



**DUURZAME LOGISTIEK**

**CO<sub>2</sub>-meetlat gelanceerd**

► Wat is nu eigenlijk het aandeel van de transportsector in de uitstoot van CO<sub>2</sub>? Hoe presteert een bedrijf? Gemiddeld, slechter, of juist veel beter dan de bedrijfstak als geheel? Dat zijn vragen waar de sector, de overheid en bedrijven bij het nemen van beslissingen steeds vaker mee zitten. NEA en CE ontwikkelden samen met Connekt een CO<sub>2</sub>-meetlat.

Ondanks de economische tegenslag, kunnen duurzaamheidsmaatregelen tot ver na de crisis van invloed zijn en bedrijven helpen om kosten te besparen. Iedereen heeft het over CO<sub>2</sub>, milieu en klimaat,



V.l.n.r. Peter Sierat (TLN), Michael Jurriaans (Duurzame Logistiek) en Ad Toet (KNV) lanceren de CO<sub>2</sub>-meetlat.

maar handige gegevens waar je als bedrijf iets mee kunt, zijn er weinig. Bijvoorbeeld als je wilt laten zien dat je wel groeit, maar ook schoner bent gaan werken. Of als je een goede indruk wilt hebben of het brandstofverbruik, en dus de kosten, per vervoerd gewicht afnemen of juist toemenen.

NEA en CE ontwikkelden samen met Connekt (van het innovatieprogramma Duurzame Logistiek) een CO<sub>2</sub>-meetlat, die op 24 maart werd gelanceerd. De brancheorganisaties Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), Transport en Logistiek Nederland (TLN) en verladingsorganisatie EVO ondersteunen de meetlat. De CO<sub>2</sub>-meetlat is een instrument om CO<sub>2</sub>-emissies in beeld te brengen en eerlijk te kunnen vergelijken met collega-vervoerbedrijven.

De meetlat is na aanmelding gratis beschikbaar voor bedrijven, die online hun gegevens kunnen invoeren en met behulp van de meetlat hun jaarlijkse CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen berekenen en vergelijken. De meetlat geeft uitkomsten op hoofdlijnen. Het programma Duurzame Logistiek ontwikkelt ook meer en fijnere instrumenten en een algemeen geaccepteerde handreiking voor wat je wel en niet meeneemt bij het berekenen van de milieugevolgen van transport.

*De CO<sub>2</sub>-meetlat is beschikbaar via: [www.duurzamelogistiek.nl](http://www.duurzamelogistiek.nl)*



Tijdens het diner konden de deelnemers elkaars kookkwaliteiten beoordelen.

**KOOKWORKSHOP KETENPARTNERS**

**Kijken in elkaars keuken**

► Onder de titel 'Kijkje in de keuken' had het Inventory Management Competence Centre (IMCC) een zestal leden, allemaal klanten van de sponsorende softwareleverancier Slimstock, gevraagd een belangrijke toeleverancier of afnemer mee te nemen naar een kookworkshop op 11 maart in Bussum.

Eric van Dijk, directeur van Slimstock, was op het idee van de kookworkshop

**VERENIGINGSAGENDA**

**15 APRIL**

**Congres Service Logistics Forum**  
Heerlicheid van Ermelo  
Organisatie: SLF  
[www.servicelogisticsforum.nl](http://www.servicelogisticsforum.nl)

**16 EN 17 APRIL**

**VNSG Congres 2009**  
MECC, Maastricht  
Organisatie: VNSG  
[www.vnsgcongres.nl](http://www.vnsgcongres.nl)

**22 APRIL**

**Uitreiking Metaalunie ECO-Economy Award**  
Nieuwegein  
Organisatie: Metaalunie

[www.metaalunie.nl](http://www.metaalunie.nl)

**13-15 MEI**

**CSCMP Europe 2009**  
Kopenhagen, Denemarken  
Organisatie: CSCMP  
<http://cscmp.org>

**21 MEI**

**'Klompengolf'**  
Kamerik  
Organisatie: vLm Regio West  
[www.vlmmnet.nl](http://www.vlmmnet.nl)

**18 JUNI**

**Nationale Distributiedag**

Hangar Dutch Dakota Association,  
Schiphol-Oost  
Organisatie: NDL  
[www.ndl.nl](http://www.ndl.nl)

**20-23 SEPTEMBER**

**CSCMP Annual Global Conference**  
Chicago, Illinois  
Organisatie: CSCMP  
<http://cscmp.org>

**10-14 NOVEMBER**

**Logistica**  
Jaarbeurs, Utrecht  
Organisatie: Stichting Logistica  
[www.logistica-online.nl](http://www.logistica-online.nl)

# Product Stewardship

Door Stef de Bont

**P**roduct Stewardship is een concept waarbij alle partijen die betrokken zijn in de levenscyclus van een product, verantwoordelijkheid nemen voor de beperking van schade die het product aan het milieu toebrengt. Het concept is zeker niet nieuw maar nog verre van integraal doorgevoerd.

Daar waar vroeger producten 'built to last' werden gebouwd, is onze huidige welvaart gebaseerd op een systeem van het continu, en steeds sneller, introduceren van nieuwe producten en het continu, en steeds sneller, verwerken van afgeschreven producten. De hele samenleving profiteert van dit welvaartsysteem en vanuit het oogpunt van milieuschade die door dit systeem wordt toegebracht, is dus ook de gehele samenleving verantwoordelijk voor dit probleem.

Product Stewardship is een term die zijn oorsprong vindt in de elektronica-sector maar inmiddels breed bekend is. Product Stewardship gaat verder dan *Extended Producer Responsibility* en legt een verantwoordelijkheid neer bij alle partijen, waaronder ontwerpers, producenten, retailers, consumenten, verwerkingsbedrijven en afvalverwerkers. Het systeem is binnen de elektronica-sector gebaseerd op een drietal pijlers: milieuvriendelijk ontwerp en productie, stimuleren van de aankoop van duurzame producten, en veilig en milieuvriendelijk hergebruik en verwerking. Inmiddels zien we diverse afgeleide maatregelen zoals RoHs en WEEE en ook de cradle to cradle-gedachte past binnen het concept.

Deze maatregelen zijn veelal gericht op de producent, wat logisch is omdat deze partij uiteindelijk de meeste invloed heeft op de levenscyclus van een product. Velen hebben dan inmiddels ook een eigen Product Stewardship-beleid. Een mooi voorbeeld hiervan is The Linde Group ([www.lindeus.com](http://www.lindeus.com), zie Responsible Care), die de aspecten van Product Stewardship vertaald heeft naar aandachtspunten voor alle voorname bedrijfsdisciplines.

Maar hoe zit het met de andere partijen in de keten? Deze dienen zich ook af te vragen wat hun verantwoordelijkheid is ten aanzien van Product Stewardship. Zo vraag ik me af hoe logistiek dienstverleners hun bijdrage gaan leveren. En wat doet de distributeur/retailer? Het blijft me steeds weer verbazen hoe weinig stimulans er lijkt te zijn om de consument massaal in beweging te krijgen.

En wat blijkt nu: niet de zorg om het milieu, maar de zorg om de welvaart zet uiteindelijk een beweging in gang. De Duitse slooppremie voor oude auto's is hiervan een mooi (of triest) voorbeeld.



Stef de Bont is oprichter en directeur van Logistics Result [www.logisticsresult.nl](http://www.logisticsresult.nl)

gekomen na het lezen van het boek *The Power of Two* waarin met voorbeelden uit een huwelijk wordt beschreven hoe zakelijke relaties tussen ketenpartners moeten worden opgebouwd en onderhouden. 'In een huwelijk ga je niet de voor- en nadelen expliciet in een overzicht zetten', citeerde Van Dijk uit het boek. 'En je moet ook niet alleen met je toeleverancier aan tafel zitten wanneer je een klacht hebt, maar ook tijd maken om elkaar te leren kennen.'

Professor Marcel Creemers van Nijenrode had vooraf de deelnemers gevraagd wat zij bij hun ketenpartners verbeterd wilden zien. Het eerste koppel wilde directe levering van wederzijds assortiment naar klanten realiseren. De volgende zag een verbeterpunt in de betrouwbaarheid van informatie om onbetrouwbare leveringen te voorkomen. Het derde en vierde punt betroffen een teveel aan spoedorders en meer aandacht voor assortimentsontwikkeling. Het inrichten van de keten van push naar pull, zoals in de retail, was de vijfde wens. De laatste wederzijdse uitdaging was het op gang brengen van productiecapaciteit voor de after-sales markt in de automotive. 'Jullie zijn gedwongen je aan te passen aan de huidige turbulente markt met een grote volatiliteit', vatte Creemers de wensen en uitdagingen samen. 'De lat moet hoger. Vraag je daarom wie iets beter kan ontwikkelen dan jezelf.'

Tijdens de kookworkshop leerde de deelnemende ketenpartners elkaar op een andere manier kennen. Na een korte uitleg over de kenmerken van de Italiaanse keuken, simpel met weinig ingrediënten net als een supply chain met alleen noodzakelijke leveranciers, gingen de deelnemers in vier teams aan de slag om een gelijk aantal gangen klaar te maken. Tijdens het diner kwamen allerlei onderwerpen ter sprake, maar voor het realiseren van de beoogde verbeteringen moeten de ketenpartners nog wel vaker informeel bij elkaar komen.



In groepjes van vier gingen de ketenpartners aan de slag in de keuken.