Dit is een commerciële uitgave van Contentway bij deze krant

Campagne Manager: Thomas Jooss **Managing Director:** Saïd Laktami **Graphic Design:** Kiloe van Benthem **Redactie:** Eltjo Nieuwenhuis en Mecdelawit Ogbamichael **Tekst:** Hugo Schrameyer, Fred Pals, Jan Koning en Michel de Ruyter **Gedistribueerd met:** Het Financieele Dagblad 2026 **Drukkerij:** RODI Rotatiedruk. Partner content in deze campagne is tot stand gekomen in samenwerking met onze klanten.
Dit zijn commerciële uitingen. Dit is een commerciële uitgave. De FD-redactie heeft geen betrokkenheid bij deze productie.

Uitgegeven door
Contentway Benelux B.V.
Keizersgracht 424
NL-1016 GC Amsterdam

Tel: +31 (0)20 241 7763
Web: contentway.nl
Email: info@contentway.nl
redactie@contentway.nl

TOEKOMST VAN MOBILITEIT

contentway

november 2026



SLIM LADEN MAAKT RUIMTE VOOR ELEKTRISCHE MOBILITEIT 04

BEREIKBAARHEID MOET VERTREKPUNT VAN WONINGBOUW WORDEN 06

ELEKTRISCH VRACHTVERKEER EIST ANDERE MANIER VAN DENKEN 08

uturn
Every container. A promise kept.

Het meest voorspelbare netwerk voor containertransport

Ruim 10.000 containers per maand, via ons gescreende vervoerdersnetwerk

Regel het hier
uturn-now.nl

De vrachtwagen kan zelf rijden, maar wie regelt de rest?

Europa kampt met een groeiend tekort aan vrachtwagenchauffeurs. Zelfrijdende voertuigen lijken de oplossing, maar de logistieke sector is nauwelijks voorbereid op hun komst. Terwijl de technologie zich ontwikkelt, dreigt Europa economisch achterop te raken ten opzichte van de Verenigde Staten en China.



Richard Matthijsse,
CEO, NAVIS Solutions

Een transportbedrijf heeft 40 chauffeurs nodig, maar begint de werkdag regelmatig met slechts 32. Vacatures blijven wekenlang openstaan en nieuwe medewerkers vertrekken soms alweer binnen 2 maanden. Het zijn voorbeelden die Richard Matthijsse, oprichter en CEO van NAVIS Solutions, goed kent. “We hebben jarenlang gewerkt aan autonome voertuigen en geleerd dat de technologie zelden het grootste probleem is. De werkelijke uitdaging is om die voertuigen te laten functioneren binnen de dagelijkse logistieke praktijk. Daar wordt nog veel te weinig over nagedacht.”

Een tikkende tijdbom

Volgens de internationale transportorganisatie IRU telt Europa ongeveer 502.000 onvervulde vrachtwagenchauffeursfuncties. Bovendien bereikt een aanzienlijk deel van de beroepsgroep de komende jaren de pensioenleeftijd. Nilaksha Das, medeoprichter en programmamanager van NAVIS Solutions, ziet de gevolgen verder reiken dan de transportsector. “Kijk eens om je heen. Vrijwel alles wat je ziet, is ooit vervoerd. Logistiek houdt onze samenleving draaiende. Wanneer bedrijven onvoldoende mensen hebben om goederen te verplaatsen, raakt dat uiteindelijk iedereen. We kunnen ons simpelweg niet veroorloven om af te wachten.”

De aandacht richt zich volgens Matthijsse vooral op de spectaculaire mogelijkheden van zelfrijdende voertuigen. “Iedereen kent de beelden van robotaxi’s die zonder chauffeur door Amerikaanse steden rijden, maar logistiek is veel ingewikkelder. Een vrachtwagen moet niet alleen zelfstandig kunnen rijden, op een distributieterrein moeten trailers worden gevonden, laadperrons beschikbaar zijn en goederenstromen op elkaar aansluiten. Wanneer één schakel vastloopt, kan alles ontregelen.”

Begin bij de mensen

Matthijsse heeft rondom deze ontwikkelingen eind 2025 samen met zijn partners NAVIS Solutions opgericht. De onderneming kiest bewust voor een geleidelijke overgang naar autonome logistiek. Das: “Wij beginnen bij de mensen die vandaag het werk doen. Zij verliezen veel tijd met zoeken, wachten en het herstellen van fouten. Door die processen slimmer te organiseren, maken we hun werk gemakkelijker en verhogen we tegelijkertijd de productiviteit. Naarmate medewerkers met pensioen gaan, kunnen autonome systemen steeds meer werkzaamheden overnemen.”

Daarbij gaat het niet alleen om efficiëntie. Ook de aantrekkelijkheid van het werk speelt een belangrijke rol. Minder frustratie en een beter georganiseerde werkdag kunnen helpen om ervaren medewerkers langer voor de sector te behouden. “Het eerste product, FlowIQ, brengt met sensoren en slimme software de bewegingen op logistieke terreinen in kaart”, vertelt Das. “Medewerkers krijgen inzicht in waar voertuigen en trailers zich bevinden en worden gewaarschuwd wanneer processen dreigen vast te lopen. De technologie is inmiddels operationeel bij een grote Europese pakketvervoerder. Minder zoekwerk, efficiëntere inzet van voertuigen en minder verstoringen moeten uiteindelijk leiden tot lagere operationele kosten en hogere winstmarges.”





Matthijsse vult aan: “Onze aanpak moet aan twee voorwaarden voldoen: deze moet werken op een doodgewone dinsdag in de transportsector en vanaf de eerste dag economisch zinvol zijn. Een logistiek bedrijf kan zich geen experiment veroorloven dat de dagelijkse activiteiten in gevaar brengt. Daarom bouwen we stap voor stap aan een omgeving waarin autonome voertuigen uiteindelijk kunnen functioneren.”

Europa dreigt achterop te raken

NAVIS werkt daarvoor samen met internationale technologiepartners, waaronder ZelosTech. Toch vormt niet de beschikbaarheid van technologie de grootste belemmering. Volgens Matthijsse ontbreken vooral de noodzakelijke investeringen en een samenhangende Europese aanpak. Onderzoeksbureau McKinsey schat dat Europa drie tot vier jaar achterloopt op de Verenigde Staten bij de commerciële introductie van autonome vrachtwagens. “Dat gaan we merken in de pakketbezorging en in de portemonnee, omdat de kosten voor bezorging steeds meer oplopen. Zowel voor de consument als bedrijven zelf”, verklaart Das.

“De Verenigde Staten en China investeren op grote schaal in deze ontwikkeling. In Europa blijven we te vaak steken in afzonderlijke proefprojecten, regelgeving en discussies over veiligheid. Die veiligheid is vanzelfsprekend essentieel, maar ondertussen loopt het personeelstekort verder op. We moeten technologie, infrastructuur, bedrijfsprocessen en regelgeving gelijktijdig ontwikkelen.”

Investeren of achterblijven

Voor NAVIS betekent dat een zoektocht naar groeikapitaal. Ze willen hun technologie verder ontwikkelen en logistieke bedrijven begeleiden bij de overstap naar autonoom transport. Daarvoor zijn volgens Matthijsse investeerders met een lange adem nodig, maar ook overheden die de ontwikkeling actief ondersteunen. “Wij zijn niet begonnen omdat zelfrijdende vrachtwagens zo interessant zijn, maar omdat we zien hoe kwetsbaar onze logistiek wordt en weten dat het anders kan. De economische kansen zijn enorm, maar niemand kan deze overgang alleen realiseren. Logistieke bedrijven, investeerders en overheden moeten gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen.” En tot slot: “De kosten komen. Investeren we nu, dan kunnen we het probleem nog oplossen. Als we wachten totdat het onbeheersbaar wordt, dan betaalt uiteindelijk de hele samenleving de rekening.”



Nilaksha Das,
Medeoprichter en programmamanager,
NAVIS Solutions