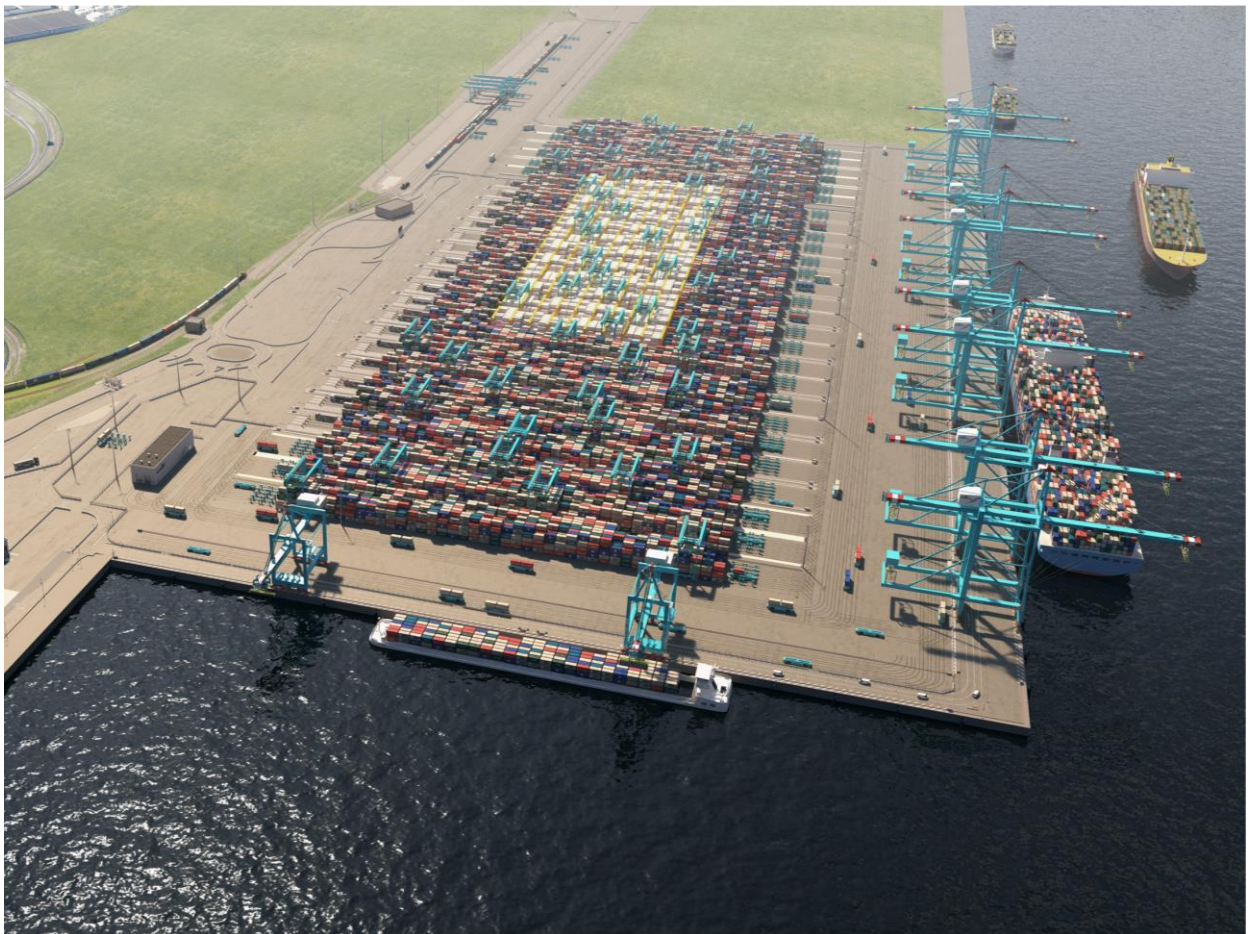


MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

FENEX en APM Terminals MVII

December, 2014



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Voormelding	3
2.1	MELDING EXPORT DOCUMENTATIE (MED).....	3
2.2	MELDING IMPORT DOCUMENTATIE (MID)	4
3	Informatie-uitwisseling	4
3.1	VERVOLGMODALITEIT	4
3.2	STATUSINFORMATIE	5
3.3	ZEGELNUMMER.....	6
4	Modaliteiten	6
4.1	BINNENVAART	6
4.1.1	<i>Fixed Windows</i>	6
4.1.2	<i>Nextlogic</i>	7
4.2	SPOOR	7
4.2.1	<i>Open Access Rail Terminal</i>	7
4.3	WEG	7
4.3.1	<i>Slotmanagement</i>	7
4.4	DIRECTE LADING BESCHIKBAARHEID.....	8
5	Douane	8
5.1	SCANPROCES.....	8
5.2	TOEGELATEN GEADRESSEERDE (TG) EN TOEGELATEN AFZENDER (TA) NCTS.....	8
6	Communicatie	9
7	Achterland.....	9
7.1	ACHTERLANDSTRATEGIE	9
7.2	MODAL SPLIT 2 ^{DE} MAASVLAKTE.....	10
7.3	ACHTERLANDPORTAL	10
8	Monitor- en evaluatiecyclus	11

1 Inleiding

APM Terminals, onderdeel van de A.P. Møller-Mærsk Group, is een wereldwijd opererende terminalorganisatie met meer dan 66 containerterminals. Op de 2^{de} Maasvlakte wordt een nieuwe terminal ontwikkeld. Het is de doelstelling van APM Terminals Maasvlakte II om een grote stap voorwaarts te zetten in veiligheid, productiviteit en duurzaamheid.

Als brancheorganisatie voor expediteurs en logistiek dienstverleners behartigt FENEX al meer dan 100 jaar de belangen van bijna 400 nationale ondernemingen. De gemeenschappelijke belangenbehartiging is gericht op de versterking van de positie van de georganiseerde expediteur en logistiek dienstverlener in Nederland.

Bij de ontwikkeling van de nieuwe terminal op de 2^{de} Maasvlakte hebben FENEX en APM Terminals Maasvlakte II regelmatig met elkaar gesproken en afstemming gezocht over de inrichting van landzijdige processen, samenwerking tussen expediteur en terminal en verwachtingen met betrekking tot serviceniveaus. Deze *Memorandum in Understanding* is in de eerste plaats een samenvatting van de wederzijds overeengekomen intenties. Daarnaast is het een basis voor het verder vormgeven en versterken van de relatie na de *go-live* van APM Terminals Maasvlakte II.

2 Voormelding

APM Terminals Maasvlakte II heeft ervoor gekozen om alle landzijdige informatie-uitwisseling centraal via Portbase te laten lopen. Het Port Community System is de enige ingang om via internet of een systeemkoppeling alle benodigde gegevens voor te melden. De belangrijkste services voor de expediteur zijn de Melding Export Documentatie (MED) en de Melding Import Documentatie (MID).

2.1 Melding Export Documentatie (MED)

Via de Portbase service 'Melding Export Documentatie' wordt documentatie voor exportlading vooraf elektronisch aangemeld bij de containerterminals. Dat geldt zowel voor lading die valt onder het Export Control System (ECS), als uitgaande lading die wordt vervoerd met een NCTS-document (T1, T2) en overige documenten. De volgende vijf gegevens dienen ingevuld te worden: boekingsnummer/inleverreferentie, containernummer, MRN (Movement Reference Number), documenttype en het brutogewicht van de zending.

De expediteur die de melding export documentatie doet, krijgt in de terugkoppeling statusinformatie over: boekingsnummer bekend, eventuele inspectietype van de zending (scan, fysieke controle of zegelcontrole), aankomst op de terminal, versturen en al dan niet accepteren van 'arrival at exit' door douane en versturen van douane manifest door rederij.

Als de Melding Export Documentatie niet correct is, zal APM Terminals Maasvlakte II de exportcontainer niet accepteren. Hetzelfde geldt als de melding in het geheel niet plaatsvindt. In deze gevallen zal de voormelding van wegvervoerders **1 uur voor het aanbreken van het aangevraagde tijdslot geannuleerd worden**. De voormelding heeft dan de status PA NOK (Pre-Announcement NOT OK). De voormelding van binnenvaart- en spoorvervoerders dient **6 uur**

voor aanbreken van het aangevraagde tijdslot PA OK te zijn. Zie ook bijlage I 'Voorwaarden Status Voormelding' en bijlage II 'Informatiestromen Melding Export Documentatie'.

2.2 Melding Import Documentatie (MID)

Via de Portbase service 'Melding Import Documentatie' worden document- c.q. aangifte nummers voor inkomende lading vooraf elektronisch aangemeld bij de containerterminals. Dit betreft meldingen voor de volgende douaneregelingen – bestemmingen: invoer, douanevervoer nummers: IMA-4 nummers, T1 (zowel vereenvoudigde als normale procedure als TIR), domproc invoer (DIN), domproc plaatsing entrepot (DEN), veterinaire zendingen en scancontainers via de externe baan. In de vooraanmelding dienen de volgende gegevens ingevuld te worden: terminal, containernummer, documentcode, document- of vergunningnummer en eventueel vervolmodaliteit. Voor dat het bericht aan de terminal wordt verstuurd controleert Portbase de betreffende melding. Deelnemers ontvangen van deze validatie steeds automatisch bericht.

Als de Melding Import Documentatie niet correct is of niet juist in het terminalsysteem wordt verwerkt, wordt de container niet vrijgegeven. Hetzelfde geldt als de melding in het geheel niet plaatsvindt. In deze gevallen zal de voormelding van alle vervoerders **1 uur voor het aanbreken van het aangevraagde tijdslot geannuleerd worden**. De voormelding heeft dan de status PA NOK (Pre-Announcement NOT OK). De voormelding van binnenvaart- en spoorvervoerders dient **6 uur voor aanbreken van het aangevraagde tijdslot** PA OK te zijn. Zie ook bijlage I 'Voorwaarden Status Voormelding' en bijlage III 'Informatiestromen Melding Import Documentatie'.

Expediteurs hebben aangegeven niet alleen een melding te willen ontvangen dat de vooraanmelding is ontvangen, maar ook dat de betreffende vooraanmelding goed is verwerkt door de terminal. Helaas is het vanwege IT complexiteit niet mogelijk om dit eenvoudig te realiseren. De mogelijkheid bestaat wel om deze functionaliteit op termijn te realiseren. Beide partijen zullen daarom nauwlettend de consequenties van het ontbreken van deze melding monitoren. Op basis van de resultaten hiervan kan besloten worden om deze functionaliteit in het *Terminal Operating Systeem* en het *Port Community Systeem* te ontwikkelen.

3 Informatie-uitwisseling

FENEX en APM Terminals Maasvlakte II willen zich gezamenlijk inspannen voor meer keten-efficiëntie. Een belangrijke motor van meer keten-efficiëntie is wederzijds informatie-uitwisseling, waarmee de expediteur en terminal in staat worden gesteld om de eigen processen te stroomlijnen.

3.1 Vervolmodaliteit

In het terminalontwerp van APM Terminals Maasvlakte II is gekozen voor dedicated stacks per modaliteit. Doordat de stacks voor binnenvaart en spoor zo dicht mogelijk bij achtereenvolgens de binnenvaartkade en spoorterminal zijn gepositioneerd, kan er een snellere afhandeling en hogere productiviteit worden bereikt. Een vereiste hiervoor is wel dat er tijdige en correcte informatie is over de verwachte vervolmodaliteit van de importcontainer.

De vervolmodaliteit van de importcontainer zal door APM Terminals Maasvlakte II afgeleid worden van het bericht 'opvragen containerstatus' in de Portbase services Barge planning en Rail planning (het zogenaamde EDI bericht COPINO 13). Om een voor de gehele keten zo efficiënt en betrouwbaar mogelijke afhandeling te kunnen leveren, vraagt APM Terminals Maasvlakte II van expediteurs en verladers om de opdrachtverstrekking naar vervoerders zo tijdig mogelijk te doen – **in ieder geval ruim voor aankomst van het diepzee schip**. De opdrachtverstrekking naar de vervoerder hoeft niet te wachten op inklaring of specifieke (administratieve) details van de opdracht, maar kan in vrijwel alle reguliere gevallen ruim van tevoren plaatsvinden. De vervoerder en terminal worden zo in staat gesteld om processen te optimaliseren.

In uitzonderlijke gevallen (weersomstandigheden, verstoringen en dergelijken) zal het voorkomen dat voor een deel van de containers pas op het laatste moment besloten wordt deze toch met een andere modaliteit te vervoeren. Dit is niet te voorkomen. APM Terminals Maasvlakte II vraagt expediteurs om in de reguliere gevallen zorg te dragen voor een tijdige en correcte opgave van de vervolmodaliteit. Indien de modaliteitskeuze veranderd worden partijen verzocht dit zo snel mogelijk door te geven. De processen van de terminal zijn zo ingericht dat er nauwelijks vertraging ontstaat als slechts een beperkt percentage van de containers niet de correcte vervolmodaliteit toegewezen heeft gekregen. Zodra een aanzienlijk deel van de containers de verkeerde vervolmodaliteit toegewezen heeft gekregen, zal dit leiden tot onvoldoende capaciteit om containers van de ene stack naar de andere te vervoeren en zullen vertragingen ontstaan.

3.2 Statusinformatie

Het is voor de expediteur van belang dat de terminal tijdige en exacte informatie verstrekt over de status van de container. FENEX en APM Terminals Maasvlakte II spannen zich in om, op verschillende onderdelen, informatie-uitwisseling over de status van de container mogelijk te maken via Portbase. Naast de extra zaken die voor de opening van de terminal gerealiseerd worden is een aanvullende behoefte aan statusinformatie in beeld gebracht. Deze behoefte betreft:

- Terugkoppeling MID (bevestiging ontvangst juiste melding);
- Verwachte lostijd containers;
- Commerciële vrijgave
- Container geschikt voor afhalen (PA OK)
- Digitaliseren interchange bericht
- Druktebarometer verschillende modaliteiten;
- Overzicht beschikbare tijdssloten
- Gate in/ gate out

De bovengenoemde statusberichten zijn (nog) niet ontwikkeld vanwege de technische complexiteit, kosten en gebrek aan capaciteit. Na de opening van de terminal zal het effect van het ontbreken van deze statusinformatie gezamenlijk gemonitord worden. Wanneer blijkt dat de behoefte blijft bestaan, zullen de technische mogelijkheden voor realisatie verder in beeld gebracht worden om vervolgens de dialoog aan te gaan over hoe één en ander in gezamenlijkheid te realiseren is.

Naast de eerder genoemde MID en MED producten zijn in bijlage IV ook de informatiestromen voor *Rail, Road* en *Barge Planning* opgenomen

3.3 Zegelnummer

De hoge mate van automatisering op de terminal van APM Terminals Maasvlakte II heeft als gevolg dat er geen systematische fysieke controle zal zijn op het zegelnummer bij het brengen van exportcontainers. De onbemande gate is niet ingericht op een fysieke controle: het vormt een gevaar voor de veiligheid van de medewerkers én is sterk verstorend voor het automatische proces bij aankomst op de terminal.

De opgave van het zegelnummer is daarom een verplicht onderdeel voor vervoerders bij het voormelden van exportcontainers. APM Terminals Maasvlakte II vraagt aan de vervoerders om, eventueel in afstemming met hun klantenportfolio van expediteurs en verladers, zorg te dragen voor het registreren en opgeven van het zegelnummer. Voor alle dient het zegelnummer in de voormelding opgegeven te worden.

4 Modaliteiten

FENEX en APM Terminals Maasvlakte II willen zich gezamenlijk inspannen om het brengen en/of ophalen van containers via binnenvaart, weg en spoor zo efficiënt en betrouwbaar mogelijk te laten verlopen. APM Terminals Maasvlakte II beoogd om, zowel door deel te nemen aan havenbrede initiatieven als door eigen maatregelen, de ontsluiting van de terminal via de verschillende modaliteiten verder te verbeteren.

4.1 Binnenvaart

Als vermeldt in paragraaf 2.1 en 2.2 dient de voormelding van containers die met de binnenvaart gebracht of opgehaald worden, 6 uur voor het aanbreken van het tijdslot in orde (PA OK) te zijn.

4.1.1 Fixed Windows

Zowel voor binnenvaartvervoerders als de terminal is het van belang dat binnenvaartschepen op tijd in behandeling genomen (kunnen) worden en ook weer op tijd afgehandeld zijn. De bestaande *Fixed Windows* afspraken hebben als doel om dit te bevorderen. De terminal geeft zekerheid over een bepaalde *window* (een positie en tijd aan de kade) en reserveert deze. De binnenvaartvervoerder geeft zekerheid over het bezetten van deze *window* met een bepaald volume door op de afgesproken tijd te anticiperen. Het resultaat is een betere bezetting van de kade voor de terminal, een hogere betrouwbaarheid voor de binnenvaartvervoerder en daarmee een betere dienstverlening aan de expediteur en verlader.

De dedicated binnenvaartkade bij APM Terminals Maasvlakte II maakt het mogelijk om een groter deel van de binnenvaartschepen een *Fixed Window* toe te wijzen. Daarom zal een lagere volume-eis gehanteerd kunnen worden dan bij de huidige terminal APM Terminals Rotterdam.

4.1.2 Nextlogic

APM Terminals Maasvlakte II steunt het initiatief van Nextlogic om meer transparantie te creëren in de binnenvaart, net als de wens om een systeem te ontwikkelen voor een meer integrale planning van het binnenvaartvervoer in de Rotterdamse haven.

Gezamenlijk zal bekeken worden in hoeverre het Nextlogic project ingezet kan worden om meer container statusinformatie te genereren voor expediteurs en terminals.

De Fixed Windows afspraken als beschreven in paragraaf 4.1.1 zullen worden opgenomen in de praktijkproef van Nextlogic. De effecten van *Fixed Windows* op het totale systeem zullen worden geëvalueerd.

4.2 Spoor

Als vermeldt in paragraaf 2.1 en 2.2 dient de voormelding van containers die met het spoor gebracht of opgehaald worden, 6 uur voor het aanbreken van het tijdslot in orde (PA OK) te zijn.

4.2.1 Open Access Rail Terminal

De spoorterminal van APM Terminals Maasvlakte II wordt toegankelijk voor lading van externe partijen als overige containerterminals of distributiecentra. De mogelijkheden voor het bundelen van spoorvolume op de Maasvlakte worden daarmee uitgebreid.

4.3 Weg

Als vermeldt in paragraaf 2.1 en 2.2 dient de voormelding van containers die met wegvervoer gebracht of opgehaald worden, 1 uur voor het aanbreken van het tijdslot in orde (PA OK) te zijn. Als dit niet het geval is, wordt de voormelding inclusief het aangevraagde tijdslot geannuleerd. Daarmee wordt het tijdslot weer beschikbaar gesteld voor anderen.

4.3.1 Slotmanagement

Met de opening van APM Terminals Maasvlakte II geldt dat wegvervoerders gebruik moeten maken van slotmanagement. Dit betekent concreet dat vrachtwagens alleen toegang krijgen tot de terminals als een slot aangevraagd is en zij zich binnen dit tijdsvenster melden. Door het invoeren van slotmanagement worden niet meer vrachtwagens tot de terminal toegelaten dan de maximale capaciteit van de truckafhandeling binnen een tijdsvenster toestaat. Hierdoor worden wachttijden voor de poort geminimaliseerd, congestie op de terminal voorkomen en is er meer informatie voorhanden om beter (voor) te stacken.

FENEX en APM Terminals Maasvlakte II hebben gezamenlijk met de Alliantie Zeecontainer Vervoerders afgestemd over de inrichting van slotmanagement. Een slot duurt 30 minuten, waarbij er een tolerantie wordt gehanteerd van 45 minuten voor en 45 minuten na het slot. Het is alleen mogelijk (voor wegvervoerders) om via de Portbase service Road planning

tijdsloten aan te vragen. Er zal geen apart proces worden ingericht voor uitzonderingsituaties. Er wordt naar gestreefd om zo snel mogelijk een actueel overzicht van de restcapaciteit (in percentages) van het aantal slots te geven. Bij start operatie zal deze echter niet beschikbaar zijn.

De inrichting van slotmanagement is uitgebreider verwoord in het 'Position Paper Slotmanagement TLN'. De resultaten van slotmanagement zullen door de AZV, FENEX en APM Terminals Maasvlakte II continu gemonitord en regelmatig geëvalueerd worden.

4.4. Directe lading beschikbaarheid

APM Terminals Maasvlakte II wil haar klanten de maximale flexibiliteit bieden. De container zal dan ook direct na lossing (commerciële- en douanenvrijgave voorbehouden) beschikbaar zijn voor laden op het binnenvaartschip, ook als het moederschip nog in lossing is.

5 Douane

FENEX en APM Terminals hebben een gezamenlijk belang bij een aantal douanedossiers.

5.1 Scanproces

Een gezamenlijke wens van de FENEX en de terminals op de Maasvlakte is dat de mogelijkheden om containers te scannen wordt uitgebreid naar 24 uur per dag en 7 dagen in de week. Belangrijk voordeel is dat de dienstverlening naar de klanten uitgebreid kan worden. Bovendien kunnen scanprocessen op individuele terminals verder geoptimaliseerd worden, waardoor de doorlooptijd van een scanproces verkort kan worden. Het betreft hier zowel het scanproces op de terminal als het externe controle proces. Partijen trekken gezamenlijk op in hun lobby richting douane.

5.2 Toegelaten Geadresseerde (TG) en Toegelaten Afzender (TA) NCTS

In het kader van de Taskforce Maasvlakte hebben de terminals op de Maasvlakte (ECT, APMT MV2, APMT Rotterdam en RWG) een gezamenlijk initiatief gestart om te kijken op welke onderdelen samengewerkt kan worden. Eén van deze onderwerpen is het maximaal faciliteren van vereenvoudigde douaneprocedures op de terminals. De nieuwe terminals op Maasvlakte 2 (APMT MV2 en RWG) hebben in hun terminalconcept rekening gehouden met het maximaal faciliteren en toepassen van vereenvoudigde douaneregelingen, met als doel terminal processen zo min mogelijk te laten verstoren door douaneprocessen. Bijkomend doel vanuit de douane is om douane arme terminals te creëren.

Concreet betekent dit dat APM Terminals Maasvlakte II en RWG de douanevereenvoudigingen Toegelaten Afzender (TA) en Toegelaten Geadresseerde (TG) maximaal gaan faciliteren. Voor de Douane zou dit betekenen dat de Douane voor die stromen geen Douane meer op de terminal hoeft te hebben. Zo veel mogelijk administratieve processen vinden elektronisch plaats. Daar waar documenten fysiek moeten worden afgemeld, zal dit in de toekomst mogelijk plaats gaan vinden op de Rijks Inspectie Terminal of Maasvlakte Plaza.

FENEX deelt de ambitie van APM Terminals Maasvlakte II. Echter, voor de regeling douanevervoer vanaf een terminal is de huidige vereenvoudiging voor expediteurs geen

werkbare oplossing. Voor het starten van de regeling douanevervoer kan de aangever gebruik maken van de „normale procedure“ (aanbrengen bij de douane voordat goederen worden vrijgeven), of van de vergunning Toegelaten Afzender (vrijgave wordt verkregen zonder de fysieke tussenkomst van de Douane vanaf een toegelaten locatie.) Van het totaal aantal aangiften douanevervoer in Nederland vindt 70% plaats met gebruikmaking van de vergunning Toegelaten Afzender (hierna TA). De normale procedure (30%) vindt vrijwel volledig plaats bij vertrek vanaf een containerterminal in Rotterdam. Voor de afhandeling van containers in Rotterdam wordt de TA relatief weinig gebruikt. De reden voor aangevers en andere ladingbelanghebbenden om momenteel te kiezen voor de normale procedure is dat deze in de praktijk grote voordelen biedt versus het gebruiken van de vergunning Toegelaten Afzender.

Met het oog op bovenstaande is met een aantal andere ketenpartners een dialoog met douane opgestart om hier oplossingen voor aan te dragen. FENEX en APM Terminals Maasvlakte II spannen zich samen in om de meest gewenste oplossingen te realiseren, rekening houdend met elkaars belangen.

6 Communicatie

Het is voor de expediteur van belang dat deze tijdig op de hoogte wordt gesteld van eventuele verstoringen of incidenten. APM Terminals Maasvlakte II wil in deze gevallen proactief en volledig communiceren.

De algemene communicatie verloopt via een te ontwikkelen website. De expediteur zal de mogelijkheid krijgen om zich via de website (www.dailylifting.com) in te schrijven voor het ontvangen van verschillende nieuwsberichten via e-mail.

Specifieke communicatie verloopt via het *Terminal Operating System* (TOS) en Portbase. Als er sprake is van verstoringen die slechts een deel van de terminal beïnvloeden, bijvoorbeeld het uitvallen van een kraan in een bepaalde stack, zal er een e-mail worden gestuurd naar de partijen die een voormelding hebben gedaan voor de containers in dat specifieke stack.

7 Achterland

FENEX en APM Terminals Maasvlakte II willen zich gezamenlijk inspannen om de aansluiting van de terminals op het Rotterdamse achterland te versterken en een verdere toename van het intermodaal vervoer te faciliteren.

7.1 Achterlandstrategie

De achterlandstrategie van APM Terminals Maasvlakte II is erop gericht om middels samenwerking een meer volwaardige schakel te worden in de logistieke keten tussen zee en land. Het is niet de intentie van APM Terminals Maasvlakte II om zelf intermodale verbindingen naar het achterland op te starten en daarmee een actieve rol te spelen in de exploitatie van achterlandvervoer zelf. APM Terminals Maasvlakte II ziet vooral mogelijkheden in het verder stroomlijnen van achterlandverbindingen in partnerschap met diverse partijen in de logistieke keten.

Door samenwerking met ketenpartners kunnen de efficiëntie en betrouwbaarheid van zowel binnenvaart, truck als spoor verbeterd worden. De instrumenten die APM Terminals Maasvlakte II hiervoor in wil zetten zijn onder andere:

- informatie-uitwisseling over containerstatus en vervolmodaliteit;
- stroomlijnen van procedures voor de landzijdige modaliteiten binnenvaart, weg en spoor;
- ontsluiten van informatie over de beschikbaarheid en planning van intermodale verbindingen;
- vereenvoudigen van douaneprocedures;
- proactief en volledig communiceren over vertragingen en verstoringen;
- opzetten van (spoor)verbindingen en ontwikkelen van bestaande verbindingen door matchmaking en informatie-deling.

APM Terminals Maasvlakte II en FENEX willen regelmatig in gesprek met elkaar over de knelpunten in intermodaal vervoer. Het is de intentie van APM Terminals Maasvlakte II om de dialoog met expediteurs na start operatie te continueren en waar nuttig te intensiveren.

7.2 Modal split 2^{de} Maasvlakte

APM Terminals Maasvlakte II streeft er naar om de ambitie ten aanzien van de modal split (45% binnenvaart, 35% weg en 20% spoor) te verwezenlijken op zo kort mogelijke termijn. De rol van de terminal in het realiseren van deze modal split doelstelling is er voornamelijk op gericht om randvoorwaarden zo goed mogelijk in te richten en zo ketenpartners met directe controle over de stromen, zij die de modaliteitskeuze maken, te faciliteren.

7.3 Achterlandportal

Om expediteurs in staat te stellen eenvoudiger intermodaal te vervoeren, ontwikkelt APM Terminals Maasvlakte II een achterlandportal (www.liftingintermodal.com). Als schakel tussen zee en land is het mogelijk om informatie over zee- en landzijde aan elkaar te koppelen, zodat de expediteur gemakkelijker de intermodale verbinding kan kiezen die het beste aansluit op een specifieke import- of exportcontainer.

In de 1^{ste} fase bestaat het achterlandportal uit een overzicht van de intermodale verbindingen en een routeplanner. Het is de intentie om dit achterlandportal op termijn én in samenwerking met inland terminals en operators uit te breiden met een dynamische en real-time planning van binnenvaartschepen en treinen. Alleen het containernummer of de bootnaam en de herkomst/bestemming hoeven dan ingevuld te worden; de routeplanner genereert een reisadvies op basis van informatie over containerstatus en aankomst en vertrek van diep zee schepen, binnenvaartschepen en treinen. Behalve het vereenvoudigen van het plannen en organiseren van intermodaal transport, wordt het zo mogelijk om real-time het geplande transport te volgen en tijdig te schakelen bij vertragingen. Het achterlandportal zal in de eerste helft van 2015 'live' gaan, zodra er voldoende verbindingen zijn om weer te geven.

8 Monitor- en evaluatiecyclus

APM Terminals Maasvlakte II wil transparant communiceren over haar functioneren en dat van haar ketenpartners in relatie tot de terminalprocessen. Zodoende kan in een open dialoog met de sector verbeterpotentieel snel worden geïdentificeerd en opgepakt.

FENEX en APM Terminals Maasvlakte II zullen na de 'go live' van de terminal de dialoog voortzetten op basis van vooraf vastgelegde prestatieindicatoren. Concreet wordt afgesproken dat per kwartaal of een andere, nader af te spreken frequentie, het gesprek aangegaan wordt op basis van een rapportage van APM Terminals Maasvlakte II over:

Wegvervoer

Gerapporteerd wordt over de gemiddelde vrachtwagenverblijftijd per kwartaal. Ook wordt gerapporteerd over de gemiddelde doorloop van de vrachtwagenverblijftijd op weekniveau. Dit maakt inzichtelijk waar pieken zich voordoen en kan helpen om de planning te optimaliseren. De richtlijn die hierbij gehanteerd zal worden komt overeen met de in het convenant slottijden opgenomen richtlijn:

Pick-up / drop-off	Gemiddeld	Variatie
1 container	35 min	90% < 45 min
2 containers	43 min	90% < 53 min
3 containers	52 min	90% < 62 min
4 containers	59 min	90% < 69 min
5 containers	65 min	90% < 75 min
6 containers	70 min	90% < 80 min
Average	40 min	90% < 50 min

Ook zal gerapporteerd worden over het percentage juiste voormeldingen en aankomsten binnen de toegewezen tijdsvensters. Zodoende kunnen expediteurs zien in hoeverre dienstverleners zich houden aan de afgesproken tijden.

Binnenvaart- en spoorvervoer

Voor binnenvaart en spoor zullen de volgende zaken worden gerapporteerd:

- Percentage afwijkingen ETA vs. ATA en ETD vs. ATD binnenvaart en spoor;
- Toewijzing tijdvenster maximaal 6 uur na aanvraag (binnenvaart);
- Tijdig ontvangen vervolmodaliteit door voormelding (Copino 13) vervoerder;

In de praktijk blijkt er vaak een verschil te zitten tussen de aangevraagde, teruggekoppelde en daadwerkelijke afhandeltijd. Vooral een verschil tussen teruggekoppelde en daadwerkelijke afhandeltijd brengt ongewenste onbetrouwbaarheid in het logistieke proces. Door transparant te communiceren over het percentage dat binnen de teruggekoppelde afhandeltijd daadwerkelijk is afgehandeld (op week, maand en kwartaal niveau) kan de betrouwbaarheid van het intermodale product toenemen. Dit maakt het voor expediteurs aantrekkelijker om voor deze modaliteit te kiezen.

Tenslotte is gemiste connecties een belangrijk onderwerp voor expediteurs. Hier kunnen echter een veelheid aan factoren ten grondslag aan liggen. Veel van deze factoren kunnen niet goed in beeld gebracht worden door monitoring. Om die reden zal in de reguliere overleggen dit onderwerp standard besproken worden.

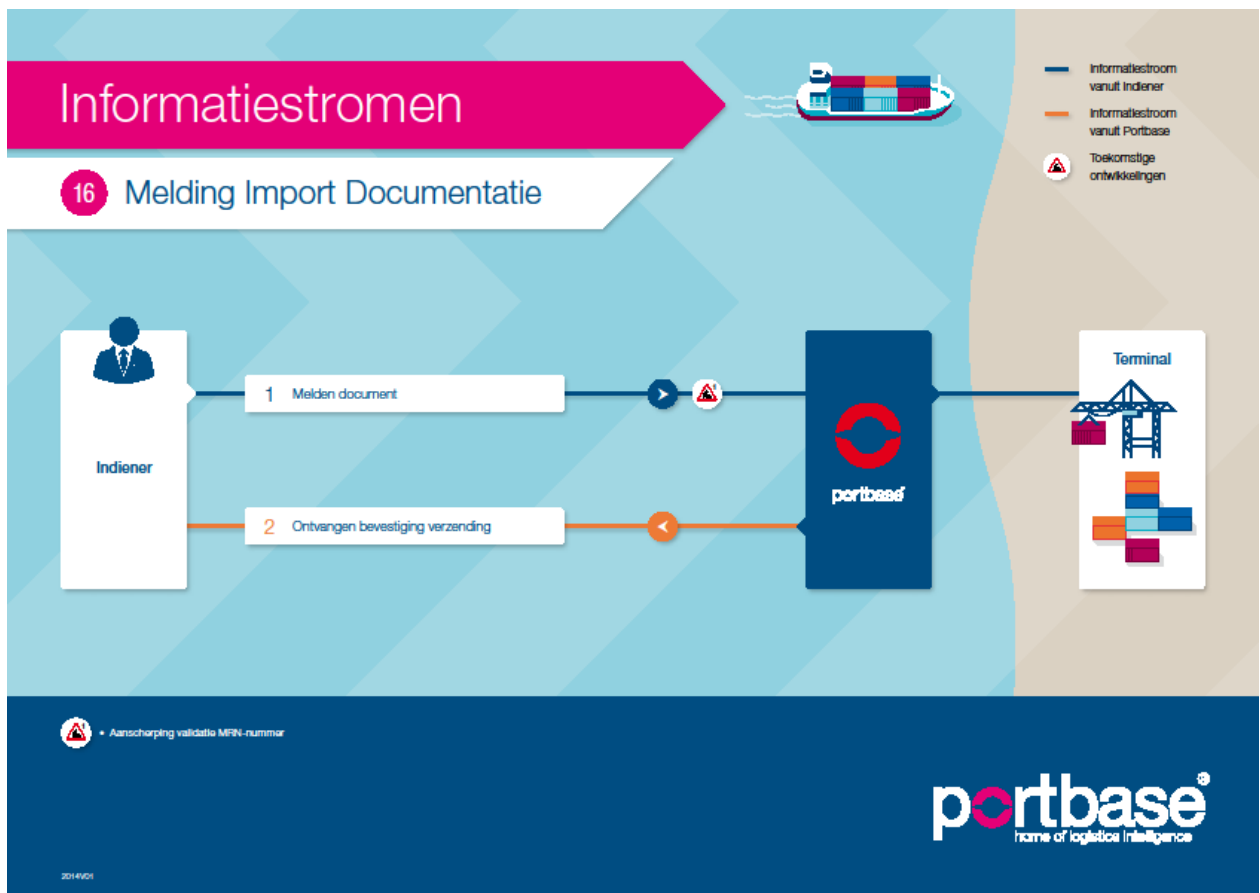
Bijlage I: Voorwaarden Status Voormelding (PA OK)

Voorwaarden status	Vol ophalen	Leeg ophalen	Vol brengen	Leeg brengen
Container beschikbaar	X	X (number)		
Containertype beschikbaar		X (type)		
Documenten beschikbaar	X		X	
ISO code	X	X		
Zegelnummer			X	
Documentvrijgave	X			
Commerciele vrijgave	X			
Pincode	X			
Blokkade	X	X	X	
Boeking rederij bekend			X	
ERO (Empty Release Order) bekend				X
EDO (Empty Delivery Order) bekend		X		

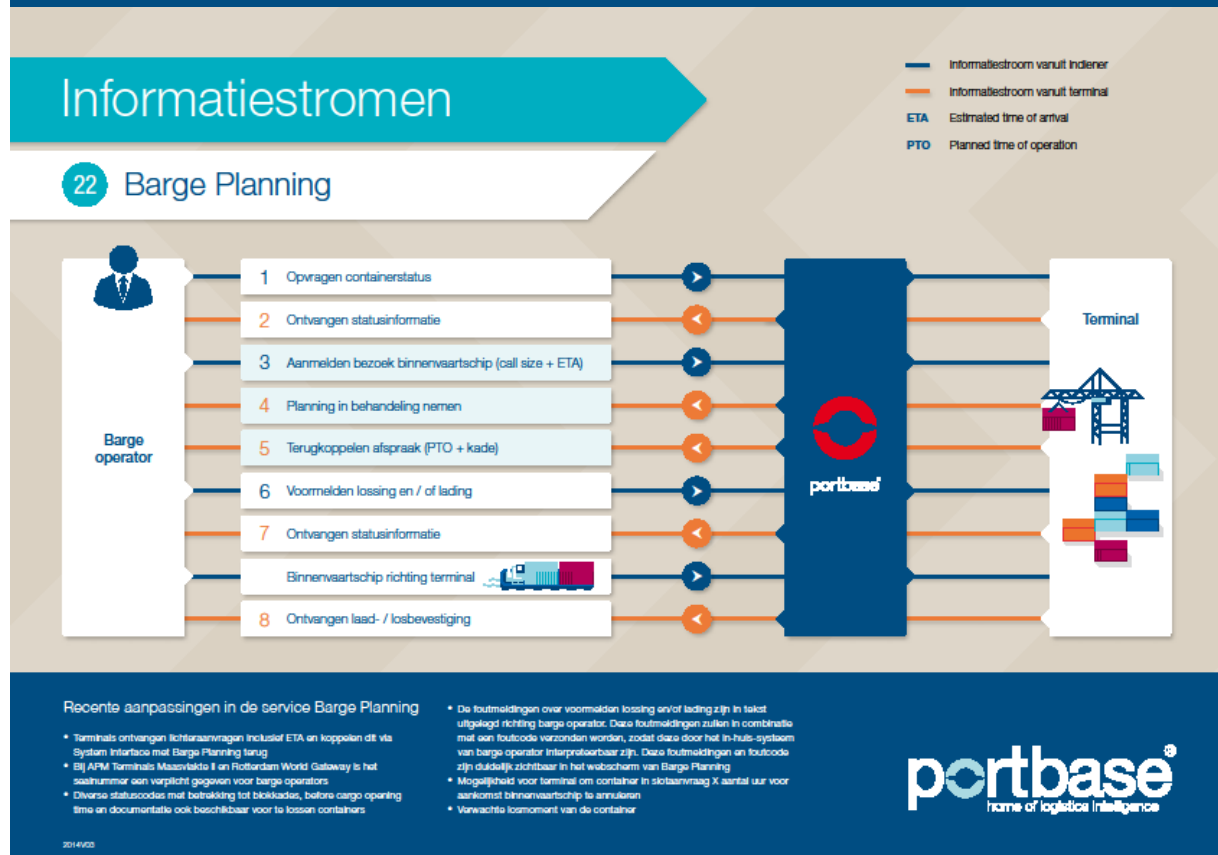
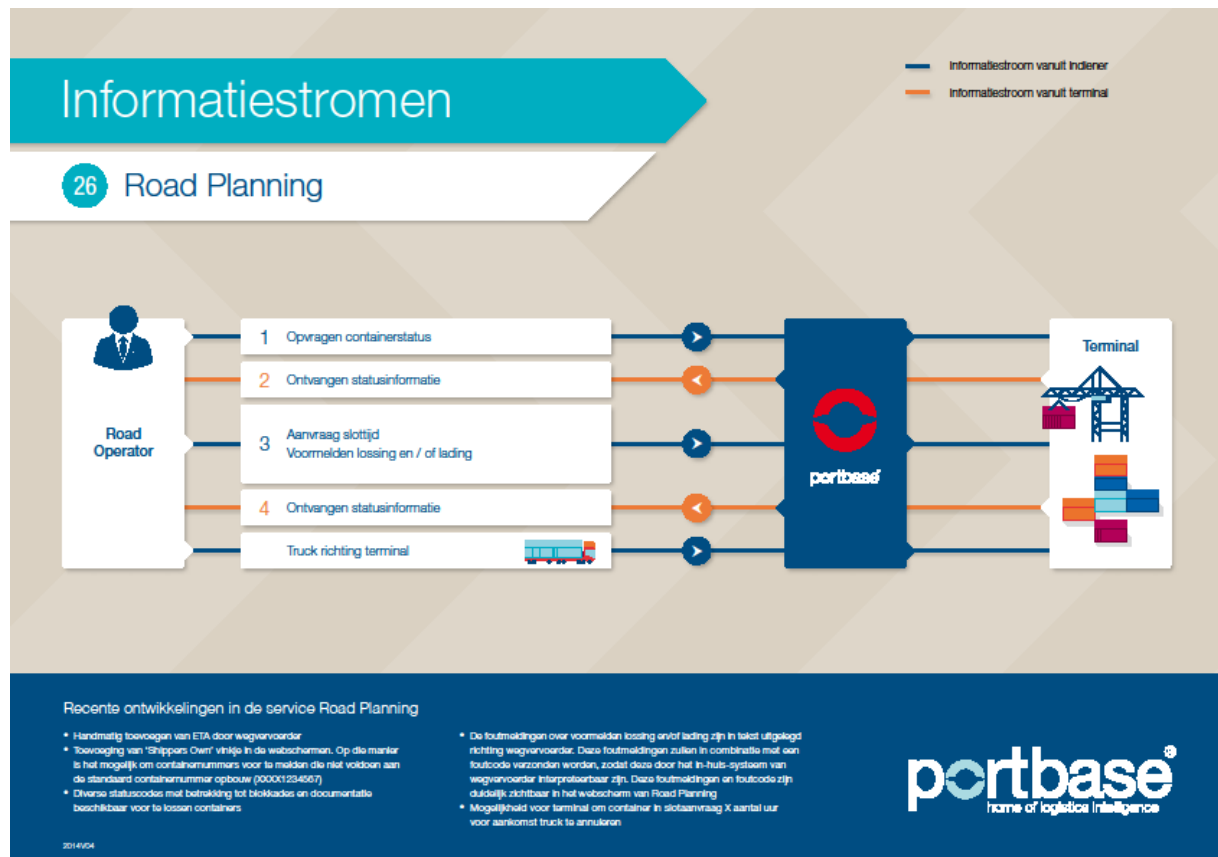
Bijlage II: Informatiestromen Melding Export Documentatie



Bijlage III: Informatiestromen Melding Import Documentatie



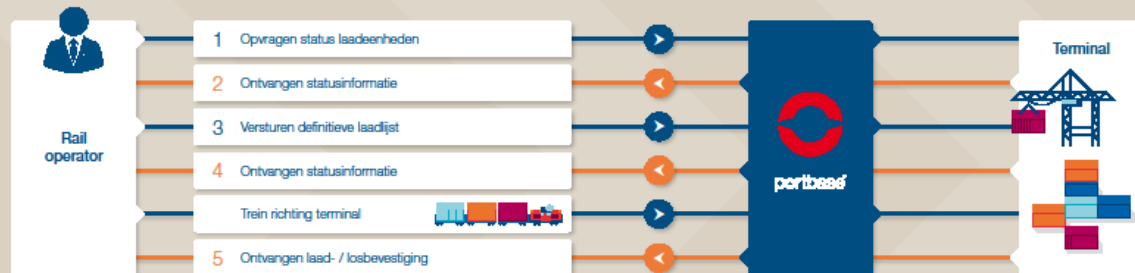
Bijlage IV: Informatiestromen Rail, Road en Barge Planning



Informatiestromen

25 Rail Planning

— Informatiestroom vanuit Indener
— Informatiestroom vanuit terminal



Recente aanpassingen in de service Rail Planning

- Bij APMT Terminals Maasvlakte II en Rotterdam World Gateway is het sealnummer een verplicht gegeven voor rail operators
- Laden van lege containers uit stack / depot op basis van laadreferentie van rodetj in plaats van containernummer
- Diverse statuscodes met betrekking tot blokkades, before cargo opening time en documentatie ook beschikbaar voor te lossen containers

- De foutmeldingen over voormelden lossing en/of lading zijn in tekst uitgelegd richting rail operator. Deze foutmeldingen zullen in combinatie met een foutcode verzonden worden, zodat deze door het in-huis-systeem van rail operator interpreteerbaar zijn. Deze foutmeldingen en foutcode zijn duidelijk zichtbaar in het web scherm van Rail Planning
- Mogelijkheid voor terminal om container in slaanvraag X aantal uur voor aankomst train te annuleren
- Verwachte komstmoment van de container

portbase[®]
home of logistics intelligence

2014/02