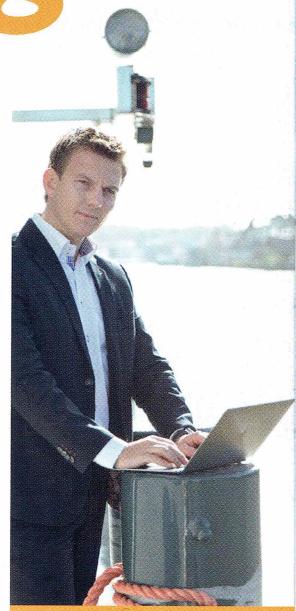




Digitale sprong voorwaarts

SON en Noord Nederland onderzoeken of ze hun schouders kunnen zetten onder een nieuwe computeroplossing voor scheepsmanagement. Het programma VeMaSys helpt schippers de papierwinkel te verkleinen en onder meer het motorenonderhoud beter in beeld te brengen.

tekst: Gerard den Elt \ beeld: Gerlinde Schrijver



De brutale vraag van de onbevangen buitenstaander opende plotseling de ogen van een Vlaamse schipper. Na een dagje rondneuzen in de stuurhut stelde hij de confronterende vraag of de schipper qua administratie- en managementsystemen soms nog in het tijdperk van Fred Flintstone leefde.

Misschien een beetje overdreven, maar onbewust werd daarmee de kiem gelegd voor een digitale inhaalrace in de binnenvaart. De Vlaamse schipper ging namelijk meteen aan de slag. Want anno 2015 blijft de binnenvaart flink achter bij andere takken in de logistische sector, waar digitalisering gemeengoed is, zoals in het wegtransport.

Ga de dagelijkse praktijk maar na: vrachtbrieven en ladingpapieren worden zelfs door de regen heen naar kantoor gebracht voor een krabbel. In de stuurhut liggen tientallen ordners met administratie opgeslagen. De checklist voor scheepsruimen wordt nog altijd met de hand afgewerkt. Hetzelfde geldt voor het vlakrapport, waarop de diktemeting met pen op het papier wordt genoteerd. En het motoronderhoud wordt dikwijls nog op de ouderwetse manier bijgehouden. Niks mis mee, ware het niet dat papieren zoek raken en onderhoudsschema's

perfect digitaal bijgehouden kunnen worden.

“Een groot deel van onze schades ontstaat door storingen van scheepsmotoren, generatoren en schroefassen”, vertelt SON-directeur Bert Jansma. “Als we meer aan preventie van motorschades kunnen doen, dalen de schadelast en dus ook de premies op den duur.”

Tegen gereduceerd tarief

SON en Noord Nederland onderzoeken of ze gezamenlijk met Brayton Global

‘Afscheid van het Fred Flintstone-tijdperk?’

in Brussel invoering van VeMaSys, een digitaal managementsysteem voor de binnenvaart, kunnen ondersteunen. Dit wil men bewerkstelligen door bij hen aangesloten leden tegen gereduceerd tarief gebruik te laten maken van het systeem, dat nu nog alleen in een betaversie bestaat en 500 euro per schip per jaar kost. Dit alles uiteraard op vrijwillige basis voor de leden. Eind 2015 moet een volledig vernieuwde versie beschikbaar zijn. Twaalf programmeurs werken daar hard aan.

In dit systeem kunnen onder andere alle documenten, ladingbrieven, certificaten, het scheepslogboek, de onderhoudshistorie, de gemaakte

reizen, aanlegplaatsen en brandstofverbruik worden bijgehouden. Ook kan men met dit systeem simpel het rendement per reis en het totaal rendement berekenen. Met een scanapparaat of met een fotootje via de smartphone zijn alle papieren handig digitaal op te slaan. Op termijn moet zelfs een factuur er simpel mee op te maken zijn.

Ook kunnen de actuele waterstanden worden ingelezen en kan de schipper voor vertrek bepalen hoeveel ton hij maximaal kan meenemen. Dit kan overbelading en daardoor eventuele bodemschades en tornkosten voorkomen. “Alles volgens het KISS-principe: Keep It Simple, Stupid”, zegt salesmanager Rolf van Mechelen van VeMaSys.

“We maken het voor iedereen zo eenvoudig mogelijk, want de businessoplossing is vanuit de schippers zelf bedacht. Programmeurs voeren de bedrijfswensen uit die onder schippers leven. Op de Maritime Industry beurs in Gorinchem hoorden we nuttige tips.”

