

**Input Waterwegen en Zeekanaal NV in verband met de Raadpleging van de Commissie met het oog op de herziening van het beleid inzake de Trans-Europese Vervoersnetwerken.**

Contactpersoon:

ir. Leo Clinckers  
gedelegeerd bestuurder  
Waterwegen en Zeekanaal NV  
Ostdijk 110 - 2830 Willebroek  
Tel. 03/860.62.74 - Fax 03/860.62.78  
e-mail: [leo.clinckers@WenZ.be](mailto:leo.clinckers@WenZ.be)  
[www.wenz.be](http://www.wenz.be)

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 4.5.2010  
COM(2010) 212 definitief

**WERKDOCUMENT VAN DE COMMISSIE**

**RAADPLEGING MET HET OOG OP DE HERZIENING VAN HET BELEID  
INZAKE DE TRANS-EUROPESE VERVOERSNETWERKEN**

## **WERKDOCUMENT VAN DE COMMISSIE**

### **RAADPLEGING MET HET OOG OP DE HERZIENING VAN HET BELEID INZAKE DE TRANS-EUROPESE VERVOERSNETWERKEN**

#### **1. INLEIDING**

Deze herziening van het TEN-V-beleid past binnen de algemene Europa 2020-strategie<sup>1</sup>, in het kader waarvan de Raad de Commissie heeft gevraagd voorstellen in te dienen "om de vervoersector te moderniseren en koolstofarm te maken om zo het concurrentievermogen te versterken". Dit doel kan worden bereikt door een combinatie van maatregelen: infrastructuurmaatregelen zoals de versnelde realisatie van netinfrastructuur voor elektrische mobiliteit, intelligent verkeersbeheer, betere logistiek, een verdere verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van wegvoertuigen, vliegtuigen en schepen. Ook een grootschalig Europees initiatief op het gebied van schone en energiezuinige voertuigen<sup>2</sup> om nieuwe technologieën, zoals elektrische en hybride auto's, te promoten door een combinatie van onderzoek, de vaststelling van gemeenschappelijke normen en de ontwikkeling van de nodige ondersteunende infrastructuur past hierin.

De herziening van het TEN-V-beleid houdt tevens verband met de opstelling van het Witboek voor het toekomstige vervoersbeleid. In het Witboek wordt het toekomstig vervoersbeleid geschetst en ook de algemene aspecten van het toekomstige TEN-V-beleid.

Het TEN-V-beleid moet worden gestroomlijnd zodat de Unie haar middelen beter kan toespitsen op de realisatie van strategische projecten met een grote Europese toegevoegde waarde om kritieke bottlenecks weg te werken, in het bijzonder grensoverschrijdende trajecten en intermodale knooppunten (steden, havens, logistieke hubs). Het TEN-V moet bijdragen tot de ontwikkeling van een geïntegreerd Europees vervoerssysteem dat beter is opgewassen tegen de uitdagingen inzake klimaat en milieu. Een geïntegreerd vervoerssysteem biedt tevens intermodale oplossingen die beter tegemoet komen aan de mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven en die het concurrentievermogen van de EU versterken.

Het groenboek van februari 2009 over de toekomstige ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (hierna "TEN-V" genoemd)<sup>3</sup> was de eerste stap in het herzieningsproces van het TEN-V-beleid. De belangrijkste vernieuwing die is voorgesteld, is de invoering van een planning met twee lagen met een "kernnetwerk" als bovenlaag. De grote meerderheid van de actoren, net als de EU-instellingen en raadgevende organen, hebben op basis van een aantal technische, economische, ecologische, sociale en politieke argumenten hun voorkeur uitgesproken voor deze aanpak boven de twee andere door de Commissie voorgestelde planningsopties.

De TEN-V-planning die een ruime voorkeur geniet, zou er als volgt uitzien: het grotendeels van de verschillende nationale netwerken afgeleide dichte netwerk van spoorwegen, wegen, binnenwateren, havens en luchthavens, die samen het "uitgebreide netwerk" vormen, blijft de

---

<sup>1</sup> COM(2010) 2020 definitief.

<sup>2</sup> COM(2010) 186 definitief.

<sup>3</sup> COM(2009) 44 definitief.

basislaag van het TEN-V en wordt aangevuld met het bovenliggende "kernnetwerk", dat vanuit een reëel Europees planningsperspectief wordt opgebouwd en waarbij wordt gestreefd naar een optimaler gebruik van hulpbronnen door het vervoerssysteem en naar een significante algemene daling van de uitstoot van broeikasgassen door vervoer. Het "kernnetwerk" bestaat uit assen en knooppunten die van vitaal belang zijn voor de vervoersstromen op de interne markt en tussen de EU, haar buurlanden en andere delen van de wereld. Het ondersteunt voorts de economische, sociale en territoriale cohesie van de Europese Unie. Dit netwerk biedt de nodige basisinfrastructuur voor alle vervoerswijzen en de wisselwerking daartussen die nodig is om de gemeenschappelijke vervoersdoelstellingen van Europa 2020 en het streven naar een koolstofvrij vervoerssysteem te realiseren. Het "kernnetwerk" mag niet worden gezien als een netwerk dat alleen de geografische kern van de Unie dekt, maar veeleer als het onderdeel van het TEN-V waarop de verschillende instrumenten, financiële en andere, worden toegespitst om de realisatie ervan te waarborgen.

Met het oog op een grondige analyse van een aantal belangrijke aspecten voor het toekomstige TEN-V-beleid heeft de Commissie zes groepen van deskundigen ingesteld, die gewerkt hebben tussen november 2009 en april 2010. De Commissie is van oordeel dat de tijd rijp is voor een nieuwe stap op weg naar de herziening van het TEN-V-beleid met een tweede publieke raadpleging om de beleidsopties te verfijnen die in 2009 werden aangereikt door de EU-instellingen en talrijke actoren en waarop is voortgebouwd door de groepen van deskundigen. Dit is de doelstelling van dit raadplegingsdocument.

## **2. DE FOLLOW-UP VAN HET GROENBOEK**

Meer dan 300 organisaties die aan de publieke raadpleging hebben deelgenomen en tevens de andere EU-instellingen en raadgevende organen die hun standpunt hebben bekend gemaakt, hebben zich achter een brede beleidsherziening door de Commissie geschaard. Zij hebben de visie van de Commissie inzake het algemene beleidskader voor deze herziening alsmede de beoordeling en voorstellen voor de toekomstige TEN-V-planning grotendeels onderschreven en hebben waardevolle input geleverd voor de tenuitvoerlegging van het TEN-V.

Het werkdokument van de Commissie "TEN-T Policy Review – Background Papers"<sup>4</sup> bevat een samenvatting van de resultaten van de raadpleging over het groenboek van februari 2009, aangevuld met de belangrijkste conclusies van de raadpleging.

Er werden groepen van deskundigen opgericht met vertegenwoordigers van de betrokken sectoren. Hun belangrijkste taak bestond erin de Commissie, in het licht van de geplande herziening van de TEN-V-richtsnoeren, ondersteuning te bieden bij de ontwikkeling van een planningsmethodologie voor het toekomstige TEN-V, het verhogen van de doelmatigheid van de financiële en niet-financiële instrumenten voor de realisatie van het TEN-V en het onderzoeken van de relevante juridische aspecten in verband met zowel de planning als de uitvoering. Elke groep heeft een eindverslag opgesteld met aanbevelingen voor de Commissie<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Dit document staat op:  
[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent\\_policy\\_review/doc/2009\\_09\\_22\\_summary\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/doc/2009_09_22_summary_report.pdf).

<sup>5</sup> Deze rapporten staan op:  
[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent\\_policy\\_review/tent\\_policy\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm).

Vier van de zes groepen hebben gewerkt rond planningsaspecten van de TEN-V: 1) de ontwikkeling van een methodologie voor het geografisch deel van het netwerk; 2) de integratie van vervoer en het TEN-V-beleid; 3) intelligente vervoerssystemen en nieuwe technologieën als integrerend onderdeel van het toekomstige TEN-V; 4) aansluiting van het TEN-V met derde landen. De belangrijkste resultaten worden uiteengezet in punt 3 van dit werkdokument. In deze context komen de werkzaamheden van groep 1 tegemoet aan de vraag van de Raad<sup>6</sup> om, als basis voor de herziening van de TEN-V-richtsnoeren, een methode te ontwikkelen waarbij rekening wordt gehouden met criteria zoals gevolgen voor transnationale verkeersstromen, territoriale samenhang en economische ontwikkeling, ruimtelijke ordening, milieu/klimaatverandering en de aansluiting op naburige landen.

Groep van deskundigen nr. 5 heeft gewerkt rond de financiering en de financiële instrumenten. Een aantal overwegingen van deze groep zijn opgenomen in punt 4 van dit werkdokument. Aangezien de financiering van het TEN-V – publiek en privaat, door de lidstaten en de Unie – een brede en complexe problematiek vormt, wordt hier in een latere fase verder op ingegaan. Groep nr. 6 heeft gewerkt rond juridische aspecten en niet-financiële instrumenten voor de realisatie van het TEN-V. De conclusies met betrekking tot de instrumenten zijn opgenomen in punt 4, de juridische aanbevelingen in punt 5.

### **3. DE TEN-V-PLANNINGSMETHODOLOGIE**

Gelet op de reeds aangetoonde voordelen van een dubbelgelaagde planningsoptie met een "kernnetwerk" als toplaag, legt de Commissie de belangrijkste methodologische elementen van deze optie ter consultatie voor<sup>7</sup>. Op die manier wenst zij de EU-instellingen, de lidstaten en de andere actoren bij deze oefening te betrekken teneinde de opstelling van toekomstige TEN-V-voorstellen, met kaarten, te vergemakkelijken. Hierna wordt de methodologie voor beide lagen – het kern- en het uitgebreide netwerk – beknopt uiteengezet. Het volledige eindverslag van de groep van deskundigen nr. 1 en de voorgestelde planningsmethodologie staan op de website over de herziening van het TEN-V<sup>8</sup>.

#### *Planning van het uitgebreide netwerk*

Zoals in het verleden moet het toekomstige uitgebreide netwerk de toegankelijkheid van en de toegang tot het kernnetwerk verzekeren en bijdragen tot de interne cohesie van de Unie en tot de reële invoering van de interne markt. Het moet een aantal functies vervullen:

- als referentiekader inzake ruimtelijke ordening;
- als geografisch referentiekader voor andere beleidsdomeinen;
- als referentiekader inzake de eisen van de relevante milieuregelgeving en het milieubeleid van de Unie, in het bijzonder wat de bescherming van de biodiversiteit betreft;

---

<sup>6</sup> Groenboek - TEN-V: Een beleidsevaluatie op weg naar een beter geïntegreerd trans-Europees vervoersnetwerk ten dienste van het gemeenschappelijke vervoersbeleid – Conclusies van de Raad van 15 juni 2009, alinea 6.

