



Vijftig jaar bouwen aan een circulaire onderdelenketen

Circulariteit begint niet in de revisiewerkplaats, maar in de retourlogistiek. Zonder een goed georganiseerde retourstroom van gebruikte onderdelen valt er immers niets te reviseren. Bij DAF vormt die retourketen al ruim vijftig jaar de basis onder het remanufacturingprogramma van PACCAR Parts dat jaarlijks honderdduizenden onderdelen verwerkt.

“De eerste stap van circulariteit is niet reviseren”, zegt programmamanager Remanufacturing Teun Dingen. “Je moet er eerst voor zorgen dat onderdelen überhaupt weer bij je terugkomen.” Dat klinkt vanzelfsprekend, maar in de praktijk vraagt het om een zorgvuldig georganiseerd proces. Zodra een dealer bijvoorbeeld een turbo, startmotor of versnellingsbak vervangt, wordt het oude onderdeel aangemeld. Bij een volgende leverrit neemt DAF het defecte onderdeel direct weer mee terug. Daarmee begint een tweede logistieke keten, naast de reguliere distributie van nieuwe onderdelen.

SLF-thema's

Hoewel Dingen zelf geen directe betrokkenheid heeft bij het Service Logistics Forum, sluit het onderwerp remanufacturing naadloos aan bij de thema's waarbinnen SLF al dertig jaar bedrijven, onderzoekers en kennisinstellingen samenbrengt: retourlogistiek, levensduurverlenging van onderdelen en de organisatie van circulaire serviceketens. PACCAR Parts Europe is daarom al jarenlang betrokken bij SLF.



Statiegeld

PACCAR Parts gebruikt een statiegeldsysteem om dealers te stimuleren onderdelen te retourneren. Dealers betalen bij aankoop van een onderdeel een borg en krijgen die terug zodra het oude onderdeel binnen de gestelde termijn en in voldoende staat wordt geretourneerd. “Dat is de prikkel om onderdelen daadwerkelijk terug te sturen”, legt Dingen uit. “Maar minstens zo belangrijk is dat wij het terugsturen zo eenvoudig mogelijk maken. Als een klant moeite moet doen of extra kosten moet maken om onderdelen terug te sturen, werkt het systeem niet.” Die aanpak blijkt effectief. Jaarlijks ontvangt PACCAR Parts ongeveer 450.000 onderdelen retour. Daarmee beschikt het bedrijf over een vrijwel continue stroom gebruikte onderdelen die als basis dienen voor revisie of recycling.



Teun Dingen

Program Manager Remanufacturing
PACCAR Parts Europe



Meer dan een reparatie

Een veelgehoord misverstand is dat revisie hetzelfde is als repareren. Volgens Dingen is er juist een fundamenteel verschil. “Bij een reparatie vervang je alleen het defecte onderdeel. Bij remanufacturing repareer of vervang je het defecte deel én controleer je het complete product volledig. We toetsen alle onderdelen aan dezelfde technische specificaties als een nieuw product. Voldoet een onderdeel daar niet aan, dan wordt het vervangen. Uiteindelijk moet het gereviseerde product dezelfde kwaliteit en dezelfde garantie bieden als een nieuw onderdeel.” Juist die kwaliteitsgarantie maakt het revisieprogramma aantrekkelijk voor de eindklant; de transporteurs. Zij krijgen een onderdeel dat technisch gelijkwaardig is aan nieuw, maar tegen lagere kosten. Zodra een revisievariant beschikbaar komt, stappen klanten volgens Dingen vrijwel altijd over.



Logistieke uitdaging

Achter de schermen blijkt remanufacturing vooral een logistieke uitdaging. Na retourontvangst worden alle onderdelen gecontroleerd, administratief verwerkt en tijdelijk opgeslagen. Vervolgens gaan ze naar een interne revisiewerkplaats of naar gespecialiseerde revisiepartners. Pas na volledige demontage, inspectie, vervanging van slijtdelen, assemblage en uitgebreide eindtesten keren ze terug naar het magazijn om opnieuw aan dealers geleverd te worden. “Het terughalen van onderdelen is eigenlijk pas het begin van een nieuwe cyclus”, zegt Dingen. “Daarna begint het hele proces opnieuw.” Dat vraagt om een aparte logistieke organisatie. Alleen al in het zogeheten Core Warehouse zijn enkele tientallen medewerkers dagelijks bezig met het ontvangen, controleren, registreren en distribueren van de retourstromen.



Businesscase

Hoewel duurzaamheid tegenwoordig een belangrijke plaats inneemt binnen de strategie van PACCAR Parts, is remanufacturing nooit uitsluitend vanuit milieuoverwegingen ontstaan. Het programma bestaat al ruim vijftig jaar en werd destijds vooral ontwikkeld omdat het economisch aantrekkelijk was. Dat is nog steeds zo. Voordat een onderdeel aan het revisieprogramma wordt toegevoegd, beoordeelt PACCAR Parts het aan de hand van drie vragen: is het technisch mogelijk, is er een gezonde businesscase en is er voldoende marktvraag? “Als reviseren duurder wordt dan een nieuw onderdeel produceren, houdt het op”, zegt Dingen. “Wet- en regelgeving geeft ons zeker een extra stimulans, maar uiteindelijk moet een programma zichzelf economisch kunnen dragen.” Die combinatie van duurzaamheid en economische logica maakt remanufacturing volgens hem juist zo krachtig.

Tekst: Pieter Pulleman



Nieuwe techniek, nieuwe kansen

Het revisieprogramma ontwikkelt zich ondertussen voortdurend. Waar vroeger vooral mechanische componenten werden gereviseerd, verschuift de aandacht steeds meer naar elektronische onderdelen. Printplaten en elektronische besturingen bieden grote kansen, al is het technisch complexer om aan te tonen dat een gereviseerd onderdeel dezelfde betrouwbaarheid heeft als een nieuw exemplaar. Ook de opkomst van elektrische vrachtwagens zal volgens Dingen het belang van remanufacturing verder vergroten. Elektrische voertuigen bevatten weliswaar minder bewegende onderdelen, maar de componenten zijn vaak aanzienlijk duurder. “Juist daardoor ontstaat een interessante businesscase. Als zo’n kostbaar onderdeel gereviseerd kan worden, levert dat voor de klant én voor de fabrikant veel waarde op.”

Volgens Dingen is het achterliggende principe breder toepasbaar dan alleen de truckindustrie. Ook machinebouwers, producenten van industriële installaties of leveranciers van landbouwmachines kunnen vergelijkbare systemen opzetten, mits er voldoende onderhoudsonderdelen circuleren en er een gezonde businesscase bestaat. “Als je circulair wilt werken, begin dan niet met reviseren. Begin met een goede retourstrategie. Zonder een betrouwbare stroom gebruikte onderdelen kun je geen circulair systeem opbouwen.”

“**Als reviseren duurder wordt dan een nieuw onderdeel produceren, houdt het op**”

