



WERKAFSPRAKEN INTEGRALE PLANNING

Versie 2 – Final



1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Nextlogic is opgericht met als doel de integrale planning van de containerbinnenvaart in Rotterdam te optimaliseren, de inzet van assets te verbeteren, en informatie over de afhandeling hiervan efficiënt te meten en uit te wisselen. Twee jaar na livegang heeft de organisatie op basis van praktijkervaringen geconstateerd dat er behoefte is aan vernieuwde werkafspraken. Deze aanpassingen zijn noodzakelijk om te komen tot een meer efficiënte, neutrale en integrale planning, waarmee zowel processen als resultaten verder geoptimaliseerd te kunnen worden.

1.2 GEWENSTE UITKOMST

De werkafspraken vormen een actuele en gedragen lijst met concrete, meetbare afspraken die door alle deelnemers worden geaccepteerd en gehandhaafd. Deze werkafspraken waarborgen de kwaliteit en neutraliteit van de integrale planning, waarbij iedere deelnemer verantwoordelijkheid draagt voor naleving. Door deze afspraken te respecteren, werken alle partijen aan een betrouwbare, stabiele en efficiënte integrale planning die de belangen van alle betrokkenen dient.

1.3 ROL NEXTLOGIC

Nextlogic speelt een centrale rol in het optimaliseren van de containerbinnenvaart-afhandeling in Rotterdam. Dit gebeurt via een neutraal en geautomatiseerd integraal planningssysteem dat vraag en aanbod efficiënt op elkaar afstemt. Daarnaast ondersteunt Nextlogic de deelnemers met waardevolle inzichten, zoals analyses van operationele prestaties en trends, en organiseert het bijeenkomsten om kennisuitwisseling en samenwerking binnen de community te stimuleren. Deze activiteiten sluiten volledig aan bij de hoofddoelen van Nextlogic. De dienstverlening en servicelevels zijn vastgelegd in de algemene voorwaarden, terwijl de governance-structuur is uitgewerkt in het document 'Governance Nextlogic'. Deze documenten waarborgen transparantie en duidelijkheid voor alle betrokken partijen.

1.4 UITGANGSPUNTEN NEXTLOGIC

De volgende uitgangspunten zijn essentieel voor het succes en de verdere ontwikkeling van Nextlogic.

- **Brede adoptie en datadeling:** Nextlogic kan alleen succesvol zijn, wanneer dit door de gehele Rotterdamse containerbinnenvaart community wordt gebruikt en deelnemers transparant relevante data delen.
- **Neutraliteit en automatisering:** Het product van Nextlogic is opgezet als een neutraal, integraal en geautomatiseerd planningssysteem. Handmatige aanpassingen zijn hierdoor overbodig, wat de efficiëntie en betrouwbaarheid versterkt.
- **Inrichting van processen en instructies:** Deelnemende organisaties moeten hun bedrijfsprocessen en werkinstructies zodanig inrichten dat personeel effectief kan werken volgens de integrale planning.
- **Naleving van afspraken:** Alle partijen committeren zich aan de vastgestelde werkafspraken, die de kwaliteit en samenwerking binnen de integrale planning waarborgen.
- **Actieve participatie:** Het verbeteren en door ontwikkelen van Nextlogic vereist actieve betrokkenheid van deelnemers in sessies ten behoeve van doorontwikkeling en verbetering.
- **Innovatie en toekomstgerichtheid:** Binnen de community van de integrale planning moeten toekomstige projecten en innovaties kunnen worden getest. Hoewel niet alle deelnemers verplicht zijn deel te nemen, is transparantie over deze initiatieven essentieel.

2 WERKAFSPRAKEN

2.1 TERMINAL OPERATOR (TO)

De TO stelt kade- en kraan capaciteit beschikbaar en draagt zorg voor een effectieve uitvoering van los- en laad-operaties. De planner van de TO draagt de verantwoordelijkheid voor de toekenning van bolders, het vrijgeven van beschikbare kraantijd en het aanbieden van een passende kraansnelheid. De verantwoordelijkheden zijn verder onderverdeeld in de categorieën langetermijnplanning en executie.

2.1.1 LANGETERMIJNPLANNING

- De TO maakt 100% van de benodigde capaciteit beschikbaar voor alle integrale fixed windows en betaalde concepten. Deze capaciteit kan ruim van tevoren worden vastgelegd, maar dient uiterlijk 14 dagen voor de geplande afhandeling volledig te zijn afgestemd en beschikbaar gesteld.
- Om de vraag van barge operators te kunnen verwerken voordat de terminal operator zijn definitieve aanbod in het systeem heeft aangemaakt, wordt gebruik gemaakt van een tijdelijke wachtlocatie. Deze wachtlocatie dient voor iedere terminal operator aangemaakt te worden voor dag 4 van de planning. Het doel hiervan is om de continuïteit en betrouwbaarheid van de integrale planning te waarborgen totdat het definitieve aanbod beschikbaar is.
- De TO streeft ernaar om 3 dagen voor de start van afhandeling 100% van de beschikbare capaciteit voor de container binnenvaart in te zetten met als doel om zoveel mogelijk van de vraag af te handelen met een minimum aan wachttijd.
- In geval van (langdurige) vertraging op fixed windows buiten de afgesproken vensters, zal de TO met een prioriteit het nieuwe tijdsvenster moeten toekennen voor het fixed window.
- Het gebruik van prioriteit dient als absoluut noodmiddel. Prioriteit is een fixatie voor zowel kade als barge. Daarom moet de prioriteits-call met voldoende tijd ingedeeld worden en moet deze actief worden gemonitord.
- Het wegplannen van calls naar een unieke bolderpositie dient enkel in uitzondering te gebeuren waar de operatie dat vereist in situaties als bijv. locatie containers, ruimte stack, locatie specifiek terminal equipment of vletwerk waarbij de voormeldingen niet

definitief verstuurd kunnen worden voor sluiten LLL voor afhandeling en niet als prioritering mechanisme.

- Bij onvoorziene omstandigheden of verstoringen (bijvoorbeeld; storm of een dermate hoge bezetting van het stack die van invloed is op de kraanperformance) welke langer duren dan 8 uur dient de TO de kraansnelheid aan te passen naar een realistisch niveau.
- De ingestelde kraansnelheid wordt berekend op basis van een representatieve gemiddelde kraan-performance over de laatste vier weken, exclusief perioden met significante verstoringen, verminderd van 2 moves per uur.

2.1.2 Executie

- Roept de schepen af in de volgorde van de integrale kadeplanning. Uitzonderingen hierop zullen alleen gemaakt worden wanneer er risico bestaat op leegloop. Oorzaken kunnen bijvoorbeeld zijn; onjuiste invoer, schepen te laat aanwezig voor afspraak of achterstand bij het aanrijden of afvoeren containers voor afhandeling.
- Bij een Cut & Run voert de TO planner een Expected Time of End Operations in.
- Nieuwe capaciteit wordt (indien mogelijk) eerst toegevoegd voordat er capaciteit wordt verwijderd.
- Bij uitloop van meer als 30 minuten van de huidige planning dient de beschikbaarheid (indien mogelijk) verlengd te worden.
- Het verwijderen van beschikbaarheid voor de komende 24 uur heeft een grote impact voor de algehele integrale planning. Dit dient alleen te gebeuren in situaties waar de terminal geen andere mogelijkheid ziet om dit te voorkomen.

2.2 DEPOT OPERATOR (DO)

De werkafspraken voor de DO zijn nagenoeg gelijk, maar kent ook specifieke werkafspraken.

2.2.1 DO SPECIFIEK

- Wanneer fysieke voorbereiding op een call is gestart door het klaarzetten van lading, kan de DO een prioriteit inzetten ter preventie van her-planning.

2.3 (INTER)NATIONALE BARGE OPERATOR (BO)

De barge planner van de BO draagt de verantwoordelijkheid van het juist aanbieden van de rotatie, calls en containers voor de integrale planning. Daarnaast is de schipper van de BO verantwoordelijk voor de executie van de aangeboden integrale planning. De BO en schipper houden zich hierbij aan de volgende werkafspraken:

2.3.1 Barge planner

- Gebruikt zoveel mogelijk de outlook verkregen van de TO en het kadeplan van Nextlogic bij het aanmelden van rotaties met calls en een call-size van meer dan 100 containers.
- Geeft minimaal vijf dagen vooraf zijn rotaties met fixed windows in.
- Streeft ernaar op minimaal drie dagen van tevoren zijn rotaties met reguliere afspraken in te voeren.
- Geeft betrouwbare werk- en rusttijden en beschikbaarheid op van het schip.
- Geeft een betrouwbare aankomsttijd (scope-in) op en houdt deze actueel. Deze wijkt normaliter maximaal twee uur af van de daadwerkelijke aankomsttijd.
- Geeft waar mogelijk in het vaarschema van een lichter, een realistische en zo ruim mogelijke gewenste vertrektijd op.
- Informeert de TO wanneer een cut & run gemaakt gaat worden op een call.
- Gebruikt alleen stuwage- of vaar technisch gerelateerde restricties. Na aankomst van de rotatie streeft de BO ernaar om wijzigingen of het toevoegen van restricties te minimaliseren ten faveure van rust en stabiliteit van de integrale planning.
- Het verschil tussen de pro-forma aantallen en de daadwerkelijke aantallen dient zo klein mogelijk te zijn.
- Zorgt dat het maximaal aantal handelingen van fixed windows niet wordt overschreden zonder overeenstemming met de terminal operator.

2.3.2 Schipper

- Volgt en monitort actief wijzigingen van het integrale vaarplan.
- Controleert, en waar nodig corrigeert, de aankomsttijd in verband met de start van zijn rotatie.

- Zorgt zoveel mogelijk voor een vrije stuwage van het schip zodat het schip flexibel is in de volgorde van terminals.
- Controleert, en waar nodig corrigeert, de automatisch gegenereerde timestamps van niet-deelnemende terminals.
- Is telefonisch bereikbaar voor de TO en DO gedurende de opgegeven werktijden in de stamdata van Nextlogic.

2.4 VLETWERK OPERATOR (VO)

De barge planner van de VO draagt veel dezelfde verantwoordelijkheden als die van de barge planner van de BO met enkele uitzonderingen.

2.4.1 VO specifiek

- Contacteert de TO als één call overgenomen dient te worden door twee of meerdere calls alvorens het doorvoeren van de wijziging.
- Geeft een betrouwbare aankomsttijd van de eerste call op en houdt deze actueel, met een afwijking van maximaal twee uur ten opzichte van de werkelijke aankomst.
- Streeft ernaar om binnen 24 uur de huidige en volgende rotatie met hetzelfde schip op elkaar af, bijvoorbeeld door afspraken over te zetten of afspraken en aankomsttijden aan te passen.
- Gebruikt alleen stuwage- of vaar-technisch gerelateerde restricties. Na start van de rotatie streeft de VO ernaar om wijzigingen of het toevoegen van restricties te minimaliseren ten faveure van rust en stabiliteit van de integrale planning.
- Meldt expliciet bij een aanmelding indien niet alle voormeldingen verstuurd kunnen worden op het moment van sluiten los- / laadlijst, bijvoorbeeld laden en lossen van empties tussen nabijgelegen terminals.

