

Memo actiepunten ect delta namens 70 vervoerders:

1) ID-verbinding ect – portbase

De koppeling tussen ect en portbase is ontzettend traag of werkt helemaal niet. Bij het koppelen van meerdere moves (import en export of 2 x import) duurt het soms 30 minuten tot 45 minuten voordat het ect systeem dit ook kan zien en verwerken. Hierdoor staan er veel problemen op het wachtterrein waardoor de operatie niet verder kan. Chauffeurs kunnen printen en komen tot conclusie dat er 1 of meerdere moves niet vermeld zijn. Telefonisch is ect eigenlijk niet goed bereikbaar, dus het is niet snel op te lossen. Ook de customer service e-mail kan dit niet bijhouden. In alle situaties staat portbase gewoon groen en staat alles zoals het zou moeten zijn.

Ditzelfde geldt dat portbase alles groen geeft bij het verkeerd inschieten van een fyco document als type FWD en als hij bijvoorbeeld nog op een tussenstation staat of op een treintje.

Wij als vervoerders vinden het zorgelijk dat de connectie ect – portbase totaal niet meer betrouwbaar werkt. Ook gaan de geruchten in de achtergrond dat portbase aan zijn maximale capaciteit zit en het regelmatig uitvalt. Dan is een herstart noodzakelijk. Zijn de nieuwe tools die dan worden toegevoegd nog wel haalbaar met portbase? Op dit moment is het back-up systeem van portbase ook verouderd. Dit is een gevaarlijk gegeven met een monopolie positie in de markt.

2) Containers worden gelost op blokken DDE 9 / DDE 10 / DDE 11

De grootste boten worden bijna altijd gelost op blokkengroep DDE9, DDE 10 en DDE 11. Gezien het bericht in 2022 was het toen al een probleem en na 4 jaren verder kunnen we concluderen dat het niet verbeterd is. Bron:

<https://share.google/TphsUBtlorKL0wIVM>.

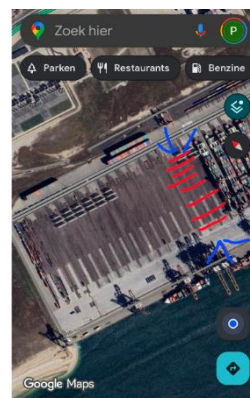
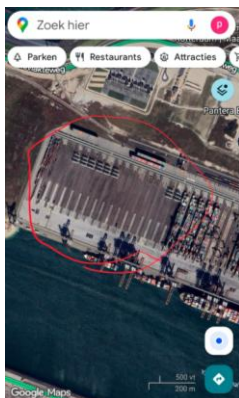
De grotere boten kunnen helaas alleen ter hoogte van blokkengroep 9 t/m 11 liggen in verband met de hoogte van de kranen en de diepgang van de vaargeul. Wat er wel kan is dat de kranen welke de boten lossen/laden de containers op de kade op automatische treintjes zet en deze gaan via lussen naar de blokkengroepen worden verspreidt. Nu gaan ze voornamelijk naar DDE B9, DDE B10, DDE B11. Als de boot niet om zou kunnen zullen de treintjes het moeten doen. Want de ASC kranen kunnen het anders bij voorbaat niet aan. Boskalis bellen om dieper uit te baggeren kan natuurlijk ook.

Door het lossen van 1 boot op deze blokkengroepen staan er hierdoor ook containers op de zeekade. Hierdoor loopt de operatie al gigantische achterstand op doordat als een vervoerder een container komt ophalen die nog op de zeekade staat soms 30 handelingen moet wachten vanwege de treintjes van ect. Gevolg is

dat 1 auto al 1,5 tot 2 uur in de wacht staat tot de kraan aan de zeekade zijn opdrachten heeft afgewerkt. De ect wist wanneer ze kwamen, want een voormelding dient 12 uur ervoor en 12 uur erna geldig te zijn. Dus een schatting ongeveer is mogelijk. Spreiding in de nacht van import containers op drukke blokkengroepen om meer ruimte te creëren op de blokkengroep met snellere afhandeling als doel op de piekuren te ontlasten. Zoals bekend heeft ECT niet een volledige benutting van de capaciteit in daluren, maar gebruikt het ook niet om containers weg te halen vanuit knelpunten en om te wisselen met lege containers.

3) Leeg aanleveren van lege containers euromax

Wij als vervoerders zien geen enkel logisch idee achter het managen van de lege containers. Inmiddels is het zo vaak fout gegaan dat we zouden denken dat men hiervan kan leren, maar niemand pakt de handschoen op om dit probleem te managen en op te lossen. Nu kunnen rederijen zo maar wat doen met alle problemen voor de keten tot gevolg. Beter zou zijn dat rederijen hun lege spreiden over lege depot's en deepseaterminals. Mooi voorbeeld is hyundai van alles op RWG naar alles op ect delta en vice versa. Misschien beide een beetje en beide terminals lopen beter. Evergreen exact hetzelfde. Alles na de euromax en niets is bespreekbaar, maar ect zou toch moeten ingrijpen als er 6 kilometer aan file staat op de D-route. Op zo'n moment moet toch contact worden opgenomen met rederijen dat alleen bijvoorbeeld iedereen die alleen een lege moet afzetten niet meer wordt geholpen. Alleen bij dubbele moves of uithalen ben je welkom. Doe je dit een paar uur en de drukte is te overzien en de terminal loopt minder vol. Rederijen hebben ook een plicht om met de terminals mee te denken. Door te spreiden kan iedereen zijn capaciteit plannen. Nu staat er 6 kilometer file op de D-Route omdat de terminal geen capaciteit heeft doordat ze te vol zitten. Je zou bij de eerste kilometer toch al een alert moeten hebben we zijn fout bezig, maar er lijkt totaal geen controle op zulke feiten. Er zijn verschillende oplossingen aanwezig om de D-Route te managen. Zo zou bij extreme drukte een klamp gemaakt kunnen worden naast de kraan en deze er worden afgehaald met een reachstacker. De dalmomenten gebruiken om te herpositioneren.



4) Leeg aanleveren van lege containers ect delta

Betere spreiding en logica van de lege bakken op ect delta zou een must zijn. Een lege bak inleveren op blokken B9, B10 of B11 met zware congestie indien blokken B8 ook zou kunnen bijvoorbeeld. Er moet een manier zijn dat er meer compleet wordt gewisseld per blokkengroep. MSC gaat bijvoorbeeld leeg naar DDE 1 t/m 7, maar ook naar DDN 1-4. Zou de computer bij drukte een lege van DDN 1-4 niet kunnen omzetten naar DDE 1 t/m 7. Het zou toch mogelijk moeten zijn met behulp van AI dat de computer denkt dat de beste oplossing is.

Ook zou ect delta moeten gaan denken aan bufferzones waar bij extreme drukte de lege moeten worden opgevangen. Nu wordt alles in de rij gezet met extreme wachttijden tot gevolg. Uitwijken zou in geval van drukte mogelijk moeten zijn. Nu loopt de gehele operatie vast omdat alle auto's richting dezelfde blokkengroepen worden gestuurd. Je ziet het gebeuren, maar er is niemand die wilt ingrijpen.

5) Leeg equipment in de stacks (algemeen)

De lege containers worden ook in de stacks gezet waar de volle containers staan. Ergens is dit niet anders, maar gemakkelijk is dit ook niet met de Split calls van Evergreen. Als Evergreen een boot lost, maar niets meeneemt vanaf de ect delta zit Ect Delta met een maximale bezettingsgraad. Echter worden de lege hyundai, yang ming en noem maar op dan alsnog naar blokken B9, B10 en B11 gestuurd. De computer moet voor het uithalen dan teveel handelingen gaan doen om de juiste container uit het stack te halen. Heel soms loopt de operatie zelfs vast doordat deze geen mogelijkheden meer heeft. Als het systeem op maximale capaciteit dreigt vast te lopen moet hier toch geen enkele lege meer worden heen gestuurd. Daarnaast is het ook logisch dat wanneer het te vol staat er teveel handelingen moeten plaats vinden. Hierbij misschien ook mogelijk om dan toch in daluren tijdens het lossen van de boten de containers om te laten rijden naar de lage blokkengroepen. De daluren gebruiken om hier een te volle bezetting te voorkomen.

Ook op de euromax hetzelfde probleem. Net voor het laden van een Evergreen boot wordt het stack gepusht tot de limiet. Gevolg een vertraagde operatie. Dan betekent het dat de terminal gewoon te vol wordt geduwd. De logica dat de boot vol moet kunnen wij als vervoerders begrijpen, maar zorg dan voor genoeg ruimte voor deze klanten. Een terminal zal dan keuzes moeten maken welke lading wel en welke lading niet. Als de terminal alles wil loopt het vast.

6) Lege containers combineren

Overleggen met rederijen dat wanneer er bijvoorbeeld evergreen containers worden uitgehaald er ook evergreen containers leeg naar binnen mogen. Nu mogen bijvoorbeeld alleen 20ft naar ect delta van evergreen en wordt het per

soort geboekt. Dit doen tegenwoordig alle rederijen bijna. Zou het niet handiger zijn dat er gekeken wordt dat je kan inleveren bijvoorbeeld ect delta als je ook een evergreen container uithaalt van dezelfde blokkengroep. Efficiënter voor de vervoerder en ook voor Ect delta. Euromax gebruikt dit al. Als je een lege komt aanleveren wordt hij eraf gehaald bij dezelfde kraan als waar je gaat opzetten. Zijn hier mogelijkheden mogelijk?

7) Loskoppelen reefers

Het loskoppelen van reefers geeft ook congestie. Bij aankomst van de reefers weet ect al een dag van te voren dat het ellende gaat opleveren. Extra capaciteit inzetten van te voren kan al enorm schelen. Nu staan chauffeurs vaak meer dan een uur te wachten omdat er geen beschikbare capaciteit is om reefers los te koppelen. Deze vervoerders houden wel de blokkengroep bezet en in feite kan iemand die alleen een lege komt afzetten niet verder omdat iedereen wacht op het loskoppelen van de reefers. Iedereen weet dat reefers op de eerste dagen worden afgehaald en hierop moet dan ook te plannen zijn. De capaciteit is vaak te weinig en dit wordt ook gewoon gedeeld door het ect personeel. Een veel gehoord antwoord is we moeten de reefers nog losmaken, maar we kunnen niet overal tegelijk zijn. Dit moet toch efficiënter kunnen overdag om een hogere doorloopsnelheid te hebben.

8) Carrierchauffeurs efficiënter plannen

Soms zien wij als vervoerders carriers stil staan. Dit zal vast met een reden zijn. Chauffeur maken mee dat de carrierchauffeur zijn opdracht binnen krijgt terwijl de vrachtauto nog niet bij die blokkengroep is omdat hij nog een opdracht heeft om een andere blokkengroep eerst nog af te moeten zetten. Kernprobleem blijft dat als de ene carrier 80 opdrachten kan uitvoeren en de ander maar 30 in hetzelfde tijdsbestek hier toch na gekeken moet worden. Een carrier die stilstaat is geen efficiëntie. De vraag die dan gesteld wordt is waarom zit er verschil in efficiëntie van carriers. Wij als vervoerders gaan uit dat de carrierchauffeur zijn best wilt doen. Hier moet toch een operator voor zijn die dit monitoort.

9) Pauze / ploegwissel

De pauze bij ect heeft ook grote invloed op het verloop van de terminal. De medewerkers zijn ruim 45 minuten weg en de operatie ligt daardoor helemaal stil. We spreken over een 24-7 terminal en tijdens de pauzes zie je de terminal helemaal vast lopen. Een continue bezetting zou een oplossing zijn en de pauze opdelen in ploegen zodat er altijd gereden zal worden. Dit vermindert een stuk piekbelasting.

Bij de ploegwissel laat de nieuwe ploeg klaar staan. Nu gebeurt er wederom 45 minuten niets. Dit is puur organisatorisch verlies. Dit moet toch beter opgevolgd

kunnen worden. Zo heb je op een dag van 24 uur al 6 x 45 minuten verlies. Mocht je dat verlies niet kunnen opvangen creëer dan een gat om 2300 uur. Altijd nog beter dan op de drukste momenten van de terminal.

Tevens zou door de vele pauzes en ploegenwissels extra capaciteit van carriers noodzakelijk zijn. Als aan de pauze niet gesleuteld kan worden kunnen er wel meer carrier rijden in totaliteit. Zo heb je tijdens pauze en ploegenwissels een goede bezetting en heb je altijd maar 1 tot 1,5 uur overlap met volle bezetting. Als de carrierchauffeurs dan lucht hebben ervaren die ook het plezier ervan. Nu is het voor hun ook dweilen met de kraan open en zakt de motivatie om na de pauze weer te beginnen. Nu is namelijk bekend dat het structureel al een puinhoop is

10) Verouderd systeem

Het systeem is verouderd, maar dat is het al jaren. Dit brengt alleen maar meer storingen met zich mee. Dit zou toch eens grondig bekeken moeten worden met het oog op de toekomst in plaats van lapmiddelen toepassen door halve updates. Storingen zijn ook de orde van de dag geworden, digitale systemen die bedoeld zijn om processen te versnellen blijken in de praktijk niet te werken. Ook dit leidt wederom tot extra wachttijd, gemiste ritten en hogere kosten. Er is op dit moment weinig geloofwaardigheid in het systeem van ECT. Iedere dag is er wel 1 of meerdere incidenten. Maar een incident is geen incident meer als het structureel wordt.

11) Bezetting terminal bij aankomst verschillende boten tegelijk

De ect terminals zien al ruim van te voren hoe de planning zal gaan lopen. Door de aankomst in schepen is er een agenda van drukte. Hierdoor zou ect moeten kunnen reageren en de bezetting aanpassen. Als ect terminals niet kan opschalen zouden ze eigenlijk boten moeten gaan weigeren die bijvoorbeeld veel te laat komen. In de volksmoment doseren. We gaan er voor het gemak van uit dat ect zijn klanten niet teleur wil stellen en dit niet zou willen, maar dan moet er van te voren gereageerd gaan worden met een oplossing. Nu laat ect het maar gebeuren en is chaos onvermijdelijk. En uiteraard wordt er gezegd we doen er alles aan, maar het is niet genoeg gekeken naar de output die het genereert. Het lijkt nu soms alsof het management / aansturing niet heeft gezien dat er om 04:00 uur al vele mensen op het wachtscherm staan. De chaos is al begonnen en uiteindelijk om 10:30 uur stuurt ect uit dat of de D-route is geopend of verwachte wachttijden zijn en het beter is om uw bezoek uit te stellen. In technische zin is de middagpiek altijd het zwaarste en die moet dan nog komen. Hoe kan je bij slechte aansturing spreken over een piekmoment als de terminal eigenlijk een groot gedeelte van de dag geen toegankelijkheid biedt. Daarnaast hebben de kranen maar 1 snelheid. Deze is niet te verbeteren, dus zou de efficiëntie met spreiding op de terminal en de inzet van de juiste mensen op de juiste plek een

verbetering moeten zijn. Dit is al eerder genoemd. Echter als de ect het niet aankan is het of doseren of weigeren.

12) Tegelijkertijd aankomen van van MSC Boten op DDN

De Msc boten met de reeferen komen korter op elkaar en lossen deze altijd op de DDN, wellicht is er een spreiding mogelijk van deze MSC boten wanneer er meerdere gelijktijdig komen deze te lossen op DDN en de andere op DDE blokkengroep 1 t/m 5 wij gaan er vanuit dat er zowel als op DDN als op DDE blokkengroep 1 t/m 5 genoeg reefer aansluitingen zijn, en de boten welke er normaal bij DDE blokkengroepen komen, met droge boxen af en toe ook eens op DDN komen DDE.

13) Binnenkomst ect

Dat de terminal verouderd is konden we al lezen, echter we lopen ook aan tegen het feit aan dat bij binnenkomst de palen niet lekker werken of chauffeurs komen die het niet snappen. Het ligt altijd aan de kaart van de chauffeur, maar 95 tot 99% wordt niet vervangen en gaat gewoon de hele looptijd mee. De meeste snappen de procedures niet goed en halen misschien al de kaart te snel weg. Als de vervoerders dan sneller het terrein op kunnen ontstaat er niet zo'n grote file op de A15. Of de beveiligers een beetje aansporen te assisteren bij drukte. De hoeveelheid alarmlichten zouden eens gemonitord moeten worden in de poort indien er file staat op de A15. Maar het enige wat het teweeg brengt is congestie. Op de intercom krijg je geen antwoordt. Een goede uitleg in meerdere talen zou welkom zijn over hoe het werkt op ect terminals. Vroeger konden mensen nog eenvoudig mee de terminal op, maar dat is over. Dus het leermoment zoals vroeger wordt anders en hiermee creëer je dus ook meer onwetendheid met de problemen die daar uit voort vloeien.

