



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie regionale ontwikkeling

2011/0294(COD)

29.10.2012

ADVIES

van de Commissie regionale ontwikkeling

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet
(COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Rapporteur voor advies: Oldřich Vlasák

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

De TEN-T-netwerken voorzien nog lang niet in alle behoeften, wat om nadere acties vraagt. Het voorstel voor een verordening vormt daarom een goede basis voor de toekomstige financiering van de TEN-T-netwerken in de Europese Unie.

De amendementen hebben voornamelijk tot doel de lidstaten voldoende flexibiliteit te bieden. Zo moet bijvoorbeeld de lijst met vooraf omschreven projecten niet als definitief en vaststaand worden beschouwd, zodat flexibel kan worden gereageerd op mogelijke wijzigingen in de verkeersstromen binnen de Europese Unie. Doordat het altijd zeer veel tijd kost om projecten voor te bereiden, is een lijst als deze per definitie onvolledig; deze kan onmogelijk nu al alle corridors bevatten die op lange termijn nodig zullen zijn ter bevordering van de economische groei in Europa. Het moet dan ook mogelijk zijn op een later moment nieuwe voorstellen in te dienen die met elkaar kunnen concurreren.

Verder moeten de lidstaten met het oog op een doeltreffende aanwending van middelen de nodige flexibiliteit krijgen en moeten zij – met behulp van uitzonderingen – rekening kunnen houden met de territoriale verschillen binnen de EU. Wanneer de corridors in de hele EU zonder oog voor de specifieke territoriale omstandigheden moeten voldoen aan rigide, uniforme voorschriften betreffende de maximale lengte van treinen, maximumsnelheden en de maximumkrachten op het spoor, zal niet altijd de meest optimale oplossing worden gekozen¹.

Dan tot slot kunnen lokale en regionale overheden onmogelijk verantwoordelijk worden gehouden voor projecten die niet binnen hun bevoegdheden vallen. Lokale en regionale overheden doen geen voorstellen voor projecten op nationaal niveau en voeren geen onderhandelingen over projecten met de Commissie. Zij hebben slechts in beperkte mate invloed op projecten. Daarom kunnen de in de verordening geformuleerde regels en eisen niet bindend voor hen zijn.

AMENDEMENTEN

De Commissie regionale ontwikkeling verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 4

¹ Over het algemeen wordt er bijvoorbeeld van uitgegaan dat een lengte van 750 meter het efficiëntst is voor een goederentrein. Dit is echter niet noodzakelijk het geval in berggebieden en zeer heuvelachtige gebieden. In deze gebieden kan een voorgeschreven treinlengte leiden tot extreem hoge kosten voor de bouw van stations en overslagterminals.

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) De toename van het verkeer heeft geleid tot een grotere congestie op internationale vervoerscorridors. Voor een optimale internationale mobiliteit van goederen en reizigers moet niet alleen de capaciteit van het trans-Europese vervoersnetwerk worden uitgebreid, maar moet de capaciteit ook beter worden benut. Zo nodig moeten infrastructuurknelpunten worden weggewerkt en ontbrekende schakels binnen en tussen lidstaten worden overbrugd.

Amendement

(4) De toename van het verkeer heeft geleid tot een grotere congestie op internationale vervoerscorridors. ***Deze situatie komt vooral in nieuwe lidstaten voor wegens onderontwikkelde infrastructuur.*** Voor een optimale internationale mobiliteit van goederen en reizigers moet niet alleen de capaciteit van het trans-Europese vervoersnetwerk worden uitgebreid, maar moet de capaciteit ook beter worden benut. Zo nodig moeten infrastructuurknelpunten worden weggewerkt en ontbrekende schakels binnen en tussen lidstaten worden overbrugd.

Amendement 2

**Voorstel voor een verordening
Overweging 10**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) In de geest van het geïntegreerd maritiem beleid moet het uitgebreide netwerk de hele Unie bestrijken en alle EU-regio's, ook de afgelegen en perifere regio's, ontsluiten en de cohesie tussen de regio's versterken. In de richtsnoeren moeten de eisen voor de infrastructuur van het uitgebreide netwerk worden vastgesteld zodat de hele Unie tegen 2050 over een hoogwaardig netwerk beschikt.

Amendement

(10) In de geest van het geïntegreerd maritiem beleid moet het uitgebreide netwerk de hele Unie bestrijken en alle EU-regio's, ook de afgelegen en ultraperifere regio's, ontsluiten en de cohesie tussen de regio's versterken, ***daarbij rekening houdend met de infrastructurele verschillen van het interregionaal vervoer.*** In de richtsnoeren moeten de eisen voor de infrastructuur van het uitgebreide netwerk worden vastgesteld zodat de hele Unie tegen 2050 over een hoogwaardig netwerk beschikt.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 bis) De ultraperifere regio's moeten nog steeds dringend hun toegankelijkheid optimaliseren, vooral wat betreft luchtverbindingen met het Europese vasteland en het vervoer van passagiers en goederen over zee, omdat dat de enige manier is waarop ze beter kunnen integreren op de interne markt.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) Om te garanderen dat de eilandregio's van de Unie volledig toegankelijk zijn en profiteren van de voordelen van inclusieve groei en territoriale cohesie, moeten extra criteria worden opgesteld, zoals oppervlakte en aantal inwoners, om het kernnetwerk te kunnen bepalen en ten minste één haven of vliegveld op te nemen voor elk eiland.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) Projecten van gemeenschappelijk belang moeten een duidelijke meerwaarde voor Europa bieden. Grensoverschrijdende projecten **hebben in het algemeen** een grote toegevoegde waarde voor Europa, **maar vergeleken met zuiver nationale projecten hebben ze** mogelijk kleinere directe economische effecten. **Daarom worden ze meestal niet uitgevoerd zonder steun van de Unie.**

Amendement

(14) Projecten van gemeenschappelijk belang moeten meerwaarde voor Europa bieden. Grensoverschrijdende projecten **zijn een voorbeeld van projecten met** een grote toegevoegde waarde voor Europa, **en grensoverschrijdende vervoersverbindingen** hebben mogelijk directe economische effecten **op de regio's**.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) **Aangezien het trans-Europese vervoersnetwerk niet uitsluitend door lidstaten wordt ontwikkeld en uitgevoerd, dienen alle initiatiefnemers van projecten van gemeenschappelijk belang, zoals lokale en regionale autoriteiten, infrastructuurbeheerders of andere particuliere of openbare instanties, aan de rechten en plichten van deze Verordening te voldoen alsmede aan de geldende nationale en EU-wetgeving, wanneer ze dergelijke projecten uitvoeren.**

Amendement

Schrappen

Amendement 7

Voorstel voor een verordening
Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

(20) Intelligente vervoerssystemen zijn nodig als basis om het verkeer en vervoer te optimaliseren en bijbehorende diensten te verbeteren.

Amendement

(20) Intelligente vervoerssystemen zijn nodig als basis om het verkeer en vervoer te optimaliseren en bijbehorende diensten te verbeteren, ***alsmede om bij te dragen aan de verbetering van de verkeers- en vervoersveiligheid.***

Amendement 8

Voorstel voor een verordening
Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

(22) Dankzij zijn uitgestrektheid kan het trans-Europese vervoersnetwerk de basis leggen voor de introductie van nieuwe technologieën en innovatie op grote schaal, die op hun beurt bijvoorbeeld de algemene efficiëntie van de Europese vervoerssector kunnen helpen bevorderen en de koolstofvoetafdruk kunnen helpen reduceren. Op die manier wordt een bijdrage geleverd aan de Europa 2020-strategie en de doelstelling van het Witboek vervoer, namelijk een daling in de uitstoot van broeikasgassen met 60% tegen 2050 (ten opzichte van het niveau in 1990) en wordt tegelijkertijd werk gemaakt van de beoogde toename van de brandstofzekerheid voor de Unie.

Amendement

(22) Dankzij zijn uitgestrektheid kan het trans-Europese vervoersnetwerk de basis leggen voor de introductie van nieuwe technologieën en innovatie op grote schaal, die op hun beurt bijvoorbeeld de algemene efficiëntie van de Europese vervoerssector kunnen helpen bevorderen, ***vervoersveiligheid en -beveiliging kunnen helpen vergroten*** en de koolstofvoetafdruk kunnen helpen reduceren. Op die manier wordt een bijdrage geleverd aan de Europa 2020-strategie en de doelstelling van het Witboek vervoer, namelijk een daling in de uitstoot van broeikasgassen met 60% tegen 2050 (ten opzichte van het niveau in 1990) en wordt tegelijkertijd werk gemaakt van de beoogde toename van de brandstofzekerheid voor de Unie.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening
Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

(24) Om een efficiënte en hoogwaardige vervoersinfrastructuur voor alle vervoerswijzen tot stand te brengen moeten in de richtsnoeren bepalingen worden opgenomen inzake de beveiliging en veiligheid van het verkeer van passagiers en goederen, de impact van de klimaatverandering en van mogelijke door de natuur of mens veroorzaakte rampen op de infrastructuur, en inzake de toegankelijkheid voor alle gebruikers.

Amendement

(24) Om een efficiënte en hoogwaardige vervoersinfrastructuur voor alle vervoerswijzen tot stand te brengen moeten in de richtsnoeren bepalingen worden opgenomen inzake de beveiliging en veiligheid van het verkeer van passagiers en goederen, **de economische, sociale en ecologische impact op regio's waarin de verschillende infrastructuurprojecten plaatsvinden en** de impact van de klimaatverandering en van mogelijke door de natuur of mens veroorzaakte rampen op de infrastructuur, en inzake de toegankelijkheid voor alle gebruikers.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening
Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

(24) Om een efficiënte en hoogwaardige vervoersinfrastructuur voor alle vervoerswijzen tot stand te brengen moeten in de richtsnoeren bepalingen worden opgenomen inzake de beveiliging en veiligheid van het verkeer van passagiers en goederen, de impact van de klimaatverandering en van mogelijke door de natuur of mens veroorzaakte rampen op de infrastructuur, en inzake de toegankelijkheid voor alle gebruikers.

Amendement

(24) Om een efficiënte en hoogwaardige vervoersinfrastructuur voor alle vervoerswijzen tot stand te brengen moeten in de richtsnoeren bepalingen worden opgenomen inzake de beveiliging en veiligheid van het verkeer van passagiers en goederen, de impact van de klimaatverandering en van mogelijke door de natuur of mens veroorzaakte rampen op de infrastructuur **door het aanleggen van alternatieve veilige routes en de onderlinge verbinding daarvan op regionaal niveau**, en inzake de **betere**

toegankelijkheid voor alle gebruikers.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

(25) Het kernnetwerk moet een onderdeel zijn van het overlappende uitgebreide netwerk. Het moet een weergave zijn van de strategisch belangrijkste knooppunten en verbindingen van het trans-Europese vervoersnetwerk in termen van vervoersbehoeften. Het netwerk moet bovendien multimodaal zijn, m.a.w. het moet alle vervoerswijzen en hun verbindingen omvatten, aangevuld met relevante verkeers- en informatiebeheersystemen.

Amendement

(25) Het kernnetwerk moet een onderdeel zijn van het overlappende uitgebreide netwerk. Het moet een weergave zijn van de strategisch belangrijkste knooppunten en verbindingen van het trans-Europese vervoersnetwerk in termen van vervoersbehoeften ***en de economische en sociale behoeften van de regio's en de landen waar deze gevestigd zijn***. Het netwerk moet bovendien multimodaal zijn, m.a.w. het moet alle vervoerswijzen en hun verbindingen omvatten, aangevuld met relevante verkeers- en informatiebeheersystemen.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 27

Door de Commissie voorgestelde tekst

(27) De kernnetwerkcorridors dienen daarnaast ook een antwoord te bieden op bredere doelstellingen van het vervoersbeleid en de intermodale integratie en het multimodale vervoer te vereenvoudigen. ***Op die manier ontstaan specifieke corridors met een optimaal energieverbruik en sterk gereduceerde***

Amendement

(27) De kernnetwerkcorridors dienen daarnaast ook een antwoord te bieden op bredere doelstellingen van het vervoersbeleid en de intermodale integratie en het multimodale vervoer te vereenvoudigen. Een eerste lijst van corridors moet worden opgenomen in Verordening (EU) nr. XXX/2012

uitstoot, die bijgevolg een minimale impact op het milieu hebben en die bovendien aantrekkelijk zijn door hun betrouwbaarheid, beperkte congestie en lage exploitatie- en administratiekosten.

Een eerste lijst van corridors moet worden opgenomen in Verordening (EU) nr. XXX/2012 [Connecting Europe Facility], ***maar*** moet kunnen worden aangepast in het licht van wijzigingen van de verkeersstromen.

[Connecting Europe Facility] ***als een indicatief overzicht en*** moet kunnen worden aangepast in het licht van wijzigingen van de verkeersstromen.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst

(28) De oprichting van corridorplatforms voor kernnetwerkcorridors zal het gemakkelijker maken een passende bestuursstructuur uit te tekenen en financieringsbronnen voor complexe grensoverschrijdende projecten te vinden. Europese coördinatoren moeten de gecoördineerde tenuitvoerlegging van de kernnetwerkcorridors faciliteren.

Amendement

(28) De oprichting van corridorplatforms voor kernnetwerkcorridors zal het gemakkelijker maken een passende bestuursstructuur uit te tekenen en financieringsbronnen voor complexe grensoverschrijdende projecten te vinden ***door middel van overheidsinvesteringen en het aantrekken van particulier kapitaal.*** Europese coördinatoren moeten de gecoördineerde tenuitvoerlegging van de kernnetwerkcorridors faciliteren.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) alle regio's van de Unie op passende wijze bereikbaar maken, en daarbij sociale, economische en territoriale cohesie

Amendement

(d) alle regio's van de Unie op passende wijze bereikbaar maken, en daarbij sociale, economische en territoriale cohesie

bevorderen en een inclusieve groei ondersteunen.

bevorderen en een inclusieve groei ondersteunen, *onder andere door infrastructurale verschillen in het interregionaal vervoer te beperken.*

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – letter j

Door de Commissie voorgestelde tekst

(j) vervoersinfrastructuur ontwikkelen die is afgestemd op de specifieke situaties in verschillende delen van de Unie en die de Europese regio's, met inbegrip van ultraperifere en *andere* perifere regio's, op evenwichtige wijze bestrijkt;

Amendement

(j) vervoersinfrastructuur ontwikkelen die is afgestemd op de specifieke situaties in verschillende delen van de Unie en die alle Europese regio's, met inbegrip van *regio's in de nieuwe lidstaten, berggebieden*, ultraperifere en perifere regio's, *en eilanden* op evenwichtige wijze bestrijkt *en met elkaar verbindt*;

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) bestaande vervoersinfrastructuur te verbeteren en te onderhouden;

Amendement

(c) bestaande vervoersinfrastructuur te verbeteren en te onderhouden *en verslechterde vervoersinfrastructuur te vernieuwen*;

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Unie, de lidstaten, infrastructuurbeheerders en andere initiatiefnemers van projecten dienen bij de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk bijzondere aandacht te besteden aan maatregelen die nodig zijn om:

Amendement

De Unie, de lidstaten, ***de regio's en de plaatselijke autoriteiten die zich op het trans-Europees vervoersnet bevinden***, infrastructuurbeheerders en andere initiatiefnemers van projecten dienen bij de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk bijzondere aandacht te besteden aan maatregelen die nodig zijn om:

Amendement 18

**Voorstel voor een verordening
Artikel 10 – lid 1 – letter b**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) ontbrekende schakels te realiseren en knelpunten weg te werken, met name op grensoverschrijdende trajecten;

Amendement

(b) ontbrekende schakels te realiseren en knelpunten weg te werken, met name op grensoverschrijdende trajecten ***en in stedelijke gebieden***;

Amendement 19

**Voorstel voor een verordening
Artikel 17 – lid 1**

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Binnen de grenzen van hun verantwoordelijkheid zorgen de lidstaten, havenexploitanten en infrastructuurbeheerders ervoor dat binnenhavens aangesloten ***zijn*** op de weg- en spoorinfrastructuur van het uitgebreide netwerk.

Amendement

1. Binnen de grenzen van hun verantwoordelijkheid zorgen de lidstaten, havenexploitanten en infrastructuurbeheerders ervoor dat binnenhavens aangesloten ***worden*** op de weg- en spoorinfrastructuur van het uitgebreide netwerk.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening

Artikel 20 – lid 3 – letter b – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) Een autoweg is een voor motorvoertuigen **bestemde** weg die **alleen** toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en:

Amendement

(b) Een autoweg is een voor motorvoertuigen **ontworpen** weg die **hoofdzakelijk** toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en:

Amendement 21

Voorstel voor een verordening

Artikel 20 – lid 3 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) Een traditionele strategische weg is een weg die geen autoweg of autosnelweg is, maar niettemin een weg van hoge kwaliteit als bedoeld in de leden 1 en 2. Traditionele strategische wegen worden beheerd en gefinancierd overeenkomstig de specifieke kenmerken van de afzonderlijke lidstaten.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening

Artikel 31 – lid 1 – letter c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) de ondersteuning van de

ontwikkeling van regionale vliegvelden met het oog op het vergroten van het aantal verbindingen, de bestrijding van de congestie van het luchtverkeer voor passagiers en het aanbrengen van variatie in vliegbestemmingen.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 35 – lid 1 – letter c ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c ter) ervoor zorgen dat alle aspecten - economische, sociale en ecologische - in overweging worden genomen als er prioriteiten worden vastgesteld tussen vracht- en personenvervoer op het TEN-T.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 45 – lid 2 – letter b – streepje 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– beschikbaarheid van alternatieve schone brandstoffen;

– beschikbaarheid van alternatieve schone brandstoffen.

Bepaalde bestanddelen van de binnenvaart en kernnetwerkinfrastructuur hoeven niet aan alle eisen in dit artikel voldoen als de desbetreffende waterweg voorkomt in het Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN).

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 45 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. *Alle* infrastructuur van het kernnetwerk dient te voldoen aan de in hoofdstuk II uiteengezette eisen. Daarnaast moet de infrastructuur van het kernnetwerk aan de volgende eisen voldoen:

Amendement

2. *De* infrastructuur van het kernnetwerk dient te voldoen aan de in hoofdstuk II uiteengezette eisen. Daarnaast moet de infrastructuur van het kernnetwerk aan de volgende eisen voldoen:

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 45 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De Commissie kan in voldoende gemotiveerde gevallen, overeenkomstig de in artikel 55, lid 2, bedoelde procedure, op verzoek van een lidstaat uitzonderingen voor spoorweginfrastructuur toestaan indien de naleving van bepaalde normen om economische redenen of ingeval van geïsoleerde netwerken onhaalbaar is. Dergelijke uitzonderingen kunnen betrekking hebben op de treinlengte, ERTMS, de aslast, elektrificatie, baanvaksnelheid, enz.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 48 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. ***Kernnetwerkcorridors zijn een instrument om de gecoördineerde verwezenlijking van het kernnetwerk te faciliteren. Kernnetwerkcorridors berusten op intermodale integratie, interoperabiliteit en een gecoördineerde infrastructuurontwikkeling en -beheer, teneinde een multimodaal vervoer tot stand te brengen dat efficiënt met hulpbronnen omspringt.***

Amendement

1. ***Onverminderd de nationale bevoegdheden inzake de planning van hun infrastructuur van de lidstaten, zijn kernnetwerkcorridors een instrument om de gecoördineerde verwezenlijking van het kernnetwerk te faciliteren. Ter verwezenlijking van een multimodaal vervoer waarin efficiënt met middelen wordt omgesprongen, worden de kernnetwerkcorridors gericht op:***

- intermodaliteit,

- ***interoperabiliteit en***

- een gecoördineerde ontwikkeling van infrastructuur in grensoverschrijdende gebieden.

De infrastructuur van de kernnetwerkcorridors wordt zodanig ontwikkeld dat deze zonder belemmeringen op nationaal en internationaal niveau kan worden gebruikt en er duurzame verbeteringen op milieugebied tot stand kunnen worden gebracht.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 48 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De totstandbrenging van een voorlopige lijst mag niet worden opgevat

als een automatische voorwaarde voor steun uit het EFRO, het Cohesiefonds of de Connecting Europe Facility.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 51 – lid 5 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) rapporteert aan de lidstaten, de Commissie en alle andere entiteiten die rechtstreeks bij de ontwikkeling van de kernnetwerkcorridor betrokken zijn, over eventuele moeilijkheden en helpt om passende oplossingen te vinden;

Amendement

(b) rapporteert aan de lidstaten, **het Europees Parlement**, de Commissie en alle andere entiteiten die rechtstreeks bij de ontwikkeling van de kernnetwerkcorridor betrokken zijn, over eventuele moeilijkheden en helpt om passende oplossingen te vinden;

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 52 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Per kernnetwerkcorridor richten de betrokken lidstaten een corridorplatform op dat verantwoordelijk is voor de vaststelling van de algemene doelstellingen van de kernnetwerkcorridor en de voorbereiding en controle van de in artikel 53, lid 1, bedoelde maatregelen.

Amendement

1. Per kernnetwerkcorridor richten de betrokken lidstaten, **regio's en plaatselijke autoriteiten die zich op het trans-Europees vervoersnet bevinden gezamenlijk** een corridorplatform op dat verantwoordelijk is voor de vaststelling van de algemene doelstellingen van de kernnetwerkcorridor en de voorbereiding en controle van de in artikel 53, lid 1, bedoelde maatregelen.

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 52 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Het corridorplatform bestaat uit de vertegenwoordigers van de betrokken lidstaten en, waar nodig, andere openbare en particuliere entiteiten. In ieder geval dienen de verantwoordelijke infrastructuurbeheerders als gedefinieerd in Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, deel uit te maken van het corridorplatform.

Amendement

2. Het corridorplatform bestaat uit de vertegenwoordigers van de betrokken lidstaten, ***regio's en plaatselijke autoriteiten*** en, waar nodig, andere openbare en particuliere entiteiten, ***en in het geval van grensoverschrijdende projecten tevens derde landen***. In ieder geval dienen de verantwoordelijke infrastructuurbeheerders als gedefinieerd in Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, deel uit te maken van het corridorplatform.

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 53 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Om de verwezenlijking van kernnetwerkcorridors te ondersteunen kan de Commissie uitvoeringsbesluiten vaststellen voor de kernnetwerkcorridors. Deze besluiten kunnen:

(a) de investeringsplanning bevatten alsmede een raming van de kosten en uitvoeringstermijnen om de kernnetwerkcorridors in

Amendement

Schrappen

overeenstemming met de doelstellingen van deze verordening uit te voeren;

(b) in alle maatregelen voorzien om de externe kosten te beperken, in het bijzonder voor de uitstoot van broeikasgassen en geluidshinder, en om de invoering van nieuwe technologieën voor verkeers- en capaciteitsbeheer te bevorderen;

(c) in de nodige maatregelen voorzien voor de uitvoering van het corridorontwikkelingsplan en voor het efficiënt gebruik van de infrastructuur van de netwerkcorridor.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 55, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.