

VOOR DE UITWERKING VAN UW BUSINESSMODEL

Transport persona's

Vragen? Mail naar smartlogistics@smartwayz.nl

Connected Transport Corridors (CTC)

- **Doorstroming verbeteren met 10 tot 15%**
Als meer voertuigen 'connected' zijn, kunnen we het verkeer beter regelen.
- **CO₂ besparen: 24.000 ton per jaar**
De juiste route, wacht- en parkeerplaatsinformatie zorgt voor minder gereden kilometers, ook langer groen of prioriteit bij verkeerslichten bespaart brandstof. Beide zorgen daarmee voor een verlaging van de CO₂-uitstoot.
- **Verkeersveiligheid verhogen:
10% minder incidenten en 25% kortere totale incidentduur**
Het aantal incidenten neemt af dankzij in-truck waarschuwingen en meetresultaten over bijvoorbeeld de bandenspanning. Het delen van data zorgt voor een snellere incidentafhandeling.
- **Wachttijden managen en verkorten**
De bestemmingslocatie (bijvoorbeeld een terminal of haven) ontvangt informatie over de aankomsttijd van trucks om hun wachttijden beter te kunnen managen. De chauffeur ontvangt ook een melding als het erg druk is bij de terminal of haven. Zo kan hij/zij hier rekening mee houden.
- **Let op: de persona's geven een indicatie van wat er mogelijk is met de huidige CTC diensten en data. De voordelen zijn gebaseerd op de huidige CTC diensten in juni 2021. De logistiek is voortdurend in beweging, daarom zijn de uitkomsten indicatief.**

Internationaal transporteur

ABS Transport



Zonder CTC

- De chauffeur vervoert pallets vanuit Rotterdam naar Oostenrijk.
- Hij weet ongeveer hoe laat hij de pallets bij de bestemming op moet halen.
- Bij de bestemming sluit hij achteraan in de rij en wacht tot hij de pallets kan laden.
- Hij rijdt zijn routes vooral op basis van eigen kennis. Pas in de buurt van zijn bestemming, zet hij zijn navigatie aan.
- Hij overnacht en rust op locaties waar hij vaak bekende collega's treft.

Mét CTC

- De chauffeur geeft vooraf aan de bestemming door wanneer hij de pallets komt halen.
- Tijdens zijn rit over het Rijkswegennet rijdt hij over een bandenspanningsmeter. Hij krijgt een melding dat zijn bandenspanning te laag is. Hij laat dit z.s.m. bij een bandenservice in orde maken.
- Als hij bijna bij de bestemming is, krijgt hij automatische informatie over het laadtijdstip en de locatie van de pallets. Hij weet dat hij te vroeg is, daarom reserveert hij een parkeerplaats in de buurt om te wachten.
- Hij laadt de pallets bij de bestemming. Bij vertrek ontvangt hij op zijn navigatiesysteem de meest logische route (door Nederland) naar zijn volgende bestemming.
- Onderweg ontvangt hij via zijn navigatiesysteem meldingen over afwijkende verkeerssituaties, zoals een afgesloten rijstrook, file of stilstaand voertuig op de vluchtstrook.
- Hij overnacht en rust graag op een locatie waar hij bekende collega's treft. Daarom reserveert hij daar alvast een parkeerplaats. De locatie wordt in de route opgenomen. Zo weet hij direct de extra reistijd.



Kenmerken

- Minder dan 25% van mijn route gaat door Nederland.
- In Nederland rijd ik voornamelijk op Rijkswegen.



15
voertuigen



1
rit per voertuig



9
uur per rit



600
km. per rit



0
IVRI's per rit

CTC toepassingen



Bandenspannings-
meter (sensordata)



Gevaarlijke situaties
en wegwerkzaamheden



Prioritering
vrachtverkeer



Actuele status
verkeerslichten



Signalering en
snelheidsadviezen



Stedelijke data
voor logistiek

Effecten en besparingen



1,350
liter brandstof



0
uren



☆☆☆



3.350
kilo co2-uitstoot

Totaal voordeel : € 1.300 per jaar

Zo makkelijk kan het gaan!

Nationaal transporteur

De Heer Logistics



Zonder CTC

- Voor laden en lossen gelden slottijden. Vaak zijn dit tijdsblokken van ongeveer 2 uur.
- Om niet te laat bij de klant te zijn, plant de chauffeur het laden aan het begin van het tijdsblok. Ook het lossen wil hij aan het begin van het tijdsblok doen. Zo heeft hij speling als de reistijd langer is dan gepland.
- Het lossen op het afleveradres gaat op volgorde van aankomst. Hierdoor moet hij vaak wachten. De wachttijd weet hij pas op locatie.
- Hij rijdt zijn routes vooral op basis van eigen kennis. In de buurt van zijn bestemming gebruikt hij soms zijn navigatiesysteem.

Mét CTC

- Voor het laden en lossen heeft de chauffeur een bloktijd. Bij het plannen wordt data voor een betrouwbare reistijd gebruikt.
- De chauffeur hoeft bij aankomst niet te wachten, omdat hij zijn verwachte aankomsttijd heeft gedeeld.
- Zijn er bijzonderheden waardoor hij toch moet wachten? Dan ontvangt hij vooraf een bericht met een veilige wachtlocatie. Hiervoor kan hij tevens een plaats reserveren.
- Op de wachtlocatie rijdt hij bij de ingang over de bandenspanningsmeter. Eventuele afwijkingen kunnen tijdens het wachten worden verholpen.
- Onderweg ontvangt hij meldingen over afwijkende verkeerssituaties, zoals een afgesloten rijstrook, file of stilstaand voertuig op de vluchstrook.
- In de buurt van de laad- en loslocatie kan hij ook, de actuele status van een verkeerslicht zien. En op de vrachtcorridors (voorkeurroutes) krijgt hij een streepje voor bij verkeerslichten.



Kenmerken

- Groot deel van de route gaat over Rijkswegen.
- In de basis is er sprake van full truck loads
- Ik rijd 20% van mijn ritten in de spits en 30% 's nachts.



15

voertuigen

2

rit per voertuig

4,5

uur per rit

225

km. per rit

2

IVRI's per rit

CTC toepassingen



Bandenspanningsmeter (sensordata)



Gevaarlijke situaties en wegwerkzaamheden



Prioritering vrachtverkeer



Actuele status verkeerslichten



Signalering en snelheidsadviezen



Stedelijke data voor logistiek

Effecten en besparingen



1,575
liter brandstof



100
uren



☆☆☆



3.900
kilo co2-uitstoot

Totaal voordeel : € 4.400 per jaar

Zo makkelijk kan het gaan!

Regionale distributeur

Van Dalen Logistiek



Zonder CTC

- De loslocaties liggen in dezelfde regio (bijvoorbeeld provincie).
- Voor laden en lossen gelden slottijden. Vaak zijn dit blokken van ongeveer 1 uur.
- Om niet te laat bij de klant te zijn, plant de chauffeur het laden aan het begin van het tijdsblok. Ook het lossen wil hij aan het begin van het tijdsblok doen. Zo heeft hij speling als de reistijd langer is dan gepland. Als hij te vroeg is, moet hij op de locatie wachten. Eerder lossen is meestal niet mogelijk.
- Hij rijdt zijn routes vooral op basis van eigen kennis. In de buurt van zijn bestemming gebruikt hij soms zijn navigatiesysteem.

Mét CTC

- De chauffeur deelt zijn verwachte aankomsttijd. Op bestemming staat een medewerker klaar om hem te ontvangen.
- Zijn er bijzonderheden waardoor hij toch moet wachten? Dan ontvangt hij vooraf een bericht met een veilige wachtlocatie. Hiervoor kan hij tevens een plaats reserveren. De transporteur bepaalt de impact voor de andere bestemmingen en informeert hen automatisch.
- Op de wachtlocatie rijdt hij bij de ingang over de bandenspanningsmeter. Eventuele afwijkingen kunnen tijdens het wachten worden verholpen.
- Onderweg ontvangt hij meldingen over afwijkende verkeerssituaties, zoals een afgesloten rijstrook, file of stilstaand voertuig op de vluchtstrook.
- In de buurt van de laad- en loslocatie kan hij ook, de actuele status van een verkeerslicht zien. En op de vrachtcorridors (voorkeurroutes) krijgt hij een streepje voor bij verkeerslichten.



Kenmerken

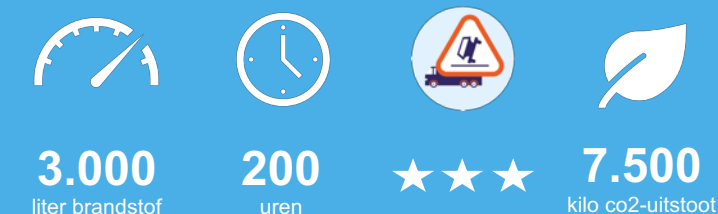
- Groot deel van de route gaat over N-wegen.
- Ik rijd 30% van de ritten in de spits en ik rijd niet 's nachts.
- Ik passeer 5 slimme verkeerslichten waarvan 3 met prioriteit
- 10% van gereden km en 15% van rijtijd vindt in de stad plaats
- 25% van de binnenstad is onbekend voor mij



CTC toepassingen



Effecten en besparingen



Totaal voordeel : € 9.100 per jaar

Zo makkelijk kan het gaan!