


TREND
 TEKST **FERDI DEN BAKKER**

DATA DELEN VOLGENS AFSpraak

WELKE STANDAARDEN ZIJN KANSRIJK IN DE LOGISTIEK?

Technisch gezien zijn er amper nog problemen, maar de praktijk laat zich niet kneden. Toch ziet het er naar uit dat standaarden nu echt in een stroomversnelling komen.

In dit bijna afgelopen jaar hebben diverse standaarden rond data delen zich uitvoerig aan de logistieke community vertoond. Dat varieert van iShare en het Open Trip Model (OTM) tot TransFollow en papierloos transport. Is dit een opmaat voor de definitieve omarming van deze standaarden door de sector? Daar lijkt het zeker op volgens diverse experts. Maar hoewel de huidige ontwikkelingen positief lijken te zijn, is er nog wel een flink aantal stappen nodig, voor de sector van de nieuwe standaarden kan profiteren.

UITWISSELEN

Stichting Uniforme Transport Code (SUTC) en Dutch Association of Logistics and Transport IT suppliers (Dalti) spelen een centrale rol in de focus op standaardisatie. SUTC – waarvan TLN en Evofenedex de bestuurders zijn – is een uit zijn slaap gewekte organisatie die al in het jaar 1986 het levenslicht zag. Dalti is dit jaar (2018) gestart. De twee zijn min of meer tot elkaar veroordeeld, omdat voldoende draagvlak tussen verladere, logistiek dienstverlener én IT-leverancier nodig is voor het ontwikkelen en gebruiken van standaarden. Gebruikers enerzijds en softwareontwikkelaars anderzijds praten over standaardberichten die eenvoudig zijn uit te wisselen tussen bijvoorbeeld FMS en TMS.



Over het belang van het realiseren van standaarden kan Wout van den Heuvel, secretaris van SUTC kort zijn: “Als we dit niet regelen, dan realiseren we niet wat we voor ogen hebben. Of het gaat bijzonder lang duren voor er ketentransparantie ontstaat. Goede standaarden zijn noodzakelijk voor het maken van een versnellingslag in data-uitwisseling.” Hij stelt dat er nu al een tekort aan mensen is in de sector. “Als de wel beschikbare mensen bij logistiek dienstverleners veel tijd kwijt zijn aan het leggen van koppelingen, dan ontstaat er een nog groter capaciteitsprobleem.”

KLEINE STAPPEN

Volgens zowel SUTC als Dalti ligt de bal bij de ontwikkeling van standaarden bij de

IT-leveranciers. Die hebben de handschoen opgepakt, maar volgens Jan Timmerman van Centric – mede-initiatiefnemer van de werkgroep en mede-initiator van Dalti – is het vooral zaak om kleine stappen te zetten. “We moeten eerst vaststellen of we het in onze systemen hebben over dezelfde begrippen. Er zijn bijvoorbeeld veel leveranciers die interne koppelingen hebben. Het zou al een mooie stap vooruit zijn als we binnen Dalti kunnen afspreken hoe de interne berichtencommunicatie moet plaatsvinden.” Van den Heuvel en ook Eric Mulders van IT-leverancier Simacan zijn het hiermee eens. Mulders: “Ik hoop dat leveranciers de roep om standaardisatie zien als een kans, niet als een ondermijning van het verdienmodel. Er blijven natuurlijk altijd leveranciersspecifieke zaken



**'GEBRUIKERS ZIJN
NIET GELIJKWAARDIG
AAN LEVERANCIERS
IN DEZE DISCUSSIE'**

WAAR STAAT SUTC VOOR?

SUTC, opgericht in 1986, is als Doornroosje uit de slaap gewekt. Vandaag de dag is Stichting Uniforme Transport Code het beheer- en expertisecentrum van de logistieke sector. Wout van den Heuvel is er algemeen secretaris. TLN en Evofenedex zijn samen bestuurder van de stichting die moet zorgen voor de stimulering van de uitwisseling van data op basis van standaarden. SUTC heeft door de gekozen opzet ook een voet tussen de deur bij Dalti, de vereniging van logistieke IT-leveranciers.

"We proberen de gang erin te houden. Ik ben hoopvol." Van den Heuvel ziet graag dat Nederland op ICT-vlak verder is dan het buitenland. "De uitdaging is nu om bewustwording te creëren bij koplopers en het peloton mee te krijgen. Hoe? Door te laten zien dat het werkt."



Wout van den Heuvel (TLN)

over. Maar de kans is groot dat als je standaarden ondersteunt, je jezelf presenteert als een plug and play-partij voor nieuwe klanten, die in de toekomst zeker voor standaardisatie kiezen.”

MEESTE KANS

Als de noodzaak groot is om ICT-standaarden te ontwikkelen, rijst de vraag uiteraard welke de meeste kans maken om uit te groeien tot een succes. Niet iedereen durft een voorspelling te doen. Van den Heuvel houdt het op het Open Trip Model, voor het uitwisselen van realtime ritdata. Daarnaast voorziet hij een bredere toepassing van GS1-standaarden.

“TransFollow als standaardoplossing voor de e-CMR is ook kansrijk en dat zeg ik zonder dat ik een gekleurde bril op heb.” Mulders geeft de standaard achter de e-CMR de meeste kans van slagen om in 2019 tot bloei te komen. “Dat gaat echt gebeuren, al was het maar omdat actuele ontwikkelingen zoals de Brexit het gebruik ervan stimuleren. De standaard kan goederen sneller langs de douane leiden. Aanvullend denk ik dat een combinatie van GS1-standaarden, OTM en eventueel TAPA ook kansrijk is, noem het de standaard voor event gedreven transportexecutie.”

VOORBEELD BOUW

De vraag luidt waarom het zo lang heeft geduurd voordat de logistieke sector serieus werk is gaan maken van het toewerken naar enkele belangrijke standaarden. De bouw, een sector waarbinnen behoorlijk veel partijen met elkaar moeten samenwerken, wist volgens Timmerman vijftien jaar geleden al afspraken te maken over het gebruik van bepaalde standaarden. In dit geval over het laten praten van calculatie- en projectsystemen. “Die branche is uitgekomen op een standaardformaat, iets wat goed heeft uitgewerkt voor het eenvoudig uitwisselen van



data. Hopelijk lukt het om vergelijkbare standaarden voor de logistieke sector vast te stellen, dat is hard nodig. Ik denk dat systeemhuizen daarbij een sleutelrol spelen.” Timmerman heeft een duidelijk argument waarom juist IT-leveranciers actie moeten ondernemen: “Vervoerders hebben er baat bij, maar ze zijn niet van het type dat hard op de deur klopt en aangeeft dit nodig te hebben, en bovendien zijn ze afhankelijk van de verladers. Leveren wij dit, dan zullen ze er heel blij mee zijn.”

KOPPELINGEN MAKEN

De sector heeft volgens Timmerman minimaal een generieke koppeling nodig tussen boordcomputers enerzijds en TMS-systemen anderzijds. Mulders sluit zich hierbij aan: “Het is noodzakelijk dat partijen gaan beginnen, zeker IT-leveranciers die planpakketten, TMS-applicaties en boordcomputers leveren. Een uitdaging die er nog ligt, is hoe je ervoor zorgt dat de ene partij bepaalde informatie wel mag zien en de andere partij niet. Maar ik zou me hierdoor niet laten tegenhouden om te komen tot een standaard voor datadelen vanuit de leveranciers. Anders be-

staat er de kans dat grote partijen zelf wel besluiten hoe ze een ‘use case’ opzetten. Initiatief vanuit de gebruikers is goed, maar het is onwenselijk als er allemaal vergelijkbare projecten komen met een eigen standaard om data te delen. Zo moet je niet willen dat chauffeurs tien track & trace- en communicatie-apps op hun telefoon hebben staan.”

BRUIKBARE DATADELING

Van den Heuvel wil de neuzen in de sector dezelfde kant op krijgen en wil tegelijkertijd af van maatwerkkoppelingen tussen planings- en TMS-systemen. “Veel werk zal gaan zitten in het overtuigen van de eindgebruiker, dus de logistiek dienstverlener en de verlader. Daar zit nu te weinig kennis over de beschikbare mogelijkheden. Ze zijn niet in staat om een gelijkwaardige discussie met IT-leveranciers te voeren.” De SUTC-secretaris hoopt dat IT-leveranciers stappen gaan zetten op weg naar bruikbare datadeling. Dat gezegd hebbende wil Van den Heuvel toch ook voorkomen dat leveranciers niet de standaarden moeten gaan bepalen. “De markt moet de standaarden uiteraard bruikbaar vinden. Het is aan ons om daarop toe te zien.”

ICT LEVERANCIERSVERENIGING DALTI WIL EERST MAAR EENS STARTEN MET EEN BEGRIPPENLIJST

Wat is een rit, wat is een zending en wat is een stop? En: ziet het systeem een vrachtauto als een vrachtwagen of lorry en vice versa? De basis bij het maken van afspraken over standaarden begint met het bereiken van overeenstemming over dit

soort zaken. Dat is de conclusie die zowel SUTC als Dalti (Dutch Association of Logistics and Transport IT suppliers) trekken. Binnen Dalti is er daarom voor gekozen om tijdens de tweede bijeenkomst na de oprichting de focus te leggen op begrippen.

Pas in een later stadium zal de nadruk op techniek komen te liggen. Jan Timmerman, mede verantwoordelijk voor standaardisatie binnen Dalti: “Techniek is niet het probleem. Daarom is het niet nodig dat er bij de start direct techneuten bij zitten.”