

# Containercongestie samenvatting

Klik hier  
voor het rapport

## Probleemstelling

Vertraging bij de afhandeling van containers in de haven van Rotterdam. Door de toename van de verblijfstijd van containers op terminals is de opslagtijd van containers op deepsea containerterminals in Rotterdam gestegen van gemiddeld 4 dagen in 2019 naar bijna 8 dagen in 2021.

## Oorzaken van vertraging

- Verstoringen in de dienstregeling van steeds grotere containerschepen.
- Onzekere aankomsten van schepen, waardoor achterlandplanning bemoeilijkt wordt.
- Grotere overslag pieken door de grotere containerschepen.
- Verstoring planning van aan- en afvoer naar het achterland en andere zeehavens via feederschepen.
- Geen centrale op planning containers op de diepzee terminals en verschillende stakeholders.

## Gevolgen

Congestie op terminals hindert import en export van Nederlandse verladers.

## Oorzaken verstoring mondiale handelsstromen en positie rederijen

- **Geopolitieke besluiten**  
Zero-covid politiek in China en oorlog tussen Rusland en Oekraïne verstoren productie en transport.
- **Oligopolie in containervaart**  
Drie allianties beheersen meer dan 90% van de intercontinentale zeevaart, investeren in grotere schepen.
- **Economische groei en e-commerce**  
Forse economische groei in de afgelopen 10 jaar, met een onbalans in handelsstromen tussen Europa en Azië.
- **Schaalvergroting aan de diepzeekant**

## Belangrijkste conclusies uit de drie onderzoeksprojecten

### Perspectief zeerederijen

- Congestieproblemen bij Nederlandse containerterminals, met name in Rotterdam, worden veroorzaakt door wereldwijde verstoringen in de supply chain door verschillende externe trends.
- Mogelijke oplossingen zijn meer regie/coördinatie/transparantie bij (aankomende) verstoringen om het effect te dempen of het creëren van additionele capaciteit (buffers) aan landzijde.
- Rederijen spelen een cruciale rol, maar worden vaak onterecht als zondebok aangewezen, aangezien het een strategische discussie op mondiaal niveau betreft. De inzet van steeds grotere schepen heeft aanzienlijke impact maar wordt ook gevoed door de wens om transportkosten laag te houden.
- Verladers en ketenpartijen dragen ook bij aan de congestie door suboptimale inzet van personeel en faciliteiten, vooral in de transshipment functie van de haven van Rotterdam.



# Containercongestie

## Perspectief deepsea terminals

- Diepzee ketens zijn geoptimaliseerd voor stabiele dienstregelingen tegen redelijke kosten. Er zijn drie vervlochten netwerken: diepzee voor intercontinentale verbindingen, achterland verbindingen voor inland transport en feeder voor regionale verbindingen over zee. Congestie ontstaat door verstoorde planning van de drie ketens waardoor containers op de terminal blijven staan en de afhandeling op de terminal vastloopt. In Rotterdam wordt in 2022 30% containers via feeders de zeezijde afgehandeld.
- Schaalvergroting van diepzee containerschepen zet door. Grote schepen en fluctuaties in de containercyclus vergroten congestiekansen op diepzee terminals.
- Gebrek aan centrale regie in de keten leidt tot afzonderlijke inspanningen om negatieve gevolgen van onbalans te beperken. Rederijen beperken capaciteit bij onbalans, terwijl eigenaren van diepzee containers lege containers in de haven verhogen om snel terug te keren naar exportregio's. Beperkte transparantie bemoeilijkt het totale overzicht.

## Perspectief inland terminals

- Inland terminals in Nederland hebben nog ruimte, vooral in het oosten en noorden. Ruimte in het midden en zuiden is beperkter vanwege groei en piekvolumes. Problemen bij het ophalen van containers per binnenvaart en spoor bemoeilijken het gebruik van beschikbare ruimte.
- Historisch gegroeide capaciteitsverschillen tussen inland terminals zijn afhankelijk van lokale geografische situaties.
- Digitale mogelijkheden, zoals het Container Dossier, zijn cruciaal om verladers/retailers volledig en tijdig te informeren over de lading. Multimodale dienstverleners en samenwerking met diepzee terminals spelen hierbij een grote rol.
- Onbetrouwbare aankomst van zeeschepen met piekvolumes verergert capaciteitsproblemen.
- Samenwerking in de keten is noodzakelijk om commerciële en contractuele afspraken te maken. Informatiedeling tussen ketenpartijen kan snellere acties mogelijk maken, maar het ophalen van containers bij diepzee terminals blijft een bottleneck.

## Mogelijk verlichtende maatregelen

### Digitalisering

- Transparant data delen
- Vaste afspraken afhandeling achterlanddiensten

### Organisatorische aanpassingen

- Digitale aansluiting ketenpartners
- Ontwikkeling alternatieve scheepvaartdiensten

### Fysieke uitbreidingen

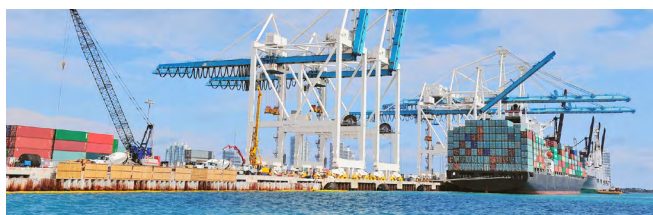
- Uitbreiden capaciteit terminals
- Empty depotcapaciteit
- Extra afhandelcapaciteit inland terminals

### Regelgeving aanpassingen

- Inzet prijsmechanismen
- Afschaffing of herziening CBER
- Onderhandelingen D&D-kosten

## Effectiviteit en haalbaarheid

- Inzet van prijsmechanismen als meest effectief en haalbaar gezien.
- Vereenvoudigde en transparante inzet D&D-kosten kan effectief zijn maar lastig haalbaar (zie ook vervolgonderzoek).
- Digitalisering is behoorlijk effectief, vraagt veel inzet en aansluiting programma DIL en deelname aan Living Labs.



## Eindconclusie

Er is behoefte aan integrale maatregelen om de containercongestie in Nederland te verlichten, met een focus op digitale optimalisatie, fysieke uitbreidingen en mogelijke aanpassingen in regelgeving. De impact van prijsmechanismen en D&D-kosten wordt nader onderzocht. Er is erkenning van de complexiteit en het belang van samenwerking tussen stakeholders in de logistieke keten.