



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 6 december 2022
(OR. en)

15664/22

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

**TRANS 772
CODEC 1934**

RESULTAAT BESPREKINGEN

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de delegaties
nr. vorig doc.:	15058/22 + Addenda
nr. Comdoc.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
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 - Algemene oriëntatie

Voor de delegaties gaat in de bijlage de tekst van bovengenoemd voorstel waarover de Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) in zijn zitting van 5 december 2022 een algemene oriëntatie heeft bereikt.

De algemene oriëntatie omvat ook de bijlagen in de addenda bij ST 15058/22, die ongewijzigd blijven.

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)

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 PB C [...].

² PB C [...].

- (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 tussen nu en 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 broeikasgas-emissies 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 in 2050 een klimaatneutrale economie heeft. Tegelijk wordt ernaar gestreefd om de vervuiling tot nul te reduceren⁵.
- (3) In de mededeling van de Commissie over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit⁶ zijn intermediaire streefdoelen vastgelegd voor de transitie van het Europese vervoers-systeem naar de doelstellingen van duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit. Het marktaandeel van het goederenvervoer per spoor moet tussen nu 2030 met 50 % groeien en tussen nu en 2050 verdubbelen; het vervoer over de binnenwateren en via de korte vaart moeten tussen nu en 2030 met 25 % en tussen nu en 2050 met 50 % groeien; het hogesnelheidsspoorverkeer moet tussen nu en 2030 verdubbelen en tussen nu en 2050 verdrievoudigen; in 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 in 2050 emissievrij zijn; in 2030 moet het collectief vervoer over afstanden van minder dan 500 km binnen de Unie koolstofneutraal zijn; in 2030 moeten ten minste 100 Europese steden klimaatneutraal zijn.

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).

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).

- (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 16 juni 2022 geformuleerde doelstellingen inzake het waarborgen van een eerlijke transitie naar klimaatneutraliteit⁷.
- (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.

⁷ [ST 9107/22], (PB C 243 van 27.6.2022, blz. 35).

- (7) Het trans-Europees vervoersnetwerk bestaat grotendeels uit bestaande infrastructuur. Om de doelstellingen van het nieuwe TEN-V-beleid volledig te verwezenlijken, moeten uniforme eisen voor de infrastructuur worden vastgesteld.
- (8) Projecten van gemeenschappelijk belang moeten bijdragen tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk door de verwezenlijking van nieuwe vervoersinfrastructuur, door onderhoud en modernisering van bestaande vervoersinfrastructuur en door maatregelen om een hulpbronnenefficiënt gebruik van het netwerk te bevorderen. Projecten van gemeenschappelijk belang dienen een Europese meerwaarde te bieden. Die projecten moeten ook economisch levensvatbaar zijn. Projecten in dunbevolkte gebieden waarvoor het moeilijk kan zijn om de economische levensvatbaarheid aan te tonen omdat de voordelen van sociale en territoriale cohesie groter kunnen zijn, moeten ten minste een positieve bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het netwerk op basis van een sociaal-economische kosten-batenanalyse, met inachtneming van de specifieke kenmerken en beperkingen van het betrokken gebied.
- (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 structuren zoals bruggen of tunnels ook fietsinfrastructuur voor fietspaden 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) Geschrapt.

- (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" in de zin van artikel 17 van de taxonomieverordening⁸, ondersteunen.
- (13) Gezien de ontwikkeling van de infrastructuurbehoeften van de Unie en de door de Europese Raad van juli 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", moeten projecten van gemeenschappelijk belang worden beoordeeld om ervoor te zorgen dat het TEN-V-beleid in overeenstemming is met de vervoers-, milieu- en klimaatdoelstellingen van de Unie. De lidstaten en andere projectontwikkelaars moeten milieu-effectenbeoordelingen uitvoeren van plannen en projecten, die voor projecten waarvoor op de datum van inwerkingtreding van deze verordening nog geen aanbestedingsprocedure voor een milieueffectbeoordeling is gestart, de beoordeling "geen ernstige afbreuk doen" moeten omvatten op basis van de meest recente beschikbare richtsnoeren en beste praktijken.

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).

- (14) Infrastructuurprojecten in het kader van de TEN-V-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 richtsnoeren. 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. Onverminderd de bepalingen van andere EU-handelingen, met name uitvoeringshandelingen betreffende de voorwaarden voor de toewijzing van financiële steun van de Unie aan projecten van gemeenschappelijk belang uit hoofde van Verordening (EU) 2021/1153, mag het vereiste om een klimaatbestendigheidstoets uit te voeren alleen gelden voor projecten waarvoor op de datum van inwerkingtreding van deze verordening nog geen aanvang is gemaakt met de aanbestedingsprocedure voor de milieueffectbeoordeling.
- (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 overheden alsook die van burgers die de gevolgen van een project van gemeenschappelijk belang 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 methode 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: voltooiing van het kernnetwerk tussen nu en 2030, van het uitgebreide kernnetwerk tussen nu en 2040 en van het uitgebreide netwerk tussen nu en 2050, tenzij anders bepaald in deze verordening.
- (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 Raad⁹ 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 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. De uitvoering van de vereisten, in het bijzonder die welke voortvloeien uit de nieuwe normen voor spoorweginfrastructuur, kan aanzienlijke financiële investeringen vergen.
- (20) Het trans-Europees vervoersnetwerk 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 trans-Europees vervoersnetwerk moeten worden vastgesteld om de ontwikkeling van een hoogwaardig netwerk in de hele Unie te bevorderen.

⁹ 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).

- (21) Het trans-Europees vervoersnetwerk 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 termijn die zijn vastgesteld in Verordening (EU) [...] van het Europees Parlement en de Raad van [...] betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen¹⁰.
- (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 planningsmethode. Met behulp van deze methode zijn de belangrijkste stedelijke knooppunten, havens, luchthavens en grensovergangen bepaald. Waar mogelijk moeten deze knooppunten via het spoor en/of de weg aan het trans-Europese vervoersnetwerk worden aangesloten, mits zij economisch levensvatbaar en haalbaar zijn. Deze methode 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, tenzij anders bepaald in deze verordening, 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.

¹⁰ 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 [...]).

- (26) Vrijstellingen 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 of dichtbevolkte gebieden.
- (26a) Een geïsoleerd net is voor de toepassing van deze verordening een spoorwegnet van een lidstaat, of een deel daarvan, met een spoorwijdte die afwijkt van die van de Europese nominale standaardspoorwijdte. Dergelijke netten of delen daarvan bepaalde normen en eisen van deze verordening opleggen, zou vanuit een economisch kosten/baten-oogpunt niet gerechtvaardigd zijn wegens de specifieke eigenschappen van die netten die voortvloeien uit het feit dat zij losgekoppeld zijn van andere netten met een andere spoorwijdte. Bepaalde spoorwegnormen en -eisen mogen derhalve niet op die netten van toepassing zijn.
- (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 in nauwe samenwerking met de Europese macroregionale en zeegebiedstrategieën een heuse duurzame, slimme, naadloze en veerkrachtige Europese maritieme ruimte tot stand worden gebracht, waarvan ook de "snelwegen op zee" deel van uitmaken. Die moet alle maritieme infrastructuurcomponenten van het trans-Europees vervoersnetwerk omvatten.
- (28) Geschrapt.

- (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 kernnetwerkcorridors 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 kernnetwerkcorridors 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.

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).

- (30) Zoals vermeld in de mededeling van de Commissie over strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, moeten de kernnetwerkcorridors en de corridors voor goederenvervoer per spoor worden geïntegreerd in "Europese vervoerscorridors" om de synergieën tussen infrastructuurplanning en de vervoersexploitatie te versterken. In overeenstemming met die doelstelling wordt de Commissie aangemoedigd om, in voorkomend geval, tijdig een voorstel vast te stellen om de regels inzake capaciteitstoewijzing voor goederenvervoer per spoor die momenteel zijn opgenomen in Verordening (EU) nr. 913/2010, te herzien, zodat een soepele werking van het goederenvervoer op de corridors gewaarborgd is. 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.
- (30a) Er moeten nieuwe operationele eisen voor de corridors voor goederenvervoer per spoor van toepassing zijn om een hoge kwaliteit van de diensten te waarborgen. De lidstaten moeten met name alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat het oponthoud van goederentreinen die een grens tussen twee lidstaten overschrijden gemiddeld niet meer dan 25 minuten bedraagt en dat de meeste treinen die minstens één grens van een goederencorridor overschrijden, op hun geplande tijdstip of met een vertraging van minder dan 30 minuten op hun bestemming of aan de buitengrens van de Unie aankomen. De voor oponthoud in acht te nemen termijn mag niet van toepassing zijn wanneer de spoorwijdte verandert. Zij mag evenmin van toepassing zijn aan een grens tussen twee lidstaten waar de controles uit hoofde van Verordening (EU) 2016/399, die met name voorziet in controles van treinreizigers en spoorwegpersoneel op passagiers- en goederentreinen die de buitengrenzen overschrijden, nog niet zijn opgeheven en waar de op grond van die verordening op treinen uitgevoerde controles het niet mogelijk maken deze termijn in acht te nemen. Deze verandering van de spoorwijdte en de controles op treinen kunnen leiden tot congestie en langere wachttijden aan de grens. Ook vertragingen die zich voordoen in en toe te schrijven zijn aan derde landen die worden aangedaan, mogen niet worden meegerekend.

- (30b) Op grond van de oorspronkelijke versie van Verordening (EU) nr. 913/2010 waren lidstaten met een spoorwegnet met een andere spoorbreedte dan het hoofdspoorwegnet in de Unie niet verplicht deel te nemen aan de totstandbrenging van goederencorridors of aan het verlengen van bestaande corridors. Die lidstaten moeten tijdelijk, gedurende maximaal 10 jaar kunnen besluiten dat de infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de spoorweginfrastructuur op hun grondgebied niet deelnemen aan de raad van bestuur van de goederencorridors op hun grondgebied.
- (30c) Verordening (EU) nr. 913/2010 is voornamelijk gericht op de organisatie en het beheer van internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer per spoor. Gezien zijn insulaire karakter is Ierland niet via het spoor verbonden met andere lidstaten. Bovendien waren, op grond van de oorspronkelijke versie van die verordening, lidstaten met een spoorwegnet met een andere spoorbreedte dan het hoofdspoorwegnet in de Unie niet verplicht deel te nemen aan de totstandbrenging van goederencorridors of aan het verlengen van bestaande corridors. Ierland heeft van deze mogelijkheid gebruikgemaakt. Bijgevolg is er op het grondgebied van Ierland geen corridor voor goederenvervoer per spoor in het kader van de oorspronkelijke versie van Verordening (EU) nr. 913/2010 tot stand gebracht. Gezien de beperkte toegevoegde waarde voor de Ierse autoriteiten en hun infrastructuurbeheerders van deelname aan het beheer van de goederencorridors in het kader van Verordening (EU) nr. 913/2010, moet Ierland dan ook kunnen besluiten dat de vertegenwoordigers van zijn autoriteiten en de infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied niet deelnemen aan de raad van bestuur en/of de beheerraad van de goederencorridors op zijn grondgebied.
- (31) De Europese vervoerscorridors moeten de belangrijkste vervoersstromen over lange afstand weerspiegelen en bestaan uit belangrijke Europese multimodale vervoersassen, gebaseerd zijn op delen van het trans-Europees vervoersnetwerk, grensoverschrijdend en multimodaal zijn en ontstaan voor alle vervoerswijzen die onder deze verordening vallen

- (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, tenzij anders bepaald in deze verordening. Daartoe moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de nationale vervoers- en investeringsplannen coherent zijn met de prioriteiten in deze verordening. De lidstaten moeten ook rekening houden met, onder meer, de prioriteiten in de werkplannen van de Europese coördinatoren. Het toepassingsgebied, de methode of het tijdschema van de nationale plannen en programma's blijven echter uitsluitend onder de bevoegdheid van de lidstaten vallen.
- (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 vastgelegd. 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) Geschrapd.
- (37) Geschrapd.

(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. De Unie moet, waar passend, projecten van gemeenschappelijk belang met die landen bevorderen en ervoor zorgen dat de doelstellingen en de interoperabiliteitseisen van het trans-Europees vervoersnetwerk worden nageleefd. Dergelijke projecten moeten ook worden afgestemd op de doelstelling om in 2050 klimaatneutraliteit in de EU te bereiken en moeten zorgen voor een gelijk speelveld in het vervoer, met name door koolstoflekage te voorkomen.

(38a) Uit overweging 39a.

De veerkracht van het Europese vervoersnetwerk is op de proef gesteld door de verwoestende gevolgen van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne. Die agressie heeft het geopolitieke landschap hertekend en heeft zichtbaar gemaakt hoe kwetsbaar de Unie is voor onvoorziene ontwrichtende gebeurtenissen buiten haar grenzen. De grote gevolgen ervan voor de wereldmarkten, bijvoorbeeld op de mondiale voedselzekerheid, hebben duidelijk gemaakt dat de interne markt en het vervoersnetwerk van de Unie bij het beleid een onlosmakelijk geheel vormen. Er is meer dan ooit behoefte aan betere verbindingen tussen de Unie en haar naburige partnerlanden.

(38b) Uit overweging 39b.

In het licht van die nieuwe geopolitieke context, wordt in de mededeling van de Commissie van 12 mei 2022 over "solidariteitscorridors"¹² gesteld dat de Unie en haar buurlanden een aantal grote knelpunten op het gebied van vervoersinfrastructuur moeten aanpakken om de economie en het herstel van Oekraïne te ondersteunen, zodat landbouw- en andere goederen de Unie en wereldmarkten kunnen bereiken en de connectiviteit met de Unie voor zowel in- als uitvoer aanzienlijk beter wordt. Om de connectiviteit met de Unie te verbeteren, werd in die mededeling voorgesteld om de uitbreiding van de Europese vervoerscorridors naar Oekraïne en Moldavië te bekijken.

¹² COM(2022) 217 final.

(38c) Uit overweging 39c.

Gezien de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne en het standpunt dat Belarus in dat conflict heeft ingenomen, is samenwerking tussen de Unie enerzijds en Rusland en Belarus anderzijds op het gebied van het TEN-V-beleid noch passend noch in het belang van de Unie. Daarom moeten de uitlopers van het TEN-V-netwerk in deze twee derde landen worden geschrapt. Betere grensoverschrijdende verbindingen met Rusland en Belarus hebben op het grondgebied van de lidstaten bijgevolg niet langer een hoge prioriteit. Momenteel bestaan er naar Rusland en Belarus verbindingen vanuit Finland, Estland, Letland, Litouwen en Polen. In het licht van de lagere prioriteit van investeringen in deze verbindingen, moet de status van de laatste kilometer van alle grensoverschrijdende verbindingen met Rusland en Belarus die momenteel in het kernnetwerk zijn opgenomen, in de in deze verordening opgenomen kaarten worden verlaagd van het kernnetwerk naar het uitgebreide netwerk, dat pas tegen de latere termijn van 2050 moet worden verwezenlijkt. Een eventuele democratische omwenteling in Belarus zou van de aanleg en verbetering van grensoverschrijdende verbindingen tussen Belarus en de EU echter een grote prioriteit maken overeenkomstig het omvattende economische plan voor een democratisch Belarus, onder meer door dat land opnieuw op te nemen in de verordening.

(38d) Uit overweging 39a.

De nieuwe geopolitieke context naar aanleiding van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne heeft het belang aangetoond van naadloze vervoersverbindingen binnen de Unie en met naburige derde landen. Dat de spoorwijdte op sommige netten afwijkt van de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm vormt een ernstige belemmering voor de interoperabiliteit van de spoornetten in de Unie en heeft zelfs gevolgen voor de concurrentiepositie van die geïsoleerde spoornetten. Daarom moeten nieuwe spoorlijnen van het kernnetwerk of het uitgebreid kernnetwerk een Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm hebben. Bovendien moeten lidstaten waarvan het spoornet een andere spoorwijdte heeft, de migratie onderzoeken van bestaande lijnen die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors. Die verplichting moet niet van toepassing zijn op eilanden en ultraperifere gebieden, aangezien door hun geografische ligging hun netwerk geen enkele verbinding over land heeft met de Unie.

- (39) Om de vervoerssector om te vormen tot een heus multimodaal systeem van duurzame en slimme mobiliteitsdiensten, moet de Unie een hoogwaardig spoorvervoersnetwerk ontwikkelen met lijnen die zijn ontworpen voor snelheden tot 100 km/u. 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 lijnen die ontworpen zijn voor snelheden tot 160 km/u op hun beurt netwerkeffecten creëren, de coherentie van het netwerk versterken en voor een groei van het passagiersvervoer per spoor zorgen. Deze ontwerpisen inzake snelheid moeten echter worden beperkt tot een bepaald percentage van de betrokken spoorlijnen, om rekening te houden met de behoefte aan flexibiliteit op spoorwegtrajecten met bijzondere kenmerken als gevolg van topografische, reliëf- of stedenbouwkundige beperkingen, waaraan de snelheid in elk geval moet worden aangepast, met inbegrip van onder meer verbindingen, lijnen die door stations lopen, toegang tot terminals en dienstvoorzieningen of opslagplaatsen. De Commissie moet, indien nodig en gerechtvaardigd, op verzoek van een lidstaat vrijstellingen verlenen om meer flexibiliteit mogelijk te maken dan de in deze verordening vastgestelde specifieke percentages. Bij de modernisering van de infrastructuur worden de lidstaten aangemoedigd om na te gaan of er mogelijkheden zijn voor ontwerpen waarmee hogere snelheden mogelijk zijn, zoals bepaald in bijlage I bij Richtlijn (EU) 2016/797.
- (39a) Verplaatst naar overweging 38d.
- (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.

