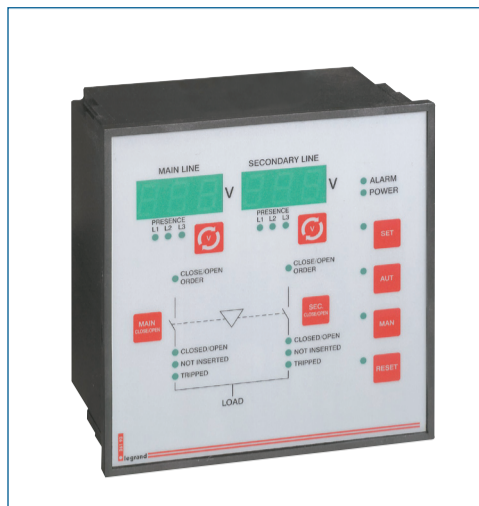


Automatische omkeereenheid

Met een net/noodomkeereenheid van Legrand Nederland kan op een eenvoudige manier de continuïteit van een diversiteit aan installaties worden gewaarborgd. Deze automatische omkeereenheid is goedkoper en technisch eenvoudiger dan de beschikbare traditionele automatische omschakelende eenheden. Het apparaat is compact en betrouwbaar omdat er minder overgangen en schakelingen zijn, waardoor de kans op storingen aanzienlijk afneemt. Het onder spanning houden van terreinverlichting of van koel- en vriescellen zijn slechts twee van de vele toepassingsmogelijkheden. De automatische omkeereenheid is zowel geschikt voor het bedienen van open vermogensautomaten van het type DMX3 als voor gesloten vermogensautomaten van het type DPX. De bediening kan handmatig en automatisch plaatsvinden. Het uitleesvenster op de omkeereenheid geeft informatie over de spanning per fase, de status van de automaten en de eventuele acties van de eenheid. Met behulp van een Modbus-protocol en een RS485-communicatiepoort is uitlezing op afstand mogelijk. De maximale spanning, het draaiveld van de fasen en de frequentie zijn parameters die daardoor op ieder moment opvraagbaar zijn. De omkeer-



eenheid zorgt er tevens voor dat alleen de netvoeding dan wel de noodvoeding aanwezig is. De eenheid komt tegemoet aan de vraag uit de markt naar een goedkopere en technisch eenvoudiger oplossing voor de al bestaande systemen. Veel gebruikers vinden deze te complex omdat diverse fasebewakings-, stuurstroom- en tijdrelais de omschakeling moeten realiseren.

Legrand Nederland, (0411) 653 178
www.legrandnederland.nl
l.vannuenen@legrandnederland.nl

Stuurknuppels

De BF Paddle van Apem is een stuurknuppel van de nieuwste generatie die intern contactloos werkt. Hier is een contactloze, enkelassige stuurknuppel gecombineerd met een schakelaar in dezelfde behuizing. Een lang-



durige, storingvrije werking wordt gegarandeerd door de toegepaste Hall-effect technologie die een reeks analoge, schakelende of impulsbreedte-gemoduleerde signalen volgens klantenspecificaties biedt. Het geheel herziene ontwerp met een innovatief mechanisme en ergonomische vormgeving is specifiek ontwikkeld voor robuuste bediening en betrouwbare prestaties. Omdat veel toepassingen vragen om veilige elektronica, biedt deze stuurknuppel volledig gespecificeerde dubbele uitgangen. Dit soort stuurknuppel kan tevens worden beschouwd als een Hall-effect schakelaar die zodanig kan worden geprogrammeerd dat deze op twee manieren bij het verplaatsen van de hefboom triggert, zowel aan het uiteinde van de beweging als in het centrum.

Apem Benelux
(076) 542 7924
www.apem.com
sales@apem.be

Eindschakelaars

Door Siemens is het assortiment Sirius eindschakelaars 3SE5 uitgebreid met compacte modellen in metalen behuizing. Uitgevoerd in de hoge beschermingsgraad IP66/67, zijn deze schakelaars bijzonder geschikt voor toepassing in zware industriële omgevingen. De 31 mm smalle behuizing conform EN50047 is voorzien van twee tot drie schakelcontacten en de 56 mm brede XL-behuizing conform EN5004 van maximaal zes schakelcontacten. Hierdoor is een zeer groot aantal schakelvarianties mogelijk. Beide typen zijn verkrijgbaar als complete eindschakelaar inclusief bedieningskop en zijn modulair samen te stellen uit losse componenten, zodat de gebruiker de uitvoering naar wens zelf kan samenstellen, bijvoorbeeld door een basisschakelaar met een M12-connector te combineren met een aandrijfkop met plunjier. Een extra rub-

ber afdichting voorkomt dat grof vuil in de aandrijfkop van de schakelaar kan binnendringen.

Siemens Industry Automation
(070) 333 3404
www.siemens.nl/industry/sirius
ruud.doffershoff@siemens.com



COLUMN

Willen we files wel echt oplossen? (Of: Kopieer het Telecom model!)

Hoe voelt het als u op de snelweg de remlichten van al uw voorgangers ziet aanflitsen? Waarom ik?... Waarom nu?... Waarom?....

Bij elke file die ik inrijd bekruipt mij de vraag, waarom lossen we dit niet op? Welke oplossingsrichtingen zijn er? Verhoging van de brandstofprijzen?

Meer, of bredere, wegen? Deze hebben echter aangetoond slecht tijdelijk effectief te zijn. De kilometerheffing dan? De weerstand hiertegen is enorm! Wat weerhoudt ons, de politiek en wij als automobilisten, er nu van om hiervoor keuze te maken? Welke sentimenten weerhouden ons?

Ik denk dat de automobilist zich door de regering (lees politici) misbruikt voelt. De 'auto als melkkoe' geeft dit goed aan. Ook het befaamde kwartje van Kok moeten we nog altijd terug krijgen. Dit wantrouwen ligt m.i. aan de basis voor de onwil om oprecht naar een oplossing te zoeken. De automobilist vertrouwt de politiek niet meer.

Begrijpelijk, maar wel jammer. Dat er iets moet gebeuren is al heel lang duidelijk. De val van het kabinet brengt hierin ook geen vooruitgang. Door de komst van de verkiezingen is er geen oog meer voor de oplossing van problemen. Politici hebben alleen oog voor peilingen. Men buitelt over elkaar heen met populistische uitspraken over non-issues om maar stemmen te trekken. Problemen worden niet meer benoemd, laat staan dat naar wegen gezocht wordt om deze op te lossen.

Laten we eens kijken of we op deze plek ons zelf én onze Haagse vrienden een handje kunnen helpen!

Als we de telecommunicatie sector als model nemen zien we dat er grosso modo twee soorten netwerken zijn, vaste- en mobiele. Deze netwerken handelen zowel het telefonie-, televisie- en internetverkeer af. Het wezenlijke verschil tussen vast en mobiel zit hem in de beschikbare bandbreedte, de hoeveelheid informatie die per seconde getransporteerd kan worden en in de mobiliteit van de gebruiker. Het vaste netwerk (kabels) is per definitie breedbandig en de capaciteit kan relatief eenvoudig uitgebreid worden. De aansluiting hierop is op een vaste plaats gemonteerd, geeft hier de beperking. Deze vaste plek beperkt de mobiliteit van de gebruiker. We kunnen dit vergelijken met het openbaar vervoer. Vaste opstap (aansluit) punten, met een relatief eenvoudig uit te breiden capaciteit.

Het mobiele (draadloze) netwerk, zoals GSM, GPRS en UMTS, hebben één eigenschap gemeen: de bandbreedte is beperkt! Er kunnen gelijktijdig maar een vast aantal gesprekken/ internet verbindingen afgewikkeld worden. Dit is goed te vergelijken met het wegnen, dit heeft ook een vaste (beperkte) capaciteit. Gelijktijdig kan er maar één auto op één wegstuk rijden.

Wat kunnen we hier van de Telco's leren? De tariefstructuren die de leveranciers van deze netwerken hanteren zijn tweeledig. We zien dat voor de vaste netwerken een 'flat fee' common sense aan het worden is. We kunnen voor een vast bedrag per maand vrijwel onbeperkt van deze netwerken gebruik maken. Er is immers genoeg bandbreedte en deze is relatief eenvoudig uit te breiden. Voor de mobiele netwerken betalen we echter per gesprek of SMS. Hoewel de operators ons doen geloven dat mobiel Internet ook 'flat fee' is, is dit beslist niet het geval. De eerste megabyte is gratis als deel van het abonnement, daarboven moet gewoon betaald worden.

De vraag is nu hoe willen, of kunnen, we als mobiele gebruiker (automobilist/ OV reiziger) betalen voor het gebruik deze twee verschillende netwerken? Twee zaken vallen hierbij op, het openbaar vervoer kent weliswaar een beperkte vorm van 'flat fee' (abonnementen), maar deze zijn erg hoog geprijsd terwijl ook de 'per gebruik' tarieven van dit openbaar vervoer op grote hoogte liggen. Het tariefstelsel voor het auto gebruik is redelijk ondoorzichtig. Een mate van 'flat fee' is aanwezig in de vorm van belastingen, verzekeringspremies en onderhoudskosten. De 'per gebruik' tarieven worden bepaald door brandstofkosten en efficiëntie van de auto en liggen relatief laag.

In vergelijking met het Telecom model is dit precies omgedraaid! Zou het dan niet logisch zijn dat er voor het gebruik van de auto op wegen (met een beperkte bandbreedte die al vrijwel opgebruikt is) extra moet worden betaald? Omgekeerd zou dan bij het openbaar vervoer een meer 'flat fee' tarifiering toegepast moeten worden. Meer reizen voor minder geld! Zo zal dan automatisch een nieuw evenwicht in gebruik ontstaan die de belasting meer, en zinvoller over de twee netwerken verdeelt.

Op deze manier wordt het openbaar vervoer goedkoper (en dus meer gebruikt) en hoeft kilometerheffing geen vies woord meer te zijn!

Jan W. Veltman
Technology- & Business Development
Commint Consultancy BV
jan.w.veltman@commint.nl

