

De weg naar een duurzame, slimme en toekomstbestendige transportsector

Betrouwbare transportketens zijn van cruciaal belang voor economie en samenleving van de landen van de Europese Unie. De coronacrisis heeft het belang van internationaal vervoer nog eens onderstreept. Ook in de komende periode van economisch herstel zijn dergelijke betrouwbare ketens van levensbelang. Ze dienen daarbij wel duurzaam te zijn, met gebruikmaking van de mogelijkheden van digitalisering.

Het “White Paper on Transport” uit 2011 is toe aan een herziening. Het belang van de daarin genoemde ontwikkelingen is toegenomen, net als de snelheid waarin ze zich voltrekken.

Denk aan:

- Het terugdringen van de CO₂-uitstoot
- De inrichting van de van de stedelijke infrastructuur
- Papierloos transport
- Een effectievere inzet van verschillende transportmodaliteiten
- Verbetering van werkomstandigheden van medewerkers.

Wil de transportsector toekomstbestendig zijn, dan zal de sector een antwoord moeten hebben op deze uitdagingen. Ambitueus en helder Europees beleid is daarbij onmisbaar.

TLN wil nadruk leggen op drie speerpunten voor een nieuwe strategie. Deze zijn op korte termijn van belang voor het herstel van de sector en op lange termijn voor de versterking ervan.

Transport en Logistiek Nederland vertegenwoordigt een groot deel van de Nederlandse bedrijven in de logistieke sector. Vele zijn kleine en middelgrote familiebedrijven, actief door heel de Europese Unie. De sector levert een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid en economische activiteit in Nederland. Voor onze economie is internationale handel van cruciaal belang en daarmee ook een Europese strategie om de transportsector klaar te stomen voor de toekomst.

Speerpunten voor beleid

1. Economische herstel moet in het teken staan van groene en digitale transformatie van de transport en logistiek
2. Creëer duidelijke randvoorwaarden om de sector de zekerheid te geven die het nodig is voor een duurzame, digitale en competitieve transportmarkt in Europa
3. Voor het slagen van de voorstellen uit het Mobility Package is meer nodig dan alleen nieuwe regelgeving; investeer in digitalisering van handhaving en veiligheid

1. Economisch herstel

Het herstel van de transport en logistiek moet hand in hand gaan met een groene en digitale transformatie.

Digitale transformatie

a. Eén standaard voor gegevensuitwisseling

Beter gebruik van beschikbare data door uitwisseling biedt mogelijkheden voor de sector zich verder te ontwikkelen. Dat moet wel op een veilige en verantwoorde manier gebeuren. De EU kan dit stimuleren. Hoe? Door het ontwikkelen van uniforme standaarden voor data-uitwisseling. Dat maakt het eenvoudiger en goedkoper om IT-systemen te koppelen. Er is behoefte aan een overkoepelende standaard voor data-uitwisseling. Daarvan kunnen dan nationale, regionale en lokale overheden en commerciële partijen gebruik maken, in contacten met elkaar en onderling. Europese coördinatie is gewenst. Punt van zorg blijft de grote versnippering van initiatieven en ontwikkelingen in de verschillende lidstaten.

b. Benutten van nieuwe technologie

De transportwereld kan de interne processen optimaliseren door het gebruik van Artificial Intelligence (AI) en het Internet of Things (IoT). Denk aan het verbeteren van de planning, het onderhoud en verhogen van de veiligheid. Het is gewenst dat de EU de ontwikkelingen op het vlak van AI en IoT koppelt aan de strategie voor slimme en duurzame mobiliteit.

c. Overal papierloos transport

De transitie naar papierloos transport is via e-CMR inmiddels gestart. Het levert tijds- en kostenbesparingen op. Om de voordelen op grote schaal te kunnen benutten, is het nodig dat de verplichting van e-CMR versneld wordt ingevoerd in heel Europa.

Duurzame transformatie

a. CO₂-reductie

Er zijn grote stappen nodig op het vlak van CO₂-reductie in het goederenvervoer. De doelstellingen van 2011 zijn achterhaald door ambitieuzere, neergelegd in



klimaatplannen en -akkoorden. Het doel: geen uitstoot van CO₂ en andere schadelijke broeikasgassen in 2050, geldend voor alle vervoersmodaliteiten. Dat vraagt nogal wat. Een grote en ambitieuze inzet is nodig.

b. Ondersteuning technologische doorbraken

Voor de transportmarkt zijn (op korte termijn) nieuwe technologieën beschikbaar. Denk aan elektrische of waterstof-elektrische vrachtwagens. De EU kan bevorderen dat deze nieuwe, schone technologieën sneller beschikbaar komen. Bijvoorbeeld door ze betaalbaarder te maken, want de meerprijs voor de ondernemer is nu nog aanzienlijk. De (aanschaf-)kosten van voertuigen zijn leidend bij de beslissing van een ondernemer voor de aanschaf van een nieuwe voertuig.

Belangrijk is om onderscheid te maken tussen de opties die er bestaan op korte en lange termijn. Een fossiele brandstof als LNG is wel geschikt voor de transitie naar schoner vervoer, maar op termijn is gebruik ongewenst omdat het niet voldoet aan een zero emissie doelstelling in 2050.

De grensoverschrijdende inzet van extra lange vrachtwagens biedt op relatief korte termijn goede mogelijkheden om de uitstoot van CO₂ te verminderen. Op Europees niveau – en dus niet door individuele lidstaten – moeten criteria worden vastgesteld welke trajecten hiervoor in aanmerking komen. Als aangrenzende lidstaten het eens zijn over de inzet van dergelijke voertuigen op elkaars grondgebied, mag Europees beleid dit niet in de weg staan.

c. Elektrisch vervoer en laadinfrastructuur

Ruime beschikbaarheid van oplaadmogelijkheden voor elektrische trucks zal het gebruik ervan aanmoedigen. Dat bevordert de CO₂-reductie. Het is aan te bevelen om te beginnen met laadinfrastructuur rond de steden ter bevordering van het schoon vervoer op korte afstanden. Daarnaast kan Europa landen verplichten dat van de nieuw verkochte distributietrucks een minimum aandeel bestaat uit elektrische voertuigen. Voor de middellange en lange afstanden zijn vooralsnog naast elektrische voertuigen ook andere brandstoffen nodig. Totdat zero-emissie(waterstof of elektrisch) ook hier beschikbaar is, is het raadzaam dat de EU het gebruik van biodiesel en (indien beschikbaar) aanmoedigt.

d. Heffingen en belastingen

Er is een geschikt instrument om het gebruik van schonere technologieën door de markt te stimuleren: heffingen en belastingen. Voor goederenvervoer over de weg kan dit concreet worden ingevuld binnen de richtlijnen voor Eurovignet en Energiebelasting. Maar het is van belang de hele transportmarkt, alle modaliteiten, op dezelfde wijze te 'beprijzen'. Concreet: een ton CO₂ uitgestoten door een vrachtwagen, trein of (binnen)schip wordt even zwaar belast. Alleen zo ontstaat een brede en efficiënte stimulans voor innovaties, schone technologieën voor alle transportmodaliteiten. Daarbij mogen de nodige investeringen in infrastructuur niet worden vergeten. Let op: uitbreiding van de emissiehandel (EMS) naar wegvervoer kan het effect van andere maatregelen ondergraven. Dat is voor TLN dan ook reden voor het pleidooi hiervan af te zien.

e. Aandacht voor logistieke hubs

De inrichting van zogeheten logistieke hubs kan bijdragen aan het leefbaarder maken van binnensteden. De groei van e-commerce betekent een grotere rol voor logistieke hubs in het reguleren en bundelen van goederenstromen die de stad in- en uitgaan. Daarom is het wenselijk dat een nieuw Urban Mobility Package hier aandacht aan geeft. Logistieke hubs (ontkoppelpunten) zijn locaties dicht bij de snelweg waar ladingen worden overgeslagen op een ander type, milieuvriendelijker voertuig. Van vrachtwagen naar elektrische bestelbus of cargobikes bijvoorbeeld. Dergelijke hubs moeten zijn voorzien van goede fysieke en IT-beveiliging en voorzieningen voor chauffeurs. Denk aan een kantine en toiletten.

2. Duidelijke randvoorwaarden

Voor ondernemers die een omslag willen maken naar een duurzame, digitale en competitieve Europese transportmarkt, is zekerheid van grote waarde. Randvoorwaarden moeten voor iedereen duidelijk zijn zodat de juiste keuzes kunnen worden gemaakt.

a. Eerlijke concurrentie

De grote prijsverschillen binnen Europa leiden tot een grote concurrentiedruk die ondernemers in het wegvervoer dwingt onder de kostprijs te concurreren. De COVID-crisis heeft deze prijsdruk nog verergerd. Deze ontwikkeling is ongewenst. Daarom ook zijn er wijzigingen doorgevoerd op het vlak van detachering, cabotage, vestigingseisen en rij- en rusttijden. Het doel is een interne markt met evenwichtiger verhoudingen en eerlijker concurrentie. Dit gaat alleen werken als alle lidstaten de nieuwe regelgeving op dezelfde manier gaan uitvoeren en handhaven. Een op het wegvervoer gericht Europees handhavingsagentschap kan hieraan bijdragen. Dat agentschap moet tot doel hebben een gemeenschappelijke handhavingsstrategie te formuleren en lidstaten bij de uitvoering te ondersteunen. Onderlinge samenwerking en slimme innovatieve handhavingsmethoden zijn daarbij waardevolle facetten.

b. Europees beleidskader nieuwe bedrijfsmodellen

Sinds het Whitepaper van 2011 kent de transportsector veel nieuwe bedrijfsmodellen. Ladingplatformen zijn het bekendste voorbeeld. Met de komst hiervan zijn er vraagstukken opgekomen die een Europees antwoord behoeven. Er ontbreekt een adequate wetgeving op het gebied van data-eigenaarschap, transparantie en dataportabiliteit. Terwijl dat belangrijke randvoorwaarden zijn voor veilige en eerlijke datadeling via platforms. Daarnaast dreigt een machtsconcentratie bij enkele uitzonderlijk grote technologiebedrijven. Zij verkrijgen en bezitten grote hoeveelheden data. Dat kan de toetreding van nieuwe, kleine en innovatieve bedrijven in de weg staan en dat is ongewenst. Er is een wettelijk kader op Europees niveau noodzakelijk dat ondernemers meer zekerheid en duidelijkheid biedt. Immers, bevoorradingsketens zijn grensoverschrijdend en transporteurs doen vaak zaken met leveranciers en klanten in verschillende (niet-) Europese landen.

c. Lange termijn zekerheid

De verduurzamingsopgave voor de transportsector is gigantisch. Dit vergt van ondernemers een aanzienlijke investeringsslag. Door de huidige crisis is de investeringsruimte van veel bedrijven klein. Meer dan ooit is er behoefte aan zekerheid op langere termijn over beleidsdoelen en overheidsinstrumenten. Vergroening biedt de sector een toekomstperspectief. Het is van belang dat bedrijven hun bijdrage kunnen leveren op een manier die het concurrentievoordeel voor Nederlandse transportbedrijven vergroot. Om deze zekerheid te bieden aan bedrijven is het van belang dat in Europees verband een aantal duidelijke doelstellingen worden geformuleerd die binnen een duidelijk afgebakende termijn behaald moeten worden.

d. Duidelijke emissiezones in binnensteden

Voor alle grote steden in Europa is een heldere definitie van lage emissiezones noodzakelijk. Pas dan is het mogelijk een goede inschatting te maken van het aantal voertuigen dat nodig is voor stadsdistributie. En dus ook welke laadinfrastructuur daarbij past en welke investeringen dat vergt. Ook is meer eenduidigheid gewenst in de verschillende Europese lidstaten over welke voertuigen in deze zones zijn toegelaten.

e. Optimalisatie van goederenstromen

Het White Paper uit 2011 zette in op een forse verschuiving van het goederenvervoer naar andere modaliteiten (30% in 2030, 50% in 2050). Daarvan is nog weinig terecht gekomen, terwijl het aantal vervoerde goederen sterk is toegenomen. De uitdaging om te komen tot een betere balans tussen de verschillende transportmodaliteiten is dus gegroeid. Dit vraagt om een nieuwe kijk en aanpak op Europees niveau. In plaats van dogmatisch streven naar het verschuiven van percentages, moet het doel zijn de goederenstromen te optimaliseren in het kader van een sterke en duurzame economie. Leidraad moet zijn: maak alle andere modaliteiten sterker en het wegvervoer niet zwakker. Dat versterkt de bevoorradingsketen in zijn geheel.

Europa dient belemmeringen weg te nemen die samenwerking tussen modaliteiten verhinderen. Bijvoorbeeld de achterhaalde richtlijn voor gecombineerd vervoer en de lappendeken aan rijverboden. Noodzakelijk is verder een verbetering van de aansluiting en overslag op verschillende modaliteiten. Het stimuleren van datadeling tussen verschillende modaliteiten kan hierbij helpen. Dit stelt ondernemers in staat om optimaal gebruik te maken van de verschillende mogelijkheden.

3. Investerings in digitalisering en veiligheid

Voor het slagen van de voorstellen uit het Mobility Package is meer nodig dan alleen nieuwe regelgeving. Europa dient te investeren in digitalisering van handhaving en veiligheid.

a. Digitale handhaving

Zoals hierboven vermeld, beoogt het Mobility Package een eerlijker interne markt door de wijzigingen op het vlak van detachering, cabotage, vestigingseisen en rij- en rusttijden. Handhaving van regels krijgt (nog) meer gewicht. De nadruk moet daarbij liggen op systematische overtreders. Digitale handhaving is daarbij onmisbaar, vooral



risico-gericht met nadruk op de gebieden beleid en financiering. Zo kan digitalisering van transportdocumenten (zoals de e-CMR) helpen bedrijven aan te pakken die stelselmatig de regels overtreden. Ook de digitale tachograaf en de smart tacho versie 2 bieden veel mogelijkheden om fraude tegen te gaan en meer gericht te handhaven. Helaas heeft het inzetten van digitale handhaving te weinig prioriteit binnen de EU. Dit zien we graag veranderen.

Daarnaast zou de EU zich moeten inspannen voor het harmoniseren van handhavingspraktijken, het eerder genoemde handhavingsagentschap kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Door het delen van 'best practices' kunnen lidstaten van elkaar leren en sluit handhaving beter op elkaar aan. Dat maakt dat ondernemers beter weten waar zij aan toe zijn indien zij in contact komen met handhavingsinstanties.

b. Veilige parkeerplaatsen

Criminaliteit als ladingdiefstal en mensenhandel is een groeiend probleem in het wegvervoer. Daardoor neemt de behoefte toe aan meer beveiligde parkeerplaatsen langs de Europese corridors. Veilige parkeerplaatsen met goede voorzieningen verbeteren ook de werkomstandigheden van chauffeurs. De komst van een netwerk van dergelijke parkeerplaatsen verdient meer aandacht en geld. De financiering is nodig om plekken te laten voldoen aan standaardeisen en het aantal parkeermogelijkheden te vergroten. Werknemers van transportbedrijven moeten kunnen vertrouwen op een veilige plek voor zichzelf en hun lading. Dat is in het belang van ons allen.

TLN is beschikbaar voor verdere informatie en vragen, u kunt contact opnemen met:

Willemijn Westerlaken, European Affairs manager TLN

wwesterlaken@tln.nl / www.tln.nl

T +32 (0) 251 00 882 / M +32 (0) 48 36 50 922

Archimedesstraat 5

Bus 4, B-1000 Brussel

