



NEXTLOGIC
ketenoptimalisatie containerbinnenvaart

BOEK 4: PROCESMODEL NEXTLOGIC

Versie historie

Datum	Versie	Status	Auteur
27-5-2015	1.0 Pub	Definitieve versie	Nextlogic

Auteurs en betrokkenen

Naam	Organisatie	Sub wg lid	Opmerking

Distributielijst

Naam	Versie	Organisatie	Opmerking

Audit trail wijzigingen

Versie	Omschrijving van de wijzigingen
1.0 Pub	Versie aanpassing naar definitief 1.0 Pub

Inhoudsopgave

VOORWOORD	4
1 INLEIDING	5
2 BESCHOUWINGSGEBIED: CONTAINER-BINNENVAART IN DE ROTTERDAMSE HAVEN.....	7
3 PLANNING.....	9

Lijst van figuren en tabellen

FIGUUR 1. VOORBEELD SWIM LANE DIAGRAM	5
FIGUUR 2. HOOFDPROCESSEN HUIDIGE SITUATIE.....	7
FIGUUR 3. HOOFDPROCESSEN GEWENSTE SITUATIE.....	8
FIGUUR 4. PLANNINGSPROCES HUIDIGE SITUATIE	9
FIGUUR 5. PLANNINGSPROCES GEWENSTE SITUATIE	12

Voorwoord

De containerbinnenvaart kampt in de Rotterdamse haven met factoren die het containertransport bemoeilijken. Om deze problematiek aan te pakken, is Nextlogic in het leven geroepen. Het is een project van betrokken terminals en depots, binnenvaartrederijen en het Havenbedrijf Rotterdam, dat wordt ondersteund door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het is de bedoeling om Nextlogic door te ontwikkelen naar een zelfstandige, neutrale organisatie.

Het realiseren van tools om de containerbinnenvaart in de Rotterdamse haven te verbeteren, liep de afgelopen jaren vertraging op. Daarom is nu een set van dertien documenten gedefinieerd, die samen duidelijk maken wat de betrokken partijen precies beogen met Nextlogic. Ze vormen tevens de basis waarop externe partijen de planning en het platform moeten vormgeven. De dertien boeken bevatten informatie uit de documenten die eerder binnen Nextlogic zijn gedefinieerd.

De totale set van documenten bestaat uit de volgende boeken:

- Boek 0: Overzicht boeken
- Boek 1: Blauwdruk
- Boek 2: Data partners en ketenpartijen
- Boek 3: Logisch relatiemodel
- Boek 4: Procesmodel
- Boek 5: Gegevensmodel
- Boek 6: Technische aspecten betrokkenen
- Boek 7: Technische aspecten NXL-oplossing
- Boek 8: Use cases
- Boek 9: Rapportages en KPI's
- Boek 10: Non-Functional requirements
- Boek 11: Spelregels Nextlogic-proces
- Boek 12: Businessregels neutrale integrale planning
- Boek 13: Doel architectuur

1 Inleiding

Om een goed inzicht te krijgen in wat er speelt binnen een bepaald domein, wordt veelal een model gemaakt van de processen die binnen dat domein worden uitgevoerd. Een procesmodel kan een belangrijke rol vervullen in de communicatie over de problematiek binnen een domein, bijvoorbeeld om leveranciers een beeld te geven of en hoe hun producten de processen binnen het domein kunnen ondersteunen. Daarbij dient in aanmerking genomen te worden dat elk model, dus ook een procesmodel, een vereenvoudigde weergave is van de complexe werkelijkheid.

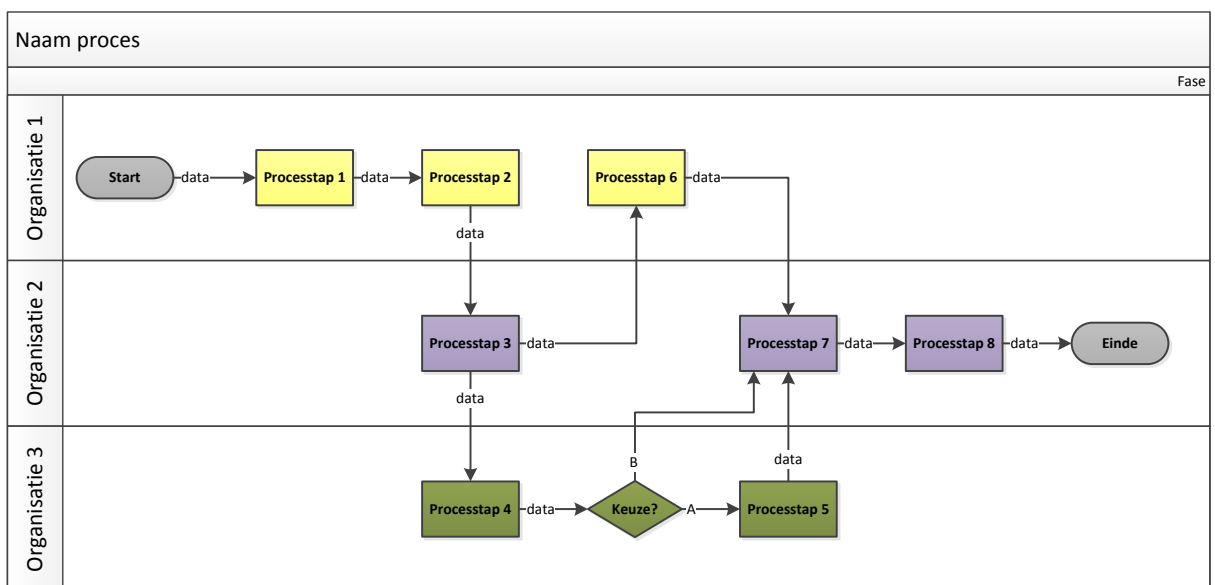
In dit document wordt het procesmodel beschreven voor de container-binnenvaart, en meer specifiek het plannings- en afstemmingsproces tussen barge operators en terminal/depot operators. Dit is het domein waarbinnen Nextlogic een rol zal vervullen. In het procesmodel worden de stappen die in dit proces worden uitgevoerd beschreven, waarbij vooral aandacht besteed wordt aan de momenten waarop informatie tussen verschillende partijen wordt uitgewisseld.

In het procesmodel ligt in eerste instantie de focus op “wat” er gebeurt, en niet op “hoe” dat gebeurt. Dit betekent bijvoorbeeld dat de ondersteuning door technische hulpmiddelen (zoals informatiesystemen) nog niet is opgenomen. Dat betekent dan weer dat Nextlogic alleen in de processen is opgenomen als Nextlogic daadwerkelijk een verantwoordelijkheid heeft in een bepaald deel van het proces (bijvoorbeeld de call planning). Nextlogic als eigenaar van het “informatieuitwisselingsplatform” komt niet in de schema’s terug.

1.1 Gehanteerde techniek

In de gangbare BPM (Business Process Modeling) methoden wordt een proces omschreven als het doelgericht uitvoeren van samenhangende stappen om een bepaalde input (aanleiding, trigger) om te vormen tot de gewenste output (eindresultaat, response). Waarbij een resultaat kan worden beschouwd als eindresultaat wanneer het ter beschikking komt van de initiële vrager (= de leverancier van de “trigger”). Dus geen half-fabricaat waar een andere organisatie-eenheid eerst nog mee verder moet.

“Extern” moet worden gezien vanuit het beschouwingsgebied. Wij richten ons in dit document op de Terminal- en Depot Operators (TDO), de Barge Operators (BO) en Nextlogic (NXL). Een proces omvat dus de ontvangst, verwerking en beantwoording van een trigger die wordt ontvangen van buiten deze organisaties.



Figuur 1. Voorbeeld swim lane diagram

Verschillende procesmodelleringstechnieken gaan uit van het hierboven beschreven procesbegrip. Wij hebben hier gekozen voor representatie via z.g. swim lane diagrams, om dat daarin zeer overzichtelijk is aangegeven wie verantwoordelijk is voor welke stappen in het proces; elk organisatie-onderdeel heeft hierin zijn eigen "zwembaan". Een proces waarin 3 organisaties stappen uitvoeren om te komen tot het gewenste resultaat kan dus "kris-kras" over de verschillende banen verlopen, waarbij elke baanwisseling de informatieoverdracht tussen twee organisaties representeert. Een voorbeeld is weergegeven in bovenstaand diagram. Het daar weergegeven informatieproces bestaat uit 8 stappen, verdeeld over 3 organisaties. Gegevens worden doorgegeven van stap naar stap.

Het kan niet genoeg worden benadrukt dat een model altijd een vereenvoudiging is van de werkelijkheid. Omwille van de eenvoud kunnen bijvoorbeeld bepaalde overgangen en/of keuzes worden weggelaten. Deze worden dan wel opgenomen in de begeleidende tekstuele beschrijving van het proces, die een onlosmakelijk geheel vormt met het schema.

In dit document ligt de focus op het planningsproces. Planningsprocessen hebben vaak geen duidelijke "kop en staart"; een planningsproces wordt feitelijk continu uitgevoerd, met veel iteraties. Deze iteraties zijn in de schema's weggelaten, om zo toch de logische volgorde in het proces aan te kunnen geven.

2 Beschouwingsgebied: container-binnenvaart in de Rotterdamse haven.

In dit hoofdstuk is de indeling beschreven van de processen binnen ons beschouwingsgebied in relatie tot elkaar en tot de "buitenwereld". De processen zijn geclassificeerd als "uitvoerend proces", "planningsproces" (feitelijk de sturing van het uitvoerende proces, dus inclusief de voorbereidende activiteiten) of "rapportageproces" (verschafft de managementrapportages over het uitvoerende proces en het planningsproces).

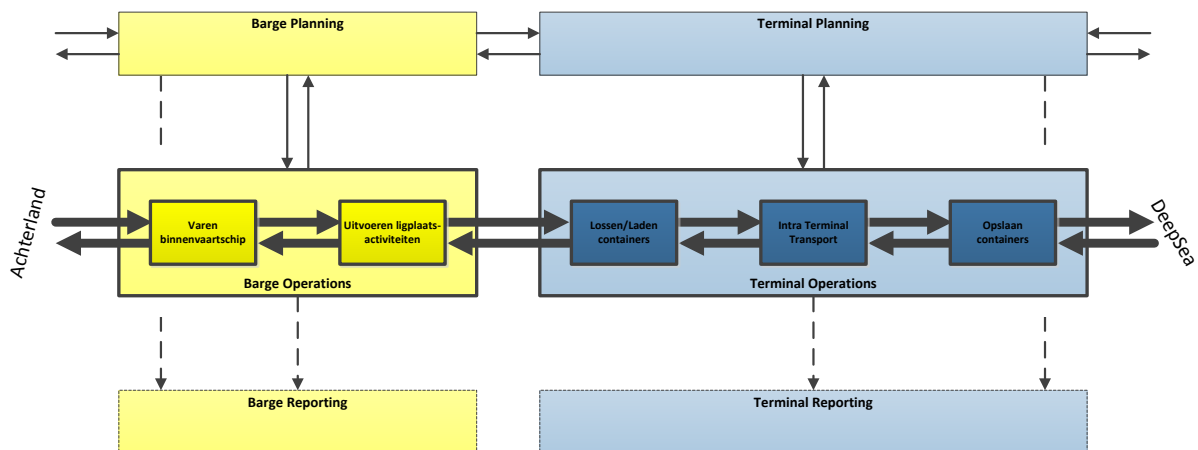
In de theorie wordt ook het ondersteunend proces onderkend (bv het leveren van mensen en middelen). Dat proces valt buiten ons beschouwingsgebied.

2.1 Huidige situatie

In dit hoofdstuk bakenen we het beschouwingsgebied voor de container-binnenvaart in de Rotterdamse haven af. Basis hiervoor vormen de uitvoerende processen. Deze zijn dik-omlijnd aangegeven in het schema van figuur 1.

Voor de binnenvaart beschouwen we het uitvoerende Barge Operations proces voor zover dit zich afspeelt in de Rotterdamse haven. Activiteiten in, van of naar het achterland laten we buiten beschouwing. Barge Planning is het proces dat sturing geeft aan het onderkende Barge Operations proces. Barge Reporting rapporteert over zowel Barge Planning als Barge Operations.

Voor de terminal en depot operators beschouwen we het uitvoerende Terminal Operations proces voor zover dat betrekking heeft op het laden en lossen van containers op binnenvaartschepen, het opslaan van deze containers en het transport tussen opslag en kade. Het algemene opslagbeheer en het laden en lossen van zeeschepen wordt buiten beschouwing gelaten. Terminal Planning is het proces dat sturing geeft aan het onderkende Terminal Operations proces. Stack planning en planning van de afhandeling van zeeschepen valt buiten ons beschouwingsgebied, en daarmee buiten Terminal Planning. Terminal Reporting rapporteert over zowel Terminal Planning als Terminal Operations.

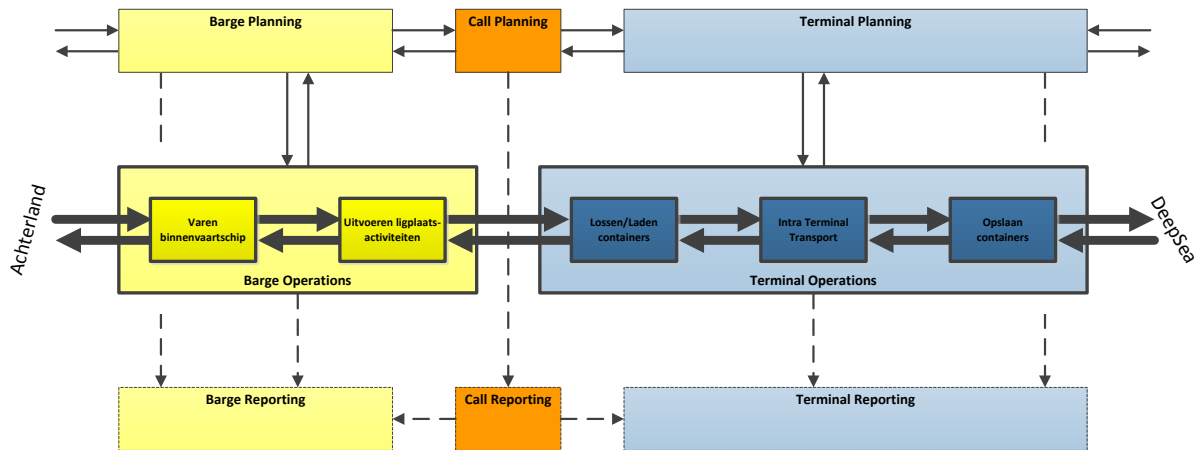


Figuur 2. Hoofdprocessen huidige situatie

2.2 Gewenste situatie

In de gewenste situatie verzorgt Nextlogic de planning van de bezoeken van containerbinnenvaartschepen aan terminals: de Call Planning. Hiermee wordt beoogd het geheel van barge en terminal operations efficiënter te maken. Nextlogic ontvangt hiertoe informatie uit de processen Barge Planning en Terminal Planning, en levert informatie over ingeplande calls terug, zodat de uitvoerende processen Barge Operations en Terminal Operations goed kunnen worden aangestuurd.

Ook verzorgt Nextlogic rapportages over het Call Planning proces, die barge operators en terminal/depot operators kunnen gebruiken in hun eigen rapportageproces. Een en ander is weergegeven in figuur 2.

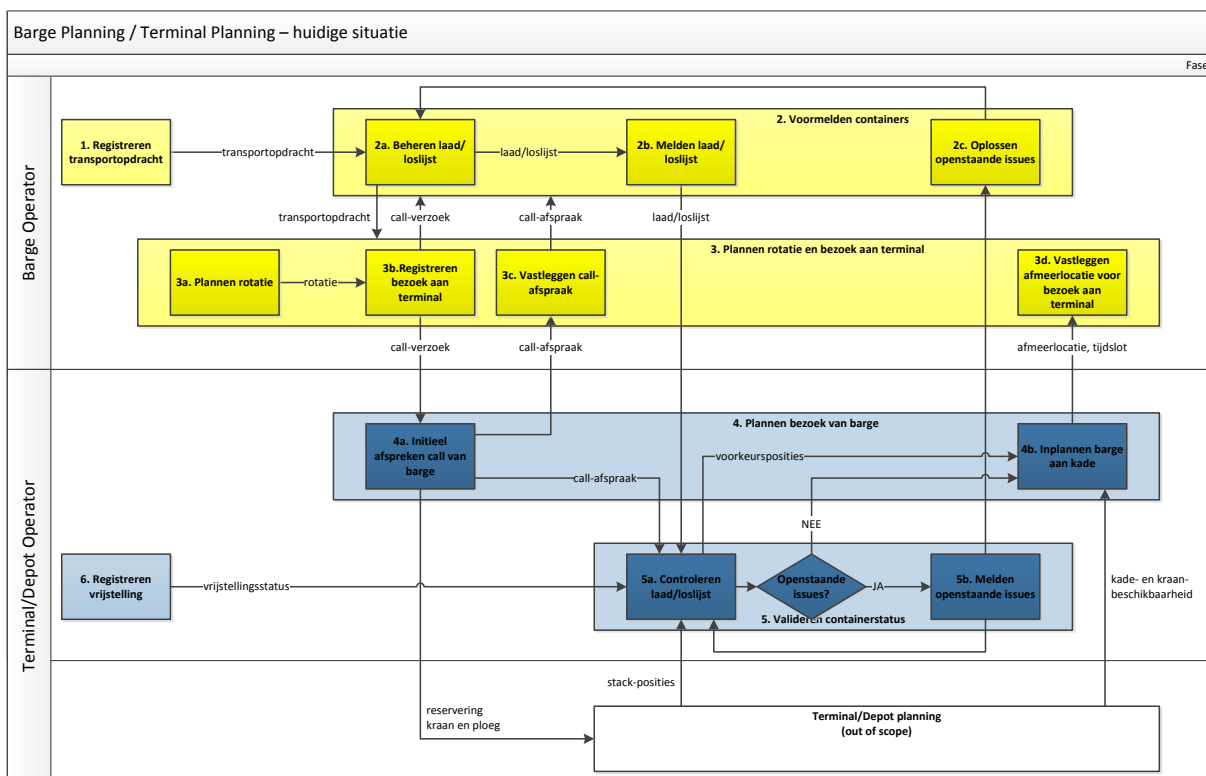


Figuur 3. Hoofdprocessen gewenste situatie

3 Planning

In dit hoofdstuk wordt het planningsproces voor de container-binnenvaart in de Rotterdamse haven verder uitgewerkt. Getracht is om de beschrijving zo "strak" en helder mogelijk te houden. Planning is een iteratief proces; op veel momenten kan worden teruggekeerd naar een eerdere stap om aanvullingen, wijzigingen en nieuwe inzichten te verwerken. Ook kunnen stappen veelal parallel worden uitgevoerd. Omwille van de eenvoud zijn die opties uit de schema's weggehouden. Wat overblijft is een "zo logisch mogelijke" volgorde van stappen. De in het proces te gebruiken informatiesystemen moeten de opties voor iteratie en parallelle activiteiten uiteraard wel ondersteunen.

3.1 Huidige situatie



Figuur 4. Planningsproces huidige situatie

1. (BO) Registreren transportopdracht

De Barge Operator ontvangt een transportopdracht voor het vervoer van een of meer containers. Deze opdracht kan van een rederij (Carrier Haulage) of van een expediteur, verlader of ontvanger (Merchant Haulage) komen. Dit kan bijvoorbeeld via e-mail. Een transportopdracht bevat altijd een boekingsnummer. Over het algemeen bevat de boeking het referentie nummer(+ pincode), waaronder containers commercieel door de rederij of de agent van de rederij zijn vrijgesteld bij een TDO. De BO neemt de transportopdracht op in zijn administratie.

Een transportopdracht kan meerdere malen gewijzigd worden of zelfs geannuleerd. De BO werkt zijn administratie overeenkomstig bij, en verwerkt deze in de rest van het proces. Zoals in de inleiding aangegeven is deze iteratie niet in het schema aangegeven.

2. (BO) Voormelden containers

Naar aanleiding van een transportopdracht zal de BO starten met het beheren van de laadloslijst. Hierop worden de containernummers vermeld (indien reeds bekend), het containertype, het operatietype (laden of lossen) en het boekingsnummer. De BO stuurt de laadloslijst (bv per e-mail, fax of EDI) naar de TDO. De BO moet dat minimaal x uur (bepaald door de TDO) voor start operatie doen. De TDO neemt deze in zijn administratie op. Zie verder proces 5.

3. (BO) Plannen rotatie en bezoek aan terminal

Een BO maakt een rotatie met scope-in en scope-uit aan voor de haven van Rotterdam. Dit kan op basis van een bepaald patroon (vaarschema) met vaste terminalbezoeken (calls) en/of op basis van ontvangen transportopdrachten en de terminalbezoeken die daarvoor nodig zijn. Plannen van rotaties en terminalbezoeken is feitelijk parallel en iteratief. Omwille van de eenvoud zijn deze stappen echter volgtijdelijk in het schema aangegeven.

Wanneer duidelijk is dat een barge een terminal zal bezoeken meldt de BO dit bij de TDO. Hij doet dit handmatig (telefonisch, mail), of via Bargeplanning van Portbase. De TDO neemt de melding als call-verzoek op in zijn administratie, beoordeelt hem en stuurt een bevestiging terug naar de BO (zie stap 4a). De BO neemt de call-afspraken op in zijn administratie.

Gedurende dit proces (3) beheert de BO de bijbehorende laadloslijst (zie proces 2).

De TDO is ondertussen bezig met het inplannen van de barge (proces 4). Zodra de definitieve planning bekend is, koppelt de TDO dit terug aan de BO, die de planning opneemt in zijn administratie, ter voorbereiding op het bezoek.

4. (TDO) Plannen bezoek van barge

Een BO meldt een barge bij een TDO (zie stap 3b). De TDO neemt deze melding (call) in zijn administratie op, en bevestigt de call afspraak aan de BO. Die maakt op zijn beurt een registratie van deze bevestiging (stap 3c).

Vanaf dit moment bewaakt de TDO de status van de laadloslijst die bij de call hoort (zie ook proces 5). Zodra aan alle voorwaarden voldaan is (containers vrijgesteld of uithaalreferentie bekend, etc.) plant de TDO de barge definitief in. Hierbij maakt hij gebruik van informatie over kade- en kraanbeschikbaarheid en stackposities (en daarvan afgeleide voorkeursposities voor het laden).

De TDO geeft de definitieve barge planning door aan de BO. Deze terugkoppeling aan de BO gebeurt bijvoorbeeld telefonisch, per e-mail of EDI. De planning omvat in de regel de afmeerlocatie en het tijdslot. Sommige TDO's geven echter alleen een tijdslot; de afmeerlocatie wordt soms pas bepaald op het moment dat de barge zich meldt bij de TDO (ong 15 – 30 min voor aankomst barge).

5. (TDO) Valideren containerstatus

De TDO ontvangt de laadloslijst van de BO en neemt deze in zijn administratie op. De TDO ontvangt bij voorkeur de laadloslijst zo laat mogelijk (maar wel minimaal x uur voor operatie) en deze moet bij voorkeur in 1 keer goed zijn. De TDO wil liever geen wijzigingen/annuleringen meer ontvangen omdat de voorbereiding van de operatie (het lossen en laden) al gestart kan zijn. Toch zijn wijzigingen nooit te voorkomen; het proces is erop ingericht deze zo goed mogelijk te verwerken. Deze iteratie is niet in het schema opgenomen.

De TDO bewaakt de status van de containers op de laadloslijst in relatie tot de commerciële en douane-vrijstellingen. Containers waarop een blokkade rust worden niet uitgeleverd of ingenomen. Ook mogen geen containers aan een verkeerde partij worden uitgeleverd.

De status van de laadloslijst is bepalend voor het al dan niet inplannen van een call (proces 4). Verschillende TDO's stellen hier verschillende eisen aan de laadloslijst. De meest voorkomende zijn:

- Een laadloslijst moet aanwezig zijn om een barge in te plannen.
- Een laadloslijst moet aanwezig en compliant¹ zijn om een barge in te plannen.
- Barge wordt ingepland zonder dat een laadloslijst aanwezig is met/zonder bekende uithaalreferentie.

Voor de te lossen containers geldt dat de TDO moet checken of deze binnen de cargo opening – cargo closing passen.

Wanneer niet aan alle voorwaarden wordt voldaan neemt de TDO contact op met BO, Rederij of douane om ervoor te zorgen dat deze issues worden opgelost. Dit gebeurt bijv. telefonisch of via de mail.

De BO, rederij of douane kunnen wijzigingen of annuleringen doorvoeren. Bijvoorbeeld de vrijstelling van een container vervalt of een extra container moet mee. De processtap wordt dan met deze gewijzigde gegevens nogmaals uitgevoerd (iteratie niet weergegeven in het schema).

6. (TDO) Registreren vrijstelling

Rederij en douane versturen vrijstellingen naar de TDO via bijvoorbeeld EDI, webapplicatie van TDO of e-mail. Een rederij is de enige partij, die containers commercieel kan vrijstellen bij een TDO. De TDO verwerkt deze in zijn administratie. Aan de hand hiervan stelt hij de status vast van de containers die zijn vermeld op de laadloslijst.

3.2 Gewenste situatie

Het belangrijkste verschil ten opzichte van de huidige situatie is dat Nextlogic de planning van de terminalbezoeken gaat overnemen, zodat voor de barge een optimalisatieslag kan worden uitgevoerd over de terminals heen. Concreet betekent dit dat het plannen van het bezoek van een barge verschuift van TDO naar NXL. NXL zorgt er daarbij ook voor dat de volledige laadloslijst compliant is. De TDO bereid het bezoek van de barge voor op basis van deze planning.

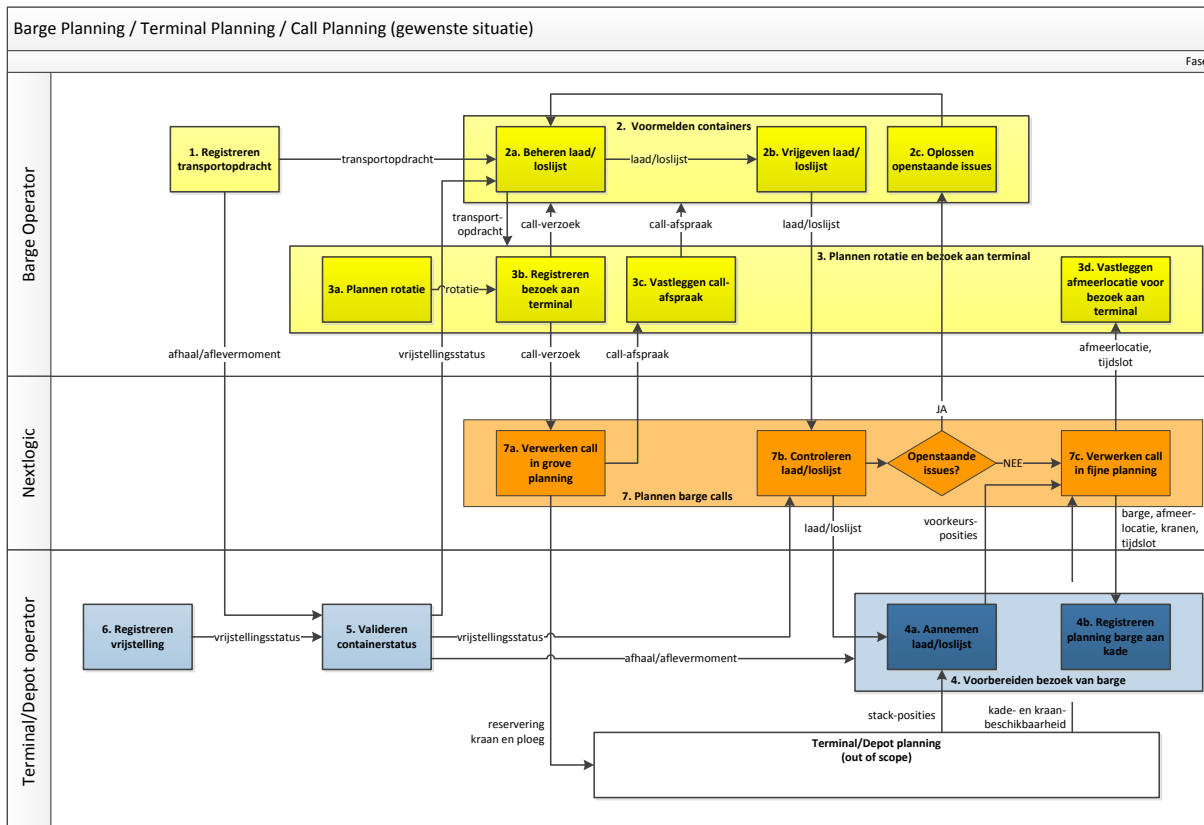
Een en ander is weergegeven in het processchema van figuur 4.

1. (BO) Registreren transportopdracht

De Barge Operator ontvangt een transportopdracht voor het vervoer van een of meer containers. Deze opdracht kan van een rederij (Carrier Haulage) of van een expediteur, verlader of ontvanger (Merchant Haulage) komen. Dit kan bijvoorbeeld via e-mail. Een transportopdracht bevat altijd een boekingsnummer. Over het algemeen bevat de boeking het referentie nummer (+ pincode), waaronder containers commercieel door de rederij of de agent van de rederij zijn vrijgesteld bij een TDO. De BO neemt de transportopdracht op in zijn administratie en zorgt voor registratie in het informatieplatform. De TDO ontvangt bericht over de modaliteit en het verwachte afhaal-/aflevermoment, en kan zo tijdig de status van de container(s) controleren (zie proces 5).

Een transportopdracht kan meerdere malen gewijzigd worden of zelfs geannuleerd. De BO werkt zijn administratie overeenkomstig bij, en verwerkt deze in de rest van het proces. Zoals in de inleiding aangegeven is deze iteratie niet in het schema aangegeven.

¹ Een compliant laadloslijst houdt in dat alle containers op de laadloslijst vrijgesteld zijn (commercieel en douane) en er geen blokkeringen zijn.



Figuur 5. Planningsproces gewenste situatie

2. (BO) Voormelden containers

Naar aanleiding van een transportopdracht zal de BO starten met het beheren van de laadloslijst. Hierop worden de containernummers vermeld (indien reeds bekend), het containertype, het operatietype (laden of lossen) en het boekingsnummer. De BO geeft de laadloslijst via het informatie-platform (bericht of web-interface) vrij aan NXL. De BO moet dat minimaal x uur (bepaald door de betreffende TDO) voor start operatie doen. NXL bewaakt de status van de containers op de laadloslijst. Zie verder proces 7.

De BO geeft ook aan in hoeverre de (containers op de) laadloslijst al beschikbaar (mogen) mag zijn voor de TDO. De TDO gebruikt de informatie in zijn werkvoorbereiding (proces 4).

3. (BO) Plannen rotatie en bezoek aan terminal

Een BO maakt een rotatie met scope-in en scope-uit aan voor de haven van Rotterdam. Dit kan op basis van een bepaald patroon (vaarschema) met vaste terminalbezoeken (calls) en/of op basis van ontvangen transportopdrachten en de terminalbezoeken die daarvoor nodig zijn. Plannen van rotaties en terminalbezoeken is feitelijk parallel en iteratief. Omwille van de eenvoud zijn deze stappen echter volgtijdelijk in het schema aangegeven.

De BO meldt barge, rotatie en calls via het informatieplatform aan bij NXL. Dit hoeft niet tegelijkertijd; NXL zal echter pas starten met het plannen van de rotatie en de calls wanneer al deze gegevens bekend zijn. Zie verder proces 7.

Zodra de voorlopige, grove planning bekend is, koppelt NXL deze terug aan de BO (zie stap 7a). De BO neemt de call-afspraken op in zijn administratie.

Gedurende dit proces (3) beheert de BO de bijbehorende laadloslijst (zie proces 2).

NXL is ondertussen bezig met het inplannen van de barge (proces 7). Zodra de definitieve (fijne) planning bekend is, koppelt NXL dit terug aan de BO, die de planning opneemt in zijn administratie, ter voorbereiding op het bezoek.

4. (TDO) Voorbereiden bezoek van barge

Wanneer een laadlooslijst beschikbaar is gesteld door de BO (stap 2b) kan de TDO de informatie gebruiken in zijn voorbereiding op het bezoek. Deze voorbereiding kan vervolgens worden afgerond wanneer ook de definitieve planning door NXL wordt bekend gemaakt (stap 7c) en door de TDO geaccordeerd.

5. (TDO) Valideren containerstatus

Na registratie van de transportopdracht door de BO (proces 1) ontvangt de TDO bericht over de modaliteit en het verwachte afhaal-/aflevermoment. Aan de hand hiervan controleert de TDO de vrijstellingsstatus, en koppelt deze terug via het informatieplatform. De BO kan hier rekening mee houden bij het opstellen van de laadlooslijst (stap 2a). De TDO gebruikt de informatie verder in zijn werkvoorbereiding (proces 4).

6. (TDO) Registreren vrijstelling

Rederij en douane versturen vrijstellingen naar de TDO via bijvoorbeeld EDI, webapplicatie van TDO of e-mail. Een rederij is de enige partij, die containers commercieel kan vrijstellen bij een TDO. De TDO verwerkt deze in zijn administratie. Aan de hand hiervan stelt hij de status vast van de containers die zijn vermeld op de laadlooslijst. De TDO zorgt ook voor registratie van de vrijstellingen in het informatieplatform, zodat NXL de informatie kan gebruiken bij het controleren van de laadlooslijst (stap 7b).

7. (NXL) Plannen barge calls

Een BO meldt een barge met rotatie en calls bij NXL (zie stap 3b). NXL maakt voor deze calls een grove, voorlopige planning en koppelt deze als call-afspraken terug aan de BO. Op basis van de voorlopige planning wordt bij de TDO een reservering gedaan voor een of meer kranen en ploegen.

Vanaf dit moment bewaakt NXL de status van de laadlooslijst die bij de call hoort. Meer specifiek betreft dit de status van de containers op de laadlooslijst in relatie tot de commerciële en douane-vrijstellingen. Containers waarop een blokkade rust mogen door de TDO niet worden uitgeleverd of ingenomen. Ook mogen geen containers aan een verkeerde partij worden uitgeleverd.

De status van de laadlooslijst is bepalend voor het al dan niet definitief inplannen van een call (stap 7c). Verschillende TDO's stellen hier verschillende eisen aan de laadlooslijst. De meest voorkomende zijn:

- Een laadlooslijst moet aanwezig zijn om een barge in te plannen.
- Een laadlooslijst moet aanwezig en compliant² zijn om een barge in te plannen.
- Barge wordt ingepland zonder dat een laadlooslijst aanwezig is met/zonder bekende uithaalreferentie.

Voor de te lossen containers geldt dat NXL moet checken of deze binnen de cargo opening –cargo closing van de betreffende TDO passen.

De status van containers is inzichtelijk voor BO en TDO. Wanneer niet aan alle voorwaarden wordt voldaan zorgt de BO ervoor (indien nodig in overleg met rederij en/of douane) dat deze issues worden opgelost.

De BO, rederij of douane kunnen wijzigingen of annuleringen doorvoeren. Bijvoorbeeld de vrijstelling van een container vervalt of een extra container moet mee. De processtap wordt dan met deze gewijzigde gegevens nogmaals uitgevoerd (iteratie niet weergegeven in het schema).

Zodra aan alle voorwaarden voldaan is (containers vrijgesteld of uithaalreferentie bekend, etc.) neemt NXL de call op in een definitieve, fijne planning. Hierbij wordt gebruik gemaakt van

² Een compliant laadlooslijst houdt in dat alle containers op de laadlooslijst vrijgesteld zijn (commercieel en douane) en er geen blokkeringen zijn.

informatie over kade- en kraanbeschikbaarheid en van de door de TDO (zie proces 4) bepaalde voorkeursposities voor het laden en lossen.

NXL geeft de definitieve barge planning via het informatieplatform door aan BO en TDO. De planning omvat per call de afmeerlocatie en het tijdslot, en voor de TDO ook de te gebruiken kranen.



©Copyright. De inhoud van dit document valt onder auteursrechtelijke bescherming. Het auteursrecht berust bij Nextlogic (op te richten entiteit, tot dan de stuurgroep van Nextlogic, voorgezeten door Havenbedrijf Rotterdam). De ideeën en concepten voor ketenoptimalisatie container binnenvaart zoals hier gepresenteerd mogen, behoudens expliciete voorafgaande schriftelijke toestemming vanuit de Nextlogic organisatie, alleen door de Nextlogic deelnemers gebruikt worden. Het is niet toegestaan de inhoud van deze blauwdruk jegens derden te openbaren of ter beschikking te stellen in welke vorm dan ook. De hier beschreven ideeën en concepten voor ketenoptimalisatie container binnenvaart mogen louter voor toepassing binnen het project Nextlogic en daarmee de Rotterdamse haven gebruikt worden.