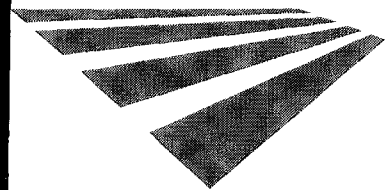


K&E



Wegen naar de Toekomst

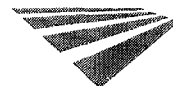
Studio WnT
p/a postbus 23336
3001 KH Rotterdam
tel: 010-4363657
fax: 010-4367918
E-mail: studiownt@qmc.nl

Transport in de Toekomst

Verslag van de manifestatie 7-7-1998

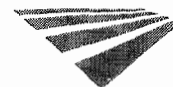
WnT290





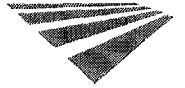
Documentbeschrijving

Titel:	Transport in de Toekomst
Subtitel:	Verslag van de manifestatie
WnT-rapportnummer	WnT290
Traffic Test -	
Rapportnummer:	TT98-50
Status:	Eindrapport
Projectnummer:	EXT98-04
Auteur(s):	Drs. H. van Altena Drs. B. Rakic
Datum:	11 augustus 1998
Opdrachtgever:	Bouwdienst Rijkswaterstaat, de heer H. Abbenhuis
Korte inhoud:	In het kader van het thema Transport in de Toekomst van het project Wegen naar de Toekomst van Rijkswaterstaat vond 7 juli 1998 een manifestatie plaats. Hierbij werden de eerste resultaten van drie van de in totaal zeven pilots gepresenteerd en werd samen met de betrokkenen gekeken hoe de verschillende pilotprojecten verder uitgewerkt moeten worden. In voorliggend rapport wordt verslag gedaan van deze manifestatie.



Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Transport in de Toekomst	2
2.1 De Pilots.....	2
3. Welkomstwoord ir. Oud	4
4. Welke weg kiezen we?	7
5. De gepresenteerde pilots.....	10
6. CV Panelleden	13
7. Verslag Paneldiscussie	14
Nawoord	18



1. Inleiding

Op 7 juli 1998 vond in het Artis Partycentrum te Amsterdam de manifestatie *Transport in de Toekomst* plaats. Bij deze manifestatie werden de eerste resultaten van drie van de in totaal zeven pilots van het thema *Transport in de Toekomst* gepresenteerd en werd samen met alle betrokkenen gekeken hoe de verschillende pilotprojecten uitgewerkt moesten worden.

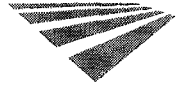
Het programma was als volgt:

Na een woord van welkom van de dagvoorzitter en projectleider van *Transport in de Toekomst*, de heer ir. Oud, volgde een inleiding van ir. Olierook. De heer Olierook, lid van het bestuur van *Wegen naar de Toekomst* en *HID* van de *Bouwdienst Rijkswaterstaat*, zette uiteen voor welke uitdagingen de *Waterstaat* en andere betrokkenen staan met betrekking tot het transport in de toekomst.

Na een korte probleemverbeeldende film en acteursspel werden vervolgens drie pilotprojecten gepresenteerd, te weten *Goed aan Boord*, *Laadeenheden* en de *Intermodal Explorer* (voorheen: *Multimodaal Transportbureau*).

Daaropvolgend werd voor de eerste twee projecten de samenwerking tussen de betrokken partijen en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bekrachtigd met de ondertekening van een convenant. Van de *Intermodal Explorer* werd een demo getoond, die werd toegelicht door de heer Nefkens van het gelijknamige bureau. Tot slot vond een panel- en zaaldiscussie plaats onder leiding van Fons de Poel. In deze discussie werd nagedacht over de kansen en mogelijkheden die voor de pilots van *Transport in de Toekomst* in het verschiet liggen.

In voorliggende notitie wordt verslag gedaan van deze manifestatie. In het tweede hoofdstuk wordt een korte typering gegeven van het thema *Transport in de Toekomst* en de pilotprojecten die op de manifestatie centraal stonden: *Goed aan Boord*, *Laadeenheden* en *Intermodal Explorer*. In het derde hoofdstuk en vierde hoofdstuk zijn de teksten van respectievelijk de toespraak van de heer Oud en van de heer Olierook opgenomen. Het vijfde hoofdstuk gaat in op de drie pilots. Het zesde hoofdstuk bevat een CV van de panelleden en in het zevende en laatste hoofdstuk vindt u een weergave van de discussie.



2. Transport in de Toekomst

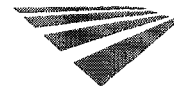
Wegen naar de Toekomst is een innovatie-innitiatief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het programma werken de vier specialistische diensten en het hoofdkantoor van Rijkswaterstaat samen: de Meetkundige Dienst, de Dienst Weg- en Waterbouwkunde, de Bouwdienst en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer. In Wegen naar de Toekomst zoeken zij samen met weggebruikers, externe experts en belangenorganisaties op een creatieve manier naar oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen op een termijn van 30 jaar. Het gaat daarbij om een breed scala van ideeën dat uiteenloopt van maatregelen om het wegennet beter te benutten, tot het creëren van mogelijkheden om het wegennet te ontlasten door gebruik van andere en nieuwe modaliteiten.

Eén van de thema's onder de vlag van Wegen naar de Toekomst is Transport in de Toekomst. In dit project wordt gezocht naar manieren om het goederenvervoer nog beter en efficiënter te laten verlopen en te komen tot een optimale benutting van alle vervoersmodaliteiten. In de visie van Transport in de Toekomst zal Nederland over 30 jaar beschikken over een efficiënt hoogwaardig multimodaal goederentransportsysteem. De realisatie daarvan zal nog jaren in beslag nemen maar de eerste stappen in de goede richting zijn al gezet. Nadat in kaart is gebracht hoe alternatieve goederenvervoerssystemen en concepten kunnen bijdragen aan de oplossing van de verkeers- en vervoersproblematiek, is een zevental pilotprojecten gestart. Drie van deze projecten werden in het kader van het 200 jarig bestaan van Rijkswaterstaat in een manifestatie gepresenteerd aan het publiek.

2.1 De Pilots

Multimodaal Transportbureau

Het Multimodaal Transportbureau is te beschouwen als de spin in het web van het verkeers- en vervoerssysteem. Men kan er capaciteit boeken om goederen van A naar B te transporteren. Het bureau regelt het gehele transport. De aanvrager dient een verzoek in en kan daarbij speciale wensen hebben op het gebied van snelheid, het afleveringsmoment of bijzondere transportvoorschriften (gevaarlijke stoffen, bederfelijke waar, beveiliging). Het Multimodaal Transportbureau koopt vervolgens capaciteit in bij de diverse exploitanten van vervoer, zoals auto(snel)wegcapaciteit, transport via pijpleidingen en scheepvaart. De prijzen zijn daarbij afhankelijk van vraag en aanbod. Het doel van het Multimodaal Transportbureau is te komen tot een "transportbureau voor goederen" dat onder handhaving van de vrije verladerskeuze een efficiënte *match* regelt tussen verladers en vervoerders. Anders gezegd betreft het hier het in het leven roepen van het instituut goederenvervoermakelaar om te komen tot een optimaal goederenvervoer, met inachtneming van alle modaliteiten en een beter benutting van de infrastructuur.

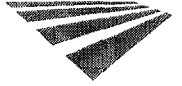


Laadeenheden

Om het transport en de opslag van goederen te optimaliseren is een betere afstemming van de afmetingen van standaardlaadeenheden nodig. Specifiek gesteld is het doel van "Laadeenheden" het leveren van een bijdrage aan de standaardisatie van laadeenheden om het multimodaal transport en de transportefficiëntie te bevorderen. Door een juiste keuze en combinatie van laadeenheden wordt getracht om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. Het automatisch overslaan van goederen zal door de standaardisatie ook makkelijker worden. Opslag en transport van goederen worden tot slot efficiënter door producenten van goederen bij de ontwikkeling van hun produkten al rekening te laten houden met de afmetingen van de laadeenheden.

Goed aan Boord

Middels de aanleg van uiteindelijk een netwerk van kleinschalige overslagcentra wordt geprobeerd om de haarvaten van het Nederlandse vaarwegennet meer en vaker voor de binnenvaart te benutten. Verladers krijgen meer kades waar lading goedkoop aan en van boord te halen is. Voor dit doel wordt momenteel een eenvoudige en goedkope overslagfaciliteit ontwikkeld, waarmee een alternatief weg/waterketenconcept wordt geboden, dat concurrent is met de huidige monomodale keten met vrachtwagens. De pilot richt zich daarbij in het bijzonder op continentale gecontaineriseerde en containeriseerbare ladingstromen. Het gaat hierbij om zogenaamde punt-puntverbindingen en kleine volumina. Voor verladers in deze gebieden wordt het zo aantrekkelijk om gebruik te maken van de vele waterwegen. De binnenvaart kan dan een gedeelte van het transport voor haar rekening nemen dat tot nog toe als vanzelfsprekend over de weg wordt vervoerd.



3. Welkomstwoord ir. Oud

Ik wil beginnen met u allen hartelijk welkom te heten op de manifestatie Transport in de Toekomst.

Ik ben blij dat u de weg naar Artis hebt kunnen vinden. Zoals de meesten van U weten hadden we als lokatie eerst het Scheepvaartmuseum, een meer voor de hand liggende omgeving als het gaat om transport. Maar door de overweldigende belangstelling - we hebben dus vanmiddag wel wat waar te maken! - hebben we op het laatste moment besloten naar de dierentuin te gaan, waar dialoog een belangrijker rol speelt dan U wellicht denkt. Denkt U maar aan: bekijken en bekeken worden!

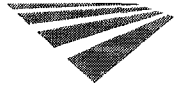
Zoals ook in de uitnodiging vermeld, zijn we van plan om een blik in de toekomst te werpen. Specifiek gesteld richten we ons op het transport van de toekomst. Een onderwerp wat u allen, naar ik verwacht, na aan het hart ligt.

Voordat we hiermee beginnen, wil ik echter eerst terugblikken naar het verleden. Dit jaar is het 200 jaar geleden dat Rijkswaterstaat werd opgericht. In die 200 jaar heeft de Waterstaat eraan bijgedragen dat Nederland van een - zeker in vergelijking met nu - bedreigd gebied is veranderd in een veilig, welvarend en leefbaar land. Dijken, inpolderingen en kanalen, viaducten, bruggen, sluizen en niet te vergeten de verkeers- en vervoersinfrastructuur. Werken/projecten die het landschap in de loop van de tijd een volstrekt ander aanzien hebben gegeven.

Hoewel Rijkswaterstaat met het maken van plannen onvermoeibaar vorm bleef geven aan de fysieke infrastructuur van ons land, werd eind jaren tachtig meer en meer duidelijk dat de besluitvorming rond grote infrastructurele projecten steeds trager verliep. Besluitvormingsprocessen strekten zich uit over meerdere jaren en een steeds groter deel van de samenleving voelde zich betrokken bij Rijkswaterstaat en zijn taken. Waar in het verleden politiek en samenleving nauwelijks tegenspel boden, kregen we nu te maken met boze burgers, belangenorganisaties en politici die waar voor hun geld wilden. Daarnaast bleek dat we, kijkend naar daadwerkelijke oplossingen, niet veel verder kwamen dan "meer van hetzelfde". Om hier beter mee om te gaan, begonnen we in 1993 met het Infrastructuur Laboratorium, kortweg Infralab.

Infralab is een methode om in dialoog te komen met de samenleving en om in die dialoog adequate infrastructuur te realiseren. Door intensief samen te werken met omwonenden, voetgangers, fietsers, automobilisten, verladers, transporteurs en andere belanghebbenden werden creatieve ideeën ontwikkeld én uitgevoerd voor de verbetering van onze autosnelwegen.

Het verbeteren van de wegen, en vooral van de doorstroming op de wegen, werd sowieso steeds belangrijker. Op Prinsjesdag 1996 was 'bereikbaarheid' hét politieke item. Het kabinet ontvouwde de 'agenda 2000- plus' en lanceerde tegelijkertijd de nota's "Samen Werken Aan Bereikbaarheid" en "Transport in Balans". De boodschap die hierbij hoorde was duidelijk: zowel op de lange termijn als de korte termijn moest meer worden geïnvesteerd in 'bereikbaarheid', want bij ongewijzigd beleid zou straks iedereen "vast staan". Vitale belangen als het gaat om economie en milieu waren hierbij in het geding. Files zorgen voor forse maatschappelijke en economische schade en omdat economische groei nu eenmaal een groeiende behoefte aan mobiliteit met zich meebrengt zou de druk op het verkeers- en vervoerssysteem in de toekomst alleen maar verder toenemen.



Rijkswaterstaat stond toen voor de opgave om vorm te geven aan de noodzakelijke verbetering van het hoofdwegennet. Om innovatiethema's te verkennen en tot ontwikkeling te brengen, werd het programma Wegen naar de Toekomst gestart. Een samenwerkingsverband van vier specialistische diensten en het hoofdkantoor van Rijkswaterstaat. Geheel in de geest van Infralab, laten wij ons inspireren door voortdurend de dialoog te zoeken met weggebruikers, externe experts en belangenorganisaties. Deze gezamenlijke zoektocht moet op korte termijn concrete resultaten opleveren zoals experimenten op de weg of, waar vanmiddag sprake van is, convenanten tussen partijen om gezamenlijk ergens de schouders onder te zetten. De resultaten van deze aanpak helpen onze collega's dan weer bij het uitzetten van de beleidskoers.

In de sessies met weggebruikers, deskundigen en andere belanghebbende partijen werd geïnterviewd welke problemen zij en wij ondervonden. Deze bijeenkomsten resulteerden in de omschrijving van een viertal thema's of aandachtsgebieden, te weten:

- Communicatie voertuig wal (over de mogelijkheden die de informatie- en communicatietechniek biedt)
- Infra op maat (waarin is verkend hoe de infrastructuur meer vraagafhankelijk dus flexibel kan worden ingericht)
- Hindervrij wegonderhoud (waarin nieuwe mogelijkheden zijn verkend voor ongehinderde doorstroming tijdens wegwerkzaamheden)
- Transport in de Toekomst

Later kwamen daar nog twee thema's bij, namelijk Visie - of beter gezegd: perspectieven Hoofdwegennet - en Automatische Voertuiggeleiding.

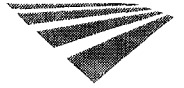
De aanpak die we bij Wegen naar de Toekomst hebben gekozen is nieuw voor ons: we beschrijven hoe de Nederlandse hoofdwegenstructuur er over ca. 30 jaar uit zou **kunnen** zien en geven tevens de weg aan die we vanaf dit moment zouden moeten bewandelen om die situatie te bereiken. Daarnaast vullen we de eerste stap concreet in. We verbinden dus het hier en nu met het daar en dan, en maken daar een consistent geheel van. En met die eerste concrete stap ben ik bij het onderwerp van vanmiddag.

Het thema dat vanmiddag centraal staat, Transport in de Toekomst, richt zich op de vraag of en hoe door alternatieve goederenvervoersystemen en concepten een bijdrage kan worden geleverd aan een veilig, concurrerend en kwalitatief hoogwaardig goederenvervoersysteem.

De afgelopen twee jaar hebben we in een brede en open discussie met belanghebbenden en deskundigen - de meesten zitten gelukkig ook weer vandaag in de zaal - oplossingen bedacht en uitgewerkt. Dit heeft geresulteerd in een zevental pilotprojecten:

- Multimodaal Transportbureau
- Goed aan Boord
- Laadeenheden
- Testcentrum voor Verkeer en Vervoer
- Dynamische Doelgroepstroken
- Automatic Road Train
- en Herdefinitie Combiroad.

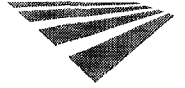
Stuk voor stuk kansrijke bouwstenen om het goederenvervoer in ons land op een maatschappelijk verantwoorde wijze te accommoderen.



Vanmiddag willen wij u drie van onze pilots presenteren: Multimodaal Transportbureau (dat we vanaf nu liever Intermodal Explorer willen noemen), Goed Aan Boord en Laadeenheden.

We hopen u vandaag te kunnen laten zien wat we de afgelopen twee jaar hebben bereikt. Zeker niet als eindpunt maar als een eerste stap op weg naar een hopelijk beter Transport in de Toekomst. Zeker ook niet als integrale oplossing, maar als een bouwsteen aan een groot bouwwerk.

Ik wil u dan ook uitdagen om in de forumdiscussie van vanmiddag actief mee te denken over de verdere uitwerking van de pilots. Alleen door de handen ineen te slaan kunnen we de mobiliteitsgroei in gewenste banen leiden en het transport accommoderen.



4. Welke weg kiezen we?

In het hiernavolgende is de integrale tekst opgenomen van de toespraak van ir. M.J. Olierook: "Welke weg kiezen we?".

De Nederlandse economie heeft de afgelopen jaren een relatief sterke groei doorgemaakt. En het is de algemene verwachting dat de economie zal blijven groeien. Volgens de meest voorzichtige scenario's is die groei zo'n 1,3% per jaar en volgens de meest optimistische circa 2,8%.

Met de groeiende economie is ook het goederenvervoer fors toegenomen. Grofweg hoort bij iedere procent groei van de economie ook een procent groei van het goederenvervoer.

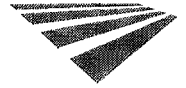
De grote toename van de mobiliteit vormt een steeds groter knelpunt voor de bereikbaarheid in ons land. Nederland dreigt dicht te slibben. Files ontstaan steeds vaker en worden langer en hardnekkiger. De congestie op de wegen veroorzaakt vertragingen die niet alleen bijzonder onaangenaam zijn maar die ook hoge kosten voor de economie met zich mee brengen. Bovendien leidt de groeiende zorg voor het milieu tot het besef dat een ongebreidelde toename van het verkeer een onaanvaardbare aantasting van onze leefomgeving zal opleveren. Dit ondanks het gelukkige feit dat ons vrachtwagenpark tot het schoonste van Europa behoort. Het autoverkeer veroorzaakt zure regen, die gebouwen en bossen aantast. De uitstoot van CO₂ maakt onze planeet warmer waardoor een broeikas-effect optreedt. Het landschap wordt meer en meer doorsneden door wegen. Zestig procent van alle Nederlanders ondervindt hinder van verkeerslawaaï en op onze wegen vallen jaarlijks circa 1300 doden.

Voortgaande economische groei zal deze problemen eerder doen toenemen dan verminderen. Tegelijkertijd doet zich het feit voor dat een verdere verslechtering van de bereikbaarheid ook een belemmering wordt voor de economische ontwikkeling.

Overigens is deze constatering niet nieuw, getuige de nota's Samen Werken aan Bereikbaarheid en Transport in Balans. Bovendien heeft het nu demissionaire kabinet dit voorjaar substantiële bedragen uitgetrokken voor de verbetering van de bereikbaarheid en kennis op het gebied van verkeer en vervoer. We staan voor de opgave om de groeiende mobiliteit in goede banen te leiden. De economische centra moeten bereikbaar blijven, transport moet ongehinderd plaats kunnen vinden en tegelijkertijd moet het milieu zoveel mogelijk worden ontzien.

Alleen uitbreiding van de weg-infrastructuur biedt geen afdoende oplossing. Er is niet alleen een toenemende weerstand tegen het volstorten van ons land met asfalt en beton, maar er is ook simpelweg te weinig ruimte. Dit betekent dat we voor de uitdaging staan om binnen de bestaande ruimtelijke structuur op maatschappelijk verantwoorde wijze het transport te accommoderen. Hieraan zitten twee aspecten. We moeten enerzijds inspelen op de transportvraag die voortkomt uit de groeiende economie, maar anderzijds deze transportvraag positief zien te beïnvloeden zonder de economische groei aan te tasten.

Hoe moeten we een dergelijk complex probleem oplossen? In de eerste plaats is het van belang dat we kiezen voor een pro-actieve aanpak. In het verleden heeft de overheid zich vaak beperkt tot reageren en repareren. We bouwden wegen om in de toenemende vervoersvraag te voorzien. Daar kunnen we nu niet mee



volstaan. We moeten anticiperen op de ontwikkelingen die zich om ons heen voordoen en tijdig actie ondernemen. Om een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem te ontwikkelen waarin het transport ongehinderd kan plaatsvinden, moeten we het verleden durven loslaten en voortvarend de blik naar de toekomst richten. Dat is *Wegen naar de Toekomst*.

Maar: *Wegen naar de Toekomst* is ook samen naar oplossingen zoeken. Want het creëren van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de overheid, het bedrijfsleven en de burger. Alleen door de krachten te bundelen, kunnen we het transport op maatschappelijk verantwoorde wijze accommoderen.

Rijkswaterstaat gaat daarom een dialoog aan met de omgeving. De weggebruiker - forens, vrachtwagenchauffeur of recreant - weet immers het best wat hij of zij als problemen op de weg ervaart. Experts en belangenorganisaties brengen behalve praktijkervaring, visie en belangrijke aandachtspunten in. Bovendien ontstaat door de dialoog aan te gaan met het publiek, ook discussie binnen onze eigen organisatie: medewerkers komen soms letterlijk achter hun tekentafel vandaan om in samenspraak met de omgeving creatieve oplossingen te bedenken.

Deze aanpak leidt in de eerste plaats tot toepasbare maatregelen omdat ze gebaseerd zijn op wat bij de gebruiker leeft. Verder wordt zo commitment gekweekt en innovatie gestimuleerd. Alleen een organisatie die openstaat voor dialoog vormt immers een voedingsbodem voor echte vernieuwingen.

De vraag is dan natuurlijk: wie doet wat? Taken en verantwoordelijkheden moeten op efficiënte wijze over de betrokken partijen worden verdeeld.

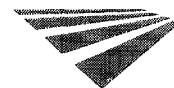
De verbetering van het logistieke en transportproduct is bij uitstek een zaak van het bedrijfsleven. Het is evident, en de praktijk bewijst dat, dat het bedrijfsleven daartoe ook investeert in innovatieve technologische oplossingen. Maar het gaat hier niet alleen om technologische vernieuwing; ook om organisatorische.

De rol voor de overheid is hier het stimuleren van veelbelovende ideeën die de markt ontwikkelt.

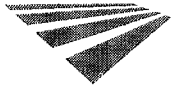
Daarnaast heeft de overheid de rol van beheerder van de weginfrastructuur. Het wordt steeds belangrijker om slimmer om te gaan met de bestaande wegen. Ik noem U ontwikkelingen als rekening rijden, pay-lanes, dynamisch verkeersmanagement, doelgroepstroken. Mobiliteit wordt een 'gewoon' product waaraan een prijskaartje komt te hangen. In het goederenvervoer is dat al een heel eind op gang. De schaarste wordt dan via marktwerking beheerst. Aandacht voor logistieke innovatie en technologische vernieuwingen én aandacht voor de infrastructuur zijn belangrijke ingrediënten voor het bereiken van een verantwoord goederenvervoer dat op zijn toekomstige taak is berekend.

Om de nodige veranderingen te laten plaatsvinden is flexibiliteit een eerste vereiste. De toekomst laat zich niet vastleggen. En dus is het ook niet verstandig om maatregelen te nemen die alleen maar effectief zijn als de toekomst zich op één manier ontwikkelt. Dit neemt niet weg dat er keuzen gemaakt moeten worden. Sommige opties sluiten elkaar bijvoorbeeld uit en we beschikken vanzelfsprekend niet over onbeperkte middelen.

Het allerbelangrijkste is evenwel creativiteit. Alle partijen - overheid, bedrijfsleven en burgers - moeten de durf hebben om **samen** nieuwe wegen in te slaan en nieuwe ideeën te ontwikkelen, ook al is de uitkomst uiterst onzeker en het praktisch nut moeilijk te voorspellen.



Dit is zeker niet makkelijk. Het vereist een nieuwe manier van denken en omgaan met elkaar. Ik hoop echter dat we vanmiddag weer een stap in de goede richting kunnen doen en zo een bijdrage kunnen leveren aan efficiënt en maatschappelijk verantwoord Transport in de Toekomst.



5. De gepresenteerde pilots

In de volgende paragrafen zullen we kort in gaan op de presentatie van de drie pilots:

- Goed aan boord;
- Laadeenheden
- Multimodaal Transportbureau (Intermodal Explorer)

Goed aan boord

De pilot 'Goed Aan Boord' beoogt op de korte termijn kleinschalige, goedkope en innovatieve overslagfaciliteiten te realiseren aan de kleinere vaarwegen. Hiermee kan binnenvaart meer en vaker in concurrerende, alternatieve ketens voor vervoer van continentale lading worden ingezet. De zo bereikte 'modal shift' draagt bijvoorbeeld in belangrijke mate bij aan minder milieubelasting.

Na een intensief zoekproces is het pilootteam erin geslaagd een alternatief keten- en overslagconcept tot in het voorontwerpstadium te ontwikkelen. Het gaat hierbij om een stroom PVC-poeder van Pernis naar Hardenberg, Nijverdal en Twist, die nu nog geheel over de weg gaat en naar verwachting binnenkort hoofdzakelijk per binnenschip.

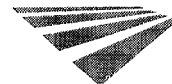
Het pilootteam heeft voor de komende ontwerpfase een verreikend convenant opgesteld, waarover reeds met marktpartijen op hoofdlijnen overeenstemming is bereikt. Het enthousiasme, dat veroorzaakt werd door het positieve onthaal dat de pilot van de markt kreeg, stond echter op gespannen voet met het grote aantal partners. Hierdoor kan dit convenant net niet al vandaag ondertekend worden. De markt kan er echter op rekenen dat de overheid de reeds geuite intenties gestand zal doen, zodat de ontwerpfase voor de bouw van de overslagcentra en de verdere ketenelementen daarna voortvarend van start kan gaan.

Middels een intentieverklaring voor de GAB-pilot verklaren de betrokken partijen:

de intentie te hebben om gezamenlijk, naar aanleiding van de notitie 'Haalbaarheid GAB-pilot Alternatief vervoer PVC-poeder Shell-Wavin' in het kader van een ontwerpfase, nader onderzoek te verrichten naar het in die notitie genoemde alternatieve weg/watervervoer, alsmede dit alternatief verder en gedetailleerd uit te werken, gericht op het binnen afzienbare tijd verwezenlijken van het doel van de genoemde 'Goed Aan Boord'-pilot. Indien vanuit de markt goed onderbouwde voorstellen worden ontwikkeld zijn de partijen bereid binnen zekere grenzen expertise, financiën en/of faciliteiten ter beschikking te stellen. Indien hierbij tot nadere afspraken kan worden gekomen zullen deze in een overeenkomst worden vastgelegd.

Deze intentieverklaring werd uit naam van de volgende personen namens de betrokken partijen ondertekend:

namens Wavin B.V., dhr. L.M. Batterink



namens Shell Nederland Chemie B.V., dhr. E. van der Werff

namens Internationaal Transport Nijhof-Wassink B.V., dhr. F. Nijhof

namens Intermodal Services B.V., dhr. P.M.A. Bloemendaal

namens Van de Graaf's Werktuig- en Constructiebouw B.V., mw. D. van de Graaf

namens Kraanservice Katwijk, dhr. R. Bosdijk

namens Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal
Goederenvervoer, dhr. F. Heuer

Laadeenheden

Binnen de pilot Laadeenheden is het afgelopen jaar gewerkt aan een grondige inventarisatie en een plan van aanpak voor de definitieve pilot. Een aantal belangrijke partijen (zowel bedrijven als koepelorganisaties) uit de Nederlandse vervoerswereld hebben hierbij meegewerkt door het inbrengen van hun kennis en visie.

Concreet resultaat is een rapportage waarin een voorlopig programma van eisen is geformuleerd en onderbouwd, en waarin reeds eerste voorstellen staan voor een aantal te ontwikkelen en op elkaar afgestemde standaard laadeenheden. Dit rapport is in samenspraak met de genoemde partijen tot stand gekomen.

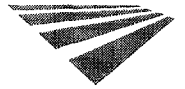
De betrokken branche-organisaties hebben aangegeven, als vertegenwoordigers van hun leden, graag bij het vervolg van het project betrokken te blijven. Een aantal van de betrokken bedrijven heeft op basis van het opstelde plan nu reeds aangegeven actief betrokken te willen zijn bij de vervolgfase. Daarnaast is er nog de mogelijkheid voor andere bedrijven die hieraan een actieve bijdrage willen leveren, om zich aan te melden.

De intentieverklaring ten behoeve van het ontwikkelen en implementeren van continentale standaard laadeenheden voor multimodaal goederenvervoer luidt als volgt:

Partijen hebben de intentie om een op de eigen mogelijkheden afgestemde bijdrage te leveren, aan het gezamenlijk verwezenlijken van het doel van de pilot Laadeenheden. Indien tot nadere afspraken kan worden gekomen, zullen deze worden vastgelegd in een door partijen te ondertekenen overeenkomst, waarin de eventuele inzet van expertise, financiën en/of faciliteiten wordt omschreven. Bij deze overeenkomst zal middels een plan van aanpak aangegeven worden hoe het verloop van het project zal worden ingericht en afgewikkeld.

Deze intentieverklaring werd uit naam van de volgende personen namens de betrokken partijen ondertekend:

namens Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal
Goederenvervoer, dhr. F. Heuer



namens Binnenvaart Nederland, dhr. J. Veldman

namens TIP (GE-Capital), dhr. H. Kuipers

namens KLM Cargo, dhr. P. Sluiter

namens Koninklijk Nederlands Vervoer, mw. W.W. Sittrop

namens van Gend en Loos b.v., dhr. R. Buitelaar

namens het Nederlands Normalisatie Instituut, dhr. P.J.J. Maas

namens de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer, dhr. H. de Groot

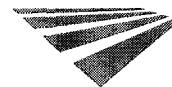
namens Transport en Logistiek Nederland, dhr. A. Smit.

Multimodaal Transportbureau (Intermodal Explorer)

Een derde pilot is het Multimodaal Transportbureau. Ofwel "Intermodal Explorer", zoals de nieuwe benaming is. Dit project wordt uitgevoerd in samenwerking met het Platform Modal Split, een informeel overlegorgaan waarin belanghebbenden van de Rotterdamse haven en de verschillende overheden elkaar treffen.

Voor deze Intermodal Explorer wordt geen convenant getekend; maar dat betekent niet dat er over het project niets te melden valt. Integendeel. Het projectvoorstel ligt er en momenteel wordt gezocht naar een formule waarmee de Intermodal Explorer in de markt gezet kan worden. Hierbij zullen de potentiële gebruikers een belangrijke rol spelen. We willen de Intermodal Explorer onderbrengen bij een commerciële private exploitant. En we zoeken bedrijven die het ontwikkeltraject willen begeleiden, door zitting te nemen in een begeleidingsgroep en door de Intermodal Explorer, als het prototype er is, kritisch te becommentariëren. En daarna te gaan gebruiken.

In plaats van de ondertekening van een convenant is getoond hoe zo'n Intermodal Explorer zou kunnen werken. Er is een demo gebouwd die door de heer Nefkens, van bureau Nefkens & Streng, is gedemonstreerd.



6. CV Panelleden

De volgende personen namen zitting in het panel dat werd geleid door Fons de Poel.

F.W.C. Castricum

De heer Castricum is lid van de commissie voor Vervoer en Toerisme en van de commissie Regionaal beleid van het Europees parlement. Hij bekleedt enkele secretariaten bij Nederlandse ondernemingen.

Drs. F. Heuer

De heer Heuer is plaatsvervangend directeur-generaal Goederenvervoer en tevens directeur Algemeen Beleid van Directoraat-Generaal Goederenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voordat hij deze functie aanvaardde was de heer Heuer onder meer werkzaam bij het Directoraat Rijksluchtvaartdienst als plaatsvervangend directeur-generaal en directeur Vervoer en Infrastructuur.

R.P.A. Hoorweg

De heer Hoorweg is voorzitter van het Platform Modal Split. Hij is tevens adviseur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam Intermodale Zaken en officieel Honorair Consul Generaal voor Zuid-Korea.

R. Lubbers

De heer Lubbers is algemeen directeur van HIM Furness N.V. Daarnaast is hij voorzitter van Stichting De Ombudsman, vervult hij commissariaten bij Lubbers' Constructiewerkplaats en Machinefabriek Hollandia B.V., ZWN Groep N.V., Vereenigde Ingenieursbureaux "VIBA N.V." en zit hij in de Raad van Advies van Deloitte & Touche.

Prof. dr.ir. A.J.M. Vermunt

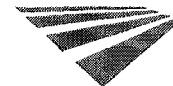
De heer Vermunt is sinds 1994 aan de KMA te Breda verbonden als part-time hoogleraar militaire bedrijfskunde. Per 1995 is hij als bijzonder hoogleraar distributielogistiek verbonden aan de Katholieke Universiteit Brabant. Hij is tevens gevestigd als zelfstandig extern adviseur met het bureau "Vermunt Logistiek Advies v.o.f.". Hij is voorzitter van het platform "transport per buisleiding".

H. van Zwet

De heer van Zwet is hoofdredacteur van Transport en Logistiek, een wekelijks verschijnend vakblad voor het goederenvervoer en officieel orgaan van transport en Logistiek Nederland, de ondernemersorganisatie voor het goederenvervoer. De heer van Zwet verzorgt tevens voor de EO-radio een wekelijks programma over verkeer en vervoer.

F. de Poel

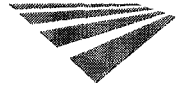
Fons de Poel is eindredacteur en presentator van het tweewekelijkse programma "Reporter" dat inmiddels is opgegaan in "Brandpunt". Hij is eindredacteur van "Brandpunt" en één van de initiatiefnemers van "Netwerk". Fons de Poel is veelgevraagd dagvoorzitter/discussieleider tijdens symposia en congressen.



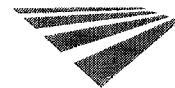
7. Verslag Paneldiscussie

In het hiernavolgende vindt u een weergave van de paneldiscussie die werd geleid door Fons de Poel.

- De Poel : *Zijn de initiatieven in het kader van Transport in de Toekomst nieuw?*
Hoorweg Niet alle initiatieven zijn nieuw. Er worden al zeer veel ideeën en concepten bedacht die gaan over de manier waarop het Transport in de komende jaren eruit zou moeten zien. Het is belangrijk dat toegewerkt wordt naar concrete maatregelen.
- Castricum Het is goed dat het 200-jarig bestaan van Rijkswaterstaat wordt aangegrepen om na te denken over de toekomst van het gebruik van het Nederlandse wegnet. Het is belangrijk dat de burger wordt geïnformeerd over wat er gebeurt. Daarbij moet wel voorkomen worden dat ondoorzichtigheid voor de burger ontstaat doordat er teveel verschillende initiatieven ontplooid worden. Er moet enerzijds sprake zijn van een situatie van 'Laat duizend bloemen bloeien'. We moeten anderzijds ook durven te snoeien in alle concepten en projecten die gestart worden, en knopen doorhakken zodat we tot iets concreets kunnen komen.
- Van Zwet Goederenvervoer staat niet op zich maar het gebruik van het Nederlandse wegnet betreft. Er maken immers ook andere voertuigen dan alleen vrachtwagens gebruik van de wegen. Het is wel goed dat RWS nadenkt over de manier waarop de wegen die bij haar in beheer zijn, gebruikt worden. Bij Transport in de Toekomst gaat het om het beïnvloeden van de concrete goederenstroom. Het is dus zo dat met de pilots daadwerkelijk iets gebeurt.
- Hoorweg Het is tijd voor de introductie van een nieuwe manier van denken, namelijk het denken over multimodaal transport. Waar het gaat om vervoersautoriteiten, zoals het multimodaal transport-bureau, zou het goed zijn om naar de situatie in de VS te kijken. Daar wordt namelijk meer naar de markt geluisterd en is de markt meer vrij om gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten mogelijk te maken. In Europa is dat niet zo. Daar bestaan er diverse belemmeringen voor multimodaal transport.
- Vermunt Het gaat hier om nationale intermodaliteit en niet zozeer om internationale intermodaliteit. Wat de nationale intermodaliteit betreft is het vooral een geldkwestie. Multimodaal transport kan alleen als de overslag van de ene modaliteit naar de andere goedkoper wordt.
- De Poel *Helpen de pilots hierbij?*
Vermunt De nadruk ligt bij Transport in de Toekomst nog erg sterk op verbindingen. Dat is bijvoorbeeld duidelijk het geval bij de pilot 'Goed aan boord'. En er is te weinig aandacht voor netwerken. Het zou goed zijn om juist naar goederenstromen te kijken en te kijken waar deze goederenstromen bij elkaar komen. Dus welke knooppunten er zijn. Er zou een netwerk opgebouwd moeten worden per vervoersmodaliteit.
- De Poel *Maar bestaat er dan geen vijandigheid tussen vervoersmodaliteiten?*
Vermunt Onderzoek bij Albert Hein wijst uit dat intermodaal vervoer inderdaad goedkoper kan, mits de overslag goedkoper is.
- Heuer Het gaat niet alleen om overslagtechnologie, maar om de hele manier van denken. Er moet gekeken worden naar de hele keten. Kijken hoe modaliteiten voor verschillende doelen functioneren. De overheid wil dat steunen. Op dit moment wordt er bij bedrijven nog te weinig gekeken naar de functionaliteit van modaliteiten.



- Lubbers Veel bedrijven hebben geen overzicht in vervoersmodaliteiten. Zij hebben geen zicht op de voordelen die de trein bijvoorbeeld boven de vrachtwagen kan bieden. Het is dan onjuist om van bedrijven te verwachten dat zij bij zullen dragen aan een oplossing in de richting van multimodaal transport.
- Heuer Daar ben ik het niet mee eens. Onder bedrijven is er een voorhoede zichtbaar die zich in wil spannen voor bevordering van multimodaal transport.
- De Poel *Wie neemt hierbij de regie?*
- Castricum De regie van waar je heen wil met dit land in de toekomst ligt voor een belangrijk deel bij de overheid.
- Heuer Nog veel bedrijven zijn niet multimodaal ontsloten. Op dit ogenblik bestaan er wel afspraken dat overheden geen bedrijfsterreinen meer starten die niet multimodaal kunnen worden ontsloten. Juist in het licht van deze afspraken zijn overslagfaciliteiten heel erg belangrijk. Het gaat hier om een visie.
- Hoorweg Overheid en bedrijfsleven kunnen niet zonder elkaar. De overheid kan alleen bijsturen. Bijvoorbeeld door middel van subsidies.
- Castricum In Nederland zijn er erg veel natte industrie-terreinen die niet als zodanig worden gebruikt. Het is belangrijk dat er niet alleen afspraken worden gemaakt, maar dat ook creatief wordt omgegaan met bestaande en onbenutte locaties.
- Lubbers Het bedrijfsleven moet een behoefte definiëren. Het gaat daarbij vooral om de problemen in de Randstad. Het betreft daar een regionaal probleem. Voor de grote steden moet gezorgd worden voor een goede afwikkeling van goederenstromen. Er is nog geen institutie of organisatie die daarbij de leiding neemt.
- Vermunt Het multimodaal transport-bureau is een oplossing voor ad hoc-stromen. Het zal geen groot effect hebben op het congestieprobleem. Het is echter desalniettemin belangrijk.
- Heuer Voor een multimodaal transportbureau moet gezocht worden naar een commerciële exploitant. Deze moet het multimodaal transport op efficiënte manier kunnen exploiteren waarbij in principe geen subsidie van de overheid noodzakelijk moet zijn.
- De Poel *Maar is de ondoorzichtigheid die door het multimodaal transportbureau wordt opgelost niet juist goed voor de markt?*
- Van Zwet Dat klopt. De voorsprong van het wegvervoer is nog steeds groot op het multimodaal transport.
- De Poel *Is er dan meer transparantie nodig?*
- Heuer De totale efficiënte van het transport kan beter.
- Hoorweg De goederengroei is zo groot in Nederland dat alle modaliteiten moeten bijdragen aan beheersing ervan. Het is dus niet zo dat verschillende modaliteiten elkaar weg moeten concurreren.
- De Poel *Waarom zou een individueel bedrijf daaraan meewerken?*
- Hoorweg Op dit moment is multimodaal transport voor bedrijven nog eng en onbekend. Men kan door de bomen het bos niet zien. Daarom is er vraag naar meer transparantie. Bij expediteurs bestaat in principe geen bezwaar tegen multimodaal transport. Het multimodaal transportbureau is een middel om psychologische barrières tegen multimodaal transport te overbruggen.
- Vermunt De factoren geld en macht spelen een grote rol. Grote bedrijven zouden daarom het voortouw moeten nemen in het bevorderen van multimodaal transport.
- Heuer Als er geen grote bedrijven als trekkers optreden dan heeft stimulering door de overheid geen zin.



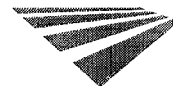
Vragen uit de zaal.

- Sorgdrager¹ Er bestaat vrees voor een van bovenaf opgelegd lichaam. Op lager niveau zijn vele initiatieven. Het gaat om vertrouwen bij het bevorderen van multimodaal transport. Een voorbeeld hiervoor vormt het gebruik van telematica. Het gebruik van telematica wordt alleen gestimuleerd in regio's waar reeds vertrouwen aanwezig is.
- Heuer De markt voor goederen wordt voornamelijk bepaald door de aanbieders van goederen. De aanbieder bepaalt de vervoersstromen. De overheid kan hier slechts op een bescheiden manier invloed op uitoefenen. Zij kan invloed uitoefenen op verladers bij de vervoerswijzekeuzen. Het is dus niet zo dat de transportwereld te maken krijgt met een 'van boven opgelegd lichaam'.
- Schwietert Zijn de pilots überhaupt wel nodig? Bijvoorbeeld de pilot 'Goed aan boord'. Hierbij probeert men van het binnenvaartschip een imitatie van de vrachtwagen te maken. Moet er niet juist naar gestreefd worden dat er een bundeling van lading wordt gerealiseerd. Zodat er met grotere schepen wordt gevaren en dat er meer wordt ingezet op de ontwikkeling van de netwerken van natte infrastructuur.
- Vermunt Bij de binnenvaart is een analogie zichtbaar met het wegtransport van 20 jaar geleden. Er is sprake van een trekkende eenheid en een geladen eenheid. Dus van duweenheden en trekkers. Er kan beter nagedacht worden over de scheiding van deze twee eenheden.
- Castricum De binnenvaart is niet zo gestimuleerd door de overheid in de afgelopen jaren. Juist door de Rijksoverheid is een fijnmazige bediening losgelaten. Voordat de binnenvaart een rol kan spelen in het multimodaal transport is het van belang dat het weer concurrerend gemaakt wordt.
- Lubbers Het probleem bij de onbemande eenheid is de verantwoordelijkheid voor de lading. Als er geen bemanning op de eenheid aanwezig is, is er ook geen verantwoordelijke partij. Om die reden zijn de slepers destijds uit de binnenvaart verdwenen.
- Vermunt Bij Albert Hein is 50 jaar geleden al begonnen met het ontkoppelen van trailers en trekkers. Daar bleek het heel eenvoudig. Dit zou voor de binnenvaart ook geen probleem moeten vormen.
- Heuer De groei van de binnenvaart is heel groot. 'Goed aan boord' is niet het enige beleidsvoornemen van het ministerie van V&W.
- Veltman² Voor het intermodaal vervoer bestaan nog te weinig laad- en losmogelijkheden waardoor de binnenvaart onvoldoende benut kan worden. Rijkswaterstaat moet naast asfalt ook meer natte infrastructuur aanleggen.
- Hilbers³ Er is een incongruentie in het milieubeleid in Brabant. Men moet proberen te voorkomen dat goederenstromen die veroorzaakt worden door het milieubeleid, bijvoorbeeld de afvoer van vervuilde grond, per definitie over de weg gaan. Juist bij dit soort transporten zou geprobeerd moeten worden, meer het water te gebruiken.
- Heuer Het klopt dat in het milieubeleid moet worden meegewogen wat de gevolgen van het milieubeleid zijn voor het goederenvervoer. Dus welke extra vervoersstromen voortkomen uit het milieubeleid.
- Castricum Op dit moment staat weginfrastructuur altijd voorop. Er zouden juist scherpere keuzen gemaakt moeten worden ten aanzien van de aanleg van natte infrastructuur.

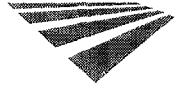
¹ De heer Sorgdrager is werkzaam bij het Ministerie van Economische Zaken (Senter)

² De heer Veldman is werkzaam bij Binnenvaart Nederland

³ De heer Hilbers is betrokken bij MCA Brabant



- De Poel stelt de afsluitende vraag aan de panelleden:
Wat hebben we vandaag geleerd?
- Heuer We hebben een aantal prioriteiten benoemd:
1. Het streven naar vergroting van de logistieke efficiency.
 2. Benutting. Bevordering van een maximaal gebruik van de bestaande infrastructuur
 3. Betalen. Modaliteit is een dienst waarvoor je zou moeten betalen per rato dat je er gebruik van maakt. Dus niet alleen motorrijtuigenbelasting, maar ook een verrekening naar het aantal kilometers dat er gebruik van wordt gemaakt.
- Castricum Dat is juist. Daarnaast moet worden benadrukt dat er bij de aanleg van infrastructuur zowel aandacht bestaat voor natte en droge infrastructuur.
- Van Zwet We moeten de dingen meer bij hun naam gaan noemen. En niet voorbij gaan aan de mogelijkheden die bestaande modaliteiten reeds bieden.
- Heuer We moeten streven naar het vergroten van de efficiency van alle modaliteiten.
- Hoorweg Logistiek zou op de strategische beleidsagenda van bedrijven moeten komen. Daarnaast is het van belang dat de binnenvaart een internationaal marktaandeel verwerft.
- Vermunt Uiteindelijk ligt de oplossing voor het Nederlandse transportvraagstuk in het ondergronds buistransport. Een toekomstig probleem vormt de leefbaarheid van de binnensteden. Daarom moet steeds meer toegewerkt worden naar ondergronds vervoer van goederen. Een tweede opmerking is dat er meer haalbaarheidsonderzoek gedaan moet worden naar gecombineerd personen- en goederenvervoer. Het openbaar vervoer wordt op dit moment namelijk maar op paar momenten per dag benut. Namelijk tijdens de ochtend- en de avondspits. Er moet gekeken worden of in de tussenliggende periode van dezelfde modaliteiten gebruik gemaakt kan worden voor het vervoer van goederen.
- Lubbers We moeten probleemoplossend bezig zijn. Dus niet alleen problemen definiëren, maar ook toewerken naar oplossingen. Door de decentralisatie van de vervoersregio's zijn de randvoorwaarden voor een probleemoplossende houding niet aanwezig. Daarnaast moet men zich realiseren dat de congestie hoofdzakelijk veroorzaakt wordt door het personenvervoer en niet door het goederenvervoer. Om die reden zou de Randstad in zijn geheel als een vervoersregio georganiseerd moeten worden. Waarin oplossingen worden gezocht voor zowel het personen- als het goederenvervoer.



Nawoord

De manifestatie heeft een zeker momentum losgemaakt. Het is nu zaak om dat momentum te behouden en op een constructieve manier aan te wenden. Dit vraagt om een zekere inhoudelijke betrokkenheid van de Bouwdienst als trekker van het project.

Wij zullen er dan ook zorg voor dragen dat U in de nabije toekomst via de publieke media op de hoogte wordt gesteld van de vorderingen in Transport in de Toekomst.