

Vergaderjaar 2010–2011

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 313**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 maart 2011

Hierbij stuur ik u het verslag van de informele Transportraad van 7-8 februari 2011 die plaatsvond in Boedapest en Gödöllő. Tijdens de bijeenkomst is gesproken over de herziening van de Trans-Europese Netwerken voor Transport (TEN-T).

Tijdens de informele Raad stonden twee thema's centraal: (1) de definitie van het TEN-T netwerk en (2) de toekomstige financiering van het netwerk. Er heeft geen besluitvorming plaatsgevonden. Wel heeft het Hongaarse voorzitterschap aan het einde van de informele bijeenkomst enkele (algemene) voorzitterschapconclusies gepresenteerd. De conclusies vragen onder andere aandacht voor de betrokkenheid van lidstaten bij de herziening van het TEN-T beleid, voor de bijdrage die TEN-T zou kunnen leveren aan het versterken van de economische groei in Europa en voor een betere afstemming tussen het Cohesie- en het TEN-T beleid.

Naar verwachting zal de Commissie in juni 2011 het voorstel voor de TEN-T herziening publiceren.

### **Definitie TEN-T netwerk**

Alle lidstaten gaven in principe hun steun aan de door de Commissie gekozen benadering om in het toekomstige TEN-T netwerk twee lagen te onderscheiden: een *selectief* kernnetwerk en een (onderliggend) *uitgebreid* netwerk. De inzet van TEN-T financiering zal zich naar verwachting in de toekomst voornamelijk concentreren op het kernnetwerk. Het belangrijkste discussiepunt in dit kader is de vraag welke criteria gehanteerd zullen worden voor het ontwerp van het kernnetwerk.

Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, zet in op een kernnetwerk dat daadwerkelijk selectief is. Alleen de hoofdtransportassen tussen de belangrijkste economische en bevolkingscentra van Europa zouden

onderdeel moeten uitmaken van dit netwerk. De verdere ontwikkeling van multimodale knooppunten speelt daarin een belangrijke rol.

Aan de andere kant waren er lidstaten die benadrukten dat bij de vaststelling van het kernnetwerk ook sociaal-economische aspecten en het belang van territoriale cohesie moeten worden meegewogen.

Ik heb in mijn bijdrage aan het debat aangegeven dat de inspanningen om tot een efficiënt Europees vervoersnetwerk te komen, vooral gericht moeten zijn op de aanpak van knelpunten op het kernnetwerk die grensoverschrijdend vervoer (van personen en goederen) belemmeren en het verbeteren van de toegang tot dat netwerk. De herziening van het TEN-T beleid dient daarbij goed aan te sluiten bij bestaande initiatieven, zoals de ontwikkeling van een Europees netwerk van spoorgoederencorridors en de uitvoering van het Europese actieplan voor de binnenvaart (NAIADES).

Tot slot heb ik benadrukt dat het komen tot een efficiënt vervoersnetwerk niet alleen vraagt om investeringen in harde infrastructuur. Ook slimme benuttingmaatregelen, zoals de uitrol van ERTMS op het internationale spoornetwerk, ITS in het wegvervoer, RIS in de binnenvaart en SESAR bij de luchtverkeersleiding spelen een grote rol.

Eurocommissaris Kallas constateerde op hoofdlijnen steun voor de gekozen benadering van de Commissie, maar erkende dat er nog geen overeenstemming was bereikt over de criteria voor het definiëren van het kernnetwerk. De Commissaris zegde toe de lidstaten de komende maanden nauw te zullen betrekken in zijn verdere voorbereidingen op de herziening van het TEN-T beleid.

### **TEN-T financiering**

Het tweede punt van de agenda was de toekomstige financiering van het TEN-T netwerk. Eén van de belangrijkste discussiepunten is de vraag welke delen van het TEN-T netwerk in aanmerking zouden moeten komen voor medefinanciering uit de EU. Een deel van de lidstaten bepleitte dat ook in de toekomst EU gelden breed ingezet moeten worden op het gehele TEN-T netwerk. Andere lidstaten, waaronder Nederland, toonden zich voorstander van het idee om beschikbare middelen zo veel mogelijk te concentreren op de realisatie van het kernnetwerk. Op deze wijze kunnen EU gelden zo effectief mogelijk worden aangewend. Ik heb daarbij aangegeven dat ook voor infrastructuurprojecten die in de toekomst uit de Cohesie- en Structuurfondsen voor regionale ontwikkeling worden gefinancierd, het van belang is dat deze worden getoetst op hun toegevoegde waarde voor de realisatie van een geïntegreerd TEN-T netwerk.

Wat betreft alternatieve financieringsmethoden, zoals de inzet van Publiek Private Samenwerking, toonden de meeste lidstaten zich terughoudend. Zij benadrukten dat dergelijke financieringsmethoden geen volwaardig alternatief bieden voor publieke financiering.

Eurocommissaris Kallas wees op de noodzaak om de schaarse financiële middelen te concentreren op projecten die een duidelijke Europese toegevoegde waarde bezitten. Wat betreft de beschikbare fondsen voor de realisatie van het TEN-T netwerk zal de Commissie streven naar een betere coördinatie daarvan.

De voorzitter van de vervoerscommissie in het Europees Parlement, Brian Simpson, verwees ten slotte naar de discussie over de Financiële Perspectieven voor de periode na 2013. Verschillende lidstaten dringen in

dat kader aan op een forse beperking van de totale EU-begroting. Als lidstaten die mening zijn toegedaan dan zullen zij ook bereid moeten zijn om duidelijke keuzes te maken. Ook binnen TEN-T zal serieus gekeken worden moeten hoe de schaarse middelen het beste kunnen worden ingezet.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus