



Zittingsdocument

A9-0251/2020

10.12.2020

VERSLAG

over de herziening van de richtsnoeren voor het trans-Europees
vervoersnetwerk (TEN-T)
(2019/2192(INI))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Jens Gieseke

INHOUD

	Blz.
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	3
TOELICHTING	17
INFORMATIE OVER DE GOEDKEURING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE	21
HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE	22

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over de herziening van de richtsnoeren voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) (2019/2192(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien 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 vervoersnetwerk¹ (TEN-T-verordening),
- gezien zijn wetgevingsresolutie van 17 april 2019 over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de Connecting Europe Facility (CEF)²,
- gezien Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft³,
- gezien Richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur⁴,
- gezien zijn resolutie van 19 juni 2020 over toerisme en vervoer in en na 2020⁵,
- gezien zijn resolutie van 25 oktober 2016 over de verbetering van de aansluiting op en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur in Centraal- en Oost-Europa⁶,
- gezien zijn resolutie van 11 december 2018 over militaire mobiliteit⁷,
- gezien zijn resolutie van 15 januari 2020 over de Europese Green Deal⁸,
- gezien speciaal verslag nr. 10/2020 van de Europese Rekenkamer van 16 juni 2020, getiteld “Vervoersinfrastructuren in de EU: megaprojecten moeten sneller worden uitgevoerd zodat de netwerkeffecten tijdig worden gerealiseerd”⁹,

¹ PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1.

² Aangenomen teksten, P8_TA(2019)0420.

³ PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1.

⁴ PB L 305 van 26.11.2019, blz. 1.

⁵ Aangenomen teksten, P9_TA(2020)0169.

⁶ PB C 215 van 19.6.2018, blz. 152.

⁷ PB C 388 van 13.11.2020, blz. 22.

⁸ Aangenomen teksten, P9_TA(2020)0005.

⁹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_NL.pdf

- gezien overzicht nr. 09/2018 van de Europese Rekenkamer van 6 december 2018, getiteld “Naar een succesvolle vervoerssector in de EU: uitdagingen in het verschiet”¹⁰,
 - gezien speciaal verslag nr. 13/2017 van de Europese Rekenkamer van 3 oktober 2017, getiteld “Eén Europees beheersysteem voor het spoorverkeer: zal de politieke keuze ooit werkelijkheid worden?”¹¹,
 - gezien artikel 54 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A9-0251/2020),
- A. overwegende dat een moderne, duurzame en toegankelijke multimodale vervoersinfrastructuur en toekomstgerichte logistiek van fundamenteel belang zijn voor de goede werking van de interne markt en de verbinding en het concurrentievermogen van de EU, en een duurzame, betaalbare, slimme, efficiënte, interoperabele en veilige mobiliteit mogelijk maken;
 - B. overwegende dat het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) zorgt voor economische, sociale en territoriale cohesie en toegankelijkheid in de gehele EU en haar regio’s, met inbegrip van plattlandsgebieden, afgelegen, perifere, ultraperifere en dunbevolkte regio’s, eilanden en berggebieden, waardoor de economische groei en het scheppen van banen worden gestimuleerd, de ongelijkheid wordt verminderd, de digitalisering en innovatie worden bevorderd, de klimaatverandering wordt aangepakt en het aanpassings- en weerstandsvermogen wordt versterkt;
 - C. overwegende dat het TEN-T een essentiële bijdrage levert aan de verwezenlijking van de politieke doelen van de EU op het gebied van het toetredings- en nabuurschapsbeleid, met name middels grensoverschrijdende projecten, en overwegende dat de instandhouding en versterking van nauwe vervoersverbindingen met derde landen binnen TEN-T, en de verdere integratie van de westelijke Balkan en de landen van het Oostelijk Partnerschap voor de EU van groot belang zijn;
 - D. overwegende dat de voltooiing van het TEN-T van essentieel belang is om te evolueren naar duurzamere vervoerswijzen, zoals spoorvervoer en binnenvaart, het gebruik van alternatieve brandstoffen overeenkomstig de doelstellingen van de Europese Green Deal en het terugdringen van broeikasgasemissies;
 - E. overwegende dat een evenwichtige ontwikkeling van vervoerscorridors in heel Europa, die zorgt voor de noord-zuid- en oost-west-connectiviteit in heel Europa, noodzakelijk is om de economische, sociale en territoriale cohesie te versterken;
 - F. overwegende dat er bij de lopende onderhandelingen over de financiering van de Connecting Europe Facility (CEF) voor de komende jaren terdege rekening mee moet worden gehouden dat de lidstaten zich ertoe hebben verbonden het TEN-T-kernnetwerk in 2030 en het uitgebreide netwerk in 2050 te voltooien;
 - G. overwegende dat de tijdige voltooiing van het TEN-T-netwerk bij het huidige tempo

¹⁰ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_NL.pdf

¹¹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_13/SR_ERTMS_RAIL_NL.pdf

onzeker lijkt, met name gezien de grote vertragingen bij de grensoverschrijdende projecten en ontbrekende schakels, en de verbindingen voor de laatste kilometers wegens de financiële, operationele en administratieve problemen die initiatiefnemers van projecten ondervinden; overwegende dat in het verslag van de Europese Rekenkamer erop wordt gewezen dat lacunes in het toezichtskader van de Commissie en de politieke besluitvormingsprocessen op nationaal niveau, alsmede de zwakke stimulering en belangstelling van sommige lidstaten ten aanzien van het TEN-T belangrijke oorzaken van vertragingen zijn;

- H. overwegende dat de middelen voor de voltooiing van het TEN-T in het kader van het CEF-programma gevaar lopen drastisch te worden verlaagd, vooral na de conclusies van de Europese van juli 2020, met een gepland bedrag voor de algemene middelen voor vervoer die duidelijk niet toereikend zijn;
- I. overwegende dat bij de totstandbrenging van het TEN-T-netwerk het beginsel van gelijke behandeling van de kernnetwerkcorridors moet worden gehanteerd, zonder enige bevoordeling van bepaalde corridors ten nadele van andere;
- J. overwegende dat het TEN-T-beleid de invoering in de gehele EU van oplossingen voor innovatief en toegankelijk vervoer, modale verschuiving, emissiearme en emissievrije mobiliteit, intelligente vervoerssystemen (bijv. ITS, RIS), tank- en oplaadinfrastructuur en alternatieve brandstoffen moet bevorderen; overwegende dat voor de innovatie en digitalisering van het TEN-T bijkomende investeringen nodig zijn;
- K. overwegende dat de aanhoudende COVID-19-crisis heeft aangetoond dat de vervoers- en logistieke sector en zijn werknemers van levensbelang zijn voor de economie, die steunt op naadloze netwerken voor het personen- en goederenvervoer als levensaders, hetgeen van cruciaal belang is voor het functioneren van de toeleveringsketens; overwegende dat de uitbouw van efficiënte en veerkrachtige vervoersinfrastructuur centraal moet staan in alle Europese en nationale herstelplannen en -inspanningen, die vooral gericht moeten zijn op multimodale vervoersverbindingen tussen havens, luchthavens, spoorwegen en wegen;
- L. overwegende dat het Europees Jaar van de spoorwegen in 2021 de gelegenheid biedt om een verandering op gang te brengen die van het spoor de ruggengraat van het passagiers- en goederenvervoer in de hele Unie maakt en om te wijzen op de doorslaggevende invloed van de TEN-T-netwerken op het vergroten van de sociaaleconomische cohesie en ontwikkeling, de uitbouw van de interne markt en het bevorderen van concurrerende en efficiënte duurzame vervoerswijzen teneinde de modale verschuiving naar het spoor te bevorderen en tegen 2030 één Europese spoorwegruimte te voltooien;

Een TEN-T dat klaar is voor de toekomst

- 1. onderstreept de toegevoegde waarde van de multimodale kernnetwerkcorridors die de belangrijkste passagiers- en goederenstromen tussen en binnen de lidstaten verwerken; is van oordeel dat de Europese meerwaarde van deze projecten een essentiële factor vormt voor het verkrijgen van steun van de burgers; is van mening dat de tijdige voltooiing ervan tegen 2030 onontbeerlijk is waarbij het wegnemen van knelpunten en het aanleggen van ontbrekende schakels, alsmede de voltooiing van grensoverschrijdende tracés samen met de modernisering en opwaardering van de bestaande delen van het netwerk op de

corridors prioriteit hebben;

2. wijst erop dat het TEN-T-beleid interoperabele netwerken zou moeten bevorderen; stelt vast dat interne landgrensregio's 40 % van het hele grondgebied van de EU uitmaken en dat daar een derde van de EU-bevolking woont; herhaalt dat bij de herziening van de TEN-T-verordening en de toepassing ervan bijzondere aandacht moet worden besteed aan het faciliteren van grensoverschrijdende verbindingen, de bevordering van de interoperabiliteit en de bijdrage aan de multimodale integratie van de vervoersinfrastructuur in de gehele Unie;
3. verzoekt de lidstaten die hun nationale vervoersplannen en -programma's nog niet voldoende op de doelstellingen van het TEN-T hebben afgestemd, deze tekortkoming onverwijld aan te pakken met het oog op de toepassing en inachtneming van de termijnen, doelstellingen en tijdschema's van de desbetreffende EU-wetgeving; herinnert bovendien eraan dat door het netwerkarakter van het TEN-T de efficiëntie en het concurrentievermogen van het hele systeem in het gedrang kunnen komen wanneer een klein segment ervan niet conform of niet operabel is; roept daarom ertoe op deze hotspots en strategische segmenten dringend te identificeren en te realiseren;
4. beschouwt de herziening van de TEN-T-verordening als een belangrijke kans om het netwerk toekomstbestendig te maken teneinde de goede werking van de interne markt van de EU en de verdere verwezenlijking van één Europese vervoersruimte, alsmede de mondiale concurrentiepositie van de EU de komende decennia veilig te stellen en de transitie naar slimme, duurzame, efficiënte en veilige mobiliteit te ondersteunen; onderstreept in dit verband dat het belangrijk is het netwerk te actualiseren om rekening te houden met de nieuwe realiteit op de markt, de klimaat-, ecologische en maatschappelijke veranderingen en de digitale behoeften, en dat het zaak is de efficiëntie van het bestaande netwerk te verbeteren en de uitrol van alternatieve brandstoffen voor het vervoer te bespoedigen;
5. acht het belangrijk het TEN-T verder uit te bouwen en zich hierbij te richten op de onderlinge verbinding tussen het kernnetwerk en de uitgebreide netwerken, ook in plattelandsgebieden, perifere, dunbevolkte en ultraperifere regio's en eilanden en op de tracés met de grootste potentiële sociaaleconomische voordelen; onderstreept dat geen ingrijpende veranderingen van de kaarten mogen worden doorgevoerd zolang het kernnetwerk niet is voltooid; onderstreept echter dat beperkte aanpassingen van het TEN-T nodig zijn om rekening te houden met de ontwikkeling van de vervoersnetwerken en om de connectiviteit tussen de verschillende corridors en van de perifere regio's te verbeteren, met inbegrip van het versterken van de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen die niet op de kernassen liggen, met name kortere ontbrekende verbindingen met een grote Europese meerwaarde in grensoverschrijdende regio's, alsmede om de complementariteit tussen het TEN-T-beleid en het regionaal beleid te vergroten en te voldoen aan de veranderende behoeften op ecologisch, economisch en maatschappelijk gebied; doet een beroep op de Commissie alle aanpassingen die zijn vastgelegd in de herziening van de CEF¹², over te nemen, alsook de vereisten die voortvloeien uit het voorstel van de Commissie voor een verordening inzake het

¹² Met name de aanpassingen die zijn vastgelegd in deel III van de bijlage (bij de wetgevingsresolutie van het Europees Parlement over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de Connecting Europe Facility (CEF)).

stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het TEN-T (COM(2018)0277);

6. dringt er bij de Commissie op aan in het kader van het TEN-T voorrang te verlenen aan de volledige benutting van alternatieve brandstoffen voor alle vervoerswijzen, vooral hernieuwbare brandstoffen met het oog op decarbonisatie, met inbegrip van de ontwikkeling van desbetreffende technologieën, oplaad- en tankinfrastructuur (dat wil zeggen oplaadpunten voor elektrische voertuigen, tankvoorzieningen voor lng en waterstof), normen voor veiligheid, beveiliging en interoperabiliteit, en het regelgevingskader voor alternatieve brandstoffen ter verwezenlijking van klimaatneutraliteit in 2050, met inachtneming van het beginsel van technologieneutraliteit en technologische diversifiëring; dringt aan op een routekaart voor weginfrastructuur die aansluit bij de routekaart voor de automobielenindustrie om ervoor te zorgen dat investeringen in infrastructuur hand in hand gaan met de voertuigproductie op de korte en middellange termijn;
7. onderstreept voorts de noodzaak vervoersverbindingen in en met stedelijke knooppunten, spoorwegstations en -knooppunten, binnen- en zeehavens, luchthavens, logistieke knooppunten en multimodale platforms te bevorderen, ook door de verbindingen hiertussen, zowel in de kernnetwerken als de uitgebreide netwerken, te voltooien en op te waarderen om te zorgen voor een naadloos, efficiënt, toegankelijk, geïntegreerd, slim, veilig, onderling verbonden, goed uitgerust en duurzaam mobiliteitssysteem voor het passagiersvervoer en de goederenlogistiek, alsmede door de ontwikkeling van doorreisbiljetten, waardoor een efficiënte modale verschuiving wordt ondersteund, met name door de openbaarvervoerssystemen te versterken en de connectiviteit van stedelijke knooppunten en plattelandsgebieden te vergroten;
8. beklemtoont derhalve dat de komende herziening van de TEN-T-richtsnoeren vergezeld moet gaan van de aangekondigde herzieningen van de richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen¹³, de TEN-E-verordening¹⁴ en de verordening inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer¹⁵;
9. benadrukt dat onderzoek, innovatie en digitalisering een cruciale rol spelen bij de decarbonisatie van het vervoer, in het kader van het verwerken van toenemende vervoersvolumes zowel bij het passagiers- als goederenvervoer, bij het vergroten van de multimodale interoperabiliteit en het veiliger, efficiënter en veerkrachtiger maken van het vervoer overeenkomstig de doelstellingen van de Europese Green Deal; onderstreept dat met het TEN-T innovatieve digitale toepassingen in alle vervoerswijzen moeten worden bevorderd met inbegrip van intelligente vervoerssystemen, het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS), monitoring- en informatiesystemen voor de zeescheepvaart, rivierinformatiediensten, luchtverkeersbeveiligingsystemen (ATM-onderzoek voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim) en systemen om de

¹³ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

¹⁴ Verordening (EU) nr. 347/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2013 betreffende richtsnoeren voor de trans-Europese energie-infrastructuur en tot intrekking van Beschikking nr. 1364/2006/EG en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 713/2009, (EG) nr. 714/2009 en (EG) nr. 715/2009. PB L 115 van 25.4.2013, blz. 39.

¹⁵ 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.

structurele staat van de infrastructuur te monitoren; wijst in dit verband nogmaals op het belang van de voltooiing van het Galileo-project; spoort de Commissie aan de lidstaten ertoe aan te zetten deze systemen te financieren uit de faciliteit voor herstel en veerkracht;

10. wijst erop dat slimme en autonome mobiliteitsoplossingen steeds meer commercieel levensvatbaar worden en dat de modernisering van relevante vervoers- en digitale infrastructuur in het TEN-T moet worden bespoedigd waarbij grensoverschrijdende interoperabiliteit, gegevensbescherming en cyberveiligheid worden gewaarborgd teneinde de veilige werking van geautomatiseerde en geconnecteerde voertuigen te vergemakkelijken overeenkomstig de onlangs goedgekeurde verordening inzake algemene veiligheid ((EU) 2019/2144);
11. onderstreept dat er dringend behoefte is aan Europese steun voor onderzoek en ontwikkeling van innovatieve vervoerswijzen, zoals bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van onbemande luchtvaartuigen en maglev-technologie; beklemtoont dat Europese partnerschappen voor de verschillende vervoerswijzen een zeer positieve impact kunnen hebben op de veilige, efficiënte en slimme uitrol van het TEN-T;
12. is van oordeel dat geharmoniseerde infrastructuurnormen voor het gehele netwerk daadwerkelijk één interne Europese vervoersruimte mogelijk maken; acht het onderhoud en de opwaardering van de bestaande infrastructuur, met name op grensoverschrijdende tracés, belangrijk met het oog op de technologische vooruitgang, veranderende veiligheidsnormen, toenemende efficiëntie, kwaliteitsvollere prestaties, de verhoging van de capaciteit, nieuwe functies, grotere grensoverschrijdende betrouwbaarheid en interoperabiliteit en de noodzaak om een levenscyclusbenadering te hanteren en de infrastructuur meer weerstand te verlenen tegen de gevolgen van crises, zoals pandemieën en de klimaatverandering; constateert echter dat de CEF-financiering niet volstaat om deze doelstellingen te verwezenlijken; wijst erop dat coördinatie tussen de lidstaten van cruciaal belang is om crises te beheren, de goederenstroom op gang te houden en de bevolking van de Unie van essentiële goederen te voorzien; verzoekt de Commissie een wetgevingskader voor te stellen om het risicobeheer, de veerkracht en de aanpassing aan de klimaatverandering van de vervoersinfrastructuur van het kernnetwerk, voor alle vervoerswijzen te verbeteren;
13. is van mening dat slecht onderhoud van de vervoersinfrastructuur de continuïteit, duurzaamheid, prestaties, veiligheid en dus het weerstandsvermogen van het TEN-T in het gedrang kan brengen; wijst op het belang van geregeld en gestandaardiseerd onderhoud van de TEN-T-infrastructuur, in het bijzonder van de bruggen en tunnels, om ervoor te zorgen dat de infrastructuur gedurende lange tijd van hoge kwaliteit blijft; verzoekt de Commissie een duidelijk ijkpunt voor de kwaliteitsvereisten voor de infrastructuur vast te stellen, in het bijzonder voor de bruggen en tunnels, en een gemeenschappelijke Europese aanpak te ontwikkelen voor inspecties en kwaliteitsbeoordelingen van de TEN-T-infrastructuur; verzoekt de Commissie een controleplan voor het onderhoud van het kernnetwerk op Europees niveau op te stellen; verzoekt de Commissie en de lidstaten om samen met de Europese Investeringsbank (EIB) en de nationale stimuleringsbanken en -instellingen nieuwe financieringsregelingen te bestuderen om investeringen in het onderhoud van het netwerk te vergemakkelijken; roept de lidstaten bovendien ertoe op specifieke nationale plannen op te stellen voor de financiering van gewoon en buitengewoon onderhoud;

Financiering, beheer en toezicht

14. benadrukt dat het met het oog op toereikende investeringen in TEN-T-infrastructuur van essentieel belang is dat alle relevante EU-fondsen (de CEF, InvestEU, de Europese structuur- en investeringsfondsen, de faciliteit voor herstel en veerkracht, Horizon Europa, enz.) en de leningen van de EIB worden afgestemd op de specifieke behoeften van de vervoerssector en dat de lidstaten zich ertoe verbinden toereikende financiering te verstrekken; betreurt ten eerste het besluit van de Europese Raad om te bezuinigen op de begroting voor toekomstgerichte programma's, zoals de CEF en InvestEU, vooral in het licht van de essentiële faciliterende rol die het CEF-programma vervult bij de voltooiing van het TEN-T-netwerk; merkt op dat, wil de zeer ambitieuze agenda voor de decarbonisatie van de economie slagen, deze moet worden ondersteund door overeenstemmende financiering en financieringsinstrumenten waarbij het concurrentievermogen van de betrokken sectoren moet worden gehandhaafd; verzoekt de Commissie de synergieën en de beleidssamenhang tussen de betrokken EU-instrumenten buiten de CEF te versterken (bijv. het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling) en bovendien het gebruik van blendinginstrumenten te optimaliseren om particuliere investeerders aan te trekken en overheidsmiddelen te benutten; wijst erop dat in het kader van de Europese Green Deal relevante klimaat- en milieugerelateerde financiële instrumenten beschikbaar moeten worden gesteld voor investeringen in het TEN-T-netwerk die een doeltreffende bijdrage kunnen leveren tot het verminderen van de emissies van de vervoerssector;
15. betreurt het feit dat de lidstaten in het nieuwe voorstel voor het meerjarig financieel kader (MFK) en in het herstelplan nog steeds geen sterk signaal geven op het gebied van infrastructuurinvesteringen en dat zij evenmin een prioriteit maken van de voltooiing van het TEN-T; onderstreept derhalve dat de middelen van het Next Generation EU Fund een unieke kans bieden om de ontwikkeling van de TEN-T-kernnetwerken tot 2030 veilig te stellen; verzoekt de Commissie het Parlement jaarlijks te informeren over de voortgang van de bouw; verzoekt de Commissie in de onderhandelingen met de lidstaten een passend deel van de steun voor de ontwikkeling van beleidsmaatregelen van de EU op vervoersgebied te reserveren en hierover een eindverslag aan het Parlement voor te leggen; verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat in de nationale programma's voor de uitvoering van de faciliteit voor herstel en veerkracht een belangrijke rol wordt toegekend aan investeringen in moderne, digitale, duurzame en veilige vervoersinfrastructuur;
16. herinnert eraan dat de voltooiing van het ERTMS, zowel aan boord van treinen als langs het spoor, een fundamentele voorwaarde is voor de totstandbrenging van één interne Europese spoorwegruimte en voor de goede werking van de spoorwegmarkt in de TEN-T-corridors; beklemtoont in dit verband dat er voor de voltooiing van het ERTMS op de kernnetwerken circa 15 miljard EUR nodig is en dat de Commissie een belangrijke rol moet spelen bij de coördinatie van de financiering en uitrol;
17. beklemtoont dat de naleving van de in de voorgestelde richtlijn betreffende het stroomlijnen van het TEN-T vastgestelde termijn¹⁶ in overweging moet worden genomen

¹⁶ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk (COM(2018)0277), als veranderd in een voorstel voor een richtlijn bij nota 8726/20 van de Raad van 12 juni 2020 (2018/0138 (COD)).

wanneer projecten worden geëvalueerd aan de hand van de maturiteitscriteria voor de selectie van projecten als vastgesteld in het kader van de CEF; is bovendien van mening dat optredende vertragingen een rechtvaardiging moeten vormen voor een onderzoek naar de geboekte vooruitgang in het project en een herziening van de financiële bijstand die van de Unie is ontvangen in het kader van de CEF zoals vastgesteld in artikel 17, lid 1, van Verordening (EU) nr. 1316/2013¹⁷, hetgeen kan leiden tot een vermindering of intrekking van de subsidie;

18. beklemtoont dat, hoewel het TEN-T-netwerk stapsgewijze wordt uitgevoerd en de voltooiing van het kernnetwerk de prioriteit op korte termijn is, aangezien dit de ruggengraat vormt van de ontwikkeling van een duurzaam multimodaal vervoersnetwerk, en de ontwikkeling van het volledige uitgebreide netwerk stimuleert, het belangrijk is voldoende financiering te verzekeren voor het uitgebreide netwerk dat niet door het kernnetwerk wordt afgedekt, teneinde toenemende ongelijkheden te vermijden; onderstreept in dit verband dat beide lagen van het TEN-T van fundamenteel belang zijn voor de connectiviteit en logistieke integratie van de EU;
19. is van mening dat de EU-financiering, met name in het kader van de CEF, op flexibele en doeltreffende wijze moet bijdragen tot de voltooiing van grensoverschrijdende projecten en ontbrekende schakels op een corrigerende manier, wanneer waargenomen discrepanties of onevenwichtigheden tussen de last van de op nationaal niveau te financieren kosten en de aan beide kanten van de grens en vanuit een breder Europees perspectief te verwachten sociaaleconomische voordelen de voortgang op weg naar de tijdige voltooiing van het project in gevaar brengen; vraagt de Commissie in dit verband een meer gerichte aanpak te hanteren door hogere medefinancieringspercentages toe te passen op projecten met de grootste Europese meerwaarde om nationale investeringen aan te trekken;
20. is zeer verontrust over vertragingen bij de voltooiing van projecten, en met name grensoverschrijdende projecten, die de tijdige totstandbrenging van naadloze TEN-T-kernnetwerkcorridors belemmeren en tot hogere projectkosten leiden; doet een beroep op de lidstaten hun verplichtingen voor hun delen van het netwerk na te komen en te zorgen voor efficiënte en tijdige administratieve en gerechtelijke procedures met volledige inachtneming van het Europese en het nationale recht, en dringt erop aan dat zij de administratieve en gerechtelijke procedures verder digitaliseren; roept de lidstaten nogmaals op de samenwerking met de autoriteiten van andere lidstaten bij grensoverschrijdende projecten te versterken, bijvoorbeeld door in onderlinge overeenstemming een gezamenlijke instantie op te richten, met name met het oog op de coördinatie van tijdschema's en termijnen, en dringt er bij de lidstaten op aan de nieuwe richtlijn inzake de stroomlijning van het TEN-T onverwijld ten uitvoer te leggen; verzoekt de Commissie bijstand te verlenen aan de lidstaten die – in overeenstemming met het recht van de Unie – materiële uitsluitingsclausules willen invoeren die de nationale gerechtelijke procedures aanzienlijk zouden kunnen versnellen;
21. acht het van cruciaal belang dat de lidstaten EU-maatregelen tot stroomlijning van vergunningsprocedures, grensoverschrijdende aanbestedingen en andere administratieve

¹⁷ Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010. PB L 348 van 20.12.2013, blz. 129.

procedures uitvoeren met het oog op de vermindering van technische belemmeringen en de administratieve lasten, en zo ook mogelijke vertragingen en hogere kosten, bij TEN-T-vervoersinfrastructuurprojecten; merkt op dat dit met name van belang is om initiatiefnemers van projecten en potentiële particuliere investeerders meer zekerheid te bieden¹⁸; verzoekt de Commissie een hoofdstuk over de vermindering van ongerechtvaardigde administratieve lasten toe te voegen aan het TEN-T-voortgangsverslag;

22. dringt er bij de Commissie op aan haar toezicht op de tenuitvoerlegging van het TEN-T te versterken door gebruik te maken van de bevoegdheden die haar reeds bij de verordening zijn verleend, door de relevante instrumenten te versterken om van de lidstaten te eisen dat zij hun verplichtingen nakomen, en door de rol van de Europese coördinatoren bij het beheer van de corridors, met name wat betreft grensoverschrijdende verbindingen, alsook de eenloketfunctie van de aangewezen autoriteit in de vergunningsprocedure te versterken; verzoekt de Commissie de bepalingen van artikel 56 van Verordening (EU) nr. 1315/2013 te versterken en te gebruiken bij haar herziening van de TEN-T-richtsnoeren om de lidstaten aan te moedigen de planning en voltooiing van projecten te versnellen; verzoekt de Commissie te verduidelijken hoe de regels en vereisten moeten worden geïnterpreteerd met het oog op de beoordeling, verslaglegging en evaluaties van de subsidiabiliteit; verzoekt de Commissie de uitwisseling van beste praktijken inzake het maatschappelijk middenveld en de betrokkenheid en raadpleging van belanghebbenden tussen de lidstaten te bevorderen en deze op Europees, nationaal, regionaal en lokaal niveau te bevorderen;
23. verzoekt de lidstaten de samenhang tussen nationale vervoersplannen en de TEN-T-netwerken te versterken om te zorgen voor een goede uitvoering van de TEN-T-verordening;
24. is van mening dat het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) een prominentere rol moet krijgen bij de tenuitvoerlegging van het TEN-T, met name wat betreft grensoverschrijdende interoperabiliteit, verbetering van de veiligheid, vergroting van het concurrentievermogen en de uitrol van het ERTMS; dringt aan op een verhoging van de begroting 2021 van het ERA, zodat het over voldoende financiële middelen beschikt om zijn taken uit te voeren, met name nu 2021 is uitgeroepen tot Europees Jaar van de spoorwegen;

Vervoerswijzen

25. wijst erop dat het belangrijk is de kwaliteit van de weginfrastructuur in het TEN-T in de hele Unie te verbeteren;
26. verzoekt de Commissie in dit verband verdere maatregelen te nemen om de introductie van alternatieve brandstoffen en de uitrol van elektrische laadpunten en waterstoftankstations te bevorderen, rekening houdend met mogelijke toekomstige alternatieve brandstofoplossingen en met volledige inachtneming van het beginsel van

¹⁸ Zoals vermeld in het uit interinstitutionele onderhandelingen voortgekomen voorlopige akkoord van 17 juni 2020 over de verordening inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk.

technologieneutraliteit;

