

Vergaderjaar 2013–2014

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1794

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 februari 2014

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij twee fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Verordening gemeenschappelijke onderneming Shift2Rail (Kamerstuk 22 112, nr. 1794)

Fiche 2: Mededeling kernnetwerkcorridors Faciliteit Europese Verbindingen

De Minister van Buitenlandse Zaken,
F.C.G.M. Timmermans

Fiche: Mededeling kernnetwerkcorridors Faciliteit Europese Verbindingen

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Mededeling van de Commissie Bouw van het kernvervoersnet: kernnetwerkcorridors en de Connecting Europe Facility

Datum ontvangst Commissiedocument

7 januari 2014

Nr. Commissiedocument

COM (2013) 940

Pre-lex

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DosId=1041569

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board

N.v.t.

Behandelingstraject Raad

Transportraad

Eerstverantwoordelijk Ministerie

Infrastructuur en Milieu

2. Essentie voorstel

In de verordening voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) is een kernnetwerk voor vervoersinfrastructuur voor alle modaliteiten gedefinieerd, dat uiterlijk in 2030 aan een aantal eisen moet voldoen. Om dit te bereiken zijn omvangrijke investeringen nodig van de lidstaten, die gedeeltelijk vanuit EU-middelen kunnen worden ondersteund. In het MFK 2014–2020 is voor transport een bedrag van ruim 26 miljard euro (lopende prijzen, inclusief 11,3 miljard euro uit het Cohesiefonds) vastgelegd via de Faciliteit Europese Verbindingen (CEF).

De onderhavige mededeling ondersteunt de gedelegeerde handeling voor de vervoersprioriteiten van de CEF die moet worden aangenomen vóór het programma kan worden uitgevoerd. De mededeling heeft ten doel helderheid te verschaffen over:

- de beschikbare financiële instrumenten en de verdeling van de middelen over de diverse onderwerpen;
- de Commissie-verwachtingen van potentiële begunstigden;
- de wijze waarop de Commissie de samenwerking op de kernnetwerkcorridors zal ondersteunen.

3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?

Het ligt in de rede dat de Commissie, die volgens de CEF-verordening belast is met de uitvoering van het TEN-T programma, vanwege de EU-brede doelstelling en scope ervan- vooraf helderheid biedt over de

BNC-Fiche: Verordening Trans-Europese vervoersnetwerken (Kamerstuk 22 112, nr. 1274)

wijze waarop het programma vorm zal krijgen. Bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit worden daarmee positief beoordeeld. De wijze waarop het beheer van de kernnetwerkcorridors wordt ingericht zal aanzienlijk minder administratieve inspanningen vergen om tot de afstemming van investeringen te komen dan in de huidige situatie. De corridorfora zullen weliswaar in 2014 meermalen bijeen moeten komen om tot werkplannen te komen, in de jaren daarna is een geringere inspanning voorzien. Aan deze mededeling zijn geen financiële consequenties verbonden, in het MFK 2014–2020 is voor transport een bedrag van ruim 26 miljard euro vastgelegd via het CEF.

4. Nederlandse positie over de mededeling

Nederland verwelkomt deze mededeling die tot stand is gekomen in dialoog met de lidstaten. Er lopen drie kernnetwerkcorridors door Nederland: Noordzee-Middellandse Zee, Rijn-Alpen en Noordzee-Oostzee, hetgeen het belang van Nederland als transportland bevestigt. Niet alleen biedt de werkwijze zoals geschetst in de mededeling kansen voor financiële EU-ondersteuning van investeringen in Nederlandse infrastructuur, in het bijzonder voor vaarwegen en spoor, maar ook voor ondersteuning van investeringen die nodig zijn om de achterlandverbindingen te versterken. Hierbij is te denken aan het derde spoor in Duitsland, werken aan de Donau en aan het Seine-Scheldekanaal. Naast de aanleg en opwaardering van traditionele infrastructuur is er bovendien ruime aandacht voor innovatie, multimodaliteit, interoperabiliteit en duurzaamheid, zoals de aanleg van infrastructuur voor hernieuwbare brandstoffen, overslagvoorzieningen, ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) en geluidsarm spoomaterieel. Nederland zal actief participeren in de fora voor de drie genoemde corridors, en daarmee mede richting geven aan de gecoördineerde investeringen op de corridors. Een goede voorziening moet worden getroffen om de betrokkenheid te verzekeren van regio's en provincies, infrastructuurbeheerders, (lucht) havens, luchthavens en terminals, met een scherp oog voor de beheersbaarheid van de forabijeenkomsten zelf. Ook een efficiënte samenwerking met de reeds bestaande *governance* structuur van de spoorgoederencorridors moet worden geborgd. Tenslotte zal Nederland bij iedere TEN-T oproep potentiële aanvragers tijdig informeren en voor zover mogelijk de aanvragen die goed passen in het nationale infrastructuurbeleid ondersteunen.