

SUCCESSVERHALEN SLIMMER WERKEN

in het beroepsgoederenvervoer over de
weg





© 2010 Policy Research Corporation, namens de sociale partners in het beroepsgoederenvervoer over de weg en de logistiek (CNV, FNV, TLN en VVT)

Meer informatie over deze en andere uitgaven kunt u verkrijgen bij:

Policy Research Corporation

Parklaan 40

3016 BC Rotterdam

tel: +31 10 436 03 64

fax: +31 10 436 14 16

e-mail : info@policyresearch.nl

website : www.policyresearch.nl

Hoewel aan de totstandkoming van deze folder, waarop het auteursrecht van toepassing is, de uiterste zorg is besteed, kan voor de afwezigheid van eventuele (druk)fouten en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteur(s) geen aansprakelijkheid voor de gevolgen van eventueel voorkomende fouten en onvolledigheden.

Alle rechten voorbehouden. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden.

VOORBEELDENBOEK

Inhoudsopgave

Inleiding	4
Postiljonrijden bij Mooy Logistics	5/6
Ploegendiensten bij Boere Transport	7
Cyclische roosters bij Veenstra Transport	8/9
Dubbel bemanning	10
Nachtritten	11
Multimodaal transport bij ITC Holland Transport	12/13
Omkoppelen	14
Samenwerkende vervoerders (Con Logic)	15
Transport Management Systeem (G. Vlug & Zn.)	16



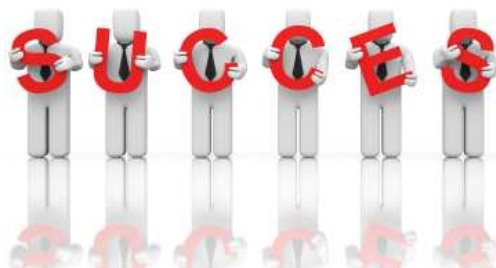
INLEIDING

Hoewel vele toekomstonderzoeken, beleidsplannen, logistieke platforms, denktanks, etc. gericht zijn op het simuleren van innovatie in het beroepsgoederenvervoer, bestaat er maar weinig inzicht in het toenemend aantal successen dat geboekt werd door sociale innovaties. De transportsector staat niet bekend als zeer innovatief, toch zijn er in de praktijk uiteenlopende voorbeelden van innovatiesucces te vinden. Dit document illustreert enkele behaalde triomfen en lopende succesverhalen van sociale innovatie.

Sociaal innovatiesucces

Sociale innovatie is een abstract begrip. Daarom wordt in dit voorbeeldenboek succes in sociale innovatie in het beroepsgoederenvervoer over de weg specifiek afgebakend tot succes in vernieuwende vormen van **vervoerssystemen** of **arbeidstijdenmanagement** (ook wel 'slimmer werken' genoemd). Kenmerken van deze systemen of tijdenmanagement kunt u vinden in de 'infobladen' die op de site www.socialeinnovatietransport.nl verstrekt worden.

Wellicht bent u al bekend met bovenstaande vormen van sociale innovatie. Postiljonsystemen, ploegendiensten of cyclische roosters bijvoorbeeld zijn geen baanbrekende radicale innovaties van deze tijd. Waar het echter om gaat is dat in de praktijk blijkt dat de toepassing van dergelijke innovaties vaak niet optimaal is en situatieafhankelijk is per vervoerder.



Vervoerders kunnen dus meer en beter. Er zijn al veel bedrijven waar werkgever en werknemers samenwerken om verbeteringen te realiseren. **Een greep uit bestaande succesverhalen van sociale innovatie in de sector beroepsgoederenvervoer vindt u in dit voorbeeldenboek.**

Toolbox sociale innovatie

Indien u wilt bekijken wat het potentieel van sociale innovaties voor uw bedrijf is, bezoek dan de 'toolbox sociale innovatie'. Deze toolbox biedt u verschillende mogelijkheden, zoals het nagaan van de effecten van de 48-urige werkweek op de diensturen van uw werknemers en op de productiviteit van uw wagenpark en welke sociale innovaties de productiviteit van uw bedrijf kunnen verhogen.

Succes in kaart gebracht

Om het succes van sociale innovatie in kaart te brengen zijn er bij diverse Nederlandse vervoerders analyses uitgevoerd naar het innovatiepotentieel enerzijds en de effecten van gerealiseerde innovaties anderzijds.

Conclusies en inzichten van deze analyses zijn tot stand gekomen op basis van kwantitatief (kosten/opbrengsten) en kwalitatief onderzoek (ervaringen werkgevers en werknemers).

