

Inzicht in emballagestromen

Voor menig logistieke partij is het geen sinecure om de emballagestromen in goede, efficiënte banen te leiden. Het digitale platform TransFollow, ook wel bekend als de digitale vrachtbrief, en een door Y-our ontwikkelde module bieden handvatten om de emballageproblematiek te tackelen.

Tekst **Remco Stunnenberg**

Papierloos transport begint het Nederlandse bedrijfsleven te veroveren. Dat is niet zo gek, want het digitaliseren van vrachtbrieven, verzendlijsten en pakbonnen zorgt voor vele honderden miljoen euro's kostenbesparing, voor waardevolle informatie over zendingen én een snellere afwikkeling van transacties. Emballagestromen daarentegen worden nog altijd handmatig en op papier bijgehouden op de zogeheten emballagebon. "De mens slaagde er in 1969 al in af te reizen naar de maan, maar anno 2016 worden emballagestromen nog altijd in-

gevuld op papier", zegt EVO-ledenadviseur Sven Arnoldus gekscherend. Hij bracht recent, in nauwe samenwerking met Beurtvaartadres, de exclusieve distributeur van TransFollow, de problemen in kaart rondom de registratie van emballage en vatte deze samen in een bondig visiedocument. Arnoldus typeert emballage als bijproduct, 'een noodzakelijk kwaad'. "Immers, zonder emballage geen logistiek. Zonder ladingdragers valt het hele logistieke proces stil." Zijn visiedocument vormt de bron voor een aanvulling op het in oktober vorig jaar gelanceer-

de platform TransFollow. Dit digitale platform, ook wel de digitale vrachtbrief genoemd, werd op initiatief van EVO en TLN ontwikkeld door verladere, vervoerders en ontvangers. TransFollow mag worden gezien als de nieuwe digitale standaard. Het idee erachter is dat het een eind maakt aan inefficiënties in afleverprocessen. Uit Arnoldus' onderzoek in het veld bij 'verschillende grote spelers actief in diverse sectoren' bleek echter dat er dringend behoefte is aan een emballagemodule binnen dit platform. Arnoldus: "Partijen lieten weten tevreden te zijn over TransFollow, maar zeiden ook dat ze daarnaast nog altijd een handgeschreven emballagebon moeten voeren. Met alle gevolgen van dien."

Continue geldstroom

In antwoord daarop wordt er een onderdeel toegevoegd aan de digitale vrachtbrief voor het registreren van de emballage. In het eerste kwartaal van 2017 zal deze module het levenslicht zien.

Uit praktijkvoorbeelden van Arnoldus blijkt dat de toevoeging geen overbodige luxe is. "Neem een willekeurige partij, partij A. Die verzendt een lading op tien europallets à 7,50 euro per stuk naar partij B. Partij B neemt de goederen in ontvangst en stuurt vervolgens vijf pallets terug, want hij heeft er op dat moment niet meer dan vijf in opslag. Partij B vult dat in op de emballagebon die uiteindelijk, samen met nog heel veel handgeschreven emballagebonnen, terugkomt bij Partij A die dat allemaal handmatig moet invoeren in een systeem. Het cijfer 5 is echter slecht leesbaar en wordt aangezien voor een 6." Als er een stapel ligt van honderd van dat soort brieven, kun je er vergif op innemen dat het bij minimaal twee brieven misgaat, stelt Arnoldus. "En dat dagelijks, waardoor de bedrijfs-waarde langzaam maar zeker daalt. Emballage is feitelijk een continue geldstroom, en ondertussen wordt die waardevolle stroom bijgehouden op handgeschreven brieven. Je wilt ook niet weten hoe chauffeurs daarmee omgaan; ze zitten vol met scheuren en koffievlekken."

Waarde

De brieven kunnen ook gemakkelijk zoekraken, zegt Arnoldus. "En wat dan? Stel dat een klant zegt dat hij juist op die zending honderd containers retour heeft gestuurd. Hoe is dan te bewijzen dat dat niet zo is? Het kan daarvoor ook gebeuren dat een ondernemer op papier meer waarde aan zijn eigen bedrijf toekent dan de werkelijke waarde is. Ga dat aan het einde van het boekjaar maar eens uitvissen met de boekhouder. 'Ik denk dat ik ergens een foutje heb gemaakt maar ik weet niet meer precies waar.' Waarop de boekhouder zegt: 'Maar we hebben het hier wel over vier ton'. Dat is niet overdreven. Het gebeurt. En inderdaad, het klinkt als honderd jaar terug in de tijd, maar het is dagelijkse praktijk."

Yves du Bois, eigenaar van Y-our, specialist in emballage-management, zegt boeken te kunnen volschrijven met dit



Foto Remco Stunnenberg

Van links naar rechts: Lars van Pol, Yves du Bois en Sven Arnoldus.



Foto: Ed Coenen

Partijen realiseren zich volgens Yves du Bois onvoldoende wat de waarde is van emballage.

soort voorbeelden. “Wat we ook vaak zien gebeuren, is dat Partij A aan Partij B vraagt of hij even tachtig kratten mag lenen. Natuurlijk, geen probleem. Maar vraag je aan partij A of je even achthonderd euro van hem kan lenen, dan geeft hij niet thuis, hoewel dat feitelijk hetzelfde is. Partijen realiseren zich onvoldoende hoe belangrijk emballage is voor de continuering van het logistieke proces en de kosten die daarmee samenhangen.”

Volgens Du Bois is grip krijgen op emballage in de praktijk ‘een ware uitdaging’. “We zien wel dat het thema emballagemanagement steeds vaker deel uitmaakt van de beleidsagenda’s, maar tegelijkertijd zien we dat het echt controle hebben, in termen van inzicht, over de zogenoemde emballagepool eerder uitzondering is dan regel. Het is meer

op welke manier kun je die samenstelling het best realiseren? Denk aan een mix van koop en huur. En wanneer je kiest voor huur, voor welke periode huur je dan én in welke vorm? Ook moet de ondernemer bedenken wat hij doet als hij krimp of juist groei verwacht, bijvoorbeeld omdat hij naast de Benelux ook Oostenrijk gaat bedienen. Of wat het effect is van de inzet van een andere ladingdrager voor een deel van de keten.”

Terugkeer

De ondernemer moet zich volgens Du Bois ook afvragen hoe lang het duurt voordat de emballage retour is, want hoe langer dat duurt, des te groter de poolomvang moet zijn om de logistieke stroom op gang te houden. Op die

“Elke oplossing van een probleem begint met bewustwording”

dan eens punt 11 van een agenda met 10 punten. Maar het is wel randvoorwaardelijk. Zonder emballage vallen alle logistieke processen stil. Er zijn genoeg voorbeelden van bedrijven die erop failliet zijn gegaan, puur en alleen omdat ze hun emballagemanagement niet op orde hadden.”

Om deze problematiek te tackelen, ontwikkelde Y-our samen met Systems Navigator, leverancier van scenario- en forecasting-softwaremodellen, een online forecasting-model. Dit model, met de naam Y-CS Tool - wat staat voor Y-our Complexity Simplified - biedt inzicht in de benodigde emballagevoorraad en bijbehorende kosten. De gebruiker kan zelf inloggen, data uploaden, het scenario starten en de resultaten beoordelen. “Uiteraard kan hij of zij desgewenst nieuwe scenario’s maken door een of enkele parameters te veranderen om zo het effect van die interventie te beoordelen”, zegt procesconsultant Lars van Pol, verantwoordelijk voor onder meer de implementatie van de online tool. “Wat betekent het bijvoorbeeld voor de beschikbaarheid van emballage als er een nieuwe klant bij komt?”

Het bewuste model zoekt, binnen de driehoek van *cycle time*, poolomvang en kosten, continu naar een optimum. “Uiteraard is dat optimum pool-specifiek, het varieert per klant of keten. In sommige gevallen geldt dat bijhuren of bijvoorbeeld opslag geen optie is. Dat is dan case-specifieke parametrisering die wordt meegenomen in het model”, legt De Bois uit. “De data die je erin stopt, is cruciaal en bepalend voor een goede uitkomst. *Garbage in, garbage out*. Dat geldt hier ook”, voegt Van Pol eraan toe.

“Het verschaffen van inzicht in poolsamenstelling is vaak een *eye opener* voor logistieke partijen”, vervolgt Du Bois. “Een bedrijf heeft bijvoorbeeld naar verwachting honderdduizend eenheden nodig om zijn markt te bedienen. Maar

cycle time, de terugkeer, heeft een ondernemer soms invloed, maar soms ook niet, weet hij. “Als het eerste het geval is, zijn er afspraken over te maken. Een te snelle terugkeer is namelijk niet altijd gunstig, want dan kan overcapaciteit ontstaan en dat betekent dat de emballage moet worden opgeslagen. Daarbij loop je dan weer het risico dat je in de knel komt te zitten met opslagruimte en hoe los je dat dan weer op? Onze tool maakt dergelijke scenario’s inzichtelijk en helpt bedrijven zo om de juiste keuzes te maken. Wie weet bijvoorbeeld wat het effect is op de kosten als de *cycle time* een dag toe- of afneemt en welke invloed dat heeft op de operationele beschikbaarheid? Met andere woorden, onze tool en de digitale emballagebon kunnen problemen niet wegnemen, maar ze dragen wel bij aan inzicht en bewustwording. Elke oplossing van een probleem begint met bewustwording. Zolang iemand zich niet bewust is van een probleem, komt er ook geen oplossing.” Arnoldus vult aan: “Door meer grip op de situatie te verkrijgen, ontstaat bovendien meer overzicht en daardoor meer rust in de hele keten.” ●

Themadag Y-our

Op 8 november organiseert Y-our een dag die helemaal in het teken staat van de geschetste problematiek en de oplossingen. Meer informatie over deze themadag staat op www.y-our.nl.



Machiel van der Kuijl, algemeen directeur EVO

Digitalisering vraagt om regie

Het kabinet trekt het komende jaar meer geld uit voor investeringen in infrastructuur. Dat is goed nieuws. Meer en betere infrastructuur is noodzakelijk en dat kost meer dan nu is begroot. Een betere doorstroming op wegen, vaarwegen en ruimte voor goederenvervoer op het spoor zijn cruciaal voor de handel en productie. Maar enkel investeren in fysieke infrastructuur is niet genoeg: het kabinet moet Nederland koploper maken in digitalisering. Een goede infrastructuur, fysiek én digitaal, maakt goederenstromen slimmer én dus sneller.

Uit de plannen voor 2017 die het kabinet in de Miljoenennota presenteerde, blijkt dat er de komende periode alvast geld uit de begrotingen van 2029 en 2030 wordt gereserveerd voor de aanpak van infrastructurele knelpunten. Daarnaast besloot het kabinet om het infrastructuurfonds jaarlijks te vullen met geld van de begrotingsjaren na 2030. Daardoor komt er geld vrij om de aanpak van fileproblemen van nu mee te financieren. Hoewel de plannen dus een belangrijke stap in de goede richting zijn, achten EVO en Fenedex de plannen niet afdoende om alle problemen op de weg, het water en het spoor op te lossen. Vooral het digitale aspect geniet vooralsnog veel te weinig prioriteit. EVO en Fenedex riepen het kabinet op Prinsjesdag dan ook op om hier regie op te nemen. De organisaties pleitten voor een goed gevuld nationaal investeringsfonds voor snel-, spoor- en vaarwegen en voor een slimme digitale infrastructuur.

Het bedrijfsleven nam zelf al regie op weg naar meer digitalisering. Zo maakt het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP) het mogelijk dat informatie door de hele keten op een slimme wijze wordt aangeleverd en gedeeld. Dankzij TransFollow kunnen bedrijven in Nederland als eerste ter wereld alle papierwerk dat komt kijken bij vrachtbewegingen volledig digitaliseren. Hierdoor werken bedrijven efficiënter samen, dringen zij administratieve lasten terug en werken zij ook nog eens duurzamer. Om het Nederlandse bedrijfsleven écht aan 180 miljoen euro potentiële administratieve lastenbesparing te helpen, is grensoverschrijdend gebruik echter noodzakelijk. Door de onlangs aangekondigde samenwerking tussen TransFollow en de koepelorganisatie voor het internationale wegtransport IRU, zijn daarvoor stappen in de juiste richting gezet.

Voor de handel en productie in Nederland is de digitale infrastructuur anno 2016 wat de snelwegen in de 20e eeuw waren. Daarom is een sterke regie van de overheid noodzakelijk.