



Bij Schuitema in Eindhoven komen de crossdock-artikelen via een speciaal daarvoor gereserveerde dock binnen en worden direct weer klaargezet voor transport

Software biedt beperkte ondersteuning

44

Dokken voor crossdocking

Doorlooptijden staan voortdurend onder druk. De interesse in crossdocking stijgt hierdoor sterk. Een goed geplande crossdock-operatie opzetten is lastig, omdat het WMS vaak beperkte ondersteuning biedt. Investeren in maatwerk is nodig. Schuitema is er in geslaagd een vlotlopende operatie op te zetten.

Marcel te Lindert

Eigenlijk is het magazijn een punt van stilstand. Goederen komen van de leverancier of rechtstreeks van de productielijn en liggen in het magazijn te wachten totdat ze verder gaan naar de volgende schakel. De goederenstroom wordt letterlijk stilgezet als de goederen in opslag gaan.

In veel gevallen kan dit ook niet anders. Vaak is opslag noodzakelijk om een buffervoorraad op te bouwen waarmee de schommelingen in de vraag van klanten kunnen worden opgevangen. Niettemin proberen veel bedrijven de tijd dat de

goederen stilstaan zo kort mogelijk te houden. Als deze tijdsduur tot nul afneemt en goederen in het geheel niet meer in opslag gaan, is er sprake van crossdocking.

De populariteit van crossdocking neemt snel toe. Dat blijkt bijvoorbeeld uit een Europees onderzoek van Prologis en Capgemini uit maart van dit jaar. 79 procent van de ondervraagde verladere en 84 procent van de logistiek dienstverleners verwacht dat de crossdock-activiteiten de komende drie jaar zullen worden uitgebreid. Ter vergelijking: slechts 27 procent van de

verladere en 40 procent van de logistiek dienstverleners verwacht dat de opslagactiviteiten toenemen.

AFSTEMMING VEREIST

Het opzetten van een crossdock-operatie is niet eenvoudig, schrijven Capgemini en Prologis in hun rapport. De complexiteit hangt af van de exacte variant van crossdocking die wordt gekozen en de mate waarin het WMS die variant ondersteunt. Vice-president Roy Lenders van Capgemini onderscheidt vijf vormen. De eerste is 'opportunistic' crossdocken; binnenkomende goederen worden normaal ingeboekt in het WMS, waarna het WMS signaleert dat er voor één van de ontvangen artikelen een backorder open staat. In plaats van de betreffende goederen in opslag te sturen, worden ze direct doorgezet naar de expeditie-afdeling. De tweede vorm lijkt op de eerste, alleen gaan de goederen dan niet rechtstreeks, maar via de voorraad naar de expeditieafdeling. "Eigenlijk is dit geen crossdocking, maar versneld orderpicken", zegt Lenders. "Meestal tref je dit aan in

magazijnen waar het WMS geen crossdock-functionaliteit heeft.” Een stapje verder gaat ‘planned crossdocking’. Daarbij wordt de informatie uit het elektronisch verzendbericht (advanced shipment notice) gebruikt om de crossdock-activiteiten in te plannen nog voordat de goederen daadwerkelijk gearriveerd zijn. Geavanceerder is de variant waarbij niet het elektronisch verzendbericht, maar de inkooporder wordt gebruikt om de crossdock-activiteiten te plannen. “Bijna geen enkel WMS ondersteunt planned crossdocking. De meeste systemen gaan alleen uit van de gebeurtenissen die in het magazijn plaatsvinden en kunnen niet plannen met goederen die nog onderweg zijn”, zegt Lenders. Wie zijn crossdock-activiteiten wil plannen, ontkomt dus bijna niet aan investeringen in maatwerk. De laatste variant van crossdocking treft Lenders vooral aan bij retailers. Bij deze variant arriveert in het magazijn een complete vrachtauto met goederen, die eerst nog moeten worden verdeeld over bijvoorbeeld vijftig afleverauto's. Lenders: “In feite is dan sprake van een orderpickoperatie, maar dan wel een operatie die buiten de bestaande orderpickoperatie omgaat.”

AUTOMATISCH OPGESPLITST

Eén van de retailers die crossdocking toepast is Schuitema. De C1000-winkels van Schuitema worden beleverd vanuit vijf regionale dc's met snellopers. De langzaamlopers liggen in twee dc's: de droge kruidenierswaren in Elst, de versproducten in Breda. Orders van filialen worden door het IT-systeem automatisch opgesplitst in deelorders voor Elst, Breda en de regionale dc's. In elk dc worden de deelorders verzameld in rolcontainers. Vanuit Elst en Breda gaan die rolcontainers per vrachtauto naar de regionale dc's. Daar worden ze niet als product ingeslagen en ook niet meer op inhoud gecontroleerd, maar direct na binnen-



Elke rolcontainer die in Eindhoven moet worden gecrossdockt, heeft een unieke barcode die is gekoppeld aan informatie over de inhoud en de bestemming

Anoniem en opportuun

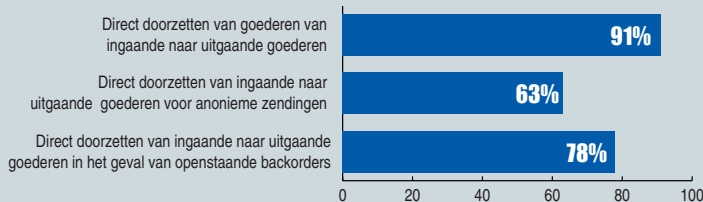
Dat crossdocking inmiddels gemeengoed is, blijkt ook uit het jaarlijkse onderzoek van IPL Consultants en Fraunhofer IML naar warehouse management systemen (WMS). Ruim 90 procent van de 65 onderzochte systemen ondersteunt het doorzetten van goederen van ingaande naar uitgaande goederen.

Als de eisen op het gebied van crossdocking wat specifiekere worden, dienen bedrijven een stuk kieskeuriger te zijn bij WMS-selectie. In sommige gevallen is het bijvoorbeeld niet eens nodig om precies te weten welke goederen op een pallet staan. Dat is bijvoorbeeld het geval als

de pallet is voorzien van een uniek label, zoals een serial shipping container code (SSCC). Scannen van dat label is dan voldoende om de crossdock-bestemming te achterhalen. Slechts 63 procent van de WMS'en ondersteunt deze 'anonieme' vorm van crossdocken. Opportunistic crossdocking, de meest toegepaste vorm van crossdocking, wordt door vier op de vijf systemen ondersteund.



Welke crossdock-strategieën worden ondersteund?



BRON: WWW.WAREHOUSELOGISTICS.CO 2006

komt weer klaargezet voor transport naar de filialen.

“Elke rolcontainer heeft een unieke barcode”, vertelt Jaap de Hoop, directeur van Schuitema's regionale dc in Eindhoven. “In Elst en Breda worden deze barcodes gekoppeld aan een bestand met informatie over de inhoud en de bestemming van de rolcontainers. Zodra deze rolcontainers op weg zijn naar Eindhoven, wordt deze informatie ingelezen in ons WMS. Als na binnenkomst de barcodes worden gescand, weten onze medewerkers precies voor welk filiaal de rolcontainers bestemd zijn en in welk klaarzetvak ze moeten worden neergezet.”

Schuitema heeft als voordeel dat de crossdockstromen afkomstig zijn van eigen dc's. Dat maakt de afstemming met de andere schakels

in de keten in dit geval een stuk eenvoudiger, bijvoorbeeld op het gebied van planning. Als de vrachtauto voor een bepaald filiaal om 18.00 moet vertrekken uit Eindhoven, worden de langzaamlopers voor dat filiaal in Elst en Breda zo kort mogelijk van tevoren, bijvoorbeeld om 15.00 uur, op transport gezet. Daarmee voorkomt Schuitema dat de rolcontainers in Eindhoven uren in de weg staan. Natuurlijk zorgen de transportplanners in Elst en Breda er wel voor dat er zoveel mogelijk volle vrachtauto's naar de regionale dc's vertrekken. Per dag gaan er van de landelijke dc's zo'n drie tot vijf pendels naar elk van de regionale dc's.

JUST-IN-TIME

Of crossdocking een ingewikkeld proces is? “Als het proces in het IT-systeem goed geregeld is, is het niet ingewikkeld”, antwoordt De Hoop. “We doen het al jaren voor onze droge kruidenierswaren, ook al toen we nog geen WMS hadden. Vorig jaar hebben we daar de langzaamlopers in het verssegment aan toegevoegd.”

Volgens Lenders is retail één van de weinige branches waar crossdocking op grote schaal wordt toegepast. “In andere branches kom je het vrij zelden tegen, hooguit nog bij spare-parts-distributeurs. Heel veel bedrijven roepen wel dat ze aan crossdocking willen doen, maar in de praktijk gebeurt het vrij weinig. Vaak lopen de goederen dan via de voorraad. In dat geval wordt crossdocking verward met just-in-time.”

Reacties? marcel.te.lindert@reedbusiness.nl