

Optimaliseren als dagtaak



Logistiek managers hebben het druk. Storingen in de dagelijkse werkzaamheden moeten worden verholpen en dan moeten zij ook nog optimaliseringslagen maken. En dat in een potentieel gevaarlijk gebied met een grote kans op ongevallen met gewonden en materiële schade. Dat blijkt uit het Nationaal Onderzoek Warehousing 2016 dat in opdracht van EVO is uitgevoerd.

Tekst en foto's **Ed Coenen**

Magazijnen van productie- en handelsbedrijven zijn nog grotendeels in eigen beheer, blijkt uit het Nationaal Onderzoek Warehousing 2016 dat is uitgevoerd in opdracht van EVO. Uitbesteden gebeurt, maar nog niet op grote schaal; nog geen drie procent van de magazijnbeheerders die deelnamen aan het onderzoek laat weten dat uitbesteden aan een logistiek dienstverlener aan de orde is en tachtig procent van de deelnemers noemt het onwaarschijnlijk tot zeer onwaarschijnlijk dat dit gaat gebeuren. Aan het onderzoek deden honderdvijftig beheerders van grotere magazijn uit de EVO-ledenkring mee. Volgens onderzoeker InfoResult geeft de uitslag een goede indicatie van de opvattingen bij deze magazijnbeheerders. Zo staat flexibilisering van arbeid volop in de belangstelling, maar dat betekent niet dat de mate van inzet van uitzendkrachten de komende jaren significant verandert. Met de huidige wetgeving zal het inschakelen van zzp'ers voor magazijnwerk beperkt blijven. De logistiek managers zijn volgens het onderzoek vooral

bezig met verdere optimaliseringsslagen. Aanpassing in de organisatie van werkzaamheden en optimalisering van voorraadniveaus moeten leiden tot lagere operationele kosten, terwijl aanpassing van de processen moet leiden tot kortere leadtimes en betere leverbetrouwbaarheid. De helft van alle managers verwacht verder meer ruimte nodig te hebben voor aanpassing van binnengekomen producten. De klantorderontkoppelpunten voor goederen schuiven op naar voren, zodat in serie aangevoerde producten in het magazijn moeten worden aangepast op de wensen van individuele klanten en - bij internationale bedrijven - ook op de eisen van exportbestemmingen.

Ongevallen

De resultaten van het onderzoek zijn onderdeel van de presentatie van de Code Gezond en Veilig Magazijn. Die Code moet bedrijven een handvat bieden om de veiligheid in distributiecentra te verbeteren. Dat dat nodig is, blijkt uit het onderzoek. Ongevallen zijn niet ongewoon:

bijna een derde van de bedrijven heeft de afgelopen drie jaar te maken gehad met een bedrijfsongeval en bij één op de vijf ongevallen was sprake van langdurig ziekteverzuim. Ruim tien procent zegt ongevallen met alleen materiële schade te hebben gehad.

Veiligheid in magazijnen is een probleemgebied, stelt Daniëlle Gevers Deynoot vast. Zij is beleidsmedewerker bij EVO en betrokken bij de totstandkoming van de Code. "Voor de Code is de verplichte Risico-inventarisatie en Evaluatie (RI&E) de basis, maar uit ons onderzoek blijkt dat een RI&E niet erg leeft. De uitkomsten laten zien dat 58 procent van de respondenten niet weet of een inventarisatie is uitgevoerd, of maar voor een deel van het bedrijf. Positief is wel dat vier van de vijf deelnemende bedrijven een omschreven veiligheidsbeleid heeft voor het logistieke proces." Het Nationaal Onderzoek Warehousing maakt duidelijk waar knelpunten zitten. Zo is het uitwerken van een verkeersplan met paden voor voertuigen en voetgangers een lastige opgave voor managers. "De meeste deelnemers



Daniëlle Gevers Deynoot: "De helft van de ondervraagden zegt dat aandacht voor veiligheid leidt tot een toename van de efficiency."



Voor magazijnbeheerders is uitwerken van een verkeersplan een lastige opgave.



Lidl bouwt duurzaam in Waddinxveen

Lidl Nederland bouwt op Logistiekpark A12 in Waddinxveen het naar eigen zeggen 'meest duurzame distributiecentrum van Nederland'.

