

Greenway Logistics BV

CBM, branchevereniging voor interieurbouw en meubelindustrie

Implementatie en uitrol Control Tower

PROJECT Centrale Toelevering Meubelindustrie

12 februari 2018

Auteur: W.J. Drost



Implementatie en uitrol Control Tower

Inhoudsopgave

Introductie	2
Achtergrond bij de CBM	3
De Control Tower	4
De boekingstool	4
Het transportnetwerk	6
De registratie- en analysetool	8
En nu verder	10



Introductie

Met het implementeren van de Control Tower en het van starten van de verdere uitrolcampagne is formeel het project Centrale Toelevering Meubelindustrie aan zijn einde gekomen. In een periode van iets meer dan een jaar is daarmee een belangrijke mijlpaal bereikt in het opzetten van collectieve logistiek binnen de meubelbranche. De CBM-ledengroepering van de Toeleveranciers is daarmee de eerste groep ondernemers die met een concreet bundeling initiatief van start is gegaan.

Het opzetten van de Control Tower is het belangrijkste doel geweest binnen het project. Het is een voorwaarde om welke logistieke samenwerking dan ook concreet vorm te geven. Binnen de matig geautomatiseerde wereld van de Toeleveranciers, met de versnipperde en adhoc georganiseerde logistiek is het tevens een reusachtige stap voorwaarts naar meer professionaliteit. Maar het belangrijkste aspect van de Control Tower is dat het de beoogde bundeling mogelijk maakt binnen het transport van de groep van de Toeleveranciers, met alle gunstige effecten op de CO² reductie en kostenbesparing.

De Control Tower faciliteert de verwerking van de vervoersstromen en draagt zorg voor de uitvoering en registratie van de bundeling waar mogelijk. De analyses die de Control Tower genereert, geven bovendien handvaten om verdere bundelingsinitiatieven vorm te geven.

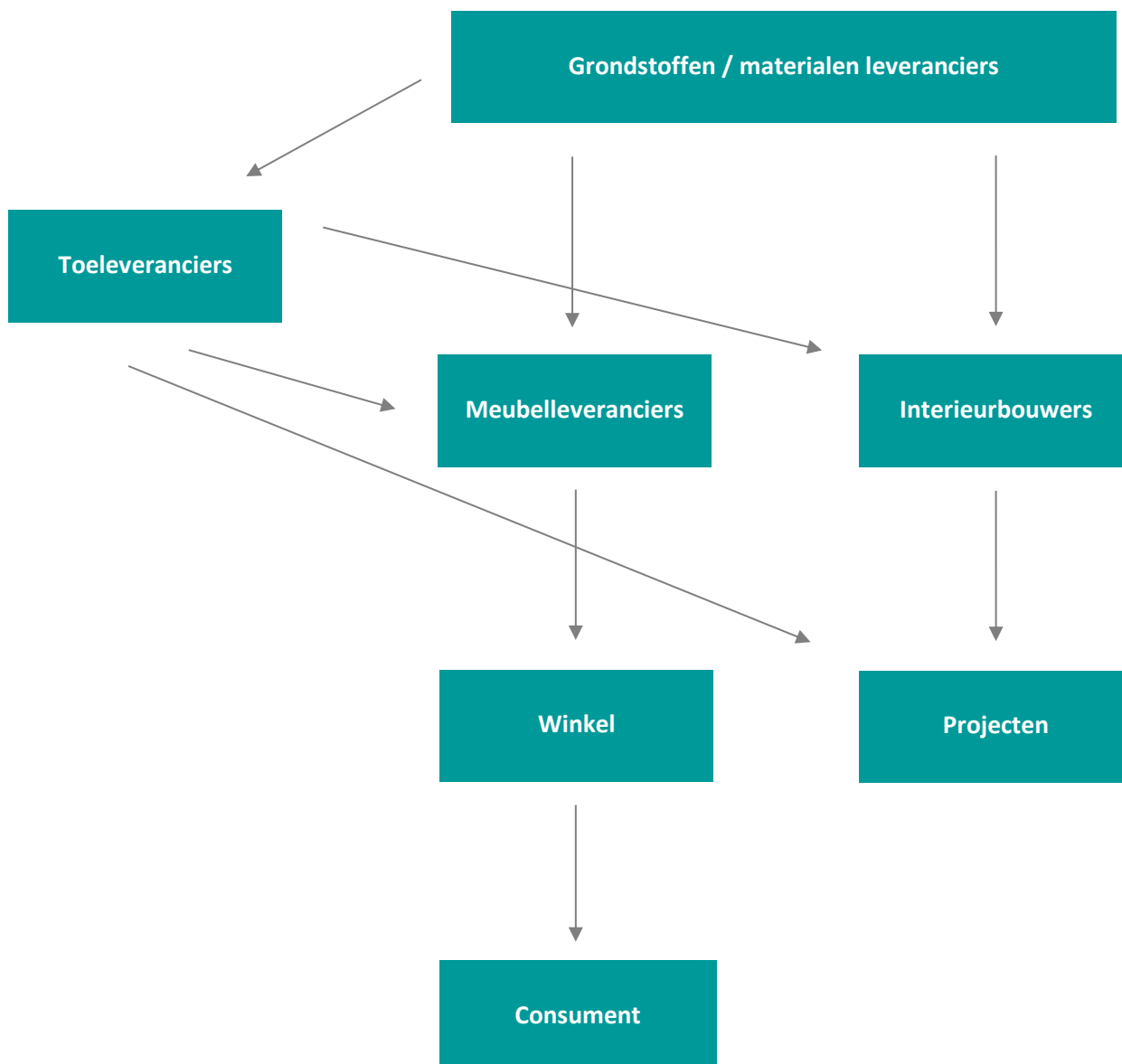
Als we inzoomen op de doelstellingen bij het opzetten van de Control Tower, dan ging het om de volgende zaken:

