

Vergaderjaar 2013–2014

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 498**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 september 2014

Hierbij doe ik u de Geannoteerde Agenda toekomen voor de Informele Transportraad die op 16 en 17 september aanstaande plaatsvindt in Milaan, gebaseerd op de informatie die tot nu toe is ontvangen van het Italiaans voorzitterschap. Centraal staat de realisatie van moderne multi-modale transport-infrastructuur in de Unie (het trans-europese transportnetwerk TEN-T) ten bate van duurzame groei en banen. Mocht de agenda van de Informele Transportraad op belangrijke punten wijzigen zal ik u hierover informeren.

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

## **Geannoteerde agenda Informele Transportraad 16/17 september 2014 Milaan**

### **Inleiding**

Op 16/17 september is er een informele Transportraad in Milaan. Op deze Informele Transportraad staat planning, beleid en financiering van het Trans-Europese Vervoernetwerk (TEN-T) centraal. Daarnaast is er een lunch met het brede thema «duurzame, bereikbare en inclusieve steden».

Het Italiaans voorzitterschap agendeert de financiering van het Trans-Europese Vervoernetwerk met de ambitie om tijdens de Transportraad in december Raadsconclusies aan te kunnen nemen.

### **Trans-Europees Vervoernetwerk**

#### Stand van zaken

De Raad en het Europees parlement stelden eind 2013 de ligging van het TEN-T netwerk vast. Dit netwerk bestaat uit een kernnetwerk en een uitgebreid netwerk, elk met technische eisen aan de infrastructuur en met deadlines in 2030 en 2050. Bovendien werd een akkoord bereikt over de spelregels voor de Europese financiële ondersteuning voor infrastructuurinvesteringen in de lidstaten tot en met het jaar 2020. Deze ondersteuning kan bestaan uit TEN-T subsidies of innovatieve financiële instrumenten zoals projectobligaties.

Op het kernnetwerk zijn negen doorgaande multimodale vervoersassen (*corridors*) geïdentificeerd. Drie van deze *corridors* lopen door Nederland: Noordzee-Middellandse Zee, Rijn-Alpen en Noordzee-Oostzee. Elke corridor heeft een EU-coördinator die investeringsbehoeften en knelpunten inventariseert en vastlegt in een corridor werkplan. Dit draagt bij aan het bereiken van grensoverschrijdende afstemming over de verbetering van de Europese infrastructuur.

In de Europese begroting (2014–2020) is 26 miljard euro gereserveerd voor de ondersteuning van realisatie van transportinfrastructuur, voornamelijk op het kernnetwerk, dat de belangrijkste economische centra van de Unie verbindt. In september dit jaar start een oproep voor de eerste 12 miljard euro. Voor Nederland liggen hier vooral kansen bij projecten op het gebied van vaarwegcapaciteit (sluizen), spoorveiligheid (ERTMS) en Intelligente Transportsystemen (ITS). In de laatste oproep van de vorige begrotingsperiode werd overigens van de 320 miljoen euro een kleine 100 miljoen toebedeeld aan Nederlandse projecten of projecten met Nederlandse betrokkenheid. Onder deze projecten zaten ondermeer het uitdiepen van vaarroutes in het IJsselmeer en het verbreden van de Lorentz-sluizen in de Afsluitdijk.

#### Agenda

De agenda van de informele Raad is nog niet in detail bekend. Bekend is dat het voorzitterschap, in aanwezigheid van de EU-coördinatoren voor de negen corridors (onder wie de voormalige Nederlandse Ministers Peijs en Brinkhorst), de focus zal leggen op de stand van zaken van implementatie van de nieuwe *governance* structuur en het trekken van lessen uit het verleden. Daarnaast is een gedachtewisseling voorzien over de manier waarop de lidstaten zelf voldoende middelen kunnen mobiliseren om tot de benodigde investeringen in het TEN-T netwerk te komen.

### Nederlandse positie

Nederland heeft de corridor-aanpak steeds ondersteund. Hiermee ontstaat namelijk eerder en beter zicht op investeringen in infrastructuur voor verschillende modaliteiten over grenzen heen en op eventuele veranderingen in internationale vervoersstromen. Dit maakt het mogelijk om investeringen beter op elkaar af te stemmen. De eerste successen met een vergelijkbare corridor-aanpak zijn al bereikt in het goederenvervoer per spoor. Deze aanpak laat onverlet dat de uiteindelijke programmering en financiële besluitvorming een nationale aangelegenheid blijft.

De inzet van Nederland zal bestaan uit de volgende elementen:

- De uiteindelijke programmering en financiële besluitvorming blijven een nationale aangelegenheid.
- Het is belangrijk om bestaande infrastructuur goed te benutten, bijvoorbeeld met intelligente transportsystemen en *smart logistics*.
- Publiekprivate samenwerking is waardevol. Het inzetten van PPS maakt onderdeel uit van een bredere gedegen afweging. Nederland zal zijn ervaringen met PPS in Europees verband delen.
- Nederland zal attenderen op instrumenten om kosten en risico's vroegtijdig in beeld te brengen.
- Nederland ondersteunt het bevorderen van nieuwe financiële instrumenten, zoals projectobligaties, ook waar het gaat om investeringen in digitale- en energie- infrastructuur.

### **Duurzame, bereikbare en inclusieve steden**

#### Stand van zaken

Er bestaat een toenemende aandacht voor steden als plekken waar kansen en opgaven zich concentreren. Zo zijn stedelijke gebieden door de concentratie van activiteiten motoren van de economie, maar ook plekken met bijvoorbeeld complexe bereikbaarheidsopgaven en een hoge milieudruk. Deze opgaven vereisen gebiedsgerichte, slimme oplossingen, gebruikmakend van de initiatieven en innovatiekracht van bedrijven en burgers in stedelijke gebieden. In dat licht werkt de Commissie onder meer aan het opstellen van een *European Urban Agenda* en geeft in het kader van *Horizon 2020* uitvoering aan het *European Innovation Partnership Smart Cities and Communities*.

#### Nederlandse positie

Nederland zal ingaan op haar ervaringen met het ontwikkelen en toepassen van slimme oplossingen, waarbij met behulp van ruimtelijk ontwerp en nieuwe technologie de bestaande fysieke omgeving en infrastructuur beter wordt benut en ingericht, zoals op het gebied van klimaatbestendige steden of slimme mobiliteitsconcepten. Nederland ziet de *European Urban Agenda* als faciliterend voor deze ontwikkelingen maar ziet geen rol voor de Commissie bij de invulling van het stedelijk beleid. Nederland zal het belang benadrukken van gebiedsgerichte en sectoroverstijgende oplossingen en de integratie van digitale en fysieke netwerken, met aandacht voor passende instrumenten voor financiering en regelgeving. Als voorbeeld kan de Omgevingswet dienen, die lokaal maatwerk en flexibiliteit mogelijk moet maken, waar eerder regelgeving als belemmerend voor innovatieve oplossingen werd gezien.