

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004

29 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004

Nr. 140

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2004

Zoals ik naar aanleiding van de aangenomen moties van de begrotingsbehandeling van 4 en 5 november 2003 en de MIT-behandeling van 8 en 15 december 2003 heb toegezegd wil ik u, nu door het Europees Parlement en de Raad overeenstemming is bereikt over twee essentiële voorstellen ter zake, graag informeren over de stand van zaken met betrekking tot het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) en de procedures betreffende subsidieverlening aan infrastructuurprojecten die onderdeel uitmaken van het TEN-T. Met deze brief beschouw ik de motie Hofstra (29 200 XII nr. 68) als uitgevoerd.

Herziene richtsnoeren TEN-vervoersnetwerk

Eind april 2004 hebben Raad en Europees Parlement overeenstemming bereikt over de wijziging van Besluit 1692/96/EG, de Richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). De belangrijkste elementen van deze wijziging zijn:

- Een nieuwe Annex III waar de projecten van gemeenschappelijk belang (prioritaire projecten) in benoemd zijn;
- De mogelijkheid voor bepaalde prioritaire assen of (groep van) projecten een Europese Coördinator te benoemen die als katalysator zou moeten dienen bij de realisatie van een project dat grensoverschrijdend is;
- De introductie van het begrip «Snelwegen op Zee» (Motorways of the Sea) welk een impuls moet geven aan short sea shipping.

Gevolgen voor Nederland

In de nieuwe Annex III zijn de volgende projecten opgenomen die voor Nederland van direct belang zijn en die onder voorwaarden voor Europese subsidie in aanmerking kunnen komen:

- Maasroute
- IJzeren Rijn
- HSL-Zuid (gereed in 2007, maar daarna komen *(uitsluitend)* de voor de

HSL benodigde werkzaamheden aan de stations Rotterdam CS en Amsterdam (Zuidas) nog voor subsidie in aanmerking).

- Betuweroute (gereed in 2007).
- Oostzeesnelweg (waarbij de lidstaten gelegen aan de Oostzee met de lidstaten in Midden- en West-Europa worden verbonden, inclusief de verbinding door het Noordzee/Oostzee-kanaal)
- West-Europese zeesnelweg (waarbij Portugal en Spanje via de Atlantische boog met de Noordzee en de Ierse zee worden verbonden)

Niet gehonoreerd zijn de door Nederland voorgestelde projecten Zuiderzeelijn, A15 (Maasvlakte-Vaanplein), A2 (Eindhoven Tangenten en Passage Maastricht), en de stations Breda en Den Haag.

De overige in de motie genoemde projecten voldoen niet aan de door de Groep op Hoog Niveau van de heer van Miert en later door de Europese Commissie overgenomen voorwaarden. Daarbij was indienen van de projecten tevens niet meer aan de orde omdat de Raad op 5 december 2003 reeds een politiek akkoord over (o.a.) de prioritaire projecten had bereikt.

Overigens is de mogelijkheid aanwezig om elk twee jaar Annex III aan te passen door er projecten aan toe te voegen of projecten ervan te verwijderen. Mogelijk kunnen eerder afgewezen projecten en de Hanzelijn dan voorgesteld worden.

De Europese Commissie en de Lidstaten zijn in nauw overleg bezig met het invullen van het begrip 'Snelwegen op Zee' en de (mogelijke) taken van de Europese Coördinator.

Herziene financiële Verordening

In april 2004 is een akkoord bereikt tussen Raad en Europees Parlement over de wijziging van Verordening 2236/35 die de algemene regels voor de toekenning van subsidie in het kader van de trans-Europese Netwerken vaststelt.

Hiermee is het mogelijk geworden een maximale subsidie toe te kennen van 20% van de totale kosten voor die delen van de prioritaire projecten die grensoverschrijdend zijn of die natuurlijke barrières doorkruisen of overbruggen. Voor overige projecten blijft het maximale subsidie percentage 10% voor investeringskosten en 50% voor studies.

In de nieuwe Annex III van de TEN Richtsnoeren staat de IJzeren Rijn indicatief vermeld als grensoverschrijdend deel van een prioritair project. Een definitieve beoordeling van wat grensoverschrijdende delen zijn zal door lidstaten en Commissie gemaakt worden in het TEN-T Comité.

