

Container is bij Schadébo DIY in twee uur leeg

# Snel werken,

**Geen gedoe meer met een pallettruck in de container en een heftruck erbuiten, maar een rollenbaan waarover de dozen door hun eigen gewicht naar beneden rollen en daar direct op artikelnummer te sorteren zijn. Het is praktijk bij Schadébo DIY in Nieuwkuijk.**

Veel importeurs kennen het verschijnsel: er komt een container binnen die volledig is afgevuurd met dozen; het kost de losploeg vervolgens een halve dag om de dozen uit de container te halen en dan moet alles nog worden gesorteerd, ingeboekt en ingeslagen. Ook Schadébo DIY, importeur van gordijnroeden en aanverwante benodigdheden, heeft hiermee ervaring. Het bedrijf was met het strippen van een veertigvoets container en de verdere verwerking van de artikelen al gauw anderhalve dag kwijt. 'De eerste container kwam hier een jaar of drie geleden binnen', vertelt Arno Schoonenberg, manager van het distributiecentrum in Nieuwkuijk. 'Ik heb het niet uit eerste hand, want ik werkte hier toen nog niet, maar je kunt je voorstellen hoe dat dan gaat. Er moet ter plekke een manier worden bedacht om de lading te lossen en die manier wordt bij elke volgende container herhaald.'

### Productiviteit

Bij Schadébo was de praktijk dat er iemand de container inging om de dozen op een pallet te stapelen. Een handpallettruck pakte die pallet

vervolgens op en bracht hem naar de heftruck die op zijn beurt de pallet naar het magazijn bracht. 'En omdat er snel en ongesorteerd werd gestapeld, viel er tijdens het intern transport ook nog wel eens een stapel om', aldus Schoonenberg. Hij kwam een half jaar nadat de eerste container bij Schadébo werd behandeld, in dienst en ging op zoek naar mogelijkheden om de productiviteit te verbeteren. 'Het gaat bij het strippen van containers om snelheid. Je kunt er uren over doen, maar dan komt de rederij met een rekening voor de wachttijd van container en chauffeur. Dat is weggegooid geld.' Schoonenberg kwam uit bij de 'Hi-rise Telescopic Expressway' van Conveyor Units, een in hoogte verstelbare rollenbaan met een telescopisch deel voor gebruik in de container en een gewoon deel voor gebruik 'beneden' in de loods. Volgens Wim Eijken van Esap Systems, importeur van de rollenbaan, is de Telescopic Expressway een doelmatig hulpmiddel voor bedrijven zoals Schadébo, die een verscheidenheid aan verpakkingen te verwerken krijgen die door een hoogteverschil niet



met een heftruck kunnen worden gelost. 'Maar een bedrijf moet wel de ruimte hebben om de baan op te bouwen. Het horizontale deel vraagt vier meter.'

### Sorteren

In de nieuwe situatie stellen magazijnmedewerkers de baan op de door hen gewenste hoogte in. In de container is vervolgens één kracht nodig om de dozen op de baan te leggen, waarna de verpakkingen met gordijnrails en accessoires door hun eigen gewicht naar beneden rollen. 'Beneden' gaat de baan over in een bijna horizontaal deel waar enkele medewerkers de dozen direct sorteren en in stabiel verband op pallets stapelen. Het gedeelte in de container rust op wielen en kan door de loodsmedewerker met het vorderen van het werk mee naar achteren worden getrokken.

Schoonenberg stelt vast dat het strippen van containers vaart heeft gekregen. 'We beginnen hier om zeven uur en in de oude situatie was de container in de loop van de middag leeg. Nu is een container in twee uur leeg, soms zelfs binnen een uur. En gaat het om heel veel kleinere dozen, wordt het misschien half tien. Maar nog ruim binnen de drie uur die je van de rederij krijgt om de container te lossen.' Esap heeft de constructie in een loods in Waalwijk voor aflevering opgebouwd en Schoonen-



# snel inboeken



berg is daarbij aanwezig geweest. 'Alles was compleet en het functioneerde. Daarna is de baan gedomonteerd en naar ons bedrijf gebracht.'

Een rollenbaan is een eenvoudige constructie en veel meer instructie dan een uitleg over hoe de hoogte moet worden ingesteld, is niet nodig. Wel moest volgens Schoonenberg onderling even worden afgestemd hoe het werk voortaan zou worden georganiseerd. 'Je moet elkaar niet in de weg gaan lopen.'

Nu plaatst volgens hem één medewerker met een heftruck de lege pallets in de vakken langs de baan en haalt ze ook weer op. 'Een volle pallet wordt even opzij gezet en als de container leeg is, gaan ze naar de wikkelmachine en komt er een etiket op. Even scannen en de voorraad-administratie is in orde.' De medewerkers Alfons Coolegem en Wout Piels vinden het werk door de komst van de Telescopic Expressway verbeterd. Zij merken op dat de rollenbaan ook veel tilwerk scheelt. Alleen de medewerker in de

container moet nog veel bukken en tillen, maar dat is een getraind personeelslid van een stuwadoorsbedrijf. Het werk in de container duurt bovendien niet lang; voor de koffiepauze is het meestal al gedaan.'

Zij wijzen er ook op dat de man in de container wel goed moet letten op de lading op de band. Vooral bij lange dozen is de band sneller gevuld dan er lading kan worden afgehaald. En een lange doos kan beter met twee mensen van de band worden gepakt en op de pallet gestapeld, tippen ze. Dat is niet om het gewicht, maar om een nette, stabiele stapel te maken.

## Terugverdienen

Een Telescopic Expressway kost ongeveer tienduizend euro. Door de tijdwinst bij het inboeken van artikelen en het feit dat de rederijrekening voor wachttijd vervalt, is die investering volgens Schoonenberg in een half jaar tijd terugverdiend.

'Ik kende van mijn vroegere werk verschillende mogelijkheden om een container te strippen. Je kunt het zo duur maken als je wilt, maar wij hebben hier een effectief hulpmiddel nodig. En Esap staat bekend als een leverancier van praktische systemen. De rollenbaan die we nu hebben, is robuust en werkt altijd. En mochten we het nodig vinden de constructie te verplaatsen of te verhuizen, dan kan dat. De installatie staat vast, maar is demontabel', zegt Schoonenberg tevreden.

De tijdwinst heeft volgens hem als gunstige bijkomstigheid dat het aantal af te handelen containers kan toenemen. 'Drie jaar geleden was de container voor dit bedrijf nieuw. Nu ontvangen we er ongeveer tweehonderd per jaar. We verwachten dat dit aantal de komende jaren nog zal groeien. Als je anderhalve dag bezig bent om de dozen uit één container het magazijn in te krijgen, gaat dat capaciteitsproblemen opleveren. Nu kunnen we eventueel twee tot drie containers per dag lossen en de complete lading inslaan. Dat betekent dat we het ook aankunnen als een container in de haven wordt opgehouden en we er vervolgens een paar tegelijk krijgen aangeleverd. Dat is pure winst.'

ED COENEN