<sup>7</sup> De voordelen van deze optie, waaronder de algemene impact op de toekomstige uitstoot van broeikasgassen door vervoer, zijn bevestigd door de groep van deskundigen en de verdere analyse van de Commissie. Niettemin zullen de effecten van de drie aanvankelijk voorgestelde opties worden beoordeeld voor de vaststelling van het Commissievoorstel tot herziening van de TEN-V-richtsnoeren.

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent\\_policy\\_review/tent\\_policy\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm).

- als streefdoel voor de technische en juridische eisen inzake interoperabiliteit en veiligheid;
- de vaststelling van technische normen met het oog op een reële modale integratie voor een comoditeit van deur tot deur.

Het uitgebreide netwerk moet alle regio's van de Unie op een correcte manier met elkaar verbinden, multimodaal zijn en de basisinfrastructuur bieden voor comodale passagiers- en goederendiensten. Aangezien het uitgebreide netwerk de basislaag vormt voor het TEN-V, moet het alle onderdelen van het toekomstige kernnetwerk omvatten. Het nieuwe uitgebreide netwerk zal vertrekken vanuit het huidige uitgebreide netwerk, waarna:

- het huidige uitgebreide netwerk wordt geactualiseerd, rekening houdend met de voortgang bij de realisatie en waar nodig rekening houdend met nationale planningswijzigingen;
- bepaalde geselecteerde missing links en knooppunten worden toegevoegd, met name in de lidstaten die sinds 2004 zijn toegetreden, met het oog op een homogene planning van het netwerk en de onderlinge koppeling van nationale netwerken en teneinde een grote bijdrage te leveren aan de TEN-V-doelstellingen;
- doodlopende en geïsoleerde verbindingen in het huidige netwerk die niet door geografische omstandigheden worden verklaard, worden weggewerkt.

Elk onderdeel van het uitgebreide netwerk dient te voldoen aan de EU-regelgeving inzake onder meer vervoer, zoals de technische specificaties inzake de interoperabiliteit van de spoorwegen, veiligheid in tunnels, enz.

Op basis van de voormelde criteria en voorwaarden zullen de planningsaspecten van het uitgebreide netwerk worden besproken met de lidstaten waar de betrokken verbindingen zich bevinden. Daarna worden de opties met tussenpozen van twee of meer jaren bekeken.

#### *Planning van het kernnetwerk*

Het kernnetwerk omvat de voor de hele EU vanuit strategisch en economisch oogpunt belangrijkste knooppunten en verbindingen. Het bestrijkt alle vervoerswijzen, met inbegrip van intelligente vervoerssystemen en, op een voldoende flexibele manier, de extra infrastructuur die noodzakelijk is voor de realisatie van de beleidsdoelstellingen inzake onder meer vervoer. Het netwerk is met name belangrijk als verbinding tussen oost en west, tussen de oude en de nieuwe lidstaten.

Het toekomstige TEN-V moet – op meer strategische wijze – worden aangesloten op de belangrijke infrastructuur in derde landen. Dit vergt maatregelen op drie niveaus:

- de integratie van het netwerk van kandidaat-landen in het TEN-V, rekening houdend met de resultaten van bilaterale onderhandelingen en als voorbereiding op de nieuwe planningsmethodologie;
- de aansluiting tussen het TEN-V en netwerken in derde landen, met name buurlanden van de Unie waarmee de EU regelmatig overleg pleegt over infrastructuurdossiers zoals de selectie van prioritaire projecten op de belangrijkste assen en, in het kader van de ontwikkeling van het netwerk, met name het toekomstige trans-Mediterrane netwerk;

- een passende coördinatie van het infrastructuurbeleid, die verder gaat dan de aansluiting bij de landsgrenzen.

Bij de ontwikkeling van het kernnetwerk is het niet de bedoeling een nieuw grootschalig infrastructuurprogramma op te zetten maar de fundamenten te leggen voor een efficiënt, minder koolstofintensief en veilig vervoerssysteem door de continuïteit van lopende projecten te verzekeren, tijdig aandacht te besteden aan het wegwerken van belangrijke bottlenecks en grotendeels voort te bouwen op bestaande infrastructuur.

Bij de ontwikkeling van het netwerk vanuit geografisch oogpunt zal rekening moeten worden gehouden met een aantal criteria zoals de impact op de ruimtelijke integratie en cohesie, de behoeften van de interne markt, externe en algemene verkeersstromen, passagiers- en goederenvervoer en de behoeften van de reizigers, de interconnectiviteit en de multimodale aspecten van het netwerk, de milieu- en klimaataspecten.

Derhalve gelden voor de ontwikkeling van het TEN-V op alle strategische niveaus, ook voor het uitgebreide netwerk, de volgende algemene principes:

- multimodaliteit, met inbegrip van intermodale verbindingen en faciliteiten voor comodaal of gecombineerd vervoer;
- interconnectiviteit en optimalisering van het netwerk;
- interoperabiliteit en betere efficiëntie van alle vervoerswijzen;
- duurzaamheid, door de reductie van de broeikasgassen (koolstofvrij) om de impact op het klimaat en de verontreiniging van het milieu terug te dringen en door de naleving van de geldende EU-milieuregeling, waaronder het Verdrag van Espoo en de richtlijnen inzake de SMEB, de MER, habitats en vogels, overstromingen en de kaderrichtlijn water;
- aandacht voor de bescherming van de biodiversiteit en bij vervoersinfrastructuur met name het Natura 2000-netwerk;
- de klemtoon op de kwaliteit van de dienstverlening voor de gebruikers (goederen- en passagiersvervoer);
- veiligheid en beveiliging van de vervoersinfrastructuur;
- de toepassing van geavanceerde technologieën en ITS, en
- de beperking van de investerings-, onderhouds- en exploitatiekosten tot het minimum zonder daarbij de relevante beleidsdoelstellingen en onderstaande criteria uit het oog te verliezen.

De maatvoering en de uitrusting van de netwerkonderdelen zullen worden bepaald door de vraag naar goederen- en passagiersvervoer en de behoeften van de gebruikers, de noodzaak om bottlenecks voor het langeafstands- en internationaal verkeer weg te werken (waaronder ecologische belemmeringen), het streven naar kortere reistijden en een grotere betrouwbaarheid, de bijdrage aan de klimaatdoelstellingen en de ecologische aspecten, zoals het vermijden of terugdringen van de water- en luchtverontreiniging, geluid en het voorkomen, maximaal terugdringen of compenseren van belangrijke effecten op het milieu en in het bijzonder de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden.



De planning van het kernnetwerk verloopt in vier opeenvolgende stappen:

- (1) primaire knooppunten selecteren die de algemene structuur van het netwerk bepalen,
- (2) de belangrijkste knopen met elkaar verbinden en de secundaire knooppunten selecteren,
- (3) de toepasselijke technische parameters bepalen op basis van de behoeften inzake functie en capaciteit,
- (4) toevoegen van nuttige aanvullende harde of zachte infrastructuur om overeenkomstig de specifieke beleidsdoelstellingen tegemoet te komen aan de eisen van exploitanten en gebruikers en de efficiency en duurzaamheid te verhogen.

De primaire knooppunten, die bepalend zijn voor de basisstructuur van het netwerk zijn:

- de grootste of belangrijkste knooppunten, zoals de hoofdsteden van de lidstaten of andere steden of agglomeraties van supra-regionaal belang vanuit administratief, economisch, sociaal en cultureel en vervoersoogpunt;
- zeehavens, intercontinentale havens en luchthavens die de EU met de rest van de wereld verbinden, en de belangrijkste binnenhavens en goederenterminals.

Kleinere of minder belangrijke steden, luchthavens, goederenterminals, enz. vormen de secundaire knopen die, door hun integratie in het netwerk, de uiteindelijke tracés daarvan bepalen. Stedelijke knopen vervullen diverse functies binnen het vervoerssysteem en vormen de schakel tussen:

- de netwerkverbindingen, ook die van het uitgebreide netwerk;
- de verschillende vervoerswijzen (intermodale trajecten);
- langeafstands- en/of internationaal vervoer, regionaal en plaatselijk vervoer.

Tussen de primaire, meestal naburige, knooppunten worden verbindingen getrokken, die samen langgerekte veelhoekige ketens of corridors vormen en overeenstemmen met de belangrijke (potentiële) internationale vervoersstromen of stromen over lange afstand.

Om de algemene efficiëntie van het netwerk te verhogen moeten de verbindingen zo direct mogelijk lopen. Er moet echter een evenwicht worden gevonden tussen directheid, de haalbaarheid, de vervoersvraag, de economische levensvatbaarheid en de ecologische aspecten. In de praktijk zijn omwegen noodzakelijk:

- om secundaire knopen aan te sluiten wanneer de baten daarvan groter zijn dan de nadelen;
- om, zoveel mogelijk, aan te sluiten bij reeds bestaande of geplande infrastructuur;
- om verkeersstromen te bundelen met het oog op een grotere efficiëntie en doelmatigheid (indien gevolgd door het verkeer op de relevante routes en er geen bottlenecks ontstaan door overlappingsen met andere assen);

- om in bepaalde gevallen de passagiers- en vervoersstromen te scheiden, en
- om onoverkomelijke natuurlijke barrières, woongebieden en ecologisch kwetsbare en gevoelige gebieden te omzeilen.

Er is sprake van een "missing link" wanneer de doelmatigheid van een as en/of de cohesie sterk worden aangetast door bestaande omwegen.

De technische parameters zijn afhankelijk van de beoogde functie, het verkeersvolume en operationele aspecten, zoals het vereiste dienstverleningsniveau en de doelstelling om homogene assen te creëren.

Met het oog op een maximale continuïteit zullen de huidige prioritaire projecten, het resultaat van gemeenschappelijke inspanningen en lange ervaring, een belangrijk onderdeel van het kernnetwerk vormen, waar nodig met enkele aanpassingen.

De netwerkplanning op basis van deze methodologie zal gepaard gaan met een optimaliseringsoefening en een effectbeoordeling. Om te vermijden dat niet-berekenbare effecten, zoals cohesie, in geld moeten worden uitgedrukt zullen, overeenkomstig de aanbeveling van de 1<sup>ste</sup> groep van deskundigen, een aantal multicriteria-analyses worden gemaakt. De wegingsfactoren moeten nog worden bepaald om een evenwicht te vinden tussen tegenstrijdige belangen.

#### *Innoverende infrastructuurmaatregelen*

Binnen het kernnetwerk moet prioriteit worden verleend aan maatregelen in verband met de vervoersinfrastructuur in het licht van de Europa 2020-doelstellingen en het EU-beleid inzake vervoersstrategie, energie, klimaat, milieu of innovatie.

Deze maatregelen moeten zoveel mogelijk worden ingevuld bij de start van de TEN-V-planning om te zorgen voor voldoende afstemming met de afgesproken beleidsdoelstellingen. De selectie van deze maatregelen moet gebeuren aan de hand van specifieke criteria en normen. Er moet voldoende flexibiliteit blijven om de criteria na verloop van tijd aan te passen aan toekomstige beleidsontwikkelingen. In de nieuwe TEN-V-richtsnoeren kan het proces of de procedure voor de vaststelling van die criteria en normen worden vastgesteld en voor de aanpassing daarvan aan de wijzigende behoeften (bv. door de delegatie van de bevoegdheden of de vaststelling van uitvoeringsbepalingen). De criteria moeten gebaseerd zijn op prestatie- en kwaliteitsdoelstellingen voor alle vervoerswijzen en voor de intermodale integratie daarvan.

Intelligente vervoerssystemen, innovatie en nieuwe technologieën zijn een belangrijk onderdeel van het kernnetwerk. ITS moeten een efficiënt gebruik van de infrastructuur bevorderen en zijn de sleutel naar een echte integratie van het netwerk. Ze kunnen tevens bijdragen tot betere milieuprestaties, (energie)-efficiëntie, veiligheid en mobiliteit van passagiers en goederen en kunnen helpen om de TEN-V-corridors en de stedelijke vervoersnetwerken met elkaar te verbinden.

Men gaat er van uit dat in het kader van het toekomstige TEN-V de volgende ondersteunende infrastructuur en uitrusting nodig is voor de volgende ITS-diensten: reis- en verkeersinformatie, verkeersbeheer en efficiëntiebevorderende maatregelen, toepassingen om de vervoerswijzen met elkaar te verbinden en de aansluiting op openbaarvervoerssystemen te waarborgen, goederen- en goederengerelateerde diensten. De doelstellingen van de Unie

inzake de persoonlijke levenssfeer en de bescherming van gegevens moeten daarbij worden meegenomen. De eisen inzake veiligheid en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer moeten worden meegenomen bij de ontwikkeling van normen, beste praktijken, technische specificaties en systemen.

Overeenkomstig de 2020-doelstellingen moet het TEN-V worden afgestemd op technologische innovatie en kennis teneinde klaar te zijn voor nieuwe generaties van voertuigen en de infrastructuurontwikkelingen te stimuleren, met name inzake de energievoorziening voor vervoer. Elektriciteit is een alternatief voor vloeibare brandstoffen in het wegvervoer, maar voor elektrische voertuigen moet oplaadinfrastructuur worden voorzien. Vloeibaar aardgas biedt in de scheepvaart talrijke voordelen ten opzichte van olie, maar vergt een uitgebreid netwerk van tankinstallaties. Het gebruik van schone alternatieve brandstoffen aanmoedigen moet een integrerend onderdeel van het toekomstige TEN-V-beleid zijn. De technologische oplossingen zijn reeds beschikbaar, maar er moeten nog grote inspanningen worden geleverd om ze betaalbaar en efficiënter te maken.

**Zijn de hierboven geschetste principes en criteria voor de afbakening van het kernnetwerk passend en toepasbaar? Wat zijn de sterkten en zwakten van die criteria en met welke andere elementen moet rekening worden gehouden?**

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

Wat de waterweg betreft is het belangrijk dat het uitgebreide netwerk behouden blijft. 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' dat momenteel het TEN-T netwerk vormt, moet ook aandacht gaan naar een groter netwerk met alle waterwegen vanaf klasse I. Wat de waterweg betreft zou het uitgebreide netwerk dus moeten bestaan uit alle waterwegen vanaf klasse 1. Daarnaast zou een kernnetwerk op EU- niveau moeten bestaan ( waterwegen vanaf klasse IV) waarbinnen de prioritaire projecten behouden blijven maar ook additionele projecten steun kunnen ontvangen (waarvoor de lidstaten het initiatief nemen en de middelen effectief beschikbaar heeft).

Wat de knooppunten betreft: Niet enkel focussen op binnenhavens zoals thans opgenomen, ook op verzamelpunten (extended gateways) als clustering naar zeehavens toe.

De knooppuntenbenadering gaat voor de waterweg voorbij aan het gegeven dat het netwerk (zeker het waterwegennetwerk) niet alleen functioneert vanuit knooppunten (nodes) maar evenzeer vanuit een longitudinaal concept met een lint van industriële activiteiten gelegen langs het netwerk en niet noodzakelijk gegroepeerd in "nodes". Qua netwerkconcept is de waterweg op dat punt niet te vergelijken met zeevaart of luchtvaart of spoorweg waar effectief knooppunten zijn zoals zeehavens, luchthavens en treinstations die onderling verbonden zijn. Op de waterweg zijn er ook en vooral langs de waterweg (langs de links) aansluitingen. Dit is één van de sterke punten van de binnenvaart. Een concept met dat louter en alleen op knooppunten zou gebaseerd zijn past niet in het binnenvaartconcept dat een grotere flexibiliteit heeft dan bvb. spoorweg.

Een benadering op basis van een prioritair netwerk is goed, maar dit staat niet in de weg dat men voor de ontwikkeling van dit prioritair netwerk prioriteiten kiest in de uitvoering van

projecten. Vooral de missing links en de ontbrekende netwerkverbindingen zijn als prioriteiten te noemen (niet alleen focussen op bestaande waterwegen waar zich veel trafiek op voordoet).

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 is ook de Boven-Zeeschelde als bottleneck aangeduid aangezien op lange termijn gestreefd wordt naar een verhoging van het gebaard tot op het punt dat een tijonafhankelijke vaart voor schepen tot 2000 ton mogelijk wordt.

Zoals in de tekst beschreven staat moet de continuïteit van de lopende prioritaire projecten gegarandeerd worden (bv prioritair project nr. 30 Seine- Schelde).

Naast capaciteitsnormen moet ook nagedacht worden over normen in verband met beheer en exploitatie van de (waterweg) infrastructuur (bv. Minimum service levels).

### **In welke mate dragen de aanvullende infrastructuurmaatregelen bij tot de doelstellingen van een toekomstgericht vervoerssysteem en hoe kan die rol nog worden versterkt?**

ITS kunnen bijdragen tot veiliger, efficiënter, meer ecologisch en beter geïntegreerd vervoersnetwerk.

River Information Services (RIS) zijn aangepaste informatiediensten voor de binnenvaart die het mogelijk maken om logistieke processen voortdurend af te stemmen op daadwerkelijke vervoerssituaties. Via RIS beschikt men ook over een geharmoniseerd, interoperabel en publiek toegankelijk informatie systeem. Daardoor wordt het transport over water efficiënter, meer ecologisch en veiliger.

Bij het uittekenen en de implementatie van ITS in het wegvervoer is het aangewezen voldoende rekening te houden met de RIS-realisaties en de daar gebruikte technologieën om integratie, interfacing en multi-modaliteit in een later stadium niet te bemoeilijken. Het is van wezenlijk belang dat de nodige interfacing en gegevensuitwisseling met de binnenvaart vanaf het begin wordt gegarandeerd, om de verdere ontwikkeling van het multimodaal transport (door to door) en de rol van de binnenvaart hierin veilig te stellen.

**Op welke specifieke manier kan de TEN-V-planning er in het algemeen voor zorgen dat de vervoerssector een grotere bijdrage levert aan de strategische doelstellingen in het kader van Europa 2020?**

Belangrijk is dat er een link bestaat tussen communautaire doelstellingen, zoals promoten van duurzaam transport, en het communautaire infrastructuurbeleid, ook wat de toekenning van de beschikbare middelen betreft.

Zo verdient de binnenvaart 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. Binnenvaart is immers niet alleen een zuinige en propere transportmodus, het zorgt ook voor minder geluidsoverlast en ongevallen. Bovendien kan de promotie van deze duurzame transportmodus helpen het fileprobleem te verlichten

#### **4. REALISATIE VAN HET TEN-V**

Om ervoor te zorgen dat het TEN-V-beleid zoveel mogelijk effect sorteert, moeten de afbakening van de netwerkplanning en de middelen en instrumenten voor de realisatie van het TEN-V, zowel op lidstaat- als EU-niveau, op elkaar worden afgestemd.

##### **4.1. Beoordeling, prioriteitsbepaling en niet-financiële instrumenten**

Na de vaststelling van het TEN-V op basis van dit planningsproces, moeten de infrastructuurprojecten worden beoordeeld en een prioriteit krijgen (overeenkomstig de doelstelling onder punt 3) om de impact en het hefboomeffect van de TEN-V-financiering te versterken. Hoewel projecten meestal nog steeds worden geselecteerd na de publicatie van oproepen tot het indienen van voorstellen voor het wegwerken van missing links en bottlenecks op het TEN-V, moeten in het kader van de TEN-V-planning ook TEN-V-projecten met een grote Europese toegevoegde waarde worden geselecteerd voor het TEN-V-kernnetwerk. Hiervoor moet een analyse worden gemaakt van het volledige kernnetwerk op basis van consistente en betrouwbare gegevens en een erkende methodologie.

Om de uitvoering van de projecten met de grootste Europese toegevoegde waarde mogelijk te maken, is het erg belangrijk dat bepaald wordt hoe die worden geselecteerd en op gecoördineerde wijze worden uitgevoerd.

De Commissie kan tevens overwegen het mandaat van de Europese coördinatoren voor grote grensoverschrijdende projecten uit te breiden met "pakketten" van kleinere infrastructuur- en operationele maatregelen op een bepaalde corridor.

Om de doelmatigheid van de TEN-V-planning, -financiering en -realisatie te verbeteren, moeten in de nieuwe richtlijnen bepalingen worden opgenomen waarbij de betrokken lidstaten worden aangemoedigd overeenkomsten te sluiten.

##### **4.2. Financiering**

In het kader van de huidige financiële vooruitzichten (2007-2013) worden de TEN-V-projecten meestal gefinancierd door de lidstaten (196 miljard euro), met steun van EU-instrumenten. Het TEN-V-programma draagt 8 miljard euro bij, het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en het Cohesiefonds zijn goed voor 43 miljard euro of

ongeveer 11% van de totale begroting voor het cohesiebeleid. De EIB verleent ook aanzienlijke steun (65 miljard euro) via leningen en diverse financiële instrumenten voor vervoersinfrastructuur. Ten slotte neemt het aantal PPS-projecten in de EU de jongste jaren toe, maar deze techniek blijft een uitzondering voor spoorwegprojecten over lange afstand.

Na een verslag van de Europese Rekenkamer van 2005 werd een belangrijke stap genomen met betrekking tot de follow-up van de tenuitvoerlegging van de TEN-V-richtsnoeren van 2004. Meerjarencontracten laten toe de EU over een langere periode bij een project te betrekken en waarborgen in te bouwen en zorgen tegelijk voor een aanzienlijke verhoging van de EU-financiering voor grensoverschrijdende trajecten en bottlenecks (tot meer dan 60% van het MAP 2007-2013). Voorts verloopt de uitvoering van TEN-V-projecten veel beter dankzij de oprichting van het Uitvoerend agentschap voor het TEN-V en de aanstelling van Europese coördinatoren.

Een belangrijk aspect voor de herziening van de TEN-V-richtsnoeren en de financiële meerjarenvooruitzichten voor de periode na 2013 is de optimale benutting van de financiële bijdragen voor de realisatie van de in de richtlijnen vastgestelde doelstellingen. In haar voorstel voor een Europa 2020-strategie kondigt de Commissie aan dat zij "EU-financieringsinstrumenten zal inzetten (voor plattelandsontwikkeling, structuurfondsen, O&O-kaderprogramma, TEN's, EIB) als onderdeel van een consequente financieringsstrategie waarin EU-geld en nationale publieke en particuliere middelen worden gebundeld." Grotere investeringen in publieke infrastructuur kunnen het economisch herstel ten goede komen en hebben op korte termijn een multiplicatoreffect en kunnen op langere termijn het concurrentievermogen van een land verbeteren. Investerings in infrastructuur creëren tevens banen en kunnen derhalve helpen om de daling van de werkgelegenheid door de recessie tegen te gaan, maar kunnen ook leiden tot een achteruitgang van de overheidsfinanciën. De Commissie is derhalve van oordeel dat de financieringsregeling van de EU moet passen binnen een bredere EU-financieringsstrategie, waarin de beschikbare financieringsbronnen beter worden gecoördineerd en die meer bijdraagt tot de realisatie van de EU-doelstellingen. Doel van deze strategie is de impact van de EU-bijdragen te verhogen door een onderscheid te maken bij de selectie van gefinancierde projecten en de beschikbare EU-fondsen sterker te concentreren. Een ander belangrijk principe van die financieringsstrategie is, volledig in overeenstemming met de richtsnoeren, het waarborgen van de samenhang tussen financieringsprioriteiten van de EU in de lidstaten.

Om deze uitdagingen te overwinnen en zonder vooruit te lopen op de geplande herziening van de EU-begroting moet worden overwogen een geïntegreerd Europees financieringskader in te stellen om de EU-instrumenten op het gebied van vervoer, zoals het TEN-V-programma en de bijdragen uit de Cohesie- en Structuurfondsen voor het TEN-V, te coördineren. Het financieringskader hoeft niet noodzakelijk beperkt te blijven tot steun voor investeringen in infrastructuur, maar kan ook bijdragen tot de integratie van andere vervoerscomponenten (Marco Polo, SESAR, technologische introductie, groene corridors, verbindingen met buurlanden, onderzoek en ontwikkeling op het gebied van vervoer) om de invoering van geïntegreerde vervoerssystemen te bevorderen.

Het Europees financieringskader moet voorts richtinggevend zijn voor nationale investeringen op basis van de in het kader van de TEN-V-planning vastgestelde prioriteiten en kan tevens andere financieringsbronnen omvatten, zoals inkomsten uit vervoersactiviteiten.

Voor een dergelijk financieringskader moeten correcte, transparante en doelmatige criteria worden ontwikkeld om de projecten te selecteren die, op basis van hun Europese toegevoegde waarde, in aanmerking komen voor subsidies.

Het Europees financieringskader moet sterk worden gecoördineerd met de vervoersmiddelen van de EIB teneinde ervoor te zorgen dat de EU-steun maximaal effect sorteert en de knowhow van de bank en de synergieën tussen de twee instellingen maximaal worden benut. Bovendien kan in een vroeger stadium van het screenings- en beoordelingsproces en in samenwerking met de Commissie en het Uitvoerend agentschap voor het TEN-V een beroep worden gedaan op de deskundigheid van de EIB. Hierdoor kunnen de nodige stimulansen worden geboden om private middelen vrij te maken door het faciliteren van publiek-private samenwerkingsverbanden.

Op welke manier kunnen de verschillende EU-financieringsbronnen beter worden gecoördineerd en/of gebundeld om de realisatie van de TEN-V-projecten en -doelstellingen te versnellen?

Subsidies werken stimulerend en zetten de lidstaten aan om (vervroegd) te investeren in de infrastructuur. De beschikbare fondsen bleken echter ontoereikend om alle in aanmerking komende projecten volledig te ondersteunen. Ook de administratieve last en de lange periode tussen goedkeuring en toekenning van de middelen kunnen een hinderpaal vormen. Een efficiënter gebruik van de ter beschikbaar zijnde middelen en een vermindering van de administratieve last kunnen stimulerend werken.