- (40a) Intermodaal vervoer is goed voor ongeveer de helft van de ton-kilometer van het goederenvervoer per spoor in Europa, en het aandeel ervan neemt toe. Om de doelstellingen van de mededeling van de Commissie over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit te verwezenlijken, namelijk het aandeel van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen, moet bijzondere aandacht worden besteed aan een combinatie van vervoer dat voor het grootste deel van de reis het spoor gebruikt, en voor de eerste en de laatste kilometer de vrachtwagen. Om het intermodale verkeer te helpen groeien moet de infrastructuur het verkeer mogelijk maken van goederentreinen die standaardopleggers tot 4 meter hoog vervoeren op wagons met een hoogte van ten minste 27 centimeter. De naleving van dit vereiste brengt echter talrijke, soms kostbare aanpassingen met zich mee. Daarom is het belangrijk de uitvoering van deze eis evenwicht aan te pakken en ervoor te zorgen dat die uitvoering kosteneffectief is. In dit verband moeten de lidstaten zodanig aan deze eis voldoen dat wordt gezorgd voor minstens één binnenlandse directe lijn, één directe spoorverbinding voor goederenvervoer met naburige lidstaten en één verbinding met ten minste één overslagterminals voor weg- en spoorvervoer of multimodale goederenterminal in of grenzend aan een zeehaven die deel uitmaakt van de Europese vervoerscorridor op het grondgebied van een lidstaat. Indien zich op het grondgebied van een lidstaat een of meer eindpunten van een corridor bevinden, moet er bovendien minstens voor één van deze eindpunten één directe lijn zijn die aan die eis voldoet. Bij de keuze van de desbetreffende lijnen moeten de lidstaten rekening houden met de huidige en toekomstige goederenstromen per spoor. Wanneer de Commissie verzoeken om vrijstelling van de eis met betrekking tot het vervoer van opleggers uit hoofde van deze verordening beoordeelt, moet zij rekening houden met het resultaat van de sociaal-economische kosten-batenanalyse en met de mogelijke verstoring van de diensten als gevolg van de werkzaamheden om aan deze norm te voldoen. Bovendien moet de Commissie, wanneer zij verzoeken onderzoek tot vrijstelling van de vereisten voor de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk, in het bijzonder rekening houden met belangrijke investeringen die de betrokken lidstaat heeft gedaan op een parallelle lijn in de dichte nabijheid van de nieuw aan te leggen lijn.
- (41) Geschrapt.

- (42) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) tussen nu en 2050 wordt uitgerold op het uitgebreide netwerk, op het uitgebreide kernnetwerk tussen nu en 2040 en op het kernnetwerk tussen nu en 2030. Bij de invoering van het ERTMS op het uitgebreide netwerk moet in de tijd prioriteit worden gegeven aan de lijnen die kunnen bijdragen tot een veilig en efficiënt grensoverschrijdend internationaal spoorvervoer. 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 2030 op nieuwe lijnen uitsluitend op radiogebaseerd ERTMS wordt ingevoerd en dat in 2050 het volledige trans-Europese vervoersnetwerk met radio gebaseerd ERTMS is uitgerust.
- (43) Verplaatst naar overweging 42 (laatste zin).
- (44) Het uit bedrijf nemen van klasse B-systemen levert infrastructuurbeheerders aanzienlijke onderhoudsbesparingen op, gezien de kosten en de complexiteit van de invoering van ERTMS en het langdurig aanhouden van extra baanapparatuur. De lidstaten moeten ernaar streven in voorkomend geval klasse B-systemen langs het spoor tussen nu en 2050 buiten bedrijf te stellen.
- (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-V-eisen rekening houden met de specifieke hydromorfologie van elke waterweg (bijvoorbeeld vrijstromende of geregleerde rivieren) en met de doelstellingen van het milieu- en biodiversiteitsbeleid. Daartoe moeten voor elke Europese vervoerscorridor, waterweg of waterwegsectie referentiewaterstanden worden vastgesteld. Wanneer de Commissie referentiewaterstanden vaststelt, moet zij nauw samenwerken met de betrokken lidstaten en de betrokken riviervaartcommissies die bij internationale overeenkomsten zijn opgericht, zodat de eisen voor de binnenvaartinfrastructuur coherent worden aangepakt en deze vervoerswijze wordt bevorderd.

- (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 kunnen vormen voor handel, industriële clusters en energieknooppunten. Zoals in het door de Commissie aangenomen RePowerEU-plan wordt benadrukt, is er behoefte aan diversificatie van de energievoorziening en aan een versnelde uitrol van hernieuwbare energie. Zeehavens kunnen aan de verwezenlijking van dit doel bijdragen door de uitrol van offshore-windinstallaties, de productie van groene waterstof en het vervoer en de opslag van vloeibaar aardgas. Ter versterking van de synergie tussen de vervoers- en energiesector bij de inspanningen om de economie van de Unie koolstofvrij te maken, kunnen zeehavens ook een rol spelen bij het vervoer van koolstofdioxide via pijpleidingen of andere vervoerswijzen.
- (47) De korte vaart kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan het koolstofvrij maken van het vervoer door meer vracht en passagiers over zee te vervoeren, onder meer om congestie in het wegverkeer op het grondgebied van de Unie te verminderen en de toegang tot perifere en insulaire regio's en staten te verbeteren. De integratie van de kortevaartverbindingen, die de maritieme dimensie van het trans-Europees vervoersnetwerk vormen, met het netwerk aan land, is voor verbetering vatbaar, en er moet een sterkere nadruk komen op de gehele vervoers- en logistieke keten, zowel naar zee als naar het achterland. Het nieuwe overkoepelend concept van de Europese maritieme ruimte moet worden bevorderd door korte zeeroutes te creëren of te verbeteren en door zeehavens en hun achterlandverbindingen te ontwikkelen om voor een efficiënte en duurzame integratie met andere vervoerswijzen te zorgen. Bovendien moet dit nieuwe concept duurzame kortevaartverbindingen bevorderen, met als doel de goederenstromen te concentreren op logistieke routes over zee om aldus bestaande zeeverbindingen te verbeteren of nieuwe levensvatbare, regelmatige en frequente zeeverbindingen tot stand te brengen.
- (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 het intermediaire streefdoel in de mededeling van de Commissie over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, moet de weginfrastructuur veiliger worden.

- (48a) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat voor een bepaald verkeersvolume luchthavens van het kernnetwerk via het spoor, metro, lightrail of trams verbonden zijn met stedelijke knooppunten en moeten zorgen voor voldoende capaciteit en gebruiksgemak tenzij specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen dergelijke verbindingen in de weg staan. Met betrekking tot die luchthavens, die mondiale hubs zijn, worden de lidstaten aangemoedigd om verbindingen met langeafstands- of hogesnelheidstreinen te ontwikkelen of te verbeteren als alternatieven voor kortereafstandsvluchten.
- (48b) Om innovatie in het luchtvervoer te stimuleren, moeten ruimtehavens worden opgenomen in de lijst van infrastructuurcomponenten voor luchtvervoer. Het opnemen van ruimtehavens mag echter geen afbreuk doen aan de bevoegdheid van de Unie op het gebied van de ruimtevaart uit hoofde van artikel 4, lid 3, VWEU en artikel 189 VWEU, waardoor harmonisatie van de wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten uitgesloten is. Bovendien mag het opnemen van ruimtehavens in de lijst van infrastructuurcomponenten voor luchtvervoer in het kader van deze verordening niet leiden tot de toepassing van bestaande of toekomstige EU-wetgeving inzake luchtvervoersinfrastructuur naar ruimtehavens, tenzij dat in die wetgeving uitdrukkelijk is bepaald.
- (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.
- (49a) De lidstaten moeten een markt- en prospectieve analyse uitvoeren van multimodale goederenterminals op hun grondgebied en een actieplan opstellen om een netwerk van multimodale goederenterminals te ontwikkelen. Daartoe kunnen zij een beroep doen op bestaande studies en plannen. De door lidstaten opgestelde actieplannen moeten de ontwikkeling van multimodale goederenterminals promoten. De lidstaten mogen evenwel niet verplicht worden het actieplan uit te voeren. Het actieplan mag er bovendien niet toe leiden dat de particuliere sector verplicht wordt om in terminals te investeren. Het mag geen verplichting zijn het plan te onderwerpen aan een strategische milieueffectbeoordeling.

- (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-V. Het beleid inzake het trans-Europese vervoersnetwerk moet gericht zijn op het bevorderen van naadloze verkeersstromen van, naar en tussen stedelijke knooppunten op het netwerk. De lokale connectiviteit binnen stedelijke knooppunten moet worden aangepakt door de bevoegde lokale, regionale of nationale autoriteiten, vooral door middel van maatregelen ter zake van de SUMP's.
- (51) Als doeltreffend gemeenschappelijk kader om uitdagingen op het gebied van stedelijke mobiliteit aan te pakken, moet voor elk stedelijke knooppunt een plan voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP/mobiliteitsplan) worden vastgesteld; met andere woorden een alomvattend geïntegreerde langetermijnplan voor de mobiliteit van goederen en passagiers in het hele functionele stedelijke gebied. Het kan doelstellingen, streefcijfers en indicatoren bevatten die ten grondslag liggen aan de huidige en toekomstige prestaties van het stadsvervoerssysteem.
- (52) De lidstaten moeten de invoering van SUMP's bevorderen, met het oog op een betere coördinatie tussen regio's, steden en gemeenten. Daartoe kunnen de lidstaten lokale overheden ondersteunen bij de ontwikkeling van hoogwaardige mobiliteitsplannen en de monitoring en evaluatie van de uitvoering van die plannen versterken door middel van passende maatregelen, richtsnoeren, capaciteitsopbouw, bijstand en eventueel financiële steun.
- (52a) SUMP's kunnen worden opgenomen in bestaande plannen, die verder kunnen worden ontwikkeld om te voldoen aan de richtsnoeren van SUMP's, en/of in bredere plannen waarin ook plannen voor landgebruik worden opgenomen, bijvoorbeeld naar aanleiding van de onderlinge verbanden tussen landgebruik en mobiliteit. In het geval van dichtbevolkte stedelijke knooppunten moeten meerdere SUMP's worden toegestaan.
- (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 in 2030 klimaatneutraal zijn. De steden die bij de missie betrokken zijn, zullen fungeren als experimenteer- en innovatiehubs voor andere steden, die tussen nu en 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]¹³. 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-V-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.
- (58) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet de basis vormen voor de grootschalige uitrol van nieuwe technologieën en innovatie, 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.

¹³ 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 [...]).

- (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-V 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-V 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 specifieke ondernemingen ingesloten raken op markten of dat de mededinging wordt verstoord.
- (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-V. 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 entiteiten¹⁴.

¹⁴ 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.

- (62) Rekening houdend met de ervaring met crisisbeheer tijdens de COVID-19-pandemie¹⁵ 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) 2019/452¹⁶ 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) 2019/452¹⁷ valt.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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).

¹⁷ Deze overweging zal wellicht verder worden aangepast om recht te doen aan de wijzigingen in artikel 47.

- (64) Hoewel onderhoud de hoofdverantwoordelijkheid van de lidstaten is en blijft, en onverminderd de bevoegdheid van de lidstaten met betrekking tot met name de financiering en het beheer van het onderhoud, is het van belang dat het trans-Europese vervoersnetwerk — zodra het is aangelegd — naar behoren wordt onderhouden om een hoge kwaliteit van de diensten te waarborgen, volgens een levenscyclusbenadering bij de planning en aanbesteding van infrastructuurprojecten. De lidstaten moeten met name alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat voor het onderhoud van de wegen en, in voorkomend geval, van de binnenvaartinfrastructuur, een langetermijnplanning wordt 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.
- (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) Om de gecoördineerde uitvoering te faciliteren van de Europese vervoerscorridors en de twee horizontale prioriteiten, van het ERTMS en de Europese maritieme ruimte, moet de Commissie, in overleg met de betrokken lidstaten Europese coördinatoren aanwijzen. Aldus moeten maatregelen worden gefaciliteerd om de juiste governancestructuur uit te tekenen en moet een coherente prioritering worden gewaarborgd in de planning voor infrastructuur en investeringen langs de Europese vervoerscorridors en wat betreft de twee horizontale prioriteiten.

- (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 indicatieve intermediaire streefdoelen vast te stellen voor de uitvoering van belangrijke ontbrekende schakels en grensoverschrijdende trajecten, en het wegwerken van knelpunten.
- (70) De technische achtergrond van de kaarten voor het trans-Europese vervoersnetwerk komt uit het interactieve geografische en technische informatiesysteem voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TENtec).
- (71) Rekening houdend met de mededeling van de Commissie over het actieplan van de Unie voor militaire mobiliteit van maart 2018¹⁸ heeft de Commissie beoordeeld of het trans-Europese 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 zijn extra wegen en spoorwegen in het trans-Europese netwerk opgenomen om de synergie tussen de civiele en militaire vervoersnetwerken te versterken.

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).

- (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 de netwerkfinanciering ook een beroep doen op de steun- en financieringsinstrumenten uit hoofde van ander Unierecht, 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" als gedefinieerd in 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.

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).

- (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 met name de toetsing van het werkelijke gebruik van bepaalde delen van de vervoersinfrastructuur aan de vooraf vastgestelde kwantitatieve drempels voor de verkeersstromen, en teneinde de in bijlage III bedoelde tracés van de Europese vervoerscorridors te wijzigen, 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, II en III. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen 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.
- (76) Met het oog op een soepele en doeltreffende uitvoering van de in deze verordening vastgelegde 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.

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).

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

- (77) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot het verlenen van vrijstellingen voor bepaalde eisen van deze verordening en tot vaststelling van uitvoeringshandelingen voor het bepalen van de referentiewaterstanden en tot vaststelling van een methode voor het verzamelen van gegevens inzake stedelijke mobiliteit door de lidstaten, alsmede uitvoeringshandelingen voor de uitvoering van grensoverschrijdende trajecten van de Europese vervoerscorridors en de uitvoering van de twee horizontale prioriteiten. Op verzoek van de betrokken lidstaten kunnen ook uitvoeringshandelingen worden aangenomen voor de specifieke trajecten van de Europese vervoerscorridors. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²³.
- (77a) De bepalingen inzake spoorwegen, en in het bijzonder de verplichting om luchthavens en havens aan te sluiten op het spoornet, alsmede de bepalingen inzake multimodale goederenterminals, mogen niet van toepassing zijn op Cyprus, Malta en ultraperifere gebieden zolang er op hun grondgebied geen spoorwegnet wordt aangelegd. De bepalingen met betrekking tot veilige en beveiligde parkeerplaatsen mogen evenmin op die lidstaten en regio's van toepassing zijn aangezien op hun grondgebied geen doorgaand vrachtverkeer plaatsvindt en parkeerplaatsen daardoor niet van wezenlijk belang zijn.
- (78) Daar de doelstellingen van deze verordening, en in het bijzonder de gecoördineerde verwezenlijking en ontwikkeling van het TEN-V, 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.

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 de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- (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 vastgelegd 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,

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. Bij deze verordening worden de prioriteiten voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk vastgesteld, alsook maatregelen 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 en de lijsten in bijlage II. 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 en multimodaal vervoer, in stedelijke knooppunten inbegrepen, als vastgelegd 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 derde land dat onder het Europees nabuurschapsbeleid, het uitbreidingsbeleid of de handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en het VK valt of deel uitmaakt van de Europese Economische Ruimte of de Europese Vrijhandelsassociatie;
- c) "NUTS-regio": een regio als ingedeeld in Verordening (EG) nr. 1059/2003 betreffende de opstelling van een gemeenschappelijke 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 langeafstandsverkeer of van grensoverschrijdende verkeersstromen 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 passagiers-terminals, 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, met inbegrip van infrastructuur betreffende actieve vervoerswijzen;
- g) "geïsoleerd net": het spoorwegnet van een lidstaat, of een deel daarvan, met een spoorwijdte die afwijkt van die van de Europese nominale standaardspoorwijdte (1 435 mm);
- h) Geschrapd;
- 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 [...] van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen²⁴;

²⁴ Richtlijn XXX (EU)/... 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 [...]).

- 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 actieve vervoerswijzen, worden gewaarborgd en die als interface tussen stedelijke knooppunten en netwerken voor langeafstandsvervoer fungeren;
- 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;
- 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 logistieke activiteiten kunnen worden verricht;
- o) "plan voor duurzame stedelijke mobiliteit" (SUMP): een document voor strategische mobiliteitsplanning dat gericht is op het duurzaam verbeteren van de toegankelijkheid van en de mobiliteit binnen het functionele stedelijke gebied voor mensen, bedrijven en goederen, met name met het oog op een betere levenskwaliteit;
- p) "actieve vervoerswijzen": het niet-gemotoriseerde vervoer van personen of goederen op basis van menselijke lichaamsbeweging, met inbegrip van vervoer met elektrische hulpaandrijving als bedoeld in artikel 2, lid 2, punt h), van Verordening (EU) nr. 168/2013;

- 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 infrastructuur- of digitale componenten behoren;
- r) "intelligent vervoerssysteem (ITS)": een systeem als gedefinieerd in artikel 4, punt 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 zijn ingesteld bij Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁶;
- t) "River Information Services (RIS)": informatie- en communicatietechnologieën op de binnenwateren als gedefinieerd in artikel 3, punt a), van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁷;

²⁵ Richtlijn 2010/40/EU 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 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).

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).

- u) "Europees maritiem éénloketsysteem" (EMSWe): het juridische en technische kader als omschreven in Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad²⁸;
- v) "luchtverkeersbeheer/systeem voor luchtvaartnavigatiediensten" (ATM/ANS-systeem): een ATM/ANS-systeem als gedefinieerd in artikel 3, punt 7, van Verordening (EU) 2018/1139;
- w) "Europees beheersysteem voor het spoorverkeer" (ERTMS): het systeem als bedoeld in Richtlijn (EU) 2016/797 en 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 zeehaven als gedefinieerd in artikel 2, punt 16, van Verordening (EU) 2017/352;
- aa) "korte vaart": de verplaatsing over zee van vracht en passagiers tussen havens in de territoriale wateren van een of meerdere lidstaten of tussen een haven in wateren van lidstaten en een haven in wateren van een aangrenzend derde land met een kustlijn op de zeeën die aan wateren van een of meerdere lidstaten grenzen;

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).

- ab) "elektronische informatie over goederenvervoer" (eFTI): de elektronische uitwisseling van wettelijk verplichte informatie tussen marktdeelnemers en bevoegde instanties overeenkomstig Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad³¹;
- ac) "gemeenschappelijk Europees luchtruim" (SES): de systemen die zijn vastgesteld bij de 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 in Europa te verbeteren;
- ad) "vertiport": een gebied dat wordt gebruikt voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen met verticale start en landing (VTOL);
- ae) "standplaats van een luchtvaartuig aan de gate": een standplaats in een aangewezen zone van het luchthavenplatform die is uitgerust met: een passagiersbrug;

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).

- af) "Sesar-project": het project om het luchtverkeersbeheer in Europa te moderniseren, met als doel een performante, gestandaardiseerde en interoperabele infrastructuur voor luchtverkeersbeheer in de Unie tot stand te brengen, bestaande uit een innovatiecyclus die de definitiefase, de ontwikkelingsfase en de uitrolfase van Sesar omvat;
- af2) "ruimtehaven": installatie voor het testen en lanceren van ruimtevaartuigen;
- ag) "Europees spoorwegproject": een project van de Gemeenschappelijke Onderneming Europese spoorwegen, of van haar voorganger Shift2Rail;
- ah) "Europees ATM-masterplan": het plan dat wordt goedgekeurd bij Besluit 2009/320/EG van de Raad³⁶, zoals vervolgens gewijzigd³⁷;
- ai) "bestuur van het goederenvervoer per spoor": de bestuursorganen als bedoeld in artikel 8 van Verordening (EU) nr. 913/2010;
- aj) "onderhoud": werkzaamheden die bedoeld zijn om de staat en de capaciteit van bestaande infrastructuur tijdens de levensduur ervan te handhaven;
- ak) "sociaal-economische kosten-batenanalyse": een gekwantificeerde, op een erkende methode gebaseerde voorafgaande beoordeling van de waarde van een project, waarbij alle uit sociaal, economisch, gezondheidkundig, klimaat- en milieuoogpunt relevante kosten en baten in aanmerking worden genomen. De kosten-batenanalyse voor klimaat en milieu moet gebaseerd zijn op een milieueffectbeoordeling die is uitgevoerd krachtens Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad³⁸;
- al) "alternatieve brandstoffen": alternatieve brandstoffen als gedefinieerd in artikel 2, punt 3, van Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen];

³⁶ PB L 95 van 9.4.2009, blz. 41.

³⁷ 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).

³⁸ 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).

- 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 Raad³⁹ 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 Raad⁴⁰;
- ao) "besluit tot goedkeuring van een project": een besluit of een reeks besluiten, dat/die van bestuurlijke aard kan/kunnen zijn, die tegelijkertijd of opeenvolgend zijn genomen door een instantie of instanties van een lidstaat, met uitzondering van administratieve en gerechtelijke beroepsinstanties, overeenkomstig een nationaal rechtsstelsel en bestuursrecht, en waarbij wordt bepaald of een initiatiefnemer het project met betrekking tot het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk of het uitgebreide netwerk in het betrokken geografisch gebied mag uitvoeren, onverminderd besluiten die in het kader van een administratieve of gerechtelijke beroepsprocedure worden genomen;

Artikel 4

Doelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk

1. De algemene doelstelling van de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk is één multimodaal netwerk van hoge kwaliteit voor de hele Unie tot stand te brengen.

³⁹ 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).

⁴⁰ 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).

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, veilig, efficiënt en veerkrachtig is, meer voordelen voor de gebruikers biedt en inclusieve groei ondersteunt. Het 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 en emissiearme mobiliteit overeenkomstig de relevante EU-doelstellingen voor de verlaging van de CO₂-uitstoot;
 - ii) een groter gebruik van duurzamere vervoerswijzen mogelijk te maken, meer in het bijzonder door de verdere ontwikkeling van een netwerk voor passagiers-treinen over lange afstand, waaronder een hogesnelheidsnetwerk, een interoperabel netwerk voor goederenvervoer per spoor, een betrouwbaar netwerk voor de binnenvaart en de korte vaart in de hele Unie, maar ook door actieve vervoerswijzen te promoten;
 - iii) een betere bescherming van het mariene milieu;
 - iv) een vermindering van negatieve externe effecten, 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 in infrastructuurkwaliteit tussen lidstaten onderling en regio's onderling 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) infrastructuurknooppunten weg te werken en ontbrekende schakels te verwezenlijken, zowel binnen de vervoersinfrastructuren als op knooppunten ertussen, zowel binnen als tussen lidstaten;
 - ii) knelpunten op het gebied van interoperabiliteit, met inbegrip van achterstanden in de digitalisering, weg te werken;
 - 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 voor gebruikers te waarborgen en te voldoen aan hun mobiliteits- en vervoersbehoeften, met name rekening houdend met de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, onder wie personen met een handicap of beperkte mobiliteit en inwoners van afgelegen gebieden, waaronder 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) de kwaliteit, efficiëntie en duurzaamheid van toegankelijke en betaalbare vervoersdiensten te ondersteunen;
- iv) mobiliteit te ondersteunen die geschikt is voor het veranderende klimaat en bestand is tegen natuurrampen en door de mens veroorzaakte rampen, en waarmee efficiënt en snel nood- en reddingsdiensten, ook voor personen met een handicap of beperkte mobiliteit, kunnen worden ingezet;
- 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;
- vii) actieve vormen van mobiliteit te ondersteunen door de toegankelijkheid en kwaliteit van de bijbehorende infrastructuur te versterken en daarbij de veiligheid en gezondheid voor actieve gebruikers van infrastructuur te verbeteren en de milieuvoordelen van deze vervoerswijzen te bevorderen;

Artikel 5

Hulpbronnen efficiënt netwerk en milieubescherming

1. Het trans-Europees vervoersnetwerk wordt op een hulpbronnen efficiënte wijze gepland, ontwikkeld en geëxploiteerd, in overeenstemming met de toepasselijke Uniale 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 in stand te houden of te verbeteren, indien de uitrol economisch gerechtvaardigd is of noodzakelijk is om de veiligheid en beveiliging te verbeteren;
- e) de optimalisering van het infrastructuurgebruik, met name door middel van efficiënt capaciteits- en verkeersbeheer en de overgang naar duurzamere mobiliteitspatronen, met inbegrip van de ontwikkeling van duurzame, aantrekkelijke en efficiënte multimodale vervoersdiensten;
- f) rekening te houden met mogelijke synergie met andere netwerken, met name de trans-Europese energie- of telecommunicatienetwerken of het netwerk voor tweërlei gebruik dat in de militaire eisen voor militaire mobiliteit binnen en buiten de EU is vermeld;
- g) de ontwikkeling van groene, duurzame en klimaatbestendige infrastructuur die ontworpen is om de negatieve gevolgen voor de gezondheid van omwonenden van het netwerk, 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, vooral op grensoverschrijdende trajecten, tegen een veranderend klimaat, natuurrampen, door de mens veroorzaakte rampen en al dan niet opzettelijke verstoringen van onder meer het verkeer, teneinde die uitdagingen aan te pakken;
- i) Geschrapt.

2. Bij de planning en ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk kunnen de lidstaten het exacte verloop van uitgetekende routes in onderling overleg aanpassen, 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. Die aanpassing gaat niet verder dan hetgeen is toegestaan op grond van het desbetreffende besluit tot goedkeuring van het project.

3. De milieueffectbeoordeling van plannen en projecten wordt uitgevoerd overeenkomstig Richtlijn 92/43/EEG⁴¹ van de Raad, alsmede de Richtlijnen 2000/60/EG⁴², 2001/42/EG⁴³, 2002/49/EG⁴⁴, 2009/147/EG⁴⁵ en 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad⁴⁶. Voor projecten van gemeenschappelijk belang waarvoor op de datum van inwerkingtreding van deze verordening nog geen aanbestedingsprocedure voor een milieubeoordeling is gestart, moet ook worden beoordeeld of het beginsel "geen ernstige afbreuk doen" in acht is genomen.

Artikel 6

Stapsgewijze ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk

1. Onverminderd artikel 8, lid 4 bis, wordt het trans-Europees vervoersnetwerk geleidelijk in drie stappen ontwikkeld: de voltooiing van een kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2030, van een uitgebreid kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2040 en van het uitgebreide netwerk uiterlijk op 31 december 2050, tenzij anders bepaald in deze verordening. Dit wordt met name bereikt door voor dat netwerk een structuur met een coherente en transparante methodische aanpak op te zetten, bestaande uit een uitgebreid netwerk, een kernnetwerk en een uitgebreid kernnetwerk, met vervoersknooppunten en stedelijke knooppunten als multimodale knooppunten tussen het langeafstandsverkeer en de regionale en lokale vervoersnetwerken.

⁴¹ 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).

⁴² 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).

⁴³ 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).

⁴⁴ Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

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.
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 kernnetwerk of het uitgebreide kernnetwerk 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) Europese meerwaarde aantonen door bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen binnen ten minste twee van de vier in artikel 4 genoemde categorieën;
en

- b) economisch levensvatbaar zijn op basis van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of, in het geval van dunbevolkte gebieden, een positieve bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het netwerk op basis van een sociaal-economische kosten-batenanalyse.
 - c) Geschrapt.
- 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.
 - 4 bis. De tenuitvoerlegging van projecten van gemeenschappelijk belang hangt af van de mate waarin het project voldragen is, van de naleving van Unierecht en nationaal recht en van de beschikbaarheid van financiële middelen, zonder daarbij vooruit te lopen op de financiële verplichtingen van een lidstaat of van de Unie.
 - 5. De Commissie kan de lidstaten aanbevelen om afzonderlijke entiteiten op te richten voor de coördinatie, de bouw en/of het beheer van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten van gemeenschappelijk belang, met name voor grootschalige en complexe projecten. De betrokken Europese coördinator krijgt de status van waarnemer in de raad van toezicht of in een soortgelijk bestuursorgaan van die entiteit.

Artikel 9

Samenwerking met derde landen

- 1. De Unie kan met derde landen samenwerken om via de projecten van gemeenschappelijk belang het trans-Europees vervoersnetwerk te verbinden met hun infrastructuurnetwerken teneinde, indien van toepassing, duurzame economische groei en het concurrentievermogen te bevorderen, en met name om:

- a) de uitbreiding van het beleid inzake het trans-Europese vervoersnetwerk tot derde landen te bevorderen, samen met ander daarmee verband houdend beleid van de Unie, met name op het gebied van milieu en klimaatbescherming;
- b) ervoor te zorgen dat het trans-Europees vervoersnetwerk en de vervoersnetwerken van derde landen aan grensposten op elkaar aansluiten, ook op het grondgebied van het derde land, om te zorgen voor naadloze verkeersstromen, grenscontroles, grensbewaking en andere grenscontroleprocedures;
- b bis) op het grondgebied van het derde land de verbinding tussen het trans-Europees vervoersnetwerk en de vervoersnetwerken van de derde landen tot stand te brengen;
- 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 vergemakkelijken en kortevaartroutes met derde landen te bevorderen, mits deze niet bijdragen tot koolstoflekage;
- f) de binnenvaart 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;
- i) het koolstofvrij maken van het vervoer te bevorderen, met name door in derde landen infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit te rollen, teneinde een permanent netwerk op te zetten dat gekoppeld is aan het trans-Europees vervoersnetwerk.

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.
3. Dit artikel loopt niet vooruit op enige financiële bijdrage van de Unie aan projecten in derde landen uit hoofde van andere rechtshandelingen van de EU.

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 vastgelegd 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, vervoersknooppunten (luchthavens, zeehavens, binnenhavens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en overslagterminals langs binnenwateren).
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 negen Europese vervoerscorridors, namelijk:
 - i. Atlantische Oceaan;
 - ii. Oostzee — Zwarte Zee — Egeïsche Zee;
 - iii. Oostzee – Adriatische Zee;
 - iv. Middellandse Zee;
 - v. Noordzee - Rijn - Middellandse Zee;
 - vi. Noordzee - Oostzee;
 - vii. Rijn – Donau;
 - viii. Scandinavië - Middellandse Zee;
 - ix. Westelijke Balkan — oostelijke Middellandse Zee,

worden gespecificeerd in de kaarten in bijlage III.

2. De lidstaten treffen passende maatregelen voor de ontwikkeling van de Europese vervoerscorridors zodat zij voldoen aan de bepalingen van deze verordening uiterlijk op 31 december 2030 wat betreft hun infrastructuur die deel uitmaakt van het kernnetwerk, en uiterlijk op 31 december 2040 wat betreft hun infrastructuur die deel uitmaakt van het uitgebreide kernnetwerk, tenzij in deze verordening anders is bepaald.
3. Onder voorbehoud van artikel 172, lid 2, VWEU, is de Commissie overeenkomstig artikel 60 van deze verordening bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging, binnen de grenzen van artikel 7, van de tracés van de Europese vervoerscorridors in bijlage III bij deze verordening, teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van belangrijke handelsstromen en het verkeer of met ingrijpende wijzigingen van het netwerk. Met betrekking tot wijzigingen in de tracés van corridors die van invloed zijn op delen op het grondgebied van buurlanden, worden deze gedelegeerde handelingen gebaseerd op overeenkomsten op hoog niveau inzake vervoersinfrastructuur-netwerken tussen de Unie en de betrokken buurlanden.

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 duurzamere vervoerswijzen voor goederen en passagiers te vergroten, met name om broeikasgasemissies en verontreiniging te verminderen en de sociale en economische voordelen van vervoer te vergroten;
 - 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) voor een optimale integratie van de vervoerswijzen en interoperabiliteit tussen vervoerswijzen te zorgen, met inbegrip van actieve vervoerswijzen in stedelijke gebieden;

- d) ontbrekende schakels te overbruggen en knelpunten te verwijderen, vooral op het gebied van interoperabiliteit en op grensoverschrijdende trajecten;
- e) de nodige infrastructuur uit te rollen om ongehinderd verkeer van emissievrije en emissiearme voertuigen, vaartuigen en luchtvaartuigen 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 het vervoer, 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) de digitalisering te verbeteren en automatisering te ontwikkelen, met name door de invoering en uitrol van ICT-systemen voor vervoer.

2. In aanvulling op de in lid 1 beschreven maatregelen wordt bijzondere aandacht besteed aan de nodige maatregelen om:

- a) de blootstelling van stedelijke gebieden aan de negatieve effecten van doorgaand spoor- en wegvervoer helpen te beperken; en
- b) verplaatst naar a)
- c) Geschrapt;⁴⁷

⁴⁷ Dit punt, dat betrekking heeft op het wegwerken van knelpunten, met name op het gebied van interoperabiliteit, is samengevoegd met lid 1, punt d).

- d) het gebruik van infrastructuur te optimaliseren, met name door efficiënt capaciteits- en verkeersbeheer en betere operationele prestaties.
- e) bij te dragen tot positieve effecten voor de gezondheid en het milieu door het gebruik van actieve vormen van mobiliteit te bevorderen via de ontwikkeling van passende infrastructuur voor fietsen en lopen.

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 interoperabel, hoogperformant netwerk voor passagierstreinen, waaronder een hogesnelheidsnetwerk, dat stedelijke knooppunten in de hele Unie met elkaar verbindt;
- c) de ontwikkeling van een efficiënte luchtvaart- en binnenvaartvervoersinfrastructuur en van een zeevervoersinfrastructuur die goed in de Europese maritieme ruimte is geïntegreerd;
- 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 bevordering van intermodale integratie van de volledige logistieke keten, met efficiënte verbindingen in de vervoers- en stadsknooppunten;
- g) de uitrol van de nodige infrastructuur om ongehinderd verkeer van emissievrije en emissiearme voertuigen, vaartuigen en luchtvaartuigen 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) spoorwegovergangen;
 - 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 vervoerswijze kunnen overstappen;
 - c) andere voorzieningen voor dienstverlening op de in bijlage I vermelde lijnen dan passagiersstations als gedefinieerd in artikel 3, lid 11, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad⁴⁸, 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;

⁴⁸ 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).

- d) toegangsroutes naar multimodale goederenterminals die zijn aangesloten op het spoornet, waaronder toegangsroutes naar multimodale goederenterminals in binnenhavens, zeehavens en op luchthavens, en toegangsroutes naar rangeerstations als gedefinieerd in bijlage II, punt 2.c) van Richtlijn 2012/34/EU;
 - e) besturing en seingeving langs het spoor;
 - f) energie-infrastructuur langs het spoor;
 - 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 Raad⁴⁹ 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, onverminderd de vrijstellingen in artikel 7, lid 1, van die richtlijn;
 - c) Geschrapt.

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).

