


Nieuwe leveringsmethode volgt productie op bouwplaats



Niets is zo irritant voor uitvoerders en bouwplaatsmedewerkers om steeds materialen te moeten verplaatsen op de bouwplaats of ze te vroeg te ontvangen, waardoor ze wekenlang hinderlijk in de weg staan. Om overbodige transporthandelingen en opslagblokkades te vermijden heeft Dura Vermeer Bouw Hengelo met succes geëxperimenteerd met productiegestuurd leveren bij het woningbouwproject Nobelhorst in Almere.



HIAB 220 R

KNAUF

YTONG

YTONG

Hankook Smart H634

De Ytong-blokken worden pas geleverd als ze verwerkt moeten worden.

De voor de bouw nieuwe methode van Dura Vermeer voor productiegestuurd leveren houdt in dat producten en materialen geleverd worden vlak voordat ze verwerkt worden in het project (bij voorkeur enkele uren van tevoren). In de juiste volgorde en hoeveelheid (niet traditioneel volle trucks!), gecategoriseerd per bouwdeel en materiaalstroom. Bovendien wordt elk transport direct op de juiste plek bezorgd, zodat de bouwers er direct mee aan de slag kunnen.

'Just-in-time' dekt niet de lading

De vergelijking met just-in-time doemt op. Wat maakt productiegestuurd leveren anders? "Just-in-time wordt vaak onterecht gebruikt, vandaar dat Dura Vermeer het liever heeft over productiegestuurd leveren", zegt Bouwe van der Tuuk, logistiek manager bij het bouwconcern. "Wij willen alle leveringen op een bouwplaats precies laten aansluiten bij de dagelijkse bouwproductie. Dat betekent dat je per bouw-

deel inzoomt op welke aanleverstrategie nodig is. Daarvoor maak je een ABC-classificatie voor de bouwstromen: A staat voor de belangrijkste bouwproducten, B voor de grote niet-casco elementen en C voor de afbouwmaterialen. Productiegestuurd leveren betekent over het algemeen meer deelladingen die gesequenced worden, ofwel op montagevolgorde worden gelegd. Dat is toch wat anders dan just-in-time leveren, waarbij volle vrachten in een bepaald tijdvak worden geleverd. Dat vergroot de hoeveelheid logistieke handelingen, terwijl we die juist willen verkleinen."

Faalkosten reduceren

Voor Dura Vermeer zijn er diverse redenen waarom ze met deze aanpak experimenteert. De traditionele leveringsmethoden brengen veel faalkosten met zich mee. Denk daarbij aan te veel lege vrachtwagens op met name de terugweg, te veel onnodige verplaatsingen van het materiaal op de bouwplaats en bouwkransen die inefficiënt worden ingezet.

**Logistiek manager
Bouwe van der Tuuk
van Dura Vermeer (l):**
"Wij willen alle
leveringen op een
bouwplaats precies
laten aansluiten bij
de dagelijkse
bouwproductie."



Van der Tuuk is zelf afkomstig uit de logistiek en werkt nu sinds ruim twee jaar bij Dura Vermeer. Hij zag dat de bouwlogistiek veel efficiënter en logischer uitgevoerd kon worden. "Uitvoerders op de bouw denken vaak in stapeling van materialen en producten op een bouwplaats en technische oriëntatie in het verbinden van die goederen, terwijl logistiek specialisten uitgaan van tijdbesteding en procesoptimalisatie."

Gelukkig staat hoofduitvoerder Carlo Pieterse op het woningbouwproject in Almere open voor een andere logistieke visie en werkte hij mee om het productiegestuurd leveren te integreren in de planning. "Hoe kun je een bouwplaats zo optimaal mogelijk indelen en hoe kun je de opslag direct laten aansluiten op de bouwproductie? De kunst is om met minder vrachten per dag, minder transportbewegingen en minder voorraad op de bouwplaats sneller en efficiënter te bouwen zonder faalrisico's. Je wilt niet dat bijvoorbeeld de Ytong-blokken drie weken op de bouwplaats

'Uiteindelijk willen we aangeleverde producten binnen enkele uren op de bouw verwerken'

liggen. In principe betekent vandaag leveren, uiterlijk morgen verwerken, maar het liefst binnen enkele uren."

Aanleverstrategie per materiaalstroom

Dura Vermeer heeft bij dit project in Almere per materiaalstroom de aanleverstrategie bepaald. Zoals eerder vermeld worden de materiaalstromen verdeeld in A, B en C. De A-stroom geldt voor de meest bepalende materialen en elementen; deze moeten tijdig worden besteld anders loopt de planning in de war. De B-stroom omvat producten die meestal op voorraad liggen, zoals deuren en installaties. Vanuit de C-stroom werden de kleine materialen op bestelling geleverd. De A-stromen werden direct vanaf de leverancier naar de bouwplaats vervoerd. Van der Tuuk: "De kunst is om de vrachtwagen zo optimaal mogelijk te beladen en langs meerdere leveranciers te gaan om de materialen op te halen. Het aantal 'lege' kilometers wordt met productiegestuurd leveren tot een minimum beperkt. Voor een vervolg op deze pilot kijken we wel of en hoe we een HUB kunnen inzetten voor de leveringen van de B- en C-materiaalstromen."

Goed gefunctioneerd in keten

Toeleveranciers van de ruw- en afbouwelementen en andere partners van Dura Vermeer hebben zich bij dit woningbouwproject in Almere geconformeerd aan deze nieuwe leveringsmethodiek. De ontwikkelende bouwer heeft de logistieke pilot in Almere in samenwerking met VBI, Xella en BMN ontwikkeld. Van hun kant was het productiegestuurd leveren natuurlijk ook wettelijk. Hoofduitvoerder Carlo Pieterse: "Ik stuurde bijvoorbeeld een deelplanning naar VBI om voor woningblok 1 op 1 oktober de vloeren en Ytong-blokken geleverd te krijgen. Daar moet VBI ook zijn productieplanning op aanpassen. Dat kost tijd en energie, zeker als onze toeleverancier bijvoorbeeld met een nieuwe transporteur gaat werken. Maar na een gewenningsperiode moet ik zeggen dat het productiegestuurd leveren goed gefunctioneerd heeft. Producten staan op het juiste moment op de juiste plek in de juiste productievolgorde. Wat dat betreft wil ik de ketenpartners een compliment geven voor hun inspanningen."

Productiegestuurd leveren was een pilot bij een nieuwbouwproject van Dura Vermeer Bouw Hengelo in Almere.

Test met 3D transportplanning

De vrachten van de verschillende leveranciers binnen de diverse materiaalstromen werden ingeladen in een 3D transportplanningspakket. Zo konden alle betrokken leveranciers, transporteurs en Dura Vermeer real-time zien wanneer welke vracht werd geleverd. De output in 3D werd vertaald naar een laadlijst, zodat iedere gebruiker kon aflezen welke goederen vervoerd moesten worden in elke levering.

