

NORTH WEST CENTRAL CORRIDOR

DUURZAMER TRANSPORT EN MINDER VERTRAGING DOOR BUNDELING VAN LADING IN DE CORRIDOR

Sinds enkele jaren staat de afhandeling van containerbinnenvaartschepen op de Rotterdamse deepsea terminals onder druk. Een goede afhandeling van de containerbinnenvaart is echter van groot belang voor de ontwikkeling van Nederland als de meest efficiënte en betrouwbare logistieke hub van Europa.

Om de wachttijden voor containerbinnenvaartschepen bij de Rotterdamse deepsea terminals te beperken zijn inmiddels diverse initiatieven genomen. Begin 2019 werd de samenwerking opgestart tussen TMA Logistics (Amsterdam / Velsen), Container Terminal Utrecht (CTU) en Vero Container Logistics (VCL) in Velsen. In juni 2019 zijn daar de inland terminals CTU in Lelystad, HOV Harlingen en Westerman Multimodal Logistics in Hasselt aan toegevoegd. Het initiatief wordt ondersteund door de deepsea containerterminals in Rotterdam, Port of Amsterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en duurzaam logistiek programma Lean & Green Europe.

Door het bundelen van lading in deze corridor kan een betere bezettingsgraad van de binnenvaartschepen gerealiseerd worden en daarmee de wachttijden bij de terminals worden verlaagd. Een samenwerking als deze heeft een duurzaam en betrouwbaar barge-product tot resultaat en draagt daarnaast bij aan de modal shift van vervoer over de weg naar vervoer per schip.



Samenwerkende terminals.

HUIDIGE SITUATIE BINNENVAART

De meeste inland terminals varen op dit moment nog met eigen binnenvaartschepen naar de terminals in Rotterdam. De deepsea terminals ontvangen daardoor veel schepen met relatief 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.



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 groter dan 21.000 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 binnenschepen onder druk te staan.



21.000 TEU CONTAINERSCHIP

16m diepgang, afmeting: 400m lengte x 59m breedte.

SAMENWERKING OP DE CORRIDOR

De samenwerking in de NWCC betekent in de praktijk dat schepen bij de terminals in Amsterdam en Utrecht minimaal 150 tot 200 TEU combineren voor één deepsea containerterminal in Rotterdam (RWG, APMT I & II, ECT Delta, ECT Euromax) of andersom. Acht binnenvaartschepen zullen daarmee per week zo'n 6.500 TEU vervoeren.



- GROTERE CALL SIZE DOOR BUNDELING
- MINDER AFWIJKINGEN OP BEZOEKAFSPRAKEN
- MINDER BINNENVAARTSCHEPEN BIJ DEEPSEA TERMINAL
- MINDER TRUCKING VOLUME
- KORTERE VERBLIJFTIJD IN DE HAVEN
- LAGERE DEMURRAGE KOSTEN VOOR VERLADER

BRON – PORT OF ROTTERDAM



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