

PRAKTIJK door Ruud van Roosmalen

GREENPORT LOGISTICS OP WEG NAAR 750.000 ZENDINGEN

Greenport Logistics is een netwerk van zelfstandige logistieke dienstverleners die actief zijn in de sierteelt. Bedoeling is om door bundeling van transportstromen de efficiency te verbeteren en daarmee de kosten binnen de perken te houden..

Een decennium geleden zag de logistiek binnen de sierteeltsector er nog overzichtelijk uit: kwekers teelden hun producten en lieten ze naar de nabijgelegen veiling brengen. Daar werden de bloemen en planten geveild en vervolgens naar de koper vervoerd. Maar de markt veranderde. Vanwege de prijs was het voor kwekers soms interessanter om een product op een andere veiling dan de dichtstbijzijnde aan te bieden en bloemen en planten werden ook steeds vaker rechtstreeks aan exporteurs geleverd. Daarnaast werden de doorlooptijden korter, afleverfrequenties hoger en namen de bestelde hoeveelheden per zending af. Deze ontwikkelingen zorgden ook voor meer lege kilometers en daardoor stijgende transportkosten. "Die konden we niet zomaar een op een aan onze klanten doorberekenen", zegt Marianne de Winter, directeur van De Winter Logistics en voorzitter van coöperatie Greenport Logistics (GPL). "Daarom was het noodzakelijk het transport van sierteeltproducten goed te bestuderen: hoe kun je de soms kleine hoeveelheden sierteeltproducten naar vele verschillende bestemmingen vervoeren tegen lage kosten, de service verhogen, de dienstverlening uitbreiden en duurzaam en maatschappelijk verantwoord ondernemen? Volgens ons was dit alleen realiseerbaar door met andere logistieke bedrijven samen te werken, zodat er efficiënter vervoerd kan

worden. Daarom zijn we op zoek gegaan naar partners om gezamenlijk een regio-overschrijdend netwerk op te zetten voor het vervoer van sierteeltproducten."

Centraal overslagpunt

De Winter zocht en vond een aantal bedrijven die geïnteresseerd waren in het initiatief. Het waren met name familiebedrijven die al van oudsher in hun regio actief zijn en alle ins en outs van de lokale sierteeltsector kennen. "Er is heel bewust gekozen voor een samenwerkingsverband van gevestigde bedrijven", zegt De Winter. "Het is natuurlijk ook mogelijk om via overnames een soortgelijk netwerk op te bouwen, maar wij vinden dat samenwerking, met instandhouding van de eigen identiteit, de

"Bij De Winter Logistics is het leegrijden met 60% afgenomen"

kernkwaliteit van ieder bedrijf in de eigen regio het best waarborgt." Er vond veel overleg en afstemming plaats tussen de partners die wilden samenwerken. Uiteindelijk leidde het initiatief tot de oprichting van coöperatie GPL, die nu ongeveer anderhalf jaar operationeel is. De logistiek ziet er als volgt uit: binnen hun eigen regio vervoeren de zes partners in GPL als vanouds sierteeltproducten van kwekers naar de veiling en naar

exporteurs. Producten met een bestemming buiten de eigen regio worden aan het netwerk aangeboden en via GPL vervoerd. Deze producten gaan naar één van de centrale overslagpunten van GPL die op de Greenports zijn ingericht. Op deze hubs worden ladingen van verschillende transporteurs met dezelfde eindbestemming gecombineerd en vervolgens door één van de transportbedrijven naar de eindbestemming vervoerd. Hierdoor worden er flinke efficiencyvoordelen behaald.

Kostenstijging

Ten behoeve van de planning van de interregionale transporten zijn de ICT-systemen van de deelnemende bedrijven aan elkaar gekoppeld. Ze zorgen voor de input van één centraal overkoepelend GPL-planningssysteem, dat de transportopdrachten voor producten met bestemming buiten de eigen regio indeelt. Manager Arnoud de Vries van GPL: "Verdeling van de transportop-

drachten vindt plaats op basis van de hoeveelheden te vervoeren product die iedere partij inbrengt en op basis van de beschikbare vervoerscapaciteit. Door centraal te plannen zetten we zowel het wagenpark als de mensen optimaal in." De voordelen van het netwerk zijn evident. De Winter vertelt dat ze het wel eens wiskundig formuleert als $V5 + mV = GPL$: "Voller, Vaker, Vluggier, Verser en Verder met minder Verspilling is Greenport Logistics." En dat blijkt uit de cijfers. Door

de bundeling van transportstromen is de beladingsgraad van de vrachtwagens van de GPL-bedrijven toegenomen tot 90 procent. Die worden dus veel efficiënter ingezet. Bijkomend voordeel van het netwerk is dat er nu ook vaak retourstromen worden aangeboden. Dus bijvoorbeeld 's morgens met product vanuit het Westland naar Venlo en 's middags met andere bloemen en planten terug. "Hierdoor is bijvoorbeeld bij De Winter Logistics het leegrijden met 60 procent afgenomen", zegt De Vries. "En onze klanten hebben nu extra commerciële mogelijkheden in sourcing en afzet in verder afgelegen afzetgebieden".

Unieke slotplaten

Ook qua techniek staan de ontwikkelingen bij de GPL-bedrijven niet stil. Zo ontwikkelde De Winter Logistics kortgeleden een nieuw slotplatenregistratiesysteem voor GPL. Een slotplaat is een soort kastje dat aan een veilingkar bevestigd wordt. Alleen met zo'n slotplaat mag een veilingkar van het veilingterrein af. Bedrijven huren een slotplaat voor 217 euro per plaat per jaar. Bijvoorbeeld bij De Winter ging het jaarlijks om ongeveer 12.000 slotplaten. Ieder transportbedrijf heeft unieke slotplaten die onderling niet uitwisselbaar zijn. Dit maakt bundeling van goederenstromen erg lastig. "Daarom hebben we nu een gezamenlijke GPL-slotplaat", zegt De Winter. "Deze platen zijn uitgerust met een RFID-tag, waardoor we ze goed kunnen registreren en daardoor beter beheren." Op alle hubs van GPL bevinden zich opslagunits voor de slotplaten. Als een chauffeur een slotplaat meeneemt of inlevert, wordt de RFID-tag van de slotplaat gescand en worden



De eerste partners in GPL waren De Winter Logistics uit Honselersdijk, M. vander Helm Logistics uit Rijnsburg, Mercur Smart Logistics uit Venlo, het Duitse bedrijf Schiffer en Van Es Logistics uit Aalsmeer. Later sloot ook Van der Slot Transport uit Rijnsburg zich bij het netwerk aan. Producten met bestemming buiten de eigen regio gaan eerst naar een hub bij een van de Greenports. Hier worden ladingen gecombineerd en door één van de deelnemende bedrijven naar de eindbestemming vervoerd.

Arnoud de Vries, manager Greenport Logistics(l) en Marianne de Winter, voorzitter van coöperatie Greenport Logistics en directeur van De Winter Logistics

Hiernaast: de opslagunits voor de slotplaten



er diverse gegevens geregistreerd, zoals naam van het bedrijf, naam van de chauffeur, ritnummer van de betreffende auto, etcetera. Hierdoor is er informatie over een bepaalde rit beschikbaar en is precies bekend waar iedere slotplaat zich bevindt. "Daardoor kunnen we de slotplaten veel beter inzetten, zodat we er minder van nodig hebben. We zien al dat het benodigde aantal slotplaten hierdoor flink gereduceerd kan worden. Momenteel hebben

we nog slechts 7.000 platen in omloop."

Zelf klanten werven

Momenteel verzorgen de zes GPL-deelnemers met 350 medewerkers en 125 vrachtwagens jaarlijks ongeveer 750.000 zendingen. De interesse in het netwerk is groot en neemt nog steeds toe, zowel vanuit de kwekerskant als van de zijde van logistieke dienstverleners. De Vries: "Op dit ogenblik zijn er

twee nieuwe bedrijven die zich bij GPL willen aansluiten. Verschil met vroeger is dat de basis nu gelegd is. Nieuwe bedrijven kunnen meedoen, maar moeten zich wel conformeren aan de bestaande structuren. Ze hoeven het wiel niet opnieuw uit te vinden." Nu nog zijn de klanten van GPL feitelijk klanten van de onderliggende bedrijven. Een nieuwe ontwikkeling is dat GPL binnenkort ook zelf klanten gaat werven. Het is één van de activi-

teiten waarmee De Vries zich de komende tijd gaat bezighouden: "We richten ons daarbij vooral op het werven van grote exporteurs en retailers voor het verlenen van landelijke logistieke diensten. Want ook voor hen zijn de voordelen van ons netwerk wellicht interessant." Daarnaast bekijkt GPL of het mogelijk is de dienstverlening verder uit te breiden via bundeling van sierteeltstromen, bestemd voor de export. "Ook op dat gebied is vermoedelijk veel efficiencyvoordeel te behalen", zegt De Winter. "In het verleden daarvan kijken we ook naar nieuwe logistieke concepten, zoals multimodaal transport van sierteeltproducten in containers per boot of trein. Want ook op dat gebied kan bundeling van transportstromen aantrekkelijk zijn."