Voortzetting van 'Samen minder leeg'

Platform vermindert lege

Het Platform Logistieke Uitwisseling Consumentengoederen (PLUC) verbindt de ritplanningen van aangesloten vervoerders met elkaar, zodat lege plekken worden opgevuld. Het netwerk staat open voor nieuwe leden.

DOOR KARIN KOSMEIJER



Roderick Rodenburg (links) en Jurgen Mook zien veel efficiëntievoordelen bij het platform.

Het idee lijkt eenvoudig: knoop de ritplanningen van verschillende vervoerders aan elkaar, laat algoritmes uitrekenen waar zich lege plekken voordoen en welke vervoerder ruimte heeft om dat gat op te vullen, zodat vrachtauto's altijd mét in plaats van zonder lading de weg op gaan. Echter, zoals altijd komt er meer bij kijken dan op het eerste oog lijkt. Toch heeft start-up-bedrijf Synple, een samenvoeging van synergie en simpel, eenvoud als uitgangspunt genomen bij de bouw van het Platform Uitwisseling Consumenten Goederen (PLUC).

Topsector Logistiek

PLUC is voortgekomen uit 'Samen minder leeg', een pilot van de 'Logistieke Samenwerking to the next level', een project van de Topsector Logistiek. Verladers Unilever, Refresco en SCA bogen zich vorig jaar samen met vervoerders Mainfreight (voorheen Wim Bosman), GVT, Zandbergen Transport en Cornelissen Transport over de vraag hoe de beladingsgraad van vrachtauto's omhoog kon. Daarbij werden ze ondersteund door TKI Dinalog, TNO, Connekt, Synple en ict-bedrijf CGI. Uiteindelijk kwamen de partijen tot de slotsom dat het beter zou zijn een platform voor uitwisseling van lading te creëren, uitsluitend voor vervoerders en zonder verladers. Roderick Rodenburg, oprichter van Synple, licht toe: "De machtsverhouding en de commerciële relatie die er bestaat tussen verladers en vervoerders maakt samenwerking toch lastig. Ook vanuit het mededingingsoogpunt wordt het complex. Je moet ervoor zorgen dat vrije marktwerking gegarandeerd is. Ook is het zo dat de vervoerder volledig in de lead is van de logistieke operatie. Voor het opvullen van lege ritten heb je geen verlader nodig. We hebben geconcludeerd bij 'Samen minder leeg' dat de verlader zich afzijdig moet houden van wat vervoerders zelf heel goed kunnen doen." Peter Nagel, branchmanager bij deelnemend bedrijf Mainfreight Forwarding Netherlands uit 's-Heerenberg, voegt toe: "Toen de verladers erbij betrokken waren, begon het een beetje op een tweede Teleroute te lijken en dat wilden we niet. Vervoerders zelf hebben het beste inzicht in waar de efficiency kan worden verbeterd."

Ritplanningssystemen

Synple, een jong bedrijf dat twee jaar geleden is opgericht, is vervolgens een platform gaan bouwen. Gebruik daarvan moet uiteindelijk leiden tot 20 miljoen minder lege kilometers, zo luidt de doelstelling. De initiatiefnemers wilden per se geen digitale uitwisselingsplaats bouwen, waar incidentele vrachten worden aangeboden. PLUC moet een structurele samenwerking worden. Het systeem verbindt de ritplanningsystemen aan elkaar van vervoerders die aangegeven hebben met elkaar te willen samenwerken. Het systeem zoekt welke vervoerder die plek het beste kan opvullen. Als zo'n order wordt gevonden, wordt hij voorgesteld aan beide partijen en kunnen ze op de accepteerknop drukken. Rodenburg: "We kijken niet naar incidentele orders, maar kijken mee met alle ritten en orders in de planning van transporteurs. Daar-

vrachtwagenkilometers

door kunnen we veel slimmere voorstellen maken.” Jurgen Mook, logistics director bij Nedcargo Logistics, aangesloten bij het platform, vertelt: “Dat is heel wat anders dan wanneer aan het eind van het planningsproces de losse eindjes aan de randen overblijven. In een veel vroeger stadium wordt gekeken naar uitwisseling en de oplossing is niet incidenteel, maar structureel.”

Capaciteitsschaarste

Mook en Nagel benadrukken dat bedrijven ook op eigen houtje samenwerking kunnen zoeken. “Maar”, zegt Mook, “die initiatieven verzanden vaak en zijn afhankelijk van personen.” Nagel: “We kunnen in principe alles zelf oplossen, maar soms hebben we op bepaalde gebieden geen optimale beladingsgraad en voor retourlading zijn we soms op zoek naar aanvulling. In deze tijden van capaciteitsschaarste is het belangrijk om slimmer om te gaan met capaciteit. Het gaat er niet alleen om onze eigen handel in de lucht te houden, maar in de sector te komen tot efficiencyverbetering met vollere wagens, minder auto’s op de weg en minder uitstoot.”

Vrijwilligheid

Uitgangspunt van PLUC is vrijwilligheid. Vervoerders zijn niet verplicht met alle deelnemende partijen samen te werken, maar kiezen zelf hun partners uit binnen het samenwerkingsverband. Volgens Rodenburg is dat cruciaal: “Als je zegt dat iedereen volledige transparantie moet geven aan iedereen, dan schrikt dat partijen af. Er zijn bedrijven die vanuit een concurrentieoogpunt of andere redenen, zoals gewenste certificering, niet met elkaar willen samenwerken. Iedereen die op het platform komt, heeft de vrijheid om het in te richten zoals hij dat zelf wil. Dat verlaagt sterk de drempel om deel te nemen. Het is inderdaad het meest effectief als iedereen met elkaar samenwerkt, maar als je dat zou doen, komt er niemand op je platform.” Aangesloten vervoerders bepalen zelf welke informatie ze met elkaar delen. Binnen het systeem kunnen ze bepaalde onderdelen aan- en uitzetten. De gouden regel is dat de commerciële afspraken tussen een verlader



Mainfreight, het voormalige Wim Bosman, was ook al betrokken bij ‘Samen minder leeg’, de voorloper van het uitwisselingsplatform.

en een vervoerder nooit worden gedeeld. “Die willen wij niet weten. De oorspronkelijke vervoerder heeft met zijn opdrachtgever een prijs en dat blijft voor anderen een blackbox. De vervoerders die onderling ritten uitwisselen, kunnen afspraken maken over een tarief per kilometer en over een uurtarief voor wachttijden. Per transactie

Vervoerders kiezen zelf binnen het platform met wie ze willen samenwerken

wordt een prijs afgesproken. Dat doen de vervoerders onderling”, zegt de ontwerper van het platform.

Versterken

Mainfreight en Nedcargo hoeven niet met iedere partij samen te werken. Nagel zegt: “We kijken naar wat bij ons past. We hebben niet allemaal dezelfde markten en klanten. Je kijkt waar je synergie kan vinden om routes te optimaliseren. Natuurlijk ben je soms concurrenten van elkaar, maar op bepaalde trajecten ben je dat niet. Dit is ook een manier om elkaar te versterken.”

Mook stemt daar volledig mee in: “We zijn een deel van de supply chain. Dit initiatief gaat ons meer samenbrengen. We kunnen elkaar beter vinden en maximaal gebruik maken van elkaars capaciteit. Gezamenlijk zijn we genoodzaakt tot optimalisatie van de supply chain.”

Prijskaartje

Uiteraard is er ook een prijskaartje aan deelname verbonden. Systeembeheerder Synple krijgt per transactie een vaste vergoeding. Volgens Rodenbrug is die veel lager dan bij gangbare marktplaatsen. “We moeten heel veel transacties doen en dat dwingt ons een heel goed systeem te maken.” Inmiddels hebben zich negen vervoerders bij PLUC aangesloten. Momenteel wordt alles technisch ingericht. In het najaar gaat het platform daadwerkelijk van start. Het netwerk staat open voor andere vervoerders. Oorspronkelijk is het gericht op consumentengoederen, maar het is de bedoeling om snel uit te breiden naar andere sectoren en het open te stellen voor alle palletgoederen. Mook benadrukt: “Het gaat om meer dan alleen het terugdringen van lege kilometers. Dit platform draagt eraan bij dat wij als sector kijken naar een efficiënte supply chain. Die boodschap moeten we uitdragen.”