

Eigen vervoer draagt bij aan succes Van Oers

“Korte lijnen en directe contacten met de klant waardoor we snel kunnen reageren. Dat zijn, uiteraard samen met een goed assortiment en goede kwaliteit, de belangrijkste pijlers onder ons succes”, zegt Herman Vugts, bedrijfsleider bij Van Oers Snacks in Boxtel. “Een logistiek concept gebaseerd op eigen vervoer is daarbij onontbeerlijk.”

“Onze chauffeurs zijn onze ambassadeurs en onze trucks zijn de visitekaartjes van het bedrijf. We besteden er dan ook relatief veel geld aan. De vrachtauto's zijn voorzien van alle denkbare extra's zoals airco, achteruitrijbeveiliging en de beste stoelen die er zijn. We hebben dan ook weinig verloop onder de chauffeurs. We besteden veel aandacht aan de opschriften. De trucks zijn voorzien van een fraaie belettering in de on-



Martin Vugts:

“Chauffeurs zijn belangrijk voor het contact met de klant.”



Van Oers in cijfers

Naam:Van Oers BV
Plaats:Boxtel
Activiteit: Productie van snacks, groothandel
in gemaks- en versvoedsel, nonfood
producten en horecabehoeften
Klanten:Efteling, Stationsrestaurants,
Centerparcs, AC Restaurants, tankstations,
scholen en kantines, cafeteria's en andere
vakantie en pretparken
Assortiment:ca. 12.000 artikelen
Aantal routes:250
Aantal afleverpunten:2500
Personeelsbestand:ca. 200 personen
waarvan in logistiek:ca. 100 personen
Wagenpark:50 eenheden
Merken:Volvo, DAF, Scania, Mercedes
Getrokken materieel en carrosserieën: ...ECF,
 Eindhoven
Kilometrages per truck: 80.000 tot 100.000
per jaar

langs vernieuwde huisstijl waardoor ze in het straatbeeld zeer duidelijk opvallen. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat we ook een beetje auto-minded zijn. De oprichter van het bedrijf, Martien van Oers, bracht eind jaren vijftig met een Ford-truck uit de D-series zelf de producten naar de klanten en hij is die tijd nooit vergeten. Ook de huidige directeur, Wim van Oers, is als chauffeur bij het bedrijf begonnen.” Het wagenpark van Van Oers telt 50 eenheden waarbij opvalt dat met vier truckmerken wordt gereden. Naast Volvo en DAF rijdt men ook Scania en Mercedes. Het grootste deel van de vloot bestaat uit trekkers met gestuurde eenassige city-opleggers. Daarnaast rijdt men een vijftal trekkers met tweeeassige 13,60 m lange opleggers en 15 bakwagens met een 7,5 tot 8 meter lange gesloten laadbak. Vugts: “We kijken altijd naar wat er zich op truckgebied aan nieuwe ontwikkelingen voordoet en willen dat dan uitproberen. Bovendien hebben we het voordeel dat de meeste truckmerken hier in de buurt een dealer hebben. Maar ik denk wel dat we in de toekomst op twee merken gaan standaardiseren. Vooral DAF en Volvo scoren bij ons hoog, DAF vanwege de

uitstekende economie, Volvo vanwege de uitstraling en de veiligheid.”

Minimum vereiste Vugts heeft de ervaring dat voor het distributiewerk een motorvermogen van 250 tot 300 pk een minimum vereiste is: “Je moet een beetje reserve hebben. Gelukkig is Volvo overstapt van 7 naar 9 liter wat qua kostprijs voor distributiewerk als het onze guntiger is.” Alle nieuwe trucks die Vugts bestelt, zijn voorzien van geautomatiseerde schakeling. De door fabrikanten genoemde besparing op brandstofverbruik van ongeveer 1 procent bij inzet van automaten heeft Vugts nog niet kunnen vaststellen. Het gaat hem primair om het comfort voor de chauffeur en de verkeersveiligheid. Tot voor kort kocht Van Oers alle trucks zelf, maar onlangs is men toch begonnen met financial leasing. Vugts: “Doordat we zo groeien is het verstandiger in andere zaken te investeren, zoals gebouwen en faciliteiten.” Van Oers werkt in een aantal gevallen wel met reparatie- en onderhoudscontracten. De trucks zijn de laatste schakel in een logistieke keten waarin een grote verscheidenheid aan food en non-food



Bakwagens

Een deel van het wagenpark bestaat uit bakwagens, maar door de toegenomen grootte van de drops rukt de trekker met city-oplegger steeds verder op.

producten direct aan een fijnmazig netwerk van afnemers wordt geleverd. Van Oers fabriceert zelf snacks, levert door anderen geproduceerd gemak- en vers voedsel dóór en is daarnaast tevens groothandel in non-food artikelen en horecabenoedigheden. Het totale assortiment telt ruwweg 12.000 producten. Van de totale goederenstroom is 30 procent eigen productie.

Luchtvaartcatering

Tot de afnemers behoren Efteling, Stationsrestaurants, Centerparcs, AC Restaurants, tankstations, scholen en kantines, cafeteria's en andere vakantie- en pretparken. Daarnaast is Van Oers in een aparte vennootschap samen met een partner actief op het gebied van luchtvaartcatering. De logistiek daar-

van is geheel gescheiden en gebeurt met beroepsvervoer. Alle goederen worden door Van Oers gecombineerd geleverd. De daarvoor gebruikte trucks zijn dan ook voorzien van verschillende temperatuurscompartimenten: vries, koel en 'droge' artikelen. Alle koelapparatuur is van Carrier. De meeste leveringen vinden plaats in rolcontainers, een kleiner deel op pallets. Dertig orderverzamelaars zetten de goederen klaar op route-volgorde. Daarbij doet iedere orderverza-



“Het overgrote deel van de distributie blijft in eigen beheer. Diverse van onze collega's hebben de distributie uitbesteed, maar ik heb niet de indruk dat zij het beter doen dan wij.”

Halen en brengen

De meeste voertuigen van 'derden' komen bij het magazijn van Van Oers producten brengen. De distributie doet men geheel zelf.

melaar de orderlijst voor één klant, waarop dus zowel geconditioneerde als droge artikelen kunnen staan. Voor de geconditioneerde artikelen werkt Van Oers met een gesloten koelketen. Kwaliteit staat sowieso hoog in het vaandel. Van Oers voldoet aan ISO 14000, BRC High Level, HACCP en SKAL biologische Productie van snacks. De wagens rijden overwegend vaste routes, waarvan men er een kleine tweehonderdvijftig heeft. De leadtime is 24 uur. De goederen komen bij Van Oers binnen tussen 7.00 en 16.00 uur. Versgoederen komen binnen tussen 17.00 en 20.00 uur. Orderverzamelen gebeurt overdag. Vugts: “Rond 06.00 uur



Orderpicken

Orderpicken gebeurt de hele dag door en wordt nog op de traditionele wijze uitgevoerd. Van Oers gaat dit proces vergaand mechaniseren.



Pallets en rolcontainers

Ofschoon de rolcontainer het meest gebruikt wordt, geven enkele klanten de voorkeur aan pallets.

moeten de meeste trucks op de weg zitten want een groot deel van de klanten moet voor 10.00 beleverd worden. Wij rijden daardoor eigenlijk zowel 's ochtends als 's middags voor de files uit." Omdat Van Oers relatief weinig klanten in de binnensteden heeft, zijn er nog niet zulke grote problemen met venter- en bloktijden. "Maar beter wordt het natuurlijk niet met de toename van files", aldus Vugts.

Nieuwbouwplannen

De afgelopen jaren behaalde Van Oers, onder andere door toetreding van nieuwe klanten, groeipercentages tussen de



"Dertig orderverzamelaars zetten de goederen klaar op route-volgorde. Daarbij doet iedere orderverzamelaar de orderlijst voor één klant, waarop dus zowel geconditioneerde als droge artikelen kunnen staan."



Alle goederen

De orderlijsten voor één klant worden altijd door één man gedaan.



Oud en nieuw

Van Oers doet de ritplanning weliswaar elektronisch, maar de oude vertrouwde landkaart blijkt toch nog nodig. In de toekomst moet er een plasmасhерm komen.



Met Ford begonnen

Het eigen vervoer van Van Oers begon destijds met een Ford-truck.

20 en 50 procent. Dat noodzaakt het bedrijf tot uitbreidingen vooral op logistiek gebied. Vugts: "We gaan dit jaar een

nieuw magazijn bouwen met 18 dockshelters. In die nieuwbouw willen we de hele orderverzamelprocedure mechaniseren. Verder willen we af van de papieren orderverzamelijsten. Er komt een nieuw WMS-systeem dat zal worden gekoppeld aan de routeplanning. We werken met Intertour van PDV Ordis. We willen voor de routeplanning ook een groot plasmасhерm aanschaffen waarop in realtime alle wagens via GPS kunnen worden gevolgd. Dat betekent dat we ook op de trucks boordcomputers met een GPS-module zullen gaan monteren. Op dit moment zijn we met een aantal leveranciers van deze producten en systemen in gesprek." De essentie van Van Oers' distributielogistiek zal bij dat alles niet veranderen: men zal blijven werken met eigen vervoer en eigen chauffeurs. Vugts: "We zullen misschien straks voor de pieken beroepsvervoer gaan inhuren. Maar het overgrote deel van de distributie blijft in eigen beheer. Diverse van onze collega's hebben de distributie uitbesteed en ik heb niet de indruk dat zij het beter doen dan wij. De korte directe lijnen met de klant zijn voor ons van levensbelang. Mede daardoor konden we in het recente verleden grote klanten binnenhalen. Klanten willen dat je snel kunt beslissen als ze plotseling bepaalde wensen hebben. En los van de korte en directe lijnen die je met eigen vervoer met je klanten hebt, moet ik de beroepsvervoerder nog tegenkomen die onze logistieke efficiency en onze beladingsgraad van rond de 95 procent overtreft!"

P.C. Wieman