



Vlaams
Parlement

stuk **1590** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 4 mei 2012 (2011-2012)

Verslagmoment over de voorbije Ministerraden Transport
en actuele dossiers
(Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T))

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Marino Keulen en Dirk de Kort

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

I. Uiteenzetting over de voorbije Europese Ministerraden Transport	4
1. Deens voorzitterschap	4
1.1. Prioriteiten.....	4
1.2. Transportraad 22 maart 2012	4
2. Trans-Europese Transportnetwerken en de Connecting Europe Facility...	4
2.1. TEN-T-richtsnoeren	5
2.1.1. Nieuwe visie	5
2.1.2. Kernnetwerk en uitgebreid netwerk.....	5
2.1.3. Vertaling naar Vlaanderen.....	5
2.2. Connecting Europe Facility	6
2.2.1. Budget.....	6
2.2.2. Cofinanciering.....	6
2.2.3. Core Network Corridors	6
2.2.4. Financiering	7
2.2.5. Vertaling naar Vlaanderen.....	7
2.2.6. Vlaams standpunt	8
2.2.7. Vlaamse projecten	8
2.2.8. Timing.....	8
II. Bespreking	8
Gebruikte afkortingen	12
Bijlage: PowerPointpresentatie van mevrouw Bamps over de Trans-Europese Transportnetwerken en de ‘Connecting Europe Facility’.....	13

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken had op 29 maart 2012 een verslagmoment over de voorbije Europese Ministerraden Transport. De commissie wisselde van gedachten met de heer Axel Buyse, algemeen vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering bij de Europese Unie en mevrouw Joke Bamps, Vlaams transportattaché bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU. Daarbij ging mevrouw Bamps ook dieper in op de Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T) en de 'Connecting Europe Facility' (CEF). Aan de bespreking nam ook mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken deel.

Van de presentatie van mevrouw Bamps is het tweede deel, over de Trans-Europese Transportnetwerken en de 'Connecting Europe Facility', als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

I. UITEENZETTING OVER DE VOORBIJE EUROPESE MINISTERRADEN TRANSPORT

De heer *Axel Buyse* benadrukt het grote belang van dit dossier. Terloops zegt hij ook dat de volledige Vlaamse afdeling van de Permanente Vertegenwoordiging dinsdag op bezoek geweest is in de haven van Gent om alle relevante aspecten van het Europese beleid te bespreken.

1. Deens voorzitterschap

Mevrouw *Joke Bamps* zegt dat het Deense voorzitterschap van 1 januari 2012 tot eind juni 2012 loopt en formele raden over Transport organiseert op 22 maart en 6 juni. Het voorzitterschap plant geen informele raad. In de tweede helft van 2012 neemt Cyprus over.

1.1. Prioriteiten

De prioriteiten van het Deense voorzitterschap zijn: de voorstellen van verordening over TEN-T en CEF, het luchtvaartpakket met drie voorstellen van verordening over grondafhandeling, slots en geluid. Daarnaast wordt er ook voort gewerkt aan de herziening van het eerste spoorpakket en het voorstel van verordening over de rol en de bevoegdheden van het European Maritime Safety Agency (EMSA). Over beide dossiers moet er in de komende maanden een akkoord in het Europees Parlement bereikt worden.

1.2. Transportraad 22 maart 2012

Op de Transportraad van 22 maart bereikten de lidstaten een akkoord over een algemene benadering van de verordening TEN-T en over de verordening Grondafhandeling. Het doel van die laatste verordening is de competitie tussen de grondafhandelaars te bevorderen door gelijke mededingingsomstandigheden ('level playing field') en een hoge kwaliteit te verzekeren. Een van de aspecten is dat voor grote luchthavens van meer dan vijf miljoen passagiers drie in plaats van twee grondafhandelaars verplicht worden. Daarnaast bevatte het voorstel een procedure waardoor een grondafhandelaar erkend in één land, ook in de andere lidstaten zal erkend zijn. Die procedure heeft het evenwel niet gehaald en ze is vervangen door een optionele procedure. Die moet uiteraard nog door het Europees Parlement besproken worden. Duitsland, Polen en Oostenrijk hebben zich onthouden: Polen en Oostenrijk omdat ze het dossier nog niet rijp genoeg vonden, Duitsland omdat het tegen de stijging van het verplichte aantal grondhandelaars is. Het parlement hoopt tegen de zomer een eerste lezing van het rapport te houden.

2. Trans-Europese Transportnetwerken en de Connecting Europe Facility

Mevrouw Bamps zegt dat de richtsnoeren TEN-T de visie en de methodologie voor de transportinfrastructuur in de EU tot 2030 en 2050 nader omschrijven. De CEF is het instrument voor de financiering van richtsnoeren Transport, Energie en ICT in het volgende meerjarig financieel kader (MFK) van de EU dat loopt van 2014 tot 2020. Daartoe

zijn er drie voorstellen van verordening die de richtsnoeren op langere termijn uitwerken (zie bijlage, p. 15).

2.1. TEN-T-richtsnoeren

Het TEN-T-beleid is gestart in 1994 en in 1996 zijn er 30 prioritaire projecten gedefinieerd. Het belangrijkste project voor Vlaanderen is het Seine-Scheldeproject. TEN-T is gericht op een Europees transportnetwerk, de ontwikkeling van andere modi dan het wegverkeer en een betere interoperabiliteit. Momenteel is het Europese netwerk nog zeer gefragmenteerd; het is een lappendeken van al dan niet op elkaar aansluitende netwerken. 60% van de huidige TEN-T-middelen wordt besteed aan spoorprojecten, daarnaast gaat ook nog 6% naar een signalisatiesysteem voor het spoor. De binnenvaart krijgt 9%, de wegen bijna 4,7%, de havens slechts 0,6%.

2.1.1. Nieuwe visie

Het nieuwe TEN-T-beleid vertrekt van een volledig nieuwe visie met een kernnetwerk en een uitgebreid netwerk. Terwijl tot nu steeds met beschikkingen werd gewerkt, wordt er voortaan een verordening voorgesteld. Een verordening heeft een bredere toepassing dan een beschikking die alleen rechtstreeks op overheden van toepassing is. De Europese Commissie hecht veel belang aan de EU-meerwaarde van de projecten. Het is immers gebleken dat vooral de grensoverschrijdende projecten achterop hinken. Ook de interoperabiliteit is een belangrijk aandachtspunt, daarnaast worden er ook heel wat 'bottle necks' en 'missing links' weggewerkt. Het nieuwe beleid zal de havens een meer centrale rol geven. Het TEN-voorstel is voorbereid in een vijftal bilaterale overlegondes met de lidstaten.

2.1.2. Kernnetwerk en uitgebreid netwerk

Het kernnetwerk (kaart in de bijlage op p. 18) is een selectie van de belangrijkste onderdelen van het EU-transportnetwerk die tegen 2030 moeten worden gerealiseerd. Het uitgebreide netwerk moet tegen 2050 de volledige EU toegankelijk maken. De basiscriteria voor beide netwerken zijn dezelfde, maar voor het kernnetwerk zijn er aanvullende vereisten zoals de beschikbaarheid van schone brandstoffen en beveiligde parkings.

2.1.3. Vertaling naar Vlaanderen

Voor Vlaanderen maken van het kernnetwerk deel uit: alle waterwegen klasse IV, de vier Vlaamse zeehavens, de belangrijkste wegenassen E17, E19, E40 en E411 en de drie grote HST-lijnen en de belangrijkste vrachtspoorlijnen. De EU opteert ervoor om geen parallelle verbindingen op te nemen in het netwerk; daarom maakt de E313 er geen deel van uit. Mevrouw Bamps toont een aantal kaartjes met het voorstel van de Commissie met betrekking tot het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk van de verschillende vervoersmodi (zie bijlage p. 21-22).

Europa heeft de afgelopen jaren steeds enkele Vlaamse TEN-T-projecten goedgekeurd, met de bijhorende cofinanciering. Vooreerst het Seine-Scheldeproject in 2007. Voorts waren er de Easyway I en II in 2007 en 2009: voor dat project van intelligente transportsystemen werken achttien lidstaten waaronder België samen. In 2008, 2010 en 2011 kreeg Vlaanderen ook subsidies voor het River Information System (RIS), in 2009 en 2010 voor de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. In 2008 was er een cofinanciering voor het project Motorways of the Sea Esbjerg-Zeebrugge. Daarnaast sponsorde Europa diverse studies voor binnenvaartprojecten (2008, 2009).

Vlaanderen schoof de voorbije maanden enkele aandachtspunten naar voren. Het spoor krijgt traditioneel ruime aandacht, maar Vlaanderen wil een gelijkwaardige behandeling van de binnenvaart en doet daarvoor een aantal concrete tekstvoorstellen. Op voorstel van Vlaanderen werd de volledige ring van Antwerpen in het kernnetwerk en de terminals aan het Albertkanaal en het kanaal Kortrijk-Bossuit opgenomen als kernbinnenhavens.

Door de intensieve voorbereidingen van de experts van het Departement MOW waren er niet meer aanpassingen nodig. Op 22 maart werd er dus een akkoord bereikt over de algemene benadering, enkel Spanje was tegen. De besprekingen in het Europees Parlement zijn begonnen. Het plant zijn rapport in eerste lezing tegen eind 2012. In de loop van 2013 zal er allicht een compromis tussen Raad en Parlement bereikt worden.

2.2. *Connecting Europe Facility*

De CEF is een nieuw instrument voor het MFK 2014-2020 met een integratie van de infrastructuurprojecten voor transport, energie en telecom. Daarbij worden niet alleen de projecten op elkaar afgestemd, maar worden ook de beslissingen door één comité genomen.

2.2.1. *Budget*

In de vorige budgetperiode tot 2007 werd 8 miljard euro besteed aan transport; voor de CEF wordt 40 miljard euro voorgesteld, met 21,7 miljard euro voor transport, 9,1 miljard euro voor energie en 9,2 miljard euro voor ICT.

Over dat voorstel van de Europese Commissie moet nog worden onderhandeld met de Raad en met het Parlement. Daarnaast heeft de Europese Commissie ongeveer 10 miljard euro uit de cohesiefondsen geoormerkt voor transport. Die budgetten gaan enkel naar projecten in de cohesielanden maar mogen daarvan wel tot 85% cofinancieren volgens de regels van het cohesiebeleid.

De Europese Commissie heeft berekend dat voor de ontwikkeling van het volledige transportnetwerk tot 2030 1,5 biljoen euro nodig is. Voor het uitgebreid en het kern-TEN-T-netwerk is er tot 2020 500 miljard euro nodig, waarvan 250 miljard euro alleen voor het kernnetwerk. Hiermee wil mevrouw Bamps aantonen dat 21 miljard euro voor de 'CEF' ruimschoots onvoldoende is.

2.2.2. *Cofinanciering*

De cofinanciering in het nieuwe voorstel bedraagt maximaal 50% voor studies, 20% voor werken, maar dan vooral voor spoor- en binnenvaart, tegen spoorlawaaï, voor de ontwikkeling van havens, luchthavens en multimodale platformen en dus niet in de eerste plaats voor de wegen. Voor projecten gedefinieerd als bottleneck is 30% financiering mogelijk, als ze ook nog grensoverschrijdend zijn, zoals de sluis van Terneuzen loopt dat percentage op tot 40%. Nu is dat 30%. Voor verkeersbeheersystemen, veilige parkings en 'Motorways of the Sea' bedraagt de cofinanciering 20%. Voor het European Rail Traffic Management System (ERTMS), het spoorveiligheidssysteem, is de maximale cofinanciering 50%. Als aangetoond kan worden dat het project synergie heeft met energie- en ICT-infrastructuurprojecten of de klimaatdoelstellingen, kan de cofinanciering nog 10% hoger liggen.

2.2.3. *Core Network Corridors*

Voor de implementatie van het kernnetwerk heeft de Europese Commissie de 'Core Network Corridors' bedacht. Dat zijn tien grote multimodale assen doorheen de EU. Elke as doorkruist minstens drie lidstaten en doorheen elke lidstaat loopt minstens één corridor. De belangrijkste projecten liggen op die assen. De focus ligt op de groene modi: spoor-, binnenvaart-, haven- of maritieme projecten. Onder druk van de Oost-Europese landen zijn er toch enkele grensoverschrijdende wegenprojecten opgenomen.

Voor de Core Network Corridors stelt de Europese Commissie ook een gecoördineerde beheerstructuur voor. Het is de bedoeling om zoals bij de prioritaire projecten een Europese coördinator per corridor aan te duiden. De Europese Commissie plande ook nationale ontwikkelingsplannen en een implementatieplatform. De Transportraad heeft die

laatste vereiste geschrappt en laten vastleggen dat de lidstaten voldoende betrokken moeten worden bij het werk van de Europese coördinatoren. De corridors 2, 6, 8 en 9 doorkruisen België (zie kaart in de bijlage, p. 28).

2.2.4. *Financiering*

De toewijzing van de financiering gebeurt via oproepen. 80 tot 85% van de budgetten gaat naar de projecten in annex I. Dat zijn de projecten voor de corridors en de horizontale prioriteiten zoals verkeersbeheersing en intelligente transportsystemen voor de verschillende modi. Voorts zijn er nog een beperkt aantal andere projecten, maar geen enkel in België. Om de resterende 20% van de middelen te verdelen, zal de Europese Commissie jaarlijks thematische oproepen lanceren. Twee miljard euro wordt bestemd voor innovatieve financiering. De projecten worden geselecteerd op basis van hun kwaliteit; de financiering is dus niet gegarandeerd.

De Europese Commissie zal dus jaarlijks een oproep opstellen waarin de thema's gespecificeerd zijn. Die oproep wordt goedgekeurd in het Financial Assistance Committee (FAC). Na het verstrijken van de deadline, (dit jaar 13 april) worden de projecten geëvalueerd, eerst extern door het Trans-European Transport Network Executive Agency (TEN-EA). Dat hanteert daarvoor enkele ontvankelijkheidscriteria: de relevantie, de maturiteit, de impact en de kwaliteit van het project. Het directoraat-generaal voor Mobiliteit en Transport (DG MOVE) maakt de uiteindelijke selectie en houdt daarbij rekening met de objectieven en de geografische verdeling. Het lijstje van de projecten wordt daarop opnieuw voorgelegd aan het FAC. Het Europees Parlement heeft onderzoeksrecht, maar heeft dat voor TEN-T nog nooit gebruikt. Tot slot worden er per project officiële beschikkingen aangenomen waarin onder meer het financieringsbedrag vermeld staat.

Zoals gezegd zullen de huidige middelen niet volstaan om het volledige netwerk te financieren. Om die reden gaat de Europese Commissie op zoek naar andere manieren van financiering. Momenteel zijn er al drie manieren waarop privékapitaal kan bijdragen aan de financiering van TEN-T-projecten: gewone leningen, leningen voor projecten die inkomsten genereren, waarbij de Europese Investeringsbank (EIB) garant staat voor het risico van de eerste jaren ('Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects', LGTT), en het Margueritefonds. Dat laatste fonds bevordert investeringen in kapitaalintensieve infrastructuur, klimaat en energie, zoals in het Seapowerproject in de Noordzee.

Een nieuwe alternatieve financieringswijze zijn de projectobligaties. De proefperiode loopt tot 2014 en stelt 200 miljoen euro ter beschikking voor een beperkt aantal projecten. De obligaties worden een onderdeel van het meerjarig financieel kader 2014-2020. De projectobligaties zijn zoals de LGTT garantie-instrumenten met risicodeling. Ze worden beheerd door de Europese Investeringsbank en door de Europese Commissie en financieren projecten die inkomsten genereren. De Europese Commissie verwacht een hefboomeffect van 1 op 15 of 1 op 20. De projectobligaties zijn een alternatief voor subsidies maar zullen de cofinanciering niet vervangen. Vlaanderen is geïnteresseerd maar wacht de resultaten van de proeffase af.

2.2.5. *Vertaling naar Vlaanderen*

Mevrouw Bamps geeft vervolgens een overzicht van de Vlaamse corridorprojecten. Er circuleert een voorstel om Antwerpen in de naam van de tweede corridor op te nemen waardoor die Warschau-Berlijn-Amsterdam-Antwerpen-Felixstowe-Midlands zal heten. Zodra er een akkoord is tussen de betrokken lidstaten, kan de IJzeren Rijn er dan deel van uitmaken.

De haven van Zeebrugge met de sluis en de hinterlandverbindingen, inclusief de spoorlink Zeebrugge-Antwerpen-Duitsland, maakt deel uit van de corridor Genua-Rotterdam

(nr. 6). In corridor 8, de spoorverbinding Dublin-Londen-Parijs-Brussel is de uitbreiding van de noord-zuidverbinding in Brussel opgenomen. Voorts maken het Albertkanaal, het kanaal Bocholt-Herentals, de Maas, het kanaal Gent-Terneuzen met de sluis en de opwaardering van de waterweg, de haven Antwerpen met de sluis en hinterlandverbindingen, inclusief de tweede spoorontsluiting, de opwaardering van de verbinding Seine-Schelde en de opwaardering van de waterwegen op de Antwerpen-Brussel-Charleroi-as, deel uit van de corridor Amsterdam-Basel/Lyon-Marseille.

2.2.6. *Vlaams standpunt*

Mevrouw Bamps gaat over tot het Vlaamse standpunt over de CEF. Op vraag van Vlaanderen is de definitie van bottleneck aangepast. Eerst kwam de opwaardering van infrastructuur, dus alle binnenvaartprojecten, niet in aanmerking. Voor opwaarderingsprojecten die nu wel onder de definitie van bottleneck vallen, bijvoorbeeld de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, wordt een cofinanciering van 30% in plaats van 20% mogelijk.

Voorts vroeg Vlaanderen om de cofinanciering voor intelligente transportsystemen voor binnenvaart zoals voor spoor op 50% te brengen. Niet alleen omdat het een groene vervoerswijze is waarop de CEF focust, maar ook omdat de kostprijs voor de invoering van RIS maar een fractie is van die van ERMTS.

Tot slot drong Vlaanderen erop aan dat de lidstaten voldoende betrokken worden bij het beheer van de Core Network Corridors en dat de administratieve lasten ervan beperkt zouden zijn.

2.2.7. *Vlaamse projecten*

De spreker somt voorts de geplande Vlaamse projecten op die aanspraak kunnen maken op Europese cofinanciering: de sluis van Terneuzen, de tweede sluis van de haven van Zeebrugge (SHIP-project), de afwerking van de tweede sluis van de Waaslandhaven, de verhoging van de bruggen en de vergroting van de sluiscapaciteit op het Albertkanaal, de verhoging van de capaciteit op de Bovenschelde, de Bovenzeeschelde, het kanaal Roeselare-Leie, het kanaal Kortrijk-Bossuit, het kanaal Bocholt-Herentals, de RIS-projecten, de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen en het Masterplan Antwerpen.

2.2.8. *Timing*

Het Deense voorzitterschap streeft naar de goedkeuring van een partiële algemene benadering op de Raad van juni. Dat betekent een akkoord over alle punten behalve het budget en de eventuele horizontale knelpunten. De verdeling van het volledige Europese budget over alle sectoren wordt immers beslist op een hoger niveau. Het Europees Parlement plant een eerste lezing van het rapport tegen eind 2012.

II. **BESPREKING**

De heer *Jan Penris* vraagt binnen welke termijn een corridorproject moet ingediend worden. Het akkoord tussen Vlaanderen, Nederland en Duitsland over de IJzeren Rijn is immers niet vanzelfsprekend. Lobbyt de Permanente Vertegenwoordiging voor zo'n akkoord? De heer *Marino Keulen* vraagt of de cofinanciering van sommige Vlaamse projecten in gevaar komt omdat er niet snel genoeg een overeenstemming tussen de partners kan gevonden worden.

Mevrouw *Joke Bamps* vermoedt dat er in 2014, bij de start van het meerjarig financiële kader, een meerjarige oproep gelanceerd wordt. De Europese Commissie gaat er dan van uit dat de projecten voor 2020 starten. Als de lidstaten voor midden 2013 een akkoord bereiken over de IJzeren Rijn, kan het project nog kans maken op opname in de lijst met

Core Network Corridors. Maar ook nadien kan de lijst nog gewijzigd worden als een lidstaat een belangrijk project introduceert dat nog voor 2020 kan worden geïmplementeerd. Op federaal niveau zouden er gesprekken gaande zijn met betrekking tot de IJzeren Rijn, maar de Permanente Vertegenwoordiging is daar niet bij betrokken.

De heer *Marino Keulen* wijst erop dat Europa voor de Interreg-projecten strakke termijnen hanteert. Het is misschien goed om de lopende projecten en hun vervalttermijnen te inventariseren. Mevrouw *Joke Bamps* legt uit dat ze een lijst gegeven heeft van de grote projecten; in de jaarlijkse oproepen kunnen kleinere projecten ingediend worden. Ze beaamt dat er niet te tornen valt aan de Europese deadlines.

De heer *Axel Buyse* zegt dat de IJzeren Rijn inderdaad een federaal dossier is, maar dat de Permanente Vertegenwoordiging het dossier wel in de gaten houdt en het aankaart op gepaste momenten. Er zijn ook nauwe contacten met de Vlaamse parlementsleden daarover.

De heer *Bart Van Malderen* heeft de indruk dat de afbakening van de corridors geen rekening houdt met het mobiliteitsbeleid van de lidstaat. En uiteindelijk spelen er heel wat oude tegenstellingen, niet alleen bij de IJzeren Rijn maar ook bijvoorbeeld bij de noord-zuidspoorverbinding in Brussel. Is daar trouwens met Vlaanderen over overlegd? En hoe zit dat voor de andere projecten?

Mevrouw *Joke Bamps* beklemtoont dat de corridorprojecten ook nationaal kunnen zijn, hoewel Europa een voorkeur heeft voor grensoverschrijdende projecten. Ze ziet algemeen een relatief goede samenwerking tussen de gewesten voor het TEN-T-beleid. Ze heeft geen zicht op de overlegstructuur per project.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, legt uit dat in het kader van de Vlaamse spoorstrategie Vlaanderen bepaalde projecten cofinanciert. Dat is de reden waarom de Vlaamse Regering advies uitbrengt over het meerjarig investeringsprogramma in de spoorwegen.

Minister van Mobiliteit en Openbare Werken *Hilde Crevits* zegt dat de spoorstrategie in ontwerp op de Vlaamse Regering is goedgekeurd. Daarin waren enkele aspecten, onder meer de volgorde van de projecten, nog niet opgenomen omdat de Vlaamse Regering wachtte op de budgettaire enveloppe die de spoorwegen ter beschikking stellen. Die enveloppe zou nu bepaald zijn. Ook Wallonië is zijn spoorwegstrategie aan het afwerken. De minister hoopt over enkele weken de cruciale projecten te bepalen waarin Vlaanderen de komende jaren wil investeren. Als de projecten voldoen aan de Europese criteria, zullen ze ook daar ingediend worden. Voor grote assen moeten de bevoegde overheden samen die steun vragen.

De heer *Jan Peumans* informeert de vergadering dat Infrabel binnenkort meer uitleg komt geven over de tweede spoorontsluiting van Antwerpen.

De heer *Sas van Rouveroi* vraagt naar de status van de geplande werken in het transportnetwerk. Hij neemt aan dat de lidstaten die voorstellen, maar gaat Europa de kwaliteit van dat project na? Worden de maatschappelijke kosten-batenanalyses gecontroleerd? Wordt het traject bekeken? Is het feit dat het project op de kaarten van het uitgebreide en kernnetwerk staat een bewijs dat Europa erachter staat?

Voor de crossbordersecties bedraagt de cofinanciering 40%. In dat verband verwijst hij naar de discussie over de Seine-Scheldeverbinding. Is het mogelijk dat Europa miljarden euro investeert in het graven van een kanaal van Compiègne naar Armentières en dat Vlaanderen honderden miljoenen euro investeert in het opwaarderen van het eigen stuk, en dat het laatste stuk op Frans grondgebied, namelijk de Deule, ontbreekt? Welke druk kan Europa dan uitoefenen?

Hij heeft de indruk dat de trans-Europese assen eigenlijk nationale dossiers zijn die worden voorgesteld als Europese projecten. De Seine-Scheldeverbinding, een belangrijke multimodale as en een TEN-T-programma van eerste orde, is echter niet aangeduid op het plannetje.

Zullen de coördinatoren worden vervangen binnen het nieuwe systeem? Loopt de termijn van mevrouw Karla Peijs, de coördinator voor Seine-Schelde, af vóór alles rond is?

Binnen welke termijn kan Vlaanderen zijn dossier indienen? Welk belang dient men te hechten aan de deadline van 13 april 2012?

Bij de as Genua-Rotterdam staat de haven van Zeebrugge vermeld met sluis en hinterland-verbindingen. Wat bedoelt men daarmee? De as Amsterdam-Antwerpen-Brussel-Parijs zit blijkbaar in de as Amsterdam-Basel-Lyon-Marseille. Bij Gent-Terneuzen staat vermeld: opwaardering van de waterweg. Gaat het dan om het kanaal of om de sluis in Terneuzen? Bij het overzicht van de Vlaamse projecten is er sprake van een sluis in Terneuzen, een sluis in Zeebrugge en de afwerking van de tweede sluis in de Waaslandhaven. In Terneuzen is dit de tweede zeesluis. In Zeebrugge is het de derde sluis.

In de context van de verhoging van de capaciteit van de waterwegen is er sprake van de Boven-Zeeschelde, het kanaal Roeselare-Leie, het kanaal Kortrijk-Bossuit en het kanaal Bocholt-Herentals. Hij zou daar het kanaal Gent-Oostende aan toevoegen.

Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat ze in Terneuzen inderdaad de tweede zeesluis bedoelde. Het kanaal Gent-Oostende wordt niet beschouwd als een mogelijk project voor 2020. De call die nu loopt, binnen het meerjarig financieel kader dat loopt tot 2013, is gepubliceerd aan het begin van dit jaar en loopt tot 13 april. Binnen een meerjarig financieel kader is er normalerwijs elk jaar een call. Er is echter geen echte garantie dat er volgend jaar ook een call komt en welke thema's er dan zullen aan bod komen. Als men nu een project kan indienen, dan laat men die kans beter niet voorbijgaan. De projecten worden voor het FAC gebracht. De lidstaten kunnen daar nog hun zeg over doen, maar het is niet gebruikelijk dat er nog grote wijzigingen worden aangebracht.

Binnen het nieuwe systeem dat ingaat vanaf 2014, zijn de prioritaire projecten opgenomen in het kernnetwerk. Daarbij gaat het om spoorprojecten, binnenvaartprojecten en havenprojecten. Het wordt dus breder. De coördinatoren worden verbonden met een corridor. Het zou de bedoeling zijn om verder te werken met een aantal van de huidige coördinatoren, maar dat betekent niet noodzakelijk dat alle coördinatoren zullen blijven en hierover is nog geen beslissing gevallen. Het is niet duidelijk of mevrouw Karla Peijs coördinator blijft voor die corridor. Spreekster denkt dat de kritiek van de heer van Rouveroy op de assen deels correct is. Voor TEN-T zijn er twee jaar lang intensieve contacten geweest met de lidstaten. Vorige zomer lanceerde de Europese Commissie dan plots de corridors. De lidstaten hebben daarin vooraf geen inspraak gehad. De belangrijkste projecten werden opgenomen in een corridor. Daar werden nog een aantal projecten aan toegevoegd op vraag van Vlaanderen zodat nu de belangrijkste Vlaamse projecten wel zijn opgenomen in die corridors. Deze corridors werden heel rudimentair weergegeven op het kaartje.

De heer *Sas van Rouveroy* blijft het vreemd vinden dat de corridor Rotterdam-Brussel-Parijs niet werd opgenomen. Bovendien heeft hij bedenkingen bij een corridor van Helsinki naar Valletta.

Mevrouw *Joke Bamps* denkt dat Europa zich wel bewust is van het probleem van de grensoverschrijdende secties, maar dat de Commissie op dit ogenblik weinig instrumenten heeft om maatregelen af te dwingen. De coördinator heeft op dat vlak een belangrijke faciliterende rol. Hetzelfde geldt trouwens voor de IJzeren Rijn. De heer *Sas van Rouveroy* denkt

dat de afdwingbaarheid kan worden gerealiseerd door voorwaarden te verbinden aan de financiering van de niet-grensoverschrijdende trajecten. In dat geval gaat het gewoon om een contract en verliezen de lidstaten geen institutionele autonomie. De heer *Axel Buyse* benadrukt dat op dit vlak het subsidiariteitsprincipe speelt. Achter de schermen oefent de Europese Commissie wel druk uit. Daarom kan de lijst in de komende tijd nog worden aangepast. Hier ligt een rol voor de coördinator en voor de bilaterale contacten tussen de lidstaten. Ook de Vlaamse vertegenwoordiging in Parijs volgt deze zaak nauwgezet op. Minister *Hilde Crevits* merkt op dat een lidstaat vrij is om financiering te vragen voor zijn project. Dat neemt echter niet weg dat het geheel moet worden gerealiseerd. Daarom is het belangrijk dat Karla Peijs dit dossier kan blijven volgen.

De heer *Dirk de Kort* vindt dat de besluitvorming niet altijd even transparant is. Hij heeft de indruk dat er door de volgehouden inspanningen van het Departement MOW nu meer Europese middelen worden binnengehaald voor de financiering van de grote infrastructuurprojecten. Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat er op dit ogenblik gewerkt wordt met prioritaire projecten en met projecten die elk jaar kunnen worden ingediend. Binnen het volgend MFK zal de netwerkaanpak worden gehanteerd. Dat kan zorgen voor een Europese meerwaarde. Met de cofinanciering alleen zou men er niet komen. Daarom werd een nieuw instrument gecreëerd, namelijk de ‘project bonds’, een middel om privaat kapitaal aan te trekken. Die alternatieve financieringswijze zal alleen worden gehanteerd voor projecten die inkomsten genereren, bijvoorbeeld een tolweg. De focus van de cofinanciering zal worden gericht op de groene modi, namelijk binnenvaart en spoor.

De heer *Dirk de Kort* wil weten welke gevolgen dit zal hebben voor de projecten rond het Albertkanaal. Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat een project dat een bottleneck aanpakt 30% cofinanciering kan krijgen. In het voorstel van de Commissie kwamen alleen nieuwe infrastructuren daarvoor in aanmerking. Op vraag van onder andere België werd de definitie verruimd in het akkoord binnen de Raad. Daardoor zal de 30% cofinanciering ook mogelijk worden voor upgrading. Ook voor binnenvaartprojecten zal men dus een beroep kunnen doen op deze definitie. Voor de RIS vraagt Vlaanderen 50% cofinanciering, waar dat nu maar 20% is. Op Europees niveau is dat een kleine investering. Op die vlakken zal Vlaanderen in de toekomst dus meer kunnen halen uit de Europese middelen.

De heer *Axel Buyse* merkt op dat er extra inspanningen nodig zijn om wat er op Europees niveau gebeurt zo duidelijk mogelijk over te brengen naar het Vlaams Parlement. Alle nieuwigheden die mevrouw Bamps heeft voorgesteld, passen in het MFK. Dat is het meerjarenbudget van de totaliteit van de Europese instellingen voor de periode 2014-2020. Vroeger noemde men dat de financiële perspectieven. Binnen het volgend MFK zou er een kernnetwerk worden opgezet, een meer Europees gestructureerd geheel. De Europese Commissie moet immers zorgen voor een evenwicht tussen de nationale belangen en het groter Europees belang.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, wil dan graag een overzicht van de projecten die door het Waalse Gewest werden ingediend. Ook in Wallonië zijn er immers relevante grensoverschrijdende punten.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Marino KEULEN
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

CEF	Connecting Europe Facility
DGMOVE	Directoraat-Generaal voor Mobiliteit en Transport
EIB	Europese Investeringsbank
EMSA	European Maritime Safety Agency
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EU	Europese Unie
FAC	Financial Assistance Committee
HST	hogesnelheidstrein
ICT	informatica en communicatietechnologie
Interreg	inter regio's (EU-programma's voor samenwerking tussen regio's)
LGTT	Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects
MFK	meerjarig financieel kader
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
RIS	River Information System
SHIP	Strategisch HavenInfrastructuurProject
TEN-EA	Trans-European Transport Network Executive Agency
TEN-T	Trans-Europese netwerken Transport

BIJLAGE:

PowerPointpresentatie van mevrouw Bamps over de
Trans-Europese Transportnetwerken en de ‘Connecting Europe Facility’

**Briefing transportraden en
actuele dossiers**



departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**



Joke Bamps
29 maart 2012
Commissie Mobiliteit en Openbare Werken
Vlaams Parlement



departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**

**2. Trans- Europese
Transportnetwerken en de
Connecting Europe Facility**

Algemeen



- **Richtsnoeren TEN-T** geven visie/methodologie tot 2030/2050 voor het EU beleid inzake transportinfrastructuur
- **Connecting Europe Facility** is de tool voor financiering van dit programma in het volgende MFK tot 2020.

Algemeen



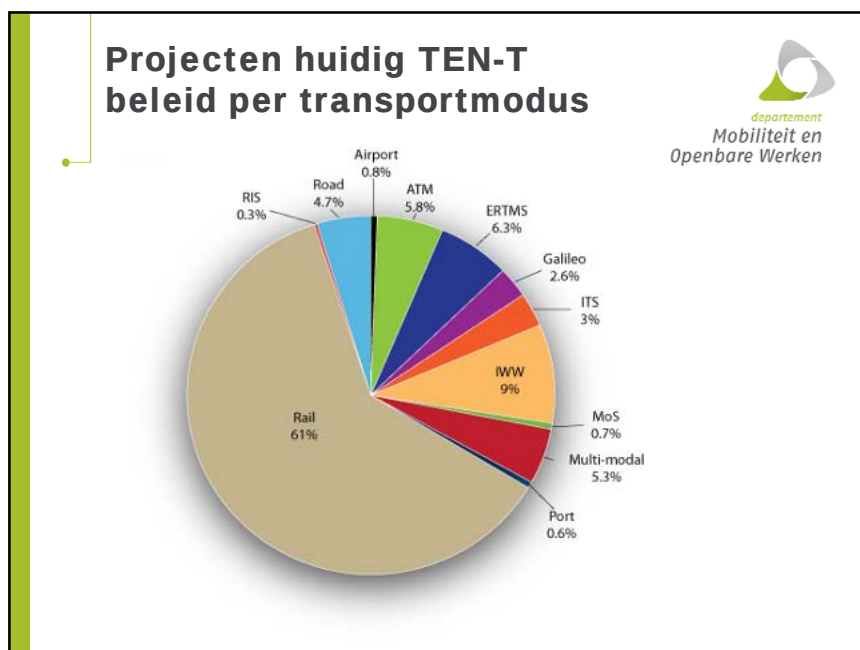
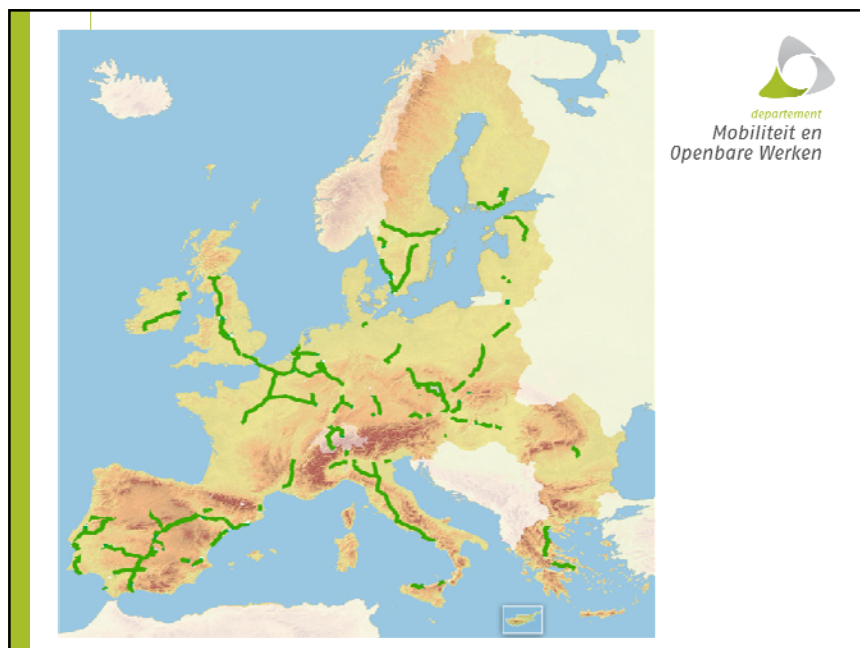
Structuur:



TEN-T Richtsnoeren

Wat vooraf ging

- Beleid opgestart in 1994
- In 1996 definiëring van 30 prioritaire projecten
- Problemen:
 - **Lappendeken van nationale netwerken**
 - **Wegennetwerk vrij uitgebouwd, andere modi hinken achterop**
 - **Interoperabiliteit blijft aandachtspunt**



Nieuwe visie



- **Methodologie:**

- Verordening ipv Beschikking: bredere toepassing
- Tweelagige aanpak: kernnetwerk en uitgebreid netwerk
- Benadrukken EU meerwaarde (cross border)
- Bevorderen interoperabiliteit; Bottle necks en missing links wegwerken
- Meer centrale rol voor de havens

- **Intensieve voorbereiding van TEN-dossier in een vijftal bilaterales met de lidstaten**

Gepland kernnetwerk



Kernnetwerk en uitgebreid netwerk



- **Kernnetwerk:** selectie van de belangrijkste onderdelen van het EU transportnetwerk die prioritair tegen 2030 moeten worden gerealiseerd
- **Uitgebreid netwerk:** breed EU transportnetwerk dat volledige EU toegankelijk moet maken, te realiseren tegen 2050.
- Basiscriteria gelijk voor kern en uitgebreid netwerk, enkele aanvullende bepalingen in kernnetwerk (schone brandstoffen, beveiligde parkings)

Vlaamse infrastructuur in het kernnetwerk



- Waterwegen en havens:
 - **alle waterwegen klasse IV in kernnetwerk opgenomen**
 - **havens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in kernnetwerk**
- Wegen: belangrijkste assen meegenomen
 - **E17, E19, E40, E411**
- Spoor: 3 grote HST lijnen en belangrijkste vrachtlijnen opgenomen

Havens en waterwegen




departement
Mobiliteit en
bare Werken

Spoor (vracht), terminals




departement
Mobiliteit en
bare Werken

Spoor (passagiers)



departement
Mobiliteit en
Vare Werken

Wegen, terminals



departement
Mobiliteit en
Vare Werken

Vertaling naar Vlaanderen



Vlaanderen haalt jaarlijks TEN-T-cofinanciering binnen voor een aantal infrastructuurprojecten.

Enkele voorbeelden:

- **Seine Schelde project** (2007)
- **Easyway I en II** (2007, 2009)
- **RIS-projecten** (2008, 2010, 2011)
- **Verhoging bruggen Albertkanaal** (2009, 2010)
- **Motorways of the Sea Esbjerg-Zeebrugge** (2008)
- **Diverse studies voor binnenvaartprojecten** (2008, 2009)

Vertaling naar Vlaanderen



- Vlaamse aandachtspunten:
 - **Spoor krijgt traditioneel ruime aandacht, Vlaanderen wil gelijkwaardige behandeling voor binnenvaart en doet hiervoor aantal concrete tekstvoorstellen.**
 - **Volledige Ring Antwerpen in kernnetwerk opnemen**
 - **Terminals langs Albertkanaal en kanaal Kortrijk-Bossuit opnemen als kernbinnenhavens**

Timing



- Deens voorzitterschap bereikte een algemene benadering op de Transportraad van 22 maart 2012.
- Het Europees Parlement plant zijn 1^e lezing rapport aan te nemen tegen eind 2012.



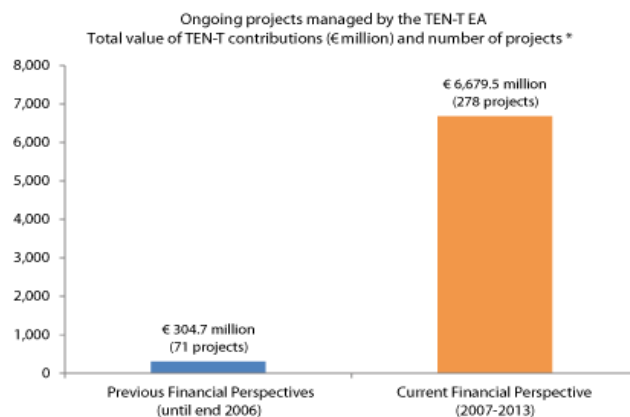
Connecting Europe Facility

Connecting Europe Facility



- Nieuw instrument voor MFK 2014-2020
- Integratie van infrastructuurprojecten transport, energie en telecom.
- Doel:
 - Synergiën creëren
 - Maximale integratie tussen de 3 sectoren (1 comité, gezamenlijke werkprogramma's indien mogelijk,...)

Financiering in het verleden



Budget



- €40 miljard budget
 - **Transport: €21,7mia**
 - **Energie: €9,1 mia**
 - **ICT: 9,2 mia**
 - €10 mia oormerking cohesiefondsen voor transport
- Vergelijking huidig MFK (2007-2013)
 - **Stijging TEN-T budget met 207% (€ 8mia ➡ 21,7 mia)**

Investeringsnoden



- Transport:
 - **Ontwikkeling volledig transportnetwerk tot 2030: €1,5 triljoen**
 - **TEN-T-netwerk tot 2020 (uitgebreid + kern): €500 mia**
 - **TEN-T Kernnetwerk tot 2020: €250 mia**

Cofinanciering

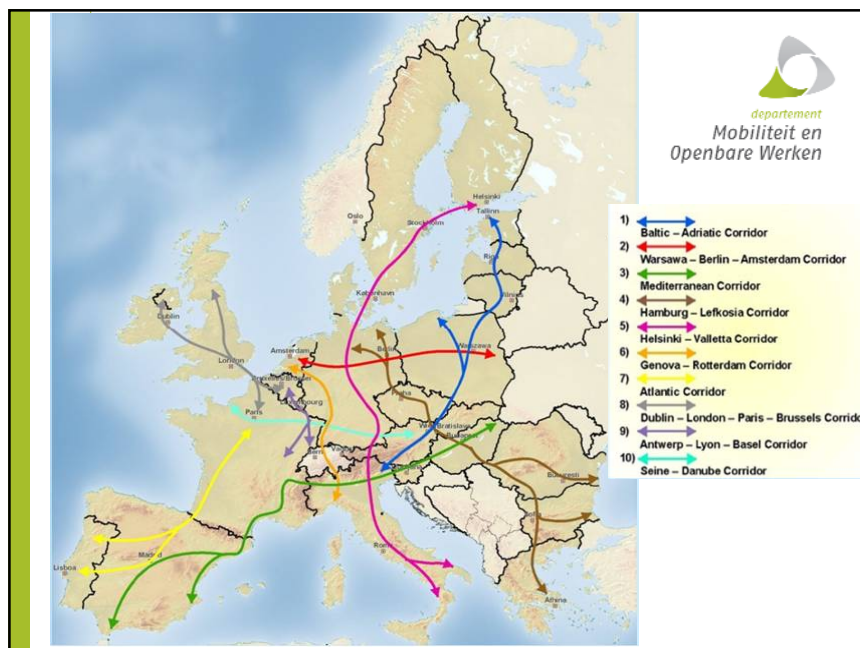


- Transport:
 - **Studies: 50%**
 - **Werken: 20%**
(spoor & binnenvaart, spoorlawaaï, havens, luchthavens en multimodale platforms)
 - **Bottlenecks: 30%**
 - **Cross bordersecties: 40%**
 - **Verkeersbeheersystemen, veilige parkings, Motorways of the Sea: 20% (ERTMS 50%)**
- + 10% indien synergiën of maatregelen voor klimaat

Core network corridors



- Implementatie-instrument voor het kernnetwerk tot 2020 in het kader van CEF
- 10 grote multimodale EU-assen
 - **door ten minste 3 LS, minstens 1 per LS**
- Focus op groene modi (spoor, binnenvaart, havens/maritiem)
- EU gecoördineerde beheersstructuur (EU coördinatoren, nationale ontwikkelingsplannen, implementatieplatform)



Toewijzing financiering



- Via oproepen:
 - **80-85% budget via meerjarenoproep voor projecten annex I:**
 - 10 core network corridors
 - Horizontale prioriteiten (ITS, ERTMS, RIS, SESAR)
 - Beperkt aantal andere projecten
 - **Jaarlijkse thematische oproepen voor overige budget**
- Selectie op basis van kwaliteit van projecten dus geen gegarandeerde financiering

Toewijzing financiering



- Procedure
 - **Goedkeuring call in Financial Assistance Committee (FAC)**
 - **Publicatie met deadline**
 - **Evaluatie ingediende projectvoorstellen:**
 - Extern: TEN-EA: eligibiliteitscriteria
 - Intern: DG MOVE: finale selectie
 - **Consultatie FAC; Onderzoeksrecht EP**
 - **Aanname beschikkingen per project**

Innovatieve financiering



- **Huidige instrumenten EIB blijven bestaan:**
 - leningen
 - LGTT
 - Marguerite fonds
- **Nieuw: projectobligaties**
 - Pilootfase 2012-2013,
 - Uitrol in nieuw MFK 2014-2020

Projectobligaties



- Garantie-instrument met risicodeling
- Beheert door Europese Investeringsbank en Commissie
- Voor projecten die inkomsten genereren
- Grotendeels verderzetting huidig LGTT-instrument
- €200 mio voorzien in pilootfase
- Hefboom tot 1:15/20 verwacht
- Alternatief voor subsidies, geen vervanging
- Vlaanderen steunt idee maar wacht resultaten pilootfase af

Vertaling naar Vlaanderen



Vlaamse geplande infrastructuur opgenomen in volgende Core Network Corridors:

- 2. Warschau-Berlijn-Amsterdam-Antwerp-Felixstowe-Midlands
 - IJzeren Rijn
- 6. Genua – Rotterdam
 - Haven Zeebrugge: sluis + hinterlandverbindingen
 - Spoorlink Zeebrugge-Antwerpen-DE
- 8. Dublin – Londen – Parijs – Brussel
 - spoor: Noord-Zuidverbinding Brussel



- 9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marseille

- **Albertkanaal/ kanaal Bocholt-Herentals:** opwaardering
- **Maas**
- **Gent-Terneuzen:** sluis en opwaardering waterweg
- **Haven Antwerpen:** sluis, hinterlandverbindingen en *tweede spoorontsluiting*
- **Link Seine Schelde:** opwaardering
- **Antwerpen –Brussel- Charleroi- as:** opwaardering waterweg

Vertaling naar Vlaanderen-Vlaams standpunt



- Aanpassing definitie bottleneck om financiering sluizen en binnenvaartprojecten hieronder te kunnen financieren. (cofinanciering 30% ipv 20%)
 - **Vb. Verhoging bruggen Albertkanaal**
- Cofinanciering RIS op 50% (ipv 20%) zoals ERTMS ter bevordering van ITS voor groene modi. Beperkte investering maar belangrijke signaalfunctie.
- Voldoende betrokkenheid lidstaten en beperking administratieve lasten bij beheer van de Core Network Corridors

Vlaamse projecten in de pijplijn



- Sluis Terneuzen
- Tweede Sluis haven Zeebrugge (SHIP-project)
- Afwerking tweede sluis Waaslandhaven
- Albertkanaal: verhoging bruggen en vergroting capaciteit sluizen
- Verhoging capaciteit waterwegen (Bovenschelde, Bovenzeeschelde, Kanaal Roeselare-Leie, kanaal Kortrijk-Bossuit, kanaal Bocholt-Herentals)
- RIS-projecten
- Tweede spoorontsluiting haven Antwerpen
- Masterplan Antwerpen

Timing



- Deens voorzitterschap beoogt partiële algemene benadering op Raad juni 2012.
 - **Partieel: akkoord over alle punten behalve budget en eventuele horizontale knelpunten**
 - **Het budget en de verdeling ervan over de sectoren wordt op een hoger niveau uitgeklaard**
- Het Europees Parlement plant een 1^e lezing rapport tegen eind 2012.