

*“Wij zagen dat  
het nóg slimmer  
kon in de bouw”*

# slimme bouwlogistiek

— 2X —

*in gesprek → aannemer x vervoerder*

Hier droomt iedere bouwer van: 40% meer productiviteit. Plus 70% minder binnenstedelijk transport, 70% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, veel kortere wachttijden voor leveranciers en een veel kortere bouwtijd. VolkerWessels Bouwmaterieel bereikte die resultaten met slimme bouwlogistiek bij de bouw van De Trip in de Utrechtse binnenstad. Directeur Ron Frazer spreekt er over met Robert van Wezel, directeur van transportbedrijf DGL.

"VolkerWessels Bouwmaterieel is een onderdeel van het VolkerWessels-concern. Al met al hebben we op zo'n 700 bouwplaatsen door heel het land materieel staan. Dat gaat van torenkranen, keten en steigers tot bouwliften." Dat zegt directeur Ron Frazer.

**Bouw slaat om naar binnenstad**  
Vanuit zijn job is Ron

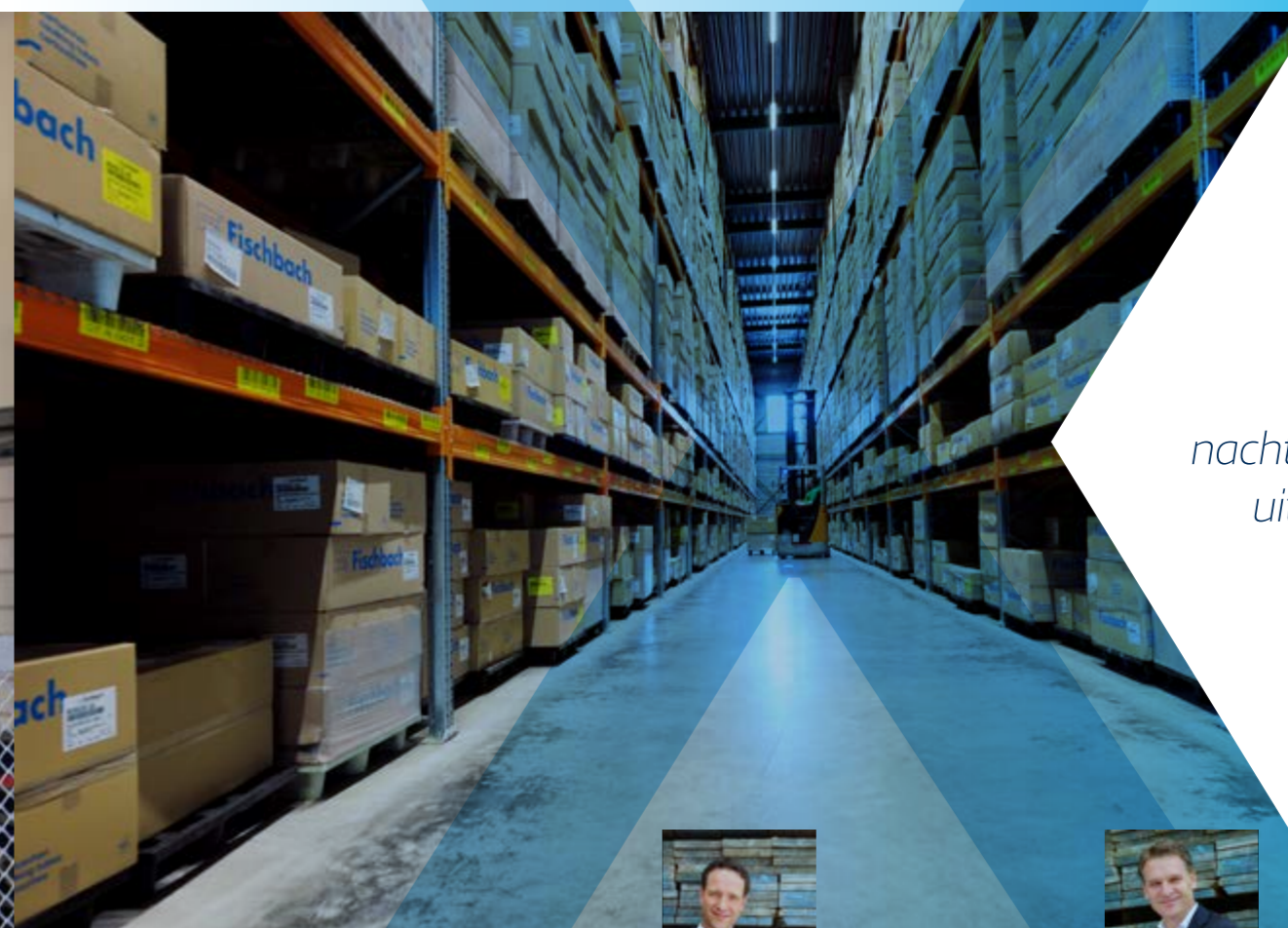
miljard vrachtkilometers. Daarvan is zo'n 1,2 miljard kilometers in de binnensteden. En dat wordt alleen maar meer. De bouw is nu voor 50% op het platteland en voor 50% in de binnensteden. In de toekomst zie je dat helemaal omslaan naar de binnensteden. Dat dwingt je de logistiek te stroomlijnen." Stroomlijnen van logistiek is DGL's 'core business'. Het bedrijf heeft een terrein van bijna 6 hectare, een warehouse van 25.000 m<sup>2</sup> in Oosterhout en een stevig vrachtwagenpark. Toch is dat alle-

