



TRANS-EUROPESE NETWERKEN – RICHTSNOEREN

De trans-Europese netwerken (TEN's) op het gebied van vervoer, energie en telecommunicatie zijn tot stand gebracht om alle regio's van de EU op elkaar aan te sluiten en bij te dragen tot de groei van de interne markt en de werkgelegenheid. Zij versterken de economische, sociale en territoriale samenhang. Het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) is in de loop der tijd veranderd en heeft onder meer een fundamentele hervorming ondergaan in 2013. Daarnaast werd in 2021 een ingrijpende herziening voorgesteld. In 2022 werden de richtsnoeren voor de trans-Europese energie-infrastructuur (TEN-E) afgestemd op de Europese Green Deal.

RECHTSGROND

Artikelen 170 tot en met 172 en artikel 194, lid 1, punt d), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (het laatstgenoemde artikel betreft energie).

[Verordening \(EU\) nr. 1315/2013](#) van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.

[Verordening \(EU\) 2022/869](#) van 30 mei 2022 betreffende richtsnoeren voor de trans-Europese energie-infrastructuur.

DOELSTELLINGEN

Via het Verdrag van Maastricht kreeg de EU de taak om trans-Europese netwerken (TEN's) op het gebied van vervoer, telecommunicatie en energie tot stand te brengen en te ontwikkelen, met als doel de interne markt verder te helpen uitbouwen, de economische en sociale samenhang te versterken, de insulaire, niet aan zee grenzende en perifere regio's te verbinden met de centrale regio's van de EU en het grondgebied van de EU beter bereikbaar te maken vanuit de buurlanden.

RESULTATEN

A. Eerste richtsnoeren en concepten

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 via de concrete aanleg van infrastructuur, maar ook dankzij de rol die deze infrastructuur vervolgens zal spelen bij de economische ontwikkeling. In 1994 werden de eerste prioritaire projecten goedgekeurd.



B. Sectorale beleidsontwikkelingen en wetgevingsmaatregelen

1. Vervoer

a. De TEN-T-richtsnoeren van 1996

In [Beschikking nr. 1692/96/EG](#) van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet werden de grote lijnen aangegeven van de maatregelen die nodig zijn om het netwerk tot stand te brengen. In deze tekst werden ook de kenmerken van de netwerken voor de verschillende vervoerswijzen vastgesteld en werd een overzicht gemaakt van subsidiabele projecten van gemeenschappelijk belang (PGB's) en prioritaire projecten. Daarbij lag de nadruk op milieuvriendelijke vormen van vervoer, in het bijzonder spoorwegprojecten. Aanvankelijk omvatte het netwerk 14 PGB's, die werden goedgekeurd tijdens de bijeenkomst van de Europese Raad in Essen. Met [Beschikking nr. 1346/2001/EG](#) van 22 mei 2001 tot wijziging van de TEN-T-richtsnoeren ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals werd vervolgens een vervoersontwikkelingsplan van de Unie voor alle vervoerswijzen tot stand gebracht.

b. De herziening van de TEN-T-richtsnoeren van 2004

Door de EU-uitbreidingen van 2004 en 2007, in combinatie met aanzienlijke vertragingen en financieringsproblemen, bleek een grondige herziening van de TEN-T-richtsnoeren noodzakelijk. Het aantal prioritaire projecten werd opgetrokken tot dertig, en elk project moest 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 voor bijzonder belangrijke projecten "Europese coördinatoren" benoemd om als bemiddelaar op te treden bij contacten met nationale besluitvormingsinstanties, vervoerders, gebruikers van het vervoer en vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld.

c. De herziening van 2013: een geïntegreerd netwerk, een structuur met twee lagen (kernnetwerk/uitgebreid netwerk) en TEN-T-corridors

In het eerdere TEN-T-beleid werd voornamelijk de uitvoering van afzonderlijke prioritaire vervoersprojecten in de EU-lidstaten ondersteund. Bij de herziening van 2013 werd echter een systematischere, EU-brede netwerkaanpak ingevoerd, met gemeenschappelijke regelgeving betreffende de aanleg en financiering van het netwerk. Het [netwerk](#) bestaat uit twee lagen: een kernnetwerk van hoofdroutes (dat uiterlijk in 2030 zal worden voltooid) en een uitgebreid netwerk van aansluitingen op het kernnetwerk (dat uiterlijk in 2050 zal worden voltooid). Het kernnetwerk bestaat uit negen onderling verbonden, multimodale vervoerscorridors die verschillende landen met elkaar verbinden. Bovendien zijn er twee "horizontale prioriteiten", die gericht zijn op de ontwikkeling van zeeverbindingen en de installatie van een gemeenschappelijk Europees beheersysteem voor het spoorverkeer ([ERTMS](#)).

Bij [Verordening \(EU\) nr. 1315/2013](#) werden ook de eerdere [corridors voor goederenvervoer](#) in het TEN-T opgenomen, verplichte technische specificaties voor de ontwikkeling van de infrastructuur voor elke vervoerswijze vastgesteld en prioritaire actiegebieden gedefinieerd. De ontwikkeling van het netwerk is gericht op



ontbrekende schakels, voornamelijk op grensoverschrijdende trajecten, alsook op de interoperabiliteit van de infrastructuur, de verbetering van multimodale verbindingen en de verlaging van de uitstoot van broeikasgassen door vervoer. In het netwerk komen, dankzij latere [gedelegeerde handelingen van de Commissie](#), ook ontwikkelingen terug met betrekking tot de samenwerking met niet-EU-landen, in het bijzonder Zwitserland, Noorwegen, Turkije en de landen op de Westelijke Balkan. Na de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de EU is de zeedimensie van het TEN-T aangepast.

De verantwoordelijkheid voor de planning, de aanleg en het onderhoud van de vervoersinfrastructuur berust nog altijd bij de lidstaten. Regionale autoriteiten ontfermen zich daarentegen vaak over de ruimtelijke ordening en de afgifte van vergunningen. De door de Commissie benoemde “Europese coördinatoren” treden op als bemiddelaars bij contacten met nationale besluitvormingsinstanties, vervoerders, gebruikers van het vervoer en vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld.

Om de uitvoering van het TEN-T te ondersteunen, wordt de nationale financiering voor TEN-T-projecten door de EU aangevuld via de Connecting Europe Facility (CEF) als speciaal financieringsprogramma, alsook via de Europese structuur- en investeringsfondsen, het [InvestEU-programma](#) en de Europese Investeringsbank (EIB). In 2021 besloten verschillende EU-lidstaten een deel van hun [financiering uit de Europese herstel- en veerkrachtfaciliteit](#) te gebruiken om [TEN-T-spoorwegprojecten](#) te bevorderen.

De financieringsactiviteiten in het kader van de CEF voor TEN-T-projecten worden centraal beheerd via het Europees Uitvoerend Agentschap klimaat, infrastructuur en milieu (zie [3.5.2](#) voor meer informatie over de financiering van de TEN's).

d. De TEN-T-herziening van 2021

Op 14 december 2021 keurde de Commissie de herziening van de TEN-T-richtsnoeren goed. In haar [voorstel voor een verordening](#) worden wijzigingen voorgesteld ten opzichte van de verordening van 2013 wat betreft de afstemming van het netwerk en de vereisten met betrekking tot de infrastructuur en het beheer ervan. Dit moet ook het koolstofvrij maken van het vervoer in de hand werken, in overeenstemming met de doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen door vervoer tegen 2050 met 90 % te verlagen, zoals in de Europese Green Deal wordt voorgesteld. Met name het hoogwaardige netwerk moet geleidelijk worden voltooid, en wel in drie fasen: 2030 voor het kernnetwerk, 2040 voor het (onlangs toegevoegde) uitgebreide kernnetwerk en 2050 voor het uitgebreide netwerk. De belangrijkste assen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk, die de grootste Europese meerwaarde hebben, worden onderverdeeld in negen Europese vervoerscorridors. In de Europese vervoerscorridors worden de oude kernnetwerkcorridors en de corridors voor goederenvervoer per spoor geïntegreerd. Andere nieuwe elementen zijn met name hogere treinsnelheden en efficiëntere grensoverschrijdende activiteiten op het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk voor passagiers en goederen; de uitrol op het hele TEN-T-netwerk van de nodige laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve vervoersbrandstoffen overeenkomstig de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen; meer overslag hubs en multimodale passagiersterminals in steden om



multimodaliteit te faciliteren; en waar mogelijk de bediening van grote luchthavens door hogesnelheidstreinen.

Het voorstel voor een TEN-T-verordening wordt aangevuld met het [actieplan ter bevordering van het grensoverschrijdend en langeafstandspassagiersvervoer per spoor](#) van 14 december 2021, dat gericht is op een grotere capaciteit van het hogesnelheidsvervoer per spoor en nieuwe steun van de Europese Investeringsbank voor investeringen in het spoor, met als overkoepelend doel de nettonuldoelstelling van de Europese Green Deal te halen.

Op 27 juli 2022 diende de Commissie een [gewijzigd voorstel](#) in om rekening te houden met de gewijzigde geopolitieke context, met een uitbreiding van vier Europese vervoerscorridors tot Oekraïne en Moldavië. Het mandaat van het Parlement voor onderhandelingen met de Raad werd in april 2023 vastgesteld.

Op 14 april 2023 stelde de Commissie vervoer en toerisme een verslag vast over de herziening van de TEN-T-richtsnoeren. Dit verslag vormt het mandaat van het Parlement voor de interinstitutionele onderhandelingen met de Raad, die in april 2023 zijn begonnen.

Op 16 mei 2023 heeft de Commissie [overeenkomsten](#) op hoog niveau gesloten met Bosnië en Herzegovina, Montenegro, Noord-Macedonië en Servië, in het kader waarvan het TEN-T wordt aangepast door dit te koppelen aan de Westelijke Balkan.

2. Energie

a. De richtsnoeren van 1996

Op de top van Essen van 1994 zijn verschillende projecten in verband met het energienet aangewezen als prioritaire projecten. [Beschikking nr. 1254/96/EG](#) van 1996 bevat een aantal richtsnoeren voor trans-Europese netwerken in de energiesector (TEN-E), die zijn bedoeld om een aantal subsidiabele PGB's te helpen aanwijzen en een kader te helpen creëren om de tenuitvoerlegging daarvan te bevorderen, alsmede een aantal sectorale doelstellingen voor elektriciteit.

b. De huidige richtsnoeren

Bij [Verordening \(EU\) nr. 347/2013](#) werden EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling en interoperabiliteit van TEN-E-infrastructuur vastgesteld en werden de vorige richtsnoeren ingetrokken. In deze verordening is bepaald aan welke voorwaarden PGB's moeten voldoen om in aanmerking te komen voor financiële bijstand van de EU in het kader van de CEF. PGB's zijn infrastructuurprojecten die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de prioriteiten van het energiebeleid van de EU, waaronder betere interconnecties tussen nationale markten, een groter concurrentievermogen, voorzieningszekerheid en de bevordering van hernieuwbare energiebronnen.

Energie-infrastructuur speelt een cruciale rol bij de energietransitie, en daarom was na de bekendmaking van de mededelingen van de Commissie over [de Europese Green Deal](#) en over [een schone planeet voor iedereen](#) een herziening van de TEN-E-verordening noodzakelijk. In 2020 stelde de Commissie een herziening van de TEN-E-verordening van 2013 voor om de modernisering van de grensoverschrijdende energie-infrastructuur in Europa beter te ondersteunen en de doelstellingen van de Green Deal te verwezenlijken. De [herziene TEN-E-verordening](#) (Verordening (EU) 2022/869)



draagt bij tot de verwezenlijking van de streefdoelen van de EU voor energie en klimaat voor 2030 en haar doelstelling om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. De verordening zorgt voor interconnecties, energiezekerheid, markt- en systeemintegratie, concurrentie die alle EU-lidstaten ten goede komt en betaalbare energieprijzen. Met de richtsnoeren wordt grotendeels een eind gemaakt aan de EU-steun voor nieuwe aardgas- en aardolieprojecten en worden verplichte duurzaamheidscriteria ingevoerd voor alle PGB's. De elf prioritaire corridors hebben betrekking op elektriciteit, offshorenetwerken voor hernieuwbare energie en waterstofinfrastructuur, en de drie prioritaire thematische gebieden zijn gericht op slimme elektriciteitsnetwerken, slimme gasnetwerken en een grensoverschrijdend netwerk voor afgevangen kooldioxide. De eerste lijst van PGB's in het kader van de nieuwe regels wordt verwacht in het najaar van 2023.