27. dringt aan op maatregelen om de verkeersveiligheid verder te versterken en de operationele veiligheid van kritieke infrastructuur gedurende de hele levenscyclus te handhaven en te verbeteren, rekening houdend met de behoeften van niet-gemotoriseerde weggebruikers en met het oog op de bescherming van kwetsbare weggebruikers; herinnert eraan dat het belangrijk is innovatieve en slimme oplossingen op het gebied van verkeersveiligheid te bevorderen om de strategische EU-doelstelling “Vision Zero” te halen; benadrukt dat aan de nieuwe veiligheidseisen van Richtlijn (EU) 2019/1936 moet worden voldaan en wijst erop dat daartoe verdere investeringen in de aanpassing en het onderhoud van de infrastructuur noodzakelijk zijn en moeten worden gewaarborgd; beklemtoont dat vereenvoudigingen van regelgevingsvoorschriften voor projectprocedures bij de herziening van de TEN-T-richtsnoeren niet ten koste mogen gaan van de hoogste veiligheidsnormen;
28. herinnert de Commissie en de lidstaten aan de noodzaak om in voldoende veilige en beveiligde parkeerterreinen voor vrachtwagens langs het TEN-T te voorzien om zowel de verkeersveiligheid als het welzijn van de gebruikers van het netwerk, en met name werknemers in de vervoerssector, te verbeteren;
29. beklemtoont dat er speciaal gecertificeerde tracés op het TEN-T-netwerk, alsook op het netwerk van snelwegen, moeten worden ingevoerd en aangepast om te voldoen aan de minimumprestatienormen voor geautomatiseerde en halfgeautomatiseerde voertuigen en om in overeenstemming te zijn met infrastructuurprestatienormen op het gebied van zichtbaarheid en de toestand van verkeerstekens, verkeersborden en wegmarkeringen;
30. wijst op het potentieel van nieuwe en actieve wijzen van geconnecteerde mobiliteit in het stedelijk en plaatselijk vervoer van mensen en goederen; verzoekt de Commissie en de lidstaten nauw met regio's en steden samen te werken, in het bijzonder ook grensoverschrijdend, om de relevante ontbrekende infrastructuur voor de laatste kilometers en de intermodale en grensoverschrijdende verbindingen in het gehele TEN-T te verbeteren en af te werken teneinde aldus een naadlozer en efficiënter gebruik van infrastructuur en diensten mogelijk te maken, wat op zijn beurt congestie voorkomt en de uitstoot vermindert;
31. wijst andermaal op de cruciale rol van het spoorvervoer voor het koolstofvrij maken van de vervoerssector en benadrukt nogmaals het belang van de volledige uitvoering van het vierde spoorwegpakket, zodat alle mogelijkheden van de spoorwegen kunnen worden benut; dringt erop aan dat de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur gepaard gaat met maatregelen om ongerechtvaardigde administratieve lasten te verminderen; verzoekt de Commissie jaarlijks aan het Parlement verslag uit te brengen over de vooruitgang op dit gebied; is van oordeel dat het bevorderen van modale verschuivingen en een efficiënt spoor- en gecombineerd vervoer, met name in grensoverschrijdende gevallen en bij ontbrekende schakels op intensief gebruikte tracés, een prioriteit voor het TEN-T moet zijn, en dat dit moet gebeuren middels de volledige invoering van het ERTMS, het wegnemen van regelgevings-, operationele en technische belemmeringen in het netwerk, het waarborgen van gelijke toegang voor spoorwegexploitanten, het versnellen van elektrificatie, het waarborgen van interconnectie en interoperabiliteit, onder meer door optimalisering van de infrastructuurcapaciteit en modernisering van de uitrusting van

rollend materieel, het ondersteunen van onderzoek en innovatie, met inbegrip van de gemeenschappelijke onderneming Shift2Rail, en het optimaliseren van corridors voor het goederenvervoer per spoor naargelang van de vraag, met name in logistieke hubs zoals havens en luchthavens; benadrukt bovendien dat in het netwerk doorvoer- en eindknooppunten moeten worden vastgesteld en dat de kernknooppunten moeten worden uitgerust met transitplatforms om de passagiers- en goederenstromen vlot te laten verlopen; onderstreept het belang van projecten ter verbetering van de toegankelijkheid, met name voor personen met een handicap en ouderen;

32. verzoekt de Commissie regelmatig bindende periodieke streefdoelen vast te stellen voor de invoering van het ERTMS met het oog op de beoogde voltooiing daarvan op het TEN-T-netwerk tegen 2030; is van mening dat het ERA als een doelmatige en doeltreffende systeemautoriteit moet optreden en zijn uitgebreide rol en verantwoordelijkheden ten aanzien van het ERTMS in het kader van het vierde spoorwegpakket moet vervullen; dringt aan op een routekaart voor de invoering van het ERTMS op spoorwegcorridors voor goederenvervoer, die moet worden gefinancierd door middel van een project van gemeenschappelijk belang in het kader van de faciliteit voor herstel en veerkracht; wijst op het belang van stabiele regelgeving met betrekking tot de technische specificaties voor interoperabiliteit als middel om investeringen in het ERTMS aan te boren en verzoekt de Commissie bij de actualisering van de technische specificaties voor interoperabiliteit voor 2030 zorgvuldig verdere wijzigingen te analyseren en de compatibiliteit te waarborgen;
33. onderstreept dat de Europese spoorweginfrastructuur voldoende capaciteit voor zowel goederen- als passagierstreinen moet bieden, wat voor een intensiever gebruik van de infrastructuur moet zorgen en de investeringen rendabeler moet maken; verzoekt de Commissie met klem een prioriteit te maken van grensoverschrijdende treinverbindingen teneinde de modale verschuiving in het internationaal passagiersvervoer te versterken; benadrukt in dit verband het potentieel van nachttreinen voor klimaatvriendelijk reizen tegen concurrerende prijzen; is van oordeel dat vlot grensoverschrijdend spoorverkeer op het TEN-T-netwerk en de Europese goederencorridors een verplichte grensoverschrijdende samenwerking tussen infrastructuurbeheerders vereist; verzoekt de Commissie bij de herziening van het TEN-T bindende maatregelen voor infrastructuurbeheerders voor te stellen;
34. onderstreept dat de ontwikkeling van hoogwaardige hogesnelheidsdiensten voor het passagiersvervoer per spoor op alle TEN-T-kernnetwerken de komende jaren een hoge prioriteit moet zijn, met als doel een uitgebreid netwerk van hogesnelheidsverbindingen tot stand te brengen tussen de belangrijkste Europese steden die momenteel nog niet op die diensten aangesloten zijn, en de concurrentiepositie van duurzame vervoerswijzen over land aanzienlijk te verbeteren;
35. benadrukt het belang van vervoer over de binnenwateren als een duurzame vervoerswijze en onderstreept dat moet worden gezorgd voor toekomstbestendige infrastructuur met een hoge capaciteit en voor de betrouwbaarheid, kwaliteit en goede bevaarbaarheid van de waterwegen, met name in het licht van de klimaatverandering; erkent de belangrijke rol van havens als strategische knooppunten in zowel het kernnetwerk als het uitgebreide netwerk; verzoekt de Commissie te zorgen voor naadloze verbindingen tussen het kernnetwerk en de uitgebreide netwerken van binnen- en zeehavens, spoorwegen en

- wegen teneinde multimodaliteit te bevorderen; dringt aan op stappen om de geharmoniseerde, grensoverschrijdende invoering van het riviereninformatiesysteem (RIS) te waarborgen en de toepassing van innoverende, efficiënte en duurzame oplossingen in de sector te vergemakkelijken;
36. dringt aan op een routekaart voor de ontwikkeling van de binnenwateren, die moet worden gefinancierd door middel van een project van gemeenschappelijk belang in het kader van de faciliteit voor herstel en veerkracht;
 37. onderstreept de rol die zeeverbindingen van goede kwaliteit vervullen, niet alleen voor de internationale, maar ook voor de interne handel van de EU; onderstreept de belangrijke rol van de pijler “snelwegen op zee” van het TEN-T en van de korte vaart als duurzame vervoerswijzen in dit verband; is van mening dat de pijler “snelwegen op zee” tot doel heeft op de behoeften afgestemde kortevaartverbindingen en -diensten te bevorderen die naadloos aansluiten op het vervoer over land en dit aanvullen, de samenwerking tussen zeehavens te bevorderen en hun aansluiting op hun achterland te vergroten, alsook de ontwikkeling en uitrol van schone en alternatieve brandstoffen – afhankelijk van effectbeoordelingen – en energie-efficiënte oplossingen voor het zeevervoer te bevorderen; verzoekt de Commissie daarom na te gaan welke eindpunten van de kerncorridor beschikbaar moeten worden gesteld als zeeverbindingen naar andere kerncorridors en waar de TEN-T-kaarten moeten worden bijgewerkt overeenkomstig de bevindingen van die evaluatie;
 38. benadrukt de vitale rol van zee- en binnenhavens als strategische knooppunten in het vervoersnetwerk, aangezien zij de korte en lange vaart verbinden met spoorwegen, autowegen, de binnenvaart en pijpleidingen en een logistiek knooppunt voor toeleveringsketens vormen; onderstreept hoe belangrijk het is door middel van capaciteitsgarantiemaatregelen te waarborgen dat de TEN-T-havens toegankelijk zijn voor de grootste schepen; wijst op de grensoverschrijdende dimensie van zeehavens en benadrukt dat havens niet alleen onderdeel zijn van het maritieme vervoer, maar ook steeds meer clusters van alle vervoerswijzen vormen en deel uitmaken van de energiesector, de industrie en de blauwe economie; wijst op de toenemende clustervorming in havens en de voortschrijdende samenwerking tussen havens en op het belang daarvan; is van mening dat in het kader van het TEN-T daarom projecten moeten worden bevorderd die tot doel hebben de synergieën in havens tussen vervoers-, energie- en digitale infrastructuur te vergroten, en maatregelen moeten worden getroffen om de spoor- en wegverbindingen met zee- en binnenhavens waar nodig te verbeteren, teneinde de modale verschuiving te ondersteunen en duurzame logistiek te bevorderen;
 39. wijst op het belang van kortevaartverbindingen voor de regionale connectiviteit, met name voor perifere regio's en eilanden; meent dat de vereisten betreffende de snelwegen op zee nationale kortevaartverbindingen uitsluiten; dringt er daarom bij de Commissie op aan deze vereisten in de TEN-T-verordening te vereenvoudigen zodat scheepvaartverbindingen op gelijke voet komen met verbindingen over land, met name rekening houdend met verbindingen met havens van het uitgebreide netwerk;
 40. benadrukt dat er mogelijkheden zijn om de emissies van de scheepvaartindustrie drastisch terug te dringen door middel van investeringen in haveninfrastructuur ter ondersteuning van het gebruik van alternatieve brandstoffen en de overgang naar het opladen van accu's

en stroomvoorziening voor afgemeerde vaartuigen; wijst erop dat dergelijke investeringen bijzondere prioriteit moeten krijgen als middel om multimodaal vervoer in havens te bevorderen; verzoekt de Commissie de beschikbare financiële instrumenten verder te ontwikkelen om investeringen voor dat doel te stimuleren en de voortdurende ontwikkeling van verschillende schone technologieën verder te ondersteunen door onderzoek te stimuleren;

41. dringt er bij de Commissie op aan dat zij de bredere rol van havens erkent bij het koolstofvrij maken van de economie, die verder gaat dan louter vervoer, met name doordat zij kunnen bijdragen aan het benutten van windenergie aan land en op zee;
42. onderstreept dat het luchtvervoer en de bijbehorende infrastructuur, zoals luchthavens, van essentieel belang zijn voor de mondiale en interne aansluiting van de EU, met inbegrip van haar plattelandsgebieden en dunbevolkte, (ultra)perifere en insulaire regio's, alsook voor het waarborgen van multimodaal vervoer, bijvoorbeeld door middel van interoperabiliteit, met name met het spoorwegvervoer, en het genereren van synergie tussen de betrokken EU-agentschappen; beschouwt het TEN-T als een belangrijk instrument ter bespoediging van de benutting van alternatieve brandstoffen en de bijbehorende oplaad- en tankinfrastructuur in de sector door op luchthavens in het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk de nodige capaciteit te bieden; is van mening dat de verdere ontwikkeling van het initiatief "Gemeenschappelijk Europees luchtruim II +" dringend en cruciaal is om de infrastructuurverbindingen efficiënter en duurzamer te maken; wijst erop dat de COVID-19-crisis de waarde van het luchtverkeer voor de economie heeft laten zien, alsook het belang van connectiviteit voor passagiers en goederen, en daarmee het belang om de bestendigheid van de luchtvaart tegen nieuwe risico's en crises te waarborgen;
43. is van mening dat de synergie en complementariteit van het TEN-T en TEN-E moeten worden bevorderd, met volledige waarborging van bestaande en toekomstige financieringsmogelijkheden en financieringsniveaus voor de ontwikkeling van het TEN-T; stipt in dit verband aan dat pijpleidingen niet alleen beschouwd worden als een onderdeel van energie-infrastructuur, maar ook als een middel om de overgang naar duurzamer vervoer mogelijk te maken; erkent de rol van pijpleidingen als verbinding tussen industrieclusters en vervoersknooppunten en als vervoersmiddel voor grondstoffen, en onderstreept het belang ervan voor de toepassing van bepaalde decarbonisatietechnologieën;
44. beklemtoont dat alle lidstaten een goed ontwikkeld, slim, veilig en duurzaam TEN-T-netwerk moeten hebben dat mobiliteit, connectiviteit en territoriale toegankelijkheid in de hele EU bevordert, met name in insulaire en (ultra)perifere gebieden, om Europees en internationaal toerisme te bevorderen en te stimuleren; verzoekt de Commissie mogelijke synergieën met EuroVelo en de 16 corridors daarvan te onderzoeken, met name door de financiële steun daarvoor te verhogen, met het oog op de bevordering van lokaal en milieuvriendelijk fietstoerisme in Europa;

Strategische oriëntatie

45. benadrukt de strategische waarde voor de EU van het handhaven van nauwe vervoersverbindingen met derde landen binnen het TEN-T en van de verdere integratie

van de partnerlanden van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA), de Vervoersgemeenschap Westelijke Balkan en Zuidoost-Europa, en de landen van het Oostelijk Partnerschap, en van het bevorderen van betere verbindingen met de perifere gebieden van de EU; acht het, gezien de strategische investeringen en de toenemende invloed van derde landen in deze regio, ook wenselijk de TEN-T-vervoersverbindingen uit te breiden tot de kandidaat-landen, de landen van het zuidelijke Middellandse Zeegebied en die van het Oostelijk Partnerschap, alsmede tot Azië, op basis van EUnormen en waarborgen van wederkerigheid; benadrukt bovendien het strategische belang van de Middellandse Zee voor de Unie en de noodzaak om de infrastructuur van de landen van het zuidelijke Middellandse Zeegebied en de eilandregio's van de EU te versterken;

46. wijst op het belang van het behoud van de TEN-T-verbindingen met het Verenigd Koninkrijk, te beginnen met de erkenning van het land als “buurland” in de zin van artikel 3, onder b), van de TEN-T-verordening, waarbij de uitvoering en voltooiing van gezamenlijk overeengekomen TEN-T-infrastructuurprojecten moet worden gewaarborgd en ervoor moet worden gezorgd dat het VK deelneemt aan de financiering van deze verbinding; verzoekt de Commissie speciale aandacht te besteden aan de buitengrenzen van de EU, en de gevolgen van de terugtrekking van het VK voor de grensregio's te monitoren; wijst op de belangrijke rol van het VK en de zogenaamde landbrug als onderdeel van het TEN-T-netwerk en erkent de negatieve gevolgen van de brexit voor de connectiviteit, toegankelijkheid en economische cohesie tussen Ierland en continentaal Europa, alsook op het eiland Ierland; verzoekt de Commissie de goede verbinding van Ierland met het vasteland van Europa te waarborgen, met bijzondere aandacht voor zeeroutes, door middel van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, ongeacht de toekomstige betrekkingen tussen de EU en het VK;
47. onderstreept dat het TEN-T, met zijn belangrijkste hubs, een strategische functie voor de Unie heeft; verzoekt de Commissie plannen te ontwikkelen ter bescherming van de strategische infrastructuur en het gehele TEN-T; verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat tijdens de aanbestedingsprocedures voor TEN-T-projecten ten volle rekening wordt gehouden met de strategische belangen van de EU, het verbod op dumping, de volledige eerbiediging van de hoge Europese arbeidsnormen en het beginsel van wederkerigheid inzake toegang tot overheidsopdrachten;
48. onderstreept het belang van meer synergieën tussen trans-Europese netwerken op het gebied van vervoer, energie en telecommunicatie, en tussen hun respectieve corridors, om te zorgen voor een soepele markttoegang en distributie van alternatieve brandstoffen voor vervoer en om rekening te houden met de veranderende digitale behoeften van de vervoerssector en de gebruikers ervan;
49. wijst erop dat het beleid inzake vervoersinfrastructuur een uitgelezen kans biedt om de synergie tussen de defensiebehoeften en het TEN-T te vergroten met als hoofddoel de militaire mobiliteit in heel de Unie te verbeteren, rekening houdend met het geografisch evenwicht en de mogelijke voordelen voor civiele bescherming; dringt erop aan de vervoersinfrastructuur in delen van het trans-Europese netwerk die geschikt worden geacht voor tweërlei gebruik, aan te passen in strikte overeenstemming met het beginsel van tweërlei gebruik om te voorzien in zowel civiele als militaire behoeften; verzoekt de Commissie haar oorspronkelijke voorstel voor de financiering van militaire mobiliteit in het kader van het meerjarig financieel kader 2021-2027 te handhaven;

-
- ◦

50. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie, alsmede aan de regeringen en de parlementen van de lidstaten.

TOELICHTING

Het gemeenschappelijk vervoersbeleid van de EU heeft voornamelijk tot doel een gemeenschappelijke vervoersruimte in heel Europa tot stand te brengen. Het belangrijkste beleidsinstrument om dit doel te verwezenlijken is het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T). Dit beleidsinstrument heeft betrekking op de totstandbrenging en ontwikkeling van een netwerk van spoorwegen, wegen, binnenwateren, zeescheepvaartroutes, havens, luchthavens en spoorwegeindstations in heel Europa. Hiermee wordt getracht lacunes op te sporen en te dichten, knelpunten en technische belemmeringen weg te nemen teneinde de algehele sociale, economische en territoriale cohesie in de EU te versterken.

Hoewel in de afgelopen jaren vooruitgang is geboekt, is een herziening noodzakelijk, aangezien sinds de laatste herziening onvoorziene veranderingen in de vervoerssector zijn opgetreden en het duidelijk is geworden dat bepaalde kernnetwerkcorridors vertraging zullen oplopen en hun uiterste termijnen voor voltooiing wellicht niet zullen halen.

Het is van het grootste belang de multimodale vervoersinfrastructuur in Europa te moderniseren en toekomstbestendig te maken teneinde de werking van de interne markt en het concurrentievermogen van de EU te waarborgen en de transitie naar een slimme, duurzame, efficiënte en veilige mobiliteit te ondersteunen.

Het is belangrijk erop te wijzen dat de bestaande wetgeving niet radicaal hoeft te worden gewijzigd. Vooral de opzet van het kernnetwerk moet slechts kleine wijzigingen ondergaan om de tijdige voltooiing tegen 2030 niet in gevaar te brengen. Ter vergroting van de samenhang van de Connecting Europe Facility (CEF) en het TEN-T moeten de aanpassingen die zijn opgenomen in deel III van de bijlage bij de herziening van het CEF¹ worden overgenomen in de nieuwe TEN-T-kaarten. Deze aanpassingen zijn nodig om de huidige corridorroutes beter te begrijpen en transparanter te maken, en ervoor te zorgen dat ontbrekende (grensoverschrijdende) schakels en knelpunten in het nieuwe TEN-T in aanmerking worden genomen en aangepakt. De tijdige voltooiing en het wegnemen van de knelpunten en ontbrekende schakels zijn onontbeerlijk voor het welslagen van het Europees vervoersbeleid. Tegelijkertijd is het belangrijk dat reeds aangelegde infrastructuur wordt gecontroleerd en geëvalueerd om de doeltreffendheid en de capaciteit ervan te waarborgen. Het is zaak ervoor te zorgen dat het kernnetwerk tegen 2030 voltooid is.

Om de doeltreffendheid van de TEN-T-netwerken te waarborgen, is het belangrijk dat de mobiliteitssystemen voor het passagiersvervoer en de goederenlogistiek op een veilige, beveiligde, efficiënte en naadloze manier kunnen worden gebruikt. Derhalve moeten multimodale vervoersverbindingen in stedelijke knooppunten, havens, luchthavens en platforms worden bevorderd. De infrastructuur voor de laatste kilometers is van groot belang voor de algehele efficiëntie van het TEN-T. Derhalve moeten de Commissie en de lidstaten nauw met regio's en steden samenwerken om de infrastructuur voor de laatste kilometers te verbeteren waardoor de gebruiker van het netwerk een veelvoud van mogelijkheden krijgt.

Een belangrijke verandering van het nieuwe TEN-T moet de opneming van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zijn. Middels de opneming van infrastructuur voor alternatieve

¹ [P8_TA\(2019\)0420](#).

brandstoffen voor alle vervoerswijzen kan de volledige benutting van alternatieve brandstoffen worden bevorderd, waardoor wordt bijgedragen tot de oplossing van het bestaande dilemma vraag/aanbod. Het TEN-T en de aangekondigde herziening van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moeten hand in hand gaan.

Steun voor digitalisering en innovatie van alle vervoerswijzen moet de kern van het komende TEN-T vormen. De digitale transitie maakt het mogelijk het vervoer veiliger, duurzamer en efficiënter te maken. In de afgelopen jaren werd reeds vooruitgang geboekt met intelligente vervoerssystemen (ITS), het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS), het monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (VTMIS), de River Information Services (RIS) en de luchtverkeersbeveiligingssystemen (Sesar). Om efficiënt te kunnen zijn, moeten de toepassing en uitrol van digitale oplossingen samenhangend zijn en in de gehele EU naar behoren worden gecoördineerd. Bij de herziening van het TEN-T moet tevens rekening worden gehouden met slimme en autonome mobiliteit. Het TEN-T dient ervoor te zorgen dat de nodige infrastructuur wordt opgebouwd of uitgebreid en dat de grensoverschrijdende interoperabiliteit gewaarborgd is.

Uit de COVID-19-crisis is gebleken hoe cruciaal een functionerende, goed geconnecteerde infrastructuur voor het vervoer van goederen en passagiers is. Ook is de waarde van het vervoer voor de gehele economie duidelijk geworden. Derhalve is het belangrijk het netwerk zo uit te rusten dat het meer weerstandsvermogen tegen risico's en crises opbouwt. Deze noodzakelijke vergroting van het weerstandsvermogen moet worden gezien in een context van algehele strategische autonomie van de EU en het Europese beveiligingsbeleid.

Een nieuwe dimensie van het beleid inzake het TEN-T is de beweging van strijdkrachten binnen en buiten de EU, die is afgebakend in het actieplan voor militaire mobiliteit. Deze beweging wordt momenteel belemmerd door fysieke, juridische en regelgevende hinderpalen, zoals incompatibele infrastructuur of omslachtige douaneprocedures. Om deze hinderpalen te overwinnen moeten geschikte netwerken worden uitgerust in overeenstemming met het beginsel van tweërlei civiel-militair gebruik van infrastructuur voor de desbetreffende onderdelen van het TEN-T.

Alle vervoerswijzen moeten binnen het nieuwe TEN-T gelijkwaardig tot hun recht komen. Technologische neutraliteit is belangrijk om de algehele emissies van de vervoerssector terug te dringen en tegelijkertijd de mobiliteit van de burgers tegen betaalbare prijzen te waarborgen. Een ongedifferentieerde aanpak ten aanzien van vervoerswijzen en energiebronnen moet worden vermeden.

De kwaliteit van de weginfrastructuur moet worden gehandhaafd en de transitie naar een emissiearme mobiliteit op de weg moet worden ondersteund. Vision Zero moet hierbij een leidend beginsel zijn.

Het spoorvervoer vervult een cruciale rol bij het koolstofvrij maken van het vervoer. Nationale prioriteiten hebben vaak geleid tot het verleggen van de goederenstroom van het spoor naar de weg. De spoorverbindingen, met name de grensoverschrijdende verbindingen en die tussen economische centra, moeten worden versterkt. Tevens moet speciale aandacht worden besteed aan treinverbindingen waarmee hoogfrequente routes voor het goederen- en passagiersvervoer kunnen worden ontlast. Spoorcorridors moeten worden geoptimaliseerd om te zorgen voor interconnectiviteit, interoperabiliteit en de planning van toereikende capaciteit.

Het is zaak ervoor te zorgen dat de capaciteit, kwaliteit en goede bevaarbaarheid van de binnenwateren worden verhoogd. De binnenvaart is zeer afhankelijk van de diepte van de rivieren. Derhalve is het belangrijk de infrastructuur van de binnenwateren af te stemmen op de uitdagingen van de klimaatverandering. Grensoverschrijdende oplossingen, digitalisering en innovatie moeten worden ondersteund. De grensoverschrijdende rol van de binnenhavens moet worden erkend en de multimodaliteit van de voornaamste binnenhavens moet worden vergroot.

Het luchtvervoer speelt een belangrijke rol in de connectiviteit binnen de EU, vooral voor perifere en eilandregio's. De herziening van het TEN-T kan een belangrijk instrument worden om de benutting van alternatieve brandstoffen, na een effectbeoordeling, in de sector te bespoedigen.

Middels de verordening moeten ook de inspanningen worden aangemoedigd om de EU over haar buitengrenzen heen aansluiting te laten vinden. Er zou moeten worden gestreefd naar een maximale continuïteit van het netwerk tussen de EU en haar buurlanden. Vooral de integratie van de westelijke Balkan moet worden ondersteund. Bij de ontwikkeling van een vervoersnetwerk volgens de beginselen van het TEN-T kan de westelijke Balkan verder worden geïntegreerd in de eengemaakte markt van de Unie. De belanghebbenden in de kandidaat-landen moeten bij het herzieningsproces worden betrokken, bijvoorbeeld middels de WB6-vervoersgemeenschap. Ook moet speciale aandacht worden besteed aan de nieuwe grenzen die binnen de Unie zijn ontstaan ten gevolge van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk. Vooral de gevolgen van de terugtrekking voor de regio's in de Noordzee en de Atlantische Oceaan moeten in aanmerking worden genomen.

Uit meerdere studies is gebleken dat de voltooiing van de TEN-T-kernnetwerken wordt belemmerd door vertragingen in de nationale planningsprocessen. De Commissie moet derhalve haar toezicht op de uitvoering van het TEN-T intensiveren. De instrumenten die in het kader van het huidige rechtskader reeds beschikbaar zijn, moeten worden versterkt, en de rol en bevoegdheden van de Europese coördinatoren moeten worden vergroot. Verplichtingen uit hoofde van de TEN-T-verordening moeten door de lidstaten serieus worden genomen en volgens de vereisten worden nagekomen. Het stroomlijnen van administratieve en gerechtelijke procedures, evenals het intensiveren van de digitalisering moeten een belangrijke stap zijn die de lidstaten moeten nemen om het proces inzake de voltooiing van de vervoersinfrastructuur te bespoedigen.

Ter verwezenlijking van de doelstellingen van het TEN-T zijn toereikende investeringen van cruciaal belang. In alle desbetreffende EU-fondsen (CEF, InvestEU, ESIF, Horizon Europa, enz.) en bij de leningen van de Europese Investeringsbank moet rekening worden gehouden met de specifieke behoeften van de vervoerssector. Verlagingen van de begroting moeten worden vermeden. De financiële steun voor vervoersprojecten kan worden ondermijnd door een gebrek aan coördinatie tussen instellingen, het onvermogen om de toegevoegde waarde van de gesubsidieerde projecten aan te tonen, de problemen van minder ontwikkelde regio's om te profiteren van de complexe financiële mechanismen en het gebrek aan bereidheid van lidstaten om grensoverschrijdende trajecten te bevorderen. Derhalve is het belangrijk de toepassingsprocedures te vereenvoudigen en de minder ontwikkelde regio's en landen bij de modernisering van hun instanties te begeleiden. Voorts moeten de synergieën tussen het TEN-T en andere betrokken EU-instrumenten buiten de CEF (bijv. het EFRO) worden

versterkt. De lidstaten moeten zich volledig vastleggen op een toereikende financiering, met name ten aanzien van grensoverschrijdende projecten.

De komende herziening van de TEN-T-verordening kan het Europese vervoersnetwerk weer op het goede spoor zetten. Dit lukt alleen maar als de herziening naar behoren gebeurt. De herziening moet ambitieus zijn, het TEN-T moderniseren en klaarstomen voor de toekomst. De voltooiing van het trans-Europese vervoersnetwerk moet voor de Unie een hoge prioriteit hebben.

INFORMATIE OVER DE GOEDKEURING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

Datum goedkeuring	1.12.2020
Uitslag eindstemming	+ : 47 - : 1 0 : 1
Bij de eindstemming aanwezige leden	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel Garcia Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Leila Chaibi, Anne-Sophie Pelletier, Markus Pieper

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

47	+
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Leila Chaibi, Elena Kountoura, Anne-Sophie Pelletier
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

1	-
ECR	Peter Lundgren

1	0
NI	Mario Furore

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthoudingen