

Ibis: naast verkoops- en informatietoestel vooral beheersinstrument

Ibis (Ivette bis) krijgt stilaan vaste vorm. Ibis volgt Ivette op, het mobiele verkoops- en informatietoestel dat treinbegeleiders momenteel gebruiken. Het heeft heel wat extra troeven ten opzichte van zijn voorganger. Hoog tijd om te gaan praten met de ploeg achter het Ibis-project van Reizigers en ICT.

Er werken 21 mensen van binnen en buiten de NMBS aan de ontwikkeling van het Ibis-toestel. Begin oktober was het eerste prototype klaar. De ontwikkeling van het systeem is in handen van ICT. Voor 2004 is Ibis een van de grootste uitgaveposten van ICT, wat de belangrijkheid van het project onderstreept. Het beheer van het systeem en van het onderhoud van de toestellen is in handen van de directie Reizigers, meer bepaald de cel Ibis van RZ.113, cel Ibis, die ook de opleidingen rond Ibis organiseert. De Opleiding gebeurt door RZ.111. Het call centre van ICT, dat 24 uur op 24 bemand is, fungeert als eerste lijnshulp en zal samen met de cel Ibis van RZ.11 alle problemen verder opvolgen.

Persoonlijk toestel voor iedere treinbegeleider

Er was veel inspraak van de treinbegeleiders bij de ontwikkeling van het prototype. Een werkgroep van 13 treinbegeleiders uit alle CT's besliste mee over fundamentele

dingen. Zo waren er twee mogelijke modellen. De portraitversie had de voorkeur, tot de werkgroep vroeg om te kiezen voor de landscapeversie, die veel makkelijker in de hand lag. Ook de comités voor Preventie en Bescherming op het Werk werden betrokken voor wat de veiligheidsaspecten betrof.

Tot januari 2004 werden 8 prototypes getest: bij Reizigers op de gebruiksvriendelijkheid en bij ICT op de technische aspecten zoals de goede werking van alle hardware-componenten en de duurzaamheid van het toestel.

Vanaf 9 februari 2004 starten de testen in de trein en in enkele depots. Ook de transfer van gegevens wordt getest. Drie toestellen worden getest in Hasselt en drie in Ottignies door vrijwilligers, die drie weken lang alle bewerkingen uitvoeren alsof ze een normale dienst van een treinbegeleider afwerken. Tussendoor wordt elk toestel opgevolgd, geëvalueerd en eventueel aangepast.

Indien de eerste testperiode gunstig verloopt, volgt op 29 maart 2004 een eerste roll-out. Die zal plaats-

hebben in de depots van Hasselt en Ottignies. Hier zal worden gestart met de opleiding en 50 tot 80% van de treinbegeleiders gaan er werken met een 250-tal Ibistoestellen. Na 5 weken zal deze fase worden geëvalueerd. Indien de evaluatie positief is, is het mogelijk om alle toestellen geleidelijk in het hele land in productie te plaatsen. Deze operatie moet voor eind 2004 zijn afgerond. Gelijktijdig met de overschakeling naar Ibis wordt per treinbegeleider een dag opleiding voorzien. Ivette blijft zolang naast Ibis bestaan.

Iedere treinbegeleider krijgt een persoonlijk toestel waarvoor hij zelf verantwoordelijk is. In totaal werden 2.800 toestellen aangekocht. Daarnaast least de NMBS meer dan 300 reservetoestellen die in de depots worden geplaatst voor het geval er een toestel stuk gaat.

Zoveel meer mogelijkheden

Ibis heeft veel meer mogelijkheden dan Ivette. Ivette was vooral een verkoops- en informatietoestel. Ibis

wordt daarnaast ook een beheers-toestel. Het werkblad van de treinbegeleider, tellingen, de C170 en heel wat andere documenten kunnen worden opgesteld via Ibis en de gegevens ervan worden dadelijk getransfereerd en centraal verzameld en verwerkt op de INA-server (Ibis National Administration). De INA-server zorgt voor de in- en output van elk Ibistoestel. Via een webapplicatie kunnen de betrokken diensten op intraweb gegevens opvragen. Op nationaal niveau kan men gegevens vanuit elk depot opvragen, terwijl een depot alleen zijn eigen gegevens kan raadplegen. Nieuw is hier dat men ook op plaatselijk niveau zoekwerk kan doen.

Ibis bevat veel meer informatie dan Ivette: de dienstregeling, de prestaties van de treinbegeleider, de treinnummers, de diensttabel, maar ook de belangrijkste punten uit het orderboek en de reglementering, de productfiches, de gele en witte affiches. Al deze mogelijkheden zullen geleidelijk aan geactiveerd worden. Het toestel bevat een ingebouwde kaartlezer met magneetstrip, waar-

door de reiziger in de trein kan betalen met Visa en Mastercard. Betalen via Proton is geprogrammeerd, maar is voorlopig nog te duur in gebruik. Er is een chipkaartlezer waarmee Ibis, indien de wetgever dit toelaat, de gegevens van toekomstige identiteitskaarten met ingebouwde chip zal kunnen lezen, en er is een barcodelezer. Met de driebands-GSM-module zijn telefoontjes en sms-berichten mogelijk. GPRS (General Packet Radio Service, om gegevens, zoals bijvoorbeeld een e-mail, te verzenden en te ontvangen via radiogolven) is geprogrammeerd, maar nog niet geactiveerd. Draadloze communicatie op korte afstand via Bluetooth is eventueel ook mogelijk, bv. tussen twee treinbegeleiders in eenzelfde trein. Het toestel heeft een touchscreen in kleur. De biljetten en de informatie worden afgedrukt op een rolletje papier.

En ondanks de meerwaarde t.o.v. zijn voorganger weegt het toestel slechts 1kg.