3. Telecommunicatie

In [Beschikking nr. 2717/95/EG](#) van 1995 zijn richtsnoeren vastgesteld voor de ontwikkeling van het Euro-ISDN (digitaal netwerk voor geïntegreerde diensten) als trans-Europees netwerk. In dit document worden doelstellingen, prioriteiten en PGB's aangewezen voor de ontwikkeling van een reeks diensten op basis van het Euro-ISDN, met het oog op een toekomstig EU-netwerk voor breedbandcommunicatie.

Daarnaast zijn in [Beschikking nr. 1336/97/EG](#) van 1997 richtsnoeren voor de trans-Europese telecommunicatienetwerken (TEN-telecommunicatie) vastgelegd. Zo zou onder meer prioriteit worden gegeven aan toepassingen die bijdragen aan economische en sociale samenhang en de ontwikkeling van basisnetwerken, in het bijzonder satellietnetwerken. Deze richtsnoeren zijn in 2002 enigszins gewijzigd bij [Beschikking nr. 1376/2002/EG](#).

Met behulp van de richtsnoeren zijn PGB's aangewezen. De procedures en criteria voor de selectie van deze projecten werden hierbij in detail toegelicht. Verder is er nog het eTEN-programma, een van de instrumenten in het kader van het actieplan dat bekend is onder de naam "eEurope 2005: Een informatiemaatschappij voor iedereen". Dit programma bouwt voort op het Euro-ISDN-programma. Het doel van eTEN, dat in 2006 werd afgerond, bestond erin de trans-Europese ontwikkeling van diensten op basis van telecommunicatienetwerken. Momenteel spitsen de EU-investeringen zich toe op de modernisering van bestaande netwerken.

In 2015 publiceerde de Commissie in het kader van haar strategie voor een [digitale eengemaakte markt](#) verschillende voorstellen voor de hervorming van het EU-regelgevingskader voor telecommunicatie. In 2016 publiceerde de Commissie onder meer een voorstel voor een richtlijn tot vaststelling van een Europees wetboek voor elektronische communicatie (EECC). Met de EECC-richtlijn ([Richtlijn \(EU\) 2018/1972](#)), die in 2018 in werking trad, werden de bestaande telecomregels van de EU gemoderniseerd ([2.1.8](#)).

DE ROL VAN HET EUROPEES PARLEMENT

Het Parlement heeft zich altijd een sterke voorstander getoond van het TEN-beleid. Meermaals heeft het de aandacht gevestigd op vertragingen bij de uitvoering van prioritaire projecten, aangedrongen op strakke tijdschema's en de EU-lidstaten er met



klem toe opgeroepen de beschikbare begrotingsmiddelen te verhogen, met name voor het TEN-T-netwerk. Het Parlement heeft erop toegezien dat prioriteit wordt gegeven aan de bevordering van projecten met een duidelijke Europese meerwaarde, projecten met positieve en langdurige effecten op het milieu en de werkgelegenheid, en projecten voor het wegwerken van knelpunten, in het bijzonder bij het spoorvervoer en het gecombineerd vervoer.

Het Parlement heeft de afgelopen 15 jaar meegewerkt aan de herziening van overlappende wetgeving inzake het TEN-T. Zo nam het, samen met de Raad, [Verordening \(EU\) nr. 1315/2013](#) betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk aan.

In 2013 keurde het Parlement de nieuwe TEN-T-richtsnoeren op basis van precieze streefdoelen en een verhoogde EU-financiering goed, met een duidelijke visie voor de verwezenlijking van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, met respectievelijk 2030 en 2050 als streefdatum. Het Parlement drong er onder meer op aan dat projecten worden geselecteerd op basis van het concept van Europese meerwaarde (die wordt gegenereerd door beleidskeuzes en/of financiële interventies die leiden tot een aanzienlijke en meetbare verbetering van vervoersverbindingen en vervoersstromen). Na de inwerkingtreding van de TEN-T-verordening (Verordening (EU) nr. 1315/2013) eind 2013 bleef het Parlement de ontwikkeling van het TEN-T steunen. In zijn [resolutie](#) van 2015 over de tenuitvoerlegging van het Witboek over vervoer uit 2011: inventarisatie en te nemen maatregelen voor duurzame mobiliteit, benadrukte het Parlement het belang van vervoer voor de economie en voor de mobiliteit van mensen in de EU. Het Parlement ziet de voltooiing van het TEN-T als een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzaam en doeltreffend EU-vervoerssysteem en is van mening dat dit met speciale cofinanciering van de EU, met name in het kader van de CEF, moet worden gestimuleerd.

In 2018 legde de Commissie een voorstel voor een verordening inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk voor om hardnekkige vertragingen bij de uitvoering van PGB's aan te pakken. De onderhandelingen tussen het Parlement en de Raad mondten uit in een compromistekst en de [richtlijn](#) werd op 20 juli 2021 gepubliceerd.

Op 20 januari 2021 nam het Parlement een [resolutie](#) over de herziening van de richtsnoeren voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) aan. In de resolutie wordt gewezen op het belang van een toekomstbestendig TEN-T, om de goede werking van de eengemaakte markt van de EU en de verdere verwezenlijking van de interne Europese vervoersruimte te waarborgen. Ook wordt hierin gewezen op het belang van het mondiale concurrentievermogen van de EU in de komende decennia en worden de groene en de digitale transitie naar slimme, duurzame, efficiënte en veilige mobiliteit ondersteund. In de resolutie wordt de oproep van het Parlement herhaald om voldoende te investeren in de TEN-T-infrastructuur, met name om het TEN-T-kernnetwerk uiterlijk in 2030 te voltooien. In de resolutie wordt bovendien benadrukt 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 moeten worden afgestemd op de specifieke behoeften



van de vervoersector, en dat de EU-lidstaten voldoende financiële middelen moeten toezeggen.

In zijn [resolutie](#) van 2020 over de herziening van de richtsnoeren voor de trans-Europese energie-infrastructuur pleit het Parlement voor een herziening waarbij rekening wordt gehouden met de energie- en klimaatdoelstellingen van de EU voor 2030, de langetermijnverbintenissen van de EU op het gebied van het koolstofvrij maken van de Unie en het beginsel “energie-efficiëntie eerst”. Het Parlement benadrukt hierin dat moet worden gewaarborgd dat zowel de uitgaven als de selectie van PGB’s in overeenstemming zijn met de verbintenissen in het kader van de Overeenkomst van Parijs.

In zijn [wetgevingsresolutie](#) van 5 april 2022 over de herziene verordening betreffende trans-Europese energie-infrastructuur roept het Parlement op tot een grotere betrokkenheid van belanghebbenden bij de planning van grensoverschrijdende infrastructuur en het selectieproces voor PGB’s, en een diversere vertegenwoordiging van verschillende sectoren in de raadplegingen. Het Parlement dringt hierin ook aan op het stimuleren van projecten voor offshore hernieuwbare energie en op het vergemakkelijken van de integratie ervan in de EU-netwerken, teneinde de nettonuldoelstelling van de EU te bereiken.

In zijn [resolutie](#) van 5 oktober 2022 over de reactie van de EU op de stijgende energieprijzen in Europa benadrukt het Parlement tevens dat een weerbaar Europees energienetwerk, met inbegrip van de aanleg van nieuwe interconnectoren, op korte termijn de prijsdruk op bedrijven en consumenten zou verlagen en op lange termijn zou leiden tot energie-onafhankelijkheid en -weerbaarheid. Het erkent in de resolutie dat essentiële infrastructuur in handen van de EU moet blijven om zo voor meer open strategische autonomie te zorgen, en roept de Commissie en de EU-lidstaten op dergelijke cruciale infrastructuurprojecten op basis van hernieuwbare energie en schone waterstof te versnellen door de vergunningsprocedures te vereenvoudigen, met inachtneming van de procedures voor inspraak van het publiek en inzake milieueffectbeoordelingen.

In zijn [aanbeveling](#) van 23 november 2022 betreffende de uitbreidingsstrategie van de EU beveelt het Parlement aan partnerschappen tussen kandidaat-lidstaten en de EU te versterken door middel van grote infrastructuurprojecten binnen het TEN-E en TEN-T. Het Parlement geeft aan achter het ondernemen van stappen te staan om te komen tot een duurzame langetermijnverbinding van de kandidaat-lidstaten met het Europese energietransmissienetwerk, kandidaat-lidstaten op te nemen in de strategieën voor het energiebeleid en daarbij aandacht te besteden aan de landen die sterk afhankelijk zijn van Russisch gas en zwaar worden getroffen vanwege hun Europese keuze.

Meer informatie over dit onderwerp is te vinden op de website van de [Commissie vervoer en toerisme](#) en op de website van de [Commissie industrie, onderzoek en energie](#).

Ariane Debyser / Kristi Polluveer
11/2023

