintechnologie douaneprocessen versnellen en via Smart Contracts transacties met klanten automatiseren. Het doel is om de data die Otentic Customs genereert in het systeem real-time via een blockchainoplossing beschikbaar te stellen aan partners in de supply chain.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door Otentic:

- Sinds 09-01-21 is Otentic volledig overgegaan op een nieuw WMS. Uitslag op basis van scanning en portal geeft realtime data. De implementatie van het WMS op de werkvloer is ondersteund vanuit kantoor en weer afgebouwd. Pickingprocessen zijn aangepast o.b.v. ervaringen met WMS.
- Het dashboard is aangepast o.b.v. feedback door gebruikers en door scanning is data betrouwbaar en beschikbaar. Hierdoor ontstaat inzicht in te verwachten opdrachten, pieken, etc. Dit proces gaat nog door.
- Gebruikers krijgen pro-actief pushberichten van geladen opdrachten i.p.v. zelf op zoek te moeten gaan naar informatie. Hierdoor kunnen klanten beter geïnformeerd worden.
- De volgende stap is het gaan delen van beschikbare data met klanten en ketenpartners via een portal. Uitdagingen hierbij zijn security en autorisatie-aspecten.
- Ondertussen wordt gekeken of blockchain en smart-contracts oplossing voor Otentic haalbaar, realistisch en noodzakelijk is om data te delen.

SenseAnywhere

Case

In het DALI-project wil SenseAnywhere met haar partners op basis van het ontwikkelen van slimme software, het uitvoeren van pilots, data-verzameling, -verrijking en -analyse aantonen dat de kwaliteit van gekoelde logistiek kan worden verbeterd. Door procesanalyse van logistieke processen kunnen patronen in de data worden herkend en daarmee knelpunten worden geïdentificeerd en procesverbeteringen worden gerealiseerd.

SenseAnywhere heeft in deze verantwoordingsrapportage geen kosten en inhoudelijke voortgangsrapportage aangeleverd. SenseAnywhere heeft als gevolg van corona en daarmee gepaarde extra activiteiten nog weinig progressie geboekt in hun DALI-casus. SenseAnywhere verwacht vanaf september 2021 substantieel tijd in de casus te kunnen investeren.

TRAVIS

Case

De toename van internationaal transport over de weg en de nieuwe regelgeving voor rij- en rusttijden zorgen voor overvolle parkeerplaatsen, waarbij tot overmaat van ramp het aantal ladingdiefstallen toeneemt. Tegelijkertijd staan veel terreinen op gezette tijden gedurende de week leeg of worden niet gebruikt. Door de lokale parkeercapaciteit te ontsluiten via het TRAVIS online platform, koppelt TRAVIS het beschikbare aanbod aan de vraag naar truckparking van lokale en internationale transporteurs.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door TRAVIS:

- Doorontwikkeling van dienstverlening van parkingservices en het doorontwikkelen van de pricing systematiek heeft plaatsgevonden. Daarnaast is onderzoek gedaan naar multi-currency-toepassingen en zijn btw-nummers voor meerdere Europese landen aangevraagd.
- Online advertising voor truckparking is opgezet.
- Contracten met nieuwe leveranciers van brandstofkaarten zijn afgesloten en er is onderzoek gedaan naar mogelijke samenwerking met EVO.
- Het netwerk is gegroeid tot meer dan 150 aangesloten parkings en groei in parkingtransacties is gerealiseerd.

Vos Logistics

Case

Vos Logistics is bezig met het ontwikkelen van het Smartfox programma. Hierin wordt gewerkt aan een algoritme voor assignment-planning. Het doel van deze algoritmische assignment-planning is het optimaliseren van transportopdrachten met capaciteit, vrachtwagens, trailers en chauffeurs, met als gewenst gevolg: afname in de lege kilometers en de wachttijden en toename in productie- en servicelevels.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door Vos Logistics:

- De functionaliteiten van het systeem werken, de toegevoegde waarde is echter afhankelijk van de datakwaliteit.
- Door de testen met het Smartfox systeem is duidelijk geworden dat de kwaliteit van de beschikbare data onvoldoende is. Daarom moeten er aanpassingen gedaan worden in het voedende LOVOS-systeem.
- Parallel wordt er geïnvesteerd in draagvlak bij de planners door inzicht te geven in het systeem en ze tijd te geven om ervaring op te doen met het systeem.

Weconomics/Zevij Necomij

Case

In deze case werken twee bedrijven samen die elkaar door diversiteit versterken: Weconomics en Zevij Necomij. Deze combinatie gaat samenwerken om data, afkomstig van sensoren, op te slaan op een blockchain waardoor er Smart Contracts afgesloten kunnen worden. Deze werkwijze zal ervoor zorgen dat transacties automatisch administratief afgehandeld worden. Door de inzet van nieuwe technologie zoals sensoren, blockchain en Smart Contracts behoren aanzienlijke tijd- en kostenbesparingen in de administratieve processen tot de mogelijkheden. Hierbij komen technieken die momenteel door grotere bedrijven ingezet worden, beschikbaar voor MKB. Door de opzet heeft deze casus impact op de supply chain van Zevij Necomij. Een leverancier van Zevij Necomij: Bostik, heeft aangegeven mee te willen werken in deze casus.

Korte samenvatting naar aanleiding van inhoudelijke rapportage door Weconomics/Zevij Necomij:

- Momenteel wordt onderzocht welke use cases opgezet kunnen worden, waarbij wordt gekeken naar transportprestatie en magazijnprestatie. Het streven is om de prestaties meetbaar te maken, te vergelijken met gemaakte afspraken en vervolgens de transacties automatisch te laten verwerken.
- Er zijn gesprekken met de partners in de keten gevoerd om de ist-situatie in kaart te brengen en functioneel en technisch onderzoek uit te voeren.
- Huidige data, datastromen en systemen zijn in kaart gebracht.

6. Risicofactoren

Op basis van de ervaringen, inzichten en opgestelde verantwoording over de periode 01 januari 2021 t/m 30 juni 2021, zijn een aantal risico's op projectniveau gesignaleerd die de beoogde resultaten negatief kunnen beïnvloeden. Onderstaande risico's zijn door het projectteam in kaart gebracht en aan de risico's zijn acties gelinkt.

Mogelijke risico's/problemen die beoogd resultaat kunnen beïnvloeden	Ondernomen acties/ geplande acties
Impact van COVID-19: A. Bedrijven hebben prioriteit gegeven aan het uitvoeren van de dagelijkse operaties, waardoor de uitvoering van DALI-cases vertraging oploopt. B. Voor deelnemende bedrijven in het DALI-project is het lastig (geweest) om externe partijen te bezoeken die nodig zijn om de case verder te ontwikkelen. C. Er is tijd verloren gegaan aan het opzetten van nieuwe (digitale) samenwerkingsvormen. D. Werving van nieuwe cases voor het DALI-project heeft vertraging opgelopen en bedrijven hebben afgezegd. E. Het invulling geven aan de communicatiedoelstellingen, proeftuin DALI te promoten en het vergroten van het netwerk van bedrijven die aangesloten zijn bij DALI, wordt belemmerd doordat 'live' events niet georganiseerd kunnen worden en/of vertegenwoordigers uit de doelgroep besluiten om niet naar events toe te komen vanwege mogelijk besmettingsgevaar. Tegelijkertijd geeft de doelgroep aan wel behoefte te hebben aan het ontmoeten en opdoen van nieuwe contacten. Het bereiken van onderwijsinstellingen is lastig doordat er veel remote wordt gewerkt en lesgegeven en studenten niet aanwezig zijn omdat ze niet/beperkt naar onderwijsinstellingen mogen komen. Ook bij onderwijsinstellingen ligt de focus op het primaire proces en minder op bijkomende activiteiten.	Gericht op A, B, C, D - Vanuit het projectteam wordt actief meegedacht met de bedrijven om mee te denken met de invulling van de case en bedrijven in contact te brengen met bedrijven en partners in het netwerk. Concreet gebeurt dit onder meer bij SenseAnywhere, Jan de Rijk Logistics waar voortgang nog beperkt is. - Ook is door gesprekken met bedrijven duidelijkheid ontstaan of bedrijven daadwerkelijk met casus aan de slag (kunnen) gaan of dat het beter is om uit het DALI-project te stappen. - In het projectteam is besloten om een wijzigingsverzoek tot verlenging van het project in te dienen. Op 09 november 2020 is verlenging van het DALI-project aangevraagd tot en met 30 april 2023. Op 02 maart 2021 is een wijzigingsbeschikking vanuit Stimulus verstrekt waarin het verlengingsverzoek wordt gehonoreerd. Gericht op E. - Binnen het DALI-project worden webinars georganiseerd om kennis en ervaringen te presenteren. Hierbij worden andere hoger onderwijsinstelling actief uitgenodigd. - De uitkomsten van het stageonderzoek van Maksym Tkachenko wordt verspreid onder de hbo-instellingen die logistieke opleidingen aanbieden. - De webinars geven nog geen invulling aan de 'netwerkbehoefte'. Er wordt momenteel gewerkt aan een agenda van bijeenkomsten voor de komende periode, nu het lijkt dat live bijeenkomsten weer tot de mogelijkheden gaan behoren.
De bedrijven kennen een lage urgentie toe aan het DALI-project door andere geprioriteerde bedrijfsactiviteiten.	Accountmanagers van REWIN, Midpoint Brabant en BUas bezoeken de bedrijven frequent. Er zijn een aantal bedrijven benoemd waar de activiteiten achterblijven. Dit betreft momenteel de bedrijven SenseAnywhere en Jan de Rijk Logistics,

	Met deze bedrijven worden gesprekken gevoerd om te bepalen wat er nodig is om te starten/concrete stappen te zetten.
Bedrijven die niet van start kunnen gaan of waar de projectvoortgang wordt bedreigd door bedrijfsspecifieke omstandigheden. Dit heeft zich in de afgelopen periode voorgedaan bij AortaBI dat heeft besloten te stoppen met het DALI-project.	Om het risico in te perken zijn de projecten van de bedrijven onafhankelijk van elkaar opgesteld zodat het niet van de grond komen van een project bij één bedrijf de anderen en het totale project niet beïnvloedt. Accountmanagers van REWIN, Midpoint Brabant en BUas zijn aangesteld om de bedrijven frequent te bezoeken, begeleiding en ondersteuning te bieden. Zie ook bovengenoemd actiepunten. KPI's en targets zijn opgesteld vanuit projectmanagement om doelstellingen te monitoren en risico's tijdig te signaleren en te managen waar nodig en mogelijk.
De meerwaarde voor de logistieke sector in Brabant kan bedreigd worden door de beperkte deelbereidheid van de deelnemende bedrijven.	Frequent worden afspraken gepland door accountmanagers om in de eerste fase van de bedrijfscase al afspraken te maken over de verwachtingen van beide partijen. De accountmanagers zullen in gesprek gaan om de deelbereidheid te stimuleren. Met bedrijven die een nieuwe case indienen worden voor de start al concrete afspraken gemaakt over binnen de proeftuin op te leveren (sectorbrede) oplossingen.
Technische beperkingen of de beperkte beschikbaarheid van tools en technieken die de ambitie van de ingediende cases negatief beïnvloeden.	Verbindingen tot stand brengen tussen de DALI bedrijven en partners en het vergroten van het netwerk met zoveel mogelijk relevante partners zodat inzicht in de beschikbaarheid van technologie vergroot wordt. Het probleem van de technische beperkingen omzetten naar kansen voor bijvoorbeeld softwarepartners of kennisinstellingen binnen het netwerk van DALI.

7. Bijlagen

1. Deelnemerslijst Project in Picture
2. Uitnodiging en deelnemers webinar Wereld van Dataplatforms
3. Uitnodiging en deelnemers webinar Artificial Intelligence in de logistiek
4. Bericht over Project DATACLEP
5. Berichten over lancering e-CMR
6. Generieke tool e-CMR op LCB-website
7. Samenvatting stageverslag overzicht ICT en datatoepassingen voor logistieke studenten
8. Deelnemers BI training april – mei 2021



Games



Media



Hotel



Facility



Built Environment



Logistics



Tourism



Leisure & Events



Breda
University
OF APPLIED SCIENCES

Mgr. Hopmansstraat 2
4817 JS Breda

P.O. Box 3917
4800 DX Breda
The Netherlands

PHONE

+31 76 533 22 03

WEBSITE

www.buas.nl

DISCOVER YOUR WORLD

Bijlage 1

	Presentatie Project in Picture	DALI & Sentors - Online Webinar	
	Datum	28 januari 2021, 1200 - 1300 uur	
1	Volledige naam	Organisatie	
2	Hamburger, Mareille	Breda University of Applied Sciences	
3	Groot, Bas	Breda University of Applied Sciences	
4	Dubey, Vishal	Breda University of Applied Sciences	
5	Kruijf, Joost de	Logistics Community Brabant	
6	Westerweele, Hidde	Breda University of Applied Sciences	
7	Kymo Engelman	Impuls Zeeland	
8	Uzunova, Ekaterina	Breda University of Applied Sciences	
9	Weijmans, Ruud	Logistics Community Brabant	
10	Guikink, Don	Breda University of Applied Sciences	
11	Leeuw, Geert de	Logistics Community Brabant	
12	Bastiaansen, Nancy	logistics Community Brabant	
13	Spapé, Ineke	Breda University of Applied Sciences	
14	Oggel-van de Burgt, Pieterneel	Breda University of Applied Sciences	
15	Leeuw, Brigitte de	Breda University of Applied Sciences	
16	Dashtestaninejad, Hossein	Breda University of Applied Sciences	
17	Antwan van Bruchem	Logistics Community Brabant	
18	Stoycheva, Stella	Breda University of Applied Sciences	
19	Rijswijk, Suzanne van	Breda University of Applied Sciences	
20	Verheijen, Marjolein	Breda University of Applied Sciences	
21	Khademi, Elly	Breda University of Applied Sciences	
22	Quak, Hans	TNO	
23	Irajifar, Azadeh	Breda University of Applied Sciences	
24	Harazhanka - Pietjouw, Natallia	Breda University of Applied Sciences	
25	Kemps, Leo	Breda University of Applied Sciences	
26	Schijndel, Barbara van	Breda University of Applied Sciences	
27	Bogers, Marijke	Breda University of Applied Sciences	
28	Nesterova, Nina	TNO	
29	Apeldoorn, Nick van	Breda University of Applied Sciences	
30	Vermunt van Ham, Caroline	Logistics Community Brabant	
31	Bussche, Dirk	Breda University of Applied Sciences	
32	Hopstaken, Eric	Breda University of Applied Sciences	

From: [Groot, Bas](#)
To: Webinar ONTDEK DE WERELD VAN DATAPLATFORMS | 31 maart van 12.00 - 13.30 uur
08 March 2021 17:08:43
Subject:
Date:



ONTDEK DE WERELD VAN DATAPLATFORMS VOOR TRANSPORT & LOGISTIEK

webinar 31 maart 12.00 – 13.30 uur

- Wat zijn de functies van de verschillende dataplatforms?
- Welke use-cases bestaan er al en welke komen eraan?
- Hoe wordt de veiligheid en privacy bij data-uitwisseling geborgd?

Het belang van data voor bedrijven in de transport en logistiek staat buiten kijf en er komt steeds meer data beschikbaar. Dataplatforms van publieke en private partijen spelen een rol in de ontsluiting en uitwisseling van data. Wie zijn deze partijen en wat zijn belangrijke ontwikkelingen in de wereld van dataplatforms, beschikbare data en data-uitwisseling? Inzicht hierin is van groot belang om studenten en bedrijven wegwijs te kunnen maken in de toepassingsmogelijkheden die data kan bieden.

Ontdek de wereld van de dataplatforms voor Transport & Logistiek tijdens het webinar op 31 maart van 12.00 – 13.30 uur met bijdragen van Paul Potters van Monotch over UDAP en Janneke Nijsing van SmartwayZ.NL over DEFLog.

UDAP opent nieuwe mogelijkheden voor de logistiek

Vanaf 1 januari jl. is UDAP (Urban Data Access Platform) operationeel. UDAP is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor een landelijk dekkend platform dat de data-uitwisseling verzorgt tussen weggebruikers (voertuigen) en wegwantsystemen zoals intelligente verkeersregelininstallaties, slagbomen en vele sensoren. Het UDAP platform zal een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en duurzaamheid in Nederland. Een presentatie over UDAP en de meerwaarde voor de logistieke sector door Paul Potters van Monotch, leverancier van het softwareplatform UDAP

DEFLog als single point of communication

DEFLog (Data Exchange Facility voor de Logistiek) is een digitale voorziening voor de logistieke sector, waarmee data uitgewisseld kan worden tussen bedrijven en overheden en tussen bedrijven onderling. Een stekkerdoos (ook wel Hub of Data Ronde genoemd) waarmee voor betrokken partijen een single point of communication mogelijk is. DEFLog voorkomt dat partijen vele eigen connecties moeten maken en beheren. Een presentatie door Janneke Nijsing, projectleider Smart Logistics bij SmartwayZ.NL en samen met het ministerie van I&W trekker van de ontwikkeling van DEFLog.

Het DALI-project draagt bij aan het vergroten van de kennis en inzicht in datatoepassingen voor de Transport & Logistiek. Dit webinar is specifiek gericht op docenten van logistieke opleidingen in het hoger onderwijs en de business developers van de regionale samenwerkingsorganisaties en ontwikkelingsmaatschappijen.

[Schrijf je nu in via deze link](#) en ontdek de wereld van dataplatformen in transport en logistiek.
Voor vragen over dit webinar: Bas Groot, groot.b@buas.nl.

Tot 31 maart!

Bas Groot

Data science voor Logistieke Innovatie (DALI) is officieel van start. Met behulp van een financiële projectondersteuning vanuit de Regiodeal, OP-Zuid en provincie Noord-Brabant kunnen 18 bedrijven formeel aan de slag. Iedere deelnemer werkt aan een pilot om met data operationele processen en besluitvorming te verbeteren. Daarnaast worden generieke instrumenten ontwikkeld die beschikbaar komen voor de logistieke sector en het onderwijs. DALI is ook de eerste stap tot het bouwen van een community van

data- en supply chain specialisten en geïnteresseerden om onder de vlag van Logistics Community Brabant gezamenlijk nieuwe toepassingen te bouwen, testen en implementeren.



Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

Provincie Noord-Brabant



Gemeente Breda



Europese Unie

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling



REGIO
WEST-BRABANT



Rijkssoeverheid



GEMEENTE TILBURG

REGIO HART
VAN BRABANT



Europees Innovatieprogramma Zuid-Nederland

Dit project is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling in het kader van OPZuid en door een bijdrage uit de Regio Deal Midden- en West-Brabant.

Bas Groot

Lecturer Professional Skills

Academy Built Environment & Logistics

M: +31 6 29 512 513 | 076 5332600 | E: groot.b@buas.nl

Breda University of Applied Sciences

Frontier Building

Mgr. Hopmansstraat 2 | 4817 JS Breda

Postbus 3917 | 4800 DX Breda

www.buas.nl

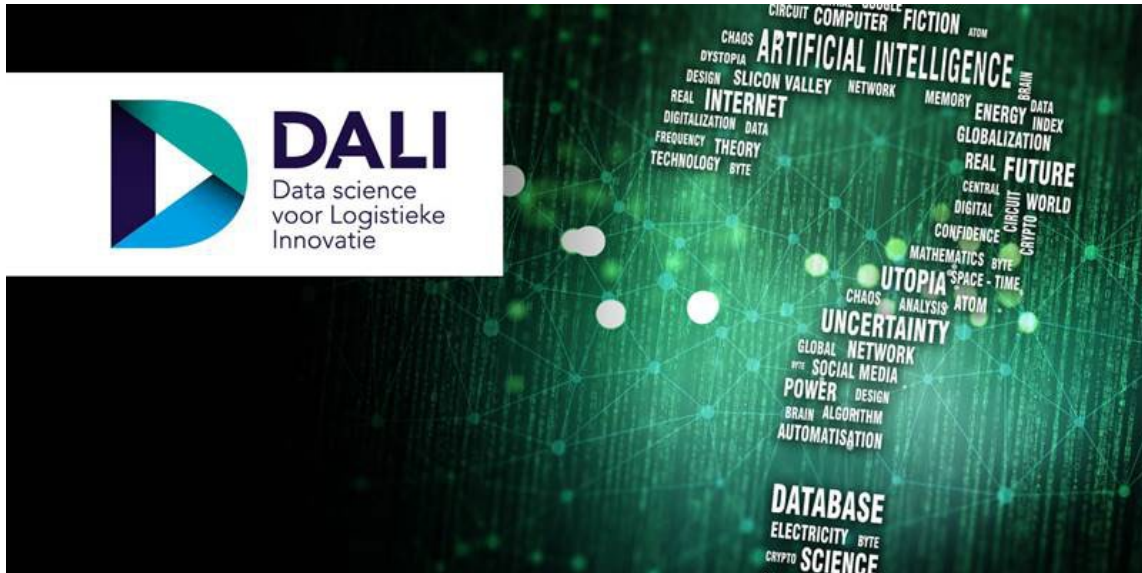
Informatie over het DALI - project: <https://dali.lcb.nu/>

