

Action verwacht keten geleidelijk verder te vergroten

# Nieuw trailerconcept verbetert inzet wagenpark

**Non food keten Action is een snelle groeier in de retailwereld die zweert bij eigen vervoer. Twee jaar geleden betrok Action een grote hoofdvestiging annex landelijk dc. Om de groei baas te blijven heeft men nu gekozen voor een nieuw opleggerconcept waarmee Action voorlopig weer even vooruit kan.**

Sinds een kleine drie maanden rijden er in de vloot van Action vier dubbeldeks trailers rond. Op zich niet veel bijzonders, ware het niet dat de beide traileras-



## Verrassend volledig

Action is een snel groeiende winkelketen die zich heeft gespecialiseerd in de opkoop van partijen. Het assortiment bestaat uit non-food artikelen uiteenlopend van schrijfwaren tot textiel. Centraal binnen de formule staat de laagste consumentenprijs. De drie oprichters zijn in 1993 begonnen met hun partijopkoop die ze via een zogeheten 'outletstore' in Medemblik weer aan de man brachten. Dat ging zo goed, dat een landelijke winkelketen een kwestie van tijd was. Logistiek is de formule van Action als die van een supermarktketen met honderd procent eigen distributie. Daarbij hanteert Action een 24 uren norm. De Belgische winkels worden om de dag beleverd. Action heeft een sterk wisselend assortiment, slechts iets meer dan een derde van de producten bestaat uit vaste artikelen. Op die manier probeert Action de klantenkring te binden.

sen voorzien zijn van een hydraulisch stuursysteem, in dit geval van Tridac. Action kon zich veroorloven te kiezen voor een dubbeldekker met stuursysteem, doordat de rolcontainers waarmee de winkels bevoorrad worden, niet al te zwaar zijn. "Het combinatiegewicht van een nieuwe dubbeldeks trailer komt niet boven de 33 ton uit", zegt logistiek manager Jos Koopman. De voordelen van het nieuwe concept zijn volgens hem legio. "We kunnen natuurlijk meer meenemen dan voorheen. Een normale trailer kan 54 rolcontainers kwijt, nu zijn het er 88. Op elke drie trailers spaar ik er dus eentje uit. Daar zit dus een enorm voordeel, in brandstofkosten, in materiaalkosten en niet te vergeten in loonkosten. Dezelfde argumenten die je hoort van mensen die met een LZV rijden. Alleen het verschil is dat we met dit concept een betere bereikbaarheid van de winkels realiseren."

Koopman wijst erop, dat Action geen posities op A-locaties in de winkelcentra zoekt, maar meer in de buurt van het centrum. "Afgezien van de lagere huurkosten, wat zich vertaalt in lagere prijzen voor de klanten, hebben we nagenoeg geen last van venstertijden. Bovendien kunnen we nu sneller en veiliger bij de winkels komen. Daarbij is het wel zo dat de chauffeurs meer ontzag genieten wanneer er zo'n hoge dubbeldekker de straat in draait."

### Meer rust

Ter completering van het artikel, heeft TTM de mening gevraagd van twee chauffeurs die proef hebben gereden met de trailers. "De normale trailers hebben een enkele stuuras. Daarmee is het toch moeilijker manoeuvreren. Nu rolt alles makkelijker, terwijl je in feite veel meer meeneemt", zegt Dick Boots van Action. "En het achteruitrijden werkt probleemloos. Er is geen sprake van instabiliteit", vult Klaas Hoekstra aan. Beide heren beamen dat ook het rijden met zo'n grote oplegger een stabiele ervaring oplevert. De chauffeurs erkennen wel dat het laden natuurlijk wat langer duurt. De heren zijn verder beducht voor hoge

stoepranden, meer dan voor verkeersheuvels in de weg. "De hele oplegger kan maximaal vijftien centimeter omhoog, dus een verkeersdrempel is een kwestie van rustig aan doen en een druk op de knop."

Action liet twee bedrijven dubbeldeks trailers ontwikkelen, Burgers uit Aalsmeer en carrosseriebedrijf Ligthart. Burgers construeerde een zwanehals chassis met een dragende aluminium vloer erachter die geïntegreerde wielkasten heeft. Bijzonder aan de oplegger die Action heeft gekozen, is de achterklep. Deze is door Dhollandia ontwikkeld en fungeert niet alleen als klep, maar ook als lift. Een reuzenlift durven we te stellen, met een laadvermogen van 2.500 kg. De chauffeurs van Action deinen er niet voor terug er acht rolcontainers per keer op te zetten wanneer er geladen moet worden. Logistiek manager Jos Koopman probeert voor het laden van een dubbeldekker altijd een extra medewerker in het logistieke centrum in Zwaagdijk erbij te zetten.

Om de 88 rolcontainers kwijt te kunnen, kent de bovenste verdieping van de trailer een laadlengte van 13,59 meter, bijna de volledige wettelijk toegestane trailerlengte. Beneden is vanwege de zwanehals minder ruimte, iets meer dan tien meter. Vanwege de inwendige laadhoogte van 1,83 meter van de beide verdiepingen, ziet Koopman erop toe dat er geen rolcontainers in het dc van Action worden geladen die hoger zijn dan 1,80 meter.



### Manoeuvreren

*Volgens de chauffeurs is manoeuvreren met de dubbeldekker kinderspel, dankzij twee gestuurde assen.*



### Veel meer

Met de dubbeldekkers kan Action meer winkels belevener. "De voordelen van een LZV zonder de nadelen", aldus Jos Koopman.



### Conventioneel

Van de 35 conventionele trailers wordt bekeken in hoeverre ze straks nog passen in het flexibeler systeem dat Koopman rondom de dubbeldekker heeft opgezet.

### Flexibel

"Waar het mij met dit concept voornamelijk om gaat is dat we veel flexibeler kunnen werken. In de eerste plaats kunnen we in deze tijd van het jaar wel voor vijf winkels in één auto laden. 's Zomers kan dat weer teruglopen naar twee winkels per auto. Het spreekt voor zich dat we dan nog steeds profiteren van de voordelen van het concept. Maar wanneer een auto aan het begin van de middag terug is, kan er nog een tweede rit gemaakt worden, in de regel wat minder ver weg."

Action groeit echter dusdanig, dat men inmiddels ook in België een aantal winkels bezit. Juist de wat langere afstand is volgens van Koopman een klusje voor de dubbeldekkers.

Jos Koopman verwacht wel dat de trailers wat meer onderhoud zullen vragen. "Daar heb ik in de budgettering rekening



### Klaar zetten

Het nieuwe, moderne dc van Action is ruim genoeg om een surplus aan rolcontainers overzichtelijk klaar te zetten voor de dubbeldekkers. Geen enkele container wordt hoger dan 1,80 meter geladen.

mee gehouden. Het stovingvrij laten opereren van die grote achterklep ging al niet vanzelf, dus dan is het gewoon ermee te rekenen dat zich in de toekomst nieuwe problemen voor kunnen doen. Ook de hydrauliek van het stuursysteem van de trailerassen is een zaak om te blijven volgen."

### Wagenpark

Koopman heeft het wagenparkbeheer bij Action bijna van meet af aan beheerd, na eerst een kleine zestien jaar zelf langs de

Foto's: Henk Riswick



**"Met meer gangen rijdt de chauffeur zuiniger"**



### Dubbelfunctie

De laadlift heeft een dubbelfunctie als achterklep. Daarmee sluit hij de oplegger af en de chauffeur kan ook nog eens tot 2,5 ton rolcontainers op de klep opstellen.



### Acht rolcontainers

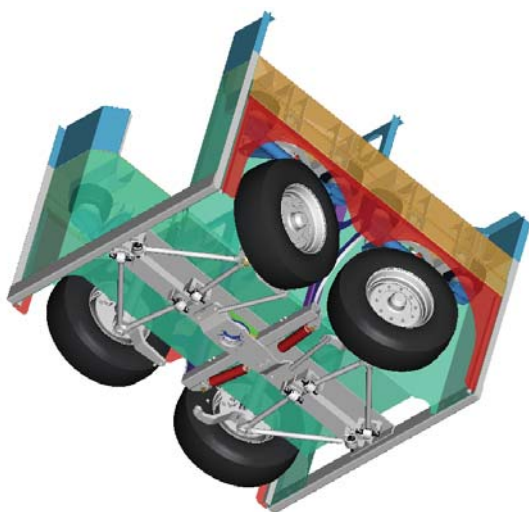
Maximaal kan de chauffeur acht rolcontainers in een keer kwijt op de laadlift van de trailer.

weg te hebben gezeten. De expansie van Action begon volgens hem al in 1992.

"We gingen grootschalig Scania rijden in 2000. De dealer zat toen al op dit bedrijventerrein. Deze nieuwe hoofdvesting hebben we nu twee jaar, inderdaad vlakbij de Scania-dealer. Het nieuwe dc is 38.000 vierkante meter groot, met 54 laaddocks aan drie kanten van het gebouw. De in- en uitslag van goederen is dan mooi transparant. Het wagenpark is inmiddels veertig eenheden groot, meest Scania's."

Bij normale trailers volstaat een P310 voor het werk van Action, dat toch hoofdzakelijk volumegoed vervoert. Maar voor de dubbeldekkers zijn enkele P340's aangeschaft.

"Daarbij speelde de discussie of we voor een achtbak of voor een twaalfbak moesten kiezen. Het werd beide, gewoon



### Compact

De hydraulische besturing van de trailerassen, of beter gezegd trailerwielen, is een compact stukje techniek van Tridac.



### Doorgang

In de benedenverdieping is sprake van een doorgang tussen de achterwielen van de trailer.

## "De voordelen van een LZV zonder de nadelen"

om te zien met welke bak de Scania het voordeligst uit zou zijn met het brandstofverbruik. Eerste resultaten wijzen uit dat de chauffeur met meer gangen toch zuiniger rijdt. Het scheelt twee tot drie tiende."

Automaten zijn bij Action vooralsnog uit beeld, maar afgaande op eerdere gesprekken in deze kolommen kan het maar zo dat Action met Opticruise andermaal gunstiger uitkomt aan de pomp.

Action heeft volgens Koopman inmiddels de knoop doorgehakt om op grotere schaal met dubbeldekkers te gaan werken. Wie ze gaat bouwen en hoeveel is



nu nog niet duidelijk. Action zit nog volop in de groeifase. Het winkelnetwerk van nu 160 stuks wordt zowel in Nederland als in België, waar Action nu acht vestigingen heeft, de komende tijd nog gestaag uitgebreid. ■

**Tim de Jong**



### Meer vermogen

Chauffeurs Hoekstra (l) en Boots zijn goed te spreken over het werken met de dubbeldekkers. Wel willen ze graag een hogere cabine en meer vermogen...