

Gebrek aan kosteninzicht vertraagt slimme bouwlogistiek

Overgenomen uit: Mixpro, 14-11-'17 - Artikelen - Redactie Mixpress

Colofon

MIXpro is het onafhankelijke vakmedium voor de bouwgroothandel. MIXpro informeert over alle facetten van de groothandel in bouwmaterialen, hout en ijzerwaren en gereedschappen./ Hoofdredactie en uitgever Marc Nelissen

Op maandag 2 oktober 2017 ondertekenden tweeëntwintig organisaties de Green Deal Bouwlogistiek. Het doel: de logistiek rond bouwprojecten in de komende drie jaar twintig procent slimmer, efficiënter en duurzamer maken door inzet van onder meer bouwhubs en BIM. Uit de praktijkervaringen blijkt dat veel toeleveranciers vooralsnog moeite hebben met slimme bouwlogistiek. Hun belangrijkste probleem: een gebrek aan inzicht in logistieke kosten.

Bekijk ook...

[“Voorraad en logistiek kan altijd beter”](#)

[Bouwmaat start nieuw DC](#)

[Raab Karcher in logistieke race](#)

[Logistiek als onderscheid voor Raab](#)

[Bouwlogistiek: vierdubbel voor deel](#)

[Voorraad kost minstens 15%](#)

Naast kennisinstellingen, overheidsinstanties en brancheorganisaties, zoals HIBIN, behoren ook Dura Vermeer, TBI, DHL, Rensa, Van Keulen, Rotim en Raab Karcher tot de ondertekenaars van de Green Deal. Daarmee verplichten deze marktpartijen zich om voor 2020 minimaal vijf projecten met slimme bouwlogistiek uit te voeren. Een ander uitvloeisel is een ‘bouwpakket-service’, die TNO ontwikkelde in opdracht van Bouwend Nederland. Het idee is dat bouwbedrijven en toeleveranciers de aan- en afvoer van materialen op meerdere bouwplaatsen in een stad bundelen.

68 procent minder CO₂

De Green Deal is één van de initiatieven die de bouwsector neemt om de klimaatdoelstellingen van Parijs te halen. Een paar dagen na de ondertekening wordt tijdens een congres op de TU Delft de noodzaak daarvan aangetoond. Grofweg een kwart van het wegtransport in Nederland is bouwgerelateerd, wordt benadrukt. In de binnensteden ligt dat aandeel zelfs nog hoger, zoals cijfers van de gemeente Utrecht laten zien. Per week rijden 1700 vrachtauto's met bouwmaterialen en 6800 bestelbussen met bouwvakkers de Domstad in. “Die voertuigen zijn goed voor 35 procent van de CO₂-uitstoot door het wegvervoer in Utrecht”, vertelt Taco Jansonius, logistiek makelaar van het regionale samenwerkingsverband Goedopweg.

Dat de doelstellingen uit de Green Deal haalbaar zijn, liet VolkerWessels zien in het vorig jaar opgeleverde Utrechtse nieuwbouwproject De Trip. Slimme bouwlogistiek leidde tot vermindering van het aantal vrachtauto's met 69 procent, een stijging van de beladingsgraad tot 90 procent, een CO₂-reductie van 68 procent en een toename

van de arbeidsproductiviteit met 39 procent. De sleutel tot succes was een hub aan de rand van de stad, waarvandaan de goederen geconsolideerd naar de bouwplaats werden vervoerd. “Bijkomend voordeel is dat we aan het eind van het project niet meer dan 50.000 euro aan restmateriaal overhielden. Normaal verdwijnt dat in de container, nu konden we dat inzetten bij andere projecten”, vertelt Ron Frazer, directeur bouwmaterieel bij VolkerWessels.

Voorrang bij verkeerslichten

Als het aan de gemeente Utrecht ligt, wordt het werken met een bouwhub aan de rand van de stad de standaard werkwijze. Het is opgenomen in het mobiliteitsplan waarvoor Utrecht in september een duurzaamheidsprijs ontving. “Vanaf de bouw hubs kunnen goederen op afroep naar de bouwplaats worden gebracht. Om te garanderen dat het transport op tijd arriveert, kunnen we vrachtauto’s onder meer gebruik laten maken van busbanen en voorrang geven bij verkeerslichten”, zegt Jansonius, die ervoor pleit om afspraken over slimme bouwlogistiek vast te leggen in een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie).

Naast VolkerWessels maakt ook Dura Vermeer inmiddels gebruik van een hub bij de bouw van het Noordgebouw in Utrecht. “Wij hebben weliswaar een eigen bouwhub in Cruquius vlakbij Hoofddorp, maar maken voor dit project gebruik van de nieuwe bouwhub van VolkerWessels op industrieterrein Lage Weide bij Utrecht. Die locatie ligt handiger. Bovendien kunnen we door samen te werken veel van elkaar leren”, verklaart Arjen de Freijter, manager bouwlogistiek van Dura Vermeer.

