

WEST BRABANT CORRIDOR

HET VERHOGEN VAN DE KETEN BETROUWBAARHEID DOOR SAMENWERKING OP DE CORRIDOR

De containeroverslag is de motor achter de groei van de Rotterdamse haven. In het achterlandvervoer van containers is een belangrijke rol weggelegd voor de containerbinnenvaart. Sinds enkele jaren staat de afhandeling van containerbinnenvaartschepen op de Rotterdamse deepsea terminals onder druk. De oplossing ligt in het transparanter & efficiënter inrichten van de containerbinnenvaartketen. Dit vereist samenwerking tussen alle spelers in de keten.

Om de wachttijden voor containerbinnenvaartschepen bij de Rotterdamse deepsea terminals te beperken zijn inmiddels diverse initiatieven genomen. Eén van die initiatieven is het bundelen van lading in West Brabant. De samenwerking tussen Oosterhout Container Terminal, Barge Terminal Tilburg, Combined Cargo Terminals en Moerdijk Container Terminals en de deepsea terminals in de Rotterdamse haven op de 'West-Brabant Corridor' is het eerste concrete initiatief waar positieve resultaten benoemd kunnen worden. Door het bundelen van lading op deze corridor is een betere bezettingsgraad van de binnenvaartschepen gerealiseerd en daarmee zijn de wachttijden bij de terminals verlaagd.

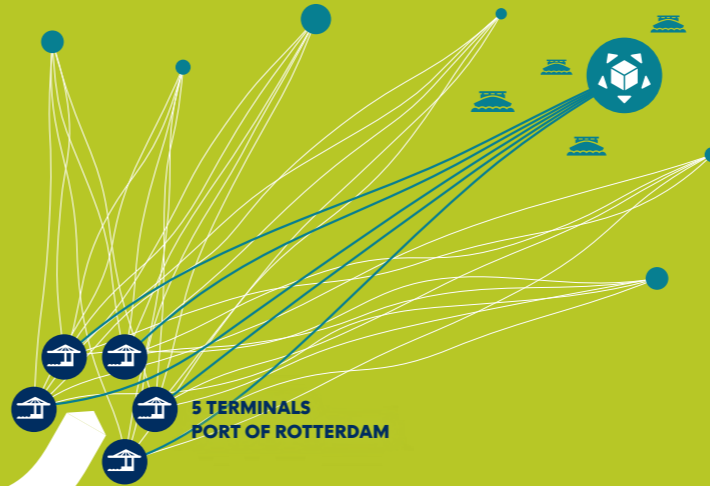


24.000 TEU CONTAINERSCHIP
16M DIEPGANG / AFMETING: 400M LENGTE x 61M BREEDTE



HUIDIGE SITUATIE BINNENVAART

De inland terminals varen met eigen schepen naar de terminals in Rotterdam. De deepsea terminals ontvangen daardoor veel schepen met kleine call sizes. Bovendien is de planning van afspraken in de haven complex en is er kans op vertraging bij het varen naar meerdere terminals.



WEST BRABANT CORRIDOR

De schepen van de West-Brabant Corridor varen naar één deepsea terminal met grote call sizes op vaste afspraak. Elke dag een vaste dienst op elke terminal zonder vertraging.



Door het bundelen en het gebruik van de fixed windows (of vaste afspraken) bij de deepsea terminals levert dit een verhoogde betrouwbaarheid op voor verladers/expediteurs en de terminals. Sinds juni 2020 vaart de WBC-vloot ook met duwbakken naar de terminals in Rotterdam, waardoor meer TEU's bij de terminals binnen de fixed windows worden aangeboden.

IMPACT VAN SCHAALVERGROTING

In de zeevaart voltrekt zich een voortdurende schaalvergroting: zowel de schepen als de call-sizes worden groter. Op dit moment zijn de grootste schepen die de Rotterdamse haven aan doen bijna 24.000 TEU, ten opzichte van 14.000 TEU een aantal jaar geleden. Mede hierdoor zijn de pieken in deepsea calls-sizes de afgelopen jaren enorm toegenomen. Zeeschepen lopen daarnaast steeds vaker vertraging op. Door 'out of schedule' situaties van deepsea schepen, en schepen die tegelijk aankomen, kunnen de bestaande pieken extra versterkt worden. Alliantievorming tussen rederijen heeft geleid tot nieuwe vaarschema's. Dit heeft de transshipment-volumes verhoogd en wederom het aantal piekmomenten op de deepsea-terminals doen toenemen. Tijdens deze pieken komt de afhandelingscapaciteit voor binnenvaart schepen onder druk te staan.

14,3 MILJOEN TEU OVERGESLAGEN IN ROTTERDAM IN 2020

CALL SIZES VERHOOGD NAAR GEMIDDELD 8.300 TEU

SAMENWERKING OP DE WEST BRABANT CORRIDOR

<p>VERDRIEDUBBELING CALL SIZE DOOR BUNDELING</p>	<p>75% MINDER AFWIJKINGEN OP BEZOEKAFSPRAKEN</p>	<p>30% MINDER BINNENVAARTSCHEPEN BIJ DEEPSEA TERMINAL</p>
<p>20% MINDER VOLUME TRUCKING T.O.V. VORIG JAAR</p>	<p>30% KORTERE VERBLIJFTIJD IN DE HAVEN</p>	<p>LAGERE DEMURRAGE KOSTEN VOOR VERLADER</p>

BRON — PORT OF ROTTERDAM



**CONTAINER SHIPPING
READY FOR THE FUTURE
MAKE IT HAPPEN.**