



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 29.05.1997
COM(97) 243 def.

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

**AAN DE RAAD, AAN HET EUROPEES PARLEMENT,
AAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITE
EN AAN HET COMITE VAN DE REGIO'S**

**INTERMODALITEIT EN INTERMODAAL
VRACHTVERVOER
IN DE EUROPESE UNIE**

EEN SYSTEEMBENADERING VAN HET VRACHTVERVOER

***STRATEGIEËN EN ACTIES VOOR HET VERHOGEN VAN
EFFICIËNTIE, DIENSTVERLENING EN DUURZAAMHEID***

INHOUD

	blz.
Samenvatting	4
Hoofdstuk 1 Het begrip ‘intermodaliteit’	7
Hoofdstuk 2 Logistiek: de complexiteit van de vraag	9
Hoofdstuk 3 Knelpunten voor intermodaal vrachtvervoer	10
3.1 Infrastructuur en vervoermiddelen	10
3.2 Vervoersactiviteiten: het gebruik van de infrastructuur	11
3.3 Diensten en verordeningen per vervoerstak	12
3.4 Conclusie	13
Hoofdstuk 4 Het Europese intermodale vervoerssysteem van vrachtvervoer: stappen op weg naar verwezenlijking	14
A. Geïntegreerde infrastructuur en vervoermiddelen	14
4.1 Een samenhangend infrastructuurnet op Europees niveau	14
4.2 Onderlinge aansluitingen en knooppunten met een meerwaarde	15
4.3 Geharmoniseerde normen voor laadeenheden	16
B. Interoperabele en onderling aansluitende vervoersactiviteiten	16
4.4 Exploitanten van intermodaal vrachtvervoer	16
4.5 Open toegang tot de infrastructuur	17
4.6 Tarieven voor infrastructuur en prijsstelling van het vervoer	17
4.7 Intermodaal vervoer en concurrentie	18
4.8 Intermodale coördinatie van dienstregelingen	20
C. Modaliteits-onafhankelijke diensten en regelingen	20
4.9 Informatie- en beheerssystemen	20
4.10 Aansprakelijkheid	22
D. Horizontale activiteiten	22
4.11 Onderzoek en innovatie	22
4.12 Evaluatie en vaststelling van referentiepunten	24
4.13 Nationale rondetafelconferenties	24
4.14 Intermodale vrachtstatistieken	24
Hoofdstuk 5 Intermodaliteit en andere beleidsgebieden	26

5.1 De informatiemaatschappij	26
5.2 Regionale ontwikkeling en cohesie	26
5.3 De integratie van het MKB	27
5.4 Milieu	27
Conclusies	28
Tabel 1 Sleutelkwesties van intermodaliteit	5
Tabel 2 Belangrijke acties die tot intermodaliteit leiden	6
Figuur 1 De intermodale vervoersketen	8
Bijlage 1 Het actieprogramma	29
Bijlage 2 Lopende acties	30

SAMENVATTING

1. Een efficiënt vervoerssysteem vormt een noodzakelijke voorwaarde voor het concurrentievermogen van de Europese Unie. Met de voorziene groei van de internationale handel, de mogelijke uitbreiding van de Unie met de landen van Midden- en Oost-Europa, en de toegenomen samenwerking met de landen rond de Middellandse Zee zal de rol van het vervoer nog belangrijker worden.

2. Sinds 1970 is het Europese vrachtvervoer met ongeveer 70% toegenomen. Voor de twee volgende decennia wordt een jaarlijkse groei van ongeveer 2% verwacht. Volgens recente schattingen bedragen de kosten van verkeersopstoppen 120 miljard ecu ofwel 2% van het BBP van de EU. Ongevallen, luchtverontreiniging en geluidshinder e.d. zorgen voor nog eens 2%. Deze kosten ondermijnen het Europees concurrentievermogen, omdat de vervoersvraag flexibiliteit, betrouwbaarheid en rentabiliteit vereist.

3. Tenzij de vervoerssector aandacht besteedt aan de vereisten voor vervoersdiensten die niet gebonden zijn aan één vervoerstak en ze de overcapaciteit benut van andere vervoerstakken, zal het marktaandeel van het wegvervoer waarschijnlijk verder toenemen dan het huidige aandeel van 72% (in vergelijking met bijna 50% in 1970). Het marktaandeel van het vervoer per spoor is sinds 1970 gedaald van ongeveer 32% tot minder dan 15% in 1995. Als de huidige ontwikkelingen zich voortzetten, zal deze daling waarschijnlijk blijven doorgaan.

4. Voor het bereiken van duurzaamheid op sociaal-economisch gebied en milieugebied is het doelmatig en evenwichtig gebruik van de bestaande capaciteit binnen het Europese vervoerssysteem een van de belangrijkste uitdagingen geworden.¹

5. Een loutere toepassing van traditionele beleidsinstrumenten, alsof er niets bijzonders aan de hand is, is niet bij machte de toekomstige problemen met betrekking tot het vervoer op te lossen. De huidige benadering dient daarom te worden omgezet in een systeembenadering.

6. Het stimuleren van intermodaliteit vormt een beleidsinstrument dat een systeembenadering voor het vervoersbeleid mogelijk maakt. Vervoersdiensten worden aangeboden als modaliteits-onafhankelijke verbindingen van-deur-tot-deur die berusten op een reeks levensvatbare modale vervoersalternatieven op basis van één vervoerstak, waarbij het vervoerssysteem op een nieuwe, doelmatige wijze wordt gebruikt om de vervoerkosten te verlagen en waarbij meerwaarde kan worden gegenereerd.

De doelstelling bestaat uit de ontwikkeling van een kader voor een optimale integratie van de onderscheiden vervoerstakken dat een doelmatig en rendabel gebruik van het vervoerssysteem mogelijk maakt door middel van naadloos aansluitende, klantgerichte vervoersdiensten van-deur-tot-deur, en tevens concurrentie tussen vervoersexploitanten bevordert.

¹ De Gemeenschap beoogt derhalve onder andere het "juiste evenwicht in beleid dat de ontwikkeling van samenhangende, geïntegreerde vervoerssystemen voor de Gemeenschap in haar geheel ten goede komt" (uit het Witboek "De toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Een brede aanpak voor de totstandbrenging van een communautair kader voor duurzame mobiliteit." ISBN 92-826 5911-9, §40b).

7. Een aantal knelpunten staat het grootschalig gebruik van intermodaal vervoer in de weg. Dit zijn onder meer het ontbreken van een samenhangend netwerk van vervoerstakken en onderlinge aansluitingen, de afwezigheid van technische interoperabiliteit tussen en binnen vervoerstakken, de verscheidenheid van regels en normen voor vervoermiddelen, en de diverse procedures voor gegevensuitwisseling. Ook bestaan er tussen de vervoerstakken verschillen in prestatieniveau en kwaliteit van vervoersdiensten, alsook verschillende aansprakelijkheidsniveaus, terwijl er gebrek is aan informatie over intermodale diensten. Als gevolg hiervan is de ontwikkeling van modaliteits-onafhankelijk vervoer van-deur-tot-deur achtergebleven.

8. De totstandbrenging van een Europees intermodaal vervoerssysteem vereist de gecoördineerde ontwikkeling van vervoersbeleid op Europees, nationaal en regionaal niveau. Door middel van vier sleutelstrategieën zal de noodzakelijke impuls voor de ontwikkeling van het intermodale vervoer in het algemene kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid worden verkregen (zie tabel 1).

Tabel 1: Sleutelkwesities van intermodaliteit

⇒ Een Europese strategie inzake infrastructuur: Trans-Europese vervoersnetwerken en vervoersknooppunten.
⇒ De interne vervoersmarkt: harmonisatie van regelgeving en van concurrentieregels.
⇒ Vaststelling en opheffing van knelpunten voor intermodaliteit en de bijbehorende frictiekosten.
⇒ Realisering van de Informatiemaatschappij in de vervoerssector.

9. Omdat bij intermodaal vervoer een grotere informatiebehoefte bestaat dan bij conventioneel vervoer, is de rol van de Informatiemaatschappij in het vervoer van cruciale betekenis. Computerondersteund vervoer (CAT - het gebruik van informatie- en communicatietechnologieën in het vervoer) vormt de sleutel tot doelmatige en klantgerichte vervoersdiensten. Open en flexibele informatiesystemen en systemen ter ondersteuning van de besluitvorming veranderen de wijze waarop het vervoer wordt georganiseerd en beheerd; zij zullen de huidige marktkansen vergroten en nieuwe marktkansen scheppen in de toekomst. Daarnaast zullen het gebruik van de informatie-infrastructuur en de ontwikkeling van aanvullende specifieke mogelijkheden voor intermodale vervoersactiviteiten de aantrekkelijkheid van de nieuwe aanpak vergroten.

10. Intermodaliteit streeft niet naar een specifieke splitsing tussen vervoerstakken, maar is daarentegen gericht op de integratie van vervoerstakken op drie niveaus van:

- (1) infrastructuur en vervoermiddelen ("fysieke middelen");
- (2) activiteiten en gebruik van infrastructuur (in het bijzonder wat betreft terminals); en
- (3) diensten en regelgeving (overgaande van een op één vervoerstak gebaseerd kader naar een daarvan onafhankelijk kader).

11. De Commissie zal de noodzakelijke initiatieven nemen ten aanzien van regel- en wetgeving. Met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel zal zij zich ook bezighouden met gebieden waar intermodaliteit afhankelijk is van coördinatie op Europees niveau (zie tabel 2).

Tabel 2: Belangrijke acties die tot intermodaliteit leiden

Geïntegreerde infrastructuur en vervoermiddelen ⇒ Intensivering van het intermodaal ontwerp van de Trans-Europese vervoersnetten. ⇒ Verruiming van ontwerp en functies van overslagstations tussen vervoerstakken. ⇒ Harmonisatie van normen voor vervoermiddelen.
Interoperabele en onderling aansluitende vervoersactiviteiten ⇒ Integratie van snelwegen voor vrachtvervoer in een intermodale context. ⇒ Ontwikkeling van gemeenschappelijke beginselen voor kostenaanrekening en prijsstelling. ⇒ Harmonisatie van mededingingsregels en stelsels van overheidssteun op een intermodale basis.
Modaliteits-onafhankelijke diensten en verordeningen ⇒ Stimulering van informatiesystemen in echte tijd voor intermodaal vervoer ⇒ Harmonisatie en normalisatie van procedures en EDI ⇒ Aansprakelijkheid bij intermodaal vervoer ⇒ Onderzoek en demonstratie ⇒ Benchmarking ⇒ Statistieken van het intermodaal vervoer

12. De in deze mededeling gedane beleidsvoorstellen zijn, samen met al eerder door de Commissie ingediende beleidsvoorstellen, erop gericht de huidige belemmeringen van de ontwikkeling van intermodaal vervoer van-deur-tot-deur weg te nemen en daardoor een uitgebreider gebruik van milieuvriendelijke vervoerswijzen met onbenutte reservecapaciteit te bevorderen. Door verbetering van de mogelijkheden van het vervoer per spoor en per schip en door waar dat past doeltreffende alternatieven te bieden voor unimodaal wegvervoer zal de overbelasting van de wegennetten mede door intermodaliteit kunnen worden verholpen. Prestatieverbeteringen bij de spoorwegen, volledige internalisering van de externe kosten en bevordering van intermodaliteit zijn de onderdelen van de algehele strategie van duurzame mobiliteit.

Hoofdstuk 1 Het begrip 'intermodaliteit'

13. Vanwege de groei van het vrachtverkeer en de toenemende onevenwichtigheid bij het gebruik van de diverse vervoerstakken en infrastructuur vertoont het vervoerssysteem in de Europese Unie vanuit sociaal-economisch gezichtspunt tekenen van ondoelmatigheid. Het vrachtvervoer blijkt steeds meer een bron van milieu- en sociale kosten te zijn voor de Europese burger.

14. Het scenario van loutere toepassing van traditionele beleidsinstrumenten per vervoerstak, zal waarschijnlijk niet op duurzame wijze het hoofd kunnen bieden aan de complexiteit van de huidige en toekomstige vereisten voor mobiliteit. Er is een allesomvattende systeembenadering nodig. Het stimuleren van intermodaliteit vormt een veelbelovend en innovatief beleidsinstrument dat een allesomvattende systeembenadering van het vervoer kan ondersteunen die gericht is op een evenwichtiger en doelmatiger gebruik van de beschikbare vervoerscapaciteit (infrastructuur, rollend materieel, afhandelingsapparatuur, enz.) .

15. Teneinde tot een gemeenschappelijke opvatting van het begrip 'intermodaliteit' te komen stelt de Commissie de volgende definitie van intermodaliteit voor:

Intermodaliteit is een eigenschap van een vervoerssysteem waarbij binnen een vervoersketen van-deur-tot-deur geïntegreerd gebruik van minstens twee verschillende vervoerstakken mogelijk is.

16. 'Intermodaliteit'² is een kwaliteitsindicator voor de mate van integratie tussen de verschillende vervoerstakken: méér intermodaliteit houdt in dat vervoerstakken meer geïntegreerd zijn en elkaar beter aanvullen, waardoor uitzicht ontstaat op een doelmatiger gebruik van het vervoerssysteem. De economische grondslag voor intermodaliteit is dat vervoerstakken die elk op zich gunstige economische en operationele eigenschappen vertonen kunnen worden geïntegreerd in een vervoersketen van-deur-tot-deur teneinde het totaalrendement van het vervoerssysteem te verhogen. De integratie tussen vervoerstakken dient te geschieden op het niveau van infrastructuur en materieel (bijvoorbeeld laadeenheden, voertuigen en telecommunicatie), vervoersactiviteiten en vervoersdiensten, alsook van voorwaarden van regelgeving en procedures(zie figuur 1).

² Intermodaal vervoer kan derhalve worden opgevat als de verplaatsing van goederen waarbij tenminste twee verschillende vervoerstakken voor het vervoer van-deur-tot-deur worden gebruikt. De door de Commissie gehanteerde opvatting van intermodaliteit en intermodaal vervoer reikt verder dan eerdere definities die door verscheidene instituten naar voren zijn gebracht. In de door de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer voorgestelde definities wordt intermodaal vervoer beperkt tot het vervoer in eenheden, terwijl het in eenheden verwerken slechts één (zij het belangrijke) mogelijke manier is om de overslag van goederen tussen vervoerstakken te vergemakkelijken. Ten aanzien van gecombineerd vervoer gebruikt de EU bijvoorbeeld in het kader van Richtlijn 92/106/EEG een engere definitie waarbij beoogd wordt alleen de soorten te stimuleren die het gebruik van de weg op aangegeven wijzen beperken.

Intermodaal vervoer (ECMT): De verplaatsing van goederen in één en dezelfde laadeenheid of voertuig die achtereenvolgens van verscheidene vervoerstakken gebruik maken zonder dat de goederen zelf bij het wisselen van vervoerstakken worden gemanipuleerd.

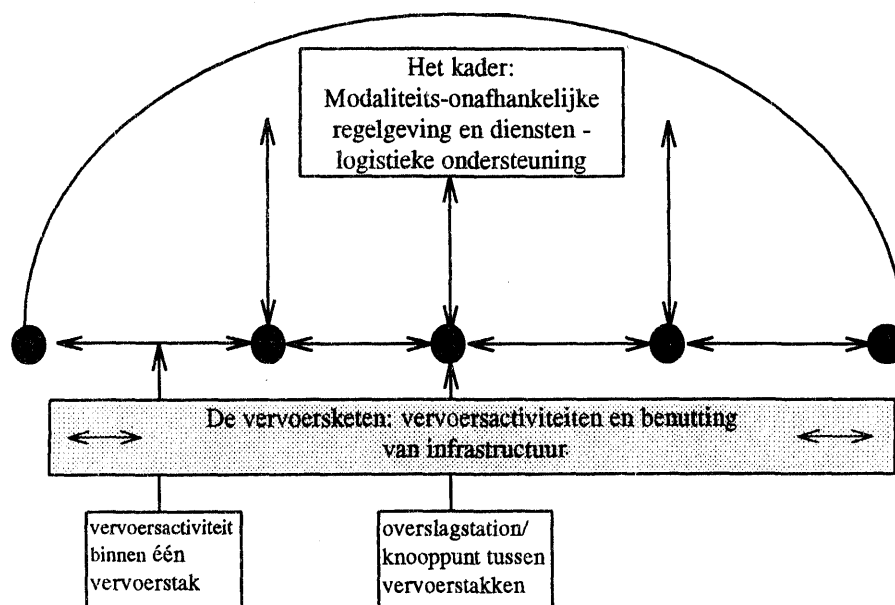
Gecombineerd vervoer (ECMT): Intermodaal vervoer, waarbij het grootste deel van de Europese reis per spoor, over de binnenwateren of over zee gaat en het eerste en/of laatste deel van het traject over de weg zo kort mogelijk is.

Doel is de ontwikkeling van een kader voor een optimale integratie van verschillende vervoerstakken, teneinde een doelmatig en rendabel gebruik van het vervoerssysteem mogelijk te maken door middel van naadloos aansluitende, klantgerichte vervoersdiensten van-deur-tot-deur; tevens dient dit kader gunstige voorwaarden te scheppen voor concurrentie tussen vervoersexploitanten.

17. Intermodaal beleid dient het kader te verschaffen waarbinnen de gebruiker van vervoer zelf over het zo gunstig mogelijk gebruik van de verschillende vervoerstakken kan beslissen. De benadering 'van-deur-tot-deur' van intermodaal vervoer zal daarom sterk rekening houden met de behoeften van de vervoersgebruiker.

18. Intermodaliteit is niet gebonden aan een bepaalde vervoerstak. Het is een kwestie van handel en mobiliteit, waarbij op spoor, waterwegen, lucht en weg een beroep wordt gedaan om bij te dragen tot de optimale afstemming van het geheel, met ondersteuning door geavanceerde informatie- en communicatiediensten. Op het niveau van vervoersactiviteiten zullen nieuwe diensten en informatie- en communicatietechnologieën leiden tot een betere benutting van de bestaande capaciteit.

Figuur 1: De intermodale vervoersketen



Bron: CEG

19. Bij intermodaliteit gaat het er niet om een specifieke splitsing tussen vervoerstakken af te dwingen. Door verbetering van de aansluiting tussen alle vervoerstakken en door integratie daarvan tot één systeem maakt intermodaliteit echter een beter gebruik mogelijk van het vervoer per spoor, vervoer over de binnenwateren en de korte zeevaart, die elk op zich in veel gevallen geen mogelijkheid van aflevering van-deur-tot-deur hebben. Intermodaliteit vormt derhalve een aanvulling op het vervoersbeleid van de EU op andere gebieden, zoals liberalisering van vervoersmarkten, ontwikkeling van de Trans-Europese netwerken en bevordering van eerlijke en doelmatige prijsstelling.

Hoofdstuk 2 Logistiek: de complexiteit van de vraag

20. Vrachtvervoer is een afgeleide vraag, en maakt derhalve deel uit van het economisch proces. De voorwaarden van industriële processen zijn in de laatste tien jaar drastisch gewijzigd en kunnen worden gekenmerkt door begrippen als wereldwijde concurrentie, kortere productieprocessen en levenscycli van producten en de noodzaak van verlaging van de kosten. De invoering van levering precies wanneer het nodig is ('just-in-time'), van productie op bestelling en van concentratie van leverings- en distributiecentra heeft geleid tot nauwe betrekkingen tussen productie- en distributieprocessen en vervoer die gericht zijn op hoogwaardige dienstverlening, een kortere tijd voor het op de markt brengen en lagere kosten. Tegelijkertijd heeft de concurrentie op de wereldmarkt het aantal medespelers en het geografisch bereik van de leverings- en distributieketens vergroot.

21. Efficiënte logistiek is een cruciale concurrentiefactor geworden.

Logistiek kan worden omschreven als het beheer van de stroom en opslag van grondstoffen, proceswerkzaamheden, gereede goederen en de bijbehorende informatie, vanaf het punt van oorsprong tot het punt van uiteindelijk verbruik, en in overeenstemming met de eisen van klanten. In bredere zin maken ook de terugwinning en verwijdering van afval hier deel van uit.

22. Vervoer speelt een belangrijke rol bij de logistiek en kwaliteit van diensten van de totale leverings- en distributieketen. Het vrachtvervoer moet aan steeds hogere kwaliteitseisen voldoen op het punt van flexibiliteit, snelheid en betrouwbaarheid om de goederen precies op tijd en op de juiste plaats af te leveren. Dit omvat zowel de verplaatsing van goederen als opslag en bewaring, verpakking en afstemming op de wensen van de klant. Afhankelijk van het soort goederen kunnen de logistieke kosten oplopen tot éénderde van de uiteindelijke verkoopprijs, alhoewel dit aandeel dikwijls lager ligt en in de laatste tientallen jaren in het algemeen is afgenomen. Ongeveer een kwart hiervan kan bestaan uit kosten met betrekking tot vervoer.

23. Door rekening te houden met de complexe interactie tussen bronnen, leveranciers, fabrikanten, winkeliers en consumenten zal intermodaliteit de integratie van een breed scala van vervoersdiensten in de leverings- en distributieketens mogelijk maken.

24. Voor het beheer van leverings- en distributieketens tussen meerdere partijen zijn goed functionerende informatie- en communicatiestromen onmisbaar. Deze maken de uitwisseling van informatie vóór en tijdens de reis mogelijk, met name over de beschikbaarheid van vervoersdiensten, onderhandelingsprocedures, na- en opsporing, informatie over verstoringen en de stroom van vervoersdocumenten. Geavanceerde diensten zoals real time-informatie maken de informatiestroom sneller en betrouwbaarder, waardoor de kwaliteit van de vervoersdiensten omhoog gaat.

25. Als gevolg van de strategieën waarbij bedrijven zich concentreren op kernactiviteiten vormen logistieke diensten voor derden een groeimarkt. Aanbieders van gespecialiseerde logistieke diensten hebben een achtergrond van productiebeheer, opslag of vervoersactiviteiten, en het aantal dat zich op de markt begeeft neemt toe. Hun rol bestaat uit het aanbieden van sector- en klantgerichte oplossingen voor het integreren van interne materiaal- en goederenstromen met procedures voor het vervoer tussen bedrijven. Zij zullen een steeds belangrijker rol spelen bij de vaststelling van de aan de vervoersvraag verbonden

eisen ten behoeve van hun klanten, en onderzoeken hoe vervoer meerwaarde kan verschaffen voor de totale logistieke keten.

Hoofdstuk 3 Knelpunten voor intermodaal vrachtvervoer

26. In het huidige modaliteitsgerichte vervoerssysteem brengt elke verandering van vervoerstak tijdens een reis een verandering van systeem met zich mee in plaats van alleen maar een technische overslag. De hierdoor veroorzaakte frictiekosten plaatsen intermodaal vervoer in een niet-concurrerende positie ten opzichte van vervoer binnen één enkele vervoerstak.

Frictiekosten zijn een maat voor de ondoelmatigheid van een vervoersactiviteit.

Zij komen tot uiting in de vorm van

- hogere prijzen;
- langere reizen, grotere vertragingen, of geringere tijdsbetrouwbaarheid;
- geringer aanbod van kwalitatief hoogwaardige diensten;
- beperkingen ten aanzien van het soort goederen;
- groter schaderisico voor vracht;
- complexere administratieve procedures.

27. Teneinde het intermodale vervoer voor de gebruiker aantrekkelijker te maken, moet worden bepaald welke frictiekosten er zijn en wat hun omvang en aard is, en vervolgens moeten deze kosten worden teruggedrongen..

28. Tegelijkertijd zullen logistieke diensten binnen de intermodale vervoersketen meerwaarde moeten verschaffen die frictiekosten compenseert. De knooppunten en overslagstations in het netwerk moeten bijzonder geschikt te zijn voor het aanbieden van diensten als opslag, informatiebeheer en aanpassing van het product aan de wensen van de klant. De markt moet in staat zijn deze mogelijkheden te herkennen en te exploiteren, en het intermodaal vervoersbeleid moet alle knelpunten wegnemen die exploitanten ervan kunnen weerhouden deze kansen te verwezenlijken.

29. Gebruikers van intermodaal vervoer ondervinden frictiekosten door een gebrek aan onderlinge aansluiting op het niveau van

- (1) infrastructuur en vervoermiddelen;
- (2) vervoersactiviteiten en het gebruik van de infrastructuur, in het bijzonder terminals;
- (3) diensten en regelgeving op basis van vervoerstak.³

3.1. Infrastructuur en vervoermiddelen

30. Voor een aantal drukke routes in Europa ontbreekt een samenhangend netwerk van vervoerstakken en de onderlinge aansluitingen tussen vervoerstakken. Waar over een bepaalde afstand, hoe gering ook, de infrastructuur voor een vervoerstak of de schakels tussen vervoerstakken ontbreken, is er geen naadloos aansluitende intermodale vervoersketen mogelijk. Hierdoor komen exploitanten te staan voor extra overslag- en frictiekosten. Onvoldoende bereikbaarheid per spoor, over de weg of over waterwegen van bestaande overslagstations kan de integratie van deze vervoerstakken en de overslag tussen

³ De knelpunten en frictiekosten zijn besproken en grotendeels in kaart gebracht door vervoersdeskundigen binnen de Task Force 'Transport Intermodality'.

vervoerstakken hinderen. Ook kan dit een doelmatige opsplitsing van grote eenheden tot kleine eenheden in de weg staan, zoals bijvoorbeeld bij intercontinentaal vervoer en vervoer over grote afstand.

31. Omdat het huidige systeem voor elke vervoerstak afzonderlijk wordt gefinancierd en beheerd, is onduidelijk waar de verantwoordelijkheid voor de versterking van de schakels tussen de vervoerstakken ligt. Daarnaast dragen de bestaande verschillen in eigendomsvorm en tariefstelling voor het gebruik van infrastructuur en terminals niet bij tot een transparante en gecoördineerde infrastructuurplanning op lokaal en regionaal niveau, laat staan op Europees niveau.

32. Intermodaal vervoer is zo sterk als de zwakste schakel in de vervoersketen. Het ontbreken van interoperabiliteit binnen een aantal vervoerstakken veroorzaakt daarom aanzienlijke problemen. De knelpunten zijn goed in kaart gebracht. Zo vormen bijvoorbeeld zowel de verschillende signaleringssystemen en laadcapaciteiten bij het spoor als de verschillende brughoogten langs de Europese waterwegen belemmeringen.

33. Vervoermiddelen zijn per land en per vervoerstak dikwijls onderworpen aan verschillende regelgeving, waardoor ook problemen op het gebied van interoperabiliteit ontstaan. Daarnaast zijn afzonderlijke exploitanten geneigd over te gaan tot de aanschaf van rollend materieel en/of voertuigen die geschikt zijn voor hun eigen activiteiten en keuze van laadeenheden. De verscheidenheid van voertuigtypen van verschillende exploitanten is een oorzaak van verstopping bij terminals en werkt ondoelmatigheid in de hand. Verschillen in afmetingen van vervoermiddelen en infrastructuur verlagen tevens de mate van interoperabiliteit tussen vervoerstakken, zoals bijvoorbeeld voor luchtvracht en spoorvracht.

34. De grote variatie van afmetingen van laadeenheden binnen vervoerstakken vormt nog een factor die de interoperabiliteit tussen vervoerstakken vermindert. De incompatibiliteit van het vervoermaterieel voor weg- en spoorwegverkeer, korte zeevaart en binnenvaart verhoogt de kosten van overslag en afhandeling, en vereist lastige technieken van overlading. Indien dit zo blijft, zullen de toenemende complexiteit van logistieke eisen en de voorziene groei in de internationale handel de huidige tendens van grotere verschillen tussen vervoerseenheden versterken. Het gebruik van gespecialiseerde laadeenheden zal er toe leiden dat zij vaker leeg zullen worden teruggestuurd.

3.2. Vervoersactiviteiten: het gebruik van de infrastructuur

35. De zwakste schakels binnen het huidige intermodale vervoerssysteem en een belangrijke bron van frictiekosten zijn de overslagstations tussen vervoerstakken. Een reden hiervoor is het gebrek aan dan wel de ontoereikendheid van technische interoperabiliteit tussen vervoerstakken en laadeenheden. Een andere oorzaak is dat de huidige terminals, die gewoonlijk worden gekenmerkt door een combinatie van machinaal en manueel verrichte werkzaamheden, niet efficiënt worden beheerd met gebruikmaking van geschikte telematicaondersteuning. Tevens geldt dat functies als de identificatie van voertuigen, laadeenheden en vracht, alsook voor plaatsing benodigde informatie vooraf, dikwijls niet op intermodale basis beschikbaar zijn. Teneinde het risico van een breuk in de intermodale vervoersketen zo gering mogelijk te maken, gaan exploitanten steeds meer over tot het opzetten van hun eigen gespecialiseerde terminals. Ofschoon zo voor hen de beheersbaarheid groter wordt, veroorzaakt dit ook hogere kosten voor de gebruiker van het vervoer van-deur-tot-deur, met name wanneer capaciteit niet optimaal wordt gebruikt.

36. Het vervoer over de weg, per spoor, door de lucht en over de waterwegen wordt gekenmerkt door ongelijke niveaus van prestatie en kwaliteit van de vervoersdienst. Dit wordt gedeeltelijk veroorzaakt door intrinsieke verschillen in hun kostenopbouw, maar ook door de uiteenlopende mate van concurrentie en liberalisatie binnen elke vervoerstak. De gebruiker ziet vervoer over de weg als maatstaf voor het vrachtvervoer in Europa, omdat het concurrerend en dynamisch is, en voortdurend vervoersprestaties verbetert en exploitatiekosten omlaag brengt. In vervoerstakken waarin een hoge toegangsdrempel voor hun infrastructuur aanwezig is, vertonen exploitanten de neiging tot monopolistisch gedrag, met als gevolg een gebrek aan klantgerichte activiteiten en een minder goed gebruik van capaciteit. Exploitanten die overheidssteun ontvangen en binnen een vervoerstak niet worden beconcurrereerd kunnen in de verleiding komen de inkomsten uit hun overheersende positie te gebruiken om hun activiteiten in een andere vervoerstak te subsidiëren, waardoor concurrentievervalsing optreedt.

37. Omdat exploitanten zelf eigenaar zijn van vervoermiddelen en zelfs van infrastructuur, vertonen ze dikwijls de neiging zich tot één bepaalde vervoerstak te beperken en eventuele door andere vervoerstakken geboden betere mogelijkheden te negeren. Zij stemmen hun informatie- en marketingactiviteiten niet op elkaar af en zijn in veel gevallen niet goed in staat alle verrichtingen en activiteiten binnen de vervoersketen van-deur-tot-deur te beheersen.

38. Een extra bron van frictiekosten binnen het intermodale vervoer wordt gevormd door de ongelijke werktijden in elke vervoerstak. Het probleem is niet alleen de effectieve duur van de werkzaamheden, maar ook uit het gebrek aan flexibiliteit om de werktijden van bestuurders en bemanningen zo te regelen dat de activiteiten tussen de vervoerstakken op elkaar afgestemd zijn. Dit geldt met name voor terminals. Terminals, die immers de koppeling tussen vervoerstakken vormen, zijn niet altijd in staat zich te houden aan de dienstregeling van treinen en schepen die 24 uur per dag in bedrijf zijn.

39. Potentiële gebruikers van intermodaal vervoer kunnen worden afgeschrikt door onnodige vertragingen in de vervoersketen als gevolg van de slechte afstemming van de dienstregelingen tussen vervoerstakken. Een zending die in afwachting van overbrenging naar de volgende vervoerstak verscheidene uren of zelfs dagen blijft liggen wachten veroorzaakt frictiekosten ten opzichte van vervoer binnen een en dezelfde vervoerstak.

3.3. Diensten en verordeningen per vervoerstak

40. Het gebrek aan een systematisch netwerk voor de onderlinge uitwisseling van gegevens langs de gehele intermodale vervoersketen is een bron van hoge kosten en tekortkomingen van de vervoersdiensten, en is oorzaak van de gestage groei van modale en lokale systemen en van eigen bedrijfsprocedures. Bestaande vervoerstak-gerichte systemen voor de verzending van informatie noodzaken gebruikers tot het opnieuw invoeren van overeenkomstige gegevens bij iedere overslag, mogelijk volgens verschillende berichten- of EDI-normen. Het ontbreken van vervalgemeniseerde systemen voor de elektronische communicatie tussen de verschillende partners in de intermodale vervoersketen verhindert een vooruitziende planning van scherp in de tijd (just in time) op elkaar afgestemde werkzaamheden. Bij gebrek aan systemen die het volgen en opsporen van zendingen tijdens de gehele reis over de verschillende vervoerstakken mogelijk maken is men niet in staat fouten en verkeerde verzendingen snel te ontdekken.

41. In geval van vrachtschade is het voor gebruikers van intermodaal vervoer moeilijk vast te stellen wie in de vervoersketen uiteindelijk voor de fout verantwoordelijk is, omdat het

internationaal vervoer in Europa voor elke vervoerstak onder een verschillend aansprakelijkheidsverdrag valt.⁴ Exploitanten in de ene vervoerstak zijn in hogere mate aansprakelijk dan die in een andere vervoerstak. De situatie wordt nog gecompliceerder gemaakt door de speciale aansprakelijkheidsstelsels die landen in Europa nog steeds voor het binnenlands vervoer kennen.

42. Het concurrentievermogen van het intermodale vervoer wordt ook verminderd door administratieve knelpunten. Vervoersdocumenten zijn grotendeels nog gebaseerd op papier en zijn voor iedere specifieke vervoerstak verschillend, zoals bijvoorbeeld bij het zee-, spoorweg-, weg- en luchtvervoer. Ook de regels voor douanedorvoer zijn voor iedere vervoerstak weer anders.

43. Teneinde te waarborgen dat de goederen binnen het gegeven tijdsbestek op hun bestemming zullen arriveren vereist intermodaal vervoer een volledig en doeltreffend beheer en beheersing van de vervoersketen van beginpunt tot eindbestemming. Gebruikers stellen echter dat exploitanten deze beheer- en beheersfunctie niet vervullen, omdat de meeste exploitanten hun basis hebben in één vervoerstak. Een gedeeltelijke verklaring hiervoor is het concurrentievermogen en de flexibiliteit van het wegvervoer in Europa. Een tweede reden is dat voor nieuwe intermodale vervoersdiensten meer planning vereist is dan voor alternatieve routes binnen één vervoerstak, onder andere omdat gewaarborgd moet worden dat er voldoende vraag beschikbaar is voor het onderhouden van geregelde diensten. Een volgende reden is dat men zich wellicht niet bewust is van de mogelijke voordelen van het intermodale vervoer en dat de exploitanten zo goed mogelijk gebruik willen maken van hun eigen bedrijfsmiddelen en voertuigen.

3.4. Conclusie

44. Kort samengevat lijkt het er op dat het intermodale vrachtvervoer in het Europa van vandaag niet in staat is om een antwoord te geven op de steeds complexere logistieke eisen van een economie die functioneert in een concurrerende en wereldwijde markt. De overslag tussen vervoerstakken veroorzaakt in het algemeen te veel frictiekosten en biedt niet voldoende uitzicht op vervoersdiensten met een meerwaarde in de vervoersketen van-deur-tot-deur. Daarom is een beter gebruik van alle infrastructuur in de verschillende vervoerstakken geboden, met name met het oog op de verwachte groei van het vrachtvervoer.

⁴ Zeevervoer: Den Haag - Visby-regels 1968.

...Luchtvervoer: Warschau-conventie 1929.

...Spoorvervoer: Verdrag inzake de overeenkomst voor het internationaal vervoer van goederen per spoor (CIM) 1985.

Wegvervoer: Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) 1956.

Hoofdstuk 4 Het Europese intermodale systeem van vrachtvervoer: stappen op weg naar verwezenlijking

45. De uitdaging aan de beleidsmakers is dat zij een beleidskader voor een optimale integratie van vervoerstakken moeten scheppen. Interoperabiliteit en onderlinge aansluitingsmogelijkheden zullen het doelmatige en doeltreffende gebruik van infrastructuur en capaciteit voor vervoer vergroten. Dit zal klantgerichte vervoersdiensten van-deur-tot-deur bevorderen die steunen op de sterke punten van iedere afzonderlijke vervoerstak.

De Commissie staat een intermodaal vervoerssysteem voor ogen dat een stimulans voor onderlinge samenwerking tussen de vervoerstakken en aanvulling van elkaars activiteiten vormt en dat tevens de concurrentie tussen vervoersexploitanten bevordert.

46. De hierna beschreven acties vertegenwoordigen te nemen stappen die nodig zijn om op de lange termijn een werkelijk intermodaal vervoerssysteem te verwezenlijken. Beleidsmakers en bij de vervoersmarkt betrokkenen zullen zich achter deze acties moeten stellen.

47. De acties kunnen in vier gebieden worden onderverdeeld:

- A. Geïntegreerde infrastructuur en transportmiddelen
- B. Interoperabele en onderling aansluitende vervoersactiviteiten
- C. Modaliteits-onafhankelijke diensten en reglementering
- D. Horizontale activiteiten

A. Geïntegreerde infrastructuur en vervoermiddelen

4.1. Een samenhangend infrastructuurnet op Europees niveau

48. Planners en beheerders van infrastructuur in de lidstaten moeten meer op Europees niveau samenwerken om samenhangende infrastructuurnetwerken op te zetten. Door definitie van intermodale koppelingen zal een Europees netwerk van overslagstations tot stand komen op basis van criteria die rekening houden met huidige en toekomstige goederenstromen, behoeften van de leverings- en distributieketens en beperkingen ten aanzien van bodemgebruik en milieu.

49. Op de lange termijn moet deze strategische aanpak van samenwerking op Europees niveau leiden tot een intermodaal infrastructuurnet dat zowel interoperabiliteit als onderlinge aansluiting tussen de vervoerstakken biedt (d.w.z. op systeemniveau). Bij deze aanpak moet de mogelijke integratie van lokale en regionale infrastructuurprogramma's in Europees kader worden onderzocht. Met de lidstaten moet een discussie worden gevoerd over de haalbaarheid van het tegen betrekkelijk lage kosten reactiveren van beschikbare doch ongebruikte infrastructuur, met het oogmerk van overbrugging van ontbrekende schakels.⁵ Daarnaast moet rekening worden gehouden met het belang van de zich ontwikkelende concepten voor activiteiten en diensten voor de totale vervoersketen en voor de functies van overslagstations voor vervoer over korte en middellange afstanden.

⁵ Een aantal Europese OTO-acties, zoals EUFRANET (spoorwegen) en EUDET (binnenvaart) kan in dit opzicht een waardevolle bijdrage leveren.

Actie: Herziening van de Trans-Europese vervoersnetten

50. De Gemeenschap heeft de noodzaak onderkend van een netwerkbenadering van de planning van de vervoersinfrastructuur⁶ en heeft bijgevolg de "Richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet "(TEN-T)⁷ vastgesteld. De eerste algemene herziening van de richtsnoeren TEN-T van 1996, gepland voor 1999, zal het intermodale ontwerp van de Trans-Europese netwerken benadrukken. De Europese Commissie heeft daarom een multimodale werkgroep met deskundigen uit de lidstaten opgericht. Deze groep zal een intermodale blauwdruk voor alle vervoerstakken uitwerken en criteria voorstellen voor het bepalen van de lokaties van onderlinge aansluitingen en terminals. Hierbij zal rekening worden gehouden met de resultaten van lopende onderzoekprojecten⁸ met betrekking tot intermodaal beleid en vervoersconcepten. Voorbeelden hiervan zijn de projecten EMOLITE (Evaluation Model for the Optimal Location of Intermodal Terminals in Europe), IQ (Quality Improvement of Intermodal Networks and Terminals) and IMPULSE (Technological Improvements in Intermodal Networks and Terminals).

4.2. Onderlinge aansluitingen en knooppunten met een meerwaarde

51. De overslagstations tussen vervoerstakken zullen de knooppunten van het intermodale netwerk vormen. De daar verrichte activiteiten en diensten moeten meerwaarde geven aan de totale vervoersketen. Een aantal van deze knooppunten zal uitgroeien tot centra van economische activiteiten die het regionale economische potentieel van vraag en aanbod opnemen in concurrerende logistieke structuren en markten. Door de vestiging van faciliteiten voor de productie of voor de verwerking van producten naar de wensen van de klant, het in netwerken opnemen van plaatselijke leveringsketens en de organisatie van distributiepatronen die rond de knooppunten zijn gecentreerd zullen deze knooppunten meer te bieden hebben dan eenvoudige aan het vervoer gerelateerde functies. Voor aanbieders van vervoersdiensten en voor vervoersexploitanten kunnen ondersteunende functies zoals de mogelijkheid om (gehuurde) voertuigen en laadeenheden voor een reeks vervoerstakken terug te brengen een interessant argument zijn ten gunste van intermodaal vervoer.

52. Nieuwe concepten voor overladen en versterkte automatisering kunnen de frictiekosten voor gebruikers verlagen, omdat zij de overslag tussen vervoerstakken sneller zullen doen verlopen. Hierdoor zal een doelmatige uitsplitsing van grote vervoersstromen in kleinere regionale stromen kunnen plaatsvinden. Ook zal het dan beter mogelijk zijn om vervoersstromen van verschillende oorsprong samen te voegen tot gemeenschappelijke stromen op de hoofdnetwerken. Terminals en knooppunten zullen fungeren als interfaces tussen transportroutes met een groot volume en regionale en lokale netwerken met een klein vervoersvolume.

Actie: Vaststelling van mogelijkheden en opheffing van knelpunten met het oog op de verkrijging van een meerwaarde van logistieke activiteiten

53. De Commissie zal een studie ondersteunen en demonstratieprojecten financieren met betrekking tot de mogelijkheden voor het aanbieden van logistieke diensten in de

⁶ Artikel 129b van het EU-verdrag, Witbock "De toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid".

⁷ Beschikking betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet (Beschikking nr. 1692/96/EG van 23 juli 1996, P.B. nr. L228, deel 39, van 09.09.1996).

⁸ Deel van het programma op het gebied van vervoer in het vierde kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling, inclusief demonstratie, 1994-1998.

overslagstations en de potentiële meerwaarde van deze diensten voor de totale leverings- en distributieketen. Deze studie zal vooral aandacht besteden aan de vereisten voor integratie van vervoer en logistieke activiteiten, en zal in verband hiermee de economische doelmatigheid van knooppunten en overslagstations beoordelen. De Commissie zal samen met de sector passende initiatieven (oprichting van ronde tafels) nemen om tot de opheffing van mogelijke knelpunten, zoals beperkte openingstijden of lastige administratieve procedures, te komen.

4.3. Geharmoniseerde normen voor laadeenheden

54. De verscheidenheid van laadeenheden (zoals containers van verschillende afmetingen, wissellaadbakken) dient te worden beoordeeld aan de hand van de eisen van intermodaal vervoer en de gebruikers daarvan. De harmonisatie van normen voor afmetingen, gewichten en andere kenmerken voor alle vervoerstakken zal intermodale overslag vergemakkelijken voor een groot deel van de te vervoeren goederen. Dankzij nieuwe laadeenheden, in het bijzonder voor kleinere zendingen, en flexibele overlaadtechnologieën zal modulaire planning en benutting van capaciteit mogelijk zijn. Flexibele leasingoplossingen zullen tot meer innovatie leiden en vervoersexploitanten in staat stellen hun vaste kosten te verlagen. Het doelmatiger gebruik van laadeenheden in systemen van gemeenschappelijk gebruik of circulatie zal bijdragen tot een hogere beladingsgraad en lege ritten vermijden.

Actie: Sturing van het harmonisatieproces voor laadeenheden

55. Met inachtneming van de bestaande EG-wetgeving inzake afmetingen voor vrachtwagens en bussen⁹ zal de Commissie, voortbouwend op de werkzaamheden van diverse normalisatie-instellingen, met verschillende marktsectoren werkgroepen instellen om knelpunten te analyseren, en te bekijken welke mogelijkheden er bestaan voor de harmonisatie van de normen voor laadeenheden in de verschillende vervoerstakken en industrieën in Europa. Gezien het belang van wereldwijde handelspraktijken dienen geharmoniseerde normen te worden bepaald en ontwikkeld. Deze moeten ook rekening houden met het effect van voertuigcertificering op de onderlinge aansluitingsmogelijkheden tussen vervoerstakken. De conclusies van een studie naar het effect van verschillende normen voor rollend materieel, voertuigen en schepen zullen hierin worden verwerkt. De werkzaamheden zullen leiden tot een definitie van de beste praktijken en strategieën ten behoeve van de inspanningen om tot harmonisatie te komen. De Commissie is vervolgens van plan als voortrekker te fungeren binnen de desbetreffende normalisatie-instellingen en internationale organisaties.

B. Interoperabele en onderling aansluitende vervoersactiviteiten

4.4. Exploitanten van intermodaal vrachtvervoer

56. In de toekomst zullen intermodale exploitanten op de Europese vervoersmarkt met elkaar concurreren door de afzonderlijke vervoerstakken heen en hun marktaandeel vergroten. Naast exploitanten die zijn gespecialiseerd in het vervoeren van bepaalde goederen binnen bepaalde vervoerstakken, zal een nieuwe generatie van geïntegreerde exploitanten vervoersdiensten van-deur-tot-deur verzorgen. Deze exploitanten zullen zich ten opzichte van de verschillende vervoerstakken neutraal opstellen. Zij zullen trachten de meest rendabele combinatie van vervoerswijzen en vervoersdiensten te vinden, die de

⁹ Richtlijn EEG/96/53, P.B. nr. 235 van 17.09.1996.

grootste waarde aan de gehele logistieke keten toevoegt. Hun diensten zullen worden afgestemd op de behoeften van de eindgebruiker en zullen een volledige beheersing van de vervoersactiviteiten en het beheer van de informatie over de van-deur-tot-deur te vervoeren goederen omvatten.

57. Beheer van en beheersing over de gehele vervoersketen van-deur-tot-deur zal van essentieel belang zijn. Met het oog op deze beheersing zal de geïntegreerde exploitant ofwel de voertuigen moeten exploiteren waarin de goederen worden vervoerd (beheersing als vervoerder) ofwel deze beheersing moeten waarborgen door middel van een doeltreffende organisatie van de vervoersketen en beheer van de desbetreffende informatie (beheersing als expediteur).

Actie: Marktanalyse die gericht is op verdere integratie van vervoer en logistieke activiteiten

58. De Commissie zal onderzoeken welke partijen actief zijn op de vervoersmarkt en zal hun grootte en het soort diensten dat zij aanbieden of nodig hebben analyseren. Bij dit onderzoek zal worden aangegeven met welke knelpunten en mogelijkheden elke partij te maken heeft bij het vervullen van intermodale vervoerstaken en logistieke eisen. Er zal extra aandacht worden geschonken aan de gebieden van handel, technologie en regelgeving waar ruimte is voor het ondernemen van acties door de bij de markt betrokken instanties en partijen.

Actie: Voortzetting van PACT

59. Het programma PACT¹⁰ (Pilot Actions for Combined Transport) ondersteunt exploitanten bij het opzetten van marktgerichte en innovatieve projecten op het terrein van het gecombineerd vervoer (spoor, weg, binnenwateren en kustvaart). In het eerste programma PACT (1992-1996) werd deelgenomen aan de financiering van 66 projecten op 33 routes in alle lidstaten. De Commissie heeft voorgesteld het programma te verlengen tot 2001 en heeft als aanvullende vervoerstak de korte zeevaart opgenomen.

4.5. Open toegang tot de infrastructuur

60. De scheiding tussen infrastructuurbeheer en vervoersactiviteiten zal voor nieuwe en bestaande exploitanten de waarborg vormen voor open en niet-discriminerende toegankelijkheid van het netwerk¹¹. Deze zal gepaard gaan met voldoende doorzichtigheid van tarieven en regels.

Actie: Integratie van vrije spoorwegen voor vrachtvervoer in intermodaal verband

61. De kwestie van open toegang tot de infrastructuur voor alle exploitanten aan wie een concessie is verleend is met name belangrijk bij de spoorwegen. De Commissie heeft de totstandbrenging van vrije Trans-Europese snelwegen voor vrachtvervoer per spoor voorgesteld, die gekenmerkt worden door open toegang en de verwijdering van een breed

¹⁰ Modelprojecten ten behoeve van het gecombineerd vervoer, Besluit van de Commissie 93/45/EEG van 22.12.1992, P.B. nr. 16 van 25.01.1993, en het Voorstel voor een Verordening (EG) van de Raad betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand voor maatregelen ten behoeve van het gecombineerd goederenvervoer, Mededeling aan de Raad COM/96/335 def. van 24.07.1996.

¹¹ Voor spoorwegvervoer zie Art. 6 en 10 van Richtlijn 91/440/EEG, Richtlijn 95/19/EG en Richtlijn 95/18/EG.

scala van knelpunten voor het internationaal verkeer¹². Het denkbeeld wordt tot uitvoering gebracht door spoorwegmaatschappijen, lidstaten en expediteurs. De eerste vrije snelwegen per spoor zullen naar verwachting vóór eind 1997 operationeel worden. Aangezien de vrije spoorwegen waarschijnlijk een belangrijk element van het intermodaal vervoerssysteem zullen worden, zal de Commissie voorrang geven aan hun ontwikkeling.¹³

4.6. Tarieven voor infrastructuur en prijsstelling van het vervoer

62. Belastingen en tarieven worden op dit moment voor de onderscheiden vervoerstakken op zeer verschillende wijzen vastgesteld, en er bestaan grote verschillen in de mate waarin de kosten van infrastructuur en de externe kosten in rekening worden gebracht¹⁴. Dit veroorzaakt twee problemen. In de eerste plaats treedt een verstoring op bij de keuze van vervoerstak, omdat er een verschillende mate van kostendekking bestaat en er verschillende grondslagen van kostentoe rekening worden toegepast (bijvoorbeeld gemiddelde kosten, differentiële kosten of een heffing ineens). Dit leidt tot ondoelmatig combineren van de verschillende vervoerswijzen in een intermodale vervoersketen.

Ten tweede impliceert het naast elkaar bestaan van verschillende systemen van prijsstelling die zich louter per vervoerstak hebben ontwikkeld een ongelijke grondslag voor de samenstellende delen (bijvoorbeeld het vervoer per spoor en het wegvervoer) die gebaseerd zijn op verschillende en soms strijdige beginselen. Daarom is het in het algemeen moeilijk een prijsstellingsgrondslag voor de intermodale vervoersactiviteiten vast te stellen. En dit staat juist de ontwikkeling van intermodale vervoersdiensten in de weg.

Actie: Ontwikkeling van gemeenschappelijke beginselen van heffing en prijsstelling

63. De Commissie zal gemeenschappelijke beginselen van heffing en prijsstelling ontwikkelen voor de verschillende vervoerstakken. Het is duidelijk dat de ontwikkeling van deze reeks beginselen geleidelijk zal moeten verlopen en rekening moet houden met de specifieke eigenschappen van de diverse vervoerstakken. Doel is het uitbouwen van bestaande wetgeving en zo nodig het ontwikkelen van nieuwe wetgeving teneinde een grotere homogeniteit van de achterliggende beginselen voor infrastructuurheffingen te waarborgen.

4.7. Intermodaal vervoer en concurrentie

64. Voor alle vervoersexploitanten, onafhankelijk van de vervoerstak waarin zij werkzaam zijn, zullen basisbeginselen moeten gelden. Op die manier zullen in Europa voor alle vervoerstakken gelijke voorwaarden worden geschapen. De autonomie van de exploitant zal gehandhaafd blijven. Exploitanten die zakelijk ondernemen op eigen commercieel en financieel risico mogen niet ten onrechte in een nadelige situatie terecht komen ten opzichte van concurrenten die overheidssteun genieten welke door de Europese Commissie verenigbaar is verklaard met het EG-Verdrag.

65. Er zullen nieuwe regels moeten komen met betrekking tot de concurrentie tussen intermodale exploitanten die binnen verscheiden vervoerstakken tegelijk werkzaam zijn. Eén van de voornaamste elementen zal worden gevormd door het kritisch onderzoek naar en de regelgeving inzake misbruik van dominante posities door vervoerders en

¹² Witboek van de Europese Commissie: "Een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken", COM(96)421 def. van 30.07.1996, en COM(96)421/2 van juni 1996.

¹³ Zie de Mededeling betreffende de Trans-Europese vrije spoorwegen voor vrachtvervoer van 29 mei 1997.

¹⁴ Zie het Groenboek "Een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer" (COM(95)691 def.).

exploitanten. Voorbeelden van onwettige praktijken door overheersende partijen (onder de communautaire wetgeving strafbaar met hoge boetes) zijn kruissubsidiëring uit inkomsten van activiteiten binnen de ene vervoerstak met het oogmerk van uitbanning van concurrentie in de andere vervoerstak, structureel weren uit markten, dump prijzen, en uitbuiting van onderaannemers.

Actie: Herziening van Verordening (EEG) nr. 1107/70 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van gecombineerd vervoer

66. De Commissie zal de nodige wijzigingen ter aanpassing van Verordening (EEG) nr. 1107/70¹⁵ aanbrengen; deze verordening handelt onder andere over steun aan het gecombineerd vervoer. Door deze aanpassing zal de Verordening worden afgestemd op recente ontwikkelingen en zal rekening worden gehouden met de noodzaak van verbetering van het concurrentievermogen van het gecombineerd vervoer. In een latere fase zal de Commissie een algemene herziening van Verordening (EEG) nr. 1107/70 ondernemen teneinde een samenhangend kader te scheppen voor steun in alle binnenlandse vervoerstakken.

Actie: Richtsnoeren voor overheidssteun

67. Bovendien zal de Commissie doorgaan met de bestudering van verscheidene bestaande stelsels van overheidssteun in het vervoer en hun mogelijke verstoring van de vervoersmarkt beoordelen; ook zal zij waarborgen dat overheidssteun binnen een bepaalde vervoerstak geen negatieve invloed heeft op de doelmatigheid van intermodale vervoersketens. In voorkomende gevallen zal de Commissie bestaande stelsels van overheidssteun herzien. Ook zal de Commissie nagaan of het mogelijk is om richtsnoeren vast te stellen voor het verlenen van overheidssteun aan intermodale vervoersexploatanten voor sectoren die niet vallen onder Verordening (EEG) nr. 1107/70.

Actie: Toepassing van concurrentieregels binnen het intermodaal vrachtvervoer

68. Even belangrijk is dat er voortdurend op wordt toegezien dat beperkende overeenkomsten tussen exploitanten over verschillende vervoerstakken niet tot overmatige verstoring leiden en dat deze worden gereguleerd. De Commissie volgt meer en meer een horizontale benadering van de vervoersmarkt, waarbij een afzonderlijke vervoerstak niet wordt beschouwd als een specifieke sector met speciale noden. Dit is bijvoorbeeld de basis waarop de prijsafspraken voor het binnenlands vervoer door lijnvaartconferenties onder de loep worden genomen. Het rapport van een "comité van wijze mannen" dat is opgericht om advies uit te brengen over de prijsafspraken voor het binnenlands vervoer zal door de Commissie worden meegenomen bij haar uitwerking van dit gedeelte van haar beleid.¹⁶ De samenwerkingsovereenkomsten tussen spoorwegmaatschappijen zullen vanuit hetzelfde perspectief worden bekeken. De Commissie zal op basis van een beoordeling van een voldoende groot aantal afzonderlijke gevallen onderzoeken hoe groot de behoefte is aan

¹⁵ Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad betreffende steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, P.B. nr. 130 van 15.06.1970.

¹⁶ In dit stadium zijn er nauwelijks overtuigende argumenten te vinden voor de stelling dat collectieve binnenlandse prijsstelling een absolute voorwaarde is voor de verzorging van intermodale vervoersdiensten. Derhalve is de werkgroep nu van mening dat er geen reden is om vrijstelling te verlenen met betrekking tot collectieve binnenlandse prijsstelling. (Deel III: Conclusies en aanbevelingen van het "Tussentijds verslag van de multimodale werkgroep". Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen, maart 1996 (ISBN 92-827-6964-X)).

richtsnoeren voor intermodale samenwerkingsovereenkomsten teneinde de toepassing van de concurrentieregels te verhelderen.

4.8. Intermodale coördinatie van dienstregelingen

69. De intermodale coördinatie van dienstregelingen, zowel op Europees niveau (voor lange-afstandsvervoer) als op regionaal niveau (voor plaatselijk vervoer), zal worden bevorderd door middel van een informatienetwerk dat als coördinatiemechanisme (elektronisch forum) fungeert, waar vervoersexploitanten, infrastructuurbeheerders en dienstenaanbieders elkaar zullen treffen. Vanuit communautair gezichtspunt zal een dergelijke coördinatie met name van belang zijn voor grensoverschrijdende ritten en voor drukke doorgangsroutes met een snelle doorstroming waar verschillende vervoerstakken een bijdrage leveren tot een intermodale vervoersketen.

Actie: Elektronisch forum voor de coördinatie van dienstregelingen

70. De Europese Commissie zal in samenwerking met desbetreffende dienstenaanbieders het gebruik bevorderen van informatienetwerken voor de oprichting van een elektronisch forum waar exploitanten van vervoersdiensten elkaar kunnen ontmoeten om hun dienstregelingen intermodaal te coördineren. De Commissie zal fungeren als katalysator bij de bepaling van de beste praktijken. De uitvoering van de dienst zal in handen van derden liggen.

C. Modaliteits-onafhankelijke diensten en regelingen

4.9. Informatie- en beheerssystemen

71. Door toepassing van telematica, een combinatie van informatica en telecommunicatie, zal het belang toenemen van klantgerichte vervoersdiensten die automatisch de bestelling van goederen, vervoersbeheer, facturering en betaling aan elkaar koppelen. Open en gemakkelijk te gebruiken informatiesystemen zullen de algemene verbreiding van geavanceerde elektronische diensten versterken.

72. Teneinde het beheer van en de beheersing over de vervoersketen van-deur-tot-deur te vergemakkelijken zullen de informatie- en beheerssystemen zich over verscheidene vervoerstakken uitstrekken en door middel van een open systeemarchitectuur openstaan voor elke geïnteresseerde dienstenaanbieder. De systemen zullen in real-time aan de eindgebruiker informatie verschaffen over mogelijkheden voor intermodaal vervoer, alsook over de status van hun zendingen. Tegelijkertijd zullen zij een optimale coördinatie tussen exploitanten in dezelfde vervoersketen mogelijk maken. Het systeem zal een hoge mate van planning toestaan en verdere mogelijkheden bieden voor de integratie van vervoer in het beheer van de volledige leveringsketen.

73. Dankzij geharmoniseerde communicatienormen, procedures en vervoersdocumenten (vrachtbrieven) op basis van EDI zullen elektronische transacties in het vervoer sterk toenemen. Het volgen en opsporen van ladingen binnen vervoerstakken in Europa zal mogelijk zijn door de vaststelling van standaardprocedures voor de automatische identificatie van uitrusting (AEI -Automatic Equipment Identification) en voor het lezen van streepjescodes. De verbreiding van de elektronische handel zal de basis leggen voor de papierloze administratie van vervoersactiviteiten.

Actie: Intermodale elektronische real-time informatie- en transactiesystemen

74. De Commissie is bezig met de oprichting van een werkgroep van deskundigen die een gemeenschappelijke architectuur voor intermodale elektronische real-time informatie- en transactiesystemen zullen moeten formuleren en vaststellen welke knelpunten de totstandbrenging van dergelijke systemen in de weg staan.

75. De informatiesystemen dienen onder andere de volgende functies te verzorgen:

- informatievoorziening (dienstregelingen¹⁷, exploitanten en terminals, gemiddelde prijzen, gemiddelde reistijden, ...);
- boeking en reservering van ruimte en diensten;
- afsluiting van contracten;
- volgen en opsporen van zendingen; en
- communicatie tussen exploitanten in de vervoersketen van-deur-tot-deur.

76. Wanneer de architectuur voor real-time intermodale systemen eenmaal tot stand is gebracht, moet zij commercieel worden beheerd en self-supporting zijn.

77. De Commissie zal ook aanbevelingen doen voor een wettelijk kader waar dit onmisbaar wordt geacht, voor het benodigde soort informatie en voor de mogelijke berichtenformaten.

Actie: Technologieën van de Informatiemaatschappij ten behoeve van intermodaal vervoer

78. Met behulp van bestaande vaste en mobiele informatie-infrastructuur zoals communicatie over korte afstanden, satellieten en GSM voor de bepaling van en berichtgeving over de positie van zendingen kan het volgen en opsporen van ladingen door vervoerstakken heen belangrijk worden uitgebreid. Ondanks het voorhanden zijn van technische oplossingen blijft de exploitatie van de door deze technologieën geboden mogelijkheden in dit stadium doorgaans echter beperkt tot op één vervoerstak gebaseerde systemen. Om die reden zal de Commissie doorgaan met ondersteuning van onderzoek naar de opzet van interoperabele volg- en opsporingssystemen in het intermodaal vervoer, met inbegrip van de schatting van kosten en baten van het gebruik van satelliettechnologie in het intermodaal vervoer. Samen met de desbetreffende partijen op de markt zal de Commissie een procesarchitectuur definiëren waarin de functies van positiebepaling, communicatie en identificatie zijn geïntegreerd. De volgende kwesties zullen aan de orde komen: normalisatievereisten (berichtenformaten en soort verzonden informatie), de keuze van transmissiemiddelen (frequenties, bandbreedten en infrastructuur) en de financiering van het systeem op een intermodale grondslag (kostenverdeling). De Commissie zal onderzoeken welke mogelijkheden de richtsnoeren inzake de Trans-Europese telecommunicatienetwerken bieden om de totstandkoming te ondersteunen van logistieke diensten voor intermodaal vrachtvervoer die interoperabel zijn op Europees niveau.¹⁸

Actie: Vervoer zonder papier: harmonisatie van normen

¹⁷ Dit verklaart het belang van het elektronische forum voor de onderlinge afstemming van dienstregelingen.

¹⁸ Zij zal ook acties bevorderen voor de deelname door de desbetreffende bedrijven aan het INFO 2000 programma dat de opzet van intermodale informatie-inhoudsdiensten kan ondersteunen. De Commissie zal ook de normalisatie-activiteiten in het kader van CEN TC 278 (telematica voor wegverkeer en -vervoer) blijven ondersteunen. De nadruk zal worden gelegd op het werk aan een norm voor Europese vracht- en vlootbeheersarchitectuur, die ook rekening houdt met de behoeften aan vracht-intermodaliteitsarchitectuur.

79. In een poging uitbreiding te geven aan de elektronische handel binnen het vervoer en de normen voor EDI, AEI en streepjescodes te harmoniseren, zal de Europese Commissie een voortrekkersrol vervullen door vertegenwoordigers van verschillende marktsectoren bij elkaar te brengen en verdere inspanningen ten behoeve van vrijwillige normalisatiekaders voor elektronische systemen te stimuleren.

80. Op dit moment zijn vervoersdocumenten en procedures bij de onderscheiden vervoerstakken en exploitanten verschillend. De thans in een aantal vervoerstakken optredende overgang van papieren documenten op elektronische berichten vormt een uitstekende gelegenheid voor het opzetten van een uniform systeem van elektronische vervoersdocumenten en procedures. Met als doel de opstelling van geschikte normalisatiecriteria zal de Commissie een dialoog beginnen met de desbetreffende partijen (industrie, exploitanten en instanties). De werkzaamheden zullen onder meer betrekking hebben op de douaneprocedures voor doorvoer en in- en uitvoer, in het kader van de huidige overschakeling op computers van het communautaire doorvoerstelsel en de tenuitvoerlegging van het programma Customs 2000.

4.10. Aansprakelijkheid

81. De intermodale exploitanten dienen in staat te zijn hun klanten duidelijke en doorzichtige voorwaarden en procedures aan te bieden met betrekking tot de aansprakelijkheid voor lading die tijdens de reis schade heeft opgelopen of verloren is gegaan. Vanuit het gezichtspunt van de eindgebruiker bekeken mogen de aansprakelijkheidsregels niet vervoerstak-specifiek te zijn en geen onderscheid maken tussen binnenlands en internationaal vervoer. Deze regels zullen niet alleen betrekking hebben op het feitelijk vervoer van goederen, maar ook op schade en verlies als gevolg van een logistieke meerwaarde-activiteit binnen de intermodale keten, bijvoorbeeld opslag en het voor de klant geschikt maken van producten op het knooppunt.

Actie: Bevordering van een vrijwillig intermodaal aansprakelijkheidsstelsel

82. De Commissie heeft een werkgroep van deskundigen gevraagd de mogelijkheid te onderzoeken van totstandbrenging van een concept van intermodale aansprakelijkheid. De Commissie zal initiatieven ondersteunen van bij de markt betrokken partijen om vrijwillige aansprakelijkheidsregels tot stand te brengen die deel uitmaken van een intermodale vervoersdienst van-deur-tot-deur. Zij zal de rol van katalysator op zich nemen door desbetreffende exploitanten, gebruikers en verzekeringsmaatschappijen bij elkaar te brengen. In een tweede fase zal de Commissie in nauwe samenwerking met de Raad onderzoeken hoe de discussie over de International Convention on Multimodal Transport, die in 1980 in UNCTAD-kader werd vastgesteld, zou kunnen worden heropend.

D. Horizontale activiteiten

4.11. Onderzoek en innovatie

83. Door middel van doelgerichte projecten van onderzoek en technologische ontwikkeling (OTO) biedt de Commissie ondersteuning aan de markt ten behoeve van innovatie door het gebruik van nieuwe technologieën, ontwikkeling van nieuwe diensten en productiviteitsverbetering. In deze fase van het vierde kaderprogramma voor OTO (1994-1998) draagt de Commissie bij tot de financiering van meer dan 25 grootschalige projecten op het gebied van de doelmatigheid van intermodale netwerken, overslagstations en gebruik

van informatie- en communicatietechnologieën. In andere projecten worden nieuwe geschikte instrumenten ontwikkeld ter ondersteuning van het besluitvormingsproces teneinde de vereisten van markt en van beleid met elkaar te verbinden. De laatstgenoemde projecten houden zich bezig met wettelijke, institutionele en economische kwesties.

84. In 1995 heeft de Commissie de Task Force 'Transport Intermodality' opgericht teneinde consistente inspanningen te ontplooien voor de ontwikkeling van intermodaal vervoer en de verschillende toepasselijke OTO-programma's¹⁹ op Europees niveau te coördineren en het onderzoek te koppelen aan de eisen van beleid en industrie. Dankzij veelvuldige raadpleging van alle intermodale belangengroepen is gewaarborgd dat de werkzaamheden van de Task Force en de OTO-prioriteiten van de Commissie zijn afgestemd op behoeften van de markt.²⁰

Actie: Extra uitnodiging tot het indienen van voorstellen voor demonstratieprojecten

85. De goedkeuring van het voorstel van de Commissie inzake aanvullende financiering in het kader van het vierde kaderprogramma door het Europees Parlement en de Raad zal de Task Force 'Transport Intermodality' in de gelegenheid stellen bij te dragen tot de financiering van OTO-projecten die een demonstratie geven van het concurrentievermogen van intermodaal vervoer over korte en middellange afstanden, van de mogelijke bijdrage van aparte snelwegen voor het vrachtverkeer per spoor en de implementatie van nieuwe concepten voor de distributie van goederen in stedelijke gebieden.

Actie: Oprichting van een onderzoeksnetwerk

86. Teneinde de samenwerking tussen onderzoekers en de intermodale vervoersmarkt te versterken is de Commissie begonnen met de oprichting van een open Europees netwerk (INTERACT) van universiteiten en onderzoeksinstituten die zich bezighouden met intermodaliteit. Het netwerk zal fungeren als forum voor de discussie over en planning van OTO-projecten en het koppelen van de resultaten daarvan aan marktbehoeften. Het netwerk zal nauw samenwerken met de Task Force 'Transport Intermodality'.

Actie: Onderzoek in het vijfde kaderprogramma

87. De Commissie heeft in het vijfde kaderprogramma voorgesteld het onderzoek op het gebied van vervoer te organiseren onder de twee hoofdthema's "duurzame mobiliteit en ontwikkeling" en "totstandbrenging van een gebruikersvriendelijke informatiemaatschappij". In beide thema's zal aandacht worden geschonken aan de bevordering van het intermodaal vervoer. In het geval van het eerste programma gebeurt dit door de sleutelacties op het gebied van duurzame mobiliteit, en in het tweede programma door de ontwikkeling van geschikte systemen en toepassingen voor de informatiemaatschappij. In het kader van deze op duurzaamheid gerichte actie zal worden gezocht naar mogelijkheden om doelmatigheid, kwaliteit, veiligheid en milieuvriendelijkheid te vergroten, waarbij de nadruk zal liggen op de menselijke aspecten. Naast de ontwikkelingen binnen de afzonderlijke vervoerstakken zal intermodaliteit een

¹⁹ De desbetreffende programma's zijn: de onderzoekprogramma's op het gebied van vervoer, vervoerstelematica, industrie- en materiaaltechnologie, het informatietechnologieprogramma ESPRIT en de energieprogramma's JOULE/THERMIE.

²⁰ Rapporten van de Task Force: Diagnoserapport van 01/03/1996, Inventarisatierapport van 28/02/1996, Voortgangsrapport van 12/03/1996, Prioriteitenrapport van 29/02/1996, en Prioriteitstelling van OTO-taken, Rapporten van de werkgroepen van 23/05/1996, Eindrapport van 27/09/1996.

cruciaal punt zijn voor de ontwikkeling van degelijke oplossingen voor onderling aansluitende netwerken en knooppunten tot een gemeenschappelijk Europees vervoerssysteem dat het industrieel concurrentievermogen versterkt en de kwaliteit van het bestaan voor de Europese burger verhoogt. In het programma zullen demonstraties een vooraanstaande rol spelen teneinde de haalbaarheid van innovatieve oplossingen te laten zien.

4.12. Evaluatie en vaststelling van referentiepunten

88. Benchmarking wordt in veel bedrijven in uiteenlopende sectoren toegepast om hun resultaten af te meten naar de prestaties van hun concurrenten. Dit zal ook op bepaalde beleidsgebieden worden gedaan²¹.

Actie: *Ontwikkeling van methodologieën voor benchmarking op het gebied van vervoersbeleid en intermodaliteit*

89. De Commissie zal geschikte methodologieën en criteria ontwikkelen voor evaluatie en benchmarking op het gebied van vervoersbeleid. Op dit "macro-economisch" niveau zal de beoordeling van het intermodaal vervoersbeleid een afspiegeling zijn van de behoeften en verwachtingen van de Europese burger, d.w.z. van het effect op het milieu, werkgelegenheid, en sociale en regionale ontwikkeling en cohesie.

90. Het benchmarken op "micro-economisch" niveau zal gericht zijn op de mogelijkheid van gemeenschappelijke normen voor de kwaliteitsprestaties van terminals en vervoersketens. De Commissie is reeds begonnen met een studie over benchmarking in de spoorwegsector.

Actie: *Oprichting van een Europees intermodaal referentiecentrum voor het vrachtvervoer*

91. Met als doel de bepaling van de beste praktijken in het intermodale vervoer zal de Commissie samen met de betrokken partijen de oprichting van een Europees intermodaal referentiecentrum voor het vrachtvervoer ondersteunen. Naast het volgen van ontwikkelingen op het gebied van intermodale vraag en aanbod zal dit referentiecentrum de beste praktijken van geheel Europa in het intermodale vervoer verbreiden en het bewustzijn verhogen van het innovatiepotentieel van intermodaliteit. In de loop van 1997 zal een uitnodiging tot inschrijving worden gepubliceerd.

4.13. Nationale rondetafelconferenties

92. Voor concurrerende intermodale netwerken is de volledige deelname vereist van alle "schakels" van de vervoersketen. Verschillende actoren zoals een aantal wegvervoerders, expediteurs en scheepsbevrachters zijn traditioneel werkzaam in modaal gerichte markten of deelmarkten en zijn zich niet bewust van hun mogelijke functie in een intermodale vervoersketen. Onvoldoende bewustzijn daarvan en gebrek aan informatie veroorzaken vaak onnodige knelpunten, die door samenwerking van de betrokken partijen op lokaal vlak kunnen worden weggenomen.

Actie: *Organisatie van rondetafelconferenties door de lidstaten*

²¹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad "Benchmarking van het concurrentievermogen van de Europese industrie (COM(96)463 def.).

93. De Commissie zal de nationale instanties aanmoedigen om in iedere lidstaat een ronde tafel-conferentie op te starten. Deze ronde tafels dienen de totstandkoming te bevorderen van regionale of lokale gemeenschappen waarin verschillende bedrijfstakken en openbare en bestuurslichamen gemeenschappelijke benaderingen van intermodaliteit vaststellen en gezamenlijk lokale hinderpalen uit de weg ruimen. De overslagknooppunten vormen het geschikte platform waarop deze intermodale gemeenschappen kunnen groeien.

4.14. Intermodale vrachtstatistieken

94. Om de grondslag van maatregelen van vervoersbeleid in een concurrerende markt te kunnen verbeteren zijn er intermodale statistieken nodig die bijzonderheden over de omvang en samenstelling van vervoersstromen kunnen verschaffen. Er zijn gegevens over de gebruikte vervoerstakken en laadeenheden, de soorten vervoerde goederen en andere kwaliteitsparameters nodig om een vergelijking te kunnen maken met het vervoer binnen één vervoerstak. De opzet van intermodale statistieken in sommige landen laat zien dat zowel verzenders als vervoersexploitanten relevante gegevens direct kunnen verschaffen, en dat het verzamelen van gegevens kan worden georganiseerd door particuliere organisaties zonder aanvullende financiële steun. Om de desbetreffende informatie op rendabele wijze te kunnen verzamelen dient het toekomstige systeem te worden gebaseerd op steekproeven, die worden aangevuld met informatie afkomstig van statistieken per vervoerstak en van verkeerstellingen.

95. Het groeiende gebruik van elektronische gegevensuitwisseling (EDI) en van nieuwe technologieën zoals GPS (Global Positioning System) zal het verzamelen van intermodale statistieken in de toekomst vergemakkelijken. Voor het nieuw te overwegen statistische systeem zal de stimulering van het gebruik van EDI-technieken ten behoeve van de beoordeling van overslagstations en de opeenvolgende delen van een vervoersketen een essentieel onderdeel vormen.

Actie: Ontwikkeling van begrippen voor intermodale statistieken

96. De Commissie verricht momenteel onderzoek naar begrippen die geschikt zijn voor toekomstige intermodale vervoersstatistieken teneinde aanwijzingen te kunnen geven voor verdere werkzaamheden met betrekking tot de verzameling en analyse van gegevens.

Hoofdstuk 5 Intermodaliteit en andere beleidsgebieden

97. Het onderlinge verband tussen het vervoersbeleid en andere gebieden van beleidsvorming moet duidelijk naar voren komen. Voor intermodaliteit betekent dit verdere kruisbevruchting en coördinatie op de volgende gebieden:

5.1 De informatiemaatschappij

98. Waar de technologieën van de Informatiemaatschappij in industriële productieprocessen zijn ingevoerd hebben deze geleid tot belangrijke veranderingen in opbouw en beheer van de leverings- en distributieketen. Informatietechnologieën zijn essentiële hulpmiddelen geworden voor het beheer van de complexe samenwerking tussen verscheidene partijen, en derhalve in logistieke processen. Daarnaast worden nieuwe mogelijkheden geschapen door de voortdurende ontwikkeling van de communicatie-infrastructuur in Europa, met name de mobiele netwerken (GSM) en de ontwikkeling van multimedia-apparatuur, die de Europese burger gebruiksgemak en toegankelijkheid bieden. Het is noodzakelijk dat er passende acties worden ondernomen om deze mogelijkheden en nieuwe technologieën voor intermodale activiteiten te benutten en om intermodale exploitanten en gebruikers op dit gebied voor te lichten en op te leiden.

99. Elektronische diensten kunnen in bepaalde gevallen fysiek vervoer vervangen (bijvoorbeeld op het terrein van gedrukte informatie, of overdracht van programmatuur bij simultaan ontwerp/vervaardiging van prototypes/fabricage), maar dragen aan de andere kant ook bij tot een toename daarvan, bijvoorbeeld het aantal ritten voor aflevering, het aantal kleine zendingen en de verspreiding van ontvangers als gevolg van de elektronische handel²².

100. Om de onderlinge verbanden die bestaan tussen elektronische handel, logistiek en vervoersactiviteiten, en de lange-termijneffecten van informatie- en communicatietechnologieën te kunnen inschatten en beoordelen moet onderzoek worden verricht.

5.2. Regionale ontwikkeling en cohesie

101. Bij de planning van intermodale infrastructuur dient rekening te worden gehouden met de interactie tussen knooppunten en terminals, vervoersstromen, industriële betrekkingen en de grootte van regionale markten enerzijds, en het effect op de omringende regionale en lokale omgeving anderzijds.

102. Intermodaal vervoer verschaft een nieuwe kans om tussen vervoerstakken te kiezen. Gezien de decentrale ligging van een groot aantal cohesielanden, kan intermodaal vervoer bijdragen tot een betere integratie van deze landen in het Trans-Europese netwerk. Intermodaliteit zal naar verwachting cohesie versterken en industriële locaties, diensten en werkgelegenheid behouden c.q. aantrekken, als regionale en lokale knooppunten de leveranciers- en consumentenmarkten opnemen in grotere structuren. Om die reden is investeren in intermodale overslagstations en knooppunten belangrijk, bijvoorbeeld met het oog op betere integratie van de korte zeevaart en/of het vervoer per spoor.

²² Mededeling van de Commissie: "Een Europees initiatief op het gebied van de elektronische handel", COM(97)157 van 16.04.1997.

103. Onderzoek zal nieuwe benaderingen opleveren voor de plaatsbepaling van knooppunten en terminals, en zal de kennis over de interactie tussen industriële locaties en activiteiten, vervoerssystemen en regionale markten vergroten. Het zal daarom het nemen van de noodzakelijke beslissingen vergemakkelijken en bijdragen tot evaluatie- en benchmarkingactiviteiten op beleidsniveau.

5.3. De integratie van het MKB

104. Het midden- en kleinbedrijf (MKB) neemt bijna 70% van de totale bedrijfsomzet van de EU voor zijn rekening. Omdat deze bedrijven zich voornamelijk bezighouden met inkoop en distributie over korte afstand, beïnvloeden zij de samenstelling van de communautaire handelsstromen. Zij spelen ook een belangrijke rol in de vervoerssector. De behoeften en kansen van het MKB spelen daarom een belangrijke rol bij de vormgeving aan het intermodale vervoerssysteem van morgen.

105. Met het oog op het behoud van het concurrentievermogen van het MKB dienen specifieke acties te worden overwogen om deze bedrijven voor te bereiden op de grote veranderingen waar zij als gevolg van intermodaliteit mee te maken krijgen. Deze acties kunnen liggen op het gebied van onderwijs, opleiding en informatie over de markt, maar ook op het gebied van de toepassing van nieuwe technologieën die gemakkelijke toegang geven tot informatiesystemen en informatiediensten.

5.4. Milieu

106. De belangrijkste doelstelling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid is duurzame mobiliteit die in overeenstemming is met milieudoelstellingen. Aangezien de verschillende vervoerstakken een verschillend effect op het milieu hebben, bijvoorbeeld wat betreft emissies, energierendement, geluidshinder en bodemgebruik, is de ontwikkeling van de milieuvriendelijker vervoerstakken op de vervoersmarkt een belangrijke manier om de milieuprestaties van het vervoerssysteem in zijn geheel te verbeteren. In dit licht is de teruggang van het aandeel van de spoorwegen in het modale vervoer bijzonder verontrustend. De door het wegverkeer veroorzaakte milieuproblemen zijn in bepaalde doorgangsregio's bijzonder ernstig, en een verschuiving naar het vervoer per spoor biedt duidelijk een oplossing.

107. Het in deze mededeling voorgestelde actieprogramma zal een verschuiving naar het vervoer per spoor en over water stimuleren door de frictiekosten in de vervoersketen te verlagen en de overslag tussen vervoerstakken te vergemakkelijken. Het maakt bijgevolg deel uit van een totaalbeleid van duurzame mobiliteit. De doeltreffendheid van deze en andere maatregelen, die de Commissie onder andere reeds heeft voorgesteld in haar Groenboek "Eerlijke en doelmatige prijsstelling", en in haar Witboek "Een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken", zal niet in de laatste plaats moeten worden afgemeten aan de vraag of zij er in slagen de achteruitgang van het marktaandeel van de spoorwegen in Europa te stoppen en om te buigen.

Conclusies

108. Intermodaliteit is een essentieel onderdeel van het communautair vervoersbeleid van de Europese Unie voor duurzame mobiliteit. Het verschaft het beleidsinstrument voor een systeembenadering van vervoer waarmee aan de behoeften van de Europese burger en industrie wordt voldaan.

109. Het actieprogramma voor intermodaal vrachtvervoer is een volgende stap bij de totstandbrenging van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Hiervoor zal nodig zijn dat vervoersexploitanten en vervoersgebruikers, betrokken toeleveringsbedrijven, lidstaten, en regionale en lokale instanties met elkaar samenwerken. De belangrijkste uitdaging zal liggen op het gebied van de markt, namelijk de organisatie van naadloos aansluitende en klantgerichte vervoersdiensten van-deur-tot-deur die steunen op de sterke eigenschappen van alle vervoerstakken en gebruik maken van alle vervoersinfrastructuur en vervoerscapaciteit.

110. De rol van de Commissie en de lidstaten is het kader vast te stellen waarbinnen de markt kan functioneren. Regels en voorwaarden dienen een gelijk werkveld voor alle exploitanten te scheppen en moeten innovatie stimuleren. Door de ruimte voor nieuwe wetgeving te beperken tot waar deze het meest rendabel is, toont de Commissie zich bij voorkeur voorstander van een benadering van samenwerking tussen alle belanghebbende partijen. Zij wil daarom als katalysator fungeren op de gebieden waar de markt problemen niet gemakkelijk zelf oplost en waar een actie van de Commissie duidelijke voordelen kan opleveren.

111. De Commissie zal activiteiten ondernemen die de mogelijkheden voor het intermodaal vervoer stimuleren en de knelpunten die uit de weg moeten worden geruimd meer onder de aandacht brengen. Zij zal haar steun aan de ontwikkeling van concurrerende intermodale vervoersoplossingen vergroten door middel van positieve acties, zoals de financiering van onderzoek en van demonstratieprojecten.

Bijlage 1

Europa's toekomstige intermodale vervoerssysteem: het actieprogramma						
<i>Acties</i>	<i>Betrokken partijen</i>					
	<i>CEG</i>	<i>Gemeen- schap rechts- hande- lingen</i>	<i>Lidstaten</i>	<i>Regionale/ lokale instanties</i>	<i>Industrie</i>	<i>Onderzoek en ontwikkeling</i>
Geïntegreerde infrastructuur en vervoermiddelen						
Herziening van de Trans-Europese vervoersnetwerken	X	X				
Vaststelling van mogelijkheden en verwijdering van knelpunten voor de meerwaarde van logistieke activiteiten	X					X
Sturing van het proces van harmonisatie van laadeenheden	X	X			X	
Interoperabele en onderling aansluitende activiteiten						
Marktanalyse gericht op verdere integratie van vervoer en logistieke activiteiten	X				X	X
Herziening van Verordening 1107/70 met betrekking tot steun in het gecombineerd vervoer	X	X				
Elektronisch forum voor de coördinatie van dienstregelingen	X				X	
Diensten en modaliteits-onafhankelijke regelingen						
Intermodaal real-time elektronisch informatie- en transactiesysteem	X				X	X
Stimulering van een vrijwillig intermodaal aansprakelijkheidsstelsel	X				X	X
Technologieën van de Informatiemaatschappij ten bate van intermodaal vervoer	X	X	X		X	X
Papierloos vervoer: harmonisatie van berichten- en documentennormen	X	X			X	
Horizontale activiteiten						
Extra uitnodiging tot het indienen van voorstellen voor demonstratieprojecten	X				X	X
Oprichting van een onderzoeksnetwerk voor intermodaal vrachtvervoer	X					X
Onderzoek naar intermodaal vrachtvervoer in het vijfde kaderprogramma	X		X	X	X	X
Ontwikkeling van methodologieën voor vaststelling van referentiepunten in vervoersbeleid en intermodaliteit	X		X	X	X	X
Oprichting van een Europees referentiecentrum voor het intermodaal vrachtvervoer	X				X	X
Ontwikkeling van begrippen voor intermodale vrachtstatistieken	X	X	X		X	

Bijlage 2

Europa's toekomstige intermodale vervoersysteem: actieprogramma						
Lopende acties	Betrokken partijen					
	CEG	Gemeenschap rechts- handelingen	lidstaten	Regionale/ lokale instanties	Industrie	Onderzoek en ontwikkeling
Voortzetting van PACT	X	X				
Integratie van vrije spoorwegen voor vracht in een intermodaal verband	X		X		X	
Toepassing van concurrentieregels op intermodaal vrachtvervoer	X		X			
Verdere ontwikkeling van communautaire regels voor infrastructuurheffing en prijsstelling van het vervoer	X	X				
Task Force 'Transport Intermodality'	X		X		X	X
Onderzoek van internationaal vrachtvervoer in het vierde kaderprogramma	X		X	X	X	X

ISSN 0254-1513

COM(97) 243 def.

DOCUMENTEN

NL

07 02

Catalogusnummer : CB-CO-97-261-NL-C

ISBN 92-78-20761-6

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg