



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 13.3.2007  
COM(2007) 94 definitief

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT,  
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN  
DE REGIO'S**

**Trans-Europees vervoersnet**

**Verslag inzake de tenuitvoerlegging van de richtsnoeren 2002-2003**

**overeenkomstig artikel 18 van Beschikking nr. 1692/96/EG**

{SEC(2007) 313}

## INHOUDSOPGAVE

Inleiding .....	4
Beleidscontext .....	4
Tenuitvoerlegging .....	6
Hoofdstuk 1 .....	6
1.1 Tenuitvoerlegging algemeen .....	6
1.2 Tenuitvoerlegging per type vervoer en per sector .....	7
1.2.1 TEN-T wegnnet .....	7
1.2.2 TEN-T spoorwegnet .....	7
1.2.3 TEN-T binnenwaterwegen .....	7
1.2.4 TEN-T havens .....	8
1.2.5 TEN-T luchthavens .....	8
1.2.6 Netwerk voor gecombineerd vervoer .....	8
1.2.7 Systemen voor verkeersbeheer en navigatie .....	9
Hoofdstuk 2 .....	9
2.1 Horizontale aangelegenheden .....	9
2.1.1 Interoperabiliteit .....	9
2.1.2 Onderzoek en Ontwikkeling .....	9
2.1.3 Bescherming van het milieu .....	10
Hoofdstuk 3 .....	10
3.1 Algemene beoordeling van de tenuitvoerlegging van TEN-T in de periode 2002-2003 .....	10
3.2 Prioritaire projecten .....	12
3.3 Financieringsbronnen .....	12
3.3.1 TEN-T begroting .....	12
3.3.2 Europees fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO) .....	13
3.3.3 Cohesiefonds .....	13
3.3.4 ISPA .....	13
3.3.5 Leningen van de Europese Investeringsbank .....	13
3.3.6 Algemene beoordeling van financieringsbronnen .....	14

Conclusie..... 15

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT,  
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN  
DE REGIO'S**

**Trans-Europees vervoersnet**

**Verslag inzake de tenuitvoerlegging van de richtsnoeren 2002-2003**

**overeenkomstig artikel 18 van Beschikking nr. 1692/96/EG**

**INLEIDING**

Dit verslag beoordeelt de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet (trans-European transport network - TEN-T) overeenkomstig de richtsnoeren voor het TEN-T zoals opgenomen in Beschikking nr. 1692/96/EG<sup>1</sup>. De richtsnoeren vormen een algemeen referentiekader voor de tenuitvoerlegging van het net en beschrijven projecten van algemeen belang die in 2010 zouden moeten zijn voltooid. De richtsnoeren hebben betrekking op de volgende vervoerswijzen: wegen-, spoorweg- en waterwegennetten, zee- en binnenhavens, luchthavens en andere verbindingpunten tussen vervoersnetwerken, alsmede verkeersbeheersystemen en navigatiesystemen.

In artikel 18, lid 3, van de beschikking wordt de Commissie verplicht om met hulp van de lidstaten om de twee jaar verslag uit te brengen over de tenuitvoerlegging van de richtsnoeren.

Dit verslag heeft betrekking op een periode van twee jaar, van 2002 tot eind 2003. De investeringsgegevens in het verslag hebben betrekking op zowel de "oude" als de "nieuwe" lidstaten en op Bulgarije en Roemenië. Gedeeltelijk is er een onderscheid gemaakt tussen de EU-15<sup>2</sup>, de EU-10<sup>3</sup>, de EU-2<sup>4</sup> en de EU-27 (alle drie groepen landen)

**BELEIDSCONTEXT**

In juli 1996 gaven het Europees Parlement en de Raad hun goedkeuring aan Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (TEN-T). De TEN-T richtsnoeren vormen het algemene referentiekader voor de tenuitvoerlegging van het net en de beschrijving van projecten van algemeen belang. De Europese Raad van Essen kende in 1994 aan veertien van deze projecten een bijzonder belang toe.

---

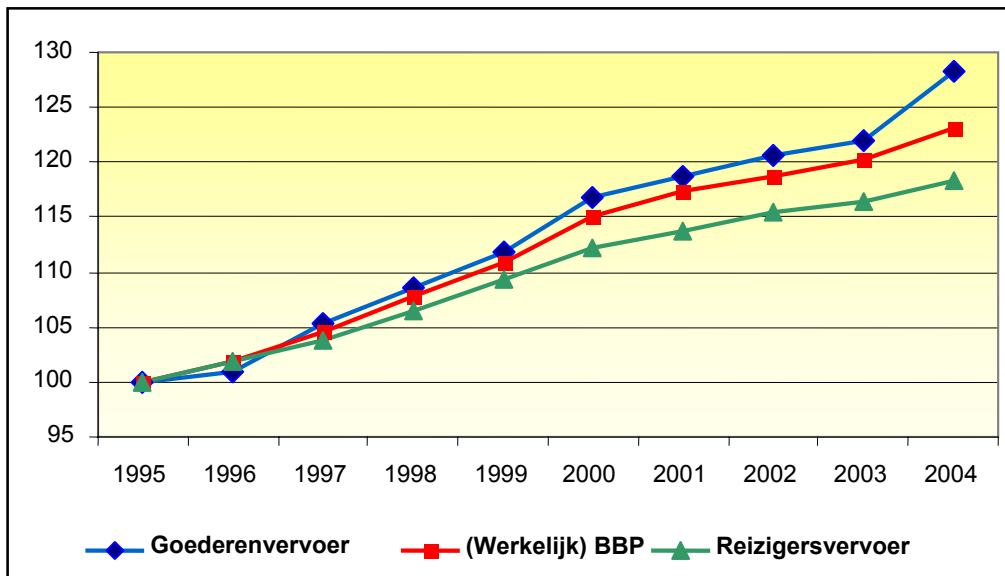
<sup>1</sup> Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet, PB L 228 van 9/9/1996.

<sup>2</sup> Oostenrijk, België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Portugal, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk.

<sup>3</sup> Cyprus, Tsjechische Republiek, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Slowakije en Slovenië.

<sup>4</sup> Bulgarije en Roemenië.

In september 2001 stelde de commissie haar Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" vast. Vanwege de toenemende congestie en de stijgende externe kosten van het vervoer moest in het gemeenschappelijk vervoersbeleid grotere nadruk worden gelegd op een herziening van de zogenoemde *modal shift* als middel voor meer duurzaamheid. In algemene zin groeit het reizigersvervoer niet zo snel als het BBP, terwijl het goederenvervoer sneller groeit dan het BBP. In de praktijk groeit het wegvervoer nagenoeg even snel als het BBP, evenals het vervoer over zee en door de lucht.



### Vervoersvraag afgezet tegen de groei van het BBP van 1995 tot 2004 in de EU-25<sup>5</sup>

Op 22 mei 2001 werd Beschikking nr. 1346/2001/EG<sup>6</sup> vastgesteld door het Europees Parlement en de Raad om de TEN-T richtsnoeren te wijzigen voor wat betreft zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals. Daarin werd in reactie op de recente ontwikkelingen de nadruk gelegd op de multimodale dimensie van het netwerk.

In oktober 2001 deed de Commissie een voorstel voor wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet. Het voorstel werd met enkele wijzigingen door het Europees Parlement in eerste lezing goedgekeurd. Aangezien met het voorstel in de Raad geen voortgang werd geboekt, besloot de Commissie om te komen met de veel bredere wijziging van de richtsnoeren en een werkgroep van hoge ambtenaren (High Level Group - HLG) in te stellen onder voorzitterschap van de voormalige ondervoorzitter van de Commissie, de heer Van Miert, en bestaande uit vertegenwoordigers van de EU-27 en de Europese Investeringsbank. Op 1 oktober 2003 presenteerde de Commissie een nieuw voorstel dat een aanvulling vormde op het voorstel uit 2001 en was gebaseerd op het werk van de HLG. In dat

<sup>5</sup> Bron: EU energy and transport in figures 2005 (EU energie en vervoer in cijfers 2005) – statistisch zakboek.

<sup>6</sup> Beschikking nr. 1346/2001/EG tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals alsmede ten aanzien van project nr. 8 in bijlage III (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1).

voorstel werd rekening gehouden met de opmerkingen die het Europees Parlement in eerste lezing had gemaakt. Op basis van de aanbevelingen van de HLG werden in de beschikking 30 prioritaire projecten van groot belang voor het internationale verkeer omschreven. Tot de prioritaire projecten behoren ook projecten in de nieuwe lidstaten.

In april 2004 keurden het Europees Parlement en de Raad de herziene richtsnoeren goed bij Beschikking nr. 884/2004/EG<sup>7</sup>, houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG. In de gewijzigde richtsnoeren wordt meer prioriteit gegeven aan belangrijke projecten, worden de beperkte middelen gericht ingezet voor projecten van Europees belang - waaronder grensoverschrijdende delen van netwerken en natuurlijke barrières - en wordt gestreefd naar voltooiing in 2020.

Uitgaande van de algemene doelstelling dat een duurzame mobiliteit van mensen en goederen moet worden gewaarborgd, moeten regelingen worden getroffen om de ontwikkeling van snelle zeeroutes tussen lidstaten te ondersteunen om de congestie op de weg te verminderen en/of de toegang tot perifere en insulaire regio's en landen te verbeteren.

## **TENUITVOERLEGGING**

Voor dit verslag werd een naar project en lidstaat uitgesplitste analyse gemaakt van de gelden die in 2002 en 2003 werden toegewezen aan de tenuitvoerlegging van het TEN-T. Daarin werd bijzondere aandacht geschonken aan prioritaire projecten. Om de ontwikkeling van het TEN-T te kunnen bewaken, werd voor de periode 2004-2020 een prognose gemaakt van investeringen in, en de materiële uitvoering van het TEN-T.

Voor de EU-27 beliepen de totale investeringen in het TEN-T in de tweejarige periode 2002-2003 circa 82 miljard euro.

Uit een algemene beoordeling van de herkomst van de investeringen in het TEN-T gedurende de onderzochte periode blijkt dat door nationale overheden circa 78% werd bijgedragen. Dat is veruit het grootste deel van de investeringen in het TEN-T in de periode 2002-2003: overheidsfinancieringen en leningen van de EIB waren samen goed voor meer dan 90% van de investeringen in het TEN-T.

## **HOOFDSTUK 1**

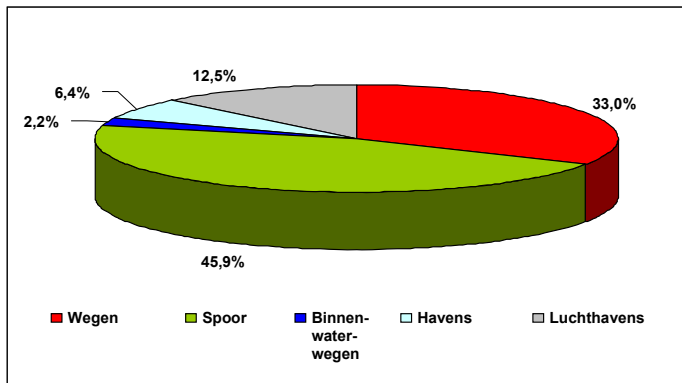
### **1.1 Tenuitvoerlegging algemeen**

In de EU-27 was met de totale investeringen in het TEN-T in 2002 een bedrag van 38,5 miljard euro en in 2003 van 43,8 miljard euro gemoeid.

Uitgesplitst naar type vervoer werd in de periode 2002-2003 met name geïnvesteerd in spoorwegen (46%), gevolgd door wegen (33%), luchthavens (12%), havens (6%) en binnenwaterwegen (2%). In vergelijking met de periode 1998-2001 verschilde deze verdeling niet significant.

---

<sup>7</sup> 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 PB L 201 van 7.6.2004.



**Figuur 2: Investerings per vervoerssoort in 2002 en 2003**

## 1.2 Tenuitvoerlegging per type vervoer en per sector

### 1.2.1 *TEN-T wegennet*

In de richtsnoeren wordt het TEN-T wegennet omschreven als bestaande uit autosnelwegen en andere hoogwaardige wegen. De lengte van het TEN-T wegennet van bestaande of geplande wegen bedraagt in de EU-27 circa 95.700 km (waarvan 74.500 km bestaande en 21.200 km geplande wegen voor de periode tot 2020).

In de EU-27 beliepen de totale investeringen in het TEN-T wegennet 11,53 miljard euro in 2002 en 15,61 miljard in 2003 (in totaal 27,14 miljard euro in de periode 2002-2003). In vergelijking met de investeringen in voorgaande jaren nam het gemiddelde bedrag dat jaarlijks in wegen werd geïnvesteerd in de periode 2002-2003 licht toe.

### 1.2.2 *TEN-T spoorwegnet*

Het TEN-T spoorwegnet had in de EU-27 in 2003 een totale lengte van circa 83.300 km. Hogesnelheidslijnen en nieuwe en verbeterde lijnen hadden in 2003 samen een lengte van 9.600 km en conventionele lijnen een lengte van 73.700 km.

In de EU-27 beliepen de totale investeringen in het TEN-T spoorwegnet 18,82 miljard euro in 2002 en 18,92 miljard euro in 2003 (in totaal 37,74 miljard euro in de periode 2002-2003).

### 1.2.3 *TEN-T binnenwaterwegen*

De TEN-T binnenwaterwegen bestaan uit rivieren en kanalen en diverse aftakkingen en verbindingen daartussen. De technische eisen waaraan waterwegen ten minste moeten voldoen om deel uit te maken van het netwerk zijn de eisen die gelden voor een waterweg van klasse IV. Dat betekent dat zij bevaarbaar zijn voor schepen of duwcombinaties van 80 tot 85 meter lang en 9,50 meter breed.

In de EU-27 maken de volgende landen deel uit van de TEN-T binnenwaterwegen: Oostenrijk, België, Finland, Frankrijk, Duitsland, Italië, Luxemburg, Nederland, Portugal, Tsjechische Republiek, Hongarije, Litouwen, Polen, Slowakije, Bulgarije en Roemenië

De totale lengte van de bestaande<sup>8</sup> TEN-T binnenwaterwegen in de EU-27 bedroeg in 2003 circa 14.100 km. De belangrijkste verkeersaders in het netwerk zijn de Rijn, de Main en de Donau. De Donau is een van de belangrijkste onderdelen van het netwerk in de EU-10 en EU-2.

In de EU-15 beliepen de totale investeringen in het TEN-T netwerk van binnenwaterwegen 892 miljoen euro in 2002 en 943 miljoen euro in 2003 (in totaal 1,853 miljard euro in de periode 2002-2003).

#### *1.2.4 TEN-T havens*

Beschikking nr. 1346/2001/EG<sup>9</sup>, waarin de richtsnoeren uit 1996 voor zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals alsmede ten aanzien van project nr. 8 in bijlage III werden gewijzigd, werd op 22 mei 2001 vastgesteld door het Europees Parlement en de Raad. In deze beschikking wordt bepaald dat verbindingpunten, waaronder zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals een voorwaarde zijn voor integratie van de verschillende vormen van vervoer in een multimodaal netwerk.

In de EU-27 beliepen de totale investeringen in TEN-T havens 2,66 miljard euro in 2002 en 2,64 miljard in 2003 (in totaal 5,30 miljard euro in de periode 2002-2003).

#### *1.2.5 TEN-T luchthavens*

Het TEN-T netwerk van luchthavens bestaat uit circa 350 luchthavens. De 60 grootste luchthavens verwerken meer dan 80%<sup>10</sup> van alle passagiers en meer dan 90% van het internationale verkeer naar en van landen buiten de Gemeenschap.

In de EU-27 beliepen de totale investeringen in TEN-T luchthavens 4,55 miljard euro in 2002 en 5,73 miljard in 2003 (in totaal 10,28 miljard euro in de periode 2002-2003). Aangezien prioritair project 10 (de luchthaven Malpensa) in 2001 werd voltooid, daalden de gemiddelde jaarlijkse investeringen in de periode 2002-2003 in vergelijking met 2000 en 2001.

#### *1.2.6 Netwerk voor gecombineerd vervoer*

Het trans-Europees net voor gecombineerd vervoer bestaat uit spoorwegen en binnenwaterwegen die geschikt zijn voor gecombineerd vervoer, zeeroutes waarover het langeafstandsvervoer van goederen kan plaatsvinden, en intermodale terminals die zijn uitgerust met installaties waarmee overslag kan plaatsvinden tussen spoorwegen, binnenwaterwegen, scheepvaartroutes en wegen. Ook geschikt rollend materieel behoort hiertoe. Het gecombineerd vervoer wordt in dit verslag vermeld om de multimodale dimensie van het netwerk te benadrukken.

---

<sup>8</sup> De cijfers over in aanbouw zijnde of geplande binnenwaterwegen zijn niet verwerkt in het cijfer voor de bestaande binnenwaterwegen van het netwerk.

<sup>9</sup> OP cit: 6.

<sup>10</sup> OP cit: 5.



### 1.2.7 Systemen voor verkeersbeheer en navigatie

De TEN-T richtsnoeren hebben ook betrekking op de telematica-infrastructuur voor systemen voor verkeersbeheer en verkeersinformatiediensten. Het doel is de interoperabiliteit en de continuïteit van diensten over de grenzen te waarborgen.

Het Actieprogramma voor telematica in het wegvervoer dat in 1997 door de Raad van Ministers werd bekrachtigd, werd door de Europese Commissie ontwikkeld met hulp van een groep hooggeplaatste vertegenwoordigers van alle lidstaten. In deze voorstellen, die betrekking hebben op onderzoek en ontwikkeling, technische harmonisatie, concentratie en coördinatie, financiering en wetgeving, werden vijf prioritaire gebieden onderscheiden: informatiediensten op basis van RDS-TMC, elektronische tolheffing, uitwisseling van verkeersgegevens/informatiebeheer, mens/machine-interface (human/machine interface - HMI) en systeemarchitectuur. Andere prioritaire toepassingen, waaronder informatie voorafgaand aan en tijdens ritten, beheer van het verkeer in en buiten steden, bedrijfsvoering en controle, openbaar vervoer, geavanceerde systemen voor voertuigveiligheid/-beïnvloeding en commerciële voertuigbewegingen.

In het in 2001 gepubliceerde Witboek over het vervoersbeleid werd ook aangekondigd dat de Commissie zou komen met een voorstel voor een richtlijn over de interoperabiliteit van tolheffingssystemen, ter ondersteuning van het algemene beleid voor rekeningrijden dat tussen 2001 en 2010 zou moeten worden ontwikkeld. Deze richtlijn is van het allergrootste belang voor de interoperabiliteitsrichtlijn betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap<sup>11</sup> - en de continuïteit van diensten van het trans-Europees wegennet (Trans European Road Network - TERN).

## HOOFDSTUK 2

### 2.1 Horizontale aangelegenheden

#### 2.1.1 Interoperabiliteit

Een van de belangrijkste doelstellingen van TEN-T is de interoperabiliteit van nationale netwerken. Door interoperabiliteit van spoorwegnetwerken zouden de nationale conventionele en hogesnelheidsspoorwegsystemen moeten worden geïntegreerd om internationale diensten efficiënter en dus concurrerender te maken. Door meer interoperabiliteit, waarbij treinen dus landsgrenzen kunnen overschrijden zonder te stoppen of zelfs technische verschillen te overbruggen, kan het vervoer veel beter presteren en kunnen de bedrijfskosten sterk dalen.

#### 2.1.2 Onderzoek en Ontwikkeling

Onderzoek en ontwikkeling is een van de brede maatregelen waarop de TEN-T richtsnoeren van toepassing zijn. Op grond van het vijfde kaderprogramma (1998-2002) en het zesde kaderprogramma (2002-2006) voor onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie werd een aantal belangrijke maatregelen genomen voor individuele, specifieke programma's,

---

<sup>11</sup> 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 (voor de EER relevante tekst), PB L 166 van 30.4.2004.

waaronder duurzame mobiliteit en intermodaliteit, technologieën voor vervoer over land en zee, efficiënte energiesystemen en diensten voor de burger.

Met name het onderzoeksprogramma voor het vervoer heeft aan het EU-beleid voor het trans-Europees vervoersnet bijgedragen door ondersteuning van de planning en financiering van het investeringsprogramma en de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur en diensten. Evaluatiemethodieken en software-instrumenten werden ontwikkeld om beleidsmakers te ondersteunen bij het beoordelen van het effect van verschillende infrastructuurplannen. Nieuwe oplossingen voor een efficiënte bedrijfsvoering van netwerken en terminals werden eveneens beoordeeld.

### *2.1.3 Bescherming van het milieu*

Duurzame ontwikkeling en bescherming van het milieu is een belangrijk interdisciplinair punt dat bijzonder relevant is voor de ontwikkeling van het TEN-T, maar ook voor de verschillende horizontale aangelegenheden. Internationale afspraken, normen en aanbevelingen bestaan al voor diverse punten op milieugebied die verband houden met het vervoer.

In artikel 8 van de richtsnoeren 1692/96 wordt bepaald dat de lidstaten bij de ontwikkeling en uitvoering van projecten rekening met de bescherming van het milieu moeten houden door middel van milieu-effectrapportages (Environmental Impact Assessments - EIA) over de effecten van uit te voeren projecten van algemeen belang, overeenkomstig Richtlijn 85/337/EEG en door de toepassing van Richtlijn 92/43/EEG.

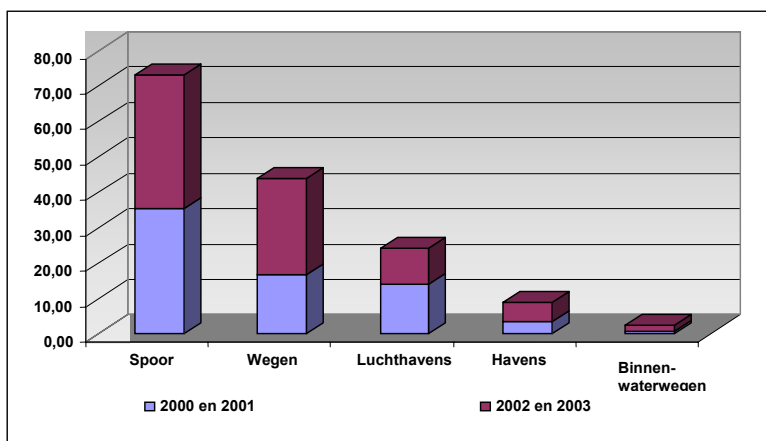
De lidstaten moeten met de resultaten van deze rapportages rekening houden bij de voorbereiding van projecten, onder meer met betrekking tot trans-Europese netwerken. Wettelijke bepalingen over strategische milieurapportages (Strategic Environmental Assessment - SEA) zijn in de Gemeenschap vastgesteld bij 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 zouden deze richtlijn uiterlijk in juli 2004 moeten hebben omgezet in nationale wetgeving. De richtlijn is van toepassing op alle vervoersplannen en -programma's waaruit toekomstige plannen en programma's voortvloeien.

## **HOOFDSTUK 3**

### **3.1 Algemene beoordeling van de tenuitvoerlegging van TEN-T in de periode 2002-2003**

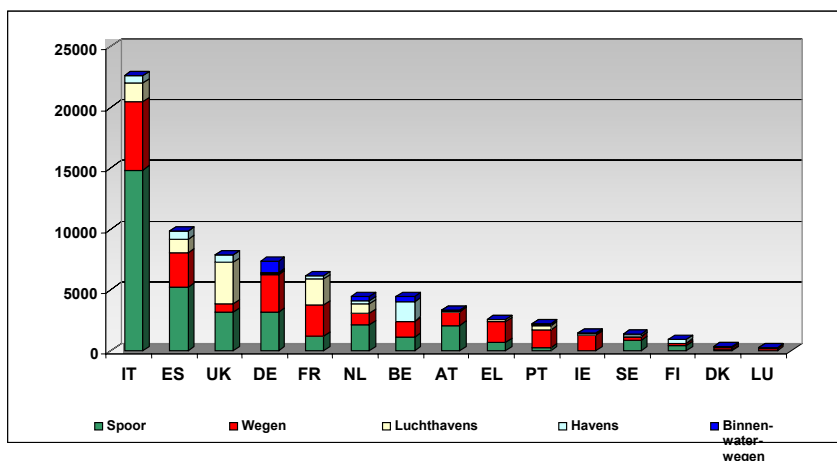
In de EU-27 beliepen de totale investeringen in het TEN-T netwerk 82,3 miljard euro in de periode 2002-2003.

Het meeste geld werd geïnvesteerd in spoorwegen (circa 38 miljard euro), gevolgd door wegen (circa 27 miljard euro) en luchthavens (circa 10 miljard euro).

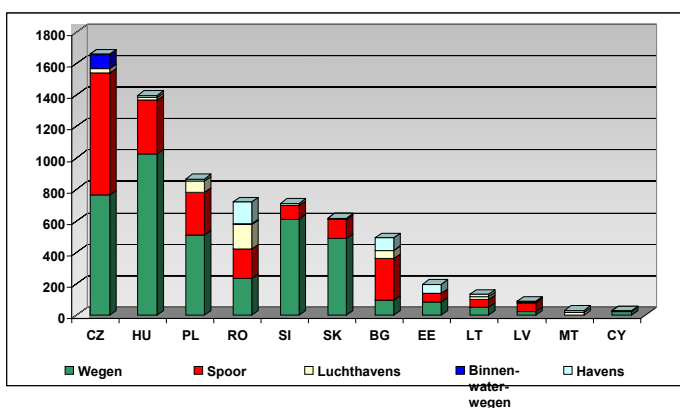


**Figuur 3: Investerings in het TEN-T netwerk in de EU-27 in 2000 en 2001 vergeleken met de investeringen in 2002-2003 in miljard euro.**

De landen met de hoogste investeringen in de periode 2002-2003 waren Italië (22,56 miljard euro), Spanje (9,88 miljard euro), het Verenigd Koninkrijk (7,91 miljard euro), Duitsland (7,39 miljard euro) en Frankrijk (6,20 miljard euro).



**Figuur 4: Investerings in het TEN-T netwerk per land en vervoerssoort in de EU-15 in 2002 en 2003 in miljoen euro**



**Figuur 5: Investerings in het TEN-T netwerk per land en vervoerssoort in de EU-10 en de EU-2 in 2002 en 2003 in miljoen euro**

In de EU-10 en de EU-2 werd in de periode 2002-2003 het meest geïnvesteerd in de Tsjechische Republiek (1,66 miljard euro), Hongarije (1,40 miljard euro) en Polen (0,87 miljard euro).

### 3.2 Prioritaire projecten

Het trans-Europees vervoersnet bestaat uit vele projecten van algemeen belang. Sommige projecten zijn echter voor de Europese Unie van bijzonder belang vanwege hun schaal, hun rol bij het ondersteunen van transnationale handel en bij het versterken van de cohesie van de unie, of vanwege de mate waarin zij ertoe bijdragen dat voor verkeersstromen over lange afstanden met name milieuvriendelijke vormen van vervoer worden toegepast.

Op grond van de richtsnoeren uit 1996<sup>12</sup> zijn 14 prioritaire projecten opgenomen, die in 2010 zouden moeten zijn voltooid. Op 29 april 2004 hebben het Europees Parlement en de Raad de richtsnoeren 2004 aangenomen<sup>13</sup>, waarin 30 prioritaire projecten zijn opgenomen die in 2020 zouden moeten zijn voltooid.

Eind 2003 waren drie prioritaire projecten voltooid:

- PP9 Spoorwegverbinding Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Ierland, VK) in 1989 – 2001.
- PP10 Luchthaven Malpensa (Milaan, Italië) in 1995 – 2001.
- PP11 Brug over de Öresund (Denemarken, Zweden) in 1992 – 2001.

Eind 2004 beliepen de investeringen in de prioritaire projecten 88,5 miljard euro. Met de resterende investeringen in deze projecten is in de periode 2005-2020 een bedrag van circa 252 miljard euro gemoeid. De totale investeringen en de investeringen in de prioritaire projecten zoals in 2004 door de lidstaten aangemeld belopen derhalve voor de gehele periode 1996-2020 circa 340 miljard euro. Aangenomen dat de lidstaten zich in de toekomst met name zullen investeren in de prioritaire projecten, zouden de projecten uiteindelijk voor 2020 kunnen zijn voltooid.

### 3.3 Financieringsbronnen

Naast nationale financiering (door overheden) wordt een zeker deel van de investeringen in het TEN-T netwerk medegefinancierd door diverse fondsen van de Gemeenschap, waaronder de begroting voor het TEN-T, het Cohesiefonds, het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO), het Pretoetredingsinstrument voor structuurbeleid (ISPA) en gelden van de Europese Investeringsbank (EIB). Al deze financieringsbronnen kennen hun eigen specifieke subsidiabiliteitscriteria, doelstellingen en financieringsvoorwaarden. Een beperkt aantal projecten, met name op het gebied van luchthavens en havens, wordt gefinancierd door de particuliere sector.

#### 3.3.1 TEN-T begroting

In de periode 2002-2003 was in totaal 1,19 miljard euro afkomstig uit de begroting van het TEN-T. Overeenkomstig de richtsnoeren voor het TEN-T wordt het grootste deel van de

---

<sup>12</sup> OP cit: 1.

<sup>13</sup> OP cit: 7.

middelen beschikbaar gesteld voor spoorwegen (49,6% van de totale TEN-T ondersteuning in deze periode). Daarnaast werd het belang van wereldwijde systemen voor satellietnavigatie (Global Navigation Satellite Systems - GNSS) in de periode 2002-2003 opnieuw benadrukt. Een totaalbedrag van 250 miljoen euro (21,0%) werd uitgetrokken voor Galileo en nog eens 52,4 miljoen euro (4,4%) voor het daaraan gerelateerde European Geostationary Navigation Overlay Service-project (EGNOS).

### 3.3.2 *Europees fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO)*

In 2002 en 2003 steunde het EFRO investeringen in TEN-T infrastructuur in gebieden die in aanmerking kwamen voor financiering in het kader van Doelstelling 1 en 2. In tegenstelling tot andere fondsen van de Gemeenschap is het beheer van het EFRO gedecentraliseerd naar de lidstaten. Op grond van de verordeningen voor de periode 2000-2006 kan op gemeenschapsniveau in het gegevensregister voor een bepaald jaar geen onderscheid worden gemaakt tussen TEN-gerelateerde uitgaven op bijvoorbeeld vervoersgebied en andere uitgaven. Gedetailleerde en nauwkeurige cijfers voor de uitgaven van het EFRO aan TEN-projecten zijn daarom momenteel niet beschikbaar en de wel verstrekte cijfers moeten worden beschouwd als de best beschikbare schattingen.

Op basis van de toewijzingen voor 2000-2006 (doelstelling 1 en 2) uit de programmeringsdocumenten van de lidstaten wordt de totale bijdrage van het EFRO aan alle vervoersinvesteringen voor de gehele periode geschat op 34,1 miljard euro, voor zowel TEN-gerelateerde als andere uitgaven.

### 3.3.3 *Cohesiefonds*

De totale begroting voor het Cohesiefonds voor de periode 2000-2006 bedraagt 28,2 miljard euro, waarvan circa de helft is bestemd voor vervoersprojecten die een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van het TEN-T netwerk. In de periode 2002-2003 werd circa 3,03 miljard euro van het Cohesiefonds uitgetrokken voor projecten op het gebied van vervoersinfrastructuur in Griekenland, Portugal, Spanje en Ierland<sup>14</sup>.

### 3.3.4 *ISPA*

Door steun aan investeringen op voor de Gemeenschap belangrijke gebieden van vervoer en milieu droeg het Pretoetredingsinstrument voor structuurbeleid (ISPA) bij aan de voorbereiding van toetredende landen in Midden- en Oost-Europa. Voor projecten op het gebied van vervoersinfrastructuur droeg het ISPA bij aan bouw en herstel van vervoersinfrastructuur en integratie daarvan in de vervoersnetwerken van de EU. Met de totale bijdrage van het ISPA aan vervoersprojecten was in 2002 en 2003 bedrag van 1,06 miljard euro gemoeid.

### 3.3.5 *Leningen van de Europese Investeringsbank*

De EIB financiert een groot aantal TEN-T projecten wanneer deze voldoen aan een aantal evaluatiecriteria op technisch, financieel en milieugebied en deze projecten in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de EU.

---

<sup>14</sup> Bron: Europese Commissie; jaarverslag van het Cohesiefonds 2002, COM(2003) 697 en jaarverslag van het Cohesiefonds 2003, COM(2004) 766.

De belangrijkste aspecten van leningen van de EIB zijn dat zij tot 50% van de projectkosten voor hun rekening kunnen nemen. Een ander voordeel in vergelijking met de meeste commerciële banken is het feit dat deze leningen een langere looptijd hebben. Verder worden EIB-leningen verstrekt zonder dat sprake behoeft te zijn van projectspecifieke opslagen omdat de EIB vereist dat voor projecten een garantiestelling wordt afgegeven.

Met de leningen van de EIB was in 2002 en 2003 een bedrag van bijna 12 miljard euro gemoeid en de EIB heeft voor de periode 2004-2010 circa 50 miljard euro beschikbaar voor leningen aan TEN-T projecten.

### 3.3.6 Algemene beoordeling van financieringsbronnen

Geconcludeerd kan worden dat in de periode 2002-2003 nationale overheidsfinancieringen veruit het grootste deel van de investeringen in het TEN-T netwerk voor hun rekening namen. Samen met private financiering waren zij goed voor circa 78% van het totale bedrag dat werd geïnvesteerd in TEN-T infrastructuur. Hoewel de exacte hoogte van private financieringen moeilijk kan worden vastgesteld (vanwege het feit dat voor infrastructuur in de private sector (bijvoorbeeld havens en luchthavens) gegevens over investeringen slechts in beperkte mate beschikbaar zijn), vormen zij over het geheel gezien een in verhouding klein deel.

Daarom is nationale overheidsfinanciering nog steeds de belangrijkste financieringsbron voor projecten in verband met het TEN-T.

Steun van de EIB was voor de periode 2002-2003 met bijna 12 miljard euro aan leningen (14,6%) de op één na grootste financieringsbron. Financieringen uit de andere fondsen van de gemeenschap (Cohesiefonds, EFRO, ISPA en begroting voor TEN-T) waren relatief beperkt, met aandelen uiteenlopend van 1,2% (EFRO), 1,3% (ISPA), 1,4% (TEN-T begroting) tot 3,7% (Cohesiefonds).

**Tabel 1: Verdeling van financieringsbronnen voor het TEN-T in miljoen euro**

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2002-03</b>	<b>in %</b>
<b>TEN-T begroting</b>	563,4	626,6	1.190,0	1,4%
<b>ISPA</b>	539,1	524,7	1.063,8	1,3%
<b>Cohesiefonds</b>	1.504,6	1.526,1	3.030,7	3,7%
<b>EIB</b>	5.897,8	6.090,9	11.988,7	14,6%
<b>EFRO (schatting)</b>	500,0	500,0	1.000,0	1,2%
<b>Nationale begrotingen en private bronnen</b>	29.540,4	34.474,4	64.014,8	77,8%
<b>Totaal</b>	<b>38.545,3</b>	<b>43.742,7</b>	<b>82.288,0</b>	<b>100,0%</b>

## CONCLUSIE

Uit de totale investeringen in het TEN-T netwerk gedurende de tweejarige periode 2002-2003 in de EU-27 bleek dat in vergelijking met 2000 en 2001 jaarlijks gemiddeld meer wordt geïnvesteerd in het TEN-T.

Omdat deze investeringen worden berekend bij gelijkblijvende prijzen en na gesprekken met vertegenwoordigers van de lidstaten zal het echter duidelijk zijn dat de schattingen van de investeringen in het TEN-T misleidend kunnen zijn. Door een bijzonder intensieve investeringsperiode in de jaren 2002 en 2003 besteedde Italië bijvoorbeeld meer dan 22 miljard euro aan het TEN-T. De gemiddelde jaarlijkse investering in deze beide jaren was bijna het dubbele van de investeringen in de zes voorgaande jaren. Deze 22 miljard euro is ook nog eens meer dan 25% van de totale investeringen in de EU-27. Wanneer rekening wordt gehouden met dit feit en de investeringen nader worden onderzocht, is het duidelijk dat de totale investeringen per land ten opzichte van de ontwikkeling van het BBP met name in de EU-15 zijn afgenomen. In Denemarken werd bij voorbeeld slechts 0,09% van het BBP besteed aan TEN-T, terwijl in Slovenië circa 1,46% van het BBP werd uitgetrokken voor de ontwikkeling van het TEN-T netwerk.

Met betrekking tot de financiering kan worden vastgesteld dat nationale overheidsfinancieringen nog steeds veruit het grootste deel van de investeringen in het TEN-T netwerk voor hun rekening nemen. Om de beperkte middelen van de Gemeenschap te optimaliseren en de gecoördineerde tenuitvoerlegging van bepaalde projecten (met name grensoverschrijdende projecten) te bevorderen, heeft de Commissie in overleg met de betrokken lidstaten en na een raadpleging van het Europees Parlement "Europese coördinatoren" aangesteld. De Europese coördinator treedt namens de Commissie op en moet ervoor zorgen dat de tenuitvoerlegging van de projecten van algemeen belang wordt versneld.

De voltooiing in 2020 van de 30 prioritaire projecten voor het internationale verkeer ligt op schema. Derhalve bedroeg het jaarlijkse investeringsvolume in 2002 en 2003 circa 40 miljard euro. De opheffing van knelpunten in met name grensoverschrijdende delen van het netwerk loopt nog steeds achter en moet worden verbeterd.