

Aan de Europese Commissie  
T.a.v. de heer S. Kallas, vice voorzitter van de  
Europese Commissie en Commissaris voor  
Transport  
B 1049 Brussel

Cab KALLAS										Nationale Havenraad	
Attrib. de	COM	HH	KF	MR	DO	VM	2500 EX Den Haag 070 351 76 15 070 351 76 00 E info@havenraad.nl www.havenraad.nl				
	MS	UL	HaH	MaR	ALL						
ARCH	15. 09. 2010 AV 1856										
Info	COM	HH	KF	MR	DO	VM					
	MS	UL	HaH	MaR	ALL						
Filing Code: TEN T en GEN							OJ				

**Contactpersoon**  
ing. O.C. Rosier

**Datum**  
13 september 2010

**Ons kenmerk**  
Eetn 009-05

**Onderwerp**  
TEN-T

**Doorkiesnummer**  
070 351 7659

**Bijlage(n)**  
-

**Uw kenmerk**  
-

Geachte heer Kallas,

Naar aanleiding van het werkdocument van de Europese Commissie "Raadpleging met het oog op de herziening van het beleid inzake de trans-europese vervoersnetwerken" (TEN-T) en in aansluiting op onze brief over dit onderwerp van de aan uw ambtsvoorganger gedateerd 20 april 2009 (kenmerk: Eetn 003-12) vraagt de Nationale Havenraad in Nederland uw aandacht voor het volgende.

Met instemming constateert de Raad dat in het proces van herziening van het TEN-T beleid het twee lagen concept – het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk – alsmede het voornemen van concentratie van de inzet van TEN-T middelen op het kernnetwerk worden vastgehouden. Alleen door geconcentreerde inzet van die middelen op een beperkt netwerk van verbindingen met grote grensoverschrijdende vervoerstromen, verbindingen dus tussen grote bevolkingscentra en sterke economische clusters – waaronder de grote zeehavens c.q. grote clusters van zeehavens – kan met het TEN-T budget een merkbaar verschil worden gemaakt.

Vanuit dit perspectief heeft de Nationale Havenraad begrip voor het voorstel in het werkdocument tot geconcentreerde inzet van TEN-T middelen in combinatie met middelen uit het Europees Fonds voor de Regionale Ontwikkeling (EFRO) en uit het Cohesiefonds. De Raad ondersteunt dit voorstel echter niet. Immers, de TEN-T middelen moeten - zoals gezegd - worden besteed aan verbindingen tussen sterke clusters. EFRO middelen zijn daarentegen juist bestemd voor economisch achtergebleven regio's. En middelen uit het Cohesiefonds zijn bestemd voor perifeer gelegen regio's met een relatief gering aantal echt sterke clusters.

Bovendien zijn het EFRO en het Cohesie fonds door hun omvang dominant ten opzichte van het TEN-T budget. In de praktijk zullen daarom bij gecombineerde inzet vaker TEN-T middelen worden ingezet ten behoeve van regionale economische ontwikkeling en aansluiting van perifere gebieden dan dat er EFRO en Cohesie middelen zullen worden gebruikt ten behoeve van de verbinding van sterke clusters. De Nationale Havenraad adviseert u derhalve vast te houden aan het uitgangspunt van geconcentreerde inzet van TEN-T middelen op verbindingen tussen sterke clusters.

Waarschijnlijk zal de huidige lijst van 30 prioritaire assen en ruim 100 prioritaire projecten vertrekpunt zijn. Actualisering van deze lijst en prioriteitstelling tussen de projecten dient te geschieden op basis van objectieve criteria, waarbij het principe van verbinding tussen sterke clusters met belangrijke grensoverschrijdende vervoerstromen leidend uitgangspunt is en waarbij de bijdrage aan de Europese economie een belangrijke rol speelt. Modificatie van het TEN-T beleid langs deze lijnen zou zeker moeten leiden tot een sterker accent op binnenvaarwegen dan thans het geval is. De Nationale Havenraad heeft begrip voor de heersende voorkeur voor besteding van TEN-T middelen aan verbindingen voor kustvaart, binnenvaart en vervoer per spoor. Maar de Havenraad hecht vooral aan het principe van co-modaliteit. De potentie van alle transporttechnieken – met inbegrip van het vervoer over de weg en per pijpleiding – moet ten volle kunnen worden benut ten behoeve van een duurzaam Europese transportsysteem met volop kansen voor kwalitatief hoogwaardig intermodaal vervoer.

De lidstaten hechten natuurlijk aan handhaving van de nationale zeggenschap, ook als het gaat om de uitvoering van infrastructuurprojecten met financiële steun uit het TEN-T fonds. Op verbindingen tussen sterke clusters met belangrijke grensoverschrijdende vervoerstromen is de doelmatigheid van de inzet van TEN-T middelen echter zeer gebaat bij een effectieve coördinatie van aanleg, onderhoud en beheer. Het wegnemen van een knelpunt op zo'n verbinding is weinig zinvol zolang knelpunten op deze verbinding in andere lidstaten blijven bestaan. En het op niveau brengen van de capaciteit op een onderdeel van zo'n verbinding kan niet direct optimaal benut worden als pas na oplevering op een ander onderdeel van die verbinding de capaciteit wordt beperkt ten behoeve van groot onderhoud. Naar het oordeel van de Nationale Havenraad dient grensoverschrijdende afstemming van aanleg, onderhoud en beheer een rol te spelen bij de selectie en prioriteitstelling van met TEN-T middelen te financieren projecten.


De Nationale Havenraad is van mening dat prioriteit voor oost-west verbindingen – zoals voorgesteld door de Europese Commissie in het werkdokument - niet past in een systeem van objectieve criteria ten behoeve van actualisering van de lijst van prioritaire assen/projecten.

Tenslotte wil de Nationale Havenraad er nogmaals op wijzen dat grote intercontinentale goederenstromen van en naar Europa duurzaam efficiënt worden afgewik-

keld via noordwest Europese zeehavens. Dit gegeven hangt nauw samen met de ligging van zwaartepunten van de Europese markt, met de beschikbaarheid van natuurlijke infrastructuur (bevaarbare rivieren) en met de prijs-kwaliteitverhouding van de geboden havendiensten. Volgens de Nationale Havenraad kan het niet de bedoeling zijn om met inzet van gemeenschappelijke Europese middelen de loop van deze goederenstromen te wijzigen en een efficiënte en duurzame afwikkeling van deel van deze goederenstromen te vervangen door één, die niet efficiënter en duurzamer kan zijn. Immers, vooral ook door bundeling van vervoerstromen ontstaan kansen voor economisch levensvatbaar intermodaal vervoer.

De Nationale Havenraad is ervan overtuigd dat op basis van het werkdocument en met in acht neming van het bovenstaande er een gedragen gemeenschappelijk infrastructuurbeleid kan worden gevormd waar Europa wel bij vaart. In het debat daarover wil de Raad het zijne blijven bijdragen.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy initial 'W' followed by 'T. van Gelder' in a cursive script.

drs W.T. van Gelder  
voorzitter

A handwritten signature in black ink, featuring a long, horizontal, sweeping stroke that tapers to a point on the right, with a small loop on the left.

mr F. Lieben  
algemeen secretaris

Een afschrift van deze brief is toegezonden aan de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat.