

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 7.9.2010
SEC(2010) 1017 definitief

ANTWOORD VAN DE COMMISSIE OP HET SPECIALE VERSLAG

**"VERBETERING VAN DE VERVOERSPRESTATIES OP DE TRANS-EUROPESE
SPOORWEGASSEN: ZIJN DE EU-INVESTERINGEN IN SPOORWEGINFRASTRUCTUUR
DOELTREFFEND GEWEEST?"**

ANTWOORD VAN DE COMMISSIE OP HET SPECIALE VERSLAG

"VERBETERING VAN DE VERVOERSPRESTATIES OP DE TRANS-EUROPESE SPOORWEGASSEN: ZIJN DE EU-INVESTERINGEN IN SPOORWEGINFRASTRUCTUUR DOELTREFFEND GEWEEST?"

SAMENVATTING

II. eerste streepje. De Commissie is het ermee eens dat de definitie van de prioritaire projecten niet gebaseerd is op een analyse van de werkelijke en verwachte verkeersstromen. Er zij echter op gewezen dat dergelijke studies wel uitgevoerd zijn, zowel voor individuele projecten als voor het netwerk, maar nog niet tot sluitende resultaten hebben geleid en dus nog niet konden worden gebruikt.

De Commissie is van oordeel dat het waarschijnlijk bijzonder moeilijk zal zijn om een definitieve beschrijving van de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen op te stellen omdat ze voortdurend in ontwikkeling zijn door migratie, handelspatronen en de geopolitieke context. De Commissie deelt ook de mening dat de definitie van het belangrijkste netwerk gebaseerd moet zijn op objectieve criteria. Daarom moeten ook in de toekomst prioritaire projecten gebaseerd zijn op politieke overeenstemming tussen de Raad en het Europees Parlement, maar moet nog meer gebruik worden gemaakt van de beste beschikbare informatie.

II. tweede streepje. De Commissie is verheugd dat de Rekenkamer erkent dat de TEN-V-medefinanciering op grensplaatsen en het werk van de coördinatoren zijn verbeterd. Zij bevestigt dat de analyse van knelpunten verder moet worden verbeterd en zal hier werk van maken.

De Commissie is van mening dat de procedures voor het goedkeuren van projecten betrouwbaar zijn, vooral nu zij grondig zijn herzien voor de programmeringsperiode 2007-2013. Deze procedures zijn aanzienlijk versterkt door de integratie van het Cohesiefonds in de programmering en door specifieke maatregelen ter verbetering van de voorbereiding van projecten, de documentatie en de kwaliteit van de beoordelingen van de Commissie.

II. derde streepje. De Commissie is verheugd over deze positieve beoordeling van de resultaten van de uit het TEN-V en het Cohesiefonds medegefinancierde projecten. Zij benadrukt dat de Rekenkamer in alinea 47 verklaart dat kostenoverschrijdingen geen gevolgen hebben voor de EU-begroting omdat de bijdrage van de EU bij het begin van het project is vastgesteld.

II. vierde streepje. De Commissie deelt het standpunt van de Raad dat meetbare verbeteringen tot stand zijn gebracht op lijnen die zijn gereserveerd voor reizigersvervoer met hoge snelheden. Zij maakt werk van een verbetering van de situatie op conventionele spoorlijnen voor gemengd goederen- en reizigersvervoer.

III. eerste streepje. De Commissie onderhoudt al nauwe contacten met de lidstaten en de spoorweginstellingen en zal ook in de toekomst nauw met hen blijven samenwerken. In het kader van haar aan de gang zijnde raadpleging van belanghebbenden over de TEN-V-richtsnoeren verzamelt de Commissie input over de manier waarop de trans-Europese corridors waarnaar belangrijke vraag bestaat of wordt verwacht, het best tot stand kunnen worden gebracht.

III. tweede streepje. De Commissie is het er mee eens dat de coördinatoren een cruciale rol spelen en heeft op 8 juni 2010 drie nieuwe coördinatoren benoemd, waardoor hun totaal nu op negen komt.