**Efficiency door krachtenbundeling**  
Alle zes de partijen profiteren van zo'n samenwerking. Van Wezel: "Het maakt onze klant namelijk niets uit of hij zijn goederen in een groene vrachtwagen van ons bezorgd krijgt of in die van één van onze collega's. Als hij ze maar op de afgesproken tijd heeft, zonder gezeur en voor een concurrerende prijs." We wisselen iedere nacht twintig volle trailers - heen en terug - uit met onze collega's, waardoor deze goederen 's morgens al in de buurt

*"Je ziet de bouw helemaal omslaan naar de binnensteden"*



*"We wisselen iedere nacht twintig volle trailers uit met onze collega's"*



Frazer altijd bezig met logistiek en productiviteit. "Bouwen is logistiek en wij zagen dat het nog slimmer kon in de bouw. De gemiddelde beladingsgraad van een vrachtwagen in de bouw is 40%." Robert van Wezel van De Graaf Logistics (DGL) kent die cijfers en schrikt er iedere keer weer van. "Dat is echt absurd laag. Zeker als je weet dat een kwart van alle vrachtverkeer gekoppeld is aan de bouw." Frazer: "Inderdaad. Dat zijn negen

maal niet genoeg voor de fijnmazige distributie in de Benelux die het bedrijf voor zijn klanten verzorgt. Van Wezel: "Om onze klanten nog beter van dienst te kunnen zijn, richtten wij in 2006 met vijf andere transporteurs een zelfstandig bedrijf (DHB logistiek) op. Dit bedrijf heeft eigen klanten voornamelijk in DHZ en bouw waarbij elk van de 6 aandeelhouders voor elkaar en voor de klanten van het gezamenlijke bedrijf binnen 24 uur de fijnmazige distributie in zijn eigen regio verzorgt."

van de bestemming zijn. "Samen werken we echt superefficiënt. We delen veel kosten en kunnen zo allemaal onze klanten op een goede manier bedienen omdat we al onze IT-systemen aan elkaar gekoppeld hebben waardoor de klant via track-and-trace altijd over de meest actuele info kan beschikken."