Van Mechelen is verantwoordelijk voor de verdere uitbouw van dit ‘nieuwe tijdperk van vlootbeheer’. Hij moet Fred Flintstone zien weg te jagen van de bijna 8000 binnenvaartschepen in Nederland en België. De Antwerpenaar constateert dat de schippers nog wel overtuigd moeten worden. De binnenvaartschepen hebben weliswaar de ↗



modernste snufjes aan boord, maar qua administratie is men behoudend. "Want het is toch altijd goed gegaan, zo wordt geredeneerd. Dat klopt. Maar als je ziet wat voor tijd je bespaart met een vlotte communicatie tussen bevrachters, makelaars, opdrachtgevers, verzekeraars en officiële instanties, dan is duidelijk dat een flinke besparing te behalen valt."

Onnodiige kosten voorkomen

Hij noemt het voorbeeld van een bevriende schipper, die recentelijk een schade had aan een vuilwaterpomp. Kostte 1500 euro. Het bleek dat de pomp nooit was open gezet. "Er worden soms dingen aan boord vergeten", zegt Van Mechelen. "Met ons programma wordt aan de schipper gemeld wanneer alle pompen moeten worden getest en aangezet. Daarmee voorkom je onnodiige kosten door dingen die je vergeet."

Jansma ziet het tegen gereduceerde prijs aanbieden van een dergelijk waarschuwingssysteem en de mogelijkheid tot vastlegging van de onderhoudshistorie als een ideale aanvulling op de service van schepenverzekeraars als SON en Noord Nederland. Zo kunnen bijvoorbeeld olieanalyses worden gedeeld en besproken tussen verzekeraars en verzekerden. "Als de schipper meewerkt en toestemming geeft om de analyses in te zien, dan kan als tegenprestatie worden gedacht aan verlaging van het eigen risico. Het is in ieders belang de schadelast terug te brengen.

Vooral bij een coöperatie waar de leden eigenaar zijn."

Laatst had SON bijvoorbeeld nog een schadegeval, waarbij een hulpmotor volledig was stilgevallen. "Het personeel was vergeten de olie te ververversen", zegt Jansma. "Het leek wel teer wat er uit die hulpmotor kwam. Een computerprogramma als VeMaSys kan in onze ogen tijdig de schipper waarschuwen dat onderhoud noodzakelijk is. Via een overzichtsscherm kan de schipper/eigenaar zien of het noodzakelijke onderhoud is gepleegd en door wie het is gedaan."

Veiligheid vergroten

Het ontwikkelen en toepassen van dit systeem past volgens hem in het beleid

'Het is altijd goed gegaan, maar kan nog beter'

van moederbedrijf TVM om de transportveiligheid te vergroten. Niet alleen op de weg, maar zeker ook op het water. "Ook daar gaat het regelmatig mis. Zo zijn we nog zoekende naar systemen die aangeven dat bijvoorbeeld de autokraan nog omhoog staat, terwijl het schip in de vaart is. Met enige regelmaat komen we forse schades tegen doordat de schipper vergeten is dat de autokraan nog omhoog staat of dat deze te vroeg omhoog wordt gezet."

In diverse vrachtwagens worden momenteel bij moederbedrijf TVM camera's ingebouwd die de oogbewegingen van de chauffeur registreren. Zodra er tekenen zijn dat de chauffeur

weg dommelt, wordt er een signaal gegeven. "Dit is in de scheepvaart natuurlijk ook goed toe te passen, want oververmoeidheid komt in de scheepvaart ook regelmatig voor. Het vergt een kleine investering waarbij wij in het kader van veiligheid graag onze ondersteuning willen bieden. Daardoor voorkomen we niet alleen schades, we redden er ook levens mee."

Minder toezichthouders

Van Mechelen zegt blij te zijn dat de nieuwste snufjes worden ondersteund door grote partijen in de markt. "Het wordt in de binnenvaart makkelijker geaccepteerd als grote spelers als coöperaties, reders, bevrachters of havenbedrijven op het gebruik aanstuuren. Maar zeker is dat ook vanuit de Europese Unie wordt aangestuurd op meer veiligheid. Daarin past dit systeem perfect."

Verder verwacht hij dat een digitale databank het aantal fysieke controles door overheidsinstanties kan verminderen. Wie controleurs toestaat de scheepspapieren digitaal te checken, krijgt minder toezichthouders aan boord.

Een veelgehoord bezwaar is dat het opslaan van bedrijfsgegevens van schepen in een databank de privacy aantast. Van Mechelen benadrukt dat alle data volledig zijn afgeschermd en dat concurrenten er niet bij kunnen. "Natuurlijk is de privacy gewaarborgd", zegt hij. "Want met een applicatie als MarineTraffic en API ligt tegenwoordig al genoeg op straat." 