1. Voor elke individuele Toeleverancier dient de Control Tower te werken als een praktische transport-boekingstool, waarin alle gevraagde functionaliteiten zitten, en waarmee met een transportloket gecommuniceerd wordt.
2. In een omgeving met weinig kennis en ervaring van (logistieke) automatisering dient de Control Tower simpel in gebruik en laagdrempelig te zijn voor zijn gebruikers.
3. Er moet een smart-transportnetwerk ontwikkeld worden, met landelijke dekking en geautomatiseerde analyse van de optimale transportroutes en overslagmomenten.
4. Het gebruik van het transportnetwerk dient in eerste instantie vrijblijvend te zijn om zo de deelnemende bedrijven de kans te geven het uit te proberen naar eigen inzicht, zonder de oude oplossingen al weggedaan te hebben.
5. Het transportnetwerk moet over een analysetool beschikken die de bundeling van stromen registreert en de kosten- en efficiency-effecten bijhoudt.
6. In de samenwerking met de logistieke dienstverleners in het transportnetwerk dienen de kosten en CO²-effecten regelmatig inzichtelijk gemaakt te worden om zo de voordelen aan de deelnemers te laten toekomen, en bovendien nieuwe deelnemers te motiveren zich aan te sluiten.

Achtergrond bij de CBM

Binnen de CBM, zoals beschreven in de eerdere rapportages, zijn meerdere ledengroeperingen actief. Een deel van de klanten van de Toeleveranciers is bijvoorbeeld zelf ook weer lid (met name de meubelmakers) van de CBM. De bekende weergave van de wereld van de Toeleveranciers is onderstaand nogmaals afgebeeld om duidelijk te maken dat de standaarden niet alleen betrekking hebben op de interactie tussen Toeleverancier en logistiek dienstverlener, maar ook op de interactie tussen de Toeleveranciers en de andere partijen in het schema (zie punt 4 hierboven):

CBM Structuur Nederland



De Control Tower

Op hoofdniveau valt de Control Tower in 3 zaken uiteen:

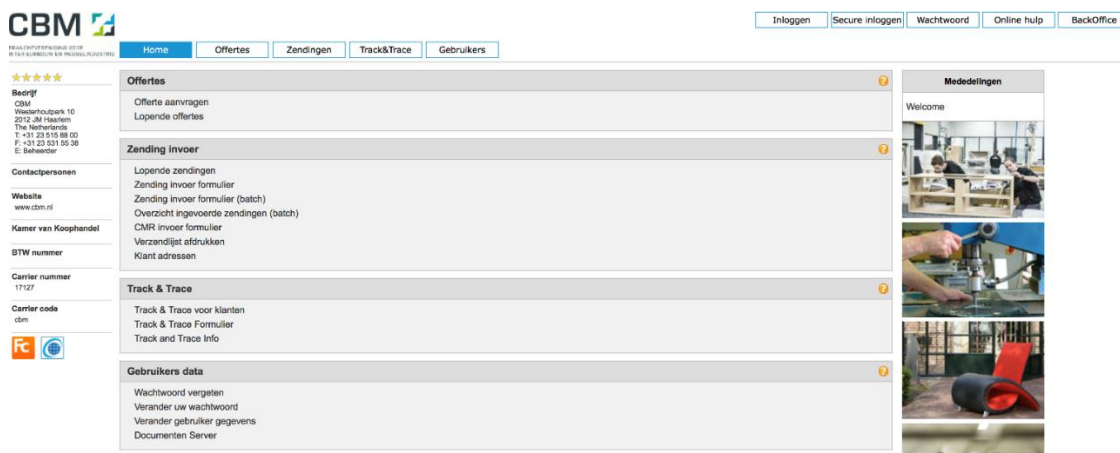
1. De boekingstool
2. Het transportnetwerk
3. De registratie- en analysetool


1. De boekingstool

De boekingstool is op zichzelf niet het meest spannende aspect van de Control Tower. Het is in zekere zin een standaard tool waarmee in vele sectoren gewerkt wordt. De boekingstool geeft de gebruikers de mogelijkheid om vervoersopdrachten door te geven aan het transportnetwerk zodat deze dit in zijn planning kan opnemen. Specifiek voor de Toeleveranciers zijn er wel speciale zaken rond maatvoering van zendingen die maken dat het een klantgroep specifieke oplossing is geworden. Het is vooral het voor het eerst werken met een boekingstool wat voor de Toeleveranciers nieuw is. In eerdere rapportages is al geschreven over de traditionele werkwijze binnen deze groep bedrijven, met weinig geautomatiseerde processen binnen de logistiek.

Als spin-off van dit project is de boekingstool voor leden straks benaderbaar via een algemene webpagina ‘CBM Logistiek’. Deze portal biedt straks veel meer informatie en hopelijk ook andere tools voor andere groepen CBM-leden, dus niet exclusief voor de groep Toeleveranciers. Afhankelijk van verdere ontwikkelingen zal de portal later nog haar definitieve ‘look and feel’ krijgen.


Eenmaal aangekomen bij de boekingstool kan elke Toeleverancier met een eigen klant identificatie inloggen en zijn boekingen doen. Iedere individuele Toeleverancier ziet daarbij zijn eigen afgeschermdde omgeving, om zo klantgevoelige informatie niet te delen met concurrenten. Ook de boekingstool zelf heeft een exclusieve opmaak voor de CBM. In onderstaande schermprints is te zien hoe de tool er op dit moment uitziet:





[Uitloggen](#) |

Home
Zendingen
Charters
Gebruikers



Tracking # or
 Reference and
 Postcode

Track & Trace

Baustoff Metall
 Voltastraat
 8013PM Zwolle
 Nederland

»


Intramax
 Karl Kisterstrasse
 47533DE Kleve
 Duitsland

2.00 Blokpalet 120
 (0.5|BLOK|120|120|100)


Algemene
goederen

1.2
loadmeters


60
kg


 order received
2018-02-08


»


 order planned
2018-02-09

»


 expected
12-02-2018

»


 delivered
2018-02-12
show POD

TRANSPORTOPDRACHT

Klantnummer

Referentie nr.

