

nieuwe website
Logistiek.nl is vernieuwd.
Lees meer[klik hier](#)[» home](#) > [supply chain](#) > 'koester je basiskennis: logistiek in albanie, rwanda en angola'

Blog / Expertartikel

6 jun 2012

'Koester je basiskennis: logistiek in Albanië, Rwanda en Angola'

SUPPLY CHAIN VRACHTWAGENS ZEEHAVENS ZORLOGISTIEK

20 x 0

**Royan van Velse****Functie:**

Royan van Velse is Manager Inkoop en Logistiek bij Ziekenhuis Rijnstate in Arnhem.

Dat logistiek nog steeds sterk te maken heeft met logica komt krachtig naar voren wanneer je deze kunst onder de meest primitieve omstandigheden moet bedrijven. Daarbij blijkt het grootste hulpmiddel je gezond verstand. Een opmerkelijk verslag van Royan van Velse over improviseren en organiseren in crisisgebieden.



Logistieke operaties in Albanië, Ivoorkust, Rwanda en Angola.

Albanië: er is geen stroom, dus ook geen bruikbare computer om gegevens in op te slaan of berekeningen mee te maken. Erger nog: er is dus ook geen licht. Brandstof is amper voorhanden waardoor de transportcapaciteit wordt beperkt. De wegen in het land zijn niet goed begaanbaar voor vrachtwagens. Telefoonlijnen vallen vaak uit, hetgeen de communicatie sterk hindert. Basiskennis van het logistieke proces ontbreekt bij de overigens wel erg bereidwillige mensen. De grootste haven van het land is verouderd en schepen worden vrijwel handmatig gelost. De veiligheid van

opslagplaatsen en voorraden kan niet worden gegarandeerd en de taal is een struikelblok. Dit is Albanië in de jaren '90. Een tijd waarin supply chain nog gewoon aanvoerlijf heet en dingen gaan zoals het uitkomt.

Als hoofd operatie van het Internationale Rode Kruis in dit land heb ik als missie om een aanvoerketen op te zetten en zorg te dragen voor goedlopende voedseldistributies aan 170.000 mensen. Ik doe dat welgeteld 365 dagen lang. De behoeftstelling voor de hulpoperatie bedraagt in eerste instantie 16.000 ton aan voeding. In het door zwaar communisme geteisterde land ontbreekt het aan alles. Naast voeding worden vanuit donorlanden ongevraagde ladingen met geneesmiddelen, kleding, dekens en apparatuur voor ziekenhuizen gestuurd. De helft daarvan moet na aankomst vernietigd worden omdat de houdbaarheidsdatum verstreken is of de lading gewoonweg onbruikbaar is.

Het opzij zetten van complexe logistieke modellen begint op de dag van aankomst in het land. We kunnen de enorme aanvoer van voorraden niet aan omdat we te weinig opslagcapaciteit hebben. In de hoofdstad Tirana worden twee centrale magazijnen heringericht en ik claim ook opslagruimte in de havenstad Durrës. Daarnaast ga ik hals over kop het land in om decentrale magazijnen te contracteren met de overheid. Geen van de warehouses voldoet aan de in West-Europa vigerende HACCP normen maar we hebben geen keus. Het tocht er, het is vochtig, knaagdieren lopen ongestraft naar binnen en naar buiten en de beveiliging laat te wensen over.

De basisinfrastructuur ligt er al snel. Dan moet ook de bemensing geregeld worden. We nemen magazijnmeesters en medewerkers in dienst en we leiden ze zelf op. Grondbeginselen worden met tolken uitgelegd. Nooit op de grond stapelen maar op pallets. Die pallets gebruiken de mensen echter liever om thuis vuur te stoken om op te koken. De voorraden moeten van de vochtige muren af. Voorraden moeten geroteerd worden, we introduceren kaarten waarop bijgehouden wordt waar de goederen heengaan. Het *first expired first out* principe wordt geïntroduceerd en we leren de leidinggevenden plannen. Voor 1 ton poedermelk in dozen heb je 3m² aan

meeste reacties op blogs

- Pieter Tra** 31 mei
Het belang van een goede onderbouwing... 3
- Marco van der Lee** 24 mei
Slechte data bedreigen de levensmiddelenbranche 1
- Royan van Velse** 6 jun
'Koester je basiskennis: logistiek in Albanië...
- Jerom Rozendaal** 5 jun
EK-voetbal versnelt illegale pakjesdienst over...
- Paul Durlinger** 29 mei
Incourante voorraad: laat het niet gebeuren

laatste reacties op blogs

- Pieter Tra** 31 mei
Het belang van een goede onderbouwing... 3
- Marco van der Lee** 24 mei
Slechte data bedreigen de levensmiddelenbranche 1
- Erik Gregory** 21 mei
Transportsector niet klaar voor wet veiligheid... 4
- Walther Ploos van Amstel** 15 mei
Wat kost een nalevering? 4
- Seijer Troost** 21 mei
Veiligheidsvoorraad of nee-verkoop? 2

laatste blogs/expertartikelen

- Royan van Velse** 6 jun
'Koester je basiskennis: logistiek in Albanië...
- Jerom Rozendaal** 5 jun
EK-voetbal versnelt illegale pakjesdienst over...
- Pieter Tra** 31 mei
Het belang van een goede onderbouwing... 3
- Paul Durlinger** 29 mei
Incourante voorraad: laat het niet gebeuren
- Walther Ploos van Amstel** 25 mei
Naleveringen: het 'zwarte gat' van de logistiek
- Jan Vieveen** 25 mei
Hoe verdienen we weer iets?
- Marco van der Lee** 24 mei
Slechte data bedreigen de levensmiddelenbranche 1
- Annemiek Jorritsma** 24 mei
Logistiek manager Joost Derksen: 'leder weekend...
- Hans Ketterings** 24 mei
Vijf tips voor logistieke bedrijven in...

vacatures

Quality Safety & Environment Coordinator 6 jun**Warehousemanager** 6 jun**Consultant Werving & Selectie Den Haag** 5 jun**Claims Coördinator at Abbott Logistics B.V** 5 jun**IT System Engineer bij PartyLite Distribution** 5 jun

ruimte nodig, voor 1 ton suiker maar 1,2 tot 2m². De mensen zijn gemotiveerd maar gepast eigen initiatief is in dit land nog niet gangbaar.

Logistieke nachtmerrie

Het regelen van transport in het land is de volgende grote uitdaging. We beschikken als Rode Kruis over sterke *Liaz* vrachtwagens van Tsjechische makelij maar we hebben een tekort aan 4WD trucks. We moeten capaciteit inhuren maar in een land dat net begint op te leven is die amper beschikbaar. Grote vrachtwagens die vanuit voormalig Joegoslavië met hulpgoederen het land binnenkomen blijven steken op de te kleine wegen en een deel van de lading valt ten prooi aan dieven. Het is een logistieke nachtmerrie die nog erger wordt wanneer in november de winter invalt in de bergen en een deel van de wegen nog amper toegankelijk is door de sneeuw. We gebruiken kleinere vrachtwagens en doen zelfs een beroep op ezels om dozen en blikken te vervoeren naar de afgelegen dorpen.

In de Albanese steden worden kleine distributiecentra ingericht van waaruit we goederen uitdelen aan die bewoners die er recht op hebben. Het inventariseren en registreren van de doelgroepen gebeurt op grote vellen papier. In veel plaatsen geschiedt de distributie overigens rechtstreeks vanaf de vrachtwagens. Na drie maanden van logistieke voorbereidingen lukt het om het startsein te geven voor de operatie.

Omdat aanvoer van hulpgoederen over de weg niet de beste oplossing is kiezen we steeds meer voor aanvoer over zee of in sommige gevallen via de lucht. Via de lucht is erg duur. In de buurt van het vliegveld is geen opslagmogelijkheid en de hoeveelheden die per vliegtuig komen zijn klein. Hiernaast sluit het vliegveld wel eens zonder dat het aangekondigd wordt.

Dronken havenmeester

We richten ons derhalve meer op de Adriatische Zee en de haven van Durrës. Vergeleken bij de haven blijkt de overige logistiek puur kinderspel. Zeecontainers kunnen niet gelost worden. De kranen zijn oud en slecht onderhouden. Op veel momenten is er geen kraanmachinist of benzine om ze te laten werken. De administratieve procedures in de haven zijn dusdanig complex dat we op sommige momenten niet eens mogen lossen. Ook wanneer de havenmeester dronken is ligt alles stil. De havengelden zijn in deze tijd gelukkig niet erg hoog maar de rederij wordt niet bepaald gelukkig van de lange wachttijden. Goederen worden in balen opgehesen en op vrachtwagens geladen die het land in rijden, naar de kleine depots of naar Tirana. Vaak blijkt de transportcapaciteit onvoldoende en moeten we de goederen overslaan naar magazijnen in de haven. Het is een extra handeling die tijdrovend en kostbaar is. Met wat geluk lukt het ons om 200 ton op een dag te lossen. Dit volume wordt lager op dagen dat de havenarbeiders staken of we bedreigd worden en daardoor het lossen moeten staken. Van begin tot eind vormt het land een overigens dankbare logistieke uitdaging waarbij je moet kunnen improviseren, anticiperen op het ondenkbare, onderhandelen en onderwijzen.

Logistiek in Afrika

Tijdens latere missies krijg ik soortgelijke taken in Afrika. Zo word ik in Ivoorkust belast met de opvang van vluchtelingen uit Liberia, in Rwanda coördineer ik voor het Rode Kruis transport, opslag en distributie in opvangkampen, en in Angola word ik als VN militair ingezet op het logistiek hoofdkwartier.

In Ivoorkust en Rwanda is de situatie nijpend omdat er zo goed als geen voorbereidingstijd is. De magazijnen proppen we vol met levensmiddelen om ze vrijwel meteen daarna uit te delen aan hongerige vluchtelingen. De nood is extreem hoog en we kunnen geen eisen stellen aan de infrastructuur. Opslaan in tenten lijkt even een goed alternatief maar is het niet gezien de hitte en de voortdurende dreiging van overvallen. Vooral in Rwanda vallen vluchtelingen die het oorlogsgeweld hebben overleefd ten prooi aan ondervoeding en ziekte. Primaire medische hulp en sanitatieprojecten worden onderdeel van de prioriteiten.

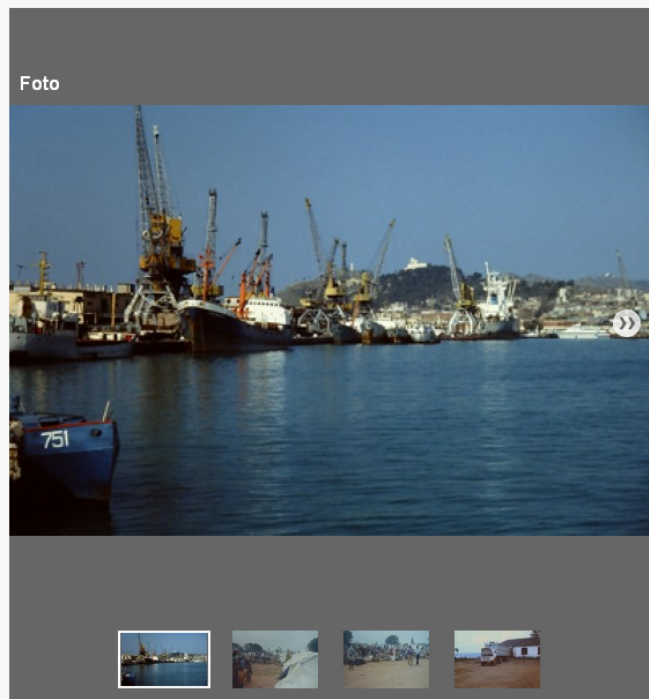
In een relatief ontwikkeld land als Ivoorkust vormt het regelen van transport geen groot probleem. In het door burgeroorlog geteisterde Rwanda daarentegen is het een helse onderneming. Tienduizenden mensen moeten worden vervoerd maar ook tonnen aan voedsel, water, medicijnen en tenten. Ook levenloze lichamen moeten worden afgevoerd. Er is gebrek aan alles en de konvoien worden onderweg regelmatig overvallen. De brandstof is gerantsoeneerd en in deze hachelijke situatie besef je dat een goedlopende logistiek letterlijk van levensbelang is. Mensen sterven wanneer het niet goed geregeld is. Er is een nijpend tekort aan water en we moeten het mondjesmaat uitdelen. Voorraden komen vaak gehavend aan in de kampen of zijn onderweg al bedorven. Het betreft hier simpele ingrediënten als maïs, bonen en plantaardige olie. Door de oorlog is niets meer vanzelfsprekend en er is geen plan dat matcht met de werkelijkheid.

In beide landen laat ik distributiepunten bouwen waar de mensen gekanaliseerd doorheen kunnen. Het uitdelen gebeurt op deze wijze overzichtelijk en ordentelijk. Het voorkomt fraude en geweld en de mensen zijn sneller geholpen. In de kleine dorpen vormt de woning van het dorps hoofd vaak het distributiepunt op de dag van uitgifte.

In Angola waar ik als VN militair de scepter zwaai over de voedings -en medische logistiek worden kosten noch moeite gespaard om gekoelde en diepvries producten in buurlanden in te kopen. De goederen komen binnen per schip of met Russische Antonov vrachtvliegtuigen. In het land zelf verloopt het verdere transport met vrachtwagens of zelfs per helikopter. De uitdaging zit hier in het afstemmen en het controleren, niet zozeer in het improviseren. Het maakt het niet minder lastig.

Koester oude leerboeken

Plannen, organiseren en logistiek bedrijven lijken soms logisch en vanzelfsprekend. In buitengewone situaties word je opeens gedwongen om *back to basics* te gaan en een beroep te doen op oeroude en beproefde methodes. Het welslagen van een operatie en het leven van mensen hangen dan ineens weer af van slimme berekeningen die met een potlood gemaakt worden op een blad papier. De moraal van het verhaal is dat je de oude leerboeken moet blijven koesteren. Hoe belangrijk basiskennis van logistiek is ervaar je In deze situaties aan den lijve.



door [Royan van Velse](#) 6 jun 2012

laatste update: 6 jun 2012



Zie ook

Leo van Wijk: 'We zullen keuzes moet maken' [SUPPLY CHAIN](#) 25 mei 2011

2 x 0

reageer

[reageren? login hier](#) Of [registreer je](#) om te kunnen reageren.

artikelen

[nieuws](#)
[blogs](#)
[expertartikelen](#)
[praktijkverhalen](#)

secties

[logistieke dienstverlening](#)
[supply chain](#)
[warehousing](#)
[distributie](#)

carrière & mensen

[vacatures](#)
[vacature alert](#)
[opleidingen](#)
[artikelen](#)

volg logistiek.nl

[nieuwsbrief](#)
[facebook](#)
[linkedin](#)
[twitter](#)

service

[contact](#)
[abonneren](#)
[adverteren](#)
[klantenservice](#)

In samenwerking met [hotfrog.nl](#).