14) Sluis en bypass lege trailers

De bypass aanpassen zodat lege trailers niet in de rij staan voor de auto's die via de sluis moeten. Dit creëert opstopping. De ruimte ligt er gewoon voor.

15) Faciliteiten voor chauffeurs

Dit punt was er wel, maar ect begint hier al mee in zijn nieuwe plannen.

Wel werd het idee geopperd om te kijken of iemand dit wil exploiteren. Dus geen schoonmaakploeg, maar een extern bedrijf die er ook geld aan kan verdienen. Dan blijft de motivatie om het schoon te houden en runnen hoger. Een tankstation heeft dit ook en is ook geen concurrent van het restaurant in de buurt.

16) Updates waar we wat aan hebben

De laatste tijd schiet de informatievoorziening zwaar tekort. Het is nu al meerdere keren gebeurd dat om na 17:00 uur het bericht komt er worden geen lege containers meer aangenomen. Stress bij iedereen want de rederijen zijn naar huis en de vervoerder mag het weer uitzoeken. Vaak brengt dit enorme kosten met zich mee. We zien steeds meer updates die achter de feiten aanlopen en in de nacht is deze service nog minder van de 24-7 terminal. Het zou handig zijn wanneer er een update komt met bijvoorbeeld een wijziging van leeg equipment de oplossing buiten kantoortijd wordt aangekondigd op myterminal. Dan weten wij als vervoerders de juiste referenties en juiste oplossingen. Nu weet vaak niemand wat met een massale toeloop richting Containerplein.

Ook zou het zo moeten zijn bij een aanname stop onverwachts dat degene die compleet moeten wisselen wel doorgaan houden het eerste moment. Door de gekoppelde RCI kan Ect delta zien wie er een dubbele handeling heeft. Heb je die al gemaakt dan heb je nog mazzel. Met nieuwe aanvragen wordt het geweigerd en ben je te laat. Maar dan heb je wel als je al 3 uur in de rij staat nog het geluk dat je compleet kan wisselen. K1700 is hier ook een goed voorbeeld van. Heb je een juiste RCI (tarcode) dan kom je binnen. Pas je hem aan en de closing is verschoven heb je pech.

17) Combinatiewissel ect delta

Wanneer een auto komt inleveren en opzetten op de ect delta staat hij tegenwoordig wel een tijdje. Er is namelijk altijd wel een extreme blokkengroep bij en met andere woorden wordt je zwaar ontmoedigt om zo'n wissel te maken. Echter een dubbele wissel waarmee een chauffeur ook een bak van de terminal haalt zou ook voordeel op moeten leveren. Laat zo'n chauffeur dan halverwege de rij instromen of voorzien van een voordeel. We snappen dat hij de rij niet voorbij kan, maar nu staan ze voor een lege container gerust 80 auto's te wachten omdat de computer ze daarheen stuurt. Ieder weldenkend mens zou het snappen als de lege container op een ander plek mag worden afgezet of eventueel halverwege instroomt. Als je nu op blokken B11 moet opzetten en je moet afzetten op DDN sta je soms echt heel erg lang. Zo kom je wel aan 8 uur ect delta. En wij als vervoerders blijven erbij. Het is nog steeds geld betalen voor een dienstverlening en niet voor het sprookjesbos in de Efteling. Daar hebben we meer plezier aan.

18) Planning na blokkengroep

Wij als vervoerders worden steeds slimmer. We dachten de oplossing te hebben om te gaan plannen per blokkengroep. Het gekke ervan is dat wanneer we in myterminal een container op blokkengroep 7 hebben staan we bij aankomst toch naar blokken 8 worden gestuurd. Er wordt gezegd de computer doet dit, maar het

verschil is soms 50 wachtenden extra. Als de computer ervan af wijkt omdat het minder druk is kunnen we het begrijpen, maar niet als het juist veel drukker is op de andere blokkengroep.

