

RAADPLEGING MET HET OOG OP DE HERZIENING VAN HET BELEID INZAKE DE TRANS-EUROPESE VERVOERSNETWERKEN – BIJDRAGE NAMENS DE VLAAMSE OVERHEID, BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

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?

Momenteel is er geen sprake van een echt Europees vervoersnetwerk, maar van afzonderlijke projecten die Europese financiering genieten. De Europese Commissie dient derhalve enerzijds de bestaande infrastructuur tot een hecht en interoperabel netwerk te smeden en anderzijds bij ontbrekende netwerkverbindingen faciliterend op te treden, over de verschillende lidstaten heen. Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken onderschrijft de visie van de Europese Commissie om hierbij in de toekomst een tweesporenbeleid te hanteren door middel van een uitgebreid en een kernnetwerk. Toch is het belangrijk hierbij enkele algemene principes in acht te nemen.

Een speciaal aandachtspunt binnen het Europese vervoersnetwerk vormen de cross-border secties. Zoals blijkt uit het Progress Report 2010, zijn deze grensoverschrijdende secties in het huidige TEN-V-beleid vaak een probleem bij de uitvoering. Het principe van benchmarking, dat door de EU al verschillende malen succesvol werd toegepast, kan hiervoor een bruikbaar instrument zijn. Het principe van de wortel en de stok moet hierbij strikter gehanteerd worden, dan heden het geval is, zodat de responsabiliteit bij de verschillende partners optimaal gehandhaafd blijft. In overeenstemming met de doelstellingen van het TEN-V-beleid, dienen er belangrijke klemtonen gelegd te worden op het vlak van interoperabiliteit, missing links en bottlenecks.¹ Tevens mag de installatie van dit kernnetwerk de continuïteit van de bestaande prioritaire projecten niet in het gedrang brengen, zoals terecht vermeld staat in het werkdocument.

Wat de relatie van het kernnetwerk met het uitgebreide netwerk betreft, wenst het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken dat dit uitgebreide netwerk geen onderschikte positie krijgt ten voordele van het kernnetwerk. Gezien de sterk verstedelijkte regio die Vlaanderen is, heeft het uitgebreide netwerk een belangrijke strategische waarde in de ontsluiting van de verschillende economische centra. Bijgevolg mag dit netwerk geen louter residuele financiële middelen toebedeeld krijgen, zodat het zijn functie als toegangspoort tot het kernnetwerk naar behoren kan vervullen. Het uitgebreide netwerk vormt immers, zeker in Vlaanderen, een belangrijke aanvulling ten aanzien van het kernnetwerk en mag ook op economisch vlak niet onderschat worden. Gezien de grote dichtheid van het wegennetwerk, maar ook het spoorwegennetwerk en de belangrijke Vlaamse zeehavens die op Europees niveau functioneren in de Hamburg-Le Havre-range, moet het 'uitgebreide netwerk' zeker voldoende aandacht krijgen. Naast het kernnetwerk op basis van primaire (en secundaire knooppunten), vult het uitgebreide netwerk dit kernnetwerk zeer sterk aan. Immers de economische attractiviteit van de regio (Vlaanderen en omstreken) wordt voor Vlaanderen (en bv. ook Nederland) mede bepaald door de aanwezigheid

¹ Wat de waterweg betreft hieromtrent dient verwezen te worden naar de "inventory of most important missing bottlenecks and missing links in the waterway network" van de UN ECE

van goede hinterlandverbindingen. Deze hinterlandverbindingen zijn niet telkens expliciet op TEN-V-niveau geselecteerd, maar vormen wel een wezenlijk onderdeel voor de aantrekkelijkheid van de regio's in internationale context. Bijvoorbeeld, de investeringen in het kader van het Masterplan Antwerpen 2020 - met als doelstelling verzekeren van de bereikbaarheid van stad en haven, verhogen verkeersveiligheid en herstellen verkeersleefbaarheid - zullen een significante bijdrage leveren aan de verbetering van de doorstroming, en bijgevolg aan de bereikbaarheid van het kernnetwerk. Daarnaast dient gewezen te worden op het belang die regionale (grens)verbindingen kunnen hebben om het kernnetwerk te ontlasten (bvb. IJzeren Rijn, performant netwerk tussen regionale luchthavens, etc.). Derhalve lijkt het uitermate zinvol om de bijdrage tot de toegankelijkheid van en de toegang tot het kernnetwerk mee te nemen als expliciete functie voor het uitgebreide netwerk.²

Daarnaast moet de vraag gesteld worden of deze benadering wel op eenzelfde manier kan worden toegepast voor de verschillende modi. Voor de waterweg is een genuanceerdere benadering vereist omwille van de mindere fijnmazigheid van het waterwegennet; alle waterwegen – ook deze kleiner dan klasse IV – zijn van groot belang binnen het netwerk. Wat de waterweg betreft, dienen derhalve alle waterwegen vanaf klasse I deel uit te maken van het uitgebreide netwerk. Daarnaast bestaat een kernnetwerk op EU-niveau van 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 kunnen stellen).

In een poging exhaustief alle verzuchtingen voor het toekomstige transportnetwerk in kaart te brengen, werden de principes en criteria zeer ruim en divers opgevat. Hierdoor echter blijven de principes en criteria zeer algemeen en vaag, wat ten koste gaat van de duidelijkheid.

Een rangschikking van deze principes en criteria in functie van belang zal meer inzicht bieden in de strategische keuzes, die Europa wil en zal moeten maken, in de planning van haar toekomstig kernnetwerk. Zoals de principes nu opgelijst staan, lijkt het alsof deze ten allen tijde met elkaar te verzoenen vallen. Derhalve dient aangegeven te worden welke van deze principes doorwegen en of dit projectafhankelijk, dan wel algemeen, zal worden toegepast. De wegingsfactoren voor deze multi-criteria analyse dienen bijgevolg verder verfijnd en uitgewerkt te worden, in nauw overleg met de lidstaten. Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken suggereert om in deze analyse “maximale bundeling van goederenstromen” als extra principe te hanteren.

Voorts verdienen naast capaciteitsnormen ook normen in verband met het beheer en de exploitatie van de infrastructuur (bvb. minimum service levels) extra aandacht om onderzocht te worden, en dit zowel voor het uitgebreid als voor het kernnetwerk. Wat de invulling van de knooppunten betreft, lijkt het aangewezen havenclusters (extended gateways) in aanmerking te nemen als zeehavens en intercontinentale havens. De knooppuntenbenadering gaat voor de waterweg voorbij aan het gegeven dat een netwerk (zeker het waterwegennetwerk) niet alleen kan functioneren vanuit knooppunten (nodes) maar evenzeer vanuit een longitudinaal concept met een lint van industriële activiteiten gelegen langs het netwerk en niet noodzakelijk

² cfr. p.4, COM (2010) 212

gegroepeerd in “nodes”. Op de waterweg zijn er ook en vooral langs de waterweg (langs de links) aansluitingen. Verder dient de definitie van “intermodaal” knooppunt te worden verruimd, zodat ook intermodale knooppunten in het openbaar personenvervoer kunnen meegenomen worden. Een mogelijkheid hierbij is de uitbouw van openbaar vervoer hubs in de onmiddellijke nabijheid van treinstations langs hogesnelheidsspoorverbindingen (bv. de uitbouw van een busstation aan het knooppunt Brecht-Antwerpen Noorderkempen, aansluitend op de HSL-Noord treinverbinding Antwerpen-Amsterdam).

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken apprecieert de transparantie in het lopende proces van de herziening van het TEN-V-netwerk. Er wordt geijverd dat deze transparantie in de volgende stappen behouden blijft. Aangezien er nog verschillende aspecten van de methodologie voor het uittekenen van het kernnetwerk dienen uitgewerkt te worden, lijkt een tweede stakeholdersconsultatie in een later en concreter stadium zeker op zijn plaats.

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

ITS toepassingen kunnen er toe bijdragen dat verkeerssturing en grensoverschrijdende verkeershandhaving een adequate oplossing vormen voor een optimaal gebruik van de beschikbare capaciteit van het wegvervoer. Dit geeft aanleiding tot een veiliger, efficiënter, groener en beter geïntegreerd vervoersnetwerk. De Europese Commissie kan werk maken van Europese standaarden voor reizigersinformatie op de weg en standaarden uitwerken om meer reizigers aan te sporen om voor openbaar vervoer alternatieven te kiezen. Vooral de implementatie van dynamisch verkeersmanagement (DVM) voor de weginfrastructuur verdient voldoende aandacht. Naast het aanbieden van de infrastructuur ‘an sich’ (hardware), is het voorzien van voldoende software onontbeerlijk om te komen tot een toekomstgericht vervoerssysteem. Immers, de weg als dragende structuur voor meerdere types transport, zowel personen als goederen, en privé- en collectief, zal ook in de toekomst een belangrijke rol blijven spelen, ook in het TEN-V-netwerk op Europees niveau. Gezien de fijnmazigheid van het wegennetwerk, de eenvoudige toegankelijkheid en continue beschikbaarheid (dag en nacht, 24u/24, 7d/7), blijft de weginfrastructuur een essentiële schakel in het Europese netwerk. Via DVM zal het gebruik van het wegennet verder geoptimaliseerd kunnen worden, door meer inzet in functie van het scheiden of bundelen van passagiers- en vervoersstromen, enz. Aangezien het wegtransport in het merendeel van de gevallen een onderdeel zal blijven uitmaken van het door-to-door transport, zal DVM - en de integratie van overige IT-informatiediensten - een belangrijke bijdrage leveren tot het aanbieden van een optimaal Europees netwerk. Om DVM volwaardig uit te bouwen langs weginfrastructuur, zal dit bovendien niet louter beperkt kunnen blijven tot het kernnetwerk. Het uitgebreide netwerk, als toeleverend en ondersteunend netwerk, zal tevens voorzien moeten worden van DVM.

River Information Services (RIS) zijn aangepaste informatiediensten voor de binnenvaart, die het mogelijk maken om logistieke processen voortdurend af te

stemmen op daadwerkelijke vervoerssituaties. RIS levert tevens een geharmoniseerd, interoperabel en publiek toegankelijk informatiesysteem. 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 multimodaliteit 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.

Verder kan de effectbeoordeling van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur een meerwaarde betekenen voor het TEN-V-netwerk van de toekomst. Bij de aanleg van nieuwe TEN-V-verbindingen dient de invoer van verkeersveiligheidsaudits geëvalueerd te worden, waarna best practices kunnen worden gecommuniceerd.

Tot slot kan er veel meer nadruk gelegd worden op het management van de vervoers- en goederenstromen: opvolgen van goederen met chips, doorgeven van de informatie m.b.t. de goederenstromen (centrale computerplatformen waar informatie over de goederen doorgegeven kan worden tussen verschillende modi, landen, overheidsinstellingen (bv. douane), en het hoger aangehaalde dynamisch verkeersmanagement).

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?

Als de herziening van het TEN-V-beleid wil passen binnen de algemene Europa 2020-strategie, zoals in de inleiding op het werkdocument COM(2010) 212 gesteld wordt, dan zal dit beleid op de eerste plaats een bijdrage moeten leveren aan een duurzame en slimme groei. In het bijzonder de realisatie van de kerninitiatieven “Efficiënt gebruik van hulpbronnen” (intelligent verkeersmanagement, logistieke verbeteringen, ...) en “Innovatie-Unie” (het strategisch plan voor vervoerstechnologie (STTP), interoperabele normen, betere toegang tot financiering voor onderzoek en ontwikkeling, ...) springt daarbij in het oog.

Vervoer is één van de hoekstenen van de Europese economie. Met het oog op de uitbouw van een interne markt voor de 21^{ste} eeuw is het noodzakelijk dat vervoernetwerken onderling voldoende verbonden zijn en knelpunten en missing links worden weggewerkt. Het tempo van de uitvoering van strategische infrastructuurprojecten binnen het kernnetwerk zal daarom zowel nu als in de toekomst moeten opgevoerd worden. In het bijzonder moet daarbij ingezet worden op grensoverschrijdende trajecten en intermodale knooppunten (steden, (lucht)havens, logistieke platforms).

Ook de verdere modernisering van het vervoerssysteem dient vanuit het TEN-V-beleid belangrijke impulsen te krijgen. Zeker het strategische “kernnetwerk” moet daarom in de toekomst dienstdoen als een proeftuin waarin allerhande

geavanceerde technologieën en intelligente vervoerssystemen (ITS) kunnen worden ingezet en nieuwe mobiliteitsconcepten (groene corridors e.a.) worden toegepast. Aangezien dit netwerk belangrijk is als verbinding tussen oost en west, en zelfs de integratie van kandidaat-landen in het TEN-V-netwerk beoogt, moet in dit opzicht zeker voldoende aandacht besteed worden aan de interconnectiviteit en de interoperabiliteit van de verschillende technologieën en systemen. Co- en multimodaliteit kunnen enkel dan gerealiseerd worden wanneer deze interconnectiviteit en interoperabiliteit zich niet beperken tot één enkele modus, maar daadwerkelijk toelaten om intermodale toepassingen te ontwikkelen en te implementeren.

Zeker op de verbindingen tussen de prioritaire, maar ook de secundaire (incl. stedelijke) knooppunten van het kernnetwerk moet ernaar gestreefd worden om een zuinig en koolstofarm vervoerssysteem te realiseren dat op een efficiënte manier gebruik maakt van de beschikbare hulpbronnen. Dit veronderstelt enerzijds een comodaliteit waarbij de vervoerswijzen op hun meest nuttige segmenten ingezet worden en een overstap tussen verschillende modi gegarandeerd wordt. In Vlaanderen verdient binnenvaart bijzondere aandacht. De binnenvaart zorgt onder andere voor minder geluidsoverlast en ongevallen. Bovendien kan de promotie van deze meer duurzame transportmodus het fileprobleem voor het goederenvervoer helpen te verlichten. Hiervoor dienen ook de nodige financiële middelen te worden vrijgemaakt. In het verleden is daartoe te weinig geïnvesteerd in de binnenvaart. Anderzijds veronderstelt dit ook de inzet van beleidsinstrumenten, die toelaten om de mobiliteitsvraag te beheersen, alsook volgehouden O&O-inspanningen, die een bijdrage leveren aan een verdere vergroening van iedere afzonderlijke modus (bv. laadvoorzieningen voor elektrische wagens).

Het TEN-V-beleid moet eveneens bijdragen tot de interne economische, sociale en territoriale cohesie van de EU en dus ook zorgen voor een inclusieve groei.

Hoe belangrijk het TEN-V-beleid ook kan zijn om de strategische doelstellingen in het kader van Europa 2020 te bereiken, toch zal vooral het Witboek voor het toekomstige vervoersbeleid cruciaal zijn om de vervoerssector op weg te zetten om deze doelstellingen te bereiken. Desalniettemin, en zoals hierboven reeds aangestipt, kan het TEN-V-beleid op verschillende vlakken een pioniersrol vervullen

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?

De huidige Europese financieringsmiddelen zijn vaak te versnipperd, onbekend en ontoereikend gebleken om alle projecten te financieren. Daarnaast kunnen de administratieve last en de lange periode tussen goedkeuring en toekenning van de middelen een hinderpaal vormen; een betere afstemming lijkt bijgevolg cruciaal. Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken verwelkomt dan ook de idee om tot een betere integratie en bijgevolg efficiënter gebruik van deze financieringsmiddelen te komen.

De ontwikkeling van een soort transportfonds, zoals geformuleerd in het werkdocument, is volgens het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zeker het onderzoeken waard, evenwel rekening houdende met de bedenking geuit naar aanleiding van de volgende vraagstelling. De belangrijkste verdienste van dergelijk fonds is dat het ervoor kan zorgen dat de beschikbare financiële middelen effectief voor transportdoeleinden worden gebruikt. Hierdoor heeft de EU, in het algemeen, en DG MOVE, in het bijzonder, een beter beeld over hoe de Europese financieringsmiddelen worden aangewend. Dit stelt de EU in staat per jaar andere klemtonen te leggen, in een poging het Europese transportbeleid ingang te laten vinden in nationale maatregelen en projecten. Langs de zijde van de lidstaten creëert dit een one-stop shop waar een subsidievraag kan gesteld worden. Dit komt zowel de transparantie als de overzichtelijkheid ten goede.

Daarnaast moet de expertise, die bij de Europese Commissie aanwezig is, toelaten een aantal “quick wins” in het huidige TEN-V-netwerk aan te duiden. Door middel van zachte infrastructuur (bv. DVM) kan de efficiëntie van het netwerk beduidend groeien tegen lagere kosten. Zowel horizontale maatregelen als zelfbedruipende, duurzame maatregelen kunnen als “quick win” in aanmerking komen.³

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?

De EU dient haar rol van coördinator veel sterker op te nemen, een Europese (meerjaren-) financieringsstrategie is hierbij een cruciaal element. Aangezien de verschillende lidstaten wegens hun diverse nationale belangen hun eigen accenten in het Europees transportbeleid leggen, kan geopteerd worden om naast het werken met ‘oproepen’ tevens te werken met sterke incentives om bepaalde supranationale doelstellingen te bewerkstelligen. Gezien het gebrek aan financiële TEN-V-middelen, kan het principe van earmarking een mogelijke oplossing bieden, waarbij een deel van de financieringsmiddelen gespendeerd wordt aan ‘project-oproepen’ en een deel aan specifieke projecten van supranationaal belang.

De stelling dat het Europese financieringskader richtinggevend is, kan een stimulans zijn voor het vervroegd uitvoeren van die nationale investeringen die deel uitmaken van de in het kader van de TEN-V-planning vastgestelde prioriteiten.⁴ Lidstaten kunnen immers altijd op eigen initiatief beslissen welke prioriteiten, ook op vlak van investeringen, eerst gerealiseerd moeten worden.

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken vraagt tevens verdere verduidelijking over welke inkomsten uit vervoersactiviteiten een Europees financieringskader zouden kunnen voeden. Nadere verduidelijking en onderzoek zijn noodzakelijk alvorens hierover een uitspraak te kunnen doen.

Gezien de extra contractuele en organisatorische lasten die PPS-structuren vergen, is het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken van mening dat hier in het kader van het TEN-V-beleid omzichtig moet worden mee omgesprongen. Het is

³ Aanbeveling 19, p.18, Conclusies van de expertengroep 5: “Funding Strategy and Financing Perspectives for the TEN-T”, juli 2010

⁴ cfr. p.10, COM (2010) 212

bijgevolg aanbevelingswaardig dat de Europese Commissie dienaangaande een aantal projecten selecteert die geschikt zijn voor een PPS financiering en deze bij wijze van pilootprojecten aan de lidstaten introduceert.⁵

Tot slot is het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken akkoord met de aanbeveling van de expertengroep 5 dat, overwegende de actuele financiële crisis en overwegende het feit dat welbepaalde productieve (transport)investeringen het herstel van deze crisis kan bespoedigen, tijdelijke uitzonderingen op het Stabiliteits- en Groeipact nader moeten onderzocht worden.⁶

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?

Via het systeem van benchmarking kan een ranglijst opgesteld worden over de voltooiing van TEN-V-projecten en de realisatie van beleidsdoelstellingen, waarop het principe van de wortel en de stok wordt toegepast. Op deze manier kunnen langs de ene kant voorbeeldlidstaten beloond worden (bvb. voorrang bij de toekenning van TEN-V-projecten) voor hun goede score en langs de andere kant kunnen lidstaten die een bepaalde threshold niet halen bestraft worden (bvb. minder Europese subsidies in de toekomst). Op deze manier heeft de EU een sterk middel in handen om ervoor te zorgen dat alle lidstaten streven naar een optimale uitvoering van de TEN-V-projecten, dewelke ten goede komen aan alle burgers van de Unie en derhalve voor een beter functioneren van de interne markt en de Europese cohesie zorgen.

Voorafgaand aan de toewijzing van TEN-V-financiering kan de maturiteit van een project nog beter worden afgetoetst door de invoering van een gestandaardiseerde en auditeerbare evaluatie, zoals vermeld in de conclusies van expertengroep 5.⁷

Voor wat het wegwerken van cruciale bottlenecks in het TEN-V-kernnetwerk betreft, is het aangewezen dat de Europese Commissie cross-financiering aanmoedigt. Hiervoor kan een lijst van TEN-V-projecten, die binnen het kernnetwerk hiervoor in aanmerking komen, worden opgesteld.⁸

De Europese Commissie kan in uitvoering van de 2020 strategie er over waken dat de financiële middelen, die o.a. voor het TEN-V-beleid zullen worden ingezet, ook in de toekomst gevrijwaard blijven.

Bovendien vraagt het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken dat de transportsector ook meer uitgesproken aan bod komt naar aanleiding van de financiële vooruitzichten na 2013, die ook nu het voorwerp zijn van consultatie bij de lidstaten en die de toekomstige strategische doelstellingen en keuzes binnen de Europese context zullen vastleggen.⁹

⁵ Iuncto aanbeveling 28 en 29, p. 24, Conclusies van de expertengroep 5: "Funding Strategy and Financing Perspectives for the TEN-T", juli 2010

⁶ Aanbeveling 2, p.12, o.c.

⁷ Aanbeveling 6, p.13, o.c.

⁸ Aanbeveling 15, p. 17, o.c.

⁹ Aanbeveling 1, p.12, o.c.

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. Deze kaderrichtlijn voor de binnenscheepvaart dient te bepalen hoe het Europese netwerk van waterwegen wordt beschreven vanuit een corridorbenadering.

Daarnaast stelt het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken voor dat de Europese Commissie in mechanismen voorziet waardoor bepaalde verplichtingen uit de Europese milieuregelgeving “verlicht” worden als het gaat om een project voor de realisatie van het TEN-V.

Tot slot dienen enerzijds de rol van de Europese Commissie en anderzijds de verantwoordelijkheden van de lidstaten binnen TEN-V duidelijker juridisch te worden vastgelegd.