I

(Wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) Nr. 1315/2013 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 11 december 2013

betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 172,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([2]),

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad ([3]) is omwille van de duidelijkheid herzien bij Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad ([4]).

(2) De planning, de ontwikkeling en de exploitatie van trans-Europese vervoersnetwerken dragen bij tot de verwezenlijking van belangrijke doelstellingen van de Unie, zoals onder meer uiteengezetin de Europa 2020-strategie en in het witboek met als titel "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte" ("het Witboek"), zoals de goede werking van de interne markt en de versterking van de economische, sociale en territoriale samenhang. De specifieke doelstellingen daarvan omvatten ook het mogelijk maken van een vlotte, veilige en duurzame mobiliteit van personen en goederen, het garanderen van de bereikbaarheid en connectiviteit van alle regio's van de Unie en ook het bijdragen tot verdere economische groei en concurrentiekracht in een mondiaal perspectief. Deze specifieke doelstellingen dienen te worden verwezenlijkt door op hulpbronnenefficiënte en duurzame wijze verbindingen en interoperabiliteit tussen nationale vervoersnetwerken tot stand te brengen. Zo zou bij het vervoer over spoor de interoperabiliteit kunnen worden vergroot met behulp van innovatieve oplossingen waarin de verschillende systemen beter op elkaar aansluiten; daarbij valt te denken aan boorduitrusting en sporen die geschikt zijn voor meerdere spoorbreedtes.

(3) De toename van het verkeer heeft geleid tot een grotere congestie in het internationale vervoer. Voor een optimale internationale mobiliteit van reizigers en goederen dienen de capaciteit van het trans-Europees vervoersnetwerk en het gebruik daarvan, te worden geoptimaliseerd en dient die capaciteit zo nodig te worden uitgebreid door infrastructuurknelpunten weg te werken en ontbrekende schakels te overbruggen binnen en tussen lidstaten en, in voorkomend geval, buurlanden en rekening houdend met de lopende onderhandelingen met andere kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten.

(4) Zoals vermeld in het Witboek kan het vervoer beduidend efficiënter en doeltreffender worden gemaakt door een betere intermodale integratie van het gehele netwerk op het gebied van infrastructuur, informatiestromen en procedures.

(5) Het Witboek pleit voor de invoering van een vervoersgerelateerde informatie- en communicatietechnologie om enerzijds het verkeersbeheer te verbeteren en te integreren, en anderzijds de administratieve procedures te vereenvoudigen dankzij een verbeterde goederenlogistiek en -tracering, alsook door optimale planningen en verkeersstromen. Daar dergelijke maatregelen een efficiënt beheer en gebruik van de vervoersinfrastructuur bevorderen, dienen zij ook onder deze verordening te vallen.

([1]) PB C 143 van 22.5.2012, blz. 130.
([2]) PB C 225 van 22.7.2012,blz. 150.
([3]) Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1).
([4]) Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 204 van 5.8.2010, blz. 1).

(6) Bij het beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen van vervoersbeleid en inzake de eigendom van infrastructuur. Vervoersinfrastructuur wordt nog steeds hoofdzakelijk aangelegd en onderhouden door de lidstaten. Inmiddels zijn echter ook andere entiteiten, waaronder partners uit de private sector, relevant voor de implementatie van een multimodaal Europees vervoersnetwerk en de daarmee verband houdende investeringen, zoals regionale en lokale autoriteiten, infrastructuurbeheerders, concessiehouders of haven- en luchthavenautoriteiten.

(7) Het trans-Europees vervoersnetwerk is grotendeels samengesteld uit bestaande infrastructuur. Om de doelstellingen van het nieuwe beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk volledig te verwezenlijken, dienen in een verordening uniforme eisen inzake infrastructuur te worden vastgesteld waaraan de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk moet voldoen.

(8) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet worden ontwikkeld door het totstandbrengen van nieuwe vervoersinfrastructuur, door het rehabiliteren en het opschalen van bestaande infrastructuur en door maatregelen die de hulpbronnenefficiënte benutting ervan bevorderen. Rehabilitatie van spoorweginfrastructuur is in specifieke gevallen nodig vanwege het ontbreken van regulier onderhoud in het verleden. Rehabilitatie is een proces dat leidt tot de verwezenlijking van de oorspronkelijke constructieparameters van bestaande spoorweginfrastructuurfaciliteiten in combinatie met een kwalitatieve verbetering op de lange termijn ten opzichte van de huidige toestand, onder toepassing van de vereisten en bepalingen van deze verordening.

(9) Bij de tenuitvoerlegging van projecten van gemeenschappelijk belang dient terdege rekening te worden gehouden met de bijzondere omstandigheden van het desbetreffende afzonderlijk project. Waar mogelijk dient gebruik te worden gemaakt van synergieën met ander beleid, bijvoorbeeld met toerismegerelateerde aspecten door in wegen- en waterbouwkundige werken, zoals bruggen of tunnels, fietsinfrastructuur voor lange-afstandsfietspaden zoals de EuroVelo-routes op te nemen.

(10) Het trans-Europees vervoersnetwerk kan het best worden ontwikkeld middels een structuur met twee lagen, bestaande uit een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk, gebaseerd op gemeenschappelijke en transparante methoden, waarbij deze twee lagen het hoogste infrastructuurplanningsniveau binnen de Unie zouden moeten vormen.

(11) Het uitgebreide netwerk dient een transportnetwerk te zijn dat Europa geheel bestrijkt, en dient bereikbaarheid en connectiveit te verzekeren van alle regio's in de Unie, waaronder afgelegen, insulaire en perifere regio's, zoals ook wordt nagestreeft middels het geïntegreerd maritiem beleid dat is vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 1255/2011 van het Europees Parlement en de Raad [1], en dient de sociale en economische cohesie tussen de regio's te versterken. De in deze verordening ingestelde richtsnoeren ("de richtsnoeren") dienen de eisen voor de infrastructuur van het uitgebreide netwerk te stellen, om te bevorderen dat vóór 2050 een hoogwaardig netwerk in de gehele Unie ontstaat.

(12) In het witboek wordt ook erkend dat aanzienlijke verschillen blijven bestaan tussen de vervoersinfrastructuur in oostelijke en westelijke delen van de Unie. Deze verschillen moeten worden weggewerkt om een volledig geïntegreerd Europees vervoersinfrastructuurnetwerk tot stand te brengen.

(13) Het kernnetwerk moet worden bepaald en er dienen passende maatregelen te worden genomen om het kernnetwerk uiterlijk 2030 tot ontwikkeling te laten komen als een prioriteit binnen het door het uitgebreide netwerk voorziene kader. Het kernnetwerk dient de ruggengraat te vormen voor de ontwikkeling van een duurzaam multimodaal vervoersnetwerk en dient de ontwikkeling van het volledige uitgebreide netwerk te stimuleren. Het moet de Unie in staat stellen haar beleid toe te spitsen op die delen van het trans-Europees vervoersnetwerk die de hoogste Europese meerwaarde bieden, in het bijzonder grensoverschrijdende trajecten, ontbrekende schakels, multimodale knooppunten en grote knelpunten, daarbij gevolg gevend aan de in het Witboek vervatte doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen door het vervoer uiterlijk 2050 met 60 % te verlagen ten opzichte van de uitstoot in 1990.

(14) In terdege gemotiveerde gevallen moeten vrijstellingen op de voor het kernnetwerk geldende infrastructuureisen kunnen worden verleend. Dit zou ook moeten gelden voor gevallen waarin investeringen niet te rechtvaardigen zijn, zoals in dunbevolkte gebieden.

(15) De bijzondere situatie van geïsoleerde of ten dele geïsoleerde spoorwegnetwerken dient te worden erkend door middel van vrijstellingen van sommige infrastructuurvereisten.

(16) Bij het verrichten van de evaluatie van de totstandbrenging van het kernnetwerk uiterlijk 2023 dient de Commissie rekening te houden met de nationale uitvoeringsplannen en de toekomstige uitbreidingen.

(17) Het trans-Europees vervoersnetwerk omvat slechts een deel van de bestaande vervoersnetwerken. In het kader van de herziening van de uitvoering van het kernnetwerk uiterlijk 2023 dient de Commissie in samenwerking met de betrokken lidstaten te bekijken of andere delen, zoals de binnenwateren van klasse III, in het netwerk moeten worden opgenomen. De Commissie dient in het kader van deze evaluatie ook de voortgang van de projecten te beoordelen en zij dient de mogelijkheid te hebben, waar nodig, de termijnen te heroverwegen, rekening houdend met ontwikkelingen die het halen van de termijnen kunnen beïnvloeden.

[1] Verordening (EU) nr. 1255/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2011 tot vaststelling van een programma ter ondersteuning van de verdere ontwikkeling van een geïntegreerd maritiem beleid (PB L 321 van 5.12.2011, blz. 1).

(18) Wanneer de Commissie de uitvoering van het kernnetwerk uiterlijk 2023 evalueert, dient zij in overleg met de lidstaten te beoordelen of andere delen in het netwerk moeten worden ingepast, met name de prioritaire projecten opgenomen in Besluit nr. 661/2010/EU.

(19) Teneinde het kernnetwerk op een gecoördineerde manier en tijdig tot stand te brengen, waardoor de voordelen van een netwerk ten volle kunnen worden benut, dienen de betrokken lidstaten passende maatregelen te nemen om de projecten van gemeenschappelijk belang uiterlijk 2030 te voltooien. Wat het uitgebreide netwerk betreft, dienen de lidstaten zich tot het uiterste in te spannen om dat netwerk uiterlijk 2050 te voltooien en te voldoen aan de desbetreffende bepalingen van deze richtsnoeren.

(20) Het is noodzakelijk de projecten van gemeenschappelijk belang aan te wijzen die zullen bijdragen tot het verwezenlijken van het trans-Europees vervoersnetwerk en die bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen en beantwoorden aan de prioriteiten die in de richtsnoeren zijn vastgesteld. De tenuitvoerlegging van deze projecten dient af te hangen van de mate waarin zij voldragen zijn, de naleving door hen van wettelijke procedures van de Unie en nationale wettelijke procedures, en de beschikbaarheid van financiële middelen, zonder dat daarbij wordt vooruitgelopen op de financiële toezeggingen van een lidstaat of de Unie.

(21) Projecten van gemeenschappelijk belang dienen een Europese meerwaarde te bieden. Grensoverschrijdende projecten hebben doorgaans een grote Europese meerwaarde, maar in vergelijking met zuiver nationale projecten hebben ze mogelijk beperktere directe economische effecten. Dergelijke grensoverschrijdende projecten moeten voorwerp zijn van prioritair optreden van de Unie om te garanderen dat deze worden uitgevoerd.

(22) Projecten van gemeenschappelijk belang waarvoor financiering van de Unie wordt aangevraagd, dienen te worden onderworpen aan een op een erkende methodologie gebaseerde sociaaleconomische kosten-batenanalyse waarbij de uit sociaal, economisch, klimaat- en milieu-oogpunt relevante kosten en baten in aanmerking worden genomen. De analyse van de kosten en baten voor klimaat en milieu dient gebaseerd te zijn op een milieueffectbeoordeling krachtens Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

(23) Ten einde bij te dragen tot de reductiedoelstellingen in verband met klimaatverandering van het Witboek vervoer, namelijk een daling in de uitstoot van broeikasgassen met 60 % vóór 2050 ten opzichte van het niveau in 1990, moet het broeikaseffect van projecten van gemeenschappelijk belang in de vorm van nieuwe, uitgebreide of verbeterde vervoersinfrastructuur worden beoordeeld.

(24) Sommige gedeelten van het netwerk worden door andere actoren dan de lidstaten beheerd. Het is de verantwoordelijkheid van de lidstaten ervoor te zorgen dat deze wetgeving op hun grondgebied correct wordt toegepast. Aangezien de ontwikkeling en de uitvoering van het trans-Europees vervoersnetwerk de gemeenschappelijke toepassing van deze verordening vergt, dienen alle gedeelten van het netwerk aan de rechten en plichten als voorzien bij deze verordening te voldoen, alsmede aan die welke zijn opgenomen in ander, toepasselijk Unierecht en nationaal recht.

(25) Samenwerking met buurlanden en derde landen is noodzakelijk om de verbinding en interoperabiliteit tussen de respectieve infrastructuurnetwerken te verzekeren. Daarom moet de Unie waar nodig projecten van gemeenschappelijk belang met deze landen bevorderen.

(26) Om intermodale integratie in het gehele netwerk te bewerkstelligen, moet het trans-Europees vervoersnetwerk goed worden gepland. Dat omvat eveneens de toepassing van specifieke eisen voor infrastructuur, telematicatoepassingen, uitrusting en diensten op het gehele netwerk. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat deze eisen in heel Europa voor elke vervoerswijze en voor de onderlinge verbinding van vervoerswijzen op het gehele trans-Europees vervoersnetwerk en daarbuiten correct en op een gecoördineerde manier worden toegepast, zodat voordeel kan worden behaald uit het netwerkeffect en een efficiënt trans-Europees vervoer over lange afstand mogelijk wordt.

(27) Er dienen kaarten te worden opgesteld om de bestaande en geplande vervoersinfrastructuur voor het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk af te bakenen. Deze kaarten moeten na verloop van tijd worden aangepast aan veranderde verkeersstromen. De technische achtergrond voor deze kaarten komt uit het interactieve geografische en technische informatiesysteem voor het trans-Europees vervoersnetwerk ("het TENtec-systeem") van de Commissie, waarin de trans-Europese vervoersinfrastructuur meer in detail is beschreven.

(28) De richtsnoeren dienen prioriteiten te stellen zodat de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet binnen het gegeven tijdsbestek kan worden ontwikkeld.

(29) Telematicatoepassingen zijn nodig als basis voor de optimalisering van het verkeer en het vervoer, voor de verkeersveiligheid en om bijbehorende diensten te verbeteren. Reizigersinformatie, met inbegrip van informatie over systemen voor de afgifte van vervoersbewijzen en boekingssystemen, moet worden verschaft overeenkomstig Verordening (EU) nr. 454/2011 van de Commissie ([2]).

(30) De richtsnoeren dienen, overeenkomstig de doelstellingen van de Unie inzake duurzame stedelijke mobiliteit, te voorzien in de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk op basis van stedelijke knooppunten, die het vertrekpunt of de eindbestemming ("last mile") vormen voor het verkeer van passagiers en goederen over het trans-Europees vervoersnetwerk en tevens overstappunten respectievelijk overlaadplaatsen zijn binnen of tussen de verschillende vervoerswijzen.

([1]) Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PB L 26 van 28.1.2012, blz. 1).

([2]) Verordening (EU) nr. 454/2011 van de Commissie van 5 mei 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers van het trans-Europees spoorwegsysteem (PB L 123 van 12.5.2011, blz. 11).

(31) Dankzij zijn grote schaal kan het trans-Europees vervoersnetwerk de basis leggen voor de grootschalige introductie van nieuwe technologieën en innovatie, die op hun beurt bijvoorbeeld de algemene efficiëntie van de Europese vervoerssector kunnen helpen bevorderen en de koolstofvoetafdruk kunnen helpen reduceren. Aldus wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen van de Europa 2020-strategie en aan de doelstelling van het Witboek, namelijk een daling in de uitstoot van broeikasgassen met 60 % in 2050 (ten opzichte van het niveau in 1990), en wordt tegelijkertijd werk gemaakt van de beoogde grotere brandstofvoorzieningszekerheid voor de Unie. Om deze doelstellingen te verwezenlijken, dient de beschikbaarheid van alternatieve schone brandstoffen langs het gehele trans-Europees vervoersnetwerk te worden verbeterd. De beschikbaarheid van alternatieve schone brandstoffen dient te worden gebaseerd op de vraag naar deze brandstoffen en toegang tot alle alternatieve schone brandstoffen aan alle tankstations mag geen vereiste zijn.

(32) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet voldoende multimodaal zijn, zodat betere en meer duurzame keuzen tussen vervoerswijzen kunnen worden gemaakt voor personen- en vrachtvervoer en zodat het mogelijk wordt gemaakt grote volumes te bundelen voor vervoer over lange afstanden. Hierdoor wordt multimodaliteit economisch aantrekkelijker voor passagiers, gebruikers en expediteurs.

(33) Om een efficiënte en hoogwaardige vervoersinfrastructuur voor alle vervoerswijzen tot stand te brengen, dient bij de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk rekening te worden gehouden met de beveiliging en veiligheid van het verkeer van passagiers en goederen, de bijdrage tot klimaatverandering en de gevolgen van de klimaatverandering en van mogelijke door de natuur of de mens veroorzaakte rampen voor de infrastructuur, en met toegankelijkheid voor alle gebruikers.

(34) Bij infrastructuurplanning dienen de lidstaten en andere initiatiefnemers van infrastructuurprojecten voldoende aandacht te besteden aan de risicobeoordelingen en maatregelen om de infrastructuur voldoende bestand te maken tegen de klimaatverandering en tegen milieurampen.

(35) De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten dienen een milieueffectbeoordeling van de plannen en projecten te verrichten overeenkomstig Richtlijn 92/43/EEG van de Raad [1], Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad [2], Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad [3], Richtlijn 2009/147/EC van het Europees Parlement en de Raad [4] en Richtlijn 2011/92/EU teneinde negatieve milieu-effecten zoals fragmentatie van het landschap, bodemafdekking, vervuiling van land en water en geluidsoverlast te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, te mitigeren of te compenseren, en de biodiversiteit op doeltreffende wijze te beschermen.

(36) De bescherming van het milieu en van de biodiversiteit alsook de strategische vereisten van de binnenvaart dienen in beschouwing te worden genomen.

(37) De lidstaten en andere initiatiefnemers van projecten dienen ervoor te zorgen dat beoordelingen van projecten van gemeenschappelijk belang efficiënt worden uitgevoerd en dat onnodige vertragingen worden vermeden.

(38) De vervoersinfrastructuur dient een vlotte mobiliteit en de toegankelijkheid voor alle gebruikers, in het bijzonder bejaarden, personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap, te bevorderen.

(39) De lidstaten dienen voorafgaande beoordelingen uit te voeren van de toegankelijkheid van de infrastructuur en van de daarmee samenhangende diensten.

(40) Het kernnetwerk dient een onderdeel te vormen van het overlappende uitgebreide netwerk. Het dient de strategisch belangrijkste knooppunten en verbindingen te omvatten van het trans-Europees vervoersnetwerk in termen van vervoersbehoeften. Het netwerk moet bovendien multimodaal zijn, met andere woorden het moet alle vervoerswijzen en hun verbindingen omvatten, alsmede relevante verkeers- en informatiebeheersystemen.

(41) Het kernnetwerk is vastgesteld op basis van een objectieve planningsmethodologie. Met behulp van deze methodologie zijn de belangrijkste stedelijke knooppunten, havens, luchthavens alsmede grensovergangen bepaald. Deze knooppunten zijn waar mogelijk verbonden met multimodale verbindingen voor zover die economisch levensvatbaar en ecologisch duurzaam zijn en voor 2030 kunnen worden gerealiseerd. Deze methodologie heeft ervoor gezorgd dat alle lidstaten onderling worden verbonden en dat de belangrijkste eilanden in het kernnetwerk zijn opgenomen.

(42) Om het kernnetwerk binnen de vastgestelde termijn te realiseren, kan een corridoraanpak worden gehanteerd voor de transnationale coördinatie van de verschillende projecten alsook om de ontwikkeling van de corridor te stroomlijnen, zodat netwerkeffecten maximaal worden benut. Deze methode mag niet worden beschouwd als een grondslag voor het prioriteren van bepaalde projecten op het kernnetwerk. De kernnetwerkcorridors moeten de infrastructuur van het kernnetwerk zodanig helpen ontwikkelen dat knelpunten worden aangepakt, grensoverschrijdende verbindingen worden bevorderd en efficiëntie en duurzaamheid worden verbeterd. Ze zullen bijdragen tot samenhang door verbeterde territoriale samenwerking.

[1] Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PB L 206 van 22.7.1992, blz. 7).

[2] Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (PB L 327 van 22.12.2000, blz. 1).

[3] Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (PB L 197 van 21.7.2001, blz. 30).

[4] Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (PB L 20 van 26.1.2010, blz. 7).

(43) De kernnetwerkcorridors dienen daarnaast een antwoord te bieden op bredere doelstellingen van het vervoersbeleid, alsmede de interoperabiliteit, de intermodale integratie en het multimodale vervoer te vergemakkelijken. Op die manier ontstaan specifieke corridors met een sterk gereduceerde uitstoot, die bijgevolg een minimale impact op het milieu hebben en de concurrentiekracht versterken, en die bovendien aantrekkelijk zijn door hun betrouwbaarheid, beperkte congestie en lage exploitatie- en administratiekosten. De corridoraanpak dient transparant en helder te zijn en het beheer van deze corridors mag niet tot een buitensporige toename van de administratieve lasten of kosten leiden.

(44) De Europese coördinatoren waarin deze verordening voorziet, dienen, met instemming van de betrokken lidstaat, maatregelen te bevorderen om voor complexe grensoverschrijdende projecten voor iedere kernnetwerkcorridor een passende bestuursstructuur uit te tekenen en zowel private als publieke financieringsbronnen te vinden. Europese coördinatoren dienen de gecoördineerde uitvoering van de kernnetwerkcorridors te faciliteren.

(45) De rol van de Europese coördinatoren is van groot belang voor de ontwikkeling van corridors en de samenwerking tussen corridorlanden.

(46) De kernnetwerkcorridors dienen toegesneden te zijn op de corridors voor goederenvervoer per spoor die zijn vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad ([1]), alsook met het Europese implementatieplan voor (ERTMS) dat is vastgesteld bij Beschikking 2009/561/EG van de Commissie ([2]).

(47) Met het oog op een maximale consistentie tussen de richtsnoeren en de programmering van de relevante financiële instrumenten op EU-niveau, moet de financiering van het trans-Europees vervoersnetwerk in overeenstemming zijn met deze verordening en gebaseerd zijn op Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([3]). Dienovereenkomstig moet worden gestreefd naar een stroomlijning en combinatie van de financiering via interne en externe instrumenten, zoals de structuurfondsen en het Cohesiefonds, de ENB-investeringsfaciliteit en het Instrument voor pretoetredingssteun (IPA) ([4]), met de financiering door de Europese Investeringsbank, de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling en andere financiële instellingen.

(48) Teneinde de in bijlage I opgenomen kaarten bij te werken en deze aan te passen aan mogelijke wijzigingen die voortvloeien uit de toetsing van het werkelijke gebruik van bepaalde delen van de vervoersinfrastructuur aan de vooraf vastgestelde kwantitatieve drempels voor de verkeersstromen, dient aan de Commissie de bevoegdheid te worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), met inachtneming van artikel 172 VWEU, handelingen vast te stellen ten aanzien van wijzigingen van de bijlagen I en II. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie dient bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor te zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.

(49) De belangen van regionale en lokale autoriteiten als ook die van het lokale maatschappelijk middenveld die de gevolgen van een project van gemeenschappelijk ondervinden, moeten terdege in aanmerking worden genomen bij planfase en de bouwfase van projecten.

(50) Het Europese kader en de nationale kaders voor de planning en uitvoering van vervoersinfrastructuur en voor de verlening van vervoerdiensten bieden belanghebbenden mogelijkheden om bij te dragen aan het verwezenlijken van de doelstellingen van deze verordening. Het nieuwe instrument voor de implementatie van het trans-Europees vervoersnetwerk – bijvoorbeeld kernnetwerkcorridors – vormt een krachtig middel om het respectieve potentieel van de betrokken partijen te ontsluiten, de samenwerking tussen die partijen te bevorderen en het complementaire karakter van dat instrument ten opzichte van het optreden van de lidstaten te versterken.

(51) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze verordening, dienen aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden te worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([5]).

(52) Daar de doelstelling van deze verordening, met name de gecoördineerde verwezenlijking en ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve wegens de behoefte aan coördinatie van deze doelstellingen, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen, Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.

([1]) 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).

([2]) Beschikking 2009/561/EG van de Commissie van 22 juli 2009 tot wijziging van Beschikking 2006/679/EG met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PB L 194 van 25.7.2009, blz. 60).

([3]) 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 de Verordeningen (EG) nrs. 680/2007 en 67/2010 (Zie bladzijde 129 van dit Publicatieblad).

([4]) Verordening (EG) nr. 1085/2006 van de Raad van 17 juli 2006 tot invoering van een instrument voor pretoetredingssteun (IPA) (PB L 210 van 31.7.2006, blz. 82).

([5]) Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad. van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

(53) Besluit nr. 661/2010/EU moet worden ingetrokken.

(54) Deze verordening moet in werking treden op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, teneinde een tijdige goedkeuring van de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen uit hoofde van deze verordening mogelijk te maken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEGINSELEN

Artikel 1

Doel

1. Bij deze verordening worden richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk vastgesteld, die bestaat uit een structuur in twee lagen, namelijk het uitgebreide netwerk en het daarop gebaseerde kernnetwerk.

2. In deze verordening worden projecten van gemeenschappelijk belang aangewezen, en worden de eisen gespecificeerd waaraan moet worden voldaan bij het beheer van de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk.

3. In deze verordening worden de prioriteiten vastgesteld voor de ontwikkeling van het trans-Europeesvervoersnetwerk.

4. De verordening voorziet in maatregelen voor de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk. De tenuitvoerlegging van projecten van gemeenschappelijk belang hangt af van de mate waarin het project voldragen is, van de naleving van Unierecht en nationaal recht en van de beschikbaarheid van financiële middelen, zonder daarbij vooruit te lopen op de financiële verplichtingen van een lidstaat of van de Unie.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op het trans-Europees vervoersnetwerk dat is weergegeven op de kaarten in bijlage I. Het trans-Europees vervoersnetwerk bestaat uit de vervoersinfrastructuur en telematicatoepassingen, alsook maatregelen die een efficiënt beheer en gebruik van die infrastructuur bevorderen en die het totstandbrengen en het exploiteren van duurzame, efficiënte vervoersdiensten toestaan.

2. De infrastructuur voor het trans-Europees vervoersnetnetwerk omvat de infrastructuur voor spoorvervoer, binnenvaart, wegvervoer, zeevervoer, luchtvervoer en voor multimodaal vervoer, als bepaald in de toepasselijke bepalingen van hoofdstuk II.

Artikel 3

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

a) "project van gemeenschappelijk belang": een project dat overeenkomstig de voorschriften van en onder naleving van het bepaalde in deze verordening wordt uitgevoerd;

b) "buurland": een land dat onder het Europees nabuurschapsbeleid valt, met inbegrip van het strategisch partnerschap, het uitbreidingsbeleid, de Europese Economische Ruimte en de Europese Vrijhandelsassociatie;

c) "derde land": elk buurland of elk ander land waarmee de Unie kan samenwerken om de met deze verordening nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken;

d) "Europese meerwaarde": de door een project vertegenwoordigde waarde die, naast de potentiële waarde voor de betreffende lidstaat alleen, leidt tot een aanzienlijke verbetering van vervoersverbindingen of vervoersstromen tussen de lidstaten, zoals aantoonbaar blijkt uit verbeteringen op het vlak van efficiëntie, duurzaamheid, concurrentievermogen of cohesie, overeenkomstig de in artikel 4 genoemde doelstellingen;

e) "infrastructuurbeheerder": een instantie of onderneming die in het bijzonder belast is met de totstandbrenging of het onderhoud van vervoersinfrastructuur. Het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van de infrastructuur kan daaronder zijn begrepen;

f) "telematicatoepassingen": systemen die gebruikmaken van informatie-, communicatie-, navigatie- en plaatsbepalings-/lokalisatietechnologieën om de infrastructuur, de mobiliteit en het verkeer op het trans-Europees vervoersnetwerk effectief te beheren en om burgers en exploitanten diensten met een meerwaarde te verlenen, met inbegrip van systemen voor een veilig, betrouwbaar, milieuvriendelijk en efficiënt gebruik van het netwerk. Ook boordapparatuur kan hieronder vallen, mits die een onlosmakelijke eenheid vormt met de overeenkomstige infrastructuurcomponenten. Ze omvatten ook de in de punten g) tot en met l) bedoelde systemen, technologieën en diensten;

g) "intelligent vervoerssysteem": een systeem als nader omschreven in Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad ([1]);

h) "luchtverkeersbeveiligingssysteem": een systeem als bedoeld in Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([2]) en in het Europese masterplan voor luchtverkeersbeveiliging (ATM) als omschreven in Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad ([3]);

([1]) Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1).

([2]) Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26).

([3]) Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)(PB L 64, van 2.3.2007, blz. 1).

i) "monitoring- en informatiesystemen voor de zeescheepvaart (VTMIS)": systemen die worden ingezet om het verkeer en zeevervoer in het oog te houden en te beheren door middel van informatie van automatische scheepsidentificatiesystemen, systemen voor identificatie en volgen van schepen op lange afstand (LRIT), kustradarsystemen en radiocommunicatie als vastgesteld in Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]), met inbegrip van de integratie van het systeem voor informatie en uitwisseling voor de zeevaart (SafeSeaNet);

j) "rivierinformatiediensten (RIS)": informatie- en communicatietechnologieën op de binnenwateren als nader omschreven in Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad ([2]);

k) "elektronische maritieme diensten": diensten op basis van geavanceerde en interoperabele informatietechnologieën in de zeescheepvaartsector om administratieve procedures te vergemakkelijken en de verwerking van vracht op zee en in havengebieden te vereenvoudigen, met inbegrip van diensten via één elektronisch platform zoals het geïntegreerde elektronisch platform voor maritieme diensten als bedoeld in Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad ([3]), havencommunicatiesystemen en relevante douaneinformatiesystemen;

l) "Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS)": het systeem dat is omschreven in Beschikking 2006/679/EG van de Commissie ([4]) en Beschikking 2006/860/EG van de Commissie ([5]);

m) "grensoverschrijdend traject": het traject dat zorgt voor de continuïteit van een project van gemeenschappelijk belang tussen de dichtstbijzijnde stedelijke knooppunten aan weerszijden van de grens tussen twee lidstaten of tussen een lidstaat en een buurland;

n) "multimodaal vervoer": het vervoer van passagiers en/of goederen met gebruikmaking van twee of meer vervoerswijzen;

o) "interoperabiliteit": het vermogen, omvattende allejuridische, technische en operationele voorwaarden van de infrastructuur in een vervoerswijze om verkeersstromen veilig en zonder onderbreking te laten verlopen teneinde de vereiste prestatieniveaus voor die infrastructuur of vervoerswijze te bereiken;

p) "stedelijk knooppunt": een stedelijk gebied waar de vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals havens, passagiersterminals daaronder begrepen, luchthavens, spoorwegstations, logistieke platforms en goederenterminals, die in en rond het stedelijk gebied zijn gelegen, verbonden is met andere delen van die infrastructuur en met de infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer;

q) "knelpunt": een fysieke, technische of functionele belemmering die leidt tot een breuk in een systeem, waardoor de continuïteit van langeafstandsstromen of grensoverschrijdende stromen in het gedrang komt, en die kan worden weggenomen door nieuwe infrastructuur aan te leggen of bestaande infrastructuur ingrijpend te moderniseren, waardoor verbeteringen kunnen optreden die de door het knelpunt veroorzaakte belemmeringen kunnen oplossen;

r) "logistiek platform", een gebied dat rechtstreeks aangesloten is op de vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, met inbegrip van ten minste één goederenterminal, en dat de logistieke activiteiten mogelijk maakt;

s) "goederenterminal": een structuur uitgerust voor de overslag tussen ten minste twee vervoerswijzen of tussen twee verschillende spoorwegsystemen, en voor de tijdelijke opslag van goederen, zoals havens, binnenhavens, luchthavens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer;

t) "sociaaleconomische kosten-batenanalyse": een gekwantificeerde, op een erkende methodologie gebaseerde voorafgaande beoordeling van de waarde van een project, waarbij alle uit sociaal, economisch, klimaat- en milieu-oogpunt relevante kosten en baten in aanmerking worden genomen. De analyse van de klimaat- en milieugerelateerde kosten en baten wordt gebaseerd op de krachtens Richtlijn 2011/92/EU verrichte milieueffectbeoordeling.

u) "geïsoleerd net": het spoorwegnet van een lidstaat, of een onderdeel daarvan, met een spoorbreedte die afwijkt van de Europese nominale standaardspoorbreedte (1 435 mm), waarvoor bepaalde grote infrastructuurinvesteringen vanuit een economisch kosten/baten-oogpunt niet gerechtvaardigd zijn wegens de specifieke eigenschappen van dat net die te maken hebben met geografisch isolement of perifere ligging;

v) "NUTS-regio": een regio als omschreven in de nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek;

([1]) Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

([2]) Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152).

([3]) Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PB L 283 van 29.10.2010, blz. 1).

([4]) Beschikking 2006/679/EG van de Commissie van 28 maart 2006 betreffende de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PB L 284 van 16.10.2006, blz. 1).

([5]) Beschikking 2006/860/EG van de Commissie van 7 november 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem Besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem Besturing en Seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PB L 342 van 7.12.2006, blz. 1).

w) "alternatieve schone brandstoffen": brandstoffen zoals elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen (vloeistoffen), synthetische brandstoffen, methaan (aardgas (CNG en LNG) en biomethaan) en vloeibaar petroleumgas (LPG), die ten minste deels dienen als een vervanger van de aardoliein de energievoorziening voor vervoer, ertoe bijdragen dat deze koolstofvrij wordt, en de milieuprestatie van de vervoersector verbeteren.

Artikel 4

Doelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk

Het trans-Europees vervoersnetwerk versterkt de sociale, economische en territoriale samenhang van de Unie en draagt bij tot de verwezenlijking van een interne Europese vervoersruimte die duurzaam en efficiënt is, meer voordelen voor de gebruikers biedt en inclusieve groei ondersteunt. Het biedt aantoonbare Europese meerwaarde door bij te dragen tot de doelstellingen als vastgelegd in de volgende vier categorieën:

a) samenhang door:

i) alle regio's van de Unie, met inbegrip van ultraperifere, insulaire, perifere en bergachtige regio's evenals dunbevolkte gebieden, bereikbaar te maken en onderling te verbinden;

ii) verschillen tussen de lidstaten qua kwaliteit van de infrastructuur te verminderen;

iii) zowel voor het passagiers- als voor het goederenvervoer de vervoersinfrastructuur voor langeafstandsverkeer enerzijds en voor regionaal en lokaal verkeer anderzijds onderling te verbinden;

iv) vervoersinfrastructuur te ontwikkelen die is afgestemd op de specifieke situaties in verschillende delen van de Unie en die alle Europese regio's op evenwichtige wijze bestrijkt;

b) efficiëntie door:

i) knelpunten weg te werken en ontbrekende schakels te realiseren, zowel binnen de vervoersinfrastructuren als op verbindingspunten ertussen, zowel binnen als tussen lidstaten;

ii) nationale vervoersnetwerken onderling te verbinden en interoperabel te maken;

iii) alle vervoerswijzen optimaal te integreren en onderling te verbinden;

iv) economisch efficiënt vervoer van hoogstaande kwaliteit te bevorderen en aldus bij te dragen tot verdere economische groei en concurrentiekracht;

v) nieuwe en bestaande infrastructuur efficiënt te gebruiken;

vi) kosteneffectieve toepassing van innovatieve technologische en operationele concepten;

c) duurzaamheid door:

i) alle vervoerswijzen op zodanige wijze te ontwikkelen dat vervoerd wordt gegarandeerd dat op lange termijn houdbaar en economisch efficiënt is;

ii) bij te dragen tot de doelstellingen van een lage uitstoot van broeikasgassen, een schoon vervoer met een lage CO2-uitstoot, brandstofvoorzieningszekerheid, verlaging van externe kosten en milieubescherming;

iii) het bevorderen van vervoer met een lage CO_2-uitstoot met teneinde een aanmerkelijke afname van de CO_2-uitstoot te bereiken, in overeenstemming met de desbetreffende doelstellingen van de Unie voor het verminderen van CO_2;

d) meer voordelen voor de gebruikers door:

i) te voldoen aan de mobiliteits- en vervoersbehoeften van de gebruikers binnen de Unie en in de betrekkingen met derde landen;

ii) te zorgen dat zowel het passagiers- als het goederenvervoer aan strenge veiligheids-, betrouwbaarheids- en kwaliteitsnormen beantwoordt;

iii) ook in het geval van een natuurramp of een door menselijk toedoen veroorzaakte ramp de mobiliteit te ondersteunen en de bereikbaarheid voor nood- en reddingsdiensten te garanderen;

iv) infrastructuurvereisten op te stellen, met name op het vlak van interoperabiliteit, veiligheid en betrouwbaarheid, die kwaliteit, efficiëntie en duurzaamheid van vervoersdiensten garanderen;

v) de toegankelijkheid voor bejaarden, personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap te bieden.

Artikel 5

Een netwerk dat efficiënt omspringt met hulpbronnen

1. Het trans-Europees vervoersnetwerk wordt gepland, ontwikkeld en geëxploiteerd met oog voor een efficiënt gebruik van hulpbronnen door:

a) bestaande vervoersinfrastructuur te ontwikkelen, te verbeteren en te onderhouden;

b) de integratie van de infrastructuur en onderlinge verbindingen te optimaliseren;

c) nieuwe technologieën en telematicatoepassingen in te voeren, indien het inzetten daarvan economisch gerechtvaardigd is;

d) rekening te houden met mogelijke synergieën met andere netwerken, in het bijzonder de trans-Europese energie- en/of telecommunicatienetwerken;

e) de strategische milieueffecten, mede door de opstelling van passende plannen en programma's, alsook de effecten van klimaatverandering te beoordelen;

f) maatregelen te nemen om de infrastructuurcapaciteit te plannen en waar nodig uit te breiden;

g) gepaste aandacht te schenken aan de kwetsbaarheid van de vervoersinfrastructuur voor veranderende klimaatomstandigheden en voor natuurrampen en door menselijk toedoen veroorzaakte rampen, teneinde op die mogelijke gebeurtenissen voorbereid te zijn.

2. Bij de planning en de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk houden de lidstaten rekening met de specifieke omstandigheden in de verscheidene delen van de Unie, zoals in het bijzonder de toeristische aspecten en topografische eigenschappen van de betrokken regio's. Zij kunnen de gedetailleerde tracéwijzigingen van trajecten aanpassen binnen de in artikel 49, lid 4, punt c), vermelde grenzen, waarbij zij erop toezien dat de voorschriften van deze verordening worden nageleefd.

Artikel 6

Trans-Europees vervoersnetwerk met een tweelagige structuur

1. Het trans-Europees vervoersnet wordt geleidelijk tot stand gebracht in het bijzonder door dit netwerk aan de hand van een coherente en transparante methodologische aanpak in twee lagen op te bouwen, namelijk een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk.

2. Het uitgebreide netwerk omvat alle bestaande en geplande vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk en maatregelen om een efficiënt en sociaal en ecologisch duurzaam gebruik van die infrastructuur te bevorderen. Het wordt geidentificeerd en ontwikkeld overeenkomstig hoofdstuk II.

3. Het kernnetwerk bestaat uit de delen van het uitgebreide netwerk met het grootste strategische belang voor de verwezenlijking van de doelstellingen voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk. Het wordt vastgesteld en ontwikkeld overeenkomstig hoofdstuk III.

Artikel 7

Projecten van gemeenschappelijk belang

1. Projecten van gemeenschappelijk belang dragen bij tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk door de verwezenlijking van nieuwe vervoersinfrastructuur, door de rehabilitatie en de modernisering van bestaande vervoersinfrastructuur en door maatregelen om een hulpbronnenefficiënt gebruik van het netwerk te bevorderen.

2. Een project van gemeenschappelijk belang voldoet aan de volgende vereisten:

a) bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen binnen ten minste twee van de vier in artikel 4 genoemde categorieën;

b) voldoen aan hoofdstuk II en, indien het betrekking heeft op het kernnetwerk, daarnaast aan hoofdstuk III;

c) economisch levensvatbaar zijn op basis van een analyse van de sociaaleconomische kosten en baten.

d) aantoonbaar Europese meerwaarde bieden.

3. Een project van gemeenschappelijk belang kan de gehele cyclus beslaan, met inbegrip van haalbaarheidsstudies en vergunningsprocedures, uitvoering en evaluatie.

4. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat de projecten worden uitgevoerd onder naleving van het relevante recht van de Unie en de lidstaten en met name de rechtshandelingen van de Unie inzake milieu, klimaatbescherming, veiligheid, beveiliging, concurrentie, staatssteun, overheidsopdrachten, volksgezondheid en toegankelijkheid.

5. Projecten van gemeenschappelijk belang komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Unie krachtens de voor het trans-Europees vervoersnetwerk beschikbare instrumenten.

Artikel 8

Samenwerking met derde landen

1. De Unie kan steun verlenen, met inbegrip van financiële steun, voor projecten van gemeenschappelijk belang, teneinde het trans-Europees vervoersnetwerk te verbinden met de infrastructuurnetwerken van buurlanden, voor zover deze projecten:

a) het kernnetwerk aan de grensovergangen verbinden en betrekking hebben op infrastructuur die onontbeerlijk is voor een vlot verloop van de verkeersstromen, de grenscontroles, de grensbewaking en de andere grenscontroleprocedures;

b) de verbinding verzekeren tussen het kernnetwerk en de vervoersnetwerken van de derde landen met als doel de economische groei en het concurrentievermogen te vergroten;

c) de vervoersinfrastructuur in derde landen die de verbinding vormt tussen delen van het kernnetwerk in de Unie, voltooien;

d) in die landen systemen voor verkeersbeheer invoeren;

e) het zeevervoer en snelwegen op zee bevorderen, met uitzondering van financiële steun voor havens in derde landen;

f) het vervoer over binnenwateren met derde landen vergemakkelijken.

Deze projecten dienen de capaciteit of het nut van de trans-Europese netwerken in één of meerdere lidstaten te vergroten.

2. Onverminderd lid 1 kan de Unie met derde landen samenwerken om andere projecten te bevorderen, zonder financiële steun te verlenen, voor zover deze projecten ertoe strekken:

a) de interoperabiliteit tussen het trans-Europees vervoersnetwerk en netwerken van derde landen te bevorderen;

b) de uitbreiding van het TEN-V-beleid naar derde landen te bevorderen;

c) het luchtvervoer met derde landen te faciliteren teneinde efficiënte en duurzame economische groei en het concurrentievermogen te bevorderen, mede door uitbreiding van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en verbetering van de samenwerking inzake luchtverkeersbeheer;

d) het zeevervoer te faciliteren en samen met derde landen de invoering van snelwegen op zee te bevorderen.

3. Projecten uit hoofde van lid 2, punt a) en punt d), zijn in overeenstemming met de toepasselijke bepalingen van hoofdstuk II.

4. In bijlage III zijn indicatieve kaarten opgenomen van het trans-Europees vervoersnetwerk met uitbreidingen naar specifieke buurlanden.

5. De Unie kan samen met buurlanden bestaande coördinatie- en financieringsinstrumenten gebruiken of nieuwe instrumenten opzetten en gebruiken, zoals de investeringsfaciliteit voor het nabuurschapsbeleid (NIF), het Instrument voor pretoetredingssteun (IPA) of de Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF), om projecten van gemeenschappelijk belang te bevorderen.

6. Voor de bepalingen in dit artikel gelden de toepasselijke procedures van artikel 218 VWEU betreffende internationale overeenkomsten.

HOOFDSTUK II

HET UITGEBREIDE NETWERK

Artikel 9

Algemene bepalingen

1. Het uitgebreide netwerk voldoet aan de volgende vereisten:

a) in overeenstemming zijn met de kaarten en de lijsten in bijlage I en in deel 2 van bijlage II;

b) nader worden gespecificeerd aan de hand van een beschrijving van de infrastructuurcomponenten;

c) voldoen aan de voorschriften betreffende de in dit hoofdstuk omschreven vervoersinfrastructuren;

d) de basis vormen voor de aanwijzing van projecten van gemeenschappelijk belang;

e) rekening houden met de fysieke beperkingen en topografische kenmerken van de vervoersinfrastructuur van de lidstaten zoals vastgesteld in de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI).

2. De lidstaten spannen zich tot het uiterste in teneinde uiterlijk 31 december 2050 het uitgebreide netwerk te hebben voltooid en aan de toepasselijke bepalingen van dit hoofdstuk te voldoen.

Artikel 10

Algemene prioriteiten

1. Bij de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk wordt in het algemeen prioriteit verleend aan maatregelen die nodig zijn om:

a) een goede bereikbaarheid en connectiviteit van alle regio's van de Unie te verzekeren en daarbij rekening te houden met de specifieke omstandigheden van eilanden, geïsoleerde netwerken en dunbevolkte, afgelegen en ultraperifere regio's;

b) een optimale integratie en interoperabiliteit van de vervoerswijzen te verzekeren;

c) ontbrekende schakels te realiseren en knelpunten weg te werken, in het bijzonder op grensoverschrijdende trajecten;

d) het efficiënt en duurzaam gebruik van de infrastructuur te bevorderen en, indien nodig, de capaciteit te vergroten;

e) de kwaliteit van de infrastructuur op het vlak van veiligheid, beveiliging, efficiëntie, klimaat en, in voorkomend geval, herstelcapaciteit na rampen, milieuprestatie, sociale omstandigheden, toegankelijkheid voor alle gebruikers, met inbegrip van ouderen, personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap, en kwaliteit van de diensten en continuïteit van de verkeersstromen te verbeteren of in stand te houden;

f) telematicatoepassingen te implementeren en in te voeren en innoverende technologische ontwikkeling te bevorderen.

2. In aanvulling op de in lid 1 uiteengezette maatregelen wordt bijzondere aandacht besteed aan maatregelen die nodig zijn om:

a) brandstofzekerheid te bewerkstelligen door middel van meer energie-efficiëntie en door het gebruik van alternatieve energiebronnen en in het bijzonder CO2-arme of CO2-vrije energiebronnen en aandrijfsystemen te bevorderen;

b) de blootstelling van stedelijke gebieden aan de negatieve effecten van doorgaand spoor- en wegvervoer te beperken;

c) administratieve en technische belemmeringen weg te nemen, met name voor de interoperabiliteit van het trans-Europees vervoersnet en voor mededinging;

AFDELING 1

Spoorweginfrastructuur

Artikel 11

Infrastructuurcomponenten

1. De spoorweginfrastructuur omvat in het bijzonder:

a) hogesnelheidslijnen en conventionele spoorlijnen, met inbegrip van:

i) rangeersporen;

ii) tunnels;

iii) bruggen;

b) goederenterminals en logistieke platforms voor de overslag van goederen tussen treinen of tussen het spoor en een andere vervoerwijze;

c) stations op de in bijlage I vermelde lijnen waar passagiers van de ene trein op een andere of van spoorvervoer op een andere vervoerwijze kunnen overstappen;

d) de verbindingen van stations, goederenterminals en logistieke platforms met andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk;

e) bijbehorende uitrusting;

f) telematicatoepassingen.

2. Spoorlijnen worden aangelegd in een van de volgende vormen:

a) spoorlijnen voor hogesnelheidsvervoer, met name:

i) speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen die uitgerust zijn voor snelheden van ten minste 250 km/u;

ii) conventionele lijnen die speciaal aangepast zijn voor snelheden van ongeveer 200 km/u;

iii) lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing. Onder deze categorie vallen de verbindingslijnen tussen hogesnelheids- en conventionele netwerken, de lijnen door stations, verbindingslijnen die toegang geven tot terminals, remises en verbindingslijnen die op conventionele snelheid worden gebruikt door „hogesnelheid" rollend materieel;

b) spoorlijnen voor conventioneel vervoer.

3. Tot de uitrusting voor spoorlijnen kunnen onder meer behoren: de elektrificatiesystemen, de uitrusting voor het in- en uitstappen van passagiers en voor het laden en lossen van goederen in stations, logistieke platforms en goederenterminals. Tot de uitrusting kunnen mede behoren voorzieningen, zoals voorzieningen voor automatische omschakeling naar een andere spoorbreedte, die nodig zijn voor een veilige, betrouwbare en efficiënte voertuigexploitatie, met inbegrip van een geringer milieueffect en een verhoogde interoperabiliteit.

Artikel 12

Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. De goederenterminals zijn aangesloten op de wegeninfrastructuur of, indien mogelijk, op de binnenvaartinfrastructuur van het uitgebreide netwerk.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur:

a) wordt uitgerust met ERTMS, behalve in het geval van geïsoleerde netwerken;

b) voldoet aan Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad [1] en de maatregelen ter uitvoering daarvan, zodat het uitgebreide netwerk uiteindelijk interoperabel wordt;

c) voldoet aan de vereisten van de TSIs die is vastgesteld overeenkomstig artikel 6 van Richtlijn 2008/57/EG, behalve indien toegestaan op grond van de toepasselijke TSI of volgens de in artikel 9 van Richtlijn 2008/57/EG bedoelde procedure.

d) behalve in het geval van geïsoleerde netwerken, volledige elektrificatie van de sporen, en voor zover noodzakelijk voor de exploitatie van elektrische treinen, rangeersporen;

e) voldoet aan de vereisten van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad [2] wat betreft de toegang tot goederenterminals.

3. Op verzoek van een lidstaat verleent de Commissie in terdege gemotiveerde gevallen vrijstellingen voor vereisten die strenger zijn dan de vereisten van Richtlijn 2008/57/EG ten aanzien van het ERMTS en elektrificatie.

Artikel 13

Prioriteiten voor de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur

Bij de ontwikkeling van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot spoorweginfrastructuur wordt, behalve aan de in artikel 10 genoemde prioriteiten, prioriteit verleend aan het volgende:

a) de invoering van het ERTMS;

b) de overstap naar een nominale spoorbreedte van 1 435 mm;

c) de beperking van door spoorvervoer veroorzaakt geluid en trillingen, in het bijzonder met behulp van maatregelen voor het rollend materieel en voor de infrastructuur, met inbegrip van geluidswallen;

d) het voldoen aan de infrastructuurvereisten en het bevorderen van interoperabiliteit;

e) de verbetering van de veiligheid van spoorwegovergangen;

[1] Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PB L 191, blz. 18.7.2008, blz. 1).

[2] Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

f) in voorkomend geval, de aansluiting van de spoorinfrastructuur op de binnenhaveninfrastructuur.

AFDELING 2

Binnenvaartinfrastructuur

Artikel 14

Infrastructuurcomponenten

1. De binnenvaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:

a) rivieren;

b) kanalen;

c) meren;

d) daaraan gerelateerde infrastructuur zoals sluizen, liften, bruggen, stuwmeren en bijbehorende hoogwatermaatregelen die de binnenvaart ten goede kunnen komen;

e) de binnenhavens, met inbegrip van de nodige infrastructuur voor het vervoer binnen de haven;

f) bijbehorende uitrusting;

g) telematicatoepassingen, met inbegrip van RIS;

h) de verbindingen tussen binnenhavens en de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk.

2. Om deel uit te maken van het uitgebreide netwerk moeten binnenhavens een totale jaarlijkse goederenoverslag van meer dan 500 000 ton halen. De totale jaarlijkse goederenoverslag wordt bepaald op basis van het meest recentelijk beschikbare driejaarlijkse gemiddelde, gepubliceerd door Eurostat.

3. De bij binnenwateren behorende uitrusting kan uitrusting voor het laden en lossen van goederen in binnenhavens omvatten. Tot deze uitrusting kan in het bijzonder behoren uitrusting die het gebruik mogelijk maakt van aandrijf- en besturingssystemen die de verontreiniging van bijvoorbeeld water en lucht, het energieverbruik en de koolstofintensiteit verminderen. Tot de uitrusting kunnen behoren: ontvangstvoorzieningen voor afval, walstroomvoorzieningen en voorzieningen voor de inzameling van afgewerkte olie, alsook uitrusting voor het breken van ijs, voor hydrologisch onderzoek, en voor het baggeren van de haven en toegangsvaarwegen, om het hele jaar door de bevaarbaarheid te verzekeren.

Artikel 15

Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. De lidstaten zorgen ervoor dat binnenhavens aangesloten zijn op de weg- en spoorweginfrastructuur.

2. Binnenhavens beschikken over ten minste één goederenterminal die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante tarieven voor alle vervoerders toegankelijk is.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat:

a) rivieren, kanalen en meren voldoen aan de vereisten voor waterwegen van klasse IV als neergelegd in de nieuwe classificatie van de waterwegen zoals die door de Europese Conferentie van de ministers van Vervoer (ECMV) zijn ingesteld, en dat er onder de bruggen continu een vrije hoogte is, onverminderd de artikelen 35 en 36 van deze verordening.

   Op verzoek van een lidstaat verleent de Commissie in terdege gemotiveerde gevallen vrijstellingen van de vereisten inzake minimumdiepgang (minder dan 2,50 m) en inzake de minimumhoogte onder bruggen (minder dan 5,25 m);

b) rivieren, kanalen en meren worden dusdanig onderhouden dat een goede status van bevaarbaarheid voor de scheepvaart mogelijkblijft, onder naleving van de toepasselijke milieuwetgeving;

c) rivieren, kanalen en meren worden uitgerust met RIS.

Artikel 16

Prioriteiten voor de ontwikkeling van binnenvaartinfrastructuur

Bij de ontwikkeling van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot binnenvaartinfrastructuur wordt behalve aan de in artikel 10 genoemde algemene prioriteiten aan de volgende aspecten prioriteit verleend:

a) voor bestaande binnenwateren: het uitvoeren van de maatregelen die nodig zijn om deze waterwegen in overeenstemming te brengen met de normen voor binnenwateren van klasse IV;

b) in voorkomend geval, het bereiken van hogere normen voor modernisering van bestaande waterwegen en voor het totstandbrengen van nieuwe waterwegen, in overeenstemming met de technische infrastructuuraspecten van de ECMV, om aan de marktbehoeften tegemoet te komen;

c) telematicatoepassingen, met inbegrip van RIS;

d) het aansluiten van de binnenhaveninfrastructuur op de infrastructuur voor goederenvervoer per spoor en over de weg;

e) het besteden van speciale aandacht aan vrij stromende rivieren die dicht tegen hun natuurlijke positie aan liggen, waarvoor dus specifieke maatregelen kunnen gelden.

f) het bevorderen van duurzame binnenvaart;

g) de capaciteit van de infrastructuur die nodig is voor de modernisering en uitbreiding van het vervoer in het havengebied.

AFDELING 3

Wegeninfrastructuur

Artikel 17

Infrastructuurcomponenten

1. De infrastructuur voor het wegvervoer omvat in het bijzonder:

a) wegen van hoge kwaliteit, met inbegrip van:

i) bruggen;

ii) tunnels;

iii) aansluitingen;

iv) kruispunten;

v) knooppunten;

vi) vluchtstroken.

b) parkeerplaatsen en rustplaatsen;

c) bijbehorende uitrusting;

d) telematicatoepassingen, met inbegrip van ITS;

e) goederenterminals en logistieke platforms;

f) de verbindingen van de goederenterminals en logistieke platforms met de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk;

g) busstations.

2. De in lid 1, punt a), bedoelde wegen van hoge kwaliteit zijn die wegen die een belangrijke rol vervullen voor het goederen- en reizigersvervoer over lange afstand, de belangrijkste stedelijke en economische centra ontsluiten, op andere vervoerswijzen aansluiten of de bergachtige, afgelegen, niet aan zee grenzende en perifere NUTS 2-regio's met de centrale regio's van de Unie verbinden. Die wegen worden in voldoende mate onderhouden teneinde veilig en betrouwbaar verkeer mogelijk te maken.

3. Wegen van hoge kwaliteit worden speciaal ontworpen en aangelegd als autowegen, autosnelwegen of traditionele strategische wegen, voor verkeer met motorvoertuigen.

a) Een autosnelweg is een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen tot aanliggende percelen, en die:

i) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, is voorzien van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer is bestemd, hetzij, bij uitzondering, op een andere wijze;

ii) geen andere weg, spoorweg of trambaan, fietspad of voetpad gelijkvloers kruist; en

iii) specifiek met behulp van speciale verkeerborden als autosnelweg is aangeduid.

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

i) waarvan de rijbaan niet mag worden gebruikt om te stoppen of te parkeren; en

ii) die geen spoorweg of trambaan gelijkvloers kruist.

c) 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.

4. Tot de uitrusting voor wegen kunnen onder meer behoren: voorzieningen voor verkeersbeheer, informatie en routegeleiding, apparatuur voor de heffing van gebruiksrechten, verkeersveiligheidsvoorzieningen, uitrusting om de negatieve milieueffecten te beperken, tank- en herlaadstations voor voertuigen met alternatieve aandrijving, en beveiligde parkeerterreinen voor bedrijfsvoertuigen.

Artikel 18

Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

De lidstaten zorgen ervoor dat:

a) de wegen voldoen aan het bepaalde in artikel 17, lid 3, punten a), b), of c);

b) de veiligheid van de infrastructuur voor wegvervoer wordt verzekerd, gecontroleerd en zo nodig verbeterd volgens de procedure die is vastgelegd in Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]);

c) tunnels met een lengte van meer dan 500 m voldoen aan Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad ([2]);

d) de interoperabiliteit van tolheffingssystemen wordt in voorkomend geval gewaarborgd overeenkomstig Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad ([3]) en Beschikking 2009/750/EG van de Commissie ([4]);

([1]) Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 319 van 29.11.2008, blz. 59).

([2]) Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europees wegennet (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39).

([3]) Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

([4]) Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen (PB L 268 van 13.10.2009, blz. 11).

e) elk intelligent vervoersysteem dat door een overheid op infrastructuur voor het wegvervoer wordt ingezet, voldoet aan de bepalingen van Richtlijn 2010/40/EU, en wordt ingezet op een wijze die strookt met de krachtens deze richtlijn vastgestelde gedelegeerde handelingen.

Artikel 19

Prioriteiten voor de ontwikkeling van wegeninfrastructuur

Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot wegeninfrastructuur wordt, naast de in artikel 10 genoemde algemene prioriteiten, prioriteit verleend aan:

a) de verbetering en bevordering van de verkeersveiligheid;

b) het gebruik van intelligente vervoerssystemen, in het bijzonder systemen voor multimodale informatie en multimodaal verkeersbeheer en geïntegreerde communicatie- en betalingssystemen;

c) de invoering van nieuwe technologieën en innovatie ter bevordering van vervoer met een lage CO2-uitstoot;

d) het voorzien in adequate parkeergelegenheid voor het commerciële vervoer met een adequaat veiligheids- en beveiligingsniveau.

e) de beperking van verkeerscongestie op bestaande wegen;

AFDELING 4

Zeevaartinfrastructuur en snelwegen op zee

Artikel 20

Infrastructuurcomponenten

1. De zeevaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:

a) de maritieme ruimte;

b) de zeekanalen;

c) de zeehavens, met inbegrip van de nodige infrastructuur voor het vervoer binnen de haven;

d) de verbindingen tussen havens en de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk

e) dijken, sluizen en dokken;

f) navigatiehulpmiddelen;

g) toegangsvaarwegen en vaargeulen;

h) golfbrekers;

i) snelwegen op zee;

j) bijbehorende uitrusting;

k) telematicatoepassingen, met in begrip van elektronische maritieme diensten en VTMIS.

2. Zeehavens vormen de ingangs- en uitgangspunten voor de infrastructuur van het uitgebreide netwerk op het vasteland. Zij voldoen aan ten minste een van de volgende criteria:

a) het totale jaarlijkse passagiersverkeer vertegenwoordigt meer dan 0,1 % van het totale jaarlijkse passagiersverkeer van alle zeehavens in de Unie. Als referentie voor dit totaalvolume geldt het meest recentelijk beschikbare driejaarlijkse gemiddelde op basis van de statistieken van Eurostat;

b) het totale jaarlijkse goederenvolume, voor bulkgoederen of stukgoederen, bedraagt meer dan 0,1 % van het overeenkomstige totale jaarlijkse volume dat in alle zeehavens van de Unie wordt verwerkt. Als referentie voor dit totaalvolume geldt het meest recentelijk beschikbare driejaarlijkse gemiddelde op basis van de statistieken van Eurostat;

c) de zeehaven bevindt zich op een eiland en vormt het enige toegangspunt tot een NUTS 3-regio in het uitgebreide netwerk;

d) de zeehaven bevindt zich in een ultraperifeer of perifeer gebied, buiten een straal van 200 km rond de dichtstbijzijnde haven van het uitgebreide netwerk.

3. Tot de uitrusting voor zeevaartinfrastructuur kunnen in het bijzonder behoren: uitrusting voor verkeers- en goederenbeheer, voor de vermindering van negatieve effecten op, onder meer, het milieu, en voor het gebruik van alternatieve brandstoffen, alsmede uitrusting om het hele jaar door de bevaarbaarheid te verzekeren, met name uitrusting voor het breken van ijs, voor hydrologisch onderzoek, en voor het baggeren, onderhouden en beschermen van de haven en toegangsvaarwegen.

Artikel 21

Snelwegen op zee

1. Snelwegen op zee vormen het maritieme element van het trans-Europees vervoersnetwerk en dragen daardoor bij tot de verwezenlijking van een Europese zeevervoersruimte zonder grenzen. Zij bestaan uit kustvaartroutes, havens, bijbehorende maritieme infrastructuur en uitrusting, voorzieningen en vereenvoudigde administratieve formaliteiten die kustvaart- of zee-rivierdiensten mogelijk maken tussen ten minste twee havens, met inbegrip van verbindingen met het achterland. Snelwegen op zee omvatten:

a) zeeverbindingen tussen zeehavens van het uitgebreide netwerk of tussen een haven van het uitgebrede netwerk en een haven van een derde land, indien dergelijke verbindingen van strategisch belang zijn voor de Unie;

b) havenvoorzieningen, goederenterminals, buiten het havengebied gelegen maar met het oog op het havenverkeer aangelegde logistieke platforms en vrachtdorpen, informatie- en communicatietechnologieën (ICT) zoals elektronische systemen voor logistiek beheer, veiligheid en beveiliging, en administratieve en douaneprocedures in ten minste één lidstaat;

c) infrastructuur die een directe toegang biedt tot het vasteland en de zee.

2. Projecten van gemeenschappelijk belang voor snelwegen op zee in het kader van het trans-Europees vervoersnetwerk moeten door ten minste twee lidstaten worden voorgesteld. Zij kunnen het volgende omvatten:

a) een zeeverbinding en de bijbehorende achterlandverbindingen binnen het kernnetwerk tussen twee of meer havens van het kernnetwerk; of

b) een zeeverbinding en de bijbehorende achterlandverbindingen tussen een haven van het kernnetwerk en havens van het uitgebreide netwerk, met bijzondere aandacht voor de verbindingen met het achterland van de havens in het kern- en het uitgebreide netwerk.

3. Projecten van gemeenschappelijk belang voor snelwegen op zee in het kader van het trans-Europees vervoersnetwerk kunnen ook activiteiten van algemener nut omvatten, die niet aan specifieke havens gebonden zijn, zoals diensten en activiteiten ter ondersteuning van de mobiliteit van personen en goederen, activiteiten ter verbetering van de milieuprestaties, zoals walstroomvoorzieningen waardoor schepen hun uitstoot kunnen verminderen, het beschikbaar stellen van voorzieningen voor het breken van ijs, het gehele jaar door bevaarbaar houden van de vaarroute, baggerwerken en voorzieningen voor alternatieve brandstoffen, alsook de optimalisering van processen, procedures en het menselijke aspect, ICT-platforms en informatiesystemen, waaronder verkeersbeheer en elektronische meldsystemen.

4. Uiterlijk twee jaar na de aanwijzing van de Europese coördinator voor snelwegen op zee overeenkomstig artikel 51, dient die coördinator een gedetailleerd uitvoeringsplan voor de snelwegen op zee in, dat gebaseerd is op ervaringen en ontwikkelingen in verband met de zeevaart in de Unie en op de verwachte verkeersstromen op de snelwegen op zee.

Artikel 22

Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. De lidstaten zorgen ervoor dat:

a) zeehavens aangesloten zijn op spoorlijnen of wegen en, waar mogelijk, binnenwateren van het uitgebreide netwerk, tenzij er fysieke belemmeringen zijn die deze aansluiting beletten;

b) elke zeehaven waar vrachtgoederenverkeer plaatsvindt, beschikt over ten minste één terminal die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante tarieven toegankelijk is voor de gebruikers;

c) zeekanalen, vaargeulen en riviermonden twee zeeën met elkaar verbinden of van op zee toegang bieden tot zeehavens en ten minste voldoen aan de eisen van binnenwateren van klasse VI.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat havens over de nodige uitrusting beschikken om bij te dragen tot de milieuprestaties van schepen in havens, met name ontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, overeenkomstig Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]), onder naleving van andere toepasselijke Uniewetgeving.

3. De lidstaten voeren VTMIS en SafeSeaNet in overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG en implementeren elektronische maritieme diensten, waaronder in het bijzonder maritieme diensten via één elektronisch platform, zoals bedoeld in Richtlijn 2010/65/EU.

Artikel 23

Prioriteiten voor de ontwikkeling van zeevaartinfrastructuur

Bij de ontwikkeling van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot zeevaartinfrastructuur wordt behalve aan de in artikel 10 genoemde prioriteiten aan de volgende aspecten prioriteit verleend:

a) het bevorderen van snelwegen op zee met inbegrip van de kustvaart, het faciliteren van de ontwikkeling van achterlandverbindingen en het ontwikkelen van, in het bijzonder, maatregelen om de milieuprestaties van de zeevaart te verbeteren, conform het toepasselijke Unierecht of de ter zake geldende internationale overeenkomsten;

b) de onderlinge verbinding tussen zeehavens en binnenwateren;

c) de toepassing van VTMIS en elektronische maritieme diensten.

d) de invoering van nieuwe technologieën en innovatie ter bevordering van alternatieve brandstoffen en energie-efficiënte scheepvaart, met inbegrip van LNG.

e) de modernisering en uitbreiding van de capaciteit van de infrastructuur die nodig is voor het vervoer in het havengebied.

([1]) Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81).

AFDELING 5

Luchtvaartinfrastructuur

Artikel 24

Infrastructuurcomponenten

1. De luchtvaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:

a) het luchtruim, de vliegroutes en de luchtcorridors;

b) luchthavens;

c) de verbindingen tussen luchthavens en de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk;

d) bijbehorende uitrusting;

e) luchtnavigatiesystemen, met inbegrip van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR).

2. Luchthavens voldoen aan een van de volgende criteria:

a) met betrekking tot luchthavens voor reizigersvervoer: het totale jaarlijkse reizigersverkeer vertegenwoordigt ten minste 0,1 % van het totale aantal passagiers van alle luchthavens in de Unie, tenzij de luchthaven meer dan 100 km verwijderd ligt van de dichtstbijzijnde luchthaven van het uitgebreide netwerk, of meer dan 200 km als de betrokken regio over een hogesnelheidslijn beschikt;

b) met betrekking tot goederenluchthavens bedraagt het totale jaarlijkse goederenvolume ten minste 0,2 % van het totale jaarlijkse goederenvolume van alle luchthavens in de Unie.

Het totale aantal passagiers en het totale jaarlijkse goederenvolume worden bepaald op basis van het meest recentelijk beschikbare driejaarlijkse gemiddelde, gepubliceerd door Eurostat.

Artikel 25

Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. De lidstaten zorgen ervoor dat elke op hun grondgebied gelegen luchthaven over ten minste één terminal beschikt die op niet-discriminerende wijze voor alle vervoerders toegankelijk is en tegen transparante tarieven en transparante, pertinente en billijke heffingen hanteert.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de luchtvaartinfrastructuur van het uitgebreide netwerk in overeenstemming is met de gemeenschappelijke basisnormen voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden, als vastgesteld door de Unie bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

3. De lidstaten zorgen ervoor dat de infrastructuur voor luchtverkeersbeveiliging de implementatie mogelijk maakt van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([2]), Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([3]), Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([4]) en Verordening (EG) nr. 552/2004 en van het luchtvervoer, teneinde de prestaties en duurzaamheid van het Europese luchtvaartsysteem, van de uitvoeringsvoorschriften en van de Uniespecificaties te verbeteren.

Artikel 26

Prioriteiten voor de ontwikkeling van luchtvaartinfrastructuur

Bij de ontwikkeling van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot luchtvaartinfrastructuur wordt, naast de in artikel 10 genoemde prioriteiten, aan de volgende aspecten prioriteit verleend:

a) de uitbreiding van de luchthavencapaciteit;

b) de ondersteuning van de implementatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim alsook van luchtverkeersbeveiligingssystemen, in het bijzonder systemen op basis van Sesar;

c) de verbetering van de multimodale verbindingen tussen de luchthavens en de infrastructuur voor andere vervoerswijzen;

d) de verbetering van duurzaamheid en de beperking van de milieueffecten van de luchtvaart.

AFDELING 6

Infrastructuur voor multimodaal vervoer

Artikel 27

Infrastructuurcomponenten

Goederenterminals en logistieke platforms voldoen aan ten minste een van de volgende criteria:

a) hun jaarlijkse overslag van goederen overschrijdt voor stukgoederen 800 000 ton, en voor bulkgoederen 0,1 % van het overeenkomstige totale jaarlijkse goederenvolume dat in alle zeehavens van de Unie wordt verwerkt;

b) voor een NUTS 2-regio waarin er geen goederenterminals of logistieke platforms zijn die aan punt a) voldoen, is de betreffende goederenterminal of het betreffende logistieke platform door de betrokken lidstaat aangewezen als belangrijkste goederenterminal of belangrijkste logistieke platform en ten

([1]) Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/20022 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

([2]) Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1).

([3]) Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10).

([4]) Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20).

minste aangesloten op het wegen- en spoorwegnet van die NUTS 2-regio, of alleen op het wegennet indien de lidstaat geen spoorwegsysteem heeft.

Artikel 28

Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. De lidstaten zorgen er op eerlijke en niet-discriminerende wijze voor dat:

a) de vervoerswijzen op een van de volgende plaatsen met elkaar worden verbonden: goederenterminals, passagiersstations, binnenhavens, luchthavens en zeehavens, om multimodaal passagiers- en goederenvervoer mogelijk te maken;

b) onverminderd het toepasselijke Unierecht en nationale recht, goederenterminals en logistieke platforms, binnen- en zeehavens, alsook luchthavens voor goederenvervoer, zo zijn toegerust dat zij informatiestromen binnen de infrastructuur zelf en tussen de verschillende vervoerswijzen in de logistieke keten kunnen verwerken. Dergelijke systemen moeten in het bijzonder geschikt zijn voor realtime-informatie over de beschikbare infrastructuurcapaciteit, verkeersstromen, plaatsbepaling en tracering. Bovendien moeten ze de veiligheid en beveiliging op het gehele multimodale traject verzekeren;

c) onverminderd het toepasselijke Unierecht en het nationale recht, de continuïteit van het personenverkeer op het gehele uitgebreide netwerk wordt bevorderd door een passende uitrusting en de beschikbaarheid van telematicatoepassingen in treinstations, busstations, luchthavens en indien nuttig in zee- en binnenhavens.

2. Goederenterminals zijn uitgerust met kranen, transportbanden en andere apparatuur om goederen tussen verschillende vervoerswijzen te vervoeren, en om de goederen te schikken en op te slaan.

Artikel 29

Prioriteiten voor de ontwikkeling van multimodale vervoersinfrastructuur

Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot multimodale vervoersinfrastructuur wordt behalve aan de in artikel 10 genoemde prioriteiten prioriteit verleend aan:

a) het creëren van een effectieve onderlinge verbinding en integratie van de infrastructuur van het uitgebreide netwerk, o.a. door toegangsinfrastructuur, waar nodig, en door goederenterminals en logistieke platforms;

b) het wegwerken van de voornaamste technische en administratieve belemmeringen voor multimodaal vervoer;

c) de ontwikkeling van een vlotte informatiestroom tussen de vervoerswijzen en het mogelijk maken van multimodale dienstverlening en dienstverlening via een enkele vervoerswijze die moet worden aangeboden op het gehele trans-Europese vervoerssysteem.

AFDELING 7

Gemeenschappelijke bepalingen

Artikel 30

Stedelijke knooppunten

Waar mogelijk streven de lidstaten er naar om bij de ontwikkeling van stedelijke knooppunten op het uitgebreide netwerk te zorgen voor:

a) met betrekking tot personenvervoer: een onderlinge verbinding tussen de spoorwegen-, de wegen- en de luchtvaartinfrastructuur en, in voorkomend geval, de binnenvaart- en de zeevaartinfrastructuur van het uitgebreide netwerk;

b) met betrekking tot goederenvervoer: een onderlinge verbinding tussen de spoorwegen-, de wegen- en de luchtvaartinfrastructuur en, in voorkomend geval, de binnenvaart- en de zeevaartinfrastructuur van het uitgebreide netwerk;

c) een passende verbinding tussen verschillende spoorwegstations, havens of luchthavens van het uitgebreide netwerk binnen een stedelijk knooppunt;

d) een vlotte verbinding tussen de infrastructuur van het uitgebreide netwerk en de infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer en stedelijk goederenvervoer, met inbegrip van logistieke consolidatie- en distributiecentra;

e) het beperken van de blootstelling van stedelijke gebieden aan de negatieve effecten van doorgaand spoor- en wegvervoer, in voorkomend geval door omleidingstrajecten rond stedelijke gebieden;

f) het bevorderen van efficiënt stedelijk goederenvervoer met een laag geluidsniveau en een geringe koolstofuitstoot.

Artikel 31

Telematicatoepassingen

1. Telematicatoepassingen maken het mogelijk verkeersbeheer en informatie-uitwisseling binnen en tussen vervoerswijzen voor multimodaal vervoer toe te passen en hoogwaardige vervoersgerelateerde diensten aan te bieden, waardoor de veiligheid, de beveiliging en milieuprestaties worden verbeterd en administratieve procedures worden vereenvoudigd. Telematicatoepassingen faciliteren een vlotte verbinding tussen de infrastructuur van het uitgebreide netwerk en de infrastructuur voor regionaal en lokaal vervoer.

2. Telematicatoepassingen worden, waar mogelijk, ingezet in de gehele Unie, teneinde in alle lidstaten een reeks interoperabele basismogelijkheden te creëren.

3. Tot de in dit artikel bedoelde telematicatoepassingen behoren, voor de verschillende vervoerswijzen, in het bijzonder:

— met betrekking tot het spoorvervoer: het ERTMS;

— met betrekking tot de binnenvaart: RIS;

— met betrekking tot het wegvervoer: intelligente vervoerssystemen;

— met betrekking tot de zeevaart: VTMIS en elektronische maritieme diensten, met inbegrip van maritieme diensten via één elektronisch platform zoals het geïntegreerde elektronisch platform voor maritieme diensten, havencommunicatiesystemen en relevante douane-informatiesystemen;

— met betrekking tot de luchtvaart: luchtverkeersbeveiligingssystemen, in het bijzonder de systemen die uit Sesar voortkomen.

Artikel 32

Duurzame goederenvervoersdiensten

De lidstaten besteden bijzondere aandacht aan projecten van gemeenschappelijk belang die zowel efficiënte goederenvervoersdiensten opleveren waarvoor de infrastructuur van het uitgebreide netwerk wordt gebruikt, als bijdragen aan terugdringing van de CO_2-uitstoot en andere negatieve milieueffecten en die ten doel hebben:

a) het duurzaam gebruik van de vervoersinfrastructuur te verbeteren, onder meer dankzij een efficiënt beheer;

b) de invoering van innovatieve vervoersdiensten te bevorderen, onder meer met snelwegen op zee en telematicatoepassingen en door ontwikkeling van de aanvullende infrastructuur die nodig is om voornamelijk de milieudoelen en de veiligheidsgerelateerde doelen van die diensten te verwezenlijken, alsook door de desbetreffende bestuursstructuren op te zetten;

c) multimodale vervoersdiensten met inbegrip van de noodzakelijke flankerende informatiestromen te faciliteren en de samenwerking tussen vervoerders te verbeteren;

d) een efficiënt gebruik van hulpbronnen en een lage CO2-uitstoot aan te moedigen, in het bijzonder op het vlak van tractie, drijfkracht/stoomkracht, planning van systemen en operaties;

e) informatie over kenmerken en prestaties van het voertuigenpark, administratieve vereisten en menselijke middelen te analyseren en te verstrekken.

f) de verbindingen met de meest kwetsbare en geïsoleerde gebieden van de Unie, met name de ultraperifere, insulaire, afgelegen en bergachtige regio's, te verbeteren.

Artikel 33

Nieuwe technologieën en innovatie

Teneinde ervoor te zorgen dat het uitgebreide netwerk gelijke tred houdt met innoverende technologische ontwikkelingen en de introductie daarvan, wordt er in het bijzonder naar gestreefd:

a) het volledig koolstofvrij maken van het vervoer te ondersteunen en te bevorderen door op innovatieve en duurzame vervoerstechnologieën over te schakelen;

b) het koolstrofvrij maken van alle vervoerswijzen mogelijk te maken door energie-efficiëntie te stimuleren, door alternatieve aandrijfsystemen, waaronder elektriciteitsvoorzieningssystemen, in te voeren en in de overeenkomstige infrastructuur te voorzien. Dergelijke infrastructuur kan bestaan in elektriciteitsnetten en andere noodzakelijke uitrusting voor de energievoorziening, en kan rekening worden gehouden met de infrastructuur-voertuiginterface en kan telematicatoepassingen omvatten;

c) het goederenvervoer en het personenverkeer veiliger en duurzamer te maken;

d) de exploitatie, het beheer, de toegankelijkheid, interoperabiliteit, multimodaliteit en efficiëntie van het netwerk te verbeteren, onder meer door multimodale vervoerbewijzen en de coördinatie van de reistijdregelingen;

e) efficiënte manieren te bevorderen voor een toegankelijke en begrijpelijke informatieverstrekking aan alle burgers betreffende verbindingen, interoperabiliteit en multimodaliteit;

f) maatregelen te bevorderen ter beperking van externe kosten, zoals congestie, schade aan de gezondheid en alle soorten van verontreiniging, met inbegrip van geluidshinder en emissies;

g) beveiligingstechnologieën en compatibele identificatienormen op de netwerken in te voeren;

h) de veerkracht ten aanzien van klimaatverandering te vergroten;

i) de ontwikkeling en invoering van telematicatoepassingen binnen en tussen vervoerswijzen voort te zetten.

Artikel 34

Veilige en betrouwbare infrastructuur

De lidstaten streven ernaar dat de vervoersinfrastructuur veilig en betrouwbaar verkeer van personen en goederen garandeert.

Artikel 35

Infrastructuur bestand tegen klimaatverandering en tegen milieurampen

Bij de planning besteden de lidstaten voldoende aandacht aan het vergroten van de veerkracht ten aanzien van klimaatverandering en milieurampen.

Artikel 36

Milieubescherming

Plannen en projecten worden onderworpen aan milieueffectbeoordeling overeenkomstig de milieuwetgeving van de Unie, met inbegrip van de Richtlijnen 92/43/EEG, 2000/60/EG, 2001/42/EG, 2009/147/EG en 2011/92/EU.

Artikel 37

Toegankelijkheid voor alle gebruikers

De vervoersinfrastructuur maakt een vlotte mobiliteit en de toegankelijkheid mogelijk voor alle gebruikers, in het bijzonder ouderen, personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap.

Bij het ontwerpen en aanleggen van de vervoersinfrastructuur worden de toepasselijke voorschriften als neergelegd in het Unierecht nageleefd.

HOOFDSTUK III

HET KERNNETWERK

Artikel 38

Afbakening van het kernnetwerk

1. Het kernnetwerk, als weergegeven op de in bijlage I opgenomen kaarten, bestaat uit de delen van het uitgebreide netwerk met het grootste strategische belang voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk en weerspiegelt de ontwikkeling van de vraag naar vervoer en de behoefte aan multimodaal vervoer. Het kernnetwerk draagt er in het bijzonder toe bij dat de groeiende mobiliteit wordt opgevangen en hoge veiligheidsnormen in acht worden genomen en dat een vervoerssysteem met een geringe CO2-uitstoot tot stand komt.

2. De elementen van het kernnetwerk sluiten op elkaar aan in de knooppunten en bieden een verbinding tussen de lidstaten en met de vervoersnetwerken van de buurlanden.

3. Onverminderd artikel 1, lid 4, en artikel 41, leden 2 en 3, nemen de lidstaten passende maatregelen om het kernnetwerk zo te ontwikkelen dat het uiterlijk 31 december 2030 aan de bepalingen van dit hoofdstuk voldoet.

De totstandbrenging van het kernnetwerk wordt overeenkomstig artikel 54 uiterlijk 31 december 2023 door de Commissie geëvalueerd.

Artikel 39

Infrastructuureisen

1. Met het oog op een hulpbronnenefficiënt gebruik van de infrastructuur voor personen- en voor goederenvervoer en op het aanbieden van voldoende capaciteit, wordt rekening gehouden met innoverende technologieën, telematicatoepassingen, en regulerings- en bestuursmaatregelen voor het beheer van het infrastructuurgebruik.

2. De infrastructuur van het kernnetwerk voldoet aan de in hoofdstuk II uiteengezette eisen. Onverminderd lid 3 voldoet de infrastructuur van het kernnetwerk daarnaast aan de volgende eisen:

a) met betrekking tot spoorwegeninfrastructuur:

i) volledige elektrificatie van de sporen en, voor zover noodzakelijk voor de exploitatie van elektrische treinen, de rangeersporen;

ii) goederenspoorlijnen van het kernnetwerk als vermeld in bijlage I: een minimale aslast van 22,5 t, een lijnsnelheid van 100 km/u, en de mogelijkheid treinen met een lengte van 740 m te laten rijden;

iii) volledige implementatie van het ERTMS;

iv) nominale spoorbreedte voor nieuwe spoorlijnen: 1 435 mm, behalve in het geval van een nieuwe lijn die een uitbreiding is van een netwerk waarvan de spoorbreedte afwijkt van en los staat van het hoofdspoornet in de Unie.

Geïsoleerde netwerken genieten vrijstelling van de in de punten i), ii) en iii) bedoelde eisen;

b) met betrekking tot binnenvaart- en zeevaartinfrastructuur:

— beschikbaarheid van alternatieve schone brandstoffen;

c) met betrekking tot wegeninfrastructuur:

— de eisen die voortvloeien uit artikel 17, lid 3, punt a) of punt b);

— de aanleg van rustplaatsen langs autosnelwegen op ongeveer 100 km afstand van elkaar, in overeenstemming met de behoeften van de samenleving, van de markt en van het milieu, teneinde onder meer te voorzien in adequate parkeergelegenheid voor het commerciële vervoer, met een adequaat veiligheids- en beveiligingsniveau;

— beschikbaarheid van alternatieve schone brandstoffen;

d) met betrekking tot luchtvaartinfrastructuur:

— de mogelijkheid om alternatieve schone brandstoffen ter beschikking te stellen.

3. Onverminderd Richtlijn 2008/57/EG kan de Commissie, op verzoek van een lidstaat, met betrekking tot spoorwegeninfrastructuur in terdege gemotiveerde gevallen vrijstellingen van de eisen inzake treinlengte, ERMTS, asbelasting, elektrificatie en lijnsnelheid verlenen.

Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie met betrekking tot spoorwegeninfrastructuur in terdege gemotiveerde gevallen vrijstellingen van het bepaalde in artikel 17, lid 3, punt a) of punt b), verlenen op voorwaarde dat een adequaat veiligheidsniveau gewaarborgd is.

De in dit lid bedoelde terdege gemotiveerde gevallen omvatten de gevallen waarin de investeringen in infrastructuur vanuit een sociaal-economisch kosten/batenoogpunt niet te rechtvaardigen zijn.

Artikel 40

Ontwikkeling van het kernnetwerk

De vervoersinfrastructuur van het kernnetwerk wordt ontwikkeld overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van hoofdstuk II.

Artikel 41

Knooppunten van het kernnetwerk

1. De knooppunten van het kernnetwerk zijn bepaald in bijlage II; zij omvatten:

a) stedelijke knooppunten, met inbegrip van hun havens en luchthavens;

b) zeehavens en binnenhavens; grensovergangen naar buurlanden;

c) grensovergangen naar buurlanden;

d) overslagterminals voor weg- en spoorvervoer;

e) luchthavens voor passagiers- en goederenvervoer.

2. De in deel 2 van bijlage II vermelde zeehavens van het kernnetwerk worden uiterlijk 31 december 2030 aangesloten op de spoorwegen- en wegen- en, indien mogelijk, de binnenvaartinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, tenzij er fysieke belemmeringen zijn die dergelijke verbindingen beletten.

3. De in deel 2 van bijlage II vermelde belangrijkste luchthavens worden uiterlijk 31 december 2050 aangesloten op de spoorwegen- en wegeninfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, tenzij er fysieke belemmeringen zijn die deze aansluiting beletten. Rekening houdend met de potentiële verkeersbehoefte worden die luchthavens, waar mogelijk, in het hogesnelheidsspoornet opgenomen.

HOOFDSTUK IV

TOTSTANDBRENGING VAN HET KERNNETWERK AAN DE HAND VAN KERNNETWERKCORRIDORS

Artikel 42

Kernnetwerkcorridors

1. Kernnetwerkcorridors zijn een instrument om de gecoördineerde totstandbrenging van het kernnetwerk te faciliteren. Teneinde tot een hulpbronnenefficiënt multimodaal vervoer te leiden en aldus door verbeterde territoriale samenwerking tot samenhang bij te dragen, zijn de kernnetwerkcorridors gericht op:

a) intermodale integratie,

b) interoperabiliteit, en

c) een gecoördineerde infrastructuurontwikkeling, in het bijzonder bij grensoverschrijdende trajecten en knelpunten.

2. Kernnetwerkcorridors stellen de lidstaten in staat een gecoördineerde en gesynchroniseerde aanpak ten aanzien van infrastructuurinvesteringen te ontwikkelen, zodat de capaciteit zo efficiënt mogelijk wordt beheerd. De kernnetwerkcorridors ondersteunen de algemene invoering van interoperabele verkeersbeheersystemen, waarbij in voorkomend geval gebruik wordt gemaakt van innovatie en nieuwe technologieën.

Artikel 43

Definitie van kernnetwerkcorridors

1. Kernnetwerkcorridors bestrijken de belangrijkste verkeersstromen over lange afstand van het kernnetwerk en zijn in het bijzonder bedoeld om de grensoverschrijdende verbindingen in de Unie te verbeteren.

2. Kernnetwerkcorridors zijn multimodaal en staan open voor alle onder deze verordening vallende vervoerswijzen. Kernnetwerkcorridors overschrijden ten minste twee grenzen en betrekken, indien mogelijk, ten minste drie vervoerswijzen, in voorkomend geval ook snelwegen op zee.

Artikel 44

Lijst van kernnetwerkcorridors

1. De lijst van kernnetwerkcorridors is opgenomen in deel I van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1316/2013. De lidstaten nemen, in overeenstemming met dit hoofdstuk, deel aan deze kernnetwerkcorridors.

2. De Commissie stelt schematische indicatieve kaarten met de kernnetwerkcorridors beschikbaar in een voor het publiek gemakkelijk toegankelijke vorm.

Artikel 45

Coördinatie van kernnetwerkcorridors

1. Teneinde de gecoördineerde realisatie van kernnetwerkcorridors, het ERTMS en snelwegen op zee te faciliteren, wijst de Commissie met de instemming van de betrokken lidstaten en na raadpleging van het Europees Parlement en de Raad een of meer "Europese coördinatoren".

2. De Europees coördinator wordt in het bijzonder geselecteerd op basis van zijn kennis van aangelegenheden in verband met vervoer en de financiering en/of de sociaaleconomische en milieueffectbeoordeling van grote projecten, en op basis van zijn ervaring met de Europese instellingen.

3. Het besluit van de Commissie tot aanwijzing van de Europees coördinator bevat nadere bepalingen betreffende de uitoefening van de in lid 5 bedoelde taken.

4. De Europese coördinator treedt op namens en voor rekening van de Commissie, die de nodige secretariële ondersteuning verleent. De opdracht van de Europees coördinator heeft betrekking op één kernnetwerkcorridor, respectievelijk op de realisatie van het ERTMS of op de realisatie van snelwegen op zee.

5. De Europees coördinator heeft de volgende taken:

a) het ondersteunen van de gecoördineerde realisatie van de desbetreffende kernnetwerkcorridor, en in het bijzonder de tijdige uitvoering van het werkplan voor die kernnetwerkcorridor;

b) in samenwerking met de lidstaten het werkplan voor de corridor opstellen en de uitvoering ervan monitoren;

c) overleg plegen met het corridorforum over het werkplan en de uitvoering ervan;

d) verslag uitbrengen aan de lidstaten, de Commissie en alle andere entiteiten die rechtstreeks bij de ontwikkeling van de kernnetwerkcorridor betrokken zijn, over eventuele moeilijkheden en in het bijzonder wanneer de ontwikkeling van een corridor wordt belemmerd, met als doel bij te dragen aan het vinden van passende oplossingen;

e) jaarlijks een verslag opstellen ten behoeve van het Europees Parlement, de Raad, de Commissie en de betrokken lidstaten over de voortgang bij de realisatie van de kernnetwerkcorridor;

f) onderzoek verrichten inzake de vraag naar vervoersdiensten, de mogelijkheden om investeringen te subsidiëren of te financieren, de stappen die moeten worden genomen en de voorwaarden die moeten worden vervuld om de toegang tot die subsidiëring of financiering te vereenvoudigen, en passende aanbevelingen doen.

6. De Europees coördinator kan, tezamen met de betrokken lidstaten, met betrekking tot het werkplan en de uitvoering ervan, overleg plegen met regionale en lokale overheden, vervoerders, gebruikers van het vervoer en vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld.

7. De betrokken lidstaten werken samen met de Europees coördinator en verschaffen hem de informatie die nodig is om de bij dit artikel voorgeschreven taken te verrichten, met inbegrip van informatie betreffende de ontwikkeling van corridors in toepasselijke nationale infrastructuurplannen.

8. Onverminderd het toepasselijke Unierecht en nationale recht, kan de Commissie het advies van de Europees coördinator inwinnen bij het onderzoek van de aanvragen voor middelen van de Unie voor de kernnetwerkcorridors die aan hem toevertrouwd zijn om de consistentie en vooruitgang van elke corridor te waarborgen.

9. Wanneer de Europese coördinator er niet in slaagt zijn mandaat op bevredigende wijze en overeenkomstig dit artikel uit te oefenen, kan de Commissie, met de instemming van de betrokken lidstaten, zijn mandaat op elk moment beëindigen. Overeenkomstig de procedure van lid 1 kan een vervanger worden aangewezen.

Artikel 46

Bestuur van de kernnetwerkcorridors

1. Voor elke kernnetwerkcorridor wordt de betrokken Europees coördinator bij het verrichten van zijn taken betreffende het werkplan en de uitvoering ervan bijgestaan door een secretariaat en door een overlegforum (het corridorforum). Het corridorforum wordt, met de instemming van de betrokken lidstaten, opgericht en voorgezeten door de Europees coördinator. De betrokken lidstaten bereiken overeenstemming over de leden die zitting hebben in het corridorforum voor hun deel van de kernnetwerkcorridor.

2. Met de instemming van de betrokken lidstaten kan de coördinator corridorwerkgroepen opzetten en voorzitten, die zich bezighouden met:

a) intermodale integratie,

b) interoperabiliteit,

c) de gecoördineerde infrastructuurontwikkeling op grensoverschrijdende trajecten.

Artikel 47

Werkplan

1. Elke Europees coördinator legt de betrokken lidstaten uiterlijk 22 december 2014 een werkplan voor, waarin de ontwikkeling van de corridor wordt geanalyseerd. Nadat het werkplan door de betrokken lidstaten is goedgekeurd, wordt het ter informatie aan het Europees Parlement, de Raad en de Commissie voorgelegd.

werkplan omvat in het bijzonder een beschrijving van de kenmerken, de grensoverschrijdende trajecten en de doelstellingen van de kernnetwerkcorridor, uitgaande van de in artikel 4 bepaalde doelstellingen en de in artikel 10 genoemde prioriteiten. Het werkplan omvat een analyse van:

a) de invoering van interoperabele verkeersbeheersystemen;

b) een plan om de fysieke, technische, operationele en administratieve belemmeringen tussen en binnen vervoerswijzen weg te nemen en een efficiënt multimodaal vervoer en efficiënte multimodale diensten te bevorderen;

c) in voorkomend geval, de maatregelen ter verbetering van de administratieve en technische capaciteit om projecten van gemeenschappelijk belang te ontwikkelen, te plannen, te ontwerpen, aan te besteden, uit te voeren en te controleren;

d) de mogelijke effecten van de klimaatverandering op de infrastructuur en, in voorkomend geval, de voorgestelde maatregelen om de weerstand ten aanzien van klimaatverandering te vergroten;

e) de maatregelen die moeten worden genomen om de uitstoot van broeikasgassen, geluidshinder en, in voorkomend geval, andere negatieve milieugevolgen te verminderen;

Het werkplan bevat nadere bijzonderheden over de openbare raadplegingen die de ontwikkeling en uitvoering van het werkplan voor de corridor ondersteunen.

Het werkplan omvat tevens een analyse van de vereiste investeringen, met inbegrip van:

— de lijst van projecten voor de uitbreiding, vernieuwing of aanpassing van de in artikel 2, lid 2, bedoelde vervoersinfrastructuur voor elk van de vervoerswijzen op de kernnetwerkcorridor;

— de verschillende bronnen voor subsidiëring en financiering die in partnerschap met de betrokken lidstaten op internationaal, nationaal, regionaal, lokaal en Unieniveau worden overwogen, waar mogelijk met inbegrip van geoormerkte kruisfinanciering, alsook privékapitaal, onder vermelding van het bedrag aan reeds aangegane betalingsverplichtingen en, indien van toepassing, een verwijzing naar de bijdrage van de Unie zoals voorzien in de financieringsprogramma's van de Unie.

2. Onverminderd artikel 1, lid 4, en artikel 54 kan de Commissie, na goedkeuring door de betrokken lidstaten, voor de grensoverschrijdende en horizontale aspecten van de werkplannen voor kernnetwerkcorridors uitvoeringshandelingen vaststellen.

De door de Commissie vastgestelde uitvoeringshandelingen worden met instemming van de betrokken lidstaten aangepast teneinde rekening te houden met gemaakte vorderingen, opgelopen vertragingen of geactualiseerde nationale programma's.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 52, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

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

a) de investeringsplanning, de daaraan gerelateerde kosten en de tijdlijn voor de uitvoering daarvan zoals die noodzakelijk wordt geacht voor het tot stand brengen van de kernnetwerkcorridors;

b) het omschrijven van de maatregelen om de invoering van nieuwe technologieën voor verkeers- en capaciteitsbeheer te bevorderen en, in voorkomend geval, de externe kosten te beperken, in het bijzonder voor de uitstoot van broeikasgassen en geluidshinder.

Artikel 48

Samenwerking inzake corridors voor goederenvervoer per spoor

1. Er wordt gezorgd voor adequate coördinatie tussen de kernnetwerkcorridors en de corridors voor het goederenvervoer per spoor van Verordening (EU) nr. 913/2010, teneinde in het bijzonder bij de opstelling van werkplannen of de instelling van werkgroepen doublures te voorkomen.

2. Het bepaalde in dit hoofdstuk laat de bij Verordening (EU) nr. 913/2010 ingestelde bestuursstructuren onverlet.

HOOFDSTUK V

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 49

Bijwerken en rapporteren

1. De lidstaten houden de Commissie regelmatig en op alomvattende en transparante wijze op de hoogte van de voortgang bij de uitvoering van projecten en de daartoe gedane investeringen. Dit houdt onder meer in dat de lidstaten de Commissie jaarlijks, voor zover mogelijk via het interactieve geografische en technische informatiesysteem voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TENtec), gegevens toezenden. Het omvat alle relevante gegevens betreffende projecten van gemeenschappelijk belang die financiering van de Unie ontvangen.

De Commissie zorgt ervoor dat TENtec openbaar en gemakkelijk toegankelijk is en dat het projectspecifieke en actuele informatie bevat over de vormen en bedragen van medefinanciering door de Unie, alsook over de voortgang van elk project.

De Commissie zorgt ervoor dat TENtec geen informatie openbaar maakt die van commercieel vertrouwelijke aard is of die een in een lidstaat lopende procedure voor overheidsopdrachten nadelig of onrechtmatig zou kunnen beïnvloeden.

De Commissie stelt informatie beschikbaar betreffende de krachtens ander Unierecht verstrekte financiële bijstand, zoals bijstand uit het Cohesiefonds, het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en Horizon 2020, en bijstand in de vorm van leningen en financieringsinstrumenten van de Europese Investeringsbank.

2. De lidstaten bezorgen de Commissie samenvattingen van nationale plannen en programma's die zij opstellen met het oog op de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk. Zodra deze zijn aangenomen, sturen de lidstaten ze ter informatie naar de Commissie.

3. Vanaf 21 december 2013 publiceert de Commissie om de twee jaar een voortgangsrapport over de uitvoering ervan, dat ter informatie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's wordt voorgelegd. Het rapport vermeldt hoe de verschillende in lid 1 vermelde vormen van financiële bijstand worden gebruikt voor de verschillende vervoerswijzen en voor andere onderdelen van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk in elke lidstaat.

In het rapport wordt voorts de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk geanalyseerd. Ook bevat het rapport informatie over de door de Commissie verrichte coördinatie van alle vormen van financiële bijstand met het oog op een coherente toepassing van de -richtsnoeren overeenkomstig de doelstellingen en prioriteiten van het netwerk.

4. Behoudens artikel 172, tweede alinea, VWEU, is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 53 van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage I en bijlage II, om deze aan te passen aan eventuele veranderingen die voorvloeien uit de in artikelen 14, 20, 24 en 27 van deze verordening vastgestelde kwantitatieve drempels. Wanneer de Commissie de bijlagen wijzigt:

a) voegt zij de logistieke platforms, goederenterminals, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer, binnenhavens, zeehavens en luchthavens waarvan is aangetoond dat het meest recente tweejaarlijkse gemiddelde van hun verkeersvolume de betreffende drempel overschrijdt, aan het uitgebreide netwerk toe;

b) schrapt zij de logistieke platforms, goederenterminals, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer, binnenhavens, zeehavens en luchthavens waarvan is aangetoond dat het gemiddelde van hun verkeersvolume voor de voorbije zes jaar onder de relevante drempel ligt, uit het uitgebreide netwerk;

c) past zij de kaarten met de wegeninfrastructuur, spoorwegeninfrastructuur en de binnenvaartinfrastructuur aan, in een zeer beperkte mate zodanig dat het de voortgang inzake de voltooiing van het netwerk weergeeft. Bij de aanpassing van de kaarten brengt de Commissie geen tracéwijzigingen aan die verder gaan dan hetgeen volgens de vergunningsprocedure voor het project is toegestaan.

De in de punten a) en b) bedoelde wijzigingen worden gebaseerd op de jongste beschikbare statistieken van Eurostat of, indien deze statistieken niet beschikbaar zijn, van de nationale bureaus voor de statistiek van de lidstaten. De in punt c), bedoelde wijzigingen worden gebaseerd op door de betrokken lidstaat overeenkomstig lid 1 verstrekte informatie.

5. Projecten van gemeenschappelijk belang die recentelijk bij gedelegeerde handeling aan het trans-Europees netwerk zijn toegevoegd, zijn subsidiabel overeenkomstig artikel 7, lid 5, met ingang van de datum van inwerkingtreding van de overeenkomstig lid 4 van dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen.

Projecten van gemeenschappelijk belang die recentelijk uit het trans-Europees netwerk zijn geschrapt, komen niet meer in aanmerking vanaf de datum van inwerkingtreding van de overeenkomstig lid 4 van dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen. Dat infrastructuur niet langer subsidiabel is, laat vóór die datum door de Commissie genomen beslissingen over financiering en subsidies onverlet.

6. Behoudens artikel 172, tweede alinea, VWEU, is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 53 van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage I teneinde daarin indicatieve kaarten van buurlanden op te nemen of aan te passen op basis van overeenkomsten op hoog niveau tussen de Unie en de betrokken buurlanden.

Artikel 50

Betrokkenheid van publieke en private partijen

1. Projecten van gemeenschappelijk belang, hebben betrekking op alle rechtstreeks betrokken belanghebbenden. Naast de lidstaten kunnen deze bestaan uit: lokale en regionale autoriteiten, beheerders en gebruikers van infrastructuur en actoren uit het bedrijfsleven en het maatschappelijk middenveld.

2. Nationale procedures met betrekking tot regionale en lokale autoriteiten en actoren uit het maatschappelijk middenveld die de gevolgen van een project van gemeenschappelijk belang ondervinden, worden in voorkomend geval tijdens de planning en de bouwfase van het project in acht genomen. De Commissie bevordert de uitwisseling van goede praktijken op dit gebied.

3. De in lid 1 bedoelde belanghebbenden kunnen binnen de grenzen van hun bevoegdheid, in aanvulling op de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen en het Cohesiefonds, ook gebruik maken van andere specifieke Europese programma's, in het bijzonder de programma's ter ondersteuning van regionale ontwikkeling, "Europese territoriale samenwerking", "Onderzoek en Innovatie" en het "programma voor milieu en klimaatactie". Deze belanghebbenden kunnen daarbij bijdragen aan de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening en bovendien specifiek de volgende aspecten versterken:

a) het verbeteren van regionale mobiliteit en daardoor het bevorderen van de toegankelijkheid van het Trans-Europees vervoersnetwerk voor alle regio's van de Unie;

b) het bevorderen van grensoverschrijdende projecten;

c) het opnemen van stedelijke knooppunten in het Trans-Europees vervoersnetwerk (met inbegrip van het bevorderen van duurzame stedelijke mobiliteit)

d) het bevorderen van duurzame vervoersoplossingen, zoals betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer, telematicatoepassingen, intermodale terminals / multimodale vervoersketens, CO2-arme en andere innoverende vervoersoplossingen en verbeteringen op milieugebied;

e) het verbeteren van de samenwerking tussen de verschillende partijen.

Artikel 51

Beginselen te hanteren bij de beoordelen van de sociaaleconomische kosten-batenanalyseen van de Europese meerwaarde

Op basis van de in artikel 4 genoemde doelstellingen maakt de Commissie de beginselen openbaar die zij hanteert bij de sociaaleconomische kosten-batenanalyse en de beoordeling van de Europese meerwaarde met betrekking tot de projecten van gemeenschappelijk belang waarvoor financiering van de Unie wordt gezocht.

Artikel 52

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien het comité geen advies uitbrengt, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 53

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 49, lid 4 en lid 6, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 21 december 2013. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 49, lid 4 en lid 6, bedoelde delegatiebevoegdheid te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het besluit laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdige kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

5. Een overeenkomstig artikel 49, lid 4 en lid 6, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen bezwaar heeft gemaakt of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Deze termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 54

Evaluatie

1. Uiterlijk 31 december 2023 maakt de Commissie, na raadpleging van de lidstaten als toepasselijk en bijgestaan door de Europese coördinatoren, een evaluatie van de totstandbrenging van het kernnetwerk waarbij het volgende wordt geëvalueerd:

a) de naleving van de bepalingen van deze verordening;

b) de vooruitgang die bij de uitvoering van deze verordening is geboekt;

c) de veranderingen in de passagiers- en goederenvervoersstromen;

d) de ontwikkelingen op het vlak van de investeringen in nationale vervoersinfrastructuur;

e) de behoefte aan wijzigingen in deze verordening.

Bij de evaluatie wordt, onder meer, ook aandacht geschonken aan de invloed van veranderende verkeerspatronen en van relevante ontwikkelingen in de plannen voor infrastructuurinvesteringen.

In aanvulling op deze evaluatie beoordeelt de Commissie in samenwerking met de lidstaten of er nieuwe trajecten, zoals bepaalde grensoverschrijdende projecten die in Besluit nr. 661/2010/EU als prioritair waren aangemerkt, in het kernnetwerk moeten worden opgenomen. De Commissie dient daartoe zo nodig een wetgevingsvoorstel in.

2. In het kader van deze evaluatie beoordeelt de Commissie of het in deze verordening bedoelde kernnetwerk, gezien de economische en budgettaire situatie in de Unie en in de afzonderlijke lidstaten, uiterlijk in 2030 zal voldoen aan de bepalingen van hoofdstuk III. De Commissie beoordeelt ook, in overleg met de lidstaten, of het kernnetwerk moet worden gewijzigd om rekening te houden met de ontwikkelingen in de vervoersstromen en de nationale investeringsplanning. De Commissie kan indien nodig een voorstel indienen om de verordening te wijzigen.

De Commissie kan tevens voor dat voorstel de in artikel 9, lid 2, bedoelde voltooiingsdatum van het uitgebreide netwerk vastleggen.

Artikel 55

Eén enkele contactautoriteit

De lidstaten kunnen één enkele contactautoriteit aanwijzen met als taak het afhandelen en coördineren van het vergunningsproces voor projecten van gemeenschappelijk belang, in het bijzonder grensoverschrijdende projecten, in overeenstemming met het toepasselijke Unierecht.

Artikel 56

Vertraging bij de voltooiing van het kernnetwerk

Indien de aanvang of de voltooiing van de werkzaamheden aan het kernnetwerk aanzienlijke vertraging oploopt, kan de Commissie de betrokken lidstaten verzoeken haar de redenen voor deze vertraging mee te delen. De lidstaten reageren binnen drie maanden op dat verzoek. Op basis van hun antwoord raadpleegt de Commissie de betrokken lidstaten om de oorzaak van de vertraging weg te nemen.

Artikel 57

Vrijstellingen

De bepalingen met betrekking tot het spoorvervoer, en in het bijzonder het vereiste om luchthavens en havens te verbinden met het spoor, zijn niet van toepassing op Cyprus en Malta zolang deze lidstaten niet over een spoorwegnet op hun grondgebied beschikken.

Artikel 58

Overgangsbepalingen

1. Financieringsbesluiten die zijn vastgesteld krachtens Verordening (EG) nr. 680/2007 van het Europees Parlement en de Raad [1], gebaseerd op Besluit nr. 661/2010/EU, en waaraan al uitvoering wordt gegeven op het moment van inwerkingtreding van deze verordening in werking treedt, blijven onderworpen aan Besluit nr. 661/2010/EU in de versie die van kracht is op 20 december 2013.

2. Verwijzingen naar de in bijlage III van Besluit nr. 661/2010/EU opgesomde prioritaire projecten worden beschouwd als verwijzingen naar het kernnetwerk als omschreven in deze verordening.

Artikel 59

Intrekking

Onverminderd artikel 58 van deze verordening en artikel 7, lid 2, onder d), van Verordening (EU) nr. 1316/2013, wordt Besluit nr. 661/2010/EU ingetrokken.

Artikel 60

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 11 december 2013.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
M. SCHULZ

Voor de Raad
De voorzitter
V. LEŠKEVIČIUS

[1] Verordening (EG) nr. 680/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie, (PB L 162 van 22.6.2007, blz. 1).

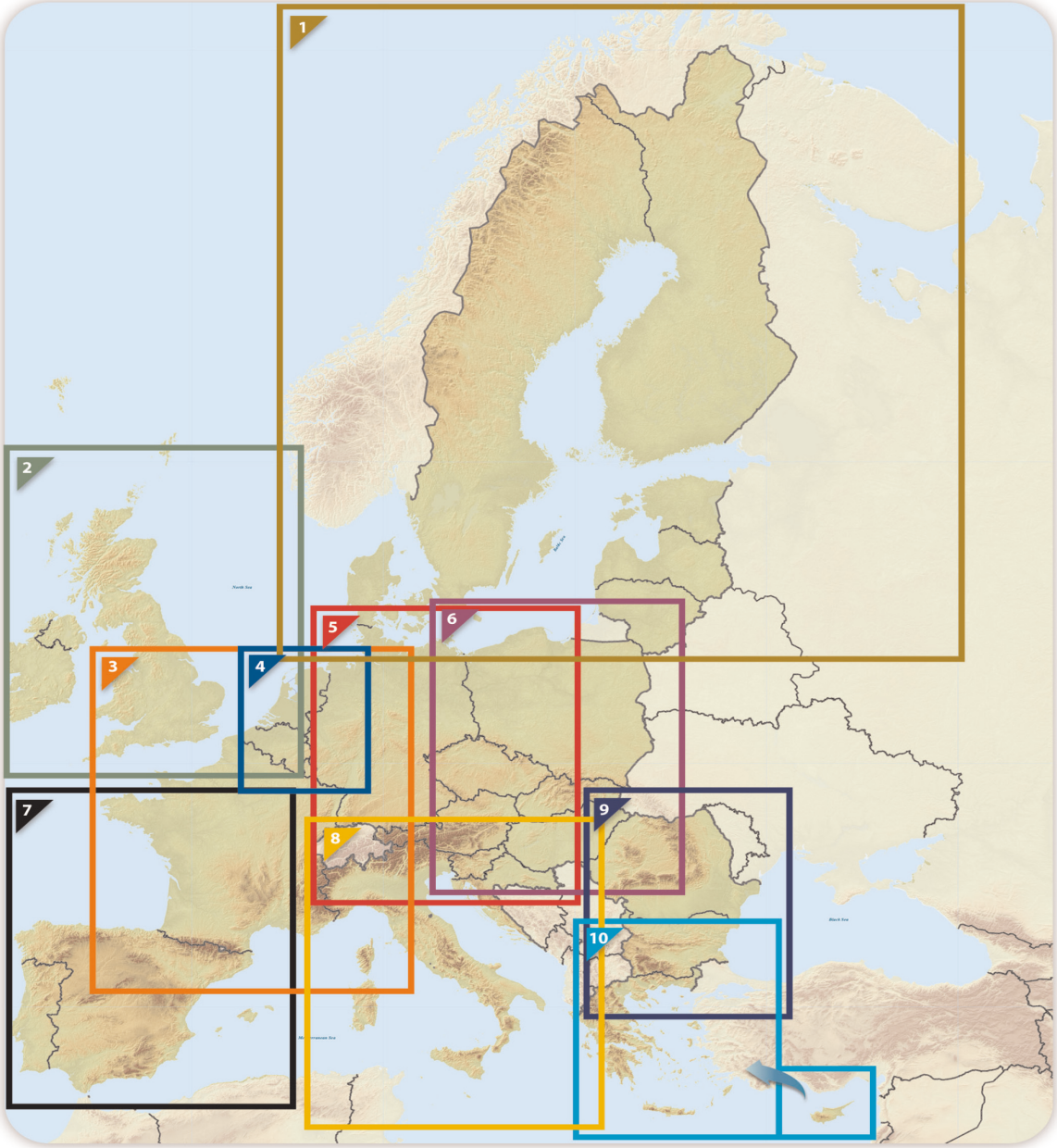
BIJLAGE I

KAARTEN VAN HET UITGEBREIDE NETWERK EN VAN HET KERNNETWERK

Legenda

Kernnetwerk	Uitgebreid netwerk	
		Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid
		Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren
		Waterweg voor binnenvaart/ Gepland
		Conventioneel spoor/ Voltooid
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren
		Conventioneel spoor/ Gepland
		Hogesnelheidsspoor/ Voltooid
		Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren
		Hogesnelheidsspoor / Gepland
		Weg/ Voltooid
		Weg/ Te verbeteren
		Weg/ Gepland
		Haven, met in voorkomend geval een overslagterminal voor weg- en spoorvervoer
		Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
		Luchthavens

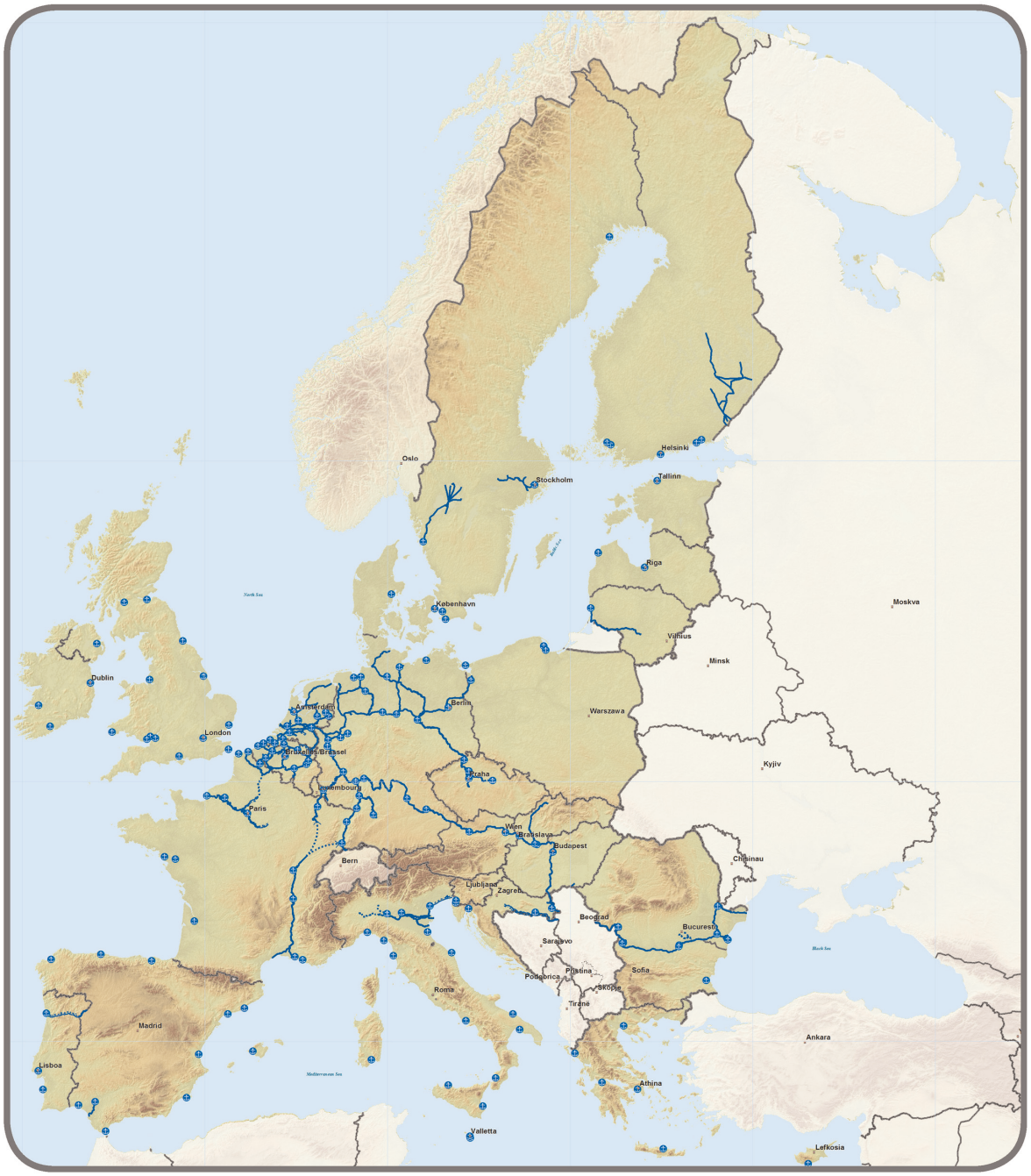
Kaartenoverzicht voor EU-lidstaten



0.1. Kernnetwerk:
Binnenwateren en binnenhavens

Lidstaten van de Unie

UE

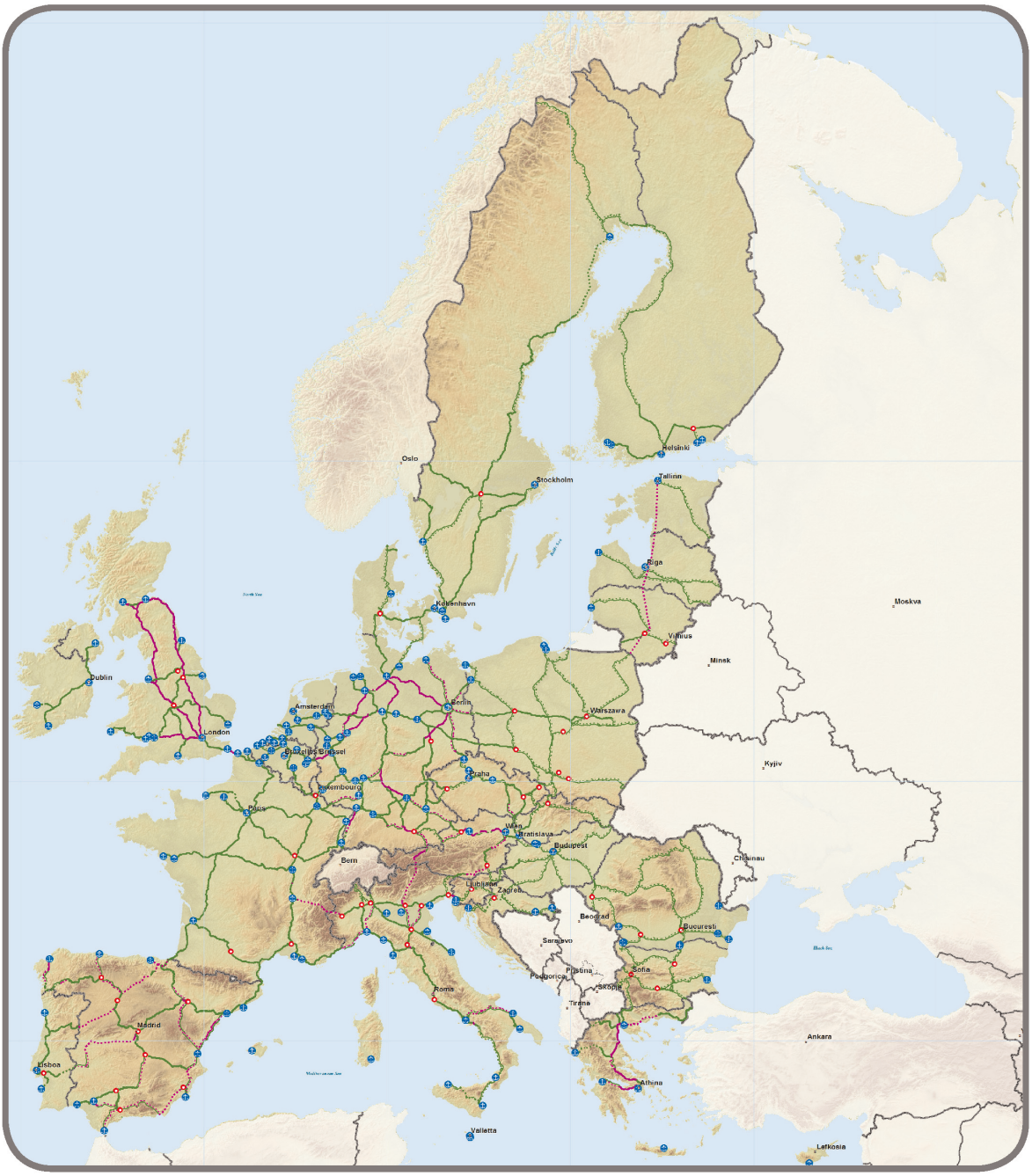


Kern		Uitgebreid	Kern	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid			Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

0.2. Kernnetwerk:
Spoorvervoer (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

Lidstaten van de Unie

UE

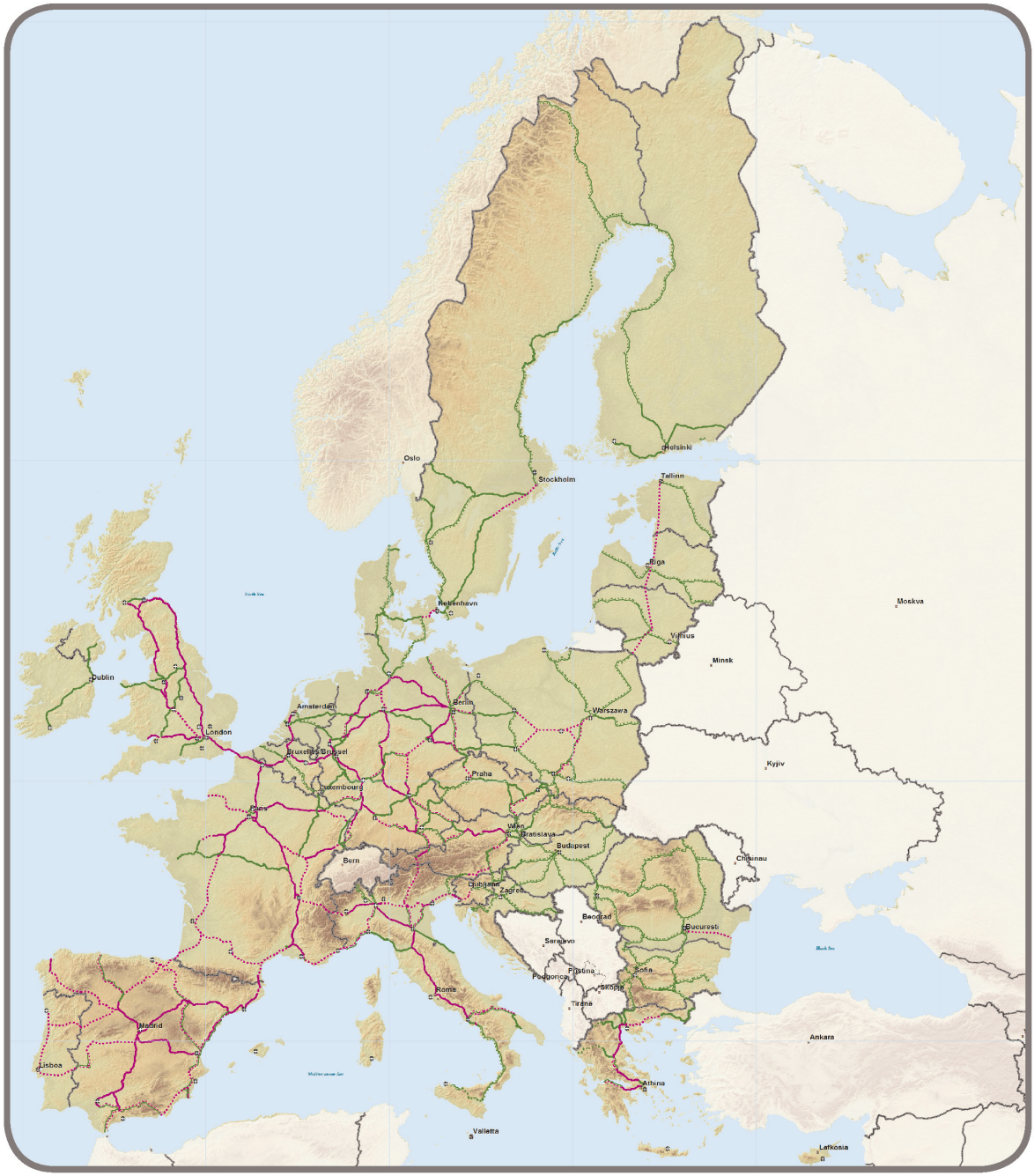


Kern		Kern		Kern	
	Conventioneel spoor/ Voltooid		Hogesnelheidsspoor/ Voltooid		Havens
	Conventioneel spoor/ Te verbeteren		Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren		Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

0.3. Kernnetwerk:
Spoorvervoer (personenvervoer) en luchthavens

Lidstaten van de Unie

UE

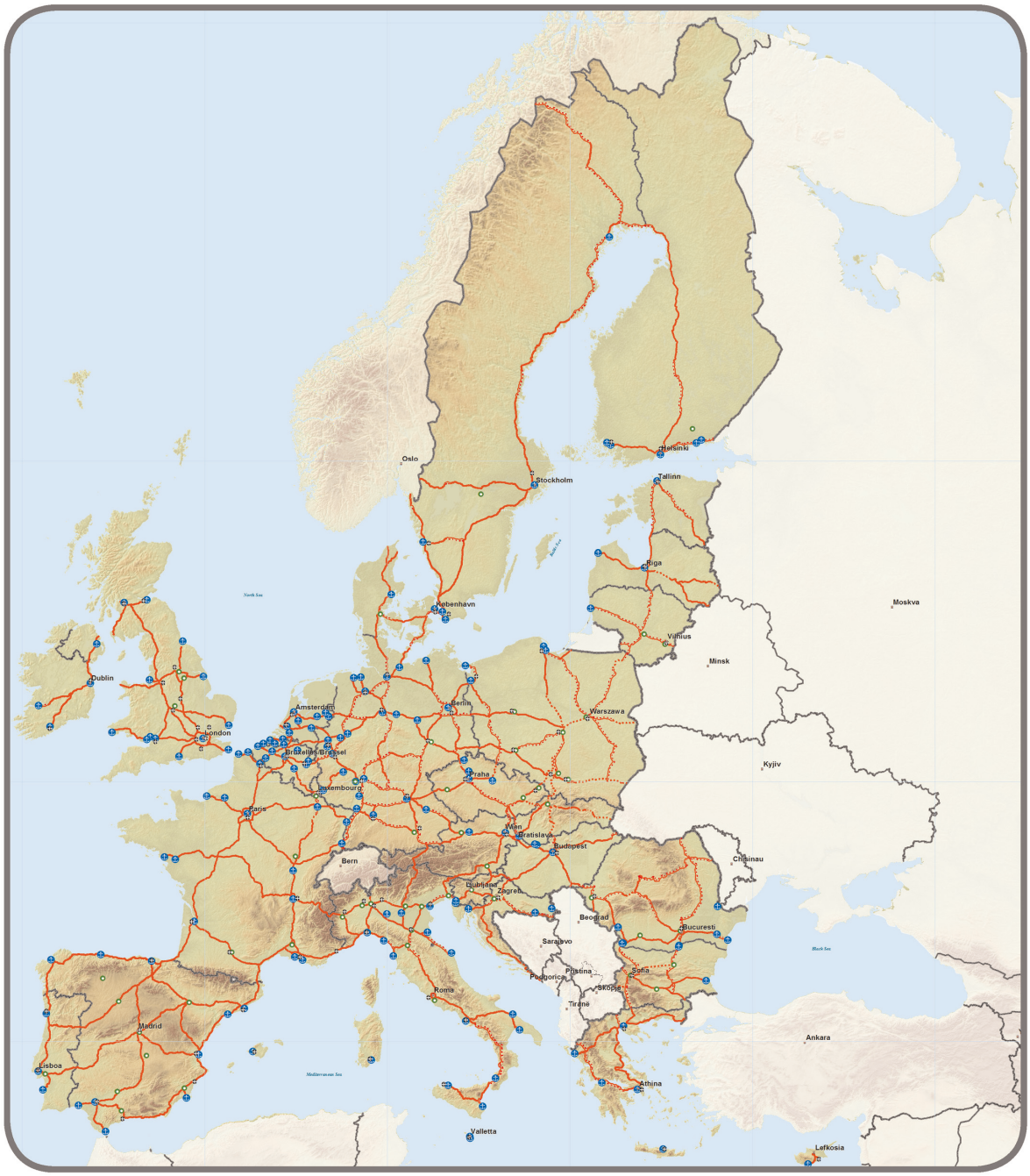


Kern		Kern		Kern	
	Conventioneel spoor/ Voltooid		Hogesnelheidsspoor/ Voltooid		Luchthavens
	Conventioneel spoor/ Te verbeteren		Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren		
	Conventioneel spoor/ Gepland		Hogesnelheidsspoor / Gepland		

0.4. Kernnetwerk:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

Lidstaten van de Unie

UE



Kern	Keren	Kern
Weg/ Voltooid	Havens	Luchthavens
Weg/ Te verbeteren	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer	
Weg/ Gepland		

1.1. Uitgebreide & kernnetwerken:
Binnenwateren en binnenhavens

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1

Kern		*Uitgebreid*	*Kern*	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid			Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

1.2. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

1.3. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/ Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

1.4. Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

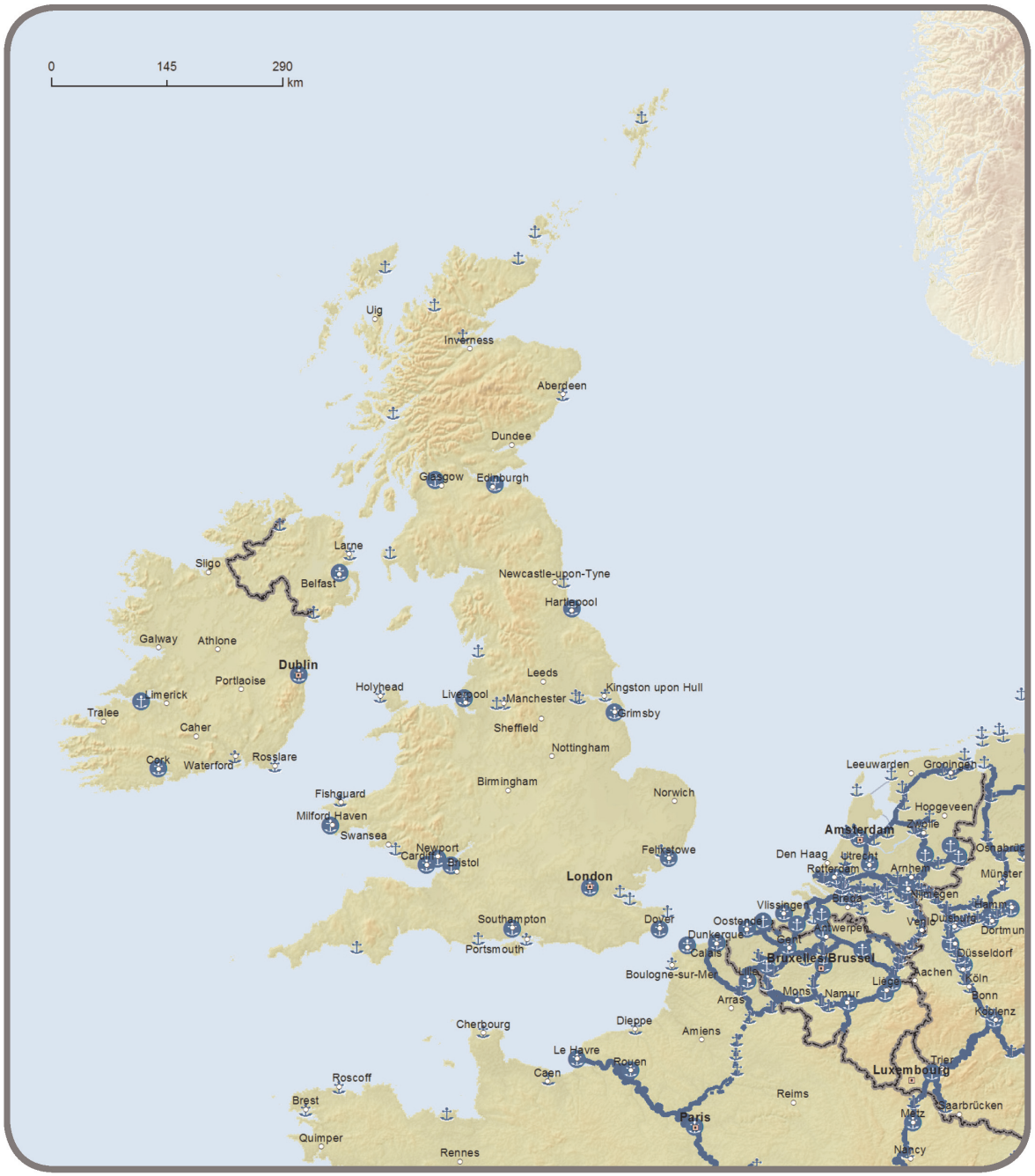
1

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

2.1. Uitgebreide & kernnetwerken:
Binnenwateren en binnenhavens

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2

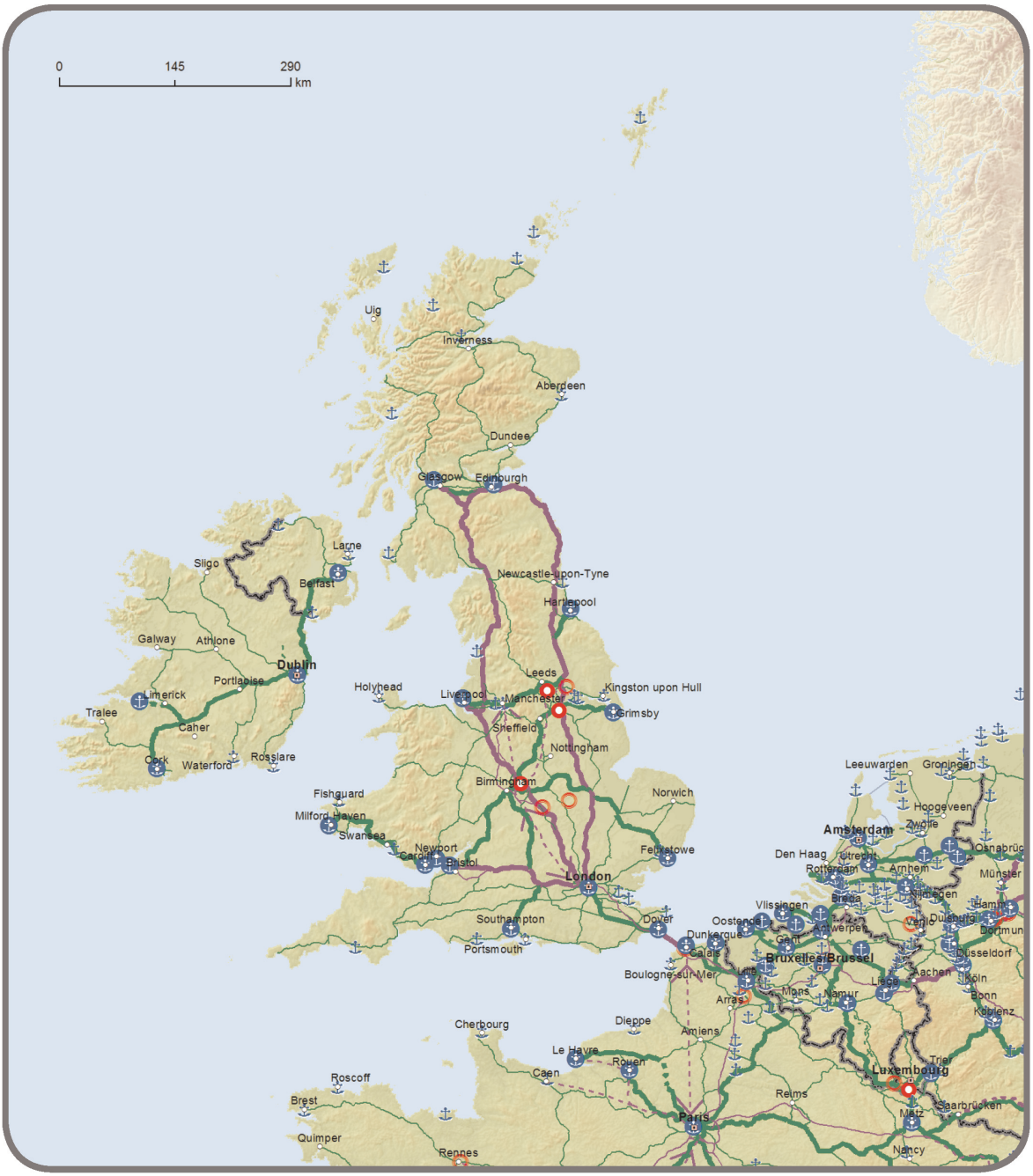


Kern	*Uitgebreid*	*Kern*
Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren Waterweg voor binnenvaart/ Gepland		havens

2.2. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2

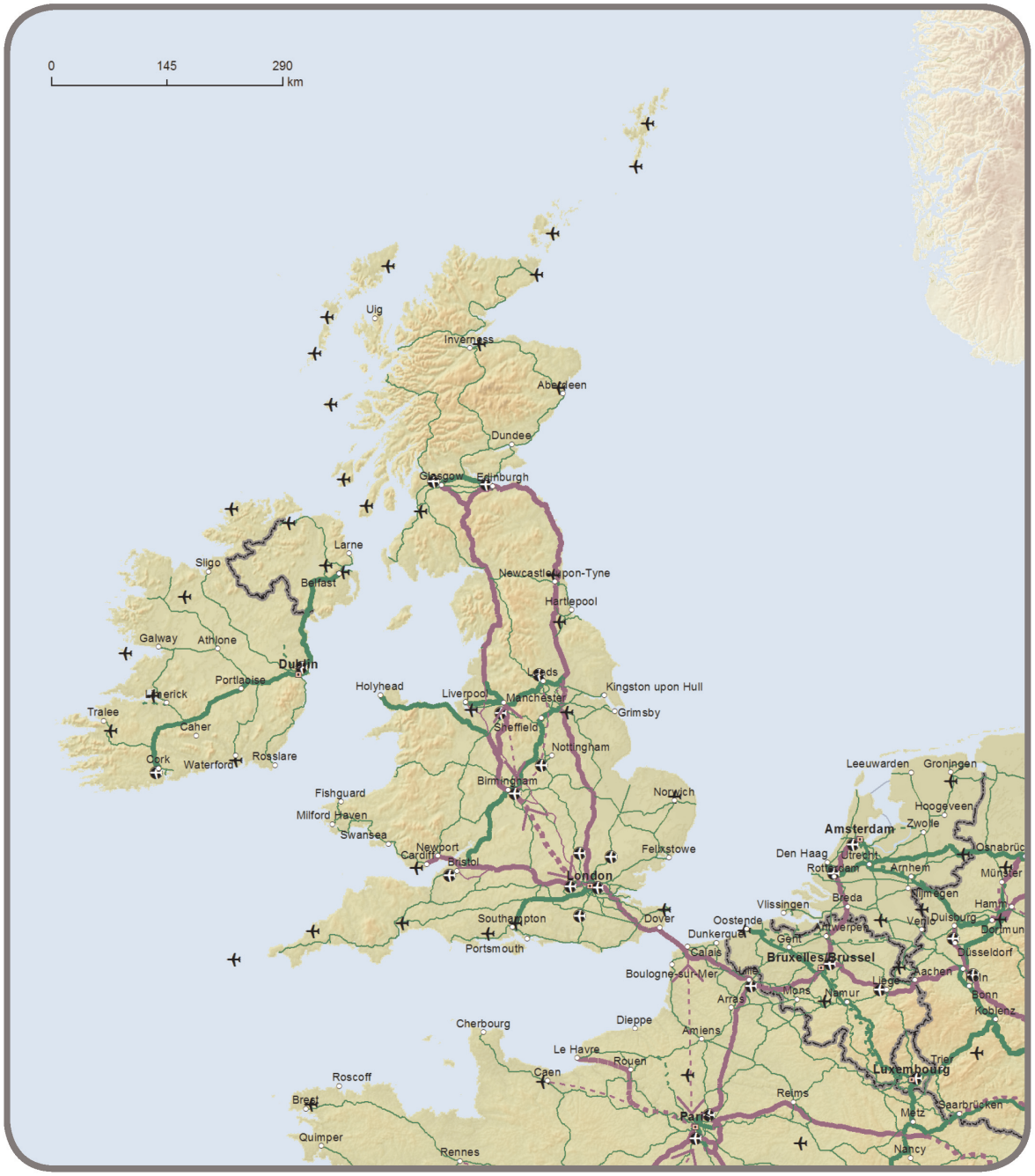


Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

2.3. Uitgebreid netwerken: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2

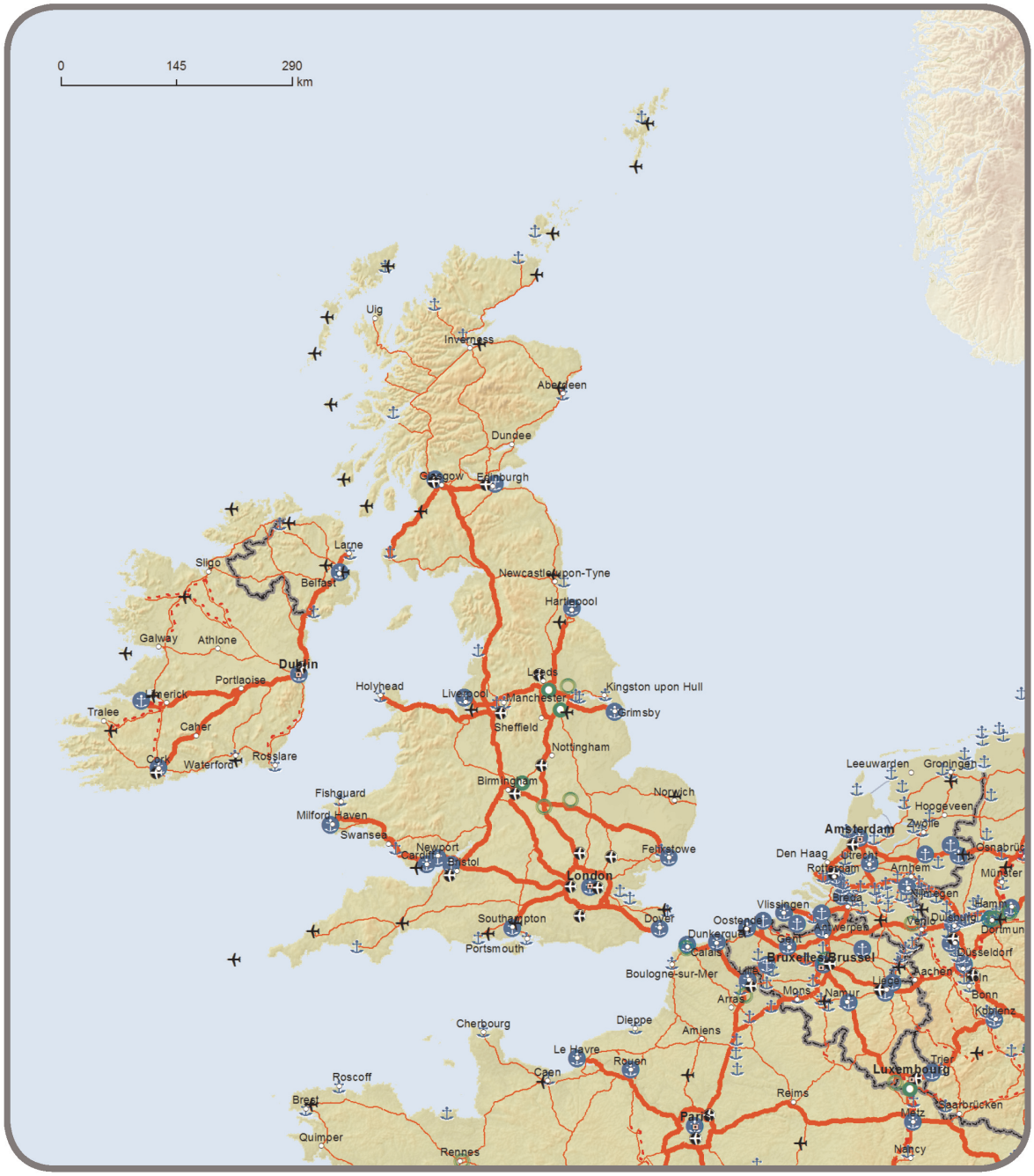


Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

2.4. Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2



Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

3.1. Uitgebreide & kernnetwerken:
Binnenwateren en binnenhavens

Kern	Uitgebreid	Kern
Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid		Havens
Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren		
Waterweg voor binnenvaart/ Gepland		

3.2. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

3.3. Uitgebreid netwerken: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

3.4. Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

4.1. Uitgebreide & kernnetwerken:
Binnenwateren en binnenhavens

Kern		Uitgebreid	Kern	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid			Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

4.2. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

4.3. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/ Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

4.4. Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

5.1. Uitgebreide & kernnetwerken:
Binnenwateren en binnenhavens

Kern		*Uitgebreid*	*kern*	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid	⚓	⚓	Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

5.2. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5

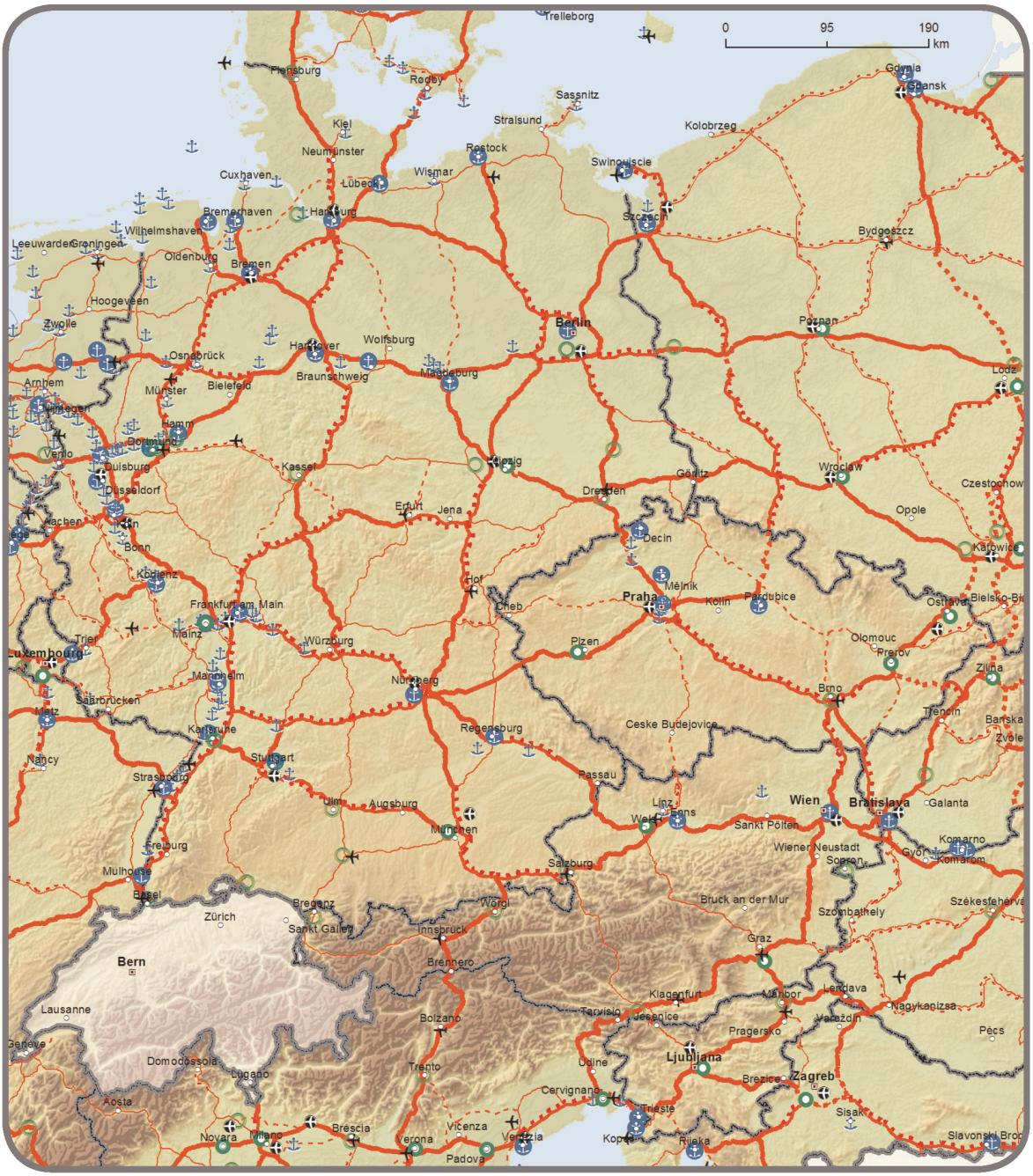
Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

5.3. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

5.4. Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE UK



Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

6.1. Uitgebreide & kernnetwerken:
Binnenwateren en binnenhavens

Kern		Uitgebreid	Kern	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid	⚓	⚓	Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

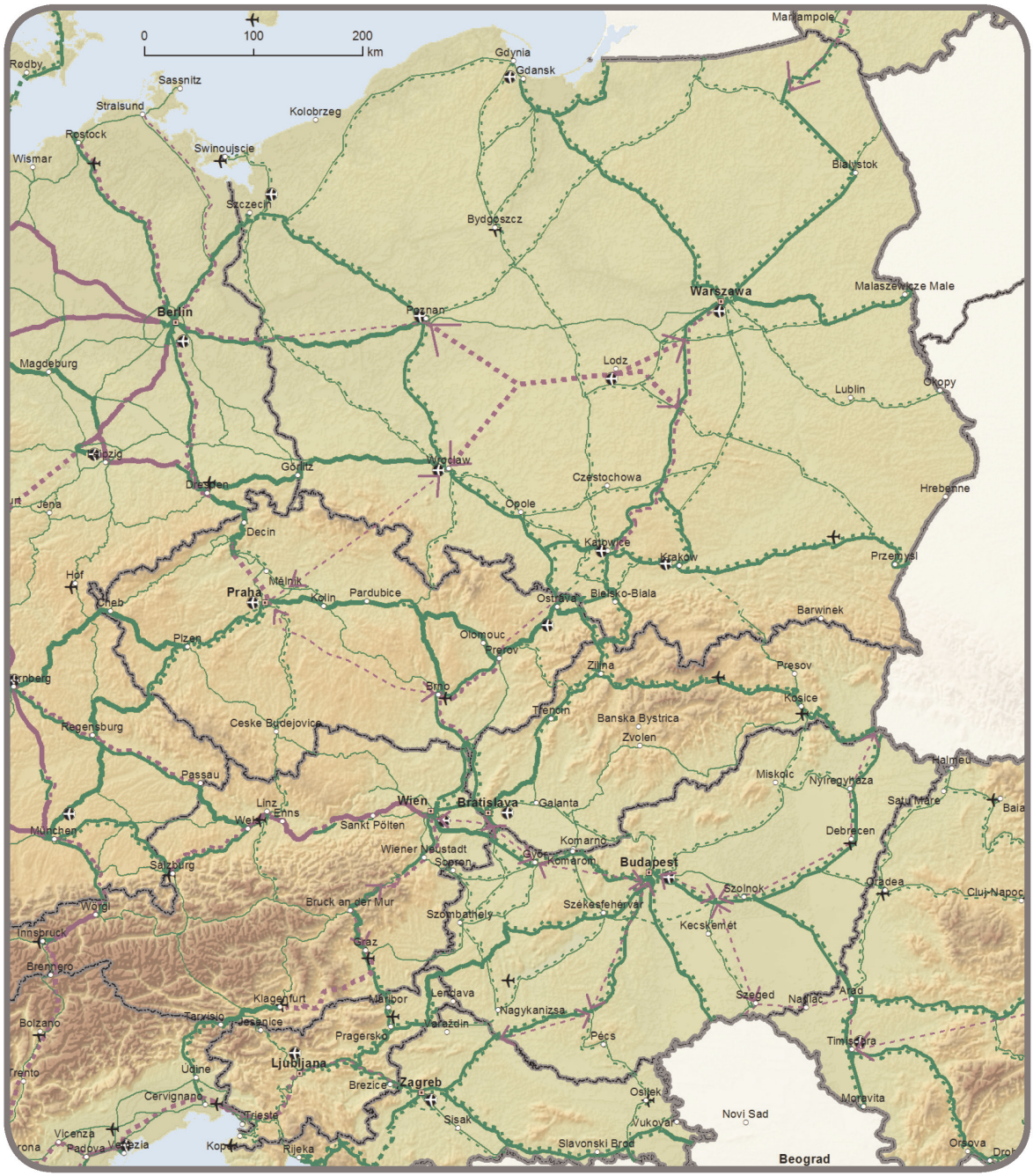
6.2. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE UK

6

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			Overslag-terminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

6.3. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens



Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

6.4. Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE UK

6

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

7.1. Uitgebreide & kernnetwerken:
Binnenwateren en binnenhavens

Kern		*Uitgebreid*	*Kern*	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid			Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

7.2. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

Uitgebreid	*Kern*		*Uitgebreid*	*Kern*		*Uitgebreid*	*Kern*	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			Overslag-terminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

7.3. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

7.4. Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

8.1. Uitgebreide & kernnetwerken:
Binnenwateren en binnenhavens

Kern		*Uitgebreid*	*Kern*	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid			Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

8.2. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

8

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			Overslag-terminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

8.3. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

8.4. Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

9.1. Uitgebreide & kernnetwerken:
Binnenwateren en binnenhavens

Kern		*Uitgebreid*	*Kern*	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid			Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

9.2. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE UK

9

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			Overslag-terminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

9.3. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

9.4. Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

10.1. Uitgebreide & kernnetwerken:
Binnenwateren en binnenhavens

Kern		Uitgebreid	Kern	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid			Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

10.2. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

10.3. Uitgebreid netwerk: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

10.4. Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

BIJLAGE II

LIJST VAN KNOOPPUNTEN VAN HET KERNNETWERK EN UITGEBREIDE NETWERKEN

1. Stedelijke knooppunten van het kernnetwerk

BELGIË

Antwerpen

Bruxelles/Brussel

BULGARIJE

Sofia

TSJECHIË

Ostrava

Praha

DENEMARKEN

Aarhus

København

DUITSLAND

Berlin

Bielefeld

Bremen

Düsseldorf

Frankfurt am Main

Hamburg

Hannover

Köln

Leipzig

Mannheim

München

Nürnberg

Stuttgart

ESTLAND

Tallinn

IERLAND

Baile Átha Cliath/Dublin

Corcaigh/Cork

GRIEKENLAND

Athína

Heraklion

Thessaloniki

SPANJE

Barcelona

Bilbao

Las Palmas de Gran Canaria/Santa Cruz de Tenerife

Madrid

Palma de Mallorca

Sevilla

Valencia

FRANKRIJK

Bordeaux

Lille

Lyon

Marseille

Nice

Paris

Strasbourg

Toulouse

KROATIË

Zagreb

ITALIË

Bologna

Cagliari

Genova

Milano

Napoli

Palermo

Roma

Torino

Venezia

CYPRUS

Lefkosía

LETLAND

Rīga

LITOUWEN

Vilnius

LUXEMBURG

Luxembourg

HUNGARIJE

Budapest

MALTA

Valletta

NEDERLAND

Amsterdam

Rotterdam

OOSTENRIJK

Wien

POLEN

Gdańsk

Katowice

Kraków

Łódź

Poznań

Szczecin

Warszawa

Wrocław

PORTUGAL

Lisboa

Porto

ROMENIË

București

Timișoara

SLOVENIË

Ljubljana

SLOWAKIJE

Bratislava

FINLAND

Helsinki

Turku

ZWEDEN

Göteborg

Malmö

Stockholm

VERENIGD KONINKRIJK

Birmingham

Bristol

Edinburgh

Glasgow

Leeds

London

Manchester

Portsmouth

Sheffield

2. Luchthavens, zeehavens, binnenhavens en spoorwegterminals die tot het kernnetwerk en het uitbreide netwerk behoren

Luchthavens met een * zijn de belangrijkste luchthavens waarvoor de verplichting van artikel 41, lid 3 geldt

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
BE	Aalst			Uitgebr.	
	Albertkanaal			Kern	
	Antwerpen		Kern	Kern	Kern
	Athus				Uitgebr.
	Avelgem			Uitgebr.	
	Bruxelles/Brussel	Kern (National/Nationaal)*		Kern	
	Charleroi	Uitgebr.		Uitgebr. (Can.Charleroi -Bruxelles), Uitgebr. (Sambre)	
	Clabecq			Uitgebr.	
	Gent		Kern	Kern	
	Grimbergen				Uitgebr.
	Kortrijk			Kern (Bossuit)	
	Liège	Kern		Kern (Can.Albert) Kern (Meuse)	
	Mons			Uitgebr. (Centre/Borinage)	
	Namur			Kern (Meuse), Uitgebr. (Sambre)	
	Oostende, Zeebrugge	Uitgebr. (Oostende)	Kern (Oostende) Kern (Zeebrugge)		
	Roeselare			Uitgebr.	
	Tournai			Uitgebr. (Escaut)	
	Willebroek			Uitgebr.	

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
BG	Burgas	Uitgebr.	Kern		
	Dragoman				Uitgebr.
	Gorna Orjahovitsa	Uitgebr.			Kern
	Lom			Uitgebr.	
	Orjahovo			Uitgebr.	
	Plovdiv	Uitgebr.			Kern
	Ruse			Kern	Kern
	Silistra			Uitgebr.	
	Sofia	Kern			Kern
	Svilengrad				Uitgebr.
	Svishtov			Uitgebr.	
	Varna	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Vidin			Kern	
CZ	Brno	Uitgebr.			Uitgebr.
	Děčín			Kern	Kern
	Lovosice			Uitgebr.	Uitgebr.
	Mělník			Kern	Kern
	Ostrava	Kern			Kern
	Pardubice			Kern	Kern
	Plzeň				Kern
	Praha	Kern (Václav Havel)*		Kern (Praha Holešovice) Uitgebr. (Libeň) Uitgebr. (Radotín) Uitgebr. (Smíchov)	Kern (Praha Uhříněves)
	Přerov				Kern

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Ústí nad Labem			Uitgebr.	Uitgebr.
DK	Aalborg	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Aarhus		Kern		Kern
	Billund	Uitgebr.			
	Branden		Uitgebr.		
	Ebeltoft		Uitgebr.		
	Esbjerg		Uitgebr.		
	Fredericia		Uitgebr.		
	Frederikshavn		Uitgebr.		
	Fur		Uitgebr.		
	Gedser		Uitgebr.		
	Helsingør		Uitgebr.		
	Hirtshals		Uitgebr.		
	Høje-Taastrup				Uitgebr.
	Kalundborg		Uitgebr.		
	København	Kern (Kastrup)*	Kern		Kern
	Køge		Uitgebr.		Uitgebr.
	Nordby (Fanø)		Uitgebr.		
	Odense		Uitgebr.		
	Padborg				Uitgebr.
	Rødby		Uitgebr.		
	Rønne	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Sjællands Odde Ferry Port		Uitgebr.		

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Spodsbjerg		Uitgebr.		
	Tårs (Nakskov)		Uitgebr.		
	Taulov				Kern
	Vejle		Uitgebr.		
DE	Andernach			Uitgebr.	Uitgebr.
	Aschaffenburg			Uitgebr.	Uitgebr.
	Bendorf			Uitgebr.	
	Bensersiel		Uitgebr.		
	Bergkamen			Uitgebr.	
	Berlin	Kern (Berlin-Brandenburg Intl.)*		Kern	Kern (Großbeeren)
	Bonn			Uitgebr.	
	Bottrop			Uitgebr.	
	Brake		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Brandenburg			Uitgebr.	
	Braunschweig			Kern	Kern
	Breisach			Uitgebr.	
	Bremen, Bremerhaven	Kern (Bremen)	Kern (Bremen) Kern (Bremerhaven)	Kern (Bremen) Kern (Bremerhaven)	Kern (Bremen)
	Brunsbüttel		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Bülstringen			Uitgebr.	
	Cuxhaven		Uitgebr.		Uitgebr.
	Dormagen			Uitgebr.	
	Dörpen			Uitgebr.	Uitgebr.
	Dortmund	Uitgebr.		Kern	Kern

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Dresden	Uitgebr.			Uitgebr.
	Duisburg			Kern Uitgebr. (Homberg)	Kern
	Düsseldorf	Kern*		Kern (Neuss)	
	Emden		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Emmelsum/Wesel			Uitgebr.	
	Emmerich			Uitgebr.	Uitgebr.
	Erfurt	Uitgebr.			
	Essen			Uitgebr.	
	Estorf			Uitgebr.	
	Flörsheim			Uitgebr.	
	Frankfurt am Main	Kern*		Kern	Kern
	Gelsenkirchen			Uitgebr.	
	Germersheim			Uitgebr.	Uitgebr.
	Gernsheim			Uitgebr.	
	Großkrotzenburg			Uitgebr.	
	Hahn	Uitgebr.			
	Haldensleben			Uitgebr.	Uitgebr.
	Haltern am See			Uitgebr.	
	Hamburg	Kern*	Kern	Kern	Kern
	Hamm			Kern	Uitgebr. (Bönen)
	Hanau			Uitgebr.	
	Hannover	Kern		Kern	Kern
	Heilbronn			Uitgebr.	

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Helgoland		Uitgebr.		
	Heringsdorf	Uitgebr.			
	Herne			Uitgebr.	Uitgebr. (Herne-Wanne)
	Hof, Plauen	Uitgebr.			
	Honau			Uitgebr.	
	Ibbenbüren			Uitgebr.	
	Karlsruhe	Uitgebr. (Karlsruhe Baden-Baden)		Kern	Kern
	Kassel				Compr
	Kehl			Uitgebr.	
	Kelheim			Uitgebr.	
	Kelsterbach			Uitgebr.	
	Kiel		Uitgebr.		
	Koblenz			Kern	Kern
	Köln	Kern (Köln-Bonn)*		Kern	Kern
	Köln -Neuessen			Uitgebr.	
	Krefeld-Uerdingen			Uitgebr.	
	Langeoog		Uitgebr.		
	Leipzig, Halle	Kern			Kern (Schkopau)
	Lengfurt-Wetterau			Uitgebr.	
	Leverkusen			Uitgebr.	Uitgebr.
	Lingen			Uitgebr.	
	Lübeck		Kern	Kern	Kern
	Lünen			Uitgebr.	
	Magdeburg			Kern	Kern
	Mainz			Kern	Kern

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Mannheim, Ludwigshafen			Kern Uitgebr. (Ludwigshafen Mundenheim)	Kern
	Marl			Uitgebr.	
	Mehrum			Uitgebr.	
	Memmingen	Uitgebr.			Uitgebr.
	Minden			Uitgebr.	Uitgebr.
	München	Kern*			Kern (Riem)
	Münster	Uitgebr. (Münster/Osnabrück)		Uitgebr.	
	Norddeich		Uitgebr.		
	Nordenham		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Norderney		Uitgebr.		
	Nürnberg	Kern		Kern	Kern
	Oldenburg			Uitgebr.	
	Orsoy			Uitgebr.	
	Osnabrück			Uitgebr.	
	Otterstadt			Uitgebr.	
	Paderborn	Uitgebr. (Paderborn Lippstadt)			
	Plochingen			Uitgebr.	
	Puttgarden		Uitgebr.		
	Rees			Uitgebr.	
	Regensburg			Kern	
	Rheinberg			Uitgebr.	
	Rostock	Uitgebr.	Kern		Kern
	Saarlouis-Dillingen			Uitgebr.	
	Sassnitz		Uitgebr.		

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Schwarzheide				Uitgebr.
	Singen				Uitgebr.
	Speyer			Uitgebr.	
	Spyck			Uitgebr.	
	Stade-Bützfleth/Brunshausen		Uitgebr.	Uitgebr.	Uitgebr.
	Stollhofen			Uitgebr.	
	Stolzenau			Uitgebr.	
	Straubing-Sand			Uitgebr.	
	Stürzelberg			Uitgebr.	
	Stuttgart	Kern*		Kern	Kern (Kornwestheim)
	Trier			Uitgebr.	
	Ulm				Uitgebr. (Dornstadt)
	Vahldorf			Uitgebr.	
	Weeze	Uitgebr.			
	Wesel			Uitgebr.	
	Wesseling			Uitgebr.	
	Westerland-Sylt	Uitgebr.			
	Wiesbaden			Uitgebr.	
	Wilhelmshaven		Kern		
	Wismar		Uitgebr.		
	Worms			Uitgebr.	Uitgebr.
	Wörth am Rhein			Uitgebr.	Uitgebr.
EE	Heltermaa		Uitgebr.		
	Kärdla	Uitgebr.			
	Koidula				Uitgebr.

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Kuivastu		Uitgebr.		
	Kuressaare	Uitgebr.			
	Pärnu	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Paldiski South Harbor		Uitgebr.		
	Rohuküla		Uitgebr.		
	Sillamäe		Uitgebr.		
	Tallinn	Kern	Kern (Old City Harbour, Muuga Harbour, Paljassaare Harbour)		
	Tartu	Uitgebr.			
	Virtsu		Uitgebr.		
IE	Carraig Fhiáin/Carrickfin	Uitgebr. (Dún na nGall/Donegal)			
	Corcaigh/Cork	Kern	Kern		
	Baile Átha Cliath/Dublin	Kern*	Kern (G.D.A. port cluster)		
	Inis Mór/Inishmore	Uitgebr.			
	Ciarraí/Kerry - An Fearann Fuar/Farranfore	Uitgebr.			
	An Cnoc/Knock	Uitgebr. (Cúige Chonnacht/Connaught)			
	Luimneach/Limerick	Uitgebr. (Sionainn/Shannon)	Kern (Sionainn-Faing/Shannon-Foynes)		
	Ros Láir/Rosslare		Uitgebr. (Europort)		
	Port Láirge/Waterford	Uitgebr.	Uitgebr.		
EL	Alexandroupolis	Uitgebr.			Uitgebr.
	Araxos	Uitgebr.			
	Astipalaia	Uitgebr.			
	Athína	Kern*	Kern (Piraeus)		Kern (Piraeus/Thriasso Pedio)

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Chalkida		Uitgebr.		
	Chania	Uitgebr.	Uitgebr. (Souda)		
	Chios	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Elefsina		Uitgebr.		
	Heraklion	Kern	Kern		
	Igoumenitsa		Kern		
	Ikaria	Uitgebr.			
	Ioannina	Uitgebr.			
	Kalamata	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Kalymnos	Uitgebr.			
	Karpathos	Uitgebr.			
	Kassos	Uitgebr.			
	Kastelorizo	Uitgebr.			
	Kastoria	Uitgebr.			
	Katakolo		Uitgebr.		
	Kavala	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Kefalonia	Uitgebr.			
	Kerkyra	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Kithira	Uitgebr.			
	Kos	Uitgebr.			
	Kozani				Uitgebr.
	Kyllini		Uitgebr.		
	Lamia				Uitgebr.
	Lavrio (Sounio)		Uitgebr.		
	Leros	Uitgebr.			

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Limnos	Uitgebr.			
	Milos	Uitgebr.			
	Mykonos	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Mytilini	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Naxos	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Nea Anchialos	Uitgebr.			
	Paros	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Patras		Kern		Kern
	Preveza	Uitgebr.			
	Rafina		Uitgebr.		
	Rodos	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Samos	Uitgebr.			
	Santorini	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Sitia	Uitgebr.			
	Skiathos	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Skiros	Uitgebr.			
	Syros	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Thessaloniki	Kern (Makedonia)	Kern		Kern
	Volos		Uitgebr.		
	Zakinthos	Uitgebr.			
ES	A Coruña	Uitgebr.	Kern		
	Alcázar de San Juán				Kern
	Algeciras		Kern (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	Kern	Uitgebr.		
	Almería	Uitgebr.	Uitgebr.		

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Antequera (Bobadilla)				Kern
	Arrecife	Uitgebr. (Lanzarote)	Uitgebr.		
	Arrubal (Logroño)				Uitgebr.
	Avilés	Uitgebr. (Asturias)	Uitgebr.		
	Badajoz	Uitgebr.			Uitgebr.
	Barcelona	Kern*	Kern		Kern
	Bilbao	Kern	Kern		Kern
	Burgos	Uitgebr.			
	Cádiz		Uitgebr. (Bahía de Cádiz)		
	Cala Sabina (Formentera)		Uitgebr.		
	Carboneras		Uitgebr.		
	Cartagena		Kern		
	Castellón		Uitgebr.		
	Ceuta		Uitgebr.		
	Córdoba				Kern
	El Hierro	Uitgebr.	Uitgebr. (La Estaca)		
	El Penedés (El Vendrell)				Uitgebr.
	Ferrol		Uitgebr.		
	Figueras				Uitgebr. (El Far d'Emporda)
	Fuerteventura	Uitgebr.	Uitgebr. (Puerto Rosario)		
	Gijón		Kern		
	Girona	Uitgebr.			
	Granada	Uitgebr.			
	Huelva		Kern		
	Huesca				Uitgebr. (PLHUS)

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Ibiza	Uitgebr.	Uitgebr. (Eivissa)		
	Jerez	Uitgebr.			
	La Palma	Uitgebr.	Compr (Santa Cruz de La Palma)		
	Las Palmas	Kern	Kern		
	León	Uitgebr.			Kern
	Linares				Uitgebr.
	Madrid	Kern (Barajas)*			Kern (Norte y Sur)
	Mahón (Menorca)	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Málaga	Kern	Uitgebr.		
	Melilla	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Monforte de Lemos (Ourense)				Uitgebr.
	Motril		Uitgebr.		
	Murcia	Uitgebr. (San Javier)			Kern (ZAL)
	Palma de Mallorca	Kern*	Kern		
	Pamplona	Uitgebr.			Uitgebr. (Noain)
	Pasajes		Uitgebr.		
	Reus	Uitgebr.			
	Sagunto		Uitgebr.		
	Salamanca	Uitgebr.			Uitgebr.
	San Cibrao		Uitgebr.		
	San Sebastián	Uitgebr.			Uitgebr. (Lezo)
	San Sebastián de la Gomera	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Santander	Uitgebr.	Uitgebr.		Uitgebr. (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	Uitgebr.			
	Sevilla	Kern	Kern	Kern	

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Tarragona		Kern		
	Tenerife	Uitgebr. (Norte: Los Rodeos) Kern (Sur: Reina Sofía)	Kern (Santa Cruz)		
	Toledo				Uitgebr.
	Tudela				Uitgebr.
	Valencia	Kern	Kern		
	Valladolid	Uitgebr.			Kern
	Vigo	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Vitoria	Uitgebr.			
	Zaragoza	Uitgebr.			Kern
FR	Aiton-Bourgneuf				Uitgebr.
	Ajaccio	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Avignon				Kern
	Bastia	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Bayonne		Uitgebr.		
	Beauvais	Uitgebr.			
	Biarritz	Uitgebr.			
	Bordeaux	Kern (Merignac)	Kern		Kern
	Boulogne		Uitgebr.		
	Brest	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Caen	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Calais		Kern		Kern (Eurotunnel)
	Cayenne	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Chalon-sur-Saône			Kern	

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Chalons-sur-Marne	Uitgebr. (Paris-Vatry)			
	Cherbourg		Uitgebr.		
	Clermont-Ferrand	Uitgebr.			Uitgebr.
	Dieppe		Uitgebr.		
	Dijon				Kern
	Dunkerque		Kern	Kern	Kern
	Fort de France	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Guadeloupe		Uitgebr.		
	La Rochelle	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Le Boulou				Uitgebr.
	Le Havre		Kern	Kern	Kern
	Lille	Kern (Lesquin)		Kern	Kern (Dourges)
	Limoges	Uitgebr.			
	Lorient		Uitgebr.		
	Lyon	Kern (St.Exupéry)*		Kern	Kern
	Marquion (Cambrai)			Uitgebr.	
	Marseille	Kern (Provence)	Kern (Marseille) Kern (Fos-sur-Mer)	Kern (Fos-sur-Mer)	Kern (Miramas)
	Mayotte	Uitgebr.			
	Metz			Kern	
	Montpellier	Uitgebr.			
	Mulhouse	Uitgebr. (Mulhouse-Bale)		Kern (Ottmarsheim)	
	Nancy			Uitgebr.	
	Nantes Saint-Nazaire	Uitgebr. (Nantes Atlantique)	Kern		

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Nesle			Uitgebr.	
	Nice	Kern (Côte d'Azur)*	Uitgebr.		
	Nogent-sur-Seine			Uitgebr.	
	Noyon			Uitgebr.	
	Orléans				Uitgebr.
	Paris	Kern (Charles de Gaulle)* Kern (Orly)*		Kern	Kern
	Perpignan				Uitgebr.
	Point-à-Pitre	Uitgebr.			
	Péronne			Uitgebr.	
	Port Réunion		Uitgebr.		
	Rennes				Uitgebr.
	Roscoff		Uitgebr.		
	Rouen		Kern	Kern	
	Sète		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Saint-Denis-Gillot	Uitgebr.			
	Saint-Malo		Uitgebr.		
	Strasbourg	Uitgebr. (Strasbourg Entzheim)		Kern	Kern
	Thionville			Uitgebr.	
	Toulon		Uitgebr.		
	Toulouse	Kern (Blagnac)			Kern
	Valenciennes			Uitgebr.	
	Villefranche-sur-Saône			Uitgebr.	

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
HR	Dubrovnik	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Osijek	Uitgebr.		Uitgebr.	
	Ploče		Uitgebr.		
	Pula	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Rijeka	Uitgebr.	Kern		
	Šibenik		Uitgebr.		
	Sisak			Uitgebr.	
	Slavonski Brod			Kern	
	Split	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Vukovar			Kern	
	Zadar	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Zagreb	Kern			Kern
IT	Alghero	Uitgebr.			
	Ancona	Uitgebr.	Kern		Kern (Iesi)
	Augusta		Kern		
	Bari	Uitgebr.	Kern		Kern
	Bologna	Kern			Kern
	Bolzano	Uitgebr.			
	Brescia	Uitgebr.			Uitgebr.
	Brindisi	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Cagliari	Kern	Kern (Porto Foxi, Cagliari)		
	Carloforte		Uitgebr.		
	Catania	Uitgebr. (Fontanarossa, Comiso emergency runway)			Uitgebr.

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Cervignano				Kern
	Chioggia		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Civitavecchia		Uitgebr.		
	Cremona			Kern	
	Firenze	Uitgebr.			Kern (Prato)
	Foggia	Uitgebr.			
	Forlì	Uitgebr.			
	Fiumicino		Uitgebr.		
	Gaeta		Uitgebr.		
	Gallarate				Uitgebr.
	Gela		Uitgebr.		
	Genova	Kern	Kern		Kern (Vado)
	Gioia Tauro		Kern		
	Golfo Aranci		Uitgebr.		
	La Maddalena		Uitgebr.		
	La Spezia		Kern		
	Lamezia Terme	Uitgebr.			
	Lampedusa	Uitgebr.			
	Livorno		Kern		Kern (Guasticce Collesalvetti)
	Mantova			Kern	Uitgebr.
	Marina di Carrara		Uitgebr.		
	Messina		Uitgebr.		
	Milano	Kern (Linate)* Kern (Malpensa)* Kern (Bergamo Orio al Serio)		Uitgebr.	Kern (Milano Smistamento)

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Milazzo		Uitgebr.		
	Monfalcone		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Mortara				Uitgebr.
	Napoli	Kern (Capodichino)	Kern		Kern (Nola) Kern (Marcianise-Maddaloni)
	Novara				Kern
	Olbia	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Orte				Uitgebr.
	Padova				Kern
	Palau		Uitgebr.		
	Palermo	Kern	Kern (Palermo, Termini Imerese terminal)		
	Pantelleria	Uitgebr.			
	Parma				Uitgebr. (Bianconese di Fontevivo)
	Pescara	Uitgebr.			Uitgebr. (Manoppello)
	Piacenza				Uitgebr.
	Piombino		Uitgebr.		
	Pisa	Uitgebr.			
	Porto Levante		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Porto Nogaro			Uitgebr.	
	Porto Torres		Uitgebr.		
	Portoferraio		Uitgebr.		
	Portovesme		Uitgebr.		
	Ravenna		Kern	Kern	

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Reggio Calabria	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Rivalta Scrivia				Uitgebr.
	Roma	Kern (Fiumicino)* Uitgebr. (Ciampino)			Kern (Pomezia)
	Rovigo			Uitgebr.	Uitgebr.
	Salerno		Uitgebr.		
	Savona - Vado		Uitgebr.		
	Siracusa		Uitgebr.		
	Taranto		Kern		
	Torino	Kern			Kern (Orbassano)
	Trapani	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Trento				Uitgebr.
	Treviso	Uitgebr.			
	Trieste	Uitgebr.	Kern	Kern	
	Venezia	Kern	Kern	Kern	
	Verona	Uitgebr.			Kern
CY	Larnaka	Kern	Uitgebr.		
	Lefkosia				
	Lemesos		Kern		
	Pafos	Uitgebr.			
LV	Daugavpils	Uitgebr.			
	Liepāja	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Rīga	Kern (International)*	Kern		
	Ventspils	Uitgebr.	Kern		

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
LT	Kaunas	Uitgebr.			Kern
	Klaipėda		Kern		Kern
	Palanga	Uitgebr.			
	Vilnius	Kern			Kern
LU	Luxembourg	Kern		Kern (Mertert)	Kern (Bettembourg)
HU	Baja			Uitgebr.	
	Budapest	Kern (Liszt Ferenc)*		Kern (Csepel)	Kern (Soroksár)
	Debrecen	Uitgebr.			
	Dunaújváros			Uitgebr.	
	Győr			Uitgebr. (Győr-Gönyű)	
	Komárom			Kern	
	Miskolc				Uitgebr.
	Mohács			Uitgebr.	
	Paks			Uitgebr.	
	Sármellék	Uitgebr.			
	Sopron				Uitgebr.
	Szeged			Uitgebr.	
	Székesfehérvár				Uitgebr.
	Záhony				Uitgebr.
MT	Cirkewwa		Uitgebr.		
	Marsaxlokk		Kern		
	Mgarr		Uitgebr.		
	Valletta	Kern (Malta - Luqa)	Kern		

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
NL	Alblasserdam			Uitgebr.	
	Almelo			Kern	
	Almere			Uitgebr.	
	Alphen aan den Rijn			Uitgebr.	
	Amsterdam	Kern (Schiphol)*	Kern	Kern	Kern
	Arnhem			Uitgebr.	
	Bergen op Zoom			Kern	
	Beverwijk		Uitgebr.		
	Born			Uitgebr.	
	Cuijk			Uitgebr.	
	Delfzijl/Eemshaven		Uitgebr.		
	Den Bosch			Uitgebr.	
	Den Helder		Uitgebr.		
	Deventer			Kern	
	Dordrecht		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Eemshaven		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Eindhoven	Uitgebr.			
	Enschede	Uitgebr.		Uitgebr.	
	Geertruidenberg			Uitgebr.	
	Gennep			Uitgebr.	
	Gorinchem			Uitgebr.	
	Gouda			Uitgebr.	
	Grave			Uitgebr.	
	Groningen	Uitgebr.		Uitgebr.	

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Harlingen		Uitgebr.		
	Hengelo			Kern	
	Kampen			Uitgebr.	
	Lelystad			Uitgebr.	
	Lemsterland			Uitgebr.	
	Lochem			Uitgebr.	
	Maasbracht			Uitgebr.	
	Maasdriel			Uitgebr.	
	Maassluis			Uitgebr.	
	Maastricht	Uitgebr. (Maastricht - Aachen)		Uitgebr.	
	Meppel			Uitgebr.	
	Moerdijk		Kern	Kern	
	Nijmegen			Kern	
	Oosterhout			Uitgebr.	
	Oss			Uitgebr.	
	Reimerswaal			Uitgebr.	
	Ridderkerk			Uitgebr.	
	Roermond			Uitgebr.	
	Rotterdam	Kern	Kern	Kern	Kern
	Sneek			Uitgebr.	
	Stein			Uitgebr.	
	Terneuzen, Vlissingen		Kern (Terneuzen) Kern (Vlissingen)	Kern (Terneuzen) Kern (Vlissingen)	

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Tiel			Uitgebr.	
	Tilburg			Uitgebr.	
	Utrecht			Kern	
	Veghel			Uitgebr.	
	Velsen/IJmuiden		Uitgebr.		
	Venlo			Uitgebr.	Uitgebr. (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen		Uitgebr.		
	Wageningen			Uitgebr.	
	Wanssum			Uitgebr.	
	Zaandam			Uitgebr.	
	Zaltbommel			Uitgebr.	
	Zevenaar			Uitgebr.	
	Zuidhorn			Uitgebr.	
	Zwijndrecht			Uitgebr.	
	Zwolle			Uitgebr.	
AT	Graz	Uitgebr.			Kern (Werndorf)
	Innsbruck	Uitgebr.			
	Klagenfurt - Villach	Uitgebr. (Klagenfurt)			Uitgebr. (Villach-Fürnitz)
	Krems			Uitgebr.	
	Linz - Wels	Uitgebr. (Linz)		Kern (Enns), Uitgebr. (Linz)	Kern (Wels)
	Salzburg	Uitgebr.			Uitgebr.

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Wien	Kern (Schwechat)*		Kern	Kern
	Wolfurt				Uitgebr.
	Wörgl				Uitgebr.
PL	Białystok				Uitgebr.
	Braniewo				Uitgebr.
	Bydgoszcz	Uitgebr.			Uitgebr.
	Dorohusk / Okopy				Uitgebr.
	Ełk				Uitgebr.
	Gdańsk, Gdynia	Kern (Gdańsk)	Kern (Gdańsk) Kern (Gdynia)		Kern
	Katowice	Kern (Pyrzowice)			Kern (Slawków) Uitgebr. (Gliwice / Pyrzowice)
	Kraków	Kern			Kern
	Łódź	Kern			Kern (Łódź / Stryków)
	Małaszewicze / Terespol				Uitgebr.
	Medyka // Żurawica				Uitgebr.
	Police		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Poznań	Kern			Kern
	Rzepin				Uitgebr.
	Rzeszów	Uitgebr.			
	Szczecin, Świnoujście	Kern (Szczecin)	Kern (Szczecin) Kern (Świnoujście)	Kern (Szczecin) Kern (Świnoujście)	Kern (Szczecin) Kern (Świnoujście)
	Warszawa	Kern*			Kern
	Wrocław	Kern			Kern

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
PT	Abrantes / Entroncamento				Uitgebr.
	Aveiro		Uitgebr.		
	Bragança	Uitgebr.			
	Caniçal		Uitgebr.		
	Corvo	Uitgebr.			
	Elvas				Uitgebr.
	Faro	Uitgebr.			Uitgebr. (Loulé)
	Flores	Uitgebr.			
	Funchal	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Horta	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Lajes das Flores		Uitgebr.		
	Lajes (Terceira)	Uitgebr.			
	Lisboa	Kern*	Kern		
	Pico	Uitgebr.			
	Ponta Delgada	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Portimão		Uitgebr.		
	Porto	Kern (Sá Carneiro)	Kern (Leixões)	Kern	
	Poceirão				Kern
	Porto Santo	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Praia da Vitória		Uitgebr.		
	Santa Maria	Uitgebr.			
	São Jorge	Uitgebr.			
	Setúbal		Uitgebr.		
	Sines		Kern		Kern (Grândola)
	Vila Real	Uitgebr.			

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
RO	Bacău	Uitgebr.			
	Baia Mare	Uitgebr.			
	Brăila		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Brașov				Uitgebr.
	București	Kern (Henri Coandă)		Uitgebr. (1 Decembrie) Uitgebr. (Glina)	Kern
	Calafat			Kern	
	Călărași			Uitgebr.	
	Cernavodă			Kern	
	Cluj-Napoca	Uitgebr.			Uitgebr.
	Constanța	Uitgebr.	Kern	Kern	
	Craiova	Uitgebr.			Kern
	Drobeta Turnu Severin			Kern	
	Galați		Kern	Kern	
	Giurgiu			Kern	
	Iași	Uitgebr.			
	Medgidia			Uitgebr.	
	Moldova Veche			Uitgebr.	
	Oltenița			Uitgebr.	
	Oradea	Uitgebr.			
	Sibiu	Uitgebr.			
	Suceava	Uitgebr.			Uitgebr.
	Sulina		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Timișoara	Kern			Kern
	Tulcea	Uitgebr.	Uitgebr.	Uitgebr.	

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Turda				Uitgebr.
SI	Koper		Kern		
	Ljubljana	Kern			Kern
	Maribor	Uitgebr.			Uitgebr.
	Portorož	Uitgebr.			
SK	Bratislava	Kern		Kern	Kern
	Komárno			Kern	
	Košice	Uitgebr.			Uitgebr.
	Leopoldov-Šulekovo				Uitgebr.
	Poprad Tatry	Uitgebr.			
	Žilina				Kern
FI	Eckerö		Uitgebr.		
	Enontekiö	Uitgebr.			
	Hanko		Uitgebr.		
	Helsinki	Kern (Vantaa)*	Kern		
	Ivalo	Uitgebr.			
	Joensuu	Uitgebr.			
	Jyväskylä	Uitgebr.			
	Kajaani	Uitgebr.			
	Kaskinen		Uitgebr.		
	Kemi	Uitgebr. (Kemi-Tornio)	Uitgebr.		
	Kilpilahti (Sköldvik)		Uitgebr.		
	Kittilä	Uitgebr.			

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Kokkola		Uitgebr.		
	Kotka-Hamina		Kern (Hamina) Kern (Kotka)		
	Kouvola				Kern
	Kruunupyy	Uitgebr.			
	Kuopio	Uitgebr.			
	Kuusamo	Uitgebr.			
	Lappeenranta	Uitgebr.			
	Maarianhamina	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Oulu	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Pietarsaari		Uitgebr.		
	Pori	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Rauma		Uitgebr.		
	Rautaruukki/Raahe		Uitgebr.		
	Rovaniemi	Uitgebr.			
	Savonlinna	Uitgebr.			
	Tampere	Uitgebr.			Uitgebr.
	Turku-Naantali	Kern (Turku)	Kern (Turku) Kern (Naantali)		
	Vaasa	Uitgebr.			
SE	Ängelholm	Uitgebr.			
	Älmhult				Uitgebr.
	Arvidsjaur	Uitgebr.			
	Gällivare	Uitgebr.			
	Gävle		Uitgebr.		

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Göteborg	Kern (Landvetter)	Kern	Kern	Kern
	Grisslehamn		Uitgebr.		
	Hagfors	Uitgebr.			
	Halmstad		Uitgebr.		
	Helsingborg		Uitgebr.		
	Hemavan	Uitgebr.			
	Jönköping	Uitgebr.			Uitgebr.
	Kalmar	Uitgebr.			
	Kapellskär		Uitgebr.		
	Karlshamn		Uitgebr.		
	Karlskrona		Uitgebr.		
	Kiruna	Uitgebr.			
	Köping		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Luleå	Uitgebr.	Kern		
	Lycksele	Uitgebr.			
	Malmö	Kern (Sturup)	Kern		Kern
	Mora	Uitgebr.			
	Norrköping		Uitgebr.		
	Nyköping	Uitgebr. (Stockholm Skavsta)			
	Oskarshamn		Uitgebr.		
	Örebro	Uitgebr.			Kern (Hallsberg)
	Östersund	Uitgebr.			
	Oxelösund		Uitgebr.		
	Pajala	Uitgebr.			

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Ronneby	Uitgebr.			
	Skellefteå	Uitgebr.			
	Stenungsund		Uitgebr.		
	Stockholm	Kern (Arlanda)* Uitgebr. (Bromma)	Kern (Stockholm) Uitgebr. (Nynäshamn)	Kern	Kern
	Strömstad		Uitgebr.		
	Sundsvall	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Sveg	Uitgebr.			
	Trelleborg		Kern		Kern
	Umeå	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Rosersberg				Uitgebr.
	Varberg		Uitgebr.		
	Västerås		Uitgebr.	Uitgebr.	
	Vilhelmina	Uitgebr.			
	Visby	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Ystad		Uitgebr.		
UK	Aberdeen	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Barra	Uitgebr.			
	Belfast	Uitgebr. (City) Uitgebr. (International)	Kern		
	Benbecula	Uitgebr.			
	Birmingham	Kern*			Kern
	Bournemouth	Uitgebr.			
	Bristol	Kern	Kern		
	Loch Ryan Ports		Uitgebr.		
	Campbeltown	Uitgebr.			

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Cardiff-Newport	Uitgebr.	Kern (Cardiff) Kern (Newport)		
	Corby				Uitgebr. (Eurohub)
	Cromarty Firth		Uitgebr.		
	Daventry				Uitgebr. (Intl. Rail Freight Terminal)
	Dover/Folkestone		Kern		
	Durham	Uitgebr.			
	Edinburgh	Kern*	Kern (Forth, Grangemouth, Rosyth and Leith)		
	Exeter	Uitgebr.			
	Felixstowe-Harwich		Kern (Felixstowe) Kern (Harwich)		
	Fishguard		Uitgebr.		
	Glasgow	Kern*	Kern (Clydeport, King George V dock, Hunterston and Greenock)		Kern (Mossend/ Coatbridge)
	Glensanda		Uitgebr.		
	Goole		Uitgebr.		
	Grimsby/Immingham		Kern (Grimsby and Immingham)		
	Heysham		Uitgebr.		
	Holyhead		Uitgebr.		
	Hull		Uitgebr.		
	Inverness	Uitgebr.			
	Ipswich		Uitgebr.		
	Islay	Uitgebr.			
	Kirkwall	Uitgebr.			

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Larne		Uitgebr.		
	Leeds	Kern (Leeds/ Bradford)			Kern (Leeds/ Wakefield RRT)
	Liverpool	Uitgebr.	Kern		Kern
	London	Kern (City) Kern (Gatwick)* Kern (Heathrow)* Kern (Luton)* Kern (Stansted)*	Kern (London, London Gateway, Tilbury)		
	Londonderry	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Manchester	Kern*	Uitgebr. (Manchester and Port Salford)		
	Medway		Uitgebr. (Thamesport, Sheerness)		
	Milford Haven		Kern		
	Newcastle	Uitgebr.			
	Newquay	Uitgebr.			
	Norwich	Uitgebr.			
	Nottingham	Kern (East Midlands)			
	Orkney		Uitgebr.		
	Plymouth		Uitgebr.		
	Poole		Uitgebr.		
	Port Salford		Uitgebr.		
	Port Talbot		Uitgebr.		
	Prestwick	Uitgebr.			
	Ramsgate	Uitgebr. (Kent International)	Uitgebr.		
	River Hull and Humber		Uitgebr.		
	Scilly Isles	Uitgebr.			

LS	NAAM KNOOPPUNT	LUCHTHAVEN	ZEEHAVEN	BINNENHAVEN	Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
	Scrabster		Uitgebr.		
	Selby				Uitgebr.
	Sheffield	Uitgebr. (Doncaster - Sheffield)			Kern (Doncaster RRT)
	Shetland Islands	Uitgebr.	Uitgebr. (Sullom Voe)		
	Southampton, Portsmouth	Uitgebr. (Southampton)	Kern (Southampton) Uitgebr. (Portsmouth)		
	Stornoway	Uitgebr.	Uitgebr.		
	Sumburgh	Uitgebr.			
	Teesport		Kern		
	Tiree	Uitgebr.			
	Tyne		Uitgebr.		
	Ullapool		Uitgebr.		
	Warrenpoint		Uitgebr.		
	Wick	Uitgebr.			

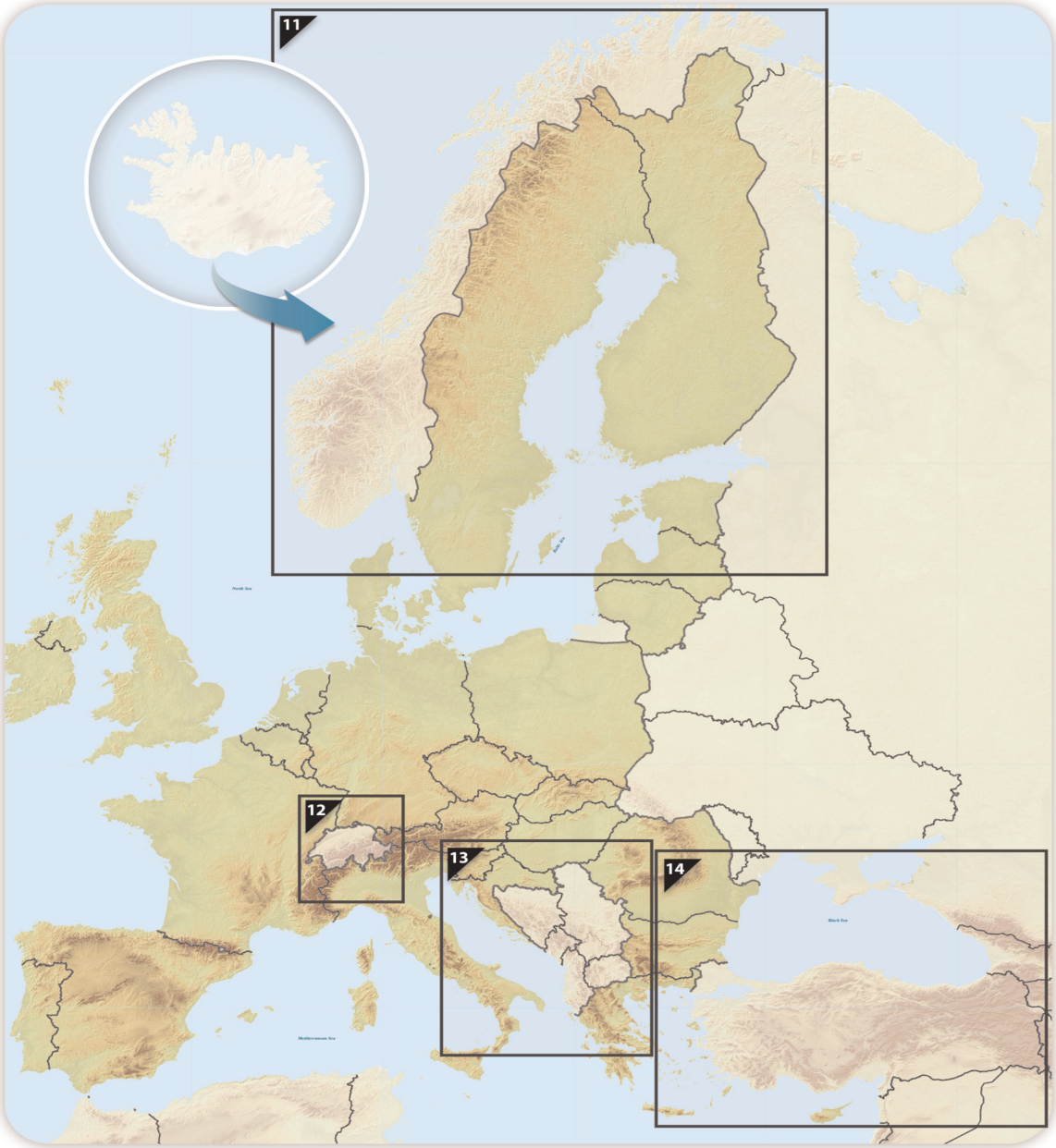
3. Grensovergangen naar buurlanden in het kernnetwerk:

EU-lidstaat	Buurland	Grensovergang (weg)	Grensovergang (spoor)
FINLAND	RUSLAND	Vaalimaa	Vainikkala
ESTLAND	RUSLAND	Luhamaa	Koidula
LETLAND	RUSLAND	Terehova	Zilupe
	BELARUS	Pāternieki	Indra
LITOUWEN	RUSLAND	Kybartai	Kybartai
	BELARUS	Medininkai	Kena
POLEN	RUSLAND	Grzechotki	Braniewo
	BELARUS	Kukuryki	Terespol
	OEKRAÏNE	Korczowa	Przemyśl
SLOWAKIJE	OEKRAÏNE	Vyšné Nemecké	Čierna nad Tisou
HONGARIJE	OEKRAÏNE	Beregsurány	Záhony
	SERVIË	Röszke	Kelebia
KROATIË	SERVIË	Lipovac	Tovarnik
	BOSNIË EN HERZEGOVINA	Svilaj	Slavonski Šamac
	MONTENEGRO	Karasovići	/
ROEMENIË	OEKRAÏNE	Siret	Vicșani
	MOLDAVIË	Ungheni	Cristești Jijia
	SERVIË	Stamora Moravița	Stamora Moravița
BULGARIJE	SERVIË	Kalotina	Kalotina
	FYROM	Gueshevo	Gueshevo
	TURKIJE	Svilengrad	Svilengrad
GRIEKENLAND	ALBANIË	Kakavia	Krystallopigi
	FYROM	Evzoni	Idomeni
	TURKIJE	Kipi	Pythion

BIJLAGE III

INDICATIEVE KAARTEN VAN HET TRANS-EUROPEES VERVOERSNETWERK MET UITBREIDING NAAR SPECIFIEKE BUURLANDEN

Kaartenoverzicht voor de buurlanden



11.1. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreide & kernnetwerken: Binnenwateren en binnenhavens

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11

Kern	Uitgebreid	Kern
Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren Waterweg voor binnenvaart/ Gepland		Havens

11.2. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

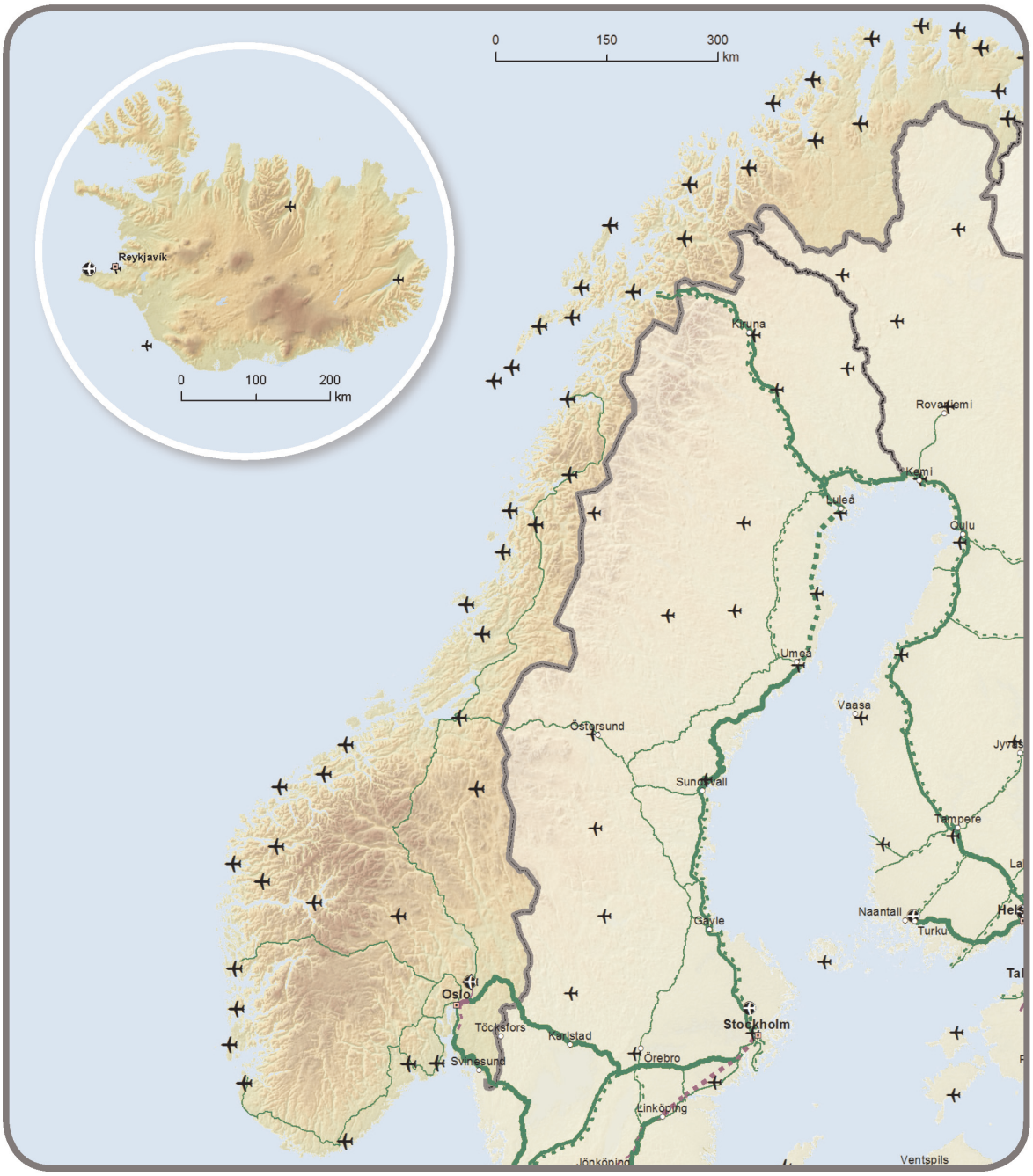
Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/ Te verbeteren			Overslag-terminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

11.3. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreid netwerken: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland



Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

11.4. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

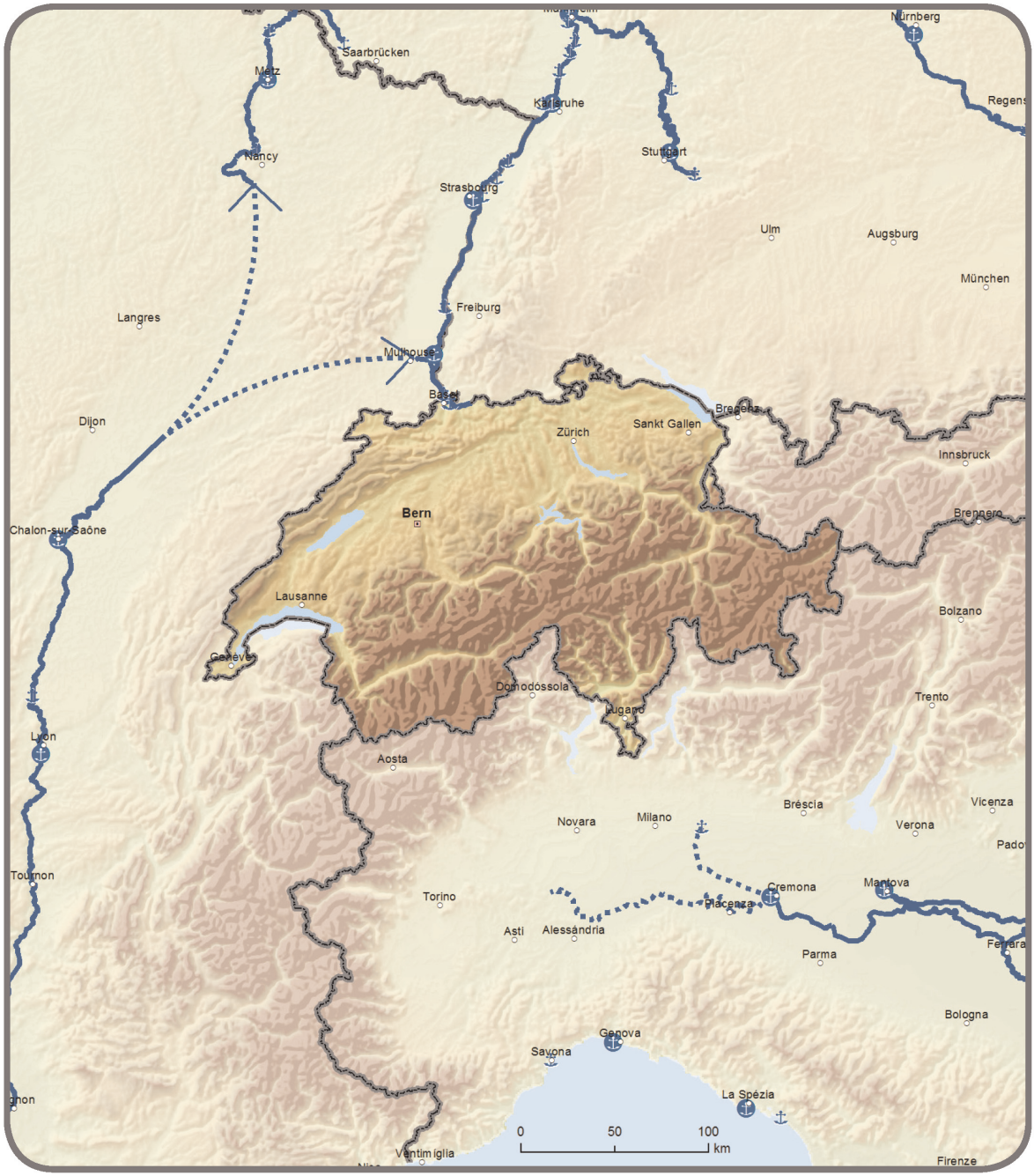
Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

12.1. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreide & kernnetwerken: Binnenwateren en binnenhavens

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

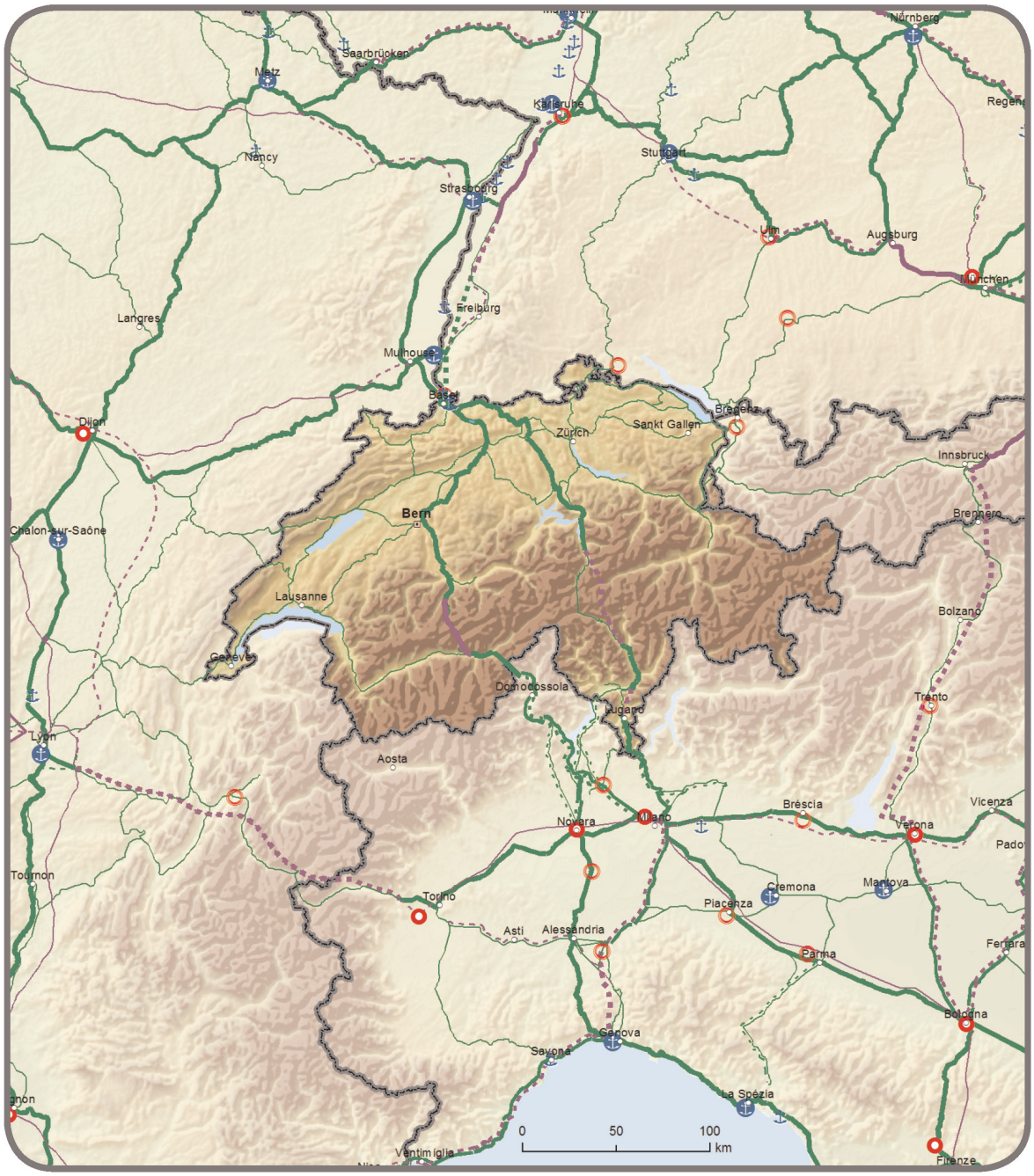


Kern		*uitgebreid*	*Kern*	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid			Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

12.2. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Kernnetwerk: Spoorwegen (vrachtvervoer), havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

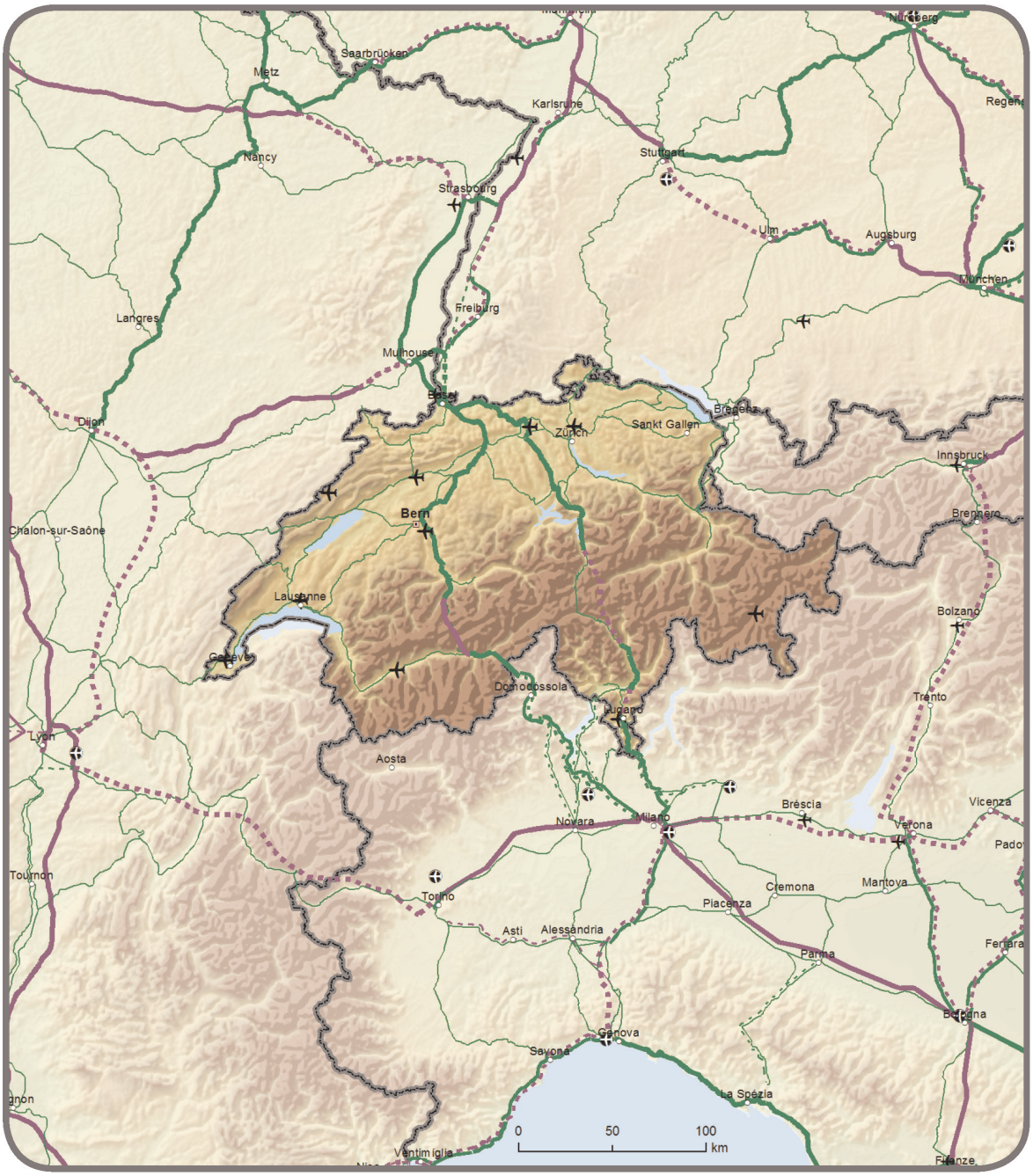
12



Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			Overslag-terminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

12.3. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreid netwerken: Spoorwegen en luchthavens
Kernnetwerk: Spoorwegen (passagiersvervoer) en luchthavens

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

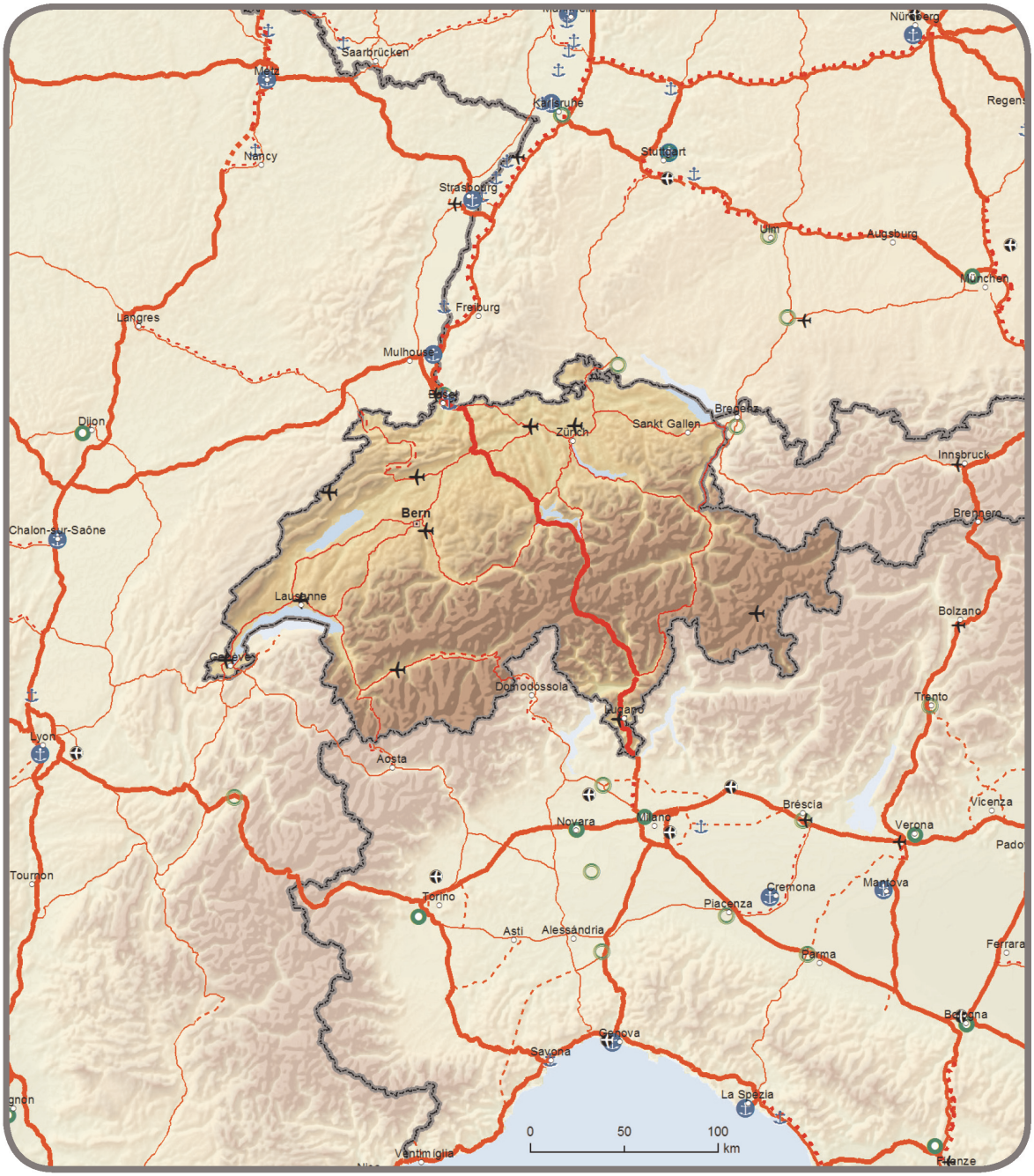


Uitgebreid	kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

12.4. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreide & kernnetwerken:
Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

13.1. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreide & kernnetwerken: Binnenwateren en binnenhavens

Regio Westelijke Balkan

Kern		*Uitgebreid*	*Kern*	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid			Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

13.2. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

Regio Westelijke Balkan

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			Overslag-terminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

13.3. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreid netwerk: Spoorwegen en luchthavens

Regio Westelijke Balkan

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

13.4. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreide & kernnetwerken: Wegen, havens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en luchthavens

13

Regio Westelijke Balkan

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

14.1. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreide & kernnetwerken: Binnenwateren en binnenhavens

Türkiye

Kern		Uitgebreid	Kern	
	Waterweg voor binnenvaart/ Voltooid			Havens
	Waterweg voor binnenvaart/ Te verbeteren			
	Waterweg voor binnenvaart/ Gepland			

14.2. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

Türkiye

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Havens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			Overslag-terminals voor weg- en spoorvervoer
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

14.3. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreid netwerk: Spoorwegen en luchthavens

Türkiye

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Conventioneel spoor/ Voltooid			Hogesnelheidsspoor/ Voltooid			Luchthavens
		Conventioneel spoor/ Te verbeteren			Hogesnelheidsspoor/Te verbeteren			
		Conventioneel spoor/ Gepland			Hogesnelheidsspoor / Gepland			

14.4. Indicatieve uitbreiding naar buurlanden
Uitgebreid netwerk: Spoorwegen, havens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer

Türkiye

Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern		Uitgebreid	Kern	
		Weg/ Voltooid			Havens			Luchthavens
		Weg/ Te verbeteren			Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer			
		Weg/ Gepland						

Verklaringen van de Commissie

1. „De Commissie wijst erop dat het besluit om projecten voor financiering in het kader van de CEF voor te stellen een voorrecht van de lidstaten is. Dit voorrecht wordt op geen enkele manier beïnvloed door de indicatieve percentages voor specifieke vervoersdoelstellingen in deel IV van de bijlage."

2. „De Commissie betreurt ten zeerste de opneming van artikel 18 waarbij de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 wordt ingevoerd voor de toekenning van financiële bijstand van de Unie aan de projecten of delen van projecten die geselecteerd zijn naar aanleiding van de oproep tot het indienen van voorstellen in het kader van het meerjarenwerkprogramma of de jaarlijkse werkprogramma's als bedoeld in artikel 17 van de Connecting Europe Facility-verordening. De Commissie wijst erop dat zij deze procedure in geen enkele van de sectoriële MFK-besluiten heeft voorgesteld. Het doel was de MFK-programma's te vereenvoudigen ten voordele van de ontvangers van EU-financiering. De goedkeuring van subsidiebesluiten zonder toetsing door het comité zou de procedure versnellen, de termijn voor subsidietoekenning voor initiatiefnemers van projecten verkorten en onnodige administratieve lasten en kosten vermijden. Voorts wijst de Commissie erop dat het nemen van subsidiebesluiten deel uitmaakt van haar institutioneel voorrecht met betrekking tot de uitvoering van de begroting en daarom niet via de comitéprocedure moet worden vastgesteld. De Commissie is ook van mening dat de opneming niet kan dienen als een precedent voor andere financieringsinstrumenten, wegens het bijzondere karakter van de infrastructuurprojecten in termen van impact op het grondgebied van de lidstaten."

3. „De Commissie betreurt dat in artikel 2, lid 5, en artikel 5, lid 2, verwijzingen zijn opgenomen naar de uitgaven van het uitvoerend agentschap waaraan de Commissie de uitvoering van specifieke onderdelen van de Connecting Europe Facility heeft toevertrouwd in het kader van programmaondersteunende acties. De Commissie wijst erop dat het de bevoegdheid van de Commissie zelf is om na een voorafgaande kosten-batenanalyse te beslissen of er een uitvoerend agentschap wordt opgericht teneinde daaraan bepaalde taken toe te vertrouwen in verband met het beheer van een programma, in overeenstemming met de bepalingen van Verordening (EG) nr. 58/2003 van de Raad. De uitvoering van de kosten-batenanalyse voor de toewijzing van taken aan een uitvoerend agentschap voor de tenuitvoerlegging van de Connecting Europe Facility mag niet overbodig worden gemaakt door de tekst van de CEF-verordening. De Commissie is ook van mening dat de bovengrens geen precedent voor andere financieringsinstrumenten kan worden, wegens het bijzondere karakter van de infrastructuurprojecten onder het beheer van het agentschap".