



Tracking & Tracing

New Search Search results Details

Order information

Order number: 143200  
 Consignor: Wim Bosman Holding B.V.  
 Ref No: sender: AIB 89007001  
 Place of receipt: 's Heerenberg  
 Place of Delivery: Oostende

Art Number Quantity

Shipment information

Shipment number	Quantity	Type	Weight (kg)	Vol. (M3)	Loading	Plots	Goods Description	Marks & Numbers
10120099999900	2	JER-CAN	68	0,02	6,5	0	BUTYNOX LPT 30 kg hourstainer	1 PALLET
10120099999900	1	KARTON	2,4	0	0	0	SAMPLE TRIGONOX 425	

Reference

Freight letters: AGT 2208449 21022008

Digital Documents Archive

Click here to open the POD archive!

Tracking & Tracing

Date	Time	Ref.	T&T	Reason	Signed by
2-3-2008	10:01		P.O.D. archived		
2-3-2008	10:00		P.O.D. archived		
1-3-2008	13:10		Delivered - clean P.O.D.		Chikbestke
1-3-2008	06:00		En route to consignee		
28-2-2008	16:35		Picked up		
27-2-2008	13:45		Order confirmation	Shipment: 101200999999000	
27-2-2008	13:28		Order receipt		



**1) Functionaliteit**

"Op basis van de boord-computergegevens breiden we de functionaliteit van ons TMS steeds verder uit", zegt Bertil ter Maat. Voorbeelden hiervan zijn een verblijfs-, verbruiks- en productiviteitsrapportage.

**2) Track & trace**

Op basis van de boord-computerdata wordt ook de tracking&tracingsite bijgewerkt. De getekende vrachtdocumenten worden gescand en zijn via de site op te vragen.

**3) Groepsgemiddelde**

Via de CarCube meet Wim Bosman hoeveel tijd een chauffeur dagelijks met zijn route bezig is en hoeveel kilometers hij rijdt. Dit wordt afgezet tegen een groepsgemiddelde.

# Wim Bosman ontwikkelt eigen functies rond CarCube Boordcomputer zet TMS aan het werk

Sinds medio 2007 heeft Wim Bosman Transport zo'n 350 CarCubes in gebruik bij haar vestigingen in Nederland, België, Polen en Roemenië. Voor de Benelux-distributie integreert de logistiek dienstverlener de gegevens uit de boordcomputer steeds verder in het eigen TMS. "Processen versnellen en kosten beheersen staan hierbij centraal", zegt managing director Bertil ter Maat.

Wim Bosman is gespecialiseerd in geïntegreerde en klantspecifieke oplossingen voor warehousing, transport en distributie (zie ook [www.wimbosman.com](http://www.wimbosman.com)). Voor de Europese distributie beschikt de logistiek dienstverlener over een fijnmazig netwerk, met zeven eigen vestigingen en partnerschappen in de netwerken System Alliance Europe en System Plus.

Het wagenpark en de chauffeurs voor de binnenlandse distributieactiviteiten vallen onder de regie van Wim Bosman Transport in 's Heerenberg. "ICT speelt hierbij een belangrijke rol", vertelt Ter Maat. Het hart daarvan bestaat uit het zelf ontwikkelde TMS 'TRES'. Dit wordt ingezet voor onder andere orderverwerking, crossdockmanagement, inkoop, facturatie, werkplaatsadmini-

stratie en managementrapportages. "Alle andere systemen die we gebruiken, moeten goed met TRES kunnen communiceren", stelt Ter Maat. Dat geldt ook voor de CarCube van Punch Telematix, waarmee Wim Bosman in Nederland zo'n 250 auto's heeft uitgezet voor onder andere orderverwerking, crossdockmanagement, inkoop, facturatie, werkplaatsadmini-

stratie en de communicatie met de chauffeur, ontwikkelt de logistiek dienstverlener op basis van de boordcomputerdata ook functies specifiek voor de eigen organisatie.

**Verblijfstijd**

Eén van Wim Bosmans zelf ontwikkelde toepassingen is een verblijfstijdenrapportage. Bij elke zending die wordt geladen of gelost, geeft de chauffeur op de CarCube een statusmelding. Zo kan de planning de rit volgen, terwijl klanten via internet de status van hun zending kunnen bekijken.

"Deze data vormen ook de input voor de verblijfstijdenrapportage",

vertelt Ter Maat. "Via de boordcomputer meten we hoelang een auto stilstaat bij elke ontvanger. Excessen worden met de klanten besproken en zondig wordt er actie ondernomen om de verblijfstijd te verkorten." Wim Bosmans backoffice software berekent daarna steeds over de laatste 1,5 jaar de gemiddelde tijd die de chauffeurs bij een klant bezig zijn, gekoppeld aan het gemiddelde gewicht dat bij die klant wordt geladen of gelost. Dit wordt in een staffel bijgehouden en gebruikt voor de ritplanning. Ook voor de verbruiksrapportage heeft Wim Bosman een eigen oplossing. "We maken geen gebruik van de CANbusinterface op de boordcomputer", zegt Ter Maat. De reden daarvoor is dat nog niet alle auto's beschikken over een FMS/CANbusinterface. Bovendien wil Ter Maat dat het exacte aantal getankte liters wordt verwerkt in de verbruiksrapportage. Daarom komt bij Wim Bosman het aantal getankte liters per auto digitaal in het TMS binnen, zowel vanuit de eigen pomp als via een bestand van de

brandstofleverancier. Het tijdstip van elke tankbeurt wordt daarna gematched met de tijden en kilometerstanden die de CarCube heeft geregistreerd. Op basis daarvan berekent het TMS het verbruik.

**Productiviteitsrapportage**

Binnenkort wil Wim Bosman de verbruiksanalyse uitbreiden met een productiviteitsrapportage per chauffeur. "De chauffeursuren hebben het grootste aandeel in de kosten", zegt Ter Maat. "Daarom brengen we nauwkeurig in kaart hoeveel tijd een chauffeur dagelijks met zijn route bezig is en hoeveel kilometers hij rijdt. Zijn gemiddelde snelheid wordt vervolgens afgezet tegen een groepsgemiddelde." Op basis van de kilometers en uren die de CarCubes vastleggen, berekent het TMS dagelijks het groepsgemiddelde en vergelijkt dit met de uren en kilometers van de chauffeurs uit deze groep. "Per dag gaan we bijhouden wat de afwijking van het groepsgemiddelde is en dit vertellen naar een score die we vastleggen in een productiviteitsrapport",

zegt Ter Maat. "Wijkt een chauffeur sterk af van het gemiddelde, dan gaan we verder de diepte in om te kijken wat er aan de hand is en bespreken dit met de chauffeur." Eveneens in ontwikkeling is een functie die data uit de boordcomputer, het TMS en het WMS combineert om sneller te kunnen crossdocken. "Zendingen die overdag worden afgehaald, moeten bij terugkomst in 's Heerenberg snel worden verwerkt", vertelt Ter Maat. "Vaak moeten ze meteen door naar een andere auto." Nu gaat de chauffeur bij terugkomst eerst naar de balie om zijn papieren af te handelen en krijgt dan te horen waar hij op het terrein als eerste naartoe moet. "Als 's middags tussen vijf en zeven de meeste chauffeurs terugkomen, staat er vaak een rij bij de balie", zegt Ter Maat. Om wachttijd te voorkomen gaat Wim Bosman de boordcomputer inzetten. Kort voor aankomst in 's Heerenberg wordt vanuit het TMS een bericht verstuurd waarin staat waar de chauffeur de aanhanger en waar hij de bakwagen moet neer-

zetten. "Op deze manier zijn de zendingen na aankomst in 's Heerenberg vrijwel direct beschikbaar", aldus Ter Maat. "De afhandeling van de papieren gebeurt dan na het lossen van de auto."

**SMS**

Een praktische functie die ook tijd bespaart, maar niet is gerelateerd aan de CarCube, is een automatische SMS voor de chauffeur. Dagelijks plannen de distributieplanners tussen de 2.500 en 3.000 zendingen op 140 à 150 stukgoedroutes in ons land. Dit gebeurt met behulp van ritplanningssysteem TRACC van AKB-INTRIS. Rond 20.30 uur is het gros van de planning klaar. "Vervolgens stuurt het TMS een SMS naar de chauffeur", zegt Ter Maat. Hierin staan de vertrektijd voor de volgende dag, het kenteken van de auto en de gegevens van de eerste en laatste klant. Ter Maat: "Zo kunnen de planners zich 's avonds ongestoord concentreren op hun werk."

Sandra Waenink