

# DE STRIJD OM HET GELIJK



“Het is niet de eerste keer dat we de kastanjes uit het vuur hebben gehaald. Is niet erg, doen we graag, maar dan is het beter om nu niet zo'n grote broek aan te trekken. Beter is te erkennen dat ook CNV-leden baat hebben bij het akkoord dat wij er uit hebben gesleept.”

## Inkomenszekerheid

Meyer is en blijft trots op de behaalde resultaten. Een ander belangrijk winstpunt volgens de vakbondsman is dat er meer werkzekerheid is afgedwongen voor uitzendkrachten. Alle uitzendkrachten die op dit moment drie jaar in een distributiecentrum van Albert Heijn werken, krijgen een contract bij het supermarktconcern. Daartoe behoren volgens de vakbond ook alle uitzendkrachten bij die gestaakt hebben. Meyer: “Voorheen werden de uitzendperiodes niet bij elkaar opgeteld, nu wel.” In totaal gaat het om een groep van tweehonderd mensen die door AH worden aangenomen. “Honderd meer dan in het oorspronkelijke eindbod van Albert Heijn, aldus de vakbondsman. Tweederde van de uitzendkrachten is Pools. Zij krijgen allen een taalopleiding: “De opleiding wordt betaald door Albert Heijn. Voorheen moesten de uitzendkrachten die cursus zelf betalen. Een belangrijk verschil aangezien taal de basis van samenwerking is.”

Meyer ontkent dat het aanpakken van Albert Heijn een publiciteitsstunt was voor FNV en de distributiewerkers in het algemeen. “Het doel was een betere cao. Dat het distributiewerk meer zichtbaar is geworden is een mooie afgeleide. Als je omhoog wilt moet je iedere trede nemen. Ga je te snel, dan donder je naar beneden. Ga je te langzaam, dan kom je niet omhoog. We hebben de eerste trede genomen voor de distributiewerkers.”

FNV sloot na een week staken alsnog een akkoord met Albert Heijn over een nieuwe cao voor distributiewerkers. De vakbond claimt belangrijke verbeteringen te hebben doorgevoerd. Albert Heijn én vakbond CNV bagatelliseren het succes.

heen gold deze regeling tot 2016, nu tot 2020. Meyer: “De verlening is cruciaal omdat Albert Heijn niet exact kan aangeven wanneer de reorganisatie in de distributiecentra wordt doorgevoerd.” De loonsverhoging van 3,5 procent over twee jaar is niet gewijzigd.

## Bagatel

Volgens Sander van der Laan, Chief Operational Officer Albert Heijn, zijn er door FNV ‘nauwelijks nieuwe punten binnengehaald.’ Ook collegavakbond CNV bagatelliseert het behaalde resultaat van FNV: “99 procent stond al vast.” Meyer pareert fel:

Een weeklang domineerden de stakingsacties van FNV Bondgenoten in de distributiecentra van Albert Heijn het nieuws. Honderden distributiewerkers en uitzendkrachten legden (deels) het werk neer voor een betere cao. Eind maart kwam er alsnog een akkoord. FNV-campagneleider Ron Meyer spreekt van ‘significante verbeteringen’. Een belang-

rijk winstpunt is meer inkomenszekerheid voor vaste krachten. Vaste medewerkers hebben een betere ontslagbescherming, benadrukt hij. Vaste medewerkers die worden ontslagen als het gevolg van de mechanisatieslag die Albert Heijn heeft gepland de komende jaren, krijgen nu een ontslagvergoeding van 1,5 keer de kantonrechttersformule. Voor-

## Winstpunten volgens FNV

- 1. Vaste krachten: ontslagvergoeding: 1,5 keer de kantonrechttersformule tot 2020. Voorheen: tot 2016.**
- 2. De perioden dat een uitzendkracht bij AH werkt, worden voortaan bij elkaar opgeteld. Uitzendkrachten kunnen daardoor een hoger loon en een contract bij AH krijgen.**
- 3. Iedere uitzendkracht die 3 jaar via een uitzendbureau voor AH werkt, komt bij AH in dienst; 200 uitzendkrachten krijgen een baan bij AH. Tot die groep behoren ook de stakende uitzendkrachten.**
- 4. Uitzendkrachten die bij AH in dienst komen, krijgen een Nederlandse taalopleiding.**



## ‘ALS TUKKERS MOETEN WE MEER NAAR **BUITEN** KIJKEN’

Twente wil in 2020 in de top 3 van belangrijkste logistieke hotspots van Nederland staan. Die ambitie moet ‘Port of Twente’ realiseren, en Mark van Onna fungeert als boegbeeld en acquisiteur.

Na zijn vertrek eind vorig jaar bij Timberland Europe in Almelo heeft Mark van Onna niet lang stil gezeten, want de komende drie jaar is hij ambassadeur en acquisiteur van Port of Twente. Deze vereniging, een initiatief van Van Onna samen met een groot aantal logistieke ondernemers, overheid, onderwijs en onderzoeksinstellingen, is bedoeld om logistiek dienstverleners en investeerders warm te maken voor vestiging in Twente. “Dat moet er in resulteren dat hoe meer logistieke bedrijvigheid

we de komende jaren aantrekken, hoe meer werkgelegenheid er binnen de logistiek in Twente wordt gecreëerd. Ik denk dan vooral aan extra banen aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Daar snijdt het mes aan twee kanten, want de werkloosheid in die hoek is hoog en daarbij komt dat Twente van oudsher bekend staat om zijn maakindustrie. Veel mensen die in deze sector hebben gewerkt, zitten nu zonder werk thuis. Voor de logistieke sector en toekomstige nieuwe vestigers is er voldoende arbeidspotentieel, want

driekwart van de werklozen heeft een mbo- of lagere opleiding.” Volgens de voormalige algemeen directeur van het Europese distributiecentrum van Timberland heeft Twente de afgelopen tien jaar te veel ingezet op de ontwikkeling van de technologiesector. “Dat is prima, maar daar creëer je niet de extra werkgelegenheid mee die de logistieke sector juist in zich heeft. Bovendien speelt de technologie een steeds belangrijkere rol binnen de supply chain”

### Vijf nieuwe vestigers

De eerste doelstelling van Van Onna is om de komende drie jaar vijf jaar nieuwe logistieke bedrijven van buiten de regio aan te trekken, met daaraan gekoppeld een opname van tien hectare aan

bedrijfsterrein voor de bouw van distributiecentra. “Het zijn hele concrete doelen en moet uiteindelijk 250 extra arbeidsplaatsen opleveren in Twente.” Het moet Twente daarnaast een plek opleveren in de top drie van logistieke hotspots, maar Onna is nuchter: “De grootste winst is dat ondernemers nu erkennen dat zij de laatste tien jaar te veel naar hun eigen business hebben gekeken en daardoor kansen hebben laten liggen. Nu zijn we zover dat iedereen zijn netwerk wil openstellen. Dat is een essentieel vertrekpunt om die hotspotambitie uiteindelijk te realiseren in 2020. Het potentieel is er en - belangrijker - het logistieke bedrijfsleven ziet dat nu eindelijk ook in. De ambitie is realistisch.”

## DRIEWEGTRUCKS VAN JUNGHEINRICH MET NAVIGATIE

De nieuwe elektrische driewegtrucks EFX 410 en EFX 413 van Jungheinrich zijn uitgerust met een zijdelings gepositioneerde hefmast. Hierdoor zijn ze zeer geschikt zijn voor een smallegangenmagazijn. Deze machines met 48 Volt draaistroomtechniek, 1.000–1.250 kg draagvermogen en hefhoogten tot 7.000 mm, kunnen zowel geleid (via rails of inductie) als vrij verrijdbaar ingezet worden. Hierdoor is een gecombineerde inzet mogelijk in zowel smalle gangen, brede gangen als in de voorzone van een magazijn. Daarnaast zorgt het bedienconcept, met front zitplaats en zijdelings geplaatste hefmast, voor een onbeperkt



zicht op de vorken, last en rijrichting. Een nieuw element van deze generatie heftrucks is het JXP-besturingssysteem, gebaseerd op RFID-technologie, dat

al enkele jaren door Jungheinrich wordt toegepast in 'grote' heftrucks voor smalle gangen. Met behulp van dit systeem kunnen de EFX 410 en EFX 413

optimaal gebruikmaken van het navigatiesysteem van Jungheinrich, dat via een interface in verbinding staat met het WMS van een warehouse. Het WMS stuurt instructies door naar de heftruck die daardoor veel efficiënter te werk gaat. Volgens Jungheinrich hoeft de bestuurder alleen te versnellen waarna de truck de optimale route naar de betreffende locatie neemt. De verwerkingscapaciteit van een heftruck kan via deze methode van navigatie tot soms wel 25 procent toenemen. Bijkomend voordeel is volgens Jungheinrich dat er minder fouten worden gemaakt bij het picken en opslaan van pallets met producten.

**Jungheinrich Nederland, Alphen aan den Rijn**  
[www.jungheinrich.nl](http://www.jungheinrich.nl)

## TWEE- EN DRIEDELIGE MASTEN VOOR TOYOTA TRAIGO

Toyota Material Handling levert sinds kort nieuwe masten voor de elektrische vorkheftruckserie Traigo48V 1,5t-2,0t. Het gaat om een range tweedelige en driedelige masten met enkele, vrije heffingscilinders. De nieuwe V-masten geven een uitstekend zicht op de vorken. Dit maakt heftrucks met dit type mast geschikt voor het veelvuldig opnemen en verplaatsen van pallets over korte afstanden.

Dit betekent: snellere pallet-handeling en minder schade. De W-serie masten bieden goed zicht verder naar voren. Dit type mast is daarom vooral geschikt voor activiteiten waarbij veelvuldig over langere afstanden gereden wordt. Goed zicht voor een veilige operatie is dan onontbeerlijk.

**Toyota Material Handling, Ede**  
[www.toyota-forklifts.nl](http://www.toyota-forklifts.nl)



## NIEUWE LEGBORDSTELLINGEN EN BAK VAN BITO SYSTEMS



BITO Systems, leverancier van opslagsystemen en kunststofbakken, heeft een nieuwe bak ontwikkeld voor C-onderdelen, in combinatie met een bijbehorend legbordstelsysteem. De bakken en legbordstellingen besparen ruimte in het magazijn, terwijl tegelijkertijd de efficiency van het orderpicken wordt vergroot.

De nieuwe CTB-bakken voor C-onderdelen zijn 156 mm breed, 140 mm hoog en beschikbaar in een diepte van

300 of 400 mm. Ze passen daarmee precies op de nieuwe ultravlakke legborden van 20 mm die BITO ontwierp. Deze legborden hebben een draagkracht van 100 tot 150 kg per niveau, en 1.300 kg per sectie. Op basis van een legbord met een hoogte van 1.850 mm kunnen er nu tien in plaats van acht niveaus worden aangebracht in één stelling.

**Bito Systems, Aartselaar, België**  
[www.bitosystems.nl](http://www.bitosystems.nl)



Corné Geerts,  
CEO van Seacon Logistics

## APP-Mogelijkheden

Het uitwisselen van berichten wordt eenvoudiger en de intrede van, met name, mobiel internet versnelt de mogelijkheden. Het is echter belangrijk de grote hoeveelheid aan beschikbare data om te zetten naar begrijpelijke rapportages. Een rapportage dient intuïtief en schaalbaar te zijn. Het Microstrategy platform biedt in de nabije toekomst de mogelijkheid om, middels mobiele apps, klanten op elk moment inzicht te verschaffen in de performance van Seacon op basis van KPI's die in de service level agreements zijn vastgelegd. Hiervoor is er een samenwerking met de Hogeschool Leiden, Seacon en illionx opgestart voor de ontwikkeling van deze apps.

# SEACON LOGISTICS ZET IN OP BUSINESS INTELLIGENCE

Intermodale expediteur Seacon Logistics vermindert kosten en CO<sub>2</sub>-uitstoot dankzij de business intelligence (BI) software van MicroStrategy. Het bedrijf heeft grootse plannen ten aanzien van performanceverbetering en samenwerking.

Seacon Logistics, bekend om de intermodale goederenstromen, begon in 1985 als eerste zeevrachtextpediteur in Venlo. De focus van het bedrijf ligt op oversea logistics, warehousing, e-commerce, Europese distributie en controle hiervan. Het vinden van de meest efficiënte combinatie van transportmogelijkheden via spoor, weg en water zit het bedrijf in het bloed. Niet gek dat het bedrijf zich richt op een zo exact mogelijke afstemming en controle.

Corné Geerts, CEO van Seacon Logistics, geeft een voorbeeld: 'In Nederland mag je met treinen van 650 meter rijden en 70 containers meenemen. Een treinbeweging op en neer naar bijvoorbeeld Spanje is vergelijkbaar met

70 vrachtwagenbewegingen. Om kosten te besparen en CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen, kiezen we daarom vaak voor de trein en regelen ter plekke een vrachtwagen voor de laatste 20 kilometer.'

### Agrostromen en e-commerce

De ontwikkelingen in agrostromen in het zeevrachtvervoer en de groei van e-commerce bieden het bedrijf nieuwe kansen en geven het op een intelligente manier monitoren en controleren van de vervoersstromen nog meer urgentie. Hiervoor is een vergaande automatisering essentieel. Alle partners van Seacon Logistics hebben ofwel een systeemkoppeling met hun logistieke systeem (Kewill), ofwel toegang tot een webportal. Op deze

manier heeft Geerts een duidelijk overzicht van de orderinvoer, track en trace en de uiteindelijke performance.

Dankzij de samenwerking met MicroStrategy krijgt de expediteur nu op een gestructureerde en overzichtelijke manier inzicht in de prestaties van alle onderdelen van de goederenstroom.

### Inzicht en eenduidigheid

Eind vorig jaar zijn alle databases voor transportmanagement, warehousemanagement, douane, personeelsinformatie, crm en finance aangemeld onder een ETL (Extraction, Transformation and Load)-laag. Hiermee kunnen de gegevens uit deze systemen via de BI-software van MicroStrategy met elkaar gecombineerd worden en kunnen allerhande dwarsdoorsnedes gemaakt worden. 'Als we voorheen wilden weten hoeveel pallets er verplaatst zijn en hoeveel tijd dat kostte, moesten we de informatie uit zowel het ware-

housemanagementsysteem als het personeelsinformatiesysteem halen en dit in Excel combineren. Nu krijgen we een mooi vormgegeven analyse via één druk op de knop. Een ander groot voordeel is dat we nu allemaal met dezelfde cijfers en parameters werken', aldus Geerts.

### Transparantie via de cloud

De control tower en een aantal managers werken nu met de BI-software. De volgende stap is dit uit te breiden en de klant te betrekken. 'We willen zo transparant mogelijk zijn en onze opdrachtgevers inzicht geven in de beste oplossingen om kosten, tijd en CO<sub>2</sub>-uitstoot te minimaliseren zodat zij hun klanten optimaal kunnen bedienen. Naar aanleiding van de analyses ontstaat interessante informatie, want je ziet duidelijk wie het goed doet. Eigenlijk is het dus een win-win-win-situatie, voor de klant, onze partners en Seacon Logistics zelf', aldus Geerts. <