



# Grote besparingen mogelijk in de containerbinnenvaart

In de containerbinnenvaart hebben de rederijen te kampen met zodanig lange wachttijden in de zeehavens dat zij genoodzaakt zijn de verladers een congestietoeslag in rekening te brengen<sup>1</sup>. Gezien de voorziene grote volumegroei is dit een urgent probleem dat snel om oplossingen vraagt. Temeer omdat alleen nog de grote binnenvaartschepen welkom zijn op deepsea terminals met grotere call-sizes.

rij betekent dat een directe besparing van  $\pm$  € 1.600,00 per beurt en indirect stijgt het aantal werkbare uren per jaar aanzienlijk. Zou het laden en lossen op deze nieuwe manier voor de terminal operator duurder zijn dan met de huidige werkwijze, dan zou de overschakeling lang op zich laten wachten. Maar het mooie van het NGICT-systeem is dat het ook voor de terminal operator tot grote besparingen leidt, zowel op een inland als op een deepsea terminal.

Kortom, als men werkelijk containers van het wegtransport naar de binnenvaart wil overhevelen en als de zeehavens hun overeengekomen modal-split met 40% binnenvaart willen bereiken, is het systeem daar nu voor beschikbaar.

De ontwerper van het NGICT-concept, Raadgevend Ingenieursburo F. Koch B.V., heeft een rekenmodel ontwikkeld waarbij voor elke locatie middels een quick scan de voordelen in beeld kunnen worden gebracht.

**KOCH Adviesgroep**  
Ingenieurs & Architecten  
Goes / Terneuzen  
[info@kochadviesgroep.nl](mailto:info@kochadviesgroep.nl)  
[www.kochadviesgroep.nl](http://www.kochadviesgroep.nl)

Voor meer informatie over NGICT en meerdere animaties zie [www.ngict.eu](http://www.ngict.eu)

1) *Seaport Magazine* nr. 3 - 2015  
"Contargo voert congestietoeslag in".

De congestietoeslag is op dit moment alleen bedoeld als een compensatie voor de wachttijd voordat een schip aan de beurt is. Maar los van dit tijdverlies duurt het laden en lossen van een binnenvaartschip zelf ook veel te lang. Dit geldt niet alleen voor de zeehavens maar ook voor de inland terminals. De vaste kosten inclusief bemanning en kapitaalslasten van een groot binnenvaartcontainerschip met een laadcapaciteit van 500 TEU bedragen gemiddeld ongeveer € 180,00 per uur.

Het laden en lossen van zo'n groot schip met een call-size van bijvoorbeeld 400 TEU - dat zijn bij een TEU-factor van 1,5 ongeveer 267 moves - vergt met de traditionele terminalinrichting gemiddeld genomen 12 uur. Met een inrichting volgens het NGICT (New Generation Integrated Container Terminals) systeem kan dat met zeker 75% worden gereduceerd tot  $\pm$  3 uur. Voor de rede-

