

Fiche 13: [MFK] Connecting Europe Facility

1. Algemene gegevens

a) *Titel voorstel*

Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van het *Connecting Europe Facility*, tot aanpassing van Verordening (EU) 2024/1679 en tot intrekking van Verordening (EU) 2021/1153

b) *Datum ontvangst Commissiedocument*

17 juli 2025

c) *Nr. Commissiedocument*

COM(2025) 547 final

d) *EUR-Lex*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52025PC0547>

e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing*

SWD(2025) 565

f) *Behandelingstraject Raad*

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat *in nauwe samenwerking met het* Ministerie van Defensie en het Ministerie van Klimaat en Groene Groei

h) *Rechtsbasis*

Artikel 172, eerste paragraaf, 194, tweede lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna: VWEU)

i) *Besluitvormingsprocedure Raad*

Gekwalificeerde meerderheid

j) *Rol Europees Parlement*

Medebeslissing

2. Essentie voorstel

a) Inhoud voorstel

Op 17 juli 2025 publiceerde de Europese Commissie (hierna: Commissie) een voorstel voor het *Connecting Europe Facility* (hierna: voorstel) als onderdeel van het pakket voor een nieuw Meerjarig Financieel Kader (MFK). De Commissie stelt een bedrag voor van 81,4 miljard euro voor het *Connecting Europe Facility* (hierna: CEF), waarvan 51,5 miljard is bedoeld voor transport, inclusief militaire mobiliteit, en 29,9 miljard voor energie.

Het voorstel is een continuering van het CEF-programma, dat sinds 2014 bestaat.¹ Het CEF is een EU financieringsinstrument dat bedoeld is om economische groei te bevorderen, banen te creëren en het concurrentievermogen van de EU te verbeteren door middel van investeringen in Europese infrastructuur.² Het doel van het CEF is het co-financieren van de bouw, ontwikkeling, beveiliging, modernisering en voltooiing van de trans-Europese netwerken voor transport en energie, vastgelegd in Verordening (EU) 2024/1679 (hierna: TEN-T verordening) en Verordening (EU) 2022/869 (hierna: TEN-E verordening). De onderliggende doelstellingen zijn bevorderen van een goed functionerende interne markt, snel en efficiënt civiel en militair transport van goederen en personeel over de netwerken, toegang tot veilige, betaalbare en duurzame energie en grensoverschrijdende samenwerking op gebied van (hernieuwbare) energie. Het CEF beoogt ook om synergiën tussen transport en energiesectoren te vergroten en CEF-regels te simplificeren, onder andere door duidelijkere aansluiting van het CEF bij '*National and Regional Partnership Plans*' (hierna: NRPP).

Er worden specifieke doelstellingen voorgesteld voor de transport- en energiesector. Voor het transportonderdeel is CEF bedoeld om bij te dragen aan de voltooiing van het trans-Europese Transport (hierna: TEN-T) netwerk, met een focus op het kern- en uitgebreide kernnetwerk in 2030 en 2040. CEF-financiering is daarom bestemd voor 1) projecten van gemeenschappelijk belang om een verbonden, interoperabel, gedecarboniseerd, slim, veilig, duurzaam, weerbaar, beveiligd en multimodaal transportnetwerk te realiseren, zoals vastgelegd in de TEN-T verordening, alsook 2) het aanpassen van het TEN-T netwerk zodat het geschikt wordt voor zowel civiel als militair transport, zogeheten *dual-use* infrastructuur. Voor de realisatie van het TEN-T netwerk in punt 1 stelt de Commissie in het voorstel voor om specifieke aandacht te vestigen op (i) projecten van gemeenschappelijk belang met een grensoverschrijdend karakter, waaronder projecten die zijn opgenomen in de bijlage bij het voorstel, (ii) projecten van gemeenschappelijk belang die bijdragen aan het slimmer en weerbaar maken en het verduurzamen van het TEN-T netwerk, en (iii) grensoverschrijdende projecten waarbij derde landen zijn betrokken.

Het energiegedeelte van CEF heeft als doel om bij te dragen aan de bevordering van de integratie van de interne energiemarkt, het waarborgen van leveringszekerheid en weerbaarheid, de verduurzaming van de

¹ Regulation (EU) 2021/1153 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj/eng>
² https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

economie, en het stimuleren van grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van hernieuwbare energie. Verder heeft het CEF als doel om bij te dragen aan de betaalbaarheid van de energievoorziening en het concurrentievermogen van de Europese economie. Deze projecten moeten bijdragen aan kostenbesparing, systeemintegratie, leveringszekerheid, concurrentievermogen of innovatie, vergeleken met nationale alternatieven. Het CEF bepaalt verder dat deze financiering bedoeld is voor belangrijke grensoverschrijdende energie projecten met duidelijke financiële obstakels die zonder CEF steun anders niet gerealiseerd zouden kunnen worden.

Voor het energieonderdeel geldt dat de Commissie CEF ziet als een essentieel instrument om de Energie-unie te voltooien door financiering te verstrekken aan, ten eerste, belangrijke Europese grensoverschrijdende energieprojecten in het kader van trans-Europese energie netwerken (hierna: TEN-E) op het gebied van elektriciteit, waterstof, elektrolyse, CO₂- en wind-op-zee-netten, integratie van opslagcapaciteiten en digitalisering van het netwerk. Deze projecten moeten de status hebben van gemeenschappelijk Europees belang of van wederzijds belang zoals vastgesteld in artikel 18 onder de huidige TEN-E verordening. Ten tweede, het CEF moet samenwerking faciliteren op gebied van hernieuwbare energie door financiële steun te verlenen aan de projecten, die gebaseerd zijn op een samenwerkingsovereenkomst tussen lidstaten in het kader van de Richtlijn Hernieuwbare Energie of via een aanbestedingsprocedure voor hernieuwbare energieprojecten in het kader van het financieringsmechanisme van de EU voor hernieuwbare energie zoals vastgesteld in artikel 33 van de Verordening (EU) 2018/1999 inzake de *governance* van de energie-unie en klimaatactie. Het voorstel onderstreept het belang van investeringen in grensoverschrijdende netwerken mede met het oog op de groeiende behoefte voor grensoverschrijdende capaciteit.

De Commissie behoudt het CEF in direct beheer, wat betekent dat zij samen met uitvoeringsorganisatie *European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency* (hierna: CINEA) de *calls* uitzetten en financiering toekennen. Daarnaast legt het voorstel nadruk op het stroomlijnen van de MFK-financieringsmogelijkheden. Projecten die uit andere bronnen al financiering hebben ontvangen, kunnen nog steeds in aanmerking komen voor CEF-financiering. Dat betekent dat verschillende bronnen financiering gecombineerd mogen worden, mits deze steeds andere delen en kosten van het project dekken. Het CEF staat open voor derde landen, mits zij opgenomen zijn in de trans-Europese netwerken en er een associatieovereenkomst is gesloten. Het voorstel houdt ook vast aan het competitieve selectiesysteem om projectaanvragen goed te keuren, en houdt als regel aan dat maximaal 50 procent van het project kan worden gefinancierd uit het CEF. Andere percentages zijn mogelijk in sommige gevallen, bijvoorbeeld voor perifere regio's en EU-lidstaten met een significant lager bruto binnenlands product.

Het voorstel bevat twee wijzigingen ten aanzien van de huidige CEF-verordening. De eerste wijziging heeft betrekking op het transportdeel en betreft het veranderen van de rechtsgrondslag van de CEF-

verordening naar de TEN-T verordening door het aanpassen van Artikel 48 van de TEN-T verordening, door een derde paragraaf toe te voegen. Met deze aanpassing geven de lidstaten de Commissie het recht om een uitvoeringshandeling aan te nemen, waarin de infrastructurele vereisten voor de *dual-use* infrastructuur worden gespecificeerd. De tweede wijziging heeft betrekking op het transport- en energiedeel en houdt in dat de implementatie van het CEF volledig verder wordt gespecificeerd in de werkprogramma's horend bij de trans-Europese netwerken. Voor deze werkprogramma's worden de lidstaten geconsulteerd via een raadplegingsprocedure, waarna het werkprogramma aangenomen wordt door de Commissie als uitvoeringshandeling.

b) Impact assessment Commissie

Het voorstel is gebaseerd op beschikbare ex-post evaluaties³ van CEF 2014-2020 en de tussentijdse evaluatie van CEF 2021-2027. Het CEF heeft een absorptiegraad van meer dan negentig procent gerealiseerd in de vorige MFK-periode, wat betekent dat nagenoeg het volledige budget is ingezet voor de doelen van de CEF-projecten. Bovendien is het CEF-budget voor militaire mobiliteit in de huidige MFK-periode al volledig toegewezen en daarmee uitgeput. De Commissie geeft aan dat het op dit moment nog te vroeg is om conclusies te trekken over de huidige CEF-periode, gezien het langetermijnproces bij infrastructurele investeringen. Wel concludeert de Commissie dat het CEF goed functioneert om grensoverschrijdende infrastructurele projecten te stimuleren en dat het de verwachting is dat er positieve resultaten op de output van het CEF-programma volgen. Verder is het voorstel ook gebaseerd op een impact assessment. Daarin heeft de Commissie gewogen of de doelen van de trans-Europese netwerken gerealiseerd kunnen worden wanneer de verordeningen geïmplementeerd zouden worden met financiering uit de nationale enveloppen. De Commissie concludeerde dat een Europees programma nodig is om de voorspelbaarheid en stabiliteit van financiering voor grensoverschrijdende projecten te garanderen. Bovendien zouden de administratieve lasten significant toenemen voor de lidstaten, en zouden grensoverschrijdende projecten het afleggen tegen andere nationale belangen. De Commissie ziet het NRPP als aanvullend op de EU-financiering voor de trans-Europese netwerken. Op grond van bovenstaande is het kabinet van mening dat de impact assessment en evaluaties voldoende basis bieden voor het voorstel.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

De Kamerbrief van 28 maart 2025¹ over de Nederlandse inzet voor het volgend MFK en de Kamerbrief met kabinetsappreciatie van de MFK-voorstellen van de Commissie voor het volgend FK is de basis voor de Nederlandse onderhandelingspositie en leidend t.o.v. de BNC-fiches over de onderliggende MFK-voorstellen. De overkoepelende Nederlandse inzet richt zich op een ambitieus gemoderniseerd en financieel houdbaar MFK waarbij de focus gelegd dient te worden op strategische prioriteiten. In het licht van huidige geopolitieke spanningen is een financieel weerbaar Europa van groot belang voor onze veiligheid en welvaart. De voorstellen voor het nieuwe MFK en het eigenmiddelenbesluit komen

³ Bij een ex-post evaluatie gaat het om het beoordelen van een voorstel na verloop van tijd op effectiviteit en efficiëntie.

bovendien in een tijd waarin veel lidstaten te maken hebben met budgettaire uitdagingen door hoge schulden en oplopende tekorten. Door de grote toekomstige uitdagingen en budgettaire situatie van lidstaten is het kabinet van mening dat de EU in het MFK scherp moet herprioriteren en kritisch moet kijken naar de besteding van Europese publieke middelen.

Middelen op de EU-begroting dienen besteed te worden waar de meeste EU-toegevoegde waarde zit. De belangrijkste inhoudelijke prioriteiten voor het MFK zijn het versterken van het Europees concurrentievermogen met een sterke interne markt en inzet op onderzoek en innovatie als fundament, een stevig migratie- en asielbeleid, en veiligheid en defensie.

De Nederlandse positie ten aanzien van de transport-pijler van het CEF is vastgesteld in een recent non-paper en zet in op vier essentiële investeringsrichtingen: (i) connectiviteit als uitgangspunt, (ii) militaire mobiliteit met mogelijkheid om de extra kosten die gemaakt worden om kunstwerken⁴ te laten voldoen aan de militaire eisen meegefinancierd kunnen worden, (iii) toekomstbestendige en klimaatweerbare netwerken, en (iv) modernisering en digitalisering.

Op meerdere beleidsterreinen op transportvlak wordt gewerkt aan een implementatiestrategie voor het TEN-T netwerk. Op gebied van spoor hangt het voorstel nauw samen met onder andere het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, Programma Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040, de ontwikkeling van spoorgoederencorridors, internationaal personenvervoer en diverse implementatieprojecten voor de exploitatie van 740-meter goederentreinen. Op gebied van luchtvaart gaat dit onder andere over de aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en duurzame vliegtuigvoorzieningen. Daarnaast houdt Nederland zich actief bezig met de implementatie van *Single European Sky*, wat zich onder andere richt op de digitalisering van de luchtverkeersleiding in Europa. Op gebied van vaarwegen wordt gewerkt aan de instandhoudingsopgave om het vaarwegennetwerk voldoende beschikbaar en betrouwbaar te maken en houden in de toekomst. Daarnaast is klimaatadaptatie een forse opgave waaraan wordt gewerkt om ook in de toekomst te zorgen voor een robuust netwerk, o.a. via de programma's Ruimte voor de Rivier 2.0 en Klimaatbestendige Netwerken (KBN). Nederland houdt zich ook bezig met een digitaliseringsslag in de transportsector, onder andere door de uitrol van het *European Rail Traffic Management System* (hierna: ERTMS) en de intelligente transport systemen (hierna: ITS) op de wegen en vaarwegen. Daarbij vindt het kabinet, naast nationale investeringen, een versnelde uitrol van duurzame laad- en tankinfrastructuur in de hele EU van groot belang, met name voor zware bedrijfsvoertuigen.

Op vlak van energie hecht het kabinet belang aan de realisatie van de trans-Europese Netwerken voor energie. In de recente Kamerbrief over EU concurrentievermogen zegt het kabinet in te zetten op de juiste voorwaarden voor de concurrerende economie.⁵ In dat kader wil het kabinet zich richten op betere

⁴ Een kunstwerk is een civiel-technisch werk voor de infrastructuur van wegen, water, spoorbanen, waterkeringen en/of leidingen en niet bedoeld voor permanent menselijk verblijf. Bijvoorbeeld een brug, sluis of viaduct.

integratie van de Europese energiemarkt om de energiekosten te verlagen en op een duurzame EU, die de afgesproken doelen voor onder andere energie en klimaat behaalt. In de komende jaren liggen er grote en belangrijke uitdagingen op het gebied van uitbreiding en modernisering van de energie-infrastructuur en van de grensoverschrijdende verbindingen in Europa om de energietransitie en CO₂-reductie te bevorderen, verduurzaming en concurrentievermogen van de Europese industrie te bewerkstelligen, leveringszekerheid te waarborgen en zo bij te dragen aan de weerbaarheid van de EU. Dit gaat ook gepaard met grote financiële uitdagingen voor de komende jaren. Het CEF kan hierin een ondersteunende rol spelen door de realisatie van belangrijke grensoverschrijdende energieprojecten te ondersteunen en te versnellen, die een hoge Europese meerwaarde hebben en anders niet van de grond zouden komen.

De totstandkoming en financiering van energieprojecten moet in eerste instantie bij (gereguleerde) marktpartijen liggen. De inzet van EU-middelen mag niet leiden tot marktverstoring en moet een Europese toegevoegde waarde hebben. Daarom beschouwt het kabinet behoud van cofinanciering door de initiatiefnemers van de projecten als belangrijk om de juiste prikkels bij deze partijen te houden.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet verwelkomt het voorstel en beoordeelt het voorstel positief met een aantal aandachtspunten. Deze aandachtspunten hebben betrekking op het gebrek aan concrete coördinatie met andere fondsen en MFK-voorstellen, onvoorspelbare financiering voor transport en het vooruitschuiven van het maken van keuzes naar de werkprogramma's (verderop in de tekst toegelicht). Het kabinet deelt de analyse van de Commissie zoals deze gemaakt is in de impact assessment. Het CEF is nodig om grensoverschrijdende projecten op gebied van transport en energie te stimuleren en daarmee bij te dragen aan de realisatie van de trans-Europese netwerken. De doelen in het CEF dragen tevens bij aan het versterken van de weerbaarheid en veiligheid van de EU en het behalen van de klimaatdoelen voor mobiliteit. Daarom wordt het CEF door het kabinet beschouwd als een programma met een hoge Europese toegevoegde waarde. Het kabinet deelt en steunt de overkoepelende doelen van het voorstel. In het bijzonder verwelkomt het kabinet de nadruk op de synergiën tussen de transport- en energiesector om zo tot een kosten-efficiënte manier van uitgaven te komen. Het kabinet vindt het echter teleurstellend dat de digitaliseringscomponent, welke onderdeel uitmaakte van de drie synergetische sectoren in CEF 2021-2027, beperkte aandacht krijgt in dit voorstel, terwijl de digitaliseringsopgave in de transportsector aanzienlijk is. Een voorbeeld van die opgave is de implementatie van ERTMS op het spoor. Specifieke aandacht voor digitalisering lijkt te zijn verplaatst naar het ECF, waardoor het kabinet zal inzetten op een sterke samenhang met het ECF om digitaliseringsontwikkelingen op het terrein van mobiliteit en transport te ondersteunen. Het kabinet zet in Europees verband in op versterking van het concurrentievermogen, waar ook de fysieke energie-infrastructuur deel van uitmaakt. Het kabinet erkent ook de meerwaarde van het gebruik van plaats- en tijdbepaling met *Global Navigation Satellite System* door zogenaamde *positioning, navigation, and timing* en van aardobservatie voor monitoring en zal inzetten op het expliciete gebruik van Galileo dan wel Copernicus-data in de monitoring.

Het kabinet staat positief tegenover het behoud van het competitieve selectiesysteem om transport en energie projectaanvragen goed te keuren. De Commissie beargumenteert dat dit systeem het mogelijk maakt om de meest 'volwassen' projecten te selecteren en op die manier het beste bijdraagt aan de uitrol van het trans-Europe netwerk. Het kabinet zal zich wel inzetten voor een efficiënte uitwerking van het versimpelingsvoorstel voor projectaanvragen en voor een verduidelijking van de inrichting van het selectiesysteem in deze MFK-periode.

De TEN-T en TEN-E opgaven zijn groot, zowel financieel als geografisch, waardoor naast nationale inzet, een Europese aanpak voor het CEF essentieel is. Het direct beheer van het CEF door de Commissie, ondersteund door CINEA is nodig vanwege de bestaande kennis binnen beide instanties en de gezamenlijke Europese aanpak. Het is ook positief dat de Commissie breder kijkt dan het CEF voor het financieren van de TEN-T en TEN-E opgave. De ingebouwde flexibiliteit door het mogelijk maken van financiering uit verschillende MFK-programma's draagt daaraan bij, waardoor potentieel meer middelen gemobiliseerd kunnen worden voor het realiseren van de TEN-T en TEN-E netwerken. Het vergroten van de samenhang met andere MFK-programma's, zoals het *Performance Framework*⁵ en het NRPP acht het kabinet positief. Het NRPP kan daarbij complementair zijn aan het CEF om projecten op de netwerken uit te voeren. Ook kan het kabinet zich goed vinden in de voorgestelde nauwe samenhang met het ECF en GE. Een versterking van de samenhang van CEF tussen het LIFE-programma en *European Maritime Fisheries and Aquaculture Fund* zal ook deel uitmaken van de kabinetsinzet in de onderhandelingen. Wel ziet het kabinet een aandachtspunt in de nadruk die de Commissie legt op de complementariteit van het NRPP op het CEF. De mogelijkheden binnen het NRPP om transport, mobiliteits- en energiedoelen te financieren lijken beperkt, terwijl de CEF-verordening stelt dat nationale opgaves uit dat instrument gefinancierd kunnen worden. In de onderhandelingen zal het kabinet zich inzetten om hier duidelijkheid over te verkrijgen.

Het kabinet deelt de overkoepelende doelen omtrent transport in het voorstel, echter ziet het wel waarde in het specificeren van de term 'grensoverschrijdend karakter'. Conform de inzet in eerdergenoemd non-paper, zal het kabinet zich inzetten voor een brede interpretatie van projecten met een grensoverschrijdend karakter. De redentie vanuit het connectiviteitsbeginsel zou moeten leiden tot het toekennen van financiering aan projecten die in een lidstaat uitgevoerd worden, maar van dusdanig gemeenschappelijk belang zijn omdat ze een systeemversterkende werking hebben op het internationale TEN-T netwerk. Het kabinet verwelkomt dan ook het benoemen van de ontwikkeling van achterlandverbindingen van TEN-T netwerken als projecten met een sterke grensoverschrijdende dimensie. Aanvullend zou het kabinet graag zien dat ook spoor- en vaarwegprojecten, die bijdragen aan een sterk TEN-T netwerk als grensoverschrijdend worden beschouwd. Het kabinet zal zich inzetten om de

⁵

https://commission.europa.eu/publications/budget-expenditure-tracking-and-performance-framework_en

indicatieve lijst in de bijlage van de verordening met projecten van gemeenschappelijk belang, met grensoverschrijdende trajecten aan te kunnen aanvullen in de onderhandelingen. Positief is dat de verbindingen Groningen – Oldenburg, Arnhem – Emmerich – Oberhausen, Antwerpen – Venlo – Mönchengladbach en Gent – Terneuzen reeds op deze lijst zijn opgenomen. Daarnaast ondersteunt het kabinet maatregelen om onder andere de governance van de spoorgoederencorridors inclusief verbindingen voor internationale personenvervoer te faciliteren om de connectiviteit van de dienstverlening op het TEN-T netwerk te bevorderen. Dit kan bijvoorbeeld door pilot projecten binnen het CEF.

Het kabinet verwelkomt de nadruk op militaire mobiliteit en de noodzaak in investeringen om infrastructuur *dual-use* te gebruiken. Het kabinet zal tijdens de onderhandelingen inzetten op de inrichting van het selectieproces voor *dual-use* infrastructuurprojecten, zodat prioriteit wordt gegeven aan projecten die het meest urgent zijn vanuit militair oogpunt.⁶ Bovendien is het kabinet positief over de formulering ‘aanpassen’ van het netwerk om het te prepareren voor militaire mobiliteit. Deze brede bewoording betekent dat er mogelijkheden zijn om de extra kosten die gemaakt worden om kunstwerken te laten voldoen aan de militaire eisen meegefinancierd kunnen worden. Instandhouding van bestaande functionaliteit van infrastructuur is een taak van de lidstaten. Het kabinet steunt het voorstel van de Commissie dat bij vernieuwing van infrastructuur alleen CEF-financiering mogelijk is indien de functionaliteiten van de infrastructuur verbeteren in relatie tot weerbaarheid, waaronder militaire mobiliteit vereisten, en TEN-T standaarden.

In voorbereiding op het MFK heeft de Commissie op basis van input van de lidstaten zogenoemde ‘*quick wins*’ *bottlenecks* geïdentificeerd, die knelpunten vormen op de vier prioritaire militaire corridors. Het kabinet zal er in de onderhandelingen op inzetten om in het voorstel te verduidelijken dat de lijst met *bottlenecks* een levend document is, waar nieuwe opgaven en projecten aan toegevoegd kunnen worden. Dit biedt de mogelijkheid continu laatste inzichten te benutten, bijvoorbeeld volgend uit onderzoeken die o.l.v. ProRail en RWS worden gedaan naar knelpunten op de Nederlandse infrastructuur ook in relatie tot de instandhoudingsopgave. Ook zal het kabinet zich inzetten om duidelijkheid te verkrijgen over welke eisen leidend zijn: de militaire eisen, zoals voorgesteld in de doelen van het voorstel, of de *dual-use* eisen, zoals voorgesteld in de toevoeging van lid 3 van artikel 48 van de TEN-T verordening. Deze verduidelijking is cruciaal want het verschil in grootte van de aanpassingsopgave kan financieel zeer significant zijn. Een belangrijke disclaimer bij de inzet op militaire mobiliteit is dat civiel gebruik van het netwerk zo veel mogelijk doorgang moet vinden op momenten van grootschalige militaire verplaatsingen. Vereisten voor militaire mobiliteit kunnen met deze toevoeging van artikel 48, lid 3 ook een Europees karakter krijgen.

Wat betreft de twee wijzigingen in het voorstel heeft het kabinet een aantal opmerkingen. De wijziging van Artikel 48 door de toevoeging van lid drie over het opnemen van een clausule waarin lidstaten de

⁶ In lijn met de aanbeveling uit het Speciaal Verslag over militaire mobiliteit in de EU van de Europese Rekenkamer. Zie ook Kamerstuk (24202, nr. 47) d.d. 14 mei 2025.

Commissie het recht geven om een uitvoeringshandeling aan te nemen, waarin de infrastructurele vereisten voor de *dual-use* infrastructuur worden gespecificeerd beschouwt het kabinet als positief. De Commissie onderbouwt deze wijziging met het argument dat de bestaande infrastructurele vereisten gebaseerd zijn op de CEF-verordening 2021-2027 en dat de TEN-T-verordening uit 2024 een geschiktere rechtsgrondslag biedt. De wijziging van de rechtsgrondslag heeft niet automatisch als gevolg dat de inhoud van de infrastructurele vereisten op het TEN-T kernnetwerk, uitgebreid kernnetwerk en uitgebreid netwerk aangepast worden. Dit gebeurt pas wanneer er een nieuwe uitvoeringshandeling wordt opgenomen op basis van het aangepaste Artikel 48(3). Het kabinet deelt en steunt deze analyse.

Het voorstel van de Commissie geeft minder richting aan de prioriteiten voor financiering van transport en energie, die nader worden uitgewerkt in de CEF-werkprogramma's in lijn met de Financiële Regels in Verordening (EU) 2024/2509. Dit is een verandering ten opzichte van de huidige CEF-verordening, waarin nader was uitgewerkt hoe en waaraan CEF-financiering werd toegekend. Het kabinet plaatst hier een drietal aandachtspunten bij, waarvan het tweede aandachtspunt alleen geldt voor het transportdeel.

Ten eerste, het voorstel ontbreekt afbakening van de scope van de CEF-verordening door het gebrek aan concrete coördinatie met andere fondsen en MFK-voorstellen. Het kabinet is positief over de mogelijkheid om projecten voor transport en energie uit verschillende MFK programma's te financieren, echter geeft het voorstel geen duidelijkheid hoe de verschillende MFK programma's, onder andere ECF, *Global Europe (GE)* en specifiek voor transport de voormalige *Alternative Fuel Infrastructure Facility (AFIF)*, zich tot elkaar verhouden. Dit beperkt de mate van voorspelbaarheid van financiering, terwijl infrastructuurinvestering juist vaak lange termijn investeringen zijn. Het kabinet zal zich inzetten om deze duidelijkheid te verkrijgen om te voorkomen dat projecten op gebied van duurzame brandstofinfrastructuur en interoperabele mobiliteit, zoals ERTMS of ITS en acties voor technische bijstand, zoals de financiering van het comité CESNI⁷, buiten de relevante fondsen vallen. Het kabinet zal inbrengen dat het belangrijk is voor transport om een bredere definitie van 'grensoverschrijdend' te hanteren, alsook een uitwerking van de terminologie 'slim en duurzaam'. Het voorstel laat ten aanzien van transport en mobiliteit de AFIF nu buiten beschouwing, terwijl Nederlandse aanvragen in dit fonds relatief succesvol zijn. Het kabinet deelt de focus die het voorstel legt op het slimmer en weerbaar maken en het verduurzamen van het TEN-T netwerk en zo bij te dragen aan de klimaatdoelen, en daarom zal het kabinet zich inzetten om dit instrument te behouden binnen CEF-definitie van 'slim en duurzaam', gezien de succesvolle bijdrage van de AFIF aan het verduurzamen en verschonen van het TEN-T netwerk. Het kabinet acht het CEF essentieel voor de verdere uitrol van duurzame laad- en tankinfrastructuur om een dekkend netwerk te creëren langs het TEN-T netwerk in de EU. Publieke en private investeringen in de uitrol van zware laadinfrastructuur zijn van groot belang om de transitie naar emissievrij wegvervoer te versnellen. Dit draagt bij aan het behalen van de klimaatdoelen voor de mobiliteitssector en investeringszekerheid voor Nederlandse bedrijven, die zich bezighouden met de aanleg van laadinfrastructuur of de productie van

⁷

Europees Comité voor de opstelling van Standaarden voor de Binnenvaart (CESNI).

elektrische zware bedrijfsvoertuigen. De versnelde uitrol van laadinfrastructuur moet gepaard gaan met mitigerende maatregelen om netcongestie te bestrijden en schaarse netcapaciteit optimaal te benutten. Maatregelen als onderdeel van het CEF die bijvoorbeeld de installatie van lokale elektriciteitsopslag ondersteunen, kunnen een oplossing bieden voor netcongestie rond publieke en private laadinfrastructuur.

Ten tweede, in het voorstel ontbreekt een plan voor de voorspelbaarheid van financiering. Dit punt geldt specifiek voor transport, vanwege de verschillende mate van sturing, die de TEN-E verordening wel geeft en de TEN-T verordening niet. Specifiek betekent dit dat de TEN-E verordening energiecategorieën en projecten specificeert waarvoor CEF-financiering kan worden gebruikt. Voortbordurend op bovenstaand argument en het vooruitschuiven van de besluiten over financieringsprioriteiten, vormt de onvoorspelbaarheid van de financiering een grote uitdaging. Voor transport is het voorstel niet concreet welke projecten aanspraak maken op financiering, zoals momenteel gespecificeerd in de CEF-verordening 2021-2027. Op nationaal niveau worden meerjarige infrastructurele plannings gemaakt, waarvoor meerjarige financieringszekerheid nodig is. Het kabinet staat positief tegenover het inbouwen van een bepaalde mate van flexibiliteit om bij te sturen, zoals in CEF 2021-2027 gebeurde met het uitbreken van de oorlog in Oekraïne. Echter, het overlaten van de financiële planning aan (mogelijk) eenjarige werkprogramma's biedt te weinig voorspelbaarheid en bemoeilijkt daarmee de uitvoerbaarheid omdat het niet aansluit op de meerjarige planning die uitvoerders hanteren. Partijen en project promotors kunnen zich niet tijdig voorbereiden op de lange aanvraagprocedures, en het is lastig te anticiperen voor welke thematiek en/of modaliteit geld beschikbaar komt en wanneer gedurende de looptijd CEF 2028-2034. Ook potentiële wisselingen tussen de prioriteiten van de werkprogramma's dragen bij aan de onzekerheid. Het kabinet zal zich daarom tijdens de onderhandelingen inzetten om meer voorspelbaarheid te verkrijgen met betrekking tot de financiering.

Ten derde, het voorstel beperkt de invloed van lidstaten op de inhoud van de werkprogramma's doordat de uitwerking van de werkprogramma's via uitvoeringshandelingen zal plaatsvinden op basis van een raadplegingsprocedure. Het kabinet heeft vraagtekens bij deze aanpak. In nauwe samenhang met het bovenstaande argument over voorspelbare financiering, maken de lidstaten een meerjarige planning voor infrastructurele investeringen. Het CEF kent een co-financieringssysteem, waarbij de CEF-financiering de nationale financiering aanvult om een project te realiseren. Het afschalen van de rol van de lidstaten in het opstellen van de uitwerking van de werkprogramma's is onwenselijk omdat discrepanties tussen de nationale plannen en werkprogramma's kunnen ontstaan. Het kabinet zal een betere afstemming van de afzonderlijke nationale plannings tussen buurlanden stimuleren. Het kabinet zal zich inzetten om voldoende inspraak van de lidstaten te garanderen in het CEF-werkprogramma door in de onderhandelingen in te zetten op vastleggen van keuzes in de verordening, die nu door de Commissie worden doorgeschoven naar de werkprogramma's. Tegelijkertijd zal het kabinet in de onderhandelingen ook inzetten op het aanpassen van de raadplegingsprocedure naar de onderzoeksprocedure. Met deze

inzet poogt het kabinet voldoende inspraak van de lidstaten te garanderen, in plaats van dat de Commissie via een uitvoeringshandeling met een raadplegingsprocedure bepaalt hoe de werkprogramma's worden uitgewerkt. Het kabinet zal ook inzetten op het borgen van een sterke relatie tussen het CEF-werkprogramma en de nog vast te stellen werkplannen van de TEN-T corridors.

Het kabinet staat positief tegenover de doelen van CEF op het gebied van energie, waarmee invulling wordt gegeven aan de Nederlandse inzet en prioriteiten op gebied van de energietransitie, duurzaamheid, weerbaarheid en versterking van het Europees concurrentievermogen, waar ook de fysieke energie-infrastructuur deel van uitmaakt. Het kabinet onderschrijft het belang van de uitbreiding en modernisering van het Europees energienetwerk voor de integratie van de Europese interne energiemarkt en versnelling van de verduurzaming van het Europees energiesysteem. Voor de realisatie van deze ambitie is onder andere ook afstemming met de provincies essentieel.

Het kabinet acht de voorgestelde reikwijdte voor het energiedeel in het CEF passend. Ook kunnen CEF-middelen onderhandelingen met andere landen over kostendeling voor grensoverschrijdende energie-infrastructuurprojecten in zekere mate bevorderen. Het kabinet is positief over de aansluiting van het CEF op de TEN-E-verordening wat betreft de financiering van projecten die de status hebben van gemeenschappelijk Europees belang of van wederzijds belang onder de TEN-E-verordening. Sinds de herziening van de TEN-E verordening in 2022 is de financieringsbehoefte voor de energie projecten aanzienlijk gegroeid, dit komt mede door de toevoeging van met name waterstof en elektrolyse aan de TEN-E categorieën die in aanmerking kunnen komen voor CEF-financiering. Ten aanzien van de selectie van grensoverschrijdende projecten op het gebied van hernieuwbare energie is het kabinet positief over het voorstel uit artikel 11 waarin wordt voorzien in een jaarlijkse selectie van grensoverschrijdende hernieuwbare energieprojecten op basis van transparante criteria en procedures. Het kabinet waardeert de nadruk op projecten die bijdragen aan kostenefficiëntie, systeemintegratie, innovatie en leveringszekerheid op EU-niveau. Zoals boven genoemd wil het kabinet hoe dan ook meer duidelijkheid over de inspraak van lidstaten bij de uitvoering van het CEF ten aanzien van projecten op het gebied van hernieuwbare energie.

Ten slotte is het kabinet ook reëel over de mogelijkheden om aanvullende Europese financiering aan projecten te verbinden. Ervaringen met het CEF in de afgelopen jaren laten zien dat er voor een groot aantal projecten een beroep gedaan wordt op het CEF, ook in de toekomst houdt het kabinet er daarom rekening mee dat niet elke aanvraag zal worden gehonoreerd.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

De verwachting is dat andere lidstaten positief staan tegenover de continuering van het CEF. Dit signaal werd in de aanloop naar het voorstel unaniem afgegeven, en daar is gehoor aan gegeven door de Commissie. Ook is de verwachting dat andere lidstaten de doelen van het voorstel zullen onderschrijven.

Echter, het is een realistische inschatting dat andere lidstaten ook kritisch zullen kijken naar het gebrek aan concrete coördinatie met andere fondsen en MFK-voorstellen, de onvoorspelbaarheid van financiering voor het transportdeel, en het vooruitschuiven van het maken van keuzes naar de werkprogramma's.

De positie van het Europees Parlement (EP) is nog niet bekend. Het voorstel wordt naar verwachting behandeld in de Commissie Budget (BUDG) en de Commissie vervoer en toerisme (TRAN). Het is nog niet duidelijk wie zijn aangesteld als rapporteurs.

4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit

a) Bevoegdheid

Als onderdeel van de toets of de EU mag optreden conform de EU-verdragen toetst het kabinet of de EU handelt binnen de grenzen van de bevoegdheden die haar door de lidstaten in de EU-verdragen zijn toegedeeld om de daarin bepaalde doelstellingen te verwezenlijken. Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de bevoegdheid is positief. Het voorstel is gebaseerd op de artikelen 172, eerste paragraaf, en 194, tweede lid, van het VWEU. Artikel 172, eerste paragraaf, VWEU geeft de EU de bevoegdheid om maatregelen te nemen die bijdragen aan de totstandbrenging en ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van vervoers-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur. Deze maatregelen kunnen inhouden het verlenen van steun aan door de lidstaten gesteunde projecten van gemeenschappelijk belang. Artikel 194, tweede lid, VWEU geeft de EU de bevoegdheid om de werking van de energiemarkt te waarborgen; de continuïteit van de energievoorziening in de Unie te waarborgen; en energie-efficiëntie, energiebesparing en de ontwikkeling van nieuwe en duurzame energie te stimuleren.

Het kabinet kan zich vinden in deze rechtsgrondslagen. Zowel op het terrein van trans-Europese netwerken als op het terrein van energie is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten op grond van artikel 4, tweede lid, onder h en i, VWEU.

b) Subsidiariteit

Als onderdeel van de toets of de EU mag optreden conform de EU-verdragen toetst het kabinet de subsidiariteit van het optreden van de Commissie. Dit houdt in dat het kabinet op de gebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen of wanneer sprake is van een voorstel dat gezien zijn aard enkel door de EU kan worden uitgeoefend, toetst of het overwogen optreden niet voldoende door de lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang of de gevolgen van het overwogen optreden beter door de Unie kan worden bereikt (het subsidiariteitsbeginsel). Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de subsidiariteit is positief. Het doel van het voorstel is het co-financieren van het bouwen, ontwikkelen, beveiligen, moderniseren en voltooien van de trans-Europese netwerken voor transport en energie, respectievelijk vastgelegd in Verordening (EU) 2024/1679 en Verordening (EU) 2022/869. De verplichtingen die volgen uit deze verordeningen hebben vaak een grensoverschrijdend en complex karakter. Om deze reden kan financiering voor

projecten om te voldoen aan de verplichtingen onvoldoende door de lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau worden verwezenlijkt en is een EU-aanpak nodig. Bovendien is het kosten-efficiënt om op zoek te gaan naar de synergiën tussen de sectoren. Een centraal beheerd CEF is essentieel om de grensoverschrijdende projecten te stimuleren en zicht te houden op een evenredige verdeling van middelen tussen de lidstaten om de uitrol van de trans-Europese netwerk overal mogelijk te maken. Hiermee wordt de realisatie van de trans-Europese netwerken haalbaarder in de hele EU en daarom is optreden op het niveau van de EU gerechtvaardigd.

c) Proportionaliteit

Als onderdeel van de toets of de EU mag optreden conform de EU-verdragen toetst het kabinet of de inhoud en vorm van het optreden van de Unie niet verder gaan dan wat nodig is om de doelstellingen van de EU-verdragen te verwezenlijken (het proportionaliteitsbeginsel). Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit is positief. Het doel van het voorstel is het co-financieren van het bouwen, ontwikkelen, beveiligen, moderniseren en voltooiën van de trans-Europese netwerken voor transport en energie, respectievelijk vastgelegd in Verordening (EU) 2024/1679 en Verordening (EU) 2022/869. Het kabinet vindt het CEF-programma een geschikt instrument om het doel te bereiken, omdat Europese financiering nodig is om voornamelijk de grensoverschrijdende component van een Europees netwerk te financieren. De lidstaten zijn het unaniem eens over de toegevoegde waarde van het CEF als centraal beheerd instrument om een trans-Europees netwerk te realiseren. Het instrument gaat niet verder dan noodzakelijk, en een minder ingrijpend instrument is niet realistisch om de verplichtingen uit de verordeningen van de trans-Europese netwerken te behalen.⁸

5. Financiële consequenties, gevolgen voor gelddruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

a) Consequenties EU-begroting

De onderhandelingen over de toekomst van het CEF zijn wat betreft de financiële aspecten, integraal onderdeel van de onderhandelingen over het MFK 2028–20234. Nederland hecht eraan dat besprekingen over het CEF niet vooruitlopen op de integrale besluitvorming betreffende de budgettaire omvang van het MFK. De beleidsmatige inzet van Nederland bij het CEF moet ondersteunend zijn aan de overkoepelende Nederlandse inzet in de MFK-onderhandelingen zoals hierboven toegelicht, te weten een ambitieus gemoderniseerd en financieel houdbaar MFK. Dit vraagt scherpe keuzes. Binnen dit kader blijft vanzelfsprekend de ruimte bestaan om op de inhoud actief in te spelen op het verloop van de onderhandelingen.

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of medeoverheden

Het kabinet zet in op een beperking van de stijging van de Nederlandse afdrachten aan de EU. De inzet in de onderhandelingen zal daartoe bestaan uit een combinatie van een acceptabele omvang van het MFK en

⁸

Dit is ook gebleken uit de CEF 2014-2021 evaluatie en de tussentijdse evaluatie.

een voor Nederland acceptabel aandeel in de nationale bijdragen via het eigenmiddelenbesluit. Eventuele budgettaire gevolgen voor de Rijksbegroting worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline. Eventuele tegenvallers op de EU-afdrachten die volgen uit de MFK onderhandelingen dienen gedekt te worden op de Rijksbegroting.

c) Financiële consequenties en gevolgen voor regeldruk voor bedrijfsleven en burger

Er zullen naar verwachting positieve gevolgen zijn voor de regeldruk voor het bedrijfsleven en de burgers. Het voorstel stelt voor een versimpeling door te voeren, welke nog wel nader uitgewerkt moet worden. Hierdoor kan het aanvraagproces voor het indienen van projecten mogelijk eenvoudiger worden, wat een positieve impact heeft op het bedrijfsleven en burgers.

d) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

De concurrentiekracht van de EU en Nederland wordt versterkt door dit instrument. De trans-Europese netwerken hebben als doel sneller en efficiënter vervoer van personen en goederen en het voorzien in een stabiele en duurzame energielevering. Door de expliciete nadruk op het zoeken van synergiën tussen de twee sectoren kunnen kosten worden bespaard en dubbel werk worden voorkomen.

Het voorstel heeft beperkte invloed op de geopolitieke positie van de EU en Nederland. Wel versterkt het voorstel de banden met de derde landen die aangesloten zijn op de trans-Europese netwerken.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)

Niet van toepassing.

b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan

Het voorstel bevat een bevoegdheid voor de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen (artikel 11 lid 4 en artikel 13). Artikel 11 lid 4 verplicht de Commissie om de verordening aan te vullen met de selectiecriteria en -procedure voor grensoverschrijdende projecten op gebied van hernieuwbare energie. Artikel 13 geeft de Commissie de bevoegdheid om overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de bijlage bij de verordening te wijzigen (de indicatieve lijst van projecten van gemeenschappelijk belang met een grensoverschrijdend karakter). Het kabinet merkt op dat de verwijzing naar artikel 15 onjuist is; dit moet artikel 14 zijn. Toekenning van deze bevoegdheid aan de Commissie is mogelijk omdat het niet-essentiële onderdelen van het voorstel betreft. Toekenning van de delegatiebevoegdheden is ook wenselijk omdat daarmee voorzien kan worden in de benodigde flexibiliteit voor het aanpassen van de lijst van projecten. Het kabinet zet wel in op een bespreking van de bijlage tijdens de onderhandelingen, zoals toegelicht in 3b.

Het kabinet acht deze gedelegeerde bevoegdheid voldoende afgebakend. Artikel 14 bakent de gedelegeerde bevoegdheid procedureel af overeenkomstig de afspraken uit het Interinstitutioneel Akkoord Beter Wetgeven (IIA) tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie. De gedelegeerde bevoegdheid geldt tot 31 december 2034. Omdat dit de datum is waarop dit CEF-programma afloopt, hoeft het voorstel niet te voorzien in een verlenging van de bevoegdheidsdelegatie. De Commissie moet bij het voorbereiden van gedelegeerde handelingen door elke lidstaat aangewezen deskundigen raadplegen, en het Europees Parlement en de Raad hebben een recht van bezwaar.

Het voorstel bevat twee grondslagen voor de vaststelling van uitvoeringshandelingen (artikel 12 lid 3 en artikel 16). Artikel 12 lid 3 verplicht de Commissie om uitvoeringshandelingen vast te stellen over de werkprogramma's van CEF. Toekenning van deze uitvoeringsbevoegdheid aan de Commissie is niet mogelijk omdat het essentiële onderdelen van het voorstel betreft. De inhoud van de werkprogramma's is in het huidige voorstel niet voldoende ingekaderd zoals toegelicht in 3b). De toekenning van deze bevoegdheden is volgens het kabinet echter wel wenselijk, omdat daarmee voorzien wordt in de benodigde snelheid om de werkprogramma's vast te stellen. Het kabinet zet in op het opnemen van essentiële onderdelen in de tekst van de verordening, waarna toekenning van deze bevoegdheden wel mogelijk wordt. De keuze voor uitvoering in plaats van delegatie ligt hier voor de hand, omdat het gaat om uitvoering van de verordening volgens eenvormige voorwaarden. De uitvoeringshandelingen moeten worden vastgesteld volgens de raadplegingsprocedure als bedoeld in artikel 4 van verordening 182/2011. Toepassing van deze procedure is volgens het kabinet niet op zijn plaats omdat de onderzoeksprocedure de aangewezen procedure is als het gaat om programma's met een aanzienlijke implicatie, op basis artikel 2, lid 2, sub b, onder i) van Verordening (EU) 182/2011. De voorgestelde CEF-verordening is een MFK-programma als aanvulling op de nationale begroting om infrastructurele projecten te co-financieren en daarom zou de onderzoeksprocedure in plaats van de raadplegingsprocedure van toepassing moeten zijn. De Commissie licht in het voorstel niet toe waarom de raadplegingsprocedure wordt voorgesteld in plaats van de onderzoeksprocedure. Het kabinet zal tijdens de onderhandelingen inzetten op het aanwijzen van de onderzoeksprocedure.

Daarnaast voorziet het voorstel in artikel 16 in een wijziging van de TEN-T verordening op basis waarvan de Commissie een uitvoeringshandeling kan vaststellen waarin zij de infrastructurele vereisten van bepaalde infrastructuur (*dual use*) specificeert. Onder de CEF-verordening 2021- 2027 beschikt de Commissie al over deze bevoegdheid. Het toekennen van deze uitvoeringsbevoegdheid onder de TEN-T verordening is mogelijk, omdat het geen essentiële onderdelen van de TEN-T verordening betreft. De toekenning van deze bevoegdheid is ook wenselijk, omdat hiermee niet de gewone wetgevingsprocedure hoeft te worden belast. Bovendien kan het kabinet zich vinden in de onderbouwing dat deze bevoegdheid meer op zijn plaats is in de TEN-T verordening dan in de CEF-verordening. Net als de bestaande grondslag voor de uitvoeringsbevoegdheid in de huidige CEF-verordening (artikel 12 lid 2 van de CEF-verordening)

wordt de uitvoeringshandeling vastgesteld volgens de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 5 van verordening 182/2011. Toepassing van deze procedure is volgens het kabinet op zijn plaats, omdat het gaat om uitvoeringshandelingen van algemene strekking.

c) *Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

De voorgestelde datum van inwerkingtreding is de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie. De verordening wordt van toepassing op 1 januari 2028.

d) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Het voorstel zal worden gemonitord via het *performance framework* voor het volgende MFK. Dat voorziet in een uitvoeringsrapport tijdens de uitvoeringsfase van het voorstel, net als een terugblikkende evaluatie die zal worden uitgevoerd overeenkomstig artikel 34, lid 3, van Verordening (EU, Euratom) 2024/2509.

Voor de begrotingsgarantie en financiële instrumenten zal een vereenvoudigde toepassing van het *performance framework* worden gebruikt. De inzet van marktgestuurde instrumenten vereist vereenvoudigingsinspanningen om private investeringen aan te trekken voor de ondersteuning van EU-beleidsgebieden. De evaluatie van het programma zal worden uitgevoerd in overeenstemming met de richtsnoeren van de Commissie voor betere regelgeving en zal gebaseerd zijn op indicatoren die relevant zijn voor de doelstellingen van het programma. Het kabinet vindt deze evaluaties wenselijk en kan hier zodoende mee instemmen.

e) *Constitutionele toets*

Niet van toepassing.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

Het samenvoegen van verschillende bestaande programma's onder één raamwerk in het voorstel zal naar verwachting bijdragen aan het verlagen van administratieve lasten voor uitvoerders en begunstigen.

Door de nieuwe fondsenstructuur wordt er een verschuiving van de verdeling van beleidsdossiers en de uitvoering daarvan verwacht. Projecten die nodig zijn voor het realiseren van het TEN-T netwerk, die eerder alleen gefinancierd werden door het CEF, zullen nu ook onder andere MFK-voorstellen vallen (het ECF en NRPP). Ook is voorgesteld om een toenemend aandeel van de middelen via *lump sums* en *unit contributions* te verdelen. Dit versimpelt de financiële onderbouwing van projecten voor projectontwikkelaars en het beoordelen daarvan door CINEA. Een complicerende factor is de onvoorspelbaarheid van financiering. Dit kan een vertragend element zijn om tijdig (markt)partijen te informeren over de aanstaande *calls*. De precieze implicaties voor de uitvoering blijven echter onduidelijk tot de verordening van kracht is waardoor het nog niet mogelijk om een nadere inschatting te maken. Het staat daarentegen vast dat de uitvoering gebaat is bij stabiele en voorspelbare financiering.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen implicaties voor ontwikkelingslanden anders dan de genoemde consequenties voor derde landen in het algemeen, zoals aangegeven onder onderdeel 5d.