Slimme bouwlogistiek vergt tijd en aandacht, zeker in de voorbereiding. De Freijter. “Nu veel werk op ons afkomt, is de verleiding groot om terug te vallen in de traditionele modus. Wij zijn ervan overtuigd dat slimme bouwlogistiek leidt tot een grotere veiligheid, grotere productiviteit en minder verstoring. Neem elke keer dat een uitvoerder voor een levering van de achtste verdieping naar beneden moet komen. Dat kost hem telkens 25 minuten.”

Kosteninzicht ontbreekt

De grote bouwbedrijven zien de voordelen van slimme bouwlogistiek, maar veel leveranciers van bouwmaterialen zijn nog niet zover. Het probleem is dat de meeste bouwgroothandels geen inzicht hebben in de kostprijs van logistiek. Die is integraal onderdeel van de totaalprijs, maar wordt niet apart berekend. “Wij hadden met alle toeleveranciers een gesprek en vertelden hoe onze aanpak voor het Noordgebouw in Utrecht eruitziet. Wij hebben uitgelegd dat wij voor hen het laatste deel van het transport tot aan de bouwplaats verzorgen en hun afval mee terugnemen. Op onze vraag wat hen dat waard is, bleef het vaak stil. Inzicht in die kosten ontbreekt”, vertelt De Freijter.

Om dat inzicht te verkrijgen zijn bouwbedrijven genoodzaakt alle activiteiten meetbaar te maken, zodat ze via nacalculatie alsnog de logistieke kosten kunnen bepalen. “Daarvoor passen we onder meer sensortechnologie toe. Daarmee kunnen we een pallet tot op de bouwplaats volgen, zodat we nog meer inzicht in het logistieke proces krijgen”, weet De Freijter.

Ook VolkerWessels blijft data verzamelen om inzicht in logistieke kosten te vergaren. “Wij analyseerden onder meer de stromen naar onze bouwhub op Lage Weide. Daaruit bleek dat één leverancier uit Venlo een gemiddelde beladingsgraad van 78 procent had. Met een beladingsgraad van 100 procent had die misschien een paar ritten kunnen uitsparen”, aldus Frazer, die uiteindelijk leveranciers op basis van de geleverde prestaties wil betalen. “Dat betekent dat wij onderaannemers alleen betalen voor het aantal uren dat ze productief zijn. Wij zorgen immers dat ze productief kunnen zijn door met onze bouwhub te faciliteren dat de benodigde materialen op tijd beschikbaar zijn.”

Afstemming via BIM

Dat voor slimme bouwlogistiek niet per se een bouwhub nodig is, bewees Van Wijnen bij de bouw van het nieuwe warehouse van Hudson in Amsterdam. De bouwplaats lag aan het Rokin op de locatie waar ook een metrostation van de Noord/Zuidlijn wordt gebouwd. “Dat betekende een hele krappe bouwplaats met een korte bouwweg en geen ruimte voor opslag”, vertelt Jeroen Gerrets, assistent-projectleider bij Van Wijnen Heerhugowaard.

In nauw overleg met architectenbureau Rijnboutt koos Van Wijnen ervoor zoveel mogelijk onderdelen prefab aan te leveren, zodat ze met een hijskraan direct vanaf de vrachtauto op de juiste plek konden worden gehesen. “Prefab aanleveren betekent weinig handelingen en geen afval op de bouwplaats zelf, maar vereist een goede voorbereiding en een strakke planning. Als de ene vrachtauto was gelost, diende de volgende al klaar te staan”, aldus Gerrets.

Een belangrijke rol in de voorbereiding en afstemming met toeleveranciers speelde het Bouw Informatie Model (BIM). In feite is elk onderdeel eerst in BIM virtueel opgeleverd en daarna pas gebouwd. Gerrets: “We maakten met hulp van BIM visueel inzichtelijk wat we in welke volgorde gingen doen. Of we door die grondige voorbereiding veel flexibiliteit hebben moeten inleveren? Misschien, maar door de betere afstemming met toeleveranciers hadden we die flexibiliteit niet nodig.”

Extra mogelijkheden

Dagvoorzitter Walther Ploos van Amstel adviseert bouwgroothandels om snel met BIM aan de slag te gaan, als dat tenminste nog niet is gebeurd. “Zorg dat informatie over alle leveringen in BIM terechtkomt, zodat bouwbedrijven daarmee in hun voorbereidingen rekening kunnen houden. En zorg ervoor dat je als bouwgroothandel concepten op het gebied van bouwlogistiek hebt klaarliggen. Grote partijen als BMN, CRH en Raab Karcher hebben dat al voor elkaar”, stelt de lector city logistics van Hogeschool Amsterdam.

Volgens Ploos van Amstel is het zaak om snel in actie te komen. “Bouwbedrijven knopen steeds meer lange-termijnrelaties aan met een select aantal toeleveranciers. Het is belangrijk om daar aan tafel te zitten. Bovendien: bouwlogistiek biedt juist voor bouwgroothandels extra voordelen. Zij leveren vaak aan meerdere bouwplaatsen in dezelfde stad en hebben dus extra mogelijkheden om de logistiek te optimaliseren.”