

WMS ongevoelig voor storingen

Het merendeel van de warehouse management systemen biedt de mogelijkheid informatie over de intern transportvloot vast te leggen. Slechts een klein deel houdt bij het toewijzen van opdrachten rekening met de eigenschappen van een hef- of magazijntruck. Het registreren van storingen en onderhoudsbeurten is helemaal zeldzaamheid.

Marcel te Lindert

Sommige klussen zijn niet met elke willekeurige hef- of magazijntruck te verrichten. Het laden van kratten bier in een oplegger kun je beter niet doen met een truck die alleen genoeg hefvermogen heeft voor het tillen van een pallet wc-papier. En een dampende dieseltruck gebruik je bij voorkeur niet voor het picken van een kistje vers fruit. Het verdelen van opdrachten zoals het laden van een oplegger of het picken van een order wordt steeds vaker overgelaten aan een warehouse management systeem (WMS). Dat is vooral het geval als het WMS via RF in verbinding staat met de medewerkers in het magazijn. Het WMS weet dan op elk moment welke medewerkers beschikbaar zijn en kan één van hen direct een nieuwe opdracht geven. Maar wat nu als een opdracht voor het wegzetten van een pallet wordt verstrekt aan iemand zonder heftruckrijbewijs? Om ongelukken te voorkomen, is het wenselijk rekening te houden met de capaciteiten en vaardigheden van de magazijnmedewerkers. Ideaal zou zijn als in het WMS per magazijnmedewerker kon worden vastgelegd welk type opdrachten hij wel of niet mag uitvoeren. Datzelfde geldt voor de karakteristieken van de hef- en magazijntrucks die deze medewerkers gebruiken. Alleen dan kan worden voorkomen dat een heftruck met een pallet vol bierkratten door zijn hoeven zakt of dat een lading fruit naar diesel gaat stinken.



Een project van
Fraunhofer-IML,
IPL Consultants,
Fördern und Heben en
Transport+Opslag

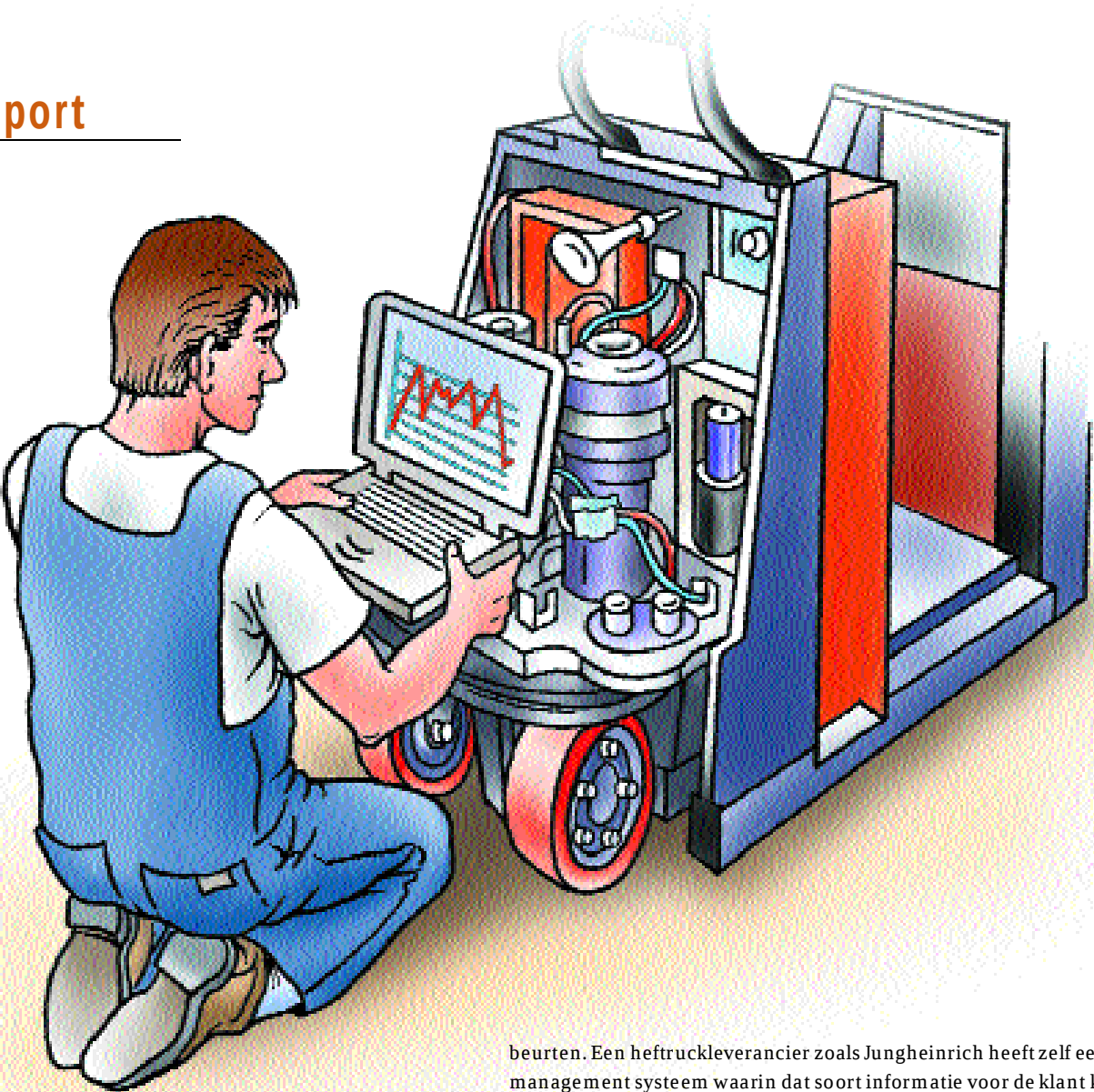
PLANNEN VAN WERKLAST

In een groot aantal systemen is het inderdaad mogelijk om allerlei gegevens over interne transportmiddelen vast te leggen (zie tabel). In bijna twee op de drie in Nederland verkrijgbare WMS-pakketten is het

mogelijk te registreren welke type hefen magazijntrucks er rondrijden en in welke delen van het magazijn ze mogen worden ingezet. In de helft van de pakketten kan het laadvermogen worden ingevuld. Iets meer dan een derde van de pakketten onthoudt voor welke soort artikelen de trucks mogen worden ingezet en houdt hun prestaties bij. De vraag is hoe al deze vastgelegde informatie wordt gebruikt. Dat blijkt nogal tegen te vallen. Slechts 43 procent van de pakketten houdt bij het toewijzen van een opdracht rekening met de soort artikelen waarvoor de truck mag worden ingezet. En nog minder pakketten, 29 procent van het totaal, houdt rekening met de belastbaarheid van de trucks. Ook bedrijven die van tevoren een planning van de werklust willen maken, kunnen niet met elk pakket even goed uit de voeten. Niet meer dan 43 procent houdt bij het plannen van de orderstroom rekening met het inzetbare gebied van de trucks. Het aantal pakketten dat de prestaties van een truck - bijvoorbeeld rijnsnelheid - in de planning meeneemt, ligt 10 procent lager. En slechts een kwart van de systemen kijkt ook naar de geplande onderhoudsbeurten en dergelijke. Kort gezegd komt het erop neer dat WMS-pakketten best ruimte bieden om informatie over intern transportmiddelen vast te leggen, maar dat slechts een beperkt aantal van die pakketten ook zelf iets met die informatie doet.

VLOOTBEHEER

Het registreren van informatie is niet alleen van belang voor het verdelen van opdrachten, maar ook voor een goed beheer van de vloot hef- en magazijntrucks. Daarvoor is ook informatie nodig over bijvoorbeeld het aantal draaiuren, de oorzaak van storingen en de geplande onderhouds-



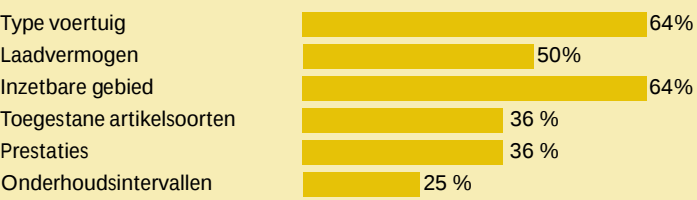
beurten. Een heftruckleverancier zoals Jungheinrich heeft zelf een fleetmanagement systeem waarin dat soort informatie voor de klant kan worden bijgehouden. Als de klant wil, stuurt Jungheinrich per kwartaal of per jaar een uitgebreide rapportage toe. Daarin is van elke truck onder meer de inzetduur, het aantal storingen en de schade opgenomen. “De informatie over de type trucks en het werk waarvoor ze worden ingezet, wordt al bij levering in een database opgeslagen”, zegt fleetmanager Rob Altona van Jungheinrich. “Informatie over storingen en schades wordt geregistreerd door de onderhoudsmonteurs. Als die langskomen om een storing te verhelpen, leggen ze meteen in hun laptops vast hoeveel draaiuren zijn gemaakt, wat de oorzaak van de storing was, wat de schade is en welke onderdelen zijn vervangen. Dat wordt dan in één keer doorgestuurd naar ons fleetmanagement systeem.” Op basis van de rapportages kunnen correcties in de vloot worden aangebracht. Als bijvoorbeeld blijkt dat de heftrucks, die worden ingezet voor inslag, veel minder uren draaien dan de heftrucks die gebruikt worden voor het laden van vrachtauto's, kan een herverdeling plaatsvinden.

PREVENTIE

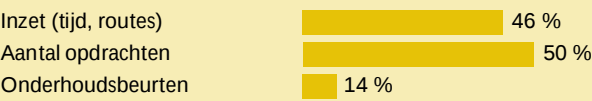
Natuurlijk kunnen bedrijven ook zelf alle gegevens over hun intern transportvloot bijhouden. Elke heftruck beschikt tegenwoordig over een analoge of digitale draaiurenteller. Die houdt exact bij hoeveel uren een heftruck in beweging is geweest. Bedrijven die behoefte hebben aan meer informatie, kunnen een soort boordcomputer installeren. Die registreert niet alleen de draaiuren, maar ook de stilstand, de afgelegde afstand, de verbruikte energie, het aantal hefbewegingen, etc. Ook kan een schoksensor worden gemonteerd die eventuele schades registreert. Vaak wordt dit soort systemen gecombineerd met een autorisatiesysteem, waarmee kan worden geregeld wie wel en wie niet op een bepaald voertuig mag rijden. De combinatie verschaft de warehousemanager inzicht in het rij-

WMS en fleetmanagement

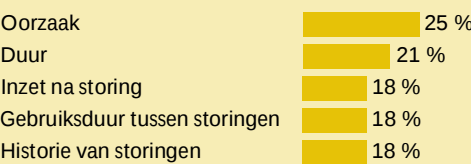
Welke informatie over interne transportmiddelen kan door een WMS worden geregistreerd?



Welke informatie over de transportmiddelen wordt vastgelegd?



Welke informatie over storingen wordt vastgelegd?



Basis: in Nederland verkrijgbare WMS-pakketten
Bron: IPL Consultants / Fraunhofer IML, 2002

gedrag van elke chauffeur afzonderlijk. Jungheinrich levert dit soort systemen onder de naam Fleetmonitor. Daarbij is ook een softwarepakket verkrijgbaar waarmee de warehousemanager zelf statistieken en grafieken kan genereren. “Ik merk echter dat in de praktijk wegens tijdgebrek niet al te veel gebruik wordt gemaakt van dat softwarepakket”, vertelt Altona. “Veel bedrijven gebruiken Fleetmonitor als preventie. ‘Big brother is watching you.’ De chauffeurs weten dat.” Volgens de fleetmanager van Jungheinrich is fleetmanagement nog een ondergeschoven kindje in het magazijn. “In gesprekken met klanten blijkt dat hun idee over de kosten van de intern transportvloot niet overeenkomt met de werkelijkheid. Het inzicht in de kosten ontbreekt vaak. Het beheer van een transportvloot is niet te vergelijken met dat van je eigen auto. Als die een onderhoudsbeurt krijgt, ken je als eindgebruiker vaak de oorzaak van een storing en krijg je direct de rekening.”

ONGESCHIKT

Ook in een WMS kan dikwijls informatie over bijvoorbeeld de inzetduur, de afgelegde routes en de uitgevoerde opdrachten worden opgevraagd (zie grafiek). Dat betreft echter informatie die toch al in het systeem was opgeslagen. In magazijnen waar wordt gewerkt met RF-communicatie, wordt immers elke handeling van een medewerker en zijn truck gedetailleerd geregistreerd. Informatie over storingen en onderhoudsbeurten kan echter in slechts 25 en 14 procent van de pakketten worden vastgelegd. Vier van de vijf WMS-pakketten zijn dus ronduit ongeschikt als fleetmanagement systeem. In feite is dat logisch. Voor de belangrijkste taken van een WMS, het registreren van voorraden en het aansturen van de mensen op de magazijnvloer, is de storingsgevoeligheid van een heftruck niet van het allergrootste belang. Voor fleetmanagement kunnen warehousemanagers daarom beter te rade gaan bij hun heftruckleverancier. ■