

Ministerie van Buitenlandse Zaken

Aan de Voorzitter van de
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 4
Den Haag

Bezuidenhoutseweg 67
2594 AC Den Haag
Postbus 20061
Nederland
www.minbuza.nl

Contactpersoon

Joop Nijssen

T 0031 70 348 4858
DIE-BNC@minbuza.nl

Onze Referentie

DIE-BNC - 1144/12

Bijlage(n)

fichedocument

Datum 17 september 2012
Betreft Informatievoorziening over nieuwe Commissievoorstellen

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij drie fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Mededeling ontwikkelingsfinanciering

Fiche 2: Verordeningen CO2 normen voor personenauto's en lichte
bedrijfsvoertuigen

Fiche 3: Mededeling Europees innovatiepartnerschap (EIP) Smart Cities and
Communities

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,

Ben Knapen

Fiche 1: Mededeling Ontwikkelingsfinanciering

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: Verbetering van de EU-hulp aan ontwikkelingslanden bij het mobiliseren van ontwikkelingsfinanciering – aanbevelingen op basis van het verslag 2012 over de verantwoordingsplicht van de EU inzake ontwikkelingsfinanciering

Datum Commissiedocument

9 juli 2012

Nr. Commissiedocument

COM(2012) 366

Pre-lex

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=201803

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board

N.v.t.

Behandelingstraject Raad

Raad Buitenlandse Zaken/Ontwikkelingssamenwerking

2. Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Buitenlandse Zaken

3. Essentie voorstel

In de mededeling schetst de Commissie welke middelen er beschikbaar zijn voor de financiering van ontwikkeling in ontwikkelingslanden en worden verschillende maatregelen voorgesteld om deze bronnen op een betere, meer effectieve wijze aan te boren. De Commissie constateert dat binnenlandse ontvangsten de voornaamste bron van ontwikkelingsfinanciering vormen voor een regering. Daarom ligt de primaire verantwoordelijkheid voor ontwikkeling ook bij ontwikkelingslanden zelf. Hulp vormt een aanvulling op binnenlandse inkomsten en kan andere kapitaalstromen katalyseren, maar het belang van internationale handel, investeringen en geld dat door migranten naar huis wordt gestuurd weegt zwaarder bij het stimuleren van de reële economie, mits de juiste voorwaarden zijn vervuld. De Commissie wil zich dan ook vooral richten op maatregelen waardoor andere ontwikkelingsfinanciering wordt ondersteund of versterkt. Daarnaast blijft de officiële

ontwikkelingshulp belangrijk voor de armste landen, omdat zij maar beperkt toegang hebben tot andere financieringsbronnen.

In de geest van het herziene Europese ontwikkelingsbeleid, dat door de Raad werd bekrachtigd¹, onderscheidt de Commissie de volgende financieringsbronnen en stelt zij de volgende concrete maatregelen voor:

Financieringsbron	Voortgang / Actie
Betere mobilisering van binnenlandse ontvangsten	Actie: EU en lidstaten moeten belastingbeheer en eerlijke belastinginning opnemen in beleidsdialoog met partnerlanden.
Houdbaarheid schuldenlast verbeteren	Actie: EU en lidstaten moeten (1) verantwoordelijke kredietpraktijken toepassen; (2) niet-leden van de Club van Parijs aanzetten deel te nemen aan schuldverschikkingen en (3) voorkomen dat in slechte schulden gespecialiseerde fondsen procederen tegen ontwikkelingslanden.
Minst Ontwikkelde Landen (MOL's) en andere behoeftige landen beter integreren in het multilaterale handelssysteem	Nieuwe richtsnoeren handels- en investeringsbeleid vastgesteld in kader van Mededeling over handel, groei en ontwikkeling ² . EU verhoogt aandeel 'hulp voor handel' volgens de geleidelijke verhoging van de totale EU-ontwikkelingshulp.
Overmakingen aan ontwikkelingslanden	Op EU-niveau werd al voortgang geboekt: overmakingsdiensten werden goedkoper, transparanter, concurrerender en betrouwbaarder.
Verhogen van de officiële ontwikkelingshulp (ODA)	De Raad heeft zorg uitgesproken over de trage vooruitgang bij het bereiken van de ambitieuze doelstelling van 0,7% van het BNI aan ODA in 2015 ³ .
Verslaglegging over ODA	Actie: Methode voor het bepalen van het concessionaliteitsniveau van kredieten en participaties in ODA moet in de OESO/DAC worden verduidelijkt.

¹ Voor een appreciatie van de *Agenda for Change*, zie de geannoteerde agenda van de Raad Buitenlandse Zaken/Ontwikkelingssamenwerking van 14 november 2011 [Kamerstuk 21 501-04 nr. 137] en 14 mei 2012 [Kamerstuk 21 501-04 nr. 140]. Voor de beraadslagingen over het herziene ontwikkelingsbeleid in Europees verband wordt verwezen naar de verslagen van deze Raden [Kamerstukken 21 501-04 nr. 138 en nr. 143].

² COM(2012)22 van 27 januari 2012. BNC-fiche over deze Mededeling ging de Kamer toe [Kamerstuk 22 112 nr. 1373].

³ Zie verslag van de Raad Buitenlandse Zaken van 14 mei 2012 [21 501-04 nr. 143].

Meer financiering van klimaat- en biodiversiteitsmaatregelen	Op recente VN-conferentie over duurzame ontwikkeling in Rio heeft de EU haar verbintenis vernieuwd en is zij op sommige gebieden specifieke financiële verbintenissen aangegaan ⁴ .
Innovatieve financieringsbronnen	Actie: de Raad moet de voorgestelde EU-belasting op financiële transacties goedkeuren.
Betrokkenheid van de private sector vergroten	Actie: EU, lidstaten en publieke financieringsinstellingen moeten meer inspanningen leveren om innovatieve financieringsmechanismen op samenhangende, gecoördineerde en strategische manier in te zetten. EU kan private middelen en capaciteiten versterken door middel van gecombineerde mechanismen die extra private en publieke financiering kunnen aantrekken, door (1) regionale gecombineerde mechanismen van een onderdeel voor de private sector te voorzien; (2) meer gebruik te maken van risicodelingsmechanismen zoals garanties; (3) investeringen te bevorderen met instrumenten om het risicobeheer te verbeteren en participaties in gestructureerde fondsen te vergemakkelijken.
Versterken van synergie tussen verschillende financieringsbronnen	Actie: EU en lidstaten moeten zich inzetten voor een geïntegreerde aanpak van ontwikkelingsfinanciering en de monitoring van de verschillende onderdelen, mogelijk in het kader van de bespreking van het ontwikkelingskader voor de periode na 2015. Daarvoor moet een gemeenschappelijk EU-standpunt worden vastgesteld.
EU-maatregelen doeltreffender maken: de uitvoering van afspraken uit het Busan Forum over hulpeffectiviteit	Actie: Er moeten gezamenlijke EU-acties worden genomen om de doeltreffendheid van hulp en ontwikkeling te versterken door middel van (1) resultatenkaders en gemeenschappelijke verantwoordingskaders op landenniveau en (2) betere taakverdeling (gezamenlijke programmering leidt tot minder versnippering).

⁴ Zie verslag van de VN-conferentie over duurzame ontwikkeling in Rio de Janeiro [Kamerstuk 30 196 nr. 182].

4. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?

Op het gebied van ontwikkelingssamenwerking en humanitaire hulp is de EU bevoegd om op te treden en een gemeenschappelijk beleid te voeren. Dit belet de lidstaten niet hun eigen bevoegdheid uit te oefenen (artikel 4, lid 4 VWEU). Volgens de artikelen 208 en 210 VWEU complementeren en versterken het ontwikkelingssamenwerkingsbeleid van de Unie en dat van de lidstaten elkaar en coördineren de Unie en de lidstaten hun beleid onderling.

Het subsidiariteitsoordeel is positief, met uitzondering van de suggestie die de Commissie aan de Raad doet om een EU-belasting op financiële transacties goed te keuren. De voorstellen van de Commissie sluiten goed aan bij het Nederlandse bilaterale beleid en op dit beleidsterrein kan de EU als geheel effectiever en efficiënter handelen dan de lidstaten afzonderlijk. Nederland is echter geen voorstander van belastingheffing op het niveau van de EU en zal voorstellen daartoe in de Raad dan ook niet steunen.

Het proportionaliteitsoordeel is positief, met uitzondering opnieuw van de voornoemde EU-taks op financiële transacties. De voorstellen die de Commissie doet, laten voldoende ruimte voor nationale besluiten en staan inhoudelijk in verhouding tot de geformuleerde doelstellingen. Nederland is geen voorstander van een EU-belasting omdat deze disproportioneel negatieve gevolgen heeft op de Nederlandse economie en niet bijdraagt aan de financiële stabiliteit.

De mededeling kondigt geen concrete wet- en regelgeving aan en heeft evenmin rechtstreekse financiële gevolgen. De mededeling heeft geen effect op regeldruk en administratieve lasten.

5. Nederlandse positie over de mededeling

Nederland is het met de Commissie eens dat de EU-hulp verder kan worden verbeterd om verschillende financieringsbronnen voor ontwikkeling te helpen mobiliseren, en daarvan maximaal profijt te trekken, met als doel ontwikkelingslanden zo goed mogelijk te ondersteunen bij het mobiliseren van alle mogelijke middelen voor ontwikkeling. De gedachten van de Commissie moeten op punten echter verder worden uitgewerkt.

Gelet op de veranderde mondiale setting, waarbij armoedepatronen zijn verschoven, het relatieve belang van ODA steeds verder is afgenomen ten opzichte van andere (private) kapitaalstromen en andere actoren (nieuwe donoren, private fondsen en instellingen) een grotere rol spelen, zet Nederland vooral in op het stimuleren van private sector ontwikkeling en het faciliteren van

innovatieve financieringsmechanismen (die in Nederlandse lezing overigens niet beperkt zijn tot de EU-belasting op financiële transacties waarvan de Commissie melding maakt. Nederland is tegenstander van zo'n belasting). Van hulp moet vooral een katalyserend effect uitgaan, waardoor andere kapitaalstromen worden aangetrokken. Dat geldt zeker voor hulp aan meer geavanceerde landen. Nederland is het met de Commissie eens dat officiële ontwikkelingshulp (ODA) belangrijk blijft voor de groep meest behoeftige landen. Overigens merkt Nederland op dat het hierbij niet eenzijdig om de kwantiteit van ODA zou moeten gaan, maar dat vooral de effectiviteit van de geboden hulp centraal staat. Nederland constateert verder dat het ODA-raamwerk, dat uit 1969 stamt, niet langer de realiteit van de huidige tijd weerspiegelt. Nederland zou dan ook een stap verder willen gaan dan de Commissie, die voorstelt het concessionaliteitsniveau van kredieten en garanties in OESO/DAC verband te verduidelijken. Nederland vindt dat het ODA-raamwerk in de aanloop naar 2015 tegen het licht moet worden gehouden. Als het ODA-raamwerk immers niet wordt aangepast aan de nieuwe omstandigheden en de nieuwe internationale hulpstructuren en modaliteiten die ontstaan, dreigt het irrelevant te worden.

Nederland onderschrijft voluit het belang van handel voor ontwikkeling. Nederland zal er daarom bij de Commissie op blijven aandringen om bij het inzetten van *Aid for Trade* prioriteit te geven aan zwakkere ontwikkelingslanden in lijn met het in de mededeling "trade, growth and development" opgenomen voornemen⁵. Verder zal Nederland de Commissie vragen hoe zij samenwerking op het gebied van regionale integratie in ontwikkelingslanden wil verbeteren. Tenslotte is het belangrijk dat de Commissie zich verbindt aan een permanente inzet met betrekking tot resultatenrapportage op het gebied van *Aid for Trade*.

Wat betreft overmakingen aan ontwikkelingslanden zal Nederland de Commissie vragen aandacht te houden voor betrouwbare statistische informatie met betrekking tot overmakingen vanuit de EU. Betere statistische informatie zal zeker bijdragen aan achtergrond en begrip om overmakingen nog verder te verbeteren in lijn met de reeds ingezette acties, waaraan Nederland ook op nationaal niveau invulling geeft (bijvoorbeeld met behulp van websites 'geld naar huis').

Hieronder volgt het Nederlandse standpunt ten aanzien van de concrete acties die door de Commissie worden voorgesteld:

Voorgestelde actie	Nederlandse positie
EU en lidstaten moeten belastingbeheer en eerlijke belastinginning opnemen in beleidsdialog met partnerlanden	Eens. Daarbij moet ook aandacht zijn voor wat EU-lidstaten kunnen doen om illegale kapitaalstromen te beperken, bijvoorbeeld op het gebied van

⁵ Zie ook voetnoot 2.

	<p>informatie-uitwisseling en anti-misbruik bepalingen in dubbele belastingverdragen met ontwikkelingslanden. Buitenlandse bedrijven die in ontwikkelingslanden zaken doen moeten in overeenstemming met OESO-richtlijn worden aangemoedigd lokaal belasting af te dragen.</p>
<p>EU en lidstaten moeten (1) verantwoordelijke kredietpraktijken toepassen; (2) niet-leden van de Club van Parijs aanzetten deel te nemen aan schuldherschikkingen en (3) voorkomen dat in slechte schulden gespecialiseerde fondsen procederen tegen ontwikkelingslanden</p>	<p>Eens. Duurzaamheid en verstandig schuldenbeheer staan ook voorop in het Nederlands schuldenbeleid. Steun van de EU is hierbij van groot belang. Nederland verwelkomt de committering van de EU en de lidstaten om zich te houden aan <i>sustainable lending practices</i>. Nederland ziet graag dat in deze context aandacht bestaat voor het <i>Debt Sustainability Framework (DSF)</i> van Wereldbank en IMF.</p> <p>Nederland maakt zich in de Wereldbank en Club van Parijs hard voor het voorkomen van beslaglegging door <i>vulture funds</i>.</p> <p>In Nederlandse wetgeving geldt reeds dat het risico van processen tegen ontwikkelingslanden door in slechte schulden gespecialiseerde fondsen voorkomen kan worden.</p>
<p>Methode voor het bepalen van het concessionaliteitsniveau van kredieten en participaties in ODA moet in de OESO/DAC worden verduidelijkt</p>	<p>Eens. Nederland wil nog een stap verder gaan en dringt aan op een discussie over de rol van ODA bij de financiering van ontwikkeling in de aanloop naar een ontwikkelingsraamwerk post-2015, overeenkomstig de conclusies die de Raad in mei 2012 aannam⁶.</p>
<p>De Raad moet de voorgestelde EU-belasting op financiële transacties goedkeuren.</p>	<p>Oneens. Nederland is geen voorstander van een belasting omdat deze disproportioneel negatieve gevolgen heeft</p>

⁶ Zie voetnoot 1.

	<p>op de Nederlandse economie, niet bijdraagt aan de financiële stabiliteit en een inefficiënte manier is om de financiële sector te belasten. Bovendien heeft de Europese Raad in juni al besloten dat deze belasting niet op afzienbare termijn zal worden ingevoerd⁷ - een aantal lidstaten werkt het idee van een dergelijke belasting nu via versterkte samenwerking verder uit. Tot slot is onduidelijk hoe een dergelijke belasting ontwikkelingsfinanciering zou bevorderen.</p>
<p>EU, lidstaten en publieke financieringsinstellingen moeten meer inspanningen leveren om innovatieve financieringsmechanismen op samenhangende, gecoördineerde en strategische manier in te zetten. EU kan private middelen en capaciteiten versterken door middel van gecombineerde mechanismen die extra private en publieke financiering kunnen aantrekken, door (1) regionale gecombineerde mechanismen van een onderdeel voor de private sector te voorzien; (2) meer gebruik te maken van risicodelingsmechanismen zoals garanties; (3) investeringen te bevorderen met instrumenten om het risicobeheer te verbeteren en participaties in gestructureerde fondsen te vergemakkelijken.</p>	<p>Eens, maar ideeën dienen verder te worden uitgewerkt. Nederland hecht zeer aan het werken aan nieuwe vormen van ontwikkelingssamenwerking, waaronder het identificeren van innovatieve ontwikkelingsfinancieringsvormen, ook in samenwerking met de private sector. De effectiviteit van ontwikkelingssamenwerking kan hierdoor worden vergroot. Nederland vindt de gedachten van de Commissie echter nog onvoldoende uitgewerkt op dit punt en pleit voor nadere uitwerking en debat op Europees niveau. Nederland zal zich hierbij inzetten de eigen ervaringen met de Europese Commissie en lidstaten te delen.</p> <p>De Europese Unie moet veel meer ambitie tonen om innovatieve financiering en private financiering te mobiliseren voor klimaatacties in ontwikkelingslanden en opkomende markten zodat hiervoor niet alleen de huidige en toekomstige ODA middelen worden ingezet.</p>

⁷ Zie verslag aan de Kamer van de Europese Raad van 28 & 29 juni 2012 [Kamerstuk 21 501-20 nr. 668].

	<p>Het gebruik van innovatieve financiële instrumenten dient wel onderworpen te zijn aan duidelijke voorwaarden. Die voorwaarden liggen onder meer op het terrein van het voorkomen van marktverstoring, het voorkomen van budgettaire risico's, aandacht voor schuldhoudbaarheid van de ontvangende landen en een goede verantwoording van middelen.</p>
<p>EU en lidstaten moeten zich inzetten voor een geïntegreerde aanpak van ontwikkelingsfinanciering en de monitoring van de verschillende onderdelen, mogelijk in het kader van de bespreking van het ontwikkelingskader voor de periode na 2015. Daarvoor moet een gemeenschappelijk EU-standpunt worden vastgesteld.</p>	<p>Deels eens. Nederland acht versterkte samenhang wenselijk. Anderzijds is het lastig, zo niet ondoenlijk, om op mondiaal niveau de financieringsstromen te reguleren. Het zou zelfs contraproductief kunnen zijn, indien de EU inzet op een te sterke regulering: dirigisme kan leiden tot het afnemen van risicokapitaal. Gedacht moet worden aan het realiseren op termijn van regionale kapitaalmarkten in Afrika zodat verdiensten en besparingen, gemaakt in Afrika, ook weer in Afrika geïnvesteerd kunnen worden. Nederland is dus geïnteresseerd in het werken richting een gezamenlijk EU-standpunt, maar waakt voor dirigistische neigingen en zet in op het bevorderen van regionale kapitaalmarkten in Afrika.</p> <p>Nederland is van mening dat de EU het terugdringen van subsidies op het gebruik van fossiele brandstoffen in ontwikkelingslanden (€309 miljard in 2010) aan de orde moet blijven stellen in de verschillende internationale fora en contacten met ontwikkelingslanden.</p>
<p>Er moeten gezamenlijke EU-acties worden genomen om de</p>	<p>Eens. Nederland steunt resultatenkaders en gemeenschappelijke</p>

<p>doeltreffendheid van hulp en ontwikkeling te versterken door middel van (1) resultatenkaders en gemeenschappelijke verantwoordingskaders op landenniveau en (2) betere taakverdeling (gezamenlijke programmering leidt tot minder versnippering). De commissie zal naast ODA financiering (per sector) ook klimaatfinanciering voor adaptatie en mitigatie in kaart brengen zodat dit bijdraagt aan het verbeteren van de effectiviteit van hulp en fragmentatie kan tegengaan door klimaatacties te integreren in bestaande ontwikkelingssamenwerking.</p>	<p>verantwoordingskaders op landenniveau en is voorstander van het werken naar gezamenlijke programmering tussen EU en lidstaten. Daarnaast verwelkomt Nederland integratie van milieu en klimaat in ontwikkelingssamenwerking (cf. motie Ferrier 32605 nr.45). Niet alle klimaatfinanciering is ODA. Japan en de Verenigde Staten hebben in de korte termijn klimaatfinanciering handelsinstrumenten ingezet om klimaatrelevante investeringen in ontwikkelingslanden en opkomende markten te realiseren. Ook op dit beleidsterrein kan de EU integratie van klimaatacties bevorderen.</p>
--	---

Fiche 2: Verordeningen CO2 normen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van verordening (EG) nr. 443/2009 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO2-emissies van nieuwe personenauto's te verminderen

en

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van verordening (EU) nr. 510/2011 tot vaststelling van de modaliteiten voor het halen van de 2020-doelstelling inzake de reductie van de CO2-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen

Datum Commissiedocumenten

11 juli 2012

Nr. Commissiedocumenten

COM (2012) 393 (personenauto's) en COM (2012) 394 (lichte bedrijfsvoertuigen)

Prelex

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0393:FIN:NL:PDF>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0394:FIN:NL:PDF>

Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/impact_assesment_en.pdf

Behandelingstraject Raad

De Milieuraad.

Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

- a) Rechtsbasis: Art. 192 VWEU
- b) Gewone wetgevingsprocedure conform art. 294 VWEU. De Raad stemt met gekwalificeerde meerderheid; het Europees Parlement heeft medebeslissingsrecht.
- c) De voorstellen geven de Commissie de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen voor de volgende onderdelen: monitorings- en rapporteringsprocedures (art. 8), het

innen van boetes aan fabrikanten voor overschrijding van emissiedoelen (art. 9), en het bepalen van innoverende technologieën (art. 12(2)).

De voorstellen geven de Commissie de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen voor de volgende onderdelen: het wijzigen van bijlage II van de verordening (gegevensvereisten en – parameters) (art. 8(9)), het vaststellen van criteria voor bepaalde fabrikanten om in aanmerking te komen voor afwijking van de doelstelling (art. 11(8)), en het aanpassen van de formules in bijlage I van de verordening (art. 13(7)).

2. Samenvatting BNC-fiche

- *Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*
Artikel 192 VWEU. Nederland onderschrijft de bevoegdheid van de Unie op dit terrein.
- *Subsidiariteit*: positief
- *Proportionaliteit*: positief.

- *Implicaties/risico's/kansen*
Als gevolg van beide voorstellen zal de CO₂-uitstoot in de verkeerssector afnemen. Hierdoor neemt de noodzaak af om in andere sectoren maatregelen te nemen om schade aan het klimaat te voorkomen. Voor burgers en bedrijven kunnen de aanschafprijzen van personen- en lichte bedrijfsvoertuigen stijgen, maar zal er een besparing op de brandstofkosten zijn. Volgens berekening van de Commissie is de besparing op de brandstofkosten groter dan eventuele prijsstijgingen van voertuigen.

- *Nederlandse positie*
Nederland verwelkomt de voorstellen die een goed evenwicht vormen tussen klimaatambities, consumentenbelangen en de belangen van de industrie. Nederland is tevreden met het behoud van eco-innovaties en met de stimulering van extreem zuinige voertuigen. Nederland is voorstander van opname van indicatieve CO₂-normen voor de periode na 2020 voor personenvoertuigen en aanscherping van de norm van 147 g CO₂/Km in 2020.

3. Samenvatting voorstel

Inhoud voorstel

COM (2012) 393 (personenauto's): op grond van art. 13 lid 5 van verordening EC (2009) 443 (CO₂ norm personenauto's) moet de Commissie uiterlijk op 1 januari 2013 de modaliteiten vaststellen om op kostenefficiënte wijze de 2020 doelstelling van 95 g CO₂/Km te halen. Dat doet de Commissie met dit voorstel, dat de volgende onderdelen bevat.

- De zogeheten grenswaardencurve die de doelen per fabrikant aangeeft, en die is gebaseerd op gewicht. Bij een curve met een hellingshoek van 100% moeten voertuigen die zwaarder zijn dan het gemiddelde voertuig evenveel in CO₂-uitstoot terug als lichtere voertuigen. Volgens de Commissie worden de lasten relatief gezien

zo gelijk mogelijk verdeeld als de curve een hoek heeft van 60%. De gedachte hierachter is dat fabrikanten van zwaardere, vaak duurdere voertuigen meer mogelijkheden hebben om CO₂ te reduceren dan kleinere, goedkopere voertuigen. Tussen 2020 en 2023 worden voor auto's die minder dan 35 g CO₂/km uitstoten zogeheten *superkredieten* ingevoerd met een vermenigvuldigingsfactor van 1,3 gelimiteerd tot een cumulatief aantal van 20.000 voertuigen per fabrikant gedurende de looptijd van de regeling.

- De 2020-doelstelling voor nichefabrikanten die onder de afwijkingsregeling vallen, wordt bijgewerkt: fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 nieuwe personenauto's produceren, hoeven niet aan de CO₂-norm te voldoen.
- De datum waarop over kleinschalige vrijstellingen wordt beslist, mag flexibeler worden bepaald.
- Eco-innovaties worden behouden wanneer een herziene testprocedure wordt toegepast. De boete voor overtollige emissies blijft gehandhaafd op 95 euro per g/km per voertuig.

De procedurebepalingen voor het comité worden in overeenstemming gebracht met het Verdrag van Lissabon.

COM (2012) 394 (lichte bedrijfsvoertuigen): op grond van art. 13 lid 1 van verordening EU (2011) 510 (CO₂ norm voor lichte bedrijfsvoertuigen) moet de Commissie uiterlijk op 1 januari 2013 evalueren hoe de doelstelling van 147 g CO₂/Km in 2020 moet worden gehaald. Dat doet de Commissie in dit voorstel. In het voorstel wordt bevestigd dat de 2020-doelstelling van gemiddeld 147 g CO₂/km voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen haalbaar is. Voorgesteld wordt de volgende modaliteiten vast te stellen om de doelstelling te halen:

- de zogeheten *nutsparameter* blijft de massa van het voertuig in rijklare toestand, en de grenswaardencurve blijft lineair, met een hellingshoek van 100 % ten opzichte van de uitgangssituatie.
- Fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen produceren, worden vrijgesteld van de verplichting om hun specifieke emissiedoelstelling te behalen.
- De datum waarop over kleinschalige vrijstellingen wordt beslist, mag flexibeler worden bepaald.
- Eco-innovaties worden behouden wanneer een herziene testprocedure wordt toegepast. De bijdrage voor overtollige emissies blijft gehandhaafd op 95 euro per g/km per voertuig.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) Bevoegdheid

De Commissie baseert de bevoegdheid op artikel 192 VWEU. Er is sprake van een gedeelde bevoegdheid met de lidstaten. Nederland onderschrijft de visie van de Commissie.

b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

Subsidiariteitsoordeel: positief. Om een gezamenlijk CO₂ reductiedoel te halen, is regelgeving

op Europees niveau de meest voor de hand liggende keus. Regelgeving op een lager niveau zou kunnen leiden tot verstoring van de interne markt, en tot een lagere ambitie dan zoals geformuleerd in het voorstel.

Proportionaliteitsoordeel: positief. Implementatie, handhaving en normstelling dienen op Europees niveau plaats te vinden om verstoring van de interne markt te voorkomen.

Monitoring vindt deels op lidstaatniveau plaats, volgens de voorschriften uit de verordeningen. Voor een uniforme toepassing binnen de EU is een verordening een geschikter instrument dan een richtlijn.

c) *Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*

Nederland heeft geen problemen met de voorgestelde uitvoeringshandelingen. Met de voorgestelde gedelegeerde handelingen heeft Nederland geen probleem met het aanpassen van de formules in bijlage 1, indien duidelijk wordt gemaakt dat wijzigingen alleen betrekking kunnen hebben op de massa van het voertuig. Voor wat betreft het wijzigen van bijlage II van de verordening (gegevensvereisten en – parameters) vraagt Nederland zich af of uitvoeringshandelingen niet meer voor de hand liggen. Nederland heeft geen problemen met de voorgestelde gedelegeerde handelingen voor het vaststellen van criteria voor bepaalde fabrikanten om in aanmerking te komen voor afwijking van de doelstelling.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) *Consequenties EU-begroting*

Voor de voorstellen zijn geen aanvullende financiële middelen nodig.

b) *Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden*

De voorstellen (wijziging van al bestaande regelgeving) hebben geen financiële gevolgen voor rijksoverheid of decentrale overheden.

Indien de voorstellen toch budgettaire gevolgen hebben dan worden deze ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

c) *Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

Kopers van personen- en lichte bedrijfsvoertuigen krijgen mogelijk te maken met duurdere voertuigen als gevolg van de toepassing van CO₂-reducerende maatregelen, en met lagere brandstofkosten als gevolg van zuiniger voertuigen. Volgens de berekeningen van de Commissie zijn – bij gemiddeld kilometrage – de besparingen op brandstofkosten groter dan eventuele prijsstijgingen van voertuigen.

d) *Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*

Autoproducenten die minder dan 500 voertuigen per jaar produceren vallen niet meer onder de reikwijdte van de verordeningen. Dit betekent een vermindering van regeldruk/administratieve lasten voor circa 50 Europese voertuigproducenten. Verder hebben de voorstellen geen gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten.

6. Implicaties juridisch

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

Geen.

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

Beide verordeningen treden in werking op de derde dag na bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

c) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Beide voorstellen bevatten een evaluatiebepaling. In beide gevallen dient de Commissie uiterlijk 31 december 2014 de specifieke emissiedoelstellingen, modaliteiten en andere elementen uit de verordeningen te evalueren, om CO₂-normen voor de periode na 2020 vast te kunnen stellen. Dit is wenselijk vanuit het oogpunt van technologische vooruitgang en planningszekerheid voor de industrie.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) *Uitvoerbaarheid*

Geen; de uitvoering wijzigt niet ten opzichte van de bestaande verordeningen.

b) *Handhaafbaarheid*

Geen; de handhaafbaarheid wijzigt niet ten opzichte van de bestaande verordeningen.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen.

9. Nederlandse positie

Nederland verwelkomt het Commissievoorstel voor personenauto's COM(2012) 393. Het voorstel vindt een goed evenwicht tussen klimaatambities, consumentenbelangen en de belangen van de industrie. Het voorstel leidt zowel tot een krachtige concurrentiepositie van de Europese auto-industrie, als tot aanzienlijke brandstofbesparingen voor Europese burgers. Nederland is tevreden met het behoud van eco-innovaties (ook voor lichte bedrijfsvoertuigen), en met de stimulering van extreem zuinige voertuigen, die voor een stimulans richting elektrische voertuigen, voertuigen op waterstof, *plug-in* hybride voertuigen en dergelijke kunnen zorgen. Nederland wil wel weten waarom deze superkredieten in de periode 2020 – 2023 zijn voorzien en niet in de periode 2016 – 2020. Nederland is voorstander van opname in dit voorstel van indicatieve CO₂-normen voor de periode na 2020.

Nederland is verheugd dat de Commissie in het voorstel voor lichte bedrijfsvoertuigen COM(2012) 394 bevestigt dat de normen haalbaar zijn tegen lagere kosten dan gedacht, maar dat betekent wat Nederland betreft dat er wel wat meer ambitie getoond mag worden. De studie die aan dit voorstel ten grondslag ligt toont immers aan dat de gemiddelde CO₂ uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen nu al veel lager is dan gedacht bij het vaststellen van de oorspronkelijke verordening, waardoor fabrikanten de norm voor 2017 al in 2012 zullen halen. Door de normen voor lichte bedrijfsvoertuigen nu niet aan te scherpen, laat de Commissie een enorme kans liggen

om ook voor de gebruikers van lichte bedrijfsvoertuigen aanzienlijke brandstofwinsten te boeken, en de concurrentiepositie van de Europese industrie verder te versterken. Nederland zal zich inzetten om de norm van 147 g CO₂/Km in 2020 aangescherpt te krijgen.

Fiche 3: Mededeling Europees innovatiepartnerschap (EIP) Smart Cities and Communities

1. Algemene gegevens:

Voorstel

Mededeling van de Commissie betreffende het Europees innovatiepartnerschap Smart Cities and Communities (EIP Smart Cities and Communities).

Datum Commissiedocumenten

7 juli 2012

Nr. Commissiedocument

C (2012) 4701

Pre-lex

http://ec.europa.eu/energy/technology/initiatives/doc/2012_4701_smart_cities_en.pdf

Behandelingstraject Raad

Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie (Energie)

Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie in nauwe samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en met het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

2. Essentie voorstel

Europese Innovatie Partnerschappen (aangekondigd door de Commissie in 2010 in de Innovatie Unie) (hierna: EIP's) moeten het bestaande Europese onderzoek- en innovatiebeleid stroomlijnen. De doelstelling is tweeledig: het aanpakken van maatschappelijke uitdagingen en het versterken van de Europese concurrentiekracht.

De partnerschappen vormen een gezamenlijk platform van samenwerking en zijn niet een nieuw financieringsprogramma – of instrument, niet een nieuwe juridische entiteit, en komen niet in de plaats van bestaande besluitvormingsprocessen.

De mededeling Europese Innovatie Partnerschap Smart Cities and Communities betreft een eerste opzet voor een nieuw EIP. Eerder zijn mededelingen over EIP 'actief en gezond ouder worden'¹, 'productiviteit en duurzaamheid in de landbouw'², 'grondstoffen'³ en 'water'⁴ verschenen.

¹ COM(2012) 83

² COM(2012) 79

³ COM(2012) 82

⁴ COM (2012) 216

Hierover is de Tweede Kamer in een brief van 5 april 2012 (Kamerstuk 22 112, nr.1391) en van 15 juni 2012 geïnformeerd (Kamerstuk 22.112, nr. 1429).

Doelstellingen EIP Smart Cities and Communities

Het EIP Smart Cities and Communities is een partnerschap op het terrein van energie, transport en ICT met als doel om zowel innovatieve technologieën als organisatorische en economische oplossingen gericht op een efficiëntere omgang met energie en grondstoffen in stedelijke gebieden te stimuleren. Duurzaam transport en het drastisch reduceren van CO₂ en andere vervuilende stoffen zijn speerpunten van het platform.

Het EIP is gericht op lokale toepassingen en gebiedsgerichte aanpak. Steden zijn de voorlopers van transitie naar een CO₂-arme en grondstoffen efficiënte economie en het partnerschap wil de lokale initiatieven als motor van de transitie verder versterken. Het doel van het partnerschap is om in 2020 tenminste 20 grote doorbraken en commercieel haalbare innovatiegebieden te hebben gerealiseerd die energie, transport en ICT technologie combineren en het steden mogelijk maakt om de EU doelstellingen t.a.v. CO₂-reductie, verbetering van luchtkwaliteit, gebruik van duurzame energie en energiebesparing te realiseren.

Het EIP wordt door de industrie geleid en is gericht op nieuwe producten en diensten op de terreinen waar energieproductie, -distributie en -gebruik, mobiliteit en transport en ICT elkaar raken en die nieuwe interdisciplinaire mogelijkheden bieden.

Het EIP Smart Cities and Communities draagt bij aan de algemene doelstellingen van het energiebeleid van de EU 'A strategy for competitive, sustainable and secure energy' (COM(2010) 639) en het stappenplan voor efficiënt hulpbronnengebruik (COM(2011)57). Daarnaast sluit dit EIP aan bij het Strategic Energy Technology (SET) Plan 'Investing in the Development of Low Carbon Technologies' (COM(2009) 519 final). Ook uitdagingen ten aanzien van mobiliteit en transport, informatie en communicatietechnologie komen aan de orde.

Werkwijze

De Europese Commissie stelt voor om acties te ontplooiën rond:

- het verbeteren van de markttoegang van innovatieve en geïntegreerde energie, transport en ICT technologie en concepten in stedelijke toepassingen.
- het ondernemen van horizontale maatregelen en markt georiënteerde maatregelen om commerciële toepassingen te realiseren.
- het leren van best practices om innovatie 'gaps' te overbruggen en om samenhang op de drie terreinen te versterken.
- voortbouwen op, versterken en rationaliseren van het huidige portfolio van vele initiatieven door standaardisatie en het realiseren van coherentie in wet- en regelgeving (open standaarden en interoperabiliteit) naast projectfinanciering en maatregelen gericht op innovatief aanbesteden.

De eerste fase is gericht op het werkprogramma van het 7^e Kaderprogramma. In het kaderprogramma is speciale aandacht voor geïntegreerde projecten op het terrein van energie, transport en ICT (Smart Cities tender). Deze projecten moeten vervolgens worden gecompliceerd met de ontwikkeling van businessmodellen, standaardisatie, regelgevende kaders en innovatief aanbesteden.

In de tweede fase moeten 'lighthouse' projecten ontstaan. Dit moeten strategische partnerschappen worden waar consortia uit de drie sectoren samenwerken met lokale overheden. Lighthouse projecten zullen worden gefinancierd uit verschillende bronnen (EU, nationale en regionale gelden en private investeringen).

Vervolgens zal de Commissie horizontale activiteiten formuleren die specifieke uitdagingen te lijf moeten gaan en stakeholders zal informeren over best practices. Een belangrijk onderdeel is bijvoorbeeld om succesvolle business modellen te identificeren.

De Commissie vraagt ook aandacht voor internationale samenwerking en kennisuitwisseling op dit terrein, ook met derde landen.

Er zal afstemming en samenwerking plaatsvinden met regionale programma's onder Europees Sociaal Fonds (ESF) en Europees Regionaal Ontwikkelingsfonds (ERDF), maar bijvoorbeeld ook met andere EIP's.

3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?

In dit fiche is ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling, financiële gevolgen en regeldruk en administratieve lasten aangesloten bij de standpunten zoals uiteen gezet in het eerder verschenen fiches over de EIP's (Kamerstuk 22 112, nr. 1391).

Bevoegdheidsvaststelling

De EU heeft een gedeelde bevoegdheid met de lidstaten op het gebied van onderzoek en technologische ontwikkeling. De uitoefening van de bevoegdheden van de EU belet de lidstaten niet hun eigen bevoegdheid uit te oefenen (artikel 4, lid 3 VWEU). Op basis daarvan is de Commissie bevoegd tot het nemen van initiatieven die onderzoeks- en innovatie-inspanningen van lidstaten aanvullen en coördineren.

Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

Europese publiek-publieke en publiek-private partnerschappen dragen bij aan vermindering van fragmentatie van onderzoeksinspanningen op Europees niveau en het tegengaan van duplicatie.

Een gezamenlijke aanpak om focus en bundeling van krachten binnen Europa te realiseren, versnippering van inspanningen te voorkomen en grensoverschrijdende samenwerking te stimuleren biedt meerwaarde. Er is sprake van een duidelijke afbakening van verantwoordelijkheden. Het Nederlandse oordeel over de subsidiariteit luidt positief.

Nederland beoordeelt de proportionaliteit eveneens positief. De Europese Commissie wil slimmere verbindingen creëren in de bestaande innovatiepraktijk. De gekozen aanpak staat in verhouding tot het doel dat moet worden bereikt. De lidstaten maken zelf de afweging of wordt deelgenomen aan dit partnerschap.

Financiële gevolgen

De mededeling heeft geen directe financiële gevolgen voor de nationale begroting. Lidstaten maken uiteindelijk zelf de afweging of ze vanuit nationale begrotingen een bijdrage willen leveren aan de partnerschappen. Indien er de wens is van een Nederlandse bijdrage, dan zullen de budgettaire gevolgen moeten worden ingepast op de begroting van het/de beleidsverantwoordelijk(e) departement(en), conform de regels van de budgetdiscipline.

In geval van budgettaire gevolgen voor de EU-begroting tot en met 2013, is Nederland van mening is dat de financiële middelen gevonden dienen te worden binnen de bestaande financiële kaders van de EU-begroting. In geval van budgettaire gevolgen voor de EU na 2013, dan zullen de financiële aspecten van dit voorstel integraal onderdeel uitmaken van de onderhandelingen over het Meerjarig Financieel Kader (MFK) 2014-2020. De Commissie overweegt om middelen ter beschikking te stellen uit het zevende kaderprogramma en diens opvolger (Horizon 2020). De lidstaten worden aangemoedigd om het EIP Smart Cities and Communities zoveel mogelijk te koppelen aan programma's in het kader van de Structuurfondsen 2014 – 2020.

De onderhandelingen over Horizon 2020 en structuurfondsen maken voor wat betreft de financiële aspecten integraal onderdeel uit van de onderhandelingen over het Meerjarig Financieel Kader (MFK). In dit licht hecht Nederland eraan dat besprekingen over Horizon 2020 en structuurfondsen niet vooruitlopen op de integrale besluitvorming betreffende het MFK. De beleidsmatige inzet van Nederland ten aanzien van Horizon 2020 en structuurfondsen zal ondersteunend moeten zijn aan de Nederlandse inzet in de MFK-onderhandelingen, te weten een substantiële vermindering van de Nederlandse afdrachten aan de EU en een hervormde begroting die is toegespitst op de prioriteiten van dit decennium. Binnen dit kader blijft vanzelfsprekend de ruimte bestaan om op de inhoud actief in te spelen op het verloop van de onderhandelingen. In het licht van het streven naar een moderne begroting is het wenselijk dat er voldoende middelen worden vrijgespeeld om binnen het krappere budgettaire kader meer te kunnen investeren in concurrentievermogen en innovatie (in lijn met de Europa 2020-strategie).

Regeldruk en administratieve lasten

Europese Innovatiepartnerschappen hebben de doelstelling om het Europese onderzoeks- en innovatiebeleid gericht op een bepaalde maatschappelijke uitdaging te stroomlijnen. Dit moet een efficiënter en effectiever Europees onderzoeks- en innovatielandschap opleveren. De

partnerschappen willen belemmeringen in het innovatieproces tegengaan waaronder vermindering van de administratieve lasten en een lagere regeldruk. Dit sluit aan op de Nederlandse inzet en de doelstelling van de Europese Commissie voor administratieve lastenverlichting voor de deelnemers aan het Europese onderzoek- en innovatieprogramma Horizon 2020 (COM (2011) 808-812).

Ten aanzien van de governance structuur van EIP's zal Nederland kritisch blijven volgen dat dit niet zal leiden tot verhoging van de regeldruk en administratieve lasten. Nederland hecht aan lichte efficiënte coördinatiestructuren.

4. Nederlandse positie over de mededeling

In lijn met de Nederlandse positie ten aanzien van de eerdere mededelingen over de Europese Innovatiepartnerschappen, de conclusies van de Europese raad van 6 december 2011 en de raadsconclusies van 30/31 mei 2012 steunt het kabinet de nieuwe mededeling over het EIP Smart Cities and Communities.

Het EIP sluit goed aan bij de onderwerpen die voor het Nederlandse onderzoeks- en innovatiebeleid van belang zijn, en bij de innovatiethema's van Topsector Energie en High Tech Systemen en Materialen (HTSM) de Topsector Water en het Deltaprogramma. Bovendien draagt het EIP bij aan belangrijke Europese initiatieven voor duurzaamheid, zoals de Roadmap on resource efficiency, en de energiedoelen. Als zodanig biedt het perspectief voor de Nederlandse Topsectoren Energie, smart grids en HTSM, ict/automotive (elektrisch, waterstof) daarnaast zijn er duidelijke dwarsverbanden met andere Topsectoren Logistiek, Water en Creatieve Industrie). Er zijn grote overeenkomsten tussen de (beoogde) aanpak van het EIP en de Topsector Energie, in het bijzonder met de thema's smart grids en elektrisch vervoer met betrekking tot probleemanalyse, actieagenda en ideeën over publiek- private samenwerking en gebiedsgerichte implementatie. Belangrijke gemeenschappelijke uitdagingen zijn het ontwikkelen van businesscases, het realiseren van interoperabiliteit en open standaarden, versterken van de vraagsturing vanuit het bedrijfsleven, ondersteunen van het MKB, het zoeken naar dwarsverbanden in kennis en technologie in de sectoren Energie, Transport en ICT.

Het kabinet benadrukt, in lijn met de raadsconclusies tijdens de Raad voor Concurrentievermogen van 30/31 mei 2012, het belang van een goede betrokkenheid van het bedrijfsleven, met name het MKB, bij het EIP. Het borgen van deze betrokkenheid zal helder in het strategisch uitvoeringsplan uiteengezet moeten worden. Ook benadrukt het kabinet het belang van goede monitoring van de voortgang in het behalen van de maatschappelijke en economische doelen van het EIP Smart Cities and Communities.

Het kabinet verwelkomt de probleemgerichte aanpak en het streven naar een verbeterde afstemming tussen vraag en aanbod, waarbij het doorbreken van innovatiebarrières centraal staat. Ook staat het kabinet positief tegenover het inrichten van innovatiegebieden, het zoveel mogelijk gebruikmaken van bestaande Europese en nationale netwerken en instrumenten. Het kabinet benadrukt een goede afstemming en samenwerking met de andere EIP'S en synergie met andere instrumenten als het gezamenlijk programmeringsinitiatief JPI Urban Europe,

Het EIP Smart Cities and Communities kan bijdragen aan marktontwikkeling voor Nederlandse bedrijven, onder meer door partnering met buitenlandse bedrijven en kennisinstellingen.

Nederland steunt de focus op de stedelijke gebieden. Dit is in overeenstemming met het belang van steden bij het vergroten van de concurrentiekracht en het verbeteren van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden. Ook is juist in stedelijke gebieden op de betreffende terreinen het meeste rendement te behalen bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid.

De mededeling sluit aan bij het te sluiten convenant van EL&I met de 32 grootste gemeenten van Nederland, Stichting Stedenlink en het kennisinstituut NICIS, dat ook als titel 'Smart Cities' heeft. De basis van dit convenant is de samenwerking op basis van de Digitale Steden Agenda van de G32 en de Digitale Agenda.nl van het kabinet. In dit convenant wordt de samenwerking tussen de deelnemende partijen beschreven in een zevental thema's. Het gaat dan om onderwerpen als Veiligheid, Zorg, ICT diensten ontwikkeling, Energie (Smart Grids en decentrale energievoorziening) en regeldruk beleid. Het convenant ligt momenteel ter goedkeuring bij de colleges van B&W van de G32.

Nederland onderschrijft de koppeling van de drie terreinen energie, transport en ICT. Deze integrale aanpak dwingt tot de aandacht voor de brede maatschappelijke en ruimtelijke context die nodig is innovatie te vermarkten. Nederland ziet ook graag een koppeling met stedelijke (her)ontwikkelingsprojecten, zodat technische innovaties en ruimtelijk ontwerp elkaar kunnen versterken. Hier liggen bij uitstek perspectieven voor privaat-publieke samenwerking. Op dit punt is het kansrijk en van belang een link te leggen met het beleid van de Commissie ten aanzien van klimaatadaptatie in steden (DG Clima/ Cities Adapt). De kwetsbaarheid van steden voor overstromingen, hevige regenval, langdurige droogte en hitte is een belangrijke bepalende factor voor het economische vestigingsklimaat.

In zijn algemeenheid geldt dat concrete projecten voor wat betreft de genoemde thema's vaak in ruimtelijke besluitvormingsprocedures hun beslag krijgen en verbonden worden. De effectiviteit van oplossingen kan aanzienlijk toenemen wanneer ze worden ontwikkeld en geïmplementeerd in samenhang met het ruimtelijk ontwerp. In omgekeerde richting biedt deze koppeling kansen voor ruimtelijke innovatie en innovatie in het ruimtelijke besluitvormingsproces. Nederland zou graag zien dat dit in het voorstel wordt opgenomen en zal zich hiervoor in Brussel inzetten.

Omdat smart cities vaak in samenspel met hun omgeving effectief zijn en ook onderlinge samenwerking tussen nabijgelegen steden tot extra rendement leidt, wil Nederland graag de relatie met het regionale en nationale niveau in het programma opgenomen zien en zal zich hiervoor in Brussel inzetten.

Het kabinet is wel beducht voor de bestuurlijke drukte, met de oprichting van een nieuwe high level stuurgroep en vraagt de Commissie een overzicht te geven van bestaande gremia op dit

terrein, op welke wijze ze zijn gerelateerd en hoe de besluitvormingsprocedures met betrekking tot financiële programma's of beleids/regelgevingsdocumenten zijn georganiseerd.

Het kabinet staat positief tegenover de oproep van de Europese Commissie om het EIP Smart Cities, en specifiek de fysieke innovatiegebieden, zoveel mogelijk te koppelen aan de structuurfondsen. Deze oproep is in lijn met het kabinetsstandpunt over de inzet van structuurfondsen voor de topsectoren. In de uitwerking zou echter tevens aandacht moeten zijn voor samenhang met andere programma's in de stad, zoals E2B (bouw), ECTP (bouw), COST (ruimtelijke ontwikkeling en transport), Eracobuild en Urban Europe. Het is zaak EIP nadrukkelijk te richten op integrale thema's voortbouwend op resultaten uit andere sectorale programma's voor bouw, transport, duurzame energie etc.