



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 19.10.2011
COM(2011) 650 definitief

2011/0294 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet.

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2011) 1212 definitief}

{SEC(2011) 1213 definitief}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1.1. Achtergrond en doelstellingen

Sinds het midden van de jaren 1980 vormt het beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) het beleidskader voor de ontwikkeling van infrastructuur voor een vlotte werking van de interne markt en voor de versterking van de economische, sociale en territoriale samenhang en bereikbaarheid van de hele EU. In 1992 werd in het Verdrag van Maastricht een specifieke rechtsgrondslag voor trans-Europese netwerken opgenomen en in 1994 is tijdens de Europese Raad van Essen een lijst van 14 grote projecten aangenomen.

In 1996 keurden het Europees Parlement en de Raad de eerste richtsnoeren met betrekking tot het TEN-T-beleid en de infrastructuurplanning¹. In 2004 werden de richtsnoeren ingrijpend gewijzigd, rekening houdend met de uitbreiding van de Europese Unie en de verwachte ontwikkelingen van de verkeersstromen². Voorts werd de lijst met 14 prioritaire projecten uitgebreid.

Er werden verschillende financiële en niet-financiële instrumenten gecreëerd om de tenuitvoerlegging van de projecten te vereenvoudigen. Dit zijn de verordening inzake financiële bijstand voor TEN-projecten³, het Cohesiefonds, het Europees fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO) en leningen van de Europese Investeringsbank, in combinatie met coördinatie-initiatieven van de Commissie.

Ter wille van de duidelijkheid hebben het Europees Parlement en de Raad in 2010 Besluit nr. 661/2010/EU, een herschikking van de TEN-T-richtsnoeren⁴, aangenomen.

Tot op heden is de vervoersinfrastructuur binnen de Europese Unie goed ontwikkeld. Toch is ze nog steeds zowel geografisch als tussen en binnen vervoerswijzen erg gefragmenteerd. Het hoofddoel van deze nieuwe richtsnoeren, die Besluit 661/2010/EU zullen vervangen, is een uitgebreid en geïntegreerd trans-Europees vervoersnetwerk tot stand te brengen dat alle lidstaten en regio's bestrijkt en de basis vormt voor een evenwichtige ontwikkeling van alle vervoerswijzen zodat hun respectieve voordelen beter worden benut en tegelijkertijd de meerwaarde van het netwerk voor Europa maximaal wordt vergroot.

In het licht van de uitdagingen voor het TEN-T-beleid, die ook in het Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig

¹ Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet, PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

² Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet, PB L 201 van 7.6.2004, blz. 1.

³ Verordening (EG) nr. 680/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie, PB L 162 van 22.6.2007, blz. 1.

⁴ Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (herschikking); PB L 204 van 5.8.2010, blz. 1.

vervoerssysteem"⁵ ("het Witboek") worden uiteengezet, wordt in deze richtsnoeren een langetermijnstrategie voor het TEN-T-beleid tot 2030/2050 ontwikkeld.

1.2. Behandelde vraagstukken

Op Europees niveau moeten vijf grote problemen worden aangepakt:

Ten eerste vormen ontbrekende schakels, met name op grensoverschrijdende trajecten, een groot obstakel voor het vrije verkeer van goederen en personen binnen en tussen lidstaten en naburige landen.

Ten tweede bestaat er nog steeds een aanzienlijk ongelijkheid wat betreft de kwaliteit en beschikbaarheid van infrastructuur tussen en binnen de lidstaten (knelpunten). Vooral de oost-westverbindingen moeten worden verbeterd door nieuwe vervoersinfrastructuur aan te leggen en/of bestaande infrastructuur te onderhouden, te herstellen of te verbeteren.

Ten derde is de vervoersinfrastructuur tussen de verschillende vervoerswijzen gefragmenteerd. Heel wat Europese goederenterminals, stations, binnenhavens, zeehavens, luchthavens en stedelijke knooppunten zijn immers niet afgestemd op multimodale verbindingen. Aangezien deze knooppunten onvoldoende op multimodaal vervoer zijn afgestemd, worden het potentieel van multimodaal vervoer en het potentieel ervan om knelpunten in de infrastructuur weg te werken en ontbrekende schakels te overbruggen onvoldoende benut.

Ten vierde moeten investeringen in vervoersinfrastructuur tegen 2050 bijdragen tot een reductie van de uitstoot van broeikasgassen door vervoer met 60 %.

Tot slot hanteren de lidstaten nog altijd verschillende operationele regels en eisen, in het bijzonder op het gebied van interoperabiliteit, zodat het aantal hindernissen en knelpunten in de vervoersinfrastructuur alleen maar toeneemt.

1.3. Werkterreinen

Dit voorstel heeft tot doel een volledig TEN-T tot stand te brengen en te ontwikkelen dat bestaat uit infrastructuur voor vervoer over spoorwegen, binnenwateren, wegen, vervoer over zee en door de lucht, dat de vlotte werking van de interne markt bevordert en de economische en sociale cohesie versterkt.

Om deze doelstellingen te bereiken, bestaat het eerste werkterrein uit "conceptuele plannen". Op basis van de resultaten van een openbare raadpleging van belanghebbenden, kwam de Commissie tot het besluit dat het TEN-T het best tot stand wordt gebracht via een aanpak met twee lagen: een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk.

Het uitgebreide netwerk vormt de basislaag van het TEN-T. Het bestaat uit alle bestaande en geplande infrastructuur die aan de eisen van de richtsnoeren voldoet. Het uitgebreide netwerk moet uiterlijk op 31 december 2050 operationeel zijn.

Het kernnetwerk overlapt met het uitgebreide netwerk en bestaat uit de strategisch belangrijkste delen. Het vormt de ruggengraat van het multimodale mobiliteitsnetwerk en

⁵ COM(2011) 144.

beperkt zich tot die delen van het TEN-T met de grootste toegevoegde waarde voor Europa: grensoverschrijdende ontbrekende schakels, belangrijke knelpunten en multimodale knooppunten. Het kernnetwerk moet uiterlijk op 31 december 2030 operationeel zijn.

Het tweede werkteerrein heeft betrekking op de uitvoeringsinstrumenten. De Commissie heeft het concept van corridors van het kernnetwerk ontwikkeld, rekening houdend met de corridors voor goederenvervoer per spoor⁶. Deze corridors vormen een kaderinstrument voor de gecoördineerde realisatie van het kernnetwerk. Wat de reikwijdte betreft, moeten de corridors in het kernnetwerk in principe drie vervoerswijzen omvatten en minstens drie lidstaten doorkruisen. Zo mogelijk moeten ze ook een verbinding met een zeehaven tot stand brengen. Wat de activiteiten betreft, zullen de kernnetwerkcorridors een platform aanreiken voor capaciteitsbeheer, investeringen, de bouw en coördinatie van multimodale overslaginstallaties, en de invoering van interoperabele verkeersbeheersystemen.

1.4. Consistentie met andere beleidsdomeinen en doelstellingen van de EU

Het voorstel past binnen het beleid dat de Commissie in het Witboek aankondigde. Het wordt uitdrukkelijk vermeld als onderdeel van maatregel 34 betreffende het kernnetwerk van strategische Europese infrastructuur⁷.

Deze richtsnoeren volgen met name de in het Witboek uiteengezette strategie: grote belemmeringen en knelpunten op belangrijke infrastructuurverbindingen wegwerken. Het is de bedoeling om een interne Europese vervoersruimte tot stand te brengen met betere vervoersdiensten en een volledig geïntegreerd vervoersnetwerk. Op die manier worden de verschillende vervoerswijzen met elkaar verbonden en wordt een ingrijpende verschuiving teweeggebracht in de verkeerspatronen voor passagiers en goederen. Die verschuiving is noodzakelijk om de uitstoot van broeikasgassen door het vervoer tegen 2050 met 60 % te verlagen.

Zonder een aangepast netwerk en een slimmer gebruik daarvan is een grondige bijsturing van het vervoerssysteem niet haalbaar. Infrastructuurplanning en -ontwikkeling zijn essentieel om een duurzaam vervoerssysteem tot stand te brengen.

Door de invoering van intelligente vervoerssystemen te ondersteunen draagt het voorstel ook bij tot het behalen van de beleidsdoelstellingen die zijn geformuleerd in de mededeling van de Commissie "Een digitale agenda voor Europa"⁸. Het is ook een van de maatregelen van de "Single Market Act", dat in april 2011⁹ door de Commissie werd voorgesteld, aangezien de netwerken de ruggengraat van de interne markt vormen en een belangrijke rol vervullen om het vlotte en efficiënte verkeer van goederen en diensten te bevorderen.

Voorts werd de bevordering van duurzaam vervoer erkend als een van de manieren om een van de drie belangrijkste prioriteiten te verwezenlijken van de Europa 2020-strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei die op 3 maart 2010¹⁰ door de Commissie is

⁶ Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer, PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22.

⁷ Zie hoofdstuk 3.1: "Vervoersinfrastructuur: territoriale cohesie en economische groei" van bijlage 1 van het Witboek.

⁸ COM(2010) 245 definitief/2.

⁹ COM(2011) 206 definitief.

¹⁰ COM(2010) 2020 definitief.

aangenomen, namelijk duurzame groei, door cruciale knelpunten weg te werken, met name op grensoverschrijdende trajecten en intermodale knooppunten (steden, havens, logistieke platforms).

Bovendien versterkt het voorstel niet alleen de economische en sociale cohesie, maar ook de territoriale cohesie op het Europese grondgebied. Dat is een van de doelstellingen van de EU.

2. RESULTATEN VAN RAADPLEGING VAN BETROKKEN PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

2.1. Raadpleging van betrokken partijen

De Commissie heeft van februari 2009 tot juni 2010 een grootschalige en intensieve openbare raadpleging van belanghebbenden gehouden.

De Commissie opende de raadplegingsprocedure met de goedkeuring van een Groenboek. Daarmee heeft zij het debat geopend over de belangrijkste uitdagingen en doelstellingen voor het TEN-T-beleid en mogelijke manieren om ze te verwezenlijken¹¹.

Op basis van de bijdragen van de belanghebbenden stelde de Commissie zes groepen van deskundigen samen, die tussen november 2009 en april 2010 een aantal belangrijke aspecten van de toekomstige TEN-T-ontwikkeling¹² analyseerden. De aanbevelingen van de groepen van deskundigen zijn in een werkdocument van de Commissie opgenomen dat op 4 mei 2010¹³ voor openbare raadpleging is voorgesteld.

De Commissie ontving meer dan 530 reacties op deze openbare raadplegingen. De grote meerderheid van deelnemers steunde de optie van een nieuwe TEN-T-planning met twee lagen, met een uitgebreid netwerk als basislaag en een kernnetwerk dat uit de strategisch gezien belangrijkste delen van het TEN-T bestaat.

In oktober 2009 en juni 2010 werd in Napels en Zaragoza respectievelijk een ministeriële conferentie en een conferentie voor belanghebbenden georganiseerd.

In februari 2011 stelde de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement een werkdocument van de diensten van de Commissie¹⁴ voor waarin de methodologie en de plannings- en tenuitvoerleggingsscenario's verder werden uitwerkt.

2.2. Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Naast de openbare raadpleging van belanghebbenden stond de Commissie voortdurend in contact met de lidstaten via het bij Beschikking nr. 1692/96/EG ingestelde comité voor de

¹¹ "TEN-T: een beleidsevaluatie. Op weg naar een beter geïntegreerd trans-Europees vervoersnetwerk ten dienste van het gemeenschappelijke vervoersbeleid", COM(2009) 44 definitief.

¹² Door de groepen van deskundigen behandelde gebieden: de structuur van een uitgebreid en kernnetwerk en de methodologie voor TEN-T-planning, integratie van het vervoersbeleid in de TEN-T-planning, intelligente vervoerssystemen en nieuwe technologieën in het kader van het TEN-T, TEN-T en verbindingen buiten de EU, TEN-T-financiering, wettelijke en niet-financiële aspecten van het TEN-T.

¹³ "Raadpleging met het oog op de herziening van het beleid inzake de trans-Europese vervoersnetwerken", COM(2010) 212 definitief.

¹⁴ "The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues", SEC(2011) 101.

controle op de richtsnoeren en de uitwisseling van informatie. Via dit comité, dat sinds 2010 maandelijks bijeenkomt, werden de lidstaten op de hoogte gehouden over de voortgang en inhoud van het herzieningsproces.

Verder organiseerden de diensten van de Commissie verschillende rondes van bilaterale en multilaterale bijeenkomsten met de lidstaten om de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk grondig te bespreken en de belangrijkste kenmerken van het kernnetwerk voor te stellen.

Via aparte bijeenkomsten, tijdens conferenties en via de EU-coördinatoren tijdens bijeenkomsten over hun respectieve prioritaire projecten, werden contacten gelegd met afzonderlijke belanghebbende partijen.

2.3. Effectbeoordeling

In de effectbeoordeling worden vier specifieke doelstellingen geformuleerd om het probleem van een gefragmenteerd netwerk aan te pakken.

Met het oog op een betere coördinatie in de EU-planning is de eerste specifieke doelstelling:

- een coherente en transparante aanpak ontwikkelen om de meerwaarde van het TEN-T voor de EU maximaal te vergroten door verschillende aspecten van een gefragmenteerd netwerk aan te pakken op het vlak van ontbrekende schakels, multimodaliteit en passende verbindingen naar buurlanden en derde landen, en om een correcte geografische dekking te garanderen.

Met het oog op een gezonde bestuursstructuur voor **de realisatie** van een optimaal netwerk zijn de andere drie specifieke doelstellingen:

- de tenuitvoerlegging van Europese *normen* voor beheersystemen aanmoedigen en aansturen op de ontwikkeling van geharmoniseerde gebruiksregels voor TEN-T-projecten van algemeen belang. Het is niet de bedoeling om nieuwe specifieke normen en regels op te leggen, maar wel om de efficiënte toepassing en tenuitvoerlegging van reeds bestaande gemeenschappelijke Europese normen te verzekeren;
- de samenwerking tussen lidstaten bevorderen, zodat de investeringen, timing, keuze van routes, milieubeoordelingen en kosten-batenanalyses voor projecten van gemeenschappelijk belang kunnen worden gecoördineerd;
- ervoor zorgen dat een optimaal netwerk een doorslaggevend element is bij de toekenning van Europese financiering, zodat de aandacht kan gaan naar grensoverschrijdende trajecten, ontbrekende schakels en knelpunten.

Daaruit vloeiden twee beleidsopties voort:

- optie 1: een combinatie van een grotendeels op het huidige beleid gebaseerde planning, met bepaalde verbeteringen op grond van de opgedane ervaring, en met een beter gecoördineerde tenuitvoerlegging;
- optie 2: een combinatie van een betere coördinatie van de planning, door vaststelling van een optimale strategische "kern" van het TEN-T, met eveneens een beter gecoördineerde tenuitvoerlegging.

Elke optie houdt een aanzienlijke verbetering in ten opzichte van het aanvankelijke beleid, zowel in termen van efficiënte tenuitvoerlegging als in termen van economische en sociale gevolgen en milieueffecten. Gezien de betere coördinatie van zowel de planning als tenuitvoerlegging zou optie 2 over het algemeen een groter positief effect hebben.

2.4. Methodologie voor de ontwikkeling van het kernnetwerk

Het in dit voorstel bedoelde kernnetwerk is het resultaat van een gemeenschappelijk overeengekomen methodologie. Het werd ontwikkeld op basis van de volgende methodologie in twee stappen¹⁵.

Als eerste stap werden de primaire knooppunten geselecteerd:

- stedelijke primaire knooppunten, met inbegrip van de hoofdsteden van alle lidstaten, alle MEGA-steden volgens ESPON en alle andere grote verstedelijkte gebieden of agglomeraties, met inbegrip van hun volledige relevante multimodale infrastructuur indien die deel uitmaakt van het uitgebreide netwerk; in totaal werden 82 stedelijke knooppunten geselecteerd en in de bijlage bij deze richtsnoeren opgenomen; de havens en luchthavens die rechtstreeks tot het stedelijke knooppunt behoren, maken deel uit van het kernnetwerk;
- buiten deze primaire stedelijke knooppunten, havens die een zekere volumedrempel overschrijden of aan bepaalde geografische criteria voldoen; in totaal werden 82 havens in de bijlage bij deze richtsnoeren opgenomen;
- de meest relevante grensovergangen: één per vervoerswijze tussen elke lidstaat en elk buurland; in totaal werden 46 grensovergangen in de bijlage bij deze richtsnoeren opgenomen.

De tweede stap bestond erin deze primaire knooppunten via multimodale verbindingen (weg, spoor, binnenwateren) met elkaar te verbinden met oog voor de beschikbaarheid en haalbaarheid, rekening houdend met de doelmatigheid en efficiëntie en bij voorkeur via de bestaande infrastructuur.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

3.1. Samenvatting van de voorgestelde maatregelen

Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet wordt ingetrokken en vervangen door dit voorstel voor een verordening.

Het voorstel bevat de volgende hoofdelementen:

¹⁵ De gedetailleerde methodologie werd in januari 2011 gepubliceerd in het werkdokument van de diensten van de Commissie "The New Trans-European Transport Network Policy – Planning and Implementation Issues". Ze werd enigszins gewijzigd na opmerkingen tijdens de bijeenkomst van de ministers van Vervoer op 7 en 8 februari 2011 en tijdens bijeenkomsten met vertegenwoordigers op hoog niveau van alle EU-lidstaten.

- het TEN-T wordt stapsgewijs ontwikkeld via een aanpak met twee lagen, bestaande uit een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk;
- het uitgebreide netwerk moet uiterlijk op 31 december 2050 operationeel zijn, terwijl het kernnetwerk prioritair tegen 31 december 2030 moet worden gerealiseerd;
- de richtsnoeren vormen het kader voor de selectie van projecten van algemeen belang. Deze projecten dragen bij tot de ontwikkeling en totstandbrenging van het TEN-T door de bouw, het onderhoud, de modernisering en verbetering van infrastructuur, door maatregelen om bij het gebruik van de infrastructuur efficiënt om te springen met hulpbronnen en door duurzame en efficiënte goederenvervoersdiensten mogelijk te maken;
- met het oog op samenwerking met derde landen en buurlanden¹⁶ kan de Europese Unie projecten van gemeenschappelijk belang stimuleren;
- het uitgebreide netwerk wordt bepaald door:
 - kaarten,
 - infrastructuurcomponenten,
 - infrastructuurvereisten;
 - prioriteiten bij de ondersteuning van projecten van gemeenschappelijk belang;
- goederenterminals, stations, binnenhavens, zeehavens en luchthavens verbinden verschillende vervoerswijzen met het oog op een multimodaal vervoersnet;
- stedelijke knooppunten vormen sleutelementen in het uitgebreide netwerk als verbindingpunten tussen de verschillende vervoersinfrastructuren;
- de richtsnoeren voorzien in specifieke eisen voor het kernnetwerk, bovenop de eisen voor het uitgebreide netwerk, bijvoorbeeld de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen. De Commissie zal de vorderingen bij de uitvoering van het kernnetwerk volgen en beoordelen;
- corridors van het kernnetwerk zijn een instrument voor de realisatie van dat kernnetwerk. Zij moeten op intermodale integratie en interoperabiliteit zijn gestoeld en tot een gecoördineerde ontwikkeling en dito beheer leiden;
- de Europese coördinatoren zullen de gecoördineerde uitvoering van de corridors faciliteren in samenwerking met corridorplatforms die door de betrokken lidstaten moeten worden opgericht;

¹⁶ In bijlage III zijn de regionale vervoersnetwerken van deze landen weergegeven voor zover die reeds gedefinieerd zijn. Voor buurlanden van het Oostelijk Partnerschap, wordt het regionaal netwerk gedefinieerd op basis van de werkzaamheden van het vervoerspanel van het Oostelijk Partnerschap en voortbouwend op de in het kader van TRACECA uitgevoerde werkzaamheden. Voor de buurlanden in het zuiden zal het regionaal netwerk worden gedefinieerd op basis van de in het kader van het euro-mediterraan vervoersforum uitgevoerde werkzaamheden.

- elk corridorplatform werkt als beheerstructuur een meerjarig ontwikkelingsplan uit, met inbegrip van investerings- en tenuitvoerleggingsplannen. Op basis van deze informatie zal de Commissie voor elke corridor uitvoeringshandelingen (besluiten) aannemen;
- het voorstel vergt een regelmatige herziening van de bijlagen door middel van gedelegeerde handelingen om de kaarten van het uitgebreide netwerk bij te werken. Het voorziet ook in een herziening van het kernnetwerk tegen 2023.

3.2. Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 172 VWEU.

3.3. Subsidiariteitsbeginsel

De gecoördineerde ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk ter ondersteuning van de vervoersstromen binnen de interne Europese markt en van de economische, sociale en territoriale cohesie binnen Europa vergt maatregelen op Europees niveau, aangezien dergelijke maatregelen niet afzonderlijk door de lidstaten kunnen worden genomen. Dit is in het bijzonder het geval voor grensoverschrijdende trajecten.

3.4. Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel en valt binnen het actiekader op het gebied van het trans-Europese vervoersnetwerk, als bepaald in artikel 170 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

De door dit voorstel beoogde actie is expliciet beperkt tot de Europese dimensie van vervoersinfrastructuurnetwerken.

3.5. Keuze van het rechtsinstrument

De huidige TEN-T-richtsnoeren werden als een besluit van het Europees Parlement en de Raad voorgesteld en aangenomen. Dit besluit is in het bijzonder tot de lidstaten gericht, waardoor de richtsnoeren in hun geheel voor alle lidstaten bindend zijn.

Hoewel de lidstaten vanouds de belangrijkste actoren waren voor de ontwikkeling en het beheer van vervoersinfrastructuur, lijkt de praktijk uit te wijzen dat deze situatie geleidelijk verandert. Regionale en lokale autoriteiten, infrastructuurbeheerders, vervoerders en andere openbare en particuliere entiteiten spelen tegenwoordig ook een belangrijke rol bij de ontwikkeling van infrastructuur.

Aangezien er naast de lidstaten steeds meer actoren betrokken worden bij de planning, ontwikkeling en exploitatie van het TEN-T, is het belangrijk dat de richtsnoeren voor iedereen bindend zijn. Daarom opteert de Commissie voor een verordening als rechtsinstrument voor dit voorstel.

Bovendien moet worden opgemerkt dat het voorstel is bedoeld voor de hele periode tot 2050. Het is bijgevolg moeilijk te voorspellen welke categorieën van actoren in die periode betrokken zullen worden bij projecten voor de verwezenlijking van het TEN-T.

3.6. Europese Economische Ruimte

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet bijgevolg worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTINGS

Het voorstel brengt geen bijkomende kosten voor de EU-begroting met zich mee.

5. CONNECTING EUROPE FACILITY

In het kader van de mededeling over het meerjarig financieel kader 2014-2020 heeft de Commissie de invoering van een nieuw instrument op Europees niveau aangekondigd, namelijk de Connecting Europe Facility¹⁷, waarmee Europa's prioritaire infrastructuur voor vervoer, energie en digitale breedband zal worden gefinancierd. De faciliteit voorziet in steun voor infrastructuur met een Europese en internemarktdimensie en is gericht op prioritaire netwerken die tegen 2020 tot stand gebracht moeten zijn en infrastructuur waarvoor Europese maatregelen het meest gerechtvaardigd zijn. De faciliteit zal beschikken over één fonds van 50 miljard euro voor de periode 2014-2020, waarvan 31,7 miljard euro in vervoer wordt geïnvesteerd. Daarvan is 10 miljard euro bestemd voor verwante investeringen in vervoersinfrastructuur in lidstaten die in aanmerking komen voor bijstand in het kader van het Cohesiefonds. In de mededeling wordt er tevens op gewezen dat infrastructuurprojecten van Europees belang die via buurlanden en pretoetredingslanden lopen, in de toekomst via de nieuwe Connecting Europe Facility¹⁸ moeten worden gecoördineerd en geconsolideerd.

In deze richtsnoeren zijn, in samenhang met de Connecting Europe Facility, de prioriteiten voor de Europese financiering van vervoersinfrastructuur vastgesteld.

6. VEREENVOUDIGING

Het voorstel draagt bij tot de vereenvoudiging van de bestaande regels. Dankzij de nieuwe aanpak op basis van corridors en de oprichting van corridorplatforms kan de projectvoorbereiding worden gestroomlijnd.

¹⁷ COM(2011) 500 definitief.

¹⁸ Voor dergelijke coördinatie moet onder meer een beroep worden gedaan op financiering uit de investeringsfaciliteit voor het nabuurschapsbeleid (NIF) of het Instrument voor pretoetredingssteun (IPA).

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet.

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 172,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²⁰,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet²¹ is ter wille van de duidelijkheid herzien bij Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet²².
- (2) De planning, ontwikkeling en exploitatie van trans-Europese netwerken dragen bij tot de verwezenlijking van belangrijke EU-doelstellingen, zoals de goede werking van de interne markt en de versterking van de economische en sociale samenhang en hebben voorts specifiek tot doel een vlotte en duurzame mobiliteit van personen en goederen evenals de bereikbaarheid van alle regio's van de Unie te garanderen.
- (3) Deze specifieke doelstellingen moeten worden verwezenlijkt door met een efficiënt gebruik van de hulpbronnen verbindingen en interoperabiliteit tussen nationale vervoersnetwerken tot stand te brengen.

¹⁹ PB C van , blz. .

²⁰ PB C van , blz. .

²¹ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

²² PB L 204 van 5.8.2010, blz. 1.

- (4) De toename van het verkeer heeft geleid tot een grotere congestie op internationale vervoerscorridors. Voor een optimale internationale mobiliteit van goederen en reizigers moet niet alleen de capaciteit van het trans-Europese vervoersnetwerk worden uitgebreid, maar moet de capaciteit ook beter worden benut. Zo nodig moeten infrastructuurknelpunten worden weggewerkt en ontbrekende schakels binnen en tussen lidstaten worden overbrugd.
- (5) Zoals vermeld in het Witboek vervoer, "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte - werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"²³, kan het vervoer beduidend efficiënter en doeltreffender worden gemaakt door een betere intermodale integratie van het hele netwerk op het gebied van infrastructuur, informatiestromen en procedures.
- (6) Het Witboek pleit voor de invoering van een vervoersgerelateerde informatie- en communicatietechnologie om enerzijds het verkeersbeheer te verbeteren en te integreren, en anderzijds de administratieve procedures te vereenvoudigen dankzij een verbeterde goederenlogistiek en -tracering, alsook door optimale regelingen en verkeersstromen. Wanneer dergelijke maatregelen een efficiënt beheer en gebruik van de vervoersinfrastructuur bevorderen, moeten zij ook onder deze verordening vallen.
- (7) Bij het beleid inzake het trans-Europees netwerk moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen van het vervoersbeleid en inzake de eigendom van infrastructuur. In het verleden werd vervoersinfrastructuur hoofdzakelijk aangelegd en onderhouden door de lidstaten. Ook andere entiteiten, waaronder particuliere, zijn tegenwoordig relevant voor de realisatie van een multimodaal Europees vervoersnetwerk, waaronder bijvoorbeeld infrastructuurbeheerders, concessiehouders of haven- en luchthavenautoriteiten.
- (8) Het trans-Europees vervoersnetwerk bestaat in grote mate uit bestaande infrastructuur. De bestaande infrastructuur wordt beheerd door verschillende publieke en private entiteiten. Om de doelstellingen van het nieuwe TEN-T-beleid volledig te verwezenlijken, moeten in een verordening uniforme eisen inzake infrastructuur worden vastgesteld waaraan elke entiteit die verantwoordelijk is voor de infrastructuur van het trans-Europees netwerk, dient te voldoen.
- (9) Het trans-Europese vervoersnetwerk wordt het best in twee lagen ontwikkeld: een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk, die samen het hoogste infrastructuurplanningsniveau vormen binnen de Unie.
- (10) In de geest van het geïntegreerd maritiem beleid²⁴ moet het uitgebreide netwerk de hele Unie bestrijken en alle EU-regio's, ook de afgelegen en perifere regio's, ontsluiten en de cohesie tussen de regio's versterken. In de richtsnoeren moeten de eisen voor de infrastructuur van het uitgebreide netwerk worden vastgesteld zodat de hele Unie tegen 2050 over een hoogwaardig netwerk beschikt.
- (11) Het kernnetwerk krijgt prioriteit en moet tegen 2030 worden gerealiseerd als onderdeel van het uitgebreide netwerk. Dit netwerk moet de ruggengraat vormen voor de ontwikkeling van een multimodaal vervoersnetwerk en moet de ontwikkeling van het

²³ COM(2011) 144 definitief.

²⁴ COM(2007) 575 definitief.

volledige uitgebreide netwerk stimuleren. Het moet de Unie in staat stellen haar beleid toe te spitsten op de delen van het trans-Europees vervoersnetwerk met de grootste toegevoegde waarde voor Europa, in het bijzonder grensoverschrijdende trajecten, ontbrekende schakels, multimodale knooppunten en grote knelpunten.

- (12) Teneinde het kernnetwerk en uitgebreide netwerk op een gecoördineerde en tijdige manier tot stand te brengen en daarbij de voordelen van een netwerk ten volle te benutten, moeten de betrokken lidstaten de projecten van gemeenschappelijk belang tegen respectievelijk 2030 en 2050 voltooien.
- (13) Het is noodzakelijk de projecten van gemeenschappelijk belang aan te wijzen die tot het verwezenlijken van het trans-Europese vervoersnetwerk zullen bijdragen en beantwoorden aan de in de richtsnoeren vastgestelde prioriteiten.
- (14) Projecten van gemeenschappelijk belang moeten een duidelijke meerwaarde voor Europa bieden. Grensoverschrijdende projecten hebben in het algemeen een grote toegevoegde waarde voor Europa, maar vergeleken met zuiver nationale projecten hebben ze mogelijk kleinere directe economische effecten. Daarom worden ze meestal niet uitgevoerd zonder steun van de Unie.
- (15) Aangezien het trans-Europese vervoersnetwerk niet uitsluitend door lidstaten wordt ontwikkeld en uitgevoerd, dienen alle initiatiefnemers van projecten van gemeenschappelijk belang, zoals lokale en regionale autoriteiten, infrastructuurbeheerders of andere particuliere of openbare instanties, aan de rechten en plichten van deze Verordening te voldoen alsmede aan de geldende nationale en EU-wetgeving, wanneer ze dergelijke projecten uitvoeren.
- (16) Samenwerking met buurlanden en derde landen is noodzakelijk om de verbinding en interoperabiliteit tussen de respectieve infrastructuurnetwerken te verzekeren. Daarom moet de Unie waar nodig projecten van wederzijds belang met deze landen aanmoedigen.
- (17) Om intermodale integratie in het hele netwerk te bewerkstelligen, moet het trans-Europese vervoersnetwerk goed worden gepland. Dat veronderstelt eveneens de toepassing van specifieke eisen voor infrastructuur, intelligente vervoerssystemen, uitrusting en diensten op het hele netwerk. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat deze eisen in heel Europa voor elke vervoerswijze en voor de onderlinge verbinding van vervoerswijzen op het hele trans-Europese vervoersnetwerk en daarbuiten correct en op een gecoördineerde manier worden toegepast zodat voordeel kan worden gehaald uit het netwerkeffect en zodat een efficiënt trans-Europees vervoer over lange afstand mogelijk wordt.
- (18) Er moeten kaarten worden opgesteld om de bestaande en geplande vervoersinfrastructuur voor het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk af te bakenen. Deze kaarten moeten na verloop van tijd worden aangepast aan veranderde verkeersstromen. De technische achtergrond voor de kaarten komt uit het TENtec-systeem van de Commissie, waarin de trans-Europese vervoersinfrastructuur gedetailleerder is opgenomen.
- (19) De richtsnoeren moeten prioriteiten stellen zodat de doelstellingen binnen het gegeven tijdsbestek worden verwezenlijkt.

- (20) Intelligente vervoerssystemen zijn nodig als basis om het verkeer en vervoer te optimaliseren en bijbehorende diensten te verbeteren.
- (21) De richtsnoeren moeten voorzien in de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk op basis van stedelijke knooppunten, die het vertrekpunt of de eindbestemming ("last mile") vormen voor het verkeer van passagiers en goederen over het trans-Europese vervoersnetwerk en tevens overstappunten resp. overlaadplaatsen zijn binnen of tussen de verschillende vervoerswijzen.
- (22) Dankzij zijn uitgestrektheid kan het trans-Europese vervoersnetwerk de basis leggen voor de introductie van nieuwe technologieën en innovatie op grote schaal, die op hun beurt bijvoorbeeld de algemene efficiëntie van de Europese vervoerssector kunnen helpen bevorderen en de koolstofvoetafdruk kunnen helpen reduceren. Op die manier wordt een bijdrage geleverd aan de Europa 2020-strategie en de doelstelling van het Witboek vervoer, namelijk een daling in de uitstoot van broeikasgassen met 60 % tegen 2050 (ten opzichte van het niveau in 1990) en wordt tegelijkertijd werk gemaakt van de beoogde toename van de brandstofzekerheid voor de Unie.
- (23) Het trans-Europese vervoersnetwerk moet voldoende multimodaal zijn zodat een betere keuze tussen vervoerswijzen kan worden gemaakt en zodat grote volumes kunnen worden gebundeld voor vervoer over lange afstanden. Hierdoor wordt multimodaliteit economisch aantrekkelijker voor verladers.
- (24) Om een efficiënte en hoogwaardige vervoersinfrastructuur voor alle vervoerswijzen tot stand te brengen moeten in de richtsnoeren bepalingen worden opgenomen inzake de beveiliging en veiligheid van het verkeer van passagiers en goederen, de impact van de klimaatverandering en van mogelijke door de natuur of mens veroorzaakte rampen op de infrastructuur, en inzake de toegankelijkheid voor alle gebruikers.
- (25) Het kernnetwerk moet een onderdeel zijn van het overlappende uitgebreide netwerk. Het moet een weergave zijn van de strategisch belangrijkste knooppunten en verbindingen van het trans-Europese vervoersnetwerk in termen van vervoersbehoeften. Het netwerk moet bovendien multimodaal zijn, m.a.w. het moet alle vervoerswijzen en hun verbindingen omvatten, aangevuld met relevante verkeers- en informatiebeheersystemen.
- (26) Om het kernnetwerk binnen de vastgestelde termijn te realiseren kan een corridoraanpak worden gebruikt voor de transnationale coördinatie van de verschillende projecten en om de ontwikkeling van de corridor te stroomlijnen, zodat maximale netwerkeffecten ontstaan.
- (27) De kernnetwerkcorridors dienen daarnaast ook een antwoord te bieden op bredere doelstellingen van het vervoersbeleid en de intermodale integratie en het multimodale vervoer te vereenvoudigen. Op die manier ontstaan specifieke corridors met een optimaal energieverbruik en sterk gereduceerde uitstoot, die bijgevolg een minimale impact op het milieu hebben en die bovendien aantrekkelijk zijn door hun betrouwbaarheid, beperkte congestie en lage exploitatie- en administratiekosten. Een eerste lijst van corridors moet worden opgenomen in Verordening (EU) nr. XXX/2012 [Connecting Europe Facility], maar moet kunnen worden aangepast in het licht van wijzigingen van de verkeersstromen.

- (28) De oprichting van corridorplatforms voor kernnetwerkcorridors zal het gemakkelijker maken een passende bestuursstructuur uit te tekenen en financieringsbronnen voor complexe grensoverschrijdende projecten te vinden. Europese coördinatoren moeten de gecoördineerde tenuitvoerlegging van de kernnetwerkcorridors faciliteren.
- (29) Bij de ontwikkeling van kernnetwerkcorridors moet voldoende rekening worden gehouden met de corridors voor goederenvervoer per spoor die zijn vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer²⁵, alsook met het Europese implementatieplan voor ERTMS dat is vastgesteld bij Beschikking 2009/561/EG van de Commissie van 22 juli 2009 tot wijziging van Beschikking 2006/679/EG met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem²⁶.
- (30) Met het oog op een maximale consistentie tussen de richtsnoeren en de programmering van de relevante financiële instrumenten op EU-niveau, moet de financiering van het trans-Europees vervoersnetwerk verleend worden op basis van deze verordening en putten uit de Connecting Europe Facility²⁷. Dienovereenkomstig moet worden gestreefd naar een stroomlijning en combinatie van de financiering via interne en externe instrumenten, zoals de structuurfondsen en het Cohesiefonds, de ENB-investeringsfaciliteit en het Instrument voor pretoetredingssteun (IPA)²⁸, met de financiering door de Europese Investeringsbank, de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling en andere financiële instellingen. Bij de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk dienen de lidstaten rekening te houden met de ex ante randvoorwaarden voor vervoer als vastgesteld in bijlage IV bij Verordening (EU) nr. XXX/2012 [verordening houdende gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds, het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling en het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij, die onder het gemeenschappelijk strategisch kader vallen, en houdende algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds en het Cohesiefonds en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1083/2006]²⁹.
- (31) Om de bijlagen bij te werken en in het bijzonder de kaarten te kunnen aanpassen aan mogelijke wijzigingen die voortvloeien uit de toetsing van het werkelijke gebruik van bepaalde delen van de vervoersinfrastructuur aan de vooraf vastgestelde kwantitatieve drempels voor de verkeersstromen moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie voor wijzigingen aan de bijlagen, gedelegeerd worden aan de Commissie. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens de voorbereiding passend overleg pleegt, onder meer met deskundigen. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen zorgen voor

²⁵ PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22.

²⁶ PB L 194 van 25.7.2009, blz. 60.

²⁷ Verordening (EU) nr. XXX/2012 van ... [Connecting Europe Facility]

²⁸ Verordening (EG) nr. 1085/2006 van de Raad van 17 juli 2006 tot invoering van een instrument voor pretoetredingssteun (IPA) (PB L 210 van 31.7.2006, blz. 82).

²⁹ COM(2011) 615 definitief.

gelijktijdige, snelle en adequate toezending van de desbetreffende documenten aan het Europees Parlement en de Raad.

- (32) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden³⁰ door de Commissie controleren.
- (33) Aangezien de doelstellingen van de beoogde maatregelen, in het bijzonder de gecoördineerde verwezenlijking en ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk, onvoldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en dus, gezien de behoefte aan coördinatie van deze doelstellingen, beter op EU-niveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen nemen, in overeenstemming met het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEGINSELEN

Artikel 1

Doel

1. Bij deze verordening worden de EU-richtsnoeren (hierna "de richtsnoeren") voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet vastgesteld, die de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnet definiëren en waarbinnen projecten van gemeenschappelijk belang en projecten van wederzijds belang worden aangewezen.
2. In de richtsnoeren worden de eisen uiteengezet die moeten worden nageleefd door entiteiten die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk.
3. In de richtsnoeren worden de prioriteiten vastgesteld voor de ontwikkeling van het trans-Europees netwerk.

³⁰ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

4. De richtsnoeren voorzien in maatregelen voor de verwezenlijking van het trans-Europese netwerk.

Artikel 2 **Toepassingsgebied**

1. De richtsnoeren zijn van toepassing op het trans-Europees vervoersnetwerk, dat bestaat uit:
 - de in lid 2 bedoelde bestaande en geplande vervoersinfrastructuur en
 - maatregelen om een efficiënt beheer en gebruik van die infrastructuur te bevorderen.
2. De vervoersinfrastructuur van het trans-Europese vervoersnetwerk bestaat uit:
 - (a) de spoorweginfrastructuur als omschreven in afdeling 1 van hoofdstuk II;
 - (b) de binnenvaartinfrastructuur als omschreven in afdeling 2 van hoofdstuk II;
 - (c) de weginfrastructuur als omschreven in afdeling 3 van hoofdstuk II;
 - (d) de zeevaartinfrastructuur als omschreven in afdeling 4 van hoofdstuk II;
 - (e) de luchtvaartinfrastructuur als omschreven in afdeling 5 van hoofdstuk II;
 - (f) infrastructuur voor multimodaal vervoer als omschreven in afdeling 6 van hoofdstuk II;
 - (g) de uitrusting en intelligente vervoerssystemen die gekoppeld zijn aan de onder a) tot f) bedoelde vervoersinfrastructuur.

Artikel 3 **Definities**

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (a) "project van gemeenschappelijk belang": elk deel van geplande vervoersinfrastructuur, van bestaande vervoersinfrastructuur of elke aanpassing van bestaande vervoersinfrastructuur die voldoet aan de bepalingen van hoofdstuk II en elke maatregel voor een efficiënt beheer en gebruik van dergelijke infrastructuur;
- (b) "project van wederzijds belang": een project waarbij de Unie en een of meerdere derde landen zijn betrokken en dat tot doel heeft het trans-Europese vervoersnetwerk te verbinden met de vervoersnetwerken van die landen om grote vervoersstromen te faciliteren;
- (c) "derde land": elk buurland en alle andere landen waarmee de Unie kan samenwerken om de door deze verordening nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken;

- (d) "buurland": een land dat onder het Europees nabuurschapsbeleid valt, met inbegrip van het strategische partnerschap³¹, het uitbreidingsbeleid, de Europese Economische Ruimte of de Europese Vrijhandelsassociatie;
- (e) "Europese meerwaarde van een project": de waarde van een project die voortvloeit uit de betrokkenheid van de Unie en die bovenop de waarde komt die anders door maatregelen van de lidstaat alleen zou zijn gecreëerd;
- (f) "infrastructuurbeheerder": een instantie of onderneming die in het bijzonder verantwoordelijk is voor de totstandbrenging en het onderhoud van vervoersinfrastructuur. Het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van de infrastructuur kan daaronder zijn begrepen;
- (g) "intelligente vervoerssystemen (ITS)": systemen die gebruikmaken van informatie-, communicatie-, navigatie- en plaatsbepalings-/lokalisatietechnologieën om de mobiliteit en het verkeer op het trans-Europese vervoersnetwerk te beheren en om burgers en exploitanten diensten met een meerwaarde te verlenen, met inbegrip van een veilig, betrouwbaar, milieuvriendelijk en efficiënt gebruik van het netwerk. Ze kunnen eveneens boordapparatuur omvatten, mits die een onlosmakelijke eenheid vormt met de overeenkomstige infrastructuurcomponenten. Ze omvatten eveneens de onder h) tot en met l) bedoelde systemen, technologieën en systemen;
- (h) "luchtverkeersbeveiligingssysteem": een systeem als bedoeld in Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening")³² en in het Europese masterplan voor luchtverkeersbeveiliging (ATM) als omschreven in Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)³³;
- (i) "monitoring- en informatiesystemen voor de zeescheepvaart (VTMIS)": systemen die worden ingezet om het verkeer en zeevervoer in het oog te houden en te beheren door middel van informatie van automatische identificatiesystemen op schepen (AIS), systemen om schepen op lange afstand te volgen en te identificeren (LRIT), kustradarsystemen en radiocommunicatie als vastgesteld in Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad³⁴;
- (j) "rivierinformatiediensten (RIS)": informatie- en communicatietechnologieën op de binnenwateren als gedefinieerd in Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende

³¹ COM(2004) 106 definitief.

³² PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.

³³ PB L 64 van 2.3.2007, blz. 1.

³⁴ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap³⁵;

- (k) "elektronische maritieme diensten": diensten op basis van geavanceerde en interoperabele informatietechnologieën in de zeevaartsector om de verwerking van vracht op zee en in havengebieden te vereenvoudigen;
- (l) "European Rail Traffic Management System (ERTMS)": het systeem als omschreven in Beschikking 2006/679/EG van de Commissie van 28 maart 2006³⁶ en Beschikking 2006/860/EG van de Commissie van 7 november 2006³⁷ betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem "besturing en seingeving" van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem;
- (m) "vervoerswijze": spoorvervoer, binnenvaart, wegvervoer, zeevaart of luchtvaart;
- (n) "multimodaal vervoer": het transport van goederen en/of passagiers met behulp van twee of meer vervoerswijzen;
- (o) "stedelijk knooppunt": een stedelijk gebied waar de vervoersinfrastructuur van het trans-Europese vervoersnetwerk verbonden is met andere delen van die infrastructuur en met infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer;
- (p) "logistiek platform": een gebied dat rechtstreeks aangesloten is op de vervoersinfrastructuur van het trans-Europese vervoersnetwerk, met inbegrip van minstens één goederenterminal, en dat de logistieke activiteiten mogelijk maakt;
- (q) "goederenterminal": een structuur uitgerust voor de overslag tussen minstens twee vervoerswijzen en voor de tijdelijke opslag van goederen, zoals havens, binnenhavens, luchthavens en terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer;
- (r) "NUTS-regio": een regio als gedefinieerd in de nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek.

Artikel 4

Doelstellingen van het trans-Europese vervoersnet

1. Het trans-Europese vervoersnetwerk bevordert vervoersdiensten en -activiteiten die:
 - (a) voldoen aan de mobiliteits- en vervoersbehoeften van de gebruikers binnen de Unie en voor vervoer van en naar derde landen en aldus bijdragen tot verdere economische groei en concurrentiekracht;

³⁵ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152.

³⁶ PB L 284 van 16.10.2006, blz. 1.

³⁷ PB L 342 van 7.12.2006, blz. 1.

- (b) economisch efficiënt zijn, die bijdragen tot de doelstellingen van een schoon vervoer met een lage CO₂-uitstoot, brandstofzekerheid en milieubescherming, die veilig en betrouwbaar zijn, en die zowel voor passagiers- als goederenvervoer strenge kwaliteitsnormen hanteren;
 - (c) de meest geavanceerde technologische en operationele concepten bevorderen;
 - (d) alle regio's van de Unie op passende wijze bereikbaar maken, en daarbij sociale, economische en territoriale cohesie bevorderen en een inclusieve groei ondersteunen.
2. Bij de ontwikkeling van de infrastructuur voor het trans-Europese vervoersnetwerk moeten de volgende doelstellingen worden nagestreefd:
- (a) de onderlinge verbinding en interoperabiliteit van nationale vervoersnetwerken;
 - (b) knelpunten wegwerken en ontbrekende schakels realiseren, zowel binnen de vervoersnetwerken als op verbindingpunten ertussen, zowel binnen de lidstaten als bij grensovergangen tussen lidstaten;
 - (c) alle vervoerswijzen zo ontwikkelen dat op lange termijn een duurzaam en economisch efficiënt vervoer wordt verwezenlijkt;
 - (d) alle vervoerswijzen optimaal integreren en onderling verbinden;
 - (e) de infrastructuur optimaal benutten;
 - (f) het algemeen gebruik van vervoersmiddelen met het meest CO₂-neutrale effect promoten;
 - (g) infrastructuurverbindingen tussen het trans-Europese vervoersnetwerk en vervoersnetwerken in buurlanden tot stand brengen, alsook de interoperabiliteit ervan bevorderen;
 - (h) infrastructuurvereisten opstellen, met name op het vlak van interoperabiliteit, veiligheid en betrouwbaarheid, die als maatstaf fungeren voor de kwaliteit, efficiëntie en duurzaamheid van vervoersdiensten;
 - (i) vlotte verbindingen voor zowel passagiers- als goederenvervoer creëren tussen vervoersinfrastructuur voor langeafstandsverkeer enerzijds en regionaal en lokaal verkeer anderzijds;
 - (j) vervoersinfrastructuur ontwikkelen die is afgestemd op de specifieke situaties in verschillende delen van de Unie en die de Europese regio's, met inbegrip van ultraperifere en andere perifere regio's, op evenwichtige wijze bestrijkt;
 - (k) de toegankelijkheid bevorderen voor bejaarden, personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap.

Artikel 5
Een netwerk dat zuinig omspringt met hulpbronnen

Lidstaten en, desgevallend, regionale en lokale autoriteiten, infrastructuurbeheerders, vervoerders en andere openbare en particuliere entiteiten dienen het trans-Europese vervoersnetwerk te plannen, te ontwikkelen en te exploiteren met oog voor een zuinig gebruik van hulpbronnen door:

- (a) de integratie van de infrastructuur en onderlinge verbindingen te optimaliseren;
- (b) op grote schaal nieuwe technologieën en ITS in te voeren;
- (c) bestaande vervoersinfrastructuur te verbeteren en te onderhouden;
- (d) rekening te houden met mogelijke synergieën met andere netwerken, in het bijzonder de trans-Europese energie- en/of telecommunicatienetwerken;
- (e) de beoordeling van de strategische milieueffecten, met de opstelling van passende plannen en programma's, en van de klimaateffecten;
- (f) maatregelen te nemen om de infrastructuurcapaciteit te plannen en waar nodig uit te breiden;
- (g) voldoende aandacht te schenken aan de kwetsbaarheid van de vervoersinfrastructuur voor veranderende klimaatomstandigheden en door de natuur of mens veroorzaakte rampen.

Artikel 6
Opbouw van trans-Europees vervoersnet in twee lagen

1. Het trans-Europese vervoersnet kan geleidelijk worden ontwikkeld door dit netwerk in het bijzonder in twee lagen op te bouwen, namelijk een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk.
2. Het uitgebreide netwerk omvat alle bestaande en geplande vervoersinfrastructuur van het trans-Europese vervoersnet en maatregelen om een efficiënt gebruik van die infrastructuur te bevorderen. Het wordt ontwikkeld overeenkomstig hoofdstuk II.
3. Het kernnetwerk bestaat uit de delen van het uitgebreide netwerk met het grootste strategische belang om de doelstellingen voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnet te verwezenlijken. Het wordt afgebakend overeenkomstig hoofdstuk III.

Artikel 7
Projecten van gemeenschappelijk belang

1. Projecten van gemeenschappelijk belang dragen bij tot de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk door de verwezenlijking van nieuwe vervoersinfrastructuur, door het onderhoud, de modernisering en de verbetering van

bestaande vervoersinfrastructuur en door maatregelen om een efficiënt gebruik van hulpbronnen bij het gebruik van de infrastructuur te bevorderen.

2. Een project van gemeenschappelijk belang dient:
 - (a) bij te dragen tot de in artikel 4 genoemde doelstellingen;
 - (b) te voldoen aan de bepalingen van hoofdstuk II en, indien het betrekking heeft op het kernnetwerk, hoofdstuk III;
 - (c) onderbouwd te zijn met een positieve sociaaleconomische kosten-batenanalyse die aantoont dat het project een positieve netto contante waarde heeft;
 - (d) een aantoonbare Europese meerwaarde te bieden.
3. Een project van gemeenschappelijk belang kan de gehele cyclus beslaan, met inbegrip van haalbaarheidsstudies en vergunningsprocedures, tenuitvoerlegging en beoordeling.
4. De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten dienen de nodige maatregelen te nemen om te waarborgen dat de projecten worden uitgevoerd in overeenstemming met de relevante voorschriften en procedures van de EU en de lidstaten en met name de EU-wetgeving inzake milieu, klimaatbescherming, veiligheid, beveiliging, concurrentie, staatssteun, overheidsaankopen en volksgezondheid.
5. Projecten van gemeenschappelijk belang komen in aanmerking voor financiële EU-bijstand via de voor het trans-Europees vervoersnetwerk beschikbare instrumenten, met name de bij Verordening (EU) nr. XXX/2012 ingestelde Connecting Europe Facility.

Artikel 8 ***Samenwerking met derde landen***

1. De Unie kan steun verlenen voor projecten van gemeenschappelijk belang om het trans-Europese vervoersnetwerk te verbinden met de infrastructuurnet van derde landen die onder het Europees nabuurschapsbeleid of het uitbreidingsbeleid vallen of tot de Europese Economische Ruimte of de Europese Vrijhandelsassociatie behoren, teneinde:
 - (a) het kernnetwerk met de grensovergangen te verbinden;
 - (b) de verbinding te verzekeren tussen het kernnetwerk en de vervoersnetwerken van derde landen;
 - (c) de vervoersinfrastructuur in derde landen, die de verbinding vormt tussen delen van het kernnetwerk in de Unie, te voltooien;
 - (d) in deze landen verkeersbeheersystemen in te voeren.

Dergelijke projecten van gemeenschappelijk belang dienen de capaciteit of het nut van de netwerken in één of meerdere lidstaten te verhogen.

2. De Unie kan met derde landen samenwerken om projecten van gemeenschappelijk belang te steunen. Deze projecten moeten tot doel hebben om:
 - (a) de interoperabiliteit tussen het trans-Europese vervoersnetwerk en netwerken van buurlanden te bevorderen;
 - (b) de uitbreiding van het TEN-T-beleid naar derde landen te bevorderen;
 - (c) het luchtvervoer met derde landen te faciliteren, met name door de Europese luchtvaartruimte en de samenwerking op het vlak van luchtverkeersbeveiliging uit te breiden;
 - (d) het zeevervoer te faciliteren en samen met derde landen de invoering van snelwegen op zee te bevorderen.
3. De onder a) van lid 2 bedoelde projecten van wederzijds belang moeten voldoen aan de relevante bepalingen van hoofdstuk II.
4. In bijlage III zijn indicatieve kaarten opgenomen van het trans-Europese vervoersnet met uitbreidingen naar specifieke buurlanden.
5. De Unie kan bestaande coördinatie- en financieringsinstrumenten gebruiken of samen met buurlanden nieuwe instrumenten opzetten, zoals de ENB-investeringsfaciliteit voor buurlanden (NIF), het Instrument voor pretoetredingssteun (IPA) of de connecting Europe facility (CEF), om projecten van wederzijds belang te ondersteunen.
6. De Unie kan met internationale en regionale organisaties en instanties samenwerken om de door dit artikel beoogde doelstellingen te verwezenlijken.

HOOFDSTUK II

HET UITGEBREIDE NETWERK

Artikel 9

Algemene bepalingen

1. Het uitgebreide netwerk vormt de basis voor de aanwijzing van projecten van gemeenschappelijk belang.
2. Het uitgebreide netwerk moet:
 - (a) overeenstemmen met de in bijlage I bij deze verordening opgenomen kaarten;
 - (b) nader worden gespecificeerd aan de hand van een beschrijving van de infrastructuurcomponenten;
 - (c) voldoen aan de voorschriften voor de in dit hoofdstuk omschreven vervoersinfrastructuren;
 - (d) het kader vormen voor prioritaire investeringen in infrastructuur als bedoeld in de artikelen 10 tot en met 35.
3. De lidstaten zorgen ervoor dat het uitgebreide netwerk tegen uiterlijk 31 december 2050 klaar is en volledig aan de toepasselijke bepalingen van dit hoofdstuk voldoet.

Artikel 10

Prioriteiten

De Unie, de lidstaten, infrastructuurbeheerders en andere initiatiefnemers van projecten dienen bij de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk bijzondere aandacht te besteden aan maatregelen die nodig zijn om:

- (a) intelligente vervoerssystemen tot stand te brengen en in te voeren, met inbegrip van maatregelen die verkeersbeheer, multimodale reisplanners en informatiediensten, multimodale tracering, capaciteitsplanning, onlineboekingsystemen en geïntegreerde tariefdiensten mogelijk maken;
- (b) ontbrekende schakels te realiseren en knelpunten weg te werken, met name op grensoverschrijdende trajecten;
- (c) administratieve en technische belemmeringen weg te nemen, met name voor de interoperabiliteit van het netwerk en voor de concurrentie;
- (d) een optimale integratie van de vervoerswijzen te verzekeren;
- (e) te zorgen voor een goede bereikbaarheid van alle regio's van de Unie;

- (f) de kwaliteit van de infrastructuur op het vlak van efficiëntie, veiligheid, beveiliging, klimaat en, waar nodig, weerbaarheid ten aanzien van rampen, milieuprestaties, sociale omstandigheden, toegankelijkheid voor alle gebruikers, kwaliteit van de diensten en continuïteit van de verkeersstromen, te verbeteren of te handhaven;
- (g) een vooruitstrevende technologische ontwikkeling te bevorderen;
- (h) brandstofzekerheid te bewerkstellingen door het gebruik van alternatieve energiebronnen en in het bijzonder energiebronnen en aandrijfsystemen zonder of met een lage CO₂-uitstoot mogelijk te maken;
- (i) het goederenvervoer per spoor om stedelijke gebieden heen te leiden.

AFDELING 1 SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

Artikel 11 ***Kaarten***

De spoorlijnen die deel uitmaken van het uitgebreide netwerk zijn aangeduid op de kaarten in bijlage I.

Artikel 12 ***Infrastructuurcomponenten***

1. De spoorinfrastructuur omvat in het bijzonder:
 - (a) hogesnelheidslijnen en conventionele spoorlijnen, met inbegrip van:
 - i) rangeersporen;
 - ii) tunnels;
 - iii) bruggen;
 - (b) goederenterminals en logistieke platforms voor de overslag van goederen tussen treinen onderling of tussen het spoor en een andere vervoerswijze;
 - (c) stations op de in bijlage I vermelde lijnen waar passagiers van de ene trein op een andere of van spoorvervoer op een andere vervoerswijze kunnen overstappen;
 - (d) bijbehorende uitrusting;
 - (e) ITS
2. Spoorlijnen worden aangelegd in een van de volgende vormen:
 - (a) spoorlijnen voor hogesnelheidsvervoer, met name:

- i) speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen die uitgerust zijn voor snelheden van ten minste 250 km/u;
 - ii) conventionele lijnen die speciaal aangepast zijn voor snelheden van ongeveer 200 km/u;
 - (b) spoorlijnen voor conventioneel vervoer.
3. De technische uitrusting voor spoorlijnen omvat de elektrificatiesystemen, de uitrusting voor het in- en uitstappen van passagiers en voor het laden en lossen van goederen in stations, logistieke platforms en goederenterminals. Ze bevat alle nodige voorzieningen voor een veilige, betrouwbare en efficiënte voertuigexploitatie.

Artikel 13

Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. Exploitanten van goederenterminals zorgen ervoor dat een goederenterminal toegankelijk is voor alle vervoerders.
- Exploitanten van logistieke platforms dienen minstens één terminal open te stellen voor alle vervoerders.
- Exploitanten van goederenterminals en logistieke platforms verlenen die toegang op niet-discriminerende wijze en hanteren transparante gebruiksheffingen.
2. Exploitanten van reizigersstations zorgen ervoor dat in passagiersstation informatie, tickets en commerciële activiteiten beschikbaar zijn voor het spoorverkeer op het uitgebreide netwerk en desgevallend informatie over aansluitingen op lokaal en regionaal vervoer wordt geboden overeenkomstig Verordening (EU) nr. 454/2011 van de Commissie van 5 mei 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers van het trans-Europees spoorwegsysteem³⁸.
3. Binnen de grenzen van hun verantwoordelijkheid zorgen de lidstaten en de infrastructuurbeheerders ervoor dat:
- (a) spoorlijnen worden uitgerust met ERTMS;
 - (b) de spoorinfrastructuur in overeenstemming is met Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap³⁹ en de uitvoeringsmaatregelen daarvan zodat het uitgebreide netwerk uiteindelijk interoperabel wordt;
 - (c) de spoorweginfrastructuur voldoet aan de vereisten van de technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI) voor nieuwe en verbeterde lijnen als vastgesteld overeenkomstig artikel 6 van Richtlijn 2008/57/EG, behalve in naar behoren gemotiveerde gevallen, wanneer toegestaan op grond van de

³⁸ PB L 123 van 12.5.2011, blz. 11.

³⁹ PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

betreffende TSI of op grond van de procedure van artikel 9 van Richtlijn 2008/57/EG. In elk geval moet de spoorweginfrastructuur aan de volgende vereisten voldoen:

- (1) nominale spoorwijdte voor nieuwe spoorlijnen: 1 435 mm⁴⁰;
- (2) geëlektrificeerd;
- (3) lijnen die door conventionele goederentreinen⁴¹ worden gebruikt: geschikt voor een aslast van 22,5 t en treinlengte van 750 m;
- (4) maximumhellingen voor nieuwe lijnen die bedoeld zijn voor conventionele goederentreinen: 12,5 mm/m⁴².

Artikel 14

Kader voor prioritaire investeringen in infrastructuur

De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten besteden bij de voorbereiding van projecten van algemeen belang en bovenop de in artikel 10 genoemde prioriteiten bijzondere aandacht aan:

- (a) de invoering van ERTMS;
- (b) de beperking van door spoorvervoer veroorzaakt geluid;
- (c) de inachtneming van normen die strenger zijn dan de minimumvereisten volgens de technische specificatie, als beschreven in artikel 13.

AFDELING 2

BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR

Artikel 15

Kaarten

De binnenwateren en binnenhavens die deel uitmaken van het uitgebreide netwerk zijn aangeduid op de kaarten in bijlage I.

⁴⁰ De Europese nominale standaardspoorwijdte als bedoeld in de technische specificatie voor interoperabiliteit van de infrastructuur, punt 4.2.5.1 voor de conventionele lijnen (hierna: TSI CR) van Besluit 2011/275/EU van de Commissie van 26 april 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "infrastructuur" van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, PB L 126 van 14.5.2011, blz. 53, en punt 4.2.2 voor de hogesnelheidslijnen (hierna: TSI HS) van Beschikking 2008/217/EG van de Commissie van 20 december 2007 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "infrastructuur" van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem, PB L 77 van 19.3.2008, blz. 1.

⁴¹ Zie de vereisten voor lijncategorie V-F in punt 4.2.2 van de TSI CR.

⁴² Vereisten voor lijncategorieën IV-F, IV-M, VI-F en VI-M in punt 4.2.4.3 van de TSI CR.

Artikel 16
Infrastructuurcomponenten

1. De binnenvaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:
 - (a) rivieren;
 - (b) kanalen;
 - (c) meren;
 - (d) bijbehorende infrastructuur zoals sluizen, liften, bruggen, stuwmeren;
 - (e) binnenhavens met inbegrip van de infrastructuur die nodig is voor het vervoer in het havengebied;
 - (f) bijbehorende uitrusting;
 - (g) ITS.
2. Binnenhavens moeten een totale jaarlijkse goederenoverslag van meer dan 500 000 ton halen. Het totale jaarlijkse goederenvolume wordt bepaald op basis van het jongste driejaarlijkse gemiddelde, als gepubliceerd door Eurostat.
3. De bijbehorende havenuitrusting dient het in het bijzonder het gebruik van aandrijf- en besturingssystemen mogelijk te maken die de verontreiniging, het energieverbruik en de koolstofintensiteit verminderen. Ze bevat onder andere afvalontvangstvoorzieningen.

Artikel 17
Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. Binnen de grenzen van hun verantwoordelijkheid zorgen de lidstaten, havenexploitanten en infrastructuurbeheerders ervoor dat binnenhavens aangesloten zijn op de weg- en spoorinfrastructuur van het uitgebreide netwerk.
2. Havenexploitanten zorgen ervoor dat elke binnenhaven over minstens één goederenterminal beschikt die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante tarieven voor alle vervoerders toegankelijk is.
3. Binnen de grenzen van hun verantwoordelijkheid zorgen de lidstaten en de infrastructuurbeheerders ervoor dat:
 - (a) rivieren, kanalen en meren voldoen aan de vereisten voor waterwegen van klasse IV als bepaald in het Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN) betreffende de nieuwe indeling van de waterwegen⁴³ en garanderen een continue vrije hoogte onder bruggen;
 - (b) rivieren, kanalen en meren zijn uitgerust met RIS.

⁴³ Europese Conferentie van de ministers van Vervoer (ECMT), ECMT/CM(92)6/Definitief.

Artikel 18
Kader voor prioritaire investeringen in infrastructuur

De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten besteden bij de voorbereiding van projecten van algemeen belang en bovenop de in artikel 10 genoemde prioriteiten bijzondere aandacht aan:

- (a) voor bestaande binnenwateren: de nodige maatregelen om deze waterwegen in overeenstemming te brengen met de normen voor binnenwateren van klasse IV;
- (b) waar nodig, hogere normen bereiken dan de normen voor binnenwateren van klasse IV om aan de marktbehoeften tegemoet te komen;
- (c) ITS invoeren, met inbegrip van RIS;
- (d) de binnenhaveninfrastructuur aansluiten op de spoorinfrastructuur.

AFDELING 3
WEGENINFRASTRUCTUUR

Artikel 19
Kaarten

De wegen die deel uitmaken van het uitgebreide netwerk zijn aangeduid op de kaarten in bijlage I.

Artikel 20
Infrastructuurcomponenten

1. De infrastructuur voor het wegvervoer omvat in het bijzonder:
 - (a) wegen van hoogstaande kwaliteit, met inbegrip van:
 - i) bruggen;
 - ii) tunnels;
 - iii) aansluitingen;
 - iv) kruisingen;
 - v) knooppunten;
 - (b) parkeerterreinen;
 - (c) bijbehorende uitrusting;
 - (d) ITS;

- (e) goederenterminals en logistieke platforms;
 - (f) busstations.
2. Het trans-Europese netwerk bestaat wegen van hoogstaande kwaliteit als bedoeld in lid 1, onder a), die een belangrijke rol vervullen voor het goederen- en reizigersvervoer over lange afstand, die de belangrijkste stedelijke en economische centra ontsluiten, die op andere vervoerswijzen aansluiten en die de niet aan zee grenzende en perifere NUTS 2-regio's met de centrale regio's van de Unie verbinden.
3. Wegen van hoogstaande kwaliteit worden speciaal ontworpen en aangelegd als autowegen of autosnelwegen voor verkeer met motorvoertuigen.
- (a) Een autosnelweg is een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen tot aanliggende percelen, en die:
 - i) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden is voorzien van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer is bestemd, hetzij, bij uitzondering, op een andere wijze;
 - ii) zonder gelijkvloerse kruisingen met andere wegen, voetpaden of trein- of tramsporen; en
 - iii) door speciale verkeerborden als autosnelweg is aangeduid.
 - (b) Een autoweg is een voor motorvoertuigen bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en:
 - i) waarop het verboden is op de rijbaan te stoppen of te parkeren; en
 - ii) zonder gelijkvloerse kruisingen met voetpaden of trein- of tramsporen.
4. De TEN-T-wegen moeten onder meer worden uitgerust met voorzieningen voor verkeersbeheer, informatie en routegeleiding, apparatuur voor de heffing van gebruiksrechten, verkeersveiligheidsvoorzieningen, uitrusting om de negatieve milieueffecten te beperken, tank- en herlaadstations voor voertuigen op alternatieve brandstoffen, en met veilige parkeerterreinen voor bedrijfsvoertuigen.

Artikel 21

Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

Binnen de grenzen van hun verantwoordelijkheid zorgen de lidstaten en de infrastructuurbeheerders ervoor dat:

- (a) de wegen voldoen aan de bepalingen van artikel 20, lid 3.
- (b) de veiligheid van de infrastructuur voor wegvervoer wordt verzekerd, gecontroleerd en zo nodig verbeterd overeenkomstig de procedure in Richtlijn 2008/96/EG van het

Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur⁴⁴.

- (c) tunnels met een lengte van meer dan 500 m voldoen aan Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet⁴⁵.
- (d) de interoperabiliteit van tolheffingsystemen wordt gewaarborgd overeenkomstig Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingsystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap⁴⁶ en Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen⁴⁷.
- (e) de weginfrastructuur wordt uitgerust met intelligente vervoerssystemen die voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen⁴⁸.

Artikel 22

Kader voor prioritaire investeringen in infrastructuur

De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten besteden bij de ontwikkeling van projecten van algemeen belang en bovenop de in artikel 10 genoemde prioriteiten bijzondere aandacht aan:

- (a) het gebruik van ITS, in het bijzonder multimodale informatie en multimodaal verkeersbeheer, met het oog op geïntegreerde communicatie- en betalingssystemen;
- (b) de invoering van nieuwe technologieën en innovatie ter bevordering van vervoer met een lage CO₂-uitstoot;
- (c) het aanbieden van veilige parkeerplaatsen;
- (d) het bevorderen van de verkeersveiligheid.

⁴⁴ PB L 319 van 29.11.2008, blz. 59.

⁴⁵ PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39.

⁴⁶ PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

⁴⁷ PB L 268 van 13.10.2009, blz. 11.

⁴⁸ PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.

AFDELING 4

ZEEVAARTINFRASTRUCTUUR

Artikel 23 **Kaarten**

De zeehavens die deel uitmaken van het uitgebreide netwerk zijn aangeduid op de kaarten in bijlage I.

Artikel 24 **Infrastructuurcomponenten**

1. De zeevaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:
 - (a) de maritieme ruimte;
 - (b) de zeekanalen;
 - (c) de zeehavens, met inbegrip van de nodige infrastructuur voor het vervoer binnen de haven;
 - (d) navigatiehulpmiddelen;
 - (e) toegangsvaarwegen;
 - (f) snelwegen op zee;
 - (g) bijbehorende uitrusting;
 - (h) ITS.
2. Zeehavens vormen het begin- en eindpunt van de infrastructuur van het uitgebreide netwerk op het vasteland. Ze dienen aan minstens één van de volgende criteria te voldoen:
 - (a) het totale jaarlijkse passagiersverkeer vertegenwoordigt meer dan 0,1 % van het totale jaarlijkse passagiersverkeer van alle zeehavens in de Unie. Als referentie voor dit totaalvolume geldt het jongste driejaarlijkse gemiddelde op basis van de statistieken van Eurostat;
 - (b) het totale jaarlijkse goederenvolume, voor goederen in bulk of niet in bulk, bedraagt meer dan 0,1% van het overeenkomstige totale jaarlijkse volume dat in alle zeehavens van de Unie wordt verwerkt. Als referentie voor dit totaalvolume geldt het jongste driejaarlijkse gemiddelde op basis van de statistieken van Eurostat;
 - (c) de zeehaven bevindt zich op een eiland en vormt het enige toegangspunt tot een NUTS 3-regio in het uitgebreide netwerk;

- (d) de zeehaven bevindt zich in een ultraperifeer of perifeer gebied, buiten een straal van 200 km rond de dichtstbijzijnde haven van het uitgebreide netwerk.
- 3. De uitrusting voor zeevervoer dient met name uitrusting te omvatten om ijs te breken, voor hydrologisch onderzoek, en voor het baggeren en onderhouden van de haven en toegangsvaarwegen.

Artikel 25
Snelwegen op zee

- 1. Snelwegen op zee vormen het maritieme element van het trans-Europese vervoersnetwerk. Ze bestaan uit kustvaartroutes, havens, bijbehorende maritieme infrastructuur en uitrusting, alsook voorzieningen die kustvaart of zee-rivierdiensten tussen minstens twee havens, met inbegrip van verbindingen met het achterland, in minstens twee verschillende lidstaten mogelijk maken. Snelwegen op zee omvatten:
 - (a) zeeverbindingen tussen zeehavens van het uitgebreide netwerk;
 - (b) havenvoorzieningen, informatie- en communicatietechnologieën (ICT) zoals elektronische systemen voor logistiek beheer, veiligheid en beveiliging, en administratieve en douaneprocedures in minstens één lidstaat;
 - (c) infrastructuur die een directe toegang biedt tot het vasteland en de zee.
- 2. Projecten van gemeenschappelijk belang voor snelwegen op zee in het kader van het trans-Europese vervoersnetwerk moeten door ten minste twee lidstaten worden voorgesteld. Zij kunnen de vorm hebben van:
 - (a) het maritieme element van een kernnetwerkcorridor als bepaald in artikel 49 of het maritieme element tussen twee kernnetwerkcorridors;
 - (b) een zeeverbinding en de bijbehorende hinterlandverbindingen binnen het kernnetwerk tussen twee of meer havens van het kernnetwerk;
 - (c) een zeeverbinding en de bijbehorende hinterlandverbindingen tussen een haven van het kernnetwerk en havens van het uitgebreide netwerk, met bijzondere aandacht voor de verbindingen met het achterland van de havens in het kern- en uitgebreide netwerk.
- 3. Projecten van gemeenschappelijk belang voor snelwegen op zee in het kader van het trans-Europese vervoersnetwerk kunnen ook activiteiten van algemeen belang omvatten die niet aan specifieke havens gebonden zijn, zoals activiteiten om de milieuprestaties te verbeteren, instrumenten ter beschikking te stellen om ijs te breken, om het hele jaar door de bevaarbaarheid te waarborgen, baggerwerken en voorzieningen voor alternatieve brandstoffen, alsook de optimalisering van processen, procedures en het menselijke aspect, ICT-platforms en informatiesystemen, waaronder verkeersbeheer en elektronische meldsystemen.

Artikel 26
Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. Binnen de grenzen van hun verantwoordelijkheid zorgen de lidstaten, de havenexploitanten en de infrastructuurbeheerders ervoor dat:
 - (a) zeehavens aansluiten op spoorlijnen, wegen en, waar mogelijk, binnenwateren van het uitgebreide netwerk, behalve in Malta en Cyprus zolang er in die lidstaten geen spoorwegen zijn;
 - (b) elke zeehaven over minstens één terminal beschikt die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante tarieven toegankelijk is voor alle vervoerders;
 - (c) zeekanalen, vaargeulen en riviermonden twee zeeën met elkaar verbinden of van op zee toegang bieden tot zeehavens en minstens voldoen aan de eisen van binnenwateren van klasse VI.
2. Havenexploitanten zorgen ervoor dat havens over de nodige uitrusting beschikken om de milieuprestaties van schepen in havens te waarborgen, met name ontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, overeenkomstig Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen⁴⁹.
3. De lidstaten voeren VTMISS in overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG.

Artikel 27
Kader voor prioritaire investeringen in infrastructuur

De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten besteden bij de ontwikkeling van projecten van algemeen belang en bovenop de in artikel 10 genoemde prioriteiten bijzondere aandacht aan:

- (a) het bevorderen van de kustvaart, met inbegrip van snelwegen op zee;
- (b) de onderlinge verbinding tussen zeehavens en binnenwateren;
- (c) tenuitvoerlegging van VTMISS en elektronische maritieme diensten.

AFDELING 5
LUCHTVAARTINFRASTRUCTUUR

Artikel 28
Kaarten

De luchthavens die deel uitmaken van het uitgebreide netwerk zijn aangeduid op de kaarten in bijlage I.

⁴⁹ PB L 332 van 28.11.2000, blz. 81.

Artikel 29
Infrastructuurcomponenten

1. De luchtvaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:
 - (a) het luchtruim, de vliegroutes en luchtcorridors;
 - (b) luchthavens;
 - (c) bijbehorende uitrusting;
 - (d) ITS.
2. Luchthavens moeten aan één van de volgende criteria voldoen:
 - (a) luchthavens voor personenvervoer:
 - i) het totale jaarlijkse passagiersverkeer vertegenwoordigt minstens 0,1 % van het totale aantal passagiers van alle luchthavens in de Unie. Het totale aantal passagiers per jaar wordt bepaald op basis van het jongste driejaarlijkse gemiddelde, als gepubliceerd door Eurostat;
 - (ii) de volumedrempel van 0,1 % geldt niet wanneer de luchthaven meer dan 100 km verwijderd ligt van de dichtstbijzijnde luchthaven van het uitgebreide netwerk, of meer dan 200 km indien de betrokken regio over een hogesnelheidslijn beschikt;
 - (b) Voor goederenluchthavens dient het totale jaarlijkse goederenvolume minstens 0,2 % van het totale jaarlijkse goederenvolume van alle luchthavens in de Unie te bedragen. Het totale jaarlijkse goederenvolume wordt bepaald op basis van het jongste driejaarlijkse gemiddelde, als gepubliceerd door Eurostat.

Artikel 30
Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. Binnen de grenzen van hun verantwoordelijkheid, dienen de lidstaten en luchthavenexploitanten ervoor te zorgen dat elke luchthaven over minstens één terminal beschikt die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante tarieven toegankelijk is voor alle vervoerders.
2. Binnen de grenzen van hun verantwoordelijkheid dienen de lidstaten, luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen ervoor te zorgen dat de luchtvaartinfrastructuur van het uitgebreide netwerk in overeenstemming is met de gemeenschappelijke basisnormen voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden, als aangenomen door de Unie in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002⁵⁰.

⁵⁰ PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72.

3. Binnen de grenzen van hun verantwoordelijkheid dienen de lidstaten, luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen ervoor te zorgen dan de infrastructuur voor luchtverkeersbeveiliging de tenuitvoerlegging mogelijk maakt van het gemeenschappelijke Europese luchtruim in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim⁵¹ ("de kaderverordening"), Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim⁵² ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening"), Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim⁵³ ("de luchtruimverordening") en Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging⁵⁴ ("de interoperabiliteitsverordening"), teneinde de prestaties en duurzaamheid van het Europese luchtvaartsysteem, van de uitvoeringsvoorschriften en van de EU-specificaties te verbeteren.

Artikel 31

Kader voor prioritaire investeringen in infrastructuur

De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten besteden bij de ontwikkeling van projecten van algemeen belang en bovenop de in artikel 10 genoemde prioriteiten bijzondere aandacht aan:

- (a) de optimalisering van bestaande infrastructuur;
- (b) de uitbreiding van de luchthavencapaciteit;
- (c) de ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim alsook van luchtverkeersbeveiligingssystemen, in het bijzonder systemen op basis van SESAR.

AFDELING 6

INFRASTRUCTUUR VOOR MULTIMODAAL VERVOER

Artikel 32

Kaarten

De goederenterminals en logistieke platforms die deel uitmaken van het uitgebreide netwerk zijn aangeduid op de kaarten in bijlage I aangeduid.

⁵¹ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

⁵² PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

⁵³ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

⁵⁴ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.

Artikel 33
Infrastructuurcomponenten

Goederenterminals of logistieke platforms moeten aan minstens één van de volgende criteria voldoen:

- (a) de totale overslag van goederen overschrijdt de kwantitatieve drempel voor zeehavens als bepaald in artikel 24;
- (b) wanneer er zich in een NUTS 2-regio geen goederenterminal of logistiek platform bevindt dat aan punt a) voldoet, wordt de belangrijkste goederenterminal of het belangrijkste logistieke platform aangewezen door de betrokken lidstaat en minstens aangesloten op het wegen- en spoornet van de betrokken NUTS 2-regio.

Artikel 34
Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. Binnen de grenzen van hun verantwoordelijkheid zorgen de lidstaten, terminalexploitanten en infrastructuurbeheerders ervoor dat:
 - (a) de vervoerswijzen op een van de volgende plaatsen met elkaar worden verbonden: goederenterminals, passagiersstations, binnenhavens, luchthavens of zeehavens, om multimodaal goederen- en passagiersvervoer mogelijk te maken.
 - (b) Onverminderd de toepasselijke bepalingen van het EU- en nationale recht, moeten goederenterminals en logistieke platforms, binnen- en zeehavens, alsook luchthavens voor goederenvervoer uitgerust zijn om informatiestromen binnen de infrastructuur zelf en tussen de verschillende vervoerswijzen in de logistieke keten te verwerken. Dergelijke systemen moeten in het bijzonder geschikt zijn voor realtime-informatie over de beschikbare infrastructuurcapaciteit, verkeersstromen, plaatsbepaling en tractering. Bovendien moeten ze de veiligheid en beveiliging op het hele multimodale traject verzekeren.
 - (c) Onverminderd de toepasselijke bepalingen van het EU- en nationale recht, moet de continuïteit van het personenverkeer op het hele uitgebreide netwerk worden bevorderd door een passende uitrusting en de beschikbaarheid van ITS in treinstations, busstations, luchthavens en indien nuttig in zee- en binnenhavens.
2. Exploitanten van goederenterminals zorgen ervoor dat goederenterminals uitgerust zijn met kranen, transportbanden en andere apparatuur om goederen tussen verschillende vervoerswijzen te vervoeren, en om de goederen te schikken en op te slaan.

Artikel 35
Kader voor prioritaire investeringen in infrastructuur

De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten besteden bij de ontwikkeling van projecten van algemeen belang en bovenop de in artikel 10 genoemde prioriteiten bijzondere aandacht aan:

- (a) het creëren van een effectieve onderlinge verbinding en integratie van de infrastructuur van het uitgebreide netwerk, o.a. door toegangsinfrastructuur, waar nodig, en door goederenterminals en logistieke platforms;
- (b) het wegwerken van de voornaamste technische en administratieve belemmeringen voor multimodaal vervoer;
- (c) de ontwikkeling van een vlotte informatiestroom tussen de vervoerswijzen en het aanbieden van multimodale diensten en diensten via één enkele vervoerswijze op het hele trans-Europese vervoerssysteem mogelijk maken, met inbegrip van de ondersteunende communicatie-, betalings-, ticket- en commerciële diensten.

AFDELING 7
GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 36
Stedelijke knooppunten

De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten streven bij de ontwikkeling van stedelijke knooppunten op het uitgebreide netwerk naar:

- (a) voor personenvervoer: een onderlinge verbinding tussen de spoor- en luchtvaartinfrastructuur en, waar nodig, de binnenvaart-, wegen- en zeevaartinfrastructuur van het uitgebreide netwerk;
- (b) voor goederenvervoer: een onderlinge verbinding tussen de spoorinfrastructuur en, waar nodig, de binnenvaart-, luchtvaart, zeevaart- en wegeninfrastructuur van het uitgebreide netwerk;
- (c) een passende verbinding tussen verschillende spoorwegstations of luchthavens van het uitgebreide netwerk binnen een stedelijk knooppunt;
- (d) een vlotte verbinding tussen de infrastructuur van het uitgebreide netwerk en de infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer, met inbegrip van logistieke consolidatie- en distributiecentra;
- (e) de omleiding van wegvervoer rond stedelijke centra om het langeafstandsverkeer op het uitgebreide netwerk te faciliteren;
- (f) de omleiding van het goederenvervoer per spoor rond stedelijke centra;

- (g) bevorderen van efficiënt stedelijk goederenvervoer met een laag geluidsniveau en een lage koolstofuitstoot.

Artikel 37

ITS

1. Intelligente vervoerssystemen (ITS) bevorderen de verkeersdoorstroming en de informatie-uitwisseling binnen en tussen vervoerswijzen voor multimodaal vervoer en hoogwaardige vervoersgerelateerde diensten, waardoor de veiligheid, betrouwbaarheid en milieuprestaties worden verbeterd.
2. ITS faciliteren een naadloze verbinding tussen de infrastructuur van het uitgebreide netwerk en de infrastructuur voor regionaal en lokaal vervoer.
3. ITS voor de verschillende vervoerswijzen omvatten met name:
 - voor het spoorvervoer: ERTMS;
 - voor de binnenvaart: rivierinformatie- en elektronische maritieme diensten;
 - voor het wegvervoer: ITS overeenkomstig Richtlijn 2010/40/EU;
 - voor de zeevaart: VTMS en elektronische maritieme diensten;
 - voor de luchtvaart: luchtverkeersbeveiligingssystemen, met name de uit SESAR voortvloeiende systemen.

Artikel 38

Goederenvervoerdiensten

De Unie, de lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten dienen bijzondere aandacht te besteden aan projecten van gemeenschappelijk belang voor efficiënte goederenvervoerdiensten die gebruikmaken van de infrastructuur van het uitgebreide netwerk en die bijdragen tot een lagere CO₂-uitstoot. Deze projecten zijn er hoofdzakelijk op gericht:

- (a) het duurzaam gebruik van de vervoersinfrastructuur te verbeteren, onder meer dankzij een efficiënt beheer;
- (b) de invoering van innovatieve vervoersdiensten of van nieuwe combinaties van beproefde bestaande vervoersdiensten te bevorderen, o.a. door ITS te gebruiken en relevante bestuursstructuren op te zetten;
- (c) multimodale vervoersdiensten te faciliteren en de samenwerking tussen vervoerders te verbeteren;
- (d) een efficiënt gebruik van hulpbronnen en een lage CO₂-uitstoot aan te moedigen, met name op het vlak van tractie, drijfkracht/stoomkracht, planning van systemen en operaties, delen van hulpbronnen en samenwerking;

- (e) informatie over markten, kenmerken en prestaties van het voertuigenpark, administratieve vereisten en menselijke middelen te analyseren, te verstrekken en te controleren.

Artikel 39

Nieuwe technologieën en innovatie

Het uitgebreide netwerk houdt gelijke tred met vooruitstrevende technologische ontwikkelingen en de introductie daarvan. Die zijn er in het bijzonder op gericht:

- (a) het vervoer volledig koolstofvrij te maken door op innovatieve vervoerstechnologieën over te schakelen;
- (b) alle vervoerswijzen volledig koolstofvrij te maken door energie-efficiëntie te stimuleren, alternatieve aandrijfsystemen in te voeren en in de daartoe vereiste infrastructuur te voorzien. Dergelijke infrastructuur bestaat eventueel uit elektriciteitsnetten en andere noodzakelijke uitrusting voor de energievoorziening, houdt rekening met de infrastructuur-voertuiginterface en omvat intelligente vervoerssystemen;
- (c) het verkeer van personen en goederen veiliger en duurzamer te maken;
- (d) de werking, toegankelijkheid, interoperabiliteit, multimodaliteit en efficiëntie van het netwerk, met inbegrip van multimodale vervoerbewijzen, te verbeteren;
- (e) maatregelen te bevorderen om de externe kosten voor onder andere allerhande verontreiniging, zoals lawaai, congestie en schade aan de gezondheid, te drukken;
- (f) beveiligingstechnologieën en compatibele identificatienormen op de netwerken in te voeren;
- (g) de weerstand tegen de klimaatverandering te vergroten;
- (h) de ontwikkeling en invoering van intelligente vervoerssystemen binnen en tussen vervoerswijzen voort te zetten.

Artikel 40

Veilige en betrouwbare infrastructuur

De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten dienen met name te verzekeren dat het verkeer van personen en goederen op de vervoersinfrastructuur zeer veilig en betrouwbaar verloopt.

Artikel 41

Infrastructuur bestand tegen klimaatverandering en weerbaarheid ten aanzien van rampen

Bij de planning dienen de lidstaten en andere initiatiefnemers van infrastructuur projecten voldoende aandacht te besteden aan de risicobeoordelingen en maatregelen om de

infrastructuur voldoende bestand te maken tegen de klimaatverandering, in het bijzonder met betrekking tot neerslag, overstromingen, stormen, hoge temperaturen en hittegolven, droogtes, stijging van de zeespiegel en vloedgolven, overeenkomstig alle in de toepasselijke EU-regelgeving vastgestelde voorschriften.

Zo nodig moet voldoende aandacht worden besteed aan de bestendigheid van infrastructuur tegen door de natuur of mens veroorzaakte rampen overeenkomstig alle in relevante EU-regelgeving bepaalde voorschriften.

Artikel 42 **Milieubescherming**

De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten onderwerpen plannen en projecten aan een milieubeoordeling overeenkomstig Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten⁵⁵ en 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna⁵⁶ de volgende richtlijnen van het Europees Parlement en de Raad: 2000/60/EG van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid⁵⁷, Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's⁵⁸ en Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand⁵⁹, teneinde negatieve milieueffecten, zoals landschapsfragmentatie, bodemverdichting, lucht- en waterverontreiniging, en geluidshinder te voorkomen of minstens te beperken, en aan de reële bescherming van de biodiversiteit.

Artikel 43 **Toegankelijkheid voor alle gebruikers**

De vervoersinfrastructuur moet een vlotte mobiliteit en de toegankelijkheid voor alle gebruikers, in het bijzonder bejaarden, personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap, mogelijk maken.

⁵⁵ PB L 175 van 5.7.1985, blz. 40

⁵⁶ PB L 206 van 22.7.1992, blz. 7.

⁵⁷ PB L 327 van 22.12.2000, blz. 1.

⁵⁸ PB L 197 van 21.7.2001, blz. 30.

⁵⁹ PB L 20 van 26.1.2010, blz. 7.

HOOFDSTUK III

HET KERNNETWERK

Artikel 44

Afbakening van het kernnetwerk

1. Het kernnetwerk bestaat uit de delen van het uitgebreide netwerk met het grootste strategische belang voor de verwezenlijking van de TEN-T-beleidsdoelstellingen. Het kernnetwerk zorgt er in het bijzonder mee voor dat de groeiende mobiliteit wordt opgevangen en dat een vervoerssysteem met een geringe CO₂-uitstoot tot stand komt.
2. De elementen van het kernnetwerk sluiten op elkaar aan in de knooppunten en bieden een verbinding met de vervoersnetwerken van de buurlanden.
3. De vervoersinfrastructuur die het kernnetwerk vormt, is aangeduid op de kaarten van het uitgebreide netwerk, in bijlagen I.

Artikel 45

Eisen

1. Het kernnetwerk is een weerspiegeling van de evoluerende verkeersbehoefte en de behoefte aan multimodaal vervoer. Om bij het gebruik van de vervoersinfrastructuur efficiënt om te springen met hulpbronnen en in voldoende capaciteit te voorzien, wordt rekening gehouden met vooruitstrevende technologieën en regelgevende en bestuurlijke maatregelen voor het beheer van het infrastructuurgebruik.
2. Alle infrastructuur van het kernnetwerk dient te voldoen aan de in hoofdstuk II uiteengezette eisen. Daarnaast moet de infrastructuur van het kernnetwerk aan de volgende eisen voldoen:
 - (a) voor spoorinfrastructuur:
 - volledige elektrificatie van de spoorlijnen;
 - lijnen met regelmatig goederenvervoer: geschikt voor een minimale aslast van 22,5 t, een lijnsnelheid van 100 km/u en aangepast voor treinen met een lengte van 750 m;
 - (b) voor binnenvaart- en zeevaartinfrastructuur:
 - beschikbaarheid van alternatieve schone brandstoffen;
 - (c) voor wegeninfrastructuur:
 - de aanleg van rustplaatsen op afstanden van ongeveer 50 km van elkaar langs autosnelwegen om onder meer in voldoende veilige en beveiligde parkeerterreinen voor het commercieel wegvervoer te voorzien;

- beschikbaarheid van alternatieve schone brandstoffen;
- (d) voor luchtvaartinfrastructuur:
- de mogelijkheid om alternatieve schone brandstoffen ter beschikking te stellen.

Artikel 46

Ontwikkeling van het kernnetwerk

1. De vervoersinfrastructuur van het kernnetwerk wordt ontwikkeld in overeenstemming met de toepasselijke bepalingen van hoofdstuk II.
2. Projecten van gemeenschappelijk belang die bijdragen tot de verwezenlijking van het kernnetwerk, krijgen prioriteit.
3. Onverminderd artikel 47, leden 2 en 3, dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat het kernnetwerk uiterlijk 31 december 2030 klaar is en aan de bepalingen van dit hoofdstuk voldoet.

Artikel 47

Knooppunten van het kernnetwerk

1. De knooppunten van het kernnetwerk zijn in bijlage II opgenomen en omvatten:
 - stedelijke knooppunten, met inbegrip van hun havens en luchthavens;
 - zeehavens;
 - grensovergangen naar buurlanden.
2. De in deel 2 van bijlage II genoemde zeehavens worden tegen uiterlijk 31 december 2030 aangesloten op de spoor- en wegeninfrastructuur van het trans-Europese vervoersnetwerk, behalve in naar behoren gemotiveerde gevallen.
3. De in deel 1b van bijlage II genoemde belangrijkste luchthavens worden tegen uiterlijk 31 december 2050 aangesloten op de spoor- en wegeninfrastructuur van het trans-Europese vervoersnetwerk. Rekening houdend met de potentiële verkeersbehoefte worden dergelijke luchthavens, waar mogelijk, in het hogesnelheidsspoornet opgenomen.

HOOFDSTUK IV

UITVOERING VAN HET KERNNETWERK AAN DE HAND VAN KERNNETWERKCORRIDORS

Artikel 48

Algemene doelstelling van de kernnetwerkkorridors

1. Kernnetwerkkorridors zijn een instrument om de gecoördineerde verwezenlijking van het kernnetwerk te faciliteren. Kernnetwerkkorridors berusten op intermodale integratie, interoperabiliteit en een gecoördineerde infrastructuurontwikkeling en -beheer, teneinde een multimodaal vervoer tot stand te brengen dat efficiënt met hulpbronnen omspringt.
2. Kernnetwerkkorridors zorgen voor een gecoördineerde aanpak van het infrastructuurgebruik en de investeringen, zodat de capaciteit optimaal wordt beheerd. Bij de bouw en coördinatie van multimodale infrastructuur van het kernnetwerk wordt er, waar nodig, voor gezorgd dat elke vervoerswijze optimaal wordt benut en dat de verschillende vervoerswijzen onderling samenwerken. De kernnetwerkkorridors ondersteunen de algemene invoering van interoperabele verkeersbeheersystemen.

Artikel 49

Definitie van kernnetwerkkorridors

1. De kernnetwerkkorridors bestaan uit delen van het kernnetwerk. Ze omvatten minstens drie vervoerswijzen en doorkruisen minstens drie lidstaten. Ze bestrijken de belangrijkste grensoverschrijdende verkeersstromen over lange afstand van het kernnetwerk.
2. In naar behoren gemotiveerde gevallen mag een kernnetwerkkorridor slechts twee vervoerswijzen omvatten.
3. Kernnetwerkkorridors omvatten zeehavens en hun toegangswegen, behalve in naar behoren gemotiveerde gevallen.

Artikel 50

Lijst van kernnetwerkkorridors

1. Elke lidstaat werkt mee aan minstens één kernnetwerkkorridor.
2. De lijst van de kernnetwerkkorridors is opgenomen in bijlage I bij Verordening (EU) nr. XXX/2012 van... [Connecting Europe Facility].

Artikel 51
Coördinatie van kernnetwerkcorridors

1. Om de gecoördineerde uitvoering van kernnetwerkcorridors te faciliteren, wijst de Commissie na raadpleging van de betrokken lidstaten en het Europees Parlement "Europese coördinatoren" aan.
2. De Europese coördinatoren worden met name geselecteerd op basis van hun ervaring met de Europese instellingen en hun kennis op het vlak van de financiering en de sociaaleconomische en milieueffectbeoordeling van grote projecten.
3. Het besluit van de Commissie tot aanwijzing van de Europese coördinatoren bevat nadere bepalingen betreffende de uitoefening van de in lid 5 bedoelde taken.
4. De Europese coördinatoren treden op namens en voor rekening van de Commissie. Hun opdracht heeft in de regel betrekking op één kernnetwerkcorridor. De Europese coördinatoren stellen samen met de betrokken lidstaten een werkschema op voor de uit te voeren activiteiten.
5. Elke Europese coördinator:
 - (a) leidt de gecoördineerde uitvoering van de kernnetwerkcorridor zodat de in het specifieke besluit tot realisatie van de kernnetwerkcorridor vastgestelde termijnen worden nageleefd;
 - (b) rapporteert aan de lidstaten, de Commissie en alle andere entiteiten die rechtstreeks bij de ontwikkeling van de kernnetwerkcorridor betrokken zijn, over eventuele moeilijkheden en helpt om passende oplossingen te vinden;
 - (c) stelt ieder jaar een rapport op ten behoeve van het Europees Parlement, de Commissie en de betrokken lidstaten over de voortgang bij de realisering van de kernnetwerkcorridor;
 - (d) raadpleegt in samenwerking met de betrokken lidstaten, regionale en lokale autoriteiten, infrastructuurbeheerders, vervoerders, gebruikers van het vervoer en eventuele andere publieke en particuliere entiteiten, teneinde een beter inzicht te verwerven in de vraag naar vervoer, de financierings- en investeringsmogelijkheden, de stappen die moeten worden genomen en de voorwaarden die moeten worden vervuld om de toegang tot die financiering te vereenvoudigen.
6. De betrokken lidstaten werken samen met de Europese coördinator en verschaffen de coördinator de informatie die nodig is om de in lid 5 bedoelde taken uit te voeren.
7. Onverminderd de toepasselijke procedures in het EU- en nationale recht, kan de Commissie het advies van de Europese coördinatoren inwinnen bij het onderzoek van de aanvragen om EU-financiering voor kernnetwerkcorridors die onder hun opdracht vallen.

Artikel 52
Bestuur van de kernnetwerkcorridors

1. Per kernnetwerkcorridor richten de betrokken lidstaten een corridorplatform op dat verantwoordelijk is voor de vaststelling van de algemene doelstellingen van de kernnetwerkcorridor en de voorbereiding en controle van de in artikel 53, lid 1, bedoelde maatregelen.
2. Het corridorplatform bestaat uit de vertegenwoordigers van de betrokken lidstaten en, waar nodig, andere openbare en particuliere entiteiten. In ieder geval dienen de verantwoordelijke infrastructuurbeheerders als gedefinieerd in Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering⁶⁰, deel uit te maken van het corridorplatform.
3. De Europese coördinator zit het corridorplatform voor.
4. Het corridorplatform kan worden ingesteld als een permanente juridische entiteit, zoals een Europees economisch samenwerkingsverband.
5. Corridorplatforms worden opgericht onverminderd het principe dat de begunstigde van de financiële bijstand van de Unie de eindverantwoordelijkheid draagt voor de uitvoering van de projecten.

Artikel 53
Corridorontwikkelingsplan

1. Binnen de zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening stellen de betrokken lidstaten in samenwerking met het corridorplatform voor elke kernnetwerkcorridor een corridorontwikkelingsplan op en stellen zij de Commissie daarvan in kennis. Dit plan omvat met name:
 - (a) een beschrijving van de kenmerken van de kernnetwerkcorridor, met inbegrip van de knelpunten;
 - (b) de doelstellingen van de kernnetwerkcorridor, in het bijzonder wat betreft de prestaties in termen van dienstverleningskwaliteit, capaciteit van de corridor en de overeenstemming met de in hoofdstuk II vermelde eisen;
 - (c) het programma van noodzakelijke maatregelen om de kernnetwerkcorridor te ontwikkelen;
 - (d) een studie van de multimodale vervoersmarkt;
 - (e) een uitvoeringsplan met inbegrip van:

⁶⁰ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

- een implementatieplan voor de interoperabele verkeersbeheersystemen op multimodale goederencorridors, onverminderd de toepasselijke EU-regelgeving;
 - een plan om de fysieke, technische, operationele en administratieve belemmeringen tussen en binnen vervoerswijzen weg te werken en een efficiënt multimodaal vervoer en efficiënte multimodale diensten te bevorderen;
 - maatregelen om de administratieve en technische capaciteit te verbeteren, zodat projecten van gemeenschappelijk belang kunnen worden ontwikkeld, gepland, ontworpen, aanbesteed, uitgevoerd en gecontroleerd;
 - een risicobeoordeling, met inbegrip van de mogelijke effecten van de klimaatverandering op de infrastructuur en, waar nodig, voorgestelde maatregelen om de klimaatbestendigheid te verbeteren;
 - de maatregelen die moeten worden genomen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen;
- (f) een investeringsplan, dat regelmatig moet worden bijgewerkt, met inbegrip van:
- de lijst van projecten voor de uitbreiding, vernieuwing of aanpassing van vervoersinfrastructuur als bedoeld in artikel 2, lid 2, voor elke vervoerswijze op de kernnetwerkcorridor;
 - het financiële plan voor de corridor, met de verschillende beoogde financieringsbronnen op internationaal, nationaal, regionaal, lokaal en EU- niveau, en, waar mogelijk, met inbegrip van daartoe bestemde systemen voor kruisfinanciering, alsook privékapitaal, samen met het bedrag van de eerdere toezeggingen en, waar nodig, een verwijzing naar de beoogde EU-bijdrage in het kader van de financiële programma's van de Unie.
2. Op basis van het door de betrokken lidstaten ingediend corridorontwikkelingsplan brengt de Commissie advies uit.
3. Om de verwezenlijking van kernnetwerkcorridors te ondersteunen kan de Commissie uitvoeringsbesluiten vaststellen voor de kernnetwerkcorridors. Deze besluiten kunnen:
- (a) de investeringsplanning bevatten alsmede een raming van de kosten en uitvoeringstermijnen om de kernnetwerkcorridors in overeenstemming met de doelstellingen van deze verordening uit te voeren;
 - (b) in alle maatregelen voorzien om de externe kosten te beperken, in het bijzonder voor de uitstoot van broeikasgassen en geluidshinder, en om de invoering van nieuwe technologieën voor verkeers- en capaciteitsbeheer te bevorderen;

- (c) in de nodige maatregelen voorzien voor de uitvoering van het corridorontwikkelingsplan en voor het efficiënt gebruik van de infrastructuur van de netwerkcorridor.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 55, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.

HOOFDSTUK V

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 54

Bijwerken en rapporteren

1. Via het interactieve geografische en technische informatiesysteem voor het trans-Europese vervoersnetwerk (TENtec) houden de lidstaten de Commissie voortdurend op de hoogte van de voortgang bij de uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang en de daartoe gedane investeringen).

De lidstaten bezorgen de Commissie samenvattingen van nationale plannen en programma's die zij met het oog op de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk opstellen, met name wat betreft het kernnetwerk. Zodra de nationale plannen en programma's aangenomen zijn, sturen de lidstaten ze ter informatie naar de Commissie.

2. Vanaf de inwerkingtreding van deze verordening publiceert de Commissie om de twee jaar na raadpleging van het in artikel 54 bedoelde comité een voortgangsrapport over de tenuitvoerlegging van deze richtsnoeren, dat aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's wordt voorgelegd.
3. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 56 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen I, II en III om deze aan te passen aan eventuele veranderingen die voortvloeien uit de in artikelen 16, 24, 29 en 33 vastgestelde kwantitatieve drempels. Wanneer de Commissie de bijlagen wijzigt:
 - (a) voegt zij de logistieke platforms, goederenterminals, binnenhavens, zeehavens en luchthavens waarvan is aangetoond dat het jongste tweejaarlijkse gemiddelde van hun verkeersvolume de relevante drempel overschrijdt toe aan het uitgebreide netwerk;
 - (b) schrapt zij de logistieke platforms, goederenterminals, binnenhavens, zeehavens en luchthavens waarvan is aangetoond dat het gemiddelde van hun verkeersvolume voor de voorbije zes jaar onder de relevante drempel ligt; uit het uitgebreide netwerk;
 - (c) past zij de kaarten met de wegeninfrastructuur, spoorwegeninfrastructuur en de binnenwateren aan zodat ze de voortgang inzake de voltooiing van het netwerk weergeven. Bij de aanpassing van de kaarten houdt de Commissie geen

rekening met tracéwijzigingen die verder gaan dan de in de vergunningsprocedure voor het project toegestane aanpassingen.

De wijzigingen onder de punten a) en b) zijn gebaseerd op de jongste statistieken van Eurostat.

4. Infrastructuurprojecten van algemeen belang die recent aan het trans-Europees netwerk zijn toegevoegd, zijn subsidiabel overeenkomstig artikel 7, lid 5, met ingang van de datum van inwerkingtreding van de overeenkomstig lid 3 vastgestelde gedelegeerde handelingen.

Infrastructuurprojecten van algemeen belang die recent uit het trans-Europees netwerk zijn geschrapt, zijn niet meer subsidiabel vanaf de datum van inwerkingtreding van de overeenkomstig lid 3 vastgestelde gedelegeerde handelingen. Dat infrastructuur niet langer subsidiabel is, laat eerdere door de Commissie genomen beslissingen over financiering en subsidies onverlet.

Artikel 55 **Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité als bedoeld in Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 56 **Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie**

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt volgens de voorwaarden van dit artikel aan de Commissie toegekend.
2. De bevoegdheid om de in artikel 54, lid 3, bedoelde gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt de Commissie met ingang van de [datum van inwerkingtreding van deze verordening] voor onbepaalde tijd verleend.
3. De in artikel 54, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Een besluit tot intrekking maakt een einde aan de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een latere datum die in het besluit wordt vermeld. Het laat de geldigheid van alle reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.
5. Een gedelegeerde handeling uit hoofde van artikel 54, lid 3, treedt uitsluitend in werking wanneer geen bezwaar is geuit door het Europees Parlement of door de Raad binnen een periode van twee maanden na de mededeling van die handeling aan

het Europees Parlement en de Raad of wanneer het Europees Parlement en de Raad de Commissie, vóór het verstrijken van die periode, ervan in kennis hebben gesteld dat zij geen bezwaar zullen uiten. Die termijn kan op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden worden verlengd.

Artikel 57

Evaluatie

Tegen uiterlijk 31 december 2023 maakt de Commissie een evaluatie van de verwezenlijking van het kernnetwerk en evalueert zij de overeenstemming met de bepalingen van deze verordening en de voortgang van de uitvoering.

Artikel 58

Eén enkele contactautoriteit

De lidstaten kunnen een enkele contactautoriteit aanwijzen om het vergunningsproces voor projecten van gemeenschappelijk belang, in het bijzonder grensoverschrijdende projecten, in overeenstemming met het relevante acquis van de Unie af te handelen en te coördineren.

Artikel 59

Vertraging bij de verwezenlijking van het kernnetwerk

1. Indien de aanvang of voltooiing van de werkzaamheden aan het kernnetwerk een aanzienlijke vertraging oploopt, vraagt de Commissie de betrokken lidstaten om haar binnen de drie maanden de redenen voor deze vertraging te mee te delen. Op basis van hun antwoord raadpleegt de Commissie de betrokken lidstaten om de oorzaak van de vertraging weg te nemen.
2. De Commissie kan als onderdeel van haar actieve toezicht op de verwezenlijking van het kernnetwerk en rekening houdend met het evenredigheids- en subsidiariteitsbeginsel beslissen passende maatregelen te nemen.
3. Het Europees Parlement en de lidstaten worden onmiddellijk op de hoogte gebracht van alle genomen maatregelen.

Artikel 60

Verenigbaarheid met de wetgeving en het beleid van de Unie

De uit hoofde van deze verordening richtsnoeren genomen maatregelen moeten verenigbaar zijn met het EU-beleid en met name het beleid inzake concurrentie, markttoegang, milieubescherming, gezondheid, duurzame ontwikkeling en overheidsopdrachten.

Artikel 61

Bevordering en evaluatie

De Commissie bevordert en evalueert de voortgang van het TEN-T-beleid en de algemene tenuitvoerlegging ervan.

Artikel 62
Intrekking

Besluit nr. 661/2010/EU wordt ingetrokken.

Voor alle op grond van Verordening (EG) nr. 680/2007⁶¹ genomen financieringsbesluiten blijft Besluit nr. 611/2010/EU van toepassing.

Artikel 63
Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te ,

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

⁶¹ Verordening (EG) nr. 680/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie, PB L 162 van 22.6.2007, blz. 1.