Webinar Ontdek de Wereld van de Dataplatforms
Woensdag 31-03-2021

Kolom1	Contactpersoon	Kolom3	Bedrijfsnaam (Contactpersoon) (Contactpersoon)
1	Backers	Wilfred	OostNL
2	Bajic	Noor	Breda University of applied sciences
3	Bosma	Bart	Hogeschool Zeeland
4	Berg, van den	Michael	CGI
5	Bruchem, van	Antwa	LCB
6	Camps	Sten	Royal Haskoning
7	Curvers	Caspar	e-pl
8	Dam, van	Deborah van	
9	Drent	Christa	NHL Stenden
10	Driessen	Billie	Breda University of applied sciences
11	Faber	Nynke	Ministerie Defensie
12	Graaf, de	Isabelle	
13	Grolleman	Hmj	Hogeschool Windesheim
14	Haak	Jeroen	Hogeschool Utrecht
15	Hage	Wilbur	Hogeschool Windesheim
16	Hansen	Raymond	
17	Hendrickx	Rene	Fontys
18	Hogewerf	Sjibren	Breda University of applied sciences
19	Holland	Bas	Tjek
20	Klein	Jorrit	Breda University of applied sciences
21	Leeuw, de	Bob de	CGI
22	Luikens	Mark	Zuid Limburg Bereikbaar
23	Nomen	Arne	Rietveld Logistics
24	Nooijen	Fred	Fontys
25	Onland	N	Seamless International
26	Reijnen	Ad	Rewin
27	Roos	Andrew	Royal Haskoning
28	Schakenraad	Henk	Port of moerdijk
29	Seters, van	Stefan	Rewin
30	Stevens	Theo	tesse.biz
31	Toering	Arnoud	CGI
32	van de Gevel	Virgil	Avans
33	van Vugt	Senne	Hogeschool PXL
34	Ven, van de	Antoon	Provincie Brabant
35	Verboeket	Victor	Hogeschool Zuyd
36	Verduijn	Thierry	Hogeschool Zeeland
37	Volker	Miranda	Zuid Limburg Bereikbaar
38	Wierikx	Arjen	Hogeschool Utrecht
39	Zagers	Jack	Otentic logistics
40	zillinger	max	Route42
41	Zweers	Christiaan	Provincie Gelderland
42	Swaak	Paul	Dutch Mobility Innovation
43	Kolenbrander		Kolenbrander Interim Management
44	Berg	Jael	

[illegible]

From: [Groot, Bas](#)
To: [Groot, Bas](#)
Subject: Webinar ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN LOGISTIEK EN SUPPLY CHAIN: EEN HYPE OF REALITEIT? 20 april van 15:00 tot 16:30 uur
Date: 09 April 2021 09:40:39



ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN LOGISTIEK & SUPPLY CHAIN EEN HYPE OF REALITEIT?

webinar 20 april | 15.00 – 16.30 uur

- Artificial Intelligence. Wat is het wel en wat is het niet?
- Wat is de invloed van Artificial Intelligence op bedrijven, processen en mensen in de logistiek en supply chain?
- Waar wordt Artificial Intelligence concreet toegepast en welke kansen biedt Artificial Intelligence voor mijn organisatie?

Het belang van data voor bedrijven in de logistiek & supply chain staat buiten kijf. Er komt steeds meer interne en externe data beschikbaar. En het gebruik wordt als cruciaal gezien om de concurrentie voor te blijven. Conventionele werkwijzen om deze data te gebruiken schieten tekort. Bieden Artificial Intelligence, algoritmes, machine learning en de toenemende rekenkracht van computers oplossingen en hoe kan jouw organisatie hier gebruik van maken?

In dit webinar creëren we duidelijkheid over Artificial Intelligence, over toepassingen van Artificial Intelligence voor MKB-bedrijven in de logistiek & supply chain en de mogelijkheden van Artificial Intelligence in het intermodaal vervoer. Hiermee bieden we overzicht, inzicht en inspiratie om op zoek te gaan naar toepassingsmogelijkheden van Artificial Intelligence in jouw organisatie.

Volg het webinar 'Artificial Intelligence in logistiek en supply chain: een hype of realiteit?' op 20 april van 15.00 – 16.30 uur.

Introductie in Artificial Intelligence

Wat is Artificial Intelligence? Wat is het niet? Hoe slim is het eigenlijk? En hoe creëer je het? Aan de hand van voorbeelden geven we je antwoorden op deze vragen en doen we een voorzet voor de stappen die jij kunt zetten om kunstmatige intelligentie in jouw logistieke bedrijfsprocessen toe te passen. Een presentatie van Christian van Ommeren | Software engineer & Logistics Consultant | TNO

Toepassing van Artificial Intelligence in Logistiek, Food & Retail

Wat kan Artificial Intelligence betekenen voor MKB-bedrijven in de Logistiek & Supply Chain? Vanuit de Topsector Logistiek worden toepassingen van kunstmatige intelligentie onderzocht én ontwikkeld. Ook met de focus op het MKB. Inzichten uit recent onderzoek en praktijkvoorbeelden uit o.a. de food en retail. Een presentatie door Sebastian Piest | onderzoeker binnen de vakgroep Industrial Engineering & Business Information Systems | University of Twente

Artificial Intelligence en het intermodaal vervoer van containers

Om één container te vervoeren tussen de zeehavens van Antwerpen, Rotterdam en klanten in het achterland zijn ca. 300 datavelden nodig. Data komt uit vele bronnen en op verschillende momenten bij elkaar en creëert voor elke container zijn eigen DNA. Om Artificial Intelligence in het intermodaal vervoer toe te passen, moeten we deze DNA-structuur ontrafelen en afgeleid gedrag gaan herkennen. En hoe ziet dat eruit in de praktijk? Een presentatie van Michel van Dijk | Directeur Logistics | Van Berkel Logistics

[Schrijf je nu in via deze link](#) en ontdek de wereld van Artificial Intelligence in de logistiek & supply chain. Enkele dagen voor het webinar ontvang je de inloggegevens en het telefoonnummer voor het stellen van vragen via WhatsApp.

Voor vragen over dit webinar: Bas Groot, groot.b@buas.nl, 06-29 512 513.

Tot 20 april!

Bas Groot

Het project Data science voor Logistieke Innovatie (DALI) draagt bij aan het vergroten van kennis en inzicht in datatoepassingen voor de logistiek en supply chain. Met behulp van een financiële projectondersteuning vanuit de Regiodeal, OP-Zuid en provincie Noord-Brabant werken 18 bedrijven aan pilots om met data operationele processen en besluitvorming te verbeteren. Daarnaast worden generieke instrumenten ontwikkeld die beschikbaar komen voor de logistieke sector en het onderwijs. DALI is ook de eerste stap tot het bouwen van een community van data- en supply chain specialisten en geïnteresseerden om onder de vlag van Logistics Community Brabant gezamenlijk nieuwe toepassingen te bouwen, testen en implementeren. Meer informatie over DALI op www.dali.lcb.nu



Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

Provincie Noord-Brabant



Gemeente Breda



Europese Unie

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling



REGIO
WEST-BRABANT



Rijksoverheid



GEMEENTE TILBURG

REGIO HART
VAN BRABANT



Europees Innovatieprogramma Zuid-Nederland

Dit project is mede mogelijk
gemaakt door een bijdrage uit
het Europees Fonds voor
Regionale Ontwikkeling in
het kader van OPZuid en door
een bijdrage uit de Regio Deal
Midden- en West-Brabant.

	ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN LOGISTIEK & SUPPLY CHAIN. EEN HYPE OF REALITEIT?	
	webinar 20 april 15.00 – 16.30 uur	
	Naam	Bedrijf
1	Chiel Heuvelmans	BUas
2	Luuk de Schepper	BUas
3	Bas Mutsaers	BUas
4	Alinda Kokkinou	Avans
5	A van Kooten	Port of Moerdijk
6	Ad Reijnen	Rewin
7	Anique Kuijpers	Smartport
8	Arjen Wierikx	Hogeschool Utrecht
9	Arne Nomen	Rietveld BV
10	a van de Ven	Provincie Noord Brabant.
11	Noor Bajic	Buas
12	Bart de Man	Ingram Micro
13	Nancy Bastiaansen	LCB
14	Ben Smits	TNO
15	Bas Groot	Buas
16	Bob de Leeuw	CGI
17	Jan Willem Boskaljon	BUas
18	Antwamn Bruchem	LCB
19	Liesbeth Brugemann	Dinalog
20	Cees Budding	Gemeenten Breda
21	Christ Drent	NHL Stenden
22	D. Jonker	Fontys
23	Debbie Dermout	BUas
24	Dirk Koppenol	Smartport
25	Jan van Elderen	BUas
26	Erik de Groot	Ingram Micro
27	Ferdinand Kraijo	live.nl
28	G. Somers	Fontys
29	Bas Groot	BUas
30	G. Smid	ID-Logistics
31	H. Moonen	CGI
32	Caroline van Ham	LCB
33	Hans Togtema	Collect+Go
34	Bram Heijligers	BUas
35	Henry Grolleman	Windesheim
36	Sijbren Hogewerf	BUas
37	Jef Houtepen	BUas
38	H van der Heijden	ID-Logistics
39	info	Tahtali
40	J. de Rooij	NDL
41	J. Schmit	Fontys
42	Jop Sikkink	Tilburg University
43	J. Versteijnen	Versteijnen
44	J. Wwijnhoven	Fontys
45	Jeffrey Koets	Loendersloot
46	Jelle Buijssen	Ingram Micro
47	Jeroen Haak	Hogeschool Utrecht

48	JW Klein	gmail.com
49	Jack Zagers	Otenticlogistics.nl
50	Karin Croes	Mind Labs
51	Leo Kemps	LCB
52	Inge Knappers	BUas
53	Kymo Engelman	Impuls Zeeland
54	Karlijn Lips	LCB
55	M Czibere	Ministerie van Defensie
56	M Peeters-Rutten	Fontys.nl
57	M van der Klein	Hogeschool Rotterdam
58	M.van Gent	Louwman Logistics
59	Marrit Hopmans	Van den Bosch
60	Max Bouwmeester	hotmail.com
61	Menno Pennings	gmail.com
62	Michel Min	Omron
63	Thato Motloung	BUas
64	Mustafa Sahin	Hogeschool Utrecht
65	M v. Herpt	ROC Tilburg
66	Natasja Mengede	Gemeente Tilburg
67	Nathalie Deurhof	Hogeschool Utrecht
68	N. Nesterova	BUas
69	Niek Brinkhuis	Impuls Zeeland
70	Patricia van Damme	Zeeland Connect
71	Paul Hanssen	hotmail.nl
72	pauliuspx	gmail.com
73	P. Dammers	Van Berkel Logistics
74	Pedro Poppelaars	1005.nu
75	Frank Peters	BUas
76	Peter Smits	gmail.com
77	Pieter Keeris	Vijfsterren Logistiek
78	Pirke van den Elsen	Van den Bosch
79	R. Hendrickx	Fontys
80	R.P.H. Hage	Windesheim
81	R. van Hijfte	Port of Moerdijk
82	R. van Splunter	Gemeente Bergen op Zoom
83	Remco de Rijke	Impulszeeland
84	robbert	Thoughtline
85	R. van Vliet	outlook.com
86	R. Zuidwijk	rsm.nl
87	Sjoerd de Roover	BTtilburg
88	S. Jeuken	Fontys
89	Stefan van Seters	Rewin
90	Sander Maas	Sentors
91	Sandy Barkowsky	Gemeente Tilburg
92	Saskia	Gemeente Tilburg
93	Barbara van Schijndel	buas.nl
94	simone.balvers	Rhenus
95	Susan Jeuken	
96	Stijn vd Stelt	Ossur
97	tijmen.elfrink	TNO
98	Thijs Ras	Ossur
99	Twan van Lankveld	Midpoint Brabant
100	v.verboeket	Fontys
101	S. van Seters	NSK
102	M. Verheijen	BUas
103	wim van de Maas	Onderwijsgroep Tilburg
104	Y Rijvers	Ministerie van Defensie

Frisse ambities in Moerdijk

BRAND STORIES

Het koel- en vriescluster in Moerdijk breidt steeds verder uit. VDH timmert al geruime tijd aan de weg met grote op- en overslag volumes en packing van (gekoelde) goederen. Frigo Warehousing start binnenkort met de bouw van een eigen koel- en vriesterminal met kantoor in de haven van Moerdijk.

PORT OF MOERDIJK  22 juni 2021 09:03



In deze editie van Brand Stories vertelt Port of Moerdijk zijn verhaal over de frisse ambities van het koel- en vriescluster in Moerdijk. Organisaties in de logistiek zitten vol inspirerende en informatieve verhalen. In Brand Stories worden deze door hen rechtstreeks aan u verteld.

‘De Middenweg op het haven- en industrieterrein is het hart van het koel- vriescluster in Moerdijk’ vertelt Annette van Ketel, commercieel manager van Port of Moerdijk. ‘De nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan ons succes van een shortsea-haven en het versnellen van de modal shift. Hiermee trekken we nieuwe ladingen aan en er maken ook andere bedrijven gebruik van.’

Erik Janse van Frigo Warehousing en Martijn Heestermans van VDH koelen en vriezen op grote schaal in Moerdijk en zetten hun ambities zeker niet in de koelkast. Janse is Business Development Director van logistiek dienstverlener Frigo Warehousing, gespecialiseerd in koel- en vrieslogistiek. Frigo vervoert door heel Europa ongeveer 1500 transporten per maand. Het bedrijf bouwt een eigen koel- en vriesterminal in de haven van Moerdijk, op een perceel van bijna 6 hectare met een eigen kade van 300 meter.

Heestermans is eigenaar van logistiek dienstverlener VDH die onder andere vers fruit opslaat in hun koelhuizen. De totale oppervlakte van hun op- en overslag is ongeveer 150.000 vierkante meter. Eind dit jaar start VDH een packing-afdeling in Moerdijk, waar ze onder andere druiven gaan verpakken en netmachines voor citrusvruchten komen.

Draaicirkel Moerdijk

Het koel-en vrieshuis van Frigo wordt binnenkort gebouwd in Moerdijk. Het bedrijf wacht nu op de finale vergunningen. 'Aan het einde van het jaar moet het operationeel zijn met een of twee cellen.' Volgens Janse is de finale oplevering mei volgend jaar. 'Dan moet de capaciteit uit 42.000 palletplaatsen bestaan. In de volgende fase moeten er 72.000 palletplaatsen zijn.'

Eind dit jaar start VDH een packing-afdeling in Moerdijk. Volgens hem wordt de toegevoegde waarde in de logistiek steeds belangrijker. 'Steeds meer klanten willen direct een stickertje op hun waar of producten in een netverpakking. Wij regelen dat.'

De fruithandling van VDH wordt steeds belangrijker voor Moerdijk. De draaicirkel, van zeeschepen tot binnenvaart en trein, is volgens Heestermans de kracht van Moerdijk. 'Als een bedrijf 25 containers ananas wil vervoeren, kunnen er vijf over de weg en twintig via de binnenvaart. 'Moerdijk is prima gelegen voor de complete uitlevering richting Nederland, Duitsland, België en Frankrijk.'

VDH bouwt voor de nieuwe packing-afdeling een droge loods om tot een koelloods, waardoor er ook een aantal duizend palletplaatsen extra opslagruimte ontstaat. In Moerdijk is VDH de afgelopen periode hard gegroeid. In 2013 beschikte VDH nog over één hal van 20.000 vierkante meter. Nu staat de teller op zo'n 150.000 vierkante meter.

Havenbedrijf

Heestermans zegt dat de verbinding tussen het havenbedrijf en grote retailklanten belangrijk is voor de ontwikkeling van het haventerrein. 'Ook helpen ze het vestigingsklimaat in Moerdijk te promoten door bijvoorbeeld de intermodale kracht van Port of Moerdijk uit te lichten. Dit zorgt ervoor dat de logistiek dienstverleners makkelijker hun diensten verkopen in de markt.' Daarbij is het havenbedrijf laagdrempelig. 'Het is makkelijk om een afspraak te maken.' Die laagdrempeligheid helpt volgens hem mee aan snelle ontwikkelingen.

Inspectiepunt

Volgens Heestermans is barge een belangrijke ontwikkeling in Moerdijk. 'Er is nu al sprake van binnenvaarttransport per barge op grote schaal, naar Combined Cargo Terminals en Delta Marine Terminal.' De reeferers zijn volgens Heestermans nog heel erg in ontwikkeling, 'maar er zit een stijgende lijn in en er is steeds meer mogelijk. Hoe meer partijen met reeferers hier in de buurt, hoe meer we kunnen bundelen met elkaar. Dat is ten positieve van de hoeveelheid containers die naar Moerdijk gehaald kunnen worden.'

Daarnaast vertelt Janse over de komst van een Buitengrens Inspectie Punt (BIP) van de NVWA op het terrein van Frigo. Rond mei volgend jaar kunnen containers dan ook in Moerdijk officieel gekeurd worden. De toekomstige terminal van Frigo is tegen die tijd een van de weinige inland terminals waar dat kan en mag. Moerdijk is een first port of entry voor sommige Europese lijndiensten, zoals de verbindingen naar het VK en Noorwegen.

De tekst gaat verder onder de foto



Containerherkenning

Een andere ontwikkeling die speelt is DALI, een proeftuin om dataficering in de logistieke sector van Zuid-Nederland naar een hoger plan te tillen. Het zet in op de ontwikkeling van smart logistics: het bedenken, ontwikkelen en toepassen van nieuwe logistieke werkwijzen. Zo hangt er nu een camera van Sentors bij de entree van het haventerrein van Moerdijk die de binnenkomende containers herkent. Janse kan hierop een notificatie ontvangen, en tevens de beelden raadplegen bij disputen over schades en de tijdstippen van binnenkomst.

Daarnaast kan deze data gebruikt worden om beter inzicht te krijgen in trends zoals typische omlooptijden. Op de lange termijn biedt dit project Frigo voordelen in de voorspelling van de operatie voor de terminal, zoals vooraanmeldingen bij de operators op de terminal en het warehouse. 'Zo kan aan een chauffeur die arriveert automatisch toegang worden verleend voor de terminal en het warehouse.'

Multimodale kansen

Zowel VDH als Frigo richten zich op multimodaliteit. Voor Janse is het multimodale karakter van Moerdijk een van de belangrijkste redenen waarom het bedrijf hier gevestigd is. 'Wij vervoeren redelijk veel containers naar Ierland en via rechtstreekse verbindingen naar Engeland en Noorwegen.'

Janse ziet nu zelden reefer op de treinen. Volgens hem liggen op dat gebied nog kansen voor Moerdijk in de toekomst. 'Zodra we kunnen stekkeren op de treinen ligt er een hele wereld in het achterland open.' De vrachten van VDH die in Moerdijk binnenkomen per vrachtwagen worden veelal per schip of per trein verder vervoerd.

'Voor multimodaal transport heeft Moerdijk de ideale ligging.' Er komen steeds meer directe verbindingen in Moerdijk, per schip of per trein, naar Italië, Noorwegen, Spanje en Duitsland. Hierdoor wordt volgens Heestermans Moerdijk als haven steeds interessanter.

Foto's: VDH, Frigo Warehousing



Dit verhaal is aan u verteld door Port of Moerdijk

BRAND STORIES



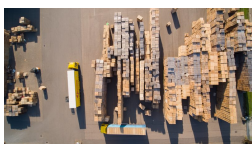
Bedrijven en organisaties in de logistiek zitten vol inspirerende en informatieve verhalen. In Brand Stories worden deze door hen rechtstreeks aan u verteld.

Heeft uw bedrijf ook een interessant verhaal? Neem contact met ons op en bekijk de mogelijkheden om ook te adverteren via Brand Stories.

Onderwerpen: Brand Stories



OVERIG NIEUWS IN "BRAND STORIES"



BRAND STORIES

Moerdijk zet in op het 'hout van de toekomst'



BRAND STORIES

Makkelijker havengeld betalen door digitaal innen



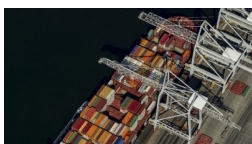
BRAND STORIES

Projectlading kan binnen een dag overal ter wereld zijn: 'You name it, we fly it'



BRAND STORIES

'Samen supply chain sterker maken: van haven naar binnenland naar achterland'



BRAND STORIES

Gas geven met digitalisering om de CO2-uitstoot terug te dringen



BRAND STORIES

Samen veilig onderweg naar lagere kosten

INFORMATIE

[Laatste nieuws](#)

[Krant](#)

[Nieuwsbrief](#)

[Privacy policy](#)

ALGEMEEN

[Abonneren](#)

[Adverteren](#)

[Contact](#)

[Colofon](#)

[Veelgestelde vragen](#)

EVENTS

[Aankomend](#)

[Recent](#)

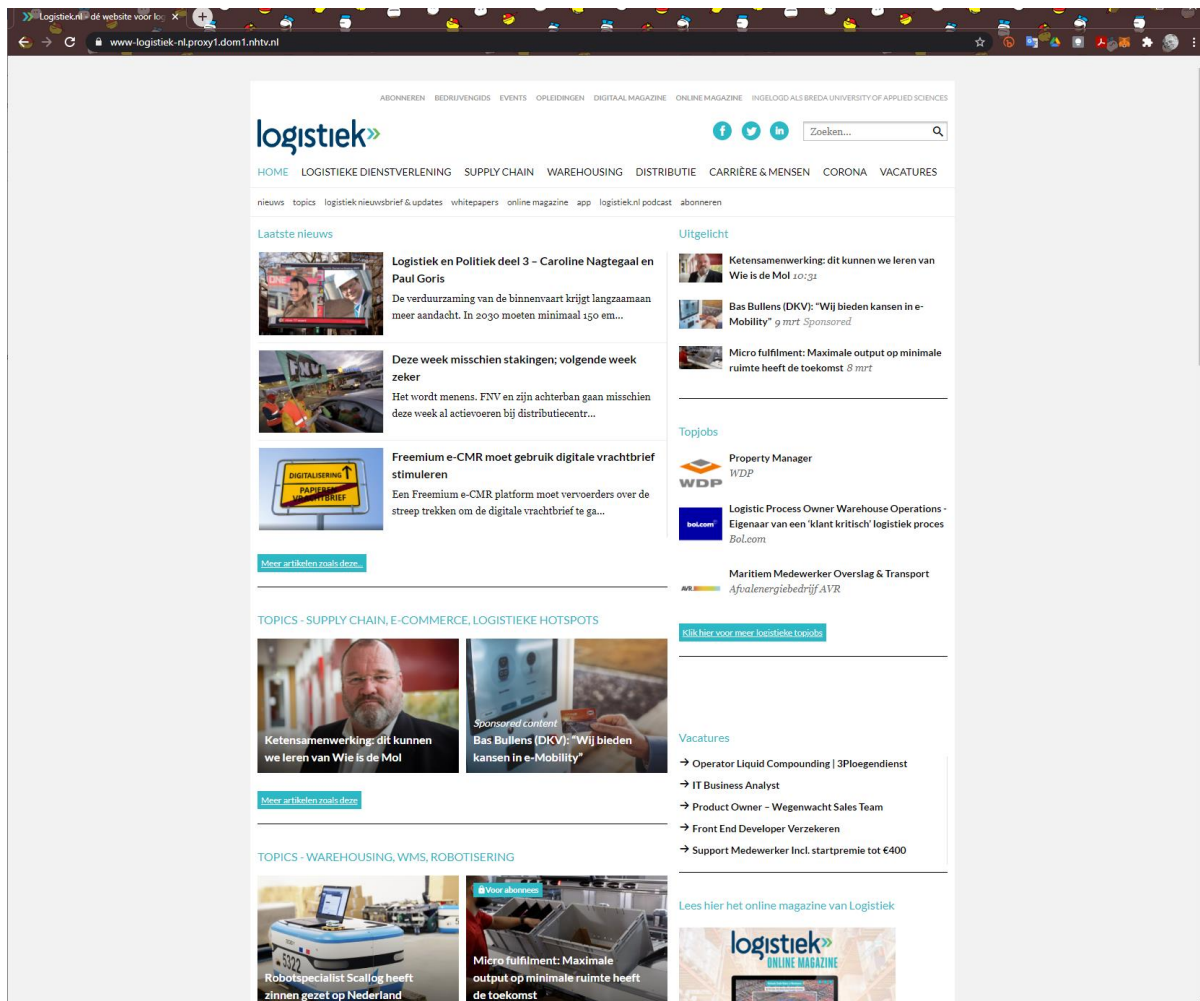
[!\[\]\(590c33989bc1cd1fa34ea17aeb396734_img.jpg\) !\[\]\(f155d535517dd3b5fe122280074133a2_img.jpg\) !\[\]\(3e6fedb330111b1ef447abe3b3bc5e55_img.jpg\)](#)

Copyright © 2021 NT

[Nieuwsblad Transport](#) is de krant voor professionals actief in transport en logistiek en is een uitgave van [ProMedia Group](#)

Lancering freemium e-CMR, onderdeel DALI-project

Plaatsing op Logistiek.nl, 10-03-2021



<https://www-logistiek-nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/supply-chain/nieuws/2021/03/freemium-e-cmr-moet-gebruik-digitale-vrachtbrief-stimuleren-101177402>

Nieuws

11:39

Meer over supply chain

Freemium e-CMR moet gebruik digitale vrachtbrief stimuleren

Supply chain

Een Freemium e-CMR platform moet vervoerders over de streep trekken om de digitale vrachtbrief te gaan gebruiken. Het product is ontwikkeld door DATascience voor Logistieke Innovatie (DALI), Logistics Community Brabant (LCB) en Collect+GO.



De drie partijen zijn [in 2020 gestart met het innovatieproject DALI](#). Het eerste product, Freemium e-CMR, is het resultaat van onderzoek naar de mogelijkheden en technieken die nodig zijn voor digitale vrachtdocumenten. Binnen dit product kunnen vervoerders digitale vrachtdocumenten opmaken. Daarmee

hebben transporteurs volgens de initiatiefnemers ook 'op een laagdrempelige manier de mogelijkheid om de werking en de toegevoegde waarde van de digitale vrachtbrief te proberen'.

Vervoerders over de streep trekken

Aan de [overstap op het gebruik van de digitale vrachtbrief](#) zitten volgens de initiatiefnemers diverse voordelen. Toch maakt een aanzienlijk deel van de Nederlandse vervoerders nog geen gebruik van de e-CMR. Een reden daarvoor is de soms nog complexe overstap op het gebruik, zo stelde Wout van den Heuvel, beleidsadviseur innovatie en digitalisering bij Transport en Logistiek Nederland (TLN) in het najaar van 2020. Hij meldde destijds het volgende: "Maar de bedrijven die de overstap maken plukken daarvan ook de vruchten. Ze kunnen meer service bieden, hebben meer inzicht en presteren beter." Hij erkent dat er op dit moment best veel onderwerpen strijden om voorrang, waaronder de eCMR, control towers, iShare en het Open Trip Model. "Het is aan ondernemers om een stappenplan te maken en prioriteiten te stellen. Het kan – wat mij betreft – niet zo zijn dat het digitaal verwerken van gegevens zoals die van de vrachtbrief prioriteit nummer vijf of zes is. Het moet bij de eerste drie prioriteiten zitten. Logistieke ondernemers moeten geen data verwerken, maar data analyseren."

Freemium e-CMR moet drempel wegnemen

Met het gratis product [hopen de initiatiefnemers een drempel weg te nemen](#). Gebruikers die voor Freemium e-CMR kiezen, kunnen onder andere zelf e-CMR's aanmaken en gegevens zelf invullen, het ondertekenproces uitvoeren door e-signing en alle handelingen via de app verzorgen. Ook worden de ondertekende documenten automatisch opgeslagen in een digitaal dossier. Ten opzichte van de traditionele vrachtbrieven biedt de digitale vrachtbrief voordelen, zoals minder papiergebruik, lagere administratieve kosten, meer en sneller zicht op zendingen en de mogelijkheid om te plannen op basis van uitzonderingen.

Europese steun

De digitale vrachtbrief is onderdeel van een breder palet aan – ook niet gratis – diensten dat de samenwerkende partijen aanbieden. Op de website van LCB is daarover meer te lezen. LCB is een samenwerking tussen Technische Universiteit Eindhoven, Universiteit van Tilburg, Nederlandse Defensie Academie en Breda University of Applied Sciences. [Het DALI-project](#) is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage aan het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling.

Eerste publicatie door Ferdi den Bakker op 10 mrt 2021



Bedrijven opgepast: aanvalsgolf met gijzelsoftware verwacht 9:39



Duitsland voert supply chain wet in tegen uitbuiting 4 mrt



Digitalisering moet Dasko efficiënter en transparanter maken 3 mrt



Nederlandse industrie groeit, maar levertijden lopen op' 1 mrt



Albert Heijn geeft leveranciers coronaboete bij niet leveren 23 feb



Rotterdamse haven houdt schade beperkt in 2020 19 feb

Topjobs



Administratief Medewerker Logistiek
Karsten International



Manager Supply Chain Planning
Personato / MGG Netherlands B.V.



Manager Tactisch Logistieke Planning
Personato / Blokker

[Klik hier voor meer logistieke topjobs](#)

Vacatures

- UX Designer Hulpverlening sales
- Teamleider Logistiek
- Transportplanner Feed Logistics
- Chauffeur CE
- Allround productiemedewerker

Gratis nieuwsbrief

Niets missen van Logistiek.nl? Meld u dan aan voor onze gratis logistieke nieuwsbrief.

- ☐ Ik ga akkoord met het ontvangen van vakinformatie op mijn interessegebieden van de titels van Vakmedianet en heb kennis genomen van het [Privacy en Cookie Beleid](#) van Vakmedianet groep. Ik kan deze toestemming op ieder moment intrekken

<https://brabantinbusiness.nl/nieuws/eerste-resultaat-dali-project-digitaal-tastbaar-freemium-e-cmr->



Partner

10 maart 2021

Nieuws

In samenwerking met:

Brabant Business Media

Eerste resultaat DALI-project digitaal tastbaar: Freemium e-CMR!

Het in 2020 gestarte innovatieproject 'Datascience voor Logistieke Innovatie' (DALI) heeft een eerste generieke product voor de logistieke markt opgeleverd. Collect+GO heeft met ondersteuning van LCB onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden en technieken die nodig zijn voor digitale vrachtdocumenten. Digitale vrachtdocumenten voor goederenvervoer kunnen vanaf nu digitaal worden opgemaakt met de freemium e-CMR. Bedrijven hebben daarmee de gelegenheid om laagdrempelig de werking en toegevoegde waarde van de e-CMR te ervaren.

Steeds meer (grote) bedrijven maken al gebruik van digitale en data gedreven toepassingen. Traditioneel worden de vrachtbrieven (CMR) nog steeds handmatig opgemaakt en uitgeprint. De e-CMR is een nieuwe digitale vorm om alle benodigde informatie rondom (internationaal) goederenvervoer formeel vast te leggen en te verbinden.

De voordelen van de e-CMR

Ten opzichte van de traditionele vrachtbrieven, biedt de e-CMR veel voordelen waar we anno

De voordelen van de e-CMR

Ten opzichte van de traditionele vrachtbrieven biedt de e-CMR veel voordelen waar we anno 2021 niet meer omheen kunnen. Denk daarbij aan:

- Duurzaamheid: het gehele proces is papierloos.
- Kostenbesparing: de administratieve kosten dalen en de chauffeur werkt efficiënter doordat er minder administratieve handelingen zijn bij het laden en lossen.
- Supply chain visibility: upstream en downstream is duidelijk wat de status van de zending is.
- Sneller afgehandelde opdrachten met minder fouten: doordat de e-CMR wordt gegenereerd aan de hand van al bestaande en ingevoerde gegevens is de kans op fouten nihil. Alle gegevens worden direct vastgelegd en zijn digitaal beschikbaar waardoor de chauffeur gelijk kan vertrekken.
- Exceptie gebaseerd werken: indien een zending niet volgens planning verloopt, wordt er een notificatie gestuurd naar de betrokken (logistieke) afdelingen. Zij kunnen hier vervolgens direct op acteren.

Nu proberen!

LCB en Collect+Go geven bedrijven de gelegenheid om laagdrempelig de werking en toegevoegde waarde van de e-CMR te ervaren binnen een juridisch dekkend proces waarin continuïteit geborgd is. In deze Freemium e-CMR versie worden de volgende functies aangeboden:

- E-CMR's kunnen eenvoudig aangemaakt worden door de gegevens zelf in te vullen;
- Het ondertekenproces kan uitgevoerd worden door e-signing;
- Alles kan afgehandeld worden via de app;
- De ondertekende e-CMR worden automatisch opgeslagen in een digitaal dossier.

De Freemium e-CMR is beschikbaar via een [gratis lidmaatschap](#) bij Logistics Community Brabant. Meer informatie over de Freemium e-CMR op de site van [Logistics Community Brabant](#).

Over Collect +Go

Collect + Go is ontstaan in 2015. Geïnspireerd door de behoefte van een producent om pro-actief te kunnen reageren op de vraag van hun klanten. In het DALI-project werkt Collect+Go aan de continue doorontwikkeling van digitale vrachtdocumenten in beroepsgoederenvervoer. Het koppelen van het digitale vrachtdocumenten aan bestaande systemen binnen de organisatie kan ervoor zorgen dat er minder tijd verloren gaat aan het uitvoeren van administratieve handelingen door verladers en transporteurs.

Over LCB

LCB is een samenwerking tussen Technische Universiteit Eindhoven, Universiteit van Tilburg, Nederlandse Defensie Academie en Breda University of Applied Sciences. LCB werkt samen met regiopartners REWIN, Midpoint Brabant, Vijfsterren Logistiek en Supply Chain Platform Zuidoost-Brabant. LCB wordt financieel ondersteund door de provincie Noord-Brabant en de gemeente Breda. LCB voert onderzoek uit in 6 vraaggestuurde thema's: leefbare stad, data gedreven logistiek, smart industrie, multimodaal, zorglogistiek en evenementen logistiek. Daarnaast bieden wij aantrekkelijke producten en initiëren en werken we mee in actuele projecten.

Over DALI (DATascience voor Logistieke Innovatie)

De e-CMR is tot stand gekomen met behulp van het project DATascience voor Logistieke Innovatie. In dit project worden door bedrijven vernieuwende datatoepassingen ontwikkeld voor de logistiek en supply chain. Vanuit de bedrijfscases worden generieke toepassingen ontwikkeld voor het bedrijfsleven en het onderwijs om zo de tools en opgedane kennis en ervaring te delen en verspreiden. Het DALI-consortium bestaat uit Breda University of Applied Sciences, REWIN West-Brabant en Midpoint Brabant.

Het DALI-project is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling in het kader van OPZuid én door een bijdrage uit de Regio Deal Midden- en West-Brabant. Meer informatie op www.dali.lcb.nu.

ERVAREN: Digitale vrachtdocumenten voor goederenvervoer 'e-CMR'

De freemium e-CMR, nu voor iedereen beschikbaar.

Steeds meer (grote) bedrijven maken gebruik van digitale en data gedreven toepassingen. De e-CMR is een nieuwe digitale vorm om alle benodigde informatie rondom (internationaal) goederenvervoer formeel vast te leggen.

De e-CMR is alles wat een papieren vrachtbrief ook is, echter dan digitaal. De e-CMR verbindt de systemen van de verlader, vervoerders, expediteurs en ontvangers met elkaar.

De voordelen van de e-CMR

De overstap naar de e-CMR biedt meerdere voordelen. Zo draagt de e-CMR bij aan:

- Supply chain visibility: upstream en downstream is duidelijk wat de status van je zending is.
- Duurzaamheid: het gehele proces wordt papierloos.
- Kostenbesparing: de administratieve kosten zullen dalen en de chauffeur zal efficiënter werken als deze minder tijd voor administratieve handelingen nodig heeft bij het laden en lossen.
- Sneller afgehandelde opdrachten met minder fouten: doordat de e-CMR wordt gegenereerd aan de hand van al bestaande en ingevoerde gegevens is de kans op fouten nihil. Alle gegevens worden direct vastgelegd en zijn digitaal beschikbaar waardoor de chauffeur gelijk kan vertrekken.
- Exceptie gebaseerd werken: indien een zending niet volgens planning verloopt, wordt er een notificatie gestuurd naar de betrokken (logistieke) afdelingen. Zij kunnen hier vervolgens direct op acteren.

Nu proberen!

De freemium e-CMR geeft bedrijven de gelegenheid om laagdrempelig de werking en toegevoegde waarde van de e-CMR te ervaren binnen een juridisch dekkend proces waarin continuïteit geborgd is. In deze e-CMR proefversie worden de volgende functies aangeboden:

- E-CMR's kunnen eenvoudig aangemaakt worden door de gegevens zelf in te vullen;
- Het ondertekenproces kan uitgevoerd worden door e-signing met behulp van een QR –code of een pincode;
- Alles kan afgehandeld worden via de app;
- De ondertekende e-CMR worden automatisch opgeslagen in een digitaal dossier. Dit dossier wordt volgens de richtlijnen zeven jaar bewaard en is via een portal beschikbaar.

DALI (DATascience voor Logistieke Innovatie)



Neem contact op

Delen

De e-CMR is tot stand gekomen met behulp van het project DATascience voor Logistieke Innovatie. In dit project worden door bedrijven vernieuwende datatoepassingen ontwikkeld voor de logistiek en supply chain. Vanuit de bedrijfscases worden generieke toepassingen ontwikkeld voor het bedrijfsleven en het onderwijs om zo de tools en opgedane kennis en ervaring te delen en verspreiden.

In het DALI-project werkt Collect+Go aan de continue doorontwikkeling van digitale vrachtdocumenten in beroepsgoederenvervoer. Het koppelen van het digitale vrachtdocumenten aan bestaande systemen binnen de organisatie kan ervoor zorgen dat er minder tijd verloren gaat aan het uitvoeren van administratieve handelingen door verladers en transporteurs.

Het DALI-project is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling in het kader van OPZuid én door een bijdrage uit de Regio Deal Midden- en West-Brabant. Meer informatie op www.dali.lcb.nu.

Veel gestelde vragen

Meld je aan en probeer nu!

Bedrijfsgegevens

Bedrijfsnaam	Vestigingsplaats
Type Bedrijf	
Vervoerder	

Gegevens aanvrager

Voornaam *	Tussenvoegsel	Achternaam *
E-mail *	Telefoonnummer	

Ik ga akkoord dat LCB/BUas deze gegevens deelt met Collect + Go voor het verwerken van mijn inschrijving. [LCB privacyverklaring](#)

☐ Ik ben akkoord met de LCB privacyverklaring *

Indienen

Adres

Contact

Lid worden

BUas campus - Frontier gebouw	Tel: +31(0)76-5332645	Premium
Mgr. Hopmansstraat 2	www.lcb.nu	Educational
4811 DK Breda		
Route		

FREEMIUM E-CMR

Wat is de e-CMR / de digitale vrachtbrief?

De e-CMR is alles wat een papieren vrachtbrief ook is, echter dan digitaal. De e-CMR verbindt de systemen van de verlader, vervoerders, expediteurs en ontvangers met elkaar. De termen e-CMR en digitale vrachtbrief worden door elkaar gebruikt in de markt en de betekenis is in principe ook hetzelfde.

Wat is het verschil tussen de CMR en e-CMR?

Het verschil is dat de CRM een papieren document is en dat de e-CMR een elektronisch document is dat via een digitale handtekening ondertekend wordt. Het e-CMR is dus alles wat een normale vrachtbrief is, echter dan digitaal.

Waarom is de e-CMR ontwikkeld?

In de logistiek wordt nog veel met papier gewerkt. Het overgrote deel alle wegtransporten wordt vergezeld van papieren vrachtbrieven/ CMR's. Vrachtbrieven worden daarbij geprint door verladers of transporteurs en meegegeven aan chauffeurs. Het gebruik van de e-CMR draagt bij aan duurzamere logistieke stromen door minder papier, het zorgt voor tijdswinst, minder administratieve lasten en het maakt het uitwisselen van gegevens rondom vrachten eenvoudiger en veiliger.

Sinds wanneer bestaat de e-CMR?

In 2008 is het zogenaamde e-CMR Protocol tot stand gekomen en toegevoegd aan het CMR-verdrag uit 1956, dat een juridisch kader biedt voor internationaal goederentransport. Het e-CMR Protocol is een aanvullend protocol bij het CMR-verdrag inzake het gebruik van een digitale vrachtbrief. Vanaf 5 juni 2011 is het e-CMR Protocol in werking gesteld (Niwo, 2018).

Op 1 december 2017 is de eerste driejarige pilot voor het gebruik van de e-CMR in de Benelux van start gegaan. Hiermee werd het vanaf 1 maart 2018 het mogelijk voor bedrijven om e-CMR's te maken en daadwerkelijk te gebruiken. Gedurende drie jaar lang is onderzocht, op grensoverschrijdend niveau, of de e-CMR net zo veilig en betrouwbaar is als de papieren CMR (Niwo, 2018).

Op basis van goede resultaten is op 1 december 2020 door het Benelux Comité van Ministers besloten om de pilot te verlengen tot 2025 waardoor verladers en logistiek dienstverleners langer van de voordelen van de e-CMR kunnen profiteren. (Niwo, 2020)

Niet enkel de Benelux-landen zijn bezig met de invoering van het e-CMR. Sinds december 2020 is binnen 29 Europese landen is het gebruik van de e-CMR al toegestaan/ bekrachtigd door de overheid (Nations, 2008). Deze elektronische vrachtbrief heeft daarmee dezelfde status en rechtszekerheid als het fysieke document.

In welke landen is de e-CMR toegestaan?

Begin 2021 hebben 29 landen zich geratificeerd. Hier is dus de e-CMR toegestaan. Deze deelnemende landen zijn (Nations, 2008):

- | | | |
|--------------|---------------|-----------------------|
| • België * | • Nederland | • Spanje |
| • Bulgarije | • Noorwegen | • Zweden |
| • Denemarken | • Oekraïne | • Zwitserland |
| • Estland | • Oezbekistan | • Tsjechië |
| • Finland | • Oman | • Turkije |
| • Frankrijk | • Polen | • Tadzjikistan |
| • Iran | • Portugal | • Verenigd Koninkrijk |
| • Letland | • Rusland | • Wit- Rusland |
| • Litouwen | • Roemenië | |
| • Luxemburg | • Slowakije | |
| • Moldavië | • Slovenië | |

** België neemt deel via de pilot e-CMR Benelux.*

Welke organisaties bieden de e-CMR aan?

Door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is in Nederland het NIWO aangewezen als de bevoegde autoriteit. Het Niwo bepaalt welke bedrijven de e-CMR de mogen aanbieden. Voor Nederland zijn dit de volgende bedrijven:

- Cargoledger B.V.
- Collect+Go
- Disruptive Logistic Innovations B.V.
- Logistiek zonder papier B.V.
- Locnu
- Transfollow B.V.

Ieder bedrijf dat mee wil doen aan de pilot en gebruik wil maken van de e-CMR dient goed gekeurd te worden door de NIWO. De aanvraag voor goedkeuring verloopt via bovengenoemde aanbieders van de e-CMR.

Wat zijn de voordelen van de e-CMR.

De overstap naar de e-CMR biedt meerdere voordelen. Zo draagt de e-CMR bij aan:

- Supply chain visibility: upstream en downstream is duidelijk wat de status van je zending is.
- Duurzaamheid: Het gehele proces wordt papierloos.

- Kostenbesparing: De administratieve kosten zullen dalen en de chauffeur zal efficiënter werken als deze minder tijd voor administratieve handelingen nodig heeft bij het laden en lossen.
- Sneller afgehandelde opdrachten met minder fouten. Doordat de E-CMR wordt gegenereerd aan de hand van al bestaande en ingevoerde gegevens is de kans op fouten nihil. Alle gegevens worden direct vastgelegd en zijn digitaal beschikbaar waardoor de chauffeur gelijk kan vertrekken.
- Exceptie gebaseerd werken: Indien een zending niet volgens planning verloopt, wordt er een notificatie gestuurd naar de betrokken (logistieke) afdelingen. Zij kunnen hier vervolgens direct op acteren.

Wat is e-CMR die LCB aanbiedt?

De e-CMR van Collect + Go die LCB beschikbaar stelt is mede mogelijk gemaakt door het DALI-project. Deze gratis freemium versie is ontwikkeld om (MKB-)bedrijven in de logistiek en supply chain kennis te laten maken met het gebruik van de e-CMR. In deze freemium versie worden de volgende functies aangeboden:

- E-CMR's kunnen eenvoudig aangemaakt worden door de gegevens zelf in te vullen;
- Het ondertekenproces kan uitgevoerd worden door e-signing met behulp van een QR-code of een pincode;
- Alles kan afgehandeld worden via de app;
- De ondertekende e-CMR worden automatisch opgeslagen in een digitaal dossier. Dit dossier wordt volgens de richtlijnen zeven jaar bewaard en is via een portal beschikbaar.

Deze door de overheid gecertificeerde manier van werken voldoet aan alle wet- en regelgeving voor het e-CMR protocol.

Waarom is deze freemium e-CMR ontwikkeld?

Het DALI-project heeft als doel om de kennis en ervaringen uit de bedrijfscases beschikbaar te stellen voor de (MKB-) bedrijven in de logistiek en supply chain. Deze freemium e-CMR helpt bedrijven om bekend te raken met de mogelijkheden van digitale toepassingen en ervaring op te doen met data gedreven toepassingen.

Steeds meer (grote) bedrijven maken gebruik van digitale en data gedreven toepassingen. De e-CMR is een nieuwe digitale vorm om de alle benodigde informatie rondom (internationaal) goederenvervoer formeel vast te leggen. Deze freemium e-CMR biedt alle bedrijven laagdrempelig de gelegenheid om ervaring op te doen met de e-CMR en te ervaren wat de toegevoegde waarde voor de eigen organisatie kan zijn.

Hoe kan ik de e-CMR die LCB aanbiedt, gaan gebruiken?

De gratis e-CMR die LCB aanbiedt, is eenvoudig te gebruiken.

- Als organisatie meldt u zich aan via de website lcb.nu/e-cmr. Hier voert u de gevraagde organisatiegegevens in.
- LCB stuurt deze door naar Collect+Go. Collect+Go accepteert u als nieuwe gebruiker en het eerste deel van de registratie is hiermee voltooid.
- Vervolgens meldt Collect+Go uw organisatie aan bij het NIWO*. Dit is nodig om de e-CMR toe te mogen toepassen.

- U kunt dan inloggen op portal.collectgo.eu en daarmee heeft u toegang tot uw omgeving om digitale vrachtbrieven aan te maken.
- Na aanmaken van vrachtbrief is deze voor alle betrokken partijen beschikbaar.
- De chauffeur heeft via de gratis beschikbare app van Collect + Go (iOS en Android) op de telefoon of boordcomputer toegang tot de digitale vrachtbrief. Via deze app kan deze freemium e-CMR ondertekend worden.
- U bent nu klaar om de freemium e-CMR die LCB aanbiedt, te gebruiken.

Zodra u bent ingelogd op uw omgeving om freemium e-CMR's aan te maken, vindt u instructies die u door het proces leiden om de e-CMR's aan te maken.

**NIWO is de afkorting voor Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie. Het NIWO is een organisatie die vergunningen verleent voor het wegtransport. Met betrekking tot het e-CMR is elke erkende leverancier verplicht of elke vervoerder of afzender die gebruik maakt van zijn e-CMR, onmiddellijk aan te melden (Niwo).*

Hoe snel na aanmelding kan ik freemium e-CMR's aanmaken?

Wij streven ernaar dat u binnen 24 uur na aanmelding op lcb.nu/e-cmr toegang heeft tot uw persoonlijke omgeving via <https://portal.collectgo.eu>. U kunt dan e-CMR's gaan aanmaken. Uw bedrijf is dan aangemeld door Collect + Go bij NIWO.

Hoe kan de chauffeur aantonen welke lading hij bij zicht heeft en welke rit hij uitvoert?

De chauffeur kan via de app op de telefoon en / of de app op de boordcomputer de digitale vrachtbrief tonen. Deze heeft dezelfde rechtsgeldigheid als de papieren CMR en hierin staan exact dezelfde gegevens verwerkt.

Hoe worden de gegevens van een digitale vrachtbrief bewaard?

Via de portal portal.collectgo.eu wordt de e-CMR automatisch gearchiveerd voor 7 jaar. Op deze manier hoeft u geen papieren documenten te bewaren en is alles direct geordend. Hiermee wordt voldaan aan de geldende regelgeving.

Kun je een digitale vrachtbrief gebruiken naast de papieren vrachtbrief?

De e-CMR kan gebruikt worden naast de standaard CMR. De transportplanner kan de chauffeurs aansturen met betrekking tot welke goederen afgeleverd via de standaard CMR of de e-CMR. Het enige verschil is dat de e-CMR elektronisch gebruikt wordt. Als de ontvanger van de goederen liever een papieren CMR ontvangt, dan kan dit nog steeds.

Wat biedt de freemium e-CMR van LCB niet?

De freemium e-CMR van LCB heeft de basisfunctionaliteiten van de e-CMR en is een rechtsgeldig document. Door gebruik te maken van een betaald account van Collect+Go of een van de andere aanbieders biedt het gebruik van de e-CMR nog meer mogelijkheden. Dit zijn onder andere mogelijkheden met betrekking tot systeemkoppeling, het automatisch aanmaken van e-CMR's,

gedelegeerd tekenen, boordcomputerintegratie, emballage scannen en tweedelijns support. Deze betaalde functionaliteiten zorgen voor tijdswinst, minder administratie en het eenvoudiger en veiliger uitwisselen van gegevens rondom vrachten. Wilt u meer weten over deze extra opties dan verwijzen wij u door naar Collect+Go of een van de andere aanbieders.

Zijn er grenzen aan het gebruik van de freemium e-CMR die LCB aanbiedt?

De freemium e-CMR aangeboden door LCB biedt enkel de basisfunctionaliteiten. Er is geen maximum aantal gesteld voor het handmatig aanmaken en gebruiken van de freemium e-CMR. Gebruik is toegestaan op basis van fair use policy. In geval van ongeoorloofd gebruik van de freemium e-CMR kan LCB het gebruik van de freemium e-CMR beperken en/of blokkeren.

Kan ik het aanmaken van de e-CMR automatiseren?

Dit is mogelijk. Echter, de freemium versie biedt deze mogelijkheid niet. Via de betaalde diensten van Collect+Go is het mogelijk om de systemen binnen uw organisatie te koppelen met deze van Collect+Go. Op deze manier kunnen er automatisch elektronische vrachtbrieven opgesteld worden.

Met welke systemen kan de e-CMR geïntegreerd worden?

De e-CMR van Collect + Go is makkelijk te koppelen met ERP en TMS systemen. Er zijn al integraties beschikbaar voor SAP, Microsoft Dynamics, Quintiq, TAS, TANS/TALIS, Transpass, Descartes/Winroute, PTV, Blujay en Easytrip.

Kan ik persoonlijk uitleg krijgen over het gebruik van e-CMR?

Als u nog vragen heeft over het gebruik van de e-CMR, stuur dan een bericht naar info@collectgo.eu. Ook is mogelijk om een video-call te plannen met de support afdeling van Collect+Go.

Waar vind ik meer informatie over e-CMR?

Er zijn verschillende sites die informatie verschaffen over, van, voor de e-CMR. Met name de website van het NIWO verschaft goede en betrouwbare informatie als het gaat om de e-CMR, de pilot en het bepaalde aanvragen.

De links hieronder geven u meer inzicht in de e-CMR:

- www.niwo.nl/aanvragen
- www.logistiek.nl/nieuws/benelux-start-pilot-met-digitale-vrachtbrief-e-cmr
- www.logistiek.nl/nieuws/forse-kostenbesparing-haalbaar-door-ecmr



De freemium e-CMR, nu voor iedereen beschikbaar.

De e-CMR is alles wat een papieren vrachtbrief ook is, echter dan digitaal. De e-CMR verbindt de systemen van de verlader, vervoerders, expediteurs en ontvangers met elkaar.

De voordelen van de e-CMR

De overstap naar de e-CMR biedt meerdere voordelen. Zo draagt de e-CMR bij aan:

- Supply chain visibility: stroom en downstream is duidelijk wat de status van je zending is.
- Duurzaamheid: het gehele proces wordt papierloos.
- Kostenbesparing: de administratieve kosten zullen dalen en de chauffeur zal efficiënter werken als deze minder tijd voor administratieve handelingen nodig heeft bij het laden en lossen.
- Sneller afgehandelde opdrachten met minder fouten: door de e-CMR wordt gegeneerd aan de hand van al bestaande en ingevoerde gegevens in de database en fouten nihil. Alle gegevens worden
- Sneller afgehandelde opdrachten met minder fouten: door de e-CMR wordt gegeneerd aan de hand van al bestaande en ingevoerde gegevens is de kans op fouten nihil. Alle gegevens worden direct vastgelegd en zijn digitaal beschikbaar waardoor de chauffeur gelijk kan vertrekken.
- Exceptie gebaseerd werken: indien een zending niet volgens planning verloopt, wordt er een notificatie gestuurd naar de betrokken (logistieke) afdelingen. Zij kunnen hier vervolgens direct op acteren.

Nu proberen!

De freemium e-CMR geeft bedrijven de gelegenheid om laagdrempelig de werking en toegevoegde waarde van de e-CMR te ervaren binnen een juridisch dekkend proces waarin continuïteit geborgd is. In deze e-CMR proefversie worden de volgende functies aangeboden:

- e-CMR's kunnen eenvoudig aangemaakt worden door de gegevens zelf in te vullen;
- Het ondertekenenproces kan uitgevoerd worden door e-signing met behulp van een QR-code of een pincode;
- Alles kan afgehandeld worden via de app;
- De ondertekende e-CMRen worden automatisch opgeslagen in een digitaal dossier. Dit dossier wordt volgens de richtlijnen zeven jaar bewaard en is via een portal beschikbaar.

DALI (DATascience voor Logistieke Innovatie)

De e-CMR is tot stand gekomen met behulp van het project DAtascience voor Logistieke Innovatie. In dit project worden door bedrijven vernieuwende datatoepassingen ontwikkeld voor de logistiek en supply chain. Vanuit de bedrijfscases worden generieke toepassingen ontwikkeld voor het bedrijfsleven en het onderwijs om zo de tools en opgedane kennis en ervaring te delen en verspreiden.

In het DALI-project werkt Collect+Go aan de continue doorontwikkeling van digitale vrachtdocumenten in beroepsgoederenvervoer. Het koppelen van het digitale vrachtdocumenten aan bestaande systemen binnen de organisatie kan ervoor zorgen dat er minder tijd verloren gaat aan het uitvoeren van administratieve handelingen door verladers en transporteurs.

Het DALI-project is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling in het kader van OPZuid én door een bijdrage uit de Regio Deal Midden- en West-Brabant. Meer informatie op www.dali.lcb.nu.



Neem contact op

Delen

Veel gestelde vragen

Meld je aan en probeer nu!

Bedrijfsgegevens

Bedrijfsnaam

Vestigingsplaats

Type Bedrijf

Vervoerder

Gegevens aanvrager

Voornagam ★

Tussenvoegsel

Achternaam *

E-mail •

Telefoonnummer

Ik ga akkoord dat LCB/BUas deze gegevens deelt met Collect + Go voor het verwerken van mijn inschrijving. [LCB privacyverklaring](#)

☐ Ik ben akkoord met de LCB privacyverklaring *

Indienen

OVERVIEW OF NECESSARY ICT AND DATA COMPETENCIES FOR LOGISTICS STUDENTS

Summary



Tkachenko, Maksym (183416)

DATA SCIENCE FOR LOGISTICS INNOVATION PROJECT International Logistics Engineering

Preface

This document contains the research, conclusions, and recommendations of the internship on the Necessary ICT and Data competencies for logistics students, conducted as a part of the study International Logistics Engineering at Breda University of Applied Sciences in Logistics Community Brabant in Breda, The Netherlands. The research has started in march 2021 and has finished in July 2021.

I would like to thank my internship coach, Christian Ackermans. He helped me with finding the right direction and achieving the goals I have set.

Also, I would like to thank my company supervisor, Bas Groot, for guiding, supporting and providing feedback throughout my internship. Besides him, I would also like to thank the team of the Logistics Community Brabant for their help in answering the questions I had throughout the research.

I wish you a pleasant time reading this document!

Maksym Tkachenko.

Summary

In this research, an overview of necessary ICT and data competencies for bachelor Logistics graduates from Breda University of applied sciences has been created, with the consideration of the industry demands and technological developments.

It was defined that the best way to create a comprehensive overview would be to apply both qualitative and quantitative methods, using surveys and interviews, aimed at logistics professionals and lecturers, the groups at the opposite sides of an educational process, allowing to collect a wide range of opinions, and at the same time to be able to understand what stands behind them. In the surveys, respondents were asked to choose, how deeply they think each technological development should be studied, by choosing one of the defined competencies. Each deeper competency includes all previous competencies, allowing to have cumulative statistics.

Existing technological developments were reviewed during the desk research, in order to define the list of the most relevant ones. Eventually, all 14 technological trends from the list have been taken from the DHL radar, due to its respectability, comprehensiveness, and regular updates, which makes it perfect if this research will be repeated. One of the trends, Big data, was changed into Data analytics, to broaden the applicability. The defined developments were described to understand what those mean and how important are those for the logistics industry.

To see, how deeply are all those topics are studied at the moment at Dutch universities of applied sciences, their study guides, course descriptions, and study materials were reviewed, analysed, and compared. Out of 9 Dutch Universities of applied sciences that offer logistics bachelor programs, materials of 4 were accessed. Those are Breda, Amsterdam, Windesheim, Utrecht and HZ Universities of applied sciences. In Data analytics, programs of BUAs only slightly fall behind Amsterdam University of applied sciences, due to lack of introduction of advanced data analytics tools like SQL and Python. Also, unlike in the Logistics Engineering course of Amsterdam University of applied sciences, BUAs' programs do not provide any information about the Augmented & Virtual reality.

Apart from the division by lecturers and professionals, there are also 8 other groups of survey respondents that could be compared. The number of qualitative data was not enough to be considered in the analysis. The most commonly mentioned courses that respondents complete or ask others to go through after graduation are data analytics with business intelligence, Python, R, SQL, and Power BI. Other common courses are Six Sigma and ERP training.

For all topics, except for Next-generation wireless, demanded competencies are deeper than those currently present in BUAs bachelor logistics programs. Based on the analysis, 4 topics that are the most important for BUAs to implement on short notice are the Internet of Things, Robotics & Automation, Self-driving vehicles, and Data Analytics, as those are the topics with the deepest demanded competencies. For the first 3 topics, Students of Logistics Management should be able to estimate the costs and usefulness for a company, and

Logistics engineering students should be able to analyse the current state and be able to (re)design the process. In Data analytics, students of both programs should be able to analyse the current state and be able to (re)design the process.

The BUas should conduct similar research every year, with its extensive network of alumni. It should try cooperating with other universities for that. Another recommendation for BUas is to talk to more people who are proficient in logistics, data, and ICT, and discuss with them the survey and its outcomes. Creating focus groups can also help a lot. Also, they should decide on which competencies to put into each logistics program. Also, define, either invest into the current staff to teach new competencies, or to hire new, who already have the required knowledge and experience.

Bijlage 8

Business Intelligence training april - mei 2021			
	Voornaam	Achternaam	Bedrijf
1	Darlene	van Keulen	Rietveld Logistics Group
2	Ronnie	Bovee	Inthere Group
3	Joost	Verweij	Inthere Group
4	Kevin	Goos	EM de Jong
5	Raoul	van Hijfte	Port of Moerdijk
6	Jens	Vreijdenberg	Student Buas
7	Paul	Versantvoort	Trans-imex
8	Jeroen	Markus	Van Berkel Logistics
9	Damien Me	Meurs	Ossur
10	Thijs	Ras	Ossur
11	Arend Jan	Costermans	Van Berkel Landschap & Infra
12	Claudia	Jacobs	IFF
13	Marc	Vermeiren	Kennis Transport & Logistics BV
14	Anne	Schoenmakers	KMWE
15	Dorus	Boelen	Student Buas

