



# Digitale volwassenheid in logistieke organisaties



# Inhoud

## Voorwoord

02

---

## Inzichten

- 1** De echte volwassenheidsgrens ligt niet in systemen, maar in ketens 04
  - 2** eFTI maakt papierloos transport onvermijdelijk en versnelt keuzes die je liever uitstelt 06
  - 3** De laatste stap in volwassenheid zit niet in technologie, maar in adoptie en governance 08
- 

## Conclusie

09

# K

## Voorwoord

# De volgende fase van digitale volwassenheid

Digitale volwassenheid in de logistiek bevindt zich op een kantelpunt. Waar digitalisering lange tijd draaide om het optimaliseren van interne processen en systemen, verschuift de focus steeds nadrukkelijker naar samenwerking in de keten. Data wordt niet langer alleen binnen organisaties benut, maar juist tussen organisaties gedeeld.

Die ontwikkeling komt niet uit het niets. Europese regelgeving zoals eFTI versnelt de overgang naar papierloos transport en maakt digitale gegevensuitwisseling in de komende jaren onvermijdelijk. Tegelijkertijd ontstaan in Nederland initiatieven zoals de Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL), die het fundament leggen voor veilige en gestandaardiseerde datadeling tussen ketenpartners.

Voor veel organisaties betekent dit een nieuwe realiteit. Niet alleen technologisch, maar ook organisatorisch. Digitalisering gaat minder over systemen alleen en steeds meer over afspraken, samenwerking en regie in de keten.

In dit trendrapport delen onze branche-experts drie inzichten die richting geven aan deze ontwikkeling. In dit trendrapport delen onze branche-experts drie inzichten die we in de praktijk steeds vaker tegenkomen, aangevuld met ontwikkelingen die deze beweging versnellen.



Dennis Wennekers, Technisch Business Consultant

KNNS

K

De echte volwassenheid  
ligt niet in systemen,  
maar in ketens

## Inzicht 1

# De echte volwassenheid ligt niet in systemen, maar in ketens

Veel organisaties denken nog steeds dat digitale volwassenheid wordt bepaald door hun eigen IT-landschap. Een nieuw TMS, een beter WMS, of een dashboard erbij. In de praktijk zien we dat de echte uitdaging ergens anders ligt: in het verbinden van al die systemen tussen partijen.

Logistieke ketens bestaan zelden uit één speler. In containertransport zijn vaak zes tot zeven partijen betrokken die allemaal hun eigen systemen en processen hebben. Zodra informatie tussen die partijen moet bewegen, ontstaan fricties. Verschillende definities, verschillende timing, verschillende belangen.

Daarom verschuift de focus van interne digitalisering naar keteninteroperabiliteit. Initiatieven zoals de Basis Data Infrastructuur (BDI) binnen het DIL-programma laten zien waar het naartoe gaat: data delen bij de bron, op basis van gezamenlijke afspraken.

Voor organisaties betekent dit een andere kijk op digitalisering. Niet alleen investeren in systemen, maar vooral in:

- datastandaarden
- eventgedreven data-uitwisseling
- duidelijke afspraken over eigenaarschap en gebruik van data

Wie dat goed organiseert, creëert flexibiliteit en schaalbaarheid in de keten. Wie dat niet doet, loopt vast zodra samenwerking intensiever wordt.



**2** eFTI maakt papierloos transport onvermijdelijk en versnel keuzes die je liever uitstelt

## Inzicht 2

# eFTI maakt papierloos transport onvermijdelijk en versnelt keuzes die je liever uitstelt

Waar digitalisering eerder een strategische keuze was, wordt het met eFTI steeds meer een verplichting. De Europese regelgeving rondom electronic Freight Transport Information zet een duidelijke stip op de horizon: vanaf juli 2027 moeten autoriteiten digitale informatie accepteren via gecertificeerde platforms.

Dat moment lijkt misschien nog ver weg, maar de impact begint al eerder voelbaar te worden. Vanaf 2026 start de operationele voorbereiding en komen organisaties in een fase waarin concrete keuzes niet langer uitgesteld kunnen worden. Denk aan de selectie van een geschikt platform, de omgang met digitale documenten zoals CRM's en de manier waarop compliance en audit trails worden ingericht.

In de praktijk zien we dat veel organisaties deze beslissingen nog voor zich uitschuiven. Begrijpelijk, maar niet zonder risico.

Hoe langer wordt gewacht, hoe groter de kans dat implementaties later onder tijdsdruk moeten plaatsvinden, vaak tegen hogere kosten en met minder regie over de inrichting.

Organisaties die nu al stappen zetten, kiezen doorgaans voor een pragmatische aanpak. Ze starten met gerichte pilots, testen use cases over landsgrenzen heen en brengen hun huidige documentstromen stap voor stap in kaart. Daarmee bouwen wie niet alleen ervaring op, maar ook flexibiliteit richting de komende verplichtingen.

De kern van de verandering is fundamenteel: documenten transformeren naar data. En dat vraagt niet alleen om technische aanpassingen, maar ook om herinrichting van processen en een andere verdeling van verantwoordelijkheden binnen de organisatie.



## 3

De laatste stap in volwassenheid zit niet in technologie, maar in adoptie en governance

## Inzicht 3

# De laatste stap in volwassenheid zit niet in technologie, maar in adoptie en governance

Veel digitaliseringsinitiatieven stranden niet op technologie, maar op wat er daarna gebeurt. Of beter gezegd: wat er niet gebeurt.

We zien het vaak. Er worden pilots gedaan, platforms gebouwd, samenwerkingen gestart. Maar zodra de projectfase eindigt, ontstaat er onduidelijkheid. Wie neemt het eigenaarschap? Hoe wordt doorontwikkeling gefinancierd? En wat levert het individuele partijen op?

Ook binnen het DIL-programma wordt dit punt benoemd. De potentie is groot, maar het succes hangt af van de mate waarin er concrete waarde ontstaat voor bedrijven én van hoe governance wordt ingericht na afloop van het programma.

Tegelijkertijd laten studies zien dat digitale platformen in de logistiek vooral waarde creëren wanneer er een ecosysteem ontstaat. Een netwerk waarin partijen elkaar versterken en waarin gebruik leidt tot meer gebruik. Die netwerkeffecten ontstaan alleen niet vanzelf, maar vereisen duidelijke kaders en vertrouwen tussen deelnemers.

Daarom ligt de laatste stap in digitale volwassenheid niet in technologie, maar in het goed organiseren van de randvoorwaarden:

- duidelijke afspraken over eigenaarschap en certificering
- heldere SLA's en verantwoordelijkheden
- focus op concrete use cases met aantoonbare ROI

Zonder die randvoorwaarden blijft digitalisering hangen in experimenten. Met die randvoorwaarden ontstaat echte schaal.



## Conclusie

# De nieuwe standaard: digitale volwassenheid als ketenvraagstuk

Digitale volwassenheid in de logistiek is geen interne aangelegenheid meer. Het is uitgegroeid tot een ketelvraagstuk, waarin samenwerking bepalend is voor succes.

De komende jaren draaien niet om méér systemen, maar om betere samenwerking. Om het maken van afspraken. Om het delen van data op een manier die veilig, schaalbaar en betrouwbaar is

De richting is helder. Keteninteroperabiliteit ontwikkelt zich tot de norm, terwijl regelgeving zoals eFTI de beweging versnelt en organisaties dwingt om keuzes te maken. Tegelijkertijd blijft dat succes uiteindelijk niet wordt bepaald door technologie alleen, maar door de mate waarin adoptie en governance goed zijn ingericht.

Voor organisaties betekent dit een fundamentele verschuiving. Digitalisering is niet langer uitsluitend een IT-thema, maar een strategisch vraagstuk dat de hele organisatie raakt. Het vraagt om regie, om samenwerking en om het vermogen om over de grenzen van de eigen organisatie heen te kijken.

Organisaties die nu investeren in de juiste fundamenten, bouwen aan een positie die later moeilijk in te halen is. Niet door voorop te lopen in technologie, maar door voorop te lopen in samenwerking.

