

# Efficiencyvoordelen door sensoren

DOOR ARNOLD WIELENGA

Ze maakten diepe indruk op de Italiaanse hulpverleners: de ingevlogen specialisten van het bedrijf Siri Marine uit Appingedam die destijds waren betrokken bij de berging van het gekantelde cruiseschip Costa Concordia in de haven van Giglio. De bergingsoperatie lag stil omdat het schip bewoog en duikers in het wrak schurende geluiden hoorden. Daarop verlieten zij in grote haast de Costa Concordia. Specialisten van Siri Marine plaatsten twee sensoren op het schip, die alle bewegingen van het rampschip in de gaten hielden en deze nauwkeurig registreerden. De duikers konden daarna weer veilig afdalen en er hun werk doen.

“Beter, veiliger en goedkoper”, zijn volgens Siri Marine-directeur Albert Lenting de kernbegrippen binnen zijn bedrijf. Een onderneming die is gespecialiseerd in het leveren van maritieme diensten voor de offshore-, scheepvaart- en scheepsbouwindustrie. Maar inmiddels heeft de wegtransportsector ook de sensortechnologie ontdekt. De zogenaamde Yellow Black Box meet bijvoorbeeld de temperatuur en vochtigheid in een vrachtcontainer en volgt de lading, zodat op ieder moment bepaald kan worden waar de container zich bevindt.

Lenting heeft een maritiem verleden. Zijn vader was kapitein-eigenaar van een coaster. Hijzelf bezocht de zeevaartschool, voer voor Shell, was gezagvoerder bij Smit Offshore en een aantal jaren marine operations manager in Noorwegen. In 1995

keerde hij terug naar Nederland, waar hij ging werken als yard manager bij Bodewes Volharding en als operations manager bij Damen Shipyards. Lenting: “Op een gegeven moment kwam ik op een leeftijd dat ik er klaar mee was om voor een baas te werken. Ik heb in de loop der jaren, in diverse maritieme functies, enorm veel ervaring opgebouwd. Ik beschik over een geweldig groot netwerk, dus ik dacht: ‘Ik neem de stap en ga voor mezelf als consultant beginnen.’”

In 2003 richtte hij daarom het eenmansbedrijf Siri Marine op. Lenting kwam in die tijd in contact met MaxControl in Delfzijl. Dit bedrijf had bewegingssensoren met bijbehorende software ontwikkeld. “In die beginfase hebben we avond aan avond met elkaar aan de keukentafel gezeten om het systeem verder te verfijnen en uit te bouwen. Daarnaast legde ik via mijn netwerk contacten in de maritieme wereld om te onderzoeken of er belangstelling voor deze sensortechnologie bestond”, aldus Lenting.



Albert Lenting



De gele koffertjes van Siri Marine staan klaar om te worden meegenomen.



**“Door middel van sensoren kun je ook de levensduur van windmolens bepalen”**

Met de inzet van sensoren kan schade aan scheepsladingen worden voorkomen. Dit is het uitgangspunt waarmee Lenting rederijen benadert. “Door sensoren te plaatsen op het schip, in het ruim of op de containerdekken kun je bepalen hoe het schip zich gedraagt op zee. Die informatie is allemaal af te lezen door de bemanning op de brug. Gaat het hard waaien en dreigt de lading te gaan schuiven, dan kun je ingrijpen. Vaart verminderen of koers wijzigen”, legt hij uit.

Maar Siri Marine ging nog een stap verder. Door enkele maanden met behulp van sensoren de gedragingen van een schip op zee tijdens verschillende weersomstandigheden nauwkeurig te monitoren en vast te leggen, kan voor het desbetreffende schip (en zusterschepen) een zogenaamd sjorschema worden opgesteld. Met name voor veerboten en RoRo-schepen, maar ook andere vrachtschepen, levert dit volgens Lenting enorme efficiencyvoordelen op. Stena Line, Koninklijke Wagenborg, P & O, Shell en ExxonMobil behoren inmiddels tot de vaste klantenkring van Siri Marine.

In 2004, Siri Marine had inmiddels MaxControl ingelijfd, betrad het bedrijf de markt van grote ladingschepen. Lenting hierover: “Onze sensoren

werden ingezet bij het transport van een groot productieplatform van BP, dat in Korea was gebouwd en naar de Golf van Mexico werd getransporteerd. Met behulp van onze sensoren kon het transport nauwgezet in de gaten worden gehouden.”

Inmiddels vliegen de specialisten van Siri Marine uit Appingedam de hele wereld over als het gaat om calamiteiten, zoals de berging van het gekantelde cruiseschip Costa Concordia, brandende in zee stortende productieplatforms of het begeleiden van zware transporten op zee. In het magazijn van het bedrijf staan de felgele kisten vol geavanceerde elektronica keurig op een rijtje, klaar om te worden meegenomen.

De sensortechnologie bevat nog meer toepassingsmogelijkheden. Siri Marine richt de blik daarom ook op de aanleg van windmolenparken op zee. Lenting: “Door middel van sensoren kun je de levensduur van windmolens bepalen, de conditie van het fundament waarop de molen staat en zo zijn er nog vele toepassingen mogelijk. Verder zie je met enige regelmaat dat door het toepassen van nieuwe technieken voor het winnen van olie, stilgelegde productieplatforms op zee opnieuw in gebruik worden genomen. Dergelijke platforms moeten dan opnieuw gecertificeerd worden. Ook daarvoor kun je sensortechnologie inzetten.”

*De rubriek ‘Bedrijf in Beeld’ wordt mede mogelijk gemaakt door netwerkorganisatie Eemshaven.info.*