

Vergaderjaar 2007–2008

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 177

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 augustus 2008

Tijdens het Algemeen Overleg over de Informele Transportraad op 24 april 2008 (21 501-33, nr. 167) heb ik uw Kamer een brief toegezegd over de stand van zaken bij de trans-Europese Transport Netwerken (TEN-T) in het algemeen en daarbij tevens in te gaan op een aantal tijdens dat overleg gestelde specifieke vragen over Nederlandse projecten.

Achtergrond

In 2004 hebben de Raad en het Europees Parlement een lijst vastgesteld van 30 Prioritaire Projecten. Dit is een lijst van 30 prioritaire routes waarop ruim 100 projecten zijn gedefinieerd waarvan de realisatie noodzakelijk wordt geacht om de verwachte groei van met name het goederenvervoer het hoofd te bieden.

Hierbij zijn o.a. de volgende selectiecriteria gehanteerd:

- Minimale kosten € 500 miljoen;
- Onderdeel van een essentiële transnationale transport as;
- Getoonde bereidheid van lidstaten tot realisatie van een project;
- De Europese toegevoegde waarde (door verbetering verkeer tussen lidstaten, oplossen knelpunten en bevorderen interoperabiliteit)
- Bijdrage aan duurzaam transport.

De projecten op deze lijst komen met voorrang in aanmerking voor een financiële bijdrage van de Europese Unie. Nederlandse projecten die in de prioritaire lijst zijn opgenomen betreffen: de Betuweroute, de HSL-Zuid (inclusief de werkzaamheden die ten behoeve van de HSL-Zuid aan de stations Rotterdam Centraal en Amsterdam Zuidas verricht zullen worden) en de Maasroute.

Verder staan op de lijst, het Belgisch-Nederlandse project IJzeren Rijn, en de ook voor Nederland relevante Motorways of the Sea en een aantal projecten in andere lidstaten die voor Nederland van direct belang zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om de realisatie van de spoorcorridor Rotterdam–Genua – het vervolg op de Betuweroute – en de aanleg van de Seine–Schelde binnenvaartverbinding met Noord-Frankrijk.

Hoewel de Prioritaire Projecten voorrang krijgen, komen in theorie alle onderdelen van het wijdvertakte trans-Europese netwerk in aanmerking voor een financiële bijdrage van de EU. De praktijk is echter, vooral als gevolg van de beperkte beschikbare middelen en de hierdoor noodzakelijke prioriteitsstelling, anders. De prioriteiten worden jaarlijks vastgesteld in een werkprogramma en de lidstaten dienen bij het indienen van hun aanvragen voor een financiële bijdrage zoveel mogelijk rekening te houden met de door de Commissie gehanteerde criteria.

TEN-T Meerjarenprogramma 2007–2013 (MAP)

Het subsidieprogramma voor de trans-Europese transport netwerken is in 2007 een nieuwe fase ingegaan met de vaststelling van het Meerjarenprogramma 2007–2013 (MAP). In dit Meerjarenprogramma is uitsluitend plaats voor Prioritaire Projecten en de zogenaamde «horizontale projecten»: ERTMS (European Rail Traffic Management System), ATM (Air Traffic Management) en ITS (Intelligent Transport System voor de weg).

De onderhandelingen over de Financiële Perspectieven 2007–2013 hebben eind 2006/begin 2007 geleid tot een voor het TEN-T beschikbaar subsidiebudget van € 8,013 miljard. De Europese Commissie had oorspronkelijk om ruim € 20 miljard gevraagd. Zij was van mening dat dit bedrag – naast een verhoging van het maximaal toe te kennen subsidiepercentage – nodig was om een hefboomwerking op de totstandkoming van de grote knelpunten in met name de Alpen en de Pyreneeën te bewerkstelligen. De totale investeringskosten voor de realisatie van alle Prioritaire Projecten bedragen volgens de meest recente inventarisatie van de Europese Commissie op basis van gegevens van de lidstaten, € 397 miljard. Het beschikbare EU budget komt overeen met slechts 2% van de totale kosten.

De korting op het gevraagde bedrag heeft de Europese Commissie er toe gebracht binnen de Prioritaire Projecten nog meer dan gebruikelijk te prioriteren op de zeer grote grensoverschrijdende projecten, zoals genoemde spoortunnels door de Alpen en de Pyreneeën.

Dit zal naar verwachting tot gevolg hebben dat – zoals mijn voorganger uw Kamer in 2004 al meldde¹ – voor Nederland de directe inkomsten uit het TEN-T programma in deze budgetperiode (2007–2013) bescheiden zullen zijn.

Van het totale TEN-T budget mag volgens de TEN Verordening² 80–85% vastgelegd worden in het Meerjarenprogramma. Dat komt in deze budgetperiode neer op ruim € 6,8 miljard. Het beperkte resterende budget wordt verdeeld over jaarlijkse «calls for proposals».

In mei 2007 heeft de Europese Commissie de eerste oproepen tot het doen van voorstellen voor het Meerjarenprogramma (MAP) 2007–2013, gericht op de Prioritaire Projecten en op ERTMS (European Rail Traffic Management System), ATM (Air Traffic Management) en ITS (Intelligent Transport System voor de weg), gepubliceerd.

Nederland heeft voor het Meerjarenprogramma met name ingezet op het maximaliseren van de financiële bijdrage voor de Maasroute, op een aantal aanvragen voor ERTMS implementatie en op het ITS programma EASYWAY.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XII, nr. 140.

² Verordening (EG) 680/2007 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken.

In tabel 1 vindt u een overzicht van toegekende financiële bijdragen.

Project	Modaliteit	Toegekend (x € 1 000 000)
Maasroute	Binnenvaart	81,78
25kV Betuweroute	Spoor	19,88
ERTMS Havenspoorlijn	Spoor	4,5
ERTMS Betuweroute	Spoor	4,65
ERTMS Mitsui Locs	Spoor	9
ERTMS VenW Locs	Spoor	9,05
EASYWAY	ITS Weg	4,7 ¹
IJzeren Rijn	Spoor	7,29 ²
Totaal	140,85	

¹ Omgerekend naar aandeel van Nederland in het project. Het totale EASYWAY project ontvangt € 100 miljoen.

² Betreft totale subsidie. Zal naar rato verdeeld worden tussen België en Nederland.

Toelichting:

25kV Betuweroute: betreft het verhogen van de spanning naar 25kV, zoals op de rest van de Betuweroute al is gebeurd, op het traject bij Zevenaar en bij het rangeerterrein Kijfhoek.

ERTMS Betuweroute: betreft de 'trackside' implementatie van ERTMS op het traject bij Zevenaar en het rangeerterrein Kijfhoek.

ERTMS Mitsui locs: betreft financiële bijdrage voor de inbouw van ERTMS in locomotieven die door het bedrijf Mitsui op de Betuweroute gebruikt zullen gaan worden.

ERTMS VenW locs: betreft bijdrage van de Gemeenschap aan een ERTMS prototyping subsidieprogramma van Verkeer en Waterstaat.

EASYWAY: betreft een project van Nederland in samenwerking met een meerderheid van de lidstaten dat beoogt de capaciteit en efficiency van bestaande en nieuwe weginfrastructuur te optimaliseren, en de interoperabiliteit, veiligheid en betrouwbaarheid van het netwerk te bevorderen.

Naast de subsidiëring van Nederlandse projecten heeft Verkeer en Waterstaat ook steeds ingezet op voldoende subsidiëring van projecten in andere lidstaten waar Nederland een groot belang bij heeft. In tabel 2 vindt u een overzicht van de financiële bijdragen die aan deze projecten zijn toegekend.

Tabel 2: financiële bijdragen aan voor NL relevante projecten.

Project	Modaliteit	Toegekend (x € 1 000 000)
R'dam-Genua infra	Spoor	198
R'dam-genua ERTMS trackside	Spoor	57,38
R'dam-genua ERTMS locs	Spoor	4,8
Donau vaarweg	Binnenvaart	63,9
Sluis Ternaaien	Binnenvaart	26,93
Seine Nord	Binnenvaart	420,2
SESAR	ATM	350

Duidelijk is dat prioriteit is gegeven aan de duurzame ontwikkeling van het vervoer: 11,5% van de reeds gealloceerde middelen gaat naar binnenvaartprojecten en 74,2% naar het spoor.

Aanvragen financiële bijdragen budget 2008

Het overgrote deel van het voor het Meerjarenprogramma beschikbare budget is reeds vastgelegd in 2007. De komende jaren zal de rest verdeeld worden onder de zogenaamde horizontale projecten en Motorways of the Sea. Voor 2008 gaat het dan om:

- Motorways of the Sea: maximum beschikbaar budget: € 20 miljoen
- River Information Services: maximum beschikbaar budget: € 15 miljoen
- Air Traffic Management/Functional Airspace Blocks: maximum beschikbaar budget: € 10 miljoen.

Voor 2008 is uit het beperkte restbudget (max. 15% van het totale TEN-budget) ongeveer € 140 miljoen beschikbaar. Hiervoor komen ook in eerste instantie Prioritaire Projecten in aanmerking maar er is – in tegenstelling tot in het MAP – ook plaats voor andere projecten die onderdeel uitmaken van het TEN-T.

Deze beperkte middelen moeten verdeeld worden over de aanvragen van 27 lidstaten.

Na inventarisatie van kansrijke Nederlandse projecten zijn in 2008 de volgende aanvragen ingediend:

Voor het *jaarlijkse budget*:

- Zuid-Willemsvaart (sluizen 4,5, en 6 en omlegging bij 's Hertogenbosch).

Motorways of the Sea:

- Gezamenlijke aanvraag van de haven van Rotterdam en de haven van Gdansk (studie).

River Information Services:

Eén aanvraag met de volgende onderdelen:

- AIS (Automatic Identification System) aan boord van schepen; samen met Duitsland
- AIS walinfrastructuur NL
- FIS (Fairway Information Service)

Daarnaast is door SRK (Schelde Radar Keten) een RIS project voor de Schelde ingediend als gezamenlijk Belgisch-Nederlands project.

Air Traffic Management/Functional Airspace Blocks

Nederland participeert met België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland en Zweden in een project dat in het kader van de totstandkoming van het gemeenschappelijk Europees luchtruim moet leiden tot de instelling van een Functioneel Luchtruim Blok. Binnen dit project wordt een gezamenlijke subsidieaanvraag opgesteld.

Deze aanvragen en die van de andere lidstaten zullen nu beoordeeld worden door zowel de Europese Commissie als een panel van externe evaluatoren. In oktober zal de Europese Commissie ter instemming een verdelingsvoorstel doen aan de lidstaten die samenkomen in het TEN Financieel Comité. Vervolgens mag het Europees Parlement haar inzage-recht uitoefenen.

Traject komende jaren (2009–2013)

De TEN Richtsnoeren¹ vereisen dat de Europese Commissie vóór 2010 de balans opmaakt van de geboekte vooruitgang en, indien nodig, een aanpassing voorstelt van de prioriteiten zoals die op dit moment binnen het TEN-programma gelden.

De Commissie is dit proces inmiddels gestart en op dit moment worden modellen en scenario's opgesteld welke de ontwikkeling van het vervoer op het TEN-T in kaart moeten brengen. Dit zal de feitelijke basis moeten

¹ Beschikking 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet.

gaan vormen van een eind 2008 te verschijnen Groenboek waaraan in 2009 een consultatie gewijd zal worden. Indien dit vervolgens nodig blijkt zal de Commissie dan begin 2010 met wetgevingsvoorstellen komen voor aanpassing van de TEN Richtsnoeren en eventueel de lijst van Prioritaire Projecten.

Nederland zal in dit proces een actieve rol spelen zodat, indien die kans zich voordoet, grote projecten naar voren geschoven kunnen worden voor opname op een herziene lijst van Prioritaire Projecten. Inventarisatie van kansrijke projecten zal de komende tijd plaatsvinden. Over de kansen van bepaalde projecten zoals de zeetoegang IJmond wordt al informeel met de Europese Commissie overlegd. Dit in aanvulling op projecten die al eerder bij de Commissie onder de aandacht zijn gebracht (zoals de A2 Passage Maastricht). Het is op dit moment nog niet duidelijk welke kant deze eventuele herziening op zal gaan maar er zijn vanuit de Europese Commissie wel sterke signalen dat de invloed van infrastructuurprojecten op het milieu (klimaat) een belangrijk criterium wordt voor het al dan niet financieel bijdragen door de Gemeenschap.

Naar verwachting zal de Europese Commissie naast deze eventuele herziening in 2010 starten met een tussentijdse evaluatie van het Meerjarenprogramma. Dit kan leiden tot een aanpassing van de subsidiebeschikkingen en dit geeft ook weer kansen voor Nederlandse projecten.

Specifieke vragen

Tijdens het Algemeen Overleg met uw Kamer over de Informele Transportraad op 24 april 2008 zijn een aantal vragen gesteld over de mogelijkheden voor het aanvragen van een financiële bijdrage uit het TEN-T budget voor een aantal specifieke projecten.

Zoals ik al hierboven en ook tijdens het Algemeen Overleg heb opgemerkt ligt de prioriteit van de Europese Commissie nadrukkelijk bij grensoverschrijdende Prioritaire spoorprojecten en bij binnenvaart. Vanwege de zeker bij de Europese Commissie nog heersende modal shift gedachte worden – vooral in ons deel van de Europese Unie – nauwelijks financiële bijdragen verstrekt aan wegprojecten. Voor de planning van de aanvragen is het van belang aan te geven dat voor een aanvraag ten laste van het subsidiebudget van een bepaald jaar, de werkzaamheden van een project ook in dat betreffende jaar moeten starten. Dit is een harde eis waardoor een groot aantal projecten op dit moment sowieso niet in aanmerking komt.

Betreffende de motie Mastwijk c.s. over het zo spoedig mogelijk aanmelden van de A1 corridor voor TEN-subsidie (30300A-37):

De A1 maakt onderdeel uit van het TEN-wegennetwerk en is begin 2006 aangemeld bij de Europese Commissie als één van de projecten waar Nederland in de periode 2007–2013 mogelijk een financiële bijdrage voor zou aanvragen. Tot op heden laat de planning van de werkzaamheden niet toe dat een dergelijke concrete aanvraag ook daadwerkelijk gedaan kan worden. De realiteit gebiedt mij echter ook aan te geven dat de kans op toekenning van een financiële bijdrage, gezien de modaliteit (weg) maar ook gezien de voorziene werkzaamheden (verbreding nationale trajecten i.p.v. aanleg nieuwe grensoverschrijdende snelweg) klein is.

Betreffende andere wegprojecten:

Zodra de realisatie van de A2 Passage door Maastricht start, zal hiervoor een financiële bijdrage aangevraagd worden. In 2004 en 2006 heeft dit project al een TEN-T bijdrage toegekend gekregen voor te maken studiekosten.

In het algemeen geldt dat zolang een project niet in nationale investeringsplannen (in Nederland het MIRT) opgenomen is, het geen zin

heeft een concrete aanvraag te doen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de tijdens het Algemeen Overleg genoemde A67. De A74, de verbinding tussen de A73 en de Duitse BAB61, zou als nieuwe, grensoverschrijdende verbinding mogelijk vanaf 2009 voor een financiële bijdrage in aanmerking kunnen komen. Ook hier geldt echter weer de beperking dat het een wegproject betreft dat door de Europese Commissie niet als prioriteit wordt aangemerkt.

Betreffende (grensoverschrijdende) spoorprojecten

In beginsel kunnen grensoverschrijdende spoorprojecten voor personenvervoer voor een bijdrage uit het TEN-budget in aanmerking komen. Op dit moment staan er in het MIRT echter geen projecten die aan de concrete voorwaarden voldoen. Dit geldt ook voor de tijdens het Algemeen Overleg genoemde Berlijnspoorlijn.

Voor de IJzeren Rijn is samen met België € 376,52 miljoen financiële bijdrage aangevraagd uit het MAP 2007–2013. De Europese Commissie vindt dit weliswaar een zeer belangrijk project maar is allerm minst overtuigd van de «rijpheid» van het project. Zij heeft de financiële bijdrage vooralsnog beperkt tot een bijdrage van € 7,29 miljoen aan de studiekosten. De goederenspoorlijn op de Maasvlakte II zal door Nederland worden ingediend voor een financiële bijdrage uit het jaarlijkse budget voor 2009.

Ook zal in 2009 naar verwachting een aanvraag voor de subsidiëring van een studie naar terminalcapaciteit op de spoorcorridor Rotterdam–Genua gedaan worden.

Meer in het algemeen zal mede op basis van de Landelijke Markt- en Capaciteits Analyse (LMCA) Spoor bekeken worden welke Nederlandse projecten de komende jaren ingediend kunnen worden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings