



Transport en Logistiek Nederland

Reactie

Van **Transport en Logistiek Nederland**, de Nederlandse Organisatie voor het Goederenwegvervoer en Logistieke Dienstverlening, op het werkdokument van de Commissie, COM(2010)212, Raadpleging met het oog op de herziening van het beleid inzake de Trans-Europese Vervoersnetwerken.

Algemeen

TLN is positief over de focus die in het document wordt aangebracht in de planning en implementatie van TEN-T, middels een 'kernnetwerk' (p.4). Dit lijkt op de eerder door TLN bepleitte 'kwaliteitsnetbenadering'. Positief is ook dat de netwerkbenadering lijkt uit te gaan van een volwaardige plaats voor weginfrastructuur en niet alleen richting intermodaal transport wil sturen (p.5). Verder waardeert TLN de geformuleerde eis dat de selectie en prioritering van TEN-T projecten moet gebeuren op basis van hoge Europese toegevoegde waarde (p.9). Positief is tevens dat de wensen van de gebruikers van infrastructuur worden erkend als een van de bepalende factoren voor de dimensionering en uitrusting van het kernnetwerk (p. 6). Wel wijst TLN op de noodzaak het TEN-T beleid sterker te integreren in het komende Witboek over het Europese Vervoerbeleid. De indruk bestaat nu dat TEN-T beleid en het Witboek twee afzonderlijke pijlers voor het Gemeenschappelijke vervoerbeleid zijn.

Aandachtspunten

TLN heeft – ondermeer bij bovenstaande punten – de volgende kanttekeningen:

- Hoewel ten opzichte van het Groenboek intermodaliteit een minder sturende rol lijkt te krijgen – wat TLN zou waarderen – blijft het document op sommige plaatsen tweeslachtig. Enerzijds wordt bijv. gesteld dat de criteria voor toepassing van (innoverende) infrastructuurmaatregelen moeten zijn gebaseerd op prestatie- en kwaliteitsdoelen, anderzijds wordt gesteld dat deze criteria ook moeten bijdragen aan 'intermodale integratie'. Hier blijft toch de sfeer hangen van het oude aanbodgestuurde denken van het huidige TEN-T beleid. TLN vindt dat kwaliteitsdoelen voor het wegnnet *an sich* moeten worden gesteld (zo ook bij ander modaliteiten) en niet afhankelijk moeten zijn van de mate van intermodaliteit.
- Het document zou wat TLN betreft duidelijker moeten maken dat bij de selectie van projecten en maatregelen de objectief meetbare bijdrage van een specifiek project aan de concurrentiekracht van de EU van groot gewicht is.
- De EC wil klimaatbeleid mede sturend maken voor TEN-T. TLN vindt dat klimaatbeleid effectiever gericht moet worden op bronbeleid. Infrastructuurbeleid kan hooguit in beperkte mate ondersteunend zijn aan klimaatbeleid. O.a. door CO₂-uitstoot van de aanleg van infrastructuur bij beslissingen te betrekken
- De huidige projecten worden om redenen van continuïteit ook opgenomen in het kernnetwerk. De vraag is of dat past bij de eis van vastgestelde 'Europese toegevoegde waarde'. TLN vindt dat ook de bestaande – maar nog niet in uitvoering zijnde - projecten op hun toegevoegde waarde vanuit economisch oogpunt moeten worden gewaardeerd.
- Hoewel het document aangeeft dat de wensen van gebruikers belangrijk zijn, is dat helaas verder niet uitgewerkt. Hier zou de EU juist duidelijke richtlijnen voor moeten verschaffen. Het zijn de gebruikers van de infrastructuur die met hun activiteiten bijdragen aan de welvaart en de concurrentiekracht van de EU. De

wensen van die gebruikers moeten op een gestructureerde wijze bij het planning- en implementatieproces worden betrokken.

TLN meent dat deze punten aandacht verdienen bij verdere uitwerking, om zo te bereiken dat het nieuwe TEN-T beleid in de praktijk niet te kampen krijgt met problemen uit het huidige beleid, te weten een te sterke nadruk op spoorprojecten en andere projecten waarvan de bijdrage aan de concurrentiekracht van de EU kan worden betwijfeld.