

Verantwoording Evaluatie Charterplaats 4C Bouwstoffenlogistiek 2018

Zoals in het plan van aanpak was beschreven zou de Charterplaats vorm krijgen door middel van een viertal werkpakketten.

Werkpakket A zal vooral inzicht geven in het beschikbaar stellen en delen van data over de fysieke stromen en de bewustwording/gedragsverandering binnen de interne organisaties van de consortiumpartners bevorderen.

Werkpakket B zal met name ter ondersteuning van werkpakket A tools opleveren die real-time inzicht geven in onder andere ladingen, herkomst- en bestemmingsgegevens.

Werkpakket C dient om de resultaten van de eerste twee werkpakketten duurzaam te verankeren in een solide toekomstbestendige entiteit, waarbij ook afspraken worden gemaakt over de governance en financial settlements. Deze werkpakketten zullen in samenhang en onder coördinatie van een projectorganisatie uitgerold worden. Dit is beschreven in **werkpakket D**

Bijgevoegd in map 4.2 afrekening, de verantwoordingen van fase 1 en fase 2. Tot de laatste verantwoording van fase 2 de realisatie lagen we met de ontwikkeling en uitwerking van de werkpakketten op schema, wel bleek al uit de praktijk dat het feitelijk samenbrengen van het consortium lastig was. Achteraf een signaal dat de benodigde energie vanuit alle partijen om samen te bouwen aan een platform minimaal was. Tevens in deze map de verantwoording en evaluatie van fase 3.

Uitstappen consortiumpartner medio 2017

Medio februari 2017 zijn we voor het laatst bijeen geweest als consortium. De geplande vervolgbijeenkomst van 11 mei 2017 werd gecancelld, de reden hiervoor was dat een van de partijen (Heijmans) zich begin mei had teruggetrokken uit het consortium. Reden van terugtreden lag buiten de scope van het project Charterplaats 4C, maar werd vanuit "hoger hand" genomen i.v.m. financieel economische motieven. De trekker vanuit Heijmans, Edwin Manintveld, was vanwege een functiewisseling reeds vervangen door Rob Janssens. In mei jl. werd ook hij door Heijmans van het project Charterplaats 4C gehaald, met als reden dat alle externe projecten waarin geen directe link zat met het primaire proces door het bestuur "on hold" werden gezet.

Lange radiostilte

Meerdere gesprekken werden er in de zomermaanden van 2017 gevoerd met Heijmans om te bezien of ze toch betrokken konden blijven bij de Charterplaats 4C. Dit leek aanvankelijk te lukken door een directiewisseling, die open leek te staan voor door zetten van deelname als consortiumpartner in Charterplaats 4C. In november 2017 kwam het definitieve bericht dat deelname toch niet mogelijk was. Gelukkig stond Heijmans wel open voor een pilot, hierover later meer.

Met voortschrijdend inzicht en kennis van nu geëindigd



Met de ervaringen en het voortschrijdend inzicht van de Charterplaats hebben Diederik Mutsaerts en Nicole Maas op 29 november 2017 op verzoek van Dinalog (Bas van Bree) een presentatie gehouden over de lessons learned 4C in de bouw. Bijgevoegd in de map verantwoording en evaluatie Fase 3.

Hieronder de lessons learned uiteengezet naar:

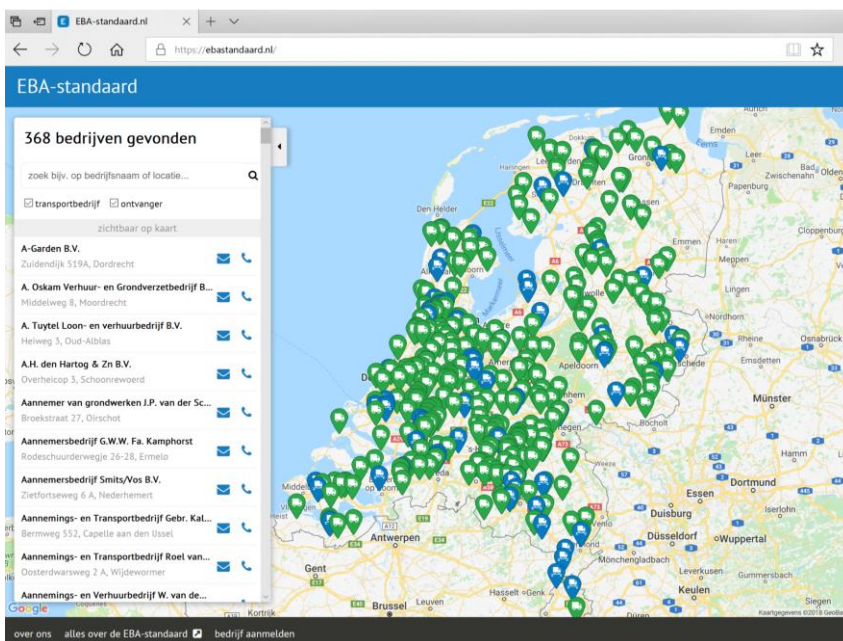
1. EBA-standaard.nl
2. Vermeden ritten en CO2-reductie
3. Governance
4. Integratie

Resultaten 4C Charterplaats

1. EBA-Standaard.nl

Voortkomend uit lessons-learned: haak aan op bestaande systemen en data-stromen. Om een 4C succesvol te realiseren is ontsluiting van actuele data essentieel. Echter elke deelnemende partij maakt gebruik van verschillende ICT systemen. Moderne maar ook sterk verouderde software pakketten. Het handmatig ophalen en bijwerken van gegevens zorgt ervoor dat het systeem altijd achter de feiten aanloopt, naast alle extra tijd, moeite en kosten die het met zich meebrengt. Een 4C met onvolledige data komt niet tot wasdom omdat het door beperkt en onvolledigheid geen aantrekkingskracht heeft op potentiële gebruikers. Deze gebruikers hebben daaropvolgend ook weinig tot geen animo om bij te dragen aan verbetering van de data door de up to date te brengen.

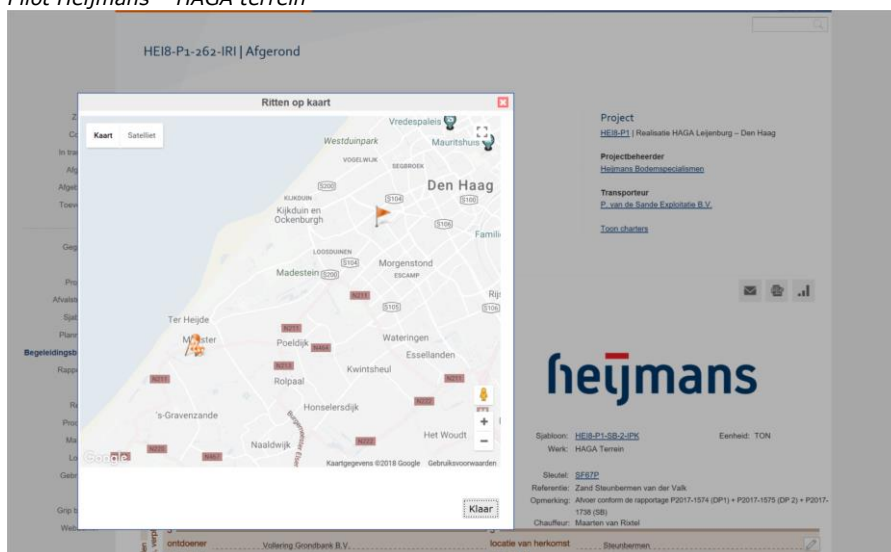
Gebaseerd op een belangrijke data-standaard in de markt is een register van alle partijen die data kunnen ontsluiten via de EBA-Standaard online beschikbaar gesteld. Inmiddels zijn ruim 350 transportbedrijven aangesloten.



2. Vermeden ritten en CO2 reductie

Ondanks het feit dat Heijmans voortijdig het consortium heeft verlaten waren ze wel bereid om data te delen door middel van een pilot. De achterliggende gegevens en de data is terug te vinden in de map: Heijmans -HAGA terrein.

Pilot Heijmans – HAGA terrein



Pilot KWS (Buiten 4C consortium) / Toepassing Vol-Heen Vol-Terug

Tevens is op 22 oktober 2017 een pilot gedaan in samenwerking met KWS, dit om te testen of het platform ook werkt. Omdat KWS geen onderdeel is van het consortium kunnen de achterliggende datasets niet open worden gedeeld. Bijgevoegd door middel van screenshots de resultaten.

Normale operatie:

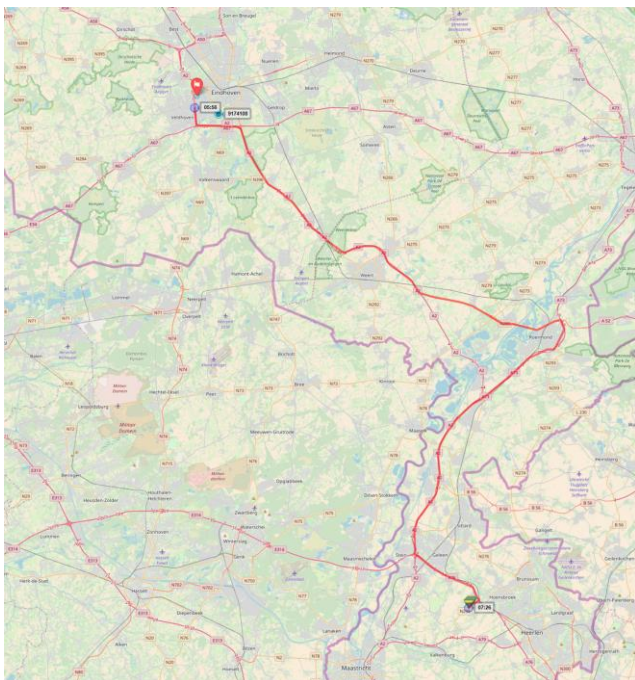
950 ton Warm asfalt / 32 ritten vol heen, leeg retour. 6.400 km

950 ton Frees asfalt / 32 ritten leeg heen, vol retour. 6.400km

Gedurende de proef:

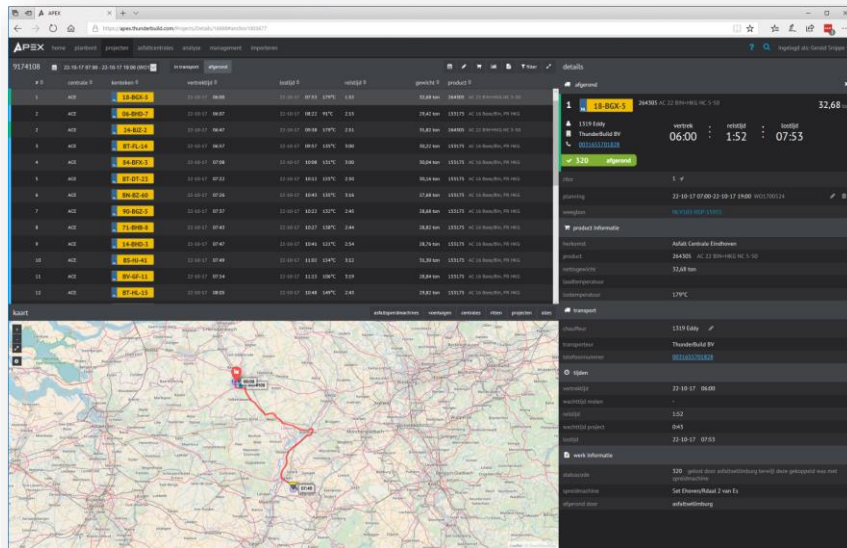
*Vol Heen, Vol retour (6KM extra per rit via tijdelijk Frees-Depot i.p.v. 194). Besparing = $32 * 194 = 6.208$ KM Besparing*

Gemiddeld verbruik is 1 op 3. 6.208 KM staat gelijk aan 2069.3 ltr. CO2 uitstoot per liter diesel = 3,23KG. In totaal is tijdens deze proef 6.683,92 KG (6,6 ton) CO2 uitstoot gereduceerd.





THUNDERBUILD
Partner in efficiency



KWS

Asfaltcentrale Eindhoven (ACE)

Projectlocatie:
Rijksweg 10
2111 JH Eindhoven, NL

Voertuig : 43-BUV-9
Vervoerder : 101 KESSEL GIEBL VAN
Klant : KNBSL001 KWS Infra bv Vestiging Eindhoven 665
Dillenburgerstraat
5605 JC EINDHOVEN

Project : 9174108 Nuth vlak 27 N298
Materiaal : 153175 AC 16 Base/Bn, PR HKG
Temperatuur :
Opmerking :

Weging 1 : 19.500 kg 22-10-2017 10:14 Serie nr : 2275600
Weging 2 : 48.920 kg 22-10-2017 10:16 Serie nr : 2275601
Netto : 29.420 kg Uitweging : Bon nr : 1170718
Totaal UR : 460.420 kg WVN Bon nr : NLV103-HUF-15891
Vrachten UR : 16 st

CE
FFC cert. 0001-CPR-0610
NEN 1068-1
Duf 0010-10170-2018-01
Vrij van: Vrij van: Vrij van:
Boven: Boven: Boven:
Boven: Boven: Boven:
Vrij van: Vrij van: Vrij van:
Vrij van: Vrij van: Vrij van:

BSI
Bouwen met
Vrij van: Vrij van: Vrij van:

een **VolkerWessels** onderneming



950 ton Frees asfalt / 32 ritten leeg heen, vol retour. 6.400km

er liter diesel =
ceerd.

Gewijzigde veldcode

3. Governance: Ownership, privacy, Intellectueel eigendom

In dit kennisontwikkelingsvraagstuk stonden de vragen centraal: wie is eigenaar van welke data, hoe zit het met privacy, onder welke voorwaarden mag de dat worden gebruikt en hoe kan de waarde van data worden verbeterd door datasets met elkaar te combineren. Wie is of worden eigenaar van de gecombineerde data en welke waarde kun je daaraan geven. En wat zijn de voorwaarden voor het delen van deze data.

Door de TU/e is gekeken naar voorbeelden uit andere sectoren zoals bv. Marktplaats, Airbnb. Toegang tot data en gebruik van algoritmes wordt belangrijker dan eigendom van data. Hoe wordt deze toegevoegde waarde gewaardeerd. Daarnaast zijn een drietal bijeenkomsten (in verschillende samenstellingen) georganiseerd om te komen een geheimhoudingsverklaring en een intentieovereenkomst. Dor het vroegtijdig terugtrekken van Heijmans zijn deze nimmer ondertekend maar wel gereed in concept en bijgevoegd in de map: Governance bij deze verantwoording. Tevens bijgevoegd deze map de datasets die uitgewisseld zou gaan worden op verschillende niveaus van type gebruiker.

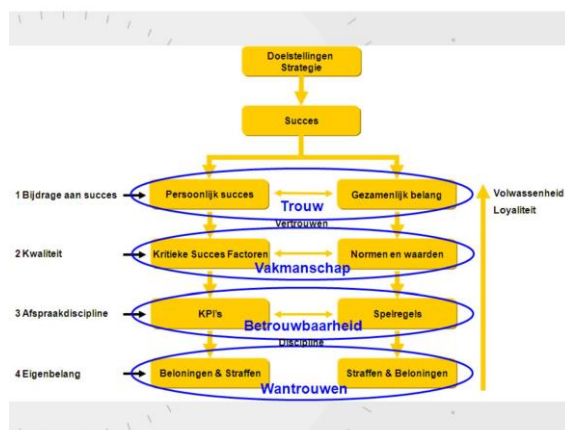
Delen van data staat gelijk aan vertrouwen

De 2 transportbedrijven en de 2 bouwbedrijven die deelnamen zagen wel in dat het delen van informatie ook voordelen oplevert, maar er bleef terughoudendheid bestaan om (concurrentie) gevoelige gegevens te delen. Terwijl nu juist die concurrentiegevoelige gegevens nuttig zijn om tot bruikbare statistische gegevens te komen.

Een en ander hebben we (deels) kunnen ondervangen door vooraf geheimhouding af te spreken met elkaar, maar er bleef zorg bestaan over de naleving van die afspraak (accepteren de deelnemers boetes bij overtreding, hoe gaan de deelnemers zorgen dat ook het personeel de gegevens vertrouwelijk behandelt?

Dit laatste is te ondervangen door middel van technische veiligheidswaarborgen (verschillende bevoegdheid niveaus inrichten, zodat niet iedereen bij de gegevens kan).

1. Overeenstemming bereiken over het gezamenlijke doel kost tijd;
2. Vertrouwen onderling is cruciaal;
3. Techniek is ondergeschikt aan de rol van de samenwerkingspartijen;
4. Letter of Intent en een Trusted Third Party helpen bij vertrouwen en samenwerken.



Straffen met boetes vastgelegd in de LOI was een eerste stap richting gezamenlijk belang en vertrouwen. Het creëren van een volwassen entiteit vergt klein beginnen en op basis van vertrouwen verder uitgroeien. De concept LOI met daarin spelregels was een eerste stap.

Het spreken van elkaars taal en werken vanuit een gezamenlijke identiteit zijn lessen die op dit moment worden geïntegreerd in de pilot 4C SMARTBULK, voor nadere informatie verwijzen wij naar de bijgevoegde presentatie 4C in de Bouw -ICT en Logistieke beurs.

Onafhankelijk platform en de rol van de bouwer, hier lag een spanningsveld

Het belang van Thunderbuild als bouwer van het platform en het belang van de deelnemende partijen, daar zat mogelijk een spanningsveld: Hoe kunnen we, rekening houdend met de belangen van alle partijen, komen tot een passende exploitatie vorm?

Thunderbuild heeft flink geïnvesteerd in het Platform en zou er baat bij kunnen hebben om het platform en de (geanonimiseerde) statistische gegevens voor een breder publiek (ook andere bouw/transportbedrijven bijvoorbeeld) toegankelijk te maken. Maar strookt dit wel met de belangen van de andere deelnemers? De aangesloten bouw/transport bedrijven hebben er mogelijk juist meer belang bij om de voordelen van het Platform en de beschikbare onderzoeksresultaten alleen voor zichzelf te houden om op die manier juist een streepje voor te hebben op de concurrent. De uitdaging zit in het vinden van een win/win exploitatie voor alle partijen. Bij aanvang van het project moet iedere deelnemer eigenlijk voor zichzelf kunnen bepalen wat "zijn win" is. Onze indruk is dat dit niet voor alle partijen voldoende duidelijk was. De 'doel vraag' hebben we naar achteren geschoven. Achteraf gezien was het beter was het beter geweest als we op voorhand juridische overeenstemming hadden gehad over het gezamenlijke doel van het Platform.

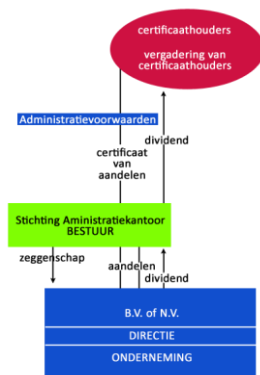
Vanuit de aanbesteding was het alleen maar mogelijk om als ICT, Transporteur of Verlader penvoerder te zijn. Voor toekomstige aanbestedingen/prijsvragen zou een lesson learned kunnen zijn een TTP of een onafhankelijk platform te laten fungeren als

penvoeder. Het bijeenbrengen van partijen en het vaststellen van een gezamenlijke doelstelling van een platform is dan minder beladen. Nu werkte we vanuit bestaande samenwerkende marktpartijen die vanzelfsprekend eigen belangen hebben, in een concurrerende omgeving waar de financiële posities van de bedrijven nog steeds kwetsbaar zijn¹.

Ownership

Van wie worden de verzamelde /bewerkte data? Als alle partijen gegevens aanleveren en deze vervolgens worden verwerkt /opgeslagen in 1 grote database, van wie worden deze gegevens dan?

De mogelijke oplossing die we daarvoor bedacht hadden was het onderbrengen van deze (rechten op deze) data in een Stichting of een STAK (Stichting Administratiekantoor) .



De Stichting of STAK wordt eigenaar van de data. Een STAK krijgt dan een neutrale beheerder een TTP. Funda als platform voor de woningmarkt maakt bijvoorbeeld ook gebruik van een STAK. De verdere juridische en financiële uitwerkingen zijn niet gedaan.

¹ Financieel Dagblad 23-2-2018: Intrata afgeslankt Heijmans laat stevig herstel zijn.

5. Realisatie – integratie Charterplaats in ‘Afvalmelding’

Een belangrijk element uit de pilot en beschikbare data uit het project is de behoefte lege ritten van vrachtwagens te registreren. Het bestaande platform (net als vele andere toepassingen) is erop gemaakt om juist beladen ritten goed vast te leggen. Voor lege ritten bestaat vaak geen registratie. In de integratie is hier aandacht aan besteed zodat lege ritten in beeld worden gebracht en daarmee benut kunnen worden voor monitoring en verbetering van de beladingsgraad door terugdringen van lege kilometers.

Totale werktijd	08:30 uur	Reistijd	04:15 uur	Pausetijd	00:45 uur	Laadtijd	01:30 uur	Lostijd	02:00 uur
exporteer als excel exporteer als pdf verberg details									
Tijdstip (rijdsduur)	Actie ondernomen	Details	Notities	Opties					
07:59	Start dag	-	-						
08:00	Voertuig registreren	AB-CD-01	-						
08:00 - 08:32 (00:32)	Rijden	-	-						
08:35 - 09:00 (00:25)	Laden	Office S Beukenlaan 117 5616VC Eindhoven	SO						
09:00 - 09:32 (00:32)	Rijden	-	-						
09:35 - 10:00 (00:25)	Lossen	ThunderBuild Nederland B.V. Beukenlaan 117 5616VC Eindhoven	CO						
08:00 - 08:32 (00:32)	Rijden	-	-						
08:35 - 09:00 (00:25)	Laden	Office S Beukenlaan 117 5616VC Eindhoven	SO						
09:00 - 09:32 (00:32)	Rijden	-	Er was wat file-voering op de A2, hier...						
09:35 - 10:00 (00:25)	Lossen	ThunderBuild Nederland B.V. Beukenlaan 117 5616VC Eindhoven	CO						
08:00 - 08:32 (00:32)	Rijden	-	-						
09:35 - 10:00 (00:25)	Lossen	ThunderBuild Nederland B.V. Beukenlaan 117 5616VC Eindhoven	CO						
16:30	Voertuig uitschrijven	AB-CD-01	-						
16:31	Einde dag	-	-						

Een ander belangrijk element gaat over het in beeld brengen van nog niet gealloceerde vraag of aanbod van bulk (bouw) stoffen. In de integratie van relevante elementen is de mogelijkheid gerealiseerd om beschikbare partijen/stromen eenvoudig kenbaar te maken en te delen binnen en buiten de organisatie. Hiermee wordt direct een antwoord gegeven aan de vertrouwenskwesaties die aan het licht zijn gekomen in het 4C project.

Start

Projecten

Rapportage

Vraag & Aanbod

Stromen

Begeleidingsbrieven

Producten

Materieel

Gebruikers

Adresboek

Partners

Werkdag dashboard

Grip beheer

Webadmin

Stempels

Vraag & Aanbod

Overzicht (9)

Mijn advertenties (0)

Type

Maximale afstand

Locatie

Productcategorie

Alles

Vraag

Aanbod

Geen

10 km

25 km

50 km

Selecteer locatie

Freemateriaal

Zand

Vloestoffen

Steen

1 - 9 van 9 resultaten

VRAAG

Strooizout

V&A categorie...

-

Locatie

Steunpunt Moerdijk

Bedrijfsnaam

Zwerts Holding BV

Hoeveelheid

100.000 m3

Straatnaam

Steenweg 4

Contactpersoon

William Feijen

Looptijd

23-02-2018 - 31-08-2018

Postcode

-

Telefoonnummer

+31 (0)6 29 586 230

Plaatsnaam

Moerdijk

E-mailadres

w.feijen@thunderbuild.com

VRAAG

Metselzand

V&A categorie...

Steen

Locatie

Test Dion & Luuk

Bedrijfsnaam

ThunderBuild BV

Hoeveelheid

5.000 m3

Straatnaam

Gestelsestraat 40

Contactpersoon

Harm Hamstra

Looptijd

23-02-2018 - 28-02-2018

Postcode

5615LE

Telefoonnummer

+31 (0)6 55 710 002

Plaatsnaam

Eindhoven

E-mailadres

h.hamstra@thunderbuild.com

In 2018 zullen Heijmans, BAM, Dura Vermeer en KWS verdere toepassing en uitrol van het platform realiseren. Hiermee wordt uiteindelijk ruim 50% van het bouwstoffentransport in het platform geregistreerd en in beeld gebracht. Met de daaruit voortvloeiende inzichten zullen besparingen gerealiseerd kunnen worden.

- Marktaandeel
- Verwacht aantal ritten
- Potentieel KM reductie
- Potentieel CO2 reductie