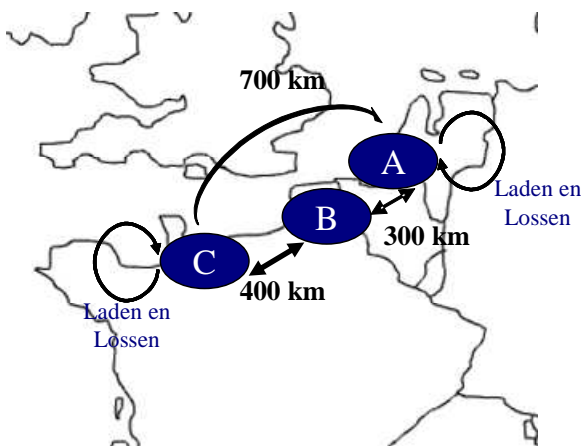
Zo is er bijvoorbeeld door de onderzoekers meegereden met binnenlandse en internationale ritten om meer ervaring op te doen met bestaande arbeidssystemen en de kansen voor vernieuwingen in praktijk.

POSTILJON IN DE OGEN VAN MOOY LOGISTICS

Mooy Logistics in Waddinxveen, een toonaangevend logistiek dienstverlener in geconditioneerd vervoer en warehousing van groente en fruit, loopt voorop in de toepassing van sociale innovatie. Zo heeft de onderneming enkele goed lopende **postiljonsystemen** ingericht waarmee zij tegemoet kan komen aan wensen van haar klanten maar ook aan die van haar chauffeurs! De zoektocht naar continue verbetering van dienstverlening en motivatie van personeel is daarbij het doel.

Voorbeeld van een postiljonrit bij Mooy Logistics

In onderstaande situatie rijdt een enkel bemande vrachtwagen van A naar C via wisselpunt B. Bij B neemt een andere chauffeur de wagen over. Zodra de laad- en losactiviteiten erop zitten, neemt een 3e chauffeur de wagen over bij C en rijdt deze terug naar A.



Meerdere voordelen van het postiljonsysteem bij Mooy Logistics

De inzetbaarheid van materiaal in dit systeem is erg groot: wagens zijn in staat om op jaarbasis meer dan 200.000 kilometer te rijden.

Het systeem maakt het ook mogelijk om lokale chauffeurs voor een trajectdeel in het buitenland in te zetten (internationale arbeidsdeling).

Winst voor chauffeurs

“Wij hebben als groep chauffeurs zelf de inrichting van een nieuw postiljon geïnitieerd. Als chauffeur zie je toch snel waar de kansen liggen. Zo kunnen we nu onze uren duidelijker met mekaar afstemmen, maken wij minder wachturen en zijn we als team gezamenlijk verantwoordelijk voor onze opdrachten,” aldus gesproken chauffeurs bij Mooy Logistics.

Bij Mooy Logistics wordt dit systeem bijvoorbeeld uitgevoerd met 3 chauffeurs en twee enkel bemande vrachtwagens naar Frankrijk. Ook zijn er voorbeelden van postiljonritten naar Duitsland.



POSTILJON IN DE OGEN VAN MOOY LOGISTICS

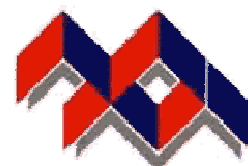


Snelheidswinst

“Ons bedrijf moet goed in staat zijn om trajectnelheidsbeperkingen van bijvoorbeeld rij- en rusttijdenregelgeving te overbruggen. De toepassing van postiljonritten op trajecten naar bijvoorbeeld Frankrijk of Duitsland waarbij tijdskritieke goederen over lange afstanden vervoerd dienen te worden, is in die gevallen ideaal.” Aldus Henk van Berkel, Manager Transport van Mooy Logistcs.

Het succes van deze vorm van sociaal innoveren uitte zich bij dit bedrijf dan ook in een lagere kost per kilometer enerzijds, en meer regelmaat en voorspelbaarheid in werktijden voor een groep chauffeurs anderzijds. Bovendien kan Mooy Logistics haar klanten sneller van dienst zijn en worden jaarkilometrages van meer dan 200 000 km behaald.

Het postiljonsysteem kan leiden tot meer zekerheid, regelmaat in werktijden en routine zoals bij Mooy Logistics. Dit komt voornamelijk tot stand wanneer het systeem op vaste routes ingezet kan worden met vaste wisselpunten.



PLOEGENDIENST

Boere Transport in Hellevoetsluis is gespecialiseerd in tanktransport van gevaarlijke stoffen (brandstoffen en chemicaliën). Het bedrijf kan over een deel van haar vervoersstroom op voorhand met zekerheid zeggen welk volume en wanneer vervoerd moet worden. Boere transport heeft specifiek deze stromen dusdanig ingericht dat chauffeurs werkzaamheden kunnen verrichten in een roulersysteem met vaste aanvang- en eindtijden: het **ploegensysteem**.

Voordelen ploegendiensten in de praktijk

Marcel Boon, directeur van Boere Transport ziet dat ploegendiensten het mogelijk maken om het tijdenmanagement makkelijker af te stemmen op de invoering van nieuwe wet- en regelgeving zoals de 48-urige werkweek.

Marcel: "Ploegendiensten bieden keuzevrijheid: je kunt de roosters dusdanig instellen dat de belangen van medewerkers, klanten en de onderneming optimaal behartigd worden. Zo hebben wij inmiddels 3 verschillende ploegendiensten in het leven geroepen. Ieder met zijn eigen karakteristieken en voordelen."

Toepassing van ploegendiensten

Onderstaand rooster is het zogenaamde "6 daagse rooster" van Boere Transport waarbij twee chauffeurs om de week van dagdienst (06:00 – 17:00) en nachtdienst (18:00 – 04:30) wisselen. Per cyclus worden 5 diensten overdag overgenomen door een flexibel inzetbare parttime chauffeur.

Winsten

Marcel Boon: "Ploegendiensten maken onze onderneming efficiënter. De keuzevrijheid die ik mijn mensen kan bieden om wel of niet in een ploegdienst te werken is van een enorme meerwaarde. Bovendien profiteren onze klanten van de voorspelbare en betrouwbare bevoorrading dankzij de ploegendiensten. Daarnaast profiteert de onderneming van een optimale inzetbaarheid van het wagenpark."

Zowel werkgever als werknemers bij Boere Transport zijn van mening dat gemotiveerd personeel een "must" is voor de toekomst. Het ploegensysteem draagt op verschillende manieren bij aan deze motivatie:

Wagens worden gedeeld met vertrouwde collega's (teams worden zelf gemaakt), teamgenoten zijn verantwoordelijk voor elkaar

Duidelijkheid rondom diensten (het rooster is een jaar van te voren bekend) waardoor het privéleven beter te plannen is.

'6-daags rooster'	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
Week 1 + 2	D	D	D	D	X	-	-	N	N	N	N	N	-	-
Week 3 + 4	D	D	D	X	D	D	-	N	N	N	N	N	-	-
Week 5 + 6	X	X	D	D	D	D	-	N	N	N	N	N	-	-
Week 7 + 8	D	D	X	D	D	D	-	N	N	N	N	N	-	-

BOERE
TRANSPORT



Tankwagen chauffeurs bij Boere Transport:
"Voorspelbaarheid en regelmaat in begin- en eindtijden van de dienstroosters brengt rust in de organisatie. En dat voelen wij niet alleen, maar de planafdeling ook."

CYCLISCHE ROOSTERS

Fritom Holding is de moedermaatschappij van negen gespecialiseerde logistieke bedrijven. Ieder bedrijf is in de markt actief onder zijn eigen bedrijfsnaam. Gezamenlijk presenteren de bedrijven zich als de Fritom Group. Ze zijn werkzaam in drie marktsegmenten: groupage, warehousing en liquid food. Eén van de negen werkmaatschappijen is Veenstra|Fritom, gevestigd in Heeg. Veenstra|Fritom houdt zich naast warehousing bezig met Europese groupage, waaronder Eurogroupage®, ECO-groupage, ADR-groupage en netwerkgroupage.

Invoeren van cyclische roosters

Veenstra|Fritom is een dynamisch bedrijf dat streeft naar topkwaliteit door middel van flexibiliteit en werken vanuit goede menselijke relaties. **Cyclische roosters** horen daarbij.

Het rijdend werk van chauffeurs kenmerkt zich traditioneel door werktijden die moeilijk op vaste momenten zijn te fixeren. Dit geldt zeker voor groupage chauffeurs, althans volgens Wessel G. Veenstra, hoofd van het transportcoördinatieteam bij Veenstra|Fritom:

"Transport wordt in de regel georganiseerd in een hectische omgeving. Hoge werkdruk en ad-hoc oplossingen zijn iedere vervoerder welbekend."

Chauffeurs zagen kansen

De organisatie ontdekte echter dat een deel van de werkzaamheden van chauffeurs ook verricht konden worden in vastgestelde schema's. Het waren de chauffeurs die uiteindelijk aangaven waar die ruimte lag. Door tijd te investeren in arbeidstijdenmanagement kon die ruimte worden benut. Zodoende konden er gezamenlijk verbeteringen gerealiseerd worden. Wessel G. Veenstra:

"De moeilijkheid zit hem in de identificatie van de vaste en voorspelbare stromen. Die kennis moet eigenlijk uit de planafdeling komen. Maar daar zitten nou net de jongens die alle drukte op zich afkrijgen."



veenstra | **fritom** 
LOGISTIC SOLUTIONS

CYCLISCHE ROOSTERS

Structuur en regelmaat in werktijden

Cyclische roosters maakten het mogelijk om werkweken met regelmatige werktijden en een stabiel aantal overuren te realiseren. Met name ideaal voor de chauffeur met een gezin thuis.

Chauffeurs werken 10 weken en hebben vervolgens 1 week verlof. De wagens van de chauffeurs in dit cyclische rooster worden in een poolsysteem gedeeld. In de verlofweek neemt een andere chauffeur de wagen over.

Fimme Veenstra, directeur commercie en externe contacten:

“De afweging tussen flexibiliteit en fixatie door middel van roostervorming is voor ieder bedrijf verschillend. Maar als je samen met je chauffeurs de moeite neemt om de optimale balans te vinden, kun je als organisatie vooruitgaan.”

Roostervorming

- Het salaris tijdens de verlofweek komt voort uit de opgespaarde tijd-voor-tijd (TVT) uren. Het rooster wordt voor een heel jaar vooruit ingedeeld en vooraf aan chauffeurs verstrekt
- De chauffeurs mogen de ingeroosterde vrije weken onderling ruilen. Voor het bedrijf staat het rooster vast



Veenstra|Fritom is nu beter in staat om het gemiddeld aantal arbeidsuren van de chauffeurs te bewaken. Daarnaast hebben de chauffeurs door de cyclische roosters vooraf duidelijkheid over hun werkdagen en bovendien dragen de roosters bij als bruikbaar hulpmiddel om te voldoen aan de onlangs ingevoerde 48-urige werkweek.

DUBBEL BEMAND RIJDEN

*Een vervoerder van versproducten (bloemen, planten, groenten en fruit) door heel Europa moet versproducten op tijd en in optimale conditie over lange afstanden vervoeren. Daarom maakt de planning van deze organisatie bij gelegenheid gebruik van **dubbel bemande ritten**. Op deze manier kunnen jaarkilometrages behaald worden boven de 250 000 kilometer.*

Snelheid van vervoer

Het delen van een wagen via postiljon-systemen of het omkoppelen van trailers draagt bij aan een aanzienlijke verhoging van de marssnelheid van het transport. Dit soort systemen vereisen echter goede planning van vaste tijden op een vast traject. Dit is niet altijd mogelijk, is een bekend probleem op planafdelingen. Zo ook bij dit bedrijf. Planners die dicht bij de klant staan geven aan dat het mogelijk is om voor een aantal verladers de opdrachten van te voren in te schatten. Maar dat er ook rekening gehouden moet worden met tal van andere factoren (congestie, rij- en rusttijden, venstertijden, etc.). Alleen wanneer alle randvoorwaarden gunstig zijn, is het mogelijk om een vast rooster met begin- en eindtijden op te zetten.

Dubbele bemanning als instrument

Dubbele bemanning wordt bij dit bedrijf daarom voornamelijk toegepast als flexibel instrument om toch tegemoet te komen aan de snelheidswensen van verladers wanneer fixatie door middel van postiljon- of omkoppelpunten niet mogelijk is.

“Wanneer clientèle bestaat uit bloemenveilingen moeten opdrachten last minute worden doorgegeven en snel uitgevoerd moeten worden. Deze onvoorspelbare tijdkritische opdrachten lenen zich goed voor dubbele bemanning.”

De planningsinspanning voor ad-hoc dubbel bemande ritten is relatief laag. Op deze wijze kan er eenvoudig en efficiënt aan tijdkritische vervoerseisen tegemoet gekomen worden waar snelheid gebaat is.

Bekend nadeel van dubbele bemanning is de hogere kostprijs van het vervoer. De tijd als bijrijder moet immers ook betaald worden. Maar in de wereld van transport heeft snelheid altijd een prijs. Zolang de prijs hoger is dan de kosten blijft een dubbel bemand systeem interessant. In dit geval is het voorbeeldbedrijf zelfs in staat geweest haar Europees marktaandeel te vergroten omdat dubbele bemanning het vervoersbereik vergrootte.

Winst voor chauffeurs

De winst voor chauffeurs uit zich in verschillende dimensies. Gesproken koppel-chauffeurs zeggen onder andere de lange mooie ritten naar verre bestemmingen te waarderen. Het extra salaris (chauffeurs maken veel meer uren omdat tijd als bijrijder ook doorbetaald wordt) misschien nog wel meer.

“Toch is dubbele bemanning niet voor iedereen weggelegd. Je maakt lange dagen en je zit dicht op elkaars lip. Gelukkig zijn er genoeg chauffeurs die wel eens een lange rit willen maken naar Zuid Spanje met een goede collega, al is het voor de afwisseling.”

Wanneer enkel bemande chauffeurs in het kader van de 48 uren wetgeving structureel te veel uren maken, kunnen ze wel eens een dubbel bemande rit rijden die het gemiddelde omlaag trekt. De tijd als bijrijder telt namelijk niet mee voor het aantal arbeidsuren.

NACHTTRANSPORT

*In het vooronderzoek voor de toolbox Sociale Innovatie, is ook het nachtransport onder de loep genomen. Vervoerders kunnen hiervan gebruik maken en vele bedrijven lopen hier al in voorop. **Nachttransport** wordt vaak gezien als een passende oplossing voor deze bedrijven om files te ontwijken, efficiencywinsten te bereiken maar bijvoorbeeld ook om duurzaamheidsdoelstellingen te behalen.*

Nachttransport in praktijk

Een gesproken vervoerder in de regio Zuid-Holland besloot, met het oog op geplande werkzaamheden aan de A15, om nachtransport te testen. Alleen met nachtritten kon een deel van de congestiepijn opgevangen worden. De organisatie experimenteerde met vier koppelwagens die 's nachts gingen rijden. De test beviel goed, zowel voor organisatie als voor de chauffeurteams die de nachtritten uitvoerden. De organisatie is dan ook voornemens om het nachtransport uit te breiden en met een ploegendienst het systeem in te richten.

Eén van de vaak terugkerende ritten voor de onderneming is het transport van de regio Rotterdam / Vlaardingen naar de Rozenburg. Doordat het bedrijf het transport nu ook 's nachts kan aanbieden zijn de vervoersstromen zo ingericht dat wanneer de 'dagchauffeur' klaar is met zijn rondes, de 'nachtchauffeur' voor zijn nachtrondes kan vertrekken. De dagronde start meestal om 06:00 en eindigt rond 17:00 uur. De nachtchauffeur vertrekt meestal om 19:00 en is dan klaar rond 03:30 klaar.

Winst voor chauffeurs

Chauffeurs geven aan de nachtdiensten prettig vinden omdat zij hierdoor een extra nachttoeslag kunnen verdienen. De nachtritten zijn ook een stuk aangenamer voor chauffeurs vanwege de afgenomen verkeersdruk. Ook krijgen de chauffeurs in nachtdienst extra vrije dagen ter compensatie.

Motivatie

Het motief voor nachtelijke inzameling ligt bij dit bedrijf dus in de beheersing van bestaande en verwachte congestieproblematiek. Specifiek gaat het hier om bestaande piekmomenten overdag en de werkzaamheden aan de A15. Door nachtinzameling op te schroeven werd beoogd de verwachte congestiepijn te verzachten en efficiency voordelen te behalen. Gesproken chauffeurs geven aan liever 's nachts te rijden dan overdag in de file te staan.

“Onderzoek onder verschillende vervoerders heeft aangetoond dat het door een dag- en nachtrit serieel afwerken van twee transportrondes met dezelfde vrachtwagen kan leiden tot een kostenreductie tot 8% per kilometer. Nachtritten leveren efficiëntie voordelen op door enerzijds het wagenpark beter te benutten en anderzijds tijdswinst te genereren.”

Voorwaarden

Nachttransport is alleen succesvol wanneer vervoerders voldoen aan belangrijke randvoorwaarden voor nachtwerk. Zo moet er bijvoorbeeld voldoende aandacht voor chauffeurs zijn die vrijwillig instemmen met het nachtwerk, en zal de goederenstroom dik en voorspelbaar genoeg moeten zijn om nachtroosters op te kunnen fixeren.

MULTIMODAAL VERVOER

*ITC Holland Transport BV, gevestigd in Oss, is een internationaal opererend transportbedrijf gespecialiseerd in levensmiddelen. Met tankcontainers vervoert het bedrijf de meest uiteenlopende onverpakte vloeibare voedingsmiddelen en grondstoffen. Voor het tankcontainervervoer naar Zwitserland maakt het bedrijf steeds meer gebruik van **intermodale** vervoersoplossingen. Hierbij wordt een deel van het transport per trein verricht.*

Redenen voor multimodaal vervoer

Op de Noord-Zuid route naar Zwitserland kunnen door ITC Holland Transport van oudsher gunstige prijzen worden geboden. Dit heeft te maken met beschikbaarheid van retourvracht. Echter tegenwoordig maken regelingen op gebied van cabotage en derdelandenvervoer het steeds moeilijker om retourvracht in Zwitserland te vinden. Hierdoor wordt het internationale transport steeds minder aantrekkelijk voor de vervoerder.

De heer Dominicus van Schaick, directeur van ITC Holland Transport, ziet de beperkingen van nieuwe wet- en regelgeving als een uitdaging:

"Internationaal vervoer speelt zich af in een competitieve omgeving. In tijden waarin minder retourvracht gevonden kan worden is de optelsom eenvoudig: de kosten stijgen en dus zal je prijs voor exportvrachten uiteindelijk stijgen. Daarmee concurreer je jezelf uit de markt. Oplossingen worden gezocht in efficiencywinsten die mogelijk worden met vernieuwingen in vervoersystemen. In ons geval blijkt intermodale inrichting van het vervoer op de Zwitserlandroute de meeste kansen te bieden."

Kostenreductie mogelijk

De organisatie ontdekte dat transport per trein over lange afstanden, in tegenstelling tot wat veel vervoerders niet voor mogelijk achten, kan werken. Wanneer de diensten en aansluitingen van de spoorprovider in orde zijn en binnen de transporteis passen, kan samenwerking voordelen bieden. Daarnaast is het dan vanuit kostenreductie eveneens interessant om intermodaal vervoer te gebruiken.

"De moeilijkheid zit hem in de identificatie van de betrouwbare provider. Er zijn verschillende spoorvervoerders actief op de corridor naar het Zuiden. Het is voor ons bedrijf van groot belang dat de lading op tijd op plaats van bestemming aankomt. Hiervan moeten we op aan kunnen omdat we nu eenmaal bederfelijke waar vervoeren."



MULTIMODAAL VERVOER



In praktijk

Intermodaal vervoer is voor ITC Holland Transport een haalbare kaart gebleken. Studies toonden potentieel van grote efficiencywinsten aan en enkele proeftrajecten lieten zien dat deze winsten in de praktijk ook gerealiseerd werden.

Ook chauffeurs zijn tevreden. Gemotiveerd personeel bij ITC Holland Transport zag zich steeds vaker geconfronteerd met lege retourvrachten te moeten rijden. Door de inzet van het spoor, kunnen deze mensen zich weer concentreren op efficiënt transport.

Voor het afhandelen van de transportopdracht bleken er voor ITC Holland Transport verschillende opties zijn mogelijk: zo kan de spoorprovider aanbieden zelf, met eigen chauffeurs, de lading te laten bezorgen aan de klanten van ITC Transport bij aankomst. Ook is het mogelijk dat chauffeurs van ITC Holland Transport de lading ophalen bij aankomst op het treinstation.



Wanneer vervoer over het spoor in de Europese Unie zich langzaam maar zeker uitbreidt, er meer en betere providers komen, dan is intermodaal transport een must voor ieder internationaal transportbedrijf

OMKOPPELEN

*Sommige transportbedrijven leveren een breed scala transport- en klantspecifieke logistieke diensten. Dit zijn bijvoorbeeld de internationale bedrijven met een netwerk van meerdere eigen vestigingen actief in heel Europa. Het realiseren en optimaliseren van **omkoppeltrajecten** behoort soms tot de kernactiviteiten waarmee enkele van deze bedrijven efficiencyvoordelen behalen.*

Omkoppelsysteem

In de omkoppeltrajecten wordt op wisselpunten de trailer doorgegeven aan een andere chauffeur of wordt er gewisseld van trailer. De intentie is om dit voor bepaalde trajecten op structurele wijze in te richten. Vervoersstromen zijn van nature conjunctuurgevoelig en vaak onvoorspelbaar echter de schaalgrootte van bedrijven kan hen in staat stellen om ook incidentele (ad-hoc) wisselpunten in te richten. De trailer staat hierdoor minder (of zelfs helemaal niet) stil wanneer de chauffeur dient te rusten. Trailers in dit systeem kunnen hierdoor op jaarbasis meer ingezet worden waardoor niet alleen de omzet per trailer kan stijgen maar ook de kosten per kilometer kunnen dalen.

“Een wijze waarop een wisselsysteem ingericht kan worden, is het wisselen op een halve dag rijden van vertreklocatie. Zo kan de eerste chauffeur binnen één rit terugkeren naar huis en thuis overnachten. Het ritgedeelte dat door de tweede (mogelijk locale) chauffeur moet worden afgewerkt kan ook één werkdag beslaan waarbij er mogelijk nog een wisselpunt wordt aangedaan.”

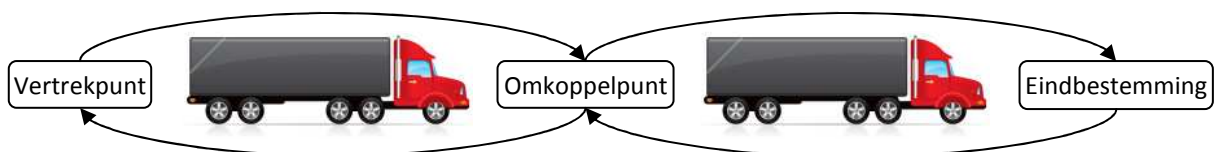
Planning

Een omkoppelsysteem vereist een intensieve planning en strikte afspraken rond waar en wanneer er gereden en gewisseld wordt. Aan de andere kant biedt het systeem de mogelijkheid om binnenlandse chauffeurs en vrachtwagens in te zetten op een deel van een internationale rit, en kan de wagen in een ploegensysteem ingezet worden.

Voordeel voor chauffeurs

In dit systeem hoeft enkel van trailer gewisseld te worden. De één-op-één relatie tussen trekker en chauffeur blijft behouden. Toch is het van belang ook een goede omgang en onderhoud van de trailer te garanderen om een eventuele overgang naar dit systeem voor chauffeurs zo aangenaam mogelijk te maken. De chauffeurs die veel prijs stellen op een goede werk-privé balans hebben veel voordeel bij een omkoppelrit waarin zij betrokken zijn in internationaal vervoer maar toch dagelijks thuis kunnen overnachten.

“De lading blijft continu in beweging terwijl ik niet op hotel hoef en halverwege mijn rit terug kan keren en thuis in mijn eigen bed kan slapen.”



SAMENWERKING BIJ KLEINE VERVOERDERS

Con-Logic is een bestaand samenwerkingsverband van drie kleinere vervoerders. Con-Logic levert en vervoert diverse soorten zeecontainers door heel Europa. Er wordt een totaalpakket aangeboden aan de klant waarbij de deelnemers in de samenwerking gebruik maken van elkaars specialiteiten zoals contacten met spoorvervoer, binnenvaart en technische expertise in ontsmetting of gasmeting van zeecontainers.

Voorbeeld van samenwerking

Con-logic is opgericht in 2007 door Jaap van der Mark (Vadema Transport), Wim Nijenhuis (Nijenhuis Transport) en Wim De Vreugd (De Vreugd Transport). Het doel was het verhogen van de productiviteit en het optimaal benutten van kansen. Dit doel wordt bereikt door het inschakelen van ZZP'ers om opdrachten uit te voeren.

Wim Nijenhuis identificeerde voor de oprichting van de samenwerking een aantal bedreigingen voor kleine vervoerders en ZZP'ers:

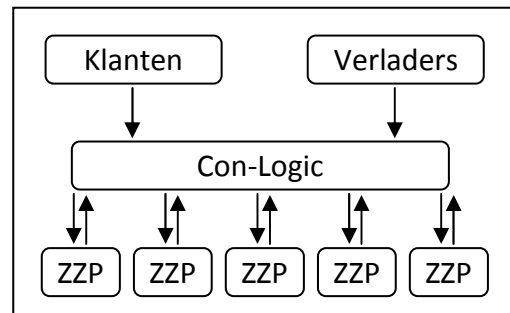
“Als ZZP'ers ben je kwetsbaar tijdens slechte economische tijden door het smalle werk-aanbod dat je kan leveren, in goede tijden moet je een teveel aan opdrachten afwijzen. Door krachten te bundelen kan je deze risico's spreiden.”

Specifieke expertise samenbundelen

Voordeel van de werkwijze van Con-Logic is dat er gewerkt wordt met zelfstandige transporteurs met elk hun eigen specifieke expertise. In de samenwerking kan er nu gebruik gemaakt worden van een combinatie van specialisaties. Dit biedt meerwaarde voor zowel de bestaande als nieuwe klantengroepen. Bovendien kan Con-Logic extra services verlenen aan klanten en zijn bedrijfsrisico spreiden omdat naast kerntaken (vervoer) ook nevenactiviteiten geboden worden (bijvoorbeeld gasmeting en ontsmetting).

Centrale planning

Con-Logic gebruikt het netwerk van de deelnemende bedrijven om opdrachten te vinden en binnen te halen. Op deze manier werden klanten van de kleine vervoerders bijeengebracht om een centrale planning uit te voeren. Con-Logic verzorgt dus zowel administratieve kant als de acquisitie voor de deelnemende partijen.



Winst voor chauffeurs/ ZZP'er

Iedere deelnemer heeft eigen expertise en netwerk, door deze te combineren zijn er ook andere activiteiten ontstaan binnen Con-Logic naast transporteren (bv. de gasmetingen op containers, verkopen van containers) en wordt er een totaalpakket aangeboden aan de klant (bv. nauwe contacten met binnenvaart of spoor).

“Zolang men vertrouwen heeft dat opdrachten eerlijk verdeeld worden en bereid is echt samen te werken is er winst voor iedereen.”

“Con-Logic doet voor mij de administratie, haalt opdrachten binnen en bezorgt de nodige vrachtbrieven. Zodoende kan ik mij bezig houden met hetgeen wat ik leuk vind: Rijden!”, aldus een gesproken ZZP'er in dienst van Con Logic

TRANSPORT MANAGEMENT SYSTEEM

Een verbeterd **Transport Management Systeem (TMS)** kan bijdragen aan verbeteringen in arbeidstijdenmanagement binnen een organisatie. G. Vlug & Zn. BV, een levensmiddelenvervoerder gevestigd in de Beemsterpolder in Noord-Holland, ontdekte een aantal knelpunten in de wijze waarop arbeidstijden ingedeeld werden. Het bedrijf kan nu dankzij een slimmer systeem, slimmer plannen en de arbeidsproductiviteit opschroeven

Knelpunten in tijdenmanagement

Er zijn twee typen chauffeurs werkzaam bij G. Vlug & Zn. BV: de vaste chauffeur (rijdt vaak dezelfde ritten en heeft veelal een vaste wagen) en de springer (rijdt veel verschillende ritten en heeft geen eigen wagen).

Productiviteitsverlies komt tot stand doordat vaste chauffeurs enkel ingezet worden op een hun eigen vaste rit, waardoor hun brede ervaring niet geheel benut wordt. Daarnaast hebben springers het zwaar: zij maken veel onregelmatige uren en ritten, weten van te voren niet wanneer ze moeten werken en staan onder hoge werkdruk.

Ook de uitstroom onder springers is hoog. Hetgeen heel zonde is omdat er veel geld en inzet gemoeid is met de opleiding van springers (zij moeten veel verschillende ritten leren door mee te rijden met ervaren collega's).

Oplossing

De oplossing voor bovenstaande problematiek werd bij G. Vlug & Zn. BV gevonden door vernieuwd en verbeterd arbeidstijdenmanagement. Hierin staan nieuwe roostervormen en taakrotatie centraal waardoor vaste chauffeurs meer afwisseling en springers regelmaat in hun ritten krijgen. Deze verbetering is mogelijk gemaakt door de invoering van een slimmer TMS dat de juiste chauffeur aan de juiste ritten weet te koppelen. Het nieuwe TMS biedt de mogelijkheid om repeterende roosters van vier weken op te zetten.



Winsten

Enrico van Aggele, financieel directeur van G. Vlug & Zn. BV omschrijft het probleem als volgt:

“De kern van het productiviteitsverlies komt tot uiting daar waar de vervoerseis niet matcht met de wensen van medewerkers. Natuurlijk kan niet iedereen in de vervoersbranche doen waar die zin in heeft, maar als je beter in staat bent vooruit te plannen, ben je ook beter in staat tegemoet te komen aan de voorkeuren van je medewerkers.”

Verbeteringen in regelmaat bestaat binnen de organisatie uit drie vormen: vaker dezelfde rit(ten), vaker dezelfde vrachtwagen of vaker dezelfde werktijden.

Het nieuwe TMS maakt het mogelijk – daar waar dit voorheen niet mogelijk was – om bovenstaande vormen, of een combinatie ervan, te benutten voor de springers. Hierdoor kan ongewenste uitstroom beperkt worden en chauffeurs zijn meer tevreden met hun werk.

G. Vlug & Zn. BV kan dankzij het TMS beter inspelen op de wensen van bestaande én nieuwe werknemers door het werk beter in te richten (en dus aantrekkelijker worden als werkgever). Ook aangepaste roostervormen zijn mogelijk: ‘voor ieder wat wils’ (zij die parttime willen werken en zij die fulltime willen werken) .

“Iedere verbetering in de voorspelbaarheid en regelmaat van mijn ritindeling en werktijden ervaar ik en mijn collega's als een positieve ontwikkeling. Zo kunnen we ons privéleven zelf ook beter organiseren,” aldus een gesproken chauffeur bij G. Vlug & Zn. BV.