Procedures betreffende subsidieverlening

Door een eerdere wijziging van Verordening 2236/95 in 2000 is het mogelijk geworden om projecten indicatief voor meerdere jaren subsidie toe te kennen. Dit is gebeurd in het huidige Indicatieve Meerjaren Programma (MIP) dat een looptijd heeft van 2001 tot 2007. In het oorspronkelijke MIP zitten de Nederlandse spoorprojecten Betuweroute, HSL-Zuid en Utrecht-boog. Op dit moment werkt de Commissie aan een voorstel tot tussentijdse herziening van het MIP. Naar verwachting zullen de werkzaamheden die aan het station Rotterdam Centraal nodig zijn ten behoeve van de HSL-Zuid ook in het lopende MIP opgenomen gaan worden. In totaal zullen dan de in het MIP opgenomen projecten tot 2007 ongeveer €183 mln ontvangen. Hierna zal een nieuwe MIP opgesteld worden, waarbij er naar gestreefd wordt alle Nederlandse projecten uit Annex III hierin op te nemen.

In het MIP mag maximaal 75% van het totale TEN-T budget (€ 4,2 miljard) indicatief vastgelegd worden. Met de komende herziening zal dat percentage bereikt worden.

De resterende 25% wordt als «non-MIP budget» na jaarlijkse oproepen tot het indienen van voorstellen besteed aan vooral de niet prioritaire projecten en – steeds vaker – aan Europees brede projecten als ERTMS/ECTS (railverkeersmanagement) en EGNOS (gerelateerd aan GALILEO) . Het beschikbare budget is beperkt: jaarlijks tussen de € 50 en € 100 miljoen en dit betekent in de praktijk dat vooral kleine projecten of projecten die nog in de studiefase verkeren voor dit budget in aanmerking komen.

Hoewel het trans-Europese netwerk wijdvertakt is en in theorie alle onderdelen van het netwerk subsidie kunnen krijgen, is de praktijk, vooral als gevolg van het beperkte beschikbare budget, anders. De Commissie geeft in haar oproep tot indiening van voorstellen altijd aan wat voor haar de – door beleidsdoelstellingen ingegeven- prioriteiten zijn en zal de subsidieaanvragen daar ook op beoordelen. Om geen kansloze subsidieaanvragen in te dienen zal Nederland zoveel mogelijk met deze prioriteiten rekening houden bij de beoordeling van mogelijk in te dienen projectvoorstellen. Aangezien één van de voorwaarden is dat de subsidieaanvraag door de bevoegde nationale autoriteit moet zijn goedgekeurd, wordt de aanvraagprocedure door Verkeer en Waterstaat centraal gecoördineerd. Na beoordeling van alle aanvragen zal de Europese Commissie een voorstel voor de verdeling van het budget ter advies voorleggen aan de lidstaten die vertegenwoordigd zijn in het TEN-T Financiële Comité. Na enige onderhandelingen en mogelijk aanpassingen van het voorstel volgt – tot nu toe altijd – een positief advies.

Projecten die op dit moment TEN-subsidie ontvangen zijn: Betuweroute (spoor), HSL-Zuid (spoor), Utrechtboog (spoor), Verdieping Ketelmeer (binnenvaart), IVS'90 (verkeersmanagement binnenvaart), Maasroute (binnenvaart), TEAMS (Trans European Automated Manifest System, een programma van de haven van Rotterdam).

Verder kan ik u melden dat Nederland vanaf het jaar 2000 – en inclusief de indicatief toegezegde subsidies tot 2006 – € 358 mln heeft ontvangen, hetgeen neerkomt op ruim 8% van het beschikbare budget. Vooral gezien het feit dat Nederland geen mega transport-projecten in Annex III heeft zal het moeilijk zijn dit percentage na 2006 ook nog te halen.

Tot slot zij hierbij aangetekend dat Nederland zich inspant om bij de Europese Commissie prioriteit te krijgen voor opheffing van knelpunten in de hoofdinfrastructuur elders in Europa, wanneer dit de bereikbaarheid van Nederland kan verbeteren. Een goed voorbeeld hiervan is de rivierverbinding Seine-Schelde, die mede door actieve steun van Nederland in een laat stadium aan Annex III is toegevoegd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs