



# Transport en Logistiek Nederland

• De ondernemersorganisatie voor het goederenvervoer

## VISIE VAN TRANSPORT EN LOGISTIEK NEDERLAND OP EEN DUURZAME TOEKOMST VOOR HET VERVOER

MEDEDELING VAN DE EUROPESE COMMISSIE COM(2009)279

### I Inleiding

Transport en Logistiek Nederland (TLN) is de Nederlandse ondernemersorganisatie voor vervoer en logistieke dienstverlening. De vereniging kent ca. 6.000 leden. TLN biedt haar leden belangenbehartiging, informatievoorziening en netwerken.

Met haar reactie op de Commissie mededeling wil TLN haar visie geven op een duurzaam toekomstig EU vervoerbeleid.

Het Europese wegvervoer bestond in 2006 uit 600.000 goederenwegvervoer bedrijven die gezamenlijk ruim 17 miljard ton vervoerden. In tegenstelling tot de algemene opvatting over vervoer, vindt vervoer vooral in eigen land plaats: 16 miljard ton en dit, over relatief korte afstanden: 61% van die ritten is korter dan 50 km. Internationaal vervoer levert met 1 miljard ton slechts een klein aandeel aan de totale vervoerprestatie. Wanneer men echter hieraan de afgelegde afstand toevoegt en deze prestaties in ton/kilometers uitdrukt, ziet het plaatje er geheel anders uit. De verhouding is dan 12.5 miljard ton/km ten opzichte van 6 miljard ton/km. Maar dan nog komt in het internationale wegvervoer bijna 70% van de ritten niet verder dan 500 km. Wegvervoer in de EU wordt verricht met ca. 7 miljoen vrachtauto's (op 230 miljoen personenauto's). De sector wegvervoer biedt aan 2,8 miljoen personen directe werkgelegenheid.

De Commissie gebruikt in haar mededeling voortdurend algemene begrippen zoals vervoer, mobiliteit, wegvervoer, goederenvervoer, vervoersystemen, vervoerswijzen (modaliteiten) en "transport industry". Hoewel een integrale benadering inderdaad nodig is om tot een efficiënt EU-vervoersysteem te komen, moet men zich wel bewust zijn van de verschillen tussen en karakteristieken van bijvoorbeeld het personen- en het goederenvervoer. Maar ook van de verschillen in omvang en structuur van de diverse nationale transportmarkten. Zelfs binnen het goederenwegvervoer bestaan grote verschillen en kan men bijvoorbeeld de regionale rijdende melkontvangst niet vergelijken met het internationale vervoer van gevaarlijke goederen. Rekening houden met deze verschillen kan alleen maar bijdragen tot een betere integrale benadering.

Het goederenvervoer in al haar vormen kampt nu met grote problemen als gevolg van de economische crisis. Toch bestaat de overtuiging dat na deze crisis de economie en daarmee de welvaart in de komende jaren weer zal groeien en daarmee ook het vervoer. Voor het goederenwegvervoer wordt tot 2020 een groei van 30% voorspeld. Hierbij stuiten we direct op een van de grootste problemen in het vervoer: gebrek aan infrastructuur. In vrijwel alle landen heeft in de afgelopen decennia de ontwikkeling en onderhoud van de infrastructuur geen gelijke tred gehouden met de groei van de mobiliteit. Congestie is dan ook een van de snelst groeiende problemen in het vervoer. Zij komt niet alleen voor in het wegvervoer maar ook in spoor- en luchtvervoer. Een van de prioriteiten is daarom de bestaande infrastructuur te verbeteren.

Dit betekent niet dat in het algemeen meer infrastructuur moet worden aangelegd maar alleen daar waar deze volstrekt ontbreekt. Veel meer winst is te behalen door de kwaliteit van bestaande infrastructuur te verbeteren en er een efficiënter gebruik van te maken.

Om de beperkte middelen zo goed mogelijk te investeren dient meer naar de vraag naar infrastructuur te worden gekeken en minder naar de politieke wenselijkheid. Overheden dienen ook aandacht te besteden aan de aanleg van voldoende parkeerplaatsen langs het wegennet. Het is onaanvaardbaar dat eisen worden gesteld aan voldoende rust voor chauffeurs maar dat plaatsen om die rust te genieten onvoldoende aanwezig zijn.

Vaak wordt gesproken over de reeds voltooide interne markt voor het wegvervoer. Helaas is de werkelijkheid anders. Nog steeds is sprake van 27 afzonderlijke wegvervoermarkten die door internationaal wegvervoer met elkaar worden verbonden. De onlangs vastgestelde Verordening over de Toegang tot de Markt van het Wegvervoer is een voorbeeld van een gemiste kans om deze interne markt te verwezenlijken. De uiterst restrictieve regeling van de Cabotage die in deze verordening is opgenomen, is hiervan het beste voorbeeld. Deze cabotageregeling, gepaard gaande met een bureaucratische handhaving, ook van bijkomende regelgeving leidt tot de bescherming van de eigen markt en tot een vermindering van de vervoersefficiency. Voeg daaraan toe de wirwar aan rijverboden die in de EU bestaan, de niet-geharmoniseerde handhaving van de rij- en rusttijdenregeling, een half dozijn verschillende tol- en heffingsystemen op de Europese wegen en men kan niet anders dan vaststellen dat de voltooide interne markt voor het wegvervoer nog ver weg is en dat dit ten koste gaat van de efficiency van het wegvervoer.

Juist de verbetering van de vervoersefficiency is een van de doelstellingen waarop het wegvervoer in het kader van duurzaam vervoer moet inzetten. Beperking van het aantal voertuigkilometers en zuiniger brandstofverbruik leiden niet alleen tot kostenbesparing maar leveren ook minder CO<sub>2</sub> uitstoot op. Een efficiëntere logistiek is een opdracht aan het wegvervoer.

Om de EU doelstelling van CO<sub>2</sub> reductie in het vervoer te bereiken, is een samenwerking tussen overheden en alle partijen in de mobiliteitssector nodig. In Nederland is daartoe een Convenant "Duurzaam in beweging" afgesloten waarbij alle stakeholders op het gebied van mobiliteit, logistiek en infrastructuur zich verplichten actie te ondernemen.

De noodzaak tot samenwerking tussen de lokale overheid en het bedrijfsleven blijkt ook wanneer men de groeiende problemen in de stedelijke distributie wil aanpakken. Te vaak zijn in het verleden experimenten op dit gebied mislukt omdat deze eenzijdig vanuit de overheid, hetzij vanuit het bedrijfsleven waren opgezet.

In de discussie over stedelijke mobiliteit wordt de stedelijke distributie veelal onderbelicht. De invoering van beperkende maatregelen zoals tijdvensters voor de distributie, leveren vaak meer problemen op dan dat zij aan oplossingen bieden.

## II Markt en ondernemerschap cruciaal

Een open en vrije interne markt is één van de belangrijkste pijlers van de Europese Unie. Vrij verkeer van personen en goederen vormt hiervan de basisgedachte. Een open markt zonder belemmeringen leidt Europa naar nieuwe vormen van economische ontwikkeling en groei. Het bevordert innovatie in producten en diensten en vergroot daarmee de concurrentiekracht van Europa.

De uitdaging voor markt en overheid is om hierin gezamenlijk een goed evenwicht te vinden. Op die manier kunnen welvaart en welzijn hand in hand gaan. Het is de taak voor de Europese overheid om kaders te scheppen, voorwaarden en grenzen te stellen. De overheid kan doelen stellen, maar kan deze niet realiseren. Ondernemerschap is haar volkomen vreemd en dat hoort ook zo te zijn. Het is de taak van de markt om aan dit ondernemerschap invulling te geven. De overheid is slecht in het selecteren van de winnende technologieën, sectoren en bedrijven.

En weet geen raad met de planning van vraag en aanbod. Daar heeft de overheid het bedrijfsleven nodig. Daar zit de innovatiekracht, het ondernemerschap, de technische en operationele kennis. Daar zit het vermogen om de gestelde doelen daadwerkelijk te realiseren

Dit geldt naar de mening van TLN juist ook voor het Europese vervoersbeleid. In de visie van TLN zijn de ambitieuze doelen in "A sustainable future for transport. Towards an integrated, technology-led and user-friendly system" de juiste richting, maar vergen zij wel een optimale samenwerking tussen publiek en privaat. Het is de taak van de EU doelen, richting en kaders aan te geven. Maar wel zodanig dat de markt de gestelde doelen kán halen. Wat TLN betreft mag "Business-friendly" dus zeker niet ontbreken.

TLN pleit voor een hernieuwde relatie tussen overheid en vervoerend bedrijfsleven. Een partnerschap gericht op samenwerken bij het realiseren van de ambitieuze doelen. Vertrouwen en ruimte geven aan ondernemerschap binnen duidelijke randvoorwaarden vormt naar de mening van TLN hierin de grondgedachte. Alleen dan zijn doelen realistisch en haalbaar.

### III Duurzaam economisch perspectief

In dit hoofdstuk is de visie van Transport en Logistiek Nederland verwoord die de mogelijkheden van een duurzame toekomst voor het vervoer nader belicht.

- 1 Bereikbaarheid
  - 1.1 Infrastructuur
  - 1.2 Milieuzones in steden
  - 1.3 Stedelijk vervoer
  - 1.4 Doorberekening externe kosten
- 2 Duurzaamheid
  - 2.1 Milieu/Klimaat
  - 2.2 Verkeersveiligheid
  - 2.3 Sociaal
- 3 Efficiency
  - 3.1 Efficiëntere vervoersystemen
  - 3.2 Maten en gewichten
  - 3.3 Intelligent Transport Systems
  - 3.4 Administratieve lasten en regeldruk
- 4 Criminaliteit en Security
- 5 Logistiek

# 1 Bereikbaarheid

## 1.1 Infrastructuur

### Ontwikkeling

Het aanbod van infrastructuurcapaciteit is bij alle modaliteiten achtergebleven bij de sterk gestegen vraag. Dit leidt nu al op steeds meer plaatsen tot knelpunten. Op de weg neemt het aantal files toe, op de binnenwateren gaat het om capaciteitsgebrek in havens en sluizen en om te lage doorvaarhoogtes en op het spoor zien we een strijd om schaarse treinpaden tussen personen- en goederenvervoer.

Bij het huidige tempo in investeringen verslechtert de bereikbaarheid van economische centra in Europa steeds verder. Dat betekent hogere kosten om goederen bij producenten en consumenten te krijgen. De concurrentiekracht en aantrekkelijkheid van Europa als vestigingsplaats voor bedrijven neemt daardoor af.

### Knelpunten

Het beleid van de EU en diverse lidstaten is onvoldoende – en soms zelfs contraproductief om de groei in het vervoer te faciliteren.

- Er is een grote weerstand om te investeren in uitbreiding van weginfrastructuur
- Het Europese TEN-T beleid legt de focus te sterk op spoorweginfrastructuur: van de 30 prioritaire projecten zijn er 17 spoorverbindingen, 4 wegverbindingen en 2 binnenvaartverbindingen
- Het ontbreekt aan integraal/gecoördineerd beheer van de weginfrastructuur:
  - Het EU-hoofdwegennet is bezaaid met rijverboden: meer dan 50 verschillende regelingen, per jaar meer dan 1.500 dagen waarop het vrachtverkeer niet mag rijden. Rijverboden zijn een stap terug in het openen van de interne markt.
  - Er is een groeiend tekort aan capaciteit op verzorgingsplaatsen en voldoende beveiligde parkeerplaatsen
  - Er is een lappendeken van verschillende heffingssystemen voor tol
  - Er is geen gemeenschappelijk visie op inzet van innovatieve grotere en zwaardere voertuigen (ecocombi's)
- Het ontbreekt aan heldere criteria voor de selectie en prioritering van infrastructuurprojecten. Vaak zijn investeringen aanbod-gestuurd. Hierdoor wordt veel geld besteed aan dure projecten die relatief weinig worden gebruikt.
- Het ontbreekt aan een eenduidige beprijzing van het gebruik van infrastructuur tussen de verschillende modaliteiten. Het wegvervoer betaalt hoge tarieven, terwijl bijvoorbeeld de binnenvaart geen heffingen betaalt.

### Oplossing

Om de bereikbaarheid van de economische centra te waarborgen is actie nodig langs de volgende lijnen:

- Knelpunten in het Europese infrastructuurnetwerk moeten worden opgelost. Dat wil zeggen dat capaciteit zal moeten worden uitgebreid. Dit moet echter gericht gebeuren: daar waar de economische schade van knelpunten het grootst is. Hiervoor is het aanwijzen van een samenhangend net van de belangrijke wegen voor vrachtverkeer noodzakelijk, gebaseerd op daadwerkelijke goederenstromen en wensen van vervoerders en verladers. Dus daarbij een vraag-gestuurde benadering i.p.v. de huidige aanbod-gestuurde. Op dit samenhangend net zou de kwaliteit van de doorstroming met gerichte investeringen en beheersmaatregelen moeten worden gegarandeerd. Zo ontstaat een Europees 'kwaliteitsnet goederenvervoer', dat wegen, spoor- en waterwegen omvat.
- Infrastructuur moet beter worden benut. Door toepassing van dynamisch verkeersmanagement kan de bestaande infrastructuur beter worden benut. Maar ook zal het aantal beperkingen in het gebruik moeten worden teruggebracht.

Dat betekent het harmoniseren en terugbrengen van het aantal rijverboden voor vrachtauto's in Europa. Grensoverschrijdende inzet van ecocombi's is eveneens noodzakelijk. Verder moet langs het samenhangend net de capaciteit van verzorgingsplaatsen en beveiligde parkeerplaatsen worden vergroot. De EU zal dus ook voor het beheer van het Europese wegennet moeten zorgdragen.

- **Beprijzing van het gebruik van de infrastructuur volgens het principe 'de gebruiker betaalt'.** De gebruiker moet betalen voor aanleg, onderhoud en beheer van de infrastructuur. De opbrengsten daarvan moeten ook voor dat doel worden gebruikt. Toepassing van dit principe dient voor alle modaliteiten op gelijke wijze te gebeuren. 'Gelijke monniken, gelijke kappen', dus.

## 1.2 Milieuzones in steden

### Ontwikkeling

De strenge Europese normen voor luchtkwaliteit worden op diverse plaatsen overschreden, met name langs drukke snelwegen en drukke binnenstedelijke wegen. Dat is in Nederland het geval, maar ook in verschillende andere Lidstaten. Deze situatie is het gevolg van een onvoldoende afstemming van het Europese bronbeleid (emissionormen voor voertuigen) en het beleid voor de luchtkwaliteit. Weliswaar stelt de EU steeds strengere eisen aan de emissies van voertuigen, maar het verschoningstempo loopt voor veel situaties niet in de pas met de groei van het verkeer en het tijdschap van de luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof (2005) en NO<sub>x</sub> (2010).

Doordat in veel Europese steden de luchtkwaliteitsnormen niet worden gehaald, zijn steden en Lidstaten verplicht maatregelen te nemen. In diverse steden zijn daarom de laatste paar jaar milieuzones ingevoerd: gebieden waar voertuigen alleen toegang hebben als zij aan specifieke emissie-eisen voldoen. De toegangseisen zijn per Lidstaat en soms per stad verschillend.

### Knelpunten

Een milieuzone betekent dat een deel van het reguliere voertuigpark een gebied niet meer in mag. Eigenaren – zoals transportbedrijven – moeten hun voertuigpark daarop aanpassen. Dat brengt kosten met zich mee in de vorm van vervroegde vervanging van voertuigen, aanbrengen van roetfilters of logistieke aanpassingen. Deze kosten worden niet altijd meegewogen in beslissingen van steden om een milieuzone in te voeren. Dat wringt des te meer wanneer een milieuzone wordt ingevoerd zonder dat er sprake is van grote problemen met de luchtkwaliteit.

Daarnaast betekent de diversiteit van toegangseisen tussen steden en Lidstaten dat aanpassingen die een vervoerder doet voor de ene stad niet worden erkend in een andere stad. Elke Lidstaat heeft bijvoorbeeld zijn eigen regeling voor de certificering van roetfilters. Bovendien kan een controleur niet altijd vaststellen wat de Euroklasse is van een buitenlands voertuig, omdat er een Europese database ontbreekt. In diverse situaties kan dit tot problemen leiden. Juist in grensstreken is vaak sprake van grensoverschrijdende bevoorrading. Zo is het aandeel buitenlandse vrachtvoertuigen in Maastricht 20%.

### Oplossing

Het instellen van een milieuzone moet een tijdelijke maatregel zijn. Door de Europese emissionormen voor voertuigen is er van nature sprake van een verschoning van het voertuigpark. In 2020 zal dit park zo zijn verschoond dat milieuzones vrijwel nergens meer nodig zijn. Tot die tijd kunnen milieuzones een rol spelen bij het bereiken van de Europese luchtkwaliteitsnormen.

Omdat een milieuzone voor de transportsector ingrijpende gevolgen heeft, moet het instellen ervan aan spelregels worden gebonden. Er is behoefte aan duidelijke spelregels wanneer een zone wel en wanneer niet wenselijk is. Daarnaast heeft de sector behoefte aan eenduidige toegangseisen en internationale onderlinge erkenning van emissiereducerende toepassingen op voertuigen. Beide aspecten zijn in Nederland geregeld via het afsluiten van een landelijk convenant. De EU moet een rol spelen bij een dergelijke aanpak op Europees niveau.

### 1.3 Stedelijk vervoer

#### Ontwikkeling in stedelijke distributie

Een stad heeft meerdere functies waaronder wonen, werken, winkelen, ontspannen, dienstverlening en toerisme. Voor iedere functie komen goederenstromen de stad in. Willen de steden aantrekkelijk blijven om in te wonen, werken en winkelen dan is het essentieel dat er efficiënt bevoorraad wordt. Hierin schuilt de complexiteit van stedelijk goederenvervoer.

Stedelijke distributie heeft in de beleving van de bevolking vooral negatieve effecten op duurzame ontwikkeling, het milieu, de economie en de maatschappij. Het probleem van bevoorrading en distributie in binnensteden zal alleen maar toenemen. De voorspelling is dat in 2020 80% van de bevolking in stedelijke gebieden woont. Onderzoek laat zien dat in de periode tot 2020 het vrachtverkeer voor stedelijke gebieden met 21-35% zal stijgen. Gemeenten ondernemen daarom actie.

- 60% van de gemeenten heeft in Nederland maatregelen genomen gericht op het instellen van venstertijden en voertuigbeperkende maatregelen (milieu-eis, lengte, gewicht en aslast beperking) om stedelijk distributie duurzamer te laten verlopen.
- Gemeenten kiezen vaak voor een beleid dat gericht is op het effect dat het oplevert binnen de eigen grenzen. Vervoerders komen in meerdere gemeenten, waardoor zij te maken hebben met een veelheid aan regels. Waardoor het distributieproces met suboptimale situaties voor duurzame stedelijke distributie werkt.
- Gemeenten hebben vaak geen richtlijnen voor infrastructuur, logistiek en stadsdistributie die meegenomen worden in het afgeven van bouwvergunningen en -verordeningen. Hierdoor kan bij ingebruikname van het betreffende gebied voorkomen worden dat er onhandige, inefficiënte en onveilige situaties ontstaan.

#### Knelpunten

Er zijn verschillende stakeholders betrokken bij stedelijke distributie zoals overheden, bedrijfsleven, omwonend en winkelend publiek. Het lijkt er op dat de rollen van de belanghebbenden verschillend zijn. Er bestaat een duidelijk verband tussen een vitale binnenstad, die goed bereikbaar is, en de omzet van de detailhandel. De vervoerders hebben het steeds lastiger om goederen op tijd en efficiënt af te leveren in de binnenstad. Vervoerders zien als grootste probleem de bereikbaarheid van stedelijke gebieden, de venstertijden en de voertuigbeperkingen.

- Krappe venstertijden maken het lastig om efficiënte bevoorrading in steden te realiseren. Venstertijden worden ingesteld om overlast van bevoorradend verkeer zoveel mogelijk te beperken en om het winkelklimaat en leefbaarheid te verbeteren. Steeds vaker zien we dat deze venstertijden niet aansluiten op de openingstijden van de detailhandel, waardoor de effectieve venstertijd knapper wordt. Dit leidt doorgaans tot de inzet van een extra vrachtauto.
- Restricties aan voertuigen leidt tot minder te vervoeren volume per vrachtauto en dit leidt weer tot meer vrachtauto's in de binnenstad bij hetzelfde te vervoeren volume.
- Logistieke routes zijn onvoldoende aanwezig. Logistieke routes maken het mogelijk dat de overlast van vrachtauto's wordt gecoördineerd.

- Laad- en losplekken ontbreken, hierdoor kunnen onveilige situaties ontstaan bij ladende en lossende vrachtauto's
- Aanvraagprocedure voor ontheffingen zijn per stad verschillend

### Oplossing

Het primair belang bij efficiënte bevoorrading ligt bij alle betrokken stakeholders. De oplossing moet dan ook bij alle stakeholders gezocht worden. De markt (verlader, vervoerders en ontvangers) moet in staat worden gesteld om zo efficiënt, veilig en milieuvriendelijke mogelijk de stad te bevoorraden zonder dat er te beperkende maatregelen worden opgelegd door de gemeenten. Beperkingen opgelegd door gemeenten leveren inefficiëntie in het distributieproces op en dus moeten deze zo min mogelijk worden ingesteld. Door het marktproces beter te laten werken wordt efficiëntie bereikt.

Het marktproces verbetert door:

- voldoende kwalitatief goede laad en loslocaties
- voorkeursroutes definiëren voor bevoorradend verkeer in de binnenstad (logistieke routes)
- regionale harmonisering en uniformering van regelgeving voor stedelijke distributie
- bestelgedrag en ontvangstgedrag van winkeliers verbeteren

## 1.4 Doorberekening externe kosten

### Ontwikkeling

Transport leidt niet alleen tot baten voor de samenleving, maar ook tot externe kosten. Dat geldt in principe voor alle vormen van transport. Velen pleiten voor het zichtbaar maken van de externe kosten en het doorberekenen van die kosten aan de veroorzaker. Bij die externe kosten gaat het vooral om milieukosten, zoals geluidshinder, luchtvervuiling en klimaatverandering. Maar ook schade aan lijf en goed door bijvoorbeeld verkeersongevallen worden (deels) tot de externe kosten gerekend.

Voor het wegtransport wordt in Europees verband gewerkt aan aanpassing van Richtlijn 2006/83, die het kader geeft voor Lidstaten voor de toerekening van de infrastructuurkosten. Daarmee moet het doorrekenen van een aantal externe kosten aan het wegtransport worden mogelijk gemaakt. Als dat is gebeurd, kan ook het spoorvervoer een deel van de externe kosten worden doorberekend. Bij andere modaliteiten is doorrekening niet mogelijk.

De doorberekening van de externe kosten wordt door velen gezien als een mogelijkheid om met name het wegtransport duurder te maken. Andere weggebruikers, modaliteiten en economische activiteiten blijven buiten schot. Doel is het versterken van de concurrentiepositie van de als milieuvriendelijk gekenmerkte vervoerswijzen spoor en binnenvaart, door het terugdringen van het wegvervoer.

### Knelpunten

De doorberekening van externe kosten dreigt misbruikt te worden voor het simpelweg duurder maken van het transport en het daarmee genereren van extra overheidsinkomsten. Ervaringen in bijvoorbeeld Zwitserland laten zien dat de opbrengsten van de kilometerheffing voor vrachtauto's worden besteed aan politieke hobby's als de aanleg van spoortunnels en openbaar vervoer. De opbrengsten worden niet benut voor het daadwerkelijk reduceren externe kosten of het schadeloos stellen van gedupeerden.

Doordat de politiek zich vooral richt op het internaliseren van de externe kosten bij het wegvervoer, ontstaat er ook een verstoring van de concurrentieverhouding tussen de verschillende modaliteiten. Die concurrentie speelt zich met name af in het vervoer op lange afstanden. Het meeste wegtransport vindt op de korte afstand plaats. Door het duurder maken van het wegtransport zal de vurig gehoopte modal shift daarom niet of nauwelijks optreden. In plaats daarvan wordt het transport alleen maar duurder, ten koste van de concurrentiekracht van de EU.

Verder hebben beleidsmakers de neiging alle vormen van externe kosten via een kilometerheffing te willen internaliseren. Internalisering kan in een aantal gevallen echter ook op andere manieren. Zo is het stellen van strenge emissienormen voor voertuigen in feite ook een vorm van internalisering. De kosten van ongevallen kunnen beter via de verzekeringspremies worden geïnternaliseerd.

#### Oplossing

TLN is voorstander van toepassing van het principe 'de vervuiler betaalt' en vindt dat dat in 2020 voor alle transportmodaliteiten op gelijke wijze moet zijn ingevoerd, onder het motto 'gelijke monniken, gelijke kappen'.

Wel is de voorwaarde dat de opbrengsten geheel worden besteed aan het verminderen van de externe effecten binnen de modaliteit die ze veroorzaakt en ervoor betaalt. Anders zou er immers geen sprake zijn van 'de vervuiler en de gebruiker betaalt'. Tevens moeten de heffingen zij gerelateerd aan de daadwerkelijk veroorzaakte externe kosten. Deze zullen richting 2020 dalen door bijvoorbeeld de verschoning van het voertuigpark. Dat betekent dat doorberekening tot steeds lagere tarieven leidt. Overheden moeten doorberekening dus niet gebruiken als oneindige inkomstenbron.

De doorberekening van de verschillende externe kosten kan het best plaatsvinden door:

- NO<sub>x</sub> en fijnstof: middels een gedifferentieerde kilometerheffing
- CO<sub>2</sub>: middels brandstofaccijns
- Geluid: middels een kilometerheffing
- Ongevallen: middels aanpassing van het verzekeringsstelsel

TLN beschouwt congestiekosten niet als externe kosten. Zij worden immers al door de weggebruikers 'betaald' in de vorm van tijdverlies.

## 2 Duurzaamheid

### 2.1 Milieu/Klimaat

#### Ontwikkeling

Goederenvervoer brengt ons welvaart maar internationale handel en transport kennen ook een schaduwzijde. In de huidige economie gaat verplaatsing gepaard met uitstoot van stoffen die bijdragen aan opwarming en verontreiniging. Weliswaar vormt de bijdrage aan CO<sub>2</sub> van het goederenvervoer over de weg met 3,5 procent in Nederland een bescheiden component maar de sector kan potentieel een wezenlijke bijdrage leveren aan de doelstellingen voor CO<sub>2</sub>-reductie. Dit via ontwikkelingen in voertuigtechniek en een verstandig gebruik van vervoersmiddelen. Voor verdergaande maatregelen is het van belang de focus niet te beperken tot de ketenschakel transport maar juist om de gehele keten te betrekken bij het realiseren van de milieudoelen. Los van de omvangrijke absolute bijdrage aan uitstoot van de industrie en handel zelf, bepalen deze partijen tevens de transportbehoefte voor de verplaatsing van grondstoffen, halffabrikaten en eindproducten. Substantiële bronmaatregelen vragen daarom een ketenbrede aanpak.

Voor de verdere ontwikkeling van emissiearme aandrijftechnieken ten behoeve van het vervoer is van belang twee wezenlijke succesfactoren op de voorgrond te plaatsen:

#### - Kosteneffectiviteit

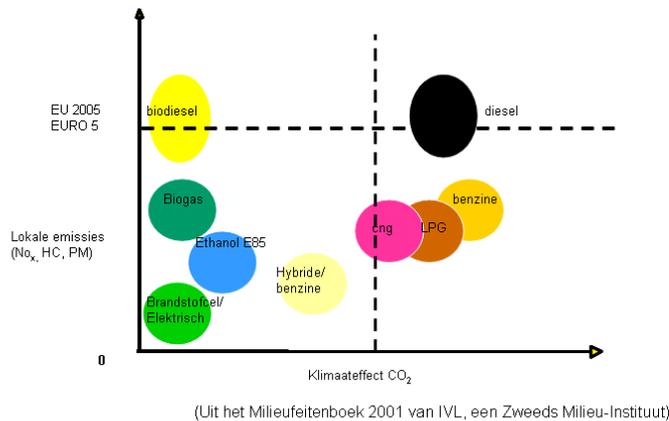
Maatregelen zijn nodig om de milieudoelstellingen te realiseren. Maar welke maatregelen zijn effectief en wat zijn de kosten van invoering en handhaving? De onderbouwde antwoorden op deze vragen dienen vooraf te gaan aan besluiten over maatregelen. Zo kan worden bereikt dat de doelen worden gerealiseerd tegen de laagste kosten en wordt voorkomen dat maatschappij en bedrijfsleven investeren in maatregelen die onvoldoende bijdragen aan de doelen.

#### - Transitietechniek

Sommige veelbelovende techniek is nog in ontwikkeling. Voor de toepassing van alternatieve brandstoffen zijn er veelbelovende technieken in ontwikkeling die desondanks de komende tien jaar nog niet op grote schaal in de praktijk toegepast kunnen worden. Niettemin is denkbaar dat technieken zoals de brandstofcel / waterstofaandrijving zijn voor het goederenvervoer in 2050 algemeen geaccepteerd is en toegepast wordt. Ook wanneer de technische ontwikkeling nog enkele decennia vergt, kan het heel zinvol zijn zulke oplossingen als toekomstbeeld centraal te stellen. Tot die tijd kunnen transitietechnieken een belangrijke brug vormen tussen de aanstaande werkelijkheid en de toekomstige oplossingen. Zo kan kapitaalvernietiging worden voorkomen wat bovendien de kosteneffectiviteit van maatregelen verbetert.

Onderstaand schema geeft, los van het technologische ontwikkelingsstadium, duidelijk weer welke milieupotenties de verschillende aandrijftechnieken in zich dragen.

## Vergelijking van emissies



Voor de korte en langere termijn liggen naar het idee van TLN voor de vergroening van het goederenvervoer over de weg de volgende oplossingsmogelijkheden voor de hand:

### a. Techniek / alternatieve brandstoffen

#### Knelpunt

- Er zijn momenteel nog geen haalbare alternatieven voor diesel als brandstof voor vrachtauto's
- Er is veel te weinig biodiesel beschikbaar om alle vrachtauto's op deze brandstof te laten rijden

#### Oplossing 2020

- Inzet hybride techniek diesel/elektrisch voor vrachtauto's in het stedelijk verkeer
- Inzet (bio)aardgas voor vrachtauto's in het stedelijk verkeer
- Verhogen van het gehalte biodiesel in diesel aan reguliere pomp

#### Oplossing 2050

- Mobiliteit zonder lokale emissie door gebruik van waterstof in voertuigen

### b. Techniek / voertuigen

#### Knelpunt

- De huidige verbrandingsmotor is dankzij de euronormen veel schoner geworden maar vormt nog altijd een belasting voor het milieu.
- Verwachtingen over de toenemende vraag naar vervoer benadrukken de noodzaak om schonere aandrijfsystemen te ontwikkelen.

#### Oplossing 2020

- Stimuleren ontwikkeling van efficiëntere motoren via aanscherping Euronormen
- Inzetten op transitietechnieken waarbij vertrouwde en gerijpte technieken gecombineerd worden met nieuwe kansrijke technieken (voorbeeld toepassing hybride truck diesel-electrisch in stadsdistributie).
- Inzetten op ontwikkeling van motoren 'af fabriek' voor alternatieve brandstoffen
- Verruimen van de EU-richtlijn voor de maten van vrachtauto's ten gunste van een aërodynamischer voertuigontwerp. De extra lengte mag niet ten gunste komen van de laadcapaciteit.

### c. Gedrag

#### Knelpunt

- Brandstofkosten vormen een substantiële component van de exploitatie van vrachtauto's voor beroepsgoederenvervoer. Het terugdringen van het brandstofgebruik bij een gelijkblijvende kilometerprestatie vormt een permanente uitdaging.

#### Oplossing 2020

- Ontwikkelen van een EU-campagne met adviezen voor zuinig rijden met vrachtauto's. Landenorganisaties kunnen deze aanpak nationaal vertalen en aanbieden. 'Best practices' vormen onderdeel waarbij ook de positieve Nederlandse ervaringen beschikbaar zijn voor publicatie.
- Het bedrijfsleven registreert, reduceert en compenseert de CO<sub>2</sub>-uitstoot van transport

### d. Infrastructuur

#### Knelpunt

- Het goederenvervoer over de weg vormt een essentiële schakel voor economische ontwikkeling. Feitelijk verdient deze activiteit 'voorrang' op de wegen. De praktijk is echter heel anders. Snel verergerende congestie en wettelijke beperkingen belemmeren een efficiënte bevoorrading.

#### Oplossing 2020

- Ontwikkelen van een (internationaal) 'kwaliteitsnet goederenvervoer' voor een efficiënte afwikkeling van goederenvervoer van en naar economische kernen
- Opheffen van de geldende internationale rijverboden voor vrachtverkeer
- Vanuit de EU stimuleren van de mogelijkheden voor avond- en nachtdistributie in de lidstaten

### e. Markt

#### Knelpunt

Het dempen van de behoefte aan transport vormt een wezenlijke bronmaatregel die de transportschakel zelf niet kan realiseren.

#### Oplossing 2020

- Het dempen van de (groeierende) behoefte aan transport vergt een nauwe samenwerking tussen verladers, vervoerders en ontvangers. De prijs van transport is in de EU gebaseerd door objectieve toerekening van externe kosten. De markt selecteert de meest passende modaliteiten.
- Op EU-schaal is er een objectieve registratietechniek beschikbaar waarlangs op bedrijfs- en brancheniveau de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vervoer kan worden geregistreerd

#### Oplossing 2050

- Opdrachtgevers en uitvoerders van transport zullen verplicht zijn de emissiewaarde van hun transportopdrachten en -activiteiten te publiceren en klimaatneutraal uit te voeren
- De meerkosten van klimaatneutraal vervoer staan niet meer ter discussie en maken bij de opdrachtgever integraal deel uit van de kostencalculatie.
- Goederenvervoer is erkend als een professionele hoogwaardige dienstverlening die garant staat voor maximale efficiëntie. Het vormt inmiddels een beschermd beroep waarvoor stevige kwalificatie-eisen gelden
- Het (doen) uitvoeren van goederenvervoer stelt verdergaande eisen aan de beroepskwalificatie dan aan de huidige.

## 2.2 Verkeersveiligheid

### Ontwikkeling

Verbetering van de verkeersveiligheid staat hoog op de agenda in alle lidstaten van de EU. Desondanks zal de doelstelling van een halvering van het aantal doden in 2010, waarschijnlijk niet gerealiseerd kunnen worden. Het nieuwe witboek zal voor de komende periode daarom moeten voorzien in nieuwe initiatieven die een verdere daling van het aantal verkeersdoden mogelijk kunnen maken.

Het goederenvervoer over de weg is betrokken bij een wezenlijk onderdeel van de ernstige verkeersongevallen. In Nederland is bij bijna 15 procent van alle dodelijke verkeersslachtoffers een vrachtauto in het geding. Belangrijk besef daarbij is dat deze betrokkenheid vooral ontstaat door de massa en de zware constructie van vrachtauto's. Kijken we naar de kilometerprestatie van vrachtauto's, dan is de ongevalsbetrokkenheid van vrachtauto's niet groter dan van personenauto's. Bovendien geldt dat ongevallen met vrachtauto's voor meer dan de helft van het aantal worden veroorzaakt door andere weggebruikers. Deze nuanceringen nemen echter niet de betrokkenheid weg en zijn daarom voldoende aanleiding om ook vanuit het goederenvervoer over de weg in te blijven zetten op een reductie van de betrokkenheid bij ernstige ongevallen.

### a. Voertuigtechniek

#### Knelpunt

- Afzonderlijke lidstaten zien soms aanleiding om de verkeersveiligheidseisen aan vrachtauto's op nationale basis aan te scherpen. Soms zelfs met een retrofit-karakter voor bestaande vrachtauto's. Zulke verschillen beïnvloeden de concurrentiepositie van transportbedrijven tussen lidstaten.

#### Oplossing 2020

- Voertuigvoorzieningen die bewezen bijdragen aan de verkeersveiligheid van vrachtauto's, dienen uitsluitend via EU-regelgeving verplicht gesteld te worden. Uitgangspunt daarbij is zulke aanpassingen alleen te voorzien op nieuwe vrachtauto's zodat de functionaliteit door de constructeurs goed in het voertuigontwerp kan worden opgenomen.
- Om de grootste bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid ten opzichte van het te investeren bedrag, is van belang kansrijke voertuigtechnische maatregelen te selecteren op basis van kosteneffectiviteit.

#### Oplossing 2050

- Intelligente voertuigtechniek is gedeels in staat menselijk falen van bestuurders en andere weggebruikers te compenseren.
- Een standaard crashrecorder in vracht- en personenauto's maakt het mogelijk de toedracht van onverhoopte ongevallen gedetailleerd te analyseren.

## 2. Gedrag

### Knelpunt

- Bij de meeste ongevallen speelt de menselijke factor een rol van betekenis. Feitelijk vormt de menselijke factor een zwakke schakel in de keten van mogelijkheden om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Bewuste verkeersdeelname en risicoperceptie kunnen wezenlijk bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Bij veel transportbedrijven is verkeersveilig handelen integraal onderdeel van de bedrijfsvoering. Een dergelijke safety culture vormt de basis voor besluiten die bijdragen aan de verkeersveiligheid.

#### Oplossing 2020

- In EU-verband ontwikkelen van een goed geborgde veiligheidscultuur voor het goederenvervoer over de weg.
- In EU-verband ontwikkelen en aanbieden van middelen om een veiligheidscultuur in de bedrijfsvoering van transportbedrijven te verankeren.

#### Oplossing 2050

Het transport van goederen vormt in de gehele EU een hooggekwalificeerd beroep dat uitgevoerd wordt door getrainde vakspecialisten. Zij dragen zorg voor duurzaam en veilig transport en zijn daarop volledig toegerust.

### 3. Infrastructuur

#### Knelpunt

- Bij het ontwerp van wegen wordt niet altijd voldoende rekening gehouden met de specifieke eigenschappen van vrachtauto's. Zo kunnen ontwerpen in algemene zin de verkeersveiligheid verbeteren maar juist voor het vrachtverkeer de kans op ongevallen vergroten. Vooral op wegen met veel vrachtverkeer vormt die handelswijze een extra risico.

#### Oplossing 2020

- Betrek vrachtauto's terdege als weggebruiker bij het ontwerp van typische bevoorradingsroutes en andere wegen waarover veel vrachtauto's afgewikkeld worden.

#### Oplossing 2050

- Bevoorradingsroutes zijn voorzien in de vorm van afzonderlijke infrastructuur voor vrachtauto's waarop geen vermenging plaatsvindt met kwetsbare verkeerverkeersdeelnemers .

## 2.3 Sociaal

### a. Handhaving

#### Ontwikkeling

In haar visie op de toekomst van de transportsector constateert de Europese Commissie dat op het gebied van sociale wetgeving al veel is bereikt, o.a. op het gebied van wetgeving inzake arbeidstijden, rij- en rusttijden en opleidingen.

De Commissie houdt hierbij echter onvoldoende rekening met de praktische uitwerking van dit woud aan regelgeving voor zowel de transportbedrijven als de werknemers in de sector.

Een prangend voorbeeld hiervan is de regelgeving op het gebied van de rij-en rusttijden in combinatie met de introductie van de digitale tachograaf.

#### Knelpunten

Sinds de introductie van de digitale tachograaf en de verlenging van de controleperiode naar 28 dagen zijn de controles en beboeting van de rij- en rusttijden in aantallen toegenomen. Deze boetes vaak als onredelijk ervaren, zeker indien dit geringe overtredingen en/of specifieke omstandigheden betreffen zoals een fout met een patronaal attest of een korte verplaatsing van het voertuig op een parkeerplaats. Er lijkt eerder naar de letter van de wet dan naar de geest van de wet te worden gehandeld.

Dat is niet het doel waarvoor deze regelgeving is ontworpen. De rij- en rusttijdenregeling is er om ervoor te zorgen dat de concurrentievoorwaarden geharmoniseerd zijn en om de arbeidsomstandigheden van de chauffeur en de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze doelstellingen worden door Transport en Logistiek Nederland (TLN) ten volle

onderschreven. Echter, door de wijze waarop nu op de regelgeving wordt gehandhaafd, lijkt dit doel ver voorbij geschoten. Een boete opleggen voor onderbreking van de dagelijkse rusttijd, omdat de chauffeur zijn auto moest verzetten of 10 minuten langer moest doorrijden om een veilige parkeerplaats te bereiken, is geen enkel gevaar voor de verkeersveiligheid, gaat ook niet ten koste van een normale rusttijd voor de chauffeur en is ook geen gevaar voor de concurrentieverhoudingen.

#### Oplossing

TLN dringt aan op een werkbare en flexibele toepassing van de regeling, zodat het vervoerend bedrijfsleven haar rol nog enigszins kan blijven spelen binnen de (toenemende) beperkingen van congestie, venstertijden, rijverboden, onvoldoende (veilige) parkeerplaatsen, etc. en doet daarom de volgende aanbevelingen.

##### 1. Handhaaf op drie basisbeginselen

TLN pleit ervoor om de handhaving uit te voeren met het oog op de drie basisbeginselen uit de verordening: tegengaan van oneerlijke concurrentie, verbeteren verkeersveiligheid en beschermen van chauffeur. Met andere woorden, dat er wordt gehandeld naar de geest van de wet in plaats van naar de letter van de wet.

##### 2. Voer een tolerantieregeling in voor rij- en rusttijden en pauzes

TLN pleit ervoor om een tolerantieregeling in te voeren bij controle op de dagelijkse en wekelijkse rij- en rusttijden en de pauzeregeling. Beperkte overtredingen zouden beboet moeten worden met een waarschuwing. Daarnaast zouden de omstandigheden – zoals files, verplaatsingen van het voertuig – bij de totstandkoming van de overtreding dienen te worden meegewogen.

##### 3. Schaf patronaal attest af en spreek in EU uniforme toepassing af

Het patronaal attest/verlofbriefje is een eigen verklaring en heeft geen toegevoegde waarde. TLN pleit uiteindelijk voor afschaffing. Voor de korte termijn pleit TLN voor een uniforme toepassing in de gehele EU. Dat wil zeggen toepassing van het Europees vastgestelde verlofbriefje en geen aanvullende nationale eisen.

##### 4. Maximeer controleperiode tot 7 dagen

TLN pleit voor een controleperiode van maximaal 7 dagen voor de controle op de dagelijkse rij- en rusttijden en pauzeregeling. De controleperiode van 28 dagen dient uitsluitend gebruikt te worden voor controle van de verkorte weekendrust.

##### 5. Verander betalingsregeling borgsom en boetes

TLN pleit ervoor om de borgsom te gebruiken waar hij oorspronkelijk voor bedoeld is: een aanbetaling op de te verwachten boete op een realistisch niveau. TLN pleit voor de mogelijkheid om met creditcard of pin te betalen. TLN pleit voor een gelijke behandeling tussen ingezetenen en niet-ingezetenen. Uiteindelijk pleit TLN ervoor dat boetes in het eigen land voldaan mogen worden.

##### 6. Geef alleen waarschuwing bij administratieve overtredingen

TLN pleit ervoor om 'administratieve' overtredingen – zoals het verkeerd spellen van een naam of het ontbreken van een printrol – te beboeten met een waarschuwing. TLN pleit voor een tolerantie van 15 minuten op 4,5 uur rijtijd bij de digitale tachograaf in verband met de afronding van de rijtijd op 1 minuut.

#### b. Arbeidsmarkt

##### Ontwikkeling

Mondiale, Europese en nationale ontwikkelingen hebben een impact op vraag en aanbod op de arbeidsmarkt in het beroepsgoederenvervoer over de weg en de logistiek. Het aanbod van chauffeurs wordt ondermeer beïnvloed door de oostwaartse EU-uitbreiding

en de daarmee samenhangende mogelijkheden van internationale arbeidsdeling, de regelgeving en ontwikkelingen in de ICT die een impact op de aantrekkelijkheid van het beroep van chauffeur hebben. Het aanbod wordt ook bepaald door ontwikkelingen in andere sectoren en demografische & sociale factoren. In Nederland omvat de totale werkgelegenheid, rekening houdend met het eigen vervoer, de inzet van buitenlanders door de Nederlandse vestigingen in MOE-landen en de logistiek gelieerd aan het beroepsgoederenvervoer over de weg (o.a. European Distribution Centers) circa 230 000 personen. Hiervan is meer dan de helft (141 000 personen) chauffeur, waarvan 113 000 Nederlandse chauffeurs zijn en 28 000 buitenlandse chauffeurs die door de Nederlandse sector worden ingezet. Hoofdrede voor de inzet van buitenlandse chauffeurs vanuit in MOE-landen gevestigde Nederlandse vestigingen is het concurrerend kunnen verrichten van internationaal vervoer (cabotage, derdelandenvervoer en vervoer van en naar Nederland).

#### Knelpunten

Er wordt verwacht dat de sector in Nederland tussen 2008 en 2015 met een totale wervingsbehoefte van ongeveer 58 000 chauffeurs met een C-rijbewijs zal geconfronteerd worden, waarvan het merendeel (49 000 chauffeurs) om uittredende chauffeurs te vervangen en ongeveer 9 000 chauffeurs als gevolg van uitbreiding van de sector. Hiertoe dient een instroom van ruim 8 000 chauffeurs per jaar te worden gerealiseerd ten behoeve van alleen al vervoer met Nederlands kenteken.

#### Oplossing

Het is belangrijk om richting de toekomst een continue en natuurlijke instroom van chauffeurs te garanderen.

Een van de speerpunten om dit te bewerkstelligen is zorgen voor voldoende instroom van jongeren in de sector. Het is daarbij van belang dat de (sociale) regelgeving voorwaarden scheppend is om er voor te zorgen dat de transportsector een aantrekkelijke arbeidsmarkt voor jongeren is. Enerzijds betekent dit een voldoende niveau van arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming; anderzijds betekent dit een regelgeving die niet als beknottend en beknellend wordt ervaren.

Een tweede speerpunt om op in te zetten betreft sociale innovaties. Om vervoerders toe te laten efficiënter te werken, meer en verschillende soorten chauffeurs aan te kunnen trekken en gemakkelijker te opereren binnen de kaders van de stringente wet- en regelgeving inzake arbeids-, rij- en rusttijden, kunnen sociale innovaties doorgevoerd worden. Sociale innovatie gaat om dynamisch managen, flexibel organiseren en slimmer werken in het beroepsgoederenvervoer; met andere woorden het slimmer inzetten van mensen en materieel. Er zijn twee hoofdvormen van sociale innovatie te onderscheiden, namelijk die in vervoerssystemen en die in arbeidstijdenmanagement.

- Sociale innovaties in vervoerssystemen optimaliseren het vervoerstraject (bijvoorbeeld aan de hand van een dubbel bemand, postiljon- of omkoppelsysteem).
- Vormen van slimmer werken in arbeidstijdenmanagement optimaliseren de inzet van het chauffeursbestand via bijvoorbeeld ploegendiensten, cyclische roosters en individuele roosters.

De belangrijkste randvoorwaarden voor de doorvoering van sociale innovatie zijn het loskoppelen van chauffeur van vrachtwagen, voorspelbare en continue vervoerstromen hebben en rekening houden met eisen van verladers (klanten) en voorkeuren van chauffeurs. Daarbij dienen we ons te realiseren dat dit soort innovaties voorbehouden zijn aan grotere vaak internationaal opererende bedrijven.

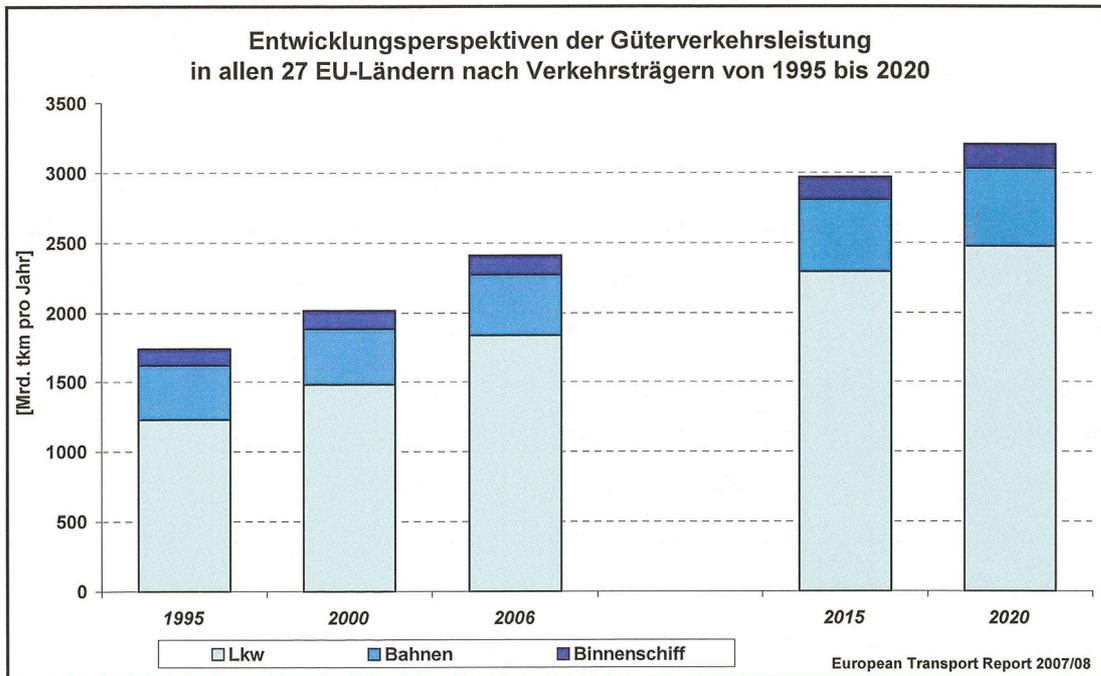
### 3 Efficiency

#### 3.1 Een efficiënter vervoerssysteem in de EU

##### Ontwikkeling

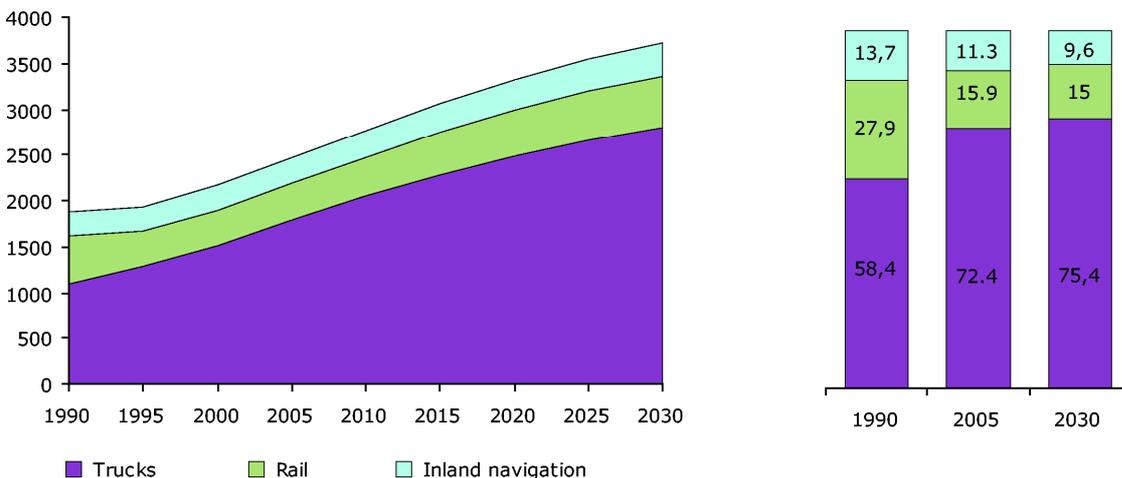
De afgelopen 15 jaar is het aandeel wegvervoer in de EU harder gegroeid dan de aandelen spoor en binnenvaart. Prognoses voor de toekomst tot 2020 wijzen feitelijk geen ander beeld uit: wegvervoer blijft harder groeien dan de andere modaliteiten. De modal split in procentuele aandelen vanaf 1995 tot 2005 bleef redelijk constant: wegvervoer schommelt tussen 70-75%, spoor tussen 15-20% en binnenvaart tussen 5-10%.

Een studie van Prograns\* laat voor de EU 27 tot 2020 een identieke modal split zien:

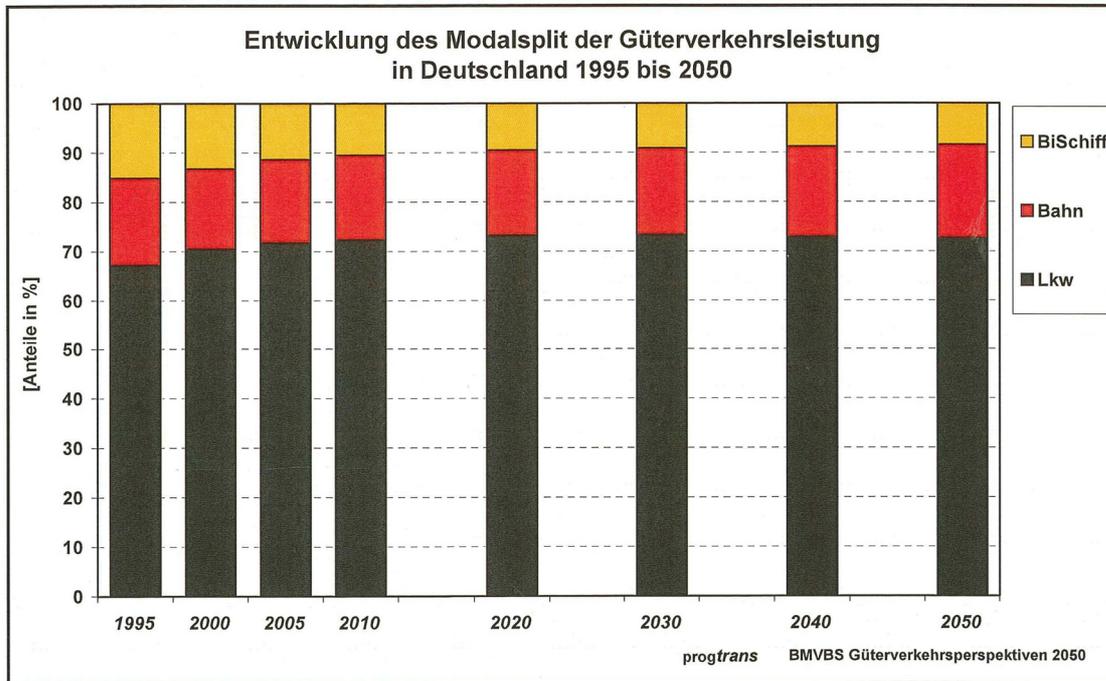


Ook het European Environment Agency laat identieke ontwikkelingen tot 2030 zien:

% of total transport



Specifiek voor Duitsland voorziet Prograns dit beeld zelfs tot 2050 continueren.



\* Langfristige Perspektiven der Güterverkehrsentwicklung, European Transport Report 2007/2008 ProgTrans AG

#### Knelpunten

Vervoersafstand, structuur van de sector en lading bepalen geschiktheid voor modaliteitskeuze.

Ondanks pro-actief beleid komt een echte modal shift niet van de grond. Naar de mening van TLN heeft dat te maken met de volgende factoren:

- vervoer in de EU vindt voor tweederde nationaal en eenderde internationaal plaats. Per saldo is er dus veel meer binnenlands vervoer. Dat vertaalt zich in de gemiddelde vervoersafstand in de EU, die in 2006 109 km bedroeg (Bron: Eurostat, statistics in focus 66/2008). Spoorvervoer en binnenvaart lenen zich per definitie voor de lange(re) afstanden.
- De T&L sector is per definitie een SME sector. Veel bedrijven in de EU zijn te klein om voldoende volume te genereren voor vervoer per spoor of over water. In Nederland heeft 50% van de ondernemingen 1 tot 2 auto's. slechts 2.7% heeft meer dan 50 voertuigen (280 ondernemingen). In Portugal, Spanje, Griekenland Italië en Tsjechië is de dichtheid van het aantal SME's nog groter (bron: Eurostat, statistics in focus 31/2008) Samenwerking lijkt op het eerste gezicht de oplossing maar de praktijk wijst uit dat dit EU breed in de transport en logistiek sector op grote schaal moeilijk te realiseren blijkt. Dat komt ook omdat aan de aanbodzijde, de verladers, het aantal SME's ook evenredig groot is.
- De lading is niet altijd geschikt om per spoor of over water vervoerd te worden. En omgekeerd. Binnenschepen zullen nooit individuele winkels kunnen bevoorraden; alleen vrachtauto's hebben die toegang en flexibiliteit. Aan de andere kant zullen vrachtauto's nooit het langere afstandsvervoer van bijvoorbeeld massagoederen als kolen voor hun rekening kunnen of willen nemen.
- Slechts in de weinige gevallen dat plaats van lading de plaats van oorsprong (winning, productie) en plaats van lossing de uiteindelijke bestemming (consumptie) vormen is er geen noodzaak voor voor- en/of natransport. In alle andere gevallen is voor- en/of natransport nodig. Voor of natransport verhoogt de complexiteit en kosten.
- Er is een groot verschil in infrastructuur. De infrastructuur voor het wegennet is vele malen fijnmaziger dan de infrastructuur voor spoor en water.

- De eisen die door marktpartijen vaak gesteld worden aan snelheid van levering maken keuze voor spoor/water lastiger
- Er is vaak aangepast materieel en dus extra investeringen nodig om laadeenheden per spoor of water te vervoeren
- De complexiteit van organiseren schrikt vervoerders en verladers af
- De kosten zijn vaak te hoog, met name vanwege de extra handelingen die benodigd zijn om een shift te genereren en bovendien zijn kosten niet transparant. Wegvervoer is gewend prijsopbouw via kosten per kilometer te berekenen, bij spoorvervoer lukt dat niet of nauwelijks
- De kwaliteit en flexibiliteit van dienstverlening, de doorlooptijden en de capaciteit van verbindingen en terminals laten nog te wensen over. Soms zijn ze zelfs afhankelijk van het jaargetijde (te lage of te hoge waterstanden, ijsgang bij de binnenvaart). Vervoer naar bijvoorbeeld Frankrijk en Spanje is nauwelijks goed te organiseren per spoor en binnenvaart vanwege gebrek aan spoorcapaciteit en vaarwegen.

Een aantal factoren zoals verbeteren kwaliteit, flexibiliteit, snelheid, kostenplaatje en stimuleren samenwerking, kan via beleid (licht) beïnvloed worden, maar de belangrijkste redenen waarom de modal split niet snel zal veranderen, liggen ten grondslag aan constante, niet door beleid beïnvloedbare, factoren als vervoersafstand, structuur van de sector, ladinggeschiktheid en fijnmazigheid van infrastructuur. Deze factoren zijn wel bepalend voor de keuze van een modaliteit.

Tenslotte is het nog zo dat de wenselijkheid van modal shift door nationale overheden en de EC wordt gezien vanuit de "milieubril". Spoor en binnenvaart zouden per saldo milieuvriendelijker zijn. Diverse studies\* hebben echter aangetoond dat wegvervoer niet per saldo milieuvriendelijker is.

\*Comparative Analysis of Energy Consumption and CO2 Emissions of Road Transport and Combined Transport Road/Rail", Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH & Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V 2002

\*Het vergelijken van Appels met Peren, Transport en Logistiek Nederland, 1999

TLN is van mening dat zolang de hiervoor beschreven constanten niet wijzigen, er ook in de modal shift niets zal wijzigen, prijs- en stimuleringsbeleid ten spijt. TLN ziet graag een hoger aandeel van de andere modi in de modal split tot 2020, maar uitsluitend als betrokken marktpartijen dit 'vrijwillig' hebben gerealiseerd. Beleid gericht op kunstmatige modal shift via bestraffings- en beloningsmaatregelen verwerpt TLN, omdat het aantoonbaar niet heeft gewerkt en niet zal werken.

Zwitsers voorbeeld is niet representatief voor modal shift

Vaak wordt het voorbeeld genoemd van Zwitserland waar de modal shift wel zou zijn gelukt als gevolg van stimulerings- en prijsbeleid. Het aandeel spoorvervoer in Zwitserland is al jaren hoog, gemiddeld 65%. Dat komt grotendeels door de jarenlang gevoerde 28 ton's limiet voor vrachtauto's en de uitstekende spoorinfrastructuur in Zwitserland. De introductie van de km. heffing voor vrachtauto's, de LSVA zou eraan bijgedragen moeten hebben dat het aandeel zich nog verder zou vergroten, echter het tegendeel is waar. Sinds de introductie van de LSVA is er aantoonbaar geen kilogram extra lading naar het spoor gebracht, integendeel, het aandeel is zelfs iets gedaald. In 2000, het jaar vóór introductie van de LSVA, bedroeg het aandeel spoorvervoer 70%, in 2005 was dat gedaald tot 65%, aldus gegevens van het Bundesamt für Raumentwicklung in Bern. Het aantal vrachtautoritten door Zwitserland is weliswaar in die periode afgenomen van 1.404 naar 1.204 miljoen, maar dat komt omdat Zwitserland de gewichtslimiet heeft verhoogd van 28 naar 40 ton. Vanzelfsprekend zijn er dan minder vrachtauto's nodig om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren. Om puur politieke redenen kiest Zwitserland ervoor om de daling van het aantal ritten toe te wijzen aan de introductie van de LSVA.

## Schweiz alpenquerender Verkehr 1998-2005

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Schienenanteil in %	71	69	70	67	65	64	64	65	
Lkw-Fahrten in 1.000 Änderung zum Vohrjahr	1.235	1.318 6.7%	1.404 6.5%	1.371 -2.4%	1.250 -8.8%	1.291 3.3%	1.255 -2.8%	1.204 -4.1%	
StrassengüterVerkehr in Mio. T Änderung zum Vohrjahr	7.7	8.4 9.1%	8.9 6.0%	10.4 16.9%	10.6 1.9%	11.6 9.4%	12.5 7.8%	12.9 3.2%	
Kombiverkehr in Mio. T Änderung zum Vohrjahr	9.0	8.9 -1.1%	10.1 13.5%	10.1 0.0%	10.5 4.0%	11.7 11.4%	14.1 20.5%	15.2 7.8%	
LSVA-Einnahmen in Mio. SFr. Insgesamt Änderung zum Vohrjahr	brutto			770	882 14.5%	843 -4.4%	844 0.1%	1.378 63.3%	1.458 5.8%
LSVA-Einnahmen in Mio. SFr. Insgesamt Änderung zum Vohrjahr	netto			678	772 13.9%	700 -9.3%	693 -1.0%	1.230 77.5%	1.305 6.1%

Ausländeranteil: 25% später 27% an den LSVA-Einnahmen

Netto=brutto abzüglich Erhebungskosten, Rückerstattung an KLV und Holztransporte sowie 9 Mio. SFr p.a. an Liechtenstein

Quellen: Bundesamt für Raumentwicklung, Bern und Berechnungen des BGI, Frankfurt am Main

### Integraal vervoersbeleid noodzakelijk

TLN is van mening dat het verhogen van het aandeel spoor, binnenvaart en short sea, niet als doel op zich moet worden gezien, maar ingebed moet worden in de filosofie hoe je de bestaande infrastructuur, spoor, weg en water het beste kunt benutten om zodoende een beter functionerend verkeerssysteem in de EU te verkrijgen. Immers, basis voor alle EU beleid is de constatering in het Witboek dat het verkeerssysteem in de EU in ernstige problemen verkeert. Met het vergoten van de aandelen van andere modi via EU beleid als doel op zich verbeter je het verkeerssysteem niet. Dat heeft de afgelopen 15 jaar uitgewezen. Het verkeerssysteem verbetert ook niet door wegvervoer stelselmatig duurder te maken met als achterliggend doel een modal shift te bereiken. Zwitserland is hier een goed voorbeeld van. Maar ook in Duitsland werd dit onlangs nog in een studie bevestigd zoals eerder ook al een studie van het Europees Parlement in 2008 dit had vastgesteld.

Het verkeerssysteem verbetert wel door de sterkten van alle modaliteiten ten volle te benutten en de juiste randvoorwaarden te verschaffen om mobiliteit in de EU te verbeteren.

### Oplösungen

#### Op infrastructureel gebied:

- Zet versterkt in op het creëren van " dedicated freightways" op de belangrijkste verkeerassen (Betuwelijn concept) in Europa
- Creëer mogelijkheden om ook over de korte(re) afstand spoor- en binnenvaart aantrekkelijk te maken
- Koppel waar mogelijk (een deel van de) goederentreinen aan reizigerstreinen
- Om de hoeveelheid vrachtautobewegingen te verminderen dienen ecocombi's op EU niveau te worden toegestaan
- Creëer doelgroepstroken voor vrachtverkeer

#### Op technisch gebied:

- Betere benutting van bestaande capaciteit door investeringen in veiligheidssystemen en ICT. Op Schiphol bijvoorbeeld landt/stijgt er elke 3 minuten een vliegtuig per baan. Met goede toepassingen van ICT en Intelligent Transport Systems zou dit op spoor ook benaderbaar moeten zijn, o.a door aanleggen bufferplaatsen voor treinen, inhaal mogelijkheden etc.

- Ontwikkel standaarden voor gebruik in ICT systemen voor alle in de transportketen werkzame deelnemers en technieken die in de gehele keten aansluitingen op modaliteiten verbeteren en versnellen

Op juridisch gebied:

- Harmoniseer de diverse aansprakelijkheidsregimes en transportdocumentatie (toepassing barcodes) in de diverse modi
- Schaf rijverboden af, opdat bestaande weginfrastructuur 24/7 benut kan worden waardoor een gelijkmatiger gebruik van bestaande infrastructuur ontstaat
- Creëer wetgeving, voorzover wetgeving hierin een rol kan spelen, die leeg rijden voorkomt (cabotagevrijheid)

Op financieel gebied:

- Bij gebruik van intermodaal vervoer moet het weggedeelte vrijgesteld worden van heffingen zoals tol, vignetten en kilometerheffingen
- Maak Marco Polo subsidies bereikbaar voor het MKB

### 3.2 Maten en gewichten

Ontwikkeling

#### a. Ecocombi

Alle transportmodaliteiten moeten efficiënter en duurzamer worden om de verwachte lange termijn groei van het vrachtverkeer op te vangen. Ook in het wegvervoer zijn maatregelen nodig om hier aan te kunnen voldoen. Een van de meest efficiënte middelen betreft het inzetten van langere en zwaardere vrachtauto's (LZV's ofwel ecocombi's) ter vervanging van conventionele vrachtautocombinaties. Het inzetten van ecocombi's biedt grote voordelen op het gebied van milieu en logistiek. Vergeleken met conventionele combinaties kunnen ecocombi's tot 50 procent meer lading meenemen. Twee ecocombi's kunnen dezelfde hoeveelheid lading vervoeren als drie gewone combinaties. Dat levert fors minder energieverbruik en emissies op en zorgt voor minder verkeersdruk. Door de vermindering van het aantal ritten verbetert ook de verkeersveiligheid en daalt de geluidsproductie van het vrachtverkeer. Daarnaast maken ecocombi's een efficiëntere logistiek mogelijk. Dat levert voordelen op vervoerders, opdrachtgevers en de consument.

Op basis van de huidige EU-regelgeving mogen landen het gebruik van LZV's toestaan voor nationaal vervoer. Een aantal landen maken hier inmiddels gebruik van. De ervaringen uit deze landen bevestigen nog eens dat de inzet van LZV's grote voordelen heeft voor milieu en logistiek.

De voordelen van ecocombi's komen nog veel beter tot hun recht als ze ook in het grensoverschrijdende verkeer mogen worden ingezet. Dat is nu formeel niet toegestaan.

#### b. 45 foot container

Een belangrijk deel van de goederen voor Europa wordt via zeecontainers aangevoerd. Binnen deze markt neemt de 45 foot container een steeds belangrijker rol is. In het shortsea vervoer heeft de 45 foot container inmiddels de 40 foot container vervangen en is dit inmiddels de standaard maat. Ook in het deepsea vervoer neemt het aantal 45 foot containers steeds meer toe. De 45 foot container heeft een belangrijk probleem: hij is moeilijk binnen de toegestane transportlengte over de weg te vervoeren. Vaak is de totale voertuiglengte te lang waardoor problemen ontstaan. Gezien het groeiende economische belang van deze container is het belangrijk dat er een regeling komt op basis waarvan deze zonder problemen binnen Europa over de weg kan worden vervoerd.

#### c. Maximum gewicht van vrachtautocombinaties

Voor een meer efficiënt transport is het verder belangrijk dat het maximum gewicht voor vrachtautocombinaties in het internationale verkeer wordt verhoogd. Op basis van EU-richtlijn 96/53 is het maximum gewicht nu begrensd op 40 ton. Alleen voor het

intermodale vervoer van een ISO 40 foot container geldt een uitzondering van 44 ton. Een verhoging naar 44 ton (of meer) levert grote voordelen op voor milieu en logistiek.

#### Knelpunten

Op basis van EU-richtlijn 96/53 is de inzet van ecocombi's alleen toegestaan voor nationaal vervoer. Het zou zeer wenselijk zijn als ecocombi's ook in het grensoverschrijdende verkeer worden toegestaan. In opdracht van de Commissie heeft de Universiteit van Leuven vorig jaar een studie gedaan naar de effecten van het toestaan van ecocombi's in de EU. De resultaten van deze studie waren zeer positief. Het toestaan van ecocombi's van 25,25 m en een gewicht van 60 ton binnen Europa bleek een jaarlijks maatschappelijk kostenvoordeel van bijna 30 miljard euro op te leveren. Belangrijk is ook dat het onderzoek tot de conclusie komt dat er in het algemeen geen sprake is van grotere risico's door de inzet van ecocombi's. De studie bevestigt ook nog eens de milieuvoordelen van de ecocombi. Een algemene toelating binnen de EU zorgt voor 3,6 procent minder CO<sub>2</sub> en 3,8 procent minder NO<sub>x</sub>-uitstoot. De uitstoot van deeltjes gaat met 5 procent naar beneden.

Het Joint Research Centre (JRC) oordeelt eveneens positief over de ecocombi. Volgens dit rapport levert het toestaan van ecocombi's binnen de EU een jaarlijkse maatschappelijke voordeel op van 5 miljard euro per jaar. De belangrijkste conclusie van JRC is dat de toelating van ecocombi's voordelig is voor de Europese economie en –onder bepaalde voorwaarden- voor het milieu en de maatschappij als geheel. Volgens het JRC past de introductie van ecocombi's bij de doelstellingen van de vervoerspolitiek en versterkt die de interne markt. Een beperking van de toelating tot bepaalde landen zou volgens JRC de voordelen van ecocombi's ernstig hinderen.

Een andere nieuwe ontwikkeling op het gebied van trailerformaten betreft de 14,90 m trailer. Deze trailer wordt in een aantal landen op beperkte schaal en met ontheffing toegestaan. De 14,90 m trailer heeft t.o.v. de conventionele trailer een extra laadlengte van 1,30 m. Dit biedt de mogelijkheid om 2 extra blokpallets of 3 extra europallets mee. De laadlengte biedt ook ruimte aan het vervoer van twee BDF C 745 wissellaadbakken. Binnen Duitsland is dit een gangbare maat, in Europa echter niet. Verder heeft deze trailer als voordeel dat er zonder problemen 45, 48 en zelfs 53 foot containers op kunnen worden vervoerd. De laatste twee maten komen in Europa niet voor, voor het vervoer over de weg van een 45 voet container is geen nieuwe trailermaat nodig. Daar zijn andere oplossingen voor. Tegenover de beperkte extra laadruimte staan vele praktische nadelen. De gewichtsverdeling is ongunstig waardoor er een verhoogde kans is op aslastoverschrijding van de achterassen. De lagere schoteldruk zorgt voor een minder stabiele wegligging. De grote achteroverhang met dito uitzwaai levert extra gevaar op voor andere weggebruikers. Vooral in stedelijke gebieden.

Hetzelfde geldt voor de grote ruimtes achter de achterwielen. De grote achteroverhang zorgt verder voor praktische problemen bij het aandocken en het op- en afrijden van ferry's.

Als de 14,90 m trailer wordt opgenomen in EU-richtlijn 96/53, wordt dit de nieuwe trailermaat. Vervoerders worden dan min of meer gedwongen te investeren in de nieuwe maatvoering. Het huidige materiaal mag dan versneld worden afgeschreven. Dat betekent een enorme kapitaalvernietiging voor de sector. Het toestaan van de 14,90 m trailer vormt verder ook een belangrijke bedreiging voor de ecocombi. Met de komst van een 14,90 m trailer zou de totale lengte voor een ecocombi naar 26,50 m moeten gaan. Een lengtevermeerdering voor de ecocombi zal de discussie voor een verdere Europese inzet geen goed doen.

## Oplossingen

Om de efficiency en duurzaamheid van het goederenvervoer over de weg te verbeteren en toekomstige groei op te vangen zijn de volgende maatregelen nodig:

- a. Toestaan van 25,25 m lange ecocombi's in Europa.  
Het maximum gewicht zou bij voorkeur 60 ton moeten zijn. In een aantal landen kan dat mogelijk tot problemen leiden met betrekking tot de infrastructuur. Om die reden zou men in bepaalde landen met een lager gewicht kunnen beginnen. Volgens het rapport van Leuven vergt een gewichtslimiet van 52 ton voor een ecocombi geen extra investeringen. Landen waarvoor die stap nog te groot is, zouden kunnen starten met 40 of 46 ton. Voor het toestaan van ecocombi's in Europa is een aanpassing van EU-richtlijn 96/53 nodig.

Een wijziging van de richtlijn ten faveure van de 14,90 m trailer is in dit kader niet wenselijk. Deze trailermaat kent weinig echte voordelen. De nadelen zijn des te groter. De belangrijkste zijn een enorme kapitaalvernietiging voor bestaande trailers. Een ecocombi is opgebouwd uit standaard voertuigeenheden. Vervoerders kunnen zonder grote investeringen ecocombi's op de weg zetten. Een nieuwe trailermaat vraagt ook een grotere lengtemaat voor de ecocombi. Ze vormt hiermee een ernstige bedreiging voor de toekomst van dit succesvolle concept. Een aanpassing van de trailermaatvoering is daarom niet wenselijk.

- b. Harmonisatie regelgeving voor het vervoer van 45 foot container.  
Het is in theorie mogelijk om in het nationaal vervoer een 45 foot container binnen de bepalingen van EU-richtlijn 96/53 over de weg te vervoeren. Dat kan echter alleen als het een container is met afgeschuinde hoeken die op een speciaal chassis staat. En dan moet er ook nog een trekker voorstaan die niet te lang is. Het is wenselijk dat er een EU-regeling komt waarmee de 45 voet container zonder problemen door Europa over de weg kan worden vervoerd.
- c. Verhoging treingewicht voor internationaal vervoer naar 44 ton  
Op basis van EU-richtlijn 96/53 is het treingewicht in het internationale vervoer beperkt tot 40 ton. Voor een meer efficiënt transport is het noodzakelijk dat het maximum gewicht voor vrachtautocombinaties in het internationale verkeer wordt verhoogd naar bijv. 44 ton. Hieraan kan eventueel de voorwaarde worden gekoppeld dat dit alleen is toegestaan als de combinatie over minimaal 6 assen beschikt.

## 3.3 Intelligent Transport Systems

### Ontwikkeling

ICT speelt een belangrijke rol bij de aanpak van mobiliteitsvraagstukken. Intelligente Transport Systemen en Services (ITS) is het internationale verzamelbegrip voor de toepassing van diverse technologieën op het gebied van verkeer en vervoer.

ITS is de integratie van informatie en communicatie technologieën tussen transport infrastructuur, voertuigen en gebruikers. ITS leidt tot een efficiëntere benutting van het transportnetwerk, verhoogt de verkeersveiligheid, vermindert de impact op het milieu en verhoogt het comfort van de gebruikers..

ITS systemen detecteren gevaren "on the road ahead" en informeert de bestuurder hierover zelfs als de gevaren voor de bestuurder nog niet zichtbaar zijn. ITS zorgt onder andere voor een veilige afstand tussen voertuigen en waarschuwt de bestuurder over de lokale omstandigheden door een constante communicatie en informatie uitwisseling tussen voertuigen, bestuurders en infrastructuur.

Voertuig gerelateerde ontwikkelingen zoals : Lane Departure Warning System, Advanced Cruise Control, Intelligente Snelheidsassistent gaan het rijgedrag van de bestuurder

actief en passief ondersteunen. ITS systemen zoals E-call systemen versnellen de hulpverlening door automatisch de exacte locatie van een bij een ongeval betrokken voertuig aan de alarmcentrale door te geven.

Floating Car Data is een ontwikkeling waarbij voertuiggebonden systemen (on board units) in combinatie met wegkant systemen, zoals Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP), de benutting van het transportnetwerk verbeteren. ITS gebaseerde producten maken wegbeprijzing en tolheffing technisch mogelijk en verbeteren verkeersmanagement doordat gebruikers en wegbeheerders betere beslissingen gaan nemen waardoor het transportnetwerk efficiënter gebruikt wordt.

Uit een recent onderzoek van TNO (The Advantages of Intelligent Traffic) blijkt dat een combinatie van verkeersmanagement, verkeersinformatie en intelligentie in het voertuig de komende 10 tot 15 jaar kan leiden tot 50% minder files, 25% minder verkeersdoden, 10% minder CO2 en 20% minder luchtvervuiling

#### Knelpunten

De overheid vervult een sleutelrol bij het creëren van een level playing field voor aanbieders maar ook als vertegenwoordiger van het maatschappelijk belang. Daarom dient de overheid duidelijkheid te scheppen over de ontwikkeling van Galileo. Satelliet navigatie is een belangrijk onderdeel bij het ontwikkelen van ITS technologieën en toepassingen. Door onduidelijkheid over de beschikbaarheid van Galileo, de toepassingsmogelijkheden en de financiering van het project zal er vertraging optreden bij de ontwikkeling van ITS toepassingen en dus een minder efficiënt en veilig transportnetwerk.

#### Oplissing

TLN onderschrijft de mening van de commissie die er prioriteit geeft aan de snelle ontwikkeling en toepassing van innovatieve technologieën waarbij juiste afspraken over informatiestandaarden, privacy van gebruikers, financiën en de organisatie gemaakt worden. Het samenspel tussen de overheid en het bedrijfsleven speelt een belangrijke rol bij het ontwikkelen van succesvolle ICT producten en diensten.

TLN is van mening dat de ontwikkelingen op het gebied van ICT en vooral ITS de komende jaren nog een veel sterker stempel gaat drukken op de het verkeer en de mobiliteit. De ontwikkelingen spelen zich op dit moment voornamelijk af aan de aanbodzijde waar veel technologische ontwikkelingen zijn. De komende jaren moeten gebruikt worden om deze ontwikkelingen te vertalen naar succesvolle toepassingen in het belang van de markt en het maatschappelijk belang. De overheid, als regisseur, partner en toezichthouder, speelt hierbij een cruciale rol en dient zorg te dragen dat de ontwikkelingen aansluiten bij de bedrijfsprocessen van de ondernemer.

Slimme integratie van hardware en software en hergebruik van gegevens voorkomt dat een ondernemer geconfronteerd wordt met verschillende apparatuur en administratieve processen voor bijvoorbeeld de digitale tachograaf, wegbeprijzing in de verschillende lidstaten en uitvraag van gegevens door handhavinginstanties.

De Commissie stelt dat Europa wereldleider is op veel vervoersgebieden inclusief infrastructuur, productie van vervoersmateriaal, vervoersdiensten en logistiek.

ICT en ITS zijn onlosmakelijk verbonden met de logistiek. Europa heeft een leidende positie op het gebied van ITS en het is van belang dat deze positie verstevigd wordt.

### 3.4 Administratieve lasten en regeldruk

#### Ontwikkeling

Een efficiënt werkend vervoerssysteem kan alleen bereikt worden wanneer het systeem niet belemmerd wordt door ingewikkelde en onnodige administratieve lasten en regeldruk. Bij het opstellen van wet- en regelgeving, het uitvoeren van de regels door de overheid en het handhaven van de regels door de handhavinginstanties dient zoveel als mogelijk aangesloten te zijn bij de bedrijfsprocessen van de ondernemer.

### Knelpunten

Transport is een Europese aangelegenheid. Veel regelgeving wordt door de lidstaten verschillend geïnterpreteerd. Hierdoor is er nog steeds geen sprake van een interne markt voor goederenverkeer. Zo kent ieder land eigen rijverboden, tolheffingsystemen en lengte- en gewichtsbependingen van voertuigen. Voor bedrijven is het een last om al deze verschillen in wetgeving op te nemen in de bedrijfsprocessen en de verschillende handhavingsinstanties te voorzien van de benodigde gegevens. Daarnaast ondervindt het bedrijfsleven enorm veel last van de verschillen in het handhavingsbeleid van de lidstaten en van de verschillende handhavingsinstanties. Het handhaven op de rij- en rusttijden d.m.v. de digitale tachograaf is per lidstaat verschillend.

### Oplossing

De huidige programma's om de administratieve lasten te reduceren, voor zowel bestaande als nieuwe wet- en regelgeving, moeten worden voortgezet waarbij de focus meer moet liggen op de beleving van de ondernemers en burgers. De Commissie moet inzetten op vermindering van administratieve lasten die merkbaar zijn voor de ondernemers. De overheid zal meer moeten gaan denken vanuit het perspectief van de ondernemer en burgers. Belangrijke aandachtspunten zijn: Gebruik van bestaande gegevens uit bedrijfsprocessen, eenmalige uitvraag van gegevens bij bedrijf die door meerdere overheidsinstanties en handhavingsinstanties gebruikt worden, digitalisering vrachtdocumenten overheidsdiensten en informatiestromen, digitale ontsluiting van wet en regelgeving door gebruik ICT en verdere harmonisering van regels en procedures tussen de verschillende lidstaten.

## 4 Criminaliteit en Security

### Ontwikkeling

Criminaliteit gericht tegen de transport- en logistieke sector vormt een bedreiging voor het Europese wegvervoer. Dit heeft grote gevolgen voor de economie en de toch al kwetsbare positie van de transport- en logistieke sector. Het in 2007 gepubliceerde NEA onderzoek geeft een schadebedrag aan van 8,2 miljard euro per jaar voor heel Europa.

### Knelpunten

Nu veel bedrijven hun eigen panden en terreinen hebben beveiligd, verplaatst de criminaliteit zich naar de openbare ruimte. Juist in de openbare ruimte is de overheid gemachtigd om op te treden (preventief en repressief) terwijl de burger c.q. ondernemer die macht niet heeft en moet afwachten of en hoe de overheid reageert.

### Oplossing

TLN is van mening dat handhavers en opsporingsinstanties een hogere prioriteit moeten toekennen aan bestrijding van criminaliteit in de transport- en logistieke sector. Ondernemers nemen diverse preventieve maatregelen, maar ervaren de inzet van politie als onvoldoende.

Afstemming tussen politie-regio's met landelijke coördinatie is in deze omstandigheden van cruciaal belang. Criminaliteit verplaatst zich continu, zowel lokaal als nationaal en internationaal. Er is sprake van grensoverschrijdende verplaatsing van criminaliteit. Ladingdiefstallen omvatten een duidelijke internationale component. Ladingdiefstal is voor de komende vier jaar in het Nederlandse Nationaal Dreigingsbeeld 2008 gekwalificeerd als dreiging. Deze kwalificatie is o.a. gebaseerd op de omvang van de schade en de aard van de betrokken criminele samenwerkingsverbanden

Internationale samenwerking van politiediensten is essentieel. Er is samenwerking op het gebied van transportcriminaliteit tussen met name Nederland en België en Nederland en

Duitsland. Door het toepassen van technologische ontwikkelingen treden politiediensten proactief op. Een goed voorbeeld is ANPR (Automatic Number Plate Recognition).

Veilige parkeerplaatsen (verhogen veiligheid en meer capaciteit) met goede voorzieningen gelegen langs het Europese hoofdwegennet zijn van cruciaal belang en behoren tot de verantwoordelijkheid van overheden. Certificering van beveiligde parkeerplaatsen en uniforme bewegwijzering zijn concrete onderdelen van een gerichte aanpak. In Europees verband worden initiatieven zoals SETPOS en LABEL als bijzonder positief ervaren.

#### 4.1 Security

Security moet bij voorkeur een standaardonderdeel zijn van de ondernemingsstrategie. Maar het nemen van maatregelen om de logistieke keten veilig te maken, moet ook iets opbrengen voor de ondernemer. Het element kostenbesparing is daarbij cruciaal.

Het gaat daarbij ook om nieuwe markten en mogelijkheden om meer winst te realiseren. Er zijn duidelijk nieuwe kansen ten aanzien van security en techniek en het verhogen van de service, betrouwbaarheid en concurrentiekracht. Security draagt bij aan het succes van de onderneming. Security is een zaak van mensen, methoden en middelen.

#### 4.2 Certificering

##### Ontwikkeling

Certificering is een manier om bewustwording van risico's bij ondernemers te verhogen en te zorgen voor een veiliger keten. Keteneiligheid, een efficiënte douane afhandeling en een reductie van administratieve kosten zijn de intentie van de Europese Authorised Economic Operator certificeringsregeling.

##### Knelpunten

Ondernemers moeten eerst investeren om het AEO-certificaat te behalen en de voordelen zijn niet altijd duidelijk.

##### Oplossing

Indien de USA in de nabije toekomst toch alle binnenkomende containers (100% procent regeling) gaat scannen dan zal dit zorgen voor een verstoorde keten. Vanuit Europa moet worden aangedrongen op gerichte inspecties gebaseerd op risico profielen.

#### 4.3 Compliance

##### Ontwikkeling

In de EU bestaat een wettelijk verbod steun te verlenen aan het voortbestaan van activiteiten van organisaties die door EU en de VN zijn aangemerkt als terroristisch. Ondernemers mogen geen zaken doen met de op de door de EU en VN uitgegeven lijsten vermelde en/of besmette bedrijven. Transportbedrijven dienen te screenen of afzenders of geadresseerden van goederen op deze lijsten voorkomen. Wanneer zij de opdracht uitvoeren en de goederen aannemen, vervoeren en/of afleveren, kunnen ook zij besmet worden verklaard. In geval van een hit, moet dit worden gemeld. Internationaal opererende bedrijven moeten naast alle (klanten)contacten, ook het personeelsbestand, evenals nieuw in dienst te nemen werknemers te screenen aan de hand van officieel door 'Europa' opgestelde 'sanction lists'. Uiteraard binnen de kaders van de wetgeving en overeenkomstig de privacy regelgeving.

##### Knelpunten

Internationaal opererende transport- en logistieke bedrijven hebben zakelijke relaties met buitenlandse entiteiten en ervaren dat de verordeningen in verschillende landen anders worden toegepast.

Bedrijven hebben daarnaast ook informatie nodig over welke stappen zij mogen/moeten ondernemen, mochten zij te maken hebben met een persoon die op een lijst voorkomt. Bedrijven hebben vooral moeite om te beschikken over de juiste en geactualiseerde gegevens, omdat de lijsten vrijwel dagelijks worden geüpdatet. Dit is voor een individueel bedrijf niet bij te houden.

#### Oplossing

Het zakendoen met betrouwbare partners wordt steeds belangrijker. Op dit moment is op grond van bovenstaande toelichting het bijzonder lastig om aan gestelde eisen te voldoen. Samenwerking tussen nationale terrorismebestrijdingsorganisaties is noodzakelijk. Plus afstemming met private organisaties over de toepassingen in de praktijk.

## 5 Logistiek en betrouwbaarheid in de keten

#### Ontwikkeling

Logistiek is de levensader van de Europese economie. Om de economische situatie in Europa te handhaven kan dat niet zonder tussenkomst van logistieke en transport. Logistiek en transport zorgt er voor dat op een juiste, slimme, efficiënte en duurzame manier goederen bij consumenten terecht komen.

- o De internationalisering blijft toenemen. Grenzen vervagen en verdwijnen waardoor bedrijven op globale schaal en in regionale markten opereren. Dit leidt tot een toename in goederenstromen, toenemende concurrentie en schaalvergroting in de sector. Regionale distributie neemt toe om te profiteren van opkomende markten en de impact van stijgende transportkosten te minimaliseren.
- o Er ontstaat een diversiteit van activiteiten die logistieke dienstverleners uitvoeren of beheersen.
- o De doorlooptijden in het logistieke netwerk worden steeds korter door de toenemende concurrentie tussen verladers maar ook de ontwikkeling van massa-individualisering
- o Ketens worden steeds meer in een netwerk met elkaar verbonden. Er ontstaan vergaande integraties van ketens in logistieke netwerken. Logistieke dienstverleners consolideren steeds vaker in schaalgrootte om een uitgebreid netwerk te creëren om te voldoen aan de hoge eisen van doorlooptijden en diversiteit. Logistieke dienstverleners zoeken steeds nauwere samenwerking met ketenpartners.
- o Een sterke ontwikkeling in logistieke besturing- en beheerssoftware maakt het mogelijk om complexe distributiestructuren te ontwikkelen en beheersen. Logistieke dienstverleners concentreren zich steeds meer op het regisseren van de goederenstromen.
- o Logistieke dienstverleners moet steeds meer klantgericht werken en opmaat oplossingen aanbieden. Hiervoor is voldoende en gekwalificeerd personeel nodig.
- o Duurzaamheid wordt steeds belangrijker. Bedrijven richten hun activiteiten op een zodanige wijze in dat deze zo min mogelijk schadelijke effecten hebben op milieu, ruimte en leefbaarheid (green supply chain). Maar ook veiligheid in de keten wordt steeds belangrijker (secure supply chain).
- o De mogelijkheden van ICT en technologische toepassingen worden steeds belangrijker. Het gaat meer en meer om op een strategische, tactische en operationele wijze te plannen en een organisatie te besturen ondersteund door de mogelijkheden van IT.

#### Knelpunten

- Beperkte productiviteitsgroei komt omdat de benuttinggraad van arbeid en kapitaalgoederen achterblijft. Denk hierbij aan files, venstertijden, gebrek aan afstemming in de keten, afgenomen beladingsgraad, te lage benutting van ICT en een te laag aandeel van ondersteunende diensten.

- Beperkte innovatiekracht omdat de sector vaak kijkt naar kostenverlaging in plaats van naar innovaties. Maar ook een geringe bereidheid tot samenwerken en de hevige concurrentiestrijd in de sector maakt dat veel innovatieprojecten mislukken.
- Tekort aan gekwalificeerd en beschikbaar arbeid en kennis voor de sector.
- Regelgeving zorgt voor extra complexiteit in het aansturen van de keten
- Te weinig aandacht voor duurzaamheid in de logistieke en supply chain sector.

#### Oplossingen/aanpak

- o Zorg voor zo min mogelijk regels maar creëer een sterk vestigingsklimaat met gunstige randvoorwaarden. (Bereikbaarheid en mobiliteit, arbeidsmarkt en voorwaarden, regelgeving en wetgeving en een gunstig fiscaalklimaat)
- o Gedegen op maat scholing is belangrijk om het arbeidstekort in de sector op te vangen. Opleidingen moeten aansluiten op de behoefte in de markt. Dus zorg voor kwalitatieve goede opleidingsmogelijkheden op alle onderwijsniveaus
- o De EU moet gezamenlijk handelen bij het wegnemen van handelsbelemmeringen bijv bij inspecties, keuringen en douanecontroles
- o Versterk partnerships in de logistieke sector aan de hand van concrete innovatie thema's. Hiervoor moet samenwerking aangegaan worden met betrouwbare partners in de keten of het netwerk. Kansen liggen in de horizontale en verticale samenwerking in de keten.
- o Logistiek en supply chain is een departement overschrijdend onderwerp en moet daarom ook zo aangepakt worden in het beleid.

#### Contact:

Henk A. Kramer  
 Manager European Affairs  
 Transport en Logistiek Nederland  
 Square de Meeûs 35  
 B-1000 Brussel  
 T 02 2309317  
 E [hkramer@tln.nl](mailto:hkramer@tln.nl)  
 W [www.tln.nl](http://www.tln.nl)