



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 17 december 2021
(OR. en)

15109/21

**Interinstitutioneel dossier:
2021/0420 (COD)**

**TRANS 760
CODEC 1669
IA 210**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	15 december 2021
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2021) 812 final
Betreft:	Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2021) 812 final.

Bijlage: COM(2021) 812 final



EUROPESE
COMMISSIE

Straatsburg, 14.12.2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Dit wetgevingsvoorstel voor de herziening van Verordening (EU) nr. 1315/2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) is een kernactie in het kader van de Europese Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. De doelstelling van de TEN-T-verordening is de aanleg van een doeltreffend EU-breed multimodaal netwerk van spoorwegen, binnenwateren, kortevaartroutes en wegen die verbonden zijn met stedelijke knooppunten, zee- en binnenhavens, en luchthavens en terminals in de hele EU. De problemen die met deze herziening worden aangepakt zijn de ontoereikende en/of onvolledige normen voor de TEN-T-infrastructuur en het ontbreken van normen voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in het TEN-T, hetgeen negatieve gevolgen heeft voor het klimaat en het milieu. Ten tweede kampt het TEN-T-netwerk met capaciteitsproblemen en een ontoereikende connectiviteit van bepaalde regio's, waardoor multimodaliteit wordt belemmerd. Ten derde moeten de problemen met de veiligheid en betrouwbaarheid van de TEN-T-infrastructuur worden aangepakt. Ten slotte zijn de governance-instrumenten niet afgestemd op de nieuwe behoeften en moet het opzet van het TEN-T-netwerk worden herzien om voor een betere samenhang met ander beleid te zorgen.

De herziening van het TEN-T heeft dus tot doel vier hoofddoelstellingen te bereiken. Ten eerste moet ons vervoer groener worden gemaakt door de uitrol van adequate infrastructuur als basisvoorwaarde om de congestie te verminderen en de uitstoot van broeikasgassen en lucht- en waterverontreiniging terug te dringen door elke vervoerswijze efficiënter te maken en door ervoor te zorgen dat meer vervoersactiviteiten met duurzamere vormen van vervoer kunnen worden verricht. Het is met name de bedoeling om de het spoor, de korte vaart en de binnenvaart te helpen een groter marktaandeel te veroveren om de modal split duurzamer te maken en de negatieve externe effecten van vervoer te verminderen. Een tweede doelstelling is naadloos en efficiënt vervoer faciliteren, multimodaliteit en interoperabiliteit tussen de TEN-T-vervoerswijzen bevorderen en de stedelijke knooppunten beter integreren in het netwerk. Het wegwerken van knelpunten en missing links en een betere multimodaliteit en interoperabiliteit van het Europese vervoerssysteem zullen bijdragen tot de voltooiing van de interne markt. Ten derde is het de bedoeling het TEN-T beter bestand te maken tegen de klimaatverandering en andere natuurrampen of door de mens veroorzaakte rampen. Het TEN-T moet bestand zijn tegen de mogelijke negatieve gevolgen van de klimaatverandering om overheidsinvesteringen te beschermen en de bruikbaarheid ervan in het nieuwe klimaat te waarborgen; klimaatneutraliteit moet worden ondersteund door de kosten van broeikasgasemissies op te nemen in de kosten-batenanalyse. Tot slot, maar niet in de laatste plaats, beoogt het voorstel een betere efficiëntie van de governance-instrumenten van het TEN-T, worden de rapportage- en monitoringinstrumenten gestroomlijnd en wordt het uitgetekende TEN-T-netwerk herzien.

Met dit herziene TEN-T-beleid moeten we ernaar streven om een betrouwbaar, naadloos en hoogwaardig trans-Europees vervoersnetwerk te verwezenlijken dat tegen 2050 in de hele Unie duurzame connectiviteit waarborgt zonder fysieke hiaten, knelpunten of ontbrekende schakels. Dit netwerk zal bijdragen tot de goede werking van de interne markt, tot de economische, sociale en territoriale cohesie van het grondgebied van de EU en tot de doelstellingen van de Europese Green Deal. Het moet stapsgewijs worden ontwikkeld, met tussentijdse termijnen in 2030 en 2040.

Dit initiatief maakt deel uit van het werkprogramma van de Commissie voor 2021 in bijlage I (nieuwe initiatieven).

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Als belangrijkste pijler van het vervoersinfrastructuurbeleid van de EU werkt de TEN-T-verordening als katalysator en bouwt zij tegelijk voort op complementair beleid. De in de TEN-T-verordening vastgestelde normen en eisen houden rechtstreeks verband met de relevante doelstellingen en behoeften in andere vervoerssectoren/-gebieden en derhalve met andere meer sectorspecifieke wetgeving. Om voor naadloze grensoverschrijdende vervoersstromen en mobiliteit te zorgen moet de TEN-T-spoorweginfrastructuur bijvoorbeeld voldoen aan de regelgeving inzake spoorweginteroperabiliteit. Op dezelfde manier moet de TEN-T-weginfrastructuur worden aangepast en voldoen aan de EU-wetgeving inzake verkeersveiligheid. De tenuitvoerlegging van sectoraal beleid vergt een solide kader in de vorm van de TEN-T-verordening, aangezien het TEN-T in het infrastructuurnetwerk voorziet voor de uitvoering van andere sectorale maatregelen of andere wetgeving, die soms echter verder reikt dan het TEN-T.

De prestaties van de TEN-T-verordening op het gebied van indicatoren, zoals de indicatoren met betrekking tot de modal split, een betere dienstverlening en het gebruik van laad- en tankinfrastructuur, hangen af van de coördinatie met verwante beleidsterreinen. Dit geldt met name voor de synergieën tussen het TEN-T en de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR), alsook tussen het TEN-T en intelligente vervoerssystemen (ITS), aangezien beide intrinsiek van elkaar afhankelijk zijn. Zo regelt de verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen de installatie van laad- en tankpunten op het TEN-T, terwijl de TEN-T-verordening de basisinfrastructuur vormt voor de brede uitrol daarvan binnen een Europees netwerkperspectief. De ITS-verordening regelt de uitrol van intelligente vervoerssystemen op het TEN-T, als onderdeel van een breder pakket maatregelen. Zowel voor de uitrol van alternatieve brandstoffen als ITS is een definitie van het TEN-T nodig (d.w.z. een geografische afbakening), die op de kaarten in de TEN-T-verordening is aangegeven. Die overwegingen gelden ook voor andere initiatieven die deel uitmaken van het actieplan in het kader van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, zoals de herziening van de verordening betreffende de corridors voor goederenvervoer per spoor, de herziening van het pakket stedelijke mobiliteit of het NAIADES III-actieplan. In de TEN-T-verordening worden de Europese vervoerscorridors uitgetekend die de corridors voor goederenvervoer per spoor en de kernnetwerkcorridors zullen vervangen. Dit zal de samenhang in de netwerkontwikkeling waarborgen en bijdragen tot synergieën tussen de infrastructuur en de operationele aspecten van het netwerk.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

In de Europese Green Deal, die in december 2019 door de Europese Commissie is goedgekeurd, staat klimaatactie centraal, met als doelstelling om de EU tegen 2050 klimaatneutraal te maken. Op het gebied van vervoer wordt in de Europese Green Deal opgeroepen om de uitstoot van broeikasgassen door vervoer met 90 % te verminderen, zodat de EU tegen 2050 een klimaatneutrale economie heeft. Tegelijk wordt ernaar gestreefd om de vervuiling tot nul te reduceren.

Bovendien is het TEN-T nauw verbonden met het beleid inzake trans-Europese netwerken op het gebied van energie en telecommunicatie en zijn in de wetgeving bepalingen opgenomen om de synergieën tussen de drie beleidsterreinen te benutten. Het TEN-T heeft ook nauwe

banden met het maritiem beleid. Het zeevervoer is een van de belangrijkste sectoren van de duurzame blauwe economie¹.

Wat EU-bijstand en financiering betreft, is er een direct verband tussen de TEN-T-verordening en de verordening inzake de Connecting Europe Facility (CEF), waarin gedefinieerd is welke projecten van gemeenschappelijk belang in aanmerking komen voor CEF-steun. Bovendien wordt de TEN-T-infrastructuur grotendeels gefinancierd door de Europese structuur- en investeringsfondsen (ESIF) en sinds kort ook via het Fonds voor herstel en veerkracht (RRF). Tot slot is het TEN-T volledig afgestemd op het milieu- en klimaatbeleid van de EU, zoals de biodiversiteitsstrategie en -wetgeving, met inbegrip van de kaderrichtlijn water, de vogelrichtlijn, de habitatrichtlijn en de EU-strategie voor aanpassing aan de klimaatverandering².

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

Het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) (artikelen 170 t.e.m. 172) voorziet in de totstandbrenging en ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van vervoers-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur³. Het optreden van de Unie moet gericht zijn op de bevordering van de onderlinge koppeling en interoperabiliteit van de nationale netwerken, alsmede van de toegang tot deze netwerken. Daarbij wordt met name rekening gehouden met de noodzaak de insulaire, niet aan zee grenzende en perifere regio's met de centrale regio's van de Unie te verbinden (artikel 170 VWEU). Voor de verwezenlijking van die doelstellingen, dient de Unie een geheel van richtsnoeren op te stellen betreffende de doelstellingen, de prioriteiten en de grote lijnen van de op het gebied van trans-Europese netwerken overwogen maatregelen. In het kader van die richtsnoeren worden projecten van gemeenschappelijk belang aangewezen, worden alle maatregelen getroffen die nodig kunnen blijken om de interoperabiliteit van de netwerken te verzekeren, met name op het gebied van harmonisatie van de technische normen, en wordt steun verleend aan door de lidstaten gesteunde projecten van gemeenschappelijk belang. Voorts kan de Unie door middel van het overeenkomstig artikel 177 opgerichte Cohesiefonds bijdragen aan de financiering van specifieke projecten in lidstaten op het terrein van de vervoersinfrastructuur. Om de interoperabiliteit van de netwerken te waarborgen, is eveneens voorzien in samenwerking met derde landen (artikel 171 VWEU).

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

In het VWEU is bepaald dat de trans-Europese netwerken de burgers van de Unie, de economische subjecten, alsmede de regionale gemeenschappen in staat moeten stellen ten volle profijt te trekken van de voordelen van een ruimte zonder binnengrenzen. Er moet ook rekening worden gehouden met de noodzaak om de economische, sociale en territoriale samenhang van de Unie te versterken en de harmonische ontwikkeling van de Unie in haar geheel te bevorderen.

¹ Mededeling over een nieuwe aanpak voor een duurzame blauwe economie in de EU, COM(2021) 240.

² Een klimaatveerkrachtig Europa tot stand brengen – de nieuwe EU-strategie voor aanpassing aan de klimaatverandering (COM(2021) 82 final).

³ Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, titel XVI, Trans-Europese netwerken (artikelen 170-172)

Het TEN-T-beleid is per definitie een beleid dat de grenzen van de lidstaten overstijgt, aangezien het één grensoverschrijdend Europees netwerk beoogt. Een dergelijk Europees netwerk kan vanzelfsprekend niet door één individuele lidstaat tot stand worden gebracht. Als de lidstaten louter op eigen initiatief infrastructuur zouden ontwikkelen, zouden nationale belangen doorgaans zwaarder wegen dan het Europese belang. Als zodanig zouden de voordelen van een Europees duurzaam en hoogwaardig vervoersnetwerk verloren gaan. Problemen op het gebied van grensoverschrijdende connectiviteit en interoperabiliteit zouden in dat geval waarschijnlijk ook niet afdoende worden aangepakt, aangezien binnenlandse verbindingen voor de lidstaten meestal prioriteit zijn, ook al zijn grensoverschrijdende projecten essentieel om de voordelen van het hele netwerk te benutten en knelpunten die congestie veroorzaken weg te nemen. Dit zou niet alleen kunnen leiden tot een gebrek aan naadloze reisverbindingen in heel Europa, maar ook tot gevolg kunnen hebben dat het planningsbeleid van de verschillende lidstaten niet op elkaar wordt afgestemd. Bovendien zouden verschillende normen en interoperabiliteitseisen in de verschillende EU-lidstaten de naadloze vervoersstromen in de hele EU belemmeren en zelfs de kosten voor de vervoersgebruikers doen stijgen. In het algemeen is een naadloos TEN-T zonder fysieke hiaten, waarin intelligente en innovatieve oplossingen worden geïntegreerd, essentieel om de interne markt te bevorderen, de cohesie te vergroten en bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Europese Green Deal.

Sinds de vaststelling van het TEN-T als EU-beleid in 1993, wordt de toegevoegde waarde van dit beleid nadrukkelijk bevestigd door de lidstaten, regio's, steden en belanghebbenden uit het bedrijfsleven. De toegevoegde waarde van het TEN-T voor de EU is ook een van de belangrijkste conclusies van de evaluatie van de huidige TEN-T-verordening. Het concentreren van de inspanningen om een gemeenschappelijk Europees vervoersnetwerk tot stand te brengen wordt duidelijk erkend als een visie waarvan de voordelen groter zijn dan van geïsoleerde nationale maatregelen. Een gemeenschappelijke en coherente EU-brede basis voor de selectie van "projecten van gemeenschappelijk belang" en, dienovereenkomstig, voor de afstemming van de planning en uitvoering door een breed scala van actoren is een duidelijke en algemeen erkende toegevoegde waarde van het TEN-T.

Dit geldt ook voor de dimensie van stedelijke knooppunten, aangezien het belangrijk is dat het stadsverkeer goed verbonden is met interregionaal en internationaal verkeer. De rol van stedelijke knooppunten op het TEN-T overstijgt immers het lokale niveau, aangezien de vervoersactiviteiten op het TEN-T in dergelijke knooppunten beginnen en/of eindigen, of die knooppunten doorkruisen. Een goede coördinatie tussen de verschillende niveaus is derhalve nodig om bottlenecks te voorkomen.

Het stedelijk mobiliteitsbeleid is en blijft echter hoofdzakelijk een bevoegdheid van de lidstaten (lokale overheden). Het optreden van de EU moet beperkt blijven tot de aspecten van stedelijke mobiliteit die verband houden met interregionaal en internationaal verkeer. Dit geldt ook voor het onderhoud van de infrastructuur: hoewel het onderhoud van infrastructuur in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de lidstaten is en blijft, is het van vitaal belang om in de TEN-T-verordening minimumregels op te nemen om ervoor te zorgen dat het TEN-T burgers en bedrijven een hoogwaardige dienstverlening biedt.

- **Evenredigheid**

Zoals uiteengezet in hoofdstuk 7 van de effectbeoordeling bij dit voorstel, gaat geen van de beleidsopties verder dan wat nodig is om de algemene beleidsdoelstellingen te verwezenlijken. De voorgestelde maatregel stimuleert een verschuiving van vervoersvolumes naar duurzamere vervoerswijzen. Die is nodig om de verhoogde klimaatambitie voor 2030 te

halen en voor de algemene doelstelling om de EU tegen 2050 klimaatneutraal te maken. De beleidsopties moeten een samenhangend beleidskader en een coherent en hoogwaardig vervoersnetwerk tot stand brengen als basis om de doelstellingen van ander sectoraal beleid te verwezenlijken. Het opzet van de beleidsopties moet onevenredige gevolgen voor overheidsinstanties, exploitanten van infrastructuur en aanbieders van mobiliteitsdiensten voorkomen, met name door voort te bouwen op een beproefd governancestelsel en dat verder te ontwikkelen. Dit is volledig aangetoond in de evaluatie van Verordening (EU) nr. 1315/2013 en de basisanalyse die ten grondslag ligt aan de effectbeoordeling voor de herziening van die verordening. De beleidsopties sporen derhalve volledig met het evenredigheidsbeginsel.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien het hier gaat om een voorstel tot herziening van een bestaande verordening, lijkt het gerechtvaardigd de status van het bestaande instrument te behouden.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

In de evaluatie van de TEN-T-verordening (SWD(2021) 117 final)⁴ werd geconcludeerd dat het TEN-T alle relevante actoren (d.w.z. lidstaten, regio's, steden, de vervoerssector, infrastructuurbeheerders van alle vervoerswijzen, gebruikers) een gemeenschappelijk beleidskader biedt dat gericht is op de geleidelijke voltooiing van een gemeenschappelijk en samenhangend Europees vervoersnetwerk. Het TEN-T voegt een Europese dimensie toe aan de nationale infrastructuurplanning en voorziet in behoeften en voordelen die de nationale aanpak overstijgen. In de evaluatie werd echter ook geconcludeerd dat de inspanningen moeten worden opgevoerd om nieuwe politieke doelstellingen te bereiken. Sinds de vaststelling van de TEN-T-verordening in 2013 is de beleidscontext ingrijpend veranderd, met name door de goedkeuring van de Europese Green Deal, de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en het actieplan om de vervuiling terug te brengen tot nul. De verbanden tussen de conclusies van de ex-postevaluatie, en de daarin geconstateerde tekortkomingen, en het voorstel worden hieronder toegelicht:

Belangrijkste conclusies van de ex-postevaluatie	Voorstel
Conclusies inzake relevantie	
De vier specifieke doelstellingen van de TEN-T-verordening blijven allemaal relevant, zijn even belangrijk en vullen elkaar aan.	De specifieke doelstellingen van de verordening worden in het voorstel behouden en verder ontwikkeld.
Zowel de ontwerpstructuur als de uitvoeringstermijnen van 2030 en 2050 zijn adequaat gebleken.	Het voorstel handhaaft in grote lijnen de netwerkstructuur en de uitvoeringstermijnen, maar er wordt een nieuwe tussentijdse termijn (2040) toegevoegd om voor een stapsgewijze aanpak tegen 2050 te zorgen.

⁴ Evaluatie van Verordening (EU) nr. 1315/2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet, SWD(2021) 117 final van 26 mei 2021.

Belangrijkste conclusies van de ex-postevaluatie	Voorstel
Voor de specifieke doelstellingen “efficiëntie van de infrastructuurontwikkeling om de interne markt te faciliteren” en “sociale, economische en territoriale samenhang” is er een sterke behoefte aan vooruitgang met betrekking tot de eisen om de kwaliteit van de TEN-T-infrastructuur te verbeteren.	Het voorstel beoogt de kwaliteit van het TEN-T te verbeteren en ervoor te zorgen dat die kwaliteit gedurende de levensduur van de infrastructuur behouden blijft. Er worden verdere maatregelen ingevoerd om de interoperabiliteit en toegankelijkheid van het netwerk te verbeteren.
Voor de specifieke doelstelling “duurzaamheid” moet sterker worden ingezet op maatregelen om decarbonisatie mogelijk te maken overeenkomstig de doelstelling van de Europese Green Deal. De vermindering van de vervoersemisssies met 90 % tegen 2050 is niet haalbaar zonder een degelijk TEN-T dat groener vervoer mogelijk maakt.	Het voorstel versterkt de eisen conform de vereiste bijdrage aan de doelstellingen van de Europese Green Deal voor alle vervoerswijzen.
Voor de specifieke doelstelling “de gebruiker meer voordelen bieden” moet de TEN-T-verordening worden aangepast om de selectie, combinatie en uitvoering van projecten te versterken vanuit het oogpunt van geïntegreerde vervoersdiensten van deur tot deur. De ontoreikende geschiktheid komt voornamelijk tot uiting in het personenvervoer.	In het voorstel worden maatregelen vastgesteld om de dienstverlening te verbeteren en het gebruikersperspectief van het TEN-T te versterken, in het bijzonder in het personenvervoer.
De complementariteit tussen het kernnetwerk en uitgebreide netwerk kan worden versterkt om de resterende hiaten op het gebied van toegankelijkheid en connectiviteit te helpen dichten en te zorgen voor een zo breed mogelijke en zo doeltreffend mogelijke dekking van nieuwe kwaliteitsparameters voor infrastructuur.	In het voorstel worden maatregelen vastgesteld met het oog op de onderlinge afstemming van normen en eisen tussen de twee netwerklagen (uitgebreide en kernnetwerken) op gebieden als spoorweginfrastructuur, alternatieve brandstoffen of stedelijke knooppunten.
Conclusies inzake doeltreffendheid	
De TEN-T-verordening is in het algemeen zeer doeltreffend gebleken voor de selectie van duizenden projecten op basis van één Europees beleidskader.	Het kader voor de selectie van projecten op het netwerk wordt in het voorstel gehandhaafd.
Een aantal projecten blijven echter met vertragingen kampen door de complexe voorbereidende procedures, blijvende verschillen tussen overeengekomen Europese doelstellingen en de nationale infrastructuur- en investeringsplanning of beperkte governance-instrumenten op EU-niveau.	In het voorstel worden maatregelen gedefinieerd om de nationale belangen en verantwoordelijkheden af te stemmen op de TEN-T-doelstellingen, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel ⁵ .
De tenuitvoerlegging van het TEN-T kan verder worden verbeterd, met name in het licht van de nieuwe uitdagingen en doelstellingen (decarbonisatie, digitalisering en toenemende risico's op onvoorziene crisissituaties).	In het voorstel worden maatregelen vastgesteld om de bestaande EU-instrumenten te versterken (bv. kernnetwerkcorridors, werkplannen, uitvoeringsbesluiten van de Commissie). Voorts worden maatregelen vastgesteld om het netwerk veerkrachtiger te maken.
Het instrument van de kernnetwerkcorridors, met inbegrip van de Europese coördinatoren, is zowel zeer relevant als doeltreffend bevonden.	In het voorstel wordt het corridorconcept verder ontwikkeld en uitgebreid en wordt de rol van de Europese coördinatoren versterkt.

⁵ De kwestie van complexe en lange voorbereidende procedures wordt ook behandeld in Richtlijn (EU) 2021/1187 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T).

Conclusies inzake efficiency	
De verslagleggings- en monitoringverplichtingen van de TEN-T-verordening kunnen in beperkte mate worden gestroomlijnd en versterkt.	In het voorstel worden maatregelen vastgesteld om de monitoringinstrumenten te stroomlijnen en de verslaglegging te vergemakkelijken.
De coördinatie tussen de kernnetwerkcorridors en de corridors voor goederenvervoer per spoor heeft voor een zekere efficiëntiewinst gezorgd, maar er is nog potentieel om beide instrumenten beter op elkaar af te stemmen wat betreft investeringsplanning en de selectie van projecten.	Het voorstel zorgt voor de geografische vastlegging van beide corridorinstrumenten in Europese vervoerscorridors en versterkt de coördinatie tussen beide instrumenten.
Conclusies inzake coherentie en coördinatie	
Om de doelstellingen van de Europese Green Deal te verwezenlijken, moet de TEN-T-infrastructuur volledig worden afgestemd op de bepalingen die voortvloeien uit andere beleidsinitiatieven op het gebied van alternatieve brandstoffen, FuelEU Zeevaart en ReFuelEU Luchtvaart.	Het voorstel zorgt voor volledige afstemming op andere beleidsinitiatieven inzake alternatieve brandstoffen.
De samenhang met de uitdagingen van de digitale transitie en andere nieuwe technologieën moet worden verbeterd.	Het voorstel zorgt voor volledige afstemming op andere beleidsinitiatieven inzake ITS.
Conclusies inzake toegevoegde waarde van de EU	
De toegevoegde waarde van dit beleid wordt nadrukkelijk bevestigd door de lidstaten, regio's, steden en belanghebbenden uit het bedrijfsleven. Het TEN-T-beleid geniet ook buiten de EU steeds meer belangstelling, met name in buurlanden maar ook in andere regio's van de wereld, bijvoorbeeld in verband met de uitbreiding van vervoersverbindingen over land naar Azië.	De aanpak op het gebied van de betrokkenheid van derde landen en buurlanden wordt gehandhaafd. De visie van de EU op de uitbreiding van het TEN-T naar derde landen wordt toegelicht in een afzonderlijke mededeling van de Commissie.
Een gemeenschappelijke en coherente EU-brede grondslag voor de selectie van "projecten van gemeenschappelijk belang" en, dienovereenkomstig, voor de afstemming van de planning en uitvoering door een breed scala aan actoren is een duidelijke en algemeen erkende toegevoegde waarde en zou niet haalbaar geweest zijn zonder Verordening (EU) nr. 1315/2013.	Het TEN-T-kader voor een geharmoniseerde planning en uitvoering van het netwerk is in het voorstel gehandhaafd en verder ontwikkeld.

• **Raadpleging van belanghebbenden**

Tijdens de evaluatiefase hebben de volgende raadplegingen van belanghebbenden plaatsgevonden:

Openbare raadpleging: Als eerste stap van het formele herzieningsproces heeft de Commissie tussen 24 april en 17 juli 2019 een openbare raadpleging gehouden. De vragenlijst was beschikbaar in alle officiële talen van de EU. De Commissie ontving meer dan 600 reacties van een breed scala aan belanghebbenden, waaronder overheden (van internationale tot lokale), infrastructuurbeheerders, gebruikers van commercieel vervoer, het maatschappelijk middenveld en burgers. Belangrijk is dat meer dan 150 belanghebbenden – waaronder een aantal lidstaten en belangrijke Europese verenigingen – in deze fase reeds standpuntnota's hebben ingediend waarin de sterke en zwakke punten van het beleid en met name de toekomstige kansen en behoeften worden belicht. De resultaten van de openbare raadpleging werden geanalyseerd en meegenomen in het algemene evaluatieproces.

Gerichte raadpleging van belanghebbenden: De door de consultant uitgestippelde aanpak om deskundigen te raadplegen bestond uit drie belangrijke elementen: online-enquêtes, interviews en casestudy's over kwesties die van bijzonder belang zijn. Het doel van de gerichte raadplegingen was gegevens te verzamelen van specifieke groepen belanghebbenden op lokaal, nationaal en EU-niveau. Over het algemeen bleken de standpunten van de belanghebbenden grotendeels gelijk te lopen en was er, tenzij in de evaluatie anders is vermeld, geen noemenswaardig onderscheid in visie van de verschillende groepen belanghebbenden.

Online-enquêtes: Tussen 20 januari en 16 maart 2020 is een vragenlijst gelanceerd om gegevens te verzamelen over de opvattingen en ervaringen van belanghebbenden met de TEN-T-verordening, de tenuitvoerlegging en de resultaten daarvan tot op heden, en hun standpunten over aanbevelingen voor toekomstige ontwikkelingen van het EU-beleid op dit gebied. In totaal werden meer dan 2000 belanghebbenden met expertise over de onderwerpen in kwestie benaderd om deel te nemen aan de onlinebevraging. In totaal ontving de Commissie 198 reacties.

Interviews: In totaal zijn 44 belanghebbenden geïnterviewd als representatief staal van de respondenten van de enquête en vertegenwoordigers van relevante groepen belanghebbenden. Met deze semigestructureerde interviews wilde de Commissie in de eerste plaats een diepgaand inzicht verwerven in de tenuitvoerlegging van de TEN-T-verordening, de geboekte vooruitgang en de succesfactoren/uitdagingen vanuit het oogpunt van verschillende belanghebbenden. De algemene interviews vormden een aanvulling op de deskresearch, openbare raadpleging en algemene enquête om de verkregen kwantitatieve gegevens toe te lichten en eventuele leemtes op te vullen, de thematische casestudy's te ondersteunen en uitvoeriger in te gaan op belangrijke kwesties waarvoor gegevens uit andere bronnen onduidelijk waren of nadere uitleg behoeften.

Casestudy's: Naast de algemene evaluatie van de TEN-T-verordening zijn negen thematische casestudy's over geselecteerde TEN-T-beleidsterreinen uitgevoerd. Die casestudy's hadden betrekking aspecten waarbij de werkzaamheden van de Commissie tijdens de uitvoeringsfase van het TEN-T vragen hadden doen rijzen over de relevantie, zowel in het licht van de ontwikkelingen de afgelopen jaren als in het licht van verwachte toekomstige ontwikkelingen. Er zijn drie online workshops met belanghebbenden, waaronder EU-ambtenaren, belanghebbenden uit de vervoerssector en sociale partners, georganiseerd om de bevindingen te valideren en de conclusies en aanbevelingen van de casestudy's op het gebied van stedelijke mobiliteit, (digitalisering) en innovatie en nieuwe technologieën te bespreken.

Tijdens de effectbeoordelingsfase hebben de volgende raadplegingen van belanghebbenden plaatsgevonden:

Tijdens de effectbeoordelingsfase werd via de website van EU Survey van 10 februari tot 5 mei 2021 een **aanvullende openbare raadpleging** georganiseerd. De raadpleging bestond uit vijf delen, te beginnen met een algemene vraag over de verordening, gevolgd door vragen over mogelijke aanvullende maatregelen en de mogelijke focus van een gewijzigde verordening. In het kader van de raadpleging ontving de Commissie in totaal 496 reacties. De belangrijkste kwesties hadden betrekking op:

- maatregelen die de decarbonisatie en de verlaging van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen mogelijk maken;
- maatregelen in verband met de kwaliteit en veerkracht van de infrastructuur;

- maatregelen in verband met innovatie, digitalisering en automatisering; alsmede
- potentiële aandachtsgebieden voor de beleidsopties.

Alle input van belanghebbenden is meegenomen bij de uitwerking van het voorstel. Hoewel de input die de Commissie tijdens de evaluatiefase had ontvangen met name werd gebruikt om de verschillende maatregelen te definiëren en te verfijnen voor verdere analyse tijdens de effectbeoordeling, was de tijdens de effectbeoordelingsfase geleverde input belangrijk om de gekozen maatregelen en opties, en derhalve de aanpak voor de herziening van de verordening, te valideren.

• **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De Rekenkamer

De Rekenkamer heeft verschillende audits en evaluaties uitgevoerd met betrekking tot het beleid inzake vervoersinfrastructuur en het TEN-T, met name over het Europese hogesnelheidsspoorwegnet, het zeevervoer in de EU, het goederenvervoer per spoor in de EU en de vervoersinfrastructuur van de EU⁶. De Commissie heeft in voorkomend geval en overeenkomstig de antwoorden die zij op de respectieve verslagen heeft gegeven, bij de opstelling van dit voorstel rekening gehouden met de relevante aanbevelingen.

Evaluatie

De evaluatie van Verordening (EU) nr. 1315/2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet ging in september 2018 van start en bouwde voort op de ondersteunende studie voor de TEN-T-evaluatie door consultants van Coffey⁷ en op de ondersteunende studie voor de herziening van het TEN-T-beleid door Panteia⁸. De eerste had betrekking op de volledige TEN-T-verordening en verzamelde informatie van alle betrokken belanghebbenden en over alle vervoerswijzen, terwijl de tweede voornamelijk gericht was tot de autoriteiten van de lidstaten. Er werd een standaard triangulatieaanpak gevolgd om de evaluatievragen vanuit verschillende invalshoeken te bekijken: deskresearch, interviews en enquêtes.

Effectbeoordeling

De effectbeoordeling is gebaseerd op onderzoek en analyses van de Commissie. De Commissie heeft ook een beroep gedaan op een extern, onafhankelijk adviesteam (Ricardo Nederland B.V. als leider van het consortium, samen met Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) en M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)) om haar te ondersteunen bij specifieke taken in het kader van de effectbeoordeling, d.w.z. de beoordeling van de beleidsopties, de vergelijking van de opties, de beoordeling van de administratieve kosten en de analyse van de openbare raadpleging. De externe ondersteunende studie wordt samen met dit voorstel gepubliceerd. Daarnaast is het referentiescenario ontwikkeld door E3Modelling aan de hand van het PRIMES-TREMOVE-

⁶ Speciaal verslag nr. 19/2018, Speciaal verslag nr. 23/2016, Speciaal verslag nr. 08/2016, Speciaal verslag nr. 10/2020, alsmede Evaluatie 09/2018 en Speciaal verslag nr. 19/2019.

⁷ Support study for the evaluation of Regulation (EU) 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (en gerelateerde casestudy's)

⁸ Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in member states: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

model, op basis van het MIX-scenario dat ten grondslag ligt aan de effectbeoordelingen van het Fit for 55-pakket. De Astra- en TRUST-modellen werden op basis van dit basisscenario gekalibreerd door respectievelijk M-FIVE en TRT.

- **Effectbeoordeling**

Om de doelstellingen van de TEN-T-herziening adequaat te verwezenlijken, werden drie beleidsopties beoordeeld op basis van hun economische, sociale en milieueffecten. BO1 behelst de actualisering van de bestaande eisen en normen voor de kwaliteit van de TEN-T-infrastructuur en voorziet in een adequate infrastructurele basis voor de uitrol van alternatieve brandstoffen en ITS. Daarnaast omvat deze optie maatregelen om de bestaande monitoring- en rapportage-instrumenten voor het TEN-T te harmoniseren en te stroomlijnen. Wat het TEN-T-netwerk betreft, omvat BO1 ook een herziening van het vervoersnetwerk en de vervoersknooppunten. BO2 bouwt voort op BO1 maar zorgt voor een kwaliteitssprong door de invoering van nieuwe, ambitieuzere normen voor alle vervoerswijzen om bij te dragen tot decarbonisatie, vermindering van verontreiniging, digitalisering, veerkracht en de veiligheid van het vervoersinfrastructuursysteem. Daarnaast wordt gezorgd voor een betere integratie van de stedelijke knooppunten in het TEN-T door middel van specifieke eisen voor het beheer van het personen- en goederenverkeer van en naar steden. BO3, de voorkeursoptie, versnelt de voltooiing van het TEN-T door de termijn voor de voltooiing van bepaalde normen en netwerkonderdelen te vervroegen van 2050 naar 2040, met behoud van de ambitieuze normen en eisen die in het kader van BO2 zijn ingevoerd. Het zorgt ook voor een brede en coherente ontwikkeling van het netwerk, wat zich vertaalt in een grondige herziening van het uitgetekende TEN-T-netwerk.

Wat de resultaten betreft, levert BO3 aanzienlijke economische voordelen op: een groei van het bbp met 0,4 % in 2030, 1,3 % in 2040 en 2,4 % in 2050 ten opzichte van het referentiescenario. Dit stemt overeen met een stijging van het bbp met 57 miljard euro ten opzichte van het basisscenario in 2030, 229 miljard euro in 2040 en 467 miljard euro in 2050. Hogere investeringen in het TEN-T creëren ook extra banen. Dat leidt tot een toename van de werkgelegenheid met naar schatting 0,1 % in 2030 ten opzichte van het referentiescenario, 0,3 % in 2040 en 0,5 % in 2050, goed voor 200 000 extra banen in 2030, 561 000 in 2040 en 840 000 tegen 2050. BO3 presteert ook goed op het gebied van modal shift van goederen en passagiers naar duurzamere vervoerswijzen. De verwachte invoering van een nieuwe norm voor het passagiersvervoer per spoor (een lijnsnelheid van 160 km/h), de invoering van het P400-laadprofiel (waardoor opleggers per spoor kunnen worden vervoerd) en de uitbreiding van bepaalde spoorwegnormen van het kernnetwerk naar het uitgebreide netwerk, in combinatie met de uitbreiding van dat netwerk, zullen het vervoer per spoor naar verwachting doen groeien. Dit komt ook tot uiting in een groter aandeel van het spoor in de modal split ten nadele van het wegvervoer. Hoewel het modale aandeel van het vervoer over de binnenwateren en over zee grotendeels stabiel blijft, stelt de toepassing van nieuwe normen de sector in staat de verwachte groei van de verkeersvolumes in de EU-27 en van de zeevaart binnen de EU op te vangen. De modal shift van wegvervoer naar vervoerswijzen met een kleinere uitstoot die dankzij het maatregelenpakket van BO3 mogelijk wordt, zal de CO₂-uitstoot en de uitstoot van en luchtverontreinigende stoffen naar verwachting doen dalen. Ten opzichte van het referentiescenario zouden de externe kosten van CO₂-emissies in de periode 2021-2050 naar schatting met ongeveer 387 miljoen euro dalen, uitgedrukt als contante waarde, terwijl de externe kosten van luchtverontreiniging met 420 miljoen zouden dalen. De vaststelling van kwaliteitsnormen en bijbehorende veiligheidsnormen voor alle delen van het netwerk die dagelijks een bepaald verkeersvolume verwerken, komt de verkeersveiligheid ten goede waardoor het aantal doden en gewonden daalt. De daling van de externe kosten van ongevallen wordt voor de periode 2021-2050 geraamd op ongeveer 3 930 miljoen euro ten

opzichte van het referentiescenario, uitgedrukt als contante waarde. De daling van de externe kosten van verkeerscongestie tussen steden wordt geraamd op ongeveer 2 891 miljoen euro ten opzichte van het referentiescenario in de periode 2021-2050.

Wat de kosten betreft, biedt de voorkeursoptie het beste evenwicht tussen de bereikte doelstellingen en de totale uitvoeringskosten. De investeringen voor de uitvoering van alle maatregelen in het kader van BO3 liggen naar schatting 247,5 miljard euro hoger dan voor het referentiescenario, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2021-2050. Daarnaast worden de administratieve kosten voor de particuliere sector geraamd op 8,6 miljoen euro ten opzichte van het referentiescenario, uitgedrukt als contante waarde voor de periode 2021-2050, en die voor de overheid op 25,4 miljoen euro. Andere effecten in verband met geluidsemissies en mogelijk biodiversiteitsverlies waren moeilijk te kwantificeren, aangezien de geluidseffecten sterk afhankelijk zijn van de lokale (verkeers)situatie, en de biodiversiteit van de specifieke locatie en de kenmerken van de infrastructuur.

De opwaardering van de infrastructuur voor gecombineerd spoorvervoer en van terminals is een belangrijk element om ervoor te zorgen dat intermodaal vervoer hoofdzakelijk verloopt via het spoor, de binnenvaart of de korte vaart en dat de begin- en/of eindtrajecten over de weg zo kort mogelijk zijn. Door die verbeteringen van de infrastructuur zullen kansen ontstaan voor kmo's, ook al bestaan er in sommige segmenten ook grote spelers. De belangrijkste belanghebbenden zijn ondernemingen die goederenvervoer per spoor verrichten, exploitanten van terminals voor goederenvervoer per spoor, wegvervoerders en exploitanten in passagiersterminals. In het wegvervoer zal de verbetering van de rustplaatsen en de parkeermogelijkheden voor vrachtwagens die regionaal of langeafstandsvervoer verrichten, voordelen bieden voor de talrijke kleine wegvervoersondernemingen die in handen zijn van chauffeurs, die in de praktijk tot de kleinste vervoersondernemingen behoren, aangezien zij afhankelijk zijn van een dicht en kwalitatief netwerk van parkeerterreinen.

BO3 voegt een belangrijke dimensie toe aan de cohesiedoelstelling van het TEN-T door de identificatie van stedelijke knooppunten en de integratie van passagier-/goederenterminals op het hele grondgebied van de EU, die een cruciale rol spelen voor de regionale connectiviteit. BO3 stimuleert ook het best de veerkracht en de aanpassing aan de klimaatverandering van de TEN-T-infrastructuur. Tot slot voegt BO3 een belangrijke meerwaarde toe om voor samenhang met ander beleid te zorgen door de herziening van het uitgetekende TEN-T-netwerk (bv. door de invoering van Europese vervoerscorridors ter vervanging de bestaande kernnetwerkcorridors en corridors voor goederenvervoer per spoor).

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Dit initiatief maakt deel uit van het werkprogramma van de Commissie voor 2021 in bijlage I (nieuwe initiatieven) en is niet opgenomen in bijlage II (REFIT-initiatieven).

Het verbetert de werking van het TEN-T-beleid door het regelgevingskader als geheel efficiënter te maken. Daarnaast worden bepaalde eisen en begrippen verduidelijkt. Zo zijn een groot aantal deskundigen en projectontwikkelaars van oordeel dat de in de huidige verordening gehanteerde definitie van het begrip “snelwegen op zee” te complex is. Uit de evaluatie van de TEN-T-verordening blijkt dat de hele Europese maritieme ruimte gebaat zou zijn bij een vereenvoudiging en integratie in een overkoepelend en geïntegreerd concept van het TEN-T voor havens, scheepvaart en alle andere elementen van de maritieme infrastructuur. Een ander voorbeeld is de afstemming van de corridors voor goederenvervoer per spoor op de kernnetwerkcorridors, waardoor de instrumenten kunnen worden geoptimaliseerd en dubbel werk kan worden voorkomen. Het gaat onder meer om de verplichting om investeringsplannen op te stellen in het kader van de verordening betreffende

de goederencorridor per spoor, die eenvoudigweg moet worden geschrapt omdat die investeringsplannen overlappen met de werkplannen die regelmatig door de Europese TEN-T-coördinatoren worden opgesteld.

Er zijn nog twee vereenvoudigingen vastgesteld die tot potentiële kostenbesparingen zullen leiden:

- de automatisering van de invoer van gegevens in het TENtec-systeem, zodat gegevens rechtstreeks uit de gegevensbron kunnen worden gehaald (lidstaat, infrastructuurbeheerder);
- de vervanging van de tweejaarlijkse werkplannen van de Europese coördinatoren en de tweejaarlijkse voortgangsrapportage over de uitvoering van het TEN-T door de lidstaten door een vierjaarlijks werkplan met de prioriteiten voor de ontwikkeling van de verschillende corridors, met een beknopte jaarlijkse voortgangsrapportage over de uitvoering van de corridors, snelwegen op zee (in de toekomst Europese maritieme ruimte) en ERTMS.

Hoewel het voorstel de totale uitvoeringskosten voor de autoriteiten verhoogt, leidt het tot verbeteringen, met name voordelen voor de economie en de werkgelegenheid, en creëert het mogelijkheden voor duurzamere vormen van vervoer die de stijging van de regelgevingskosten ruimschoots compenseren.

- **Grondrechten**

Door relevante infrastructuurvereisten vast te stellen, zal het voorstel de toegankelijkheid voor alle gebruikers verbeteren, met name voor personen met een handicap en met beperkte mobiliteit, en de gendergelijkheid bevorderen

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De administratieve kosten ten opzichte van het referentiescenario zijn in de effectbeoordeling als matig geraamd, vooral gezien de ambitieuze herzieningsplannen van de voorkeursoptie. Uitgedrukt als contante waarde voor de periode 2021-2050 worden de administratieve kosten voor overheidsinstanties geraamd op 25,4 miljoen euro (d.w.z. 15,8 miljoen euro voor de Europese Commissie⁹ en 9,6 miljoen euro voor overheidsinstanties in de lidstaten). Bovendien zal het grootste deel van de investeringen naar schatting afkomstig zijn van overheidsfinanciering (nationale overheidsmiddelen, EU-fondsen) en 244,2 miljard euro bedragen ten opzichte van het referentiescenario, uitgedrukt als contante waarde voor de periode 2021-2050.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De Commissie zal de voortgang, de effecten en de resultaten van dit initiatief monitoren aan de hand van diverse, op de TEN-T-governance gebaseerde governance-instrumenten, zoals een sterkere rol voor de Europese coördinatoren en hun werkplannen. De herziene verordening voorziet in een betere monitoring.

⁹ Dit is een raming die in het kader van de effectbeoordeling is gemaakt op basis van ervaring en kosten uit het verleden. Het gaat niet om extra kosten voor de Commissie. Alle kredieten in verband met het TEN-T worden volledig gedekt door de begroting van de Connecting Europe Facility (Verordening (EU) 2021/1153).

De Europese coördinatoren hebben in dit verband een belangrijke rol gespeeld als ambassadeurs van het TEN-T-beleid en als bemiddelaars tussen alle relevante belanghebbenden, die zij bijeenbrengen in de zogenaamde corridorfora. Die werkzaamheden zullen nog worden opgedreven door de rol van de Europese coördinatoren te versterken. Daarnaast zullen ter ondersteuning van alle Europese vervoerscorridors en de twee horizontale prioriteiten specifieke studies worden uitgevoerd om de vooruitgang te monitoren met betrekking tot de naleving van de normen en termijnen en het bepalen van prioriteiten. Dit komt tot uiting in een zeer nauwlettend toezicht op alle geplande of lopende TEN-T-projecten (de zogenaamde “projectenpijplijn” en de halfjaarlijkse “projectuitvoeringsverslagen”). Projecten worden beoordeeld op basis van hun financiële rijpheid en de stand van zaken inzake vergunningen en aanbesteding, zodat problemen, zoals vertragingen, sneller aan het licht komen en de Commissie en/of Europese coördinatoren kunnen interveniëren. De nieuwe verordening voorziet meer dan in het verleden in de mogelijkheid om met uitvoeringshandelingen te werken. Zij zullen niet alleen de vaststelling van prioriteiten op nationaal niveau bevorderen, maar de toetsing van de vooruitgang bij de verwezenlijking van het TEN-T ten opzichte van de in die uitvoeringshandelingen vastgestelde en overeengekomen mijlpalen faciliteren/vergemakkelijken. Als zodanig vormen zij ook een zeer solide basis voor het toezicht op de projecten, aangezien de regelmatige voortgang per mijlpaal kan worden gecontroleerd en in geval van vertraging passende maatregelen kunnen worden genomen. Bij de vaststelling van deze uitvoeringshandelingen komen de betrokken lidstaten ook overeen regelmatig verslag uit te brengen over de geboekte vooruitgang. Wat monitoring betreft, zal de voortgang van het TEN-T worden gecontroleerd door de technische voltooiing van de infrastructuur te toetsen aan de TEN-T-normen en aan de vastgestelde termijnen van 2030, 2040 en 2050. De normen en eisen worden dan ook de belangrijkste prestatie-indicatoren waaraan het welslagen van het TEN-T wordt getoetst (bv. percentage van het aantal kilometers goederenspoorlijn dat geëlektrificeerd is, geschikt is voor een aslast van 22,5 ton en voor treinen van 740 m; aantal zeehavens met een spooraansluiting enz.). Daarnaast wordt voortdurend toezicht gehouden via de zogenaamde TENtec-databank, een krachtig informatiesysteem waarmee gegevens in de toekomst automatisch rechtstreeks vanuit de gegevensbron (lidstaat, infrastructuurbeheerder) kunnen worden doorgegeven.

- **Artikelsgewijze toelichting**

De structuur van de herziene verordening zal afwijken van die van de huidige verordening. Ze is niet langer ingedeeld per netwerklaag (uitgebreid en kernnetwerk) maar per vervoerswijze, hetgeen het begrip van de verschillende eisen ten goede komt. Ze zal specifieke eisen en kaarten bevatten voor de Europese vervoerscorridors en de nieuwe tussentijdse termijn van 2040. In de eerste hoofdstukken van de verordening worden de algemene doelstellingen van het TEN-T en de stapsgewijze aanpak voor de verwezenlijking van het netwerk toegelicht. De verordening zal de volgende hoofdstukken omvatten:

Overwegingen

In de overwegingen wordt met name de nadruk gelegd op de bijdrage van het TEN-T aan de Europese Green Deal en de doelstellingen van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. Voorts wordt in de overwegingen ingegaan op de verbanden tussen het herziene TEN-T en ander vervoersbeleid voor de verschillende vervoerswijzen en met beleidsterreinen buiten de vervoerssector, zoals milieu- en klimaatbeleid, sociaal beleid, cohesiebeleid, buitenlands beleid enz. In de overwegingen komen voorts aspecten van de infrastructuurplanning op EU- en nationaal niveau en van bijstand en financiering aan bod.

Hoofdstuk I: Algemene beginselen

Hoofdstuk 1 bevat de algemene beginselen van de TEN-T-verordening. Het onderwerp en toepassingsgebied van de verordening worden omschreven. Het bevat de definities van de verschillende elementen van de verordening en van de terminologie die in de tekst wordt gebruikt. Voorts worden de doelstellingen van de verordening geïntroduceerd (cohesie, duurzaamheid, efficiëntie en voordelen voor de gebruiker) en is bepaald hoe die moeten worden bereikt. In dit hoofdstuk is ook bepaald dat het trans-Europees vervoersnetwerk op een hulpbronnen efficiënte wijze moet worden gepland, ontwikkeld en geëxploiteerd, overeenkomstig de geldende milieueisen van de Unie en de lidstaten. In de volgende artikelen wordt de geografische dimensie van de netwerkstructuur en de Europese vervoerscorridors (ETC) beschreven. Tot slot worden in hoofdstuk 1 de beginselen van de projecten van gemeenschappelijk belang en van de samenwerking met derde landen beschreven.

Hoofdstuk II Algemene bepalingen

Hoofdstuk II bevat de algemene bepalingen waarin het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk, het uitgebreide netwerk en de Europese vervoerscorridors (ETC's) worden gespecificeerd en waarin de prioritering van maatregelen op de verschillende netwerken wordt vastgesteld.

Hoofdstuk III Specifieke bepalingen

Hoofdstuk III bevat de specifieke bepalingen betreffende de eisen voor elke vervoerswijze waarop de verordening betrekking heeft, met het oog op:

- de definitie van infrastructuurcomponenten;
- de eisen inzake vervoersinfrastructuur van het uitgebreide netwerk;
- de eisen voor het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk;
- aanvullende prioriteiten.

Daarnaast bevat dit hoofdstuk bepalingen betreffende de eisen van deze herziening die van toepassing zijn op multimodale vrachtterminals en stedelijke knooppunten.

Hoofdstuk IV Bepalingen inzake slim en veerkrachtig vervoer

Hoofdstuk IV bevat aanvullende bepalingen met betrekking tot de vereisten van de verordening inzake ICT-systemen voor vervoer, duurzame diensten, nieuwe technologieën en innovatie, veilige en beveiligde infrastructuur, veerkracht, investeringen door derde landen, onderhoud en de projectlevenscyclus en de toegankelijkheid voor alle gebruikers.

Hoofdstuk V: Uitvoering van de instrumenten van de Europese vervoerscorridors en horizontale prioriteiten

Hoofdstuk V heeft betrekking op de tenuitvoerlegging van de Europese vervoerscorridors en de horizontale prioriteiten (Europees beheersysteem voor het spoorverkeer en de Europese maritieme ruimte). Het instrument ETC en de horizontale prioriteiten worden toegelicht en er is bepaald op welke manier deze worden gecoördineerd en beheerd. Dit hoofdstuk bevat voorts bepalingen inzake de uitvoeringsinstrumenten, zoals de werkprogramma's van de coördinatoren en uitvoeringshandelingen.

Hoofdstuk VI: Gemeenschappelijke bepalingen

Hoofdstuk VI bevat de gemeenschappelijke bepalingen van de verordening met betrekking tot de rapportage- en monitoringverplichtingen, de procedures voor de herziening van het netwerk en de beginselen voor samenwerking met publieke en private belanghebbenden. Het bevat bepalingen over de afstemming van nationale plannen op het vervoersbeleid van de EU. Voorts bevat het bepalingen over de uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie, de comitéprocedure, de herziening van de verordening, de procedures met betrekking tot vertragingen bij de verwezenlijking van het netwerk en de mogelijkheid van ontheffingen. Tot slot wordt de impact van de verordening op andere wetgevingshandelingen geschetst met het oog op de noodzakelijke wijziging daarvan.

Bijlagen

De bijlagen bij de verordening bevatten gedetailleerde kaarten van het kernnetwerk, uitgebreide kernnetwerk en uitgebreide netwerk, de lijsten van vervoersknooppunten en stedelijke knooppunten die tot het toepassingsgebied van deze verordening behoren, alsmede de afbakening, het verloop en de kaarten van de Europese vervoerscorridors. Voorts bevatten de bijlagen indicatieve kaarten voor de buurlanden en specificaties inzake de eisen voor de opstelling van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit. Ze bevatten ook een artikel tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en een concordantietabel tussen Verordening (EU) nr. 1315/2013 en deze verordening.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de mededeling van de Commissie “De Europese Green Deal”³ van december 2019 is de doelstelling geformuleerd om de Unie uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te maken, alsook een duidelijke doelstelling om de netto-uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990. Die doelstellingen zijn als streefcijfers opgenomen in Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad⁴.
- (2) De emissies van vervoer vertegenwoordigen ongeveer 25 % van de totale broeikasgasemissies van de Unie; bovendien zijn ze de afgelopen jaren nog toegenomen. In de Europese Green Deal wordt daarom opgeroepen om de uitstoot van broeikasgassen door vervoer met 90 % te verminderen, zodat de Unie tegen 2050 een klimaatneutrale economie heeft. Tegelijk wordt ernaar gestreefd om de vervuiling tot nul te reduceren⁵.

¹ PB C [...].

² PB C [...].

³ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's “De Europese Green Deal” (COM(2019) 640 final).

⁴ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

⁵ Mededeling van de Commissie van 12 mei 2021: “Route naar een gezonde planeet voor iedereen. EU-actieplan: Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul” (COM(2021) 400 final).

- (3) In de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit⁶ zijn mijlpalen vastgesteld voor de transitie van het Europese vervoerssysteem naar de doelstellingen van duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit. Het marktaandeel van het goederenvervoer per spoor moet tegen 2030 met 50 % groeien en tegen 2050 verdubbelen; het vervoer over de binnenwateren en via de korte vaart moeten tegen 2030 met 25 % en tegen 2050 met 50 % groeien; het hogesnelheidsspoorverkeer moet tegen 2030 verdubbelen en tegen 2050 verdrievoudigen; tegen 2030 moeten er op de wegen van de Unie ten minste 30 miljoen emissievrije auto's en 80 000 emissievrije vrachtwagens rijden en bijna alle auto's, bestelwagens, bussen en nieuwe zware bedrijfsvoertuigen moeten tegen 2050 emissievrij zijn; in 2030 moet het collectief vervoer over afstanden van minder dan 500 km binnen de Unie koolstofneutraal zijn; tegen 2030 moeten ten minste 100 Europese steden klimaatneutraal zijn.
- (4) De totstandbrenging van het trans-Europees vervoersnetwerk schept de infrastructurele randvoorwaarden die het mogelijk maken alle vervoerswijzen duurzamer, betaalbaarder en inclusiever te maken, duurzame alternatieven op grote schaal beschikbaar te stellen als onderdeel van een multimodaal vervoerssysteem en de juiste stimulansen te bieden om de transitie te stimuleren, met name door te zorgen voor een eerlijke transitie, conform de in de aanbeveling van de Raad (EU) [...] van [...] geformuleerde doelstellingen inzake het waarborgen van een eerlijke transitie naar klimaatneutraliteit.
- (5) De planning, ontwikkeling en exploitatie van het trans-Europees vervoersnetwerk moeten duurzame vormen van vervoer mogelijk maken, voor betere multimodale en interoperabele vervoersoplossingen zorgen en tot een betere intermodale integratie van de volledige logistieke keten leiden, en aldus bijdragen tot een soepele werking van de interne markt door de infrastructuur te verwezenlijken die nodig is voor vlotte passagiers- en goederenvervoersstromen in de Unie. Daarnaast moet het netwerk gericht zijn op het versterken van de economische, sociale en territoriale cohesie door de toegankelijkheid en connectiviteit van alle regio's van de Unie te waarborgen, met inbegrip van een betere connectiviteit van de ultraperifere gebieden en andere afgelegen, rurale, insulaire, perifere en bergachtige regio's en dunbevolkte gebieden. De ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk moet ook een naadloze, veilige en duurzame mobiliteit van goederen en personen in al hun diversiteit mogelijk maken en bijdragen tot een versterking van de economische groei en het concurrentievermogen in een mondiaal perspectief, door de nationale vervoersnetwerken op een hulpbronnenefficiënte en duurzame wijze aan elkaar te koppelen en interoperabel te maken.
- (6) De toename van het verkeer heeft geleid tot een grotere congestie in het internationale vervoer. Voor een optimale internationale mobiliteit van reizigers en goederen moeten de capaciteit van het trans-Europees vervoersnetwerk en het gebruik daarvan worden geoptimaliseerd en moet die capaciteit zo nodig worden uitgebreid door infrastructuurknelpunten weg te werken en missing links te overbruggen binnen en tussen lidstaten en, in voorkomend geval, met buurlanden, rekening houdend met de lopende onderhandelingen met kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten.

⁶ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst" (COM(2020) 789 final).

- (7) Het trans-Europees vervoersnetwerk bestaat grotendeels uit bestaande infrastructuur. Om de doelstellingen van het nieuwe TEN-T-beleid volledig te verwezenlijken, moeten uniforme eisen voor de infrastructuur worden vastgesteld.
- (8) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet worden ontwikkeld en in stand worden gehouden door de bouw van nieuwe vervoersinfrastructuur, door het onderhoud en de modernisering van bestaande infrastructuur en door maatregelen die de hulpbronnenefficiënte benutting daarvan bevorderen.
- (9) Bij de tenuitvoerlegging van projecten van gemeenschappelijk belang moet terdege rekening worden gehouden met de specifieke context van elk individueel project. Synergieën met ander beleid, bijvoorbeeld toerisme, moeten waar mogelijk worden benut, bijvoorbeeld door bij de bouw van civieltechnische kunstwerken zoals bruggen of tunnels ook fietsinfrastructuur aan te leggen, met inbegrip van de EuroVelo-routes, of door veiligheidsaspecten mee te nemen door nieuwe technologieën zoals sensoren in bruggen.
- (10) Om een efficiënte en hoogwaardige vervoersinfrastructuur voor alle vervoerswijzen tot stand te brengen, moet bij de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk rekening worden gehouden met de beveiliging en veiligheid van het passagiers- en goederenverkeer, met de bijdrage tot het beperken van de klimaatverandering en met de gevolgen van de klimaatverandering en van mogelijke natuurrampen of door de mens veroorzaakte rampen voor de infrastructuur en voor de toegankelijkheid voor alle gebruikers, met name in regio's die hard worden getroffen door de negatieve gevolgen van de klimaatverandering.
- (11) Bij de planning, aanbesteding en uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang moeten de lidstaten en andere projectontwikkelaars Richtlijn (EU) 2021/1187 van het Europees Parlement en de Raad⁷ in acht nemen.
- (12) Bij infrastructuurplanning moeten de lidstaten en andere ontwikkelaars van infrastructuurprojecten voldoende aandacht besteden aan de risicobeoordelingen en adaptatiemaatregelen om de veerkracht van de infrastructuur te versterken, bijvoorbeeld tegen de klimaatverandering, natuurrampen en door de mens veroorzaakte rampen. Door verdere stimulansen te bieden voor de ontwikkeling van duurzame vormen van vervoer en door strenge normen voor groene vervoersinfrastructuur te hanteren, zal de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk het beginsel “geen ernstige afbreuk doen” ondersteunen.
- (13) Gezien de ontwikkeling van de infrastructuurbehoeften van de Unie en de door de Europese Raad in 2020 vastgestelde decarbonisatiedoelstellingen, op grond waarvan EU-uitgaven in overeenstemming moeten zijn met de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs en met het beginsel “geen ernstige afbreuk doen” in de zin van artikel 17 van de taxonomieverordening⁸, moeten projecten van gemeenschappelijk belang worden beoordeeld om ervoor te zorgen dat het TEN-T-beleid in overeenstemming is met de vervoers-, milieu- en klimaatdoelstellingen van de Unie. De lidstaten en andere projectontwikkelaars moeten milieubeoordelingen van

⁷ Richtlijn (EU) 2021/1187 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) (PB L 258 van 20.7.2021, blz. 1).

⁸ Verordening (EU) 2020/852 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2020 betreffende de totstandbrenging van een kader ter bevordering van duurzame beleggingen en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/2088 (PB L 198 van 22.6.2020, blz. 13).

plannen en projecten uitvoeren, met inbegrip van de beoordeling van het beginsel “geen ernstige afbreuk doen” op basis van de recentste richtsnoeren en beste praktijken. Als de uitvoering van een project van gemeenschappelijk belang ernstige afbreuk zou doen aan een milieu- of klimaatdoelstelling, moeten redelijke alternatieven worden onderzocht.

- (14) Infrastructuurprojecten in het kader van de TEN-T-verordening moeten bestand zijn tegen de mogelijke negatieve gevolgen van klimaatverandering; dat moet worden gewaarborgd middels een kwetsbaarheids- en risicobeoordeling, met inbegrip van relevante adaptatiemaatregelen. Projecten waarvoor een milieueffectbeoordeling moet worden verricht, moeten aan een klimaatbestendigheidstoets worden onderworpen; de kosten van broeikasgasemissies en de positieve effecten van klimaatmitigatiemaatregelen moeten worden meegenomen in de kosten-batenanalyse. De klimaatbestendigheidstoets moet worden uitgevoerd op basis van de recentste beste praktijken en richtsnoeren⁹. Dit draagt bij aan de integratie van de aan de klimaatverandering gerelateerde risico's, alsook aan de beoordelingen van de kwetsbaarheid voor en de aanpassing aan de klimaatverandering in de investerings- en planningsbesluiten die in het kader van de EU-begroting worden genomen.
- (15) De lidstaten en andere projectontwikkelaars moeten plannen en projecten overeenkomstig de desbetreffende wetgeving aan een milieubeoordeling onderwerpen om negatieve gevolgen voor het milieu, zoals landschapsversnippering, bodemafdekking, lucht- en waterverontreiniging en geluidshinder, te voorkomen of, als dat niet haalbaar is, te milderen of te compenseren, en om de biodiversiteit doeltreffend te beschermen.
- (16) De belangen van regionale en lokale autoriteiten alsook die van burgers die de gevolgen van een project van gemeenschappelijk ondervinden, moeten terdege in aanmerking worden genomen tijdens de plannings- en bouwfase van projecten.
- (17) De definitie van het trans-Europees vervoersnetwerk moet gebaseerd zijn op een gemeenschappelijke en transparante methodologie en moet het hoogste niveau van infrastructuurplanning binnen de Unie vertegenwoordigen. Het netwerk moet bovendien multimodaal zijn en dus alle vervoerswijzen en hun verbindingen omvatten, alsmede relevante verkeers-, reis- en informatiebeheersystemen.
- (18) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet geleidelijk in drie stappen worden ontwikkeld, met als algemene doelstelling een hoogwaardig multimodaal en interoperabel Europees netwerk tot stand te brengen, met inachtneming van de algemene EU-doelstellingen inzake klimaatneutraliteit en milieu, binnen de volgende termijnen: de voltooiing van het kernnetwerk tegen 2030, van het uitgebreide kernnetwerk tegen 2040 en van het uitgebreide netwerk tegen 2050.
- (19) Bovenop de termijnen van 2030 en 2050 die reeds in het kader van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad¹⁰ waren ingevoerd, moet voor het uitgebreide kernnetwerk dat deel uitmaakt van de Europese vervoerscorridors een tussentijdse termijn van 2040 worden toegevoegd voor de conformiteit van het netwerk met deze verordening. Dezelfde tussentijdse termijn moet ook gelden voor

⁹ Mededeling van de Commissie – Technische richtsnoeren voor de klimaattoetsing van infrastructuur in de periode 2021-2027 (PB C 373 van 16.9.2021, blz. 1).

