

Heineken verhoogt de efficiency door laad-/losbanen en nieuwe trailers

“Automatisering zorgt voor hogere productiviteit”

Heineken heeft in Zoeterwoude de grootste bierbrouwerij van Europa staan en geldt overal ter wereld als een toonaangevend merk. In het distributiecentrum van Heineken in Zoeterwoude heerst tot voor kort echter nog een wat conventionele manier van denken. Tot bleek dat mechanisering en automatisering flink wat toegevoegde waarde zou kunnen bieden.

Heineken Nederland heeft drie brouwerijen in het vaderland: in Zoeterwoude, Den Bosch en Wijlre. Opslag en distributie van de diverse merken bier in Zoeterwoude vindt plaats bij de productielijnen. Charlie Rabelink, manager van Distribution & Customer Services Binnenland van Heineken Nederland Supply, geeft aan dat Heineken in haar dc nogal conventioneel dacht als het om op- en uitslag gaat. “De goederenverplaatsing en opslag was tot voor kort vrij traditioneel, gewoon met heftrucks. Opslag ging door middel van blokstapelning, de besturing van het magazijn lag in handen van het WMS. Uitslag naar de laaddocks voor binnenland en export gebeurde ook met heftrucks.” Een tussentijdse evaluatie van de productiviteit van de medewerkers toonde aan dat er echter geen kansen meer waren tot verdere ontwikkeling daarvan. “Met deze manier van werken kon het niet veel efficiënter. Wilden we de productiviteit verhogen, dan moesten we het slimmer aanpakken.”

Mechaniseren

Die slimmere aanpak bestaat voor Heineken uit een traject van mechaniseren en automatiseren. “Dat is nu een dui-



“De rust in en om het magazijn is enorm toegenomen”



Binnenland

Bij de laaddocks voor het transport naar binnenlandse bestemmingen staan twaalf laad-/losbanen.

delijk ingeslagen weg, een speerpunt in de ontwikkeling van dit dc”, zegt senior projectleider logistiek Kirsten Barnhoorn. “We gaan daarbij niet over één nacht ijs, maar gaan bij het toepassen van automatisering uit van ‘proven technology’. We willen van het dc geen proeftuin maken van misschien wel heel vooruitstrevende techniek, maar waarvan de kinderziekten ons in de dagelijkse praktijk parten zouden kunnen spelen.” In het distributiecentrum in Den Bosch is onlangs een systeem met crossdockbanen in gebruik genomen, dat onnodige opslag voorkomt.

Laden/lossen

In het dc in Zoeterwoude wordt hard gewerkt aan nieuwe projecten om de productiviteit te verbeteren (zie verderop in dit artikel), maar er is ook al het nodige

gerealiseerd. Sinds vorig najaar wordt bij de laaddocks en de emballage gewerkt met laad-/losbanen. “Door de laad-/losbanen is de handling in en rond het magazijn sterk verminderd. In het magazijn zijn tien laaddocks voorzien van een laadbaan van fabrikant KWB. Heftrucks kunnen de laad-/losbanen al tijdig voorzien van een lading, zodat de opleggers 's morgens meteen kunnen vertrekken. Als de eerste combinaties terugkomen, staat de volgende lading al weer klaar”, aldus Barnhoorn. “Dat scheelt enorm veel drukte in en rond het magazijn. We hebben dat vooral eind vorig jaar, rond de piek met kerst, gemerkt.” De laad-/losbanen zijn door de chauffeur zelf eenvoudig te bedienen. Een portaal met grote rollen zorgt ervoor dat de pallets met kratten, fusten of blik mooi recht de trailer in rollen, waar kettingen het werk van de laad-/losbaan overnemen. Het magazijn telt twaalf laad-/losbanen, bij de emballage worden er nog eens 24 gebruikt.



Klaarzetten

Of er nu een truck voor het laaddock staat of niet, heftrucks kunnen de laad-/losbanen te allen tijde voorzien van een nieuwe trucklading bier.



Emballage

Bij de emballage-afhandeling op het buitenterrein staan nog eens vier laad-/losbanen.



Eigenhandig

De chauffeurs laden of lossen met behulp van de kettingen in de trailer en de laad-/losbanen eigenhandig hun trailer.



Blijven rijden

Worden de heftrucks binnen binnenkort vervangen door onbemande exemplaren, buiten bij de emballage blijven de vertrouwde, bemande heftrucks rijden.

Heineken reed tot oktober vorig jaar met wisselopleggers. "We reden met 50 trekkers en 77 opleggers", aldus Rabelink. Er werden drie ritten per dag gereden met elke trekker, de opleggers werden hier op het terrein verplaatst door terminaltrekkers van Terberg. Het gevolg was dat de opleggers veel te lijden hadden, vooral door het vele aan- en afkoppelen." De wisselopleggers zijn vervangen door opleggers met een onderstel van Pacton en een vaste opbouw van Heiwo.

Merkuitstraling

Heineken nam de gelegenheid te baat om de merkuitstraling van de trailers meteen grondig aan te passen. Maar dat is niet



het enige. "De kettingbanen in de trailer zijn beter ingekapseld. Bij de oude trailers kwam er vuil en soms glas onder de ketting, waar de luchtslang ligt, die de ketting omhoog drukt. Lekkage was een veelvuldig gevolg. Dat is nu verleden tijd", laat Barnhoorn zien. De binnenbreedte van de trailer is gegroeid naar 249 cm, door de wanddikte van de carrosserie te minimaliseren. De deuren aan de achterzijde reiken tot aan de bovenkant van de oplegger, vooral om de merkuitstraling beter te laten uitkomen. "Er is tot in detail aandacht besteed aan de nieuwe opleggers", aldus Barnhoorn. "Zo opent het kastje met de bediening met de klep naar boven toe, zodat inregen niet mogelijk is. Daarnaast is het niet mogelijk om weg te rijden als het kastje nog open is." Dat het Heineken gelukt is een goede trailer te laten ontwerpen, is al bewezen. Barnhoorn, glimlachend: "Een concurrerende brouwer heeft bij de trailerbouwer

al laten weten 'net zo'n oplegger als Heineken' te willen hebben.

Eén partner

Huisvervoerder van Heineken is sinds begin 2006 Simon Loos. Voorheen werd gewerkt met meerdere vervoerders. Heineken kan na een jaar goed evalueren. "Met één partij samenwerken brengt niet alleen rust, innovaties zijn ook makkelijker door te voeren. Bij de aanpassingen aan de trailer en het invoeren van de laad-/losbanen is intensief overleg geweest met Simon Loos", schetst Rabelink. Heineken onderzoekt momenteel de mogelijkheden van geofencing, zodat het dc tijdig weet wanneer een truck van Simon Loos in de buurt van het dc komt. "Met die informatie kunnen we de interne processen in het dc nog meer stroomlijnen en optimaliseren. Maar met Simon Loos kijken we er ook naar om de chauffeurs uit te rusten met handheld

"Een concurrerende brouwer wil 'net zo'n trailer als Heineken'"



Blokking

Een van de aanpassingen aan de nieuwe trailer is dat de truck niet start als het bedieningskastje van de vloer niet is afgesloten. Deze chauffeur loopt dus vergeefs naar zijn cabine.



Geen glas onder de ketting

De nieuwe trailers hebben een beter ingekapselde kettingbaan, zodat glas of vuil niet meer de olieleiding kan doen lekken.



ATLS

Dit Automatic Truck Loading System gaat eind januari draaien en levert pallets vanaf de productie rechtstreeks aan bij de laaddocks voor export.



Bijna klaar

De nieuwe merkuiting van Heineken voor de opleggers is al klaar, die van Amstel laat nog even op zich wachten.

terminals, voor elektronische vrachtbrieven en handtekeningen." De pallets zijn bij Heineken nog immer voorzien van barcodes. RFID-tags zijn vooralsnog geen optie voor de brouwer. "RFID werkt bijzonder slecht met vocht en metaal, twee elementen waar wij nu eenmaal veel mee te maken hebben. RFID heeft voor ons momenteel geen toegevoegde waarde. Maar er wordt wel gewerkt aan een nieuwe kunststof pallet, en daar zit wel een uitsparing in voor een RFID-tag. We zijn ons dus wel bewust dat we in de toekomst misschien wel wat met RFID kunnen of moeten doen", aldus Barnhoorn. Met het in de gaten houden van zendingen heeft Heineken overigens geen enkel probleem. "Ons WMS beschikt over een uitstekende tracking & tracing faciliteit. De totale stroom bier hebben we in de gaten, van graankorrel tot bijna tot in het glas."

Automatisering en mechanisering
Mechanisering en automatisering is de komende jaren een sleutelbegrip binnen de muren van de magazijnen van Heineken. Eind deze maand wordt het

nieuwste project opgeleverd, Automatic Truck Loading System (ATLS) genaamd. Deze installatie kan onbemand pallets in containers laden. "De ATLS ontvangt pallets vanaf de productielijn middels palletbanen. Vier docks kunnen met ATLS automatisch worden bevoorraden en de containers worden dan beladen", vertelt Rabelink. In maart gaat Heineken in Zoeterwoude werken met onbemande heftrucks van een Italiaanse leverancier. Deze heftrucks worden gestuurd door middel van lasers en door her en der in het magazijn opgehangen reflectoren. "Deze 'laser guided vehicles' geven ons de mogelijkheid het magazijn aan te passen als daarvoor aanleiding is. Het is enkel een kwestie van de reflectoren ergens anders ophangen en programmeren", laat Rabelink zien. Het concept van de 'laser guided vehicles' wordt volgens Rabelink landelijk uitgerold. "Het zal voorlopig echter nog niet in Den Bosch te zien zijn. Daar wordt in 2008 een splinternieuw multi-user warehouse in gebruik genomen. Dan zal ook daar automatisering en mechanisering zijn intrede doen."

Personeel

De focus bij de automatiseringsslag is het verbeteren van efficiency door het verminderen van personele handelingen. Het inzetten van ATLS scheelt volgens Rabelink acht man personeel, de introductie van de onbemande heftrucks zorgt nog eens voor een 'belangrijke personele reductie'. Rabelink, voorzichtig: "Heineken zet in op een flinke productiviteitsstijging. Dat zal gepaard gaan met een reductie van het personeel. Aantallen kan ik niet noemen, maar in 2006 is het personeelsbestand hier in het de al met enkele tientallen mensen afgenomen. In het kader van automatisering en mechanisering zet Heineken al langere tijd zwaar in op verhoging van de inzetbaarheid en ontwikkeling van het personeel, zodat de medewerkers maximaal inzetbaar zijn binnen of buiten Heineken." ■

Arjan Velthoven

Tien miljoen hectoliter bier Heineken

De tijd dat Heineken alleen Heineken maakte, is allang voorbij. Anno 2006 wordt in de brouwerij in Zoeterwoude Heineken en Amstel gebrouwen, in Den Bosch brouwt men Heineken, Amstel, Wieckse Witte en Murphy's en in Wijlre wordt Brand gebrouwen. De brouwerij en het distributiecentrum van Heineken in Zoeterwoude bestaan sinds 1975. Op de immens

grote bedrijfsterreinen van Heineken is bij uitgaande logistiek 26.000 m² besteed aan opslag en handling volgoed en 20.000 m² voor opslag en handling van emballage. In de magazijnen en laaddocks in het de rijden zo'n 70 man op heftrucks rond, 40 bij binnenland en 30 bij export. Voor het transport maakt Heineken gebruik van huisvervoerder Simon Loos. In Zoeterwoude staan 30

vaste trekker-opleggercombinaties klaar, plus drie reserveopleggers. Het aantal voertuigbewegingen richting markt bedraagt circa 290 per dag, 110 richting binnenland en 180 voor de export. Eind 2006 brouwde Heineken in Zoeterwoude de tien miljoenste hectoliter bier. Tien miljoen hectoliter staat gelijk aan 1 miljard liter, 3,5 miljard flesjes en 5 miljard glazen bier. ■