



*“We overwegen om een eigen AdBlue-pomp op ons terrein te installeren”*

Wegzetten  
*Tallose heftrucks zetten de pallets in het oude dc of brengen ze naar de transportbaan voor opslag in het nieuwe hoogbouwmagazijn.*



Kraan  
*De immens hoge kraan brengt elke pallet automatisch, aangestuurd door het Logus WMS, op de meest logische plek in het magazijn.*



Orderpicken  
*Onder de bulkopslag in het hoogbouwmagazijn zijn 184 orderpicklocaties voor snelopers ingericht.*



Expeditie  
*Orders worden na verzameling op rolcontainers klaargezet in de expeditieruimte, zo ver als het oog reikt.*

Contourcontrole  
*De pallets die op de automatische transportbanen bij de hoogbouw worden gezet, gaan door een contourcontrole om te zien of ze wel goed in de opslagruimte passen.*

alle artikelen, Xenos heeft er ruim 5000 in haar assortiment, in rolcontainers worden klaargezet voor het laden van de trucks, bij een van de zeventien laad-docks.

#### Bundelen

Het transport naar de winkels wordt sinds vier jaar voor Xenos verzorgd door ND Logistics, of te wel de Franse ver-voerder Norbert Dentressangle. “Hij rijdt met twintig trucks voor ons”, aldus Böhmer. Ook de trailers in Xenos-uit-doesing zijn eigendom van ND Logistics. “Om 5:00 uur 's morgens vertrekken hier de eerste trucks, 18 tot 20 stuks. Na 11:00 uur komen ze terug om de tweede rit te laden. Om 15:00 uur zijn ze dan weer hier. Een derde van de trucks wordt dan al weer geladen voor de volgende dag”, schetst Böhmer het dagritme. Niet alleen de distributie naar de winkels wordt

door ND Logistics verzorgd, ook een gedeelte van de aanvoer wordt door ‘Norbert’ naar Waalwijk gebracht. “45 procent van de artikelen komt niet uit Azië, maar uit andere landen in Europa. Polen, Oost-Europa en Italië zijn de belangrijkste markten voor ons. Er wordt momenteel gekeken of er ook goederenstromen uit de diverse Europese landen kunnen worden gebundeld”, aldus Böhmer. Bij Xenos en ND Logistics wordt er goed op de veiligheid en kwaliteit van het werk gelet. Als we staan te kijken bij het lossen van de trailers, sluit de chauffeur de deuren van de cabine voordat hij binnen een kopje koffie gaat drinken: “‘t Lijkt heel gewoon, maar bij ons is het onderdeel van de veiligheids- en kwaliteitsprocedure.” Eind maart worden bij ND Logistics de eerste trucks met Euro 5-motoren aangeschaft. “Dat wordt de entree van Adblue.

We overwegen om een eigen AdBlue-pomp op ons terrein te installeren”, vertelt Böhmer.

#### Radio uit

Orde en netheid heersen in zowel het oude als het nieuwe gedeelte van het Xenos dc. Geen stof op de vloer, en geen rondslingerend papier bij de docks en elders in het magazijn. “Kwestie van discipline. Voor sommigen blijft het moeilijk, maar met hameren op die discipline kom je een heel eind”, aldus Böhmer. Ook opvallend: de afwezigheid van muziek, die in menig dc in een luid volume rondschaft. Böhmer, licht beschaamd: “Normaal staat de muziek hier ook hard aan, maar juist vandaag, voor TTM, hebben we de volumeknop maar even dichtgedraaid.” ■

Arjan Velthoven



**Uitbested**

*Het transport van en naar het dc heeft Xenos al lang uitbested. ND Logistics rijdt met 20 trucks voor Xenos.*



**Binnenvaart**

*65 procent van de aanvoer van Xenos komt per zeecontainer aan in Rotterdam en gaat daarna per binnenschip naar de haven in Waalwijk.*



**Laatste stukje**

*De geloste containers worden op de truck geladen voor een laatste rit van slechts een paar honderd meter naar het dc van Xenos.*



*Arthur Böhmer: "Binnenvaart is goedkoper dan met trucks uit Rotterdam rijden"*

een stuk plastic voor het elektronisch oog hangt en de kraan niet kan lezen wat hij gaat vervoeren. De pallets in het hoogbouwmagazijn kunnen vijf of tien rijen diep worden opgeborgen. "De kranen en transportbanen zijn efficiënter dan normale reachheftrucks." De kranen zorgen echter niet alleen voor het bevoorraden van de bulklocaties in het hoogbouwmagazijn. Onder de bulkopslag zijn 184 orderpicklocaties ingericht voor de snellopers van Xenos. Ook die locaties, allemaal twee pallets diep, worden door de kranen bevoorrad. De orderverzameltrucks rijden de gepicke artikelen naar de expeditiezone, waar



**Met de hand**

*De zeecontainers bevatten bulkclading en worden met de hand gelost door Poolse medewerkers.*

Xenos zoekt het hogerop

# “Hoogbouw creëert ruimte voor expansie”

**Het aantal filialen van warenhuis Xenos in Nederland en Duitsland groeit nog steeds. Om al die filialen continu goed te kunnen bevoorraden bouwde Xenos vorig jaar een 32 meter hoog magazijn, direct naast het al bestaande dc in Waalwijk. “Met 20.000 nieuwe bulklocaties kunnen we nu de groei weer aan”, aldus hoofd logistiek Arthur Böhmer.**

Xenos huist in Waalwijk met zowel het hoofdkantoor als het distributiecentrum op industrieterrein Haven, waar tal van logistieke centra zijn gevestigd. In 2000 werd daar een dc van 35.000 m<sup>2</sup> geopend. In oktober werd het nieuwe hoogbouwmagazijn in gebruik genomen. 7000 m<sup>2</sup> groot, 32 meter hoog, met 20.000 bulklocaties, weggewerkt in een georganiseerde chaos van metaal. “De opening van het hoogbouwmagazijn is het gevolg van het groeiende aantal winkels. Om daarbij pas te kunnen houden moesten we een vernieuwd logistiek plan maken. In november is het magazijn ‘live’ gegaan, maar we zijn nog steeds bezig met de opbouw en fine-tuning ervan”, vertelt Böhmer.

## XENOS

### Snelgroeiend

**Xenos werd in 1973 opgericht binnen de kruideniersformule van P. de Gruyter en zn. in Den Bosch. Het assortiment van Xenos bestaat uit ruim 5000 artikelen, die snel wisselen, een van de succesfactoren van de formule. Meubelen, huishoudelijke waar en food vormen de hoofdmoot. Eind jaren tachtig werd Xenos onderdeel van de Blokker Groep. Momenteel heeft Xenos 114 vestigingen in Nederland en 33 in Duitsland. Voor dit jaar staan zes nieuwe Nederlandse vestigingen op de agenda. In 2000 werd het dc in Waalwijk betrokken. In Waalwijk werkt in totaal 67 man personeel. Voor het nieuwe hoogbouwmagazijn, geopend in oktober 2006, was een investering vereist van 10 miljoen euro.**

Waalwijk beschikt over een eigen haven. Xenos maakt er sinds enkele jaren gebruik van. “65 procent van al onze aanvoer komt uit Azië. Dat gaat per schip naar de Rotterdamse haven, en vervolgens met de binnenvaart naar Waalwijk. De haven ligt hier nog geen kilometer vandaan, dus na de overslag op de truck is er nog maar een klein stukje te rijden. Natuurlijk hebben we het nagerekend en het blijkt dat dit intermodulaire transport toch goedkoper is dan met trucks vanuit Rotterdam rijden”, aldus Böhmer.

#### Containers

Dagelijks komen er ruim 15 veertigvoets zeecontainers bij het dc in Waalwijk aan. De containers zijn geladen met een bulk-lading dozen. De containers worden aan een van de zeventien losdocks, waarvan zes in het nieuwe hoogbouwmagazijn, met de hand gelost. “Dat gebeurt door onze Poolse medewerkers. Dat zijn harde werkers. Eerlijk gezegd is er niemand anders die de hele dag dit zware handwerk wil doen. Achttien man van ons personeel is uit Polen afkomstig”, zegt Böhmer bij de automatische transportbanen, die bij een deel van de te lossen goederen worden gebruikt. De andere 45 procent van de inslag betreft handel uit Europa, waaronder veel partijhandel, onder meer food. De artikelen worden na aanlevering bekend gemaakt aan het systeem door middel van RF-scanning om vervolgens weggeleden te worden op een van de talloze hefrucks bij Xenos. Alle in- en uitslagopdrachten op de orderversamel- en reachhefrucks worden via het WMS verstuurd naar de terminals op de trucks, waar de chauffeurs realtime hun volgende opdracht kunnen lezen.

De rit gaat dan soms rechtstreeks via crossdocking naar de immense expeditieruimte, maar ook naar de diverse magazijnen in het oude dc, waaronder een smalle-gangenmagazijn en een bulkmagazijn. Tachtig procent van de aangevoerde artikelen is echter ook geschikt voor Multi diepe opslag. “Die kunnen dan ook geplaatst worden in het hoogbouwmagazijn. Partijen met meer dan tien pallets gaan standaard naar de hoogbouw”, laat Böhmer zien. Bij de laaddocks worden de pallets met goederen op automatische rollenbanen geplaatst, die de pallets per vier vervoeren naar een poort met contourcontrole en ze via een snelle lift op ongeveer vier meter hoogte brengen. “Artikelen die vanuit het ‘oude’ gedeelte van het dc worden aangevoerd, worden met een reachtruck op een transportbaan gezet, die zowel in- als uitslag van en naar het oude gedeelte verzorgt. Van welke kant de pallet ook wordt aangevoerd, hij wordt met een traversewagen en een aantal diep in het metaal verstoppe transportbanen naar een van de drie automatische kranen gebracht. Deze transportkranen reiken over de gehele lengte en hoogte van het hoogbouwmagazijn en staan in permanent contact met het WMS van Locus. Dat betekent dat logica niet geldt in het hoogbouwmagazijn, wat zorgt voor een fascinerend schouwspel. “Het kan zo zijn dat er net een paar pallets klaar staan, maar dat het WMS eerst wil dat er uitslag plaatsvindt. Alles gaat geheel automatisch, zonder menselijke interventie. Behalve als dat nodig is natuurlijk. Natuurlijk moesten we ook dit systeem finetunen en komen we nog wel eens hick-ups tegen”, aldus Böhmer. Zoals tijdens ons bezoek, als kraan drie stilstaat omdat er