2. De lidstaten zorgen ervoor dat tussen nu en 31 december 2050 op de spoorweg-infrastructuur van het uitgebreide netwerk, met uitzondering van 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) Geschrapt.
 - c) een aslast tot 22,5 ton mogelijk is zonder speciale toestemming;
 - d) goederentreinen met een lengte tot 740 m (locomotieven inbegrepen) zonder speciale toestemming kunnen rijden. Aan deze vereiste is voldaan indien op dubbelspoor per dag gemiddeld ten minste één treinpad per uur en per rijrichting kan worden toegewezen aan goederentreinen met een lengte tot 740 m, indien een spoorwegonderneming daarom heeft verzocht;
 - e) Geschrapt.

De eisen van de punten c) en d) zijn alleen van toepassing op de lijnen van het uitgebreide netwerk die:

- een multimodale goederenterminal of een zee- of binnenhaven verbinden met de dichtstbijzijnde kruising met het kernnetwerk of het uitgebreide kernnetwerk voor goederenvervoer, of
- een omleiding vormen van een lijn die deel uitmaakt van het kernnetwerk of het uitgebreide kernnetwerk voor goederenvervoer, of
- gemiddeld meer dan tien goederentreinen per dag in beide richtingen exploiteren op basis van de gegevens van het jaar voorafgaand aan de kennisgeving.

De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening van de betrokken lijnen in kennis. Voor grensoverschrijdende trajecten wordt deze kennisgeving gedaan in overleg met de andere betrokken lidstaten.

- 2 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide netwerk op de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, die is aangesloten op spoorlijnen die worden gebruikt voor goederenvervoer als gedefinieerd in artikel 15, lid 2, uiterlijk op 31 december 2050 voldoet aan de eisen van lid 2, punten c) en d), tenzij, met betrekking tot de eisen van lid 2, punt d), door de Commissie een vrijstelling van de toepassing van artikel 37, lid 3, is verleend overeenkomstig artikel 37, lid 5.
3. De eisen van de leden 2 en 2 bis zijn niet van toepassing op geïsoleerde netten.
- b) Geschrapt.
4. Onverminderd lid 3 verleent de Commissie op verzoek van een lidstaat, in naar behoren gemotiveerde gevallen, door middel van uitvoeringshandelingen vrijstellingen met betrekking tot de in dit artikel bedoelde eisen op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of potentiële negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Een dergelijk verzoek wordt met voldoende motivering gestaafd. Het verzoek om vrijstellingen wordt in het geval van grensoverschrijdende trajecten gecoördineerd met de aangrenzende lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen een advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaat voegt de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij zijn verzoek. Een lidstaat kan in één enkel verzoek om toekenning van meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt het verzoek in het licht van de verstrekte motivering en, in voorkomend geval, van het aanzienlijke effect ervan op de interoperabiliteit en continuïteit van het spoorwegnet. De Commissie houdt naar behoren rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

De Commissie kan de lidstaat uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die informatie binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van die informatie aan te vullen.

De Commissie neemt een besluit over de gevraagde vrijstelling uiterlijk 6 maanden na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk 4 maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten op de hoogte van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 16

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk voldoet aan artikel 15, lid 1.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2040 de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen voor lijnen die deel uitmaken van het netwerk voor goederenvervoer:
 - a) voldoet aan de vereisten van artikel 15, lid 2, punten a) en c);
 - b) geschikt is om goederentreinen met een lengte tot 740 m (locomotieven inbegrepen) zonder speciale toestemming daarop te laten rijden. Aan dat voorschrift wordt voldaan als ten minste aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - i) op dubbelspoor kan minstens één treinpad per twee uur en per rijrichting en kunnen dagelijks minstens 24 treinpaden toegewezen worden aan goederentreinen met een lengte tot 740 m, indien een spoorwegonderneming daarom heeft verzocht;

- ii) op enkelspoor kan minstens één treinpad per drie uur en per rijrichting en kunnen dagelijks minstens 12 treinpaden toegewezen worden aan goederentreinen met een lengte tot 740 m, indien een spoorwegonderneming daarom heeft verzocht;
- c) voor spoortrajecten die de multimodale goederenterminals van twee stedelijke knooppunten of de multimodale goederenterminal van een stedelijk knooppunt en een grensdoorlaatpost met elkaar verbinden, meer is dan 75 % van de lengte van elk spoorwegtraject ontworpen voor een snelheid tot 100 km/u voor goederentreinen op de goederenlijnen van het uitgebreide kernnetwerk.

2 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2040 de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen voor lijnen die deel uitmaken van het netwerk voor passagiersvervoer:

- a) voldoet aan de voorschriften van artikel 15, lid 2, punt a), op de passagierslijnen van het uitgebreide kernnetwerk;
- b) voor spoortrajecten die de multimodale goederenterminals van twee stedelijke knooppunten of de multimodale goederenterminal van een stedelijk knooppunt en een grensdoorlaatpost met elkaar verbinden, meer is dan 75 % van de lengte van elk spoorwegtraject ontworpen voor een snelheid tot 100 km/u voor goederentreinen op de goederenlijnen van het uitgebreide kernnetwerk.

2 ter. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk op de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, uiterlijk op 31 december 2040 voldoet aan de eisen van artikel 15 lid 2, punt c), en artikel 16, lid 2, punt b), tenzij, met betrekking tot de eisen van artikel 16, lid 2, punt b), door de Commissie een vrijstelling van de toepassing van artikel 37, lid 3, is verleend overeenkomstig artikel 37, lid 5.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, uiterlijk op 31 december 2030:

- a) voor lijnen die deel uitmaken van het netwerk voor goederenvervoer: voldoet aan de vereisten van artikel 16, lid 2, punten a), b) en c);
- b) voor lijnen die deel uitmaken van het netwerk voor passagiersvervoer: voldoet aan de vereisten van artikel 15, lid 2, punt a).

3 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2040 de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, voldoet aan de vereisten van artikel 16, lid 2 bis, punt), b).

3 bis bis. De lidstaten zorgen ervoor dat in de Europese vervoerscorridors op hun grondgebied uiterlijk op 31 december 2040 op de lijnen voor goederenvervoer die deel uitmaken van de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk of het uitgebreide kernnetwerk, de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, verkeer mogelijk is van goederentreinen die standaardopleggers tot 4 meter hoog vervoeren op wagons met een hoogte van minstens 27 centimeter.

Aan dat voorschrift wordt geacht te zijn voldaan als in elke Europese vervoerscorridor op het grondgebied van de lidstaat minstens de volgende voorwaarden zijn vervuld:

- er is minstens één directe lijn die aan die eis voldoet en die op het grondgebied van een lidstaat en op de grensoverschrijdende lijnen met elke aangrenzende lidstaat treinverkeer zonder onderbreking mogelijk maakt;
- er is minstens één directe lijn die aan die eis voldoet en die naar minstens één overslagterminals voor weg- en spoorvervoer of één netwerk van multimodale goederenterminals loopt in of grenzend aan een zeehaven die deel uitmaakt van de Europese vervoerscorridor op het grondgebied van een lidstaat;
- er is, indien zich op het grondgebied van een lidstaat een of meer eindpunten van een corridor bevinden, minstens voor één van deze eindpunten één directe lijn die aan die eis voldoet.

Voor grensoverschrijdende trajecten geschiedt de keuze van de betrokken lijnen in overleg met de betrokken aangrenzende lidstaten.

De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening van de betrokken lijnen in kennis.

- 3 ter. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk op de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, uiterlijk op 31 december 2030 voldoet aan de eisen van artikel 15 lid 2, punt c), en artikel 16, lid 2, punt b), tenzij, met betrekking tot de eisen van artikel 16, lid 2, punt b), door de Commissie een vrijstelling van de toepassing van artikel 37, lid 3, is verleend overeenkomstig artikel 37, lid 5.
4. De eisen van de leden 2 tot en met 3 ter zijn niet van toepassing op geïsoleerde netten.
5. Onverminderd lid 4 verleent de Commissie op verzoek van een lidstaat, in naar behoren gemotiveerde gevallen, door middel van uitvoeringshandelingen vrijstellingen met betrekking tot de in dit artikel bedoelde eisen op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of potentiële negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Een dergelijk verzoek wordt met voldoende motivering gestaafd. Het verzoek om vrijstellingen wordt in het geval van grensoverschrijdende trajecten gecoördineerd met de aangrenzende lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen een advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaat voegt de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij zijn verzoek. Een lidstaat kan in één enkel verzoek om toekenning van meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt het verzoek in het licht van de verstrekte motivering en, in voorkomend geval, van het aanzienlijke effect ervan op de interoperabiliteit en continuïteit van het spoorwegnet. De Commissie houdt naar behoren rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

Wanneer de Commissie verzoeken om vrijstelling van de eis met betrekking tot het vervoer van opleggers als bedoeld in lid 3 bis bis beoordeelt, neemt zij vooral de resultaten van de sociaal-economische kosten-batenanalyse in overweging, alsook de mogelijke verstoring van de diensten als gevolg van de werkzaamheden om aan deze eis te voldoen.

Wanneer de Commissie verzoeken om vrijstelling van de in dit artikel vastgestelde vereisten voor het uitgebreid kernnetwerk beoordeelt, neemt zij vooral de belangrijke investeringen in overweging die de betrokken lidstaat op een parallelle lijn in de onmiddellijke nabijheid van de nieuw aan te leggen lijnen heeft uitgevoerd.

De Commissie kan de lidstaat uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die informatie binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van die informatie aan te vullen.

De Commissie neemt een besluit over de gevraagde vrijstelling uiterlijk 6 maanden na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk 4 maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten op de hoogte van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 16 bis

Europese nominale standaardspoorwijdte

1. De lidstaten zorgen ervoor dat alle nieuwe spoorweglijnen van het uitgebreide kernnetwerk en het kernnetwerk, met inbegrip van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, met een Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm worden gebouwd. Aan die vereiste wordt geacht voldaan te zijn indien treinen met een spoorwijdte van 1435 mm uiterlijk in 2030 op de infrastructuur van het kernnetwerk kunnen rijden en in 2040 op die van het uitgebreide kernnetwerk. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "nieuwe spoorweglijn" verstaan een lijn waarvan de bouw nog niet gestart is op de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

2. In afwijking van lid 1 wordt door de lidstaten die bij de inwerkingtreding van deze verordening geen plan hebben om overeenkomstig bijlage I bij deze verordening op hun grondgebied een nieuwe spoorweglijn te verbinden met de landgrens van een andere lidstaat, een plan opgesteld waarin wordt vastgelegd dat de nieuwe spoorweglijn moet worden aangelegd met de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm. In dit plan wordt rekening gehouden met de gevolgen voor de interoperabiliteit met aangrenzende lidstaten door overeenkomstig lid 3 met name de mogelijke migratie van bestaande spoorweglijnen in overweging te nemen. Het plan omvat een sociaal-economische kosten-batenanalyse ter rechtvaardiging van het besluit van de lidstaat om in voorkomend geval geen nieuwe spoorweginfrastructuur met Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm te bouwen en een beoordeling van het effect van die beslissing op de interoperabiliteit. Dit plan wordt uiterlijk twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening aan de Commissie voorgelegd.
3. Lidstaten waarvan het bestaand spoornet of een deel daarvan een andere spoorwijdte heeft dan de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm, evalueren deze verordening uiterlijk twee jaar na de datum van inwerkingtreding, en bepalen daarbij welke bestaande spoorweglijnen van de Europese vervoerscorridors eventueel naar de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm kunnen migreren. Voor grensoverschrijdende trajecten wordt de evaluatie gecoördineerd met de aangrenzende lidstaten. De evaluatie een sociaal-economische kosten-batenanalyse van de levensvatbaarheid van de mogelijke migratie en een beoordeling van de gevolgen voor de interoperabiliteit.

Op basis van de in de eerste alinea bedoelde evaluatie stellen de lidstaten uiterlijk een jaar na de voltooiing van de evaluatie in voorkomend geval een migratieplan op waarin zij bepalen welke bestaande spoorweglijnen van de Europese vervoerscorridors naar de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm zullen migreren, met een tijdpad voor de migratie.

De leden 1 en 2 zijn van overeenkomstige toepassing op de spoorweglijnen waarvan de bouw op de datum van inwerkingtreding van deze verordening al was gestart.

4. Voor Europese vervoerscorridors die goederenspoorlijnen met een andere spoorwijdte dan de Europese nominale standaardspoorwijdte omvatten, worden de uit de in de leden 2 en 3 bedoelde plannen voortvloeiende prioriteiten voor infrastructuur- en investeringsplanning overeenkomstig artikel 53 opgenomen in het eerste werkplan van de Europese coördinator.
5. Op verzoek van een lidstaat verleent de Commissie, in naar behoren gemotiveerde gevallen en op basis van negatieve resultaten van een sociaal-economische analyse, door middel van uitvoeringshandelingen een tijdelijke vrijstelling van de in lid 1 bedoelde eisen verlenen voor nieuwe spoorlijnen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk of voor een deel daarvan. Elk verzoek om vrijstelling moet voldoende gemotiveerd zijn. Het verzoek om vrijstellingen wordt in het geval van grensoverschrijdende trajecten gecoördineerd met de aangrenzende lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen een advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaat voegt de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij zijn verzoek. Een lidstaat kan in één enkel verzoek om toekenning van meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt het verzoek in het licht van de verstrekte motivering en, in voorkomend geval, van het aanzienlijke effect ervan op de interoperabiliteit en continuïteit van het spoorwegnet. De Commissie houdt naar behoren rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

De Commissie kan de lidstaat uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die informatie binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van die informatie aan te vullen.

De Commissie neemt een besluit over de gevraagde vrijstelling uiterlijk 6 maanden na ontvangst van het in de tweede alinea bedoelde verzoek of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk 4 maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is. In het besluit wordt vermeld voor welke termijn de vrijstelling is verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten op de hoogte van de krachtens de vierde alinea verleende vrijstellingen.

Artikel 17

Europees beheersysteem voor het spoorverkeer

1. De lidstaten waarborgen dat:

- ERTMS uiterlijk op 31 december 2040 is uitgerust op de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk en uiterlijk op 31 december 2050 op het uitgebreide netwerk, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, waarbij ervoor wordt gezorgd dat ERTMS langs het spoor en aan boord van treinen op gesynchroniseerde en geharmoniseerde wijze wordt uitgerold;
- ERTMS wordt uitgerold op de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen van de uitgebreide kern uiterlijk op 31 december 2040 en op het uitgebreide netwerk uiterlijk op 31 december 2050 indien de betrokken lidstaat, in overleg met de relevante belanghebbenden, met name de infrastructuurbeheerder, die uitrusting noodzakelijk acht.

a) Geschrapd.

b) Geschrapt.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2030:

- de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, voldoet aan de voorschriften van lid 1;
- ERTMS uitgerold is op de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen van het kernnetwerk indien de betrokken lidstaat, in overleg met de relevante belanghebbenden, met name de infrastructuurbeheerder, die uitrusting noodzakelijk acht.

2 bis. De lidstaten streven ernaar in voorkomend geval klasse B-systemen uiterlijk op 31 december 2050 buiten bedrijf te stellen.

3. Geschrapt.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, uiterlijk op 31 december 2050 is uitgerust met radiogebaseerd ERTMS.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat op de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, vanaf 31 december 2030 radiogebaseerd ERTMS wordt uitgerold bij de aanleg van een nieuwe lijn.

5 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2050 radiogebaseerd ERTMS wordt uitgerold op de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk indien de betrokken lidstaat, in overleg met de relevante belanghebbenden, met name de infrastructuurbeheerder, die uitrusting noodzakelijk acht. Ingeval een nieuwe lijn wordt gebouwd, wordt de uitrol gewaarborgd vanaf 31 december 2030.

5 ter. De eisen van de leden 1 tot en met 5 bis zijn niet van toepassing op geïsoleerde netten.

6. Onverminderd artikel 5 ter verleent de Commissie, op verzoek van een lidstaat en in naar behoren gemotiveerde gevallen, vrijstellingen voor de in de leden 1 tot en met 5 bis genoemde voorschriften door middel van uitvoeringshandelingen. Elk verzoek om een vrijstelling moet gebaseerd zijn op een negatief resultaat van een sociaal-economische kosten-batenanalyse en een beoordeling van de gevolgen voor de interoperabiliteit. Een dergelijk verzoek wordt met voldoende motivering gestaafd. Het verzoek om vrijstellingen wordt in het geval van grensoverschrijdende trajecten gecoördineerd met de aangrenzende lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen een advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaat voegt de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij zijn verzoek. Een lidstaat kan in één enkel verzoek om toekenning van meerdere vrijstellingen verzoeken. De gevraagde vrijstellingen voldoen aan de vereisten van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁰.

De Commissie beoordeelt het verzoek in het licht van de in de eerste alinea bedoelde motivering en van het aanzienlijke effect ervan op de interoperabiliteit. De Commissie houdt naar behoren rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

De Commissie kan de lidstaat uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die informatie binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van die informatie aan te vullen.

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).

De Commissie neemt een besluit over de gevraagde vrijstelling uiterlijk 6 maanden na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk 4 maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten op de hoogte van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 18

[verplaatst naar artikel 65.]

Artikel 19

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur

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) migratie naar de Europese nominale standaardspoorwijdte (1435 mm), waar van toepassing;
- b) de beperking van de gevolgen van door spoorvervoer veroorzaakte geluiden en trillingen, met name door maatregelen voor rollend materieel en infrastructuur, waaronder geluidsschermen;
- c) de verbetering van de veiligheid van spoorwegovergangen;
- d) in voorkomend geval, de aansluiting van spoorweginfrastructuur op de binnenhaveninfrastructuur;
- e) afhankelijk van de sociaal-economische kosten-batenanalyse, de ontwikkeling van infrastructuur voor treinen met een lengte van 740 m tot 1 500 m en een aslast tot 25,0 t bij de aanleg en modernisering van spoorlijnen die essentieel zijn voor het goederenvervoer;

- f) 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;
- g) bij de aanleg of verbetering van spoorweginfrastructuur, het waarborgen van de continuïteit en toegankelijkheid van voet- en fietspaden, en het ontwikkelen van fietsstallingen in de buurt van stations om actieve vervoerswijzen te bevorderen;
- h) de ontwikkeling van innovatieve alternatieve brandstoftechnologie voor spoorwegen, zoals waterstof voor trajecten die zijn vrijgesteld van de elektrificatieverplichting, en voor toegangsroutes;
- i) voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, voorzien in een standaard die het verkeer mogelijk maakt van goederentreinen die standaardopleggers tot 4 meter hoog vervoeren op [...]wagons met een hoogte van minstens 33 centimeter, zonder de aanvullende eis van speciale toestemming om dergelijke treinen te exploiteren.

AFDELING 2

BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR

Artikel 20

Infrastructuurcomponenten

1. De binnenvaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:
 - a) rivieren;
 - b) kanalen;
 - c) meren en lagunes;

- d) de bijbehorende infrastructuur zoals sluizen, liften, bruggen en stuwmeren, 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, platforms, landaanwinning en de nodige infrastructuur voor vervoer binnen en buiten het havengebied;
- h) de in lid 2 bedoelde 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;
- 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, 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. Om deel uit te maken van het uitgebreide netwerk voldoet een binnenhaven aan de volgende voorwaarden:

- 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 eventueel afvalontvangstvoorzieningen, ontgassings-faciliteiten, geluidsbeperkende maatregelen en maatregelen ter vermindering van lucht- en waterverontreiniging.
2. De lidstaten zorgen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in binnenhavens overeenkomstig Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen].

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de binnenhavens van het kernnetwerk voldoen aan de voorschriften van artikel 21, lid 1, punten a) en b), uiterlijk op 31 december 2030 en aan de voorschriften van artikel 21, lid 1, punt c), uiterlijk op 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 de in lid 3, punt a, bedoelde minimale eisen voor waterwegen en de in lid 3, punten b), c) en d) bedoelde minimale eisen voor dienstverleningsniveaus te verzekeren (goede bevaarbaarheid).

De lidstaten voorkomen dat deze minimale eisen of de gedefinieerde achterliggende criteria ervan verslechteren. Indien het binnenvaartnetwerk bij de inwerkingtreding van deze verordening niet aan deze minimale eisen voldoet, stellen de lidstaten alles in het werk om te voorkomen dat de toestand ervan verslechtert.

3. De lidstaten zorgen er met name voor dat uiterlijk op 31 december 2030:
 - a) de vaardiepte van rivieren, kanalen, meren, lagunes, 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. Na goedkeuring door de betrokken lidstaten overeenkomstig artikel 172 VWEU, stelt de Commissie in nauwe samenwerking met die lidstaten en in voorkomend geval in overleg met de krachtens internationale overeenkomsten opgerichte binnenvaartcommissies, uitvoeringshandelingen vast, waarin per corridor, per waterweg of waterwegsectie de in de vorige alinea bedoelde referentiewaterstanden nader worden bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 59, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Zij moeten consistent zijn met de voorschriften die zijn vastgelegd in internationale verdragen, in overeenkomsten tussen de lidstaten, met inbegrip van de regelingen die zijn vastgesteld door de krachtens die verdragen en overeenkomsten opgerichte binnenvaartcommissies.

- b) De lidstaten maken op een voor het publiek toegankelijke website het in punt a bedoelde aantal dagen per jaar bekend 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, meren en lagunes uitgerust zijn met RIS voor alle diensten overeenkomstig Richtlijn 2005/44/EG⁵¹, zodat gebruikers over de grenzen heen realtime-informatie krijgen.

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).

4. Op verzoek van een lidstaat verleent de Commissie, in naar behoren gemotiveerde gevallen, vrijstellingen van de in lid 3), punt a), bedoelde minimumeisen per waterweg en, in voorkomend geval, per waterwegsectie door middel van uitvoeringshandelingen, op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, of negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of potentiële negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit, of voor cultureel erfgoed. Een dergelijk verzoek wordt met voldoende motivering gestaafd. Het verzoek om vrijstellingen wordt in voorkomend geval gecoördineerd met de aangrenzende lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen een advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaat voegt de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij zijn verzoek. Een lidstaat kan in één enkel verzoek om toekenning van meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt het verzoek in het licht van de in de eerste alinea bedoelde motivering. De Commissie houdt naar behoren rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

De Commissie kan de lidstaat uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die informatie binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van die informatie aan te vullen.

De Commissie neemt een besluit over de gevraagde vrijstelling uiterlijk 6 maanden na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk 4 maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten op de hoogte van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

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.

4 bis. In geval van overmacht herstellen de lidstaten de bevaarbaarheid weer tot de vorige status zodra de situatie dat toelaat.

5. De Commissie kan richtsnoeren opstellen om een coherente aanpak van de toepassing van de goede bevaarbaarheid in de Unie te waarborgen. Die richtsnoeren kunnen met name betrekking hebben op:

a) aanvullende parameters voor waterwegen die specifiek zijn voor vrij stromende rivieren;

a bis) aanvullende parameters voor de bevaarbare breedte van een kanaal;

b) Geschrapt.

c) Geschrapt.

d) Geschrapt.

e) de uitrol van infrastructuur voor alternatieve energie om een corridorbrede toegang tot alternatieve brandstoffen te waarborgen;

f) het gebruik van 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.

6. Geschrapt.

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) verbetering van de digitaliserings- en automatiseringsprocessen, vooral met het oog op meer veiligheid, beveiliging en duurzaamheid in de binnenvaart, ook binnen stedelijke knooppunten;
- d) de modernisering en uitbreiding van de infrastructuurcapaciteit, waaronder die voor aanleg- en rustplaatsen en voor de diensten die nodig zijn multimodaal vervoer binnen en buiten het havengebied en op de waterweg;
- 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;
- f) de ontwikkeling en het gebruik van binnenschepen met geringe diepgang die geschikt zijn voor lage waterstanden;
- g) bij de aanleg of verbetering van binnenvaartinfrastructuur, het waarborgen van de continuïteit en toegankelijkheid van voet- en fietspaden om actieve vervoerswijzen te bevorderen;

- h) het bevorderen van acties om te voorkomen dat de toestand van de waterweg verslechtert.

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 aan land door middel van de totstandbrenging of verbetering van kortevaartroutes en door de ontwikkeling van zeehavens op het grondgebied van de lidstaten en hun verbindingen met het achterland, zodat wordt gezorgd voor een efficiënte, levensvatbare en duurzame integratie met andere vervoerswijzen.
2. De Europese maritieme ruimte bestaat uit:
 - a) de zeevaartinfrastructuur binnen de havengebieden van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, met inbegrip van de connectiviteit met het achterland;
 - b) bredere maatregelen die geen verband houden met specifieke havens en die de Europese maritieme ruimte en de maritieme industrie in de breedte ten goede komen, zoals steun voor werkzaamheden die de bevaarbaarheid het hele jaar door verzekeren (ijs breken), de transitie naar duurzaam zeevervoer faciliteren en de synergie tussen vervoer en energie verbeteren, onder meer door de rol van havens als energie-knooppunt te stimuleren en de energietransitie te ondersteunen, en ICT-systemen voor vervoer en hydrografische onderzoeken;

- c) de bevordering van duurzame en veerkrachtige kortevaartverbindingen, met name die welke de goederenstromen bundelen om negatieve externe kosten, zoals emissies en congestie door het wegvervoer binnen de Unie, te verminderen en die de toegang tot ultraperifere en andere afgelegen, insulaire en perifere regio's verbeteren door de totstandbrenging of modernisering van duurzame, regelmatige en frequente maritieme diensten.

d) Geschrapt.

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, platforms, steigers, dokken, dijken, gedempte zones en landaanwinning;
- c) zeekanalën;
- d) navigatiehulpmiddelen;
- e) haveninvaarten, vaargeulen en sluizen;
- f) golfbrekers;
- g) de verbindingen van havens met het trans-Europees vervoersnetwerk;
- h) ICT-systemen voor vervoer, waaronder EMSWe en VTMISS;
- i) infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;

- j) bijbehorende uitrusting, zoals met name uitrusting voor verkeers- en vrachtbeheer, voor de beperking van negatieve gevolgen voor het milieu, onder meer voor afvalvrije werkzaamheden en maatregelen op het gebied van de circulaire economie, voor 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 aanleg- en verdiepingsbaggerwerken en voor de bescherming van de haven en de haveninvaart;
- k) Geschrapt.
- l) infrastructuur ter facilitering van havenactiviteiten in verband met windmolenparken op zee en hernieuwbare energie.

4. Om deel uit te maken van het uitgebreide netwerk voldoet een zeehaven aan minstens een van de volgende voorwaarden:

- 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;
- b bis) het totale jaarlijkse vrachtvolume, voor bulkgoederen en/of stukgoederen, bedraagt jaarlijks meer dan 500 000 ton en haar bijdrage tot het diversifiëren van de energiebevoorrading van de EU en tot een snellere uitrol van hernieuwbare energie behoort tot een van de hoofdactiviteiten van de haven. 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 in de zin van artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1059/2003⁵².
- 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.

Artikel 25

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten zorgen voor het volgende:
 - a) in de zeehavens van het uitgebreide netwerk wordt infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uitgerold overeenkomstig 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, in het bijzonder ontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad⁵³;
 - c) VTMISS en SafeSeaNet worden ingevoerd overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG;
 - d) de nationale maritieme éénloketsystemen worden ingevoerd overeenkomstig Verordening (EU) 2019/1239.

⁵² Verordening (EG) nr. 1059/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de opstelling van een gemeenschappelijke nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek (NUTS)

⁵³ 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).

2. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2050:
- a) de zeehavens van het uitgebreide netwerk met een totaal jaarlijks vrachtvolume van meer dan 2 miljoen ton aangesloten zijn op de spoor- en wegeninfrastructuur en, waar mogelijk, op de binnenwateren. Als referentie voor dat totaalvolume geldt het recentst beschikbare driejaarlijkse gemiddelde op basis van de statistieken van Eurostat;
 - 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 die twee zeeën met elkaar verbinden, of vanaf de zee toegang bieden tot zeehavens, 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.

De in de eerste alinea, punt a), genoemde verplichting inzake aansluiting is niet van toepassing indien specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen die aansluiting verhinderen;

3. Op verzoek van een lidstaat verleent de Commissie, in naar behoren gemotiveerde gevallen, vrijstellingen van de in de de in lid 2, eerste alinea, bedoelde minimumeisen door middel van uitvoeringshandelingen, op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, of negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of potentiële negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Een dergelijk verzoek wordt met voldoende motivering gestaafd. Een lidstaat kan in één enkel verzoek om toekenning van meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt het verzoek in het licht van de in de eerste alinea bedoelde motivering.

De Commissie kan de lidstaat uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die informatie binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van die informatie aan te vullen.

De Commissie neemt een besluit over de gevraagde vrijstelling uiterlijk 6 maanden na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk 4 maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten op de hoogte van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

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 verleent de Commissie, in naar behoren gemotiveerde gevallen, vrijstellingen van de in de de in lid 2, bedoelde minimumeisen door middel van uitvoeringshandelingen, op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, of negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of potentiële negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Een dergelijk verzoek wordt met voldoende motivering gestaafd. Een lidstaat kan in één enkel verzoek om toekenning van meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt het verzoek in het licht van de in de eerste alinea bedoelde motivering.

De Commissie kan de lidstaat uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die informatie binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van die informatie aan te vullen.

De Commissie neemt een besluit over de gevraagde vrijstelling uiterlijk 6 maanden na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk 4 maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten op de hoogte van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van maritieme infrastructuur en de Europese maritieme ruimte

Bij de bevordering van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot zeevaartinfrastructuur en de Europese maritieme ruimte wordt, naast 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, platforms, steigers, dokken, dijken, gedempte zones en landaanwinning;
- b bis) de verbetering van de in artikel 36 bedoelde verbindingsinfrastructuur, uitrusting en systemen;
- c) betere digitaliserings- en automatiseringsprocessen, vooral met het oog op meer veiligheid, beveiliging, efficiëntie en duurzaamheid;
- d) de invoering en bevordering van nieuwe technologieën en innovatie, alsook van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen;
- 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, waaronder regelingen voor milieustimulerende maatregelen;

- h) de in artikel 24, lid 2, punten b) en c), bedoelde acties.

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) geschrapt;
 - viii) geschrapt;
 - ix) geschrapt;
 - x) infrastructuur om de gevolgen voor het milieu te beperken;

- b) bijbehorende uitrusting, inclusief systemen voor het wegen van rijdende voertuigen;
 - c) digitale infrastructuur en ICT-systemen voor vervoer;
 - d) toegangswegen tot multimodale goederenterminals;
 - e) verbindingen van goederenterminals en logistieke platforms met de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk;
 - f) busterminals;
 - g) infrastructuur voor inrichtingen voor alternatieve brandstoffen;
 - h) parkeer- en rustplaatsen, inclusief veilige en beveiligde parkeerterreinen voor bedrijfsvoertuigen.
2. De in lid 1, punt a), en bijlage I 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.

Artikel 29

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten zorgen voor 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 Raad⁵⁴;
- b) de wegen worden ontworpen, aangelegd of verbeterd en onderhouden op een hoog verkeersveiligheidsniveau;
- c) de wegen worden ontworpen, aangelegd of verbeterd en onderhouden op een hoog milieubeschermingsniveau, waar nodig ook door geluidsbeperkende maatregelen 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 Raad⁵⁵;
- e) de interoperabiliteit van tolheffingssystemen wordt in voorkomend geval gewaarborgd overeenkomstig Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁶, Uitvoeringsverordening C/2019/9080 van de Commissie⁵⁷ en Gedelegeerde Verordening C/2019/8369 van de Commissie⁵⁸;

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

⁵⁷ 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).

⁵⁸ 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).

- f) de tolgeden of gebruiksrechten worden in voorkomend geval geheven overeenkomstig Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵⁹;
- 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 overeenstemming is met de krachtens die richtlijn⁶⁰ vastgestelde gedelegeerde handelingen;
- h) op het wegennet wordt infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uitgerold in overeenstemming met Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen].

2. De lidstaten waarborgen dat de wegen, als bedoeld in artikel 28, lid 1, punt a), van het uitgebreide netwerk uiterlijk op 31 december 2050 aan de volgende vereisten voldoen:

- a) Geschrapt.
- b) er zijn rustplaatsen beschikbaar op maximaal 100 km afstand van elkaar, met voldoende parkeerruimte en passende voorzieningen, waaronder sanitair, die voldoen aan de behoeften van divers personeel;
- c) Geschrapt.
- d) gemiddeld om de 300 km zijn er op het netwerk van een lidstaat systemen voor het wegen van rijdende voertuigen geïnstalleerd. Bij de uitrol van die systemen kunnen de lidstaten zich richten op weggedeelten met veel vrachtverkeer. Die systemen moeten de identificatie mogelijk maken van voertuigen en voertuigcombinaties waarvan vermoed wordt dat ze de in Richtlijn 96/53/EG vastgelegde maximaal toegestane gewichten hebben overschreden.

⁵⁹ 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).

⁶⁰ 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 [...]).

3. De lidstaten zorgen ervoor dat er 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.
- uiterlijk op 31 december 2030 voor de bestaande infrastructuur van het uitgebreide netwerk;
 - uiterlijk op 31 december 2050 of, indien het weggedeelte eerder is voltooid, uiterlijk op de datum van voltooiing ervan, voor de nieuwe infrastructuur van het uitgebreide netwerk.
4. Op verzoek van een lidstaat verleent de Commissie, in naar behoren gemotiveerde gevallen, door middel van uitvoeringshandelingen vrijstellingen van het in lid 2 vermelde vereiste indien de verkeersdichtheid in beide richtingen niet meer dan 10 000 voertuigen per dag bedraagt en/of op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, of negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of potentiële negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Een dergelijk verzoek wordt met voldoende motivering gestaafd. Het verzoek om vrijstellingen wordt in voorkomend geval gecoördineerd met de aangrenzende lidstaten. Aangrenzende lidstaten kunnen een advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaat voegt de adviezen van aangrenzende lidstaten bij zijn verzoek. Een lidstaat kan in één enkel verzoek om toekenning van meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt het verzoek in het licht van de in de eerste alinea bedoelde motivering. De Commissie houdt naar behoren rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

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).

De Commissie kan de lidstaat uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die informatie binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van die informatie aan te vullen.

De Commissie neemt een besluit over de gevraagde vrijstelling uiterlijk 6 maanden na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk 4 maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten op de hoogte van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

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.
- 1 bis. De lidstaten zien erop toe dat de wegen, als bedoeld in artikel 28, lid 1, punt a), uiterlijk op 31 december 2030 wat betreft de wegeninfrastructuur van het kernnetwerk, en uiterlijk op 31 december 2040 wat betreft de wegeninfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk, aan de volgende eisen voldoen:
 - i) zij beschikken, behalve op bepaalde plaatsen of tijdstippen, over rijbanen voor beide verkeersrichtingen die van elkaar gescheiden zijn door een strook die niet voor het verkeer is bestemd, of op een andere wijze die een gelijkwaardig veiligheidsniveau garandeert; en

- ii) zij hebben geen gelijkvloerse kruisingen met een andere weg, spoorweg of trambaan, fietspad of voetpad.

iii) geschrapt

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de wegeninfrastructuur van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2040 voldoet aan de volgende vereisten:
 - a) langs de wegen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk zijn rustplaatsen beschikbaar op maximaal 60 km afstand van elkaar, met voldoende parkeerruimte en passende voorzieningen, waaronder sanitair, die voldoen aan de behoeften van divers personeel;
 - b) geschrapt;
 - c) er is voldaan aan de vereisten van artikel 29, lid 2, punt d).
3. De lidstaten stellen alles in het werk om te zorgen voor de totstandbrenging van veilige en beveiligde parkeerterreinen uiterlijk op 31 december 2040 langs wegen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk of binnen een rijafstand van maximaal 3 km van de dichtstbijzijnde afslag van een weg van het trans-Europees vervoersnetwerk, op een gemiddelde onderlinge afstand van 150 km en met voldoende parkeerplaatsen voor bedrijfsvoertuigen en conform de eisen van artikel 8 bis, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006⁶². De lidstaten kunnen zich richten op weggedeelten met veel vrachtverkeer.

⁶² 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, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (Voor de EER relevante tekst) (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

4. De lidstaten waarborgen dat de wegeninfrastructuur aan de eisen van artikel 29, lid 3, voldoet, en wel:
- voor de bestaande infrastructuur van het kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2025 en voor de bestaande infrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2030;
 - voor de nieuwe infrastructuur van het kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2030 en voor de nieuwe infrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2040 of, indien het weggedeelte eerder is voltooid, uiterlijk op de datum van voltooiing ervan.
5. Op verzoek van een lidstaat verleent de Commissie, in naar behoren gemotiveerde gevallen, door middel van uitvoeringshandelingen vrijstellingen van de in de leden 1a en 2 vermelde vereisten indien de verkeersdichtheid in beide richtingen niet meer dan 10 000 voertuigen per dag bedraagt en/of op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, of negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of potentiële negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Een dergelijk verzoek wordt met voldoende motivering gestaafd. Het verzoek om vrijstellingen wordt in voorkomend geval gecoördineerd met de aangrenzende lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen een advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaat voegt de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij zijn verzoek. Een lidstaat kan in één enkel verzoek om toekenning van meerdere vrijstellingen verzoeken.
- De Commissie beoordeelt het verzoek in het licht van de in de eerste alinea bedoelde motivering. De Commissie houdt naar behoren rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.
- De Commissie kan de lidstaat uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die informatie binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van die informatie aan te vullen.

De Commissie neemt een besluit over de gevraagde vrijstelling uiterlijk 6 maanden na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk 4 maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten op de hoogte van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

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 verbeteren van digitaliserings- en automatiseringsprocessen, 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 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;
- e) het tot stand brengen op het uitgebreide netwerk van veilige en beveiligde parkeerterreinen met voldoende parkeerplaatsen voor bedrijfsvoertuigen en conform de eisen van artikel 8 bis, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006⁶³.

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 en vertiports;
 - 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;

⁶³ 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, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (Voor de EER relevante tekst) (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

- e) infrastructuur met betrekking tot alternatieve brandstoffen en elektriciteitsvoorziening voor stilstaande luchtvaartuigen;
- 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;
- h) ruimtehavens.

2. Om deel uit te maken van het uitgebreide netwerk voldoet een luchthaven aan minstens een van de volgende voorwaarden:

- 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

Vereisten voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten zorgen voor het volgende:

- a) de luchthavens van het kernnetwerk met een totaal jaarlijks passagiersvolume van meer dan vier miljoen passagiers worden uiterlijk op 31 december 2040 aangesloten op het trans-Europees spoorwegnet en op de overeenkomstige stedelijke knooppunten, zoals uiteengezet in bijlage II, per spoor, metro, lightrail of tram, tenzij dergelijke verbindingen door specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen worden verhinderd;
- b) Geschrapt.
- c) elke op hun grondgebied gelegen luchthaven beschikt over ten minste één terminal die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante en niet-discriminerende tarieven voor alle exploitanten en gebruikers toegankelijk is in overeenstemming met Richtlijn (EG) nr. 2009/12⁶⁴;
- d) de luchtvaartinfrastructuur is in overeenstemming 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 Raad⁶⁵;
- e) de infrastructuur voor luchtverkeersbeheer biedt de mogelijkheid het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand te brengen, overeenkomstig de Verordeningen (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 wordt infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uitgerold in overeenstemming met Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen];

⁶⁴ Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11).

⁶⁵ 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 luchthavens van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk met een totaal jaarlijks passagiersvolume van meer dan vier miljoen passagiers voorzien uiterlijk op 31 december 2030 voor de luchthavens van het kernnetwerk, en uiterlijk op 31 december 2040 voor de luchthavens van het uitgebreide netwerk, in infrastructuur voor de toevoer van ververste lucht naar stilstaande luchtvaartuigen op voor commerciële vervoersactiviteiten gebruikte standplaatsen voor luchtvaartuigen aan de gate;

2. Op verzoek van een lidstaat verleent de Commissie, in naar behoren gemotiveerde gevallen, door middel van uitvoeringshandelingen vrijstellingen van de in lid 1, punten a) en g), vermelde vereisten op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, waaronder het ontbreken van een spoorwegnet op het grondgebied of negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of potentiële negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Een dergelijk verzoek wordt met voldoende motivering gestaafd. Een lidstaat kan in één enkel verzoek om toekenning van meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt het verzoek in het licht van de in de eerste alinea bedoelde motivering.

De Commissie kan de lidstaat uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die informatie binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van die informatie aan te vullen.

De Commissie neemt een besluit over de gevraagde vrijstelling uiterlijk 6 maanden na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk 4 maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten op de hoogte van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

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) verhoging van de operationele en energie-efficiëntie van luchthavens;
- b) 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, waaronder die welke een veilige en volledige integratie van nieuwe – zowel bemande als onbemande – luchtvaartuigen beogen;
- c) verbetering van de digitaliserings- en automatiseringsprocessen, vooral met het oog op meer veiligheid en beveiliging;
- d) verbetering van de multimodale verbindingen tussen luchthavens en de infrastructuur van andere vervoerswijzen en, in voorkomend geval, tussen luchthavens en stedelijke knooppunten;
- e) verbetering van de duurzaamheid en beperking van de gevolgen voor het klimaat en het milieu en van de geluidshinder, met name door invoering van nieuwe technologie en innovatie, alternatieve brandstoffen, emissiearme en emissievrije luchtvaartuigen en een koolstofvrije en koolstofarme infrastructuur.
- f) aansluiting van de luchthavens van het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk met een totaal jaarlijks passagiersvolume van minder dan vier miljoen passagiers op het netwerk en de overeenkomstige stedelijke knooppunten, zoals uiteengezet in bijlage II, per spoor, metro, lightrail of tram;
- g) infrastructuur voor de toevoer van ververste lucht naar stilstaande luchtvaartuigen op buitenstandplaatsen, en op standplaatsen aan de gate op luchthavens van het trans-Europees vervoersnetwerk met een totaal jaarlijks passagiersvolume van minder dan vier miljoen passagiers.

AFDELING 6

INFRASTRUCTUUR VOOR MULTIMODALE GOEDERENTERMINALS

Artikel 35

Identificatie van de multimodale goederenterminals

1. De multimodale goederenterminals op het trans-Europees vervoersnetwerk zijn terminals die op niet-discriminerende wijze toegankelijk zijn voor alle exploitanten en gebruikers, en die:
 - a) gelegen zijn in of naast de zeehavens van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals vermeld in bijlage II;
 - b) gelegen zijn in of naast de binnenhavens van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals vermeld in bijlage II;
 - b bis) gelegen zijn in de luchthavens van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals vermeld in bijlage II; of
 - c) Geschrapt.
 - d) ingedeeld zijn bij de terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer of bij de terminals langs de binnenwateren van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals vermeld in bijlage II.
2. De lidstaten stellen alles in het werk om te waarborgen dat de multimodale goederenterminals op het trans-Europees vervoersnetwerk over voldoende capaciteit beschikken, gelet op de huidige en toekomstige verkeersstromen, in het bijzonder de stromen van en naar stedelijke knooppunten, industriecentra, havens en logistieke knooppunten.

3. Binnen drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening verrichten de lidstaten een prospectieve en marktanalyse 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 in kaart brengen, 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 adequaat kunnen worden gespreid om aan de overeenkomstig punt 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.

De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van de resultaten van de analyse.

4. Indien uit de analyse op grond van lid 3 blijkt dat er behoefte is aan nieuwe multimodale goederenterminals of aan extra overslagcapaciteit in bestaande terminals, stellen de lidstaten een actieplan op om een netwerk van multimodale goederenterminals te ontwikkelen, met vermelding van de plaatsen waar deze behoeften zijn geconstateerd.

4 bis. Het actieplan wordt uiterlijk twaalf maanden na afronding van de in lid 3 bedoelde analyse aan de Commissie ter kennis gebracht.

- 4 ter. Op basis van dit actieplan delen de lidstaten de Commissie een lijst mee van terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer en van terminals langs binnenwateren die zij voorstellen aan de bijlagen I en II toe te voegen.

5. Om deel uit te maken van het trans-Europees vervoersnetwerk en te worden opgenomen in bijlage II moeten terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer en terminals langs binnenwateren aan ten minste een van de volgende voorwaarden voldoen:
- 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 voor toevoeging aan de bijlagen I en II 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 terminalactiviteiten, die de planning van infrastructuurcapaciteit, vervoersactiviteiten, verbindingen tussen de vervoerswijzen en de overslag vergemakkelijken;
- e) infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. De lidstaten stellen alles in het werk om op billijke en niet-discriminerende wijze te waarborgen dat alle multimodale goederenterminals, die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante en niet-discriminerende tarieven voor alle exploitanten en gebruikers toegankelijk zijn, in zeehavens en binnenhavens, zoals vermeld in bijlage II, en in alle terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer en alle terminals langs binnenwateren, zoals aangegeven in bijlage I en vermeld in bijlage II, aan de volgende vereisten voldoen:
 - a) zij zijn verbonden met ten minste twee in het gebied beschikbare vervoerswijzen;
 - b) zij zijn uiterlijk op 31 december 2030 binnen de terminal of binnen een afstand van 3 km van de terminal 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) zij zijn uiterlijk op 31 december 2030 uitgerust met digitale instrumenten om:
 - i) efficiënte terminalactiviteiten te faciliteren, zoals, in voorkomend geval, 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) binnen een terminal en tussen de vervoerswijzen in de logistieke keten en de terminal informatiestromen te faciliteren die geschikt zijn voor communicatie met open en interoperabele systemen.
2. De lidstaten stellen alles in het werk om uiterlijk op 31 december 2030 op billijke en niet-discriminerende wijze te waarborgen dat de in artikel 37, lid 1, bedoelde multimodale goederenterminals die op het spoorwegnet zijn aangesloten en verticale overslag verrichten, de volgende soorten hijsbare intermodale laadbakken kunnen verwerken: container, wissellaadbak of oplegger geschikt voor intermodaal vervoer.

3. De lidstaten stellen alles in het werk om op billijke en niet-discriminerende wijze te waarborgen dat alle in artikel 37, lid 1, bedoelde multimodale goederenterminals die op het spoorwegnet zijn aangesloten, uiterlijk op 31 december 2040 treinen met een lengte van 740 m kunnen ontvangen.

Dit lid is niet van toepassing op multimodale goederenterminals die uitsluitend op geïsoleerde spoorwegnetten zijn aangesloten.

4. Geschrapt.

5. Op verzoek van een lidstaat verleent de Commissie, in naar behoren gemotiveerde gevallen, door middel van uitvoeringshandelingen vrijstellingen van de bepalingen in de leden 1, 2 en 3 op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, met name wanneer de terminal in een gebied met beperkte ruimte gelegen is, of negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse dan wel potentiële negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Een dergelijk verzoek wordt met voldoende motivering gestaafd. Een lidstaat kan in één enkel verzoek om toekenning van meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt het verzoek in het licht van de in de eerste alinea bedoelde motivering.

De Commissie kan de lidstaat uiterlijk dertig kalenderdagen na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die informatie binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van die informatie aan te vullen.

De Commissie neemt een besluit over de gevraagde vrijstelling uiterlijk 6 maanden na ontvangst van het in de eerste alinea bedoelde verzoek of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk 4 maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten op de hoogte van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

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) verbetering van de verbindingen tussen de verschillende vervoerswijzen;
- b) wegnemen van de belangrijkste technische en administratieve belemmeringen voor multimodaal vervoer, onder meer door de invoering van eFTI (elektronische informatie over goederenvervoer);
- c) ontwikkeling van een vlotte informatiestroom die vervoersdiensten in het volledige trans-Europese vervoerssysteem mogelijk maakt;
- d) bevordering 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 rangeersporen en multimodale goederenterminals op het trans-Europees vervoersnetwerk zonder extra handelingen treinen met een lengte van 740 m kunnen ontvangen;
- f) verlenging en elektrificatie van vertrek- en aankomstsporen, aanpassing van seingevingssystemen en verbetering van de spoorconfiguratie;
- g) waar nodig de migratie van rangeersporen naar de Europese nominale standaardspoorwijdte stimuleren.

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;
 - b) toegangspunten tot het trans-Europees vervoersnetwerk, met name spoorwegstations en busterminals, multimodale goederenterminals, havens of luchthavens;
 - c) Geschrapd.
2. De centrale steden van alle stedelijke knooppunten van het trans-Europees vervoersnetwerk zijn vermeld in bijlage II. Om deel uit te maken van het trans-Europees vervoersnetwerk en opgenomen te worden in bijlage II moet een stedelijk knooppunt 100 000 inwoners of meer hebben, of het belangrijkste knooppunt zijn van een NUTS 2-regio zonder stedelijk knooppunt met 100 000 inwoners of meer.

Artikel 40

Voorschriften voor stedelijke knooppunten

1. 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, in overeenstemming met Verordening (EU) [...] [betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen];
- b) tegen 31 december 2027:
 - i) de vaststelling en de monitoring van een SUMP voor elk stedelijk knooppunt, met onder meer maatregelen om de verschillende vervoerswijzen te integreren, over te stappen op duurzame mobiliteit, efficiënte emissievrije en emissiearme mobiliteit te bevorderen, en luchtvervuiling en geluidshinder te verminderen;
 - ii) de verzameling en indiening bij de Commissie van indicatoren over stedelijke mobiliteit als gedefinieerd in lid 2 van dit artikel, per stedelijk knooppunt;
- c) tegen 31 december 2030, 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 bussen en touringcars;
- 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, indien economisch levensvatbaar en indien er nog geen dergelijke terminal is.

Een multimodale goederenterminal kan verschillende stedelijke knooppunten bedienen en zich binnen het stedelijke knooppunt zelf of in de nabijheid ervan bevinden. De lidstaten stellen de Commissie hiervan in kennis.

- 1 bis. Wanneer lokale overheden SUMP's vaststellen en monitoren stellen zij, in voorkomend geval in samenwerking met de nationale overheden, alles in het werk om ervoor te zorgen dat de SUMP's in overeenstemming zijn met de richtsnoeren in bijlage V, en houden zij ook rekening met de trans-Europese vervoersstromen over lange afstand.
2. De Commissie stelt uiterlijk één jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een uitvoeringshandeling vast tot vaststelling van een beperkt aantal indicatoren met betrekking tot vervoersduurzaamheid en -veiligheid, als bedoeld in lid 1, punt b). In die uitvoeringshandeling staan ook de individuele termijnen voor de indiening van elke indicator. Deze termijnen bedragen 3 tot 5 jaar. Bij de vaststelling van de gedetailleerde reeks indicatoren wordt rekening gehouden met de beschikbaarheid en toegankelijkheid van gegevens op regionaal en lokaal niveau. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 59, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.
3. De Commissie richt uiterlijk één jaar na de inwerkingtreding van deze verordening ook een internetinterface op via welke de betrokken autoriteiten de in lid 1, punt b), bedoelde SUMP's en indicatoren kunnen indienen en de lidstaten zich ervan kunnen vergewissen dat de SUMP's en indicatoren zijn ingediend.

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) eerste- en laatstekilometerverbindingen tussen en met de in artikel 39, lid 1, punt b), bedoelde toegangspunten tot het trans-Europees vervoersnetwerk om de prestaties van het trans-Europees vervoersnetwerk te verbeteren, zoals metro's of trams;

- (b) de naadloze interconnectie tussen de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk en de infrastructuur voor duurzaam regionaal en lokaal vervoer. Hierbij kan het, voor passagiers, gaan om de mogelijkheid 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, en, voor goederenvervoer, om stedelijke logistieke faciliteiten voor het bundelen van leveringen in stedelijke gebieden, zoals microhubs en logistieke hubs voor fietskoeriers, met name faciliteiten die aangesloten zijn op infrastructuur voor vervoer over het spoor en over water;
- b bis) de duurzame, naadloze en veilige interconnectie tussen de personenvervoersinfrastructuur voor het spoor, de weg, de actieve vervoerswijzen en, in voorkomend geval, de binnen- en zeevaart en de luchtvaart;
- b ter) de duurzame, naadloze en veilige interconnectie tussen de goederenvervoersinfrastructuur voor het spoor, de weg en, in voorkomend geval, de binnen- en zeevaart en de luchtvaart, alsook passende verbindingen met logistieke platforms en faciliteiten;
- c) de beperking van de blootstelling van stedelijke gebieden aan de negatieve effecten van doorgaand spoor- en wegvervoer;
- d) de bevordering van efficiënt en geluidsarm emissieloos vervoer en dito mobiliteit, met inbegrip van de vergroening van het stedelijke voertuigenpark voor passagiers en goederen;
- e) een modal shift naar het openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen en maatregelen om voornamelijk de mobiliteit van passagiers te oriënteren richting deze vervoerswijzen;
- f) geschrapt;
- g) de bevordering van efficiënt en geluids- en koolstofarm stedelijk goederenvervoer.

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. De volgende ICT-systemen voor vervoer worden, overeenkomstig en binnen de grenzen van de specifieke bepalingen van het Unierecht, in de hele Unie uitgerold om de aanwezigheid van een reeks interoperabele basisfuncties in alle lidstaten te waarborgen:
 - a) voor de spoorwegen: ERTMS, telematicatoepassingen voor het goederen- en passagiersvervoer als bedoeld in de technische specificatie voor interoperabiliteit, met name de resultaten van de Gemeenschappelijke Ondernemingen "Shift2Rail" en "Europese spoorwegen";
 - b) voor de binnenvaart: River Information Services (RIS);
 - c) voor het wegvervoer en de interfaces ervan met andere vervoerswijzen: intelligente vervoerssystemen;
 - 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.

3. Geschrapt.

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 broeikasgasuitstoot en andere negatieve milieu- en sociaal-economische effecten, 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 in het kader van de Europese maritieme ruimte, ICT-systemen voor vervoer en de ontwikkeling van de nodige aanvullende infrastructuur om voornamelijk de milieu- en veiligheidsdoelstellingen van die diensten te verwezenlijken;
 - 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; of
 - 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, en daarbij regelmatige en frequente diensten te bevorderen.
2. Geschrapt.

Nieuwe technologie en innovatie

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

- a) het koolstofarm maken van het vervoer te ondersteunen en te bevorderen door op geharmoniseerde en gecoördineerde wijze over te stappen op emissievrije en emissiearme voertuigen, vaartuigen en luchtvaartuigen en op andere innovatieve en duurzame vervoers- en netwerktechnologie;
- b) het koolstofarm maken van alle vervoerswijzen te bevorderen 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, waar mogelijk door middel van synergie met het TEN-E. 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, om de lokale productie van schone energie te koppelen aan emissievrije mobiliteitstoepassingen. Vervoersinfrastructuur kan ook bijdragen aan de introductie van andere technologieën die het koolstofarm maken van de economie versnellen;
- c) de invoering en toepassing van nieuwe digitale technologieën te ondersteunen, met name door gegevensuitwisseling en connectiviteitsinfrastructuur met ononderbroken dekking van het netwerk 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;
- f) efficiënte manieren te stimuleren voor de verstrekking van toegankelijke en begrijpelijke informatie aan alle gebruikers en aanbieders van vervoersdiensten over verbindingen, interoperabiliteit en multimodaliteit en over de milieueffecten van hun vervoerskeuze;
- g) Geschrapt.
- h) maatregelen te stimuleren ter beperking van negatieve externe effecten, zoals congestie, schade aan de gezondheid en alle soorten van verontreiniging, met inbegrip van geluidshinder en emissies;
- i) beveiligingstechnologie 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

Geschrapt.

Veerkrachtige infrastructuur

1. Bij de planning en uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang stellen de lidstaten alles in het werk om ervoor te zorgen dat rekening wordt gehouden met de beveiliging en de veerkracht van de infrastructuur tegen de klimaatverandering, natuurrampen, door de mens veroorzaakte rampen, ongevallen, operationele onderbrekingen en opzettelijke verstoringen die de werking van het vervoerssysteem van de Unie aantasten. Er dient met name aandacht te worden besteed aan:
 - a) de onderlinge afhankelijkheid van, koppelingen met en cascade-effecten van andere netwerken zoals telecommunicatie- en elektriciteitsnetwerken;
 - b) de 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) de 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. Bij de uitvoering van die klimaattoets wordt rekening gehouden met 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. Onverminderd de bepalingen in andere EU-handelingen geldt deze eis niet voor projecten waarbij de aanbestedingsprocedure voor 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 alles in het werk om ervoor te zorgen het trans-Europees vervoersnetwerk voldoende beschermd is tegen mogelijke risico's voor de veiligheid of de openbare orde die voortvloeien uit deelnames of bijdragen van ondernemingen van een derde land in een project van gemeenschappelijk belang.
2. Onverminderd Verordening (EU) 2019/452, onverminderd de uitsluitende verantwoordelijkheid die elke lidstaat heeft voor zijn nationale veiligheid als bedoeld in artikel 4, lid 2, VEU en onverminderd het recht van elke lidstaat om zijn wezenlijke veiligheidsbelangen te beschermen overeenkomstig artikel 346 VWEU, stelt een lidstaat, wanneer hij oordeelt dat een deelneming of bijdrage van een natuurlijke persoon van een derde land of van een onderneming van een derde land, in welke vorm dan ook, op grond van de veiligheid of openbare orde gevolgen kan hebben voor de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, de Commissie in kennis van elke passende maatregel die is genomen om dat risico te verkleinen.

Artikel 48

Onderhoud en projectlevenscyclus

1. Onverminderd de verantwoordelijkheid van de lidstaten voor de planning van het onderhoud van de infrastructuur en hun bevoegdheid met betrekking tot het beheer en de financiering van dit onderhoud, en onverminderd het begrotingsbeginsel van jaarperiodiciteit, in voorkomend geval, stellen de lidstaten alles in het werk om:

- a) te waarborgen dat de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk op zodanige wijze wordt onderhouden dat zij gedurende haar levenscyclus een hoog niveau van dienstverlening en veiligheid biedt, aangepast aan de verkeersstroom, de veerkracht ervan wordt verbeterd, en bij de planning van de bouw- of verbeteringswerken rekening wordt gehouden met preventieve onderhoudsbehoeften en de geschatte kosten gedurende de levenscyclus van de trans-Europese vervoersinfrastructuur;
- b) te zorgen voor onderhoudsplannen voor de lange termijn voor weg- en, indien relevant, binnenvaartinfrastructuur;
- c) Geschrapt.
- d) de samenhang tussen de onderhouds- en vernieuwingsbehoeften te waarborgen in het geval van spoorweginfrastructuur in verband met de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk en de indicatieve strategie voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU, en de contractuele overeenkomst als bedoeld in artikel 30 van Richtlijn 2012/34/EU.

Artikel 49

Toegankelijkheid voor alle gebruikers

De trans-Europese 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; en
- 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 de kern- en de uitgebreide kerndelen van het trans-Europees vervoersnetwerk te vergemakkelijken en zijn met name bedoeld om binnen de Unie grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren, ontbrekende verbindingen aan te leggen 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 interoperabel systeem voor goederenvervoer per spoor en van een goed presterend netwerk voor passagierstreinen over lange afstand, inclusief hogesnelheidstreinen, in de hele Unie;
 - d) de ondersteuning van de gecoördineerde en geïntegreerde ontwikkeling en toepassing van innovatieve oplossingen voor de digitalisering en interoperabiliteit van het vervoer;
 - e) de bevordering van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

3. Dankzij de Europese vervoerscorridors kunnen de lidstaten tot een gecoördineerde en synchroon verlopende aanpak van investeringen in infrastructuur komen.
4. Het ERTMS en de Europese maritieme ruimte zijn de twee horizontale prioriteiten voor de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk. De overeenkomstig dit hoofdstuk opgerichte instrumenten zorgen voor de tijdige invoering van ERTMS en voor de integratie van zeevaartinfrastructuur en -diensten 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 sociaal-economische 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) dienen bij het Europees Parlement, de Raad, de Commissie en de betrokken lidstaten een jaarlijks voortgangsverslag in 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 kunnen mogelijke oplossingen worden voorgesteld.

6. Onverminderd de bevoegdheden van het bestuur van het goederenvervoer per spoor uit hoofde van Verordening (EU) 913/2010 en de bevoegdheid van de lidstaten met betrekking tot het beheer en de financiering van infrastructuur, zijn de Europese coördinatoren van de Europese vervoerscorridors belast met:

- a) de nauwe samenwerking met het bestuur van het goederenvervoer per spoor en de betrokken lidstaten om de prioriteiten en investeringsbehoeften voor het goederenvervoer per spoor op de spoorlijnen van de Europese vervoerscorridors te helpen vaststellen;
- b) het toezicht op de prestaties van het goederenvervoer per spoor, in nauwe samenwerking met het bestuur van het goederenvervoer per spoor en, indien wenselijk, de vaststelling van mogelijke belemmeringen, zoals technische en operationele belemmeringen, en de opstelling van aanbevelingen in dit verband.

7. De Europese coördinatoren van de Europese vervoerscorridors:

- a) werken nauw samen met de betrokken lidstaten om de prioriteiten en investeringsbehoeften voor de passagiersspoorlijnen van de Europese vervoerscorridors te helpen vaststellen;
- b) houden, in nauwe samenwerking met infrastructuurbeheerders, 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, na raadpleging van de betrokken lidstaten, op elk moment beëindigen en een nieuwe Europese coördinator aanwijzen overeenkomstig de in lid 1 beschreven procedure.

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 prioriteit".
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 Europese coördinator corridorwerkgroepen opzetten en voorzitten, die zich toespitsen op:
 - a) de interoperabiliteit en de uitrol van nieuwe 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 onderwerpen.

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 prioriteit wordt opgericht en voorgezeten door de Europese coördinator. De betrokken lidstaten en, in voorkomend geval en in overeenstemming met de lidstaten, de vertegenwoordigers van de betrokken sectoren kunnen aan het forum deelnemen. De lidstaten wijzen een vertegenwoordiger 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 de horizontale prioriteit 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 plannen en programma's die bijdragen tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.
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 relevante belanghebbenden 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.

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 prioriteit. 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, met name de grensoverschrijdende trajecten;
 - 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 de knelpunten, de bestaande inbegrepen, die de ontwikkeling en uitvoering van de corridor belemmeren, met name op grensoverschrijdende trajecten;

- d) een analyse van de vereiste investeringen, waaronder de verschillende financierings- en subsidiëeringsbronnen die zijn toegezegd en/of worden beoogd voor de uitvoering van de nodige projecten voor de ontwikkeling en voltooiing van de corridor, met name de grensoverschrijdende trajecten;
- e) een beschrijving van mogelijke oplossingen om de investeringsbehoeften en knelpunten aan te pakken, met name voor de passagiers- en goederenlijnen en -verbindingen van de corridor;
- f) een plan, dat niet-bindende intermediaire streefdoelen kan bevatten, voor het wegnemen van fysieke, technische, digitale, operationele en administratieve belemmeringen 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 moet de Europese coördinator:

- samenwerken met de raad van bestuur en de beheerraad van de corridor als bedoeld in artikel 11 van Verordening (EU) nr. 913/2010 voor de aspecten in verband met goederenvervoer per spoor;
- rekening houden 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 aspecten in verband met de multimodale goederenterminals;
- rekening houden met de resultaten van het overeenkomstig artikel 51, lid 7, punt b), uitgevoerde toezicht voor het aspect in verband met passagiersdiensten.

- g) de resultaten van de prestatiemonitoring van het goederenvervoer per spoor, uitgevoerd door het bestuur van het goederenvervoer per spoor overeenkomstig artikel 19, lid 2, 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 voorschriften van artikel 18 van deze verordening te voldoen;
- h) een beschrijving van maatregelen in stedelijke knooppunten, in samenwerking met de betrokken lidstaten en de relevante lokale overheden, die een bijdrage kunnen leveren aan de doeltreffende werking van het goederen- en passagiersvervoer op de corridor en de verwezenlijking van de doelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk, en die tevens in overeenstemming zijn met de desbetreffende SUMP's;
- i) een beschrijving, in overleg met de betrokken lidstaten, 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 externe effecten te beperken.

4. De Europese coördinator staat de lidstaten bij in de uitvoering van het werkplan, met name waar het gaat om:

- a) op verzoek van de betrokken lidstaten, de vaststelling van prioriteiten in de nationale planning, door te helpen bij het in kaart brengen van uitvoeringsproblemen en knelpunten, waaronder operationele kwesties, op elke corridor of voor elke horizontale prioriteit;
- b) op verzoek van de betrokken lidstaten, de project- en investeringsplanning, de bijbehorende kosten en het geraamde tijdschema voor de uitvoering van de Europese vervoerscorridors of de horizontale prioriteit;

- c) de werkzaamheden in het toezichthoudend orgaan of in een soortgelijk bestuursorgaan van één entiteit, in voorkomend geval, voor de coördinatie, de bouw en/of het beheer van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 8, lid 5.

Artikel 54

Uitvoeringshandelingen

1. Geschrapt.
2. Onverminderd artikel 8, lid 4 a, en behoudens goedkeuring van de betrokken lidstaten overeenkomstig artikel 172 VWEU, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen voor de uitvoering van grensoverschrijdende trajecten van de Europese vervoerscorridors, of voor de uitvoering van de horizontale prioriteiten. Op verzoek van de betrokken lidstaten kan de Commissie ook uitvoeringshandelingen vaststellen om in de betrokken lidstaten andere specifieke delen van de Europese vervoerscorridors uit te voeren, teneinde een coherente prioritering voor die infrastructuur en in de investeringsplanning te waarborgen door indicatieve intermediaire streefdoelen vast te stellen voor de uitvoering van de respectieve ontbrekende schakels en het wegwerken van knelpunten. De uitvoeringshandelingen worden opgesteld in nauwe samenwerking met de betrokken lidstaten en om de vier jaar of op verzoek van de lidstaten geactualiseerd.
3. De in lid 2 bedoelde uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 59, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. De Commissie wijzigt de uitvoeringshandelingen volgens dezelfde procedure om rekening te houden met de geboekte vooruitgang, de opgelopen vertragingen of de bijgewerkte nationale programma's.
4. Totdat de in de uitvoeringshandeling vastgelegde maatregelen volledig zijn uitgevoerd en tenzij anders is bepaald in de uitvoeringshandeling, brengen de betrokken lidstaten om de twee jaar 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. In dat verslag kan worden verwezen naar de overeenkomstig artikel 55 verzamelde informatie.

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 voltooiing van het Trans-Europees vervoersnetwerk door de uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang en de daartoe gedane investeringen.
- 1 bis. Deze informatie omvat jaarlijkse technische gegevens over de voorschriften inzake vervoersinfrastructuur die zijn vervat in hoofdstuk III van deze verordening, tenzij die informatie reeds op het niveau van het trans-Europees vervoersnetwerk is verzameld voor andere toepassingen of databanken van de Unie.
- 1 ter. De toezending ervan gebeurt langs automatische weg via het interactieve geografische en technische informatiesysteem voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TENtec). Totdat de functie voor de automatische uitwisseling van gegevens in het TENtec volledig operationeel is, gebeurt de toezending om de twee jaar.
- 1 quater. Voor investeringen met betrekking tot projecten van gemeenschappelijk belang zenden de lidstaten financiële gegevens om de twee jaar toe in de vorm van jaarlijks geaggregeerde gegevens per vervoerswijze en per netwerk (kernnetwerk, uitgebreid kernnetwerk en uitgebreid netwerk).
- 1 quinquies De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen die volgens de in artikel 59, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure worden vastgesteld, welke technische gegevens uit hoofde van lid 1 bis moeten worden toegezonden.

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 vertrouwelijke aard is of die een in een lidstaat lopende procedure voor overheidsopdrachten nadelig of onrechtmatig zou kunnen beïnvloeden.

3. De Commissie en de lidstaten stellen alles in het werk om de kwaliteit, volledigheid en consistentie van de gegevens in het TENtec-informatiesysteem te waarborgen. Zij werken samen zodat automatisch gegevens kunnen worden uitgewisseld tussen nationale systemen en gegevensbronnen en het TENtec.

Artikel 56

Actualisering van het netwerk

1. Behoudens de goedkeuring van de betrokken lidstaat overeenkomstig 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, om:
 - a) rekening te houden met wijzigingen die voortvloeien uit de in artikel 20, lid 3, punt a), artikel 24, lid 4, punten a) en b), en artikel 32, lid 2, vastgelegde kwantitatieve drempels en die welke voortvloeien uit de in artikel 24, lid 4, punten b bis), bedoelde kwalitatieve eisen. In dat verband moet de Commissie:
 - i) binnenhavens, zeehavens en luchthavens waarvan is aangetoond dat het recentste driejaarlijkse gemiddelde van hun verkeersvolume de desbetreffende drempel overschrijdt, toevoegen aan het uitgebreide netwerk;
 - ii) 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, of op verzoek van de betrokken lidstaat, uit het uitgebreide netwerk schrappen;

- b) stedelijke knooppunten op te nemen in het trans-Europees vervoersnetwerk indien is aangetoond dat deze voldoen aan de voorschriften van artikel 39, lid 2, dan wel stedelijke knooppunten te schrappen uit het trans-Europees vervoersnetwerk op verzoek van de betrokken lidstaat;
- c) door de lidstaat overeenkomstig artikel 35, lid 5, aangewezen overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en terminals langs binnenwateren toe te voegen aan het trans-Europees vervoersnetwerk, op verzoek van de betrokken lidstaat overslagterminals voor weg- en spoorvervoer uit te sluiten van het trans-Europees vervoersnetwerk of op verzoek van de betrokken lidstaten multimodale goederenterminal als bedoeld in artikel 35, lid 1, punten a, b, en b bis, uit te sluiten.
- d) op basis van de door de betrokken lidstaat overeenkomstig artikel 55, lid 1, verstrekte informatie, de kaarten met de wegeninfrastructuur, spoorweginfrastructuur en binnenvaartinfrastructuur in een zeer beperkte mate aanpassen 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 is toegestaan bij het desbetreffende besluit tot goedkeuring van het project.

De in de punten a) en b) 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.

1 bis. Bij de gedelegeerde handeling tot opnemng van een stedelijk knooppunt in bijlage II uit hoofde van lid 1, punt b):

- a) worden de termijnen van artikel 40, lid 1, punten b) en c), met drie jaar verlengd, respectievelijk tot 31 december 2030 en 31 december 2033. Voor de stedelijke knooppunten die in bijlage II worden opgenomen nadat de termijnen van artikel 40, lid 1, punt b) of c), zijn verstreken, worden deze termijnen verlengd met 3 jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling;
- b) wordt de toepasselijke termijn om aan de voorschriften van artikel 40, lid 1, punt d), te voldoen, met vijf jaar verlengd, tot 31 december 2045. Voor de stedelijke knooppunten die in bijlage II worden opgenomen nadat de termijn van artikel 40, lid 1, punt d), is verstreken, wordt die termijn verlengd met vijf jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling.

1 ter. Bij de gedelegeerde handeling tot opnemning van een overslagterminal voor weg- en spoorvervoer in de bijlagen I en II uit hoofde van lid 1, punt c):

- a) worden de termijnen van artikel 37, lid 1, punt c), en lid 2, met drie jaar verlengd, tot 31 december 2033. Voor de overslagterminals voor weg- en spoorvervoer die in de bijlagen I en II worden opgenomen nadat de termijnen van artikel 37, lid 1, punt c), en lid 2, zijn verstreken, worden deze termijnen verlengd met 3 jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling;
- b) wordt de termijn van artikel 37, lid 3, met vijf jaar verlengd, tot 31 december 2045. Voor de overslagterminals voor weg- en spoorvervoer die in de bijlagen I en II worden opgenomen nadat de termijn van artikel 37, lid 3, is verstreken, wordt die termijn verlengd met vijf jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling.

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. Die gedelegeerde handelingen zijn gebaseerd op overeenkomsten op hoog niveau over vervoersinfrastructuurnetwerken tussen de Unie en de betrokken buurlanden.

Artikel 57

Betrokkenheid van publieke en private belanghebbenden

Nationale procedures betreffende de betrokkenheid en de raadpleging van regionale en lokale overheden 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 plannen en programma's die bijdragen tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, zijn afgestemd op het vervoersbeleid van de Unie, en op de in deze verordening vastgelegde prioriteiten en termijnen. Daarin moet ook rekening worden gehouden met de prioriteiten die zijn vastgelegd in de werkplannen voor de desbetreffende corridors en horizontale prioriteiten voor de betrokken lidstaten.
2. Geschrapd.
3. De lidstaten verstrekken de Commissie relevante nationale ontwerpplannen of -programma's die bijdragen tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, of een samenvatting daarvan, en stellen haar in kennis van alle significante wijzigingen ervan, zodra dit mogelijk is nadat een openbare raadpleging over dit plan of programma is opgestart. De lidstaten verstrekken de Commissie ook de definitieve nationale plannen of programma's, zodra deze zijn aangenomen.

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, lid 3, wordt de Commissie bijgestaan door het bij artikel 7 van Richtlijn 91/672/EEG van de Raad⁶⁶ ingestelde comité.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, 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 [datum van inwerkingtreding van deze verordening]. 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 zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

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).

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 11, lid 3, en artikel 56, leden 1 en 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het 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.
- 3 bis. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
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 indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien 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 tussen nu en 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.

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

1. Indien de start of de voltooiing van de werkzaamheden aan het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk aanzienlijke vertraging oploopt, kan de Commissie de desbetreffende 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. Indien de vertraging betrekking heeft op een Europese vervoerscorridor, wordt de Europese coördinator ingeschakeld om de lidstaten te ondersteunen bij het oplossen van het probleem.
3. Onverminderd de procedure van artikel 258 VWEU en artikel 8, lid 4a, kan de Commissie, na de overeenkomstig het eerste lid door de betrokken lidstaat of lidstaten aangevoerde redenen in overweging te hebben genomen, indien de aanzienlijke vertraging bij de start of de voltooiing van de werkzaamheden op het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk of het uitgebreide netwerk zonder afdoende rechtvaardiging toe te schrijven is aan de lidstaat of lidstaten, de betrokken lidstaat of lidstaten niet-bindende aanbevelingen doen om die vertraging weg te werken en/of verdere vertragingen te voorkomen of te beperken.
4. Geschrapt.

Artikel 63

Vrijstellingen

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

De bepalingen inzake de Europese nominale standaardspoorwijdte van artikel 16 bis zijn niet van toepassing op eilanden en ultraperifere gebieden.

Artikel 64

Wijzigingen in Verordening (EU) 2021/1153

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

Artikel 65

Wijzigingen in Verordening (EU) nr. 913/2010

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

- 1) artikel 1 wordt vervangen door:

"Artikel 1

Doel en werkingssfeer

1. In deze verordening worden de regels vastgelegd voor de organisatie, het bestuur 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 goederencorridors.

2. Deze verordening is van toepassing op het bestuur, het beheer en het gebruik van spoorweginfrastructuur die deel uitmaakt van goederencorridors, onverminderd de verantwoordelijkheden van de lidstaten ten aanzien van de planning en financiering van die infrastructuur.";

1 bis) in artikel 2, lid 1, wordt de verwijzing naar "artikel 2 van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 3 van Richtlijn 2012/34/EU";

2) in artikel 2 wordt 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-V-verordening]* en bijlage III bij die verordening, met inbegrip van de spoorweginfrastructuur en de uitrusting daarvan en relevante spoorwegdiensten overeenkomstig Richtlijn 2012/34/EU;
- 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 bedoeld in artikel 51 van Verordening [... nieuwe TEN-V-verordening].

* Verordening [...].";

- 3) de titel van hoofdstuk II wordt vervangen door:

"ORGANISATIE EN BESTUUR VAN GOEDERENCORRIDORS";

- 4) Artikel 3 wordt vervangen door:

"Artikel 3

Organisatie en bestuur van goederencorridors

1. Geschrapt.
 2. Vanaf de datum van inwerkingtreding van Verordening [... nieuwe TEN-V-verordening] of in geval van een tracéwijziging 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 het bestuur van de goederencorridor binnen 18 maanden na de datum van de wijziging aan. In naar behoren gemotiveerde gevallen en na instemming van de Commissie kan die periode worden verlengd tot 24 maanden. De raad van bestuur en de beheerraad van de goederencorridor nemen de nodige maatregelen om de organisatie en het beheer van de corridor overeenkomstig de artikelen 9 tot en met 19 aan te passen aan de nieuwe geografische vastlegging.
 3. De Raad van bestuur van een goederencorridor kan beslissen de administratieve, operationele en interoperabiliteitsaspecten van internationale passagiersvervoersdiensten per spoor op de corridor aan te pakken. De bepalingen van de artikelen 11 en 14 zijn is niet van toepassing op deze diensten.";
- 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 beheerraad overeenkomstig artikel 9, lid 1, punt c), heeft vastgesteld.";

ab) in lid 2, wordt de verwijzing naar "artikel 14, lid 2, van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU";

ac) het volgende lid wordt toegevoegd:

"2 bis. en lidstaat die gebruik heeft gemaakt van artikel 5, lid 4, van de oorspronkelijke versie van deze verordening, kan besluiten dat de infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied, gedurende een periode van ten hoogste 10 jaar vanaf [datum van inwerkingtreding van de herziene TEN-V-verordening] niet deelnemen aan de overeenkomstig lid 2 van dit artikel opgerichte beheerraad. De betrokken lidstaat stelt de Commissie en de andere aan de betrokken goederencorridor deelnemende lidstaten onverwijld in kennis van zijn besluit.

In dat geval werken de betrokken lidstaat en de betrokken beheerder samen met de beheerraad indien dat voor de uitvoering van de taken van die raad nodig is.

Een lidstaat die gebruik maakt van de eerste alinea van dit lid kan vervolgens te allen tijde tijdens de daarin bedoelde periode van 10 jaar besluiten dat de infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied deelnemen aan de overeenkomstig lid 2 van dit artikel opgerichte beheerraad. Hij stelt de Commissie en de andere aan de betrokken goederencorridor deelnemende lidstaten onverwijld in kennis van zijn besluit."

ad) het volgende lid wordt toegevoegd:

"2 bis. Ierland kan besluiten dat de vertegenwoordigers van zijn autoriteiten en de infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied niet deelnemen aan de overeenkomstig de leden 1 en 2 van dit artikel ingestelde raad van bestuur en/of beheerraad. Ierland stelt de Commissie en de andere aan de betrokken goederencorridor deelnemende lidstaten onverwijld in kennis van zijn besluit.

In dat geval werken de autoriteiten en de betrokken infrastructuurbeheerders met de raad van bestuur en de beheerraad samen voor de uitvoering van de taken van die raden.

Ierland kan vervolgens te allen tijde besluiten dat de vertegenwoordigers van zijn autoriteiten en de infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied deelnemen aan de overeenkomstig de leden 1 en 2 van dit artikel ingestelde raad van bestuur en/of beheerraad. Hij stelt de Commissie en de andere aan de betrokken goederencorridor deelnemende lidstaten onverwijld in kennis van zijn besluit."

ae) lid 4 wordt vervangen door:

"De raad van bestuur neemt zijn besluiten op basis van de onderlinge overeenstemming van de vertegenwoordigers van de autoriteiten van de lidstaten die aan die raad deelnemen."

af) lid 5 wordt vervangen door:

"5. De beheerraad neemt zijn besluiten, waaronder de besluiten betreffende zijn rechtspositie, de vaststelling van zijn organisatiestructuur, middelen en personeel, op basis van de onderlinge overeenstemming van de infrastructuurbeheerders die aan die raad deelnemen. De beheerraad kan een onafhankelijke juridische entiteit zijn. Hij kan de vorm aannemen van een Europees economisch samenwerkingsverband in de zin van Verordening (EEG) nr. 2137/85 van de Raad van 25 juli 1985 tot instelling van Europese economische samenwerkingsverbanden (EESV).";

ag) in lid 6, wordt de verwijzing naar "artikel 4, lid 2, van Richtlijn 91/440/EEG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 4, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU";

b) lid 7 wordt vervangen door:

"7. De beheerraad stelt een adviesgroep in die bestaat uit beheerders en eigenaars van de terminals, indien nodig met inbegrip van zee- en binnenhavens, van de goederencorridor. Die adviesgroep kan advies uitbrengen over elk voorstel van de beheerraad dat rechtstreekse gevolgen heeft voor de investeringen in en het beheer van de terminals. Zij kan ook op eigen initiatief adviezen verstrekken. De beheerraad neemt elk advies in overweging. Indien de beheerraad en de adviesgroep van mening verschillen, kan laatstgenoemde zich wenden tot de raad van bestuur. De Raad van bestuur brengt de betrokken Europese coördinator op de hoogte en treedt op als tussenpersoon, en brengt tijdig advies uit over de kwestie. De betrokken Europese coördinator kan hierover ook tijdig advies uitbrengen. Het definitieve besluit wordt echter door de beheerraad genomen.";

c) aan lid 8 wordt de volgende zin toegevoegd:

"Indien de beheerraad en de adviesgroep van mening verschillen, kan laatstgenoemde zich wenden tot de raad van bestuur. De raad van bestuur informeert de bij de goederencorridor betrokken Europese coördinator en de in artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EG bedoelde, bij de goederencorridor betrokken toezichthoudende instanties. De raad van bestuur treedt op als tussenpersoon en brengt tijdig advies uit over de kwestie. De betrokken Europese coördinator kan hierover ook tijdig advies uitbrengen. Het definitieve besluit wordt door de beheerraad genomen.";

d) het volgende lid wordt ingevoegd:

"10. De raad van bestuur en de beheerraad 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 beheerraad stelt uiterlijk zes maanden voordat de goederencorridor operationeel wordt, een uitvoeringsplan op en maakt dit bekend. De beheerraad raadpleegt de in artikel 8, leden 7 en 8, vermelde adviesgroepen over het ontwerpuitvoeringsplan. De beheerraad 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 12 bis van deze 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 beheerraad rekening met de doelstellingen en maatregelen in het werkplan van de Europese coördinator, als bedoeld in artikel 53 van Verordening [... nieuwe TEN-V-verordening]. Het uitvoeringsplan bevat een verwijzing naar de elementen van het werkplan die relevant zijn voor het goederenvervoer per spoor op de corridor.

De beheerraad 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 beheerraad 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 beheerraad 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 sociaal-economische 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-V-verordening].
5. De beheerraad 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 beheerraad 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-V-verordening].
2. De beheerraad 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 adviezen van de adviesgroepen zijn voldoende gemotiveerd. De raad van bestuur zorgt voor voldoende coördinatie tussen deze raadplegingsactiviteiten en de coördinatiemechanismen op nationaal niveau, zoals 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, met name wat betreft goederentreinen met een lengte tot 740 m, 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-V-infrastructuureisen die relevant zijn voor het goederenvervoer per spoor, zoals gedefinieerd in de hoofdstukken II en III van Verordening (EU) [... nieuwe TEN-V-verordening];
 - c) de behoefte aan gerichte investeringen om lokale knelpunten weg te werken, verbeterde knooppunten en toegangsroutes of technische uitrusting ter verbetering van de operationele prestaties.";

8 bis) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 12 bis

Operationele voorschriften voor de corridors voor goederenvervoer per spoor

1. De raad van bestuur stelt in nauwe samenwerking met de beheerraad alles in het werk om te waarborgen dat uiterlijk op 31 december 2030 de kwaliteit van de aan spoorweg-ondernemingen verleende diensten en de technische en operationele voorschriften voor het gebruik van infrastructuur niet beletten dat de operationele prestaties van het goederenvervoer per spoor langs de goederencorridors voldoen aan de volgende streefwaarden:
 - a) op elk interne grensoverschrijdend traject duurt het oponthoud van treinen die de grens tussen twee lidstaten overschrijden gemiddeld maximaal 25 minuten, met uitzondering van trajecten waar de spoorwijdte wordt gewijzigd of waar de grenscontroles die nog niet zijn opgeheven op grond van punt 1.2 van bijlage VI bij Verordening (EU) 2016/399⁶⁷ beletten dat deze termijn voor het oponthoud wordt nageleefd. Met het oponthoud van een trein op een grensoverschrijdend traject wordt de totale extra vervoerstijd bedoeld die kan worden toegeschreven aan de grensoversteek, ongeacht procedures of infrastructurele, operationele, technische en administratieve aspecten. In het oponthoud is niet de tijd begrepen 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;

⁶⁷ Verordening (EU) 2016/399 van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 2016 betreffende een Uniecode voor de overschrijding van de grenzen door personen (Schengengrenscore) (PB L 77 van 23.3.2016, blz. 1).

- b) ten minste 75 % van de goederentreinen die ten minste één grens van een goederencorridor 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 om redenen die aan de infrastructuurbeheerders van de Unie kunnen worden toegeschreven. Ook vertragingen die zich voordoen in en toe te schrijven zijn aan derde landen die worden aangedaan, mogen niet worden meegerekend.

2. Geschrapd.

8 ter) artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 3 wordt de verwijzing naar "Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "Richtlijn 2012/34/EU";

b) in lid 4 wordt:

- de verwijzing naar "artikel 14, lid 2, van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU";
- de verwijzing naar "artikel 13 en hoofdstuk III van die richtlijn" vervangen door een verwijzing naar "artikel 38 en hoofdstuk IV, afdeling 3, van die richtlijn".

8 quater) artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1, wordt de verwijzing naar "artikel 14, lid 1, van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 39 van Richtlijn 2012/34/EU";

b) in lid 3 wordt:

- de verwijzing naar "artikel 15 van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 40 van Richtlijn 2012/34/EU";
- de verwijzing naar "bijlage III van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "bijlage VII bij Richtlijn 2012/34/EU";

c) in lid 5, wordt de verwijzing naar "artikel 23 van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 48 van Richtlijn 2012/34/EU";

- d) in lid 8, wordt de verwijzing naar "artikel 19, lid 1, van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 44, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU";
- e) in lid 10, wordt de verwijzing naar "artikel 14, lid 2, van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU";

8 quinquies) in artikel 15 wordt:

- de verwijzing naar "artikel 16, lid 1, van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 41, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU";
- de verwijzing naar "artikel 10, lid 5, van Richtlijn 91/440/EEG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 28 van Richtlijn 2012/34/EU";

8 sexies) in artikel 17, lid 2, wordt de verwijzing naar "artikel 3 van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU";

8 septies) in artikel 18, punt a), wordt de verwijzing naar "artikel 3 van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU";

9) artikel 19 wordt vervangen door:

"Artikel 19

Kwaliteit van de dienstverlening op de goederencorridor

1. De beheerraad van de goederencorridor bevordert de verenigbaarheid van de in artikel 35 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde prestatieregelingen langs de goederencorridor.

2. De beheerraad 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 beheerraad raadpleegt de in artikel 8, leden 7 en 8, vermelde adviesgroepen en de Europese coördinator over de relevante prestatie-indicatoren.
3. De beheerraad 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 in artikel 12 bis bedoelde operationele voorschriften.
4. De beheerraad 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 beheerraad legt het jaarverslag ter goedkeuring voor aan de raad van bestuur.";

9 bis) artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt:

- de verwijzing naar "artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU";
- de tweede zin vervangen door: "Zij waarborgen in het bijzonder een niet-discriminerende toegang tot de corridor en zijn verantwoordelijk voor het in artikel 56, lid 1, van die richtlijn voorziene beroep.";

b) in lid 6, wordt de verwijzing naar "artikel 15, lid 1, van Richtlijn 2001/14/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 40, leden 1 en 2, van Richtlijn 2012/34/EU";

9 ter) artikel 21 wordt geschrapt;

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 62 van Richtlijn 2012/34/EU 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