Dit zesde dc van Lidl in Nederland gaat voldoen aan de hoogst haalbare Breeam-norm: 5 sterren, goed voor de certificering 'outstanding'. Het 52.000 vierkante meter grote distributiecentrum krijgt dertigduizend palletplaatsen. Het pand krijgt onder meer led-verlichting en op het dak zullen vierduizend zonnepanelen voor stroom gaan zorgen. Lidl gaat vanaf volgend jaar vanuit DC Waddinxveen tachtig tot honderd filialen in de Randstad bevoorraden. Voor webshopleveringen heeft de retailer voor DHL gekozen, dat de bestellingen vanuit warehouses in de omgeving van Stuttgart en Berlijn via het Nederlandse netwerk van DHL Parcel bij consumenten aflevert.

willen minimaal aan de wet voldoen, maar de wetgeving is niet duidelijk. Een verkeersplan is niet verplicht, maar in de wet staat dat als op het terrein en in de gebouwen voertuigen en voetgangers samenkomen, verkeersregels nodig zijn en dat de voetganger bescherming moet krijgen. De uitwerking van die bescherming kost aandacht en geld." Gevers Deynoot constateert dat het onderzoek duidelijk maakt dat er grote behoefte bestaat aan voorbeelden.

Voorbeelden

"Good practices zijn schaars. Wat doen anderen om het werk in distributiecentra veiliger te maken? Dat is wat we met het boekje 'Code Gezond en Veilig Magazijn' en de website www.cgvm.nl laten zien. We doen dat voorlopig aan de hand van de tien hotspots die door de deelnemers aan de Code zijn benoemd als de plaatsen waar de risico's op een ongeval of zware fysieke belasting het grootst zijn: laaddocks, gangen, stellingen, doorgangen, kruisingen, loop- en rijpaden, in- en ompakstations, entresols,

acculaadstations en buitenterreinen." Er zijn veel redenen om te investeren in de veiligheid van magazijnen. De respondenten noemen vooral reductie van materiële schade aan producten en machines en het voorkomen van letselschade. Maatschappelijk verantwoord bedrijfsbeleid is ook een veelgenoemde reden, maar een even groot aantal respondenten wil vooral voldoen aan de wettelijke verplichtingen.

Investerings in cursussen en producten voor een veilig magazijn leveren geen duidelijk meetbare rendementen op, vinden de respondenten. Toch merkt de helft van hen een afname van het aantal incidenten en een afname van de schadeposten. Gevers Deynoot: "De helft van de ondervraagden zegt bovendien dat aandacht voor veiligheid leidt tot een toename van de efficiency."

De resultaten van het Nationaal Onderzoek Warehousing 2016 worden op 13 september gepresenteerd op het congres 'Trends in Warehousing', waar ook de Code Gezond en Veilig Magazijn wordt gepresenteerd. ●

De Duitse machineproducent TWI blaast met de Aero de orderpickcarrousel nieuw leven in.

In de versie die onlangs op vakbeurzen is getoond, is de carrousel een manshoge 'picktoren', met acht etages met elk maximaal dertig vakken. Daarbij hoort een picktrolley met twintig put-to-lightvakken. De toren draait automatisch het juiste vak naar de orderverzamelaar, die op een zuil naast de toren het aantal artikelen afleest en overhevelt naar de locatie op de trolley. Voor replenishment van de voorraad wordt de omgekeerde volgorde aangehouden: de leds op de trolley en zuil geven aanwijzing over de bestemming in de toren. TWI is een machinebouwer voor de distributeurs van boeken en tijdschriften en hoopt met de Aero zijn markt uit te breiden.

Hogere wiskunde voor beter voorraadbeleid

Promovenda Marije Noordhoek ontwerpt wiskundige modellen voor verbetering van het voorraadbeleid. Zij ontving daarvoor de vLm-scriptieprijs 2016.

De Leidse promovenda schreef haar scriptie om een raamwerk te ontwikkelen waarmee supplychainmanagers de prestaties van complexe logistieke ketens kunnen visualiseren, analyseren en simuleren. Met een door haar ontworpen wiskundig model kunnen winkelorganisaties voorraadniveaus optimaliseren in een multi-echelonnetwerk aan de hand van de kpi's gemiddelde voorraad, doorlooptijd en doorstromingsnelheid. Noordhoek deed onderzoek voor de scriptie voor een retailer in de supply chain voor zuivelproducten.

Interroll, producent van rollenbaanconveyors, heeft de Magnetic Speed Controller MSC 50 ontwikkeld, een rol die wervelstromen gebruikt om de snelheid af te remmen.

Ongecontroleerde palletbewegingen in doorrolstellingen en eenheden die met een te hoge snelheid over een sorteerbaan naar beneden rollen, veroorzaken onveilige situaties in magazijnen. Meestal worden aangedreven rollen ingebouwd om de snelheid te remmen, maar de MSC 50 is voorzien van een magneetrem als snelheidsremmer, die actief wordt als hij in beweging wordt gebracht. Een stroomaansluiting is dus niet nodig.