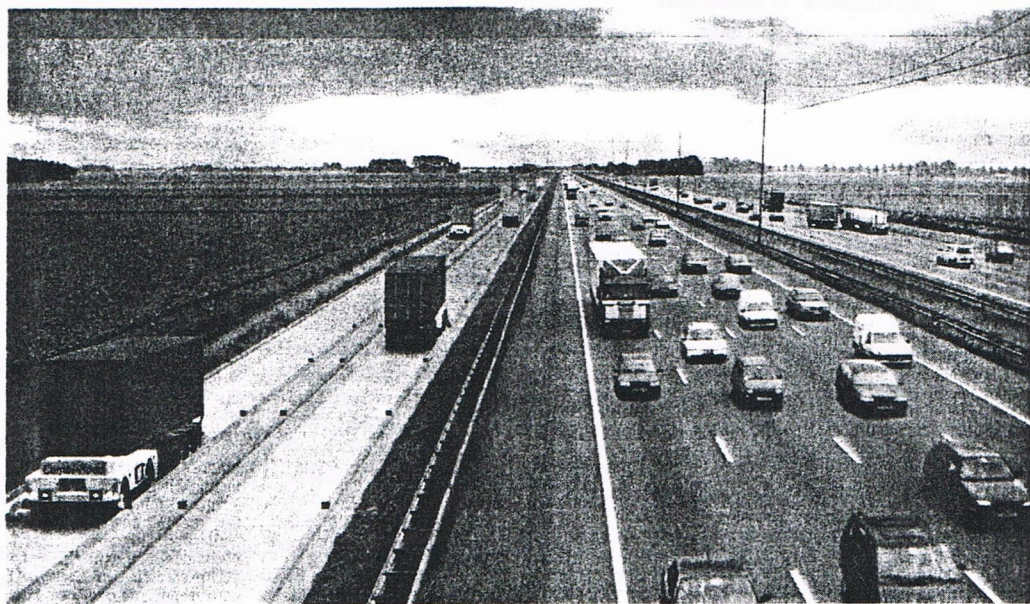




Onbemand transport (links) van containers over speciale tracees langs snelwegen. Het Centrum Transport Technologie acht de aanleg van 200 km van zulke trajecten in ons land haalbaar.

Telematica boezemt vervoerders angst in

Hipps, prins, teleship, welcom, ole, lorelei, jonas, sister. De lijst van prikkelende benamingen van telematicaprojecten in het vrachtvervoer groeit met de dag. Maar iedereen in de sector is voor zichzelf bezig zodat de samenhang tussen de inmiddels tientallen projecten van elektronische informatie-overdracht geheel ontbreekt. Dit leidt tot overlap en tot versnippering van subsidies.

Daar moet verandering in komen, vindt de commissie goederenvervoer van de Raad voor verkeer en waterstaat. In een advies aan minister Jorritsma van Verkeer en Waterstaat pleit de commissie voor het in het leven roepen van een overkoepelend orgaan. Dat moet zorgen voor meer samenhang. Bundeling van kennis en ervaring moet ook leiden tot een bredere toepassing van projecten.

De commissie presenteert dit advies op het mede voor V en W georganiseerde congres Telematica 96 dat aanstaande donderdag en vrijdag wordt gehouden in de RAI in Amsterdam. De aanbevelingen van de commissie op het vlak van telematica vormen het sluitstuk van een reeks van zeven deeladviezen met betrekking tot intermodaal goederenvervoer in Europa.

Jorritsma kreeg de overige deeladviezen al op 5 november aangeboden. Daarbij betrof het onder meer aanbevelingen ten aanzien van de rail-infrastructuur, concurrentie op het spoor, en intermodale binnenvaart. Het deeladvies over de kustvaart volgt in december. De Raad voor V en W waaronder de commissie valt, resulteert onder met ministerie van V en W maar is als adviesorgaan onafhankelijk.

Intermodaal- of ketenvervoer kan door de combinatie van vervoer van goederen over de weg, het spoor en/of het water een flinke bijdrage leveren aan de

oplossing van de verkeerscongestie in met name de regio Rotterdam. Maar zonder telematica is efficiënt ketenvervoer volgens de commissie niet mogelijk. Bij telematica, een samen-trekking van telecommunicatie en informatica, moet in dit verband worden gedacht aan onder meer magneetkaarten ('smartcards'), sensoren en radiografisch leesbare labels ('radio frequency tags').

Het op te richten overkoepelend orgaan moet de regering ook gaan adviseren over telematicabeleid in de transportsector en de Haagse en Brusselse subsidies voor projecten beter kanaliseren. Ook moet het bijdragen aan het ontstaan van een gemeenschappelijke telematicataal in de transportsector. Nu hanteert iedere vervoersmodaliteit nog vaak een eigen begrip-penkader wat de onderlinge uitwisseling van informatie bemoeilijkt.

Voor het vervullen van deze nieuwe stimulerende rol stelt de commissie de Stichting Intermodaal Transport (SIT) voor. Deze stichting is in 1993 opgericht door een aantal brancheorganisaties waaronder Transport en Logistiek Nederland (TLN), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en Nederland Distributie-land.

De commissie beschouwt het als een knelpunt dat ondernemingen als gebruikers vaak nog onvoldoende inzicht hebben in welke producten er op het gebied van telematica al bestaan, wie daarvan de aanbieders zijn, en wat de kosten zijn. Maar de commissie stelde ook vast dat zelfs op hoog niveau zowel bij de overheid als bij bedrijven er vaak onvoldoende oog is voor de strategische en praktische mogelijkheden van telematica.

Voor al kleinere bedrijven zijn volgens Ruud Hegger van de Raad voor V en W door de onbekendheid nog 'bang' voor telematica. Grote bedrijven hebben

voldoende middelen en mogelijkheden om op onderzoek uit te gaan. Die zetten volgens Hegger de toon. Kleinere bedrijven waaronder nogal wat wegvervoerders, zijn terughoudend en wachten af. 'Mister' heet het project dat die bedrijven in de Rotterdamse haven moet helpen hun angst te overwinnen en aan telematica te laten wennen.

Een 'probleem' noemt de commissie de aansturing van de douane. Deze dienst van het ministerie van financiën is voor de vlotte afwikkeling van intermodaal vervoer cruciaal. Maar de douane moet ook aansluiten bij andere diensten van financiën, zoals de belastingdienst, die veelal niet tijdskritisch zijn.

Vier opvallende telematicaprojecten die op het congres in de RAI aan de orde komen betreffen initiatieven van het Centrum Transport Technologie (CTT). Met een over vier jaar uit te smeren budget van f 35 mln van onder meer verschillende departementen, functioneert deze onafhankelijke stichting als een kraamkamer voor nieuwe technologische concepten voor de transportsector. De vier blikvangers van CTT zijn Incomaas, Combi-Road, Smartcard, en een ondergrondse verbinding tussen Schiphol en de bloemenveiling Aalsmeer.

Het begin dit jaar gepresenteerde masterplan Incomaas betreft de containeroverslag op de Maasvlakte tot aan het jaar 2020. Het CTT verwacht dat deze overslag tegen die tijd vergeleken met nu zal zijn verdrievoudigd. Voor het kunnen werken van die vloed van containers bevat het masterplan aanbevelingen met betrekking tot nieuwe logistieke concepten en technologieën. De ruimtelijke gevolgen van deze technologische verkenning werd vertaald in een vlekkenplan voor de Maasvlakte.

Combi-Road is een vervoerswijze waarmee onbemande op

afstand bestuurde trekkers met daarachter een of meerdere opleggers met containers over een speciaal tracee naar hun bestemming worden geleid. Bij Holec in Ridderkerk wordt momenteel geëxperimenteerd met een testbaan van 200 meter.

De ministeries van Economische Zaken en van V en W bezinnen zich volgens directeur ir. Hans van Baaren van CTT nu op een pilotbaan met een lengte van 3 kilometer. Van Baaren verwacht dat de knoop over dit project dat f 50 mln kost in het eerste kwartaal van 1997 wordt doorgehaakt.

Van Baaren verwacht dat er begin volgend jaar ook meer duidelijkheid komt over de diameter en het tracee van de 'bloemenbuis' tussen Aalsmeer en Schiphol. Op dit moment wordt nog onderzocht aan welke voorwaarden de buis moet voldoen om als logistiek concept haalbaar te zijn voor het vervoer van bloemen maar ook van andere vracht.

Het project Smartcard, kosten f 12 mln waarvan CTT de helft op tafel legt, richt zich op elektronische informatie-uitwisseling tussen vervoerders en expediteurs in de Rotterdamse haven. Vrachtwagenchauffeurs kunnen zich volgens Van Baaren al binnen een paar jaar bij alle containerterminals in de haven met hun vracht identificeren via een intelligente kaart. Ze hoeven dan niet meer zoals nu bij een terminal de wagen uit voor het afhandelen van een hele papierwinkel. Van Baaren spreekt van een belangrijke technologische vernieuwing. Het bevoordert niet alleen de afhandeling op terminals maar laat ook een meer economische layout van die terminals toe.

Positief is de commissie over onbemand transport van containers over speciale tracees langs snelwegen. Het Centrum Transport Technologie acht de aanleg van 200 km van zulke trajecten in ons land haalbaar.