

Bron: Logistiek

Betere bouwlogistiek bitterhard nodig



Auteur: Walther Ploos van Amstel

In één op de drie vrachtwagens op de weg zitten bouwmaterialen... en eigenlijk staan ze elkaar soms letterlijk in de weg. De logistieke kosten zijn soms meer dan 20 procent van de totale bouwkosten. In bouwlogistiek is ketensamenwerking bitterhard nodig.



De aannemer over bouwlogistiek: dat is toch het probleem van onze leverancier?

Samen met Bouwend Nederland, Connekt, HIBIN, EVO, TNO en TLN probeer ik al enige tijd bouwlogistiek op de kaart te krijgen. In 1 op de 3 vrachtwagens zitten bouwmaterialen... en eigenlijk staan ze elkaar soms letterlijk in de weg. En als het fout gaat dan loopt iedereen grote risico's. Amersfoortse woningen die te laat zijn opgeleverd. Claims van winkeliers, omdat de straatstenen op de Amsterdamse Zeedijk verkeerd om waren gelegd. Extra vergoedingen voor overlast bij de Noord-Zuid Lijn. Schade aan de wegen door slecht gelegd asfalt. Lange files door eindeloos uitgelopen werkzaamheden op de A2.

Ketensamenwerking is de sleutel tot een betere bouwlogistiek. En het is bitterhard nodig! De logistieke kosten zijn soms meer dan 20% van de totale bouwkosten. Een beetje slimmere logistiek leidt tot minder faalkosten, sneller bouwen, meer duurzaamheid en beheerste risico's. Dat moeten toch genoeg redenen zijn om in die prachtige sector aan de slag te gaan met bijvoorbeeld pilotprojecten voor de woningbouw, renovatie en weg- en waterbouw? Althans, dat denk je dan...

Ketensamenwerking betekent wel dat alle partijen in de bouwketen met elkaar aan tafel moeten gaan zitten. De opdrachtgevers, de gemeenten en overheden die de vergunningen verlenen, de toeleverende leveranciers en groothandel en natuurlijk de aannemers als de eigenlijke ketenregisseur. Echt greep krijgen op de bouwlogistieke risico's vraagt om 'contextuele resilience'. Hebben de ondernemingen een logistiek netwerk buiten hun eigen organisatie dat kan worden ingezet om hen te helpen bij het voorbereiden op verstoringen of het herstellen hiervan? De keten moet slagvast zijn.

Als je in de keten gaat samenwerken moet je drie dingen met elkaar regelen. Allereerst gaat het om de juiste structuur van het logistieke netwerk. Zit je met die partijen aan tafel die ook daadwerkelijk synergie hebben; wat levert de samenwerking in harde euro's op? Ten tweede moet je goede afspraken maken over de relatie tussen alle partners in de samenwerking. Hoe verdeel je bijvoorbeeld de gezamenlijk voordelen en hoe bereikt de keten met slimme keten-ICT (zoals S@les in de Bouw en het Bouw Informatie Model) de noodzakelijke transparantie? En ten slotte, het ontwikkelen van vaardigheden van de partners in samenwerking. Zo bouw je echt aan het voor de samenwerking noodzakelijke vertrouwen. Drie lastige voorwaarden, die zeker enkele jaren de nodige zweet-en-tranen vragen.

Dat die laatste voorwaarde niet vanzelfsprekend is blijkt uit de reactie die ik kreeg van een lid van de Raad van Bestuur van een van de grootste Nederlandse bouwers. Zijn reactie op mijn verzoek om mee te willen doen aan een pilot krijg ik het korte, een duidelijke gemeente, antwoord dat hij eventuele problemen van de logistiek van bouwmaterialen ziet als een probleem van de toeleverende ondernemingen. Ik was bij hem duidelijk aan het 'verkeerde' adres... even stond ik met mijn mond vol tanden.

De consequentie van deze manier van denken is dat we voorlopig nog heel lang de gevolgen van de bouwlogistieke risico's zullen merken. Een mislukte verbouwing van je keuken? Treinen die niet op tijd rijden vanwege uitgelopen onderhoudswerkzaamheden? Nog een jaartje aankijken tegen die bouwput in de wijk? Wen er maar aan... of zijn er ook aannemers die wel die bouwlogistieke uitdagingen durven aan te gaan?

Bron: http://www.logistiek.nl/blogs/artikelen/id276-Betere_bouwlogistiek_bitterhard_nodig.html