

Uit "De Scheepvaartkrant 2011 – mei, nr: 6"

Mercurius Scheepvaart gaat M-factor schepen op afstand beheren via RMS

Last Mile Solutions ontwikkelt Remote Vessel Management System



Eric van Voorden, managing director van Last Mile Solutions

ROTTERDAM - Het op afstand communiceren met apparatuur, machines, wagenparken of automaten begint steeds meer gemeengoed te worden. Last Mile Solutions (LMS) uit Rotterdam ontwikkelt er toepassingen en de infrastructuur voor. De binnenvaart heeft dit bedrijf inmiddels ook ontdekt. Voor Mercurius Scheepvaart is onder de naam Remote Vessel Management System (RVMS) een systeem ontwikkeld voor groepsbeheer van schepen op afstand. "Daarmee kan Mercurius heel haar vloot overzien", vertelt Eric van Voorden, managing director van Last Mile Solutions.

Door Lida Saaij

LMS is niet geheel onbekend in scheepvaartkringen. Een paar jaar geleden ontwikkelde LMS het draadloze beveiligingssysteem voor de pleziervaart. Per mobiele telefoon is er contact met het schip. Via detectoren wordt alarm geslagen bij onraad, bijvoorbeeld diefstal of zinken, een lege accu, een bevroren koelsysteem, brand of andere narigheid. Inmiddels wordt het systeem op de markt gebracht door Vetus. Via een Track and Trace module kan het schip worden gevolgd. Handig bij diefstal bijvoorbeeld. Maar ook kan worden afgelezen of de koelkast nog aan staat, de walspanning is aangesloten, of de accu nog voldoende voltage heeft et cetera. Tevens kan via het mobieltje de verwarming worden aangezet of het alarm uitgeschakeld. Puur gemak derhalve. Het is een vorm van communicatie op afstand die door LMS eerder al voor andere doeleinden werd ontwikkeld. Bijvoorbeeld voor altijd over actuele informatie. Dat maakt dat handelingen beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Logistiek ten behoeve van onderhoud kan efficiënter, waardoor kosten en tijd kunnen worden bespaard. Er is, om

toegang te verkrijgen tot de beheerssystemen alleen internet nodig. Bij storingen en calamiteiten worden de beheerders of eigenaren meteen gealarmeerd.

M-factor schip

Alle kennis die met bovengenoemde systemen is opgedaan wordt nu ingezet voor groepsbeheer van het M-factor schip dat Mercurius Scheepvaart dit jaar in de vaart wil brengen. Dit kanaalschip, 85 x 9,60 m met lage kruiplijn en lange laadruimte kan als tanker, containerschip of droge ladingschip worden uitgevoerd. De schepen worden uitgerust met een laag motorvermogen (750 pk), de uitlaat van de hoofdmotor krijgt een katalysator. Een SCR (Selective Catalytic Reduction) zorgt voor vermindering van de NOx emissie met 90 procent. Maar ook voor verlaging van het brandstofverbruik en daarmee met een verlaging van de CO2 emissie.

Het eerste schip is in aanbouw op de scheepswerf Begej in Servië en moet tussen juli en oktober in de vaart komen. "Deze schepen worden voorzien van RVMS. De machinekamer wordt gemonitord, waardoor we permanent allerlei zaken in de gaten houden, zoals oliedruk, koelwatertemperatuur en dergelijke.

Zodra de gemelde waarden buiten vooraf vastgestelde grenswaarden komen wordt een waarschuwing afgegeven en kan er iets aan gedaan worden. Daarmee verkrijgt men aan de wal voortdurend up to date informatie over de technische zaken aan boord. De communicatie verloopt via een computer aan boord. Het systeem bevordert goed onderhoud en efficiënte planning van onderhoud. Allerelei zaken worden op deze wijze verenigd in één systeem", aldus Van Voorden. Het eerste schip dat er mee gaat varen is een containerschip.

IOD

Van Voorden is met Mercurius Scheepvaart in contact gekomen via het Projectbureau IOD en de Kamer van Koophandel. IOD staat voor Integraal Ondernemen Dordrecht. IOD is in de regio Drechtsteden actief met het begeleiden van ondernemers om via goed onderbouwde plannen uitvoerbaar te maken.

Zo mogelijk wordt bekeken of daarvoor ook gebruik kan worden gemaakt van subsidies, terwijl tevens contacten wordt gelegd met bedrijven. Bruggen bouwen noemt IOD dit. Eric van Voorden ziet de inspanningen van IOD als een goede meerwaarde.