Op welke manier kan een financieringsstrategie van de EU zorgen voor de coördinatie en/of bundeling van de verschillende Europese en nationale financieringsbronnen alsmede van publieke en private financiering?

Is de invoering van een Europees financieringskader een passend antwoord op de problemen bij de voltooiing van TEN-V-projecten en de realisatie van de beleidsdoelstellingen?

## **5. HET JURIDISCH EN INSTITUTIONEEL KADER VAN DE HERZIENING VAN HET TEN-V-BELEID**

Op basis van de aanbevelingen van de groep van juridische deskundigen zal de Commissie met het oog op de herziening van de TEN-V-richtsnoeren de volgende werkwijze volgen:

- de combinatie van de TEN-V-richtsnoeren en het financieel reglement van de TEN, die allebei gebaseerd zijn op artikel 171 VWEU, teneinde het verband te versterken tussen de TEN-V-beleidsprioriteiten en de financiële middelen en met het oog op de vereenvoudiging van het regelgevingskader;
- een nieuwe verordening als gemeenschappelijk regelgevend kader voor de richtsnoeren en de toekenning van financiële bijstand van de Unie;
- een mogelijke aanvulling op de rechtsgrond van artikel 172 VWEU inzake de TEN en de artikelen 91 en 100 VWEU inzake het gemeenschappelijk vervoersbeleid, die zal worden bepaald in het kader van het uiteindelijke ontwerp van de TEN-V-richtsnoeren;

- een exacte definitie in de nieuwe verordening van de doelstellingen, inhoud, reikwijdte en duur van de aan de Commissie overeenkomstig artikel 290 VWEU gedelegeerde bevoegdheden met het oog op de aanvulling en wijziging van niet-essentiële elementen van de verordening, zodat gemakkelijker kan worden ingespeeld op bepaalde ontwikkelingen en tegemoet worden gekomen aan de doelstelling inzake flexibiliteit;
- een duidelijker omschrijving van de verantwoordelijkheden van de lidstaten die een vitale rol spelen bij de uitvoering van TEN-V-projecten in de verschillende fases daarvan (planning, financiering, realisatie, evaluatie).

Op welke manier kunnen de nieuwe hiervoor geschetste juridische instrumenten en bepalingen de TEN-V ten goede komen?

Er is nood aan een juridisch en institutioneel kader om de netwerken een statuut te geven. Zo dient de scheepvaartfunctie op de waterweg verzekerd te worden via een Europese kaderrichtlijn voor de binnenscheepvaart op dezelfde wijze als ook de andere functies van de waterweg reeds zijn gevrijwaard in de Kaderrichtlijn Water.

Met deze Kaderrichtlijn voor de binnenscheepvaart wordt dan de interconnectiviteit en de continuïteit van de scheepvaart op een gelijkwaardige wijze gevrijwaard zoals dat het geval is voor de andere waterwegfuncties die door de Kaderrichtlijn Water worden beschermd.

Deze Kaderrichtlijn voor de binnenscheepvaart bepaalt hoe het Europese netwerk van waterwegen wordt beschreven vanuit een corridorbenadering. Op basis van voorstellen van de Commissie worden dan voorschriften vastgelegd en minimum services levels bepaald die de de interconnectiviteit en de continuïteit van de scheepvaart, zowel grensoverschrijdend als ten aanzien van de impact van andere waterwegfuncties, moet garanderen.

### ***Opmerkingen***

De Commissie verzoekt belanghebbenden commentaar en voorstellen in verband met de ideeën en vragen in dit werkdocument en de twee hiermee verbonden documenten in te zenden: het werkdocument van de Commissie "TEN-T policy – Background Papers" en de rapporten van de groepen van deskundigen inzake het TEN-V-beleid. Deze documenten vindt u op de website over de herziening van het TEN-V-beleid: [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent\\_policy\\_review/tent\\_policy\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm).

Opmerkingen worden voor 15 september 2010 verwacht op [MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu](mailto:MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu).

De inzendingen worden gepubliceerd op het internet, tenzij de auteur bezwaar heeft tegen de publicatie van zijn/haar persoonlijke gegevens, omdat zijn/haar legitieme belangen daardoor zouden kunnen worden geschaad. In dit geval kan de inzending anoniem worden gepubliceerd. Beroepsverenigingen die op deze raadpleging reageren, worden aangemoedigd zich te registreren in het Register van belangenvertegenwoordigers (<http://ec.europa.eu/transparency/regin/>). Dit register is gecreëerd in het kader van het Europees transparantie-initiatief en heeft tot doel de Commissie en het brede publiek informatie te verstrekken over doelstellingen, financiering en structuren van



belangenvertegenwoordigers.

De Commissie, de EU-ministers van Vervoer, de leden van het Europees Parlement en de actoren zullen over de in deze evaluatie van het TEN-V-beleid geschetste aspecten overleg plegen tijdens de TEN-V-dagen die op 8 en 9 juni 2010 in Zaragoza worden georganiseerd door de Commissie en het Spaanse Voorzitterschap. Het programma, de documenten en de verslagen vindt u op:  
[http://ec.europa.eu/transport/publications.doc/2009\\_future\\_of\\_transport\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/publications.doc/2009_future_of_transport_en.pdf).