



Permanente vertegenwoordiging
van België bij de Europese Unie

Algemeen Vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering bij de EU

Axel Buyse

Wetstraat 61-63, 1040 BRUSSEL
Tel. +32 2 553 62 02 - Fax + 32 2 553 62 00
e-mail: VLAAMSEGMS.belgoeurop@diplobel.fed.be

European Commission

TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@
ec.europa.eu

uw kenmerk

ons kenmerk
AXB/nv

Bijlagen
*

Vragen naar / e-mail

Axel BUYSE
axel.buyse@diplobel.fed.be

Telefoonnummer

02 233 21 81

Datum

30/04/2009

Betreft: België/Vlaams Gewest

Groenboek TEN-V: een beleidsevaluatie
Vlaamse standpuntbepaling

Geachte heer, geachte mevrouw,

Hierbij vindt u namens de Vlaamse autoriteiten, afdeling Algemeen Beleid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de Vlaamse standpuntbepaling met betrekking tot de vragen over het Groenboek TEN V Beleid.

Wij wensen er u een goede ontvangst van toe.

Met de meeste hoogachting,

Axel Buyse

Algemeen Vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering bij de EU
Permanente Vertegenwoordiging van België

GROENBOEK
TEN-V: een beleidsevaluatie
Op weg naar een beter geïntegreerd Trans-Europees vervoersnetwerk ten dienste van het
gemeenschappelijke vervoersbeleid

VLAAMSE STANDPUNTBEPALING

Inleiding

Vlaanderen verwelkomt het initiatief van de Commissie om een publieke consultatie deel uit te laten maken van de evaluatie van het TEN-V beleid.

Vlaanderen is de mening toegedaan dat het bepaald moeilijk is om de gevraagde denkoefening te concretiseren wanneer de financiële middelen tot nu toe de voornaamste hinderpaal zijn om een geïntegreerd TEN beleid te voeren. Hiervoor verwijst Vlaanderen naar de lijst met 30 prioritaire projecten, waarvoor nog +/- 600 miljard € nodig is om alle projecten af te werken, terwijl er maar 8 miljard € voorhanden is in het TEN-V programma ...

Vlaanderen onderschrijft de analyse van de Commissie dat de doelstellingen van TEN-V ruimer zijn dan enkel vervoerdoelstellingen en dat het TEN-V beleid een belangrijke rol vervult in de economische, sociale en territoriale cohesie van de EU en een bijdrage kan leveren aan het bestrijden van klimaatverandering.

Naast klimaatverandering vraagt Vlaanderen echter ook rekening te houden met luchtkwaliteit (in het bijzonder fijn stof en NO₂) en geluidsimpact.

Vlaanderen onderschrijft de stelling van de Europese Commissie dat er fors moet ingezet worden op de verdere ontwikkeling van duurzame vervoersmodi, vergroening van de transportsector en co-modaliteit. Daartoe moeten de inter-modale knooppunten efficiënt en geïntegreerd uitgebouwd worden.

Het vervoersbeleid moet in de toekomst gericht zijn op de behoefte aan efficiënte goederen- en passagiersvervoersdiensten die op co-modale basis zijn gestructureerd en die gebruik maken van innoverende technologieën.

Daartoe moet het actieplan rond de Intelligente transportsystemen voor alle vervoersmodi zo snel mogelijk worden uitgevoerd en geoperationaliseerd.

Alle lidstaten hebben zich trouwens positief uitgesproken over de Raadsconclusies "Intelligente Transportsystemen". Ook hier dient voldoende aandacht te worden besteed aan de interoperabiliteit tussen de verschillende transportmodi.

Vlaanderen is het met de Europese Commissie eens dat de financiële middelen te verspreid worden ingezet. Zeker voor dringende prioritaire projecten van gemeenschappelijk belang kan het betreurd worden dat het gebrek aan gebundelde financiële middelen de overeengekomen termijnen in het gedrang brengen.

Hoewel de "Motorways of the Sea" een co-modale vervoersoplossing bij uitstek is om de toegankelijkheid te verbeteren en de emissies van het goederenvervoer over de weg te beperken moet er op dit vlak nog veel vooruitgang geboekt worden.

Het bijkomende 'technical support document' over Motorways of the Sea geeft wel een vrij correcte analyse van de problemen die er zijn, maar suggereert weinig of geen oplossingen. De meerwaarde van dit document is niet helemaal duidelijk. Er wordt in MoS kringen uitgekeken naar deze consultatie en de herziening van het TEN -T netwerk, omdat deze meer duidelijkheid zouden kunnen scheppen. Hoe dit precies moet gebeuren, is in dit groenboek ook niet duidelijk omschreven.

Ook de binnenvaart verdient meer aandacht. Indien het TEN V beleid een bijdrage wil leveren aan het bestrijden van de klimaatverandering moet er voldoende worden ingezet op duurzame transportmodi, ook wat de verdeling van de middelen betreft. In het verleden is daartoe te weinig geïnvesteerd in de binnenvaart.

Antwoorden op vragen

V1: Zijn er nog andere factoren waarmee de Commissie rekening moet houden bij haar evaluatie van de ontwikkeling van het TEN-V tot dusver?

Een belangrijk element is een veranderende beleidscontext (sterk gegroeide internationale transportstromen, fluctuerende energieprijzen, opkomst regionale luchthavens) en een voortschrijdend inzicht over territoriale cohesie; de samenhang van het Europese grondgebied. Voor Vlaanderen gaat territoriale cohesie uit van de endogene potenties (kansen en beperkingen van ieder gebied) en moet dit territoriaal kapitaal, door middel van kruisbestuiving met andere territoria, worden geoptimaliseerd. Doel is een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van het gehele Europese territorium. Om dit te bereiken is een Europese beleidsstrategie wenselijk, moet er tussen sectoren en bestuursniveaus samengewerkt worden (multi-level governance) en moet de territoriale impact meegenomen worden in toekomstig Europees beleid.

Volgens deze visie is bereikbaarheid één van de territoriale potenties. Maar kan relatieve onbereikbaarheid wellicht ook een kans zijn voor de ontwikkeling van andere potenties zoals natuur/toerisme.

Er is nood aan een Europees kader waarbinnen deze territoriale samenhang en het Europese TEN-V netwerk wordt bekeken. Hieruit zou kunnen blijken dat vanuit een Europees perspectief er mobiliteitsknelpunten zijn rond belangrijke verstedelijkte en vervoergenerende gebieden en dat hier ook andere Europese oplossingen dan puur infrastructurele nodig zijn (financiële middelen voor vraagbeheersing/ wegbeprijzing...). Vraagbeheersing en het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur mogen hierbij niet uit het oog verloren worden.

Vanuit dit perspectief kan afgevraagd worden of bepaalde netwerken (autowegen) op Europese schaal wel fysiek met elkaar verbonden moeten zijn. In het kader van co-modaliteit zijn ook andere oplossingen mogelijk: een deel per trein, vliegtuig of schip.

Dit neemt niet weg dat, daar waar belangrijke transportstromen (over autowegen) zijn, er geen ontbrekende delen in een aansluitend netwerk mogen zijn.

Naast een evaluatie of de vooropgestelde doelstellingen van het TEN-V beleid bereikt zijn, dient ook nagegaan te worden hoe TEN-V zich heeft verhouden tot ander Europees beleid. TEN-V heeft wellicht bijgedragen aan de realisatie van de doelstellingen van het cohesiebeleid door het verbinden van perifere Europese regio's. Is dit ook het geval voor het bereiken van de Lissabon- en Göteborgdoelstellingen?

Als uitgangspunt geldt dat alle initiatieven gebaseerd moeten zijn op duidelijke doelstellingen en een transparante en objectieve planningsmethode.

Een meer uitgesproken territoriaal cohesiebeleid kan er voor zorgen dat de veranderende vervoerstromen beter worden gecoördineerd.

Middels Flanders Port Area ondersteunt de Vlaamse overheid de vier Vlaamse havens, in samenwerking met deze havens zelf en de hele sector. Zij doet dit door de gemeenschappelijke aspecten en de onderlinge samenwerking tussen de havenbesturen, de overheid en de privésector te bevorderen en te versterken. De invloed van Flanders Port Area stopt niet in de havens maar reikt tot in het gemeenschappelijke hinterland.

Een gemeenschappelijke visie over duurzaam goederenvervoer vergroot de efficiëntie van investeringen in infrastructuur en vermindert de negatieve effecten die gepaard gaan met minder duurzame vormen van vervoer.

Ook de scheepvaart draagt bij tot de duurzame en evenwichtige ontwikkeling van het Europese territoriale grondgebied, maar hiervoor is naast de infrastructurele beschikbaarheid van de waterweg ook de continuïteit in het gebruik in tijd, exploitatie en uitrusting van het netwerk een vereiste. Daaronder vallen o.a. het tijdig aankondigen, het afstemmen en beperken van scheepvaartstremmingen, het begeleiden van de scheepvaart op de waterwegen door middel van "River Information Services" en het organiseren van evenementen en baggerwerken met een minimum aan hinder voor de binnen- en zeevaart.

Vlaanderen vraagt een versterkt TEN beleid rond sterk verstedelijkte en vervoers-genererende gebieden. Specifiek dient hierbij aandacht te gaan naar de problematiek betreffende congestie (cfr. congestieheffing voor zwaar transport), luchtkwaliteit en geluid. De infrastructuur dient enerzijds optimaal in de omgeving te worden ingepast met minimale hinder en het maximaal benutten van mogelijk potentieel om de al bestaande blootstelling aan geluid en luchtverontreiniging te verminderen. Optimale inpassing betekent niet alleen de effecten op geluid en luchtverontreiniging in rekening brengen, maar tevens rekening houden met barrière-effecten en versnippering (vooral geldig in het buitengebied).

Wat het Vlaamse **TEN wegnnet** betreft wordt er op aangedrongen dat de financiële middelen prioritair ter beschikking kunnen worden gesteld voor de “missing links” in het Vlaamse TEN-V wegnnetwerk, teneinde het TEN-T netwerk tijdig te kunnen conformeren met de vooruitzichten Horizon 2020.

Hieronder wordt bijgevolg verstaan bijkomende Europese investeringen in functie van de ontsluiting van de Zeehaven Zeebrugge (de AX), de verdere ontwikkeling van de N49/ A11 tussen Zeebrugge, Brugge en de ontsluiting van het grootstedelijke gebied Antwerpen richting Nederland namelijk de ‘Oosterweelverbinding’ en de aanleg van de A102. Deze visie sluit aan bij het opentrekken van de huidige werking op basis van prioritair projecten tot een visie op basis van een prioritair netwerk, dat verder bouwt op de gedefinieerde 30 prioritair projecten.

Ook wat de **waterweg** betreft moet geïnvesteerd worden in het wegwerken van missing links en bottlenecks. Hiervoor kan verwezen worden naar de “inventory of most important missing bottlenecks and missing links in the waterway network” van de UN ECE:

1. Het tracé Maldegem – Zeebrugge (Seine Schelde West) is aangeduid als missing link.
2. Volgende tracés worden als bottleneck vernoemd:
 - Seine Schelde (Harelbeke-Halluin lock) – opwaarderen van klasse II naar IV
 - Kanaal naar Charleroi , van Lembeek tot het Brussels gedeelte – opwaarderen van de hoogte onder de bruggen en verbetering van de waterweg is noodzakelijk.
 - Dender, van Aalst tot aan Dendermonde- opwaardering
 - het kanaal Bocholt-Herentals, sectie Bocholt-Dessel
 - Zuid-Willemsvaart, sectie Bocholt-Nederlandse grens
3. daarnaast wordt het Kanaal van Brussel naar de Schelde als strategische bottleneck aangeduid aangezien er een opwaardering voorzien wordt van klasse V tot VI b. en hetzelfde geldt voor het Albertkanaal, vak Wijnegem – Antwerpen : opwaardering van klasse Vb tot klasse VIb
4. tenslotte kan ook de Boven-Zeeschelde als bottleneck aangeduid worden aangezien op lange termijn gestreefd wordt naar een verhoging van het gebaard tot op het punt dat een tijdnafhankelijke vaart voor schepen tot 2000 ton mogelijk wordt..

Ook moet onderzocht worden of Europa middelen kan investeren in de veiligheid van tunnels, gelegen op het TEN-V netwerk

Vlaanderen ondersteunt de nieuwe focus van TEN-V op logistiek, intelligente transportsystemen en co-modaliteit. Een gerichte analyse van potenties betreffende multimodaliteit dient mee aan de basis te liggen van een evaluatie van het TEN-V beleid.

Dit betekent niet dat een TEN netwerk een optelsom moet zijn van nationale of regionale prioriteiten. Wel dat er een wisselwerking moet zijn tussen de verschillende bestuursniveaus om tot het meest optimale resultaat te komen. Europese inzichten moeten ook meespelen in de evaluatie van de Vlaamse prioriteiten en vice versa.

Huidig en toekomstig TEN-V beleid zou niet moeten ingaan tegen nationaal/regionaal beleid maar zij zouden elkaar juist moeten versterken door multi-level governance.

V2: Wat zijn de argumenten vóór of tegen het behoud van het uitgebreide netwerk, en hoe kunnen de nadelen van elke benadering worden overwonnen?

Eenzijds lijken de omvang van het uitgebreide netwerk en de beperkte middelen die de lidstaten en de EC ter beschikking hebben om dit netwerk uit te breiden en te onderhouden een groot nadeel te zijn.

Vervoer via de waterwegen

Anderzijds is het uitgebreide netwerk vrij bevattelijk:

Er bestaan immers lijsten en kaarten van wegen, waterwegen, ... die deel uitmaken van het netwerk. Het deel uitmaken van het TEN-V netwerk wordt vaak gebruikt als voorwaarde voor projectfinanciering (bijv. Motorways of the Sea, havenprojecten, ...), waardoor er ook een zekere mate van duidelijkheid bestaat. Verder kan worden aangehaald dat het concept (uitgebreid) TEN-V netwerk vrij sterk is, redelijk goed gekend is en gezien wordt als een solide referentiebasis.

Wat de binnenvaart betreft is het belangrijk dat het uitgebreide netwerk in stand wordt gehouden. Sterker nog, vanwege het feit dat het waterwegennet niet zo fijnmazig is dan het wegennet zijn alle waterwegen (ook kleiner dan klasse IV) van groot belang binnen het netwerk. Naast het 'kernnetwerk' moet daarom ook aandacht gaan naar het ruimere netwerk met alle waterwegen vanaf klasse I en groter. Er moet ook belang gehecht worden aan de toegankelijkheid van het netwerk, het vrijwaren van hun vaarkarakteristieken en de verbindingen van de verschillende bestaande (nationale) netwerken en het inplanten van watergebonden bedrijventerreinen.

Wegvervoer

Hoewel voor transport met uitzonderlijk vervoer over lange afstand toch in de eerste plaats de waterwegen in aanmerking moeten genomen worden, kunnen grensoverschrijdende transportassen voorzien worden die transport met uitzonderlijke konvoeien en "lange en zware vrachtvoertuigen" kunnen garanderen.

De wegen kunnen voor dit uitzonderlijk vervoer het aanvullende netwerk vormen.

Ook voor ondeelbare transporten, waarvoor geen enkel ander alternatief voorhanden is, biedt deze oplossing een meerwaarde.

V3: Zou de benadering op basis van een prioritair netwerk beter zijn dan de huidige benadering op basis van prioritaire projecten? Indien nee, waarom niet, en wat zijn de sterke punten van de huidige benadering op basis van prioritaire projecten? Indien ja, welke (extra) voordelen kan dit opleveren en hoe moet dit netwerk worden ontwikkeld?

Het is ondenkbaar dat er volledig teruggekomen zou worden op de engagementen die eerder genomen zijn m.b.t. financiering van de 30 prioritaire projecten.

In die zin is het dan ook aangewezen dat, indien er voor deze nieuwe aanpak -prioritaire netwerken - wordt gekozen, deze aanpak enkel wordt gebruikt voor nieuwe projecten en dat hiernaast de uitwerking van de lopende prioritaire projecten zou blijven bestaan, en voltooid zouden worden. Onafhankelijk van de keuze van één van de drie opties (vraag 13) zal rekening moeten worden gehouden met een overgangsfase.

Dit neemt niet weg dat, vanuit de **wegensector** in Vlaanderen, de visie ondersteund kan worden om op basis van een prioritair netwerk én prioritaire projecten het TEN-V beleid te structureren. Vlaanderen, als logistieke draaischijf, is vragende partij om dit prioritaire netwerk te enten op de belangrijke verkeersstromen, zoals het Groenboek voorstelt. De continuïteit in het netwerk is, zoals het Groenboek stelt, een belangrijk argument om een prioritair netwerk te definiëren.

Voor de wegensector zou het prioritaire netwerk de belangrijke positie van Vlaanderen als (multimodale) logistieke draaischijf in Europa kunnen benadrukken.

Wat echter het waterwegennet betreft dient in overweging genomen te worden dat dit netwerk beperkt is en zeker niet in fijnmazigheid vergelijkbaar met het autosnelwegennet. Daarom is het definiëren van een prioritair waterwegennet binnen het al beperkte TEN-V waterwegen een te vermijden optie. Voor wat het Europese niveau betreft moet het ganse TEN-V waterwegen als prioritair beschouwd te worden.

Het prioritaire netwerk zou niet enkel de (Vlaamse) zeehavens beter benadrukken, maar zou ook de aandacht vestigen op de (multimodale) ontsluiting naar het hinterland. De continuïteit van de vervoersketen zal beter tot uiting komen in een prioritaire netwerkbenadering.

De definitie van een prioritair netwerk gebaseerd op goederenstromen zal de rol van de **zeehavens** in het Europese goederentransport beter benadrukken. Momenteel maken zeehavens wel deel uit van het uitgebreide netwerk, doch er zijn relatief weinig financieringsmogelijkheden voor de havens voorhanden, hoewel de Europese zeehavens instaan voor 80% van de Europese in- en export. Hopelijk kunnen dan ook meer Europese middelen vrijgemaakt worden voor hinterlandverbindingen met de zeehavens.

Bijvoorbeeld: Het Vlaamse project Seine-Schelde-West, dat gelinkt kan worden aan het bestaande prioritair project Seine-Schelde maakt als onderdeel van het TEN-V waterwegen deel uit van het prioritair netwerk.

Het aspect klimaatverandering of vergroening van transport kan er ook voor zorgen dat de voor Vlaanderen belangrijke **binnenvaartcorridors** worden opgenomen in het prioritair netwerk.

Ook met de effecten van de klimaatsveranderingen moet rekening worden gehouden (cfr. stijging van de zeespiegel)

Er dienen hoe dan ook **duidelijke criteria** met betrekking tot dit prioritair netwerk opgesteld te worden met bijzondere en ruime aandacht voor **intermodale knooppunten**. Het werken met een netwerk kan er toe leiden dat multimodaliteit meer verankerd wordt.

In dit prioritair netwerk moeten dan **alle** transportmodi interoperabel aan elkaar kunnen gelinkt worden. Standaardnormen voor overslag tussen de verschillende transportmodi zullen absoluut nodig zijn.

Wanneer **extra-lange en zware wegvoertuigen** worden ingezet moet er vooraf nagegaan worden welke effecten deze netwerken genereren in relatie tot de **andere meer duurzame transportmodi en welke invloed dit kan hebben op de verkeersveiligheid**. Een duidelijke definiëring van randvoorwaarden is een absolute noodzaak.

V4: Is deze flexibele benadering voor het identificeren van projecten van gemeenschappelijk belang geschikt voor een beleid dat traditioneel in grote mate gebaseerd is op de beslissingen van individuele lidstaten om in infrastructuur te investeren? Welke aanvullende voor- en nadelen heeft deze benadering, en hoe kan ze het best worden weergegeven in de planning op communautair niveau?

Vlaanderen heeft in haar visiedocument met betrekking tot de Lissabonstrategie gesteld dat er in Europa concreet moet gewerkt aan het optimaliseren van het mobiliteitsgebeuren met betrekking tot **co-modaliteit en de vervollediging van de infrastructuur** met het oog op de werkgelegenheid en de versterking van de concurrentiepositie binnen Europa. Dit ligt in het verlengde van het Europees Economisch Herstelplan waarbij aangegeven wordt om sneller te investeren in de modernisering van de infrastructuur en de missing links omwille van de congestieproblemen.

Belangrijk is dat er **duidelijke linken** bestaan tussen de communautaire doelstellingen zoals het promoten van duurzaam transport en het communautaire infrastructuurbeleid

De vrees bestaat echter dat er maar weinig marge is voor een flexibele benadering, afhankelijk van toekomstige marktontwikkelingen. Het gevaar bestaat dat er een 'koehandel' tussen de lidstaten zal ontstaan (budgettair) als een deel van het netwerk later 'à la carte' wordt gedefinieerd en de bijhorende middelen worden verdeeld.

V5: Hoe kan in het algemene concept voor de toekomstige ontwikkeling van TEN-V het beste rekening worden gehouden met bovenstaande aspecten? Met welke andere aspecten moet rekening worden gehouden?

De rol van de havens en de binnenvaart kan in een toekomstig netwerk meegenomen worden door rekening te houden met "**groene corridors**" en **goederenstromen**.

Zoals in het recent gepubliceerde witboek 'adaptatie klimaatverandering' wordt gesteld zal in de toekomst ook aandacht moeten worden geschonken aan de klimaatresistentie van het gehele TEN-netwerk. Hierbij kan de uitwerking van een methodologie op Europees niveau een nuttig instrument zijn.

Verbindingen met het hinterland via duurzame transportmodi moeten verbeterd en verder gepromoot worden, ook om (bijkomende) congestie te vermijden. Ontsluiting via de binnenvaart krijgt momenteel te weinig aandacht. Ook worden binnenschepen in de havens vaak stiefmoederlijk behandeld. Bij investeringen in havens moet rekening gehouden worden met de hinterlandverbinding, bij voorkeur via duurzame transportmodi.

Promotie van de binnenvaart is belangrijk bij het bestrijden van de opwarming van de aarde en congestie. Daarnaast is de impact van de Kaderrichtlijn Water op het vervoer te water niet te onderschatten, temeer vanwege het ontbreken van een eigen Kaderrichtlijn "binnenvaart". Zulke kaderrichtlijn zou onder andere maatregelen moeten vastleggen voor de exploitatie van de waterweg en service levels.

Wat "**Motorways of the Sea**" betreft bestaat de vrees dat de aanzet tot verduidelijking van het concept weinig zoden aan de dijk zal brengen. Het concept blijft te complex. Voorgesteld wordt om het "Motorways of the Sea" verhaal te koppelen aan hinterlandverbindingen en investeringen in hinterlandinfrastructuur.

Vlaanderen spoort Europa aan om ook de **internalisering van de externe kosten** voor de andere transportmodi (spoor, waterweg...) onverkort af te werken, waardoor een meer gediversifieerd goederenvervoer kan tot stand komen.

In dit verband zijn de recente ontwikkelingen rond **tracking en tracing** van goederen van wezenlijk belang voor een efficiënt infrastructuurbeheer.

Bovendien Vlaanderen benadrukken dat **verkeerssturing en handhaving** belangrijke factoren blijven voor het optimale gebruik van de beschikbare capaciteit en om het de verkeersveiligheid te verhogen (wegbeprijzing, controle van de snelheid, minimum afstand tussen voertuigen, inhaalverbod, aslasten...) Daarom moeten ook de handhavingssystemen dynamisch worden aangestuurd en moet er werk gemaakt worden van cross boarding enforcement.

Tot slot wordt ook gewezen op het belang van leidingeninfrastructuren (ondergronds transport). Vlaanderen wenst Europa aan te sporen om in het kader van het TEN-V eveneens een visie te ontwikkelen met betrekking tot leidingentransport. De openstelling van de markt voor energietransport via leidingen heeft er immers toe geleid dat heel wat overheden geen impact meer hebben op tracéligging en prioriteitstelling van leidingprojecten op Europees schaalniveau.

V6: Hoe kunnen ITS, als onderdeel van het TEN-V, de werking van het vervoerssysteem verbeteren? Hoe kunnen investeringen in Galileo en EGNOS zich vertalen in verbeterde efficiëntie en een optimaal gewicht in de vraag naar vervoer? Hoe kunnen ITS bijdragen tot de ontwikkeling van een multimodaal TEN-V? Hoe kunnen de bestaande financieringsmogelijkheden in het kader van het TEN-V worden versterkt teneinde de tenuitvoerlegging van het Europees plan voor de ontwikkeling van het ERTMS het beste te kunnen ondersteunen tijdens de volgende periode van de financiële vooruitzichten?

Voor de sector havens en binnenvaart zal Vlaanderen zich oriënteren op de genomen EU RIS beslissingen aangezien RIS vrij snel zal worden ingevoerd op Europese schaal. RIS zal vooral bijdragen **tot veiligheid en efficiëntie in de modus binnenvaart**.

De informatiediensten van RIS maken het mogelijk om logistieke processen voortdurend af te stemmen op daadwerkelijke vervoerssituaties. Daardoor wordt het transport over het water efficiënter, milieuvriendelijker en veiliger.

Wel zou de **interoperabiliteit tussen bijvoorbeeld RIS en andere intelligente transportsystemen** moeten worden gegarandeerd (zie standpunt ten aanzien van ITS). In de RIS-richtlijn (2005/44/EG) wordt deze interoperabiliteit met andere systemen voorzien.

Vlaanderen vraagt dat de Europese Commissie bij het uittekenen en de implementatie van ITS in het wegvervoer voldoende aandacht zou besteden aan de interfaces tussen alle transportmodi inzonderheid wat de intermodale knooppunten betreft. Vlaanderen verwijst naar de EU-richtlijn ITS en het bijhorende actieplan, waarin de noodzaak aan 'open ITS-systemen' beklemtoond wordt. Toekomstige reisinformatie moet multimodaal zijn, met aandacht voor het STOP principe.

Intelligente transportsystemen kunnen de veiligheid van de weggebruiker en de grensoverschrijdende verkeershandhaving aanzienlijk verbeteren.

De snelle ontwikkeling van deze innovatietechnologieën vergt inderdaad een nieuwe conceptuele aanpak wat de infrastructuuruitbreiding betreft. Belangrijk hierbij is dat door een gezamenlijke aanpak een uitwisseling van **best practices** kan gebeuren en een kruisbestuiving tussen de verschillende systemen. Deze Europese aanpak is cruciaal voor een coherente invoering van ITS in het Europese TEN-netwerk.

Naast de bestrijding van congestie (vraagbeheersing, netwerkevenwicht) kan ITS ook bijdragen tot een lokale verbetering van de luchtkwaliteit (parameters vastleggen in functie van voertuigkenmerken en plaats (achtergrondconcentraties))

V7: Moet het concept van een (infrastructuur-)project van gemeenschappelijk belang worden verruimd omdat de grenzen tussen infrastructuur en voertuigen of tussen de terbeschikkingstelling van infrastructuur en de wijze waarop ze wordt gebruikt, verschuiven? Indien ja, hoe moet dit concept worden gedefinieerd?

Wat de waterweg betreft kan het concept infrastructuurprojecten zich niet grenzeloos en continu aanpassen aan de ontwikkeling van steeds groter wordende vaartuigen. De op een bepaald moment vastgelegd normen voor afmetingen moeten voor lange termijn aangehouden blijven.

Er wordt ook verwezen naar technical support document MoS over financiering van zeeschepen. Vooral is de Vlaamse Overheid geen voorstander van de financiering van schepen.

V8: Is een dergelijk “kernnetwerk” haalbaar op communautair niveau, en wat zijn de voor- en nadelen daarvan? Welke methoden moeten worden toegepast voor het ontwerp van dit netwerk?

Op basis van **performante meetindicatoren en betrouwbare statistieken** onder meer over de vervoerstromen van het goederenvervoer binnen Europa moet het mogelijk zijn om **kernnetwerken** uit te bouwen met maximale aandacht voor co-modaliteit en oog voor milieuvriendelijk en duurzaam transport.

Vlaanderen dringt er nogmaals op aan dat de Europese Commissie dringend werk zou maken van deze meetindicatoren en statistieken.

Europa zou een **proeftraject van een dergelijk kernnetwerk kunnen uitwerken** en via een overlegplatform met de lidstaten een best practices concept kunnen uitwerken met het oog op de vereenvoudiging van de vervoersketen en tracking en tracing van het goederenvervoer

Dergelijk netwerk op het gebied van personenvervoer in samenwerking met het openbaar vervoer actoren moet ook tot de mogelijkheid behoren.

Diverse intelligente transportsystemen kunnen op deze infrastructurele kernnetwerken worden ingevoerd en in de praktijk worden getoetst en kunnen elementen van de kostprijs van het vervoer en de ecologische aspecten nader worden uitgewerkt. Voor dergelijke netwerken moeten duidelijke en Smart geformuleerde Europese doelstellingen worden uitgewerkt

De vertraging bij grote infrastructuurprojecten wordt door meerdere factoren veroorzaakt, onder andere budgettaire beperkingen, procedurele aspecten, enz. Door aan te sturen op meer bindende engagementen van de respectievelijke lidstaten, zal de lange doorlooptermijn van grote infrastructurele projecten echter niet verbeterd worden. In de meerderheid van de gevallen, zijn de engagementen van de lidstaten immers aanwezig, maar situeert de oorzaak van de vertraging zich op een ander vlak. Bovendien wijst Vlaanderen erop dat planning op infrastructuurplanning een regionale bevoegdheid is.

De tekst van het Groenboek verwijst naar TEN-V capaciteitsnormen. Hiertoe moeten uiteraard lange termijnscenario's worden ontwikkeld. Op dit ogenblik ontbreken dergelijke scenario's i.f.v. het TEN-V netwerk.

Aandachtspunt bij het ontwikkelen van capaciteitsnormen is hoe deze eerder rigiede normen kunnen verzoend worden met onzekere toekomstscenario's die flexibel moeten inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

V9: Hoe kunnen de financiële behoeften van TEN-V in zijn geheel – op korte, middellange en lange termijn – worden vastgesteld? Welke vorm van financiering – publiek of privaat, communautair of nationaal – is geschikt voor welke aspecten van de TEN-V-ontwikkeling?

De herziening van de bestaande eurovignetrichtlijn zal het mogelijk maken om het principe van “de vervuiler betaalt” in te voeren via de aanrekening van de externe kosten voor het milieu- en congestie. Een congestieheffing kan een sturend effect hebben op de goederenvervoerstromen. De verdere besprekingen moeten nog worden afgewacht

De vraag die hierbij moet gesteld worden is: op welke termijn en of er projecten zullen kunnen ontstaan die volledig ‘zelfbedruipend’ zijn.

Vlaanderen ondersteunt het principe dat een Europese kosten-batenanalyse gehanteerd wordt om de Europese toegevoegde waarde vast te stellen en de financiële middelen op deze wijze te sturen. De uitwerking van een objectieve methodiek voor deze kosten-batenanalyse zal echter geen sinecure zijn. Deze kosten-batenanalyse dient onder andere rekening te houden met externe kosten.

Het ontbreken van een erkende kosten-batenanalyse mag echter geen reden vormen om de subsidiëring in de lopende projecten (zij het tijdelijk) te onderbreken.

Publieke – private samenwerking moet verder aangemoedigd worden, maar is niet altijd en overal de beste oplossing.

V10: Welke bijstand kan worden verleend aan lidstaten om hen te helpen bij de financiering en voltooiing van de projecten onder hun verantwoordelijkheid? Moet de betrokkenheid van de private sector bij de voltooiing van infrastructuur verder worden aangemoedigd? Indien ja, hoe?

Constructies voor alternatieve financiering onder de vorm van PPS ter realisatie van TEN-V infrastructuur moeten verder ontwikkeld en verbeterd worden.

Ook de mogelijkheden via de Europese Investeringsbank ([Wereldbank](#)) moeten beter benut worden. Er kan voorgesteld worden om de gehanteerde drempelbedragen voor het in aanmerking nemen door deze financieringsbronnen te verlagen. Ook kunnen méér garanties ingebouwd worden voor financieringssystemen via de commerciële banken door de overheid o.a. TEN-V.

Een heroriëntatie van de Europese structuurfondsen dringt zich op zoals ook aangekondigd in de Mededeling van de Europese Commissie over de financiële vooruitzichten na 2013 vooral als optie 3 van de Europese Commissie algemeen wordt aanvaard.

V11: Welke zijn de sterke en zwakke punten van de bestaande communautaire financiële instrumenten, en is er behoefte aan nieuwe (inclusief “innoverende”) instrumenten? Hoe kan het gecombineerd gebruik van fondsen uit diverse communautaire bronnen worden gestroomlijnd om de tenuitvoerlegging van het TEN-V te ondersteunen?

De doorlooptijd van een projectaanvraag voor TEN-V steun is lang (zeker voor MoS projecten, die belangrijke commerciële aspecten met zich mee brengen). De administratieve procedures bij een Europese cofinancieringaanvraag wegen bijzonder zwaar.

Specifiek voor Motorways of the Sea projecten bestaan er veel mogelijke financiële instrumenten (Marco Polo voor de dienst, TEN-V voor infrastructuur, leningen bij EIB, ...). Er dient onderzocht te worden of de verschillende instrumenten niet beter op elkaar afgestemd kunnen worden, dan wel geïntegreerd kunnen worden.

Met betrekking tot prestatienormen (in functie van de vaststelling van de capaciteit voor diverse types infrastructuur) kunnen gelijkaardige bezwaren gemaakt worden als voor capaciteitsnormen. (zie onder V8). Prestatienormen kunnen als streefcijfers opgevat worden. Om de continuïteit van het netwerk te garanderen zou het nuttig zijn om deze streefcijfers voor het samenhangende netwerk toe te passen. De prestatienormen kunnen echter niet opgelegd worden aan de verschillende lidstaten omwille van de soevereiniteit van deze staten op het gebied van infrastructuurbeleid en infrastructuurplanning. Indien deze optie gekozen wordt, zal gezocht moeten worden naar een correcte juridische vertaalslag van de prestatienormen.

V12: Hoe kunnen de bestaande niet-financiële instrumenten worden verbeterd en welke nieuwe instrumenten kunnen worden geïntroduceerd?

Vlaanderen is van mening dat het werk van de Europese coördinatoren zijn nut bewijst en verder moet aangemoedigd worden. Er wordt uitgekeken naar de nieuwe TEN tools' voor beheer en opvolging van projecten.

13: Welke van deze opties is het beste geschikt en waarom?

Een eerste vraag die bij de verschillende voorgestelde opties moet gesteld worden is of deze wel op eenzelfde manier kunnen worden toegepast voor de verschillende vervoersmodi. Er is een genuanceerde benadering vereist. Bijvoorbeeld voor de waterweg, waarvan het netwerk niet de fijnmazigheid kent zoals die zich voordoen bij andere modi.

Op basis van de eerder beperkte informatie kan Vlaanderen op dit ogenblik nog geen prominente voorkeur voor een bepaalde optie formuleren. Graag wil Vlaanderen aankaarten dat er, buiten de drie genoemde opties, nog overige opties in overweging zouden moeten kunnen genomen worden. Zo kan bijvoorbeeld een vierde optie overwogen worden waarbij een combinatie gemaakt wordt tussen optie 2 en optie 3. Deze vierde optie kan een prioritair netwerk definiëren op basis van de diverse behoeften inzake de vervoersstromen van de diverse vervoersdiensten én bovendien op middellange tot lange termijn een conceptuele pijler als toekomstbeeld hanteren. De focus op de prioriteiten, gebaseerd op de behoeften van de diverse vervoersdiensten zijn voor Vlaanderen belangrijke invalshoeken. Aandacht moet (in de West-Europese regio) zeker ook gaan naar sturingssystemen en het aanbieden van geschikte knooppunten.

Vlaanderen vraagt bijgevolg een verdere verduidelijking van de voorgestelde opties en een bijkomende analyse om na te gaan of alle relevante opties gevat zijn, vooraleer een uitspraak gedaan kan worden.

CONCLUSIES

- Een fundamentele herziening van het TEN T beleid is noodzakelijk om een geïntegreerd Europees vervoersnetwerk te bewerkstelligen, waarbij alle transportmodi in co-modaliteit een plaats toebedeeld krijgen en waarbij intermodale knooppunten van fundamenteel belang zijn.
- De Europese Commissie moet daarom blijven inzetten op een structurele versterking van de economische hoofdstructuur
 Vlaanderen kan op dit ogenblik, op basis van de eerder beperkte informatie, nog geen uitspraak doen over de meest wenselijke optie. Wel moet een coherente en geïntegreerde netwerk aanpak bewerkstelligd worden, die rekening houdt met de verschillende aard van de vervoersmodi én met de reële behoeften van de vervoersmodi. Dit moet leiden tot een intermodaal hoofdnetwerk (spoor, waterwegen, havens, wegtransport, luchttransport) waarbij er moet ingezet worden op cruciale verbindingen met belangrijke logistieke centra. Aandacht moet (in de West-Europese regio) zeker ook gaan naar sturingssystemen en het aanbieden van geschikte (overslag) knooppunten.
 Vlaanderen wijst erop dat, onafhankelijk van de keuze voor een bepaalde optie, de engagementen voor de lopende projecten moeten kunnen blijven bestaan. Onafhankelijk van een voorkeur voor een bepaalde optie, zal rekening moeten worden gehouden met een overgangsfase.
- Vlaanderen is het eens met de Europese Commissie dat er in de vervoerssector nog meer naar efficiëntie moet worden gestreefd om de strijd tegen de klimaatveranderingen te kunnen winnen.
 Klimaatoverwegingen moeten worden meegenomen in het toewijzen van de subsidies. Het verdient dan ook aanbeveling om snel werk te maken van de internalisering van de externe kosten van alle transportmodi. Vlaanderen pleit voor transparante en eenvoudige berekeningswijzen ter zake.
- Naast klimaatverandering vraagt Vlaanderen ook rekening te houden met luchtkwaliteit (in het bijzonder fijn stof en NO₂) en geluidsimpact.
- Projecten die interoperabiliteit van grensoverschrijdende infrastructuur bewerkstelligen en waarbij wordt ingezet op inter-operabele verkeersmanagementsystemen verdienen de voorkeur. Tevens moet er voldoende aandacht besteed worden aan cross boarder enforcement.
- Vlaanderen ondersteunt de Commissie in haar actieplan voor Intelligente Transportsystemen als aanvulling of alternatief van soms zeer dure infrastructuurvoorzieningen.
 Ook door verkeersopvoeding (rijgedrag, verkeersveiligheid..) kan een optimalisatie van het wegvervoer worden bewerkstelligd.
- Er zal bovendien moeten worden nagedacht over aanpassingen aan de bestaande infrastructuur met betrekking tot schone, zuinige, stille en intelligente voer- en vaartuigen.(cfr. verkeerssignalisatie, uitrustingen voor energiezuinige bevoorrading ...).
- De verdere uitwerking van groene corridors moet worden gestimuleerd op voorwaarde dat voor het vervoer tussen knooppunten de alternatieve wijzen van vervoer moeten worden gepromoot. Projecten waarbij deze alternatieve vervoerswijzen voorhanden zijn verdienen voorrang.
- Voor projecten die zich op het prioritaire Europees netwerk bevinden zou een meer bindend kader voor realisatie door de Europese Commissie kunnen uitgewerkt worden en het engagement van de lidstaten met betrekking tot deze projecten moet eveneens bindend verankerd worden

- De rol van de TEN coördinatoren heeft zijn nut bewezen en kan nog versterkt worden
- Tot slot vraagt Vlaanderen dat de Commissie terdege rekening houdt met de verschillen in evolutie van de netwerken tussen de sterk verstedelijkte gebieden die vooral af te rekenen hebben met de effecten van het vervoer op het milieu en gezondheid (fijn stof problematiek, congestie, CO2 uitstoot) en de lidstaten die vooral focussen op nieuwe infrastructuurverbindingen. Voor de verdeling van de financiële middelen moeten beide problematieken worden meegenomen. Bovendien mag in die lidstaten waar vooral moet worden ingezet op infrastructuurbeleid de te verwachten milieuhinder niet uit het oog worden verloren.

GROENBOEK
TEN-V: een beleidsevaluatie
Op weg naar een beter geïntegreerd Trans-Europees vervoersnetwerk ten
dienste van het gemeenschappelijke vervoersbeleid

VLAAMSE STANDPUNTBEPALING

Inleiding

Vlaanderen verwelkomt het initiatief van de Commissie om een publieke consultatie deel uit te laten maken van de evaluatie van het TEN-V beleid.

Vlaanderen is de mening toegedaan dat het bepaald moeilijk is om de gevraagde denkoefening te concretiseren wanneer de financiële middelen tot nu toe de voornaamste hinderpaal zijn om een geïntegreerd TEN beleid te voeren. Hiervoor verwijst Vlaanderen naar de lijst met 30 prioritaire projecten, waarvoor nog +/- 600 miljard € nodig is om alle projecten af te werken, terwijl er maar 8 miljard € voorhanden is in het TEN-V programma ...

Vlaanderen onderschrijft de analyse van de Commissie dat de doelstellingen van TEN-V ruimer zijn dan enkel vervoerdoelstellingen en dat het TEN-V beleid een belangrijke rol vervult in de economische, sociale en territoriale cohesie van de EU en een bijdrage kan leveren aan het bestrijden van klimaatverandering. Naast klimaatverandering vraagt Vlaanderen echter ook rekening te houden met luchtkwaliteit (in het bijzonder fijn stof en NO₂) en geluidsimpact.

Vlaanderen onderschrijft de stelling van de Europese Commissie dat er fors moet ingezet worden op de verdere ontwikkeling van duurzame vervoersmodi, vergroening van de transportsector en co-modaliteit. Daartoe moeten de inter-modale knooppunten efficiënt en geïntegreerd uitgebouwd worden.

Het vervoersbeleid moet in de toekomst gericht zijn op de behoefte aan efficiënte goederen- en passagiersvervoersdiensten die op co-modale basis zijn gestructureerd en die gebruik maken van innoverende technologieën.

Daartoe moet het actieplan rond de Intelligente transportsystemen voor alle vervoersmodi zo snel mogelijk worden uitgevoerd en geoperationaliseerd.

Alle lidstaten hebben zich trouwens positief uitgesproken over de Raadsconclusies "Intelligente Transportsystemen". Ook hier dient voldoende aandacht te worden besteed aan de interoperabiliteit tussen de verschillende transportmodi.

Vlaanderen is het met de Europese Commissie eens dat de financiële middelen te verspreid worden ingezet. Zeker voor dringende prioritaire projecten van gemeenschappelijk belang kan het betreurd worden dat het gebrek aan gebundelde financiële middelen de overeengekomen termijnen in het gedrang brengen.

Hoewel de "Motorways of the Sea" een co-modale vervoersoplossing bij uitstek is om de toegankelijkheid te verbeteren en de emissies van het goederenvervoer over de weg te beperken moet er op dit vlak nog veel vooruitgang geboekt worden.

Het bijkomende 'technical support document' over Motorways of the Sea geeft wel een vrij correcte analyse van de problemen die er zijn, maar suggereert weinig of geen oplossingen. De meerwaarde van dit document is niet helemaal duidelijk. Er wordt in MoS kringen uitgekeken naar deze consultatie en de herziening van het TEN-T netwerk, omdat deze meer duidelijkheid zouden kunnen scheppen. Hoe dit precies moet gebeuren, is in dit groenboek ook niet duidelijk omschreven.

Ook de binnenvaart verdient meer aandacht. Indien het TEN-V beleid een bijdrage wil leveren aan het bestrijden van de klimaatverandering moet er voldoende worden ingezet op duurzame transportmodi, ook wat de verdeling van de middelen betreft. In het verleden is daartoe te weinig geïnvesteerd in de binnenvaart.

Antwoorden op vragen

V1: Zijn er nog andere factoren waarmee de Commissie rekening moet houden bij haar evaluatie van de ontwikkeling van het TEN-V tot dusver?

Een belangrijk element is een veranderende beleidscontext (sterk gegroeide internationale transportstromen, fluctuerende energieprijzen, opkomst regionale luchthavens) en een voortschrijdend inzicht over territoriale cohesie; de samenhang van het Europese grondgebied.

Voor Vlaanderen gaat territoriale cohesie uit van de endogene potenties (kansen en beperkingen van ieder gebied) en moet dit territoriaal kapitaal, door middel van kruisbestuiving met andere territoria, worden geoptimaliseerd. Doel is een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van het gehele Europese territorium. Om dit te bereiken is een Europese beleidsstrategie wenselijk, moet er tussen sectoren en bestuursniveaus samengewerkt worden (multi-level governance) en moet de territoriale impact meegenomen worden in toekomstig Europees beleid.

Volgens deze visie is bereikbaarheid één van de territoriale potenties. Maar kan relatieve onbereikbaarheid wellicht ook een kans zijn voor de ontwikkeling van andere potenties zoals natuur/toerisme.

Er is nood aan een Europees kader waarbinnen deze territoriale samenhang en het Europese TEN-V netwerk wordt bekeken. Hieruit zou kunnen blijken dat vanuit een Europees perspectief er mobiliteitsknelpunten zijn rond belangrijke verstedelijkte en vervoergenerende gebieden en dat hier ook andere Europese oplossingen dan puur infrastructurele nodig zijn (financiële middelen voor vraagbeheersing/wegbeprijzing...). Vraagbeheersing en het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur mogen hierbij niet uit het oog verloren worden.

Vanuit dit perspectief kan afgevraagd worden of bepaalde netwerken (autowegen) op Europese schaal wel fysiek met elkaar verbonden moeten zijn. In het kader van co-modaliteit zijn ook andere oplossingen mogelijk: een deel per trein, vliegtuig of schip. Dit neemt niet weg dat, daar waar belangrijke transportstromen (over autowegen) zijn, er geen ontbrekende delen in een aansluitend netwerk mogen zijn.

Naast een evaluatie of de vooropgestelde doelstellingen van het TEN-V beleid bereikt zijn, dient ook nagegaan te worden hoe TEN-V zich heeft verhouden tot ander Europees beleid. TEN-V heeft wellicht bijgedragen aan de realisatie van de doelstellingen van het cohesiebeleid door het verbinden van perifere Europese

regio's. Is dit ook het geval voor het bereiken van de Lissabon- en Göteborgdoelstellingen?

Als uitgangspunt geldt dat alle initiatieven gebaseerd moeten zijn op duidelijke doelstellingen en een transparante en objectieve planningsmethode.

Een meer uitgesproken territoriaal cohesiebeleid kan er voor zorgen dat de veranderende vervoerstromen beter worden gecoördineerd.

Middels Flanders Port Area ondersteunt de Vlaamse overheid de vier Vlaamse havens, in samenwerking met deze havens zelf en de hele sector. Zij doet dit door de gemeenschappelijke aspecten en de onderlinge samenwerking tussen de havenbesturen, de overheid en de privésector te bevorderen en te versterken. De invloed van Flanders Port Area stopt niet in de havens maar reikt tot in het gemeenschappelijke hinterland.

Een gemeenschappelijke visie over duurzaam goederenvervoer vergroot de efficiëntie van investeringen in infrastructuur en vermindert de negatieve effecten die gepaard gaan met minder duurzame vormen van vervoer.

Ook de scheepvaart draagt bij tot de duurzame en evenwichtige ontwikkeling van het Europese territoriale grondgebied, maar hiervoor is naast de infrastructurele beschikbaarheid van de waterweg ook de continuïteit in het gebruik in tijd, exploitatie en uitrusting van het netwerk een vereiste. Daaronder vallen o.a. het tijdig aankondigen, het afstemmen en beperken van scheepvaartstremmingen, het begeleiden van de scheepvaart op de waterwegen door middel van "River Information Services" en het organiseren van evenementen en baggerwerken met een minimum aan hinder voor de binnen- en zeevaart.

Vlaanderen vraagt een versterkt TEN beleid rond sterk verstedelijkte en vervoers-genererende gebieden. Specifiek dient hierbij aandacht te gaan naar de problematiek betreffende congestie (cfr. congestieheffing voor zwaar transport), luchtkwaliteit en geluid. De infrastructuur dient enerzijds optimaal in de omgeving te worden ingepast met minimale hinder en het maximaal benutten van mogelijk potentieel om de al bestaande blootstelling aan geluid en luchtverontreiniging te verminderen. Optimale inpassing betekent niet alleen de effecten op geluid en luchtverontreiniging in rekening brengen, maar tevens rekening houden met barrière-effecten en versnippering (vooral geldig in het buitengebied).

Wat het Vlaamse **TEN wegennet** betreft wordt er op aangedrongen dat de financiële middelen prioritair ter beschikking kunnen worden gesteld voor de "missing links" in het Vlaamse TEN-V wegennetwerk, teneinde het TEN-T netwerk tijdig te kunnen conformeren met de vooruitzichten Horizon 2020.

Hieronder wordt bijgevolg verstaan bijkomende Europese investeringen in functie van de ontsluiting van de Zeehaven Zeebrugge (de AX), de verdere ontwikkeling van de N49/ A11 tussen Zeebrugge, Brugge en de ontsluiting van het grootstedelijke gebied Antwerpen richting Nederland namelijk de 'Oosterweelverbinding' en de aanleg van de A102. Deze visie sluit aan bij het opentrekken van de huidige werking op basis van prioritaire projecten tot een visie op basis van een prioritair netwerk, dat verder bouwt op de gedefinieerde 30 prioritaire projecten.

Ook wat de **waterweg** betreft moet geïnvesteerd worden in het wegwerken van missing links en bottlenecks. Hiervoor kan verwezen worden naar de “inventory of most important missing bottlenecks and missing links in the waterway network” van de UN ECE:

1. Het tracé Maldegem – Zeebrugge (Seine Schelde West) is aangeduid als missing link.
2. Volgende tracés worden als bottleneck vernoemd:
 - Seine Schelde (Harelbeke-Halluin lock) – opwaarderen van klasse II naar IV
 - Kanaal naar Charleroi , van Lembeek tot het Brussels gedeelte – opwaarderen van de hoogte onder de bruggen en verbetering van de waterweg is noodzakelijk.
 - Dender, van Aalst tot aan Dendermonde- opwaardering
 - het kanaal Bocholt-Herentals, sectie Bocholt-Dessel
 - Zuid-Willemsvaart, sectie Bocholt-Nederlandse grens
3. daarnaast wordt het Kanaal van Brussel naar de Schelde als strategische bottleneck aangeduid aangezien er een opwaardering voorzien wordt van klasse V tot VI b. en hetzelfde geldt voor het Albertkanaal, vak Wijnegem – Antwerpen : opwaardering van klasse Vb tot klasse VIb
4. tenslotte kan ook de Boven-Zeeschelde als bottleneck aangeduid worden aangezien op lange termijn gestreefd wordt naar een verhoging van het gebariet tot op het punt dat een tijonafhankelijke vaart voor schepen tot 2000 ton mogelijk wordt..

Ook moet onderzocht worden of Europa middelen kan investeren in de veiligheid van tunnels, gelegen op het TEN-V netwerk

Vlaanderen ondersteunt de nieuwe focus van TEN-V op logistiek, intelligente transportsystemen en co-modaliteit. Een gerichte analyse van potenties betreffende multimodaliteit dient mee aan de basis te liggen van een evaluatie van het TEN-V beleid.

Dit betekent niet dat een TEN netwerk een optelsom moet zijn van nationale of regionale prioriteiten. Wel dat er een wisselwerking moet zijn tussen de verschillende bestuursniveaus om tot het meest optimale resultaat te komen. Europese inzichten moeten ook meespelen in de evaluatie van de Vlaamse prioriteiten en vice versa. Huidig en toekomstig TEN-V beleid zou niet moeten ingaan tegen nationaal/regionaal beleid maar zij zouden elkaar juist moeten versterken door multi-level governance.

V2: Wat zijn de argumenten vóór of tegen het behoud van het uitgebreide netwerk, en hoe kunnen de nadelen van elke benadering worden overwonnen?

Eenzijds lijken de omvang van het uitgebreide netwerk en de beperkte middelen die de lidstaten en de EC ter beschikking hebben om dit netwerk uit te breiden en te onderhouden een groot nadeel te zijn.

Vervoer via de waterwegen

Anderzijds is het uitgebreide netwerk vrij bevattelijk:

Er bestaan immers lijsten en kaarten van wegen, waterwegen, ... die deel uitmaken van het netwerk. Het deel uitmaken van het TEN-V netwerk wordt vaak gebruikt als voorwaarde voor projectfinanciering (bijv. Motorways of the Sea, havenprojecten, ...), waardoor er ook een zekere mate van duidelijkheid bestaat. Verder kan worden aangehaald dat het concept (uitgebreid) TEN-V netwerk vrij sterk is, redelijk goed gekend is en gezien wordt als een solide referentiebasis.

Wat de binnenvaart betreft is het belangrijk dat het uitgebreide netwerk in stand wordt gehouden. Sterker nog, vanwege het feit dat het waterwegennet niet zo fijnmazig is dan het wegennet zijn alle waterwegen (ook kleiner dan klasse IV) van groot belang binnen het netwerk. Naast het 'kernnetwerk' moet daarom ook aandacht gaan naar het ruimere netwerk met alle waterwegen vanaf klasse I en groter. Er moet ook belang gehecht worden aan de toegankelijkheid van het netwerk, het vrijwaren van hun vaarkarakteristieken en de verbindingen van de verschillende bestaande (nationale) netwerken en het inplanten van watergebonden bedrijventerreinen.

Wegvervoer

Hoewel voor transport met uitzonderlijk vervoer over lange afstand toch in de eerste plaats de waterwegen in aanmerking moeten genomen worden, kunnen grensoverschrijdende transportassen voorzien worden die transport met uitzonderlijke konvoien en "lange en zware vrachtvoertuigen" kunnen garanderen. De wegen kunnen voor dit uitzonderlijk vervoer het aanvullende netwerk vormen. Ook voor ondeelbare transporten, waarvoor geen enkel ander alternatief voorhanden is, biedt deze oplossing een meerwaarde.

V3: Zou de benadering op basis van een prioritair netwerk beter zijn dan de huidige benadering op basis van prioritaire projecten? Indien nee, waarom niet, en wat zijn de sterke punten van de huidige benadering op basis van prioritaire projecten? Indien ja, welke (extra) voordelen kan dit opleveren en hoe moet dit netwerk worden ontwikkeld?

Het is ondenkbaar dat er volledig teruggekomen zou worden op de engagementen die eerder genomen zijn m.b.t. financiering van de 30 prioritaire projecten. In die zin is het dan ook aangewezen dat, indien er voor deze nieuwe aanpak - prioritaire netwerken - wordt gekozen, deze aanpak enkel wordt gebruikt voor nieuwe projecten en dat hiernaast de uitwerking van de lopende prioritaire projecten zou blijven bestaan, en voltooid zouden worden. Onafhankelijk van de keuze van één van de drie opties (vraag 13) zal rekening moeten worden gehouden met een overgangsfase.

Dit neemt niet weg dat, vanuit de **wegensector** in Vlaanderen, de visie ondersteund kan worden om op basis van een prioritair netwerk én prioritaire projecten het TEN-V beleid te structureren. Vlaanderen, als logistieke draaischijf, is vragende partij om dit prioritaire netwerk te enten op de belangrijke verkeersstromen, zoals het Groenboek voorstelt. De continuïteit in het netwerk is, zoals het Groenboek stelt, een belangrijk argument om een prioritair netwerk te definiëren.

Voor de wegensector zou het prioritaire netwerk de belangrijke positie van Vlaanderen als (multimodale) logistieke draaischijf in Europa kunnen benadrukken.

Wat echter het waterwegennet betreft dient in overweging genomen te worden dat dit netwerk beperkt is en zeker niet in fijnmazigheid vergelijkbaar met het autosnelwegennet. Daarom is het definiëren van een prioritair waterwegennet binnen het al beperkte TEN-V waterwegen een te vermijden optie. Voor wat het Europese niveau betreft moet het ganse TEN-V waterwegen als prioritair beschouwd te worden.

Het prioritaire netwerk zou niet enkel de (Vlaamse) zeehavens beter benadrukken, maar zou ook de aandacht vestigen op de (multimodale) ontsluiting naar het hinterland. De continuïteit van de vervoersketen zal beter tot uiting komen in een prioritaire netwerkbenadering.

De definitie van een prioritair netwerk gebaseerd op goederenstromen zal de rol van de **zeehavens** in het Europese goederentransport beter benadrukken. Momenteel maken zeehavens wel deel uit van het uitgebreide netwerk, doch er zijn relatief weinig financieringsmogelijkheden voor de havens voorhanden, hoewel de Europese zeehavens instaan voor 80% van de Europese in- en export. Hopelijk kunnen dan ook meer Europese middelen vrijgemaakt worden voor hinterlandverbindingen met de zeehavens.

Bijvoorbeeld: Het Vlaamse project Seine-Schelde-West, dat gelinkt kan worden aan het bestaande prioritaire project Seine-Schelde maakt als onderdeel van het TEN-V waterwegen deel uit van het prioritaire netwerk.

Het aspect klimaatverandering of vergroening van transport kan er ook voor zorgen dat de voor Vlaanderen belangrijke **binnenvaartcorridors** worden opgenomen in het prioritaire netwerk.

Ook met de effecten van de klimaatsveranderingen moet rekening worden gehouden (cfr. stijging van de zeespiegel)

Er dienen hoe dan ook **duidelijke criteria** met betrekking tot dit prioritaire netwerk opgesteld te worden met bijzondere en ruime aandacht voor **intermodale knooppunten**. Het werken met een netwerk kan er toe leiden dat multimodaliteit meer verankerd wordt.

In dit prioritaire netwerk moeten dan **alle** transportmodi interoperabel aan elkaar kunnen gelinkt worden. Standaardnormen voor overslag tussen de verschillende transportmodi zullen absoluut nodig zijn.

Wanneer **extra-lange en zware wegvoertuigen** worden ingezet moet er vooraf nagegaan worden welke effecten deze netwerken genereren in relatie tot de **andere meer duurzame transportmodi en welke invloed dit kan hebben op de verkeersveiligheid**. Een duidelijke definiëring van randvoorwaarden is een absolute noodzaak.

V4: Is deze flexibele benadering voor het identificeren van projecten van gemeenschappelijk belang geschikt voor een beleid dat traditioneel in grote mate gebaseerd is op de beslissingen van individuele lidstaten om in infrastructuur te investeren? Welke aanvullende voor- en nadelen heeft deze benadering, en hoe kan ze het best worden weergegeven in de planning op communautair niveau?

Vlaanderen heeft in haar visiedocument met betrekking tot de Lissabonstrategie gesteld dat er in Europa concreet moet gewerkt aan het optimaliseren van het mobiliteitsgebeuren met betrekking tot **co-modaliteit en de vervollediging van de infrastructuur** met het oog op de werkgelegenheid en de versterking van de concurrentiepositie binnen Europa. Dit ligt in het verlengde van het Europees Economisch Herstelplan waarbij aangegeven wordt om sneller te investeren in de modernisering van de infrastructuur en de missing links omwille van de congestieproblemen.

Belangrijk is dat er **duidelijke link** bestaan tussen de communautaire doelstellingen zoals het promoten van duurzaam transport en het communautaire infrastructuurbeleid

De vrees bestaat echter dat er maar weinig marge is voor een flexibele benadering, afhankelijk van toekomstige marktontwikkelingen. Het gevaar bestaat dat er een 'koehandel' tussen de lidstaten zal ontstaan (budgettair) als een deel van het netwerk later 'à la carte' wordt gedefinieerd en de bijhorende middelen worden verdeeld.

V5: Hoe kan in het algemene concept voor de toekomstige ontwikkeling van TEN-V het beste rekening worden gehouden met bovenstaande aspecten? Met welke andere aspecten moet rekening worden gehouden?

De rol van de havens en de binnenvaart kan in een toekomstig netwerk meegenomen worden door rekening te houden met "**groene corridors**" en **goederenstromen**.

Zoals in het recent gepubliceerde witboek 'adaptatie klimaatverandering' wordt gesteld zal in de toekomst ook aandacht moeten worden geschonken aan de klimaatresistentie van het gehele TEN-netwerk. Hierbij kan de uitwerking van een methodologie op Europees niveau een nuttig instrument zijn.

Verbindingen met het hinterland via duurzame transportmodi moeten verbeterd en verder gepromoot worden, ook om (bijkomende) congestie te vermijden. Ontsluiting via de binnenvaart krijgt momenteel te weinig aandacht. Ook worden binnenschepen in de havens vaak stiefmoederlijk behandeld. Bij investeringen in havens moet rekening gehouden worden met de hinterlandverbinding, bij voorkeur via duurzame transportmodi.

Promotie van de binnenvaart is belangrijk bij het bestrijden van de opwarming van de aarde en congestie. Daarnaast is de impact van de Kaderrichtlijn Water op het vervoer te water niet te onderschatten, temeer vanwege het ontbreken van een eigen

Kaderrichtlijn “binnenvaart”. Zulke kaderrichtlijn zou onder andere maatregelen moeten vastleggen voor de exploitatie van de waterweg en service levels.

Wat “**Motorways of the Sea**” betreft bestaat de vrees dat de aanzet tot verduidelijking van het concept weinig zoden aan de dijk zal brengen. Het concept blijft te complex. Voorgesteld wordt om het “Motorways of the Sea” verhaal te koppelen aan hinterlandverbindingen en investeringen in hinterlandinfrastructuur.

Vlaanderen spoort Europa aan om ook de **internalisering van de externe kosten** voor de andere transportmodi (spoor, waterweg...) onverkort af te werken, waardoor een meer gediversifieerd goederenvervoer kan tot stand komen.

In dit verband zijn de recente ontwikkelingen rond **tracking en tracing** van goederen van wezenlijk belang voor een efficiënt infrastructuurbeheer.

Bovendien Vlaanderen benadrukken dat **verkeerssturing en handhaving** belangrijke factoren blijven voor het optimale gebruik van de beschikbare capaciteit en om het de verkeersveiligheid te verhogen (wegbeprijzing, controle van de snelheid, minimum afstand tussen voertuigen, inhaalverbod, aslasten...) Daarom moeten ook de handhavingssystemen dynamisch worden aangestuurd en moet er werk gemaakt worden van cross boarding enforcement.

Tot slot wordt ook gewezen op het belang van leidingeninfrastructuren (ondergronds transport). Vlaanderen wenst Europa aan te sporen om in het kader van het TEN-V eveneens een visie te ontwikkelen met betrekking tot leidingentransport. De openstelling van de markt voor energietransport via leidingen heeft er immers toe geleid dat heel wat overheden geen impact meer hebben op tracéligging en prioriteitstelling van leidingprojecten op Europees schaalniveau.

V6: Hoe kunnen ITS, als onderdeel van het TEN-V, de werking van het vervoerssysteem verbeteren? Hoe kunnen investeringen in Galileo en EGNOS zich vertalen in verbeterde efficiëntie en een optimaal gewicht in de vraag naar vervoer? Hoe kunnen ITS bijdragen tot de ontwikkeling van een multimodaal TEN-V? Hoe kunnen de bestaande financieringsmogelijkheden in het kader van het TEN-V worden versterkt teneinde de tenuitvoerlegging van het Europees plan voor de ontwikkeling van het ERTMS het beste te kunnen ondersteunen tijdens de volgende periode van de financiële vooruitzichten?

Voor de sector havens en binnenvaart zal Vlaanderen zich oriënteren op de genomen EU RIS beslissingen aangezien RIS vrij snel zal worden ingevoerd op Europese schaal. RIS zal vooral bijdragen **tot veiligheid en efficiëntie in de modus binnenvaart.**

De informatiediensten van RIS maken het mogelijk om logistieke processen voortdurend af te stemmen op daadwerkelijke vervoerssituaties. Daardoor wordt het transport over het water efficiënter, milieuvriendelijker en veiliger.

Wel zou de **interoperabiliteit tussen bijvoorbeeld RIS en andere intelligente transportsystemen** moeten worden gegarandeerd (zie standpunt ten aanzien van ITS). In de RIS-richtlijn (2005/44/EG) wordt deze interoperabiliteit met andere systemen voorzien.

Vlaanderen vraagt dat de Europese Commissie bij het uittekenen en de implementatie van ITS in het wegvervoer voldoende aandacht zou besteden aan de interfaces tussen alle transportmodi inzonderheid wat de intermodale knooppunten betreft. Vlaanderen verwijst naar de EU-richtlijn ITS en het bijhorende actieplan, waarin de noodzaak aan 'open ITS-systemen' beklemtoond wordt. Toekomstige reisinformatie moet multimodaal zijn, met aandacht voor het STOP principe.

Intelligente transportsystemen kunnen de veiligheid van de weggebruiker en de grensoverschrijdende verkeershandhaving aanzienlijk verbeteren.

De snelle ontwikkeling van deze innovatietechnologieën vergt inderdaad een nieuwe conceptuele aanpak wat de infrastructuuruitbreiding betreft. Belangrijk hierbij is dat door een gezamenlijke aanpak een uitwisseling van **best practices** kan gebeuren en een kruisbestuiving tussen de verschillende systemen. Deze Europese aanpak is cruciaal voor een coherente invoering van ITS in het Europese TEN-netwerk.

Naast de bestrijding van congestie (vraagbeheersing, netwerkevenwicht) kan ITS ook bijdragen tot een lokale verbetering van de luchtkwaliteit (parameters vastleggen in functie van voertuigkenmerken en plaats (achtergrondconcentraties)

V7: Moet het concept van een (infrastructuur-)project van gemeenschappelijk belang worden verruimd omdat de grenzen tussen infrastructuur en voertuigen of tussen de terbeschikkingstelling van infrastructuur en de wijze waarop ze wordt gebruikt, verschuiven? Indien ja, hoe moet dit concept worden gedefinieerd?

Wat de waterweg betreft kan het concept infrastructuurprojecten zich niet grenzeloos en continu aanpassen aan de ontwikkeling van steeds groter wordende vaartuigen. De op een bepaald moment vastgelegd normen voor afmetingen moeten voor lange termijn aangehouden blijven.

Er wordt ook verwezen naar technical support document MoS over financiering van zeeschepen. Vooralsnog is de Vlaamse Overheid geen voorstander van de financiering van schepen.

V8: Is een dergelijk “kernnetwerk” haalbaar op communautair niveau, en wat zijn de voor- en nadelen daarvan? Welke methoden moeten worden toegepast voor het ontwerp van dit netwerk?

Op basis van **performante meetindicatoren en betrouwbare statistieken** onder meer over de vervoerstromen van het goederenvervoer binnen Europa moet het mogelijk zijn om **kernnetwerken** uit te bouwen met maximale aandacht voor co-modaliteit en oog voor milieuvriendelijk en duurzaam transport.

Vlaanderen dringt er nogmaals op aan dat de Europese Commissie dringend werk zou maken van deze meetindicatoren en statistieken.

Europa zou een **proeftraject van een dergelijk kernnetwerk kunnen uitwerken** en via een overlegplatform met de lidstaten een best practices concept kunnen uitwerken met het oog op de vereenvoudiging van de vervoersketen en tracking en tracing van het goederenvervoer

Dergelijk netwerk op het gebied van personenvervoer in samenwerking met het openbaar vervoer actoren moet ook tot de mogelijkheid behoren.

Diverse intelligente transportsystemen kunnen op deze infrastructurele kernnetwerken worden ingevoerd en in de praktijk worden getoetst en kunnen elementen van de kostprijs van het vervoer en de ecologische aspecten nader worden uitgewerkt. Voor dergelijke netwerken moeten duidelijke en Smart geformuleerde Europese doelstellingen worden uitgewerkt

De vertraging bij grote infrastructuurprojecten wordt door meerdere factoren veroorzaakt, onder andere budgettaire beperkingen, procedurele aspecten, enz. Door aan te sturen op meer bindende engagementen van de respectievelijke lidstaten, zal de lange doorlooptermijn van grote infrastructurele projecten echter niet verbeterd worden. In de meerderheid van de gevallen, zijn de engagementen van de lidstaten immers aanwezig, maar situeert de oorzaak van de vertraging zich op een ander vlak. Bovendien wijst Vlaanderen erop dat planning op infrastructuurplanning een regionale bevoegdheid is.

De tekst van het Groenboek verwijst naar TEN-V capaciteitsnormen. Hiertoe moeten uiteraard lange termijnscenario's worden ontwikkeld. Op dit ogenblik ontbreken dergelijke scenario's i.f.v. het TEN-V netwerk.

Aandachtspunt bij het ontwikkelen van capaciteitsnormen is hoe deze eerder rigiede normen kunnen verzoend worden met onzekere toekomstscenario's die flexibel moeten inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

V9: Hoe kunnen de financiële behoeften van TEN-V in zijn geheel – op korte, middellange en lange termijn – worden vastgesteld? Welke vorm van financiering – publiek of privaat, communautair of nationaal – is geschikt voor welke aspecten van de TEN-V-ontwikkeling?

De herziening van de bestaande eurovignetrichtlijn zal het mogelijk maken om het principe van "de vervuiler betaalt" in te voeren via de aanrekening van de externe kosten voor het milieu- en congestie. Een congestieheffing kan een sturend effect hebben op de goederenvervoerstromen. De verdere besprekingen moeten nog worden afgewacht

De vraag die hierbij moet gesteld worden is: op welke termijn en of er projecten zullen kunnen ontstaan die volledig 'zelfbedruipend' zijn.

Vlaanderen ondersteunt het principe dat een Europese kosten-batenanalyse gehanteerd wordt om de Europese toegevoegde waarde vast te stellen en de financiële middelen op deze wijze te sturen. De uitwerking van een objectieve methodiek voor deze kosten-batenanalyse zal echter geen sinecure zijn. Deze kosten-batenanalyse dient onder andere rekening te houden met externe kosten.

Het ontbreken van een erkende kosten-batenanalyse mag echter geen reden vormen om de subsidiëring in de lopende projecten (zij het tijdelijk) te onderbreken.

Publieke – private samenwerking moet verder aangemoedigd worden, maar is niet altijd en overal de beste oplossing.

V10: Welke bijstand kan worden verleend aan lidstaten om hen te helpen bij de financiering en voltooiing van de projecten onder hun verantwoordelijkheid? Moet de betrokkenheid van de private sector bij de voltooiing van infrastructuur verder worden aangemoedigd? Indien ja, hoe?

Constructies voor alternatieve financiering onder de vorm van PPS ter realisatie van TEN-V infrastructuur moeten verder ontwikkeld en verbeterd worden.

Ook de mogelijkheden via de Europese Investeringsbank ([Wereldbank](#)) moeten beter benut worden. Er kan voorgesteld worden om de gehanteerde drempelbedragen voor het in aanmerking nemen door deze financieringsbronnen te verlagen. Ook kunnen méér garanties ingebouwd worden voor financieringssystemen via de commerciële banken door de overheid o.a. TEN-V.

Een heroriëntatie van de Europese structuurfondsen dringt zich op zoals ook aangekondigd in de Mededeling van de Europese Commissie over de financiële vooruitzichten na 2013 vooral als optie 3 van de Europese Commissie algemeen wordt aanvaard.

V11: Welke zijn de sterke en zwakke punten van de bestaande communautaire financiële instrumenten, en is er behoefte aan nieuwe (inclusief “innoverende”) instrumenten? Hoe kan het gecombineerd gebruik van fondsen uit diverse communautaire bronnen worden gestroomlijnd om de tenuitvoerlegging van het TEN-V te ondersteunen?

De doorlooptijd van een projectaanvraag voor TEN-V steun is lang (zeker voor MoS projecten, die belangrijke commerciële aspecten met zich mee brengen). De administratieve procedures bij een Europese cofinancieringsaanvraag wegen bijzonder zwaar.

Specifiek voor Motorways of the Sea projecten bestaan er veel mogelijke financiële instrumenten (Marco Polo voor de dienst, TEN-V voor infrastructuur, leningen bij EIB, ...). Er dient onderzocht te worden of de verschillende instrumenten niet beter op elkaar afgestemd kunnen worden, dan wel geïntegreerd kunnen worden.

Met betrekking tot prestatienormen (in functie van de vaststelling van de capaciteit voor diverse types infrastructuur) kunnen gelijkaardige bezwaren gemaakt worden als voor capaciteitsnormen. (zie onder V8). Prestatienormen kunnen als streefcijfers opgevat worden. Om de continuïteit van het netwerk te garanderen zou het nuttig zijn om deze streefcijfers voor het samenhangende netwerk toe te passen. De prestatienormen kunnen echter niet opgelegd worden aan de verschillende lidstaten omwille van de soevereiniteit van deze staten op het gebied van infrastructuurbeleid

en infrastructuurplanning. Indien deze optie gekozen wordt, zal gezocht moeten worden naar een correcte juridische vertaalslag van de prestatienormen.

V12: Hoe kunnen de bestaande niet-financiële instrumenten worden verbeterd en welke nieuwe instrumenten kunnen worden geïntroduceerd?

Vlaanderen is van mening dat het werk van de Europese coördinatoren zijn nut bewijst en verder moet aangemoedigd worden. Er wordt uitgekeken naar de nieuwe TEN tools' voor beheer en opvolging van projecten.

13: Welke van deze opties is het beste geschikt en waarom?

Een eerste vraag die bij de verschillende voorgestelde opties moet gesteld worden is of deze wel op eenzelfde manier kunnen worden toegepast voor de verschillende vervoersmodi. Er is een genuanceerde benadering vereist. Bijvoorbeeld voor de waterweg, waarvan het netwerk niet de fijnmazigheid kent zoals die zich voordoen bij andere modi.

Op basis van de eerder beperkte informatie kan Vlaanderen op dit ogenblik nog geen prominente voorkeur voor een bepaalde optie formuleren. Graag wil Vlaanderen aankaarten dat er, buiten de drie genoemde opties, nog overige opties in overweging zouden moeten kunnen genomen worden.

Zo kan bijvoorbeeld een vierde optie overwogen worden waarbij een combinatie gemaakt wordt tussen optie 2 en optie 3. Deze vierde optie kan een prioritair netwerk definiëren op basis van de diverse behoeften inzake de vervoersstromen van de diverse vervoersdiensten én bovendien op middellange tot lange termijn een conceptuele pijler als toekomstbeeld hanteren. De focus op de prioriteiten, gebaseerd op de behoeften van de diverse vervoersdiensten zijn voor Vlaanderen belangrijke invalshoeken. Aandacht moet (in de West-Europese regio) zeker ook gaan naar sturingssystemen en het aanbieden van geschikte knooppunten.

Vlaanderen vraagt bijgevolg een verdere verduidelijking van de voorgestelde opties en een bijkomende analyse om na te gaan of alle relevante opties gevat zijn, vooraleer een uitspraak gedaan kan worden.

CONCLUSIES

- Een fundamentele herziening van het TEN T beleid is noodzakelijk om een geïntegreerd Europees vervoersnetwerk te bewerkstelligen, waarbij alle transportmodi in co-modaliteit een plaats toebedeeld krijgen en waarbij intermodale knooppunten van fundamenteel belang zijn.
- De Europese Commissie moet daarom blijven inzetten op een structurele versterking van de economische hoofdstructuur
Vlaanderen kan op dit ogenblik, op basis van de eerder beperkte informatie, nog geen uitspraak doen over de meest wenselijke optie. Wel moet een coherente en geïntegreerde netwerkaanpak bewerkstelligd worden, die rekening houdt met de verschillende aard van de vervoersmodi én met de reële behoeften van de vervoersmodi. Dit moet leiden tot een intermodaal hoofdnetwerk (spoor, waterwegen, havens, wegtransport, luchttransport)t waarbij er moet ingezet worden op cruciale verbindingen met belangrijke logistieke centra.
Aandacht moet (in de West-Europese regio) zeker ook gaan naar sturingssystemen en het aanbieden van geschikte (overslag) knooppunten. Vlaanderen wijst erop dat, onafhankelijk van de keuze voor een bepaalde optie, de engagementen voor de lopende projecten moeten kunnen blijven bestaan. Onafhankelijk van een voorkeur voor een bepaalde optie, zal rekening moeten worden gehouden met een overgangsfase.
- Vlaanderen is het eens met de Europese Commissie dat er in de vervoerssector nog meer naar efficiëntie moet worden gestreefd om de strijd tegen de klimaatveranderingen te kunnen winnen.
Klimaatoverwegingen moeten worden meegenomen in het toewijzen van de subsidies. Het verdient dan ook aanbeveling om snel werk te maken van de internalisering van de externe kosten van alle transportmodi. Vlaanderen pleit voor transparante en eenvoudige berekeningswijzen ter zake.
- Naast klimaatverandering vraagt Vlaanderen ook rekening te houden met luchtkwaliteit (in het bijzonder fijn stof en NO₂) en geluidsimpact.
- Projecten die interoperabiliteit van grensoverschrijdende infrastructuur bewerkstelligen en waarbij wordt ingezet op inter-operabele verkeersmanagementsystemen verdienen de voorkeur. Tevens moet er voldoende aandacht besteed worden aan cross boarder enforcement.
- Vlaanderen ondersteunt de Commissie in haar actieplan voor Intelligente Transportsystemen als aanvulling of alternatief van soms zeer dure infrastructuurvoorzieningen.

Ook door verkeersopvoeding (rijgedrag, verkeersveiligheid..) kan een optimalisatie van het wegvervoer worden bewerkstelligd.

- Er zal bovendien moeten worden nagedacht over aanpassingen aan de bestaande infrastructuur met betrekking tot schone, zuinige, stille en intelligente voer- en vaartuigen.(cfr. verkeerssignalisatie, uitrustingen voor energiezuinige bevoorrading ...).
- De verdere uitwerking van groene corridors moet worden gestimuleerd op voorwaarde dat voor het vervoer tussen knooppunten de alternatieve wijzen van vervoer moeten worden gepromoot. Projecten waarbij deze alternatieve vervoerswijzen voorhanden zijn verdienen voorrang.
- Voor projecten die zich op het prioritaire Europees netwerk bevinden zou een meer bindend kader voor realisatie door de Europese Commissie kunnen uitgewerkt worden en het engagement van de lidstaten met betrekking tot deze projecten moet eveneens bindend verankerd worden
- De rol van de TEN coördinatoren heeft zijn nut bewezen en kan nog versterkt worden
- Tot slot vraagt Vlaanderen dat de Commissie terdege rekening houdt met de verschillen in evolutie van de netwerken tussen de sterk verstedelijkte gebieden die vooral af te rekenen hebben met de effecten van het vervoer op het milieu en gezondheid (fijn stof problematiek, congestie, CO2 uitstoot) en de lidstaten die vooral focussen op nieuwe infrastructuurverbindingen. Voor de verdeling van de financiële middelen moeten beide problematieken worden meegenomen.
Bovendien mag in die lidstaten waar vooral moet worden ingezet op infrastructuurbeleid de te verwachten milieuhinder niet uit het oog worden verloren.