De Commissie beaamt ook dat een verdere analyse van knelpunten noodzakelijk is en zal hier werk van blijven maken. De Europese coördinatoren hebben de knelpunten geanalyseerd van de prioritaire projecten waarvoor zij verantwoordelijk zijn. De Commissie heeft ook verslag uitgebracht over de knelpunten in haar jaarverslagen.

III. derde streepje. De Commissie is overtuigd van de degelijkheid van de goedkeuringsprocedures voor projecten in het kader van het cohesiebeleid voor de programmeringsperiode 2007-2013. De Commissie blijft voortwerken aan de verbetering van deze procedures en besteedt aanzienlijke middelen aan de verbetering van de projectvoorbereiding.

De Commissie stelt met genoegen vast dat de Raad erkent dat verbeteringen zijn aangebracht aan de TEN-V-selectieprocedures; zij beaamt dat de kwaliteit van de kosten-batenanalyses nog kan worden verbeterd. Het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V maakt hier verder werk van. Aangezien het aandeel van de medefinanciering uit het TEN-V voor elk project beperkt is in vergelijking met de financiering door de lidstaten, is het echter logisch dat de lidstaten de analyse van de kosten en baten op zich nemen, met name omdat bijna alle gegevens en informatie van hen afkomstig zijn.

III. vierde streepje. De Commissie erkent het belang van de uitwisseling van informatie tussen projectpromotoren. Het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V zal deze informatie-uitwisseling vergemakkelijken door tijdens zijn regelmatige workshops met de huidige en potentiële begunstigden overleg te organiseren over beste praktijken en kennisuitwisseling tussen alle projectpromotoren, met name in de spoorwegsector.

III. vijfde streepje. Door technische specificaties voor interoperabiliteit vast te stellen heeft de Commissie reeds inspanningen geleverd om deze "praktische beperkingen" op te heffen; zij zal dit ook in de toekomst blijven doen. Ook de Europese coördinatoren leveren bijzondere inspanningen op dit gebied.

INLEIDING

11, voetnoot 6. Als de Commissie in haar documenten cijfers met betrekking tot investeringen vermeldt, baseert zij zich op de informatie die door de lidstaten is verstrekt. De Commissie heeft grote inspanningen geleverd om de kwaliteit van de financiële gegevens te verbeteren. De informatie in het verslag van de Commissie van juni 2010 was dan ook aanzienlijk beter dan in vorige verslagen.

14. De Commissie benadrukt dat projecten in het kader van het Cohesiefonds vóór 2007 project per project en overeenkomstig de beschikbare begrotingskredieten werden goedgekeurd. De rechtsgrondslag voor de prioritaire projecten was pas van toepassing na 2004.

OPMERKINGEN

22. Volgens de Commissie bedoelt de Rekenkamer met "de prioritaire projecten vormen geen definitieve beschrijving van de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen" dat er algemene overeenstemming dient te worden bereikt over wat de belangrijkste assen zijn, en dat deze overeenstemming in de loop van de tijd zo stabiel mogelijk moet blijven.

De Commissie is van mening dat het waarschijnlijk bijzonder moeilijk zal zijn een definitieve beschrijving te geven van de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen omdat ze constant in ontwikkeling zijn door migratie, handelspatronen en de geopolitieke context. De

Commissie deelt echter ook de mening dat de definitie van het belangrijkste netwerk gebaseerd moet zijn op objectieve criteria. Daarom moeten ook in de toekomst de prioritaire projecten gebaseerd zijn op politieke overeenstemming tussen de Raad en het Europees Parlement, maar moet nog meer gebruik worden gemaakt van de beste beschikbare informatie.

22. derde streepje. De Commissie erkent dat de verbindingen met sommige belangrijke zeehavens niet zijn opgenomen in de lijst van prioritaire projecten, maar benadrukt dat vele dat wel zijn. In het kader van haar herziening van de TEN-V heeft de Commissie op 4 mei 2010 een werkdocument opgesteld waarin de methode voor het identificeren van het toekomstig TEN-V-netwerk is vastgesteld. Dit moet voorkomen dat de door de Rekenkamer beschreven situatie zich in de toekomst opnieuw zou voordoen.

Tekstvak 4

De Commissie erkent dat de ERTMS-corridors niet voor 100% samenvallen met de prioritaire projecten. ERTMS omvat bepaalde eisen waaraan zowel de infrastructuur als het rollend materieel moeten voldoen. De procedure voor de herziening van de TEN-V is ontworpen om dit probleem op te lossen, en een van de mogelijkheden die worden overwogen, is de ERTMS-corridors rechtstreeks op te nemen in de prioritaire projecten.

Voor zover de Commissie begrijpt, zullen de Poolse autoriteiten eind 2010 een financieringsaanvraag indienen voor het gedeelte van de Poolse noord-zuidas van Warschau tot Gdyna, zal deze aanvraag ERTMS omvatten en zal de indicatieve totale kostprijs ervan 386 miljoen euro bedragen.

23. De Commissie beaamt dat de definitie van prioritaire projecten voor verbetering vatbaar is. Dit probleem wordt aangepakt via de herziening van de TEN-V.

24. De Commissie is het ermeê eens dat de definitie van de prioritaire projecten niet gebaseerd is op een analyse van de werkelijke en verwachte verkeersstromen. Er zij echter op gewezen dat dergelijke studies wel uitgevoerd zijn, zowel voor individuele projecten als voor het netwerk, maar nog niet tot sluitende resultaten hebben geleid en dus nog niet konden worden gebruikt.

De Commissie erkent de door de Rekenkamer vermelde noodzaak om het TEN-V-beleid te herzien. Deze herziening vindt momenteel plaats en omvat een onderzoek van de methode voor het definiëren van het toekomstige TEN-V-netwerk.

29. De Commissie is van mening dat EU-financiering een grote invloed heeft gehad op alle delen van het TEN-V die de Rekenkamer in het kader van deze audit onder de loep heeft genomen. De financiering heeft onder meer geleid tot een verbetering van de origineel geplande projecten of tot een beperking van de risico's van de projecten.

30. De Commissie is van mening dat veel spoorwegprojecten in landen die onder het Cohesiefonds vallen, gewoon niet zouden worden uitgevoerd zonder de substantiële EU-medefinanciering uit het Cohesiefonds of het EFRO, waaronder ook grensoverschrijdende delen. De medefinanciering van de EU verbetert dus de toegankelijkheid en de prestaties voor alle gebruikers. Het is noodzakelijk voorrang te geven aan technisch en economisch volwassen projecten die uitvoerbaar zijn binnen de programmeringsperiode, zoniet kunnen de begunstigden deze fondsen verliezen.

De definitie van grote projecten in artikel 39 van Verordening (EG) nr. 1083/2006 is gewijzigd zodat de lidstaten gemakkelijker aanvragen kunnen indienen voor grote grensoverschrijdende projecten.

33. De Commissie beaamt dat de analyse van knelpunten verder moet worden verbeterd en zal hier werk van maken. De Europese coördinatoren hebben de knelpunten in de prioritaire projecten waarvoor zij verantwoordelijk zijn, geanalyseerd. De Commissie heeft ook verslag over de knelpunten uitgebracht in haar jaarverslagen.

34. Voor de periode 2007-2013 heeft de Commissie haar goedkeuringsprocedures voor grote projecten met medefinanciering uit het EFRO en het Cohesiefonds verbeterd. Grote projecten die in de periode 2000-2006 medefinanciering hebben ontvangen uit het Cohesiefonds, werden om begrotingsredenen vaak deel per deel goedgekeurd. In die zin is het mogelijk dat de kwaliteit van de voorbereiding van de individuele delen geen weerspiegeling is van de kwaliteit van de voorbereiding en ontwikkeling van de volledige as.

35. Intern overleg tussen de betrokken diensten van de Commissie was en is nog steeds een cruciaal element in de beoordelings- en goedkeuringsprocedure.

In de programmeringsperiode 2007-2013 heeft de Commissie JASPERS opgericht, dat technische bijstand verleent aan de nieuwe lidstaten teneinde de kwaliteit van de projecten in een vroeg stadium te helpen verbeteren. De Commissie heeft ook een contract met externe deskundigen gesloten om technisch advies te verlenen tijdens de beoordeling van grote projecten.

Gezamenlijk beheer betekent dat het de verantwoordelijkheid van de projectpromotor is om de technische specificaties van projecten goed te definiëren. De vaststelling van technische specificaties (zie bijlage I) levert een aanzienlijke bijdrage tot de verbetering van de technische kwaliteit van de spoorweginfrastructuur. Het project Madrid-Levante is om begrotingsredenen goedgekeurd in fasen, deel per deel, en niet in zijn geheel, aangezien het netwerk in totaal 940 km hogesnelheidsspoor omvat. De EIB is geraadpleegd en geleidelijk is rekening gehouden met haar aanbevelingen in dit project. De EIB was van mening dat de financiering van dit project gerechtvaardigd was en verstrekt ook zelf aanzienlijke leningen voor het project, bovenop de steun uit het Cohesiefonds.

De Commissie is het er niet mee eens dat de kostenoverschrijdingen allemaal verband houden met de vraagtekens die de EIB bij het project heeft geplaatst. Zij is van mening dat ook andere factoren hierin een rol hebben gespeeld, zoals uiteengezet in het antwoord op 46.

37. eerste streepje. De Commissie wenst te benadrukken dat externe deskundigen de kern van het proces voor de selectie van TEN-V-projecten vormen. Er is ook een externe waarnemer die aan het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V uitgebreide feedback verstrekt over het volledige externe-evaluatieproces.

38. De Commissie verheugt zich erover dat de Rekenkamer erkent dat de selectieprocedures zijn verbeterd en is het ermee eens dat de kosten-batenanalyses nog beter kunnen worden gebruikt. In de toekomst zal het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V een systematischer benadering van de kosten-batenanalyse opstellen, rekening houdende met de bestaande werkzaamheden. Aan de hand van de projecten die geselecteerd zijn in het kader van prioriteit 3 van de jaarlijkse oproep voor 2010 zal het agentschap de projectvoorbereiding trachten te verbeteren, onder meer door een consequente benadering van de kosten-batenanalyse te ontwikkelen.

Aangezien het aandeel van de medefinanciering uit de TEN-V voor elk project beperkt is in vergelijking met de financiering door de lidstaten, is het logisch dat de lidstaten de analyse van de kosten en baten van de projecten op zich nemen, met name omdat bijna alle gegevens en informatie van hen afkomstig zijn.

Wat het samenhangend model van de Europese spoorwegverkeersstromen betreft, blijft de Commissie ervan overtuigd dat de aanvullende inzichten die dit model zou verschaffen, de aanzienlijke middelen die nodig zijn om het tot stand te brengen, zouden rechtvaardigen.

44. Op 8 juni 2010 is een memorandum van overeenstemming vastgesteld waarin de stappen zijn uiteengezet om dit probleem op te lossen; het is ondertekend door de drie lidstaten die betrokken zijn bij PP3 (Frankrijk, Spanje en Portugal).

45. De Commissie benadrukt dat kostenoverschrijdingen typisch zijn voor grote infrastructuurprojecten.

46. De Commissie bevestigt de voordelen van grondige en uitvoerige projectvoorbereiding; zoals de Rekenkamer in de voorgaande alinea vermeldt, zijn kostenoverschrijdingen in de bestudeerde gevallen meestal het gevolg van onvoorziene omstandigheden.

Wat het gedeelte Madrid-Levante (maar ook andere, even complexe projecten) betreft, kunnen de door de Rekenkamer vermelde kostenstijgingen te wijten zijn aan diverse factoren, waarvan sommige niet waren te voorzien. Zo hebben de hoge inflatie bij bouwprojecten in Spanje en de onvoorziene stijging van de kosten ten gevolge van moeilijke geologische omstandigheden grote gevolgen gehad voor het door de Rekenkamer aangehaalde project Madrid-Levante.

47-48. De Commissie is het eens met de Rekenkamer dat de kosten geen rechtstreekse gevolgen hadden voor de EU-begroting en merkt op dat de Rekenkamer ook geen document heeft voorgelegd die wijzen op onrechtstreekse gevolgen.

De Commissie benadrukt dat, volgens het nieuwe model voor financieringsbesluiten voor TEN-V-fondsen voor de periode 2007-2013, de begunstigen en projectpromotoren een strategisch actieplan moeten indienen waarin in detail is uiteengezet hoe het project zal worden uitgevoerd, inclusief de planning, het risicobeheersplan en het projectbeheer. Het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V heeft hierover al richtsnoeren opgesteld en werkt aan de uitwisseling van goede praktijken tussen begunstigen.

Tekstvak 8

Fase II van het project Warschau-Gdansk had af te rekenen met talrijke problemen die los staan van de goedkeuringsprocedures van de Commissie, zoals aanzienlijke vertragingen bij de aanbestedingsprocedures, problemen met de aankoop van gronden en de toegang tot het bouwterrein en geschillen met contractanten. De Commissie heeft herhaaldelijk gewezen op de kostenoverschrijdingen van fase II van het project Warschau-Gdansk en de Poolse autoriteiten hebben aangekondigd dat zij een gewijzigd voorstel voor dit project zullen indienen. De Commissie heeft duidelijk gemaakt dat zij deze wijziging niet zal behandelen als de Poolse autoriteiten niet eerst een horizontale analyse indienen van de kostenoverschrijdingen in de spoorwegsector en de manier waarop zij dit probleem hebben aangepakt.

54. De Commissie is het eens met de Rekenkamer dat de algemene vooruitgang in het trans-Europese spoorvervoer afhangt van de synergieën die tot stand kunnen worden gebracht tussen wetgevingsmaatregelen die een effect hebben op de markten en beleidsmaatregelen op het gebied van interoperabiliteit en cofinanciering.

Tekstvak 11

De Commissie volgt deze situatie van nabij in het kader van ERTMS Corridor A. Zij heeft een Europees ontwikkelingsplan voor ERTMS vastgesteld, alsook een voorstel voor een verordening inzake spoorwegcorridors voor goederenvervoer, dat op 15 juni 2010 door het

Europees Parlement en de Raad is aangenomen. Bovendien heeft de Commissie TEN-V-coördinatoren aangewezen.

Tekstvak 12

De Commissie weet dat er nog geen goederentreinen rijden op de hogesnelheidslijnen met grote capaciteit Rome-Napels en Bologna-Florence. Door de aanleg van deze hogesnelheidslijnen met grote capaciteit is er echter meer capaciteit voor goederenvervoer beschikbaar op de bestaande conventionele lijnen. De verwachte voordelen van de uit het EFRO gefinancierde delen hebben trouwens voor het grootste gedeelte betrekking op de verbeterde toegang van passagiers tot het spoorwegnet, en niet op goederenvervoer.

57. De Commissie geeft toe dat slechts langzaam vooruitgang wordt geboekt op het gebied van interoperabiliteit. Een radicale harmonisering is onmogelijk omdat spoorweginfrastructuur en rollend materieel een lange levensduur hebben en de investeringskosten van de sector realistisch moeten blijven.

Desondanks neemt de hoeveelheid interoperabele infrastructuur en interoperabel rollend materieel toe en hebben de lidstaten slechts een beperkt aantal afwijkingen aangevraagd van de uitvoeringswetgeving van de Commissie waarin de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI) zijn uiteengezet. Hieruit blijkt dat de bestaande TSI's met succes worden toegepast. Wat het TEN-V-netwerk betreft, wordt verwacht dat de TSI's in 2010 zullen worden voltooid. Zowel de door het TEN-V als de uit het Cohesiefonds gefinancierde projecten zullen hier baat bij vinden.

De Commissie zal haar inspanningen voortzetten door te focussen op de tenuitvoerlegging van TSI's die aanzienlijke voordelen opleveren op korte en middellange termijn, zoals telematicatoepassingen voor signalisatie, goederen- en passagiersvervoer. Zij heeft ook corridororganisaties opgericht om alle problemen die de concurrentiekracht van het goederenvervoer langs spoorwegassen belemmeren, te identificeren en op te lossen.

Wat de maatregelen in punt 8 van bijlage VII betreft, is de Commissie van oordeel dat op Europees niveau stappen worden ondernomen om de situatie te verbeteren:

1) in het kader van Richtlijn 2008/57 worden activiteiten ondernomen om alle nationale regels inzake spoorwegverkeer te classificeren, te beoordelen welke gelijkwaardig zijn en duplicatie van controles te vermijden, met name aan de grenzen;

2) in het kader van de ERTMS-corridors identificeren werkgroepen alle bestaande obstakels – met name vertragingen aan de grenzen – door de obstakels die specifiek zijn voor elke grens onder de loep te nemen.

60. De Europese coördinatoren hebben inspanningen geleverd om systeembeperkingen op corridors weg te nemen; door de voorgestelde verordening inzake goederenvervoer per spoor zullen deze inspanningen nog worden uitgebreid.

In dit opzicht is ook het uit november 2008 daterende voorstel van de Commissie voor een verordening tot oprichting van een structuur voor elke goederencorridor van belang. Dit voorstel zal leiden tot versterkte samenwerking tussen infrastructuurbeheerders inzake verkeersbeheer (operationele maatregelen) en investeringen (met name om knelpunten weg te nemen en technische voorwaarden te harmoniseren). Deze structuur is gebaseerd op de ervaring met de corridors Rotterdam-Genua en Antwerpen-Lyon/Basel.

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

62. De Commissie heeft met genoeg kennis genomen van het werk van de Rekenkamer, dat op het juiste ogenblik komt aangezien de herziening van de TEN-V-netwerken voor de deur staat.

63. De Commissie is het er met de Rekenkamer over eens dat prioritaire projecten het belangrijkste mechanisme vormen om de financiële middelen voor TEN-V-netwerken te coördineren en te concentreren; zij blijft deze strategie dan ook voortzetten, maar streeft tegelijk naar complementariteit met de doelstellingen van het beleid inzake regionale ontwikkeling en het cohesiebeleid. In die optiek begrijpt de Commissie waarom de Rekenkamer wil dat de prioritaire projecten worden gedefinieerd op basis van een analyse van de werkelijke en verwachte verkeersstromen. Er zij echter op gewezen dat dergelijke studies wel uitgevoerd zijn, zowel voor individuele projecten als voor het netwerk, maar nog niet tot sluitende resultaten hebben geleid en dus nog niet konden worden gebruikt.

De Commissie is van oordeel dat het waarschijnlijk bijzonder moeilijk zal zijn om een definitieve beschrijving van de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen op te stellen omdat ze voortdurend in ontwikkeling zijn door migratie, handelspatronen en de geopolitieke context. De Commissie deelt echter ook de mening dat de definitie van het belangrijkste netwerk gebaseerd moet zijn op objectieve criteria. Daarom moeten ook in de toekomst de prioritaire projecten gebaseerd zijn op politieke overeenstemming tussen de Raad en het Europees Parlement, maar moet nog meer gebruik worden gemaakt van de beste beschikbare informatie.

Aanbeveling 1

Aanbeveling 1. eerste streepje. De Commissie onderhoudt reeds nauwe contacten met de lidstaten en de spoorweginstellingen en zal ook in de toekomst nauw met hen blijven samenwerken op het gebied van het spoorwegverkeer.

Aanbeveling 1. tweede streepje. In het kader van haar aan de gang zijnde raadpleging van belanghebbenden over de TEN-V-richtsnoeren verzamelt de Commissie input over de manier waarop dit het beste kan worden uitgevoerd.

64. De Commissie is verheugd dat de Rekenkamer erkent dat de TEN-V-medefinanciering op grensplaatsen en het werk van de coördinatoren zijn verbeterd. Zij bevestigt dat de analyse van knelpunten verder moet worden verbeterd en zal hier werk van maken.

De Commissie merkt op dat de procedures voor de goedkeuring van projecten die in aanmerking komen voor steun uit het Cohesiefonds, sinds 2007 grondig zijn gewijzigd.

De Commissie stelt met genoeg vast dat de Raad erkent dat verbeteringen zijn aangebracht aan de TEN-V-selectieprocedures; zij beaamt echter dat de kwaliteit van de kosten-batenanalyses nog kan worden verbeterd.

Aanbeveling 2

Aanbeveling 2. eerste streepje. De Commissie beaamt dat verdere inspanningen met betrekking tot de definitie van knelpunten noodzakelijk zijn en zal hier werk van blijven maken. De Europese coördinatoren hebben de knelpunten geanalyseerd van de prioritaire projecten waarvoor zij verantwoordelijk zijn. De Commissie heeft ook verslag uitgebracht over de knelpunten in haar jaarverslagen.

Aanbeveling 2. tweede streepje. De Commissie is het ermee eens dat de coördinatoren een cruciale rol spelen en heeft drie nieuwe coördinatoren benoemd op 8 juni 2010.

Aanbeveling 2. derde streepje. De Commissie is van mening dat de procedures voor het goedkeuren van projecten betrouwbaar zijn, vooral nu zij grondig zijn herzien voor de

programmeringsperiode 2007-2013. De Commissie blijft voortwerken aan de verbetering van deze procedures en besteedt aanzienlijke middelen aan de verbetering van de projectvoorbereiding en –beoordeling. De beoordeling van de technische kenmerken van projecten zal ook aanzienlijk worden verbeterd door de verdere vaststelling van TSI's.

Aanbeveling 2. vierde streepje. De Commissie beaamt dat het gebruik van kosten-batenanalyses nog kan worden verbeterd. Het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V zal een systematischer benadering van kosten-batenanalyses ontwikkelen. Daartoe zal het werken met de projecten die geselecteerd zijn onder prioriteit 3 van de jaarlijkse oproep voor 2010 teneinde de projectvoorbereiding te verbeteren, onder meer door een consequente benadering van kosten-batenanalyses te ontwikkelen.

Aangezien het aandeel van de medefinanciering uit de TEN-V voor elk project beperkt is in vergelijking met de financiering door de lidstaten, is het echter logisch dat de lidstaten de analyse van de kosten en baten op zich nemen, met name omdat bijna alle gegevens en informatie van hen afkomstig zijn.

Aanbeveling 3

De Commissie erkent het belang van de uitwisseling van informatie tussen projectpromotoren. Het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V zal deze informatie-uitwisseling vergemakkelijken door tijdens zijn regelmatige workshops met de huidige en potentiële begunstigen overleg te organiseren over beste praktijken en door kennisuitwisseling tot stand brengen tussen alle projectpromotoren, met name in de spoorwegsector.

66. De Commissie deelt het standpunt van de Raad dat meetbare verbeteringen tot stand zijn gebracht op lijnen die zijn gereserveerd voor reizigersvervoer met hoge snelheden. Zij maakt werk van een verbetering van de situatie op conventionele spoorlijnen voor gemengd goederen- en reizigersvervoer.

Aanbeveling 4

Aanbeveling 4. eerste streepje. Door technische specificaties voor interoperabiliteit vast te stellen heeft de Commissie reeds inspanningen geleverd om deze "praktische beperkingen" op te heffen; zij zal dit ook in de toekomst blijven doen. Ook de Europese coördinatoren leveren bijzondere inspanningen op dit gebied.

Aanbeveling 4. tweede streepje. In november 2008 heeft de Commissie voor elke goederencorridor een structuur opgericht die de samenwerking tussen infrastructuurbeheerders (onder toezicht van de lidstaten) zal versterken op het gebied van verkeersbeheer (operationele maatregelen) en investeringen (met name wat het wegnemen van knelpunten en het harmoniseren van technische voorwaarden betreft). Deze structuur is gebaseerd op de ervaring met de corridors Rotterdam-Genua en Antwerpen-Lyon/Basel