Zendingstype

Rembours bedrag

LADEN [selecteer een adres] [wissen]

Naam

Adres

Postcode / plaats

Land

Contactpersoon

Telefoonnr.

E-mail

Laadreferentie

Laadopmerking

Laaddatum Tijd: -

LOSSEN [selecteer een adres] [wissen]

Naam

Adres

Postcode / plaats

Land

Contactpersoon

Telefoonnr.

E-mail

Losreferentie

Losopmerking

Losdatum Tijd: -

GOEDEREN

Aantal	Soort colli	Goederen	Pallets/Soort	Afm. (LxBxH cm)	Volume	Gewicht	Ldm
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Opmerking:

2. Het transportnetwerk

Vanzelfsprekend zit er ‘achter’ de boekingstool een transportoplossing. Er is in eerdere rapportages uitgelegd dat de keuze is gevallen voor een transportnetwerk van meerdere regionale vervoerders, met daarbij ook nog specialisten die de afwijkende maten van de goederen van de Toeleveranciers goed kunnen verwerken in hun operaties.

De bestaande situatie was dat Toeleveranciers vooral met lokale of regionale vervoerders werkten, waardoor men naar klanten in de eigen kleine regio weliswaar redelijk uit de voeten kon, maar voor leveringen verder weg veel verloor als gevolg van de beperkte mogelijkheden van deze veelal kleine lokale spelers.

Het transportnetwerk is smart in de zin dat de deelnemende vervoerders een geautomatiseerde afstemming hebben in hun planning, waardoor in principe per zending beoordeeld wordt welke vervoerder, of combinatie van vervoerders, ingezet moet worden. Via een systeem van overslag en cross-dock worden zendingen zo op de meest efficiënte manier gecombineerd, met alle CO²- en kostenvoordelen van dien. Tussen de deelnemende vervoerders vinden ook afrekeningen plaats zodat de kosten en baten eerlijk worden gedeeld door de partners in het netwerk.

Richting de klant is er altijd een vervoerspartner binnen het netwerk die het dagelijkse contact is voor de klant, en met wie de klant ook de factuur relatie aangaat. De andere vervoerspartners binnen het netwerk zitten dus ‘achter’ de dienstdoende contractpartner. Een Toeleverancier heeft in principe geen zicht op, en geen boodschap aan, de wijze waarop het netwerk voor zijn zendingen optimaal samenwerkt. De Toeleverancier die de klantrelatie met de transporteur aangaat, zal in principe telkens de geografisch dichtstbijzijnde zijn. Dit vanuit de logica dat er nog steeds veel regionale klanten bediend worden door de Toeleveranciers, en het voor de meest efficiënte pick-up zorgt.

Uitzonderingen hierop kunnen zijn wanneer er sprake is van:

1. Buitenlandse zendingen
2. Specifieke planningsvoordelen binnen het netwerk
3. Zendingen met afwijkende maten

In bovengenoemde gevallen is het mogelijk dat het transportnetwerk besluit dat een andere dan de ‘huisvervoerder’ de pick-up verzorgt bij de Toeleverancier.

Het geselecteerde transportnetwerk is gespecialiseerd in afwijkende maten van zendingen, waardoor er een match is met de bulk van de zendingen zoals de Toeleveranciers die kennen. Als extra dienst kan het netwerk echter ook reguliere palletzendingen aan, welke bij een aantal Toeleveranciers ook voorkomen. Hoewel er voor palletvervoer vele aanbieders zijn, met ook soms een hoge mate van bundeling in netwerken, kan het toevoegen van pallets aan het Toeleveranciersnetwerk naast een service ook wel degelijk aanvullende bundeling genereren.



Locaties vervoerspartners CBM Logistiek, het transportnetwerk

CBM Vrachtkloket

Flankerend aan de uitrol van het transportnetwerk binnen de Toeleveranciers is ook het CBM Vrachtkloket actief. Aanvankelijk is het Vrachtkloket in het leven geroepen om de adhoc aanvragen van alle CBM-leden laagdrempelig te verzorgen. Binnen het project met de Toeleveranciers heeft het Vrachtkloket veel getest met vervoerders, en ook voor een aantal Toeleveranciers een vrijblijvende testfase gefaciliteerd.

In deze laatste rol blijft het Vrachtloket nu ook structureel gedurende de verdere uitrol, omdat er goede ervaringen zijn opgedaan met deze extra service en wijze van introductie. Het Vrachtloket kan bovendien een blijvende rol spelen in overige transportaanvragen die niet door het transportnetwerk verzorgd kunnen worden, zoals zeevrachten, pakketdistributie en luchtvrachten.

Ten slotte geeft het Vrachtloket aan Toeleveranciers de mogelijkheid om kosten te benchmarken. Want hoewel er natuurlijk sprake is van een langdurige en strategische samenwerking met het transportnetwerk, is het vanuit de CBM en haar leden gewenst om een vinger aan de pols te houden voor wat betreft kosten, en om alternatieven achter de hand te houden.



3. De registratie en analysetool

Om te kunnen meten wat de effecten van de 'toevallige' bundeling zijn, moeten de zendingsgegevens niet alleen opgeslagen worden, maar ook benaderbaar zijn voor analyse.

De opslag van gegevens is natuurlijk een betrekkelijk eenvoudige zaak. Er is in de Control Tower een separate 'paraplu' aangemaakt waaronder alle Toeleveranciers en al hun zendingen als groep te volgen en analyseren zijn. Naarmate de tijd verstrijkt en steeds meer Toeleveranciers steeds meer zendingen boeken en laten uitvoeren door het transportnetwerk, zal een zeer waardevolle databank ontstaan.

Door middel van onder andere het draaien van query's is het mogelijk inzicht te krijgen in de overlap in zendingen, naast natuurlijk het inzicht in de activiteiten van individuele Toeleveranciers. Dit geeft vervolgens weer de mogelijkheid om een aantal zaken te analyseren:

1. De bespaarde kilometers binnen de groep Toeleveranciers, met daaraan gekoppeld de CO² reductie
2. De effecten op de kosten van het transport, met daaraan gekoppeld de transparante tariefbepaling
3. De controle op de efficiency in het transportnetwerk

1. De bespaarde kilometers binnen de groep Toeleveranciers, met daaraan gekoppeld de CO² reductie

In dit punt ligt de essentie van het project. Bij de start van het project is op basis van onderzoek inzichtelijk gemaakt hoe groot het potentieel aan kilometer en CO² reductie is, met diverse scenario's (zie tabel hieronder). In de komende periode zullen we de voortgang gaan zien en weten we in welke mate en in welk tempo de beoogde doelen te behalen zijn.

De gebruikte rekenmethode die als grondslag heeft gediend voor het bepalen van de CO² uitstoot in relatie tot het aantal gereden kilometers blijft daarbij ongewijzigd; tenzij er aanleiding ontstaat deze wel te veranderen (door bijvoorbeeld de inzet van andere beïnvloeders, zoals elektrische voertuigen).

Business case 4c project "Centrale Toelevering Meubelindustrie"				
de volgende 3 scenario's geven een inschatting op basis van bij deelnemers bekende cijfers en individuele inventarisaties bij enkele van de 52 verladers				
de cijfers zijn bedoeld om een indicatie van het potetieel te geven				
het vullen en concreet maken van dit model is onderdeel van het project				
totaal gegevens voor consortium achter deelnemer 1 (52 bedrijven)				
	scenario 0	scenario 1	scenario 2	scenario 3
	huidige situatie	medium-low	medium-high	optimum
gemiddeld aantal voertuigbewegingen/ritten per week	1,250	1,000	800	600
gemiddeld aantal zendingen per week	4,000	3,750	3,400	3,200
gemiddeld m3 per zending	5.0	5.4	5.7	6.0
gemiddelde gereden kilometers per voertuigbeweging	200	240	275	300
gemiddelde beladingsgraad per rit heen	50%	65%	80%	90%
gemiddelde beladingsgraad per rit terug	20%	30%	40%	50%
gemiddelde beladingsgraad totaal	30%	45%	60%	70%
aantal voertuigkilometers totaal per week	250,000	225,000	200,000	180,000
verbruik diesel per week	50,000	45,000	40,000	36,000
CO2 uitstoot in kilos per week	160,000	144,000	128,000	115,200

let op: optimum wordt bereikt bij realistische transportbundeling, aangepaste service kaders en betere en gecoördineerde planning

2. De effecten op de kosten van het transport, met daaraan gekoppeld de transparante tariefbepaling

De effecten van de bundeling op de kosten van het transport zijn vanzelfsprekend duidelijk: hoe meer er gebundeld wordt, hoe goedkoper het vervoer wordt, bij gelijkblijvende servicekaders natuurlijk. Dit betekent dat er een positieve druk ontstaat op de tarieven naarmate de volumes stijgen. De werkwijze die nu afgesproken is, kent jaarlijkse ijkmomenten voor het bepalen van het bundelingseffect. Daarmee loopt deze analyse en onderhandeling gelijke trend met de 'normale' jaarlijkse tariefgesprekken zoals transporteurs die voeren met hun klanten.

Los van klant specifieke ontwikkelingen en los van de NEA-index voor transportkostenontwikkeling, zal er jaarlijks een *CBM bundelingsfactor* bepaald worden die wordt meegenomen in de tariefbepaling.

Daarbij is het laatste woord aan de Individuele Toeleverancier, die uiteindelijk zelf wel of niet de klantrelatie aan wil gaan met het transportnetwerk tegen bepaalde tarieven. De CBM en de Control Tower zijn in die zin informerend en faciliterend, maar geen commerciële partij. De markt moet hier zijn werk gaan doen.

3. De controle op de efficiency in het transportnetwerk

In het verlengde van punt 2 ligt ook het derde punt: de controle op de efficiency van het transportnetwerk. Primair richt zich dit op de analyse van de vervoerstromen zelf, met als doel de vraag te beantwoorden of het niet nog beter had gekund. Deze analyse, en de eventuele aanbevelingen die eruit gaan volgen worden in overleg gedeeld met het transportnetwerk, om zo te bepalen of er ruimte is voor verbeteringen en aanpassingen in het netwerk. Deze informatie speelt natuurlijk ook een rol bij het bepalen van de jaarlijkse *CBM bundelingsfactor*.

En nu verder

Zoals uit bovenstaande te begrijpen valt, zijn de deelnemende partijen onverminderd geïnteresseerd om ook na afronding van de formele projectfase door te bouwen aan het beoogde logistiek optimum. Met een aantrekkelijke markt is er iets meer 'lucht' in de branche en stijgt het animo om zich met innovatieve projecten bezig te houden. De eerder geschetste, en wat negatievere visie op de positie van de Toeleveranciers (zie eerdere deliverables) blijft echter onverminderd van kracht, waardoor er ook een keiharde noodzaak aan het ontstaan is om samen te werken. De uitrol naar volledige participatie van alle Toeleveranciers is dan ook een doel waarvoor betrokken partijen zich onverminderd zullen blijven inzetten. Met name ook in de spin-off projecten rondom branchestandaarden (zie deliverable 4) zitten bovendien veel aanknopingspunten voor verdere afbouw van kilometers en CO².

Belangrijk is ook dat dit project logistiek definitief op de agenda heeft gezet in de wonen branche. Deze showcase in een relatief kleine 'hoek' van de wonen branche heeft de aandacht getrokken van zowel leveranciers als retail. Veel ambitieuzere projecten dienen zich nu aan en de CBM heeft haar logistieke rol omarmd.

De Toeleveranciers zijn een hardwerkende club van Nederlandse MKB-ers in de creatieve maakindustrie. In geavanceerde productieprocessen, design en vakmanschap onovertroffen. Dit project heeft een belangrijke aanzet gegeven tot een bredere samenwerking in deze groep, maar ook in de ketenpartijen eromheen. Dankzij de ondersteuning van Connekt is het gelukt in een conservatieve en logistiek weinig bewuste branche grote stappen te zetten.