

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de Mededeling van de Commissie — Actieplan inzake goederenlogistiek**

COM(2007) 607 definitief

(2008/C 224/10)

De Europese Commissie heeft op 18.10.07 besloten om het Europees Economisch en Sociaal Comité, overeenkomstig art. 262 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, te raadplegen over de

*Mededeling van de Commissie — Actieplan inzake goederenlogistiek*

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur en informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 08 mei 2007 goedgekeurd. Rapporteur was de heer RETUREAU.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 445e zitting op 28 en 29 mei 2008 (vergadering van 29 mei) het volgende advies uitgebracht, dat met 99 stemmen vóór, bij 1 onthouding, werd goedgekeurd:

## 1. 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het Comité schaart zich achter het door de Commissie voorgestelde actieplan en zou graag worden geraadpleegd over het in 2010 geplande tussentijdse verslag, teneinde te kunnen vaststellen welke vooruitgang er dan is geboekt en welke problemen er eventueel nog altijd bestaan.

1.2 Het EESC onderschrijft dat het de moeite loont aparte benchmarkingspanningen voor intermodale terminals, inclusief havens en luchthavens, in nauwe samenwerking met de sector te leveren. Met een reeks generische Europese benchmarks, die ruimte laten voor verdere specificatie op lokaal niveau, kan, gezien de uiteenlopende kenmerken van landterminals, zeehavens, luchthavens en binnenvaarthavens, voldoende onderscheid worden gemaakt in de benchmarks.

1.3 De vervoerskosten die voor de verschillende vervoerswijzen worden aangerekend, vormen meestal geen realistische afspiegeling van hun reële impact op de infrastructuur, het milieu, de energie-efficiëntie, noch van de sociale, territoriale en maatschappelijke tol die ervoor wordt betaald.

1.4 De vergelijkings- en evaluatieinstrumenten die voor het benchmarken zouden worden gebruikt, moeten de duurzaamheid van de beschikbare vervoersketens vergelijken met het oog op de invoering van een prijsstellersmechanisme en een regeling die de keuze steeds doet uitgaan naar de meest doeltreffende en duurzame vervoersmogelijkheid voor de goederen in kwestie.

1.5 Wil men de vervoerslogistiek beter afstemmen op de behoeften van de gebruikers en van de maatschappij in het algemeen, dan is het noodzakelijk om bestaande nieuwe technologieën en onderzoeksresultaten zo snel mogelijk toe te passen, en voortdurend te streven naar een betere opleiding en kwalificatie van personeel en betere arbeidsvoorwaarden. Tegelijkertijd dient er optimaal gebruik te worden gemaakt van de bestaande infrastructuur en van het materieel, het personeel en de financiële middelen in vervoer en logistiek. Daarnaast moeten de beroepen worden opgewaarderd en aantrekkelijker worden gemaakt. Ook zijn er nieuwe investeringen nodig om de integratie van de nieuwe lidstaten te versnellen en het Euromediterrane en nabuurschapsbeleid te ondersteunen. Ten slotte dient te worden geëvalueerd hoe de behoeften op lange termijn zullen evolueren met het oog op investeringen op heel lange termijn.

1.6 De verkeersveiligheid dient te worden verbeterd, met name in de gebieden die grenzen aan derde landen.

1.7 De kustlijn van de EU is sterk uitgebreid en geeft nu ook toegang tot de Baltische Zee, alsook tot de Zwarte Zee, waarin de Donau uitmondt — een belangrijke vervoersas die nieuw leven moet worden ingeblazen. 90 % van de handel met derde landen en 40 % van de handel tussen lidstaten verloopt via de grote Europese havens. De logistieke activiteiten kennen er een sterke ontwikkeling. Er zijn echter heel wat verbeteringen nodig. Vooral de toegangsmogelijkheden over land zouden moeten gemoderniseerd, zodat er meer keuze is tussen verschillende vervoerswijzen en meer gebruik kan worden gemaakt van intermodale technieken. Ook de goederenoverslag dient zowel op technisch als op organisatorisch vlak te worden verbeterd. Verder moet een beter evenwicht tussen de verschillende havens en meer complementariteit tussen de mogelijkheden te water en over land worden nagestreefd.

1.8 Het Comité schaart zich achter het door de Commissie voorgestelde actieplan en zou graag worden geraadpleegd over het in 2010 geplande tussentijdse verslag, teneinde te kunnen vaststellen welke vooruitgang er tegen dan is geboekt en welke problemen er eventueel nog altijd bestaan. Het Comité is erg te vinden voor het gebruik van nieuwe technologieën, toegepast onderzoek m.b.t. alle aspecten die bij de verschillende vervoerswijzen voor verbetering vatbaar zijn (infrastructuur, vervoer- en behandelingsmaterieel, organisatie van het werk en arbeidsvoorwaarden), actieve medewerking aan het opstellen van technische normen en normen voor communicatie en berichten, met het oog op een vlotte comodaliteit en een vlot verkeer, alsook een betere afstemming van de toenemende productie en handel enerzijds en het — zeker toenemende — vervoer anderzijds. In dit verband is een grotere doeltreffendheid van de logistiekketens van fundamenteel belang.

1.9 Er dient verder onderzoek te worden verricht naar de energie-efficiëntie van motoren en naar niet-fossiele brandstoffen, en dit zowel voor personenvervoertuigen als voor voertuigen voor het openbaar of goederenvervoer.

1.10 Er zijn dringende maatregelen en grotere inspanningen nodig met betrekking tot de stedelijke vervoerslogistiek om te voorkomen dat de economie in grote steden verder vastloopt en een einde te maken aan het aanzienlijke verlies aan efficiëntie

ten gevolge van tijdsverlies door files, wat niet alleen onproductief is, maar ook vervuilend voor inwoners en ondernemingen. Een globale aanpak van het stedelijk vervoer, met aandacht voor het eigen vervoer, het openbaar vervoer en het goederenvervoer is nodig, teneinde het gebruik van het wegennet evenwichtiger te verdelen en om tegen te gaan dat inwoners en talrijke activiteiten het stadscentrum inruilen voor buitenwijken en verre woongebieden.

1.11 Duurzaamheid, energie-efficiëntie en intermodaliteit vormen de kern van dit plan, en het geplande tijdschema geeft aan dat er dringend werk moet worden gemaakt van dit beleid. De voorstellen van de Commissie zijn gericht op samenwerking en dialoog in plaats van dwang. Het valt nog te bewijzen of dit in de praktijk haalbaar is. Het succes staat of valt met de actoren uit de vervoersector en hun vermogen om zich aan te passen aan de dringende eisen van de maatschappij.

## 2. De Commissievoorstellen

### 2.1 Inleiding

2.1.1 Op 28 juni 2006 heeft de Europese Commissie de mededeling „Goederenlogistiek in Europa — sleutel tot duurzame mobiliteit” gepubliceerd <sup>(1)</sup>. In deze mededeling wordt gewezen op de bijdrage die een goede logistiek kan leveren aan duurzamer, schoner en milieuvriendelijker vervoer. Uit deze mededeling vloeiden raadplegingen voort, die resulteerden in een actieplan voor de goederenlogistiek <sup>(2)</sup>, dat op 18 oktober 2007 gepubliceerd werd.

2.1.2 De Europese Commissie wou logistieke maatregelen toevoegen aan het Europees vervoerbeleid om aldus hardnekkige knelpunten weg te werken, het energieverbruik te verminderen, beter gebruik te maken van de co- en multimodaliteit van de infrastructuur en vervoermiddelen, het milieu te beschermen en de milieuschade te beperken, en de permanente vorming van het personeel te bevorderen.

2.1.3 Het Comité is geraadpleegd over dit plan, dat doelstellingen en een tijdschema bevat en waarin wordt gepleit voor het gebruik van geavanceerde informatietechnologieën met het oog op een efficiëntere goederenlogistiek (voor individuele voorwerpen, pakketten en containers), en voor een vrijwillig certificatiesysteem voor logistieke werknemers, zodat ze over de nodige kwalificaties en opleidingen beschikken voor de uitoefening van hun beroep en om hun mobiliteit te vergroten.

2.1.4 Reeds in 2006 heeft de Commissie erop gewezen dat het moeilijk is om een betrouwbaar beeld van de Europese logistiekmarkt te krijgen, omdat er momenteel onvoldoende relevante statistische informatie beschikbaar is. Er wordt algemeen aangenomen dat de logistiekkosten gemiddeld 10 tot 15 % van de uiteindelijke kostprijs van een vervoerd product vertegenwoordigen.

2.1.5 Bedoeling was een Europees kader voor goederenlogistiek in Europa op te stellen en op verschillende terreinen actie te

ondernemen. In het actieplan wordt dit in meer detail uitgewerkt, met deadlines, die alle binnen de periode 2008-2012 vallen, wat dus erg snel is:

- aanwijzing en opheffing van knelpunten;
- gebruikmaking van geavanceerde informatie- en communicatietechnologieën (ICT) voor tracking en tracing, m.n. GALILEO, LRIT (systeem voor het identificeren en volgen over lange afstanden), RIS, AIS (automatisch identificatiesysteem), SafeSeaNet, de telematicatoepassingen voor spoorwegvervoer (TAF) en het Europese spoorverkeersleidingsysteem (ERTMS). De invoering van „slimme” technologieën als radiofrequentie-identificatie (RFID) <sup>(3)</sup>;
- gemeenschappelijke normen voor berichten en communicatie;
- onderzoek (zevende kaderprogramma);
- interoperabiliteit en interconnectiviteit;
- opleiding in de logistiek;
- vergelijking van de Europese logistieke prestaties teneinde benchmarks vast te stellen (en eerst nog de ontwikkeling van een methodologie en indicatoren);
- Infrastructuurbeleid: onderhoud en optimalisering van de bestaande infrastructuur, nieuwe investeringen, met name in geavanceerde technologieën en comodale verbindingen;
- verbetering van prestaties op het gebied van de dienstverlening door sociale dialoog, samenwerking en regelgeving;
- bevordering en vereenvoudiging van multimodale ketens, en aangepaste laadnormen.

2.1.6 Het in 2007 gepubliceerde actieplan giet deze actiegieden in een meer gedetailleerd programma met doelstellingen en een tijdschema voor de tenuitvoerlegging ervan.

2.1.7 In de Mededeling <sup>(4)</sup> „Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent”, dat een tussentijdse evaluatie geeft en tevens de herziening is van het Witboek Vervoer van 2001 <sup>(5)</sup>, legde de Europese Commissie de nadruk op het concept van „intelligente mobiliteit”, dat betrekking heeft op een combinatie van vervoerslogistiek en intelligente vervoerssystemen. Dit thema is als eerste punt van het actieplan terug te vinden.

### 2.2 E-freight en intelligente vervoerssystemen

2.2.1 Hoewel de vervoerlogistiek door een algemene inburgering van de beschikbare en toekomstige informatie- en communicatietechnologieën aanzienlijk kan verbeteren, moeten er toch nog enkele problemen worden opgelost m.b.t. de invoering van normen, de vaardigheden van de gebruikers, reglementaire en andere obstakels i.v.m. de dematerialisatie van documenten, en gegevens- en privacybescherming.

<sup>(3)</sup> Zie het verkennend advies over Radiofrequentie-identificatie (RFID) (rapporteur dhr. Morgan) PB C 256 van 27.10.2007, blz. 66-72 en de werkzaamheden van de conferentie die op 15 en 16 november 2007 te Lissabon werd gehouden (website van het Portugese EU-voorzitterschap).

<sup>(4)</sup> COM(2006) 314 van 22.06.2006.

<sup>(5)</sup> Zie de adviezen van het Comité over COM(2001)370 van 12.9.2001 (Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen) en COM(2006) 314 van 22.06.2006 (Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent. Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie)

<sup>(1)</sup> COM(2006) 336 final.

<sup>(2)</sup> COM(2007) 607 final

2.2.2 Het concept van „e-freight” evolueert mettertijd naar een „internet van dingen” (van ladingen: individuele voorwerpen, pakketten, containers, die allemaal apart kunnen worden gemerkt, benoemd en geïdentificeerd m.b.v. passieve of actieve „smart labels” die door radiofrequentielezers geactiveerd worden; dankzij dit nieuwe internet van dingen kan de transfer van vrachtgegevens (geografische positionering, informatie over de aard en het volume, douane- en andere gegevens) worden geautomatiseerd en vereenvoudigd. Het zou goed zijn bij de ontwikkeling van deze nieuwe toepassing van het internet voor het identificeren van voorwerpen uit te gaan van de bestaande systemen.

2.2.3 In 2008 heeft de Commissie een grootschalig onderzoeksproject gepland dat deel uitmaakt van een stappenplan voor de invoering van ICT en speciale technologieën m.b.t. vervoerlogistiek

### 2.3 Vooruitzichten

2.3.1 Doel van het plan is door een verbeterde doeltreffendheid oplossingen aan te reiken voor problemen als congestie, vervuiling, geluidsoverlast, CO<sub>2</sub>-uitstoot, en afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Parallel aan deze acties moet er samen met de lidstaten gewerkt worden aan een gemeenschappelijke basis voor langetermijninvesteringen in het goederenvervoersysteem van morgen.

2.3.2 De Europese Commissie zal in 2010 verslag uitbrengen over de vooruitgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van het actieplan.

## 3. Algemene opmerkingen

3.1 De uitbreiding van de EU, de toenemende globalisering van de handel, de opkomst van nieuwe economische machten (niet alleen China), en de delocaliseringsprocessen zijn allemaal factoren die een belangrijke stempel drukken op de ontwikkeling van het handelsverkeer. Dit verkeer groeit sneller dan de productie. In haar Witboek van 2001 legde de Commissie plannen voor om vervoer en groei van elkaar „los te koppelen”. Er zou echter dringend moeten worden nagedacht over de herinvoering van een „koppeling” of een „parallel”. Een logistieke aanpak, in het kader van de tussentijdse evaluatie van het Witboek van 2006 <sup>(6)</sup>, die de verschillende modaliteiten en actoren (beheerders van goederenstromen, vervoerders, gebruikers, nationale, Europese en internationale overheden) samenbrengt en gebruik maakt van nieuwe technologische toepassingen voor informatieoverdracht, verpakking en behandeling, kan een doorslaggevende rol spelen bij de rationalisering en efficiëntieverhoging van het handelsverkeer en het goederenvervoer.

3.2 Met betrekking tot de logistieke ketens op mondiale schaal moeten op termijn zowel de fysieke als elektronische systemen voor de verschillende modaliteiten volledig geïntegreerd worden, zodat voor de meest efficiënte vervoerswijze of combinatie van vervoerswijzen kan worden gekozen en de logistiek kan worden verbeterd. Doel is te komen tot een maximale efficiëntie in drie opzichten tegelijk: economisch, sociaal en m.b.

t. het milieu (wat ook een vermindering van energieverbruik inhoudt).

3.3 Vervoersplanning is meestal een kwestie van ver vooruitkijken en samenwerken met talrijke andere partijen. Investeringsplanning in vervoerinfrastructuur en logistieke centra worden op heel lange termijn vastgelegd en zijn erg duur, zowel in het geval van zee-, binnen- of luchthavens als bij inlandse intermodale terminals („dry ports”). Maar net daar doen zich de meeste problemen voor, die op een snelle, betrouwbare en duurzame manier moeten worden opgelost. Daarom vindt het Comité dat het in de eerste plaats nodig is om de bestaande infrastructuur beter te gebruiken. Hierbij is het waarschijnlijk zinvol de bestaande informatie en ervaring te delen. Het is niet voldoende om de bestaande infrastructuur op te waarderen en geavanceerde technologieën in gebruik te nemen; er is ook een plan nodig voor nieuwe investeringen op middellange en lange termijn.

3.4 De aanleg van nieuwe infrastructuur met een lange levensduur is enkel nodig als deze beantwoordt aan een behoefte op heel lange termijn en als er geen andere comodale oplossing bestaat (b.v. het gebruik van andere beschikbare infrastructuur). In plaats van het bestaande wegennet uit te breiden of nieuwe wegen aan te leggen, kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van rail-wegvervoer. Bij de planning hiervan moeten alle actoren van de logistieke ketens worden betrokken: Europese, nationale en regionale overheden, fabrikanten, distributeurs en andere verladers, logistiekbeheerders en vervoerders, sociale partners. Ook de betrokken industriële sectoren en burgers moeten kunnen deelnemen aan de verschillende voorbereidende discussies en raadplegingen terzake, en hun opmerkingen dienen ernstig te worden genomen.

3.5 Dit plan moet de basis leggen voor langdurige partnerschappen die garant staan voor de (zowel economische, ecologische als sociale) duurzaamheid van de infrastructuur. Het moet passen in het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief en ertoe bijdragen dat investeringen in de vervoerslogistiek niet alleen beter worden gestructureerd en bestendigd, maar ook in overeenstemming worden gebracht met industriële en commerciële activiteiten en met plannen voor ruimtelijke ordening en stedenbouw (om te voorkomen dat het aantal logistieke centra explodeert, dat er overhaast en tegen een hoge kostprijs verhuisd wordt, dat sommige verkeersassen en gebieden overbelast worden, terwijl andere gebieden een neergang kennen en geïsoleerd raken bij gebrek aan (goede) toegankelijkheden).

3.6 Het spreekt voor zich dat de nieuwe normen m.b.t. maximumgewicht en maximale afmetingen van laadeenheden ertoe moeten bijdragen dat een eventuele verlading vlot kan verlopen. Er dient echter rekening te worden gehouden met de problemen ten gevolge van de schier exclusieve positie van het wegvervoer bij het goederenvervoer over land: de normen mogen geen overbelasting van de infrastructuur in de hand werken, aangezien dit zou kunnen leiden tot de beschadiging van infrastructuur en een minder veilig wegvervoer. Daarentegen dienen ze comodaliteit te bevorderen.

<sup>(6)</sup> Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent — Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie, COM (2006) 314 fin van 22/06/2006.

3.7 Ten aanzien van het voorstel uit 2003 inzake een nieuwe vrijwillige intermodale laadeenheid herhaalt het Comité samenvattend dat de combinatie van laadeenheden met uiteenlopende afmetingen een logistieke nachtmerrie is. De twee opgesomde obstakels (afmetingen van vaste geleiders en ongewisse kosten dragers van dit systeem) leiden al tot de constatering dat het systeem niet zal worden gebruikt. Daarbij voegen zich ook nog ernstige bezwaren aan binnenvaart- en wegvervoerskant.

#### 4. Bijzondere opmerkingen

4.1 Het Comité zou graag worden geraadpleegd over het verslag dat de Commissie in 2010 zal opstellen over de voortgang van het plan en eventuele obstakels bij de uitvoering ervan.

4.2 Het „internet van de dingen” zal zeker bijdragen tot een meer doeltreffende goederenlogistiek en dienstverlening aan klanten. Vanuit de ervaring met het „internet van de namen” heeft het Comité toch vragen bij de controleprocedures en –instrumenten die nodig zijn voor de „benaming”; om historische redenen heeft USDoC, het federaal ministerie van handel van de VS, de eindcontrole over het internet van de namen. Het Comité pleit ervoor dat de benaming het beheer van gegevensbestanden, alsook de formulering van technische normen in Europa gebeurt.

4.2.1 Het Comité waardeert dat de Commissie de ontwikkeling van de logistiek in de herziene Lissabonagenda voor groei en werkgelegenheid heeft opgenomen. De ervaring leert echter dat de Commissie snel werk dient te maken van de invoering van nieuwe technologieën, met name in het kader van het Galileo-project, teneinde de opgelopen achterstand in te halen.

4.3 Het Comité vindt dat het „internet van dingen” vanwege zijn economisch belang en de voornamelijk intraregionale aard van het handelsverkeer multicentrisch moet zijn (b.v. met regionale of subregionale benamingsinstellingen), zodat de eindcontrole ervan niet in handen is van één enkele autoriteit, die zich bovendien niet in de EU bevindt.

4.4 Om te voorkomen dat informatie in handen komt van criminele organisaties in — voornamelijk — derde landen, moet

ook de nodige aandacht worden besteed aan de bescherming van persoonlijke en zakelijke gegevens, aangezien de bevordering van ICT-dienstverlening en de bijbehorende informatietechnologieën geleid heeft tot een diversificatie van de informatie-instrumenten die gebruikt worden om de inhoud van ladingen te identificeren (waarbij douane- en veiligheidskwesaties niet uit het oog mogen worden verloren) en om gegevens over het verdere vervoer van ladingen, afzenders, tussenpersonen en ontvangers op te slaan.

4.5 Dit geldt vooral voor de verfijnde logistiek die bij e-commerce wordt gebruikt.

4.6 Het Comité vindt het een goede zaak dat de Commissie de logistieke beroepen wilt moderniseren m.b.v. een systeem van definities en certificaten. Hopelijk zullen die garant staan voor een echte meerwaarde.

4.7 Het is tevens een goede zaak dat de Commissie samen met de sociale partners normen wil vaststellen voor kwalificaties en opleidingen. In dit verband hoopt het Comité dat deze kwalificaties en opleidingen volgens het concept van levenslang leren worden uitgewerkt en aan nieuwe kennis worden aangepast. Het is ook toe te juichen dat de Commissie een wederzijdse erkenning van deze vrijwillige certificaten tot stand wil brengen.

4.8 Inderdaad is het nodig om de logistiek doeltreffender te maken door meer gebruik van nieuwe technologieën, eenvoudigere administratieve procedures, de uitwisseling van ervaringen, de ontwikkeling van kwalificaties en opleidingen en de bevordering van comodaliteit. Toch wil het Comité erop wijzen dat deze verbeteringen nooit volledig tot hun recht kunnen komen zolang er in de vervoer en logistieksector geen werk is gemaakt van wat de Commissie ook al in het Witboek van 2001 als belangrijk aanstipte, nl. een verschuiving van het evenwicht tussen en binnen vervoerswijzen, en een gereguleerde mededinging, wat betekent dat de vervoersprijzen op basis van een vergelijking moeten worden herzien en dat de intra- en intermodale concurrentievoorwaarden binnen de EU moeten worden geharmoniseerd.

Brussel, 29 mei 2008.

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
D. DIMITRIADIS