¹⁰ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

nieuwe normen voor het kernnetwerk die in aanvulling op de vereisten van Verordening (EU) nr. 1315/2013 zijn ingevoerd om ervoor te zorgen dat tijdig de nodige investeringen kunnen gebeuren.

- (20) Het uitgebreide netwerk moet een heus Europees vervoersnetwerk zijn dat de toegankelijkheid en connectiviteit waarborgt van alle EU-regio's, met inbegrip van de ultraperifere gebieden en andere afgelegen, rurale, insulaire, perifere en bergachtige regio's, alsook dunbevolkte gebieden, en dat de sociale, economische en territoriale samenhang tussen deze regio's versterkt. De eisen inzake de infrastructuur van het uitgebreide netwerk moeten worden vastgesteld om de ontwikkeling van een hoogwaardig netwerk in de hele Unie te bevorderen.
- (21) Het uitgebreide netwerk moet voldoende zijn uitgerust met infrastructuur voor alternatieve brandstoffen om ervoor te zorgen dat het de transitie naar emissievrije mobiliteit effectief ondersteunt, in overeenstemming met de mijlpalen die zijn vastgesteld in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit.
- (22) Bovenop het kernnetwerk moet een uitgebreid kernnetwerk worden gedefinieerd op basis van prioritaire segmenten van het uitgebreide netwerk die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors.
- (23) Het kernnetwerk is vastgesteld op basis van een objectieve planningsmethodologie. Met behulp van deze methodologie zijn de belangrijkste stedelijke knooppunten, havens, luchthavens en grensovergangen bepaald. Deze knooppunten moeten waar mogelijk worden verbonden met multimodale verbindingen voor zover die economisch levensvatbaar zijn en tegen 2030 kunnen worden gerealiseerd. Deze methodologie heeft ervoor gezorgd dat alle lidstaten onderling worden verbonden en dat de belangrijkste eilanden in het kernnetwerk zijn opgenomen.
- (24) Het kernnetwerk met een termijn van 2030 en het uitgebreide kernnetwerk met een termijn van 2040 moeten de basis vormen van het duurzame multimodale vervoersnetwerk, dat de strategisch belangrijkste knooppunten en verbindingen van het trans-Europees vervoersnetwerk omvat, gebaseerd op de verkeersbehoeften. Zij moeten de ontwikkeling van het volledige uitgebreide netwerk stimuleren en de Unie in staat stellen zich te concentreren op de onderdelen van het trans-Europees vervoersnetwerk met de grootste Europese toegevoegde waarde, met name grensoverschrijdende trajecten, ontbrekende schakels, multimodale knooppunten en grote knelpunten.
- (25) Bepaalde bestaande normen van het kernnetwerk moeten worden uitgebreid tot het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk om de voordelen van het netwerk optimaal te benutten, de interoperabiliteit tussen netwerktypes te vergroten en meer activiteit via duurzamere vormen van vervoer mogelijk te maken, onder meer door een verdere digitalisering en andere technologische oplossingen.
- (26) Ontheffingen van de infrastructuurvereisten die van toepassing zijn op het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk mogen alleen in naar behoren gemotiveerde gevallen en onder bepaalde voorwaarden mogelijk zijn. Het moet onder meer gaan om gevallen waarin investeringen niet gerechtvaardigd zijn, of om specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, bijvoorbeeld in ultraperifere gebieden en andere afgelegen, insulaire, perifere, bergachtige regio's of dunbevolkte gebieden, of voor (gedeeltelijk) geïsoleerde netwerken.
- (27) Het landinfrastructuurnetwerk, bestaande uit het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, moet worden geïntegreerd in de maritieme

dimensie van het trans-Europees vervoersnetwerk. Daartoe moet een heuse duurzame, slimme, naadloze en veerkrachtige Europese maritieme ruimte tot stand worden gebracht. Die moet alle maritieme infrastructuurcomponenten van het trans-Europees vervoersnetwerk omvatten.

- (28) De Europese maritieme ruimte moet worden ingevoerd in nauwe samenwerking met de Europese macroregionale en zeegebiedsstrategieën, die een geschikt Europees territoriaal samenwerkingskader bieden, zowel op transnationaal EU-niveau als op grensoverschrijdend niveau met derde landen.
- (29) De corridors voor goederenvervoer per spoor die zijn ingesteld op grond van Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad¹¹ en de kernnetwerkkorridors zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 1315/2013, zijn complementaire beleidsinstrumenten die sterk gelieerde doelstellingen nastreven, met name om duurzame, efficiënte en veilige vervoersdiensten te stimuleren. Hoewel de samenwerking op veel punten vruchtbaar is geweest, was er in sommige gevallen sprake van overlappingsen tussen activiteiten en was er behoefte aan een betere uitwisseling van informatie. Bovendien zijn de corridors voor goederenvervoer per spoor en de kernnetwerkkorridors geografisch niet volledig op elkaar afgestemd, waardoor de coördinatiemogelijkheden beperkt zijn, bijvoorbeeld op gebieden als de invoering van de infrastructuurvereisten van het trans-Europees vervoersnetwerk of de verbetering van de kwaliteit van de spoorwegdiensten. Er is dan ook een aanzienlijk onbenut potentieel om een en ander te stroomlijnen en doeltreffender te maken en om synergieën te creëren.
- (30) Zoals vermeld in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, moeten de kernnetwerkkorridors en de corridors voor goederenvervoer per spoor worden geïntegreerd in “Europese vervoerscorridors” om de synergieën tussen infrastructuurplanning en de vervoerexploitatie te versterken. De Europese vervoerscorridors moeten het instrument worden voor de ontwikkeling van duurzame en multimodale goederen- en passagiersstromen in Europa en voor de ontwikkeling van hoogwaardige interoperabele infrastructuur en operationele prestaties. Als zodanig moeten zij ook het instrument zijn om de visie op de verwezenlijking van een uitermate competitief spoornet in de hele Unie te verwezenlijken.
- (31) De Europese vervoerscorridors moeten de belangrijkste vervoersstromen over lange afstand weerspiegelen en bestaan uit belangrijke Europese multimodale vervoersassen, gebaseerd op delen van het trans-Europees vervoersnetwerk, multimodaal zijn en openstaan voor alle vervoerswijzen die onder deze verordening vallen, ten minste twee grenzen overschrijden en ten minste drie vervoerswijzen omvatten.
- (32) Om het trans-Europees vervoersnetwerk op gecoördineerde en tijdige wijze tot stand te brengen en zo de netwerkeffecten te kunnen maximaliseren, moeten de betrokken lidstaten passende maatregelen nemen om de projecten van gemeenschappelijk belang van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk binnen de gestelde termijnen van respectievelijk 2030, 2040 en 2050 te voltooien. Daartoe moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de nationale vervoers- en investeringsplannen coherent zijn met de in deze verordening en in de werkprogramma's van de Europese coördinatoren vastgestelde prioriteiten.

¹¹ Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22).

- (33) Het is noodzakelijk de projecten van gemeenschappelijk belang aan te wijzen die zullen bijdragen tot het verwezenlijken van het trans-Europees vervoersnetwerk en die bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen en beantwoorden aan de prioriteiten die in deze verordening zijn vastgesteld. De tenuitvoerlegging van die projecten moet afhangen van de mate waarin zij voldragen zijn, de naleving van de wettelijke procedures van de Unie en de lidstaten, en de beschikbaarheid van financiële middelen, zonder daarbij vooruit te lopen op de financiële toezeggingen van een lidstaat of de Unie.
- (34) Projecten van gemeenschappelijk belang om het trans-Europees vervoersnetwerk conform de eisen van deze verordening te ontwikkelen, bieden een Europese toegevoegde waarde, aangezien zij bijdragen tot een hoogwaardig, interoperabel en multimodaal Europees netwerk, dat voor meer duurzaamheid, cohesie, efficiëntie en voordelen voor de gebruiker zorgt. De Europese toegevoegde waarde is groter als die projecten niet alleen voor de betrokken lidstaat potentiële baten opleveren, maar ook voor aanzienlijke verbeteringen van de verbindingen of vervoersstromen tussen lidstaten of tussen een lidstaat en een derde land zorgen. Dergelijke grensoverschrijdende projecten moeten het voorwerp uitmaken van prioritair optreden van de Unie om te garanderen dat ze worden uitgevoerd.
- (35) De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten moeten ervoor zorgen dat beoordelingen van projecten van gemeenschappelijk belang efficiënt worden uitgevoerd en dat onnodige vertragingen worden vermeden.
- (36) Projecten van gemeenschappelijk belang waarvoor financiering van de Unie wordt aangevraagd, moeten worden onderworpen aan een op een erkende methodologie gebaseerde sociaaleconomische kosten-batenanalyse waarbij de uit sociaal, economisch, klimaat- en milieuoogpunt relevante kosten en baten en de levenscyclusbenadering in aanmerking worden genomen. De analyse van de kosten en baten voor klimaat en milieu moet worden verricht op basis van een milieueffectbeoordeling die is uitgevoerd krachtens Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad¹².
- (37) Ten einde bij te dragen tot de reductiedoelstellingen in verband met klimaatverandering van de Europese Green Deal, namelijk een daling van de uitstoot van broeikasgassen met 90 % tegen 2050, moeten maatregelen om het broeikaseffect van projecten van gemeenschappelijk belang in de vorm van nieuwe, uitgebreide of verbeterde vervoersinfrastructuur te beperken worden geanalyseerd.
- (38) Samenwerking met derde landen, waaronder buurlanden, is noodzakelijk om de koppeling en interoperabiliteit tussen de infrastructuurnetwerken van de Unie en die landen te waarborgen. Met het oog hierop moet de Unie, waar passend, projecten van gemeenschappelijk belang in samenwerking met deze landen bevorderen, waarbij zij erop toeziet en waarborgt dat aan de doelstellingen en eisen van het trans-Europees vervoersnetwerk wordt voldaan, teneinde de interoperabiliteit van het netwerk van de Unie te waarborgen.
- (39) Om de vervoerssector om te vormen tot een heus multimodaal systeem van duurzame en slimme mobiliteitsdiensten, moet de Unie een hoogwaardig spoorvervoersnetwerk

¹² Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PB L 26 van 28.1.2012, blz. 1).

ontwikkelen met een minimale lijnsnelheid. Een concurrerend passagiersvervoer per spoor biedt een groot potentieel om het vervoer koolstofvrij te maken. Er moet een coherent en interoperabel Europees hogesnelheidsnet worden ontwikkeld dat de hoofdsteden en grote steden met elkaar verbindt. Als aanvulling op bestaande hogesnelheidslijnen zullen passagierslijnen met een minimale lijnsnelheid van 160 km/u op hun beurt netwerkeffecten creëren, de coherentie van het netwerk versterken en voor een groei van het passagiersvervoer per spoor zorgen. De voltooiing van een performant netwerk zal ook de ontwikkeling en invoering van nieuwe of verschillende modellen voor capaciteitstoewijzing vergemakkelijken, zoals gecadanceerde dienstregelingen op basis van het Timetable Redesign-initiatief (TTR).

- (40) Er moet in heel Europa een duurzamer, veerkrachtiger en betrouwbaarder netwerk voor goederenvervoer per spoor worden gecreëerd om het concurrentievermogen van het gecombineerd vervoer te versterken. De infrastructuur voor gecombineerd spoorvervoer en van terminals moet worden gemoderniseerd om ervoor te zorgen dat intermodaal vervoer hoofdzakelijk via het spoor, de binnenvaart of de korte vaart verloopt en dat de begin- en/of eindtrajecten over de weg zo kort mogelijk zijn.
- (41) Gezien het feit dat de uitrol van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) in Europa steeds sneller verloopt en verschillende lidstaten reeds plannen hebben vastgesteld om hun volledige net tegen 2040 met ERTMS uit te rusten, moet rekening worden gehouden met deze paradigmaverschuiving en moet een ambitieuzere termijn voor de uitrol van ERTMS op het uitgebreide netwerk worden vastgesteld.
- (42) ERTMS moet op continue wijze worden uitgerold, niet alleen op het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, maar ook in stedelijke knooppunten en op lijnen naar multimodale terminals. Dit zal een exploitatie op basis van alleen ERTMS mogelijk maken en de businesscase van spoorwegondernemingen een boost geven.
- (43) Aangezien de invoering van een op radio gebaseerd ERTMS verder bijdraagt tot de opheffing van nationale voorschriften die van invloed zijn op de exploitatie, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat vanaf 2025 alleen op radio gebaseerd ERTMS wordt ingevoerd en dat het volledige trans-Europese vervoersnetwerk tegen 2050 is uitgerust met ERTMS op basis van radioapparatuur.
- (44) De invoering van ERTMS moet gepaard gaan met een wettelijke termijn voor de verwijdering van baansystemen van klasse B, zodat in alle lidstaten alleen ERTMS als seingevingssysteem wordt gebruikt. De uitfasering van baansystemen van klasse B zal voor infrastructuurbeheerders aanzienlijke besparingen op onderhoud opleveren, aangezien de uitrol van ERTMS en een langdurig behoud van parallelle baansystemen zeer duur en complex is. Systemen van klasse B moeten op gecoördineerde wijze worden verwijderd met een voldoende lange overgangsperiode, tegen 2040, zodat spoorwegondernemingen zich op die verandering kunnen voorbereiden en de meest geschikte migratiestrategie kunnen bepalen. ERTMS vergt als systeem een gesynchroniseerde invoering van zowel baan- als boordapparatuur; de systeemvoordelen kunnen slechts ten volle worden benut als het rollend materieel en de spoorbaan zijn uitgerust.
- (45) De binnenwateren in Europa worden gekenmerkt door een heterogene hydromorfologie die een coherent prestatieniveau voor alle waterwegen belemmert. Het klimaat en de weersomstandigheden kunnen grote gevolgen hebben voor de binnenwateren, met name voor de vrijstromende trajecten. Om betrouwbaar internationaal verkeer te waarborgen, met inachtneming van de hydromorfologie en de

toepasselijke milieuwetgeving, moeten de TEN-T-eisen rekening houden met de specifieke hydromorfologie van elke waterweg (bijvoorbeeld vrijstromende of gereguleerde rivieren) en met de doelstellingen van het milieu- en biodiversiteitsbeleid. Een dergelijke aanpak moet op stroomgebiedsniveau worden bekeken.

- (46) Als toegangs- of uitgangspunt voor de landinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk spelen zeehavens een belangrijke rol als grensoverschrijdende multimodale knooppunten, die niet alleen als vervoersknooppunt fungeren, maar ook de toegangspoort vormen voor handel, industriële clusters en energieknooppunten, bijvoorbeeld voor de aanleg van offshore-windinstallaties.
- (47) De korte vaart kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan het koolstofvrij maken van het vervoer door meer vracht en passagiers te vervoeren. De Europese maritieme ruimte moet worden bevorderd door korte zeeroutes te creëren of te verbeteren en door zeehavens en hun hinterlandverbindingen te ontwikkelen om voor een efficiënte en duurzame integratie met andere vervoerswijzen te zorgen.
- (48) Het wegvervoer in de Unie vertegenwoordigt driekwart van het totale goederenvervoer over land (op basis van het aantal tonkilometers) en ongeveer 90 % van het totale personenvervoer over land (op basis van het aantal passagierskilometers). Gezien het belang van het wegvervoer en de verbintenis om de verkeersveiligheid te verbeteren overeenkomstig de mijlpaal van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, moet de weginfrastructuur veiliger worden.
- (49) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet efficiënte multimodaliteit waarborgen, zodat betere en meer duurzame keuzen tussen vervoerswijzen kunnen worden gemaakt voor personen- en vrachtvervoer en zodat grote volumes kunnen worden gebundeld voor vervoer over lange afstanden. Multimodale terminals moeten een belangrijke rol spelen in het verwezenlijken van deze doelstelling.
- (50) Stedelijke knooppunten spelen in het trans-Europese vervoersnetwerk een belangrijke rol als vertrekpunt of eindbestemming (“first en last mile”) voor passagiers en vracht die op het trans-Europese vervoersnetwerk worden vervoerd en als overstap- of overslagpunten binnen of tussen verschillende vervoerswijzen fungeren. Er moet voor worden gezorgd dat capaciteitsknelpunten en ontoereikende netwerkverbindingen binnen stedelijke knooppunten geen belemmering vormen voor de multimodaliteit op het TEN-T.
- (51) Als doeltreffend gemeenschappelijk kader om uitdagingen op het gebied van stedelijke mobiliteit aan te pakken, moeten stedelijke knooppunten plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP/mobiliteitsplan) ontwikkelen als omvattende geïntegreerde plannen voor de mobiliteit van goederen en passagiers in het hele functionele stedelijke gebied¹³. Een mobiliteitsplan moet doelstellingen, streefcijfers en indicatoren omvatten voor de huidige en toekomstige prestaties van het stedelijk vervoerssysteem, ten minste op het gebied van broeikasgasemissies, congestie, ongevallen en letsels, modal split en de toegang tot mobiliteitsdiensten, alsmede gegevens over luchtvervuiling en geluidshinder in steden.
- (52) De lidstaten moeten een nationaal programma ter ondersteuning van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen opzetten dat duurzame stedelijke mobiliteitsplanning

¹³ Het SUMP-concept werd voor het eerst voorgesteld in het EU-pakket stedelijke mobiliteit van 2013 (COM(2013) 913 final, bijlage I).

bevordert en voor een betere coördinatie tussen regio's, steden en gemeenten zorgt. Dat programma moet regio's en stedelijke gebieden ondersteunen bij de ontwikkeling van hoogwaardige mobiliteitsplannen en de monitoring en evaluatie van de uitvoering van die plannen versterken door middel van regelgevende maatregelen, richtsnoeren, capaciteitsopbouw, bijstand en eventueel financiële steun.

- (53) De missie voor klimaatneutrale en slimme steden, die is opgezet in het kader van het kaderprogramma Horizon Europa, moet ervoor zorgen dat 100 steden in de Unie tegen 2030 klimaatneutraal zijn. De steden die bij de missie betrokken zijn, zullen fungeren als experimenteer- en innovatiehubs voor andere steden, die tegen 2050 zullen volgen.
- (54) Multimodale digitale mobiliteitsdiensten dragen bij tot een betere integratie van de verschillende vervoerswijzen door verschillende vervoersaanbiedingen te combineren tot één aanbod. De verdere ontwikkeling daarvan moet mensen helpen aansporen om te kiezen voor de meest duurzame vervoerswijzen, het openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen, zoals lopen en fietsen.
- (55) ICT-systemen voor vervoer zijn nodig als basis voor de optimalisering van het verkeer en het vervoer, voor de verkeersveiligheid en om de bijbehorende diensten te verbeteren. De informatiestromen in het vervoers- en mobiliteitsnetwerk moeten worden gefaciliteerd, onder meer door de uitrol van de Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens. Passagiers moeten over informatie beschikken, onder meer over kaartverkoop- en boekingsystemen.
- (56) Intelligente vervoerssystemen en -diensten en nieuwe opkomende technologieën moeten fungeren als katalysator voor de invoering van intelligente vervoerssystemen en -diensten op alle wegen van het trans-Europese vervoersnetwerk.
- (57) Er is behoefte aan een adequate planning van het trans-Europees vervoersnetwerk. Dit impliceert ook de toepassing van specifieke eisen op het hele netwerk in termen van infrastructuur, ICT-systemen, uitrusting en diensten, met inbegrip van de eisen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zoals gedefinieerd in Verordening (EU) [...] van het Europees Parlement en de Raad [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen]¹⁴. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat deze eisen in heel Europa voor elke vervoerswijze en voor de onderlinge verbinding van vervoerswijzen op het hele trans-Europees vervoersnetwerk en daarbuiten correct en op een gecoördineerde manier worden toegepast, zodat voordeel kan worden behaald uit het netwerkeffect en een efficiënt trans-Europees vervoer over lange afstand mogelijk wordt. Om de uitrol van alternatieve brandstoffen langs het hele TEN-T-wegennet te waarborgen overeenkomstig de doelstellingen van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen], moeten verwijzingen naar “het kernnetwerk” in Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen] worden gelezen als verwijzingen naar “het kernnetwerk” zoals gedefinieerd in deze verordening. Verwijzingen naar het “uitgebreid netwerk” in Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen] moeten worden gelezen als verwijzingen naar het “uitgebreid kernnetwerk” en het “uitgebreid netwerk” zoals gedefinieerd in deze verordening.

¹⁴ Verordening van het Europees Parlement en de Raad van [...] betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad (PB L [...]).

- (58) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet de basis vormen voor de grootschalige uitrol van nieuwe technologieën en innovatie, zoals 5G-infrastructuur, die kunnen helpen om de algemene efficiëntie en de capaciteit van de Europese vervoerssector te verhogen om veilige passagiersstromen via efficiënte middelen mogelijk te maken, openbaar of groener vervoer aantrekkelijker te maken voor passagiers en de koolstofvoetafdruk van het vervoer te verkleinen. Dit zal bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Europese Green Deal en tegelijkertijd bijdragen tot de doelstelling om de energiezekerheid van de Unie te vergroten. Om deze doelstellingen te verwezenlijken, moet de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen en de daarmee samenhangende infrastructuur langs het hele trans-Europees vervoersnetwerk worden verbeterd.
- (59) Op het trans-Europese vervoersnetwerk moeten voldoende vrij toegankelijke snelle laadpunten voor lichte en zware bedrijfsvoertuigen worden uitgerold. Dit doel moet volledige grensoverschrijdende connectiviteit waarborgen en ervoor zorgen dat elektrische voertuigen in de hele Unie kunnen rijden. Op afstand gebaseerde doelstellingen voor het TEN-T zoals gedefinieerd in Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen] moeten waarborgen dat de Europese hoofdwegen over een minimumdekking met elektrische laadpunten beschikken.
- (60) Openbaar toegankelijke laadinfrastructuur langs het TEN-T zoals gedefinieerd in Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen] moet worden aangevuld met eisen inzake de uitrol van laadinfrastructuur in multimodale terminals en multimodale passagiersknooppunten, om vrachtwagens die langeafstandsvervoer verrichten in staat te stellen op te laden tijdens het laden en lossen of tijdens de rustpauze van de chauffeur, of als laadmogelijkheid voor bussen op multimodale passagiersknooppunten. Om het vrij verkeer te waarborgen, wanneer de terminals of passagiersknooppunten EU- of overheidssteun ontvangen, moet de toegang om te laden op billijke, transparante en niet-discriminerende basis worden geregeld om te voorkomen dat de markt voor specifieke ondernemingen wordt geblokkeerd of dat de mededinging wordt verstoord. Als voor de bouw van de laadinfrastructuur EU- of overheidssteun wordt verleend, moet de prijsstelling op transparante en niet-discriminerende basis worden vastgesteld voor alle gemachtigde ondernemingen of personen.
- (61) Een ontoereikende veiligheid, beveiliging en betrouwbaarheid van de infrastructuur als gevolg van natuurrampen, met inbegrip van klimaatgerelateerde gebeurtenissen en uitzonderlijke gebeurtenissen (bv. pandemieën), door de mens veroorzaakte rampen (bv. ongevallen) of verstoringen als gevolg van opzettelijke handelingen (bv. terrorisme en cyberaanvallen), vormt een groot probleem voor de efficiency en werking van het TEN-T. De voorbije jaren hebben extreme weersomstandigheden geleid tot natuurrampen, die op hun beurt aan de basis lagen van verschillende ongevallen die de vervoersstromen aanzienlijk hebben verstoord. De veerkracht van het vervoersnetwerk tegen de klimaatverandering, natuurrampen, door de mens veroorzaakte rampen en andere verstoringen moet derhalve worden versterkt aan de hand van risicobeoordelings- en veerkrachtversterkende maatregelen van de kritieke

entiteiten op het gebied van vervoer overeenkomstig Richtlijn [...] betreffende de veerkracht van kritieke entiteiten¹⁵.

- (62) Rekening houdend met de ervaring met crisisbeheer tijdens de COVID-19-pandemie¹⁶ en om verkeersverstoringen en onvoorziene gebeurtenissen in de toekomst te voorkomen, moeten de lidstaten bij de planning van de infrastructuur rekening houden met de beveiliging en veerkracht van de vervoersinfrastructuur ten aanzien van klimaatverandering, natuurrampen, door de mens veroorzaakte rampen en andere verstoringen die de werking van het vervoerssysteem van de Unie aantasten. Daartoe moeten de Europese vervoerscorridors ook voorzien in belangrijke omleidingsroutes die kunnen worden gebruikt in geval van congestie of andere problemen op de hoofdroutes. Aangezien het om multimodale corridors gaat, kan de ene vervoerswijze in noodgevallen bovendien de andere vervangen.
- (63) Door een beroep te doen op ondernemingen, met inbegrip van ondernemingen die eigendom zijn van of onder zeggenschap staan van een natuurlijke persoon uit een derde land of een onderneming van een derde land, met inbegrip van ondernemingen die in een derde land zijn gevestigd, kan de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk worden versneld. In specifieke omstandigheden kan de deelname of de bijdrage van ondernemingen die eigendom zijn van of onder zeggenschap staan van een natuurlijke persoon uit een derde land of een onderneming van een derde land aan projecten van gemeenschappelijk belang echter een bedreiging vormen voor de veiligheid en de openbare orde in de EU. Onverminderd en in aanvulling op het samenwerkingsmechanisme uit hoofde van Verordening (EU) 2019/452¹⁷ is een groter bewustzijn van een dergelijke deelname of bijdrage noodzakelijk om overheidsingrijpen mogelijk te maken als blijkt dat die deelname of bijdrage waarschijnlijk een impact zal hebben op de veiligheid of openbare orde in de Unie en die deelname of bijdrage niet onder het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/452 valt.
- (64) Hoewel onderhoud in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de lidstaten is en blijft, is het uitermate belangrijk dat het TEN-T — zodra het gebouwd is — goed wordt onderhouden om een hoogwaardige dienstverlening te waarborgen. Bij de planning en aanbesteding van infrastructuurprojecten moet een levenscyclusbenadering worden gevolgd.
- (65) Om de delen van het trans-Europees vervoersnet met het grootste strategische belang binnen de vastgestelde termijn te realiseren, moet een corridoraanpak worden gehanteerd voor de transnationale coördinatie van de verschillende projecten en om de ontwikkeling van de corridor te stroomlijnen, zodat netwerkeffecten maximaal worden benut.

¹⁵ Deze richtlijn betreft het voorstel van de Commissie voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de veerkracht van kritieke entiteiten, COM/2020/829 final.

¹⁶ Mededeling over de toepassing van green lanes in het kader van de richtsnoeren voor grensbeheermaatregelen om de gezondheid te beschermen en de beschikbaarheid van goederen en essentiële diensten te verzekeren (C(2020) 1897 final (PB C 96I van 24.3.2020, blz. 1) en de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad en de Raad van 28 oktober 2020: “De green lanes versterken om de economie tijdens de COVID-19-pandemie op gang te houden” (COM(2020) 685 final).

¹⁷ Verordening (EU) 2019/452 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 tot vaststelling van een kader voor de screening van buitenlandse directe investeringen in de Unie (PB L 79I van 21.3.2019, blz. 1).

- (66) De Europese vervoerscorridors moeten de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk zodanig helpen ontwikkelen dat knelpunten worden aangepakt, grensoverschrijdende verbindingen worden bevorderd en efficiëntie en duurzaamheid worden verbeterd. Ze zullen bijdragen tot samenhang door verbeterde territoriale samenwerking. Zij moeten voorts een antwoord bieden op bredere doelstellingen van het vervoersbeleid, alsmede de interoperabiliteit, de intermodale integratie en het multimodale vervoer faciliteren. De corridoraanpak moet transparant en helder zijn en het beheer van deze corridors mag niet tot een buitensporige toename van de administratieve lasten of kosten leiden.
- (67) In overleg met de betrokken lidstaten moeten de Europese coördinatoren de gecoördineerde verwezenlijking van de Europese vervoerscorridors en van de twee horizontale prioriteiten, ERTMS en de Europese maritieme ruimte, faciliteren. Zij moeten maatregelen faciliteren om de juiste governancestructuur uit te tekenen en de prioritaire investeringen langs de Europese vervoerscorridors en van de twee horizontale prioriteiten vast te stellen.
- (68) De Europese en nationale kaders voor de planning en uitvoering van vervoersinfrastructuur en de door de Europese coördinatoren opgestelde werkplannen moeten bijdragen tot de tijdige programmering en planning van de investeringen die nodig zijn om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken.
- (69) De werkplannen van de Europese coördinatoren moeten worden gebruikt om de samenwerking tussen alle relevante belanghebbenden te bevorderen, de complementariteit met acties van de lidstaten en infrastructuurbeheerders te versterken en met name de mijlpalen en investeringsprioriteiten te bepalen. Op basis van de werkplannen moet de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen waarin de prioriteiten op het gebied van infrastructuurplanning en -financiering worden vastgelegd.
- (70) De technische achtergrond van de kaarten voor het trans-Europees vervoersnetwerk komt uit het interactieve geografische en technische informatiesysteem voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TENtec).
- (71) Rekening houdend met het actieplan van de Unie voor militaire mobiliteit¹⁸ van maart 2018 moet de Commissie nagaan of het trans-Europees vervoersnetwerk moet worden aangepast aan het militaire gebruik van de infrastructuur. Op basis van de kloofanalyse tussen het trans-Europees vervoersnetwerk en de militaire behoeften¹⁹ moeten extra wegen en spoorwegen in het trans-Europees netwerk worden opgenomen om de synergieën tussen de civiele en militaire vervoersnetwerken te versterken.
- (72) Met het oog op een maximale consistentie tussen de richtsnoeren en de programmering van de relevante financiële instrumenten op EU-niveau, moet de financiering van het trans-Europees vervoersnetwerk in overeenstemming zijn met deze verordening en gebaseerd zijn op Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad²⁰. Daarnaast moet netwerkfinanciering ook een beroep doen op

¹⁸ Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement en de Raad over het actieplan voor militaire mobiliteit (JOIN(2018) 5 final).

¹⁹ Joint Staff Working Document on the updated Gap Analysis between the military requirements and the trans-European transport network requirements, 17 juli 2020 (SWD(2020) 144 final).

²⁰ Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 tot vaststelling van de Connecting Europe Facility en tot intrekking van Verordeningen (EU) nr. 1316/2013 en (EU) nr. 283/2014 (PB L 249 van 14.7.2021, blz. 38).

de steun- en financieringsinstrumenten uit hoofde van andere Unieregeling, zoals InvestEU, de herstel- en veerkrachtfaciliteit, het cohesiebeleid, Horizon Europa en andere door de Europese Investeringsbank ingestelde financieringsinstrumenten. Om de financiering van projecten van gemeenschappelijk belang mogelijk te maken, moeten verwijzingen naar “multimodale logistieke platforms”, “snelwegen op zee” en “telematicatoepassingen” in Verordening (EU) 2021/1153 worden gelezen als verwijzingen naar “multimodale vrachtterminals”, “de Europese maritieme ruimte” en “ICT-systemen voor vervoer” zoals gedefinieerd in deze verordening. Met hetzelfde doel worden verwijzingen naar “het kernnetwerk” in Verordening (EU) 2021/1153 geacht ook het “uitgebreid kernnetwerk” in de zin van deze verordening te omvatten.

- (73) De verwezenlijking van de doelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk, met name wat betreft de decarbonisatie en digitalisering van het vervoerssysteem in de Unie, vereist een robuust regelgevingskader. De lidstaten moeten ambitieuze hervormingen doorvoeren om de in het Europees semester genoemde uitdagingen op het gebied van duurzaam vervoer aan te pakken. Via de herstel- en veerkrachtfaciliteit wordt steun verleend voor zowel hervormingen als investeringen om vervoer duurzamer te maken, de emissies terug te dringen en de veiligheid en efficiëntie te verbeteren. Daartoe zijn in de goedgekeurde plannen voor herstel en veerkracht relevante maatregelen opgenomen.
- (74) Teneinde de in de bijlagen I en II opgenomen kaarten en lijsten van havens, luchthavens, terminals en stedelijke knooppunten bij te werken en deze aan te passen aan mogelijke wijzigingen die voortvloeien uit de toetsing van het werkelijke gebruik van bepaalde delen van de vervoersinfrastructuur aan de vooraf vastgestelde kwantitatieve drempels voor de verkeersstromen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen I en II. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven²¹. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (75) Sommige gedeelten van het netwerk worden beheerd door andere actoren dan de lidstaten. Het is de verantwoordelijkheid van de lidstaten ervoor te zorgen dat deze wetgeving op hun grondgebied correct wordt toegepast.

²¹ Interinstitutioneel Akkoord tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie van 13 april 2016 over beter wetgeven (PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1).

- (76) Met het oog op een soepele en doeltreffende uitvoering van de in deze verordening vastgestelde verplichtingen ondersteunt de Commissie de lidstaten via het instrument voor technische ondersteuning²² met technische deskundigheid op maat om hervormingen uit te tekenen en uit te voeren, met inbegrip van hervormingen die de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk bevorderen.
- (77) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot uitvoeringshandelingen tot vaststelling van de referentieniveaus voor de waterniveaus en minimumeisen per stroomgebied (goede bevaarbaarheid), tot aanwijzing van de enige entiteit die wordt belast met de bouw en het beheer van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten van gemeenschappelijk belang, tot vaststelling van een methode voor het verzamelen van gegevens inzake stedelijke mobiliteit door de lidstaten, alsmede uitvoeringshandelingen voor elk werkplan van de Europese vervoerscorridors en voor de twee horizontale prioriteiten, alsook voor de uitvoering van specifieke segmenten van de Europese vervoerscorridors of de uitvoering/invoering van specifieke infrastructuureisen voor de Europese vervoerscorridors of van de horizontale prioriteiten. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²³.
- (78) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, en in het bijzonder de gecoördineerde verwezenlijking en ontwikkeling van het TEN-T, onvoldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en dus, gezien de behoefte aan coördinatie van die doelstellingen, beter op EU-niveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen nemen, in overeenstemming met het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.
- (79) Verordening (EU) 2021/1153 moet worden gewijzigd om de bepalingen daarvan aan te passen met het oog op de integratie van de kernnetwerkcorridors in de Europese vervoerscorridors. De definitie en tracés van de Europese vervoerscorridors worden in de onderhavige verordening vastgesteld en vervangen door de kernnetwerkcorridors zoals gedefinieerd in de voornoemde verordening.
- (80) Verordening (EU) nr. 913/2010 moet worden gewijzigd om de bepalingen daarvan aan te passen met het oog op de integratie van de corridors voor goederenvervoer per spoor in de Europese vervoerscorridors.
- (81) Verordening (EU) nr. 1315/2013 moet worden ingetrokken,

²² Verordening (EU) 2021/240 van het Europees Parlement en de Raad van 10 februari 2021 tot vaststelling van een instrument voor technische ondersteuning.

²³ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEGINSELEN

Artikel 1

Onderwerp

1. Bij deze verordening worden richtsnoeren vastgesteld voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk bestaande uit het uitgebreide netwerk, het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk, waarbij die laatste twee lagen zijn afgebakend op basis van het uitgebreide netwerk.
2. Deze verordening voorziet in de vaststelling van:
 - (a) Europese vervoerscorridors van het grootste strategische belang op basis van prioritaire trajecten van het trans-Europees vervoersnetwerk;
 - (b) projecten van gemeenschappelijk belang en de eisen waaraan moet worden voldaan bij de ontwikkeling en het beheer van de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk.
3. In deze verordening worden de prioriteiten voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk vastgesteld en worden maatregelen vastgesteld voor de uitrol van het trans-Europees vervoersnetwerk.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op het trans-Europees vervoersnetwerk dat is weergegeven op de kaarten in bijlage I. Het trans-Europees vervoersnetwerk bestaat uit de vervoersinfrastructuur, met inbegrip van infrastructuur voor de uitrol van alternatieve brandstoffen, ICT-systemen voor vervoer en maatregelen om een efficiënt beheer en gebruik van die infrastructuur te bevorderen en om de invoering en exploitatie van duurzame, efficiënte vervoersdiensten mogelijk maken.
2. De infrastructuur voor het trans-Europees vervoersnetwerk omvat de infrastructuur voor spoorvervoer, binnenvaart, zeevervoer, wegvervoer, luchtvervoer, multimodaal vervoer en vervoer in stedelijke knooppunten, als vastgesteld in de toepasselijke bepalingen van de hoofdstukken II, III en IV.

Artikel 3

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- (a) “project van gemeenschappelijk belang”: een project dat op grond van deze verordening wordt uitgevoerd;
- (b) “buurland”: een land dat deel uitmaakt van de Europese Economische Ruimte of de Europese Vrijhandelsassociatie, of dat onder het Europees nabuurschapsbeleid, het

uitbreidingsbeleid of de handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en het VK valt;

- (c) “NUTS-regio”: een regio als omschreven in de nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek;
- (d) “grensoverschrijdend traject”: het traject dat zorgt voor de continuïteit van een project van gemeenschappelijk belang aan beide zijden van de grens, tussen de dichtstbijzijnde stedelijke knooppunten aan weerszijden van een grens tussen twee lidstaten of tussen een lidstaat en een buurland;
- (e) “knelpunt”: een fysieke, technische, functionele, operationele of administratieve belemmering die leidt tot een onderbreking van het systeem die de continuïteit van het internationaal of langeafstandsverkeer in het gedrang brengt;
- (f) “stedelijk knooppunt”: een stedelijk gebied waar onderdelen van de vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals havens, met inbegrip van passagiersterminals, luchthavens, spoorwegstations, busterminals, logistieke platforms en faciliteiten en goederenterminals, die in en rond het stedelijk gebied zijn gelegen, verbonden zijn met andere onderdelen van die infrastructuur en met de infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer;
- (g) “geïsoleerd net”: het spoorwegnet van een lidstaat, of een onderdeel daarvan, met een spoorwijdte die afwijkt van de Europese nominale standaardspoorwijdte (1435 mm), waarvoor bepaalde grote infrastructuurinvesteringen vanuit een economisch kosten/baten-oogpunt niet gerechtvaardigd zijn wegens de specifieke eigenschappen van dat net vanwege zijn geografisch isolement of perifere ligging;
- (h) “infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die verantwoordelijk is voor de verwezenlijking of het onderhoud van vervoersinfrastructuur, met inbegrip van het beheer van systemen voor het beheer en de veiligheid van de infrastructuur;
- (i) “multimodaal vervoer”: vervoer van passagiers en/of goederen waarbij twee of meer vervoerswijzen worden gebruikt;
- (j) “multimodale digitale mobiliteitsdiensten”: diensten als gedefinieerd in artikel 4 van Richtlijn (EU) [...] betreffende het kader voor het invoeren van ITS²⁴;
- (k) “interoperabiliteit”: het vermogen, omvattende alle juridische, technische en operationele voorwaarden van de infrastructuur, met inbegrip van digitale infrastructuur van een vervoerswijze of marktsegment, om verkeers- en informatiestromen veilig en zonder onderbreking te laten verlopen teneinde de voor die infrastructuur, die vervoerswijze of dat marktsegment vereiste prestatieniveaus te bereiken;
- (l) “multimodaal passagiersknooppunt”: een knooppunt tussen ten minste twee vervoerswijzen voor passagiers, waar reisinformatie, toegang tot openbaar vervoer en overstappen tussen vervoerswijzen, met inbegrip van P+R-faciliteiten en actieve vervoerswijzen, worden gewaarborgd en die als interface tussen stedelijke knooppunten en netwerken voor langeafstandsvervoer fungeren;

²⁴ Richtlijn 2021/... tot herziening van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L [...]).

- (m) “multimodale goederenterminal”: een structuur die is uitgerust voor overslag tussen ten minste twee vervoerswijzen of tussen twee verschillende spoorwegsysteem, en voor de tijdelijke opslag van goederen, zoals terminals in binnen- of zeehavens, langs binnenwateren, op luchthavens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer, met inbegrip van multimodale logistieke platforms als bedoeld in Verordening (EU) 2021/1153;
- (n) “logistiek platform”: een gebied dat rechtstreeks aangesloten is op de vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, met inbegrip van ten minste één goederenterminal, en waar de logistieke activiteiten kunnen worden verricht;
- (o) “plan voor duurzame stedelijk mobiliteit” (SUMP/mobiliteitsplan): een document voor strategische mobiliteitsplanning om de toegankelijkheid en de mobiliteit binnen het functionele stedelijke gebied (met de invloedssfeer voor pendelverkeer) te verbeteren voor mensen, bedrijven en goederen;
- (p) “actieve vervoerswijzen”: niet-gemotoriseerd vervoer van personen of goederen, op basis van menselijke lichaamsbeweging;
- (q) “ICT-systemen voor vervoer”: ICT-systemen en -toepassingen die gebruikmaken van informatie-, communicatie-, navigatie- of plaatsbepalings-/lokalisatietechnologieën die de voor een doeltreffend beheer van de infrastructuur, de mobiliteit en het verkeer op het trans-Europese vervoersnetwerk vereiste gegevens kunnen verwerken, opslaan en uitwisselen, relevante informatie aan de autoriteiten kunnen rapporteren en die diensten met toegevoegde waarde kunnen leveren aan burgers, verladers en exploitanten, met inbegrip van systemen voor een veerkrachtig, veilig, beveiligd, milieuvriendelijk en capaciteitsefficiënt gebruik van het netwerk. Daartoe behoren de in de punten r) tot en met x) bedoelde systemen, technologieën en diensten en kunnen ook boordapparatuur met overeenkomstige infrastructuurcomponenten behoren;
- (r) “intelligent vervoerssysteem (ITS)”: een systeem als gedefinieerd in artikel 4, lid 1, van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen²⁵;
- (s) “monitoring- en informatiesystemen voor de zeescheepvaart (VTMIS)”: systemen die worden ingezet om het verkeer en zeevervoer in het oog te houden en te beheren door middel van informatie van automatische scheepsidentificatiesystemen, systemen voor identificatie en volgen van schepen op lange afstand (LRIT), kustradarsystemen en radiocommunicatie als vastgesteld in Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁶, met inbegrip van de integratie van het systeem voor informatie en uitwisseling voor de zeevaart (SafeSeaNet);

²⁵ Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1).

²⁶ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

- (t) “River Information Services (RIS)”: informatie- en communicatietechnologieën op de binnenwateren als nader omschreven in artikel 3, punt a), van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁷;
- (u) “Europees maritiem éénloketsysteem” (EMSWe): het juridisch en technisch kader voor de elektronische verzending van gegevens met betrekking tot de meldingsverplichtingen voor havenaanlopen in de Unie, dat bestaat uit een netwerk van nationale maritieme éénloketsystemen met geharmoniseerde componenten als voorzien bij Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad²⁸;
- (v) “systeem voor luchtverkeersbeheer/luchtvaartnavigatiediensten” (ATM/ANS-systeem): systemen en componenten die worden gebruikt voor het verlenen van luchtverkeersbeheer en/of luchtvaartnavigatiediensten;
- (w) “Europees beheersysteem voor het spoorverkeer” (ERTMS): het systeem als gedefinieerd in punt 2.2 van de bijlage bij Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie²⁹;
- (x) “radiogebaseerd ERTMS”: ERTMS van niveau 2 of niveau 3 dat gebruikmaakt van radio om rijtoestemmingen naar de trein te versturen overeenkomstig Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie³⁰;
- (y) “systemen van klasse B”: oude treinbeveiligingssystemen en radiosystemen voor spraakcommunicatie zoals gedefinieerd in punt 2.2 van de bijlage bij Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie;
- (z) “zeehaven”: een uit land en water bestaand gebied met infrastructuur en voorzieningen die voornamelijk dienen voor de ontvangst van vaartuigen, het laden en lossen daarvan, de opslag van goederen, het in ontvangst nemen en leveren van die goederen en het in- en ontschepen van passagiers, bemanningsleden en andere personen, evenals enige andere voor vervoersexploatanten in het havengebied noodzakelijke infrastructuur;
- aa) “korte vaart”: vervoer over zee van vracht en passagiers tussen havens in de territoriale wateren van de lidstaten of tussen een haven in wateren van lidstaten en een haven in de wateren van een aangrenzend derde land met een kustlijn op de ingesloten zeeën die aan de wateren van de Unie grenzen;
- ab) “elektronische informatie over goederenvervoer” (eFTI): de elektronische uitwisseling van wettelijk verplichte informatie tussen marktdeelnemers en bevoegde

²⁷ Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152).

²⁸ Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 64).

²⁹ Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie van 27 mei 2016 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 158 van 15.6.2016, blz. 1).

³⁰ Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie van 27 mei 2016 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 158 van 15.6.2016, blz. 1).

instanties overeenkomstig Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad³¹;

- ac) “gemeenschappelijk Europees luchtruim” (SES): de procedures die zijn vastgesteld bij Verordeningen (EG) nr. 549/2004³², (EG) nr. 550/2004³³, (EG) nr. 551/2004³⁴ en (EU) 2018/1139³⁵ van het Europees Parlement en de Raad om de veiligheidsnormen voor het luchtverkeer aan te scherpen, bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en de algemene prestaties van het luchtverkeersbeheer en de luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer te verbeteren;
- ad) “vertiport”: een gebied dat wordt gebruikt voor het landen en opstijgen van luchtvaartuigen met verticale start- en landing (VTOL);
- ae) “ruimtehaven”: een installatie voor het testen en lanceren van ruimtevaartuigen;
- af) “SESAR-project”: een project van het ATM-onderzoeksprogramma voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim, de technologische pijler van het kader voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES);
- ag) “Europees spoorwegproject”: een project van de Gemeenschappelijke Onderneming Europese spoorwegen, of van haar voorganger Shift2Rail;
- ah) “Europees ATM-masterplan”: het belangrijkste planningsinstrument voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer, waarin de ontwikkelings- en uitrolprioriteiten voor de verwezenlijking van SESAR zijn omschreven, zoals bekrachtigd bij Besluit 2009/320/EG van de Raad³⁶;
- ai) “bestuur van het goederenvervoer per spoor”: de bestuursorganen als bedoeld in artikel 8 van Verordening (EU) nr. 913/2010;
- aj) “onderhoud”: activiteiten die routinematig, periodiek of in noodsituaties moeten worden uitgevoerd om ervoor te zorgen dat activa gedurende hun verwachte levensduur met eenzelfde dienstverlenings- en veiligheidsniveau kunnen worden gebruikt, conform deze verordening;
- ak) “sociaaleconomische kosten-batenanalyse”: een gekwantificeerde, op een erkende methodologie gebaseerde voorafgaande beoordeling van de waarde van een project, waarbij alle uit sociaal, economisch, klimaat- en milieuoogpunt relevante kosten en baten in aanmerking worden genomen. De analyse van de kosten en baten voor

³¹ Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33).

³² Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1).

³³ Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10).

³⁴ Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20).

³⁵ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

³⁶ Besluit 2009/320/EG van de Raad van 30 maart 2009 houdende goedkeuring van het Europees masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging in het kader van het ATM-onderzoeksproject (SESAR) voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PB L 95 van 9.4.2009, blz. 41).

klimaat en milieu moet gebaseerd zijn op een milieueffectbeoordeling die is uitgevoerd krachtens Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad³⁷;

- al) “alternatieve brandstoffen”: alternatieve brandstoffen als gedefinieerd in artikel 2, lid 3, van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen];
- am) “veilig en beveiligd parkeerterrein”: een parkeerterrein dat toegankelijk is voor chauffeurs die goederen of passagiers vervoeren, dat voldoet aan de eisen van artikel 8 bis, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad³⁸ en dat, overeenkomstig artikel 8 bis, lid 2, van die verordening, is gecertificeerd overeenkomstig de normen en procedures van de Unie;
- an) “systeem voor het wegen van rijdende voertuigen”: een automatisch systeem dat op de wegeninfrastructuur is geïnstalleerd voor de identificatie van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties die vermoedelijk de toegestane maximumgewichten hebben overschreden, overeenkomstig Richtlijn 96/53/EG van het Europees Parlement en de Raad³⁹.

Artikel 4

Doelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk

1. De algemene doelstelling van de ontwikkeling van het trans-Europese netwerk is één multimodaal netwerk met hoge kwaliteitsnormen voor de hele Unie tot stand te brengen.
2. Het trans-Europees vervoersnetwerk versterkt de sociale, economische en territoriale samenhang van de Unie en draagt bij tot de verwezenlijking van een interne Europese vervoersruimte die duurzaam, efficiënt en veerkrachtig is en die meer voordelen voor de gebruikers biedt en inclusieve groei ondersteunt. Het TEN-T biedt een aantoonbare Europese meerwaarde door bij te dragen tot de doelstellingen als vastgelegd in de volgende vier categorieën:
 - (a) duurzaamheid door:
 - i) het bevorderen van emissievrije mobiliteit overeenkomstig de relevante EU-doelstellingen voor de verlaging van de CO₂-uitstoot;
 - ii) een groter gebruik van duurzamere vervoerswijzen mogelijk te maken, onder meer door de verdere ontwikkeling van een HST-netwerk voor langeafstandsreizigers, een volledig interoperabel netwerk voor

³⁷ Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PB L 26 van 28.1.2002, blz. 1).

³⁸ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

³⁹ Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

- goederenvervoer per spoor en een betrouwbaar netwerk voor de binnenvaart en de korte vaart in de hele Unie;
- iii) een betere bescherming van het mariene milieu;
- iv) een vermindering van externe kosten, met inbegrip van kosten in verband met milieu, gezondheid, congestie en ongevallen;
- v) een grotere energiezekerheid;
- (b) samenhang door:
 - i) alle regio's van de Unie, met inbegrip van ultraperifere en andere afgelegen, insulaire, perifere en bergachtige regio's evenals dunbevolkte gebieden, bereikbaar te maken en onderling te verbinden;
 - ii) de verschillen tussen de lidstaten op het gebied van infrastructuurkwaliteit te verminderen;
 - iii) voor zowel het passagiers- als het goederenvervoer een efficiënte coördinatie en onderlinge verknoping van de vervoersinfrastructuur voor langeafstandsverkeer enerzijds en de infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer en vervoer in stedelijke knooppunten anderzijds;
 - iv) vervoersinfrastructuur te ontwikkelen die is afgestemd op de specifieke situaties in verschillende delen van de Unie en die alle Europese regio's op evenwichtige wijze bestrijkt;
- (c) efficiëntie door:
 - i) infrastructuurknelpunten weg te werken en ontbrekende schakels te verwezenlijken, zowel binnen de vervoersinfrastructuren als op verbindingspunten ertussen, zowel binnen als tussen lidstaten;
 - ii) functionele, administratieve, technische en operationele knelpunten op het gebied van interoperabiliteit weg te werken, met inbegrip van hiaten op het vlak van digitalisering;
 - iii) de interoperabiliteit van nationale, regionale en lokale vervoersnetwerken;
 - iv) een optimale integratie en verknoping van alle vervoerswijzen, ook in stedelijke knooppunten;
 - v) economisch efficiënt vervoer van hoogstaande kwaliteit te bevorderen en aldus bij te dragen tot verdere economische groei en concurrentiekracht;
 - vi) nieuwe en bestaande infrastructuur efficiënter te gebruiken;
 - vii) de kosteneffectieve toepassing van innovatieve technologische en operationele concepten;
- (d) meer voordelen voor de gebruikers door:
 - i) de toegankelijkheid te waarborgen en te voldoen aan de mobiliteits- en vervoersbehoeften van gebruikers, met name rekening houdend met de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, waaronder personen met een handicap of beperkte mobiliteit en inwoners van afgelegen gebieden, met inbegrip van de ultraperifere gebieden en eilanden;

- ii) veilige, beveiligde en kwalitatief hoogwaardige normen te waarborgen, met inbegrip van de kwaliteit van de diensten aan de gebruikers, zowel voor het passagiers- als het goederenvervoer;
- iii) infrastructuurvereisten op te stellen, met name op het vlak van interoperabiliteit, veiligheid en betrouwbaarheid, die de kwaliteit, efficiëntie en duurzaamheid van toegankelijke en betaalbare vervoersdiensten garanderen;
- iv) de ondersteuning van mobiliteit die geschikt is voor het veranderende klimaat en bestand is tegen natuurrampen en door de mens veroorzaakte rampen, en die zorgt voor een efficiënte en snelle inzet van nood- en reddingsdiensten, ook voor personen met een handicap of beperkte mobiliteit;
- v) de veerkracht van infrastructuur te waarborgen, met name op grensoverschrijdende trajecten;
- vi) alternatieve vervoersoplossingen aan te bieden, ook voor andere vervoerswijzen, in geval van verstoringen van het netwerk.

Artikel 5

Hulpbronnenefficiënt netwerk en milieubescherming

1. Het trans-Europees vervoersnetwerk wordt op een hulpbronnenefficiënte wijze gepland, ontwikkeld en geëxploiteerd, in overeenstemming met de toepasselijke Europese en nationale milieueisen, door:
 - (a) de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, de verbetering en het onderhoud van bestaande vervoersinfrastructuur, met name door het onderhoud gedurende de levensduur van de infrastructuur op te nemen in de planningsfase van de bouw of modernisering van de infrastructuur en door de infrastructuur operationeel te houden;
 - (b) de integratie van de infrastructuur en onderlinge verbindingen te optimaliseren;
 - (c) de uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen;
 - (d) de uitrol van nieuwe technologieën en ICT-systemen voor vervoer om de prestaties van de infrastructuur te behouden of te verbeteren;
 - (e) de optimalisering van het gebruik van de infrastructuur, met name door een efficiënt capaciteits- en verkeersbeheer;
 - (f) rekening te houden met mogelijke synergieën met andere netwerken, in het bijzonder de trans-Europese energie- en/of telecommunicatienetwerken;
 - (g) de ontwikkeling van groene, duurzame en klimaatbestendige infrastructuur die ontworpen is om de negatieve gevolgen voor de gezondheid van omwonenden van het TEN-T, het milieu en de ecosystemen tot een minimum te beperken;
 - (h) de nodige aandacht te besteden aan de veerkracht van het vervoersnetwerk en zijn infrastructuur tegen een veranderend klimaat, natuurrampen, door de mens veroorzaakte rampen en opzettelijke verstoringen, teneinde die uitdagingen aan te pakken;

- (i) de veerkracht van de infrastructuur, met name op grensoverschrijdende trajecten, zodat bij een verstoring van het verkeer een snelle respons en een snel herstel worden gewaarborgd.
2. Bij de planning en ontwikkeling van het TEN-T kunnen de lidstaten het exacte verloop van uitgetekende routes in onderling overleg aanpassen binnen de in artikel 56, lid 1, punt e), vermelde grenzen, rekening houdend met de bijzondere omstandigheden in de verschillende delen van de Unie, zoals de topografie van de betrokken regio's en milieuoverwegingen, en met inachtneming van deze verordening.
3. De milieueffectbeoordeling van plannen en projecten wordt uitgevoerd overeenkomstig Richtlijn 92/43/EEG van de Raad⁴⁰, alsmede de Richtlijnen 2000/60/EG⁴¹, 2001/42/EG⁴², 2002/49/EG⁴³, 2009/147/EG⁴⁴ en 2011/92/EU⁴⁵ van het Europees Parlement en de Raad. Voor projecten van gemeenschappelijk belang waarvoor de milieubeoordeling op de datum van inwerkingtreding van deze verordening nog niet is uitgevoerd, moet ook de naleving van het beginsel "geen ernstige afbreuk doen" worden beoordeeld.

Artikel 6

Stapsgewijze ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk

1. Het trans-Europees vervoersnetwerk wordt geleidelijk ontwikkeld in drie stappen: de voltooiing van het kernnetwerk tegen 31 december 2030, van het uitgebreide kernnetwerk tegen 31 december 2040 en van het uitgebreide netwerk tegen 31 december 2050. Dit wordt met name bereikt door voor dat netwerk een structuur met een coherente en transparante methodologische aanpak op te zetten, bestaande uit een uitgebreid netwerk, een kernnetwerk en een uitgebreid kernnetwerk, met vervoersknooppunten en stedelijke knooppunten als knooppunten tussen het langeafstandsverkeer en de regionale en lokale vervoersnetwerken.
2. Het uitgebreide netwerk omvat alle bestaande en geplande vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk en de maatregelen om een efficiënt en sociaal en ecologisch duurzaam gebruik van die infrastructuur te bevorderen.

⁴⁰ Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PB L 206 van 22.7.1992, blz. 7).

⁴¹ Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (PB L 327 van 22.12.2000, blz. 1).

⁴² Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (PB L 197 van 21.7.2001, blz. 30).

⁴³ Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12).

⁴⁴ Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (PB L 20 van 26.1.2010, blz. 7).

⁴⁵ Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PB L 26 van 28.1.2012, blz. 1).

3. Het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk bestaan uit de delen van het trans-Europees vervoersnetwerk die bij voorrang worden ontwikkeld om de doelstellingen voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk te verwezenlijken.

Artikel 7

Europese vervoerscorridors

De Europese vervoerscorridors bestaan uit de delen van het trans-Europees vervoersnetwerk die van het grootste strategische belang zijn voor de ontwikkeling van duurzame en multimodale goederen- en passagiersvervoersstromen in Europa en voor de ontwikkeling van hoogwaardige interoperabele infrastructuur en operationele prestaties.

Artikel 8

Projecten van gemeenschappelijk belang

1. Projecten van gemeenschappelijk belang dragen bij tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk door de verwezenlijking van nieuwe vervoersinfrastructuur, de modernisering van bestaande vervoersinfrastructuur en maatregelen om een hulpbronnen efficiënt gebruik van het netwerk te bevorderen.
2. Een project van gemeenschappelijk belang voldoet aan de volgende vereisten:
 - (a) bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen binnen ten minste twee van de vier in artikel 4 genoemde categorieën;
 - (b) economisch levensvatbaar zijn op basis van een analyse van de sociaaleconomische kosten en baten;
 - (c) een aantoonbare Europese meerwaarde bieden.
3. Een project van gemeenschappelijk belang bestrijkt de hele cyclus, vanaf de haalbaarheidsstudies en vergunningsprocedures tot de uitvoering en evaluatie.
4. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat de projecten worden uitgevoerd onder naleving van het relevante recht van de Unie en de lidstaten en met name de rechtshandelingen van de Unie inzake milieu, klimaatbescherming, veiligheid, beveiliging, concurrentie, staatssteun, overheidsopdrachten, volksgezondheid en toegankelijkheid en inzake non-discriminatie.
5. De Commissie kan de lidstaten middels een uitvoeringshandeling verzoeken één entiteit op te richten voor de bouw en het beheer van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten van gemeenschappelijk belang. De betrokken Europese coördinator krijgt de status van waarnemer in de raad van bestuur en/of de raad van toezicht van die entiteit.

Artikel 9

Samenwerking met derde landen

1. De Unie kan met haar buurlanden samenwerken om het trans-Europees vervoersnetwerk te verbinden met hun infrastructuurnetwerken, teneinde de economische groei en het concurrentievermogen te bevorderen, en met name om:
 - (a) de uitbreiding van het TEN-T-beleid naar derde landen te bevorderen;

- (b) ervoor te zorgen dat het trans-Europees vervoersnetwerk en de vervoersnetwerken van derde landen aan grensposten op elkaar aansluiten, om te zorgen voor naadloze verkeersstromen, grenscontroles, grensbewaking en andere grenscontroleprocedures;
 - (c) de vervoersinfrastructuur in derde landen die de verbinding vormt tussen delen van het trans-Europees vervoersnetwerk in de Unie, te voltooien;
 - (d) de interoperabiliteit tussen het trans-Europees vervoersnetwerk en de netwerken van derde landen te bevorderen;
 - (e) het zeevervoer te faciliteren en samen met derde landen de invoering van kortevaartroutes te bevorderen;
 - (f) het vervoer over binnenwateren met derde landen te faciliteren;
 - (g) het luchtvervoer met derde landen te faciliteren teneinde efficiënte en duurzame economische groei en het concurrentievermogen te bevorderen, mede door de uitbreiding van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en een betere samenwerking inzake luchtverkeersbeheer;
 - (h) ICT-systemen voor vervoer in die landen op te zetten en uit te rollen.
2. Bijlage IV bevat indicatieve kaarten van de uitbreiding van het trans-Europees netwerk tot specifieke buurlanden, waarop een kernnetwerk en een uitgebreid netwerk zijn uitgetekend overeenkomstig de criteria van deze verordening.

HOOFDSTUK II

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 10

Algemene bepalingen voor het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk

1. Het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk:
 - (a) zijn zoals vastgesteld op de kaarten van bijlage I en in de lijsten van bijlage II;
 - (b) worden nader gespecificeerd aan de hand van de beschrijving van de infrastructuurcomponenten;
 - (c) voldoen aan de voorschriften voor de in dit hoofdstuk en de hoofdstukken III en IV beschreven vervoersinfrastructuur;
 - (d) vormen de basis voor de aanwijzing van projecten van gemeenschappelijk belang.
2. Het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk bestaan uit de delen van het uitgebreide netwerk die bij voorrang worden ontwikkeld om de beleidsdoelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk te verwezenlijken. In Verordening (EU) 2021/1153 wordt met “kernnetwerk” ook het “uitgebreide kernnetwerk” bedoeld zoals gedefinieerd in de onderhavige verordening. In Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen] wordt met “kernnetwerk” het “kernnetwerk” bedoeld zoals gedefinieerd in de onderhavige

verordening. In Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen] wordt met “uitgebreid netwerk” het “uitgebreide kernnetwerk” en het “uitgebreide netwerk” bedoeld zoals gedefinieerd in de onderhavige verordening.

3. De knooppunten van het netwerk worden beschreven in bijlage II en omvatten stedelijke knooppunten, luchthavens, zeehavens, binnenhavens en terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer.
4. De lidstaten treffen passende maatregelen voor de ontwikkeling van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk zodat zij uiterlijk tegen de in artikel 6, lid 1, vermelde data aan de desbetreffende bepalingen van deze verordening voldoen, tenzij in deze verordening anders is bepaald.

Artikel 11

Algemene bepalingen voor de Europese vervoerscorridors

1. De Europese vervoerscorridors zijn als vastgesteld op de kaarten van bijlage III.
2. De lidstaten treffen passende maatregelen voor de ontwikkeling van de Europese vervoerscorridors zodat zij voldoen aan de bepalingen van deze verordening tegen 31 december 2030 wat betreft hun infrastructuur die deel uitmaakt van het kernnetwerk, tenzij anders bepaald, en tegen 31 december 2040 wat betreft hun infrastructuur die deel uitmaakt van het uitgebreide kernnetwerk, tenzij anders bepaald.
3. De Commissie is overeenkomstig artikel 60 van deze verordening bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de tracés van de Europese vervoerscorridors in bijlage III bij deze verordening, teneinde met name rekening te houden met de ontwikkeling van belangrijke handelsstromen en het verkeer of met ingrijpende wijzigingen van het netwerk.

Artikel 12

Algemene prioriteiten voor het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk

1. Bij de ontwikkeling van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk wordt in het algemeen voorrang gegeven aan de nodige maatregelen om:
 - (a) het aandeel van duurzamere vervoerswijzen in het goederen- en personenvervoer te vergroten om de broeikasgasuitstoot van het vervoer te verminderen;
 - (b) een betere toegankelijkheid en connectiviteit voor alle regio's in de Unie te waarborgen, rekening houdend met de territoriale en sociale cohesie en het specifieke geval van de ultraperifere gebieden en andere afgelegen, insulaire, perifere en bergachtige regio's en dunbevolkte gebieden;
 - (c) een optimale integratie en interoperabiliteit van de vervoerswijzen te waarborgen;
 - (d) ontbrekende schakels en knelpunten aan te pakken, vooral op grensoverschrijdende trajecten;

- (e) de nodige infrastructuur uit te rollen om het naadloze verkeer van emissievrije voertuigen te waarborgen;
 - (f) het efficiënte en duurzame gebruik van infrastructuur te bevorderen en, indien nodig, de capaciteit te vergroten;
 - (g) de bestaande infrastructuur operationeel te houden en de kwaliteit ervan in stand te houden of te verbeteren op het gebied van veiligheid, beveiliging, efficiëntie van het vervoerssysteem en de vervoersactiviteiten, klimaat- en rampenbestendigheid, milieuprestaties en continuïteit van de verkeersstromen;
 - (h) de kwaliteit van de dienstverlening en de sociale voorwaarden voor werknemers in de sector te verbeteren, alsook de toegankelijkheid voor alle gebruikers, onder wie personen met een handicap of beperkte mobiliteit en andere personen in kwetsbare situaties;
 - (i) ICT-systemen voor vervoer in te voeren en uit te rollen.
2. In aanvulling op de in lid 1 beschreven maatregelen wordt bijzondere aandacht besteed aan de nodige maatregelen om:
- (a) bij te dragen tot een verminderde uitstoot en een verhoogde energiezekerheid van het vervoer door het gebruik van emissievrije voertuigen en vaartuigen en hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te bevorderen door de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;
 - (b) de blootstelling van stedelijke gebieden aan de negatieve effecten van doorgaand spoor- en wegvervoer te beperken;
 - (c) administratieve, technische en operationele belemmeringen weg te nemen, met name voor de interoperabiliteit van het trans-Europees vervoersnetwerk;
 - (d) het gebruik van infrastructuur te optimaliseren, met name door efficiënt capaciteits- en verkeersbeheer en betere operationele prestaties.

Artikel 13

Algemene prioriteiten voor de Europese vervoerscorridors

Bij de ontwikkeling van de Europese vervoerscorridors wordt in het algemeen voorrang gegeven aan de nodige maatregelen voor:

- (a) de ontwikkeling van een hoogperformant en volledig interoperabel spoorwegnet voor goederenvervoer in de hele Unie;
- (b) de ontwikkeling van een hoogperformant en volledig interoperabel hogesnelheidsspoorwegnet voor passagiersvervoer, dat stedelijke knooppunten in de hele Unie met elkaar verbindt;
- (c) de ontwikkeling van een naadloos infrastructuursysteem voor de luchtvaart, de binnenvaart en de zeevaart;
- (d) de ontwikkeling van een veilig en beveiligd wegennet met voldoende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;
- (e) de ontwikkeling van betere multimodale en interoperabele vervoersoplossingen;
- (f) de intermodale integratie van de volledige logistieke keten, met efficiënte verbindingen in de vervoers- en stadsknooppunten;

- (g) de uitrol van de nodige infrastructuur om het naadloze verkeer van emissievrije voertuigen te waarborgen.

HOOFDSTUK III

SPECIFIEKE BEPALINGEN

AFDELING 1

Spoorweginfrastructuur

Artikel 14

Infrastructuurcomponenten

1. De spoorweginfrastructuur omvat in het bijzonder:
 - (a) spoorlijnen, waaronder:
 - i) sporen;
 - ii) wissels;
 - iii) overwegen;
 - iv) zijsporen;
 - v) tunnels;
 - vi) bruggen;
 - vii) infrastructuur om de gevolgen voor het milieu te beperken;
 - (b) stations op de in bijlage I vermelde lijnen waar passagiers van de ene trein op een andere en van de trein op een andere vervoerwijze kunnen overstappen;
 - (c) andere spoorvoorzieningen dan passagiersstations als gedefinieerd in artikel 3, lid 11, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad⁴⁶, met name rangeerterreinen, treinvormingsfaciliteiten, rangeervoorzieningen, wacht- en opstelsporen, onderhoudsvoorzieningen, andere technische voorzieningen zoals schoonmaak- en wasinrichtingen, aflossings- en tankfaciliteiten. Daaronder vallen ook inrichtingen voor automatische omsporing;
 - (d) toegangsroutes naar en laatstekilometerverbindingen met multimodale goederenterminals die zijn aangesloten op het spoornet, waaronder binnenhavens, zeehavens en luchthavens, en spoorwegfaciliteiten;
 - (e) besturing en seingeving naast het spoor;
 - (f) energie-infrastructuur naast het spoor;

⁴⁶ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

- (g) bijbehorende uitrusting;
 - (h) ICT-systemen voor vervoer.
2. Tot de technische uitrusting voor spoorlijnen kunnen onder meer behoren: elektrificatiesystemen, uitrusting voor het in- en uitstappen van passagiers en voor het laden en lossen van goederen in stations en terminals, en innovatieve technologie in de uitrolfase.

Artikel 15

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten waarborgen dat de spoorweginfrastructuur op het uitgebreide netwerk:
- (a) voldoet aan Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁷ en de bijbehorende uitvoeringsmaatregelen, zodat het uitgebreide netwerk interoperabel wordt;
 - (b) voldoet aan de voorschriften van de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) die zijn vastgesteld overeenkomstig de artikelen 4 en 5 van Richtlijn (EU) 2016/797, volgens de procedure van artikel 7, lid 1, punten b) tot en met e), van die richtlijn;
 - (c) voldoet aan de voorschriften van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen].
2. De lidstaten waarborgen dat tegen 31 december 2050 op de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide netwerk, waaronder de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen:
- (a) de sporen en, voor zover noodzakelijk voor de exploitatie van elektrische treinen, de rangeersporen volledig zijn geëlektrificeerd;
 - (b) de nominale spoorwijdte van nieuwe spoorlijnen 1 435 mm bedraagt, behalve als de nieuwe lijn een uitbreiding is van een netwerk waarvan de spoorwijdte afwijkt van en los staat van de hoofdspoorlijnen in de Unie;
 - (c) een aslast van ten minste 22,5 ton mogelijk is zonder speciale toestemming;
 - (d) goederentreinen met een treinlengte van ten minste 740 m (met inbegrip van de locomotief locomotieven) kunnen rijden zonder speciale toestemming. Aan dat voorschrift wordt voldaan als ten minste aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - i) op dubbelspoor kunnen ten minste 50 % van de treinpaden voor goederentreinen en minstens twee treinpaden per uur en per rijrichting worden toegewezen aan goederentreinen met een lengte van ten minste 740 m;
 - ii) op enkelspoor kan ten minste één treinpad per twee uur en per rijrichting worden toegewezen aan goederentreinen met een lengte van ten minste 740 m;
 - (e) ten minste is voorzien in een P400-standaard overeenkomstig punt 1.1.1.1.3.5 van tabel 1 in de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 van de

⁴⁷ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).

Commissie⁴⁸, zonder de aanvullende eis van speciale toestemming om dergelijke treinen te exploiteren.

3. De volgende vrijstellingen zijn van toepassing:
 - (a) geïsoleerde netwerken zijn vrijgesteld van de voorschriften van lid 2, punten a), c), d) en e);
 - (b) op verzoek van een lidstaat kan de Commissie in naar behoren gemotiveerde gevallen andere vrijstellingen van de in lid 2 vermelde voorschriften verlenen door middel van uitvoeringshandelingen. Elk verzoek om een vrijstelling moet gebaseerd zijn op een sociaaleconomische kosten-batenanalyse en een beoordeling van de gevolgen voor de interoperabiliteit. Een vrijstelling moet voldoen aan de voorschriften van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁹ en in voorkomend geval worden gecoördineerd en overeengekomen met de aangrenzende lidsta(a)t(en).

Artikel 16

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk

1. De lidstaten waarborgen dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk voldoet aan artikel 15, lid 1.
2. De lidstaten waarborgen dat de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk, waaronder de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, tegen 31 december 2040:
 - (a) voldoet aan de voorschriften van artikel 15, lid 2, punten a) tot en met e), en dat er op de goederenlijnen van het uitgebreide kernnetwerk een gangbare operationele minimumbaansnelheid van 100 km/u voor goederentreinen geldt;
 - (b) voldoet aan de voorschriften van artikel 15, lid 2, punten a) en b), op de passagierslijnen van het uitgebreide kernnetwerk;
 - (c) een gangbare lijnsnelheid van ten minste 160 km/u mogelijk maakt voor passagierstreinen op de passagierslijnen van het uitgebreide kernnetwerk;

Bij de bouw of verbetering van een passagierslijn van het uitgebreide kernnetwerk of delen daarvan, voeren de lidstaten een studie uit om de haalbaarheid en het economisch nut van hogere snelheden te analyseren, en maken zij de lijn geschikt voor een hogere snelheid als de haalbaarheid en het economisch nut daarvan zijn aangetoond.
3. De lidstaten waarborgen dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, waaronder de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, tegen 31 december 2030:

⁴⁸ Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 van de Commissie van 16 mei 2019 inzake de gemeenschappelijke specificaties voor het register van de spoorweginfrastructuur en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit 2014/880/EU (PB L 139I van 27.5.2019, blz. 312).

⁴⁹ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).

- (a) voldoet aan de voorschriften van artikel 15, lid 2, punten a) tot en met d), en dat er op de goederenlijnen van het kernnetwerk een operationele lijnsnelheid van minstens 100 km/u voor goederentreinen geldt;
 - (b) voldoet aan de voorschriften van artikel 15, lid 2, punten a) en b), op de passagierslijnen van het kernnetwerk.
- 4. De lidstaten waarborgen dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, waaronder de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, tegen 31 december 2040:
 - (a) voldoet aan het voorschrift van artikel 15, lid 2, punt e), op de goederenlijnen van het kernnetwerk;
 - (b) voldoet aan het voorschrift van lid 2, punt c), op de passagierslijnen van het kernnetwerk.
- 5. De volgende vrijstellingen zijn van toepassing:
 - (a) geïsoleerde netwerken zijn vrijgesteld van de voorschriften van de leden 2, 3 en 4;
 - (b) op verzoek van een lidstaat kan de Commissie in naar behoren gemotiveerde gevallen andere vrijstellingen van de in de leden 2, 3 en 4 vermelde voorschriften verlenen door middel van uitvoeringshandelingen. Elke vrijstelling moet gebaseerd zijn op een sociaaleconomische kosten-batenanalyse en een beoordeling van de gevolgen voor de interoperabiliteit. Een vrijstelling moet voldoen aan de voorschriften van Richtlijn (EU) 2016/797 en in voorkomend geval worden gecoördineerd en overeengekomen met de aangrenzende lidstaat/lidstaten.

Artikel 17

Europees beheersysteem voor het spoorverkeer

- 1. De lidstaten waarborgen dat op de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, waaronder de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, tegen 31 december 2040:
 - (a) ERTMS is geïnstalleerd;
 - (b) systemen van klasse B buiten gebruik zijn gesteld.
- 2. De lidstaten waarborgen dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, waaronder de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, tegen 31 december 2030 voldoet aan de voorschriften van lid 1, punt a).
- 3. De lidstaten waarborgen dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, waaronder de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, tegen 31 december 2040 voldoet aan het voorschrift van lid 1, punt b).
- 4. De lidstaten waarborgen dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, waaronder de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, tegen 31 december 2050 is uitgerust met radiogebaseerd ERTMS.
- 5. De lidstaten waarborgen dat op de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, waaronder de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, vanaf 31 december 2025 radiogebaseerd ERTMS

wordt uitgerold bij de aanleg van een nieuwe lijn of de verbetering van het seinsysteem.

6. Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie in naar behoren gemotiveerde gevallen vrijstellingen van de in de leden 1 tot en met 5 vermelde voorschriften verlenen door middel van uitvoeringshandelingen. Elk verzoek om een vrijstelling moet gebaseerd zijn op een sociaaleconomische kosten-batenanalyse en een beoordeling van de gevolgen voor de interoperabiliteit. Een vrijstelling moet voldoen aan de voorschriften van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁰ en in voorkomend geval worden gecoördineerd en overeengekomen met de aangrenzende lidsta(a)t(en).

Artikel 18

Operationele voorschriften voor de Europese vervoerscorridors

1. De lidstaten waarborgen dat tegen 31 december 2030 de kwaliteit van de door infrastructuurbeheerders aan spoorwegondernemingen verleende diensten, de technische en operationele voorschriften voor het gebruik van infrastructuur en de procedures voor grenscontroles niet beletten dat de operationele prestaties van het goederenvervoer per spoor op de spoorlijnen van de Europese vervoerscorridors voldoen aan de volgende streefwaarden:
 - (a) voor elk grensoverschrijdend traject binnen de Unie bedraagt het oponthoud van goederentreinen die de grens oversteken gemiddeld niet meer dan 15 minuten. Met het oponthoud van een trein op een grensoverschrijdend traject wordt de totale extra vervoerstijd bedoeld die kan worden toegeschreven aan de grensoversteek, ongeacht de onderliggende oorzaken zoals politiecontroles en procedures of infrastructurele, operationele, technische en administratieve aspecten, zonder rekening te houden met de tijd die niet aan de grensoversteek kan worden toegeschreven, zoals operationele procedures die worden uitgevoerd in faciliteiten in de nabijheid van de grensovergang maar die daar niet intrinsiek verband mee houden;
 - (b) ten minste 90 % van de goederentreinen die ten minste één grens van een Europese vervoerscorridor overschrijden, komen aan op hun bestemming of, als hun bestemming buiten de Unie ligt, bij de buitengrens van de Unie op de geplande tijd of met een vertraging van minder dan 30 minuten.
2. De lidstaten wijzigen in voorkomend geval de in artikel 30 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde contractuele overeenkomsten en treffen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 913/2010 passende maatregelen om aan de in lid 1, punten a) en b), vastgestelde streefwaarden te voldoen.

Artikel 19

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur

⁵⁰ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).

Bij de bevordering van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot spoorweginfrastructuur wordt, behalve aan de in de artikelen 12 en 13 beschreven prioriteiten, voorrang gegeven aan het volgende:

- (a) de beperking van de gevolgen van door spoorvervoer veroorzaakte geluiden en trillingen, met name door maatregelen voor rollend materieel en infrastructuur, waaronder geluidsschermen;
- (b) de verbetering van de veiligheid van spoorwegovergangen;
- (c) in voorkomend geval, de aansluiting van spoorweginfrastructuur op de binnenhaveninfrastructuur;
- (d) afhankelijk van de analyse van de sociaaleconomische kosten en baten, de ontwikkeling van infrastructuur voor treinen met een lengte van 740 m tot 1 500 m en een aslast van 25,0 t bij de aanleg en modernisering van spoorlijnen die essentieel zijn voor het goederenvervoer;
- (e) de ontwikkeling en uitrol van innovatieve spoorwegtechnologie, voortbouwend op met name de werkzaamheden van de Gemeenschappelijke Ondernemingen “Shift2Rail” en “Europese Spoorwegen”, in het bijzonder automatische treinbesturing, geavanceerd verkeersbeheer, digitale connectiviteit voor passagiers op basis van ERTMS, digitale automatische koppelingen en 5G-connectiviteit;
- (f) bij de aanleg of verbetering van spoorweginfrastructuur, het waarborgen van de continuïteit en toegankelijkheid van voet- en fietspaden om actieve vervoerswijzen te bevorderen;
- (g) de ontwikkeling van innovatieve alternatieve brandstoftechnologie voor spoorwegen, zoals waterstof voor trajecten die zijn vrijgesteld van de elektrificatieverplichting.

AFDELING 2

BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR

Artikel 20

Infrastructuurcomponenten

1. De binnenvaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:
 - (a) rivieren;
 - (b) kanalen;
 - (c) meren;
 - (d) de bijbehorende infrastructuur zoals sluizen, liften, bruggen en stuwwerken, en maatregelen die de binnenvaart ten goede kunnen komen door overstromingen en droogte te voorkomen en te beperken;

- (e) de toegangswateren naar en laatstekilometerverbindingen met multimodale goederenterminals die via binnenwateren met elkaar verbonden zijn, met name in binnenhavens en zeehavens;
 - (f) lig- en rustplaatsen;
 - (g) binnenhavens, waaronder basishaveninfrastructuur in de vorm van havenbekkens, kademuren, aanlegplaatsen, steigers, dokken, dijken, gedempte zones, landaanwinning en de nodige infrastructuur voor vervoer binnen en buiten het havengebied;
 - (h) bijbehorende uitrusting;
 - (i) ICT-systemen voor vervoer, waaronder RIS;
 - (j) de verbindingen tussen binnenhavens en de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk;
 - (k) infrastructuur voor inrichtingen voor alternatieve brandstoffen zoals gedefinieerd in Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen];
 - (l) de nodige infrastructuur voor afvalvrije werkzaamheden en maatregelen op het gebied van de circulaire economie.
2. De bij de binnenwateren behorende uitrusting kan uitrusting voor het laden en lossen en de opslag van goederen in binnenhavens omvatten. De bijbehorende uitrusting kan in het bijzonder aandrijf- en besturingssystemen omvatten die onder meer de water- en luchtverontreiniging, het energieverbruik en de koolstofintensiteit verminderen. Het kan ook gaan om afvalontvangstvoorzieningen, walstroomvoorzieningen en andere infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor productie en levering en voorzieningen voor de inzameling van afgewerkte olie, alsook om uitrusting voor het breken van ijs, voor hydrologische diensten en voor het baggeren van de vaargeul, de haven en de haveninvaart om het hele jaar door de bevaarbaarheid te verzekeren.
3. Een binnenhaven maakt deel uit van het uitgebreide netwerk als zij aan de volgende voorwaarden voldoet:
- (a) de jaarlijkse goederenoverslag bedraagt meer dan 500 000 ton. Het totale jaarlijkse overslagvolume wordt bepaald aan de hand van het recentst beschikbare driejaarlijkse gemiddelde, op basis van door Eurostat gepubliceerde statistieken;
 - (b) zij bevindt zich op het binnenvaartnet van het trans-Europese vervoersnetwerk.

Artikel 21

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten waarborgen dat de binnenhavens op het uitgebreide netwerk tegen 31 december 2050:
- (a) aangesloten zijn op de weg- of spoorweginfrastructuur;
 - (b) over ten minste één multimodale goederenterminal beschikken die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante en niet-discriminerende tarieven toegankelijk is voor alle exploitanten en gebruikers;

- (c) uitgerust zijn met voorzieningen om de milieuprestaties van schepen in havens te verbeteren, waaronder ontvangstvoorzieningen, ontgassingsfaciliteiten, geluidsbeperkende maatregelen en maatregelen ter vermindering van lucht- en waterverontreiniging.
- 2. De lidstaten garanderen de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in binnenhavens overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen].

Artikel 22

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk

- 1. De lidstaten waarborgen dat de binnenhavens van het kernnetwerk voldoen aan de voorschriften van artikel 21, lid 1, punten a) en b), tegen 31 december 2030 en aan de voorschriften van artikel 21, lid 1, punt c), tegen 31 december 2040.
- 2. De lidstaten waarborgen dat op het binnenvaartnet, met inbegrip van de in artikel 20, lid 1, punt e), bedoelde verbindingen, een efficiënte, betrouwbare en veilige scheepvaart voor de gebruikers in stand wordt gehouden door minimale eisen en dienstverleningsniveaus voor waterwegen te verzekeren en door te voorkomen dat afbreuk wordt gedaan aan die minimumeisen of een van de vastgestelde onderliggende criteria (goede bevaarbaarheid).
- 3. De lidstaten zorgen er met name voor dat:

- (a) de vaardiepte van rivieren, kanalen, meren, binnenhavens en hun toegangswateren ten minste 2,5 m bedraagt en de minimale doorvaarthoogte onder niet-beweegbare bruggen ten minste 5,25 m bedraagt bij vastgestelde referentiewaterstanden die op een bepaald aantal dagen per jaar worden overschreden ten opzichte van een statistisch gemiddelde;

De referentiewaterstanden worden vastgesteld op basis van het aantal dagen per jaar waarop het werkelijke waterpeil de bepaalde referentiewaterstand heeft overschreden. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen tot nadere bepaling van de in de vorige alinea bedoelde referentiewaterstanden vast per stroomgebied. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 59, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

Bij de vaststelling van de referentiewaterstanden houdt de Commissie rekening met de voorschriften die zijn vastgesteld in internationale verdragen en in overeenkomsten tussen de lidstaten.

- (b) zij op een voor het publiek toegankelijke website het aantal dagen per jaar als bedoeld in punt a) publiceren waarop het werkelijke waterpeil de vastgestelde referentiewaterstand voor de vaardiepte overschrijdt of niet bereikt, alsmede de gemiddelde wachttijd bij elke sluis;
- (c) sluiswachters de sluizen zodanig bedienen en onderhouden dat de wachttijden tot een minimum worden beperkt;

- (d) rivieren, kanalen en meren zijn uitgerust met RIS voor alle diensten overeenkomstig Richtlijn 2005/44/EG⁵¹, zodat gebruikers over de grenzen heen realtime-informatie krijgen.
4. Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie in naar behoren gemotiveerde gevallen vrijstellingen van de in lid 3, punt a), vermelde minimumeisen verlenen door middel van uitvoeringshandelingen. Elk verzoek om vrijstelling moet gebaseerd zijn op een sociaaleconomische kosten-batenanalyse, een beoordeling van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen en/of potentiële negatieve gevolgen voor het milieu en de biodiversiteit.
- Een verslechtering van de minimumeisen als gevolg van rechtstreeks menselijk optreden of een gebrek aan zorgvuldigheid bij het onderhoud van het binnenvaartnetwerk wordt niet beschouwd als een geval dat een vrijstelling rechtvaardigt.
- De lidstaten kunnen een vrijstelling krijgen in geval van overmacht. De lidstaten herstellen de bevaarbaarheid weer tot de vorige status zodra de situatie dat toelaat.
- Elk verzoek om vrijstelling wordt in voorkomend geval gecoördineerd en overeengekomen met de aangrenzende lidsta(a)t(en).
5. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met eisen ter aanvulling van de overeenkomstig lid 3, punt a), tweede alinea, vastgestelde minimumeisen per stroomgebied. Die eisen kunnen met name betrekking hebben op:
- (a) aanvullende parameters voor waterwegen die specifiek zijn voor vrij stromende rivieren;
 - (b) specificaties voor infrastructuur op binnenwateren;
 - (c) specificaties voor infrastructuur in binnenhavens;
 - (d) geschikte aanlegplaatsen en diensten voor commerciële gebruikers;
 - (e) de uitrol van infrastructuur voor alternatieve energie om een corridorbrede toegang tot alternatieve brandstoffen te waarborgen;
 - (f) voorschriften voor digitale toepassingen van het netwerk en automatiseringsprocessen;
 - (g) de bestendigheid van de infrastructuur tegen klimaatverandering, natuurrampen en door de mens veroorzaakte rampen of opzettelijke verstoringen;
 - (h) de invoering en bevordering van nieuwe technologie en innovatie voor koolstofvrije brandstoffen en aandrijfsystemen.
- De in de eerste alinea bedoelde uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 59, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.
6. De Commissie waarborgt een coherente aanpak van de toepassing van de goede bevaarbaarheid in de Unie en kan daartoe richtsnoeren vaststellen. Bij de vaststelling van de minimumeisen voor de punten e) en f) ziet de Commissie erop toe dat de interoperabiliteit tussen stroomgebieden niet in het gedrang komt.

⁵¹ Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152).

Artikel 23

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van de binnenvaartinfrastructuur

Bij de bevordering van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot binnenvaartinfrastructuur wordt, behalve aan de in de artikelen 12 en 13 beschreven algemene prioriteiten, aandacht besteed aan het volgende:

- (a) waar nodig, het bereiken van hogere normen voor de modernisering van bestaande waterwegen en de aanleg van nieuwe waterwegen, teneinde te voldoen aan de marktvraag;
- (b) maatregelen voor de preventie en de beperking van de gevolgen van overstromingen en droogte;
- (c) het stimuleren van een duurzame, veilige en beveiligde binnenvaart, ook binnen stedelijke knooppunten;
- (d) de modernisering en uitbreiding van de capaciteit van de nodige infrastructuur voor vervoer binnen en buiten het havengebied;
- (e) het stimuleren en ontwikkelen van maatregelen ter verbetering van de milieuprestaties van de binnenvaart- en vervoersinfrastructuur, waaronder emissievrije en emissiearme vaartuigen en maatregelen om de gevolgen voor waterlichamen en voor de van water afhankelijke biodiversiteit te beperken, in overeenstemming met de toepasselijke voorschriften uit hoofde van het Unierecht of de desbetreffende internationale overeenkomsten.

AFDELING 3

ZEEVAARTINFRASTRUCTUUR EN DE EUROPESE MARITIEME RUIMTE

Artikel 24

Infrastructuurcomponenten

1. De Europese maritieme ruimte verbindt en integreert de in lid 2 beschreven maritieme componenten met het netwerk op het land door de aanleg of verbetering van kortevaartroutes tussen twee of meer zeehavens op het grondgebied van de Unie of tussen een of meer havens op het grondgebied van de Unie en een haven op het grondgebied van een aangrenzend derde land met een kustlijn aan de ingesloten zeeën die grenzen aan de wateren van de Unie, en door de ontwikkeling van zeehavens op het grondgebied van de Unie en hun verbindingen met het achterland, om voor een efficiënte, levensvatbare en duurzame integratie met andere vervoerswijzen te zorgen.
2. De Europese maritieme ruimte bestaat uit:
 - (a) de zeevaartinfrastructuur binnen de havengebieden van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk;
 - (b) bredere maatregelen die geen verband houden met specifieke havens en die de Europese maritieme ruimte en de zeevaart op vele gebieden ten goede komen, zoals steun voor werkzaamheden die de bevaarbaarheid het hele jaar door

verzekeren (ijs breken), ICT-systemen voor vervoer en hydrografische onderzoeken.

3. De in lid 2, punt a), bedoelde zeevaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:
- (a) zeehavens, met inbegrip van de nodige infrastructuur voor het vervoer binnen het havengebied;
 - (b) basishaveninfrastructuur zoals havenbekkens, kademuren, ligplaatsen, steigers, dokken, dijken, gedempte zones en landaanwinning;
 - (c) zeekanalen;
 - (d) navigatiehulpmiddelen;
 - (e) haveninvaarten, vaargeulen en sluizen;
 - (f) golfbrekers;
 - (g) verbindingen tussen de havens en de andere vervoerswijzen van het trans-Europees vervoersnetwerk;
 - (h) ICT-systemen voor vervoer, waaronder EMSWe en VTMISS;
 - (i) infrastructuur voor inrichtingen voor alternatieve brandstoffen zoals gedefinieerd in Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen];
 - (j) bijbehorende uitrusting, zoals met name uitrusting voor verkeers- en vrachtbeheer, de beperking van negatieve gevolgen voor het milieu, een betere energie-efficiëntie, het beperken van lawaai en het gebruik van alternatieve brandstoffen, alsmede uitrusting om het hele jaar door de bevaarbaarheid te verzekeren, waaronder uitrusting voor het breken van ijs, voor hydrologisch onderzoek, voor kapitaalbaggerwerk en voor de bescherming van de haven en de haveninvaart;
 - (k) de nodige infrastructuur voor afvalvrije werkzaamheden en maatregelen op het gebied van de circulaire economie.
4. Een zeehaven maakt deel uit van het uitgebreide netwerk als zij aan ten minste een van de volgende voorwaarden voldoet:
- (a) het totale jaarlijkse passagiersverkeer vertegenwoordigt meer dan 0,1 % van het totale jaarlijkse passagiersverkeer van alle zeehavens in de Unie. Als referentie voor dat totaalvolume geldt het recentst beschikbare driejaarlijkse gemiddelde op basis van de statistieken van Eurostat;
 - (b) het totale jaarlijkse vrachtvolume, voor bulkgoederen of stukgoederen, bedraagt meer dan 0,1 % van het overeenkomstige totale jaarlijkse vrachtvolume dat in alle zeehavens van de Unie wordt verwerkt. Als referentie voor dat totaalvolume geldt het recentst beschikbare driejaarlijkse gemiddelde op basis van de statistieken van Eurostat;
 - (c) de zeehaven bevindt zich op een eiland en vormt het enige toegangspunt tot een NUTS 3-regio in het uitgebreide netwerk;
 - (d) zij bevindt zich in een ultraperifeer of perifeer gebied, op een afstand van meer dan 200 km van de dichtstbijzijnde haven van het uitgebreide netwerk.

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten waarborgen dat:
 - (a) in de zeehavens van het uitgebreide netwerk infrastructuur voor alternatieve brandstoffen wordt uitgerold in volledige overeenstemming met de voorschriften van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen];
 - (b) de zeehavens van het uitgebreide netwerk zijn uitgerust met de nodige infrastructuur om de milieuprestaties van schepen in havens te verbeteren, zoals ontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad⁵²;
 - (c) VTMISS en SafeSeaNet worden ingevoerd overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG;
 - (d) de nationale maritieme éénloketsystemen worden ingevoerd overeenkomstig Verordening (EU) 2019/1239.
2. De lidstaten waarborgen dat tegen 31 december 2050:
 - (a) de zeehavens van het uitgebreide netwerk worden aangesloten op de spoorwegen en wegeninfrastructuur en, waar mogelijk, op de binnenwateren, tenzij specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen die aansluiting verhinderen;
 - (b) elke zeehaven van het uitgebreide netwerk waar goederenverkeer plaatsvindt, beschikt over ten minste één multimodale goederenterminal die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante en niet-discriminerende tarieven toegankelijk is voor alle exploitanten en gebruikers;
 - (c) zeekanalen, havenvaargeulen en riviermonden twee zeeën met elkaar verbinden, of vanaf de zee toegang bieden tot zeehavens en ten minste overeenkomen met binnenwateren die voldoen aan de voorschriften van artikel 22;
 - (d) de zeehavens van het uitgebreide netwerk die verbonden zijn met binnenwateren, beschikken over specifieke afhandelingscapaciteit voor binnenschepen.
3. Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie in naar behoren gemotiveerde gevallen vrijstellingen van de in lid 2 vermelde minimumvoorschriften verlenen door middel van uitvoeringshandelingen. Elk verzoek om vrijstelling moet gebaseerd zijn op een sociaaleconomische kosten-batenanalyse, een beoordeling van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen en/of de potentiële negatieve gevolgen voor het milieu en de biodiversiteit.

⁵² Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 116).

Artikel 26

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk

1. De lidstaten waarborgen dat de zeevaartinfrastructuur van het kernnetwerk in overeenstemming is met artikel 25, lid 1.
2. De lidstaten waarborgen dat de zeevaartinfrastructuur van het kernnetwerk tegen 31 december 2030 voldoet aan de voorschriften van artikel 25, lid 2.
3. Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie in naar behoren gemotiveerde gevallen vrijstellingen van de in lid 2 vermelde minimumvoorschriften verlenen door middel van uitvoeringshandelingen. Elk verzoek om vrijstelling moet gebaseerd zijn op een sociaaleconomische kosten-batenanalyse, een beoordeling van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen en/of de potentiële negatieve gevolgen voor het milieu en de biodiversiteit.

Artikel 27

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van zeevaartinfrastructuur

Bij de bevordering van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot zeevaartinfrastructuur wordt, behalve aan de in de artikelen 12 en 13 beschreven prioriteiten, aandacht geschonken aan het volgende:

- (a) de verbetering van de maritieme toegang, zoals golfbrekers, zeekanalen, vaargeulen, sluizen, kapitaalbaggerwerk en navigatiehulpmiddelen;
- (b) de bouw of verbetering van basishaveninfrastructuur zoals havenbekkens, kademuren, ligplaatsen, steigers, dokken, dijken, gedempte zones en landaanwinning;
- (c) betere digitaliserings- en automatiseringsprocessen, vooral met het oog op meer veiligheid, beveiliging en duurzaamheid;
- (d) de invoering en bevordering van nieuwe technologie en innovatie voor koolstofvrije en koolstofarme brandstoffen en aandrijfsystemen;
- (e) het versterken van de veerkracht van de logistieke ketens en de internationale maritieme handel, onder meer met betrekking tot de aanpassing aan de klimaatverandering;
- (f) maatregelen tegen lawaai en voor meer energie-efficiëntie;
- (g) het stimuleren van emissievrije en emissiearme schepen voor kortevaartverbindingen en het ontwikkelen van maatregelen ter verbetering van de milieuprestaties van de zeevaart met het oog op de havenaanloop of het optimaliseren van de toeleveringsketen, in overeenstemming met de toepasselijke vereisten uit hoofde van het Unierecht of de desbetreffende internationale overeenkomsten.

AFDELING 4

INFRASTRUCTUUR VOOR HET WEGVERVOER

Artikel 28

Infrastructuurcomponenten

1. De infrastructuur voor het wegvervoer omvat in het bijzonder:
 - (a) wegen, met inbegrip van:
 - i) bruggen;
 - ii) tunnels;
 - iii) aansluitingen;
 - iv) kruisingen;
 - v) knooppunten;
 - vi) vluchtstroken;
 - vii) parkeer- en rustplaatsen, met inbegrip van veilige en beveiligde parkeerterreinen voor bedrijfsvoertuigen;
 - viii) systemen voor het wegen van rijdende voertuigen;
 - ix) infrastructuur voor inrichtingen voor alternatieve brandstoffen, in volledige overeenstemming met de voorschriften van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen];
 - x) infrastructuur om de gevolgen voor het milieu te beperken;
 - (b) bijbehorende uitrusting;
 - (c) ICT-systemen voor vervoer;
 - (d) toegangswegen tot en laatstekilometerverbindingen met multimodale vrachtterminals;
 - (e) verbindingen van goederenterminals en logistieke platforms met de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk;
 - (f) busterminals.
2. De in lid 1, punt a), vermelde wegen spelen een belangrijke rol in het goederen- en personenvervoer over lange afstand, verbinden de belangrijkste stedelijke en economische centra met elkaar en sluiten aan op andere vervoerswijzen.
3. Tot de uitrusting voor wegen kunnen met name behoren: voorzieningen voor verkeersbeheer, informatie en routegeleiding, apparatuur voor de heffing van tol of gebruiksrechten, verkeersveiligheidsvoorzieningen, uitrusting om de negatieve milieueffecten te beperken, tank- en laadstations voor voertuigen met alternatieve aandrijving, en beveiligde parkeerterreinen voor bedrijfsvoertuigen.

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten waarborgen het volgende:
 - (a) de veiligheid van de infrastructuur voor wegvervoer wordt verzekerd, gecontroleerd en zo nodig verbeterd in overeenstemming met Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵³;
 - (b) de wegen worden ontworpen, aangelegd of verbeterd en onderhouden volgens het hoogste verkeersveiligheidsniveau, met name door de toepassing van de recentste technologie;
 - (c) de wegen worden ontworpen, aangelegd of verbeterd en onderhouden volgens het hoogste milieubeschermingsniveau, waar nodig onder meer door geluidsarme wegdekken en de opvang, behandeling en lozing van afvloeiend water;
 - (d) tunnels met een lengte van meer dan 500 m zijn conform Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵⁴;
 - (e) de interoperabiliteit van tolheffingssystemen wordt in voorkomend geval gewaarborgd overeenkomstig Richtlijn 2019/520/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵⁵ en Uitvoeringsverordening C/2019/9080 van de Commissie⁵⁶ en Gedelegeerde Verordening C/2019/8369 van de Commissie⁵⁷;
 - (f) de tolgelden of gebruiksrechten worden in voorkomend geval geheven overeenkomstig Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵⁸;
 - (g) elk intelligent vervoerssysteem in de infrastructuur voor wegvervoer is in overeenstemming met Richtlijn (EU) [...] betreffende het kader voor de uitrol van intelligente vervoerssystemen en wordt uitgerold op een wijze die in

⁵³ Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 319 van 29.11.2008, blz. 59).

⁵⁴ Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39).

⁵⁵ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45).

⁵⁶ Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 van de Commissie van 28 november 2019 inzake gedetailleerde verplichtingen van aanbieders van de Europese elektronische tolheffingsdienst, de minimuminhoud van de gebiedsverklaring van de Europese elektronische tolheffingsdienst, elektronische interfaces en eisen voor interoperabiliteitsonderdelen, en tot intrekking van Beschikking 2009/750/EG (PB L 43 van 17.2.2020, blz. 49).

⁵⁷ Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/203 van de Commissie van 28 november 2019 betreffende de classificatie van voertuigen, verplichtingen van gebruikers van de Europese elektronische tolheffingsdienst, eisen voor interoperabiliteitsonderdelen en minimale geschiktheidscriteria voor aangemelde instanties (PB L 43 van 17.2.2020, blz. 41).

⁵⁸ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

overeenstemming is met de krachtens die richtlijn vastgestelde gedelegeerde handelingen⁵⁹;

- (h) op het wegennet wordt infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uitgerold in volledige overeenstemming met de voorschriften van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen].

2. De lidstaten waarborgen dat de wegeninfrastructuur van het uitgebreide netwerk tegen 31 december 2050 aan de volgende eisen voldoet:

- (a) de weg is speciaal ontworpen, aangelegd of aangepast voor verkeer met motorvoertuigen en:
 - i) beschikt, behalve op bepaalde plaatsen of tijdstippen, over rijbanen voor beide verkeersrichtingen die van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer is bestemd, hetzij, bij uitzondering, op een andere wijze;
 - ii) heeft geen gelijkvloerse kruisingen met een andere weg, spoorweg of trambaan, fietspad of voetpad; en
 - iii) ontsluit geen aangrenzende eigendommen;
- (b) er zijn rustplaatsen beschikbaar op maximaal 60 km afstand van elkaar, met voldoende parkeerruimte, veiligheids- en beveiligingsapparatuur en passende voorzieningen, waaronder sanitair, die voldoen aan de behoeften van divers personeel;
- (c) er zijn veilige en beveiligde parkeerterreinen beschikbaar op maximaal 100 km afstand van elkaar, met voldoende parkeerplaatsen voor bedrijfsvoertuigen en conform de voorschriften van artikel 8, lid 1, punt a), van Verordening(EU) nr. 2020/1054⁶⁰;
- (d) er zijn systemen voor het wegen van rijdende voertuigen geïnstalleerd op een afstand van maximaal 300 km van elkaar. Die systemen moeten de identificatie mogelijk maken van voertuigen en voertuigcombinaties waarvan vermoed wordt dat ze de in Richtlijn 96/53/EG vastgestelde maximaal toegestane gewichten hebben overschreden.

3. De lidstaten waarborgen tegen 31 december 2030 dat middelen worden ingezet of gebruikt om veiligheidsgerelateerde voorvallen of omstandigheden op te sporen, en dat de relevante verkeersgegevens worden verzameld met het oog op het verstrekken van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie zoals gedefinieerd in Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 van de Commissie⁶¹.

⁵⁹ Richtlijn 2021/... tot herziening van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor de uitrol van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L [...]).

⁶⁰ Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 1).

⁶¹ Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers (PB L 247 van 18.9.2013, blz. 6).

4. Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen vrijstellingen van het in lid 2, punt a), vastgestelde voorschrift verlenen in naar behoren gemotiveerde gevallen, met name als de verkeersdichtheid in beide richtingen niet meer dan 10 000 voertuigen per dag bedraagt of als er specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen bestaan, op voorwaarde dat een passend veiligheidsniveau wordt gewaarborgd. Elk verzoek om vrijstelling moet gebaseerd zijn op een sociaaleconomische kosten-batenanalyse, een beoordeling van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen en/of de potentiële negatieve gevolgen van de investeringen voor het milieu en de biodiversiteit.

Artikel 30

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk

1. De lidstaten waarborgen dat de wegeninfrastructuur van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk in overeenstemming is met artikel 29, lid 1.
2. De lidstaten waarborgen dat de wegeninfrastructuur van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk tegen 31 december 2040 voldoet aan de voorschriften van artikel 29, lid 2, punten a), c) en d).
3. De lidstaten waarborgen dat de wegeninfrastructuur van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk tegen 31 december 2030 voldoet aan de voorschriften van artikel 29, lid 2, punt b).
4. De lidstaten waarborgen dat de wegeninfrastructuur van het kernnetwerk tegen 31 december 2025 voldoet aan de voorschriften van artikel 29, lid 3.
5. Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen vrijstellingen van het in artikel 29, lid 2, punt a), vastgestelde voorschrift verlenen in naar behoren gemotiveerde gevallen, met name als de verkeersdichtheid in beide richtingen niet meer dan 10 000 voertuigen per dag bedraagt of als er specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen bestaan, op voorwaarde dat een passend veiligheidsniveau wordt gewaarborgd. Elk verzoek om vrijstelling moet gebaseerd zijn op een sociaaleconomische kosten-batenanalyse, een beoordeling van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen en/of de potentiële negatieve gevolgen van de investeringen voor het milieu en de biodiversiteit.

Artikel 31

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van infrastructuur voor wegvervoer

Bij de bevordering van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot wegeninfrastructuur wordt, behalve aan de in de artikelen 12 en 13 beschreven algemene prioriteiten, aandacht geschonken aan het volgende:

- (a) het verbeteren en bevorderen van de verkeersveiligheid, rekening houdend met de behoeften van kwetsbare gebruikers en weggebruikers in al hun diversiteit, in het bijzonder personen met beperkte mobiliteit;

- (b) het beperken van de congestie op bestaande wegen, met name door intelligent verkeersbeheer, waaronder dynamische congestieheffingen of tolgelden die variëren naargelang het tijdstip van dag, de week of het seizoen;
- (c) het invoeren van innovatieve technologie voor een betere controle op de naleving van het rechtskader van de Unie voor wegvervoer, waaronder slimme en geautomatiseerde handhavingsinstrumenten en 5G-communicatie-infrastructuur;
- (d) bij de aanleg of verbetering van wegeninfrastructuur, het waarborgen van de continuïteit en toegankelijkheid van voet- en fietspaden om actieve vervoerswijzen te stimuleren.

AFDELING 5

LUCHTVAARTINFRASTRUCTUUR

Artikel 32

Infrastructuurcomponenten

1. De luchtvaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:
 - (a) het luchtruim, de vliegroutes en de luchtcorridors;
 - (b) luchthavens, met inbegrip van de nodige infrastructuur en uitrusting voor grond- en vervoersactiviteiten in het luchthavengebied, vertihavens en ruimtehavens;
 - (c) de verbindingen tussen luchthavens en de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk;
 - (d) ATM/ANS-systemen en de bijbehorende apparatuur, waaronder in de ruimte gestationeerde apparatuur;
 - (e) infrastructuur voor inrichtingen voor alternatieve brandstoffen en elektriciteitsvoorziening voor stilstaande luchtvaartuigen zoals gedefinieerd in Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen];
 - (f) infrastructuur voor de productie ter plaatse van alternatieve brandstoffen, voor een betere energie-efficiëntie en voor de beperking van de impact op het klimaat en het milieu en van de geluidshinder van luchthavens of van de bijbehorende luchthavenactiviteiten, zoals grondaafhandelingsdiensten, luchtvaartuigactiviteiten en passagiersvervoer op de grond;
 - (g) infrastructuur voor gescheiden afvalinzameling, afvalpreventie en activiteiten op het gebied van de circulaire economie.
2. Een luchthaven maakt deel uit van het uitgebreide netwerk als zij ten minste aan een van de volgende voorwaarden voldoet:
 - (a) met betrekking tot goederenluchthavens vertegenwoordigt het totale jaarlijkse goederenvolume ten minste 0,2 % van het totale jaarlijkse goederenvolume van alle luchthavens in de Unie;

- (b) met betrekking tot passagiersluchthavens vertegenwoordigt het totale jaarlijkse reizigersverkeer ten minste 0,1 % van het totale jaarlijkse aantal passagiers van alle luchthavens in de Unie, tenzij de luchthaven meer dan 100 km verwijderd ligt van de dichtstbijzijnde luchthaven in het uitgebreide netwerk, of meer dan 200 km van een hogesnelheidsspoorlijn in de betrokken regio.

Het totale jaarlijkse aantal passagiers en het totale jaarlijkse goederenvolume worden bepaald aan de hand van het recentst beschikbare driejaarlijkse gemiddelde, op basis van de door Eurostat gepubliceerde statistieken.

Artikel 33

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten waarborgen dat:

- (a) de luchthavens van het kernnetwerk tegen 31 december 2030 zijn aangesloten op het langeafstandsspoorwegnet, met inbegrip van het hogesnelheidsspoorwegnet, en de wegvervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, tenzij dergelijke verbindingen onmogelijk zijn vanwege specifieke geografische of aanzienlijke fysieke belemmeringen;
- (b) de luchthavens van het uitgebreide netwerk met een totaal jaarlijks passagiersvolume van meer dan vier miljoen passagiers tegen 31 december 2050 zijn aangesloten op het langeafstandsspoorwegnet, met inbegrip van het hogesnelheidsspoorwegnet, en op de wegvervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, tenzij dergelijke verbindingen door specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen worden verhinderd;
- (c) elke op hun grondgebied gelegen luchthaven over ten minste één terminal beschikt die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante en niet-discriminerende tarieven toegankelijk is voor alle exploitanten en gebruikers;
- (d) de luchtvaartinfrastructuur in overeenstemming is met de gemeenschappelijke basisnormen voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden, als vastgesteld door de Unie bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad⁶²;
- (e) de infrastructuur voor luchtverkeersbeheer de mogelijkheid biedt het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand te brengen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EU) 2018/1139, teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel, de uitvoeringsvoorschriften en de specificaties van de Unie te verbeteren;
- (f) in luchthavens infrastructuur voor alternatieve brandstoffen wordt uitgerold in volledige overeenstemming met de voorschriften van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen];

⁶²

Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

- (g) de luchtvaartinfrastructuur voorziet in de toevoer van ververste lucht naar stilstaande luchtvaartuigen.
2. Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie in naar behoren gemotiveerde gevallen vrijstellingen van de in lid 1, punten a), b), c) en g), vastgestelde voorschriften verlenen door middel van uitvoeringshandelingen. Elk verzoek om vrijstelling moet gebaseerd zijn op een sociaaleconomische kosten-batenanalyse of verband houden met specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, waaronder het ontbreken van een spoorwegnet op het grondgebied.

Artikel 34

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van luchtvaartinfrastructuur

Bij de bevordering van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot luchtvaartinfrastructuur wordt, behalve aan de in de artikelen 12 en 13 beschreven prioriteiten, aandacht geschonken aan het volgende:

- (a) de verhoging van de operationele en energie-efficiëntie van luchthavens;
- (b) de ondersteuning van de invoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en van interoperabele systemen, met name die welke door het SESAR-project zijn ontwikkeld in overeenstemming met het Europees ATM-masterplan;
- (c) betere digitaliserings- en automatiseringsprocessen, vooral met het oog op meer veiligheid en beveiliging;
- (d) betere multimodale verbindingen tussen luchthavens en de infrastructuur van andere vervoerswijzen en, in voorkomend geval, tussen luchthavens en stedelijke knooppunten;
- (e) het verbeteren van de duurzaamheid en het beperken van de gevolgen voor het klimaat en het milieu en van de geluidshinder, met name door de invoering van nieuwe technologie en innovatie, alternatieve brandstoffen, emissiearme en emissievrije luchtvaartuigen en een koolstofvrije en koolstofarme infrastructuur.

AFDELING 6

INFRASTRUCTUUR VOOR MULTIMODALE GOEDERENTERMINALS

Artikel 35

Identificatie van de multimodale goederenterminals

1. De multimodale goederenterminals op het trans-Europese vervoersnetwerk zijn terminals die:
- (a) gelegen zijn in de zeehavens van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals vermeld in bijlage II;
 - (b) gelegen zijn in de binnenhavens van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals vermeld in bijlage II;
 - (c) gelegen zijn in of in de nabijheid van een stedelijk knooppunt;

- (d) ingedeeld zijn bij de terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals vermeld in bijlage II.
- 2. De lidstaten waarborgen dat de multimodale goederenterminals op het trans-Europees vervoersnetwerk over voldoende capaciteit beschikken voor de huidige en toekomstige verkeersstromen, in het bijzonder de stromen van en naar stedelijke knooppunten, industriecentra, havens en logistieke knooppunten.
- 3. Binnen twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening voeren de lidstaten een prospectieve en marktanalyse uit van de multimodale goederenterminals op hun grondgebied. Die analyse moet ten minste:
 - (a) de huidige en toekomstige goederenstromen onderzoeken, waaronder de verkeersstromen van goederen die over de weg worden vervoerd;
 - (b) de bestaande multimodale goederenterminals van het trans-Europees vervoersnetwerk op het grondgebied identificeren en beoordelen of er behoefte is aan nieuwe multimodale goederenterminals of aan extra overslagcapaciteit in de bestaande terminals;
 - (c) analyseren hoe multimodale goederenterminals met voldoende overslagcapaciteit efficiënt kunnen worden gespreid om aan de onder b) vastgestelde behoeften te voldoen. Daarbij wordt rekening gehouden met terminals in grensgebieden met aangrenzende lidstaten.

De lidstaten raadplegen verladers, vervoerders en logistieke bedrijven die op hun grondgebied actief zijn. Zij houden bij hun analyse rekening met de resultaten van die raadpleging.

- 4. Op basis van de in lid 3 bedoelde analyse stellen de lidstaten een actieplan op voor de ontwikkeling van een netwerk van multimodale goederenterminals. De resultaten van de analyse en het actieplan worden uiterlijk zes maanden na de afronding van de analyse ingediend bij de Commissie, samen met een lijst van terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer die de lidstaat aan de bijlagen I en II wil toevoegen.
- 5. Een terminal voor overslag tussen spoor- en wegvervoer maakt deel uit van het trans-Europees vervoersnetwerk en wordt opgenomen in bijlage II als aan ten minste een van de volgende voorwaarden is voldaan:
 - (a) de jaarlijkse overslag van goederen overschrijdt voor stukgoederen 800 000 ton of voor bulkgoederen 0,1 % van het overeenkomstige totale jaarlijkse goederenvolume dat in alle zeehavens van de Unie wordt verwerkt;
 - (b) als er in een NUTS 2-regio geen terminal voor overslag tussen spoor- en wegvervoer is die voldoet aan punt a), is het de belangrijkste terminal die door de lidstaat voor die NUTS 2-regio is aangewezen;
 - (c) de terminal is door de lidstaat voorgesteld overeenkomstig lid 4.

Artikel 36

Infrastructuurcomponenten

Multimodale goederenterminals zijn met name opgebouwd uit:

- (a) infrastructuur die de verschillende vervoerswijzen binnen een terminalgebied en de omgeving daarvan met elkaar verbindt;

- (b) uitrusting zoals kranen, transportbanden of andere overslaginrichtingen voor het vervoer van goederen tussen verschillende vervoerswijzen en voor de schikking en opslag van goederen;
- (c) specifieke zones zoals een gatezone, een tussenbuffer en een wachtzone, een overslagzone en rij- of laadstroken;
- (d) ICT-systemen voor efficiënte terminaloperaties, die de planning van infrastructuurcapaciteit, vervoersactiviteiten, verbindingen tussen de vervoerswijzen en de overslag vergemakkelijken;
- (e) infrastructuur voor inrichtingen voor alternatieve brandstoffen.

Artikel 37

Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. De lidstaten waarborgen op billijke en niet-discriminerende wijze dat multimodale goederenterminals als bedoeld in artikel 35, lid 1:
 - (a) indien mogelijk verbonden zijn met de in het gebied beschikbare vervoerswijzen, tenzij de sociaaleconomische kosten en baten dat niet rechtvaardigen;
 - (b) tegen 31 december 2030 zijn uitgerust met ten minste één laadstation als gedefinieerd in artikel 2, punt 43, van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen] dat bestemd is voor zware bedrijfsvoertuigen;
 - (c) tegen 31 december 2030 zijn uitgerust met digitale instrumenten om:
 - i) efficiënte terminalactiviteiten te waarborgen, zoals met camera's uitgeruste gates, een terminalbesturingssysteem, digitaal in- en uitchecken van bestuurders, camera's of andere sensoren op overslagapparatuur en camerasystemen langs de spoorbaan;
 - ii) te voorzien in informatiestromen binnen een terminal en tussen de vervoerswijzen in de logistieke keten en de terminal.
2. De lidstaten waarborgen op billijke en niet-discriminerende wijze dat de in artikel 35, lid 1, bedoelde multimodale goederenterminals die op het spoorwegnet zijn aangesloten, tegen 31 december 2030 alle soorten wissellaadbakken kunnen verwerken als zij als intermodale terminals zijn geclassificeerd en verticale overslag verrichten.
3. De lidstaten waarborgen op billijke en niet-discriminerende wijze dat de in artikel 35, lid 1, bedoelde multimodale goederenterminals die op het spoorwegnet zijn aangesloten, tegen 31 december 2040 treinen met een lengte van 740 m zonder extra handelingen kunnen ontvangen of, als dat economisch niet haalbaar is, dat er passende maatregelen worden genomen om de operationele efficiëntie van de ontvangst van treinen met een lengte van 740 m te verbeteren, zoals de verlenging en elektrificatie van vertrek- en aankomstsporen, de aanpassing van seingevingssystemen en verbeteringen van de spoorconfiguratie.
4. De lidstaten waarborgen op billijke en niet-discriminerende wijze dat alle in artikel 35, lid 1, bedoelde multimodale goederenterminals die op het spoorwegnet zijn aangesloten, tegen 31 december 2050 treinen met een lengte van 740 m zonder extra handelingen kunnen ontvangen.

5. Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen vrijstellingen van de verplichtingen uit hoofde van de leden 1 tot en met 4 verlenen, in naar behoren gemotiveerde gevallen, als investeringen in infrastructuur op grond van sociaaleconomische kosten en baten niet verantwoord zijn, met name als de terminal gelegen is in een gebied met beperkte ruimte.

Artikel 38

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van infrastructuur voor multimodaal vervoer

Bij de bevordering van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot infrastructuur voor multimodaal vervoer wordt, behalve aan de in de artikelen 12 en 13 beschreven algemene prioriteiten, aandacht geschonken aan het volgende:

- (a) betere verbindingen tussen de verschillende vervoerswijzen;
- (b) het wegnemen van de belangrijkste technische en administratieve belemmeringen voor multimodaal vervoer, onder meer door de invoering van eFTI (elektronische informatie over goederenvervoer);
- (c) het ontwikkelen van een vlotte informatiestroom die vervoersdiensten in het volledige trans-Europese vervoerssysteem mogelijk maakt;
- (d) het bevorderen van de interoperabiliteit voor het delen van, de toegang tot en het hergebruik van gegevens binnen en tussen de vervoerswijzen;
- (e) waar nodig stimuleren dat particuliere rangeersporen op het trans-Europese vervoersnetwerk treinen met een lengte van 740 m kunnen ontvangen zonder extra handelingen.

AFDELING 7

STEDELIJKE KNOOPPUNTEN

Artikel 39

Componenten van stedelijke knooppunten

1. Een stedelijk knooppunt bestaat met name uit:
 - (a) de in het stedelijke knooppunt gelegen vervoersinfrastructuur, met inbegrip van ringwegen, die deel uitmaakt van het trans-Europees vervoersnetwerk en die de prestaties van het trans-Europees vervoersnetwerk verbetert;
 - (b) toegangspunten tot het trans-Europees vervoersnetwerk, met name multimodale spoorwegstations, multimodale goederenterminals, havens of luchthavens;
 - (c) eerste- en laatstekilometerverbindingen tussen, en van en naar die toegangspunten.
2. De stedelijke knooppunten van het trans-Europees vervoersnetwerk zijn vermeld in bijlage II.

Voorschriften voor stedelijke knooppunten

Bij de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk in stedelijke knooppunten verzekeren de lidstaten met het oog op een doeltreffende werking van het volledige netwerk zonder knelpunten:

- (a) de beschikbaarheid van infrastructuur voor het laden en tanken van alternatieve brandstoffen, ook voor logistieke platforms en het openbaar vervoer, in volledige overeenstemming met de voorschriften van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen];
- (b) tegen 31 december 2025:
 - i) de vaststelling van een plan voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP/mobiliteitsplan) in overeenstemming met bijlage V, dat met name maatregelen omvat om de verschillende vervoerswijzen te integreren, om efficiënte emissievrije mobiliteit te bevorderen, waaronder duurzame en emissievrije stedelijke logistiek, en om luchtvervuiling en geluidshinder te verminderen, en dat rekening houdt met de trans-Europese vervoersstromen over lange afstand;
 - ii) de verzameling en indiening bij de Commissie van gegevens over stedelijke mobiliteit per stedelijk knooppunt, die ten minste betrekking hebben op broeikasgasemissies, congestie, ongevallen en letsels, het aandeel van de vervoerswijzen, de toegang tot mobiliteitsdiensten, en luchtvervuiling en geluidshinder. Daarna worden die gegevens elk jaar ingediend;
- (c) tegen 31 december 2030:
 - i) voor personenvervoer: duurzame, naadloze en veilige verbindingen tussen de infrastructuur voor het spoor, de weg, de luchtvaart, de actieve vervoerswijzen en, in voorkomend geval, de binnen- en zeevaart;
 - ii) voor personenvervoer: de mogelijkheid voor passagiers om toegang te krijgen tot informatie over hun reizen, om die reizen te boeken en te betalen, en om tickets op te halen via multimodale digitale mobiliteitsdiensten;
 - iii) voor goederenvervoer: duurzame, naadloze en veilige verbindingen tussen de infrastructuur voor het spoor, de weg en, in voorkomend geval, de binnen- en zeevaart en de luchtvaart, alsook passende verbindingen met logistieke platforms en faciliteiten;
 - iv) de ontwikkeling van multimodale passagiersknooppunten voor de facilitering van eerste- en laatstekilometerverbindingen, die zijn uitgerust met ten minste één laadstation als gedefinieerd in artikel 2, punt 43, van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen] dat bestemd is voor zware bedrijfsvoertuigen;
- (d) tegen 31 december 2040: de ontwikkeling van ten minste één multimodale goederenterminal met voldoende overslagcapaciteit binnen of in de nabijheid van het stedelijke knooppunt.

De Commissie stelt uiterlijk één jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een uitvoeringshandeling vast tot vaststelling van een methode voor het verzamelen van de in punt

b), ii), bedoelde gegevens door de lidstaten. Die uitvoeringshandeling wordt vastgesteld volgens de in artikel 59, lid 3, vermelde onderzoeksprocedure.

Artikel 41

Aanvullende prioriteiten voor stedelijke knooppunten

Bij de bevordering van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot stedelijke knooppunten wordt, behalve aan de in de artikelen 12 en 13 beschreven algemene prioriteiten, aandacht geschonken aan het volgende:

- (a) de naadloze interconnectie tussen de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk en de infrastructuur voor regionaal en lokaal vervoer;
- (b) de beperking van de blootstelling van stedelijke gebieden aan de negatieve effecten van doorgaand spoor- en wegvervoer, bijvoorbeeld door ringwegen;
- (c) de bevordering van efficiënt en geluidsarm emissieloos vervoer en dito mobiliteit, met inbegrip van de vergroening van het stedelijke voertuigenpark;
- (d) een modal shift naar het openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen;
- (e) de digitale uitwisseling van vervoers- en verkeersinformatie tussen stedelijke en niet-stedelijke verkeersbeheercentra en met entiteiten die informatiediensten verlenen, conform de ISO-/CEN-normen.

HOOFDSTUK IV

BEPALINGEN VOOR SLIM EN VEERKRACHTIG VERVOER

Artikel 42

ICT-systemen voor vervoer

1. ICT-systemen voor vervoer zijn van dien aard dat zij capaciteits- en verkeersbeheer en informatie-uitwisseling binnen en tussen vervoerswijzen mogelijk maken voor multimodaal vervoer en hoogwaardige vervoersgerelateerde diensten, evenals verbeteringen op het vlak van veiligheid, beveiliging, congestie, operationele en milieuprestaties en vereenvoudigde administratieve procedures. ICT-systemen voor vervoer vergemakkelijken ook een continue verbinding tussen infrastructuur en voertuigen.
2. ICT-systemen voor vervoer worden in de hele Unie uitgerold om de aanwezigheid van een reeks interoperabele basisfuncties in alle lidstaten te waarborgen.
3. De in dit artikel bedoelde ICT-systemen voor vervoer omvatten:
 - (a) voor de spoorwegen: ERTMS, telematicatoepassingen voor het goederen- en passagiersvervoer als bedoeld in de technische specificatie voor interoperabiliteit, en andere verbeteringen op het gebied van digitalisering, met name de resultaten van de Gemeenschappelijke Ondernemingen “Shift2Rail” en “Europese spoorwegen”;

- (b) voor de binnenvaart: RIS;
- (c) voor het wegvervoer: ITS;
- (d) voor de zeevaart: VTMISS-diensten voor scheepsverkeersbeheer en het Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe) voor informatie-uitwisseling;
- (e) voor de luchtvaart: ATM/ANS-systemen, met name die welke het resultaat zijn van het SESAR-project;
- (f) voor multimodaal vervoer: eFTI, de EU-mobiliteitsgegevensruimte en kaders die de uitwisseling van gegevens tussen bedrijven vergemakkelijken met het oog op de transparantie en de optimalisering van de toeleveringsketen.

Artikel 43

Duurzame goederenvervoersdiensten

1. De lidstaten stimuleren projecten van gemeenschappelijk belang die zowel efficiënte goederenvervoersdiensten opleveren waarvoor de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk wordt gebruikt, als bijdragen tot de beperking van de CO₂-uitstoot en andere negatieve milieueffecten, en die tot doel hebben:
 - (a) het duurzaam gebruik van de vervoersinfrastructuur te verbeteren, onder meer dankzij een efficiënt beheer;
 - (b) de invoering van innovatieve vervoersdiensten te bevorderen, onder meer door kortevaartverbindingen, ICT-systemen voor vervoer en de ontwikkeling van de nodige aanvullende infrastructuur om voornamelijk de milieu- en veiligheidsdoelstellingen van die diensten te verwezenlijken, alsook door de desbetreffende bestuursstructuren op te zetten;
 - (c) multimodale vervoersdiensten te faciliteren, met inbegrip van de noodzakelijke begeleidende informatiestromen, en de samenwerking tussen de deelnemers aan de logistieke keten te verbeteren, met inbegrip van verzenders, exploitanten, dienstverleners en hun klanten;
 - (d) een efficiënt hulpbronnengebruik en een emissievrije en emissiearme exploitatie te stimuleren, met name op het gebied van technologie, exploitatie, voertuigtractie, besturing/aandrijving, systemen en operationele planning;
 - (e) de verbindingen te verbeteren met de kwetsbaarste en meest geïsoleerde delen van de Unie, met name de ultraperifere gebieden, en andere afgelegen, insulaire, perifere en bergachtige gebieden, alsmede dunbevolkte gebieden.
2. De lidstaten stimuleren de invoering van innovatieve vervoersdiensten, onder meer door de Europese maritieme ruimte, ICT-systemen en de ontwikkeling van de nodige aanvullende infrastructuur om voornamelijk de milieu- en veiligheidsdoelstellingen van die diensten te verwezenlijken, alsook door de desbetreffende bestuursstructuren op te zetten.

Artikel 44

Nieuwe technologie en innovatie

Om te waarborgen dat het trans-Europees vervoersnetwerk gelijke tred houdt met innoverende technologische ontwikkelingen en de introductie daarvan, streven de lidstaten er in het bijzonder naar om:

- (a) het koolstofarm maken van het vervoer te ondersteunen en te bevorderen door over te stappen op emissievrije en emissiearme voertuigen, vaartuigen en luchtvaartuigen en op andere innovatieve en duurzame vervoers- en netwerktechnologie zoals de hyperloop;
- (b) het koolstofarm maken van alle vervoerswijzen mogelijk te maken door energie-efficiëntie te stimuleren, emissiearme en emissievrije oplossingen in te voeren, waaronder waterstof- en elektriciteitsvoorzieningssystemen en andere nieuwe oplossingen zoals duurzame brandstoffen, en te voorzien in de bijbehorende infrastructuur. Die infrastructuur kan bestaan uit toegangen tot het net en andere noodzakelijke faciliteiten voor energievoorziening, waarbij rekening kan worden gehouden met de infrastructuur-voertuiginterface, en kan ICT-systemen voor vervoer omvatten. Vervoersinfrastructuur kan dienen als energieknooppunt voor verschillende vervoerswijzen;
- (c) de invoering en toepassing van nieuwe digitale technologieën te ondersteunen, met name door connectiviteitsinfrastructuur met ononderbroken dekking van de Europese vervoerscorridors te bevorderen om een digitale infrastructuur met de hoogste prestaties te waarborgen en hogere automatiseringsniveaus te bereiken;
- (d) het personenverkeer en het goederenvervoer veiliger en duurzamer te maken;
- (e) de exploitatie, het beheer, de toegankelijkheid, de interoperabiliteit, de multimodaliteit en de efficiëntie van het netwerk te verbeteren, onder meer door de ontwikkeling van multimodale digitale mobiliteitsdiensten en van infrastructuur die naadloze multimodaliteit mogelijk maakt, zoals de bediening van luchthavens door hogesnelheidstreinen en trein- en tramverbindingen tussen steden en luchthavens;
- (f) efficiënte manieren te stimuleren voor de verstrekking van toegankelijke en begrijpelijke informatie over verbindingen, interoperabiliteit en multimodaliteit aan alle gebruikers en aanbieders van vervoersdiensten;
- (g) efficiënte manieren te stimuleren voor de verstrekking van toegankelijke en volledige informatie aan alle gebruikers en aanbieders van vervoersdiensten over de milieueffecten van hun vervoerskeuze;
- (h) maatregelen te stimuleren ter beperking van externe kosten, zoals congestie, schade aan de gezondheid en alle soorten van verontreiniging, met inbegrip van geluidshinder en emissies;
- (i) beveiligingstechnologie en compatibele identificatienormen op de netwerken in te voeren;
- (j) de vervoersinfrastructuur beter bestand te maken tegen verstoringen en de klimaatverandering door een beter ontwerp en de verbetering van de infrastructuur en door digitale, cyberveilige oplossingen om het netwerk te beschermen tegen natuurrampen en door de mens veroorzaakte rampen;
- (k) de ontwikkeling en de uitrol van ICT-systemen en nieuwe vervoerstechnologie binnen en tussen vervoerswijzen verder te bevorderen.

Artikel 45

Veilige en beveiligde infrastructuur

De lidstaten waarborgen dat de vervoersinfrastructuur veilig en beveiligd verkeer van personen en goederen verzekert.

Artikel 46

Veerkrachtige infrastructuur

1. Bij de planning van infrastructuur verbeteren de lidstaten de beveiliging en de veerkracht van de vervoersinfrastructuur tegen de klimaatverandering, natuurrampen, door de mens veroorzaakte rampen en opzettelijke verstoringen die de werking van het vervoerssysteem van de Unie aantasten. Bij de uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang houden de lidstaten rekening met:
 - (a) onderlinge afhankelijkheid van, koppelingen met en cascade-effecten van andere netwerken zoals telecommunicatie- en elektriciteitsnetwerken;
 - (b) veiligheid, beveiliging en prestaties bij meerdere gevaren;
 - (c) de structurele kwaliteit gedurende de volledige levenscyclus van de infrastructuur, met bijzondere aandacht voor de verwachte klimaatomstandigheden;
 - (d) de behoeften van civiele bescherming bij de respons op verstoringen;
 - (e) cyberbeveiliging en veerkracht van infrastructuur, met bijzondere aandacht voor grensoverschrijdende infrastructuur.
2. Projecten van gemeenschappelijk belang waarvoor overeenkomstig Richtlijn 2011/92/EU een milieueffectbeoordeling moet worden uitgevoerd, worden aan een klimaattoets onderworpen. Die klimaattoets wordt uitgevoerd op basis van de recentste beste praktijken en richtsnoeren om te waarborgen dat de vervoersinfrastructuur bestand is tegen de negatieve gevolgen van de klimaatverandering, door middel van een kwetsbaarheids- en risicobeoordeling, met inbegrip van relevante adaptatiemaatregelen, en door de kosten van broeikasgasemissies op te nemen in de kosten-batenanalyse. Deze eis geldt niet voor projecten waarvoor de milieueffectbeoordeling vóór de inwerkingtreding van deze verordening is voltooid.

Artikel 47

Risico's voor de veiligheid of de openbare orde

1. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van elk project van gemeenschappelijk belang op hun grondgebied waaraan een natuurlijk persoon of een onderneming uit een derde land op welke wijze ook deelneemt of bijdraagt, teneinde een beoordeling van de gevolgen voor de veiligheid of de openbare orde in de Unie mogelijk te maken. Die verplichting geldt niet voor buitenlandse directe investeringen die overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Verordening (EU) 2019/452 bij de Commissie en de andere lidstaten worden aangemeld.
2. De lidstaten waarborgen dat de overeenkomstig lid 1 meegedeelde informatie ten minste twaalf maanden vóór het definitieve besluit over de uitvoering van het project van gemeenschappelijk belang beschikbaar wordt gesteld. Die informatie bevat met name:

- (a) de eigendomsstructuur van de onderneming uit een derde land en, indien van toepassing, van de onderneming waarin de deelname of bijdrage wordt gepland, met inbegrip van informatie over de uiteindelijke begunstigde en zijn deelname aan het kapitaal;
- (b) de geschatte waarde van de deelname of de bijdrage van een natuurlijke persoon of een onderneming uit een derde land aan het project van gemeenschappelijk belang en de beschrijving van de vorm en de voorwaarden van die deelname of bijdrage;
- (c) de producten, diensten en zakelijke activiteiten van de natuurlijke persoon of onderneming uit een derde land en, indien van toepassing, van de onderneming waarin de geplande deelname of bijdrage gevolgen heeft voor het trans-Europees netwerk;
- (d) de lidstaten waarin de natuurlijke persoon of de onderneming uit een derde land en, in voorkomend geval, de onderneming waarin de deelname of bijdrage is gepland, relevante bedrijfsactiviteiten uitvoeren die gevolgen hebben voor het trans-Europees vervoersnetwerk;
- (e) de financiering van de bijdrage of deelname en de bron ervan, op basis van de beste informatie waarover de lidstaat beschikt;
- (f) de datum waarop volgens plan de deelname zal aanvangen of de bijdrage zal worden voltooid.

Daarnaast streven de lidstaten ernaar alle informatie te verstrekken, indien beschikbaar, die relevant is voor de beoordeling door de Commissie overeenkomstig lid 5, tweede alinea, punten a), b) en c).

3. Uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van de in lid 1 bedoelde informatie kan de Commissie de lidstaat waar het project van gemeenschappelijk belang wordt gepland, om aanvullende informatie verzoeken. Elk verzoek om aanvullende informatie wordt naar behoren gemotiveerd, blijft beperkt tot de nodige informatie om de beoordeling overeenkomstig lid 5 uit te voeren, staat in verhouding tot het doel van het verzoek en mag niet overmatig belastend zijn voor de lidstaat waar het project van gemeenschappelijk belang wordt gepland.

De lidstaat waar het project van gemeenschappelijk belang wordt gepland, waarborgt dat de door de Commissie gevraagde aanvullende informatie onverwijld ter beschikking van de Commissie wordt gesteld.

De lidstaat waar het project van gemeenschappelijk belang wordt gepland, kan de natuurlijke persoon of de onderneming uit een derde land verzoeken de in de leden 2 en 3 bedoelde informatie te verstrekken. De desbetreffende natuurlijke persoon of onderneming uit een derde land verstrekt de gevraagde informatie zonder onnodige vertraging.

4. Als de Commissie van oordeel is dat de deelname of bijdrage van enigerlei aard door een natuurlijke persoon of een onderneming uit een derde land van invloed kan zijn op kritieke infrastructuur op het trans-Europees vervoersnetwerk om redenen van veiligheid of openbare orde, of over relevante informatie beschikt met betrekking tot die deelname of bijdrage of het betrokken project van gemeenschappelijk belang, kan zij een advies uitbrengen dat gericht is tot de lidstaat waar het project van gemeenschappelijk belang wordt gepland.

In dat verband heeft de term “kritieke infrastructuur” betrekking op een voorziening, systeem of een deel daarvan op het grondgebied van de lidstaten dat essentieel is voor het behoud van onmisbare maatschappelijke functies, de gezondheid, de veiligheid, de beveiliging, de economische welvaart of het maatschappelijk welzijn, waarvan de verstoring of vernietiging in een lidstaat aanzienlijke gevolgen zou hebben doordat die functies ontregeld zouden raken.

5. Om te bepalen of de deelname van een natuurlijke persoon of een onderneming uit een derde land om redenen van veiligheid of openbare orde gevolgen kan hebben voor kritieke infrastructuur, kan de Commissie rekening houden met de mogelijke gevolgen daarvan voor onder meer:
- (a) kritieke infrastructuur en faciliteiten die cruciaal zijn voor de exploitatie van dergelijke infrastructuur, alsmede grond en onroerend goed die cruciaal zijn voor het gebruik van dergelijke infrastructuur;
 - (b) technologie en producten voor tweërlei gebruik zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Verordening (EU) 2021/821⁶³, die essentieel zijn voor de werking van kritieke infrastructuur;
 - (c) de levering van essentiële materialen voor de bouw, de exploitatie en het onderhoud van kritieke infrastructuur;
 - (d) de toegang tot gevoelige informatie, waaronder persoonsgegevens, of het vermogen om dergelijke informatie te controleren in verband met de bouw, de exploitatie en het onderhoud van kritieke infrastructuur.

Bij de beoordeling of een buitenlandse deelname of bijdrage gevolgen kan hebben voor de veiligheid of de openbare orde, kan de Commissie met name ook het volgende in aanmerking nemen:

- (a) of de onderneming uit een derde land direct of indirect wordt gecontroleerd door de overheid, met inbegrip van overheidsinstanties of strijdkrachten van een derde land, onder meer via haar eigendomsstructuur of aanzienlijke financiering;
 - (b) of de natuurlijke persoon of de onderneming uit een derde land reeds betrokken is geweest bij activiteiten die de veiligheid of de openbare orde in een lidstaat aantasten; dan wel
 - (c) of er een ernstig risico bestaat dat de natuurlijke persoon of onderneming uit een derde land illegale of criminele activiteiten verricht.
6. De Commissie kan uiterlijk drie maanden na ontvangst van de in lid 3 bedoelde informatie advies uitbrengen overeenkomstig lid 4. Het advies van de Commissie wordt gericht tot de lidstaat waar het project van gemeenschappelijk belang wordt gepland en wordt toegezonden aan de andere lidstaten. Als de deelname of bijdrage van enigerlei aard door een natuurlijke persoon of een onderneming uit een derde land, een buitenlandse directe investering in de zin van artikel 2, punt 1, van Verordening (EU) 2019/452 is die niet aan screening wordt onderworpen door de lidstaat waar de buitenlandse directe investering wordt gepland of voltooid, brengt de

⁶³ Verordening (EU) 2021/821 van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2021 tot instelling van een Unieregeling voor controle op de uitvoer, de tussenhandel, de technische bijstand, de doorvoer en de overbrenging van producten voor tweërlei gebruik (PB L 206 van 11.6.2021, blz. 1).

Commissie, indien gerechtvaardigd, een dergelijk advies uit overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EU) 2019/452.

7. De lidstaat waarin het project van gemeenschappelijk belang zal worden uitgevoerd door of met deelname of bijdrage van welke aard ook van een natuurlijke persoon of een onderneming uit een derde land, houdt zo veel mogelijk rekening met het advies van de Commissie en verstrekt de Commissie uiterlijk drie maanden na het uitbrengen van het advies een toelichting als dat advies niet wordt gevolgd.
8. Alle lidstaten en de Commissie zetten een contactpunt op voor de uitvoering van dit artikel. De lidstaten en de Commissie betrekken die contactpunten bij alle kwesties over de uitvoering van dit artikel.
9. De Commissie zorgt voor een beveiligd en versleuteld systeem om rechtstreekse samenwerking en uitwisseling van informatie tussen de contactpunten te bevorderen.
10. De lidstaten en de Commissie waarborgen de bescherming van bij de toepassing van dit artikel verzamelde vertrouwelijke informatie overeenkomstig het Unierecht en het desbetreffende nationale recht.
11. De lidstaten en de Commissie waarborgen dat op grond van dit artikel verstrekte of uitgewisselde gerubriceerde informatie geen lagere rubriceringsgraad krijgt of gederubriceerd wordt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opsteller.
12. Als op grond van dit artikel persoonsgegevens worden verwerkt, gebeurt dat overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679⁶⁴ en Verordening (EU) 2018/1725⁶⁵ en slechts voor zover dat noodzakelijk is voor het screenen van de deelname of bijdrage aan het desbetreffende project van gemeenschappelijk belang en voor de doeltreffendheid van de samenwerking waarin dit artikel voorziet. Persoonsgegevens die verband houden met de uitvoering van dit artikel, worden niet langer bewaard dan nodig is om de doeleinden waarvoor ze werden verzameld, te verwezenlijken.

Artikel 48

Onderhoud en projectlevenscyclus

De lidstaten waarborgen dat:

- (a) de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk op zodanige wijze wordt onderhouden dat zij gedurende haar levenscyclus hetzelfde niveau van dienstverlening en veiligheid biedt;

⁶⁴ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

⁶⁵ Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 45/2001 en Besluit nr. 1247/2002/EG (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39).

- (b) onderhoudsplannen voor de lange termijn worden opgesteld, met informatie over de nodige financiële middelen om de onderhoudskosten van de bestaande en geplande infrastructuur op lange termijn te dekken;
- (c) bij de planning van de bouw- of verbeteringswerken rekening wordt gehouden met de onderhoudsbehoeften en -kosten gedurende de levenscyclus van de infrastructuur;
- (d) in het geval van spoorweginfrastructuur, de samenhang tussen de onderhouds- en vernieuwingsbehoeften in verband met de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk wordt gewaarborgd en in aanmerking wordt genomen in de indicatieve strategie voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU, in het bedrijfsplan van de betrokken infrastructuurbeheerders als bedoeld in artikel 8, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU en in de contractuele overeenkomst tussen de bevoegde autoriteit en de infrastructuurbeheerder als bedoeld in artikel 30 van Richtlijn 2012/34/EU.

Artikel 49

Toegankelijkheid voor alle gebruikers

De vervoersinfrastructuur maakt naadloze mobiliteit en toegankelijkheid mogelijk voor alle gebruikers, met name personen in kwetsbare situaties, onder wie personen met een handicap of beperkte mobiliteit, personen die in ultraperifere gebieden en andere afgelegen, rurale, insulaire, perifere en bergachtige gebieden wonen, alsook in dunbevolkte gebieden.

HOOFDSTUK V

UITVOERING VAN DE INSTRUMENTEN VAN DE EUROPESE VERVOERSCORRIDORS EN HORIZONTALE PRIORITEITEN

Artikel 50

Het instrument van de Europese vervoerscorridors en horizontale prioriteiten

1. Europese vervoerscorridors zijn een instrument om de gecoördineerde uitvoering van delen van het trans-Europees vervoersnetwerk te vergemakkelijken en zijn met name bedoeld om binnen de Unie grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren en knelpunten weg te werken.
2. Om te zorgen voor een hulpbronnen efficiënt multimodaal vervoer en om door verbeterde territoriale samenwerking bij te dragen tot de cohesie, zijn de Europese vervoerscorridors gericht op:
 - (a) de integratie van vervoerswijzen, met name met het oog op de versterking van de milieuvriendelijkste vervoerswijzen, zoals het spoor, de binnenvaart en de korte vaart;
 - (b) interoperabiliteit;

- (c) een gecoördineerde ontwikkeling van de infrastructuur, met name op grensoverschrijdende trajecten, met het oog op de ontwikkeling van een volledig interoperabel systeem voor goederenvervoer per spoor en van een hogesnelheidsnetwerk voor passagierstreinen over lange afstand in de hele Unie;
 - (d) de ondersteuning van de gecoördineerde en geïntegreerde ontwikkeling en toepassing van innovatieve oplossingen voor de digitalisering van het vervoer.
3. Dankzij de Europese vervoerscorridors kunnen de lidstaten tot een gecoördineerde en synchroon verlopende aanpak van investeringen in infrastructuur komen.
 4. Het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) en de Europese maritieme ruimte zijn horizontale prioriteiten voor de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk. Zij zorgen voor de tijdige invoering van ERTMS op het volledige netwerk en voor de integratie van maritieme verbindingen in het trans-Europees vervoersnetwerk.

Artikel 51

Coördinatie van de Europese vervoerscorridors en horizontale prioriteiten

1. Om de gecoördineerde uitvoering van de Europese vervoerscorridors, het ERTMS en de Europese maritieme ruimte te vergemakkelijken, wijst de Commissie, in overleg met de betrokken lidstaten en na raadpleging van het Europees Parlement en de Raad, één Europese coördinator aan voor elke corridor en elke horizontale prioriteit.
2. De Europese coördinator wordt in het bijzonder geselecteerd op basis van zijn/haar kennis van aangelegenheden in verband met vervoer en/of de financiering en/of de sociaaleconomische en milieueffectbeoordeling van grote projecten, en op basis van zijn/haar ervaring met de beleidsvorming van de Unie. De Europese coördinator wordt geselecteerd voor een mandaat van maximaal vier jaar, dat kan worden verlengd. De opdracht van de Europese coördinator heeft betrekking op de uitvoering van één corridor of horizontale prioriteit.
3. Het besluit van de Commissie tot aanwijzing van de Europese coördinator bevat nadere bepalingen over de uitoefening van de in de leden 5, 6 en 7 vermelde taken.
4. De Europese coördinator treedt op namens en voor rekening van de Commissie, die de nodige secretariële ondersteuning verleent.
5. De Europese coördinatoren:
 - (a) ondersteunen de gecoördineerde uitvoering van de desbetreffende Europese vervoerscorridor of horizontale prioriteit;
 - (b) stellen samen met de betrokken lidstaten een werkplan op en zien toe op de uitvoering ervan overeenkomstig artikel 53;
 - (c) overleggen met respectievelijk het corridorforum of het adviesforum voor de horizontale prioriteiten over dat werkplan en de uitvoering ervan, en informeren het forum regelmatig over de uitvoering van het werkplan;
 - (d) brengen aan de lidstaten, de Commissie en alle andere entiteiten die rechtstreeks bij de ontwikkeling van de Europese vervoerscorridor of horizontale prioriteit betrokken zijn, verslag uit over eventuele moeilijkheden, in het bijzonder als de ontwikkeling van een corridor of horizontale prioriteit wordt belemmerd, teneinde bij te dragen tot passende oplossingen;

- (e) stellen een jaarlijks voortgangsverslag op over de vorderingen bij de uitvoering van de Europese vervoerscorridors en horizontale prioriteiten. In dat jaarlijkse voortgangsverslag wordt de nadruk gelegd op de vooruitgang met betrekking tot de belangrijkste prioriteiten en investeringen, wordt de aard van de bij de uitvoering ondervonden problemen beschreven en worden oplossingen voorgesteld.
- 6. De Europese coördinatoren van de Europese vervoerscorridors:
 - (a) werken nauw samen met het bestuur van het goederenvervoer per spoor om de investeringsbehoeften voor het goederenvervoer per spoor op de spoorlijnen van de Europese vervoerscorridors vast te stellen en te prioriteren;
 - (b) houden toezicht op de administratieve, operationele en interoperabiliteitsaspecten van het goederenvervoer op de spoorlijnen van de Europese vervoerscorridors, met inbegrip van het toezicht op de prestaties van het goederenvervoer per spoor, in nauwe samenwerking met het bestuur van het goederenvervoer per spoor.
 - 7. De Europese coördinatoren van de Europese vervoerscorridors:
 - (a) stellen de investeringsbehoeften voor de passagierslijnen van de Europese vervoerscorridors vast en prioriteren die;
 - (b) houden toezicht op de administratieve, operationele en interoperabiliteitsaspecten van het passagiersverkeer op de spoorlijnen van de Europese vervoerscorridors, met inbegrip van het toezicht op de prestaties van het passagiersvervoer per spoor.
 - 8. Overeenkomstig artikel 14, lid 4, van Verordening (EU) 2021/1153 wint de Commissie het advies van de Europese coördinator in bij het onderzoek van aanvragen voor Uniefinanciering in het kader van de Connecting Europe Facility (CEF) voor Europese vervoerscorridors of horizontale prioriteiten die onder de opdracht van de Europese coördinator vallen, teneinde de samenhang en vooruitgang van elke corridor of horizontale prioriteit te waarborgen. De Europese coördinator gaat na of de door de lidstaten voorgestelde projecten voor cofinanciering uit de CEF in overeenstemming zijn met de prioriteiten van het werkplan.
 - 9. Als de Europese coördinator er niet in slaagt zijn/haar mandaat op bevredigende wijze en overeenkomstig de vereisten van dit artikel uit te oefenen, kan de Commissie dat mandaat op elk moment beëindigen en een nieuwe Europese coördinator aanwijzen overeenkomstig de in lid 1 beschreven procedure.

Artikel 52

Bestuur van de Europese vervoerscorridors en horizontale prioriteiten

- 1. Voor elke Europese vervoerscorridor en horizontale prioriteit wordt de respectieve Europese coördinator bij de uitvoering van zijn/haar taken met betrekking tot het werkplan en de uitvoering ervan, bijgestaan door een secretariaat en een adviesforum, respectievelijk het “corridorforum” en het “adviesforum voor de horizontale prioriteiten”.
- 2. Het corridorforum wordt formeel opgericht en voorgezeten door de Europese coördinator. De betrokken lidstaten maken afspraken over het lidmaatschap van het

corridorforum voor hun deel van de Europese vervoerscorridor en verzekeren de vertegenwoordiging van het bestuur van het goederenvervoer per spoor.

3. Met de instemming van de betrokken lidstaten kan de coördinator corridorwerkgroepen opzetten en voorzitten, die zich toespitsen op:
 - (a) de interoperabiliteit en de uitrol van nieuwe digitale technologie en infrastructuur;
 - (b) de gecoördineerde ontwikkeling en uitvoering van infrastructuurprojecten op grensoverschrijdende trajecten;
 - (c) grensoverschrijdend reizigersvervoer per spoor;
 - (d) operationele knelpunten;
 - (e) stedelijke knooppunten;
 - (f) samenwerking met derde landen;
 - (g) andere noodzakelijk geachte ad-hocwerkgroepen.

Waar nodig werkt de Europese coördinator samen met het bestuur van het goederenvervoer per spoor en coördineert hij de activiteiten van de werkgroepen om dubbel werk te voorkomen.

4. Het adviesforum voor de horizontale prioriteiten wordt opgericht en voorgezeten door de Europese coördinator. De betrokken lidstaten en, in voorkomend geval, de vertegenwoordigers van de betrokken sectoren kunnen aan het forum deelnemen. De lidstaten wijzen een nationale ERTMS-coördinator aan die het adviesforum voor ERTMS bijwoont. De Europese coördinator kan ook ad-hocwerkgroepen oprichten.
5. De betrokken lidstaten werken samen met de Europese coördinator, nemen deel aan het corridorforum en het adviesforum voor horizontale prioriteiten en verschaffen de Europese coördinator de nodige informatie om de bij dit artikel voorgeschreven taken te verrichten, met inbegrip van informatie over de ontwikkeling van corridors in de desbetreffende nationale infrastructuurplannen.
6. De Europese coördinator kan regionale en lokale overheden, infrastructuurbeheerders, vervoersexploitanten, met name die welke lid zijn van het bestuur van het goederenvervoer per spoor, de toeleveringssector, de gebruikers van het vervoer en de vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld raadplegen over het werkplan en de uitvoering ervan. Daarnaast werkt de voor ERTMS verantwoordelijke Europese coördinator nauw samen met het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen”, en de Europese coördinator voor de Europese maritieme ruimte met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid.

Artikel 53

Werkplan van de Europese coördinator

1. Elke Europese coördinator van de Europese vervoerscorridors en de twee horizontale prioriteiten stelt uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening en vervolgens om de vier jaar een werkplan op dat een gedetailleerde analyse bevat van de stand van uitvoering van de corridor of de horizontale prioriteit onder zijn/haar bevoegdheid en van de conformiteit ervan met de eisen van deze verordening en de prioriteiten voor de toekomstige ontwikkeling ervan.

2. Het werkplan wordt opgesteld in nauwe samenwerking met de betrokken lidstaten en in overleg met het corridorforum en het bestuur van het goederenvervoer per spoor, of met het adviesforum voor de horizontale prioriteiten. Het werkplan voor de Europese vervoerscorridors wordt goedgekeurd door de betrokken lidstaten. De Commissie legt het werkplan ter informatie voor aan het Europees Parlement en de Raad.

Bij het opstellen van het werkplan houdt de Europese coördinator rekening met het in artikel 9 van Verordening (EU) nr. 913/2010 bedoelde uitvoeringsplan.

3. Het werkplan voor de Europese vervoerscorridor bevat een gedetailleerde analyse van de stand van uitvoering van de desbetreffende corridor, die met name het volgende omvat:

- (a) een beschrijving van de kenmerken van de corridor;
- (b) een analyse van de mate waarin de corridor voldoet aan de voorschriften inzake vervoersinfrastructuur van deze verordening en de daarmee verband houdende vorderingen;
- (c) een overzicht van de ontbrekende schakels en knelpunten die de ontwikkeling van de corridor belemmeren;
- (d) een analyse van de vereiste investeringen, waaronder de verschillende financierings- en subsidiëringsbronnen die zijn toegezegd en/of worden beoogd voor de uitvoering van de nodige projecten voor de ontwikkeling en voltooiing van de corridor;
- (e) een beschrijving van mogelijke oplossingen om de investeringsbehoeften en knelpunten aan te pakken, met name voor de passagiers- en goederenlijnen van de corridor;
- (f) een plan met tussentijdse doelstellingen voor het wegnemen van fysieke, technische, digitale, operationele en administratieve hinderpalen tussen en binnen vervoerswijzen en voor de verbetering van efficiënt multimodaal vervoer, met bijzondere aandacht voor grensoverschrijdende trajecten en ontbrekende binnenlandse verbindingen;

Voor de analyse van de investeringen en de opstelling van het plan met tussentijdse doelstellingen voor het goederenvervoer per spoor werkt de Europese coördinator samen met de raad van bestuur en de beheersraad van de corridor als bedoeld in artikel 11 van Verordening (EU) nr. 913/2010.

Voor de analyse van de investeringen en de opstelling van het plan met tussentijdse streefdoelen voor multimodale goederenterminals houdt de Europese coördinator rekening met de voor de corridor relevante elementen van de analyse, de door de lidstaten overeenkomstig artikel 35, lid 4, opgestelde actieplannen en de in artikel 18, punt b), van Verordening (EU) nr. 913/2010 bedoelde lijst.

Voor de analyse van de investeringen en de opstelling van het plan met tussentijdse streefdoelen met betrekking tot passagiersdiensten houdt de Europese coördinator rekening met de resultaten van het overeenkomstig artikel 51, lid 7, punt b), uitgevoerde toezicht.

- (g) de resultaten van de prestatiemonitoring van het goederenvervoer per spoor, uitgevoerd door het bestuur van het goederenvervoer per spoor overeenkomstig artikel 19 van Verordening (EU) nr. 913/2010, en de lijst van doelstellingen,

streefdoelen en maatregelen voor de corridor die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 9, lid 1, van Verordening (EU) nr. 913/2010, als middel om aan de operationele eisen van artikel 18 van deze verordening te voldoen;

- (h) een beschrijving van maatregelen in stedelijke knooppunten die relevant zijn voor de doeltreffende werking van de corridor en de verwezenlijking van de doelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk;
 - (i) een beschrijving van prioriteiten voor de ontwikkeling van de corridor;
 - (j) een analyse van de mogelijke effecten van de klimaatverandering op de infrastructuur en, in voorkomend geval, de voorgestelde maatregelen om de bestendigheid tegen de klimaatverandering te verbeteren;
 - (k) de maatregelen die moeten worden genomen om de uitstoot van broeikasgassen, geluidshinder en, in voorkomend geval, andere negatieve milieugevolgen te beperken.
4. De Europese coördinator staat de lidstaten bij in de uitvoering van het werkplan, met name waar het gaat om:
- (a) de vaststelling van prioriteiten in de nationale planning, door het in kaart brengen van uitvoeringsproblemen en knelpunten, waaronder operationele kwesties, op elke corridor of voor elke horizontale prioriteit;
 - (b) de project- en investeringsplanning, de bijbehorende kosten en het geraamde tijdschema voor de uitvoering van de Europese vervoerscorridors of de horizontale prioriteit;
 - (c) de oprichting van één enkele entiteit voor de bouw en het beheer van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten.

Artikel 54

Uitvoeringshandelingen

1. Op basis van het eerste werkplan van de Europese coördinatoren stelt de Commissie voor elk werkplan voor de Europese vervoerscorridors en de twee horizontale prioriteiten een uitvoeringshandeling vast. In die uitvoeringshandeling worden de prioriteiten voor de infrastructuur- en investeringsplanning en voor financiering vastgesteld.
2. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen voor de uitvoering van specifieke delen van de Europese vervoerscorridor, in het bijzonder voor de uitvoering van complexe grensoverschrijdende trajecten of van specifieke eisen inzake de vervoersinfrastructuur van de Europese vervoerscorridor of van de horizontale prioriteiten.
3. De in de leden 1 en 2 bedoelde uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 59, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. De Commissie wijzigt de uitvoeringshandelingen volgens dezelfde procedure telkens als het werkplan door de Europese coördinator wordt herzien of om rekening te houden met de geboekte vooruitgang, de opgelopen vertragingen of de bijgewerkte nationale programma's.
4. Totdat de in de uitvoeringshandeling vastgestelde maatregelen volledig zijn uitgevoerd, brengen de betrokken lidstaten jaarlijks bij de Commissie verslag uit over de geboekte vooruitgang; zij vermelden met name welke financiële verplichtingen in het kader van de nationale begroting zijn aangegaan.

HOOFDSTUK VI

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 55

Rapportage en monitoring

1. De lidstaten houden de Commissie regelmatig en op alomvattende en transparante wijze op de hoogte van de voortgang bij de uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang en de daartoe gedane investeringen. Die informatie omvat onder meer de jaarlijkse toezending van gegevens via het interactieve geografische en technische informatiesysteem voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TENtec). Ze bevat technische en financiële gegevens over projecten van gemeenschappelijk belang op het trans-Europees vervoersnetwerk en over de voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk.
2. De Commissie waarborgt dat het TENtec openbaar en gemakkelijk toegankelijk is, zodat automatisch gegevens kunnen worden uitgewisseld met nationale systemen en andere relevante applicaties en gegevensbronnen van de Unie. Het TENtec bevat projectspecifieke en actuele informatie over de vormen en bedragen van de medefinanciering door de Unie en over de voortgang van elk project.

De Commissie waarborgt ook dat het TENtec geen informatie openbaar maakt die van commercieel vertrouwelijke aard is of die een in een lidstaat lopende procedure voor overheidsopdrachten nadelig of onrechtmatig zou kunnen beïnvloeden.
3. De lidstaten waarborgen de kwaliteit, volledigheid en consistentie van de gegevens in het TENtec-informatiesysteem. De nationale systemen en gegevensbronnen maken een geautomatiseerde uitwisseling van gegevens met het TENtec mogelijk.

Artikel 56

Actualisering van het netwerk

1. Met inachtneming van artikel 172, tweede alinea, VWEU, is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 60 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen I en II, met name om rekening te houden met eventuele veranderingen die voortvloeien uit de in de artikelen 20, 24 en 32 vastgestelde kwantitatieve drempels. Als de Commissie die bijlagen wijzigt:
 - (a) voegt zij binnenhavens, zeehavens en luchthavens waarvan is aangetoond dat het recentste driejaarlijkse gemiddelde van hun verkeersvolume de desbetreffende drempel overschrijdt, toe aan het uitgebreide netwerk;
 - (b) schrapt zij zeehavens en luchthavens waarvan is aangetoond dat het gemiddelde van hun verkeersvolume voor de voorbije zes jaar minder dan 85 % van de desbetreffende drempel bedraagt, uit het uitgebreide netwerk;
 - (c) voegt zij stedelijke knooppunten waarvan is aangetoond dat het aantal inwoners meer dan 100 000 bedraagt, toe aan het trans-Europese vervoersnetwerk;

- (d) voegt zij door de lidstaat overeenkomstig artikel 35, lid 4, aangewezen multimodale goederenterminals toe aan het trans-Europees vervoersnetwerk;
- (e) past zij de kaarten met de weginfrastructuur, spoorweginfrastructuur en binnenvaartinfrastructuur in een zeer beperkte mate aan zodat ze de voortgang inzake de voltooiing van het netwerk weergeven. Bij de aanpassing van die kaarten brengt de Commissie geen tracéwijzigingen aan die verder gaan dan wat volgens de vergunningsprocedure voor het desbetreffende project is toegestaan.

De in de punten a), b) en c) van de eerste alinea bedoelde aanpassingen worden gebaseerd op de jongste beschikbare statistieken van Eurostat of, als die statistieken niet beschikbaar zijn, van de nationale bureaus voor de statistiek van de lidstaten. De in punt d) van de eerste alinea bedoelde aanpassingen worden gebaseerd op het in artikel 35, lid 4, bedoelde actieplan. De in punt e) van de eerste alinea bedoelde aanpassingen worden gebaseerd op de door de betrokken lidstaat overeenkomstig artikel 55, lid 1, verstrekte informatie.

2. Een project van gemeenschappelijk belang voor infrastructuur die door middel van een overeenkomstig lid 1 vastgestelde gedelegeerde handeling in het trans-Europees vervoersnetwerk is opgenomen, komt vanaf de datum van inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling in aanmerking voor financiële bijstand van de Unie uit hoofde van de voor het trans-Europees vervoersnetwerk beschikbare instrumenten.

Een project van gemeenschappelijk belang voor infrastructuur die uit het trans-Europees netwerk is geschrapt, komt niet meer in aanmerking vanaf de datum van inwerkingtreding van de overeenkomstig lid 1 van dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen. Dat infrastructuur niet langer subsidiabel is, laat vóór die datum door de Commissie genomen beslissingen over financiering en subsidies onverlet.

3. Met inachtneming van artikel 172, lid 2, VWEU, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 60 gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage IV vast te stellen teneinde indicatieve kaarten van vervoersinfrastructuurnetwerken van buurlanden op te nemen of aan te passen.

Artikel 57

Betrokkenheid van publieke en private belanghebbenden

Nationale procedures betreffende de betrokkenheid en de raadpleging van regionale en lokale autoriteiten en het maatschappelijk middenveld bij een project van gemeenschappelijk belang, worden in voorkomend geval tijdens de planning en de bouwfase van het project in acht genomen. De Commissie stimuleert daarbij de uitwisseling van goede praktijken, met name wat betreft de raadpleging en inclusie van mensen in een kwetsbare situatie.

Artikel 58

Afstemming van de nationale plannen op het vervoersbeleid van de Unie

1. De lidstaten waarborgen dat de nationale vervoers- en investeringsplannen zijn afgestemd op het vervoersbeleid van de Unie, op de in deze verordening vastgestelde prioriteiten en termijnen, op de prioriteiten die zijn vastgesteld in de werkprogramma's voor de desbetreffende corridors en horizontale prioriteiten voor de betrokken lidstaten en op de overeenkomstig artikel 54, lid 1, vastgestelde uitvoeringshandelingen.

2. De nationale investeringsplannen bevatten alle projecten van gemeenschappelijk belang en de daarmee verband houdende investeringen die nodig zijn voor de tijdige voltooiing van het netwerk.
3. De lidstaten stellen de Commissie ten minste twaalf maanden voor de vaststelling in kennis van de ontwerpen van nationale plannen en programma's, of van eventuele wijzigingen daarvan, met het oog op de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk. De Commissie kan uiterlijk zes maanden na de kennisgeving door de lidstaat een advies uitbrengen over de samenhang van de ontwerpen van nationale plannen en programma's met de in deze verordening vastgestelde prioriteiten en met de prioriteiten die zijn vastgesteld in de werkplannen voor de overeenkomstige corridor(s) en voor de horizontale prioriteiten en in de overeenkomstig artikel 54, lid 1, vastgestelde uitvoeringshandelingen. De lidstaten brengen de Commissie uiterlijk twee maanden na de kennisgeving van het advies op de hoogte van de maatregelen die zij hebben genomen om gevolg te geven aan de aanbevelingen in dat advies.

Artikel 59

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Voor de toepassing van artikel 22, leden 3 en 5, wordt de Commissie bijgestaan door het bij artikel 7 van Richtlijn 91/672/EEG van de Raad⁶⁶ ingestelde comité.
3. Als naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Als het comité geen advies uitbrengt, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 60

Uitoefening van bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 11, lid 3, en artikel 56, leden 1 en 3, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van [...]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen die verlenging verzet aantekent.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 11, lid 3, en artikel 56, leden 1 en 3, bedoelde delegatiebevoegdheid te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het besluit wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het

⁶⁶ Richtlijn 91/672/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 29).

Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 11, lid 3, en artikel 56, leden 1 en lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen bezwaar heeft gemaakt of als zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 61

Evaluatie

1. Uiterlijk 31 december 2033 evalueert de Commissie, na raadpleging van de lidstaten als toepasselijk en bijgestaan door de Europese coördinatoren, de uitvoering van het kernnetwerk, waarbij met name wordt geëvalueerd of het voldoet aan de voorschriften van deze verordening.

Bij de evaluatie wordt rekening gehouden met het jaarlijkse voortgangsverslag en de werkplannen die de Europese coördinatoren overeenkomstig respectievelijk artikel 51, lid 5, punt e), en artikel 53, lid 1, hebben opgesteld.

2. Uiterlijk 31 december 2033 evalueert de Commissie, na raadpleging van de lidstaten als toepasselijk en bijgestaan door de Europese coördinatoren, de uitvoering van het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, waarbij het volgende wordt geëvalueerd:

- (a) de naleving van deze verordening;
- (b) de vooruitgang bij de uitvoering van deze verordening;
- (c) de veranderingen in de passagiers- en goederenvervoersstromen;
- (d) de ontwikkelingen op het vlak van de investeringen in nationale vervoersinfrastructuur;
- (e) de behoefte aan wijzigingen in deze verordening.

Bij de evaluatie wordt ook aandacht geschonken aan de invloed van veranderende verkeerspatronen en van relevante ontwikkelingen in de plannen voor infrastructuurinvesteringen.

3. Bij die evaluatie beoordeelt de Commissie hoe waarschijnlijk het is dat het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk als bedoeld in deze verordening tegen 31 december 2040 en 31 december 2050, naargelang het geval, aan de bepalingen van de hoofdstukken II, III en IV zullen voldoen, rekening houdend met de economische en budgettaire situatie in de Unie en in de lidstaten. De Commissie beoordeelt in overleg met de lidstaten ook of het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk moeten worden gewijzigd om rekening te houden met de ontwikkelingen op het vlak van vervoersstromen en nationale investeringsplanning.

Artikel 62

Vertraging bij de voltooiing van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk

1. Als de start of de voltooiing van de werkzaamheden aan het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk aanzienlijke vertraging oploopt ten opzichte van het oorspronkelijke tijdschema dat in de overeenkomstig artikel 54 vastgestelde uitvoeringshandelingen is opgenomen of is vastgesteld in de nationale vervoers- en investeringsplannen of andere relevante projectdocumentatie, kan de Commissie de desbetreffende lidstaat of lidstaten verzoeken om de redenen voor de vertraging mee te delen. Die redenen worden binnen drie maanden na het verzoek meegedeeld door de lidstaat of lidstaten. Op basis van dat antwoord raadpleegt de Commissie de betrokken lidstaat of lidstaten over een oplossing voor het probleem dat de vertraging heeft veroorzaakt.
2. Als de vertraging betrekking heeft op een Europese vervoerscorridor, wordt de Europese coördinator betrokken bij het oplossen van het probleem.
3. Na de overeenkomstig de eerste alinea door de betrokken lidstaat of lidstaten aangevoerde redenen in overweging te hebben genomen, kan de Commissie een tot de betrokken lidstaat of lidstaten gericht besluit vaststellen waarin wordt vastgesteld dat de aanzienlijke vertraging bij de start of de voltooiing van de werkzaamheden op het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk of het uitgebreide netwerk zonder objectieve rechtvaardiging toe te schrijven is aan de lidstaat of lidstaten. De Commissie geeft de betrokken lidstaat of lidstaten zes maanden de tijd om de aanzienlijke vertraging weg te werken.

Als de vertraging betrekking heeft op een project dat wordt ondersteund met middelen van de Unie onder direct beheer, kan overeenkomstig de toepasselijke regels de aanzet worden gegeven tot een verlaging van het subsidiebedrag en/of een wijziging of beëindiging van de subsidieovereenkomst.

Artikel 63

Ontheffingen

De bepalingen inzake spoorwegen, en in het bijzonder de verplichting om luchthavens en havens aan te sluiten op het spoornet, alsmede de bepalingen inzake veilige en beveiligde parkeerplaatsen en multimodale goederenterminals, zijn niet van toepassing op Cyprus, Malta en ultraperifere gebieden zolang er op hun grondgebied geen spoorwegnet wordt aangelegd.

Artikel 64

Wijzigingen van Verordening (EU) 2021/1153

De bijlage bij Verordening (EU) 2021/1153 wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage VI bij deze verordening.

Artikel 65

Wijzigingen van Verordening (EU) nr. 913/2010

Verordening (EU) nr. 913/2010 wordt als volgt gewijzigd:

- (1) Artikel 1, lid 1, wordt vervangen door:

“1. In deze verordening worden de regels vastgesteld voor de organisatie en het beheer van internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer per spoor met het oog op de ontwikkeling van een Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer. De verordening bevat regels voor de organisatie, het beheer en de indicatieve investeringsplanning van de goederencorridors.”;

(2) Artikel 2, lid 2, wordt vervangen door:

“2. Naast de in lid 1 bedoelde definities zijn de volgende definities van toepassing:

- (a) “goederencorridor”: de goederenspoorlijnen van de Europese vervoerscorridor als gedefinieerd in artikel 11, lid 1, van Verordening [... nieuwe TEN-T-verordening]* en bijlage III bij die verordening, met inbegrip van de spoorweginfrastructuur en de uitrusting daarvan en relevante spoorwegdiensten overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2001/14/EG;
- (b) “uitvoeringsplan”: het document met de middelen, de strategie en de maatregelen die de betrokken partijen voornemens zijn uit te voeren en die noodzakelijk en toereikend zijn om de goederencorridor te organiseren en te beheren;
- (c) “terminal”: een langs de goederencorridor aangebrachte voorziening die speciaal is ingericht om het laden en/of lossen van goederentreinen en de integratie van goederenvervoersdiensten per spoor met weg-, zee-, binnenvaart- en luchtvervoersdiensten mogelijk te maken, of om goederentreinen te kunnen samenstellen of de samenstelling daarvan te kunnen wijzigen; en om in voorkomend geval grensprocedures aan grenzen met Europese derde landen uit te voeren;
- (d) “Europees coördinator”: de coördinator als bedoeld in artikel 51 van Verordening [... nieuwe TEN-T-verordening].

* Verordening [...].”;

(3) De titel van hoofdstuk II wordt vervangen door:

“ORGANISATIE EN BEHEER VAN GOEDERENCORRIDORS”;

(4) Artikel 3 wordt vervangen door:

“Artikel 3

Organisatie en beheer van goederencorridors

- 1. De organisatie en het beheer van goederencorridors zijn onderworpen aan regels inzake bestuur, investeringsplanning, toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en verkeersbeheer, overeenkomstig deze verordening.
 - 2. Vanaf de datum van inwerkingtreding van Verordening [... nieuwe TEN-T-verordening] of in geval van een wijziging van de aanpassing van een Europese vervoerscorridor overeenkomstig artikel 11, lid 3, van die verordening, passen de voor de goederencorridor van die Europese vervoerscorridor verantwoordelijke lidstaten en infrastructuurbeheerders de organisatie en het beheer van de goederencorridor binnen twaalf maanden na de datum van de wijziging aan.”;
- (5) De artikelen 4 tot en met 7 worden geschrapt;
- (6) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

(a) aan lid 1 wordt de volgende zin toegevoegd:

“De raad van bestuur beoordeelt regelmatig de samenhang tussen de algemene doelstellingen en de doelstellingen die de beheersraad overeenkomstig artikel 9, lid 1, punt c), heeft vastgesteld.”;

(b) lid 7 wordt vervangen door:

“7. De beheersraad stelt een adviesgroep in die bestaat uit de beheerders en eigenaars van de terminals van de goederencorridor, waar nodig met inbegrip van zee- en binnenhavens. Die adviesgroep kan advies uitbrengen over elk voorstel van de beheersraad dat rechtstreekse gevolgen heeft voor de investeringen in en het beheer van de terminals. De adviesgroep kan ook op eigen initiatief adviezen verstrekken. De beheersraad neemt elk advies in overweging. Als de beheersraad en de adviesgroep van mening verschillen, kan laatstgenoemde zich wenden tot de raad van bestuur en tot de bij die goederencorridor betrokken Europese coördinator. De raad van bestuur en de bij de goederencorridor betrokken Europese coördinator treden op als tussenpersoon en vertrekken tijdig advies. Het definitieve besluit wordt echter door de beheersraad genomen.”;

(c) aan lid 8 wordt de volgende zin toegevoegd:

“Als de beheersraad en de adviesgroep van mening verschillen, kan laatstgenoemde zich wenden tot de raad van bestuur en tot de bij die goederencorridor betrokken Europese coördinator. De raad van bestuur en de bij de goederencorridor betrokken Europese coördinator treden op als tussenpersoon en verstrekken tijdig advies. Het definitieve besluit wordt echter door de beheersraad genomen.”;

(d) het volgende lid 10 wordt ingevoegd:

“10. De raad van bestuur en de beheersraad werken met de bij de goederencorridor betrokken Europese coördinator samen om de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor op de corridor te ondersteunen.”;

(7) Artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

Maatregelen voor de ontwikkeling van de goederencorridor

1. De beheersraad stelt uiterlijk zes maanden voordat de goederencorridor operationeel wordt, een uitvoeringsplan op en maakt dit bekend. De beheersraad raadpleegt de in artikel 8, leden 7 en 8, vermelde adviesgroepen over het ontwerpuitvoeringsplan. De beheersraad legt het uitvoeringsplan ter goedkeuring voor aan de raad van bestuur.

Dat plan bevat:

- (a) een beschrijving van de kenmerken van de goederencorridor, met inbegrip van de knelpunten, alsook het programma van de nodige maatregelen om de organisatie en het beheer van de goederencorridor te verbeteren;
- (b) de essentiële elementen van de in lid 3 bedoelde studie;
- (c) de doelstellingen voor de goederencorridors, in het bijzonder wat betreft de prestaties van de goederencorridor uitgedrukt in de kwaliteit van de dienstverlening en de capaciteit van de goederencorridor overeenkomstig de bepalingen van artikel 19 van deze verordening en, indien relevant, de kwantitatieve of kwalitatieve streefdoelen voor die doelstellingen. De

doelstellingen en de streefdoelen houden rekening met de vereisten van artikel 18 van Verordening [... nieuwe TEN-T-verordening];

- (d) de maatregelen ter uitvoering van de bepalingen van de artikelen 12 tot en met 19 en de maatregelen ter verbetering van de prestaties van de goederencorridor, op basis van de resultaten van de in artikel 19, lid 3, bedoelde beoordeling, met het oog op het behalen van de in punt c) bedoelde doelstellingen en streefdoelen;
- (e) de standpunten en beoordelingen van de in artikel 8, leden 7 en 8, vermelde adviesgroepen ten aanzien van de ontwikkeling van de corridor;
- (f) een samenvatting van de samenwerking en de resultaten van de in artikel 11 bedoelde raadpleging, met inbegrip van de adviezen van de in de artikel 8, leden 7 en 8, bedoelde adviesgroepen en een samenvatting van de antwoorden van andere belanghebbenden.

Bij het opstellen van het uitvoeringsplan houdt de beheersraad rekening met de doelstellingen en maatregelen in het werkplan van de Europese coördinator, als bedoeld in artikel 53 van Verordening [... nieuwe TEN-T-verordening]. Het uitvoeringsplan bevat een verwijzing naar de elementen van het werkplan die relevant zijn voor het goederenvervoer per spoor op de corridor.

De beheersraad evalueert regelmatig de in punt c) bedoelde streefdoelen en de in punt d) bedoelde maatregelen en past die aan, op basis van de in artikel 19, lid 3, bedoelde beoordeling en na raadpleging van de in artikel 8, leden 7 en 8, bedoelde adviesgroepen en de Europese coördinator.

- 2. De beheersraad evalueert minstens om de vier jaar het uitvoeringsplan, met inachtneming van de voortgang van de uitvoering van het plan, de markt voor goederenvervoer per spoor op de goederencorridor en de prestaties, gemeten in overeenstemming met de in lid 1, punt c), bedoelde doelstellingen.
 - 3. De beheersraad verricht een vervoersmarktstudie betreffende de geconstateerde en verwachte veranderingen in de verschillende soorten verkeer op de goederencorridor, met betrekking tot zowel het goederen- als het personenvervoer, en actualiseert die studie periodiek. In die studie worden, indien nodig, ook de sociaaleconomische kosten en baten van de ontwikkeling van de goederencorridor bekeken.
 - 4. In het uitvoeringsplan wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van terminals, met inbegrip van de prospectieve en marktanalyse van multimodale goederenterminals en de actieplannen van de lidstaten van de goederencorridor, als bedoeld in artikel 35, leden 3 en 4, van Verordening [... nieuwe TEN-T-verordening].
 - 5. De beheersraad neemt, waar nodig, maatregelen om met regionale en/of plaatselijke administraties samen te werken op het gebied van het uitvoeringsplan.”;
- (8) Artikel 11 wordt vervangen door:

“Artikel 11

Planning van de investeringen

- 1. De raad van bestuur en de beheersraad van een goederencorridor werken samen met de bij de goederencorridor betrokken Europese coördinator wat betreft de infrastructuur- en investeringsbehoeften die voortvloeien uit het goederenvervoer per

spoor, ter onderbouwing van de opstelling van het werkplan als bedoeld in artikel 53 van Verordening (EU) [... nieuwe TEN-T-verordening].

2. De beheersraad raadpleegt de in artikel 8, leden 7 en 8, vermelde adviesgroepen over de infrastructuurontwikkelings- en investeringsbehoeften. De raadpleging wordt gebaseerd op adequate en actuele documentatie over de infrastructuurplanning op nationaal en corridorniveau. De raad van bestuur zorgt voor voldoende coördinatie tussen deze raadplegingsactiviteiten en de coördinatiemechanismen op nationaal niveau als gedefinieerd in artikel 7 sexies van Richtlijn 2012/34/EU.
3. De samenwerking en het overleg hebben met name betrekking op:
 - (a) de capaciteitsbehoeften van het goederenvervoer per spoor die relevant zijn voor de infrastructuur- en investeringsplanning, rekening houdend met de capaciteitsbehoefte overeenkomstig artikel 14, lid 2, en alle infrastructuur die overeenkomstig artikel 47 van Richtlijn 2012/34/EU overbelast is verklaard;
 - (b) de TEN-T-infrastructuureisen die relevant zijn voor het goederenvervoer per spoor, zoals gedefinieerd in de hoofdstukken II en III van Verordening (EU) [... nieuwe TEN-T-verordening], met name wat betreft de capaciteitsbehoeften voor goederentreinen met een lengte van ten minste 740 m;
 - (c) de behoefte aan gerichte investeringen om lokale knelpunten weg te werken, zoals verbindingsslussen, verbeterde knooppunten en infrastructuur voor laatstekilometerverbindingen of technische uitrusting ter verbetering van de operationele prestaties.”;

(9) Artikel 19 wordt vervangen door:

“Artikel 19

Kwaliteit van de dienstverlening op de goederencorridor

1. De beheersraad van de goederencorridor bevordert de verenigbaarheid van de in artikel 35 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde prestatieregelingen langs de goederencorridor.
2. De beheersraad houdt toezicht op de prestaties van de door de infrastructuurbeheerders aan aanvragers verleende diensten in het kader van de uitoefening van hun essentiële functies, voor zover dat binnen het toepassingsgebied van de artikelen 12 tot en met 18 valt, en op de goederenvervoersdiensten op de goederencorridor. De prestatiemonitoring wordt uitgevoerd in kwalitatieve en kwantitatieve termen, in voorkomend geval op basis van prestatie-indicatoren voor de overeenkomstig artikel 9, lid 1, punt c), vastgestelde doelstellingen en streefdoelen voor de goederencorridor. De beheersraad raadpleegt de in artikel 8, leden 7 en 8, vermelde adviesgroepen en de Europese coördinator over de relevante prestatie-indicatoren.
3. De beheersraad beoordeelt de resultaten van de prestatiemonitoring met betrekking tot de doelstellingen en streefdoelen die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 9, lid 1, punt c), en de operationele eisen als bedoeld in artikel 18 van Verordening [... nieuwe TEN-T-verordening].
4. De beheersraad stelt een jaarverslag op met de resultaten van de overeenkomstig dit artikel uitgevoerde activiteiten en publiceert dat verslag. In een specifiek deel van het verslag worden de standpunten en de prestatiebeoordeling van de in artikel 8, leden 7

en 8, vermelde adviesgroepen opgenomen. De beheersraad legt het jaarverslag ter goedkeuring voor aan de raad van bestuur.”;

(10) De artikelen 22 en 23 worden vervangen door:

“Artikel 22

Bewaking van de uitvoering

De in artikel 8, lid 1, bedoelde raad van bestuur dient om de vier jaar vanaf het tijdstip van de vaststelling van een goederencorridor, de resultaten van het uitvoeringsplan voor die corridor in bij de Commissie. De Commissie analyseert die resultaten en stelt het in artikel 21 bedoelde comité in kennis van de uitkomst.

Artikel 23

Verslaglegging

De Commissie evalueert geregeld de toepassing van deze verordening. Zij dient uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening en vervolgens om de vier jaar een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad.”;

(11) De bijlage bij deze verordening wordt geschrapt.

Artikel 66

Intrekking

Verordening (EU) nr. 1315/2013 wordt ingetrokken met ingang van [de datum van inwerkingtreding van de onderhavige verordening].

Verwijzingen naar de ingetrokken Verordening (EU) nr. 1315/2013 gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VII.

Artikel 67

Inwerkingtreding

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

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

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter