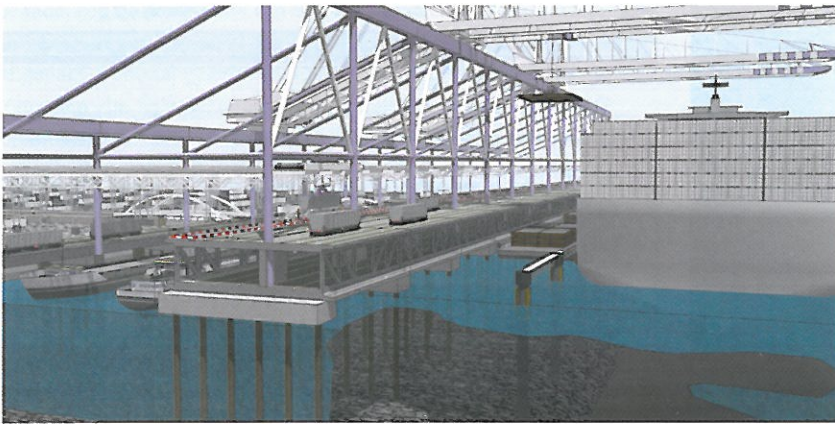


New Generation Integrated Container Terminal

De containerterminal van de toekomst

TEKST LIESBET MALLEKOOTE

Na afronding van de Tweede Maasvlakte worden in Nederland voorlopig geen nieuwe terminals meer aangelegd. Maar in de loop der jaren wordt er wel gerenoveerd en vervangen, zowel hier als elders in Europa. Nieuwe terminals worden vooral gebouwd in Zuid-Amerika, Afrika en China. Dus daar zullen we onze pijlen ook op richten. In Zeeland bestaan nog steeds plannen voor een containerterminal. Het zou erg leuk zijn als hier een NGICT wordt aangelegd. Al is het maar een stukje, als pilotproject.



Aan het woord is Frans Koch van ingenieurs- en architectenbureau Koch Adviesgroep, die het dienstenpakket de laatste jaren heeft uitgebreid met simulatie van dit soort logistieke processen. En juist hieruit ontstond het idee voor een geheel nieuw type containerterminal: de NGICT.

De NGICT (New Generation Integrated Container Terminal) is ontwikkeld binnen de Koch-organisatie, naar aanleiding van wat zij regelmatig hoorden: "Het werk in de havens zou handiger en efficiënter moeten kunnen." Volgens Koch is een nieuw type containerterminal noodzakelijk om te voldoen aan de steeds zwaardere eisen die rederijen stellen. "Schepen worden groter en moeten zo

snel mogelijk worden gelost en geladen, want tijd is geld. Door een gebrekkige interne logistiek treden regelmatig vertragingen op. Bij de ontwikkeling van een nieuw concept is het daarom niet genoeg om het lossen te versnellen: het gaat om alle logistieke processen op de terminal."

De NGICT heeft veel voordelen boven de traditionele terminal, zegt Koch. "Er gaat bij de huidige terminals veel tijd en ruimte verloren door de aanrijroutes van de voertuigen. De NGICT maakt gebruik van voertuigen die in twee richtingen kunnen rijden, loodrecht op elkaar. Daardoor win je ruimte en staat de stack veel dichter op het schip. Omdat de voertuigen kortere afstanden afleggen, is

er nauwelijks wachttijd en kun je veel sneller laden en lossen. Verder zijn de kranen in ons ontwerp apart gefundeerd in de bodem. Er zijn dus geen dure kadeconstructies en brede kraanonderstellen meer nodig. De kraanarmen zijn veel smaller, zodat er meer op één schip kunnen worden ingezet. Een kade is niet per se noodzakelijk. Daarnaast verbruik je minder brandstof, omdat de voertuigen minder lange afstanden afleggen."

Koch richt zich met zijn ontwerp op havenbedrijven, terminaloperators en rederijen. "We zijn nu een paar maanden bezig met het rondsturen van de brochure en uit elke doelgroep hebben we al positieve reacties ontvangen. We benaderen ook bedrijven waarvan wij denken dat ze onderdelen kunnen bouwen. Het zou een mooie stimulans zijn voor de maak-industrie in Nederland. De doorontwikkeling is natuurlijk erg kostbaar, maar dit soort projecten past in verschillende subsidietrajecten, dus dat kan heel interessant zijn. Overigens willen wij er zelf bij betrokken blijven, vooral in de ontwerpfase. Elke terminal is immers uniek, wat betreft ligging, aan- en afvoermodaliteiten, maatvoering en configuratie." ■