

NETHERLANDS:

Netherlands has 3 Core Network Corridors crossing its country:

The **North Sea-Baltic Corridor** stretches from the North Sea ports Antwerp, Rotterdam, Amsterdam, Bremen and Hamburg through Poland to the Belarus border and to the Baltic countries' ports Klaipeda, Ventspils, Riga and Tallinn as well as to Helsinki. It covers rail, road, airports, ports, RRT's, inland waterway as the "Mittelland Kanal" and "Motorway of the Sea" links to Finland. The key project is "Rail Baltic(a)", a UIC standard gauge railway between north-eastern Poland, Kaunas, Riga and Tallinn.

The **Rhine-Alpine Corridor** connects the North Sea ports of Antwerp, Rotterdam and Amsterdam along the Rhine valley via Basel to Milan and the Italian port of Genova. It covers rail, road, airports, ports, RRT's and the Rhine as inland waterway. The key projects are the Alpine base tunnels Gotthard and Lötschberg and their access lines.

The **North Sea-Mediterranean Corridor** stretches from Belfast and the Irish ports of Cork and Dublin, as well as from the northern UK ports Glasgow and Edinburgh through Belgium, with a branch from Amsterdam and Rotterdam, via Luxembourg to Strasbourg and Basel and via Lyon to the southern French ports of Fos/Marseille. It covers rail, road, airports, ports, RRT's and the Dutch-Belgian inland waterway system as well as the Rhône river. The key project is the Seine-Escaut inland waterway.

The corridors and key projects which contribute to completing them are set out on the following page.

What are the key benefits?

The multimodal TEN-T Core Network with the Core Network Corridors will strongly contribute to European cohesion and strengthen the internal market. A more competitive economy will produce higher employment. Enhanced multimodality on a better rail, inland waterways and maritime infrastructure within the multimodal TEN-T, as well as innovative technologies in the field of transport, will induce modal shift, reduce congestion on road, cut emissions of greenhouse and polluting gases and boost transport safety and security.

The new infrastructure policy in Europe

Transport is vital to the European economy, without good connections Europe will not grow or prosper. The new European infrastructure policy will put in place a powerful European transport network across 28 Member States, connected to neighbouring countries and the rest of the world, to promote growth and competitiveness. It will connect East with West and replace today's transport patchwork with a network which is genuinely European.

The new policy triples EU financing to 26 € billion for transport in the period 2014 – 2020, at the same time it refocuses transport financing on a tightly defined core network. The core network will form the backbone for transportation in Europe's Single Market. By 2030, it will remove bottlenecks, upgrade infrastructure and streamline cross border transport operations for passengers and businesses throughout the EU. Its implementation will be pushed ahead by the setting up of 9 major transport corridors that will bring together Member States and stakeholders and will allow to concentrate tight resources and to achieve results.

The new TEN-T core network will be supported by a comprehensive network of routes, feeding into the core network at regional and national level. The aim is to ensure that progressively, throughout the entire EU, the TEN-T will contribute to enhancing internal market, strengthening territorial, economic and social cohesion and reducing greenhouse gas emissions.

Taken as a whole, the new transport network will deliver:

- safer and less congested travel

- smoother and quicker journeys
- as well as less impact on the climate.

Projects that could receive financing from the "Connecting Europe Facility" (CEF):

Taking into account the long-distance benefits of improvements in a corridor, the following tables comprise, apart from projects in the country concerned, also measures in corridor sections beyond its borders.

North Sea – Baltic

PL Border - Berlin - Hannover - Amsterdam/Rotterdam	Rail	studies and upgrading of several sections (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Berlin - Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, West-German Canals, Rhine, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	IWW	studies, works for better navigability and upgrading waterways and locks
Amsterdam locks & Amsterdam - Rijnkanaal	IWW	locks studies ongoing; port: interconnections (studies and works, including Beatrix lock upgrade)

Rhine – Alpine

Basel – Antwerpen/Rotterdam - Amsterdam	IWW	works for better navigability
Rotterdam – Zevenaar	Rail	studies ongoing, upgrading
Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Rail	works ongoing

North Sea – Mediterranean

Maas, including Maaswerken	IWW	Upgrading
Albertkanaal/ Canal Bocholt-Herentals	IWW	Upgrading
Rhine-Scheldt corridor: Volkeraklock and Kreekaklock, Krammerlock and Lock Hansweert	IWW	locks: studies ongoing
Terneuzen	Maritime	locks: studies ongoing; works
Terneuzen - Gent	IWW	studies, upgrading
Rotterdam - Antwerp	Rail	upgrading rail freight line



NEDERLAND:

Nederland wordt doorkruist door 3 kernnetwerkcorridors:

De Noordzee-Oostzeecorridor loopt van de Noordzeehavens van Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen en Hamburg via Polen naar de Wit-Russische grens en de Baltische havens van Klaipeda, Ventspils, Riga en Tallinn en naar Helsinki. De corridor omvat spoor- en wegverbindingen, luchthavens, havens, terminals voor overslag tussen weg en spoor en waterwegen, zoals het Mittellandkanaal en de snelweg op zee richting Finland. Het belangrijkste project is het Rail Baltica-project, een spoorlijn tussen het noordoosten van Polen, Kaunas, Riga en Tallinn met standaard UIC-profiel.

De Rijn-Alpencorridor verbindt de Noordzeehavens van Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam via de Rijnvallei en Basel met Milaan en de haven van Genua. De corridor omvat spoor- en wegverbindingen, luchthavens en havens, terminals voor overslag tussen weg en spoor en waterwegen. De belangrijkste projecten zijn de Gotthard- en Lötschbergbasistunnels in de Alpen en de daarbij aansluitende lijnen.

De Noordzee-Middellandse-Zeecorridor reikt van Belfast en de Ierse havens van Cork en Dublin enerzijds en de havens in het noorden van het VK (Glasgow en Edinburg) anderzijds, aangevuld met een tak uit Amsterdam en Rotterdam, via België, Luxemburg en Straatsburg tot Basel en via Lyon tot de Zuid-Franse havens van Fos/Marseille. De corridor bestaat uit spoor- en wegverbindingen, luchthavens, havens, terminals voor overslag tussen weg en spoor, de Nederlands-Belgische binnenwateren en de Rhône. Het belangrijkste project is de Seine-Schelde binnenvaartverbinding.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de verschillende corridors en de belangrijkste projecten van elke corridor.

Wat zijn de verwachte voordelen?

Het multimodale TEN-T-kernnetwerk met kernnetwerkcorridors zal de Europese cohesie en interne markt versterken. Een betere competitiviteit zal nieuwe banen opleveren. Een multimodaal TEN-T met betere spoor-, binnenvaart- en zeevaartinfrastructuur, ondersteund door innovatieve vervoerstechnologieën, zal niet alleen een modale verschuiving tot stand brengen, maar ook de congestie op de wegen verminderen, de uitstoot van broeikasgassen terugdringen en de veiligheid en beveiliging van het vervoer ten goede komen.



Het nieuwe Europese infrastructuurbeleid

Vervoer is van vitaal belang voor de Europese economie. Zonder goede verbindingen, geen groei en geen welvaart. Dankzij het nieuwe EU-infrastructuurbeleid wordt een hoogwaardig Europees vervoersnet gecreëerd. Dat verbindt de 28 lidstaten met elkaar, maar ook met de buurlanden en de rest van de wereld en moet de groei en het concurrentievermogen stimuleren. Het netwerk zal het oosten en westen verbinden en het huidige versnipperde netwerk omvormen tot een echt Europees netwerk.

Het budget voor vervoer voor de periode 2014-2020 wordt verdrievoudigd tot een bedrag van 26 miljard euro, maar tegelijk worden de investeringen toegespitst op een strikt afgebakend kernnetwerk. Het kernnetwerk wordt de ruggengraat voor het vervoer op de Europese interne markt. Tegen 2030 worden knelpunten weggewerkt, wordt de infrastructuur verbeterd en wordt het grensoverschrijdend vervoer van passagiers en goederen binnen de EU gestroomlijnd. Voor de realisatie van het TEN-T wordt met de lidstaten en belanghebbenden samengewerkt rond negen vervoerscorridors en worden ook de schaarse middelen voor die corridors gereserveerd.

Het nieuwe TEN-T-kernnetwerk wordt aangevuld door een uitgebreid netwerk van regionale en nationale routes die op het hoofdnet aantakken. Het TEN-T moet in de hele Unie stapsgewijs bijdragen tot de versterking van de interne markt, de territoriale, economische en sociale samenhang versterken en de uitstoot van broeikasgassen terugdringen.

Het nieuwe netwerk biedt de volgende voordelen:

- veiliger verkeer en minder files;
- soepeler en sneller reizen;
- minder impact op het klimaat.

Projecten die via de Connecting Europe Facility (CEF) kunnen worden gefinancierd:

Omdat de baten van investeringen in corridors zeer ver reiken, wordt in de volgende tabellen niet alleen een overzicht gegeven van de projecten in Nederland, maar ook van projecten in andere landen op de drie corridors.

Noordzee — Oostzee

PL-grens - Berlijn - Hannover - Amsterdam/Rotterdam	Spoor	Studies en verbetering van verschillende baanvakken (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlijn)
Berlijn – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanaal, West-Duitse kanalen, Rijn, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Binnenvaart	Studies en investeringen in een betere bevaarbaarheid en opwaardering van de waterwegen en sluisen
Sluizen van Amsterdam & Amsterdam – Rijnkanaal	Binnenvaart	Studies inzake sluisen aan de gang; havenontsluitingen (studies en werkzaamheden, waaronder de modernisering van de Beatrixsluis)

Rijn — Alpen

Bazel — Antwerpen/Rotterdam — Amsterdam	Binnenvaart	Investeringen in een betere bevaarbaarheid
Rotterdam — Zevenaar	Spoor	Studies lopen, vernieuwing
Zevenaar — Emmerich — Oberhausen	Spoor	werkzaamheden aan de gang

Noordzee — Middellandse Zeegebied

Maas, met inbegrip van de Maaswerken	Binnenvaart	Modernisering
Albertkanaal / Kanaal Bocholt-Herentals	Binnenvaart	Modernisering
Rijn-Scheldecorridor: Volkeraksluis en Kreekaksluis, Krammersluis en sluis Hansweert	Binnenvaart	Studies sluisen aan de gang
Terneuzen	Zeevaart	Studies sluisen aan de gang; werkzaamheden
Terneuzen - Gent	Binnenvaart	Studies, modernisering
Rotterdam — Antwerpen	Spoor	Modernisering goederenspoorlijn

Voor meer informatie:

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm