

Vergaderjaar 2014–2015

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 505**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2014

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het verslag van de Informele Transportraad van 16/17 september 2014.

Bijgaand zend ik u ook, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, een rapportage in opdracht van het *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid* die in beeld brengt hoe de Nederlandse infrastructuur zich tot de technische eisen verhoudt, zoals eind 2013 vastgelegd door de Raad en het Europees parlement voor het TEN-T netwerk<sup>1</sup>.

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

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

## **Informele Transportraad, Milaan, 16–17 september 2014**

De Raad begon met een debat over de ontwikkeling van een duurzaam stedelijk mobiliteitssysteem. Het onderwerp werd ingeleid door deskundigen uit de academische wereld en uit het bestuur van grote steden. Zij betoogden onder meer dat efficiënter vervoer vooral mogelijk wordt door betere benutting van elektronische data. Vanuit de lidstaten werd vervolgens het belang van open toegang tot data benadrukt om de ontwikkeling van nieuwe toepassingen en innovatieve vervoersdiensten mogelijk te maken. Diverse landen onderstreepten het belang van intelligente transport systemen (ITS) voor een betere benutting van de infrastructuur en betere dienstverlening aan de reiziger. Vanuit het Europees parlement werd een lans gebroken voor autovrije steden.

De informele Raad stond vervolgens in het teken van de sturing op de investeringen in een hoogwaardig transeuropees vervoernetwerk op de negen grote vervoersassen in de EU, de *corridors*. Diverse TEN-T corridor coördinatoren gaven hierop een beeld van hun ervaringen sinds hun aanstelling begin dit jaar en van hun ambities. Hierbij kwamen onder meer aan de orde de aanpak van discontinuïteiten bij grensovergangen op corridors, niet alleen fysiek maar ook in procedures en in financiële regimes. Ook pleitten zij, gezien de lange realisatietijden van grote grensoverschrijdende projecten, voor stabiele samenwerkingsstructuren. Alle lidstaten spraken vervolgens steun uit voor het nieuwe TEN-T regime en waren scheidend Commissaris Kallas erkentelijk voor zijn bijdrage hieraan. De meeste lidstaten wezen wel op het risico van administratieve rompslomp van de corridor *governance* structuren.

De lidstaten konden zich verder goed vinden in de inhoudelijke prioriteiten van de ondersteuning van financiering met EU-middelen, zoals vastgelegd in de programma's voor de zojuist gelanceerde oproep voor voorstellen. Sommige legden hierbij de nadruk op het spoor, andere op havens en vaarwegen. Veel lidstaten zagen de corridors verder als een kans om tot echte innovaties te komen, met name op het terrein van intermodaliteit, veiligheid, duurzaamheid en interoperabiliteit op de corridors. Bovendien werden kansen genoemd op meer synergie tussen de netwerksectoren transport, energie en telecommunicatie. Ondanks een kritische noot vanuit het Europees parlement werd veel waarde gehecht aan de lijst met gepreïdentificeerde projecten in de verordening voor de *Faciliteit voor Europese Verbindingen* (CEF).

Het voorzitterschap, gesteund door de Commissie en de Europese Investeringsbank (EIB), benadrukte vervolgens de urgentie en actualiteit van investeringen omwille van groei en banen, gegeven de ambitie van de nieuwe Commissievoorzitter *Juncker* om 300 miljard euro *extra* van publieke en private partijen te mobiliseren. Ook nieuwe financiële instrumenten en extra flexibiliteit voor de financiering van het TEN-T netwerk moeten hieraan een bijdrage leveren.

De corridor coördinatoren deden vervolgens tien suggesties om kapitaal te mobiliseren om bij krappe publieke budgetten en toenemende transportvolumes aan de grote investeringsbehoefte tegemoet te komen. Naast betere communicatie over bestaande financiële instrumenten werd ook een verbreding van het pakket instrumenten voorgesteld, bijvoorbeeld met leningen op de kapitaalmarkt voor geclusterde projecten per corridor. Verder werd stabiliteit bepleit door meer helderheid op het gebied van staatsteun, en een vorm van begrotingsflexibiliteit voor lange termijn investeringen door deze buiten de staatsschuld te houden.

De meeste landen ontvingen de voorstellen overwegend positief, waarbij Nederland zich met enkele andere lidstaten kritisch opstelde op met name het punt van begrotingsflexibiliteit.

Nederland kondigde wel aan zich actief in te zetten voor projectobligaties naast andere instrumenten, waarbij overigens de beslissing over de inzet ervan aan de markt is. Nederland wees ook op strategieën om kosten te beheersen zodat investeringen meer renderen, en noemde samen met enkele andere landen betere benutting van bestaande infrastructuur als alternatief voor nieuwe infrastructuur.

Een aanzienlijk aantal lidstaten sprak positief over een financieringsmodel met meer gebruiksvergoedingen, met bijval vanuit het Europees parlement en de Commissie. Hierbij gaven sommige landen aan dat oormerken van de opbrengsten een probleem is. Veel lidstaten steunden expliciet het voorstel om infrastructuur op het TEN-T netwerk een generieke uitzondering te bieden van een toets op staatssteun.

Het voorzitterschap sloot af met een korte samenvatting die als basis zal dienen voor Raadsconclusies in de Transportraad in december. Daarnaast plaatste het Italiaanse voorzitterschap op verzoek van Nederland de follow up inzake MH17 op de agenda van de Transportraad van 8 oktober (als AOB punt).