



TER BESLISSING

Datum

18 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/217626

Opgesteld door

DG Milieu en Internationaal
Dir. Internationaal
Afd. H

Beslistermijn

15-09-2025

Bijlage(n)

2

Aan

Minister, staatssecretaris

nota

BNC-fiche Voorstel Verordening voor *Connecting Europe Facility* 2028-2035

Aanleiding

Op 16 juli 2025 presenteerde de Europese Commissie (hierna: Commissie) haar voorstel voor een nieuw Meerjarig Financieel Kader (MFK) 2028-2035. De Commissie stelt de continuering van het *Connecting Europe Facility* (hierna: CEF) voor, waarvoor IenW verantwoordelijk is. In deze nota wordt u geïnformeerd over dit voorstel en gevraagd in te stemmen met de kabinetsinzet.

Deze nota komt u separaat toe, los van alle andere relevante BNC-fiches voor IenW omdat IenW op dit BNC-fiche penvoerder is. In [REDACTED] wordt u geïnformeerd over en gevraagd in te stemmen met de andere voor IenW meest relevante BNC-fiches.

Het CEF co-financiert zowel het trans-Europese **transport-** als **energienetwerk**. Deze nota gaat alleen in op de transportdelen van het CEF. Het BNC-fiche is ook de lijn in bij het ministerie van Klimaat en Groene Groei. De minister van KGG is verantwoordelijk voor de passages over energie. Het BNC-fiche gaat ook bij het ministerie van Defensie in de lijn vanwege de link met militaire mobiliteit.

Geadviseerd besluit

Instemmen met de kabinetsinzet op het BNC-fiche voor het CEF.

Kernpunten

Essentie voorstel

- Het doel van het CEF is om de doelstellingen uit de verordeningen (hierna: TEN-T en TEN-E) voor de trans-Europese transport- en energienetwerken te financieren.
- De essentie van het voorstel:
 - CEF-financiering in de komende MFK-periode moet gaan naar:
 1. Projecten van gemeenschappelijk belang om een verbonden, interoperabel, gedecarboniseerd, slim, veilig, duurzaam, weerbaar, beveiligd en multimodaal transportnetwerk te realiseren, met specifieke aandacht voor:

- i. Projecten met een grensoverschrijdend karakter, waaronder projecten, die zijn opgenomen in de bijlage bij het voorstel¹;
 - ii. Projecten die bijdragen aan het slimmer en weerbaarder maken van het netwerk en verduurzaming;
 - iii. Grensoverschrijdende projecten met derde landen.
- 2. Projecten die het TEN-T netwerk aanpassen zodat het geschikt wordt voor *dual-use*² gebruik.
 - o Het CEF blijft direct en centraal beheerd worden door de Commissie, ondersteund door uitvoeringsorganisatie CINEA.
 - o Veranderen van de rechtsgrondslag voor de uitvoeringsverordening over de *dual-use* eisen van de huidige CEF-verordening naar de TEN-T verordening.
 - o Opnemen van verdere uitwerking door de Commissie van CEF-financiering in de werkprogramma's, die na consultatie van de lidstaten als uitvoeringshandeling wordt aangenomen.

Datum

18 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/217626

Opgesteld door

DG Milieu en Internationaal
Dir. Internationaal
Afd. H

Aan

Minister, staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Aanloop naar het voorstel en positionering

- In de aanloop naar het voorstel is er een non-paper *Towards a new Connecting Europe Facility – Transport* opgesteld. Deze is bijgevoegd bij deze nota. Het non-paper vormt het beoordelingskader voor het voorstel. In het non-paper wordt een viertal thema's geadresseerd waar het kabinet vooraf op ingezet heeft richting een nieuw CEF.
 - o Wat betreft connectiviteitsdenken: het voorstel laat ruimte voor een bredere interpretatie van het begrip grensoverschrijdend, in de zin dat projecten die niet perse fysiek grensoverschrijdend zijn, maar wel bijdragen aan de ontwikkeling van de corridors, daaraan kunnen bijdragen. Tegelijkertijd geeft de Commissie informeel het signaal dat dit er niet onder zou vallen waarmee een actieve inzet op verduidelijking van dit begrip nodig is.
 - o Wat betreft militaire mobiliteit: de Commissie zet hier op in en is dus goed geland.
 - o Wat betreft toekomstbestendige en klimaatweerbare netwerken: het voorstel heeft een brede formulering hierop, en lijkt positief voor Nederland.
 - o Wat betreft de digitaliseringsopgave: hier lijkt het voorstel niet veel ruimte voor te creëren en dit behoeft actieve inzet van het kabinet in de onderhandelingen.
- Het positioneren van het CEF als losstaand programma is essentieel om Europese co-financiering te realiseren voor de TEN-T-opgave, zeker binnen de algemene MFK-inzet voor lagere afdrachten voor Nederland. Hierin schuilt tegelijk ook een risico dat de lagere afdrachten ook gezocht worden in het CEF.
- Verder is het belangrijk dat er een fair share voor Nederland komt binnen het CEF.

¹ Hierin staan een aantal grensoverschrijdende trajecten opgenomen op de TEN-T corridors, maar niet alle trajecten die voor Nederland relevant zijn. De projecten die worden ingediend op de trajecten die opgenomen zijn in de bijlage maken grote kans op financiering. Daarom is expliciet opgenomen in het BNC-fiche dat het kabinet in de onderhandelingen in zal zetten op het bespreken en aanvullen van de bijlage.

² *Dual-use* betekent voor zowel civiel als militair gebruik van de infrastructuur.

Appreciatie

Positief

- Het feit dat de Commissie een voorstel heeft gedaan voor een losstaand CEF is zeer positief. De Europese financiering uit het CEF is een belangrijke vorm van additionele financiering voor de realisatie van de TEN-T netwerken, naast de nationale financiering. Nederland heeft actief gelobbyd voor het behoud van een direct beheerd CEF door de Europese Commissie, zoals opgenomen in het non-paper eerder dit jaar (opgenomen in de bijlage bij deze nota). Het voorstel komt ook grotendeels overeen met onze inzet in het non-paper op de focus op militaire mobiliteit, het belang van het bijdragen aan klimaatdoelen en verduurzaming, en het denken vanuit een connectiviteitsprincipe.
- Daarnaast verwelkomen we het competitieve selectiesysteem³, wat de Commissie in stand houdt. Dit zorgt voor een evenredige verdeling tussen lidstaten van de financiering.
- Het voorstel van de Commissie qua omvang van het CEF is positief. Het is een serieuze toename van middelen voor de financiering van de TEN-T en militaire mobiliteitsopgave. Dit past bij de grote opgave om te voldoen aan de verplichtingen die volgen uit de TEN-T-verordening. Kanttekening hierbij is de verwachting dat het CEF-programma in de onderhandelingen nog wel gekort kan worden.

Aandachtspunten

- In het BNC-fiche wordt een argumentatie op basis van een drietal aandachtspunten uiteengezet. Dit heeft specifiek betrekking op de manier waarop de verordening is ingestoken en vormt samen met de vier losse punten onder de opsomming het fundament van de kabinetsreactie op het voorstel.
 1. De scope, met name de samenhang met de andere MFK-programma's zoals het Europees Concurrentievermogenfonds (ECF) en de nationale envelop (NRPP), is onduidelijk. De *Alternative Fuel Infrastructure Facility* (AFIF) voor de uitrol van laadinfrastructuur wordt helemaal buiten beschouwing gelaten in het voorstel. De coördinatie met andere MFK-programma's wordt benadrukt voor digitalisering en financiering van nationale projecten die bijdragen aan de ontwikkeling van het TEN-T netwerk, maar niet gespecificeerd. Het risico bestaat dat bepaalde projecten tussen wal en schip vallen wanneer de link niet uitgewerkt wordt. Het kabinet zal zich inzetten om de synergiën tussen het CEF, ECF en NRPP te versterken, en pleiten voor het behoud van Europese financiering voor de uitrol van laadinfrastructuur en mogelijk AFIF.
 2. Een plan voor voorspelbare financiering ontbreekt. Het CEF-voorstel schuift de inhoudelijke besluitvorming over een verdeling van middelen voor verschillende thema's en modaliteiten voor zich uit. Hierdoor is het onduidelijk welke projecten binnen het CEF zullen vallen. Dit komt mede door de onduidelijkheid over de definitie van het begrip 'grensoverschrijdend' en het feit dat de uitwerking pas in de werkprogramma's concreet wordt. In geval van een brede interpretatie van het begrip 'grensoverschrijdend' wordt duidelijk dat grote Nederlandse projecten met toegevoegde waarde voor de gehele corridor binnen de scope van dit punt vallen. Indien de Commissie een beperkte

Datum

18 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/217626

Opgesteld door

DG Milieu en Internationaal
Dir. Internationaal
Afd. H

Aan

Minister, staatssecretaris

Bijlage(n)

2

³ Dit betekent dat er een zogeheten *call* wordt opgezet, waarop projectindieners uit alle lidstaten mogen reageren met projectvoorstellen. De Commissie selecteert dan de meest 'volwassen' projecten en probeert daarin de geografische verdeling in acht te nemen.

definitie van 'grensoverschrijdend' hanteert, zullen weinig Nederlandse projecten in aanmerking komen voor financiering in CEF 2028-2035. De inzet van het kabinet is dan ook om te pleiten voor een brede interpretatie van het begrip 'grensoverschrijdend'. Hier is eerder voor gepleit in het eerdergenoemde non-paper, maar dat is niet overgenomen door de Commissie. Daarnaast is sturing op de financiering in de verordening in bredere zin wenselijk, omdat er nog geen indicatie is voor de verdeling van middelen tussen thema's en modaliteiten.

3. Veel inhoudelijke keuzes, zoals welke thema's of modaliteiten in aanmerking komen voor financiering, worden vooruitgeschoven naar de werkprogramma's in plaats van uitgewerkt in dit voorstel. Dit betekent effectief een beperktere inspraak van de lidstaten dan bij een verordening, waarover de lidstaten onderhandelen. Omdat de werkprogramma's met een uitvoeringshandeling worden aangenomen, geldt er alleen een adviesprocedure voor de lidstaten. Hierin kunnen de lidstaten slechts adviseren, maar hoeft de Commissie het advies niet over te nemen. Het kabinet zal in de onderhandelingen pleiten voor voldoende inspraak van de lidstaten op dit proces.
- In het BNC-fiche wordt ook ingegaan op de interpretatie van het aanpassen van de rechtsgrondslag voor het vaststellen van *dual-use* eisen aan de infrastructuur op basis van de TEN-T-verordening in plaats van de CEF-verordening. In de onderhandelingen zal ervoor gewaakt worden dat deze wijziging niet inhoudt dat er een wijziging van de infrastructurele eisen aan het netwerk gedaan wordt. Dit zou niet passen bij de reikwijdte van waar het CEF over gaat (financiering i.p.v. infrastructurele eisen).
- In het BNC-fiche is opgenomen dat wat betreft het financieren van de vernieuwing van infrastructuur het alleen zou moeten gaan over CEF-financiering voor de functionaliteiten van de infrastructuur in relatie tot weerbaarheid, waaronder militaire mobiliteit, en de TEN-T standaarden. In essentie blijft de instandhoudingsopgave een nationale taak. Daarnaast is het goed om voor het onderwerp in de Europese context blijvende aandacht te vragen gegeven het feit dat deze opgave ook op Europees niveau speelt.
- In het BNC-fiche wordt ook ingegaan op het ontbreken van mogelijkheden om digitale systemen uit het CEF te financieren. Dit wordt nu voorgesteld onder het ECF, terwijl in dat voorstel niets expliciet over digitale transportsystemen is opgenomen. Dit is een belangrijk punt omdat de uitrol van digitale systemen, zoals ERTMS, RIS, ITS en SESAR⁴, veel geld zal gaan kosten en voortkomt uit Europese verplichtingen, die bijdragen aan de ontwikkeling van het TEN-T netwerk.
- In het BNC-fiche is een passage opgenomen waarin aangegeven wordt dat het kabinet een realistisch beeld heeft bij de Nederlandse kansen op Europese financiering binnen een volgend CEF door de historische overschrijvingen van de CEF calls in de huidige MFK-periode en de concurrentie tussen Europese projecten. Ook houdt dit verband met de inzet op een lagere EU-begroting. Deze combinatie betekent ook dat er naar verwachting geen significante bedragen beschikbaar zullen komen voor projecten zoals de Lelylijn.

Krachtenveld

- Het BNC-fiche is in nauwe samenwerking met het ministerie van Economische Zaken, Klimaat en Groene Groei, en Defensie opgesteld. [REDACTED]

Datum

18 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/217626

Opgesteld door

DG Milieu en Internationaal
Dir. Internationaal
Afd. H

Aan

Minister, staatssecretaris

Bijlage(n)

2

⁴ Digitale transportsystemen voor de spoorwegen, binnenvaart, wegen en luchtruim.

████████████████████ BZ en FIN steunen de in het fiche opgenomen lijn.

- Er zitten verschillen in de mate waarop zaken geregeld zijn voor het energiegedeelte en het transportgedeelte in de TEN-T en TEN-E verordeningen. Dit leidt tot verschillende mate van steun op de aandachtspunten bij het voorstel.
- Het Europese krachtenveld is op dit moment nog onduidelijk. De verwachting is dat andere lidstaten ook aandachtspunten zullen maken op de manier waarop de Commissie de CEF-verordening heeft ingericht. Dit zal in de raads werkgroepen blijken, die in september weer van start gaan in Brussel. IenW zit bij deze raads werkgroepen aan tafel.

Datum

18 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/217626

Opgesteld door

DG Milieu en Internationaal
Dir. Internationaal
Afd. H

Aan

Minister, staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Toelichting proces

- Tijdens het interne afstemmingsproces is het BNC-fiche CEF afgestemd met de betrokken beleidsdirecties en uitvoering (RWS, ProRail en RVO) op MT- en directeursniveau.
- Het BNC-fiche gaat via de interdepartementale werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC) op 19/8 en de Coördinatiecommissie voor Europese Integratie- en Associatieproblemen (CoCo) op 26/8. Daarna worden de BNC-fiches vastgesteld in de Ministerraad op 29/8. Er worden geen inhoudelijke discussies verwacht in de BNC en CoCo voor het vaststellen van dit fiche. Eventuele wijzigingen zullen worden opgenomen in uw MR-advies.
- Vanaf september wordt er in de raads werkgroepen in Brussel onderhandeld over het CEF BNC-fiche, onder leiding van het Deens Voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie. Het lijkt erop dat de Denen inzetten op het behalen van een algemene oriëntatie van de raadspositie tijdens de Transportraad van december 2025. Dit is een zeer ambitieuze doelstelling, gezien het huidige krachtenveld.
- Er wordt gewerkt aan een aanpak hoe de Nederlandse belangen het beste kunnen landen in de uitkomsten van de onderhandelingen.

ToelichtingMFK-breed

- De Commissie stelt een versimpeling van de MFK-structuur voor door bestaande Europese MFK-programma's samen te voegen onder vier pijlers (nationale en regionale partnerschapsplannen, concurrentievermogen, Global Europe en administratie). Het CEF is een losstaand programma gebleven onder pijler 2.
- Opvallend is dat de Commissie over de gehele breedte van de voorgestelde MFK-programma's beperkt richting geeft aan de MFK-programma's. De verordeningen stellen bijvoorbeeld geen verdeling van middelen voor de verschillende thema's in de betreffende MFK-programma's voor. De Commissie stelt voor dit primair via de werkprogramma's uit te werken. De werkprogramma's zijn geen onderdeel van de aankomende onderhandelingen over de MFK-programma's. Deze lopen via comitologieprocedures waarbij lidstaten een beperktere rol hebben.
- De algemene inzet van het kabinet in de MFK-onderhandelingen richt zich op het voorkomen van hogere afdrachten, conform het Hoofdlijnenakkoord en de Kamerbrief MFK-inzet op hoofdlijnen.⁵
- De onderhandelingen over de bedragen in alle MFK-programma's worden gedaan door het ministerie van Financiën en Buitenlandse Zaken. De

⁵ Kamerstukken II, 2024-25, 21 501-20, nr. 2245

inhoudelijke onderhandelingen over het CEF vallen onder de verantwoordelijkheid van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (transport) in nauwe samenwerking met Defensie en Klimaat en Groene Groei (energie).

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Bepaalde informatie in de nota kan niet openbaar worden gemaakt, gelet op de onderhandelingspositie van IenW ten opzichte van andere departementen (eenheid van kabinetsbeleid) en Europese actoren.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	BNC-fiche <i>Connecting Europe Facility</i>	
2	Non-paper <i>Towards a new Connecting Europe Facility – Transport</i>	Dit non-paper is verstuurd naar de Tweede Kamer, als bijlage bij het verslag van de Transportraad van 5 juni 2025.

Datum
18 augustus 2025
Onze referentie
IENW/BSK-2025/217626

Opgesteld door
DG Milieu en Internationaal
Dir.Internationaal
Afd. H

Aan
Minister, staatssecretaris

Bijlage(n)
2