



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 18.10.2007  
COM(2007) 607 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE**

**Actieplan inzake goederenlogistiek**

{SEC(2007) 1320}  
{SEC(2007) 1321}

# MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

## Actieplan inzake goederenlogistiek

### 1. INLEIDING

In de tussentijdse evaluatie van het Witboek uit 2001<sup>1</sup> wordt bevestigd dat logistiek van cruciaal belang is om duurzame en concurrerende mobiliteit in Europa te garanderen en om andere doelstellingen te verwezenlijken, zoals milieubescherming, energievoorzieningszekerheid, veiligheid en beveiliging van het vervoer.

Met goederenlogistiek wordt de planning, de organisatie, het beheer, de controle en de uitvoering van goederenvervoer in de toeleveringsketen bedoeld. Het is een van de drijvende krachten achter het Europese concurrentievermogen en levert een grote bijdrage tot de verwezenlijking van de vernieuwde Lissabondoelstellingen inzake groei en jobs. Productie- en distributienetwerken zijn afhankelijk van kwalitatieve en efficiënte logistiekketens om het vervoer van grondstoffen en afgewerkte producten in de EU en daarbuiten te organiseren. Dit is in de eerste plaats een taak voor het bedrijfsleven, maar ook voor de overheid is een duidelijke rol weggelegd: zij moet zorgen voor passende randvoorwaarden.

Volgens ramingen genereert de logistieksector in Europa 14% van het BBP. De afgelopen jaren is de logistieksector gemiddeld sterker gegroeid dan de andere sectoren. De intra- en extracommunautaire handel is sinds 1999 bijvoorbeeld met 55% gestegen in waarde. Deze groei is te danken aan de Europese integratie, de liberalisering en de relatief lage kostprijs van het goederenvervoer, die in de EU en wereldwijd tot wijzigingen in de productie- en handelspatronen heeft geleid. De enorme toename van de containerlijnvaart leidt bijvoorbeeld tot congestie van bepaalde zeehavens en van verbindingen tussen havens en het hinterland.

Verscheidene Europese bedrijven zijn wereldleider in de logistieksector. Een goed functionerend Europees kader voor logistiek kan een platform vormen voor de bespreking van logistiekgerelateerde kwesties met andere handelspartners.

Op alle beleidsniveaus moet aan logistiekbeleid worden gedaan. Er is steeds meer behoefte aan een coherente EU-aanpak van logistiekkwesties, die het mogelijk maakt de samenwerking en coördinatie tussen de verschillende dimensies van het logistiekbeleid te versterken en die moet uitgroeien tot een overweging waarmee rekening wordt gehouden in beleidsbeslissingen.

Dit actieplan inzake logistiek maakt deel uit van een reeks beleidsinitiatieven die de Europese Commissie heeft genomen om de doeltreffendheid en duurzaamheid van het goederenvervoer in Europa te verbeteren<sup>2</sup>. Het bevat een aantal acties op korte tot middellange termijn die Europa moeten helpen de actuele en toekomstige

---

<sup>1</sup> COM(2006) 314.

<sup>2</sup> De agenda van de EU op het gebied van goederenvervoer, COM(2007) 606.

uitdagingen aan te gaan en een concurrerend en duurzaam systeem voor goederenvervoer in Europa tot stand te brengen. De externe dimensie van al deze acties moet in overweging worden genomen om derde landen, en met name buurlanden, efficiënt in de logistiekketen te integreren.

## **1.1. Het proces tot nu toe**

De Europese Commissie heeft in juni 2006 een mededeling over goederenlogistiek in Europa<sup>3</sup> gepubliceerd.

Deze mededeling, en de actiegebieden die daarin werden voorgesteld, kreeg in december 2006 de steun van de Raad vervoer<sup>4</sup>. Het Europees Parlement heeft in september 2007 een positief advies uitgebracht<sup>5</sup>. Ook het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft de benadering van de Commissie positief onthaald<sup>6</sup>.

De punten die in dit actieplan aan bod komen, zijn gebaseerd op uitgebreide raadplegingen van de belanghebbenden.

## **2. ACTIES**

### **2.1. e-Freight en intelligente vervoerssystemen (Intelligent Transport Systems, ITS)**

Geavanceerde informatie- en communicatietechnologieën (ICT) kunnen in grote mate bijdragen tot comodaliteit door de infrastructuur en het verkeers- en vlootbeheer te verbeteren, tracking en tracing van goederen tijdens het vervoer te vergemakkelijken en de contacten tussen het bedrijfsleven en de overheid te verbeteren. Eerst moeten echter een aantal hinderpalen voor een ruimere verspreiding en naadloos gebruik van ICT in de goederenlogistiek worden overwonnen, zoals het gebrek aan standaardisering van de informatieuitwisseling en de grote verschillen in de ICT-bekwaamheden van de marktpelers. Ook juridische voorschriften kunnen het gebruik van ICT in de weg staan. Ten slotte moet ook rekening worden gehouden met de veiligheid van de gegevens en de privacy van de gebruikers.

Met e-Freight wordt bedoeld dat de fysieke stroom van goederen gepaard gaat met een elektronische, papierloze, informatiestroom op basis van ICT. Het omvat ook de mogelijkheid om goederen tijdens het vervoer met verschillende vervoerswijzen te traceren en om de uitwisseling van inhoudelijke gegevens voor regelgevende of commerciële doeleinden te automatiseren. Ontluikende technologieën, zoals radiofrequentie-identificatie (RFID)<sup>7</sup> en Galileo-satelietspositiesbepaling, zullen dit in de praktijk nog eenvoudiger en goedkoper maken. Goederen moeten identificeerbaar en lokaliseerbaar zijn, ongeacht de wijze waarop ze worden vervoerd. Een noodzakelijke voorwaarde hiervoor is dat de verschillende vervoerswijzen gebruik maken van standaard-interfaces en dat de interoperabiliteit van deze interfaces gegarandeerd is.

---

<sup>3</sup> COM(2006) 336.

<sup>4</sup> 12 december 2006.

<sup>5</sup> P6\_TA(2007)0375.

<sup>6</sup> TEN/262.

<sup>7</sup> COM(2007) 96 def.

e-Freight kan in de toekomst leiden tot een "**internet voor goederen**", waarbij informatie op veilige wijze online beschikbaar wordt gesteld, zoals al het geval is met het internet zoals wij dat nu kennen. Een dergelijk systeem zou onder meer de mogelijkheid bieden om informatie over de diensten van goederenvervoerders online te raadplegen en te vergelijken. Een ander kenmerk is de administratieve vereenvoudiging. Uit ervaring is gebleken dat informatiesystemen voor administratieve gegevens ook voor communicatie tussen bedrijven kunnen worden gebruikt.

De invoering van een systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van schip naar wal, van wal naar schip en tussen alle belanghebbenden, waarbij gebruik wordt gemaakt van diensten als SafeSeaNet, identificatie en volgen van schepen op lange afstand (Long-range Identification and Tracking, LRIT) en automatisch identificatiesysteem (AIS), zal de veiligheid en snelheid van de scheepvaart en de logistiekactiviteiten verbeteren en de integratie van het maritiem vervoer met andere vervoerswijzen ("e-maritime") bevorderen.

De lancering van systemen zoals RIS (River Information Services), het Europees beheersysteem voor spoorvervoer (European Rail Traffic Management System, ERTMS), TAF (Telematic Applications for rail Freight) en het regel- en het informatiesysteem voor het scheepvaartverkeer (Vessel Traffic Management and Information Systems, VTMS) duidt op de vooruitgang die geboekt is in andere vervoerswijzen. De intelligente vervoerssystemen (ITS), die de infrastructuur en de vervoersactiviteiten beter helpen beheren, vinden daarentegen slechts traag ingang in het wegvervoer. Een samenhangende strategie voor de invoering van intelligente vervoerssystemen, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke noden van het wegvervoer (bv. navigatiesystemen, digitale tachografen en tolsystemen) kan in grote mate bijdragen tot materiële wijzigingen in de logistiekketen.

De Commissie bereidt voor 2008 dan ook een grootscheeps initiatief inzake intelligente vervoerssystemen voor: zij zal een gedetailleerd stappenplan voor de ontwikkeling en invoering van ITS in Europa opstellen en ook nagaan welke technologische toepassingen het meest relevant zijn voor de goederenlogistiek.

#### e-Freight

**Samen met de belanghebbenden een stappenplan opstellen voor de invoering van e-Freight, dieper ingaan op het concept "internet voor goederen" en nagaan op welke probleemgebieden EU-actie, zoals standaardisering, noodzakelijk is.**

Deadline: identificatie van actiegebieden tegen 2009.

**Werken aan een norm voor informatiestromen, teneinde de integratie en interoperabiliteit van vervoerswijzen op gegevensniveau te garanderen en een robuuste, open gegevensarchitectuur voor gegevensstromen tussen bedrijven en de overheid en tussen overheidsinstanties onderling tot stand brengen.**

Deadline: 2010.

**De opdracht geven voor de opstelling van een standaardgegevensreeks voor de beschrijving van goederen en voor regelgevende vereisten (rekening houdende**

**met de huidige voorschriften voor gevaarlijke goederen, levende dieren enz.), en technologieën zoals RFID.**

Deadline: 2009.

**Een voorstel inzake "e-maritime" indienen.**

Deadline: 2009.

In het kader van het actieplan inzake intelligente vervoerssystemen:

**Een kader voor de ontwikkeling van ITS-toepassingen opstellen, waarbij ook aandacht wordt besteed aan goederenlogistiek, inclusief het toezicht op gevaarlijke goederen en levende dieren, tracking and tracing van goederen, en digitale kaarten.**

Deadline: 2009.

**Een regelgevingskader opstellen voor de standaardisering van functionele specificaties voor één interface (boordsysteem) voor het verlenen en uitwisselen van informatie tussen bedrijven en overheidsinstanties en tussen bedrijven onderling.**

Deadline: 2010.

**De werkzaamheden op het gebied van interoperabiliteit van de elektronische tolheffingssystemen<sup>8</sup> versnellen en de nodige onderdelen in de interface opnemen.**

Deadline: 2008.

## **2.2. Duurzame kwaliteit en doeltreffendheid**

### *2.2.1. Knelpunten*

In 2006 werd aan de belanghebbenden gevraagd om operationele, infrastructuurgerelateerde en administratieve knelpunten te identificeren. Dit heeft een inventaris van bijna 500 knelpunten opgeleverd, die voor het eerst een algemeen beeld schetst van de concrete hinderpalen voor de goederenlogistiek in Europa. Vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de overheid hebben vrijwillig voorgesteld om als aanspreekpunt voor actoren uit de logistieksector te fungeren, de knelpunten te analyseren en oplossingen voor te stellen.

**De identificatie van knelpunten voor de goederenlogistiek voortzetten, sneller zoeken naar praktische oplossingen waar dit mogelijk is, en juridische stappen overwegen waar dit noodzakelijk is.**

Deadline: permanent. Eerste resultaten tegen 2008.

---

<sup>8</sup> Richtlijn 2004/52/EG.

### 2.2.2. *Personeel en opleiding in de sector goederenlogistiek*

In veel deelgebieden van de goederenlogistiek is er een tekort aan geschoold personeel. De EU zal daarom, in nauwe samenwerking met de sociale partners, maatregelen bestuderen om de logistiek aantrekkelijker te maken voor werknemers en om de grensoverschrijdende mobiliteit van logistiekwerknemers te verbeteren. Instrumenten van het cohesiebeleid (de Europese sociale en regionale ontwikkelingsfondsen) kunnen deze nood helpen lenigen door gericht steun te verlenen voor opleiding (acties en infrastructuur).

Momenteel zijn er in Europa grote verschillen tussen de opleidingen die universiteiten en andere instellingen verstrekken. Er moeten inspanningen worden geleverd om de kwalificaties van de werknemers in de logistieksector te focussen en te verbeteren, met name door de bekwaamheden op het gebied van vervoer te versterken, en levenslang leren aan te moedigen. Een vrijwillig Europees certificaat voor werknemers in de goederenlogistiek zou een positieve bijdrage leveren tot de samenhang en kwaliteit van de opleiding in Europa. Dit certificaat kan betrekking hebben op alle bekwaamheden, waarbij eventueel een onderscheid kan worden gemaakt tussen sectorspecifieke eisen, of de vorm aannemen van een basiscertificaat voor aanvullende sectorspecifieke opleiding door de sector zelf. Een door alle lidstaten erkend certificaat voor werknemers in de goederenlogistiek en aanverwante gebieden (bv. opslag) kan de mobiliteit van de werknemers vergemakkelijken. Daarbij moet rekening worden gehouden met de bestaande opleidingsnormen.

**De Commissie zal samen met de Europese sociale partners en andere relevante belanghebbenden een lijst van minimumkwalificaties en -opleidingseisen opstellen voor verschillende specialisatieniveaus. Deze lijst moet worden opgenomen in een ruimer kader dat garandeert dat de opleidingscertificaten door alle lidstaten worden erkend.**

Deadline: 2009.

**De Commissie zal een dialoog op gang brengen met de Europese sociale partners om na te gaan hoe jobs in de vervoerslogistieksector aantrekkelijker kunnen worden gemaakt en om de mogelijkheden om vanuit het EU-cohesiebeleid steun te verlenen voor logistiekopleiding onder de aandacht te brengen.**

Deadline: begint in 2008 en loopt daarna voort.

### 2.2.3. *Het verbeteren van de prestaties*

Prestatie-indicatoren voor goederenlogistiekketens zijn nuttige instrumenten om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren. Ze kunnen ook worden gebruikt om de milieu- en sociale gevolgen te meten. Er bestaan al indicatoren voor gecombineerd vervoer per spoor, voor luchtvervoer en voor de korte vaart, maar er is nog geen gemeenschappelijk systeem voor prestatie-indicatoren over verschillende vervoerswijzen heen, noch voor de goederenlogistiek.

**In overleg met de belanghebbenden een reeks generische kernindicatoren opstellen die het best geschikt zijn om de prestaties van goederenvervoersketens**

**(bv. duurzaamheid, efficiëntie enz.) te meten en te registreren, om een overschakeling op efficiëntere en schonere vervoerswijzen aan te moedigen en, in het algemeen, om de prestaties van de logistieksector te verbeteren<sup>9</sup>. De Commissie zal vervolgens overwegen om deze indicatoren op te nemen in een code van goede praktijken of een aanbeveling.**

Deadline: tegen eind 2009.

#### 2.2.4. *Het benchmarken van intermodale terminals*

De efficiëntie van intermodale terminals, inclusief havens en luchthavens, is van cruciaal belang voor de prestaties van de logistieksector. Het loont de moeite aparte benchmarkingspanningen voor dergelijke terminals te leveren, naar het voorbeeld van het bovenvermelde initiatief ter bevordering van de prestatie-indicatoren. Er moet een reeks generische Europese benchmarks (statische en dynamische) worden opgesteld, die ruimte laten voor verdere specificatie op lokaal niveau. De benchmarks moeten worden opgesteld in nauwe samenwerking met de sector en moeten op passende wijze worden verspreid.

Gezien de uiteenlopende kenmerken van landterminals, zeehavens, luchthavens en binnenhavens, moet voldoende onderscheid worden gemaakt in de benchmarks.

**Samen met de sector een reeks generische (dynamische en statische) benchmarks voor terminals opstellen, te beginnen met multimodale landterminals, deze opnemen in een code van goede praktijken of een aanbeveling en informatie over deze benchmarks verspreiden.**

Deadline: 2010.

#### 2.2.5. *Bevordering van goede praktijken*

Het multimodale goederenvervoer is nog steeds relatief onderbenut. Dit is mogelijk te wijten aan gebrekkige kennis over de voordelen van multimodale alternatieven en de integratie van verschillende vervoerswijzen of aan de extra overslagkosten. Deze problemen kunnen worden verholpen door een grootschalig initiatief om goede praktijken te delen en om praktische bijstand te verlenen, waarbij een beroep kan worden gedaan op netwerken van logistiekinstellingen en waarbij de werkingssfeer van de centra voor de bevordering van de korte vaart kan worden uitgebreid tot vervoerslogistiek over land.

**De rol van de centra voor de bevordering van de korte vaart en hun Europees netwerk uitbreiden tot vervoerslogistiek over land.**

Deadline: permanent.

**Een netwerk van logistiekinstellingen oprichten en de sector aanmoedigen om ervaringen en goede praktijken uit te wisselen.**

---

<sup>9</sup> Besluit 1600/2002/EG.

Deadline: 2010.

### 2.2.6. *Statistische gegevens*

Er is behoorlijk veel statistische informatie beschikbaar, maar deze geeft geen betrouwbaar beeld van de Europese logistiekmarkt. Er moeten relevante indicatoren en meetinstrumenten worden ontwikkeld om de evolutie van de situatie in de tijd te beoordelen. Tegelijkertijd moeten de administratieve lasten voor de lidstaten en bedrijven tot een minimum worden beperkt.

**De Commissie zal, samen met de belanghebbenden, nagaan welke gegevens over de goederenlogistiek over verschillende vervoerswijzen heen beschikbaar zijn en hoe het verzamelen van de statistische informatie kan worden verbeterd.**

Deadline: 2009.

## 2.3. Vereenvoudiging van de vervoersketens

### 2.3.1. *Vereenvoudiging van de administratieve regels*

De logistieksector moet voldoen aan regelgevende eisen die voortvloeien uit administratieve overwegingen.

De vereenvoudiging en decentralisatie van de uitwisseling van goederengerelateerde informatie kan de kosten van de naleving van deze regelgevende eisen aanzienlijk doen afnemen, met name door gebruik te maken van informatie- en communicatietechnologieën. Volgens de douanewetgeving is het bijvoorbeeld al toegestaan om niet-communautaire goederen in de haven in het vrije verkeer te brengen of onder een overgangsregeling te plaatsen zodat ze kunnen worden uitgeklaard in een douanekantoor op de plaats van bestemming.

De initiatieven die zijn genomen naar aanleiding van het voorstel van de Commissie voor een beschikking betreffende een papierloze omgeving voor douane en bedrijfsleven moeten verder worden uitgewerkt<sup>10</sup>. Voorbeelden van dergelijke initiatieven zijn het "enige loket", wat betekent dat economische marktdeelnemers hun informatie slechts één keer moeten verstrekken, en de "one-stop-shop", wat betekent dat de goederen door alle betrokken instanties op hetzelfde ogenblik en dezelfde plaats worden gecontroleerd.

De Commissie zal ook initiatieven nemen voor een "Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen". Binnen deze ruimte zullen zowel het traject van het schip als de goederen op betrouwbare en veilige wijze kunnen worden gevolgd, zodat er minder behoefte is aan individuele controles van vervoersactiviteiten tussen communautaire havens. Dit kan de korte vaart helpen om de voordelen van de interne markt volledig te benutten.

**Het oprichten van unieke toegangspunten ("één loket") en "one-stop-shops" voor de administratieve procedures in alle vervoerswijzen.**

<sup>10</sup> COM(2005) 609.



Deadline: operationeel tegen 2012.

**Een wetgevingsvoorstel indienen voor de oprichting van een maritieme vervoersruimte zonder grenzen, om de korte vaart te bevorderen.**

Deadline: 2008

### 2.3.2. *Eén vervoersdocument*

Om het vervoer van goederen te kunnen volgen, zijn vervoersdocumenten vereist<sup>11</sup>. De verschillende vervoerswijzen beschikken vaak over hun eigen specifieke vervoersdocumenten. Er bestaan multimodale documenten, maar ze worden onvoldoende gebruikt in elektronisch formaat. De Commissie zal daarom streven naar één Europees vervoersdocument dat in alle vervoerswijzen kan worden gebruikt. Dit zal het multimodale goederenvervoer vergemakkelijken en het reeds bestaande kader van multimodale vrachtbrieven en multimodale manifesten versterken. De Commissie zal nagaan of dit document facultatief kan worden gemaakt en of het in elektronisch formaat ter beschikking kan worden gesteld.

**In overleg met belanghebbende partijen zal de Commissie de bijzonderheden en de toegevoegde waarde onderzoeken van het gebruik van één vervoersdocument voor alle goederenvervoer, ongeacht met welke vervoerswijze. De Commissie zal vervolgens overwegen een passend wetgevingsvoorstel te doen.**

Deadline: 2009.

### 2.3.3. *Aansprakelijkheid*

Het multimodaal vervoer heeft te lijden onder frictiekosten omdat er geen uniform aansprakelijkheidsstelsel voor alle vervoerswijzen is. Op mondiaal niveau (UNCITRAL) wordt gewerkt aan de opstelling van een multimodale aansprakelijkheidsstructuur, maar aangezien er slechts traag vooruitgang wordt geboekt, zal de Commissie voor Europa andere opties beginnen te onderzoeken:

- (1) Een wetsbesluit met een standaard-aansprakelijkheidsbepaling voor alle vervoersactiviteiten behoort tot de mogelijkheden. Het kan gaan om een zogenaamde uitwijkbepaling: als de partijen bij een vervoerscontract niets anders zijn overeengekomen, is deze standaardbepaling automatisch van toepassing. De contractpartijen mogen deze standaardbepaling ook expliciet in het vervoerscontract opnemen.
- (2) Verschillen tussen bestaande internationale aansprakelijkheidsstelsels kunnen zodanig worden weggewerkt dat er een aansprakelijkheidsregeling ontstaat voor de delen van de logistiekketen die momenteel door geen enkel van de aansprakelijkheidsstelsels van de verschillende vervoerswijzen worden gedekt.

---

<sup>11</sup> Verordening 11/60 en Richtlijn 92/106/EG.

**Nagaan of er in de EU behoefte is aan de invoering van een standaard-aansprakelijkheidsbepaling (uitwijkbepaling).**

Deadline: raadplegingen tegen 2008, mogelijk voorstel in 2009.

**Nagaan of er behoefte is aan een rechtsinstrument dat alle bestaande internationale aansprakelijkheidsregelingen voor afzonderlijke vervoerswijzen in de volledige multimodale logistiekketen dekt.**

Deadline: raadplegingen tegen 2009, mogelijk voorstel in 2010.

#### 2.3.4. *Beveiliging*

Beveiliging heeft betrekking op de bescherming tegen en de preventie van misdrijven, banditisme en wederrechtelijk daden zoals terrorisme. Beveiliging wordt steeds meer een intrinsiek onderdeel van de kwaliteit en het concurrentievermogen van logistiekactiviteiten. Wat de beveiliging van de toeleveringsketen voor de externe handel betreft, is het concept van "geautoriseerde marktdeelnemer" in het douanewetboek<sup>12</sup> opgenomen en zijn minimumeisen voor de veiligheid en beveiliging vanaf 2008 vastgesteld.

Er moet een evenwicht worden gevonden tussen beveiligingsprocedures die aan de hoogste eisen beantwoorden en het vrije verloop van de handelsstromen. Zo moeten de totale toegevoegde waarde van een volledige containerscreening en de gevolgen daarvan voor de handelsstromen grondig worden onderzocht alvorens een beslissing te nemen. Om vertragingen te vermijden kunnen slimme technologieën worden ingezet. Via standaardisering en de uitwisseling van goede praktijken kunnen de gevolgen van de beveiligingseisen voor de handelsstromen tot een minimum worden beperkt.

De herziening van de regelgeving inzake maritieme en havenbeveiliging biedt de gelegenheid om de vereisten voor toegang tot havens te beoordelen en om de opstelling te bestuderen van een Europees model voor toegangskarten die voor meerdere doeleinden geschikt zijn.

**Van start gaan met de opstelling van Europese normen, overeenkomstig de bestaande regelgeving, internationale conventies en internationale normen, teneinde de veilige integratie van alle vervoerswijzen in de logistiekketen te vergemakkelijken.**

Deadline: 2008

**De vereisten voor toegang tot havens vereenvoudigen in het kader van de werkzaamheden op het gebied van richtsnoeren en minimumnormen voor maritieme en havenbeveiliging.**

Deadline: 2008.

---

<sup>12</sup> Verordening (EG) nr. 648/2005.

## 2.4. Voertuigafmetingen en genormaliseerde laadeenheden

Hoewel in het internationale wegverkeer de afmetingen en het gewicht en in het nationale wegverkeer de afmetingen van voertuigen beperkt zijn volgens de Europese regelgeving<sup>13</sup>, behouden de lidstaten toch een zekere bewegingsruimte. Dit leidt tot uiteenlopende regels voor vervoersexploatanten en bemoeilijkt de handhaving. Door de technologische ontwikkelingen en de gewijzigde vervoerseisen zijn er ook vragen gerezen bij de huidige normen. Wanneer de gelegenheid zich voordoet om de Europese regelgeving te herzien, moet dan ook worden stilgestaan bij de gevolgen die een wijziging van de actuele beperkingen kan hebben voor de verkeersveiligheid, het energieverbruik, de CO<sub>2</sub>-emissies, de overige schadelijke emissies, de wegeninfrastructuur en de intermodale vervoersactiviteiten, inclusief het gecombineerde vervoer. Bovendien moet worden nagegaan of er geen striktere eisen moeten worden opgelegd aan voertuigen, hun apparatuur en bestuurders, en of de routekeuze niet moet worden beperkt.

Om de overslag van goederen tussen verschillende vervoerswijzen te vergemakkelijken, moet het voorstel voor een richtlijn betreffende intermodale laadeenheden<sup>14</sup> aan de laatste technologische ontwikkelingen worden aangepast teneinde de concurrentiekracht van het intermodale goederenvervoer te versterken. Het voorstel heeft tot doel enerzijds de frictiekosten van handlingactiviteiten tussen vervoerswijzen te beperken door bepaalde handlingkenmerken van intermodale laadeenheden te standaardiseren en anderzijds de veiligheid van het vervoer te verbeteren door een periodieke inspectie van alle eenheden in te voeren. De EU-standaardiseringsorganen krijgen elk afzonderlijk de opdracht om nieuwe normen voor laadeenheden op te stellen, die in de verschillende vervoerswijzen kunnen worden gebruikt.

**Bestuderen welke opties er bestaan voor een wijziging van de normen voor het gewicht en de afmetingen van voertuigen en nagaan welke toegevoegde waarde een bijwerking van Richtlijn 96/53/EG heeft.**

Deadline: 2008.

**Het voorstel uit 2003 inzake intermodale laadeenheden aanpassen aan de technische vooruitgang.**

Deadline: 2007.

**De opdracht geven voor het opstellen van een gestandaardiseerde Europese intermodale laadeenheid die optimaal geschikt is voor alle vervoerswijzen.**

Deadline: 2007.

**Onderzoeken of de laadeenheden in het luchtvervoer verenigbaar zijn met de andere vervoerswijzen en, indien nodig, voorstellen doen.**

Deadline: 2010.

<sup>13</sup> Richtlijn 96/53/EG.

<sup>14</sup> COM(2003) 155 def.

## 2.5. "Groene" corridors voor goederenvervoer

Het concept van vervoerscorridors wordt gekenmerkt door een concentratie van goederenvervoer tussen grote hubs en door relatief lange vervoersafstanden. De bedrijven langs deze corridors worden aangemoedigd om gebruik te maken van comodaal vervoer en van geavanceerde technologieën om het toenemende verkeersvolume te kunnen verzoenen met milieuvriendelijkheid, duurzaamheid en efficiënt energieverbruik. Groene vervoerscorridors zijn een geïntegreerd vervoersconcept waarbij de korte vaart, het spoor, de binnenwateren en de weg elkaar aanvullen en de keuze voor milieuvriendelijk vervoer mogelijk maken. De corridors worden uitgerust met aangepaste overslagfaciliteiten op strategische plaatsen (zoals zeehavens, binnenhavens, rangeerterreinen en andere relevante logistieke terminals en installaties) en met bevoorradingspunten voor biobrandstoffen en, in een latere fase, voor andere groene brandstoffen. Op de groene corridors kan ook worden geëxperimenteerd met innoverende milieuvriendelijke vervoerseenheden en met geavanceerde intelligente vervoerssystemen. De groene corridors worden gepromoot aan de hand van een aantal gelijklopende initiatieven, zoals het spoorwegwet met voorrang voor goederenverkeer, snelwegen op zee en NAIADES. Voorts moet gebruik worden gemaakt van de mogelijkheden die worden geboden door de TEN-V-richtsnoeren inzake de ontwikkeling en integratie van multimodale vervoersketens.

Aangezien eerlijke en niet-discriminerende toegang tot corridors en overslagfaciliteiten een vereiste is voor comodaliteit, moet hieraan de nodige aandacht worden besteed. Beperkingen op de toegang tot de markt voor terminalactiviteiten, onder meer in havens en op rangeerterreinen, kunnen gevolgen hebben voor de klanten van deze faciliteiten. Overeenkomstig de regels van het Verdrag moeten alle exploitanten en klanten open en niet-discriminerende toegang krijgen tot deze markt.

**Groene vervoerscorridors definiëren en samenwerking tot stand brengen tussen overheidsinstanties en exploitanten van goederenlogistiek teneinde na te gaan welke verbeteringen nodig zijn om een adequate infrastructuur voor duurzaam vervoer te garanderen.**

Deadline: 2008.

**De positie van de groene corridors in de TEN-V en in de "Marco polo"-prioriteiten versterken.**

Deadline: 2010

**Een spoorwegwet met voorrang voor goederenverkeer tot stand brengen.**

Deadline: voorstel tegen 2008. Corridorstructuur tegen 2012.

**De oprichting en erkenning van snelwegen op zee bevorderen via, onder meer, een betere coördinatie van de verschillende financieringsbronnen.**

Deadline: 2008.

**Het NAIADES-programma voor vervoer over de binnenwateren ten uitvoer leggen.**

Deadline: volledige tenuitvoerlegging tegen 2013.

## 2.6. Stedelijke goederenlogistiek

Goederenlogistiek speelt zich hoofdzakelijk in steden af. Distributie in stedelijke agglomeraties vereist efficiënte koppelingen tussen langeafstandsvervoer over hoofdwegen en korteaafstandsdistributie naar de uiteindelijke bestemming. Bovendien moet het distributieproces tussen productiecentra en klanten in een stedelijk gebied efficiënt en schoon zijn.

In een totaalvisie moet niet alleen rekening worden gehouden met het vervoer van de goederen, maar ook aandacht worden besteed aan ruimtelijke ordening, milieuoverwegingen, verkeersbeheer en nog een aantal andere factoren. Eenvoudig beheer van de vraag naar goederen- en passagiersvervoer moet een integraal onderdeel vormen van stedelijke planning en biedt kansen om innoverende, op ICT gebaseerde oplossingen in de praktijk te brengen.

**De Commissie moedigt de vertegenwoordigers van stedelijke gebieden aan om hun ervaringen uit te wisselen. Dit kan bijdragen tot het opstellen van een reeks aanbevelingen, goede praktijken, indicatoren of normen voor stedelijke logistiek, inclusief de levering van goederen en de voertuigen die daarvoor worden gebruikt.**

Deadline: actieplan voor stedelijk vervoer in 2008.

**Aanbevelingen doen voor gemeenschappelijk overeengekomen benchmarks of prestatie-indicatoren om de efficiëntie en duurzaamheid van leveringen en terminals en, meer in het algemeen, van de stedelijke vervoerslogistiek en planning te meten.**

Deadline: 2011.

**Het goederengedeelte van CIVITAS versterken, zodat een betere coördinatie of integratie tot stand komt tussen passagiers- en goederenvervoer, tussen interstedelijke (lange afstand) en stedelijke vervoerslogistiek. Dit kan uitmonden in een geïntegreerde "CIVITAS voor goederen".**

Deadline: 2010.

## 3. DE TOEKOMST

De bovenvermelde acties zijn ontworpen om de sector van de goederenlogistiek te helpen efficiëntie en groei op lange termijn te bereiken door problemen als congestie, vervuiling en geluidshinder, CO<sub>2</sub>-emissies en afhankelijkheid van fossiele brandstoffen op te lossen. Als deze problemen niet worden opgelost, komt de efficiëntie van de goederenlogistiek in gevaar. Naast deze acties moet, samen met de lidstaten, ook worden gewerkt aan een langetermijnperspectief om een

gemeenschappelijke basis te leggen voor investeringen in de goederenvervoerssystemen van de toekomst.

De Europese Commissie zal in 2010 verslag uitbrengen over de vooruitgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van het actieplan. Zij zal in dat verslag ook nagaan welke verdere maatregelen noodzakelijk zijn op de bovenvermelde gebieden en zal het EU-beleid op het gebied van goederenlogistiek afstemmen op de economische context en de technologische ontwikkelingen.