

Link2

www.link2logistics.eu

LOGISTICS MANAGEMENT

Het magazine voor de
logistieke dienstverlener

JUNI 2022
18^e JAARGANG NR62

DHL, MANUPOINT EN DASSY VALLEN IN DE PRIJZEN BIJ DE TRANSPORT & LOGISTICS AWARDS



CASE STUDY

GXO LOGISTICS IN TONGEREN

DOSSIER SAFETY

ONGEVALLENPREVENTIE EN ANTI-INBRAAKSYSTEMEN GAAN HAND IN HAND

HANDLING

ZEG NIET ZOMAAR BATTERIJ

DRAAI OM EN ONTDEK



VERSCHIJNT 4 KEER PER JAAR: MAART - JUNI - SEPTEMBER EN DECEMBER - AFGIFTEKANTOOR: 2099 ANTWERPEN X - TOELATING: P116374



boplan[®]
READY FOR IMPACT



MAY 31ST 2022
NEW PRODUCT LAUNCH

Get ready for impact

www.boplan.com





De wereldwijde referentie
voor hoogwaardige
kunststof aanrijdbeveiliging
voor de bescherming van
personen, goederen en
infrastructuur in



LOGISTIEKE CENTRA



(KOEL)MAGAZIJNEN



PRODUCTIERUIMTES



LUCHTHAVENS



(PETRO)CHEMISCHE
BEDRIJVEN



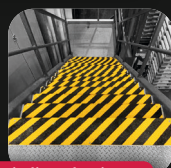
PARKINGS



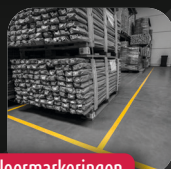
» Aanrijdbeveiliging



» Veiligheidspoorten



» Anti-slip oplossingen



» Vloermarkeringen



» Stootbumpers

Ontdek ons breed gamma op www.boplan.com
of neem vandaag contact op:

info@boplan.com - 32 (0)56 20 64 20





Klaar voor de toekomst?

Kies voor Jungheinrich elektrische vorkheftrucks, compacte energie en topprestaties!

Bij Jungheinrich helpen we u graag voorbereid te zijn voor de toekomst. Met de nieuwe Jungheinrich elektrische vorkheftrucks maakt u alvast de juiste keuze. De trucks kunnen uitgerust worden met een lithium-ion batterij en zijn ook uitstekend manoeuvreerbaar en intelligenter dan ooit tevoren. De truckmonitoring maakt bovendien een intelligente registratie van gegevens mogelijk. Daarmee openen we voor u de weg naar Intralogistiek 4.0.

Meer weten?
www.jungheinrich.be/efg-nl

JUNGHEINRICH



Event

De vernieuwde Transport & Logistics Awards waren meteen een schot in de roos!

10

colofon



TRANSPORTMEDIA

**verantwoordelijke uitgever
en managing director**

Christophe Duckers
TRANSPORTMEDIA
Half Daghmael 1 K, 3020 Herent - tel 016/22 11 31
info@transportmedia.be - www.link2logistics.eu

Redactie

**directeur van de redactie
hoofredacteur
eindredactie
redactieassistente
medewerkers**

Christophe Duckers - christophe.duckers@transportmedia.be
Philippe Van Dooren - info@transportmedia.be
Michiel Leen - michiel.leen@transportmedia.be
Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be
Frédéric Willems, Claude Yvens, Michel Buckinx,
Hendrik De Spiegelaere, Erik Roosens, Marcel Schoeters,
Koen Heinen, Yeelen Möller, Michaël Vandamme, Peter Ooms
Erik Duckers

fotografie

Sales & Marketing

project manager

Kristiaan Goossens - tel 016 22 11 31 - GSM 0499 81 91 20
kristiaan.goossens@transportmedia.be

marketing

Frédéric Willems - frederic.willems@transportmedia.be

04 PRO-CONTRA

Brengt de situatie in Oekraïne de toekomst van de 'Nieuwe Zijderoute' in het gedrang?

06 PANORAMA

Scheck Art Logistics verzorgt het transport en de logistiek van een weinig alledaagse soort goederen: unieke kunstwerken. Handle with care!

12 TRENDS

De ene 'dark store' is de andere niet. Een blik op de verborgen wereld van flitskoeriers en full-time shoppers.

14 SPOTLIGHT

Digitalisering en steeds strengere eisen maken de nood aan innovatie in de voedingslogistiek groter en groter.

16 CASE STUDY

Logistiekspeler GXO nam in Tongeren een nieuwe site van liefst 20.000m² in gebruik. Samen met verschillende partners legden ze de focus op duurzaamheid en veiligheid.

18 DOSSIER SAFETY

- Inbraakpreventie: in de strijd tegen inbraken besteden logistieke bedrijven de beveiliging van hun installaties uit aan specialisten. Gelukkig neemt de bewustwording toe. (p.18)
- Ongevallenpreventie: fysieke barrières blijven belangrijk om ongevallen in het magazijn tegen te gaan, maar ook virtuele en digitale oplossingen helpen ongevallen te voorkomen. (p. 20)

23 HANDLING

Lithium-ion of een klassieke batterij? Of toch liever inductie? Ales hangt af van de specifieke noden op de vloer.

26 ROBOTICA

'Virtuele collega's' zijn in opmars in de logistiek.

28 NEWS

30 ONLINE

31 OUTBOX

"Wat mag cybersecurity uw bedrijf kosten?" vraagt Michiel Valee van Dockflow.

De sancties tegen Rusland zijn de doodsteek van de Nieuwe Zijderoute

Ja, maar...

Jochen Maes
Senior Transport Consultant
bij Ecorys



'OBOR'* heeft een probleem. Veel verladers haken af, ook al is het momenteel technisch en economisch nog mogelijk om gebruik te maken van het traject. De vrees voor sancties speelt daarbij een rol. Forwarders zijn bang voor eventuele Russische confiscatie of dat ze ongewild zaken doen met een partij die onderhevig zou kunnen zijn aan sancties. Vooral op het juridische gebied zijn de klanten van de verladers ongerust. Ook kunnen sancties op termijn moeilijkheden opleveren voor het betalingsverkeer met Russische spoorwegmaatschappijen."

Onze slaap moeten we er evenwel niet voor laten, meent Maes. "De capaciteit van de spoorlijn is te vergelijken met 1 à 3 procent van die van de Europese zeehavens. Het maximale debiet van 1.5 miljoen TEU op jaarbasis te vergelijken met wat de havens van de Gdansk-Le Havre Range verzetten op een goede week."

Die nuchtere analyse staat ver van de hooggespannen verwachtingen bij de lancering van het traject enkele jaren geleden. Hebben we ons dan zand in de ogen laten strooien door de vaak erg gemediatiseerde inhuldigen van treinlijnen op de Nieuwe Zijderoute? "Vaak ging het om treinen die één keer gereden hebben: bij de inhuldiging van een verbinding. De Nieuwe Zijderoute is zeker in het begin meer een kwestie van geopolitiek dan van concrete logistieke vraag geweest, en je moet je kaderen binnen het voor China strategische plan voor binnenlandse industriële ontwikkeling."

Een route die Rusland, soms Oekraïne, en Wit-Rusland doorkruist richting het Westen ligt op dit moment gevoelig, maar ook zonder die perikelen was vervoer via de Nieuwe Zijderoute niet evident. Bij de grens met Europa moet immers worden overgeladen van breed- op smalspoor. De behandelingscapaciteit daar is beperkt. "Niettemin hebben enkele bedrijven zoals o.a. Volvo en BMW hun supply chain op het traject afgestemd, en Porsche exporteert 911's per trein naar de Aziatische markt. Zij kunnen problemen ondervinden. Traditionele zeevracht is vaak een valabel alternatief voor producten die de verdubbeling van de 'reistijd' (twintig dagen voor spoor, veertig voor zeevracht) aankunnen. Voor hoogwaardige goederen, die een substantieel hogere transportprijs aankunnen, is luchtvracht een alternatief." Maar beiden worden nu geconfronteerd met capaciteitsbeperkingen en hoge tarieven.

Neen, maar...

Patrick Hollenfeltz
General Manager
ECDC Logistics



Zijn bedrijf doet intens zaken met China. Maar ook voor hem is vooruitblikken allesbehalve evident. "De situatie kan snel veranderen. Wie had begin dit jaar gedacht dat we in deze situatie zouden terechtkomen ten opzichte van Rusland? Momenteel komen de goederen nog steeds door, maar we zijn wel ongerust. We bekijken de situatie van dag tot dag. De positie van China in het internationale conflict is momenteel niet heel duidelijk."

De situatie op het terrein in China is momenteel misschien doorslaggevend dan het sanctiebeleid tegen Rusland. "Sommige goederen raken niet weg uit Shanghai. Maar door een nieuwe Covid-golf en de bijhorende zware lockdownmaatregelen komen ook de productie en tijdige levering van bepaalde producten in het gedrang. Dat vertaalt zich vandaag bijvoorbeeld al in een gebrek aan bepaalde auto-onderdelen."

Die ontwikkelingen kunnen samen zorgen voor een piek in de prijzen voor logistiek: hoge vrachttarieven, dure brandstof-en energieprijzen, zorgen ervoor dat de context voor het ontplooiën van grote logistieke volumes momenteel niet heel gunstig is."

* 'One Belt, One Road'

De 10 grootste 3PL's ter wereld zijn aanwezig in België

De Amerikaanse consultant Armstrong & Associates heeft een ranglijst opgesteld van 's werelds grootste logistieke bedrijven, op basis van de omzet die ze in 2020 uit logistieke activiteiten hebben gehaald. Er werd bijvoorbeeld geen rekening gehouden met expresvervoer, wat verklaart waarom Fedex pas op de 45^e

plaats staat. Het is interessant op te merken dat de eerste 10 van de ranglijst allemaal in België zijn gevestigd (op min of meer intensieve wijze, uiteraard). De eerste Belgische groep, Katoen Natie in dit geval, valt wellicht net buiten de Top 50 ...

Omzet (Mia EUR) 3PL

1	Deutsche Post DHL	25,87
2	Kuehne + Nagel	23,44
3	DB Schenker	18,87
4	Nippon Express	17,59
5	DSV Panalpina	16,61
6	C.H. Robinson	14,08
7	Sinotrans	11,07
8	XPO Logistics + GXO Logistics	11,01
9	UPS	10,04
10	Expeditors	9,20
12	Geodis	8,30
13	CEVA Logistics	6,74
16	Maersk Logistics	6,33
17	Kerry Logistics	6,24
18	Dachser	5,99
20	Kintetsu World Express	5,23
21	Bolloré Logistics	4,79
22	Gefco	4,06
25	Yusen Logistics	3,86
28	Agility	3,65
34	Hellman Worldwide Logistics	2,70
39	Mainfreight	2,24
40	Imperial Logistics	2,12
45	FedEx Logistics	1,91
46	Groupe CAT	1,81
48	ID Logistics Group	1,75
49	Fiege	1,75

Van 'just-in-time' tot 'just-in-case'

Tot voor enkele jaren stond de logistiek in het teken van de globalisering van industrie en handel, samen met de wens om de voorraden zo veel mogelijk te beperken. Als gevolg daarvan zijn de toeleveringsketens langer geworden en zijn 'just-in-time'-leveringen wijdverbreid geraakt. Beide trends werden nog versterkt door de opkomst van e-commerce.

De Covid-19-crisis en de daaruit voortvloeiende verstoringen in de wereldwijde toeleveringsketens veroorzaakten een eerste grote onderbreking. De blokkade van het Suezkanaal leidde vervolgens tot het besef dat onze afhankelijkheid van deze lange ketens ons kwetsbaar maakt. De oorlog in Oekraïne heeft deze beweging nog versneld, omdat hij ons laat zien hoezeer een kettingreactie mogelijk is. De sancties tegen Rusland hebben enige invloed gehad op de internationale handel, maar niet al te veel. Maar wat als China Taiwan zou binnenvallen? Dit scenario, dat tot voor kort als onrealistisch werd beschouwd, is nu aannemelijk geworden. De gevolgen zouden dramatisch zijn voor de internationale handel.

Op middellange en lange termijn zou deze bewustwording moeten leiden tot de repatriëring van bepaalde industrieën. Men spreekt al jaren over nearshoring, maar net als Zuster Anna zagen we nog niets komen. Dit zou nu moeten veranderen. Op korte termijn betekent dit dat het 'just-in-time'-model grotendeels achterhaald is. De beweging is al ingezet: de opslagruimten zitten barstensvol onder invloed van de 'just-in case'-gedachte. Veel bedrijven leggen overtollige voorraden aan 'voor het geval dat'.

Als gevolg hiervan hebben alle logistieke hotspots van het land het verzadigingspunt bereikt en zijn nu zelfs traditioneel minder aantrekkelijke streken in trek, zoals u kunt lezen in ons dossier 'Logistics in Belgium'.

Een ander gevolg is dat de logistiek nog efficiënter zal moeten worden om de kosten van te grote voorraden te compenseren. Gezien het personeelstekort zal de tendens naar automatisering en robotisering zich dus versnellen. Zozeer zelfs dat de robotisering van bepaalde administratieve taken al in gang is gezet.

Al deze ontwikkelingen laten ons zien hoe dynamisch en boeiend de logistieke sector is. Het magazine dat u in handen houdt, bevestigt dit alleen maar. Veel leesplezier!



Philippe Van Dooren,
Hoofdredacteur
Link2Logistics
Management
(info@transportmedia.be)

Kunstlogistiek van 'nagel tot nagel'

In 2014 richtte Matthias Scheck zijn eigen bedrijf Scheck Art Logistics op nadat hij als student de smaak te pakken had gekregen. "Ik kom uit een familie van antiquairs en als student ben ik beginnen helpen bij het laden en lossen van antiek en ging ik mee om de stukken op beurzen te installeren."

Koen Heinen

"Ik vond dat leuk om te doen en geloofde dat daar vast iets van te maken was. Als student Logistiek Management startte ik in bijberoep om lokale antiquairs en kunstgalerijen te helpen bij het transport, leveringen en installaties op beurzen. Dat is zo verder en verder gegroeid tot op een gegeven moment de antiquairs plaats maakten voor de kunstsector en de galerijen. Zo is dat stilaan uitgebreid en beschikken we nu over een eigen vrachtwagen en een bestelwagen", legt Scheck uit. Klanten kwamen met de vraag om kunststukken te stockeren of om ze naar klanten te brengen, te plaatsen en te installeren. "Dat was het sein om van start te gaan met logistiek van kunst 'van nagel tot nagel'. Naast het transport zijn we dan ook verpakkingen beginnen maken. Doordat we de kennis in huis hebben en onze eigen kisten maken, kunnen we zeer flexibel werken. We werken ondertussen met drie vaste mensen en vier freelancers. Sinds een jaar zitten we hier in Schelle waar we ons eigen magazijn en atelier hebben. We maken verschillende soorten kisten zoals geïsoleerde of schokdempende. Voor het stockeren is een constante temperatuur belangrijk. In de musea is de temperatuur 21°. We zorgen ervoor dat er geen schommelingen zijn."

De klanten van Scheck Art Logistics zijn privéverzamelaars, galerijen, veilinghuizen en overheden (musea, OCMW). "Als ze met een vraag voor transport komen, horen we of we verpakking moeten voorzien en of het kunstwerk geïnstalleerd of gedemonteerd moet worden. De kunstwerken zijn zowel schilderijen, beelden, sculpturen als hedendaagse installaties. De waarde schommelt van 500 tot 40 miljoen euro. Het grootste stuk dat we tot nu toe hebben behandeld, was een sculptuur van 4,5 meter hoog en 2,5 ton zwaar. Daarvoor hebben we uitzonderlijk transport ingezet. Onze opdrachten hebben voor 60% betrekking op het binnenland en 40% spelen zich af in het buitenland, in heel Europa." Sinds een tweetal jaar biedt Scheck Art Logistics een groepagedienst aan voor kunstwerken in Europa. "Maandelijks rijden we een vaste route langs Parijs, Londen, Berlijn en Zwitserland. Daar is best veel vraag naar. Onze chauffeurs zijn 'art handlers'. Zij krijgen hun opleiding 'on the job' en leren materiaalkennis en technisch inzicht om te weten hoe objecten structureel in elkaar zitten. We kunnen zeker nog meer mensen gebruiken", besluit Matthias Scheck.

In de vrachtwagen zet Matthias Scheck de kunstwerken vast met spanriemen.



Panorama



Met een pyloon wordt het verpakte kunstwerk nog eens extra gezekerd.



De verpakingskisten worden in het eigen atelier vervaardigd...



... en voorzien van dempende mousse...



... en handvaten.



Kisten van alle formaten in het magazijn.



De kunstwerken reizen heel de wereld rond.



In het magazijn zowel beelden als hedendaagse installaties.



Een kunstwerk in een 'doorkijkverpakking.'



DE BESTE OPLOSSING VOOR UW MAGAZIJN

Van manuele- of semi-geautomatiseerde orderpicking tot volautomatische systemen. Optimaliseer uw opslag- en magazijnprocessen met de experts van SSI SCHÄFER. Met meer dan 80 jaar ervaring in magazijninrichting bieden wij totaaloplossingen voor ieder project en elke branche. Maak een afspraak en bespreek vrijblijvend de mogelijkheden.

Think Tomorrow.

+32 (0)15 79 68 70
ssi-schaefer.com

SSI SCHÄFER

TRANSPORT & LOGISTICS AWARDS 2022



Helemaal terug op volle kracht

Spannend was het wel, de aanloop naar de eerste editie van de Transport & Logistics Awards 'nieuwe stijl'. Maar een uitverkochte avond in Brussels Expo bewijst dat de professionals uit de Belgische transport- en logistieksector na twee jaar covid-perikelen wel snakten naar een feestje.

Michiel Leen

Met meer dan 1.300 aanwezigen mag de recentste editie van de Transport & Logistics Awards een succes worden genoemd. De vertegenwoordigers van de Belgische transport- en logistieksector kwamen in groten getale af op de vernieuwde formule van dit gala dat de innovatiefste spelers uit de sector

in de schijnwerpers zet. Na de 'virtuele' editie van vorig jaar was het een blij weerzien voor collega's en concurrenten, en een geweldige gelegenheid om nog eens in levenden lijve te netwerken. Op naar een volgende mijlpaal, want in 2023 vieren we de dertigste editie van de Transport & Logistics Awards!

We stellen graag de winnaars en laureaten van de drie logistieke Awards aan u voor. De volledige verslagen van de winnaars zullen worden gepubliceerd in nummer 63 van Link2Logistics Management.

DHL Life Sciences

Logistics Building of the Year 2022

DHL Life Sciences nam in Lot een nieuwe site in gebruik van 28.000 m² en de mogelijkheid om 20 trucks tegelijk te behandelen. Dit gebouw, een realisatie van MG Real Estate, vervangt de vroegere DHL-campussen in Lot en Beersel. De nieuwe site valt op door een hoge mate van automatisering. Het gebruik van duurzame materialen en technieken levert het gebouw een BREEAM Very Good- classificatie op.




Overige laureaten

2. Cainiao Logistics

Cainiao Logistics, de logistieke dochteronderneming van Alibaba, verhuist in 2021 naar de luchthaven van Luik. De Belgische managers kregen carte blanche om het gebouw te ontwerpen. Alles behalve Made in China, kortom!

3. Barry Callebaut

Barry Callebaut distribueert chocolade in meer dan 140 landen vanuit zijn 'Chocolate Box'. Kunstmatige intelligentie en robotisering zijn de sleutelwoorden van dit complex van niet minder dan 60.000 m².

Met de steun van: 



Manuport Logistics

T&L Employer of the Year 2022

"People are key" bij de Antwerpse logistieke allrounder **Manuport Logistics**. Het HR-beleid is er geen afstandelijke bedoening, het bedrijf gaat integendeel prat op een vlakke en informele bedrijfsstructuur. In de maritieme sector, waar er een heuse strijd woedt om de schaarse talenten aan boord te halen, werpt die typisch Antwerpse manier van merken vruchten af. Een feit dat ook onze jury niet is ontgaan.



Overige laureaten

2. Trafuco

Bij Trafuco heeft het welzijn van haar werknemers de hoogste prioriteit. Nieuwe chauffeurs worden ondersteund door een mentor, en werknemers kunnen kiezen welke opleiding ze willen volgen.

3. Coastair

Coastair is fundamenteel toegewijd aan de waarden teamgeest, openheid en respect. Een op maat gesneden HR-beleid moet ervoor zorgen dat deze cultuur behouden blijft, zelfs in een groeiend bedrijf.

Met de steun van: 



Dassy

Logistics Project of the Year 2022

De Brugse fabrikant van bedrijfskledij **Dassy** besloot al in 2011 zijn logistieke activiteiten zelf in handen te nemen. In de afgelopen jaren werd stelselmatig werk gemaakt van een doorgedreven automatisering van de logistieke processen, waarbij steeds rekening werd gehouden met de mogelijkheid tot groei. En met resultaat! Op tien jaar tijd verdubbelde Dassy zijn omzet. Voor de uitwerking van dit project werkte Dassy samen met Logflow



Overige laureaten

2. Active Ants

In zijn e-fulfilmentcenter in Willebroek kiest Active Ants, een dochteronderneming van bpost, voor een futuristische logistieke operatie waarbij opslag, orderpicking, sortering en verpakking geautomatiseerd zijn.

3. Novandi / Tercofin

Novandi is een pionier in het gebruik van autonome binnenschepen. Dit project moet het mogelijk maken autonome binnenvaart op grotere schaal toe te passen en zo het gebrek aan personeel te verhelpen.

Met de steun van:



TUSSEN FLITSBEZORGERS EN
PROFESSIONELE SHOPPERS

De ene dark store is de andere niet



Delhaize en Distrilog baten samen een dark store uit in Puurs.

Dark store' zou weleens hét logistieke buzzword van het jaar kunnen worden. Al mag duidelijk zijn dat niet elke operator hetzelfde bedoelt wanneer hij de term gebruikt.

Michiel Leen

Soms speelt een evolutie in de wereld van retail en logistiek zich gewoon voor je ogen af, op de hoek van je eigen straat. Het overkwam de auteur van dit stuk toen hij in zijn buurt een ongewoon komen-en-gaan opmerkte van fietskoeriers bij een hoekpand dat tot voor kort dienst had gedaan als kantoorroimte. Nu waren de ramen van het pand verduisterd en zwermden de fietskoeriers af en aan met hun grote bezorgtassen op de rug. Een clandestiene fastfoodkeuken? Neen, onze buurt bleek een van de eerste Belgische omgevingen te zijn waarin de bezorgdienst Gorillas neerstreek. Deze flitskoerierdienst bezorgt kleine hoeveelheden boodschappen binnen (zeer) korte termijn aan huis en is zeer populair bij stedelijke gebruikers voor wie een wandelingetje naar de (nacht)winkel te veel gevraagd is. Het verduisterde hoekpand deed dienst als

magazijn van waaruit de bestellingen van de klanten vertrokken. De 'dark store', kortom.

VOOR OF TEGEN?

Het model kan op voor- en tegenstanders rekenen. In een vorige editie van Link 2 Logistics Management trok logistiekexpert Alex Van Breedam al van leer tegen deze nieuwe trend. "Deze dark stores zullen misschien de leegstand in de winkelstraten voor een stuk kunnen invullen, maar een winkelstraat met vele dark stores zal het shoppen niet aantrekkelijk maken", klinkt het.

De koeriers van Gorillas hebben een werknemersstatuut, wat de bezorgdienst een wat sympathieker imago moet geven dan andere flitsbezorgers van wie de koeriers officieel als zelfstandigen werken. Er moet wel bij worden gezegd dat Gorillas vaak werkt met tijdelijke contracten.

Toch zijn een aantal grote retailspelers overtuigd van de toekomstperspectieven die het concept biedt. Achter die fijnmazige stedelijke verankering zitten immers supporters met diepe zakken. Zo breidde de Nederlandse warenhuisketen Jumbo in het voorjaar van

2022 zijn belang in Gorillas nog uit. Er komt immers een generatie hypergeconnecteerde consumenten aan die nu al de gewoonte heeft goederen aan huis te laten leveren. Dat die consument daarbij weinig geduld heeft - Gorillas-goederen worden zo goed als 'on the spot' geleverd - is een uitdaging om dit model op termijn rendabel te kunnen maken.

In de logistiekwereld gaat de term 'dark store' evenwel al langer mee. Zowel qua betekenis als qua scope wordt er evenwel iets anders mee bedoeld dan de flashy en controversiële nieuwlichterij van Gorillas en consorten. Al is het proces daarom niet minder interessant.

SHOPPEN IN HET MAGAZIJN

Tijdens de Covid-jaren zijn de Belgen massaal meer boodschappen gaan doen via het internet. Warenhuisketen Delhaize en logistiekoperator Distrilog runnen om die klanten tegemoet te komen in Puurs al enkele jaren hun eigen dark store.

Die faciliteit lijkt verdacht hard op een klassiek grootwarenhuis, met de producten gegroepeerd in specifieke rayons. Tussen de winkelrekken stellen de medewerkers de bestelling



De flitskoeriers van Gorillas's zijn een opvallende recente verschijning in de stadscentra.

gen van de klanten samen op een manier die op het eerste zicht niet veel verschilt van een conventioneel rondje shoppen in de supermarkt. "In de beginfase van onze e-commerce-activiteiten gebeurde de samenstellingen van de bestellingen nog 'live' in de winkel", zegt woordvoerder Roel Dekelver. "Toen steeds meer klanten online begonnen te shoppen, hebben we besloten deze activiteiten op één site te groeperen, wat schaalvoordelen en efficiëntiewinsten oplevert." Klanten die van thuis uit shoppen hebben zo toegang tot een assortiment van zo'n 15.000 producten. DistriLog staat in voor de uitbating van de Darkstore. "De term 'dark store' mag je letterlijk nemen: het distributiecentrum is ingericht als een echte winkel, maar het is er donkerder dan in een echte supermarkt", zegt coo Roel Vanmaele. "Het verschil tussen een dark store en een klassiek distributiecentrum (DC) is dat deze dark store ook beleverd wordt vanuit een distributiecentrum. Samen met Delhaize hebben we de capaciteit stukje bij beetje opgebouwd. In het begin was de dark store slechts een hoekje van een magazijn. Nu spreken we over 14.000 vierkante meter dark store."

ANDERE INSTEEL

"Werken in een dark store vereist een andere insteek van de medewerkers", weet Vanmaele. "Het lijkt op winkelen, maar dan met hoogtechnologische hulpmiddelen en een elektronisch winkelwagentje. De medewerkers gebruiken voice picking en 'pick to light'-technologie. Zo doen ze de boodschappen voor soms wel twintig klanten tegelijk. De bezetting van het magazijn, zo'n 300 mensen voor 245 fulltime-equivalenten, fluctueert. Aan het einde van de week is het immers drukker in de orderpicking dan op andere momenten. Intussen staat de techniek niet stil. Misschien verdwijnen op termijn de 'fulltime shoppers' uit de dark store ten voordele van gerobotiseerde oplossingen. In Nederland worden nu technologische oplossingen onderzocht zoals de Autostore. Dergelijke systemen zijn betaalbaar vanaf een bepaalde schaal."

De consument heeft weinig geduld en dat is een uitdaging voor de rendabiliteit

Not in my backyard

In Nederland ontwikkelden de lokale besturen van onder andere Rotterdam en Amsterdam een strategie om via het vergunningenbeleid een gevreesde wildgroei aan dark stores tegen te gaan. Bij buurtbewoners leeft immers vaak bezwaar tegen de dichtgeplakte winkelruiten. In woongebieden komt daar ook nog de overlast bij van frequente beleveringen van de dark stores door vrachtwagens. Het vergunningenbeleid moet voorkomen dat er een teveel aan dark stores ontstaat op plaatsen die daar niet voor geschikt zijn.

Pick to what?

Dark-storemedewerkers maken gebruik van enkele technologische hulpmiddelen. Bij 'pick to light' wordt gebruik gemaakt van alfanumerieke displays en knoppen op opslagplaatsen om het handmatig 'picken' en registreren van artikelen voor verzending te begeleiden.

'Voice picking' (spraakgestuurde warehousing) gebruikt software voor spraakbesturing en spraakherkenning in magazijnen en distributiecentra. Medewerkers hebben hun handen vrij en picken tot een kwart sneller dan met papieren pickinglijsten of Radio Frequency-picking. Nieuwe krachten zijn ook sneller opgeleid.

Vanwege de fijnmazigheid van het werk in de darkstore is het nog niet vanzelfsprekend om deze activiteit te automatiseren, al wordt de mogelijkheid, zeker bij darkstores op grotere schaal, onderzocht. Het gebruik van een automated storage and retrieval system (ASRS) neemt dan de fulltime shoppers van vandaag het werk uit handen.



VOEDINGSLOGISTIEK

Vier trends die de koude ketens hertekenen

De voedingslogistiek ontwikkelt zich sneller dan andere logistieke disciplines. Onder meer omdat de distributie en thuisleveringen de laatste jaren explosief groeiden. Maar ook de strengere voedselregelgeving, nieuwe slimme technologieën en een consument die veeleisender is dan vroeger spelen een rol in deze snelle evolutie. In een 'trend report' beschrijft WDP vier trends die grote gevolgen zullen hebben voor de logistieke bedrijven en hun processen.

Philippe Van Dooren

1. VOEDSELVEILIGHEID BOVEN ALLES

In de wereld van de voedingslogistiek is veiligheid de topprioriteit. Het is van levensbelang dat de koude keten nooit wordt onderbroken.

Volgens Wiljan Daris, Purchase and Commercial Manager bij de telerscoöperatieve The Greenery, ligt de lat op dit gebied

uitzonderlijk hoog in de Benelux. "Omdat de eisen zo hoog zijn, zet de sector innovatieve supply-chain-beheersystemen in die bij elke stap de temperatuur meten en aanpassen. Monitoren volstaat niet: we moeten ze ook te allen tijde kunnen aanpassen, in het magazijn én in het voertuig."

"De regels worden ook steeds strikter, zodat van bedrijven verwacht wordt dat zij met eigen oplossingen komen om eraan te voldoen. Er dreigt een kloof te ontstaan tussen grote bedrijven die zich investeringen in slimme technologieën kunnen veroorloven en kleinere spelers met een gelimiteerd budget", stelt Daris.

Volgens Wilco Jansen, communicatiemanager van groothandelaar Sligro, is er nog een extra factor: "Omdat onze klanten - de horeca - de risico's tot een absoluut minimum willen verlagen, zien ze onze koelmagazijnen steeds meer als hun voorraadkast. De frequentie van de le-

veringen moet omhoog. Voor onze planners is het een extra uitdaging, want het wordt steeds moeilijker om in stadscentra te leveren. Daarom moeten we meer dan vroeger de vervoerstrajecten efficiënt coördineren."

2. KOUDE KETEN WORDT COMPLEXER

De kwaliteit van de voeding hangt sterk af van de kwaliteit van de koude keten. Aangezien de klanten veeleisender worden, worden de logistieke processen complexer. Koude ketens veranderen in netwerken van slimme sensoren en realtime datastromen.

De tijd tussen het veld en de koelkast moet zo kort mogelijk gehouden worden. Hoe korter de 'lead times', hoe beter de kwaliteit van het product. Dit leidt tot enorme technologische investeringen, zowel in de opslag als in het transport.

"Als retailer zijn we altijd op zoek naar transport met een zo hoog mogelijke vullings-



“De horecasector ziet onze koelmagazijnen als zijn voorraadkast”



De investeringen in technologie die nodig zijn voor het optimaliseren van de logistiek in de voedingssector zijn vandaag niet te vergelijken met die van tien jaar terug.

graad”, zegt Tom Malfroid van Collect&Go (Colruyt). “Om dit efficiënter te organiseren, combineren we nu de drie belangrijkste temperatuurzones in één rit: gekoeld, diepgevroren en ambient (kamertemperatuur).” Het departement R&D van Colruyt ontwikkelde in dat verband nieuwe rolcontainers voor koelen vriesproducten met vloeibaar ijs, de Liquid Ice Containers.

Ook Ethelco, een koelboxontwikkelaar, gelooft in het gecombineerd vervoeren van voedselproducten met verschillende temperaturen. Volgens medeoprichter Jos Mierman, bieden nieuwe gekoelde verpakkingen - bijvoorbeeld op basis van droog ijs - hiervoor een oplossing. “Als we gekoelde en gevroren producten samen met ‘ambient’ voeding of zelfs niet-voedselproducten kunnen vervoeren, kunnen we vrachtwagens van de baan halen.”

3. THUISLEVERINGEN GAAN DOOR HET DAK

De explosie van de e-commerce heeft ook gevolgen voor de voedsellogistiek. Thuisleveringen nemen een hoge vlucht omdat sommige consumenten het gemak boven de prijs plaatsen. “Maar ook tijd is steeds waardevoller”, zegt customer experience expert Steven Van Belleghem. Dat verklaart het succes van ‘flitsbezorgers’

zoals Gorillas. Zij leveren per fietskoerier een (beperkt) assortiment in 30 minuten - of zelfs 10 minuten - bij de klant thuis. Ze zijn weliswaar nog niet winstgevend. Daarnaast ontwikkelen zich al langer ‘pure’ e-commerce-supermarkten zoals Picnic. Die zijn wel rendabel omdat ze bijvoorbeeld elektrische bestelwagens inzetten die dagelijks woonwijken op vaste tijdstippen bevoorraden.

Volgens Van Belleghem staan de traditionele supermarkten in België nog huiverachtig tegenover thuisleveringen. Zij willen pas op die trein stappen als het concept winstgevend is. “Ze nemen een groot risico want ze dreigen uit de markt geduwd te worden door internationale spelers, zoals Bol.com of Coolblue het in de non-food deden.”

Volgens Malfroid zijn thuisleveringen veel complexer dan het bevoorraden van winkels. De uitdaging is des te groter omdat consumenten even hoge verwachtingen koesteren voor de food als voor de non-food, waar de logistiek evenwel minder complex is.

4. ALLES VOOR HET ALGORITME

Om de supply chain zo efficiënt mogelijk te organiseren, zijn data - massa's data - nodig. Men moet zoveel mogelijk over de klanten weten. In de voedingslogistiek is dat nog meer het geval.

“We weten precies wanneer de voorraadkast van de klanten leeg is”, zegt Wilco Jansen van Sligro. “Omdat wij hen bijna dagelijks bevelen, weten we wat in en uit gaat. We collecteren zoveel data, dat we weten wat de klanten nodig zullen hebben en wanneer”, zegt hij.

Volgens hem kunnen bedrijven die rechtstreeks aan de consument leveren veel leren van de B2B-markt. “De flexibiliteit in de manier waarop wij aan onze klanten leveren, is iets wat je nog niet ziet in de B2C-markt. Wij moedigen onze klanten aan om snel te bestellen en iets langer te wachten op hun levering. Desnoods verleiden we hen met aangepaste prijzen.”

Data zijn ook belangrijk voor het ontwerpen van de magazijnen. Optimalere supply chains zorgen voor kortere ‘lead times’. Er moeten minder goederen gestockeerd worden en ze gaan sneller in en uit. Daartoe zijn wel meer laad- en loskades nodig.

Data maken ook meer slimme software nodig. Bedrijven maken hun supply chains zo transparant mogelijk aan de hand van hun ERP (Enterprise Resource Planning). “In de voedingssector ligt nog een heel optimalisatiepotentieel als data over de productie beter geïntegreerd zouden worden. Maar dat is moeilijk omwille van de onvoorspelbaarheid ervan”, zegt Daris van The Greenery.

GXO TONGEREN

Veiligheid en duurzaamheid hoog in het vaandel

Logistiekspeler GXO opende recent een volledig fossielvrij logistiekcentrum van 20.000 m² in Tongeren-Oost. De vestiging zal zich richten op e-commerceoplossingen en het beheer van industriële goederen en reserveonderdelen.

Yannick Haesevoets / Michiel Leen

Het nieuwe GXO-gebouw geldt als een staalkaart voor de expertise die het bedrijf doorheen de jaren opbouwde als leverancier van complexe supply-chainoplossingen. Luc Laurijssens, Managing Director GXO België en Nederland, legt uit: "België en Nederland zijn belangrijke landen voor GXO. In totaal hebben wij er 28 locaties met een totale op-

pervlakte van meer dan een miljoen vierkante meter en hebben wij er 9.000 collega's. Ons nieuwe distributiecentrum in Tongeren omvat alles waar wij als GXO goed in zijn en waar wij voor staan. Het is voorzien van de nieuwste technieken en door gebruik van onze expertise kunnen wij onze klanten helpen bij de groei. Daarbij verliezen wij twee belangrijke aspecten niet uit het oog: ons streven naar duurzaamheid en zorgdragen voor onze medewerkers."

STRATEGISCHE LIGGING

De activiteiten van GXO in Tongeren richten zich op e-commerceoplossingen en het beheer van industriële goederen en reserveon-

derdelen. Belangrijke reden voor GXO om te kiezen voor Tongeren is de strategische ligging. De locatie bevindt zich dicht bij de binnenvaartterminals van Luik en Genk en de grens met Nederland en Duitsland. Ook ligt het precies tussen de vliegvelden van Brussel, Luik, Keulen en Düsseldorf en naast de E313. GXO is er trots op dat het complex met 'zeer goed' BREEAM-certificering is aangeduid als fossielvrij en dat er geen CO₂ of NO_x wordt uitgestoten.

De familiale bouwonderneming Cordeel tekende voor de realisatie van het gebouw, dat gebruik maakt van energiezuinige technieken en hernieuwbare energieën. Vanuit zijn vestiging in Hoeselt realiseerde Cordeel de eerste

Het nieuwe GXO-complex profiteert van een strategische ligging



Voor GXO was het uiterst belangrijk eind 2021 te starten

fase voor GXO in een Design and Build-project van 20.000 m². Daarbij golden strakke deadlines. Voor GXO was het van het uiterste belang om operationeel te zijn vanaf eind 2021. Cordeel startte begin juni 2021 met het plaatsen van de paalfundering op het terrein. De eerste prefabkolom uit de eigen productiefabrieken van Cordeel in Hoeselt kwam begin augustus op de werf, waarna het gebouw wind- en waterdicht was eind september en men kon starten met het inbouwen van de rekken in oktober. Vanaf begin december vond de verhuis plaats van GXO naar de nieuwe site.

DUURZAAMHEID ALS ORDEWOORD

De duurzaamheidscriteria worden bereikt door het toepassen van de modernste tech-

nien in de facilitaire systemen. De installatie van de HVAC-installaties is een realisatie van Rob Air uit Genk. Het systeem voor de verwarming, koeling en ventilatie werkt met een decentrale warmtepomptechniek met zeer homogene luchtverdeling. Bij het gebruik van koelmiddelen werd vandaag al rekening gehouden met de strenger wordende eisen vanaf 2030. Ook in de kantoorruimtes vinden we een geavanceerd systeem terug dat beroep doet op warmtepomptechnologie. De ventilatiesystemen (Type D) houden rekening met de bezetting van het gebouw, waarbij rekening werd gehouden met verzwaarde luchtdebieten, hogere filtering voor betere luchtkwaliteiten ten voordele van de werknemers, ingevolge de strenge BREEAM-eisen en de lessen qua luchtkwaliteit en ventilatie uit de coronacrisis. Die aanpak kan het comfort van het personeel alleen ten goede komen.

Op jaarbasis wordt zo bovendien 86 ton CO₂ bespaard ten opzichte van een traditionele verwarming met gasbranders. Dat is het equivalent van 4.400 bomen die 1 jaar lang

groeien of 860.000 km met een gemiddelde personenwagen. Ook werd deze installatie uitgerust met een energymonitoring, waarop alle verbruiken beheerd kunnen worden.

VEILIGHEID VOOROP

Voor de brandbeveiliging werd beroep gedaan op Aquasecurity. Het magazijn werd voorzien van liefst 2.242 sprinklers op het dak en 400 sprinklers voor de beveiliging van de rekken. Op die manier is het GXO ook toegestaan om bepaalde ontvlambare stoffen op te slaan in plastic en glazen flessen. De aanwezigheid van deze installatie, die voldoet aan de richtlijn FM Global standard Cartoned Unexpanded Plastic, zorgt ook voor korting op de verzekeringsfactuur. De aanrijbeveiliging in het magazijn is van Boplan. De TB 400-installatie uit novyleen-polymeren geldt als norm in de sector.

QR: *bekijk de video via [VIDEO]*
Spraakmakend Project: GXO
Tongeren - Transportmedia



State-of-the-art-technieken in het magazijn zorgen voor duurzaamheid en veiligheid



Batterij

Voor de elektrische installaties werden LED-verlichtingslijnen voorzien tussen de rekken met intelligente sturing met aanwezigheidsdetectie per gang en dimming van de lichtsterkten. Op het dak van de nieuwe GXO-site werden zonnepanelen voorzien met een totaal vermogen van 500 kwp voor deze eerste fase 1, die bovendien uitgebreid kunnen worden voor fase 2. De energie van deze fotovoltaïsche installatie wordt zoveel mogelijk benut voor de eigen gebouwgebonden installaties en bij overschot aan productie wordt deze elektriciteit opgeslagen in een centrale C-batterij, eigen ontwikkeling binnen Cordeel Group meer bepaald door C Energy. Het geheel van de energiestromen wordt gemonitord en gestuurd via een SMART GRID gebouwenbeheersysteem.



Technologische mogelijkheden worden steeds groter

Diefstal is van alle tijden, maar technologische mogelijkheden verhogen ook op dit vlak de slagkracht. Het gevolg: het aantal inbraken stijgt. Daar staat tegenover dat ook de beveiligingsmogelijkheden toenemen, net zoals de bewustwording bij zowel de logistieke spelers als opdrachtgevers. Doordat het takenpakket complexer wordt, opteren bedrijven steeds vaker voor uitbesteding naar specialisten.

Michaël Vandamme

“Nog te vaak wordt het belang van inbraken, en veiligheid in het algemeen, onderschat”, stelt Jan De Wilder, Afgevaardigd Bestuurder van GDW Security vast. “En dat draait niet enkel over wat überhaupt kan gebeuren, maar ook en vooral over wat de gevolgen van dergelijke incidenten kunnen zijn. De continuïteit van de activiteiten kan in het gedrang komen, maar ook de opgelopen reputatieschade kan op dat vlak parten spelen.”

“En die reputatieschade kan ver gaan”, zegt Dieter Blommaerts, Business Development Manager Remote Services bij Securitas. “Stel, je slaat chocolade op, en deze wordt gestolen

en illegaal doorverkocht. Door de slechte bewaaromstandigheden na de inbraak worden mensen er ziek van. Toch deel je sowieso in de klappen. Niet enkel de reputatie van jouw bedrijf lijdt schade, maar ook de commerciële relatie met jouw klant of opdrachtgever staat onder druk.”

Toch stellen experts ook beterschap vast. “De bewustwording neemt toe”, zegt Dieter Blommaerts. “Een aantal externe factoren zijn hierbij relevant. De beveiligingstechnologie is sterk geëvolueerd en biedt, in combinatie met remote- diensten, zoals actieve opvolging door een meldkamer en interventie na alarm, een complete maar ook complexere beveiliging. Meer en meer bedrijven outsourcen security.”

AANPAK VAN SPECIALISTEN

Erg relevant voor de logistieke sector zijn de eisen die de opdrachtgevers stellen. En dat brengt ons bij normen en kwaliteitseisen die opgelegd worden, de TAPA-norm om te beginnen (zie kaderstuk). “Je kan natuurlijk gaan voor een maximale beveiliging, maar daar hangt dan weer een prijskaartje aan”, legt Dieter Blommaerts uit. “Alles begint bij

een grondige doorlichting. Wat is de activiteit van een klant? En waar en in welke omstandigheden oefent hij die uit? Het is ook erg belangrijk om de beveiligingseisen van de opdrachtgevers van de klant in kaart te brengen. Aan welke normen moet hij zich houden?”

“Er spelen heel wat elementen wanneer we het over inbraakbeveiliging hebben, te beginnen met de werkwijze en processen van een gegeven bedrijf”, verduidelijkt Jan De Wilder. “Het draait soms over schijnbaar onschuldige zaken die verstrekende gevolgen kunnen hebben. Laat men geen deuren openstaan, waardoor het collega's met slechte bedoeling makkelijk wordt gemaakt? Hoe zit het sleutelbeheer in elkaar? Is er een verantwoordelijke die over al die praktische zaken waakt? Weet u, men kan een pand de beste beveiliging geven, maar als men een kartonnen deur heeft is dit waardeloos. In 70 à 80% van de gevallen van inbraak is er ergens een lek van binnenuit in het spel. Een tip kan zijn: zaken die individueel verhandelbaar zijn in een aparte extra beschermde ruimte leggen. Het is soms wat paradoxaal dat voor brandgevaar alles zoveel mogelijk open moet, terwijl het voor inbraak net andersom is (lacht). Dit gezegd zijnde,

Veiligheidssystemen zijn een steeds grotere rol gaan spelen in de logistieke operationele processen.



De mogelijkheden van bewakingscamera's nemen steeds meer toe. Dankzij de toegenomen mogelijkheden van de voorbije jaren op het gebied van camera-technologie, kan men korter en efficiënter op de bal spelen.

biedt de technologie na analyse van deze processen steeds meer mogelijkheden.”

MOGELIJKHEDEN CAMERA'S

Bijvoorbeeld door de inzet van camera's. "Er bestaat een misverstand over inbraakbeveiliging en wat er gedaan mag worden wanneer iets abnormaals vastgesteld wordt", legt Jan De Wilder uit. "Het klopt niet dat de politie verwittigd kan worden bij één enkele technische melding, dit kan pas nadat er ook een tweede signaal uit een andere zone komt. Dit is het principe van 'technische verificatie'. Anders gesteld: pas na een dubbele detectie kan een politiepatrouille gestuurd worden. Net hier zie je de meerwaarde van een camera die bij die allereerste melding voor een visuele verificatie aangewend kan worden. Dankzij de toegenomen mogelijkheden van de voorbije jaren op het gebied van camera-technologie, kan men korter en efficiënter op de bal spelen. De beeldkwaliteit nam niet enkel aanzienlijk toe, maar snufjes als gezichts- of nummerplaattherkenning verhogen de mogelijkheden. De voordelen van bewegingsdetectie met specifieke intelligente algoritmes zijn opmerkelijk. Camera's dienen vandaag ook niet

enkel meer om reactief bij een alarm gebruikt te worden, maar bieden ook een logistieke en operationele meerwaarde. Ze kunnen bepalen welk voertuig ergens toegang toe krijgt, de software genereert waarschuwingen als iemand een speciale zone betreedt of lang in een zone verblijft, helpt bij het lokaliseren van achtergelaten 'objecten',...."

AFBAKENING TAKEN

Technische mogelijkheden en hoge eisen van opdrachtgevers werken outsourcing in de hand, het kwam al kort ter sprake. Daarnaast spelen andere interne afwegingen. "Het hangt allemaal samen", analyseert Dieter Blommaerts.

Bedrijven hebben niet altijd een Security specialist in dienst, waardoor het optimaliseren van de beveiliging van de gebouwen, goederen en personeel toevertrouwd wordt aan een persoon in het bedrijf die vaak niet op de hoogte is van de risico's en mogelijke oplossingen. Securitybedrijven kunnen de logistieke bedrijven ontzorgen, zodat zij zich op hun core business kunnen concentreren, namelijk transport en logistiek."

TAPA als norm voor inbraakbeveiliging

TAPA (Transported Asset Protection Association) is een forum waarop logistieke dienstverleners, vervoerders, maar ook overheidsdiensten en andere belanghebbenden beveiligingsstandaarden voor de supply chain vastleggen. Deze worden gekoppeld aan een certificering: Facility Security Requirements, Trucking Security Requirements en Parking Security Requirements. Binnen elk Requirementcertificaat zijn telkens drie niveaus bepaald, afhankelijk van de strengheid van de te nemen maatregelen. TAPA geldt als referentie in de logistieke sector, hoewel er nog andere normen bestaan. Een grote variatie kenmerkt de maatregelen en/of voorwaarden waaraan moet voldaan worden om een dergelijk certificaat te verwerven: een beveiligde perimeter, de aanwezigheid van camera's en actieve opvolging door een meldkamer, toegangscontrole, adequate verlichting en dergelijke meer.

www.tapa-global.org

ONGEVALLEN VERMIJDEN OP DE LOGISTIEKE WERKVLOER



Verschillende logistiekbedrijven investeerden samen in de ontwikkeling van virtuele trainingstools.

De technologie spreekt een woordje mee

De preventie van ongevallen in de context van logistieke operaties is in toenemende mate een technologische aangelegenheid. Fysieke barrières worden steeds vaker geflankeerd door digitale en zelfs virtuele hulpmiddelen.

Michiel Leen

De statistieken over ongevallen in de logistiek geven stof tot nadenken. Volgens officiële cijfers van HSE-gegevens komen elk jaar ongeveer 50 mensen om het leven en vallen

er meer dan 5.000 gewonden bij ongevallen met voertuigen. Deze letsels hebben grote impact voor de betrokkenen en kunnen bedrijven miljoenen kosten.

A-Safe, de specialist in veiligheidsbarrières heeft aanrijdingsbeveiliging als core business. "Je hebt een barrière nodig tussen rollend materieel en personeel te voet",



NEARLY 3000 UK WORKERS HAVE LOST A LIMB IN WORKPLACE ACCIDENTS SINCE 2016.*

MOST PEOPLE **NEVER THINK IT WILL HAPPEN TO THEM OR HOW THE CONSEQUENCES OF ONE MOMENT IN TIME CAN IMPACT YOUR FAMILY FOREVER.**

This is the hidden cost of workplace accidents. An emotional and psychological legacy that can change everything.



[amputee]



A-SAFE is campaigning to raise awareness of the devastating impact of workplace accidents.
To find out more, visit asafe.com/thehiddencost

THE HIDDEN COST

*RIDDOR (Reporting of Injuries, Disease and Dangerous Occurrences Regulations).

In het VK zet A-Safe een kortfilm over bedrijfsongevallen in om bedrijven te sensibiliseren.

weet communicatiemanager Jolien Demeyer. “Verkeersmanagement is dus cruciaal.”

Volgens Demeyer is het opvallend hoe sommige bedrijven wel actief met ongevalpreventie bezig zijn en andere totaal niet. “Terwijl het belangrijkste advies is: wacht niet tot het te laat is. De impact van een werkonzeval in de organisatie is enorm.”

A-safe biedt klanten niet alleen fysieke oplossingen, in de vorm van de gepatenteerde polymeren barrières, het bepleit ook de veralgemening van de standaard ‘PAS-13:2017’, van het British Standards Institution (BSI), de meest gebruikte praktijkcode voor veiligheidsbarrières ter wereld. Die richtlijn omvat regelgeving over waar en wanneer een veiligheidsbarrière nodig is,

maar ook best practices voor het ontwerp ervan. Een officiële norm is het evenwel nog niet, wel een advies.

In het Verenigd Koninkrijk voert het bedrijf daarom campagne met kortfilm ‘Amputee’, een op waargebeurde feiten gebaseerde kortfilm over een jonge vrouw die een been verliest nadat een heftruck haar aanrijdt in het magazijn waar ze werkt.

LUCIFERDOOSJES

Naast het fysieke aspect - aangepaste verkeersplannen in en rond het magazijn, gescheiden trajecten voor voertuigen en voetgangers, vangrails en barrières - spelen ook digitale en virtuele oplossingen een steeds grotere rol.

Het van oorsprong Antwerpse technologiebedrijf Rombit liet enkele jaren geleden van zich spreken met zogenaamde ‘wearables’, draagbare en met draadloos internet geconnecteerde apparaatjes die kunnen worden uitgerust met een waaier aan functies. Een eerste wapenfeit was een apparaatje, niet groter dan een luciferdoosje, met verschillende functies: hulp invoeren na een val of schok, evacuatiebevelen geven, botsingen met voertuigen vermijden, social distancing,... De technologie is intussen verder ontwikkeld. “Incidentpreventie is onze core business geworden”, zegt Evert Bulcke van Rombit. “Aanrijdingen tussen heftrucks en medewerkers zijn de tweede belangrijkste vorm van arbeidsongevallen in de logistiek.



'Wearables' bieden steeds meer mogelijkheden om medewerkers veilig te houden.

De sector is zich ervan bewust dat dat moet veranderen." Intussen werden wearables ontwikkeld die heftruckchauffeurs wijzen op te snelle acceleraties of te scherpe bochten. De onmiddellijke notificatie heeft meteen impact op het gedrag van de chauffeur: als je telkens een signaal krijgt, ga je sneller je gedrag aanpassen. Het aantal 'near misses' daalde met veertig procent in het eerste kwartaal na de implementatie." Idealiter krijgt iedereen die zich op de logistiek-site waagt, een wearable. Zo is te allen tijde duidelijk wie zich waar bevindt. Bedrijven die met de 'driver behaviour'-toepassing aan de slag willen, kunnen rekenen op subsidie van de Vlaamse overheid, de investering voor de werkgever blijft dus beperkt.

VIRTUEEL VERONGELUKKEN

Intussen doet ook de virtual reality zijn intrede in het preventiebeleid. Enkele grote logistiekspelers en verladers, waaronder Atlas Copco, DHL en Kuehne+Nagel zetten hun schouders onder het VR-proefproject 'AR-VR Training for Logistics' van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL). Binnen dat project wordt een module ontwikkeld waarmee (nieuwe) medewerkers in een virtueel warehouse bewust worden gemaakt van de courante gevaren in hun werkomgeving. Medewerkers krijgen een VR-bril en twee controllers waar-

mee ze courante magazijntaken uitvoeren. Ondertussen worden ze virtueel blootgesteld aan risico's: een pallet dat dreigt te vallen of een reachtruck die uit het niets opduikt. Steven De Graeve, Learning & Development Specialist bij Kuehne+Nagel, schetst de voordelen van het systeem: "Op deze manier kun je de medewerkers laten ervaren wat er gebeurt als het mis gaat. In een opleiding in real life kun je moeilijk een zwaar ongeval gaan simuleren. Op deze manier kun je dat wél. De technologie fungeert zo als een aanvulling op de bestaande veiligheidstraining, eerder dan als een vervanging. Onze nieuwe medewerkers krijgen nog steeds een peter of meter en doorgedreven veiligheidstraining op de werkvloer. Ook arbeidsongevallen worden met de teams besproken. Die aanpak blijven we ook huldigen wanneer het virtuele aspect belangrijker zou worden in de training. Momenteel zitten we in een testfase, waarin we willen nagaan hoe het meevalt met eventuele nevenwerkingen van de VR-bril zoals duizeligheid of vermoeidheid." De relatief hoge ontwikkelingskosten van de app konden verdeeld worden onder de verschillende partners, de generieke basisversie ervan kan worden aangepast aan de noden van specifieke eindgebruikers.

Virtuele en digitale hulpmiddelen hebben meteen impact 'in real life'

Oorlogstraining

In een oorlogszuchtig internationaal klimaat focust Amaury Luyckx, managing director bij Polytra, op een heel ander soort veiligheidstraining. Luyckx, die kan bogen op jaren ervaring als militair, organiseert onder de noemer 'S.A.F.E.' (Security Awareness in Fragile Environments) samen met enkele militaire oud-collega's trainingen voor zakenlui die afreizen naar risicoregio's in bijvoorbeeld Afrika of Latijns-Amerika. Op het programma: praktische tips & tricks voor het verblijf ter plaatse, EHBO, maar ook rijtraining en zelfs een overlevingscursus voor gijzelingsituaties. "Het is shockerend om te zien hoe onvoorbereid sommige Belgische medewerkers in dergelijke gebieden aankomen. Wij willen hen de praktische tools aanbieden om zich uit de slag te trekken in netelige situaties", zegt Luyckx.

VORKHEFTRUCKS EN BATTERIJEN

Welke batterij voor welke toepassing?

Er is een duidelijke trend naar lithium als batterijoplossing voor vorkheftrucks, toch blijft de gouden regel de concrete behoefte in kaart brengen. Keuzes worden het best gemaakt op basis van deze analyse. En wat zijn de alternatieven die op ons afkomen? Een momentopname van de markt.

Michaël Vandamme

“Het is bij batterijen niet anders dan bij heel veel andere producten: reputaties moeten overstegen worden, positief en negatief”, meent Pieter Jacobs, Managing Director bij Emrol. “De manier waarop een lithiumbatterij tegenover een batterij van het klassieke loodzuurtype wordt geplaatst, is soms wat ongelukkig. Naar mijn aanvoelen is het een en-en-

verhaal, wat het nog een hele poos zal blijven. Lithium heeft de reputatie milieuvriendelijk te zijn, loodzuur dan weer niet. Onterecht. Een loodzuurbatterij kan helemaal gerecycleerd worden. En met de huidige grondstofprijzen kan men nog een behoorlijke stuiver verdienen aan het lood dat erin zit.” Alvast een punt van nuance in het debat.



In sommige gevallen, wanneer dergelijke pakketten samen snel opgeladen dienen te worden kunnen ze een te grote belasting van het netwerk veroorzaken.

En dan een technische noot. De benaming 'lithiumbatterij' dekt verschillende ladingen. "Je hebt de zogenaamde LFP, wat staat voor lithium-ferro-phosphate, lithium-ijzer-fosfaat dus", legt Thierry Morreel, Account Manager bij Still, uit. "Het is een stabiele elektrolyt, maar is nogal traag in het opladen. Daarnaast heb je de NMC, wat dan staat voor de aanwezigheid van nikkel, mangaan en kobalt, gekenmerkt door een hoger laadvermogen. Het gebruik is gemengd."

HET LITHIUM-HOOFDSTUK

"Wanneer we de argumenten pro-lithium verzamelen dan loopt flexibiliteit er als een rode draad doorheen", verduidelijkt Pieter Jacobs. "Hét grote voordeel is dat je kan tussenladen. Heb je een momentje, dan stop je de vorkheftruck in het stopcontact. Een heel andere aanpak dan bij loodzuurbatterijen die je telkens volledig dient te laden, met de immobilisatie van het voertuig gedurende deze periode als gevolg. Het laden kan soms heel wat uren in beslag nemen. Zelfs met snelladers is het realistisch om uit te gaan van een periode die schommelt tussen de 6 en 8 uur. Een volledige oplaadbeurt bij lithium zit dan weer tussen de 1 en 2 uur. Maar zoals gezegd: tussentijds opladen is mogelijk. Het is een beetje als een brandstoftank bijvullen."

"Wanneer we de argumenten pro-lithium verzamelen dan loopt flexibiliteit er als een rode draad doorheen"

Pas wanneer een vorkheftruck met de nodige flexibiliteit gebruikt wordt en voldoende oplaadmomenten voorzien kunnen worden, biedt inductie een meerwaarde.

Maar ook hier nuance. "Lithiumbatterijen zijn lichter, dat klopt, maar een vorkheftruck heeft net voldoende tegengewicht nodig", aldus nog Pieter Jacobs. "Het klinkt misschien wat paradoxaal, maar dat extra gewicht moet elders gevonden worden. Er is ook het argument van de energie-efficiëntie. Sommigen jongleren met een cijfer van 25% à 30%, maar dat is met de nieuwe generatie laders voor loodzuurbatterijen overroepen."

PRIJS ALS DREMPEL

"Vertretpunt moet zijn wat het in concreto-gebruik van de heftruck is", stelt Fernand Leenaerts, Product Manager bij Jungheinrich. "Uiteraard zijn argumenten dat er minder onderhoud aan te pas komt en er geen schadelijke gassen vrijkomen relevant. Ook de langere levensduur is van belang, zeker in het ruimere financiële plaatje. De hamvraag is of je die voertuigen in een ploegensysteem gebruikt of niet? Is dit niet het geval, dan zijn er heel wat gevallen waarbij een loodzuurbatterij perfect volstaat om de taken waarvoor ze bestemd is aan te kunnen. Pas wanneer het gebruik intenser is, wijzigt het plaatje. Is men genoodzaakt verschillende batterijpakketten aan te schaffen, dan verschuift de voorkeur al snel richting lithium."

"Eigenlijk zijn er twee manieren om lithium in te zetten: werken met een kleine batterij waarvan je weet dat veel tussenladingen mogelijk zijn, of gaan voor een groter exemplaar", zegt Thierry Morreel. "Om dit met een concreet voorbeeld te illustreren: onze kleinste heftruckbatterij in combinatie met gebruik van de zwaarste lader maakt het mogelijk een 100% - oplaadbeurt in 45 minuten te realiseren. Daarna is een gebruik van 4 à 5 uur perfect mogelijk."

De grootste batterij garandeert een inzet van 16 tot 18 uur zonder tussenladen. Ieder moet voor zich uitmaken of een match bestaat tussen deze technische kenmerken en de praktische noden op de werkvloer."

"Je kan makkelijk verschillende voordelen van lithiumbatterijen bedenken, jammer genoeg bots je stevast op één groot nadeel: de prijs", legt Pieter Jacobs uit. "Deze is substantieel hoger dan een loodzuurbatterij, nog steeds bijna een veelvoud. Op zich is daar een verklaring voor: lithiumbatterijen hebben nood aan zeldzame grondstoffen, waar een kostenpaatje aan vast hangt. En er is te weinig recyclagecapaciteit. Loodzuurbatterijen zijn dan weer - zoals gezegd - perfect recycleerbaar. En ze hebben een andere restwaarde: met de huidige loodprijs brengt een batterij van anderhalve ton al snel 1.000 euro op."



"Lithium kan een oplossing zijn in specifieke situaties", vat Michel De Maeyer, Business Unit Manager Industry bij Hilaire Van Der Haeghe YALE Belgium, samen. "De realiteit is dat sommige bedrijven er om rentabiliteits- of operationele redenen gewoonweg geen nood aan hebben. Interessant wordt het echter als er tussentijdse laadmomenten ingelast kunnen worden, bijvoorbeeld op tijdstippen, soms relatief kort, waarop men met een andere activiteit bezig is en de vorkheftruck even niet gebruikt wordt."

BATTERIJPAKKET VERVANGEN

Kan het gebruik van een of meer extra batterijpakketten een oplossing bieden? Kan dit een alternatief zijn voor het zetten van de stap richting lithium? Het enthousiasme is niet bijster groot. "Er is de praktische kant: het wisselen van een batterij kost tijd", waarschuwt Thierry Morreel. "Er zijn functionele systemen die dit wat vergemakkelijken, maar zo'n blok van om en bij de 1.000 kg verwijderen om er andere weer in te stoppen is vaak geen sinecure, en dan heb ik het nog niet over de veiligheidsaspecten." "Vergeet niet dat je dergelijke loodzuurbatterijen ook slechts mag opladen in een daarvoor voorzien laadlokaal met afzuigstelsel", vult Fernand Leenaerts aan. "Er moet ook een belangrijke financiële afwe-

ging gemaakt worden", stelt Thierry Morreel. "Koop je meerdere batterijen, bestemd om één vorkheftruck gedurende verschillende shifts rijdend te houden dan kom je al snel in de buurt van wat een lithiumbatterij zou kosten." "Wanneer men die oefening maakt komt men vaak tot de conclusie dat lithium het meest gunstige is", stelt Pieter Jacobs vast. "In sommige gevallen, wanneer dergelijke pakketten samen snel opgeladen dienen te worden, en ze een te grote belasting van het elektriciteitsnetwerk veroorzaken."

TOEKOMSTMUZIEK

"We mogen ervan uitgaan dat de lithiumtechnologie nog verder zal verbeteren", besluit Fernand Leenaerts. "Concreet zie ik de prijzen dalen, terwijl dergelijke batterijen performanter zullen worden, zowel qua vermogen als oplaadsnelheid. Als je ziet hoeveel ingezet wordt in research op dit domein, zeker in de automotive, dan is dit meer dan een teken aan de wand. Lithium rijmt zeker op toekomst, zonder twijfel."

Er wordt wel eens gesproken over opladen via inductie. Is dit een techniek die ook voor vorkheftrucks een meerwaarde kan betekenen? "Mogelijk op termijn, alleen zal daar nog wel wat tijd in kruipen", meent Thierry Morreel. "Testen worden uitgevoerd, dat weet ik, maar

in de praktijk blijken toch nog technische moeilijkheden te zijn. Te beginnen met de afstand tussen de truck en het inductieaaplatform. Het is niet zoals een smartphone die je er gewoon oplegt."

"Inductietechnologie bevindt zich bij ons trouwens nog in een onderzoeksfase", aldus nog Fernand Leenaerts. De voertuigen waarover ik het heb zijn wel voorzien van een gewone loodzuurbatterij. Ik kan me inbeelden dat dit met een inductiebatterij een ander verhaal wordt, precies omdat daar tussentijds opgeladen wordt. En nu we het over nieuwigheden en de toekomst hebben: wij werken ook met brandstofcellen. Deze zijn als een tankje dat met waterstof gevuld wordt. Hiermee wordt dan een lithiumbatterij opgeladen. Het grote voordeel is dat als je reservoir leeg is, het simpelweg terug met waterstof volgetankt kan worden. We hebben twee klanten die hier gebruik van maken of willen maken."

Een soortgelijk verhaal vangen we op bij Hilaire Van Der Haeghe YALE Belgium. "Voor ons is inductie nog niet aan de orde, wel werkt onze fabrikant al een aantal jaren aan oplossingen met brandstofcellen, en voeren ze momenteel tests uit", aldus Michel De Maeyer.

Conventionele laadinstallatie voor intralogistieke voertuigen in een distributiecentrum.



Virtuele collega's in opmars in de logistiek



Terwijl de afgelopen jaren de automatisering van de logistieke processen in de warehouses in een sterke stroomversnelling geraakte, duikt in de logistiek een nieuwe vorm van robotisering op: Robotic Process Automation (RPA). Robots - virtuele collega's - verwerken documenten en bestanden zelfstandig en nemen repetitieve taken over van medewerkers die effectiever ingezet kunnen worden. De technologie evolueert snel en de drempels werden veel lager, zodat nu ook logistieke kmo's RPA kunnen inzetten.

Philippe Van Dooren

Robotic Process Automation is al enkele jaren het snelst groeiende softwaresegment ter wereld. De financiële sector was één van de eerste om deze technologie te implementeren, waarna onder meer de HR-sector, de maakindustrie, de automotive en het transport volgden. De belangstelling voor RPA groeit nu sterk in de logistiek, een sector waarin digitalisering aan een sterke opmars bezig is. De exploitatie van een magazijn brengt immers veel repetitief administratief werk met zich mee. Dit omvat dataverwerking, consolidatie van rapporten en uitwisseling van informatie tussen het Warehouse Management System (WMS) en applicaties van derden. Dit zijn tijdrovende taken die beslag kunnen leggen op de middelen die nodig zijn voor meer waardevolle activiteiten.

"Het gebruik van databots, een toepassing van Robotic Process Automation (RPA), maakt het automatiseren van administratieve processen ook voor logistieke kmo's laagdrempelig", zegt Sophie Delannoy, projectleider bij VIL. Samen met haar collega Dirk Jocquet leidde

Robots nemen de repetitieve acties van de werknemers over zoals het doorzoeken van records, het invullen van formulieren en het genereren van rapporten. (©Gerd Altmann - Pixabay)

*“De robot leert eerst de
dagdagelijkse dataverwerking
per proces aan en doet
daarna zelfstandig hetzelfde
repetitieve werk.”*

ze het project ‘RPA Databots’ waarvan de resultaten binnenkort worden gepubliceerd. “De robot wordt een soort virtuele collega: hij leert eerst de dagdagelijkse dataverwerking per proces aan en doet daarna zelfstandig hetzelfde repetitieve werk. In eerste instantie focuste het project vooral op RPA in het weg- en containervervoer. Deze bedrijven werken vaak met een paar honderd klanten die elk hun eigen manier van werken en wijze van orderboekening hebben. Die data moeten handmatig in het IT-systeem van het vervoerbedrijf ingevoerd worden. Het gebruik van RPA biedt de mogelijkheid om deze input te digitaliseren zonder aanpassing van het aanwezige IT-systeem. Maar ook de warehousing kent veel repetitieve taken, zodat wij ook daar veel toepassingsgebieden konden oplijsten”.

“De databots maakt gegevensuitwisseling mogelijk tussen systemen die eigenlijk niet met elkaar verbonden zijn. Data uit een e-mail, een PDF, een packinglijst in Excel of een track & tracesysteem moeten handmatig in een WMS, TMS of facturatiesysteem ingevoerd worden. Dat inlezen kan een databot snel en efficiënt doen, 24/7 als het moet”, voegt Jocquet toe.

“Tot nu toe pasten vooral grote bedrijven RPA toe, maar uit ons project en de Proof of Concepts die we bij twee bedrijven realiseerden bleek dat ook kmo’s deze technologie kunnen toepassen. Ze is laagdrempelig en vraagt geen uitgebreide IT-architectuur”, stelt Delannoy. Volgens haar is RPA overigens niet alleen nuttig om data over te brengen, maar kan ze ook ingezet worden voor de conversie van data in een oud formaat naar een nieuw of voor het verminderen van de foutenlast. Men kan ook een robot trainen om bij het scannen van documenten eventuele fouten

eruit te halen. “Overigens kan het lonen om RPA aan te vullen met andere technologieën zoals AI. Zo bekom je sneller de nodige schaal-grootte”, zegt ze.

SNELLE IMPLEMENTATIE

“Robots nemen de repetitieve acties van de werknemers over zoals het doorzoeken van records, het invullen van formulieren en het genereren van rapporten. Ze loggen zelf in op applicaties, navigeren door gebruikersinterfacés, verplaatsen bestanden, kopiëren en plakken gegevens en maken berekeningen. Met RPA kan men in wezen taken automatiseren in elke toepassing die de werknemers gebruiken zoals SAP, Excel, CRM, webbrowsers, enzovoort”, stelt Joris Van Ostaeyen, medeoprichter en Chief Strategy Officer van robonext. Dit jonge bedrijf uit Edegem is een RPA-integrator. Het werkt met bestaande RPA-platformen van een aantal aanbieders zoals UiPath, Microsoft en Automation Anywhere. “We maken met andere woorden de implementatie van RPA mogelijk door het ontwikkelen van de robots voor een bedrijf en het opleiden van zijn medewerkers”, legt hij uit.

TECHNOLOGIE IS ‘PROCES AGNOSTISCH’

Dat kmo’s nu meer interesse tonen voor RPA heeft volgens hem te maken met het feit dat die implementatie nu goedkoper is dan een paar jaar geleden. “Microsoft nam in 2020 een bestaand platform over en introduceerde nadien een nieuw pricingmodel dat de drempel fors verlaagde. Als integrator kunnen we ons hierdoor nu ook richten tot bedrijven met tien of twintig medewerkers”, zegt Van Ostaeyen. “Wat ook meespeelt, is dat de technologie ‘proces-agnostisch’ is. Dit betekent dat RPA zeer breed toepasbaar is, op heel uiteenlopende bedrijfsprocessen, zoals finance, HR, logistiek, enzovoort. De robots zijn in staat om diverse repetitieve taken uit te voeren zoals de medewerkers dat al doen. De virtuele collega bootst met andere woorden het werk na van de medewerker: hij gebruikt dezelfde systemen maar met een eigen log-in en paswoord”.

“Het nieuwe pricingmodel van Microsoft heeft inderdaad voor ‘fuzz’ in de markt gezorgd en het instappen vergemakkelijkt. Er kwamen ook meer cloud-oplossingen in de markt, wat de licentiekost verlaagde”, zegt Bram Verbueken, co-owner van B_Robots, een procesautomatiseringsbedrijf uit Hasselt. “Maar misschien is de belangrijkste factor in de forse toename van de belangstelling bij de logistieke kmo’s het feit dat RPA nu bekender is. Toen we in 2017 startten, moesten we veel uitleg verschaffen en overtuigen dat ze werkt. Dat is nu veel minder het geval”.

TRANSPARANTE ROI

Volgens hem speelt nog een factor mee: de Return on Investment (ROI) is zeer transparant en eenvoudig te berekenen. “Met RPA heb je een éénmalige kost voor de robot(s) en een recurrente licentiekost. Daartegenover staat de loonkost van een repetitieve taak. Door beide te vergelijken kun je gemakkelijk ‘case by case’ uitrekenen of het de moeite loont om RPA te implementeren. Dat kan zelfs voor één proces binnen een kmo”, stelt hij.

“Daarenboven zijn er ook indirecte kostenvoordelen. Niet alleen kan een medewerker nuttigere dingen doen dan die repetitieve administratieve taken, maar je verlaagt ook de foutenlast. En doordat robots 24/7 kunnen werken, kun je de doorlooptijd versnellen, zodat je bijvoorbeeld sneller kunt factureren”, benadrukt Verbueken.

Een bijkomend voordeel van RPA is volgens Van Ostaeyen dat ze kan leiden tot betere inzichten over de logistieke processen zelf. “Door de administratieve processen tegen het licht te houden, komen we vaak uit bij een ‘leanere’ organisatie en meer gestroomlijnde logistieke flows. Maar ook het omgekeerde geldt: een optimalisatie van de logistieke processen kan ook uitmonden op het automatiseren van de administratie ervan”, zegt hij.

NEWS

Havenfusie Antwerpen-Zeebrugge nu helemaal rond

De havens van Antwerpen en Zeebrugge vormen sinds 22 april ook juridisch een twee-eenheid. De officiële bekrachtiging van de fusies rondt een eenmakingsproces af dat officieel begon in februari 2021. Op 28 april vierde de Antwerpse havencommunity dit heuglijke feit met een groot feest in Antwerpen. Vlak voor het beklinken van de fusies maakten de Antwerpse en Zeebrugse haven nog afzonderlijk kwartaalcijfers bekend. Zeebrugge liet een stijging van 15 procent optekenen in de goederenoverslag ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar, Antwerpen moest in het eerste kwartaal een terugval van 11,6 procent slikken in de containeroverslag.



Roderick de la Houssaye weg bij Nedcargo

Roderick de la Houssaye verlaat na 22 jaar het Nederlandse logistiekbedrijf Nedcargo. De La Houssaye vindt het tijd om nieuwe dingen te gaan doen. Studievrienden Roderick de la Houssaye (rechts op de foto) en Diederik-Jan Antvelink richtten Nedcargo op in 2000. In de afgelopen jaren werd de bedrijfsstructuur van Nedcargo aangepast en namen de twee oprichters afstand van de dagelijkse bestuurstaken, die werden overgedragen aan onder andere ceo Jurgen Mook en cfo Frits van Alem. Sinds juli had de la Houssaye geen uitvoerende taken meer bij Nedcargo. Diederik-Jan Antvelink blijft tot nader order wel aan boord bij Nedcargo. Hij zal zich onder andere bezighouden met het leiden van de overkoepelende Nedcargo Holding.



TO LET GENK.

14.667 sq m + 933 sq m offices & social space

**27 docks, 2 doors, 10,5 meter free height
Immediately available**



**02 548 0 548
info@knightfrank.be**

Distrilog opent 19^e site in Kontich

Distrilog neemt zijn intrek in de voormalige Philips-site op de logistiekzone Satenrozen in Kontich. De focus ligt op opslag en transport voor een van Distrilogs grote retailklanten. Het voormalige Philips-magazijn strekt zich uit over een oppervlakte van 40.000 m² en beschikt over liefst 45 laadkades. Distrilog nam in februari zijn intrek op de site, inmiddels zijn de activiteiten er volop opgestart. Met deze toevoeging beschikt het logistiekbedrijf over maar liefst 19 sites verspreid over 12 gemeentes.



CMA-CGM neemt Gefco over



CMA CGM Group neemt bijna 100% van het kapitaal over van Gefco, de Europese leider in autologistiek. De overname komt vooral Ceva Logistics, het logistieke dochterbedrijf van de Franse rederij, ten goede. Door de overname van Gefco en de integratie ervan binnen Ceva Logistics ontstaat 's werelds grootste logistieke dienstverlener voor de automobielsector. Gefco werkt onder andere samen met de Stellantis-groep.

Dachser start met voedingslogistiek in België

De Duitse logistiekspeler Dachser opent een Belgische afdeling van zijn divisie Food Logistics. De Belgische levensmiddelenindustrie zal in de toekomst worden bediend vanuit Doornik. Het zwaartepunt van de nieuwe vestiging zijn transportoplossingen naar Duitsland en de rest van Midden-Europa, inclusief Italië. Dankzij de directe aansluiting op het European Food Network is bovendien een efficiënte levering met vaste transittijden in heel Europa mogelijk: 23 netwerkleiden bedienen in totaal 34 Europese landen. De operationele samenwerkingspartner is de TDL-groep, waarmee Dachser reeds nauw samenwerkt in de distributiesector. Oost-België zal verder worden bediend door de Dachser-vestiging in Alsdorf.



ViaEurope opent e-hub in Luik



De Nederlandse logistieke dienstverlener ViaEurope, die gespecialiseerd is in e-commercelogistiek, opende midden april een nieuwe hub in Grâce-Hollogne, vlakbij de luchthaven van Luik. Deze e-hub is het resultaat van een samenwerking met Jost, die het gebouw en een groot deel van het personeel ter beschikking stelt. ViaEurope en Jost werken al sinds 2019 samen. In Luik kan ViaEurope tot 3.500 pakketten per uur verwerken, die hoofdzakelijk worden herverdeeld onder expresvervoerders zoals DPD, UPS of GLS, en vanuit Luik door heel Europa worden verzonden. Op piekmomenten kan tot 500 ton per dag door de e-hub gaan.

KORT

Jungheinrich opent een ontwikkelingscentrum in Zagreb (Kroatië). De intralogistiekexpert wil er vooral digitale oplossingen en automatiseringstools ontwikkelen. Het bedrijf heeft al vergelijkbare centra in Duitsland, Oostenrijk en Spanje

Terminaluitbater **DP World** neemt een nieuw hoofdkwartier in gebruik in de haven van Antwerpen. Het gebouw is een ambitieus geheel van faciliteiten voor havenarbeiders en bedienden in een duurzaam en ruimte-efficiënt kader. Tegelijkertijd neemt DP World in Antwerpen een nieuwe, baanbrekende straddle-carrierinfrastructuur in gebruik die de veiligheid en efficiëntie op de terminal ten goede komen.

Vlaams mobiliteitsminister **Lydia Peeters** investeert meer dan 150 miljoen euro in de modal shift van het wegvervoer de binnenvaart. Blikvangers zijn onder andere de versnelde verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, de betere ontsluiting van de kusthavens en de automatische bediening van sluizen.

De internationale winkelketen voor sportkleding **JD Sports** kiest voor ZetesChronos om zijn goederen in real time op te volgen en zijn leveringsnetwerk nog te optimaliseren. De software heeft ook functionaliteiten voor bredere toepassingen zoals data-analyse, gezondheid en veiligheid.



Ook **Van Moer** schonk ons het vertrouwen!

Klant: Van Moer Jo
Studiebureau: Arcade
Oppervlakte: 30.000 m²
Plaats: Zwijndrecht

Van prefab tot turn-key - **EIGEN** grondwerken, **EIGEN** aluminiumschrijnwerkerij, **EIGEN** dakdichting, **EIGEN** technics-afdeling,...

www.industriebouw.be



Logistics TV #33

In het kort:

- Reportage bij Titan Cargo. Deze Antwerpse expediteur heeft zich gespecialiseerd in het wereldwijd verschepen van luxewagens in containers. Maar ook voor het verschepen van een pretparkattractie naar Abu Dhabi of het transport van een ontmantelde fabriek kan je bij de Antwerpenaren terecht.
- Gobo opende recent een nieuwbouwmagazijn van 8.310 m² in Lanaken. "Warehouse nr. 5" biedt plaats aan 14.000 pallets. Het nieuwe magazijn laat zich opmerken door zijn vrije hoogte van meer dan 12 meter.
- Specialist in logistiekopleidingen Atrium treedt toe tot de Accent-groep. Deze overname stelt Atrium in staat om sneller te groeien en naam te maken in Wallonië.



De volgende uitzending van **Logistics TV** wordt uitgezonden op Kanaal Z op 28 en 29 mei, met herhalingen op 4 en 5 juni. Zorg dat uw bedrijf er zichtbaar wordt via info@transportmedia.be

In de kijker

"Meedoen is belangrijker dan winnen, maar winnen is ook wel super leuk!" Aan het woord is Catrien Scheers, zaakvoerder van rederij en logistiekspecialist Fast Lines. Samen met Peter Huybrechts, managing director van Titan Cargo en Thomas Vuylsteke, managing director bij het gelijknamige transportbedrijf, dingt ze mee naar de overwinning in de nieuwe editie van We Are Champions. Het magazijn van Hilaire Van der Haeghe in Fernelmont wordt voor de gelegenheid omgebouwd tot slalomparcours voor een spannende proef met de vorkheftruck.

Scan de QR-code om de video te zien

Interviews van de redactie

Gosselin toont zich solidair met collega's in Oekraïne (NL)



STEF bouwt een nieuw depot in Tubize (FR)



Liège Airport krijgt 95.000 ton minder cargo door Russisch vliegverbod (FR)



Jacobs Transport bouwt nieuw magazijn op Ford Genk-site (NL)



www.transportmedia.be/video



MICHIEL VALEE

Cybersecurity: oprechte interesse kost niets!

Softwareontwikkelaar Dockflow en de Antwerp Management School werkten samen een Digital Maturity Model uit. Logistiekbedrijven hebben op het gebied van cybersecurity nog wel wat huiswerk te maken, merkt Founder & Tech Lead Michiel Valee.

Een blik op de firewall van Dockflow.com leert me dat er in de afgelopen 24 uur tot wel 83 kwaadaardige aanvallen geblokkeerd werden. Een degelijk beleid rond cybersecurity is vandaag dus niet meer weg te denken voor bedrijven met een digitale ambitie. Maar hoeveel budget moet dan voorzien worden voor cybersecurity?

Als softwareontwikkelaar ben ik er rotsvast van overtuigd: alles is te hacken. De vraag is alleen: hoeveel moeite, tijd en geld wil je er als hacker in steken? Het antwoord op die vraag hangt af van het type hack en het verwachte resultaat, waar ik grofweg drie categorieën in zie. Een eerste is de generieke aanval: het bedrijf wordt niet specifiek getarget, maar bepaalde systemen van het bedrijf zijn kwetsbaar en vallen zo ten prooi aan een hack. Het kwetsbare systeem komt zo onder controle van een externe partij die er mee kan doen wat hij wil. De meest voor de hand liggende defensieve strategie hiertegen is het regelmatig updaten van software en het nemen van back-ups. Een tweede is een gerichte operationele hack: de hacker heeft het specifiek op één bedrijf gemunt, en zoekt een manier om

een deel van de operaties stil te leggen, om zo naar losgeld te kunnen vragen. Een mitigatie hier is het uitwerken van procedures en afspraken om met tijdelijke systeempanses om te gaan, het uitwerken van redundantie. Hoe communiceren we wanneer systeem A of B uitvalt? Het hebben van die processen haalt de hefboom van de hacker om losgeld te vragen grotendeels weg. Een derde zie ik in het commerciële lek: de hacker probeert commercieel gevoelige informatie uit de systemen te halen. Denk aan prijsafspraken, klanten, leveranciers en dergelijke. Om dit te voorkomen, investeren bedrijven in encryptie, uitgebreide toegangsrechten en -controles.

Wat opvalt is dat het investeren in cybersecurity niet draait rond het investeren van een bepaald budget. Wel is er een oefening nodig rond welke risico's afgedekt dienen te zijn. Een no-brainer daarbij is het voorkomen van het eerste type hack. Het updaten van software, nemen van back-ups en degelijk wachtwoordbeheer kost niets, vereist nauwelijks extra aandacht en voorkomt het gros van de mogelijke aanvallen. De eerste stap in cybersecurity is dan ook niet het voorzien

van budget, maar een duidelijk en consistent commitment van het management. Pas na het toepassen van deze "cyberhygiënerules" doorheen het bedrijf, kunnen verdere investeringen in cybersecurity renderen.

Samen met AMS deed Dockflow onderzoek naar de digitale maturiteit van expeditiekantoren, waaruit het Digital Maturity Model voortkwam. De vraag daarbij is hoe ver bedrijven staan met digitalisatie, en in welke mate het ook wenselijk is van hierin blijvend te investeren. Conclusie is dat niet iedereen hierin een frontrunner hoeft te zijn. Ook in cybersecurity geldt dat: de waarde van de data in de logistiek is veelal snel te verwaarlozen. Zo zal de data van bestellingen en volumes van een aantal jaren geleden slechts weinigen iets waard zijn. De investering in de beveiliging daarvan zal dus geen topprioriteit zijn. Dat ligt anders wanneer het gaat over commercieel gevoelige afspraken of niet-publieke partnerships: daar zal een hacker toch al meer budget en tijd voor vrijmaken om die te bemachtigen, en dus zal de beveiliging daarvan ook meer kosten.