19) Toekomst investeringen

De Delta terminal is verouderd en er is de afgelopen 20 jaar vrijwel niets geïnvesteerd in de infrastructuur. Stacks moeten groter en hoger worden, zoals bij RWG en APMT.

Stackkranen moeten efficiënter en sneller ingezet worden. Ter vergelijking: de stackkranen bij APMT zijn drie keer zo snel als die bij ECT Delta.

De Euromax-terminal kan eenvoudig worden uitgebreid; de infrastructuur ligt klaar, alleen de kranen moeten nog geplaatst worden. Hiermee kan de capaciteit verdubbeld worden.

Deze investeringen zijn nog niet gedaan, terwijl er recordwinsten worden geboekt. Dit beperkt de operationele capaciteit op lange termijn en toont dat structurele verbetering noodzakelijk is.

Dit punt is al genoemd dat ect hiermee bezig is, maar het is wel opgegeven door de vervoerders. Daarom is deze blijven staan, maar dit is dus in progress.

20) Demotivatatie customerservice

Hun hebben door de problemen geen zin meer om te werken. Daardoor wordt de intercom niet meer opgenomen en wordt de telefoon vaak niet opgenomen.

21) Voormelding

- Reject op voormelding binnen nader te bepalen tijdsbestek bij niet volledige voormelding, hiermee voorkomen we wachtende auto's welke toch geen toegang krijgen vanwege een foutieve voormelding
- Pre-pull van trucks met een juiste voormelding welke in de wachtrij staan en er ruimte vrij valt op minder drukke blokkengroepen (via Port Alert?);

22) Optimaliseren

Voorrang op de afhandeling van LZV's welke capaciteit hebben om grotere volumes af te voeren is een mogelijkheid. Daarnaast het slim plannen van de inleveren en opzetten blijft interessant. Als je op blokken 6 of 7 staat in te leveren is het misschien handig om blokken 9 en 10 en 11 te ontlasten door je container naar de andere blokkengroep te brengen. 1 blokkengroep scheelt auto's in de wachtrij voor andere blokkengroepen. Nu krijgt een chauffeur er 80 voor hem op blokken en B11 en 60 voor hem bij het inleveren op blokken B8. Soms te waanzinnig voor worden.

23) **Uitgaande sluis**

Soms loopt het helemaal vast bij de uitgaande sluis. Hier moet eens goed na gekeken worden. Er gaan verhalen rond dat de chauffeurs zich moeten aanmelden bij het loket waar ook de passagiers van schepen zich moeten aanmelden. Vaak is dit wanneer de sluizen vol staan bij problemen.

Er zou een beter toezicht moeten zijn op de output van de terminal. Cijfers zeggen vaak zoveel afhandelingen per uur, maar dit is allemaal informatie wat een computer generaliseert. Chauffeurs op de wachtruimte zien de output op de parkeerplaats en als er niet meer dan 10 auto's de terminal verlaten per uur weet iedereen dat het niet goed loopt. Hier zou een operator inzicht in moeten houden. In de nacht is dit niet nodig, maar wel op drukke momenten.

24) **Operator**

Er zou een nummer moeten komen waar een operator zit die alleen problemen aanpakt van storingen of situaties waarvan chauffeurs denken dit schiet niet op. Voorbeeld. Op de euromax zijn maar 2 sluizen uitgaand open terwijl er een rij binnen vormt om naar buiten te gaan. Zet er even 4 op groen en de rij halveert. Zelfde als er een intercom kapot is of een kaartlezer niet werkt. Dit gelijk melden zodat het kan worden opgelost.

25) **Kaartlezer euromax**

Dubbele kaartlezers zou een oplossing zijn. Nu als je een lege komt inleveren en er staat auto onder de kraan aangemeld om een reefer op te zetten kan de tweede zich niet aanmelden. Dan sta je soms 30 minuten of langer te wachten voordat de reefer losgekoppeld is. Hierdoor staat de kraan ook een half uur te niksen en loopt de wachtrij in de wachtruimte voor niets op.