**Scheelt 81 minuten per vracht**  
Precies zo werkt de BouwHub van VolkerWessels Bouwmaterieel ook. Frazer legt het



**RON FRAZER**  
Directeur

**VOLKERWESSELS BOUWMATERIEEL**

Onderdeel van het VolkerWessels-concern  
Horizontaal georganiseerd;  
vanuit geloof in ketensamenwerking  
Gevestigd in Rijssen en Oosterhout  
Verhuurt 85% binnen het concern  
Verhuurt 15% aan de derden markt  
Materieel op 700 bouwplaatsen in Nederland  
Bouwlogistiek is 1 van de aangeboden diensten



**ROBERT VAN WEZEL**  
Algemeen directeur

**DE GRAAF LOGISTICS**

Familiebedrijf anno 1920  
Gevestigd te Oosterhout  
Gespecialiseerd in fijnmazige 24h-distributie in de hele Benelux  
(Chemical) Warehouse en crossdock  
Expeditie via weg en spoor  
180 medewerkers



uit aan de hand van het voorbeeld van De Trip in Utrecht. "De Trip bestaat uit drie gebouwen in het centrum van Utrecht. Een gebied waar je nauwelijks terecht kunt met veel vrachtwagens. Dus vroegen we al onze leveranciers om op onze BouwHub zo veel mogelijk met volle vrachten aan te leveren. Daar konden ze op een afgesproken tijd lossen en meteen weer door. Dat scheelde hen gemiddeld 81 minuten wachttijd per vrachtwagen." Van Wezel wordt enthousiast van die cijfers. "Wow. Dat bespaart iedere transporteur dus bijna anderhalf improductief uur per vracht. En bovendien verstoort het zijn vervolgrit ook niet. Je wilt niet weten hoeveel geld dat scheelt. Doe je dat niet, dan heb je allemaal verborgen kosten die je met zijn allen betaalt."

#### Meteen een puinhoop

Daarmee slaat hij volgens Frazer de spijker op zijn kop. "Als je alles doorrekent, zie je ineens dat je in de keten heel veel geld kunt besparen. Dat moet je inzichtelijk maken en op een goede manier met elkaar verdelen." Het gaat echter niet alleen om de aan- en afvoer van bouwmaterialen. VolkerWessels Bouwmaterieel liet ook de onderaannemers op de BouwHub parkeren en transporteerde hun werkmannen in bussen van en naar de bouwplaats." Frazer: "Dat stuitte op heel veel weerstand. Toen dat te veel werd, liet de hoofduitvoerder iedereen één dag zijn eigen gang gaan. Dat werd meteen een grote puinhoop, natuurlijk." Van Wezel herkent dat: "Iedereen is gewend om zijn bus zo'n beetje óp de bouwplaats te hebben. Da's lekker, dan hoeven ze niet te plannen en kunnen ze steeds makkelijk heen en weer lopen. Maar niemand heeft in de gaten wat dat allemaal kost."

#### Iedereen in zijn kracht

Frazer: "Ook op dat gebied speelt de BouwHub een belangrijke rol. We ontvangen daar alle zendingen van bouwmaterialen, leggen de mortel bij de stenen, de lijm bij het behang en de keukenonderdelen bij elkaar. Vervolgens bundelen we alles in pakketten voor dagproductie. Op een rustig moment laten we die door 'runners' precies naar de juiste plaats op de bouw uitlopen. Zo hoeven de stucadoors alleen te stucen en de metselaars alleen te met-

selen. Ze hoeven niet heen en weer te lopen, hun spullen bij elkaar te zoeken en te sjouwen. Nee, wij zetten ze echt in hun kracht."

Door al dat gemak steeg de productie van de aanwezige bouwvakkers gemiddeld met 40%. "In plaats van de gebruikelijke vier keukens monteerden wij er in Utrecht zeven per dag." Bijkomend voordeel was dat VolkerWessels Bouwmaterieel veel beter zicht had op de leveringen en de prestaties van de leveranciers. "Voorheen leverde iedereen op de bouwplaats en zag je de gebreken pas als je met de producten aan de slag ging. Nu constateerden we dat al bij de inslag op de Hub." Ook wordt er op de Hub geprefabriceerd. Frazer: "Zo zijn er bijvoorbeeld geluidsschermen gemaakt die just-in-time naar de bouwplaats worden gebracht, waar ze gelijk kunnen worden gemonteerd. Het prefabriceren gebeurt door onze Hub-medewerkers. Dit zijn mannen die in het reguliere bouwproces niet meer mee kunnen, maar op de Hub nog van grote toegevoegde waarde zijn. Het alternatief van deze mannen was dat ze ziek thuis zouden zitten. Nu werken ze vol enthousiasme op de Hub en zijn ze nog geen dag ziek geweest."

#### € 50.000 teveel

Ook kreeg de aannemer beter zicht op de aanwezige voorraden. "Voorheen zette iedereen alles maar door elkaar heen op de bouw en wist niemand precies wat er allemaal stond of waar het bleef. In de nieuwe situatie kregen we voor de eerste twee gebouwen de tegels aangeleverd. Maar voor aanvang van het derde gebouw waren er nog zoveel tegels over dat we die derde zending maar afgezegd hebben." Was er veiligheidshalve zichtbaar te veel besteld. Frazer: "En toch hadden we na de bouw nog een voorraad van € 50.000 aan ongebruikte bouwmaterialen staan. Normaal hadden we dat nooit gezien, nu worden deze materialen ingezet op volgende projecten."

#### Veel verborgen kosten

Van Wezel frons zijn wenkbrauwen als hij dat allemaal zo hoort. "Als er een bouwkraan staat, kan het wel allemaal precies op tijd. Want die kraan kost veel geld per uur en dat weet iedereen. Maar in het normale proces heeft kennelijk niemand zicht op de verborgen kosten. Een

tegelszetter die voorheen 100 kreeg voor een klus, kan in de nieuwe situatie misschien wel meer overhouden aan 80 als hij geen gezeur heeft met parkeren van zijn bus en niet met tegels en lijm hoeft te sjouwen. Als je dat inzichtelijk maakt, ziet iedereen het voordeel wel in." Frazer: "De ene leverancier herkent dat sneller dan de ander. We hebben er ook die krampachtig vasthouden aan de oude situatie, maar wij weten dat deze nieuwe manier van werken straks een voorwaarde wordt voor binnenstedelijk werk."

#### Lastige 'last-mile'

Voor het transport geldt dat volgens Van Wezel in ieder geval zo. "Als je straks niet aan het minimale aantal stops voldoet, kom je gewoon de stad niet in. Als je auto niet aan bepaalde eisen qua milieu of geluid voldoet, evenmin. De 'last-mile' wordt daarmee steeds lastiger en onvoorspelbaarder. Je moest eens weten hoeveel het ons scheelt als wij aan de rand van de stad mogen lossen of naar de binnenstad moeten. Als je de binnenstad eenmaal ingaat, weet je nooit meer wanneer je er uitkomt. Terwijl voorspelbaarheid voor onze klanten juist heel belangrijk is." Frazer: "Onze BouwHub aan de rand van de stad fungeert inderdaad als buffer. Wij vangen daar heel veel vrachten op. Op deze manier dragen we ons steentje bij aan het vergroten van de levenskwaliteit in de stad. Dat liep in Utrecht zelfs zo goed dat de gemeente ons toegang gaf tot de busbanen en wij de verkeerslichten zelf op groen konden zetten."

#### Toekomst: Bouwhubs

"Fantastisch dat die BouwHub jullie in Utrecht zo goed geholpen heeft", zegt Van Wezel. "Maar hoe ga je nu verder?" In eigen beheer, zoals VolkerWessels meestal het liefste doet? "Hoeft niet per se", zegt Frazer. "Een Hub is niet meer dan een loods. En op sommige plekken heb je al zulke Hubs die we dan graag gebruiken. De toegevoegde waarde zit hem in het slimme proces en in de ketensamenwerking. We stellen ze dan ook open voor andere bouwbedrijven, bouwmaterialenhandels of zelfs voor heel andere sectoren. Eén ding is zeker. We hebben ze nodig. En als ze er niet zijn, richten we ze zelf op."