



Brussel, 7.1.2014  
COM(2013) 940 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE**

**Bouw van het kernvervoersnet: kernnetwerkcorridors en de Connecting Europe Facility**

{SWD(2013) 542 final}

## MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

### Bouw van het kernvervoersnet: kernnetwerkcorridors en de Connecting Europe Facility

#### 1. INLEIDING

In de herziene TEN-T-richtsnoeren<sup>1</sup> heeft de EU voor het eerst een kernnetwerk voor vervoersinfrastructuur gedefinieerd. Het kernnetwerk omvat alle vervoerswijzen en is volgens een objectieve methode vastgesteld<sup>2</sup>. Volgens de nieuwe richtsnoeren moet het kernnetwerk tegen 2030 klaar zijn. Dit proces vormde ook de basis voor de vaststelling van de investeringsprioriteiten en de projecten die voor financiering in aanmerking komen.

Om het ambitieuze TEN-T-beleid versneld te kunnen uitvoeren, is een ambitieuze begroting nodig. Tijdens de onderhandelingen over het MFK 2014–2020 is voor het TEN-T een bedrag van 26,250 miljard euro vastgelegd via de Connecting Europe Facility<sup>3</sup> (CEF). Daarvan gaat 11,305 miljard specifiek naar de lidstaten die in aanmerking komen voor het Cohesiefonds (de cohesiemiddelen)<sup>4</sup>. Dat is drie keer meer dan in de periode 2007-2013.

De doelstellingen van deze mededeling lopen parallel met de gedelegeerde handeling voor de vervoersprioriteiten van de CEF<sup>5</sup>:

- informatie verstrekken over de begroting en de instrumenten van het toekomstige kader;
- potentiële aanvragers adviseren over het rechtstreekse beheer van middelen en de verwachtingen van de Commissie ten aanzien van potentiële begunstigden toelichten;
- uitleggen hoe de Commissie de oprichting en werking van kernnetwerkcorridors wil steunen.

De gedelegeerde handeling moet worden aangenomen vóór het programma kan worden uitgevoerd en middelen ter beschikking van de projecten kunnen worden gesteld.

#### 2. UITVOERING VAN DE KERNNETWERKCORRIDORS

De ervaring heeft geleerd dat dit de grootste problemen voor de ontwikkeling van een trans-Europees netwerk zijn: 1) de grensoverschrijdende infrastructuur, 2) de technische interoperabiliteit en 3) de integratie van de verschillende vervoerswijzen. Daarom worden via de nieuwe richtsnoeren "kernnetwerkcorridors" ingevoerd als instrument om de efficiënte

<sup>1</sup> Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet, en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU, PB L 348 van 20.12.2013.

<sup>2</sup> In het bijgevoegde werkdocument van de diensten van de Commissie wordt de methode beschreven die de Commissie heeft gebruikt voor de vaststelling van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk in haar voorstel, zoals dat door het Europees Parlement en de Raad is gewijzigd tijdens de wetgevingsprocedure.

<sup>3</sup> Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van de Connecting Europe Facility, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 680/2007 en Verordening (EG) nr. 67/2010, PB L 348 van 20.12.2013.

<sup>4</sup> De cohesielanden moeten deze middelen besteden aan projecten met een hoge toegevoegde Europese waarde, die gericht zijn op het versterken van de banden tussen het oostelijke en westelijke deel van de Unie.

<sup>5</sup> C(2013) 9690.

ontwikkeling van het kernnetwerk tegen 2030 te ondersteunen. De kernnetwerkcorridors zullen de voornaamste publieke en particuliere belanghebbenden van de belangrijkste transportroutes samenbrengen om de planning en ontwikkeling van de infrastructuur af te stemmen op de behoeften en de beschikbare middelen.

## 2.1. Wat zijn kernnetwerkcorridors?

Het concept kernnetwerkcorridors wordt omschreven in hoofdstuk IV van Verordening (EU) nr.1315/2013, de nieuwe TEN-T-verordening. In de CEF worden de negen kernnetwerkcorridors geografisch afgebakend. Figuur 1 is een schematische indicatieve kaart van de kernnetwerkcorridors als bedoeld artikel 44, lid 2, van de TEN-T-verordening.



**Figuur 1:** schematische indicatieve kaart van de kernnetwerkcorridors als bedoeld in artikel 44, lid 2, van de TEN-T-verordening

Elke kernnetwerkcorridor omvat de verschillende vervoerswijzen (weg, spoor, binnenwateren, zee en lucht) en onderlinge knooppunten (zeehavens, binnenhavens, luchthavens en terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer), en draagt daardoor bij tot een efficiënt en duurzaam vrachtvervoer. De corridors zullen zich toespitsen op intermodale integratie, interoperabiliteit en de gecoördineerde ontwikkeling van infrastructuur, met name op grensoverschrijdende trajecten, over de verschillende vervoerswijzen heen en met aandacht voor knelpunten. De corridors zullen verkeersbeheerssystemen uitontwikkelen en de introductie bevorderen van duurzaam vrachtvervoer en van innovatie en nieuwe technologieën, bijvoorbeeld op het vlak van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Waar mogelijk zullen de snelwegen op zee en de corridors voor goederenvervoer per spoor voor de kernnetwerkcorridors worden ingezet.

## **2.2. Werking van de kernnetwerkcorridors**

### *2.2.1. Europese coördinatoren*

De ervaringen met de Europese coördinatoren voor prioritaire projecten binnen het huidige TEN-T-beleid zijn positief<sup>6</sup>. Ook het uitwerken van de kernnetwerkcorridors zal door Europese coördinatoren worden aangestuurd. In de TEN-T-verordening worden de eisen, de taken en de aanwijzingsprocedure voor de Europese coördinatoren omschreven.<sup>7</sup> Er komt één Europese coördinator voor elke corridor. Voor de snelwegen op zee en ERTMS worden extra coördinatoren aangewezen (zie verder). De Europese coördinatoren handelen voor rekening van de Commissie. Zij zullen met de hulp van de Commissie het corridorforum voorzitten.

### *2.2.2. Corridorforum en werkgroepen*

De Europese coördinatoren zullen in nauwe samenwerking met de betrokken lidstaten een corridorforum voor hun respectieve kernnetwerkcorridors oprichten. Het corridorforum wordt een overlegorgaan, voorgezeten door de Europese coördinator en met de inbreng van de lidstaten en geselecteerde andere leden die na overleg met de betrokken lidstaten worden aangewezen, zoals vertegenwoordigers van regio's, infrastructuurbeheerders, corridors voor het goederenvervoer per spoor, eventueel riviercommissies, havens, luchthavens, terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer, exploitanten, gebruikers en andere belanghebbenden.

De corridorfora vormen de kern van de kernnetwerkcorridors. Zij zullen fungeren als een gemeenschappelijke structuur op hoog niveau voor een bepaalde corridor. Zij zullen een centrale rol spelen bij de bespreking van de algemene doelstellingen van de kernnetwerkcorridor en bij het opstellen en opvolgen van de maatregelen in het werkplan.

Het corridorforum zal tijdens het eerste jaar geregeld samenkomen om het werkplan op te stellen. Daarna zal het aantal vergaderingen worden terugschroefd in functie van de behoeften. De betrokken lidstaten kunnen eventueel bij toerbeurt optreden als gastheer voor de bijeenkomsten van het corridorforum.

De coördinator kan samen met de betrokken lidstaten besluiten om werkgroepen voor technische werkzaamheden op te richten, zoals bepaalde grensoverschrijdende projecten, vraagstukken over interoperabiliteit en een betere intermodale integratie.

### *2.2.3. Werkplan*

In de TEN-T-verordening wordt bepaald dat voor elke corridor een werkplan moet worden opgesteld binnen een jaar nadat de verordening in werking is getreden.

---

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index_en.htm)

<sup>7</sup> Artikel 45.

Het werkplan moet een analyse bevatten van de huidige situatie in de corridor, met name van de relevante delen van de corridor, de knelpunten en de interoperabiliteitsproblemen. Die analyse wordt voornamelijk gebaseerd op bestaande studies en gegevens en de gezamenlijke analyse daarvan. Het werkplan zal ook een overzicht geven van de te nemen maatregelen, het tijdschema en de vereiste en beschikbare financiële middelen. De acties omvatten onder meer geplande investeringen in infrastructuur en andere maatregelen om fysieke, technische, operationele en administratieve belemmeringen tussen en binnen vervoerswijzen weg te nemen en om efficiënt, innovatief en duurzaam multimodaal vervoer te bevorderen. Het werkplan kan ook mogelijke acties voorstellen ter versterking van de rol van belangrijke zee- en binnenhavens als katalysatoren voor intermodaliteit.

De verschillende overheidsinstellingen voor Europese vervoerscorridors (kernnetwerkcorridors, corridors voor goederenvervoer per spoor en eventueel riviercommissies) moeten nauw samenwerken om de nodige samenhang te garanderen en dubbel werk te vermijden.

De betrokken lidstaten moeten na overleg met het corridorforum het werkplan goedkeuren. Vervolgens kan de Commissie het werkplan omzetten in een uitvoeringsbesluit en aldus een duidelijk juridisch kader voor de ontwikkeling van de kernnetwerkcorridor creëren. In 2017 zal in het kader van de tussentijdse evaluatie van de CEF een balans worden opgemaakt en zal het werkplan zo nodig worden uitgediept en geactualiseerd.

#### 2.2.4. *Tijdschema*

Het werkplan moet worden opgesteld binnen de termijn die is voorgeschreven in de TEN-T-verordening. De Commissie heeft dan ook volgend indicatief tijdschema voor de kernnetwerkcorridors opgesteld:

Eerste kwartaal van 2014	Aanstelling van de Europese coördinatoren
April, juni, oktober, november 2014	Het corridorforum vergadert over het werkplan
Vanaf april 2014	Oprichting van de werkgroepen, werkgroepvergaderingen
December 2014	De lidstaten keuren het werkplan goed
Januari 2015	Mogelijk uitvoeringsbesluit van de Commissie
Vanaf 2015	Het corridorforum en de werkgroepen komen geregeld bijeen

#### 2.2.5. *Horizontale coördinatoren*

De TEN-T-verordening voorziet niet alleen in Europese coördinatoren voor de kernnetwerkcorridors, maar ook in twee extra Europese coördinatoren. Die extra coördinatoren zullen de gecoördineerde uitvoering van snelwegen op zee en van ERTMS voor hun rekening nemen. Dat is van belang voor het gehele kernnetwerk en een horizontale aanpak speelt hierbij in het voordeel. Voor deze coördinatoren is volgens de verordening geen forum en werkplan nodig.

Nochtans moet de coördinator voor snelwegen op zee twee jaar na zijn aanstelling een gedetailleerd uitvoeringsplan voor snelwegen op zee voorleggen.<sup>8</sup>

De ERTMS-coördinator zal werken op basis van het Europees implementatieplan voor ERTMS<sup>9</sup> en ervoor zorgen dat ERTMS volledig wordt ingevoerd op de kernnetwerkcorridors en het hele kernnetwerk.

### **2.3. Samenwerking tussen kernnetwerkcorridors en andere initiatieven**

Tijdens de wetgevingsprocedure voor de goedkeuring van de TEN-T-verordening en de CEF werden grote inspanningen geleverd om een maximale samenhang en synergie te verzekeren tussen de kernnetwerkcorridors en de corridors voor goederenvervoer per spoor die zijn ingesteld bij Verordening (EG) nr. 913/2010<sup>10</sup>. De geplande werking en structuur van die spoorvrachtcorridors zal door de TEN-T-verordening niet worden gewijzigd en het geografische toepassingsgebied komt overeen met de kernnetwerkcorridors, zodat beide groepen dezelfde studies kunnen gebruiken, dezelfde gesprekspartners hebben en beide in aanmerking komen voor financiële steun van de EU. Vertegenwoordigers van de corridors voor het goederenvervoer per spoor moeten deelnemen aan het corridorforum.

Bij de opstelling van de kernnetwerkcorridors en het werkplan zal ook worden geprobeerd om duurzaamheidsindicatoren voor vervoer te creëren en toe te passen, zoals die welke zijn ontwikkeld tijdens het onderzoek naar "Groene corridors".<sup>11</sup> Dat zal bijdragen tot het havenprogramma van de Commissie<sup>12</sup>. Met dat initiatief wil de Commissie de bestaande havencapaciteit beter gebruiken, nieuwe investeringen in havens aantrekken en de nodige verbindingen met het achterland tot stand brengen. Belanghebbenden van havens zullen daardoor een proactieve rol krijgen in de corridorfora.

NAIADES II<sup>13</sup> zal voortbouwen op de uitvoering van de kernnetwerkcorridor om voor hoogwaardige binnenwateren met een goede bevaarbaarheid op het hele kernnetwerk te zorgen. Acties in het kader van NAIADES II, zoals de verdere ontwikkeling van rivierinformatiediensten en maatregelen om de duurzaamheid van de sector te bevorderen, moeten waar nodig worden opgenomen in de vergaderingen en de werkplannen van de corridorfora. De belanghebbenden van de binnenvaart moeten zich daarvoor inzetten.

Het Marco Polo-programma zal worden voortgezet als integrerend deel van de CEF in overeenstemming met de definitie van duurzame goederenvervoerdiensten in artikel 32 van de TEN-T-verordening.

## **3. VERWEZENLIJKING VAN HET TEN-T BINNEN DE CEF**

### **3.1. CEF-financieringsprioriteiten voor de werkplannen**

In het kernnetwerk moet ongeveer 250 miljard euro worden geïnvesteerd. De CEF-begroting is daarvoor ontoereikend. Daarom moet de Commissie de middelen zo efficiënt mogelijk gebruiken en zo goed mogelijk in overeenstemming brengen met het Europees vervoersbeleid

<sup>8</sup> Artikel 21 van de TEN-T-verordening.

<sup>9</sup> Opgenomen in Besluit 2012/88/EU van de Commissie van 25 januari 2012 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het trans-Europese spoorwegsysteem (PB L 51 van 23.2.2012, blz. 1).

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Zie bijvoorbeeld: <http://www.supergreenproject.eu/>

<sup>12</sup> Zie COM(2013) 295: "Havens: een motor voor groei" en COM(2013) 296: "Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de toegang tot de markt voor havendiensten en de financiële transparantie van havens".

<sup>13</sup> Zie COM(2013) 623: "NAIADES II: Naar een hoogwaardige binnenvaart".

dat is vastgesteld in het Witboek en prioriteit heeft gekregen overeenkomstig de CEF-verordening. Met name in deel IV van bijlage I<sup>14</sup> bij de CEF-verordening wordt gesteld dat 80 % van de middelen moet worden besteed aan het wegnemen van knelpunten, het verbeteren van de interoperabiliteit van de spoorwegen, het invullen van ontbrekende schakels en het verbeteren van de grensoverschrijdende trajecten.

De voorgestelde gedelegeerde handeling vult de verordening aan met een lijst van financieringsprioriteiten die moeten worden opgenomen in de jaarlijkse en meerjarige werkplannen. Om een langetermijnperspectief te creëren voor het Europees Parlement, de lidstaten en de belanghebbenden heeft de Commissie echter besloten om de CEF-middelen duidelijker te verdelen over elk van de prioriteiten voor de periode 2014-2020. Bij de verdeling van het geld wordt rekening gehouden met de voorwaarden van de CEF-verordening, waaronder de verschillende plafonds en streefcijfers. De Commissie zal overeenkomstig de CEF-verordening voorrang geven aan projecten met een hoge toegevoegde Europese waarde. Het gaat met name om de bouw of modernisering van grensoverschrijdende trajecten, het wegnemen van knelpunten op de belangrijkste Europese verkeerswegen en de prioritair invulling van ontbrekende schakels in het netwerk.

Op grond van de bovenstaande elementen meent de Commissie dat zij voor elk van de prioriteiten grenzen kan vastleggen en tegelijk ruimte voor flexibiliteit kan bieden bij het beheer van de middelen.

### *3.1.1. Grensoverschrijdende en multimodale projecten en de aanpak van knelpunten op de kernnetwerkcorridors*

In het kader van deze prioriteit wil de Commissie de beschikbare middelen vooral aanwenden voor projecten die de hoogste toegevoegde Europese waarde hebben: belangrijke ontbrekende grensoverschrijdende trajecten, ernstige knelpunten en andere te verbeteren grensoverschrijdende trajecten. De CEF geeft voorrang aan de bouw van infrastructuur voor milieuvriendelijker vervoerswijzen, zoals het spoor en de binnenvaart, en verleent lidstaten die niet over dergelijke netwerken beschikken een vrijstelling.

- (a) **Belangrijke ontbrekende grensoverschrijdende trajecten** zijn onder meer Evora – Merida (PT/ES), Seine – Schelde (FR/BE/NL), grote projecten op de corridor Scandinavië – Middellandse Zee zoals de Fehrman Belt (DK/DE) en de Brennerbasistunnel (IT/AT), grote projecten op de Mediterrane corridor zoals het traject Lyon – Turijn (FR/IT), en de Rail Baltica<sup>15</sup> (FI/EE/LV/LT/PL). Volgens een schatting van de Commissie kunnen de kosten voor de eerste vijf projecten tussen 2014 en 2020 oplopen tot 5 miljard euro. De kosten van de Rail Baltica worden in een recente studie op 3,6 miljard euro geraamd<sup>16</sup>.
- (b) De trans-Europese verkeersstromen worden niet alleen gehinderd door deze ontbrekende schakels maar ook door **ernstige knelpunten** tussen belangrijke economische centra, havens of stedelijke gebieden. Het gaat onder meer om de spoorlijn tussen Stuttgart en Ulm op het Duitse deel van de Rijn-Donaucorridor, de Donausluizen ter hoogte van de IJzeren Poorten op de grens tussen Roemenië en Servië, de hogesnelheidslijn tussen Halle/Leipzig en Nurnberg, de bruggen over het Albertkanaal en de hogesnelheidslijn tussen Perpignan en Montpellier die de spoornetwerken van het Iberisch schiereiland en Frankrijk met elkaar verbindt.

<sup>14</sup> Deel IV: indicatieve percentages voor specifieke vervoersdoelstellingen.

<sup>15</sup> Het Rail Baltica-project komt in aanmerking voor de hogere medefinancieringspercentages van de cohesiemiddelen.

<sup>16</sup> AECOM-studie, mei 2011, gefinancierd door het TEN-T-programma.

- (c) Er moeten ook een aantal **grensoverschrijdende trajecten worden verbeterd** om het grensoverschrijdende verkeer in heel Europa vlotter te laten verlopen. Zo moeten er bijvoorbeeld grote werkzaamheden worden uitgevoerd op de Donau waar de rivier de grens vormt tussen Bulgarije en Roemenië en op de spoorlijnen tussen Katowice (PL) en Zilina (SK), tussen München (DE) en Salzburg (AT) en tussen Arad (RO), Sofia (BG) en Thessaloniki (EL).
- (d) Er moeten ook knelpunten worden weggewerkt in de **kernhavens** die de toegangspunten tot het kernnetwerk vormen, bijvoorbeeld door de verbindingen met het achterland te verbeteren.
- (e) Deze prioriteit heeft ook betrekking op projecten voor **multimodale integratie** of voor de bevordering van de **interoperabiliteit van de spoorwegen**. Het gaat onder meer om de verbetering van de multimodale capaciteiten van zee- en binnenhavens, de aanpassing van de spoorbreedte aan de Europese norm en de verbetering van de toegankelijkheid. Ook projecten in stedelijke knooppunten vallen onder deze prioriteit.

Volgens een schatting van de Commissie zal voor de projecten onder b) tot en met e) in totaal 3,5 tot 4,5 miljard euro uit de CEF-middelen nodig zijn.

Bovendien zal het grootste deel van de 11,3 miljard euro aan cohesiemiddelen worden gebruikt voor grensoverschrijdende projecten of het wegwerken van knelpunten op de kernnetwerkcorridors.

### 3.1.2. Andere prioriteiten

Onderstaande tabel geeft een indicatief overzicht van de andere prioriteiten en een raming van de mogelijke financiële steun van de Commissie. De bedragen lopen niet vooruit op de besluiten van de Commissie in het kader van de werkplannen of de goedkeuring van de financieringsbesluiten voor projecten.

<b>Financieringsprioriteiten</b>	<b>Indicatieve bedragen (in EUR)</b>	<b>Toelichting</b>
<i>SESAR</i>	2,3-3 miljard	Voor de uitrol van het SESAR-systeem is ongeveer 3 miljard € uit de Uniebegroting nodig. SESAR is een horizontale prioriteit in de CEF-verordening.
<i>ERTMS</i>	800-1 100 miljoen	ERTMS is een horizontale prioriteit in de CEF-verordening.
<i>Snelwegen op zee</i>	500-900 miljoen	Snelwegen op zee, als omschreven in artikel 21 van de TEN-T-verordening, is een horizontale prioriteit in de CEF-verordening.



<i>Projecten voor het uitgebreide netwerk</i>	600-1 000 miljoen	Voor deze projecten geldt een plafond van 5 % van de CEF-middelen voor vervoer. De 11,305 miljard euro uit het Cohesiefonds zijn alleen voor het kernnetwerk bestemd. Het plafond van 5 % kan worden aangevuld met financiële instrumenten.
<i>Nieuwe technologieën en innovatie voor alle vervoerswijzen</i>	250-400 miljoen	Nieuwe technologieën en innovatie zijn gedefinieerd in artikel 33 van de TEN-T-verordening.
<i>Andere telematicatoepassingen (RIS, ITS, VTMS, e-Maritime)</i>	250-400 miljoen	Voor de boordcomponenten geldt een plafond van 5 %, met inbegrip van de boordcomponenten voor SESAR.
<i>Maatregelen ter beperking van de geluidsoverlast</i>	200-260 miljoen	Voor deze projecten geldt een plafond van 1 % van de CEF-middelen voor vervoer.
<i>Vrachtvervoersdiensten</i>	150-200 miljoen	Duurzame vrachtvervoersdiensten zijn gedefinieerd in artikel 32 van de TEN-T-verordening.

<b>Prioriteit</b>	<b>Bedragen (in EUR)</b>	<b>Toelichting</b>
<i>Projecten voor de verbinding van het trans-Europese vervoersnetwerk met de infrastructuurnetwerken in de buurlanden</i>	50-100 miljoen	Subsidiabele projecten in het kader van de CEF worden vermeld in artikel 8, lid 1, onder a) tot en met e), van de TEN-T-verordening.
<i>Financiële instrumenten</i>	1,3-2,4 miljard	De marktintroductie voor vervoer wordt geraamd op 2 miljard EUR. Voor de algemene CEF-begroting voor vervoer, energie en telecommunicatie is in de rechtsgrondslag een plafond van 10 % bepaald, met een eventuele verhoging tot 20 % van de CEF-middelen.
<i>Programmaondersteunende acties</i>	260 miljoen	Programmaondersteunende acties zijn uitgaven van de Commissie voor technische en administratieve bijstand voor het beheer van de CEF en de verwezenlijking van het TEN-T. Voor die acties geldt een plafond van 1 % van de CEF-middelen voor vervoer. Het geld zal vooral worden gebruikt om de kosten van het uitvoerend agentschap te dekken. Er komen specifieke programmaondersteunende acties voor cohesielidstaten.

### **3.2. Belangrijkste beginselen van het rechtstreekse beheer van subsidies en voornaamste verwachtingen**

De CEF zal rechtstreeks worden beheerd door de Commissie, met de hulp van een uitvoerend agentschap. De jaarlijkse en meerjarige werkplannen met de indicatieve begroting, het tijdschema, de doelstellingen, de verwachte resultaten, de prioriteiten, het maximale medefinancieringspercentage en de subsidiabiliteits-, selectie- en gunningscriteria voor oproepen tot het indienen van voorstellen worden door de Commissie aangenomen nadat het CEF-comité ze volgens de onderzoeksprocedure heeft goedgekeurd.

De Commissie, bijgestaan door een uitvoerend agentschap, beoordeelt en selecteert de projecten. Zij beheert ook de technische en financiële uitvoering van het programma: contact met de begunstigden, technisch en administratief advies, begeleiding bij de verslaglegging en opvolging van de resultaten.

Voor de evaluatie zal de Commissie gebruik maken van de tweestappenaanpak van het TEN-T-programma voor de periode 2007-2013. Eerst organiseert het uitvoerend agentschap een externe beoordeling door onafhankelijke EU-deskundigen. Daarna volgt een interne evaluatie door de Commissie. Het met redenen omkleed advies van de externe beoordelaars geldt als advies aan de Commissie. De Commissie mag van dat advies afwijken als zij haar beslissing naar behoren motiveert.

De Commissie behoudt zich het recht voor een project slechts gedeeltelijk te financieren en de omvang van het projectvoorstel te beperken als dat voorstel elementen bevat die niet in overeenstemming zijn met de prioriteiten van de CEF-verordening.

Met het oog op een optimaal gebruik van EU-middelen zal de Commissie artikel 12, lid 2, toepassen. Dat voorziet in een nieuwe toewijzing van de middelen na de verlaging of beëindiging van de financiële steun aan de actie als uit een evaluatie is gebleken dat het project niet volgens de financieringsbesluiten wordt uitgevoerd, met name in het geval van aanzienlijke vertragingen. De Commissie vraagt de begunstigden dan ook om realistische stappen voor de uitvoering van het project voor te stellen met voldoende marge voor onvoorziene omstandigheden.

Overeenkomstig artikel 10, lid 6, van de CEF-verordening en artikel 7, lid 2, onder c), van de TEN-T-verordening wordt het bedrag van de financiële steun gemoduleerd op basis van een kosten-batenanalyse van elk project, de beschikbare begrotingsmiddelen van de Unie en de noodzaak om de hefboomwerking van EU-financiering te maximaliseren. Bijgevolg moeten alle projectvoorstellen voor "werken"<sup>17</sup> vergezeld gaan van een kosten-batenanalyse waarin het gevraagde medefinancieringspercentage wordt vermeld, rekening houdend met de maximale financieringspercentages van de CEF-verordening. Wat betreft projecten die worden gefinancierd met CEF-middelen uit het Cohesiefonds, worden de lidstaten verzocht de erkende methode van het cohesiebeleid<sup>18</sup> te gebruiken. Relevante projectvoorstellen kunnen ook worden getoetst aan de werkplannen van de kernnetwerkcorridors, wat ook zal meespelen in het geven van voorrang aan projecten in het kader van de CEF. In projectvoorstellen voor werken moet ook worden aangetoond dat de actie in overeenstemming is met de toepasselijke Europese milieuwetgeving.

De Commissie zal de coördinatie van de CEF en andere financieringsprogramma's van de EU verzorgen om de complementariteit te waarborgen. Dit geldt onder meer voor de middelen in het kader van de Europese structuur- en investeringsfondsen, de investeringsfaciliteit voor het nabuurschapsbeleid (NIF) of het instrument voor pretoetredingssteun (IPA).

Rechtstreeks beheer betekent echter niet dat de Commissie zich bemoeit met de uitvoering van de projecten door de lidstaten. De aanbestedingsprocedures, de projectuitvoering ter plaatse en de volgens de MER-richtlijn, habitatrichtlijn en Kaderrichtlijn Water verplichte milieueffectbeoordelingsprocedures blijven de verantwoordelijkheid van de begunstigden en de nationale overheden.

### **3.3. Specifieke kenmerken van de meerjarige en jaarlijkse oproepen voor cohesiemiddelen**

In het algemeen zullen de regels en financieringsprioriteiten voor de middelen uit het Cohesiefonds dezelfde zijn als voor de overige 14,9 miljard EUR van de CEF, met speciale aandacht voor grensoverschrijdende projecten en knelpunten op de kernnetwerkcorridors. De Commissie is voornemens om de twee onderdelen voor dezelfde werkplannen aan te wenden. Er zullen echter hogere medefinancieringspercentages mogelijk zijn (vergelijkbaar met die van het Cohesiefonds) en de regels inzake btw en de aankoop van grond zullen overeenkomen met de regels van het cohesiebeleid. In het algemeen zal de 11,3 miljard euro uit het

---

<sup>17</sup> Overeenkomstig artikel 2 van de CEF-verordening wordt met "werken" bedoeld: de aanschaf, de levering en het inzetten van componenten, systemen en diensten, inclusief software, en de uitvoering van ontwikkelings-, bouw- en installatieactiviteiten in verband met een project, alsmede de oplevering van de installaties en de inbedrijfstelling van een project.

<sup>18</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf). Vanaf het eerste kwartaal van 2014 is een nieuwe handleiding voor de periode 2014-2020 beschikbaar.

Cohesiefonds onderworpen zijn aan de regels van het gecentraliseerd beheer, zoals hierboven aangegeven.

Aangezien hoge medefinancieringspercentages uit de CEF-begroting mogelijk zijn en de bijdrage van de projectpromotoren in dat geval beperkt blijft, is de Commissie van oordeel dat de projecten en de beoogde resultaten streng moeten worden beoordeeld. Vooral de reikwijdte van de projectvoorstellen moet grondig worden geanalyseerd met het oog op een efficiënt gebruik van EU-middelen.

De selectie van projecten die aanmerking komen voor cohesiemiddelen moet tijdens de eerste drie jaar van de CEF overeenkomen met de nationale toewijzingen in het kader van het Cohesiefonds, zoals vastgesteld in artikel 11, lid 2, van de CEF. Tijdens de eerste drie jaar mag het bedrag van de aan een subsidiabele lidstaat toegewezen medefinanciering op basis van de uit het Cohesiefonds overgedragen 11,3 miljard euro dus niet hoger zijn dan de overeenkomstige nationale toewijzing. De Commissie is voornemens om oproepen tot het indienen van voorstellen te publiceren in het voorjaar van 2014, 2015 en 2016, zodat alle in aanmerking komende lidstaten de kans krijgen om complete, kwalitatief hoogstaande projecten met toegevoegde Europese waarde in te dienen.

Als na de laatste oproep in 2016 niet alle cohesiemiddelen zijn opgebruikt, zullen in het voorjaar van 2017 extra oproepen worden georganiseerd om het restant toe te wijzen. Daarbij zal het beginsel van nationale toewijzingen niet worden toegepast. Vanaf 1 januari 2017 kunnen bij oproepen ook middelen worden toegewezen die zijn teruggevorderd van projecten die niet volgens de geldende financieringsbesluiten worden uitgevoerd, overeenkomstig artikel 12 van de CEF betreffende de mogelijkheid tot annulering, vermindering, opschorting en beëindiging van subsidies. Deze oproepen blijven voorbehouden voor projecten in lidstaten die in aanmerking komen voor het Cohesiefonds, waarbij de specifieke voorschriften van de bovenstaande eerste alinea worden toegepast.

Zoals bepaald in artikel 11 van de CEF zal bijzondere aandacht worden besteed aan programmaondersteunende acties die gericht zijn op het versterken van de administratieve capaciteit van lidstaten die in aanmerking komen voor het Cohesiefonds, zodat zij voldoende projecten kunnen voorbereiden. Deze acties kunnen de vorm aannemen van subsidies voor voorbereidende projectstudies. De lidstaten kunnen ook de hulp van de Joint Assistance to Support Projects in European Regions (JASPERS) inroepen. Ten slotte kunnen potentiële begunstigen, zoals spoorinfrastructuurbeheerders, gerichte technische bijstand krijgen bij de voorbereiding van projectvoorstellen.

### **3.4. Financiële instrumenten**

Een van de belangrijkste doelstellingen van de CEF is meer gebruik te maken van innovatieve financiële instrumenten (onder meer projectobligaties), zodat een goed klimaat voor private investeringen in infrastructuur ontstaat. Zo wordt een alternatief geboden voor de traditionele subsidies en worden financieringstekorten voor strategische investeringen aangevuld. De Commissie overlegt verder met verscheidene partners, waaronder financiële instellingen, en zal indien nodig een beleidsdocument voorstellen met uitleg over het regelgevingskader, de doelstellingen en de voorwaarden voor het gebruik van de financiële instrumenten op het gebied van vervoer overeenkomstig de CEF-verordening.

De financiële instrumenten in het kader van de CEF zullen geleidelijk worden ingevoerd. Tot 2015 zijn de beschikbare middelen voor alle financiële instrumenten vastgesteld op 10 % van de totale CEF-middelen. De beschikbare middelen van het instrument voor projectobligaties in het kader van de CEF zijn beperkt tot 230 miljoen euro voor de drie sectoren van de CEF. Na 2015, als de pilootfase van de projectobligaties positief wordt beoordeeld en als de

marktintroductie 8 % bedraagt, kunnen de beschikbare middelen voor alle financiële instrumenten worden verhoogd tot 20 %.