

## I

*(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)*

**BESCHIKKING Nr. 884/2004/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD  
van 29 april 2004**

**houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende  
communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 156, eerste alinea,

Gezien de voorstellen van de Commissie <sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>2</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's <sup>3</sup>,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> PB C 362 E van 18.12.2001, blz. 205, en PB C 20 E van 28.1.2003, blz. 274.

<sup>2</sup> PB C.125 van 27.5.2002, blz. 75.

<sup>3</sup> PB C 278 van 14.11.2002, blz. 7.

<sup>4</sup> Adviezen van het Europees Parlement van 30 mei 2002 (PB C 187 E van 7.8.2003, blz. 130) en 11 maart 2004 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 14 april 2004 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van het Europees Parlement van 21 april 2004 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>1</sup> zijn de communautaire richtsnoeren op het gebied van het trans-Europese vervoersnet vastgesteld en de projecten van gemeenschappelijk belang aangewezen waarvan de realisering is bedoeld om bij te dragen tot de ontwikkeling van het net, terwijl in bijlage III de specifieke projecten zijn aangewezen waaraan de Europese Raad tijdens zijn bijeenkomst te Essen in 1994 en te Dublin in 1996 een bijzonder belang heeft toegekend.
- (2) De groei van het verkeer, in het bijzonder als gevolg van het groeiende aandeel van zware vrachtauto's, heeft geleid tot toenemende overbelasting en knelpunten in internationale vervoerscorridors. Teneinde de internationale mobiliteit van goederen en personen veilig te stellen is het derhalve noodzakelijk de capaciteit van het Trans-Europees vervoersnet te optimaliseren.
- (3) De Europese Raad in Gotenburg heeft in 2001 de communautaire instellingen gevraagd herziene richtsnoeren goed te keuren voor het Trans-Europees vervoersnet, teneinde waar nodig prioriteit te geven aan infrastructuurinvesteringen ten behoeve van spoorwegen, binnenvaart, korte vaart, intermodaal vervoer en effectieve koppelingen hiertussen. In dat verband mag de bijdrage van binnenhavens en regionale luchthavens aan de doelstellingen van het trans-Europese vervoersnet niet worden onderschat.
- (4) De komende uitbreiding van de Europese Unie en het streven naar een nieuw evenwicht tussen de vervoerstakken en naar een infrastructuurnet dat in de groeiende behoeften kan voorzien, alsook het feit dat de realisering van bepaalde prioritaire projecten meer dan tien jaar kan duren, nopen tot een nieuw onderzoek van de lijst van projecten in bijlage III bij Beschikking nr. 1692/96/EG.

---

<sup>1</sup> PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking laatstelijk gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1).

- (5) Bulgarije, Cyprus, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Roemenië, Slowakije, Slovenië, Tsjechië, en Turkije hebben associatie-overeenkomsten en Europa-overeenkomsten gesloten en het lidmaatschap van de Europese Unie aangevraagd. De vervoersautoriteiten van elf van deze landen hebben met steun van de Commissie een studie verricht naar de behoeften op het gebied van vervoersinfrastructuur gericht op het definiëren van een netwerk volgens dezelfde beginselen als neergelegd in Beschikking nr. 1692/96/EG.
- (6) De Europese Raad van Barcelona in 2002 heeft de nadruk gelegd op de doelstelling het aantal knelpunten in gebieden zoals de Alpen, de Pyreneeën en het Oostzeegebied te verminderen.
- (7) De Europese Raad van Brussel van 2003 heeft benadrukt dat de prioritaire richtsnoeren van essentieel belang zijn voor de verbetering van de samenhang van de interne markt, met name met het oog op de komende uitbreiding van de Europese Unie en de noodzaak om knelpunten en/of ontbrekende verbindingen in het goederenverkeer (doorvoer) over natuurlijke of andere hindernissen of grenzen weg te nemen.
- (8) Op de tweede pan-Europese vervoersconferentie op Kreta in 1994 en de derde pan-Europese vervoersconferentie te Helsinki in 1997 zijn tien pan-Europese vervoerscorridors en vier pan-Europese vervoersgebieden aangewezen als prioriteiten voor samenwerking tussen de Europese Gemeenschap en de betrokken derde landen.

- (9) De groep op hoog niveau inzake het trans-Europese vervoersnet ("groep op hoog niveau") heeft in zijn op 30 juni 2003 aan de Commissie overhandigde rapport een beperkt aantal prioritaire projecten aangewezen, waarbij gebruik is gemaakt van een methode waarvan de criteria met name inhouden dat een onderzoek is verricht naar de potentiële economische levensvatbaarheid van de projecten, naar de mate van bereidheid van de betrokken lidstaten om een van tevoren, bij de programmering van het project overeengekomen tijdschema na te leven en naar het effect van de projecten op de mobiliteit van goederen en personen tussen lidstaten, op de samenhang en op duurzame ontwikkeling. Het rapport bevat ook projecten in de nieuwe lidstaten die op 1 mei 2004 tot de Unie zullen toetreden. De resultaten van die samenwerking moeten in aanmerking worden genomen.
- (10) Overeenkomstig artikel 6 van het Verdrag moeten de eisen inzake milieubescherming worden geïntegreerd in de omschrijving en uitvoering van het beleid op het gebied van de trans-Europese netten. Hiertoe is het noodzakelijk bij voorrang de infrastructuur te bevorderen van vervoerstakken die minder schadelijk zijn voor het milieu, namelijk spoorwegvervoer, korte vaart en binnenvaart.
- (11) Het is noodzakelijk de centrale doelstelling te verwezenlijken, namelijk de trend te keren dat de negatieve effecten van de groei van de vervoersector gelijke tred houden met de groei van het BBP, zoals de Commissie voorstelt in haar mededeling betreffende een strategie van de Europese Unie voor duurzame ontwikkeling.

- (12) De milieueffectbeoordeling overeenkomstig 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<sup>1</sup>, zal in de toekomst uitgevoerd worden voor alle plannen en programma's met het oog op projecten van gemeenschappelijk belang. De financiering van vervoersinfrastructuur moet ook afhankelijk worden gemaakt van het voldoen aan de bepalingen van de communautaire milieuwetgeving, in het bijzonder met Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten<sup>2</sup>, met Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand<sup>3</sup> en met Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna<sup>4</sup>.
- (13) Het Witboek van de Commissie over de ontwikkeling van een Europees vervoersbeleid vraagt om een geïntegreerde aanpak, onder meer via een combinatie van maatregelen om de spoorwegsector in het bijzonder ten behoeve van het goederenvervoer nieuw leven in te blazen, de binnenvaart en de korte vaart te bevorderen, een betere complementariteit van het vervoer via hogesnelheidstreinen en het luchtvervoer te bevorderen en de ontwikkeling van interoperabele intelligente vervoerssystemen aan te moedigen om de doelmatigheid en veiligheid van de netten te verbeteren.

---

<sup>1</sup> PB L 197 van 21.7.2001, blz. 30.

<sup>2</sup> PB L 175 van 5.7.1985, blz. 40. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2003/35/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 156 van 25.6.2003, blz. 17).

<sup>3</sup> PB L 103 van 25.4.1979, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 807/2003 (PB L 122 van 16.5.2003, blz. 36).

<sup>4</sup> PB L 206 van 22.7.1992, blz. 7. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 984 van 31.10.2003, blz. 1).

- 
- (14) De doelmatigheid van het gemeenschappelijke vervoersbeleid hangt onder andere af van de samenhang van de maatregelen tot revitalisering van de spoorwegsector en die tot ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur. Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap<sup>1</sup> voorziet in een Trans-Europees spoorwegnet voor goederenvervoer dat na 2003 voor internationale goederenvervoersdiensten wordt opengesteld. De lijnen van het Trans-Europees spoorwegnet voor goederenvervoer dienen te worden beschouwd als onderdeel van het spoorwegnet dat wordt omschreven door de richtsnoeren die zijn opgenomen in Beschikking nr. 1692/96/EG, zodat ze kunnen profiteren van investeringen en verkeer kunnen aantrekken dat tot nu van het wegennet gebruikmaakt.
- (15) Binnen de algemene doelstelling die erin bestaat duurzame mobiliteit van personen en goederen te garanderen, dienen mechanismen ter ondersteuning van de ontwikkeling van maritieme snelwegen tussen de lidstaten te worden opgezet, teneinde de congestie op de weg te verminderen en/of perifere en insulaire gebieden en staten toegankelijker te maken. De invoering van dergelijke mechanismen, die onder meer worden geflankeerd door aanbestedingsprocedures, moet transparant zijn, dient te worden toegespitst op de behoeften en mag geen afbreuk doen aan de communautaire mededingingsregels of aan de regels inzake overheidsopdrachten.
- (16) Steun voor de ontwikkeling van maritieme snelwegen moet worden beschouwd als een aanvulling op de toekenning van communautaire steun ter stimulering van de ontwikkeling van de korte vaart uit hoofde van het Marco Polo-programma<sup>2</sup> en dient op dezelfde criteria te stoelen. De toekenning van financiële bijstand van de Gemeenschap uit hoofde van de twee instrumenten mag evenwel niet cumulatief zijn.

---

<sup>1</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

<sup>2</sup> PB L 196 van 2.8.2003, blz. 1.

- 
- (17) De prioritaire projecten dienen van Europees belang te worden verklaard, teneinde de communautaire financiering op die projecten te concentreren en mechanismen in te voeren om de coördinatie tussen de lidstaten te stimuleren, zodat de genoemde projecten gemakkelijker volgens het gewenste tijdschema kunnen worden gerealiseerd.
- (18) Overeenkomstig artikel 154 van het Verdrag moet het beleid inzake het trans-Europese netwerk helpen bij de versterking van de economische en sociale samenhang binnen de Gemeenschap. Teneinde deze doelstelling te bereiken dienen inspanningen te worden geleverd om de consistentie te maximaliseren tussen de communautaire richtsnoeren inzake het trans-Europese vervoersnetwerk en de programmering van de relevante financiële instrumenten die beschikbaar zijn op communautair niveau.
- (19) Een achteraf opgemaakte balans van prioritaire projecten moet toekomstige herzieningen van de richtsnoeren en de lijst van prioritaire projecten vergemakkelijken en moet door de lidstaten toegepaste methoden voor voorafgaande beoordelingen helpen verbeteren.
- (20) Het nationale karakter van de procedures in de lidstaten met betrekking tot de beoordeling van sociaal-economische en milieueffecten van een project kan slecht blijken te passen bij de transnationale dimensie van projecten die van Europees belang zijn verklaard. Om daarvoor een oplossing te vinden, dienen, naast gemeenschappelijke beoordelingsmethoden, gecoördineerde beoordelings- en inspraakprocedures of transnationale onderzoeksprocedures in het leven te worden geroepen die in de betrokken lidstaten worden toegepast en zowel op sociaal-economische als op milieuaspecten betrekking hebben. Deze procedures mogen geen afbreuk doen aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Gemeenschapswetgeving op het gebied van milieubescherming.

- (21) Het kan noodzakelijk zijn de coördinatie te versterken tussen de staten die betrokken zijn bij projecten die op dezelfde verbinding betrekking hebben, teneinde de rentabiliteit van de investeringen te verbeteren en de onderlinge afstemming en financiering ervan te vergemakkelijken.
- (22) Grensoverschrijdende gedeelten moeten worden vastgesteld door de lidstaten, op basis van criteria die door het bij artikel 18, lid 2, van Besluit nr. 1692/96/EG ingestelde comité worden bepaald. De bestaande verwijzingen naar grensoverschrijdende gedeelten van de prioritaire projecten die in bijlage III bij dit besluit zijn opgenomen, mogen niet van invloed zijn op de vaststelling van grensoverschrijdende gedeelten overeenkomstig voornoemde criteria.
- (23) De Commissie heeft een effectbeoordeling van de aanbevelingen van de groep op hoog niveau verricht. Uit de resultaten blijkt dat de realisering van de door de groep aangewezen projecten, in combinatie met diverse maatregelen van het gemeenschappelijke vervoersbeleid, zoals tarifiering van het gebruik van de infrastructuur en openstelling van het goederenvervoer per spoor voor concurrentie, aanzienlijke voordelen zou opleveren in termen van tijdswinst, vermindering van emissies en congestie, verbetering van de toegankelijkheid van de perifere lidstaten en de nieuwe lidstaten, alsook een groter algemeen welzijn.
- (24) Teneinde te voldoen aan de doelstellingen van het trans-Europese vervoernetwerk en tegemoet te komen aan de vervoersuitdagingen van de uitbreiding is een aanzienlijke verhoging van de kredieten voor de trans-Europese netwerken nodig.



- (25) De Commissie kan besluiten aan de Raad en het Parlement voor te stellen dat er werk wordt gemaakt van andere dan de in bijlage III opgenomen projecten, met het oog op de bevordering van de groei, een betere integratie van een uitgebreid Europa en de verbetering van de productiviteit en het concurrentievermogen van Europese ondernemingen op mondiale markten, alsmede om bij te dragen tot de doelstelling van economische, sociale en territoriale samenhang en tot multimodaal vervoer. Aan deze projecten moet een passende prioriteit worden toegekend in het kader van de financieringsinstrumenten van de Gemeenschap.
- (26) Beschikking nr. 1692/96/EG dient daarom dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

#### Artikel 1

Beschikking nr. 1692/96/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) in artikel 2, lid 1, wordt "2010" vervangen door "2020";
- 2) in artikel 3 komt lid 2 als volgt te luiden:
  - "2. De vervoersinfrastructuur omvat wegen-, spoorweg- en waterwegennetten, maritieme snelwegen, zee- en binnenhavens, luchthavens en andere verbindingpunten tussen de modale netten.";

3) artikel 5 wordt vervangen door:

"Artikel 5

Prioriteiten

Rekening houdend met de in artikel 2 genoemde doelstellingen en de in artikel 4 uiteengezette grote actielijnen, wordt prioriteit gegeven aan:

- a) het aanleggen en de verdere ontwikkeling van de sleutel- en tussenverbindingen die nodig zijn om knelpunten weg te werken, de ontbrekende gedeelten van trajecten aan te leggen en de grote doorgaande routes te voltooien - met name de grensoverschrijdende stukken daarvan - natuurlijke hindernissen te overschrijden en de interoperabiliteit van de voornaamste routes te verbeteren;
- b) het aanleggen en de verdere ontwikkeling van de infrastructuren ter bevordering van de tussenverbindingen van de nationale netwerken teneinde de verbinding van eilanden, of gebieden die vergelijkbaar zijn met eilanden, alsmede niet aan zee grenzende gebieden, en perifere en ultraperifere regio's met de centrale regio's van de Gemeenschap te vergemakkelijken, met name om de hoge vervoerskosten in deze gebieden te drukken;
- c) de noodzakelijke maatregelen om geleidelijk een interoperabel spoorwegnet te verwezenlijken, inclusief, waar mogelijk, trajecten die aangepast zijn voor goederenvervoer;
- d) de nodige maatregelen om de scheepvaart over lange afstanden, de kustvaart en de binnenvaart aan te moedigen;
- e) de nodige maatregelen om het spoorwegvervoer en het luchtvervoer te integreren, met name, waar nodig, door de aansluiting van spoorwegen op luchthavens, alsmede de benodigde infrastructuur en installaties;

- 
- f) het optimaliseren van de capaciteit en doeltreffendheid van bestaande en nieuwe infrastructuur, het bevorderen van het intermodaal vervoer en het verbeteren van de veiligheid en betrouwbaarheid van het net, door intermodale terminals en de daarbijbehorende toegangsinfrastructuur aan te leggen en te verbeteren, en/of door intelligente systemen in te voeren;
- g) de inachtneming van veiligheids- en milieuoverwegingen bij het ontwerpen en uitvoeren van het Trans-Europees vervoersnet.
- h) de ontwikkeling van duurzame mobiliteit van personen en goederen overeenkomstig de doelstellingen van de Europese Unie inzake duurzame ontwikkeling.";
- 4) artikel 8 wordt vervangen door:

"Artikel 8

Bescherming van het milieu

1. Bij de planning en de uitvoering van projecten dienen de lidstaten rekening te houden met de bescherming van het milieu door voor de uit te voeren projecten van gemeenschappelijk belang milieueffectbeoordelingen op te stellen overeenkomstig Richtlijn 85/337/EEG van de Raad en door toepassing van Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand \* en Richtlijn 92/43/EEG .

Vanaf 21 juli 2004 voeren de lidstaten een milieueffectbeoordeling uit van de tot dergelijke projecten leidende plannen en programma's, in het bijzonder wanneer zij betrekking hebben op nieuwe routes of de ontwikkeling van andere belangrijke infrastructurele knooppunten, overeenkomstig de 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. De lidstaten nemen de resultaten van de milieueffectbeoordeling in aanmerking bij de opstelling van de betrokken plannen en de programma's, overeenkomstig artikel 8 van de richtlijn.

2. Uiterlijk 21 juli 2004 ontwikkelt de Commissie in overeenstemming met de lidstaten geschikte methodes voor de uitvoering van de strategische milieu-effectbeoordeling met als doel onder andere een passende coördinatie te waarborgen, dubbel werk te voorkomen, en de planningsprocessen voor grensoverschrijdende projecten en corridors te vereenvoudigen en te versnellen.

De resultaten van deze werkzaamheden en van de milieu-effectbeoordeling van de specifieke TEN-projecten die door de lidstaten worden uitgevoerd uit hoofde van Richtlijn 2001/42/EG worden, waar en wanneer van toepassing, door de Commissie in aanmerking genomen in haar in artikel 18, lid 3, bedoelde verslag betreffende de richtsnoeren en de mogelijk bijgevoegde wetgevingsvoorstellen ter herziening van de richtsnoeren.

---

\* PB L 103 van 25.4.1979, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 807/2003 (PB L 122 van 16.5.2003, blz. 36).

\*\* PB L 197 van 21.7.2001, blz. 30.";

5) in artikel 9 wordt lid 3 vervangen door:

"3. Het net omvat de infrastructuur voor verkeersbeheer, informatie aan de gebruikers, behandeling van ongevallen en noodsituaties en elektronische heffing van rechten. Deze infrastructuur is gebaseerd op een actieve samenwerking van de verkeersbeheersystemen op Europees, nationaal en regionaal niveau, alsmede van de aanbieders van reis- en verkeersinformatie en diensten met toegevoegde waarde, zodat de vereiste complementariteit wordt bereikt met toepassingen waarvan de invoering wordt bevorderd door het programma voor het Trans-Europees telecommunicatienetwerk.";

6) artikel 10 wordt vervangen door:

"Artikel 10  
Kenmerken

1. Het spoorwegnet bestaat uit het hogesnelheidsnet en het net voor conventioneel verkeer.
2. Het hogesnelheidsnet waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande of nieuwe technologie, bestaat uit:
  - a) speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen die uitgerust zijn voor snelheden die gewoonlijk ten minste 250 km per uur bedragen;

- b) lijnen die speciaal aangepast zijn voor hoge snelheden en die uitgerust zijn voor snelheden van ongeveer 200 km per uur;
- c) op het hogesnelheidsnet aangesloten lijnen die speciaal aangepast of aangelegd zijn voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben, omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische of milieubelemmeringen, reliëf of stedelijke bebouwing;

Dit net bestaat uit de lijnen die in bijlage I zijn aangegeven. De essentiële eisen en technische specificaties inzake interoperabiliteit die op hogesnelheidslijnen volgens de huidige technologie van toepassing zijn, worden bepaald overeenkomstig Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem \*. De lidstaten brengen de Commissie op de hoogte van de technische kenmerken van alle hogesnelheidslijnen vóór de ingebruikneming ervan.

3. Het conventionele spoorwegnet bestaat uit lijnen voor het conventionele vervoer van passagiers en goederen per spoor, met inbegrip van de in artikel 14 bedoelde trans-Europese vervoersnetwerk voor gecombineerd vervoer, verbindingen met zee- en binnenhavens van gemeenschappelijk belang en voor alle exploitanten toegankelijke goederenterminals. De essentiële eisen en technische specificaties inzake interoperabiliteit die op het conventionele spoorwegnet van toepassing zijn, worden bepaald overeenkomstig Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem \*\*.

4. Het spoorwegnet omvat de infrastructuur en de voorzieningen die integratie van spoorwegvervoer en wegvervoersdiensten, en in voorkomend geval, lucht- en zeevervoersdiensten, mogelijk maken. In dat verband wordt speciale aandacht besteed aan de verbindingen van de regionale luchthavens met het net.

5. Het net vervult ten minste een van de volgende functies:
- a) het speelt een belangrijke rol bij het personenvervoer over lange afstanden,
  - b) het maakt in voorkomend geval koppeling met luchthavens mogelijk,
  - c) het maakt de toegang tot regionale en lokale spoorwegnetten mogelijk,
  - d) het bevordert het goederenvervoer doordat hoofdroutes voor goederen worden bepaald en ontwikkeld of routes waarop goederentreinen voorrang hebben,
  - e) het speelt een belangrijke rol in het gecombineerd vervoer,
  - f) het maakt koppeling met kustvaart en binnenvaart via havens van gemeenschappelijk belang mogelijk.
6. Het spoorwegnet biedt de gebruikers een hoog niveau van kwaliteit en veiligheid, dankzij de continuïteit en de geleidelijke totstandbrenging van de interoperabiliteit, met name door de technische harmonisatie en het geharmoniseerde ERTMS-systeem voor verkeersgeleiding en -regeling dat voor het Europese spoorwegnet is aanbevolen. Een plan ter invoering hiervan wordt door de Commissie opgesteld in overleg met de lidstaten en in coördinatie met de nationale plannen.

---

\* PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003).

\*\* PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.";

7) artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid wordt ingevoegd:

"3 ter. De binnenhavens van het net die uitgerust zijn met overslaginstallaties voor intermodaal vervoer of een jaarlijks goederenvervoersvolume van ten minste 500.000 ton hebben, zijn opgenomen in bijlage I."

b) lid 4 wordt vervangen door:

"4. Het net omvat ook de infrastructuur voor het verkeersbeheer. Dit omvat met name de instelling van een interoperabel intelligent verkeers- en vervoerssysteem, "rivier-informatiedienst" genoemd, dat ertoe strekt de bestaande capaciteit en veiligheid van het waterwegennet te optimaliseren en de interoperabiliteit met andere vervoerstakken te verbeteren.";

8) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 12 bis

Maritieme snelwegen

1. Het trans-Europese net van maritieme snelwegen beoogt de goederenstroom op logistieke trajecten over zee te concentreren, zodat nieuwe levensvatbare, geregelde en frequente zeeverbindingen voor goederenvervoer tussen lidstaten ontstaan of de bestaande worden verbeterd, teneinde de congestie te verminderen en/of de bereikbaarheid van insulaire en perifere gebieden en staten te verbeteren. Maritieme snelwegen mogen het gecombineerde vervoer van personen en goederen niet uitsluiten, wanneer het goederenvervoer het overwicht heeft.

- 
2. Het trans-Europese net van maritieme snelwegen omvat voorzieningen en infrastructuur waarbij ten minste twee havens gelegen in twee verschillende lidstaten betrokken zijn. Deze voorzieningen en infrastructuur omvatten, ten minste in één lidstaat, elementen zoals havenvoorzieningen, elektronische systemen voor logistiek beheer, veiligheids- en beveiligingsprocedures en administratieve en douaneprocedures, alsmede infrastructuur voor directe toegang tot het land en de zee, waaronder een gegarandeerde bevaarbaarheid gedurende het hele jaar, met name door de beschikbaarheid van voorzieningen voor baggerwerken en voor toegang in de winter met behulp van ijsbrekers.
3. In bijlage I vermelde waterwegen of kanalen die twee Europese maritieme snelwegen of twee gedeelten daarvan met elkaar verbinden en daardoor aan een aanzienlijke verkorting van de zeeverbindingen bijdragen, de efficiëntie verhogen en een besparing op de vaartijd opleveren, maken deel uit van het trans-Europese net van maritieme snelwegen.
4. De projecten van gemeenschappelijk belang in het trans-Europese net van maritieme snelwegen worden door ten minste twee lidstaten voorgesteld en worden afgesteld op de werkelijke behoeften. De voorgestelde projecten worden over het algemeen uitgevoerd in de vorm van publiek-private samenwerkingsverbanden volgens regels die het mogelijk maken, voordat uit nationale begrotingen verleende steun eventueel wordt aangevuld met steun van de Gemeenschap, op een van de volgende wijzen aanbestedingsprocedures toe te passen:
- a) door middel van openbare aanbestedingen die gezamenlijk door de betrokken lidstaten worden uitgeschreven, gericht op de totstandbrenging van nieuwe verbindingen vanaf een haven van categorie A in de zin van artikel 12, lid 2, welke haven zij van tevoren kiezen binnen elk van de in project nr. 21 van bijlage III omschreven zeegebieden;
  - b) voorzover de ligging van de havens vergelijkbaar is, door middel van openbare aanbestedingen die gezamenlijk door de betrokken lidstaten worden uitgeschreven en die gericht zijn tot consortiums waarin zowel ten minste scheepvaartmaatschappijen als havens zijn verenigd die in een van de in project nr. 21 van bijlage III omschreven zeegebieden zijn gelegen.



- 
- 5 De projecten van gemeenschappelijk belang in het trans-Europese net van maritieme snelwegen:
- hebben betrekking op voorzieningen en infrastructuur die het net van maritieme snelwegen vormen;
  - kunnen, onverminderd de artikelen 87 en 88 van het Verdrag, ook aanloopsteun inhouden, indien, als gevolg van het in lid 4 van dit artikel bedoelde aanbestedingsproces, overheidssteun noodzakelijk wordt geacht om de financiële haalbaarheid van het project te verzekeren. De aanloopsteun is beperkt tot twee jaar en wordt slechts verleend ter ondersteuning van terdege gemotiveerde kapitaaluitgaven. De omvang van die steun kan niet groter zijn dan het minimumbedrag dat nodig wordt geacht voor het starten van de desbetreffende verbindingen. De steun mag niet leiden tot concurrentievervalsingen op de betrokken markten die strijdig zijn met het gemeenschappelijk belang;
  - kunnen ook activiteiten inhouden die ruimere voordelen bieden en die niet verbonden zijn met bepaalde havens, zoals de beschikbaarheid van voorzieningen voor ijsbreker- of baggerwerkzaamheden, alsmede informatiesystemen, waaronder verkeersbeheersystemen en elektronische meldingssystemen.
6. De Commissie dient binnen drie jaar bij het in artikel 18 bedoelde comité een voorlopige lijst van specifieke projecten van gemeenschappelijk belang in, daarmee concreet gestalte gevend aan het begrip maritieme snelwegen. Deze lijst wordt tevens voor advies aan het Europees Parlement meegedeeld.
7. De projecten van gemeenschappelijk belang worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Commissie.»
- 9) aan artikel 13 wordt het volgende lid toegevoegd:
- "3. Internationale en communautaire verbindingpunten worden, indien nodig, geleidelijk aangesloten op de hogesnelheidslijnen van het spoorwegnet. Het net omvat de infrastructuur en de voorzieningen die integratie van spoorweg- en luchtdiensten en, indien nodig, van zeevervoerdiensten mogelijk maken.";

10) de volgende afdeling wordt ingevoegd:

"AFDELING 10 bis  
COÖRDINATIE TUSSEN LIDSTATEN

Artikel 17 bis

Europese coördinator

1. Om een gecoördineerde uitvoering van bepaalde projecten, in het bijzonder grensoverschrijdende projecten of gedeelten van grensoverschrijdende projecten die van Europees belang zijn verklaard, zoals bedoeld in artikel 19 bis, te faciliteren, kan de Commissie met instemming van de betrokken lidstaten en na raadpleging van het Europees Parlement een persoon aanwijzen die "Europese coördinator" wordt genoemd. De Europese coördinator treedt op namens en voor rekening van de Commissie. Zijn opdracht heeft in de regel betrekking op één project, in het bijzonder een grensoverschrijdend project, maar kan indien nodig worden uitgebreid teneinde de volledige hoofdas te bestrijken. De Europese coördinator stelt samen met de betrokken lidstaten één werkschema op voor zijn activiteiten.
2. De Europese coördinator wordt met name gekozen op grond van zijn ervaring met de communautaire instellingen en zijn kennis van de financiering en de sociaal-economische en milieueffectbeoordeling van grote projecten.
3. Het besluit van de Commissie tot aanwijzing van de Europese coördinator bevat nadere bepalingen betreffende de uitoefening van de in lid 5 bedoelde taken.
4. De betrokken lidstaten werken samen met de Europese coördinator en verschaffen hem de informatie die nodig is om de in lid 5 bedoelde taken uit te voeren.

- 
5. De Europese coördinator:
- a) bevordert, in samenwerking met de betrokken lidstaten, gemeenschappelijke methoden voor beoordeling van projecten en adviseert, in voorkomend geval, projectontwikkelaars bij de financiering van projecten;
  - b) stelt ieder jaar een rapport op ten behoeve van de het Europees Parlement, de Commissie en de betrokken lidstaten over de voortgang in de realisering van de projecten waarvoor hij verantwoordelijk is, over nieuwe ontwikkelingen in de regelgeving en andere ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de specificaties van het project en over eventuele moeilijkheden en belemmeringen die een belangrijke vertraging tot gevolg kunnen hebben ten opzichte van de in bijlage III vermelde data;
  - c) raadpleegt samen met de betrokken lidstaten, de regionale en plaatselijke autoriteiten de exploitanten, de gebruikers van het vervoer, de regionale en lokale autoriteiten en de vertegenwoordigers van het maatschappelijke middenveld, teneinde beter op de hoogte te zijn van de vraag naar vervoer, de mogelijkheden voor de financiering van de investeringen en het soort diensten dat moet worden verleend om de toegang tot die financiering te faciliteren .
6. Onverminderd de toepasselijke procedures in het Gemeenschapsrecht en het nationaal recht, kan de Commissie het advies van de Europese coördinator inwinnen bij het onderzoek van de aanvragen om communautaire financiering met betrekking tot de projecten of groepen projecten die onder zijn opdracht vallen."

11) artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de titel wordt vervangen door:

"Comité voor de bewaking van de richtsnoeren en de uitwisseling van informatie";

b) lid 1 als volgt te luiden:

"1. De lidstaten verstrekken de Commissie samenvattingen van nationale plannen en programma's die zij met het oog op de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnet opstellen, met name inzake projecten die van Europees belang zijn verklaard, zoals bedoeld in artikel 19 bis. Na aanneming zenden de lidstaten de nationale plannen en programma's ter kennisgeving naar de Commissie."

c) lid 3 wordt vervangen door:

"3. De Commissie brengt om de twee jaar bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's verslag uit over de uitvoering van de in Beschikking .../2004 omschreven richtsnoeren. Het in lid 2 bedoelde comité assisteert de Commissie bij de opstelling van dat verslag. Bij het verslag worden, waar nodig, wetgevingsvoorstellen voor de herziening van de richtsnoeren gevoegd, inclusief, waar nodig, wijzigingen of toevoegingen van projecten die in overeenstemming zijn met artikel 19, lid 1, in de lijst van prioritaire projecten van bijlage III. Bij de herziening zal met name rekening worden gehouden met projecten die bijdragen aan de territoriale samenhang van de Europese Unie overeenkomstig artikel 19, lid 1, onder e).";

12) artikel 19 wordt vervangen door:

"Artikel 19

Prioritaire projecten

1. Prioritaire projecten zijn in artikel 7 bedoelde projecten van gemeenschappelijk belang, waarvan na onderzoek blijkt dat zij:
  - a) beogen een knelpunt te doen verdwijnen of een ontbrekende schakel in een belangrijke verbinding van het trans-Europese net aan te vullen, in het bijzonder grensoverschrijdende projecten, projecten die natuurlijke barrières overschrijden of een grensoverschrijdend gedeelte hebben;
  - b) van een zodanige dimensie zijn dat een planning op lange termijn en op Europees niveau een belangrijke toegevoegde waarde oplevert;
  - c) wat het project in zijn totaliteit betreft, potentiële sociaal-economische nettovoordelen en andere sociaal-economische voordelen bieden;
  - d) een belangrijke toegevoegde waarde opleveren om de mobiliteit van goederen en personen tussen lidstaten te vergemakkelijken, mede door bij te dragen aan de interoperabiliteit van de nationale netten;
  - e) bijdragen aan de territoriale samenhang van de Europese Unie door integratie van de netten van de nieuwe lidstaten en verbetering van de verbindingen met de perifere en insulaire gebieden;

- f) bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van het vervoer door de veiligheid te verbeteren en de schade voor het milieu ten gevolge van het vervoer te verminderen, met name door de overgang op spoorwegen, intermodaal vervoer, waterwegen en zeevervoer te bevorderen;
- g) de bereidheid van de betrokken lidstaten aantonen om de studies en beoordelingsprocedures tijdig uit te voeren, teneinde de werkzaamheden op een van tevoren overeengekomen datum te voltooien, op basis van nationale plannen of andere gelijkwaardige documenten voor het betrokken project.

2. De prioritaire projecten, waarvan de aanvang van de werkzaamheden vóór 2010 is gepland, de gedeelten ervan alsmede de in lid 1, onder g) bedoelde overeengekomen data van voltooiing van de werkzaamheden zijn genoemd in bijlage III.

3. Vóór 2010 maakt de Commissie een balans op van de geboekte vooruitgang en stelt zij, indien nodig, een wijziging voor van de lijst van in bijlage III vermelde prioritaire projecten in overeenstemming met lid 1.";

13) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 19 bis

Verklaring van Europees belang

1. De in bijlage III vermelde prioritaire projecten worden van Europees belang verklaard. Deze verklaring wordt uitsluitend afgelegd volgens de procedure die is neergelegd in het Verdrag en de daarop gegroundveste wetgevingsbesluiten.

- 
2. De volgende bepalingen gelden onverminderd de rechtsgrondslag voor de relevante communautaire financieringsinstrumenten:
- a) Bij de indiening van projecten in het kader van het Cohesiefonds, overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EG) nr. 1164/94 \*, kennen de lidstaten passende prioriteit toe aan projecten die van Europees belang zijn verklaard.
  - b) Bij de indiening van projecten in het kader van de begroting voor trans-Europese netwerken, overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EG) nr. 2236/95 \*\* kennen de lidstaten passende prioriteit toe aan projecten die van Europees belang zijn verklaard.
  - c) De Commissie moedigt de lidstaten aan om met de van Europees belang verklaarde projecten rekening te houden bij de planning van de programmering van de Structuurfondsen, met name in de gebieden van Doelstelling 1, met inachtneming van nationale vervoersplannen uit hoofde van bestaande communautaire bestekken.
  - d) De Commissie ziet erop toe dat de landen die voor het structurele pre-toetredingsinstrument in aanmerking komen, bij de indiening van projecten in het kader van dat instrument en overeenkomstig de artikelen 2 en 7 van Verordening (EG) nr. 1267/1999 \*\*\* passende prioriteit toekennen aan projecten die van Europees belang zijn verklaard.
- 3 Bij het opstellen van de vooruitzichten voor de financiële behoeften kent de Commissie passende prioriteit toe aan de projecten die van Europees belang zijn verklaard.

4. Indien blijkt dat de start van de werkzaamheden van een van de projecten die van Europees belang zijn verklaard, een belangrijke vertraging oploopt of zal oplopen ten opzichte van de termijn van 2010, verzoekt de Commissie de betrokken lidstaten om binnen drie maanden de redenen voor die vertraging op te geven. Op basis van het verstrekte antwoord raadpleegt de Commissie alle betrokken lidstaten om het probleem dat de vertraging heeft veroorzaakt, op te lossen.

De Commissie kan, in overleg met het bij artikel 18, lid 2, ingestelde comité, in het kader van een actieve follow-up van de uitvoering van het project dat van Europees belang is verklaard en met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel, besluiten passende maatregelen te nemen. De betrokken lidstaten krijgen de mogelijkheid om opmerkingen over voornoemde maatregelen in te dienen vóór de aanneming ervan.

Het Europees Parlement wordt ingelicht over elke maatregel die genomen wordt.

Bij het treffen van die maatregelen houdt de Commissie terdege rekening met de respectieve verantwoordelijkheden van de betrokken lidstaten voor de vertraging en neemt zij geen maatregelen die van invloed kunnen zijn op de verwezenlijking van het project in een lidstaat die niet verantwoordelijk is voor de vertraging.

5. Wanneer een van de van Europees belang verklaarde projecten niet grotendeels wordt voltooid binnen een redelijke termijn na de in bijlage III vermelde verwachte datum van voltooiing, en alle betrokken lidstaten voor de vertraging verantwoordelijk zijn, heroverweegt de Commissie het project volgens de in lid 4 bedoelde procedure, teneinde de aanduiding als project van Europees belang in te trekken volgens de in artikel 18, lid 3 bedoelde herzieningsprocedure. De Commissie heroverweegt het project in elk geval aan het eind van een periode van 15 jaar nadat het project is aangeduid als zijnde van Europees belang in de betekenis van de onderhavige beschikking.



6. Vijf jaar na het voltooien van een project van Europees belang of van een gedeelte ervan maken de betrokken lidstaten een balans op van de sociaal-economische en milieueffecten daarvan, waaronder begrepen het effect op het handelsverkeer en het vrije verkeer van personen en goederen tussen lidstaten, op de territoriale samenhang en op de duurzame ontwikkeling. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de resultaten van de opgemaakte balans.
7. Wanneer een project van Europees belang een grensoverschrijdend gedeelte omvat dat technisch en financieel onscheidbaar is, coördineren de betrokken lidstaten binnen het bestaande bestek hun procedures voor het evalueren van het sociaal-economisch effect van het project alvorens bouwvergunningen af te geven en stellen zij alles in het werk om een transnationaal onderzoek uit te voeren.
8. Andere gedeelten van projecten van Europees belang worden door de lidstaten per geval bilateraal of multilateraal gecoördineerd.
9. De in lid 7 bedoelde gecoördineerde acties en transnationale onderzoeken doen geen afbreuk aan de verplichtingen die uit de Gemeenschapswetgeving inzake milieubescherming voortvloeien, met name wat de beoordeling van het milieueffect betreft. De betrokken lidstaten stellen de Commissie in kennis van de aanvang en het resultaat van deze gecoördineerde acties en transnationale onderzoeken. De Commissie neemt die informatie op in het in artikel 18, lid 3, bedoelde verslag."

## Artikel 19 ter

## Grensoverschrijdende gedeelten

In het kader van bepaalde prioritaire projecten worden door de betrokken lidstaten grensoverschrijdende gedeelten tussen twee lidstaten vastgesteld, met inbegrip van maritieme snelwegen, op basis van criteria die door het bij artikel 18 ingestelde comité worden bepaald en die ter kennis van de Commissie worden gebracht. Dit betreft met name gedeelten die technisch en financieel onscheidbaar zijn of gedeelten waartoe de betrokken lidstaten zich gezamenlijk verbinden en waarvoor zij een gemeenschappelijke structuur instellen.

- 
- \* Verordening (EG) nr. 1164/94 van de Raad van 16 mei 1994 tot oprichting van een Cohesiefonds (PB L 130 van 25.5.1994, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1265/1999 (PB L 161 van 26.6.1999, blz. 62).
  - \*\* Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad van 18 september 1995 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van Trans-Europese netwerken (PB L 228 van 23.9.1995, blz. 1). Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1655/1999 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 197 van 29.7.1999, blz. 1).
  - \*\*\* Verordening (EG) nr. 1267/1999 van 21 juni 1999 tot instelling van een pretoetredingsinstrument voor structuurbeleid (PB L 161 van 26.6.1999, blz. 73). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2500/2001 (PB L 342 van 27.12.2001, blz. 1).";

- 14) de artikelen 20 en 21 worden geschrapt;
- 15) de bijlagen worden als volgt gewijzigd:
- 1) in Bijlage I worden de afdelingen 2, 3, 4 en 6 en de bijbehorende kaarten vervangen door de tekst in Bijlage I bij deze beschikking;
  - 2) in Bijlage III:
    - a) komt de titel als volgt te luiden: «Prioritaire projecten waarmee vóór 2010 een aanvang moet worden gemaakt»;
    - b) wordt de inhoud gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze beschikking.

#### Artikel 2

Deze beschikking treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 29 april 2004.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

P. COX

Voor de Raad

De voorzitter

M. McDOWELL

---

---

*BIJLAGE I*

Bijlage I van Besluit nr. 1692/96/EG wordt gewijzigd als volgt:

1. Afdelingen 2, 3 en 4 worden vervangen door:

"Afdeling 2: Wegennet

2.0. Europa	2.4. Griekenland	2.8. Italië	2.12. Portugal
2.1. België	2.5. Spanje	2.9. Luxemburg	2.13. Finland
2.2. Denemarken	2.6. Frankrijk	2.10. Nederland	2.14. Zweden
2.3. Duitsland	2.7. Ierland	2.11. Oostenrijk	2.15. Verenigd Koninkrijk

Afdeling 3: Spoorwegnet

3.0. Europa	3.4. Griekenland	3.8. Italië	3.12. Portugal
3.1. België	3.5. Spanje	3.9. Luxemburg	3.13. Finland
3.2. Denemarken	3.6. Frankrijk	3.10. Nederland	3.14. Zweden
3.3. Duitsland	3.7. Ierland	3.11. Oostenrijk	3.15. Verenigd Koninkrijk

Afdeling 4: Waterwegennet en binnenhavens".

2. Afdeling 6 wordt vervangen door:

"Afdeling 6: Net van luchthavens

6.0. Europa	6.4. Frankrijk
6.1. België/Denemarken/Duitsland/ Luxemburg/Nederland/Oostenrijk	6.5. Ierland/Verenigd Koninkrijk
6.2. Griekenland	6.6. Italië
6.3. Spanje/Portugal	6.7. Finland/Zweden".

3. De volgende kaarten vervangen de kaarten van Besluit 1692/96/EG.

---

---

*BIJLAGE II*

Bijlage III van Besluit nr. 1692/96/EG wordt gewijzigd als volgt:

1) de titel wordt vervangen door:

"Prioritaire projecten waarmee vóór 2010 een aanvang moet worden gemaakt:"

2) de inhoud wordt vervangen door:

"1. Spoorwegas Berlijn-Verona/Milaan-Bologna-Napels-Messina-Palermo

- Halle/Leipzig-Nürnberg (2015);
- Nürnberg-München (2006);
- München-Kufstein (2015);
- Kufstein-Innsbruck (2009);
- Brenner-tunnel (2015), grensoverschrijdend gedeelte;
- Verona-Napels (2007);
- Milaan-Bologna (2006);
- Auto-/spoorbrug over de straat van Messina-Palermo (2015).

2. Hogesnelheidsspoorwegas Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen

- Kanaaltunnel Londen (2007);
- Brussel-Luik-Keulen (2007);
- Brussel-Rotterdam-Amsterdam (2007) <sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Met inbegrip van de twee stations voor hogesnelheidstreinen in Rotterdam en Amsterdam, die niet inbegrepen waren in het project dat door de Europese Raad van Essen in 1994 werd goedgekeurd.

3. Hogesnelheidsspoorwegas in Zuidwest-Europa

- Lissabon/Porto–Madrid (2011) <sup>1</sup>;
- Madrid-Barcelona (2005);
- Barcelona-Figueras-Perpignan (2008);
- Perpignan-Montpellier (2015);
- Montpellier-Nîmes (2010);
- Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010);
- Irún/Hendaye-Dax, grensoverschrijdend gedeelte (2010);
- Dax–Bordeaux (2020)
- Bordeaux–Tours (2015).

4. Hogesnelheidsspoorwegas Oost

- Parijs-Baudrecourt (2007);
- Metz-Luxemburg (2007);
- Saarbrücken-Mannheim (2007).

5. Betuwelijn (2007).

---

<sup>1</sup> Met inbegrip van de verbindingen Lissabon-Porto (2013), Lissabon-Madrid (2010) en Aveiro-Salamanca (2015)

---

6. Spoorwegas Lyon–Triëst-Divača/Koper–Divača-Ljubljana–Boedapest-Oekraïense grens <sup>1</sup>

- Lyon-St Jean de Maurienne (2015);
- Mont-Cenis-tunnel (2015-2017), grensoverschrijdend gedeelte;
- Bussoleno-Turijn (2011);
- Turijn-Venetië (2010);
- Venetië–Ronchi Zuid-Triëst-Divača (2015);
- Koper-Divača-Ljubljana (2015)
- Ljubljana–Boedapest (2015).

7. Autosnelwegas Igoumenitsa/Patras-Athene-Sofia–Boedapest

- Via Egnatia (2006);
- Pathe (2008);
- Autosnelweg Sofia-Kulata-Grieks/Bulgaarse grens (2010), met Promahon-Kulata als grensoverschrijdend gedeelte;
- Autosnelweg Nadlac–Sibiu–(vertakking naar Boekarest en Constanța) (2007).

8. Multimodale as Portugal/Spanje-rest van Europa <sup>2</sup>

- Spoorweg La Coruña-Lissabon-Sines (2010);
- Spoorweg Lissabon-Valladolid (2010);
- Spoorweg Lissabon-Faro (2004);
- Autosnelweg Lissabon-Valladolid (2010);
- Autosnelweg La Coruña-Lissabon (2003);
- Autosnelweg Sevilla-Lissabon (voltooid 2001);
- Nieuwe luchthaven Lissabon (2015).

---

<sup>1</sup> Delen van deze verbinding komen overeen met de pan-Europese corridor V.

<sup>2</sup> Met inbegrip van modernisering van havens en luchthavens (2015) overeenkomstig de inhoud die door de Europese Raad van Essen/Dublin is goedgekeurd.



9. Spoorwegas Cork-Dublin-Belfast-Stranraer <sup>1</sup> (2001).
10. Malpensa (voltooid 2001) <sup>2</sup>.
11. Vaste verbinding Øresund (voltooid 2000) <sup>3</sup>.
12. Noordse driehoek (spoor)wegenas
  - (Spoor)wegprojecten in Zweden <sup>4</sup> (2010);
  - Autosnelweg Helsinki-Turku (2010);
  - Spoorweg Kerava-Lahti (2006);
  - Autosnelweg Helsinki-Vaalimaa (2015);
  - Spoorweg Helsinki-Vainikkala (Russische grens) (2014).
13. Wegenas Verenigd Koninkrijk/Ierland/Benelux (2010).
14. Hoofdverbinding Westkust (2007).
15. Galileo (2008).

---

<sup>1</sup> In 2003 werd beslist om de capaciteit van deze lijn verder op te voeren; dit werd als afzonderlijk project toegevoegd.

<sup>2</sup> Project voltooid.

<sup>3</sup> Project voltooid.

<sup>4</sup> Een aantal korte gedeelten van wegen en spoorlijnen zullen tussen 2010 en 2015 voltooid worden.

- 
16. Goederenspoorwegas Sines/Algeciras-Madrid-Parijs
- Nieuwe spoorwegas met grote capaciteit door de Pyreneeën;
  - Spoorweg Sines-Badajoz (2010)
  - Spoorweg Algeciras-Bobadilla (2010).
17. Spoorwegas Parijs-Straatsburg-Stuttgart-Wenen-Bratislava
- Baudrecourt-Straatsburg–Stuttgart (2015) met de Kehl-brug als grensoverschrijdend deel;
  - Stuttgart-Ulm (2012);
  - München-Salzburg (2015), grensoverschrijdend gedeelte;
  - Salzburg-Wenen (2012);
  - Wenen–Bratislava (2010), grensoverschrijdend gedeelte.
18. Rivierverbindingas Rijn/Maas-Main-Donau <sup>1</sup>
- Rijn–Maas (2019) met de Lanaye-sluis als grensoverschrijdend deel;
  - Vilshofen-Straubing (2013);
  - Wenen–Bratislava (2015), grensoverschrijdend gedeelte;
  - Palkovicovo–Mohács (2014);
  - Knelpunten in Roemenië en Bulgarije (2011).
19. Interoperabiliteit van het hoge-snelheidsspoorwegnet op het Iberisch schiereiland
- Madrid-Andaluzië (2010);
  - Noord-Oosten (2010);
  - Madrid-Levante en Middellandse Zee (2010);
  - Noord/Noordwestelijke corridor, met inbegrip van Vigo-Porto (2010);
  - Extremadura (2010).

---

<sup>1</sup> Een deel van deze verbinding komt overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor VII.

## 20. Spoorwegas van de Fehmarn Belt

- Vaste spoor- en wegverbinding van de Fehmarn Belt (2014);
- Spoorweg die toegang geeft tot Denemarken vanaf de Øresund (2015);
- Spoorweg die toegang geeft tot Duitsland vanaf Hamburg (2015);
- Spoorweg Hannover-Hamburg/Bremen (2015).

## 21. Maritieme snelwegen

Projecten van gemeenschappelijk belang, vastgesteld in overeenstemming met artikel 12 bis, en betrekking hebbend op de volgende maritieme snelwegen:

- Oostzeesnelweg (waarbij de lidstaten gelegen aan de Oostzee met de lidstaten in Midden- en West-Europa worden verbonden, inclusief de verbinding door het Noordzee/Oostzee-kanaal) (2010)
- West-Europese snelweg (waarbij Portugal en Spanje via de Atlantische boog met de Noordzee en de Ierse zee worden verbonden) (2010);
- Zuidoost-Europese snelweg (waarbij de Adriatische Zee met de Ionische Zee en het oostelijk deel van de Middellandse Zee wordt verbonden teneinde Cyprus op te nemen) (2010);
- Zuidwest-Europese snelweg (westelijk deel van de Middellandse Zee), waarbij Spanje, Frankrijk en Italië, inclusief Malta, met elkaar verbonden worden, en aansluiting plaatsvindt op de Zuidoost-Europese maritieme snelweg<sup>1</sup> (2010).

---

<sup>1</sup> Inclusief naar de Zwarte Zee.

- 
22. Spoorwegas Athene–Sofia–Boedapest–Wenen–Praag–Nürnberg /Dresden <sup>1</sup>
- Spoorweg Grieks/Bulgaarse grens-Kulata-Sofia–Vidin/Calafat (2015);
  - Spoorweg Curtici–Brasov (naar Boekarest en Constanța) (2010);
  - Spoorweg Boedapest–Wenen (2010), grensoverschrijdend gedeelte;
  - Spoorweg Břeclav-Praag-Nürnberg (2010), met Nürnberg-Praag als grensoverschrijdend gedeelte
  - Spoorwegas Praag-Linz (2016).
23. Spoorwegas Gdansk–Warschau–Brno/Bratislava-Wenen <sup>2</sup>
- Spoorweg Gdansk–Warschau–Katowice (2015);
  - Spoorweg Katowice-Břeclav (2010);
  - Spoorweg Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010).
24. Spoorwegas Lyon/Genua–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen
- Lyon–Mulhouse–Mülheim <sup>3</sup> met Mulhouse-Mülheim als grensoverschrijdend gedeelte (2018);
  - Genua–Milaan/Novara-Zwitserse grens (2013);
  - Basel–Karlsruhe (2015);
  - Frankfurt–Mannheim (2012);
  - Duisburg–Emmerich (2009) <sup>4</sup>;
  - "IJzeren Rijn" Rheidt–Antwerpen, grensoverschrijdend gedeelte (2010).

---

<sup>1</sup> Deze hoofdverbinding komt grotendeels overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor IV.

<sup>2</sup> Deze hoofdverbinding komt grotendeels overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor VI.

<sup>3</sup> Dit omvat de TGV Rhin-Rhône, zonder de westelijke vertakking.

<sup>4</sup> Project nr. 5 (Betuwelijn) verbindt Rotterdam met Emmerich.

25. Autosnelwegas Gdansk–Brno/Bratislava-Wenen <sup>1</sup>
- Autosnelweg Gdansk–Katowice (2010);
  - Autosnelweg Katowice–Brno/Zilina (2010), grensoverschrijdend gedeelte;
  - Autosnelweg Brno–Wenen (2009), grensoverschrijdend gedeelte.
26. Spoorweg-/autowegas Ierland/Verenigd Koninkrijk/Europese continent
- Autoweg-/spoorwegas waarbij Dublin met Noord-Ierland (Belfast-Larne) en met het zuiden van Ierland (Cork) wordt verbonden (2010) <sup>2</sup>;
  - Autoweg-/spoorwegas Hull-Liverpool (2015);
  - Spoorweg Felixstowe–Nuneaton (2011);
  - Spoorweg Crewe–Holyhead (2008);
27. "Rail Baltica": Spoorwegas Warschau - Kaunas - Riga – Tallinn - Helsinki
- Warschau- Kaunas (2010);
  - Kaunas - Riga (2014);
  - Riga - Tallinn (2016);
28. "Eurocaprail" op de spoorwegas Brussel-Luxemburg-Straatsburg
- Brussel-Luxemburg-Straatsburg (2012).

---

<sup>1</sup> Deze hoofdverbinding komt grotendeels overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor VI.

<sup>2</sup> Dit omvat project nr. 13 van Essen: wegverbinding Ierland/Verenigd Koninkrijk/Benelux.

29. Spoorwegas van de intermodale corridor Ionische/Adriatische zee

- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012);
- Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014).

30. Rivierverbinding Seine-Schelde

- verbeteren van de bevaarbaarheid Deulemont – Gent (2012–2014–2016);
- Compiègne – Cambrai (2012–2014–2016).

Tussen haakjes staat de van tevoren overeengekomen datum van voltooiing van de werkzaamheden. De data van voltooiing van de werkzaamheden van de projecten nr. 1 tot en met 20 en 30 en de details van de tracés zijn overgenomen uit het rapport van de groep op hoog niveau, voorzover zij daadwerkelijk zijn vastgesteld."