

Alternatieve systemen voorhanden

Palletruil onder vuur

De ruilpallet ligt onder vuur. Het gebruik is dat vervoerders de volle pallets van de afnemer omruilt voor evenveel lege pallets. Dat lijkt een simpel systeem, maar er gaat nog veel mis. Soms zijn er te weinig lege pallets beschikbaar of zijn die in slechtere staat dan de ingeleverde soortgenoten. En vervoerders klagen dat ze op het ruilsysteem geld toeleggen. Maar zijn er alternatieven?

Bij Raab Karcher in Vriezenveen liggen enkele stapels pallets op het tasveld. Het bedrijf hanteert een ruilsysteem voor pallets met een statiegeldregeling. Volgens Jan Koppelman, adjunct-directeur logistiek van Raab Karcher, werkt dat systeem goed. 'We brengen onze klanten bij aflevering een bedrag voor de pallet in rekening en bij inlevering crediteren we dat weer. Er zitten voor ons geen andere kosten aan de pallet dan de handling hier op het bedrijf'. Zoals Raab Karcher zijn er veel meer bedrijven in handel en industrie waar het systeem van de ruilpallet goed loopt. Maar niet overal. Zeker als het gaat om ruilpallets zonder zo'n statiegeldregeling. Vaak komen er dan onvoldoende goede pallets retour en moeten er pallets worden bijgekocht. Dat kan flink in de papieren lopen.

Ook vervoerders ondervinden problemen bij het vrije ruilsysteem. Zij draaien vaak op voor manco's in de retourstroom. Ook kan het meenemen van lege pallets het ophalen van lading belemmeren. Weliswaar wordt deze dienstverlening geacht in de vrachtprijs te zijn verdisconteerd, maar in de praktijk ervaren vervoerders dat niet zo. Zij menen dat de service zwaar op de resultaten drukt. Voor vervoerdersorganisatie TLN was dat in 2008 reden Capgemini de kosten in kaart te laten brengen. De onderzoekers berekenden dat palletruil in Nederland de transportsector 120 miljoen euro kost en stelden dat die kosten niet volledig werden gecompenseerd. 'Voor individuele transportbedrijven kan het om forse bedragen gaan', zegt Marco de Boer, nu commercieel directeur bij palletpoolbedrijf IPP Logipal, maar tot voor kort werkzaam bij logistiek dienstverlener Kuehne + Nagel. Vooral de kosten van manco's in de retourstroom lopen volgens hem in de papieren. 'Het gaat per klant van het transportbedrijf gemakkelijk om rekeningen met vijf of zes nullen. En dat zijn rekeningen waarop je als vervoerder nauwelijks invloed hebt'.

ONDER DRUK

De opdracht aan Capgemini kwam in een tijd dat het ruilsysteem in Europa onder druk was komen te staan. In een aantal landen, waaronder Denemarken, Italië en Zwitserland, weigerden vervoerders nog langer mee te doen aan palletruil. Ook een aantal internationale Nederlandse vervoerders besloot deze 'onbetaalde' service niet meer aan te bieden. Zij adviseerden hun klanten in het vervolg de kosten van een pallet samen met de kosten van transport door te berekenen in de verkoopprijs.

Dat is ook de insteek van Marco Leemberg, directeur van pallethandel Palletcentrale in Moerdijk. 'De pallethandel heeft voor veel bedrijven een functie in de keten. De verlader koopt pallets en levert ze met goederen door aan de klant. Als je de pallet in de kostprijs doorberekent, is het aan de klant om te bepalen wat hij ermee doet. Hij kan de pallets hergebruiken of verkopen aan een handelaar'.

Business development manager Toine Domensino van pallethandel Rotom in Son ziet het doorberekenen van de pallets eveneens als een mogelijkheid, maar plaatst er ook kanttekeningen bij. 'De pallet meeverkopen is de ideale optie voor vervoerders en ook de pallethandel zal dit toezien. Het gebeurt bijvoorbeeld al in de medische

sector, waar de pallet als verpakkingsmateriaal in de productprijs wordt opgenomen. Maar dan is er wel sprake van een relatief hoge productprijs en gaat het om een beperkt aantal palletbewegingen. Dat is niet in elke sector het geval. Operationeel kleven er eveneens haken en ogen aan zo'n systeem. Want hoe ga je om met situaties waarbij afnemers meeverkoop niet accepteren? En wie betaalt de kosten van de additionele pallets die nodig zijn tijdens het orderverzamenen? Domensino: 'Ik verwacht dat de verlader in zijn zoektocht naar kostenverlaging zal overstappen op een goedkopere, eenmalige pallet en dat is niet erg wenselijk in het licht van het streven om duurzaam om te gaan met natuurlijke materialen'.

EPAL

Rotom is aangesloten bij Nederpal, de Nederlandse organisatie van producenten, reparatiebedrijven en handelsbedrijven in europallets. Deze organisatie is op haar beurt weer aangesloten bij Epal, de Europese organisatie die door certificering en audits toezicht houdt op de kwaliteit van de 'EUR-pallet'.

Een aantal leden van Nederpal is volgens secretaris Willem-Jan Lieve gevraagd met een alternatief voor het ruilen, waarbij de Epal-pallet de hoofdrol speelt. Onder namen zoals '2Return', 'Paki' en 'Palog' hebben de eerste aanbieders van pallets diensten ontworpen waarbij verladers 'eigen' Epal-pallets gebruiken zonder er zelf de regie over te voeren.

Daarbij wordt met een schuin oog gekeken naar het palletbeheer waarvoor Heineken in Zwitserland heeft gekozen. De brouwerij koopt gebruikte pallets van een bepaalde kwaliteit en levert die aan klanten. Daarna haalt de palletverkoper de pallets bij de klanten op, controleert die op kwaliteit en brengt ze weer in omloop. In piektijden koopt de brouwerij extra pallets, die na de piekperiode weer aan de verkoper worden terugverkocht. De prijs die Heineken voor pallets betaalt, en de prijs die bij inlevering aan de brouwer wordt terugbetaald, zijn vooraf vastgesteld. Om de pallets voor Heineken te kunnen beheren, krijgt de palletverkoper inzicht in de vrachtbrieven, met daarin opgenomen de afleveradressen en hoeveelheden pallets.

KWALITEIT

De kosten van het ruilsysteem zijn overigens niet het enige probleem. Ook de kwaliteit van de ruilpallet - of beter gezegd: het gebrek daaraan - zorgt voor problemen. De ene sector stelt hogere eisen hieraan dan de andere. Zo wil de foodsector redelijk nieuw ogende pallets ontvangen; in de bouwmaterialenhandel speelt zoiets een minder grote rol. Het principe van het ruilsysteem gaat er echter vanuit dat de verlader niet noodzakelijk zijn oorspronkelijk meegegeven pallet terugkrijgt.

Wel geldt voor vrijwel alle partijen dat de pallet niet kapot mag zijn en nog over voldoende draagkracht moet beschikken. In principe moet de chauffeur die de lege pallet meeneemt, hierop toezien; overigens nog zo'n pijnpunt voor vervoerders die deze taak naar hun gevoel onbetaald uitvoeren.

Dat de pallet over voldoende kwaliteit beschikt, is om verschillende redenen belangrijk. Een pallet



die niet meer aan de norm voldoet, voldoet in feite niet meer aan de eisen voor veilig gebruik. Meer praktisch is dat zowel bij producenten als distributiecentra maatvoering en draagkracht belangrijke criteria zijn om goederen in geautomatiseerde systemen te kunnen handlen. Kapotte pallets veroorzaken een verstoring van het productieproces. Ontvangers van goederen zullen zendingen op pallets die niet aan de norm voldoen, dan ook meestal weigeren of eisen dat de lading voor rekening van de leverancier wordt omgestapeld.

Leemberg van de Palletcentrale ziet daarin een reden om verladers te wijzen op de ledenlijst van Nederpal. 'Koop de europallets bij een Epal-gecertificeerde leverancier, dan koop je pallets die

kwalitatief aan de Europese norm voldoen. Ontvang je als koper pallets die niet voldoen, bel dan direct Nederpal. Die organisatie moet toezien op de kwaliteit die de Nederlandse leden leveren.' De club van Nederlandse europalletbedrijven heeft ook tekeningen beschikbaar waarin duidelijk wordt gemaakt wanneer een pallet niet meer aan de eisen voldoet.

TENDERS

Niet alleen de pallethandelaars zien marktkansen door de problemen die producenten, ontvangers en vervoerders met palletruil ondervinden. Ook de drie grote Nederlandse palletpoolbedrijven - Chep, LPR en IPP Logipal - hebben de afgelopen jaren hun marketinginspanningen versterkt. Vooral



zorg en eventueel de dienstverlening binnen Europa. In het tenderproces wordt ook wel samengewerkt om door schaalgrootte de beste condities van de poolbedrijven te krijgen. Zo hebben Smilde Foods en Zwanenberg vorig jaar samen een tender uitgeschreven voor bevoorrading van Superunie. Dat gebeurde overigens nadat die inkooporganisatie van een aantal supermarktbedrijven haar koelversleveranciers had gevraagd om op een palletpoolsysteem over te stappen.

DUURZAAM

Bij de beoordeling van tenders weegt de prijs die een palletpoolbedrijf voor de gevraagde prestatie vraagt, zwaar, maar ook het duurzame karakter van de dienstverlener telt voor opdrachtgevers mee. Het duurzame karakter wordt uitgedrukt in certificaten waarmee de herkomst van het hout voor klossen en planken wordt gegarandeerd. LPR was begin vorig jaar de eerste die pallets PEFC-gecertificeerd kon aanbieden. IPP Logipal volgde dit voorbeeld in oktober vorig jaar. En ook Chep is nu duurzaam bezig; het bedrijf ontving vorig jaar het FSC-certificaat voor de eigen houtplantages in Zuid-Afrika en werkt sinds maart van dit jaar eveneens met PEFC-gecertificeerde pallets.

'We werken met hout en dat is een duurzaam te produceren grondstof', zegt marketing manager Ruud Schrama van de Faber Halbertsma Groep, een groep die palletfabrieken, pallethandelbedrijven en palletpool IPP Logipal omvat. Hij wijst erop dat het onderscheid tussen de poolsystemen steeds meer gaat zitten in de regie over de palletstroom, met als doelstelling transportbesparing. 'We zoeken in samenwerking met onze klanten verder naar de laagste logistieke kosten door pallettransporten zo te organiseren dat zo weinig mogelijk kilometers worden gemaakt.'

Een voorbeeld is daarvan is Danone, die per trein lading aanvoert van een Franse fabriek naar een distributiecentrum in Engeland. De pallets onder de lading worden vervolgens geleverd aan het bedrijf van Schrama, die ervoor zorgt dat ze met lading weer op de anders lege trein van Danone richting Frankrijk gaan. 'Voor Danone is dat prettig omdat het bedrijf de eigen pallets terugkrijgt en voor ons het prettig omdat onze klanten op deze manier transportkosten besparen en milieutechnisch goed bezig zijn', aldus Schrama.

Zijn collega Marco de Boer van de palletpooltak van de Faber Halbertsma Groep merkt op dat het zoeken naar duurzame manieren van transport ook kan leiden tot een verandering in de 'loop' van een poolpallet. Bij IPP Logipal in Eindhoven tekent De Boer de gebruikelijk 'loop' van een poolpallet in de 'fast moving consumer goods': van het IPP-depot naar de producent, van de producent naar het distributiecentrum van de ont-

vanger en van de ontvanger weer terug naar het IPP-depot. 'We onderzoeken of het mogelijk is de pallets direct van de ontvanger naar de producent te vervoeren door iemand ter plekke de pallets te laten sorteren op kwaliteit. Dan slaan we twee vervoerbewegingen over. Er rijdt dan alleen eens in de zoveel tijd nog een auto naar het depot met te repareren pallets.'

De Boer wil afrekenen met het beeld dat een palletpool duur is. 'Het neemt een klant in ieder geval de kosten uit handen voor het zelf beheren. Asset management is ons werk en dat betekent dat we zowel de administratie, het afleveren en ophalen doen als het repareren van beschadigde pallets. Vergeet ook niet dat we pallets op voorraad houden om bij pieken snel te kunnen reageren.'

NETWERK

Het onderwerp duurzaamheid kwam dit voorjaar ook aan de orde tijdens de praktijknetwerkbijeenkomst die EVO organiseerde bij vervoerder Cornelissen in Nijmegen, waarbij ook het bedrijf Capa Pallets werd bezocht. Deze participatie van het transportbedrijf houdt zich bezig met palletbeheer en is zowel depot en reparatiebedrijf voor palletpool LPR als handels- en reparatiebedrijf voor Epal-pallets.

Tijdens die bijeenkomst gaf Marco ter Maat, hoofd inkoop en duurzaamheid bij Arla Foods, een presentatie en vertelde dat de PEFC-certificering een reden was om voor LPR als palletpool te kiezen. Het zuivelbedrijf uit Nijkerk werkt volgens Ter Maat met 'Green Order' en vermeldt in dat kader de CO₂-uitstoot op het gebied van het transport. Het moet afnemers stimuleren om bestellingen te bundelen zodat de transportkilometers en het brandstofverbruik verminderen. Het initiatief past volgens Ter Maat goed in het programma 'Dichter bij de natuur' van Arla, waarbij alle aspecten van het bedrijf op milieudoelstellingen wordt beoordeeld: van de melk en ingrediënten tot aan verpakking, productie, distributie en dus ook palletmanagement. Bovendien was de aanvoer van pallets in Nijkerk groot genoeg om Cornelissen met lzv-combinaties tussen het LPR-depot in Nijmegen en de fabrieklocatie te laten rijden, waardoor alleen al voor dit onderdeel van de productie in een jaar tijd veertig procent minder voertuigbewegingen nodig zijn gebleken.

Frank Janssen, directeur van LPR in Nederland, ziet hierin een duidelijk voordeel van een palletpool. 'We kunnen vaak minder lege transportkilometers maken door het op- en afhalen van pallets van diverse klanten te combineren tot 'full truck loads'. De individuele klant kan dat vaak niet.'

ED COENEN



in de distributie van 'fast moving consumer goods' doen zij goede zaken. Zij werken daarbij met een gesloten 'loop': pallets van gecontroleerde kwaliteit worden bij een fabrikant van een product afgeleverd. Die laat dat product vervolgens vervoeren naar het distributiecentrum van de afnemer en geeft daarvan bericht door aan het poolbedrijf, die de pallets vervolgens bij die afnemer ophaalt en na controle en eventueel reparatie opnieuw in omloop brengt. Het gaat om grote contracten die al gauw een paar honderdduizend palletbewegingen per jaar per land beslaan en waarvoor de fabrikanten van 'FMCG's' tenders uitschrijven. De pakketten worden aanbesteed op de prijsstelling en kwaliteits-

Adviezen

De ontwikkelingen in Italië, Zwitserland, Denemarken en andere landen waarbij vervoerders collectief weigeren mee te werken aan een palletruilsysteem, zijn voor EVO, TLN en Fenex aanleiding geweest gezamenlijk op zoek te gaan naar oplossingen. Omdat veel problemen voortspruiten uit onduidelijkheden in de keten, hebben de drie organisaties een aantal uitgangspunten en adviezen geformuleerd:

- Maak als verlader (afzender) met de ontvanger afspraken over retourzending van meegezonden pallets.
- Maak met de vervoerder duidelijke afspraken over de verwachte dienstverlening.
- Kwaliteitsverlies is een zaak tussen verlader en ontvanger.
- De vervoerder is verantwoordelijk voor het signaleren van uiterlijk waarneembare beschadigingen.
- Leg de ruiltransactie vast op de vrachtbrief.
- Onderzoek regelmatig de alternatieven.

Normen EUR-pallet

Dit voorjaar vierde de organisatie van spoorwegbedrijven Union internationale des chemins de fer (UIC) het vijftigjarige jubileum van de EUR-pallet, een gestandaardiseerde houten ladingdrager afgestemd op de afmetingen van een (Duitse) spoorwagon. Deze spoorwegpallet is aan vier kanten met een heftruckvork te benaderen en heeft een draagvermogen van duizend tot tweeduizend kilogram, afhankelijk van de belading.

De kwaliteitsnormen liggen vast in de UIC-datasheet 435-2. Het toezicht op palletkwaliteit en op de producenten en reparatiebedrijven ligt in sommige landen bij de spoorwegen en in andere landen (zoals Nederland) bij de nationale Epal-organisatie (in Nederland Nederpal). De kwaliteit van een pallet wordt gegarandeerd door gebruik van draadnagels en merktekens waarop Epal de auteursrechten bezit.

De afmetingen van een EUR-pallet (80x120 cm) zijn een standaard geworden in veel supply chains. Palletmagazijnen, automatische productie- en magazijnsystemen, magazijntrucks, opleggers en spoorwagens zijn op deze palletmaten afgestemd. Algemeener wordt de omschrijving 'europallet' gebruikt om aan te duiden dat de pallet de afmetingen van een EUR-pallet heeft, maar niet is voorzien van de merktekens. Dit hoeft niet te duiden op gebrekkige kwaliteit. Bedrijven kunnen voor intern gebruik (in hun automatisch magazijn) eigen pallets van 80 bij 120 centimeter gebruiken. Ook palletpoolbedrijven exploiteren hun eigen pallets.



EVO-leden tijdens een netwerkbijeenkomst over duurzaam palletbeheer.