

Netterden Groep over transport van zand en grind:

# 'Optimaliseringsslag m

De logistieke processen van de zand en grind winningsbedrijven van de Netterden Groep, inclusief Netterden Transport, zijn ingericht op efficiënte en betrouwbare leveringen van de producten. Het verladen via het tijd- en kostenbesparende *batch* verladingsstelsel is daar een voorbeeld van.

DOOR ANNELIES VAN STIJN

**H**et is in Gendringen een continu af- en aanrijden van zand- en grindauto's op de winning Azewijnsebroek van de Netterden Groep. Zowel de vrachtauto's van Netterden Transport als die van diverse *charters* en klanten laden hier op werkdagen van 06.00 tot 18.00 uur zand en grind voor bestemmingen in Nederland, België en Duitsland. Ondertussen zorgt een elektrisch aangedreven zandzuiger ervoor dat er voldoende zand en grind wordt aangevoerd vanuit de afgraving op deze locatie. De grondstof wordt op de meeste Netterdenlocatie's tot een diepte van circa 30 meter uit de grond gehaald en vervolgens via een systeem van transportbanden, zeefmachine's, zandscheiders, onthouters en grindwassers gereinigd, gesorteerd op grootte en ten slotte los gestort of opgeslagen in zogenoemde verlaadsilo's. Het beladen van vrachtauto's verloopt snel via de verlaadbanden of direct vanuit de verlaadsilo's.

## Grofkorrelig

'De Netterden Groep bestaat uit zes winningen, ofwel productiebedrijven, in Nederland en Duitsland en Netterden Transport. Het bedrijf is ontstaan uit de samenwerking van twee bedrijven in de zand- en grindsector die in 1972 besloten de winning Omsteg in het plaatsje Netterden gezamenlijk op te zetten', vertelt Gep Snippe, verantwoordelijk voor transport en logistiek bij de Netterden Groep. 'Door de *knowhow* die beide oprichters, waaronder mijn vader, inbrachten, kwam het bedrijf direct goed uit de startblokken. Zo goed dat in 1975 een bestaande winning in Azewijn, bij Montferland, werd overgenomen.' Erik Razing, commercieel manager bij de Netterden Groep, vult aan: 'Grind- en

grofkorrelig industriezand, waarin wij zijn gespecialiseerd, is op een bodemdiepte tussen de 20 en 40 meter te vinden in hoofdzakelijk Oost-Brabant, Zuidoost-Gelderland en Limburg, het rivierengebied waar dit materiaal in de loop van de tijd is afgezet door de Rijn, Maas en IJssel. Ook in Duitsland is er grind en industriezand te winnen langs de Rijn. Voor de Netterden Groep was het dus een logische stap om onze ontgrondingsactiviteiten uit te breiden naar Duitsland. In

## Paar ton meer laadvermogen met aluminium laadbak

1987 is daarmee een begin gemaakt. Inmiddels beheren we in totaal drie winningen in Nederland en drie in Duitsland. Binnen nu en anderhalf jaar komt daar nog een zevende winning bij in Duitsland.'

## Flexibiliteit

Juist vanwege de grofkorrelige structuur van het gewonnen zand in de zuidoost-hang van Nederland en in het grensgebied van Duitsland vertegenwoordigen de afnemers van de Netterden Groep nagenoeg alle takken van de bouwindustrie, waaronder de betonindustrie, wegebouw, asfaltindustrie, kalkzandsteenindustrie, grof keramische industrie en recreatiemarkt. 'Omdat deze industrieën nagenoeg geen voorraden aanhouden, is het belangrijk de gewenste grondstoffen iedere dag weer *just-in-time* aan te leveren, zodat ze vooruit kunnen met hun dagelijkse productie', vertelt Snippe. 'In tegenstelling tot veel andere zand- en grindproductiebedrijven, die veelal

tussen 16.00 en 17.00 uur sluiten, hanteren wij daarom in Nederland openingstijden van 06.00 tot 18.00 uur. Dat geeft klanten en transportbedrijven de mogelijkheid flexibel om te gaan met het ophalen van lading, met het oog op de gewenste aflevertijden.' Als voorbeeld geeft Snippe een vervoerder die om 16.00 uur heeft gelost in Duisburg en normaal gesproken niet meer kan laden voor de volgende ochtend. 'Dat is een probleem, omdat veel industrieën 's ochtends tussen 06.00 en 06.30 uur hun productie starten en dan dus ook grondstoffen nodig hebben. Bij ons kunnen vervoerders om 17.30 uur nog laden, zodat ze ook inderdaad de volgende ochtend vroeg kunnen lossen bij de klant.'

## Voorprogrammeren

In Duitsland heeft de Netterden Groep het nog beter geregeld volgens Razing. 'Daar zijn onze productielocaties zelfs 24 uur per dag toegankelijk om te laden. Zowel onze eigen chauffeurs als die van betrouwbare klanten en andere transportbedrijven hebben een toegangsbatch waarmee ze kunnen verladen via het tijd- en kostenbesparende *batch* verladingsstelsel. Dat betekent dat een chauffeur voor sluitingstijd op de betreffende planning aangeeft voor welke klant hij buiten de normale openingstijden lading komt halen. Op de planning worden de gegevens op naam van de batchhouder voorgeprogrammeerd. Op het moment dat de chauffeur zich dan aan de poort meldt met zijn *batch*, kan hij naar binnen rijden en onder de verlaadband plaatsnemen, zodat de vooraf geprogrammeerde zand- of grindsoort en de eveneens voorgeprogrammeerde hoeveelheid in de vrachtauto wordt geladen. De chauffeur ontvangt op dat moment ook automatisch een vrachtbrief van

# ogelijk!'

de betreffende lading. Ten slotte kan hij met zijn *batch* de toegangspoort weer openen en vertrekken. Kortom, een mooi systeem, waarvan wij denken dat het op termijn ook in Nederland geïntroduceerd zal worden.'

## Efficiency

Zoals gezegd, werkt Netterden Transport met zowel eigen vrachtauto's als *charters*. 'Zelf hebben we op dit moment vier vrachtauto's rijden', vertelt Snippe. 'Die rijden niet alleen voor ons, maar ook voor andere productiebedrijven in de zand- en grindwinning. Belangrijk voor de inzet van eigen vrachtauto's of die van andere transportbedrijven is te bekijken of er ook retourlading is en welke vrachtauto dan het meest efficiënt inzetbaar is. Wij hebben het hier dan met name over het transport op voor ons langere afstanden, ofwel naar bestemmingen van meer dan 40 à 50 kilometer.' Voor bestemmingen binnen een straal van 10 tot 50 kilometer maakt Netterden gebruik van vervoerders die dagelijks een x-aantal ritten uitvoeren van de productielocatie's naar de vestigingen van verschillende klanten. Overigens maakt Netterden Transport niet alleen gebruik van vrachtauto's. Waar mogelijk, afhankelijk van de locatie van een winning, wordt door Netterden ook zand en grind verladen in binnenvaartschepen.

## Dovemansoren

Op de vraag hoe het staat met de tarieven van het zand- en grindtransport laat het antwoord van Razing aan duidelijkheid niets te wensen over. 'Aangezien het in de bouwsector nog steeds niet goed loopt, staan de tarieven van zowel vervoerders als verladers onder druk. Onze redenering is dan simpel. Als je als vervoerder geen hogere prijs per tonkilometer kunt krijgen, zal je je winst moeten halen uit het optimaliseren van je netto laadgewicht.' En daar is volgens beide heren voor veel vervoerders nog een wereld te winnen. Ze lopen naar het raam en wijzen zo een aantal vrachtauto's aan waarmee nog een optimalisatieslag is te maken. 'Neem nou die vrachtautocombinatie met drie-assige trekker en stalen bak op de drie-assige oplegger', zegt



Gep Snippe (links) en Erik Razing.

Razing. 'Die combinatie weegt al gauw 20 ton. Daardoor blijft nog 30 ton aan toegestane lading over. Kiest zo'n vervoerder, zoals wij dat hebben gedaan, voor een twee-assige trekker in combinatie met drie-assige oplegger met aluminium laadbak, dan heb je zeker 5 tot 6 ton meer laadvermogen.' Snippe: 'Ook het probleem van overbelading is daarmee verleden tijd. Als verlader dringen wij er bij vervoerders op aan zich aan de maximaal toegestane gewichten te houden. Soms lijkt je echter tegen dovemans oren te spreken.' Razing heeft nog een tip voor vervoerders en wijst daarvoor nogmaals naar de vrachtauto's

op het terrein. 'Het is onbegrijpelijk dat er nog steeds vervoerders zijn die hun laadbakken dichtmaken met een zeil dat handmatig moet worden los- en vastgemaakt in plaats van met een automatisch schuifzeil. Stel, het gaat om korte ritten en een chauffeur kan op een dag acht van die ritten maken. Een snelle chauffeur kost het handmatig los- en vastmaken van zo'n zeil toch al gauw 8 minuten. Bij elkaar opgeteld, is dat ruim een uur op dagbasis. Dat scheelt dus per vrachtauto een rit per dag, ofwel een omzetverlies van circa 60 euro per dag. Reken dat maar eens uit op jaarbasis!'