

De weg van het onderdeel

Wie vandaag een reserveonderdeel bestelt, heeft dat morgen in huis. Een strak georganiseerde logistieke keten zorgt daarvoor. LandbouwMechanisatie volgt de weg van het onderdeel.

Wie een onderdeel van een trekker of een zaaimachine, om maar iets te noemen, bestelt bij zijn dealer, weet het. Het kan er de volgende morgen al zijn. Zelfs als je voor zes uur 's avonds nog de bestelling plaatst. Een knap staaltje logistiek die voor het grootste deel is geautomatiseerd. Toch worden bij Granit, een van de grote onderdelenleveranciers in Europa, de onderdelen nog steeds door een mens uit de rekken gepakt. LandbouwMechanisatie nam een kijkje in het splinternieuwe magazijn dat de familie Fricke in het Noord-Duitse Heeslingen bouwde en volgde de weg van het onderdeel.

Die begint 's middags. Op dat moment verzamelt het mechanisatiebedrijf zijn onderdelenorders van die dag. Een V-snaar, een op maat gemaakte aftaktussenas, speelgoed voor de shop, een paar mesjes voor een cirkelmaaier en oliefilters. Die onderdelen voert een medewerker van het mechanisatiebedrijf in de computer in op de website van Granit. De order wordt na een druk op de knop verwerkt door het computersysteem van de onderdelenleverancier in het Duitse Heeslingen. 90 procent van alle bestellingen die bij Granit binnenkomen loopt via het internet. Dagelijks gaan er 22.000 de deur uit. Die moeten binnen drie uur verpakt worden.

Daarvoor gaan de werknemers, de zogenoemde orderpickers die van twaalf uur tot kwart over negen 's avonds werken, op stap. Werknemers, want hoewel het nieuwe magazijn voor een groot deel is geautomatiseerd, blijken mensen vaak flexibeler dan robots. Het nieuwe magazijn beslaat 10.000 m², verdeeld over vier verdiepingen. Er staat 52 kilometer aan stellingen. De hal kostte Fricke 35 miljoen euro. Hier liggen 120.000 kleine onderdelen opgeslagen. Het oude deel van het magazijn bevat grotere delen, waaronder aftaktussenassen en harkborden. In totaal bevat het Granit-magazijn 150.000 artikelen.



1

De medewerkers krijgen ieder een kar met twaalf lege kratten. Met hun handscanner scannen ze de code op de kar. Op de scanner verschijnt het eerste onderdeel dat de medewerker moet ophalen. Het reknummer en het nummer van de plaats in dat rek wordt door de scanner gegeven. Het computersysteem optimaliseert de looproute. De medewerker scant ook het onderdeel, zodat duidelijk is dat de order is verwerkt. Het onderdeel gaat in de bak en ook die bak wordt gescand, zodat het computersysteem weet welke onderdelen in welke bak zitten.



2

Is de bak vol, dan geeft de scanner dat aan en moet een volgende bak gevuld worden. Elke bak bevat de orders van een enkele klant. Zijn alle bakken vol, dan gaat de orderpicker naar een rollenbaan waar hij of zij alle bakken op zet.



3

De bakken worden gewogen. Het systeem kent het gewicht van de bak en elk onderdeel. Zo wordt duidelijk of de juiste onderdelen in de bak zitten. Zo niet, dan komt de bak ter controle op een zijspoor.



4

Een gevulde bak gaat via de rollenbaan met een snelheid van 7,2 km/h naar de buffer, waarin alle bakken van een bestelling worden opgeslagen. In deze buffer zijn over 19 verdiepingen 9.200 plaatsen beschikbaar.



5

Is de order van het mechanisatiebedrijf compleet, dan haalt een van de 76 door wifi aangestuurde robotwagentjes de bakken één voor één uit de stellingen om ze op de rollenbaan te zetten.



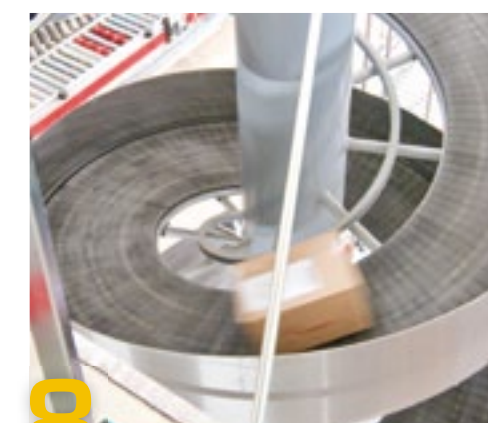
6

De bakken komen in de juiste volgorde en per order op de inpakafdeling waar 64 mensen de orders inpakken. Op het scherm verschijnt na het scannen van een bak de totale order van het mechanisatiebedrijf.



7

De dozen, maar het kunnen ook kunststof herbruikbare bakken zijn, gaan via een rollenbaan naar een weegschaal die het totale pakket weegt. Daarna wordt er een sticker met gewicht en adresgegevens op de doos geplakt.



8

Het pakket gaat via een spiraalvormige rollenbaan naar de verzendafdeling met 28 verzendplaatsen. Daar wordt het ingeladen in een vrachtwagen, zodat het pakket zijn weg vindt naar het mechanisatiebedrijf.



9

De Nederlandse onderdelen worden tussen kwart over zeven en half acht in een vrachtwagen geladen. Vier uur later zijn ze in 's Heerenberg waar ze die nacht nog naar het mechanisatiebedrijf in het land gaan.



10

Ondertussen zijn de medewerkers van het magazijn bezig om de stellingen weer aan te vullen. Uit torenhoge stellingen haalt een van hen met een hoogwerker nieuwe V-snaren... Morgen is er immers weer een dag. **LM**

Aftakas en brandstofpomp

Granit wil zijn afnemers, mechanisatiebedrijven in Europa, zo veel mogelijk van dienst zijn. Een van de diensten die het bedrijf aanbiedt, is het op maat maken van aftaktussenassen. Vandaag besteld, morgen ligt de as op de mat. Maar daarbij blijft het niet. Het bedrijf kan ook brandstofpompen testen en reviseren. Daarvoor nam het in 2007 een bedrijf over van Bosch dat zijn deuren moest sluiten. Is de brandstofpomp vandaag in Heeslingen, dan kan hij na drie dagen weer terug zijn. Lukt dat niet, dan zijn er ruilpompen beschikbaar.

