

'LVZ vangt groot deel van onze expansie op'

Sanitair Groothandel Plieger blijft groeien. Het leveringspakket is de afgelopen jaren meer dan verdubbeld, maar door efficiënter te werken steeg het aantal trucks niet navenant mee. Zo haalt Plieger veel winst uit de inzet van LZVs. Er rijden er nu drie en een vierde is besteld.

"Wij zijn de grootste sanitaire groothandel in Nederland. Daarnaast doen we veel in centrale verwarming (cv) en groeien daar nog steeds in. We hebben ook elektra en zitten tegenwoordig zelfs in de luchtbehandeling", vertelt Michel van der Wedden, distributiemanager in het centraal magazijn in Zaltbommel. Hij is verantwoordelijk voor het uitleveren van alles wat Plieger levert: van koperen knelkoppelingen, leidingen, cv-installaties, ligbaden, kranen en wc-potten tot een enkel badeendje, mocht de klant daarom vragen. "In totaal zijn wij de laatste jaren gegroeid van een leveromvang van 35.000 naar 80.000 artikelen. Toch zijn wij een zeer flexibel bedrijf, zeker als je het afzet tegen de omvang."

Veel blisteren
Deze flexibiliteit komt het beste tot



Vergissen
Chauffeur Johan van Elten: "Rijden met zo'n LZV is prachtig, maar vooral het in- en uitvoegende verkeer vergist zich nog wel eens in de laatste wipkar. Toch is er nog geen ongeluk gebeurd."

uiting in de trots van het bedrijf: de vóórverpakafdeling. "Daarin hebben we de afgelopen jaren heel veel energie gestoken. We waren altijd al goed in het voorverpakken van materialen voor veelal de bouwmarkten. Maar we besteedden heel veel uit, bijvoorbeeld naar sociale werkplaatsen. Dat

werk hebben we weer naar binnen getrokken en de automatisering heeft stevig toegeslagen. We hebben fors geïnvesteerd in nieuwe machines die dag en nacht kunnen draaien. We kunnen nu werkelijk alles verpakken en samenstellen, en met korte levertijden. We hebben een eigen drukkerij en ontwerpafdeling voor de kaartjes en zo kunnen we heel snel schakelen. Als een klant een actie wil door bijvoorbeeld product A te combineren met product B van een ander merk, dan kunnen wij dat op korte termijn realiseren, ook in kleinere hoeveelheden. Daar zijn we best trots op," Aldus Van der Wedden.

Plieger is de laatste jaren geëxpandeerd richting de cv-markt. "We hebben ThermoNoord en recent Vika overgenomen, omdat die activiteiten goed aansluiten bij het werk dat wij doen. Daar zit veel synergie in." Een opkomende activiteit bij Plieger is de handel via internet. "Een deel van de orders van onze klanten komt reeds via internet binnen", legt Van der Wedden uit. "Daarnaast werken we samen met verschillende internetwinkels die de verkoop via het web doen. Maar de logistieke afhandeling

PLIEGER

Groot in sanitair

Plieger bestaat sinds 1918 en omvat inmiddels meer dan 50 vestigingen in drie landen. In Nederland heeft het bedrijf 38 filialen en een centraal magazijn. In totaal werken er 850 mensen, van wie er 80 achter het stuur zitten. Het bedrijf levert alle sanitair- en loodgieterproducten en zit sinds 2002, door de overname van ThermoNoord en ThermoFrost, ook stevig in de warmtetechniek, warmwatertechniek en klimaatbeheersing. Er wordt voornamelijk geleverd aan de professionele markt en aan bouwmarkten.

Het centraal magazijn in Zaltbommel omvat 50.000 artikelen van de 80.000 op de stocklist, en die zijn opgeslagen op 35.000 vierkante meter. Dit jaar nog begint de bouw van een nieuwe hal van nog eens 10.000 vierkante meter. Vanuit Zaltbommel belevt Plieger haar 18 hoofdfilialen en 20 expresvestigingen. De laatste zijn wat kleiner en hebben niet alle faciliteiten, zoals een toonzaal of een eigen bezorgdienst. Er liggen daar ook slechts 3.500 producten op voorraad tegen 8.000 bij de hoofdfilialen.

Bestelde producten worden binnen 24 uur bij de klant aangeleverd door 54 Mercedes-Benz Atego en DAF 45 bakwagens waarvan elk filiaal er drie tot vier heeft rijden. Voor de leveringen in de stedelijke gebieden beschikt men over tien Mercedes-Benz Sprinters. De bevoorrading van de filialen en de bouwmarkten gebeurt met vijf trekker opleggers, acht combinaties met wipkar of aanhangwagens, tien bakwagens en natuurlijk de drie LZV-combinaties. De bakwagens rijden gemiddeld 70.000 tot 80.000 km per jaar, de LZV's ruim 200.000. ■



Opvangen

Michel van der Wedden (rechts) met LZV-chauffeur Johan van Elten: "Expansie opgevangen met LZV."



Verzamelpunten

Heftrucks rijden af en aan om de materialen uit de stellingen naar de verzamelpunten te brengen.



47,5 ton
De Plieger LZVs zijn
gekeurd op 47,5 ton:
geen problemen met
viaducten.

hoofdstellingen hebben elk zo'n 8000 artikelen op voorraad. Die vestigingen rijden wij 's nachts vol met een wissellaadbakstelsysteem. Onze expresfilialen hebben elk rond de 3500 producten in huis. Die worden overdag beleverd met bakwagens." Daar omheen zit nog de aanvoer van de producten voor de bouwmarkten. "Die worden ook steeds veeleisender," weet Van der Wedden. "In principe kan er alleen tussen 09:00 uur en 17:00 uur gelost worden. Sinds een aantal jaren wordt er door veel bouwmarkten een specifieke leverdag opgelegd. Het uitbesteden van het transport is echter geen optie voor Plieger. "Als ik het zou doorrekenen, kon het voor ons mogelijk best interessant zijn om alle bouwmarktgoederen naar een vervoerder te brengen. Alleen weet ik nu al dat het niet werkt, omdat wij slechts een klein deel van onze goederen op pallets of in rolcontainers kunnen aanleveren. En dat is wel een voorwaarde bij de meeste wegvervoerders." Dat is dan ook de reden dat het vervoer van de filialen naar de vakhandel nog steeds in eigen beheer is. "Wij willen dat niet uitbesteden, mede omdat er maar weinig standaardisatie in de colli zit. Nu hebben al onze vestigingen drie of vier bestel- of vrachtwagens met net zo veel chauffeurs. Dat houden we ook één op één, alleen hier in Zaltbommel waar we met 25 trucks rijden, hebben we 30 chauffeurs, ook vanwege de verschillende



Vangmuilkoppeling
Mocht de proef toch niet doorgaan, wat niemand denkt, dan is de extra vangmuilkoppeling aan een aantal wipkarren het enige dat bij Plieger fysiek overblijft.

gebeurt via ons. Dat is nieuw voor ons en vraagt aanpassingen aan ons distributiesysteem."

Logistieke nachtmerrie

De logistiek bij Plieger was altijd al een 'uitdaging' van de eerste categorie en het wordt er met de verdergaande schaalvergroting niet gemakkelijker op. "Ten eerste is er de grote verscheidenheid aan producten en de manier waarop we daarmee moeten omgaan en daarnaast is vervoeren

geen kerntaak voor een groothandel. Het hoort erbij, maar de enige toegevoegde waarde is in feite de garantie dat de spullen onbeschadigd en op tijd aankomen. Daarom doen we het nog steeds in eigen beheer via een grootschalig landelijk distributienetwerk. Van de 80.000 artikelen die wij voeren, hebben wij er hier in Zaltbommel circa 50.000 op voorraad. Daarmee bevoorraden we onze achttien hoofdstellingen en onze twintig expresvestigingen. Onze



Ingewikkelder

Distributiemanager Michel van der Wedden: "De logistiek bij ons wordt steeds ingewikkelder, mede door de bouwmarkten en internet."

diensten", aldus Van der Wedden. Door de grote verscheidenheid aan producten, van ligbaden tot langgoed, laadt bij Plieger elke chauffeur zelf zijn wagen, zowel op de vestigingen als bij het Centraal Magazijn. "Het is toch delicaat werk. De chauffeur weet exact waar hij wat moet uitladen en kan het beste beoordelen hoe alles moet liggen om het er onbeschadigd te laten uitkomen. Hij lost ook zelf, waardoor de kans op beschadigingen minimaal is."

Leentje buur via Zaltbommel?

Enige jaren geleden is het bedrijf overgestapt op JD Edwards-software voor het voorraadbeheersysteem. "Daarop zijn al onze vestigingen aangesloten en al onze artikelen staan erin. Als een vestiging iets niet op voorraad heeft, laat hij dat normaal gesproken meekomen uit Zaltbommel. Maar stel dat de nood erg hoog is, dan kan hij even kijken welke vestiging het mogelijk wel heeft in de buurt en het zelf (laten) halen."

Plieger onderhoudt geen pendeldiensten tussen de verschillende vestigingen, maar laat alle goederenstromen via het centraal magazijn in Zaltbommel lopen. "In het eigen vervoer moet je accepteren dat je niet optimaal kunt vervoeren. Zo rijden de meeste wagens bijna altijd leeg terug. Alleen in de nachtelijke distributie tussen de vestigingen en het centraal magazijn worden de wissellaadbakken ook voor terugvracht gebruikt, voornamelijk emballage, afvalstromen en

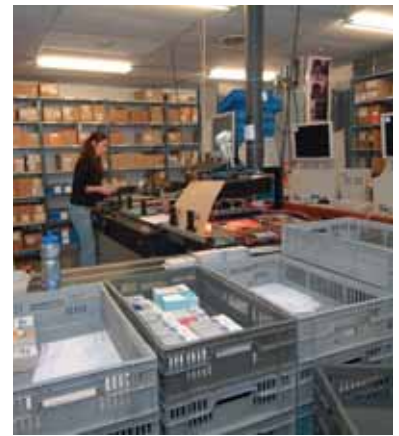


goederen voor andere vestigingen."

LZV's

De grootste efficiëntieslag bij Plieger is het feit dat er ondanks een meer dan verdubbeling van het productgamma en de uitbreiding van het aantal vestigingen niet evenredig meer trucks bijgekomen zijn. "Voor een deel zit dat zeker in de inzet van onze drie LZV-combinaties. Die zijn goed voor drie wisselbakken elk en dat werkt bij ons uitstekend", meldt Van der Wedden. "Wij hebben er duidelijk een stuk van onze expansie mee opgevangen." Ondanks het feit dat het bij de LZV nog steeds om een proef gaat die in november 2006 afloopt, heeft Plieger nog een vierde exemplaar besteld. "Ik hoop dat minister Peijs in augustus uitsluitel geeft of we er mee verdergaan en dan neem ik aan dat de combinaties die er nu zijn, mogen blijven rijden. Ze lobbyt toch niet voor niets zelfs met het concept in Duitsland? Wel zou het fijn zijn als de regels wat minder stringent waren. Mocht het project toch sneuvelen, ja, dan hebben wij eigenlijk alleen maar geïnvesteerd in de opleiding voor tien van onze chauffeurs en een extra vangmuil aan iedere wipkar. Want een van onze eisen bij de opbouw van de LZV was, dat we alles met standaard en uitwisselbare componenten wilden samenstellen. Materieel gezien is er dan niet veel aan de hand, want de wipkarren van de LZV passen zonder aanpassing achter iedere bakwagen.

'Ik hoop dat minister Peijs in augustus uitsluitel geeft'



Ontwerpfafdeling

Plieger heeft een eigen drukkerij en ontwerpfafdeling voor de kaartjes van de blisterverpakkingen.



Groot

Het huidige magazijn in Zaltbommel is 35.000m² groot.

De grootste verandering zou het aanpassen van onze logistiek zijn: die is er inmiddels wel op ingesteld dat we elke nacht met de LZV uitleveren. Als dat wegvalt, hebben wij toch weer twee extra combinaties nodig."

Onderhoud

Bijzonder is dat Plieger nog steeds het meeste onderhoud aan de vloot zelf doet. "We hebben hier een volledig uitgeruste werkplaats. Het kleine onderhoud op de vestigingen gebeurt lokaal, maar voor APK-keuringen, groot onderhoud en schade komen alle wagens naar Zaltbommel. Dat is voor ons eenvoudig in te plannen, omdat we een eigen netwerk hebben. Noodgedwongen rijden onze distributiewagens meestal leeg terug naar het centraal magazijn. Dan is het alleen zaak om ervoor te zorgen dat die auto op de terugweg bij een van onze vestigingen wordt omgeruild met de wagen die gekeurd en/of onderhouden moet worden. Zo doen we meer dingen centraal. Aangezien we op korte termijn de eerste voertuigen met een Euro 4-motor binnenkrijgen, zullen we in Zaltbommel centraal de benodigde AdBlue op voorraad houden en dat met middels jerrycans distribueren naar onze vestigingen." ■

Bert Roozendaal