

DIGITALISERING REINIGINGSPROCES TANKAUTO'S

'DIGITAAL KUN JE VEEL BETER ANTICIPEREN'

Cefic heeft samen met de betrokken branches de informatie-uitwisseling voor het reinigen van tankauto's gedigitaliseerd. Het doel is om de papieren documenten in de EU uit te bannen.

Tekst: Igor Znidarsic

Voor een tankauto beladen kan worden, moet deze gereinigd worden. In de EU gebeurt dat door gespecialiseerde bedrijven. De administratie bij dit proces vindt nog steeds plaats op basis van papieren documenten, en wel in viervoud omdat alle betrokkenen – verkoper (chemiebedrijf), reinigingsbedrijf, verlader en transporteur – een bewijs van reiniging nodig hebben. Daarom heeft Cefic in samenspraak met *essencia*, de Europese vervoerders van chemische producten (ECTA) en de Europese tankcleaningbedrijven (EFTCO) de afgelopen jaren gewerkt aan digitalisering van het administratieve proces. Daartoe is ECLIC (European Chemical Logistics Information Council) opgezet, waarin de drie branches participeren. Doel: beveiligde gegevensuitwisseling tussen de actoren mogelijk maken via een applicatieplatform waarmee de huidige handmatige en papiergestuurde logistieke processen worden omgezet in meer geïntegreerde,

collaboratieve, elektronische en realtime processen.

Dematerialiseren

"Tankcontainers komen uit de hele wereld en ondergaan diverse beladingen, en dan is de beschikbaarheid van informatie over de historie van de laatste belading heel belangrijk", zegt Peter Devos, *managing director* van ECTA, tevens *managing director* van ECLIC en coördinator van het project. Hij rekent voor dat er in 2018 in Europa 3,6 miljoen ECD's (EFTCO Cleaning Document) zijn aangemaakt. "Maal vier, kom je op zo'n 14 miljoen papieren documenten." Toch is het doel van het project niet primair het uitbannen van papier. Dan had men ook met scankopieën of pdf's kunnen gaan werken. "Het gaat om het volledig dematerialiseren en digitaliseren van het document. Daarmee krijg je betere data-accuraatheid en transparantie, en betere compliance en efficiëntie."

"Digitaal kun je veel beter anticiperen", zegt Devos. "Het probleem met

papier is dat het niet anticipeert. Als bijvoorbeeld op de laadplaats iets mis blijkt met een papieren document, moet de tankcontainer retour, wat heel inefficiënt is. Bovendien wordt de chauffeur vaak gebruikt als bron van informatie over de vorige lading. Je beschikt over veel nauwkeuriger en vollediger informatie als je die productinformatie kan opvragen via de *dispatcher* of rechtstreeks van het chemiebedrijf dat de vorige belading heeft afgewerkt. Dat was de hoofdreden om de informatie te gaan digitaliseren. Met het elektronische ECD (eECD) kun je product-, equipment- en reinigingsstatus-informatie rechtstreeks en vooraf vanuit de bron met elkaar delen, iets wat op papier niet kan."

Communicatieloops

De informatie wordt gedeeld via een *cloud-based* webapplicatie, die draait op het NxtPort-dataplatform van de haven van Antwerpen. Gebruikers krijgen een eECD-licentie en -gebruikersaccount. "Als een che-

‘Met het eECD kun je product-, equip- ment- en reinigingsstatus-informatie rechtstreeks en vooraf vanuit de bron met elkaar delen, iets wat op papier niet kan’

miebedrijf een order indient bij een transportbedrijf en vraagt om een product te gaan laden, geeft het transportbedrijf aan het cleaningbedrijf de opdracht tot het reinigen van de tankcontainer en wordt de container door de dispatcher toegewezen aan de transportorder. Dan wordt het initiatief digitaal gecreëerd”, legt Devos de procedure uit. “Zodra de container is gereinigd en het eECD is elektronisch afgetekend, wordt die informatie automatisch gedeeld met het chemiebedrijf of de betrokken laadlocatie en worden zo de communicatieloops gesloten.” De voordelen:

- De reinigingsstatus is transparanter, is in realtime te volgen en is te allen tijde inzichtelijk;
- Minder kans op administratieve fouten en ontbrekende documenten;
- Verhoogde productkwaliteit en minder risico op cross-contaminaties;
- Het digitale proces is minder fraudegevoelig en biedt betere traceerbaarheid;
- Vermindering van wachttijden aan de poort doordat controles vooraf en sneller kunnen plaatsvinden;
- De voorgaande ladinginformatie komt van de bron. In de toekomst kan dat mogelijk uitgebreid worden tot meerdere ladingen voor producten/klanten.

Barrières

Het heeft jaren geduurd voor het systeem er was en meerdere keren zijn de pogingen gestaakt. Er ging wat tijd overheen voor iedereen overtuigd was van de voordelen van digitale samenwerking. Een andere hobbel was geld: papier is gratis, een digitaal systeem niet. De grootste barrière was het delen van data. Devos: “Als je de informatie van het cleaningbedrijf, het transportbedrijf

en het chemiebedrijf deelt, ontstaat er gevoelige businessmaterie. Daarom moet je voorkomen dat er één grote database ontstaat. We hebben dat opgelost door heel specifiek te kijken welke data de actoren gaan delen en welke niet, hoe we de velden gaan definiëren en wie welk veld mag zien en wie niet. En omdat je maar beperkte historiek nodig hebt, slaan we de data beperkt op. De actoren werken op basis van een transactie samen, de voorgaande data zijn daarbij niet meer nodig en worden verwijderd.”

Transitie versnellen

Voor chemiebedrijven biedt het systeem met name meer compliance in de (transport)keten en zekerheid dat het product voldoet aan de specificaties van de klant. De pilot is in 2018 afgerond en het eECD is nu zo ver doorontwikkeld dat bedrijven het kunnen gebruiken. Zo’n twintig partijen en (voornamelijk Belgische) chemiebedrijven doen dat al, waaronder BASF, Covestro, Evonik, en binnenkort ook Ineos, Borealis en Sumitomo. Dit najaar wordt het systeem verder uitgerold naar laad- en cleaninglocaties in Duitsland, Frankrijk en Nederland, waarbij de operators getraind worden om met de applicatie te werken. “We willen organisch groeien binnen de chemische clusters, om productie-ervaringen op te doen en het proces verder te verfijnen”, aldus Devos. “Het is aan che-

SABIC ONDERSTEUNT INITIATIEF

“Wij ondersteunen dit initiatief en gaan het implementeren”, zegt Huub Vergoossen, senior specialist QESH Supply Chain Solids bij SABIC Europe. “De voornaamste reden is het terugdringen van papier en eenvoudigere archivering. Inhoudelijk verandert er voor ons niet zoveel. Wij controleren altijd al de gegevens op het document, waarvan de witte variant (het document is er in vier kleuren) voor ons is. We accepteren nooit een document zonder kleur, dus een kopie. Verder worden visuele controles uitgevoerd, van onder meer de binnenkant van de silotank en de losslangen, om er zeker van te zijn dat alles goed schoon is en contaminaties worden voorkomen. Dit proces van controle van het document en de silotanktrailer gaat niet veranderen door het eECD.” Er moeten volgens Vergoossen wel nog wat praktische zaken worden opgelost. Zo heeft degene die deze controles uitvoert lang niet altijd een laptop of computer tot zijn beschikking. “Als dat soort zaken zijn opgelost, zijn wij een grote voorstander van dit systeem.”

miebedrijven om de transitie te versnellen, door digitale samenwerking te vragen bij transport van hun producten. Dan gaat het transportbedrijf dat verder initiëren in de keten.” De bedoeling is dat uiteindelijk heel de EU met het eECD gaat werken. ■

www.ecllic.eu
www.eftco.org

INFORMATIEBIJEENKOMST

Over het eECD organiseert de VNCl samen met de Vlaamse collega's van essenscia op 16 oktober een informatiebijeenkomst in Breda. Vervoerders en tankcleaningbedrijven zijn ook van harte welkom. Aanmelden via: dijkhuizen@vncl.nl