



TRANS-EUROPESE NETWERKEN – RICHTSNOEREN

Het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) handhaaft de in het Verdrag van Maastricht vastgestelde doelstelling om trans-Europese netwerken voor vervoer, energie en telecommunicatie tot stand te brengen, waarop alle regio's van de EU moeten worden aangesloten. De netwerken zijn instrumenten die moeten bijdragen tot de groei van de interne markt en de werkgelegenheid, en daarbij het milieu en de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling in acht moeten nemen. Eind 2013 vond een fundamentele hervorming van het trans-Europese vervoersnet plaats.

RECHTSGROND

De artikelen 170-172 en 194, lid 1, onder d), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (in het laatste wordt specifiek verwezen naar energie).

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.

DOELSTELLINGEN

Via het Verdrag van Maastricht kreeg de EU de taak om trans-Europese infrastructuurnetwerken (TEN's) op het gebied van vervoer, telecommunicatie en energie tot stand te brengen en te ontwikkelen, teneinde de interne markt te helpen ontwikkelen, de economische en sociale cohesie te versterken, de insulaire, niet aan zee grenzende en perifere regio's met de centrale regio's van de Unie te verbinden en het grondgebied van de EU binnen beter bereik van de buurlanden te brengen.

RESULTATEN

A. Algemene richtsnoeren en ideeën

In het Witboek van de Commissie over groei, concurrentievermogen en werkgelegenheid van 1993 wordt het fundamentele belang van de TEN's voor de interne markt onderstreept, en dan met name voor het creëren van werkgelegenheid, niet alleen dankzij de daadwerkelijke aanleg van infrastructuur, maar ook wat hun latere rol bij de economische ontwikkeling betreft. Op de Europese Raden van Corfu en Essen in 1994 werden 14 prioritaire projecten voor vervoer en 10 voor de energiesector goedgekeurd.



B. Sectorspecifieke wetgevingsmaatregelen

1. Vervoer

a. Richtsnoeren van 1996

In Beschikking nr. 1692/96/EG van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (TEN-V) werden de grote lijnen aangegeven van de maatregelen die nodig zijn om het net tot stand te brengen. In het document werden ook de kenmerken vastgesteld van de netwerken voor de respectieve vervoerswijzen, alsmede subsidiabele projecten van gemeenschappelijk belang en prioritaire projecten. Daarbij lag de nadruk op milieuvriendelijke vormen van vervoer, in het bijzonder spoorwegprojecten. Het TEN-V beslaat het hele EU-grondgebied en kan zich uitstrekken tot de landen van de Europese Vrijhandelsassociatie en de Zuidoost-Europese en mediterrane partnerlanden. Aanvankelijk omvatte deze beschikking 14 projecten van gemeenschappelijk belang, die werden goedgekeurd door de Europese Raad van Essen. Beschikking nr. 1346/2001/EG van 22 mei 2001 tot wijziging van de TEN-V-richtsnoeren ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals strekte tot voltooiing van een "communautair transportontwikkelingsplan" voor alle vervoerswijzen.

b. Herziening van de TEN-V-richtsnoeren (2004)

De uitbreidingen van 2004 en 2007 resulteerden, in combinatie met de ernstige vertragingen en financiële problemen die met name bij de grensoverschrijdende regio's optraden, in een grondige herziening van de TEN-V-richtsnoeren. Het aantal op de lijst vermelde prioritaire projecten steeg tot dertig, en deze moesten allemaal voldoen aan de EU-milieuwetgeving. Er werd een nieuw concept van "snelwegen op zee" geïntroduceerd om bepaalde zeeroutes efficiënter te maken en om de korte vaart te integreren met het spoorvervoer.

In 2005 werden er "Europese coördinatoren" voor bijzonder belangrijke projecten benoemd, die optraden als bemiddelaar in de contacten met nationale besluitvormingsinstanties, vervoerders en transportgebruikers, alsook met vertegenwoordigers van het maatschappelijke middenveld. In oktober 2006 werd een Uitvoerend Agentschap voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T EA) opgericht, dat verantwoordelijk is voor de technische en financiële voorbereiding en monitoring van besluiten inzake de door de Commissie beheerde projecten.

c. Herziening van 2013: geïntegreerd netwerk, structuur met twee lagen (kernnetwerk/uitgebreid netwerk) en TEN-V-corridors

Doel van het nieuwe EU-vervoersinfrastructuurbeleid is de bestaande lappendeken van Europese wegen, spoorwegen, binnenwateren, luchthavens, zee- en binnenhavens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer om te zetten in een geïntegreerd netwerk dat alle lidstaten beslaat. Het ontbreken van een coherente vervoersinfrastructuur van dit type staat een goede werking van de interne markt ernstig in de weg. Om dit netwerk tot stand te kunnen brengen, moeten er duizenden projecten worden voorbereid en uitgevoerd om knelpunten weg te werken, ontbrekende schakels aan te brengen en de interoperabiliteit te verbeteren tussen de verschillende vervoerswijzen,



maar ook tussen de regionale en nationale vervoersinfrastructuren. Daarnaast is een van de prioriteiten voor het ontwikkelen van de TEN-V-infrastructuur de toepassing van innovatieve technologische oplossingen, die een cruciale rol spelen in het omvormen van het vervoer tot een systeem dat niet alleen voor alle burgers toegankelijk is, maar ook veiliger, duurzaam en energie-efficiënt, en bovendien een lage koolstofuitstoot heeft.

Het nieuwe EU-vervoersinfrastructuurbeleid stelt voor de Europese vervoersroutes voor het eerst een structuur met twee lagen vast, bestaande uit een uitgebreid netwerk (dat voor doeltreffende verbindingen met alle EU-regio's zorgt) en een kernnetwerk (dat bestaat uit de strategisch belangrijkste elementen van het uitgebreide netwerk). De projecten in het kader van het uitgebreide netwerk moeten eind 2050 zijn afgerond, terwijl degene die deel uitmaken van het kernnetwerk eind 2030 aan de TEN-V-criteria moeten voldoen.

Daarnaast zijn er negen grote multimodale corridors geïntroduceerd als nieuw beleidsinstrument om de gecoördineerde uitvoering van projecten in het kernnetwerk te bevorderen. Het doel van deze corridors is het samenbrengen van publieke en private partijen om zo de middelen voor de ontwikkeling van het kernnetwerk te bundelen. Om ervoor te zorgen dat de corridors effectief en efficiënt worden verwezenlijkt, staan ze elk afzonderlijk onder toezicht van een Europese coördinator.

Het TEN-V-beleid is daarnaast ook gericht op de ontwikkeling van de "snelwegen op zee" (MoS) en de uitvoering van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS). Met het oog op de geharmoniseerde uitvoering van deze twee activiteiten zijn er nog twee Europese coördinatoren aangesteld. In 2015 heeft elk van de Europese coördinatoren een werkplan opgesteld voor respectievelijk een MoS- en een ERTMS-corridor. Deze werkplannen moeten regelmatig worden bijgewerkt in verband met de voortgang van de uitvoering van de projecten. Daarnaast is er voor 2023 een omvangrijke evaluatie gepland van de totstandbrenging van het kernnetwerk.

In 2014 is de naam Uitvoerend Agentschap voor het trans-Europees vervoersnetwerk veranderd in Uitvoerend Agentschap innovatie en netwerken (INEA). Naast de verdere tenuitvoerlegging van de TEN-V- en Marco Polo-programma's in 2007-2013, was dit agentschap verantwoordelijk voor het technische en financiële beheer van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (Connecting Europe Facility - CEF) en onderdelen van Horizon 2020. Ook Horizon 2020 is een EU-programma dat onderzoek op het gebied van (onder meer) slim, groen en geïntegreerd vervoer ondersteunt (voor meer informatie over de financiering van de TEN's zie [3.5.2](#)).

d. Voorbereiding van de volgende evaluatie van het TEN-V (in 2023)

In september 2018 begon de Commissie met publieke raadplegingen om na te gaan hoeveel vooruitgang er is bereikt bij de tenuitvoerlegging van het TEN-V sinds de richtsnoeren van kracht werden. De evaluatie dient ter voorbereiding van de evaluatie van het TEN-V in 2023 en is tevens bedoeld om de doeltreffendheid van het TEN-V-beleid te beoordelen op zulke essentiële terreinen als alternatieve brandstoffen, digitalisering en multimodaal vervoer.



2. Energie

a. Richtsnoeren van 1996

Op de Top van Essen in 1994 zijn verschillende energienetwerkprojecten als prioritaire projecten aangewezen. In Beschikking nr. 1254/96/EG van 5 juni 1996 staan een aantal richtsnoeren voor trans-Europese netwerken in de energiesector (TEN-E), die zijn bedoeld om de Gemeenschap in staat te stellen een aantal subsidiabele projecten van gemeenschappelijk belang aan te wijzen en een kader te helpen creëren om de tenuitvoerlegging daarvan te bevorderen, alsmede een aantal sectorale doelstellingen voor elektriciteit.

b. Actuele richtsnoeren

Bij Beschikking nr. 1364/2006/EG van 6 september 2006 heeft de Unie een aantal nieuwe richtsnoeren vastgesteld ter actualisering van de TEN-E, waardoor de oude richtlijnen van 1996 en 2003 werden ingetrokken. Gestreefd wordt naar diversifiëring van de voorzieningsbronnen, verbetering van de voorzieningszekerheid door versterking van de banden met niet-EU-landen (toetredings- of andere landen rond de Middellandse Zee, de Zwarte Zee en de Kaspische Zee, en in het Midden-Oosten en de Golf) en integratie van de energienetwerken in de nieuwe lidstaten, alsmede toegang tot het TEN-E voor insulaire, niet aan zee grenzende en perifere regio's.

De EU heeft een aantal projecten aangewezen die voor EU-financiering in aanmerking komen en heeft deze in drie categorieën onderverdeeld: projecten van gemeenschappelijk belang die betrekking hebben op elektriciteits- en gasnetwerken en die mogelijk economisch levensvatbaar zijn; projecten waaraan voorrang moet worden verleend bij de toekenning van financiering van de Unie, en projecten van Europees belang die ook prioritair zijn en een grensoverschrijdend karakter dragen of een aanzienlijk effect hebben op de grensoverschrijdende transmissiecapaciteit.

De prioriteiten moeten verenigbaar zijn met de doelstellingen voor duurzame ontwikkeling, en bovendien: (a) gebruikmaken van hernieuwbare energiebronnen en garanties bieden voor een betere koppeling tussen de installaties die deze energie produceren; (b) gebruikmaken van efficiëntere technologieën die de milieuverliezen en -risico's in verband met energietransport en -transmissie beperken; (c) energienetwerken op eilanden en in ultraperifere regio's tot stand brengen en diversifiëring van energiebronnen bevorderen, en d) interoperabiliteit van bestaande EU-netwerken met de netwerken van nieuwe lidstaten en derde landen bewerkstelligen. In bijlage I van de beschikking worden 32 projecten aangewezen als projecten van Europees belang voor elektriciteit en 10 voor gas, terwijl in de bijlagen II en III respectievelijk 164 projecten van Europees belang worden genoemd voor elektriciteit en 122 voor gas.

In het financieel kader 2007-2013 is een totaalbedrag van 155 miljoen EUR opgenomen voor TEN-E's. In 2007 werden er vier Europese coördinatoren aangesteld.

In de nieuwe titel betreffende energie in het VWEU biedt artikel 194, lid 1, onder d), een solide rechtsgrondslag om de interconnectie van energienetwerken te bevorderen.



3. Telecommunicatie

Beschikking nr. 2717/95/EG van 9 november 1995 strekte tot vaststelling van een reeks richtsnoeren voor de ontwikkeling van het Euro-ISDN (Integrated Services Digital Network — Digitaal netwerk voor geïntegreerde diensten) tot een TEN. In dit document werden doelstellingen, prioriteiten en projecten van gemeenschappelijk belang omschreven voor de ontwikkeling van een scala van diensten op basis van de Euro-ISDN, met het oog op een toekomstig Europees breedbandcommunicatienetwerk.

Beschikking nr. 1336/97/EG van 17 juni 1997 strekte tot vaststelling van een geheel van richtsnoeren voor de trans-Europese telecommunicatienetwerken (TEN-Telecom). Hierin werden de doelstellingen, prioriteiten en grote lijnen van de geplande maatregelen uiteengezet. Tot de prioriteiten behoorden toepassingen die bijdragen aan de economische en sociale samenhang, en de ontwikkeling van basisnetwerken, in het bijzonder satellietnetwerken. Deze richtsnoeren zijn enigszins gewijzigd bij Beschikking nr. 1376/2002/EG van 12 juli 2002.

De richtsnoeren definieerden ook een aantal projecten van gemeenschappelijk belang, alsook de procedure en de criteria voor de selectie daarvan. In dezelfde context bouwde het communautaire programma eTEN, een essentieel instrument voor het "EUROPE-actieplan 2005: een informatiemaatschappij voor iedereen" voort op het Euro-ISDN-programma. Het programma werd afgerond in 2006 en had de invoering ten doel van op telecommunicatienetwerken gebaseerde diensten met een trans-Europese dimensie. De EU-investeringen spitsen zich momenteel toe op de modernisering van de bestaande netwerken.

ROL VAN HET EUROPEES PARLEMENT

Het Parlement heeft het TEN-beleid krachtig ondersteund en regelmatig de aandacht gevestigd op vertragingen bij de uitvoering van prioritaire projecten, heeft aangedrongen op de handhaving van strakke tijdschema's en heeft de lidstaten ertoe opgeroepen de beschikbare budgettaire middelen te verhogen, met name voor het TEN-V-netwerk. Het EP heeft erop toegezien dat prioriteit werd gegeven aan de bevordering van projecten met een duidelijke "Europese meerwaarde", positieve en langetermijneffecten op het milieu en de werkgelegenheid, en het wegnemen van knelpunten, in het bijzonder bij het spoor- en het gecombineerd vervoer.

Bij de goedkeuring van zijn resolutie over "Europa duurzaam in beweging – duurzame mobiliteit voor ons continent"^[1] van 12 juli 2007 maakte het Parlement de balans op van de situatie en stelde het nieuwe doelstellingen vast, met name voor de voltooiing van het gehele TEN, wat nodig is om optimaal te kunnen profiteren van alle vervoerswijzen ("co-modaliteit"), en voor de herverdeling van het evenwicht tussen de respectieve vervoerswijzen ("modal shift"), om het milieueffect van het vervoer te beperken. Met het oog hierop pleitte het Parlement voor vervoer per trein of bus dan wel over zee, vervoerstakken die nog steeds slechts een gering marktaandeel hebben.

[1]PB C 175 E van 24.7.2008, blz. 556.



Daarnaast herhaalde het Parlement in zijn resolutie van 22 april 2009 over het Groenboek inzake het toekomstige TEN-V-beleid^[2] zijn oproep om prioriteit te geven aan spoorwegen (met name voor goederenvervoer), havens, duurzame maritieme en binnenvaart en de verbindingen die deze onderhouden met het achterland, en aan de intermodale knooppunten in de infrastructuurverbindingen met nieuwe lidstaten en met niet-EU-landen. In dit verband pleit het Parlement voor uitbreiding van het TEN-V tot de landen die onder het Europees nabuurschapsbeleid (ENB) vallen en tot de mediterrane partnerlanden.

Het Parlement heeft de afgelopen 15 jaar meegewerkt aan de herziening van overlappende wetgeving op TEN-V-gebied. Samen met de Raad heeft het Parlement via de gewone wetgevingsprocedure Besluit nr. 661/2010/EU van 7 juli 2010 aangenomen tot herschikking van de TEN-V-richtsnoeren. Hierdoor kwamen de Beschikkingen nrs. 1692/96/EG, 1346/2001/EG en 884/2004/EG te vervallen en werd er een nieuwe bijlage aan de regelgeving toegevoegd met de kaarten van de 27 lidstaten, waarbij streefdata werden genoemd voor de voltooiing van het netwerk in alle betrokken landen.

Op 19 november 2013 heeft het Parlement de nieuwe TEN-V-richtsnoeren goedgekeurd op basis van precieze doelstellingen en hogere EU-financiering, en een duidelijke visie vastgelegd voor de oprichting van het kern- en het uitgebreide vervoersnetwerk, met respectievelijk 2030 en 2050 als streefdatum. Het Parlement drong er daarbij onder meer op aan dat de projecten worden geselecteerd op basis van de idee van Europese meerwaarde (ten gevolge van financiële interventie en/of beleidskeuzes die leiden tot een aanzienlijke en meetbare verbetering van vervoersverbindingen en vervoersstromen). Daarnaast wees het Parlement op de noodzaak van het definiëren van een "sociaaleconomische kosten-batenanalyse" als een gekwantificeerde ex-antebeoordeling, op basis van een geharmoniseerde methode, van de waarde van een project of programma. Het Parlement is van mening dat de gebruikte methode ook rekening moet houden met alle sociale, economische en milieuvoordelen en kosten, en als indicator moet fungeren van de bijdrage tot het welzijn.

Na de inwerkingtreding van de TEN-V-verordening (Verordening nr. 1315/2013) eind 2013 bleef het Parlement de ontwikkeling van het TEN-V ondersteunen. In zijn resolutie van 9 september 2015 over de tenuitvoerlegging van het Witboek over vervoer uit 2011: inventarisatie en te nemen maatregelen voor duurzame mobiliteit^[3] benadrukte het Parlement het belang van vervoer voor de economie en de mobiliteit van burgers, evenals het belang van investeringen in de infrastructuur. Het Parlement ziet de voltooiing van het TEN-V als eerste voorwaarde voor een duurzaam en doeltreffend Europees vervoerssysteem en is van mening dat dit moet worden gestimuleerd door zowel de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen als het Europees Fonds voor strategische investeringen.

In 2018 presenteerde de Commissie een voorstel voor een verordening inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het TEN-V-

[2]PB C 184 E van 8.7.2010, blz. 35.

[3]PB C 316 van 22.9.2017, blz. 155.



netwerk. In februari 2019 heeft het Parlement zijn besluit in eerste lezing vastgesteld. De gewone wetgevingsprocedure loopt nog ([2018/0138\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
04/2019

