

Vergaderjaar 2010–2011

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 307

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 januari 2011

Hierbij informeer ik u over de Informele Transportraad van 7 en 8 februari 2011 in Hongarije (Boedapest en Gödöllő).

Tijdens deze bijeenkomst zal gesproken worden over de herziening van de Trans-Europese Netwerken voor Transport (TEN-T). De informele Raad valt uiteen in twee delen: (1) een ochtendsessie waarin gesproken zal worden over de definitie van het TEN-T netwerk en (2) een middagsessie waarin de toekomstige financiering van het netwerk centraal staat. Er zal geen formele besluitvorming plaatsvinden.

Herziening TEN-T

Voor een sterke positie van de EU in de wereld is een efficiënt vervoerssysteem onontbeerlijk. Ook Nederland met haar open economie is daarbij gebaat. Zoals in de Beleidsbrief Infrastructuur en Milieu (TK-nummer 32 500 XII nr. 55) is beschreven zijn voor de economische kracht van Nederland main-, brain-, en greenports, en de stedelijke regio's waarin ze liggen, van groot belang. Een goede internationale bereikbaarheid van deze gebieden is voor Nederland essentieel.

In 2009 heeft de Europese Commissie een discussie gestart over de toekomst van het TEN-T beleid met het uitbrengen van een Groenboek. Een reactie op dit Groenboek is u toegegaan (TK-nummer 22 112 nr. 843). Op basis van de reacties die dit Groenboek heeft opgeleverd, heeft de Commissie ervoor gekozen om in het toekomstige TEN-T netwerk twee lagen te onderscheiden: een *selectief* kernnetwerk en een (onderliggend) *uitgebreed* netwerk. De inzet van TEN-T financiering zal zich naar verwachting in de toekomst voornamelijk concentreren op het kernnetwerk.

De TEN-T herziening zal deel uitmaken van het pakket voorstellen over de Financiële Perspectieven voor de periode 2013–2020 die de Commissie voor de zomer zal presenteren. Tevens kan de TEN-T herziening niet los worden gezien van de Europa 2020 doelstellingen die de Europese Raad

heeft vastgesteld. De zeven kerninitiatieven die hieruit voortkomen, in het bijzonder industriebeleid en efficiënt gebruik van hulpbronnen, zijn richtinggevend voor het toekomstig TEN-T beleid.

Definitie TEN-T netwerk

Het Hongaarse voorzitterschap wil de informele Raad beginnen met de vraag hoe het toekomstige TEN-T netwerk gedefinieerd zou moeten worden. De Commissie omschrijft het kernnetwerk als het verbinden van:

- de grootste of belangrijkste knooppunten, zoals de hoofdsteden van de lidstaten of andere steden of agglomeraties van supra-regionaal belang vanuit administratief, economisch, sociaal en cultureel en vervoersoogpunt;
- zeehavens, intercontinentale havens en luchthavens die de EU met de rest van de wereld verbinden en de belangrijkste binnenhavens en goederenterminals.

Nederland steunt deze aanpak. Het realiseren van een kernnetwerk dat zich richt op het multimodaal verbinden van de belangrijkste economische- en bevolkingscentra van Europa, vormt de hoofdpoging van het TEN-T beleid in de komende jaren. Een cruciale rol in dit netwerk is weggelegd voor de multimodale knooppunten zoals de voornaamste zee-, binnenvaart-, en luchthavens en rail terminals.

De inspanningen om tot een efficiënt Europees vervoersnetwerk te komen, moeten volgens Nederland vooral gericht 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 tevens goed aan te sluiten bij bestaande initiatieven, zoals de ontwikkeling van een Europees netwerk van spoorgoederencorridors en een Europees actieplan voor de binnenvaart.

Tot slot, het komen tot een efficiënt vervoersnetwerk vraagt niet alleen om investeringen in harde infrastructuur. Ook slimme benuttingmaatregelen, zoals de uitrol van ERTMS op het internationale spoornetwerk, spelen een belangrijke rol. Nederland ziet deze technologische oplossingen ook van toepassing op andere modaliteiten, zoals ITS in het wegvervoer, RIS in de binnenvaart en SESAR voor de luchtverkeerleiding. Ook zal worden gekeken naar maatregelen om bijvoorbeeld het gebruik van stiller spoor materieel op het TEN-T netwerk te stimuleren.

TEN-T financiering

De huidige TEN-T programmering heeft een looptijd van 2007 – 2013. Voor deze periode is een budget vastgesteld van € 8 miljard. Van dit TEN-T budget wordt zo'n 85% besteed in het Meerjarenprogramma (MAP). Het MAP is bedoeld voor projecten die als prioritair zijn bestempeld (zoals bijvoorbeeld de Betuweroute) en voor zogenaamde horizontale projecten: SESAR (inclusief de Functional Airspace Blocks), ERTMS en andere ITS systemen. Wat overblijft van de € 8 miljard wordt verdeeld over jaarlijkse aanvragen (hier komen zowel prioritaire als niet prioritaire projecten voor in aanmerking). Daarnaast kunnen TEN-T projecten gefinancierd worden uit Cohesie- en Structuurfondsen.

De totstandkoming van een robuust TEN-T netwerk is een essentieel onderdeel van het Europese vervoersbeleid. Wat betreft de toekomstige financiering van het TEN-T netwerk steunt Nederland 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. Ook voor infrastructuurprojecten die in de toekomst uit de Cohesie- en Structuurfondsen voor regionale ontwikkeling worden gefinancierd, acht Nederland het van belang dat deze worden getoetst op de toegevoegde waarde voor de realisatie van een geïntegreerd TEN-T netwerk. Tot slot zal tijdens de Raad de inzet van Publiek Private Samenwerking (PPS) bij de aanleg van infrastructuur aan de orde komen. Nederland heeft positieve grondhouding ten opzichte van PPS, mits de budgettaire effecten ervan voldoende duidelijk zijn. Mogelijkheden voor alternatieve financieringsmethoden verdienen in dit kader dan ook nadere bestudering.

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