

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (84) 709

Vol. 1984/0256

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(84) 709 def.

Brussel, 14 december 1984

Voorstel voor een

BELEIDSLIJNEN OP MIDDELLANGE TERMIJN INZAKE VERVOERSINFRASTRUCTUUR

(Mededeling van de Commissie aan de Raad)

COM(84) 709 def.

Beleidslijnen op middellange termijn inzake vervoersinfrastructuur

(Mededeling van de Commissie aan de Raad)

Inleiding

1. In zijn zitting van 10 mei 1984 heeft de Raad, rekening houdend met het memorandum van de Commissie van 7 mei (COM (84) 253), de Commissie verzocht vóór 31 december 1984 een verslag in te dienen over de uitgangspunten voor de opstelling van :

- een indicatief programma voor op middellange termijn uitvoerbare relevante vervoersinfrastructuurprojecten van communautair belang,
- een samenstel van objectieve criteria, door het infrastructuurcomité te hanteren met betrekking tot de door de betrokken Lid-Staten aanvaarde prioriteiten,
- een regeling voor het verstrekken van zowel budgettaire als niet-budgettaire communautaire financieringsmiddelen boven de op nationaal niveau uitgetrokken bedragen, in dier voege dat de totale kredietsom hoog genoeg ligt voor de uitvoering van het aangegeven beleid, binnen de financiële mogelijkheden van de Gemeenschap.

Met eerbiediging van de algemene benadering die door de Raad wordt verlangd, wordt in dit verslag geprobeerd een antwoord te geven op drie terreinen.

De Commissie is inderdaad van oordeel dat eerst een inventaris van een aantal uit communautair oogpunt wenselijke realisaties dient te worden opgesteld, zonder dat daarmee wordt vooruitgelopen op de rol die de Gemeenschap bij de effectieve bevordering van individuele projecten zou kunnen spelen. Vervolgens dienen keuzecriteria te worden bepaald voor het geval dat de Gemeenschap een project effectief met passende instrumenten zou wensen te bevorderen. Tenslotte moet de wijze van uitvoering van een dergelijke maatregel nauwkeurig worden vastgelegd.

Het onderzoek, in het kader van de Raad, van de conclusies die in deze mededeling worden getrokken, zal de Commissie in staat stellen later een programma in de eigenlijke betekenis, met financieringsconstructies voor de uitvoering van de daarin opgenomen projecten, voor te stellen.

2. De Commissie heeft immers al in vele voorgaande rapporten aan de Raad (1) gewezen op de noodzaak, de infrastructuuractie van de Gemeenschap op een meerjarige basis te organiseren. Zij is van oordeel dat deze actie, met name wanneer deze de vorm aanneemt van financiële bijdragen, op nauwkeurige criteria moet berusten (2). Zij is tenslotte van mening (3) dat voor de uitvoering van grote infrastructuurwerken niet alleen een verhoging van de begrotingsmiddelen van de Gemeenschap nodig is, maar ook naar andere financieringstechnieken moet worden uitgezien. De voorstellen van de Commissie met betrekking tot het verlenen van financiële bijstand (4) weerspiegelen deze preoccupaties.

(1) Cf. met name : - knelpuntenrapport;

COM (80) 323 def. van 20.6.1980.

Mandaat van de Raad 23.11.1978.

- experimenteel programma;

COM (82) 828 def. van 10.12.1982.

- verslagen over de toepassing van de beschikking van de Raad van 20.2.1978;

COM (81) 333 def. van 29.6.1981 en COM (84) 317 def. van 18.6.1984.

(2) Cf. met name : - rapporten over de evaluatie van het communautair belang; COM (81) 507 def. van 16.9.1981 en COM (82) 807 def. van 7.12.1982.

(3) Cf. met name : - memorandum van de Commissie met betrekking tot de voortzetting van de actie op het gebied van de vervoersinfrastructuur van communautair belang; COM (84) 253 def. van 7 mei 1984.

(4) - Voorstel van een verordening van de Raad betreffende het verlenen van bijstand voor projecten van communautair belang op het gebied van de vervoersinfrastructuur (PB C 207 van 2.9.1976).

- Voorstel voor een verordening van de Raad betreffende het verlenen van financiële bijstand in het kader van een meerjarenprogramma voor de vervoersinfrastructuur; COM (84) 474 def. van 5.8.1983.

De Commissie is evenwel gevoelig voor het verlangen van de Raad om de nadelen van de huidige methode, die door opeenvolgende, los van elkaar staande maatregelen wordt gekenmerkt, te verhelpen.

In dit verband en in het licht van het onderzoek dat de Raad aan het memorandum van mei 1984 heeft gewijd, acht de Commissie het nodig meteen enkele punten te benadrukken die zij essentieel acht voor de verdere werkzaamheden.

Allereerst dient andermaal te worden gewezen op het belang van een duidelijke omschrijving van de specifieke doelstellingen van een infrastructuurbeleid voor de Gemeenschap in haar huidige vorm.

De doelstellingen van de infrastructuuractie moeten passen in het kader van de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en aansluiten op de algemene doelstellingen waarop het gehele beleid van de Gemeenschap is gericht. Deze doelstellingen leggen beperkingen op, die een aanzienlijke weerslag op het terrein van de infrastructuurmaatregelen zullen hebben.

Maar om doeltreffend te zijn moet de infrastructuuractie op een relatief beperkt en volgens bovenbedoelde doelstellingen bepaald net worden geconcentreerd.

Voor financiële medewerking van de Gemeenschap is bovendien vereist dat de projecten op hun sociaal-economisch rendement worden getoetst. Toepassing van nauwkeurige methodes, inclusief omschrijving van de door de Raad bedoelde criteria, is daarom noodzakelijk.

Tenslotte moet in het licht van de ervaring die tot dusverre meer bepaald met de inschakeling van de financiële instrumenten van de Gemeenschap is opgedaan, dieper worden nagedacht over een programma.

3. Gezien het bovenstaande is voor een bevredigend antwoord op het verzoek van de Raad een verduidelijking van de doelstellingen, van het toepassingsgebied, van de methode voor de prioriteitenbepaling en van de financiële alternatieven vereist.

Overeenkomstig de beleidslijnen die uit de bespreking van deze mededeling in de Raad zullen voortvloeien, zal de Commissie definitieve voorstellen inzake het programma en de geschikte financiële instrumenten uitwerken.

Doelstellingen

4. De omschrijving van doelstellingen die bijdragen tot het identificeren van projecten van communautair belang is een onmisbare stap voor het opstellen van een indicatief programma. De Commissie heeft haar opvatting in dezen bij herhaling verduidelijkt. De voorgestelde doelstellingen (of prioritaire beleidslijnen) werden omschreven ten opzichte van een dubbele referentie :

allereerst, het referentiekader, gevormd door het vervoerbeleid en de specifieke doelstellingen van dat beleid. Gebleken is dat bij het uitwerken van de verschillende aspecten van dat beleid het streven naar een efficiënt vervoerstelsel steeds is gedomineerd door een aantal oogmerken, zoals

- de ontwikkeling van een systeem dat tot de integratie van de nationale economieën bijdraagt. Uit het onderzoek van de reële vervoersomstandigheden blijkt, dat natuurlijke hindernissen en de perifere ligging van bepaalde regio's deze integratie in de weg staan;
- de totstandbrenging van een intermodale structuur die iedere tak van vervoer de kans geeft zich volgens zijn natuurlijke geschiktheid te ontwikkelen;
- het streven naar een beter evenwicht tussen kosten en opbrengsten bij het beheer van de infrastructuur;

vervolgens, de werkelijke situatie op het net in termen van serviceniveau (snelheid/frequentie). Het is mogelijk verbindingen of corridors aan te wijzen die ten opzichte van het gemiddeld serviceniveau duidelijk te kort schieten.

Op die grondslagen stelt de Commissie, de opvattingen bevestigend die zij in haar memorandum van mei 1984 heeft uiteengezet, de volgende doelstellingen voor :

- A. toekenning van steun voor projecten op de verbindingen waarover de grote verkeersstromen in de Gemeenschap lopen en die bijzondere kosten voor het transitoland veroorzaken;
- B. keuze van passende oplossingen voor de problemen van land-/zeeverbindingen, in het bijzonder in de relatie continent - Groot-Brittannië - Ierland;
- C. geleidelijke totstandbrenging van verbindingen met hoog serviceniveau tussen grote stedelijke centra, en met name van hoge-snelheidsspoorlijnen;
- D. betere inpassing van excentrische verbindingen in het communautaire net.

Met deze doelstellingen zal zowel bij het bepalen van de netten als bij het beoordelen van de projecten rekening moeten worden gehouden.

Bepaling van de netten van communautair belang

5. In haar vroegere rapporten, die op het verkrijgen van een algemeen inzicht in de infrastructuurtekorten en investeringsbehoeften waren gericht, is de Commissie bij haar onderzoek van vrij dichte verkeerswegennetten uitgegaan.

Ten einde de actie van de Gemeenschap op de door haar belangrijkste projecten te concentreren dient een basisnet, bestaande uit de voor het handelsverkeer van de Gemeenschap belangrijkste verbindingen, te worden samengesteld. Concentreert men de actie van de Gemeenschap op basisnetten met een zo beperkt mogelijk aantal verbindingen, dan kan bovendien gemakkelijker een maximale doeltreffendheid van de aangewende financiële middelen worden bereikt.

In dit eerste stadium gaat het erom, aan de hand van nauwkeurige criteria, en zonder een standpunt t.a.v. het te realiseren serviceniveau te bepalen, de door de Commissie voorgestelde en qua strekking trouwens door de Raad in mei 1984 overgenomen doelstellingen in geografische netten te vertalen.

Uitgaande van verschillende criteria, die het belang van de verbindingen voor de Gemeenschap weergeven, zoals bijvoorbeeld het percentage internationaal verkeer, de afhankelijkheid van het handelsverkeer van een Lid-Staat van een bepaalde verbinding, en de omvang van het transitoverkeer, stelt de Commissie drie verkeerswegennetten van communautair belang voor.

De methode voor het bepalen van deze netten wordt in bijlage 1 beschreven.

De drie netten worden in de bijlagen 2, 3 en 4 weergegeven.

6. Deze netten zijn niet definitief. Zij kunnen naargelang van de ontwikkeling van de verkeersstromen of rekening houdend met veranderingen in het communautair belang van bepaalde verbindingen worden gewijzigd, vooral wanneer hettrajecten met verscheidene varianten betreft.

Onder dit voorbehoud is het noodzakelijk deze drie netten als geografisch toepassingsgebied van de actie van de Gemeenschap te beschouwen. Dit betekent met name dat deze netten als criterium zullen dienen voor een eerste selectie van de projecten van communautair belang. Met andere woorden, het communautair belang van de projecten zal worden bepaald door het feit of de projecten al of niet in deze netten zijn opgenomen.

7. Er dient te worden opgemerkt dat het serviceniveau op de meeste verbindingen van deze drie netten niet bevredigend is. In het knelpuntenrapport is al op de desbetreffende tekortkomingen gewezen. Bij de spoor- en waterwegen is de situatie sindsdien nauwelijks gewijzigd. En al zijn sedert 1980 nieuwe autowegvakken voor het verkeer geopend, op andere vakken is door de verdere toename van het verkeer op de grote autowegen het verzadigingspunt bereikt. Het experimentele programma heeft, door het aantal en de omvang van de door de Lid-Staten ingediende projecten, de grote behoefte aan aanpassing van de netten aangetoond.

Anderzijds kan, rekening houdend met de potentiële vraag, bij een eerste benadering worden geconstateerd dat de prestaties van de spoorwegen op bepaalde grote lijnen, gezien de mogelijkheden van de hoge-snelheidstechniek, zeer onvoldoende zijn. De Commissie heeft al een studie ondernomen naar de ontwikkelingsmogelijkheden van een hoge-snelheidsnet. Het hoge-snelheidsvervoer kan dank zij de kenmerken van de betreffende techniek in de behoeften van de gebruikers voorzien zonder af te doen aan de oogmerken inzake zuinigheid, milieubescherming en ontwikkeling van onderzoek en industrie of aan de rentabiliteitsverplichtingen. Er dient dan ook bijzondere aandacht te worden besteed aan projecten voor toepassing van hoge-snelheidsvervoer. Zonder de mogelijkheden tot verbetering van het serviceniveau van de huidige uitrusting door op zichzelf staande maatregelen van beperkte draagwijdte te verwaarlozen, wordt, met het oog op de potentiële vraag, daarom een onderzoek voorgesteld naar de mogelijke invoering van hoge-snelheidsvervoer op een deel van het

spoorwegnet van communautair belang. Een ontwerpnet van hoge-snelheidsspoorlijnen is in bijlage 5 opgenomen.

8. Om uit deze netten aanwijzingen over de investeringsbehoeften te kunnen afleiden, moet worden nagegaan of de verbindingen of delen van verbindingen die erin zijn opgenomen, in het licht van de recente technologische ontwikkelingen een bevredigend serviceniveau bieden. Daartoe zal de Commissie gebruik maken van de werkzaamheden die zij in de Lijn van het knelpuntenrapport heeft verricht. Deze evaluatie-onderzoeken, die in de volgende paragraaf aan de orde komen, zullen geleidelijk aanwijzingen opleveren over de sociaal-economische rechtvaardiging van de bij eerste benadering beoogde serviceniveaus. Deze onderzoeken dienen in de eerste plaats betrekking te hebben op projecten die de Lid-Staten bij de opstelling van het experimentele programma als prioritair hebben opgegeven, hetgeen nauwkeurige aanwijzingen over het voor het net gewenste serviceniveau oplevert.

Ten einde de te volgen weg concreet te presenteren, worden in bijlage 6 bij wijze van indicatie de in het experimentele programma voorkomende projecten aangegeven, voor zover deze in de in paragraaf 7 voorgestelde netten zijn opgenomen. Het betreft hier dus een vingeroefening om het effect te illustreren van een eerste selectie aan de hand van gegevens die de Lid-Staten bij de voorbereiding van het experimentele programma of als aanvulling tijdens het onderzoek van de uitvoeringsmaatregelen van dat programma aan de Commissie hebben medegedeeld. Het is onontbeerlijk dat de Lid-Staten met het oog op de vaststelling van een definitieve versie van het indicatieve programma deze basisgegevens in het kader van het infrastructuurcomité aanvullen.

De voorgestelde benadering zou niet tot de drie traditionele takken van vervoer beperkt mogen blijven. Zoals de Commissie bij herhaling heeft onderstreept, moet een infrastructuurbeleid ook rekening houden met de behoefte aan havens en luchthavens. De Commissie zal met de Lid-Staten nagaan op welke wijze de havens en luchthavens dienen te worden aangewezen waarvan de ontoereikende capaciteit nadelig is voor de ontwikkeling van het communautaire verkeer.

Bij financiële steunverlening door de Gemeenschap gehanteerde selectiemethode

9. De vaststelling dat het serviceniveau niet bevredigend is (verkeerscongestie, zeer lage gemiddelde snelheid) of het bestaan van de technische mogelijkheid om de prestaties van het spoorwegnet te verhogen, mogen niet automatisch tot een investeringsbesluit leiden. Dit besluit moet zowel op nationaal als op communautair niveau (met name wanneer aan de Gemeenschap steun wordt gevraagd voor een project van een Lid-Staat) op de conclusies van een evaluatie-onderzoek steunen.

De Commissie heeft op verzoek van de Raad een methode voorgesteld voor de evaluatie van projecten van communautair belang. Het gaat hier om een methode die kan worden vergeleken met die welke door de Lid-Staten worden gebruikt en die de toepassing daarvan niet uitsluit. In tegenstelling tot de nationale methodes maakt deze methode het mogelijk om :

- a) na te gaan of de grensoverschrijdende effecten van een project in aanmerking zijn genomen;
- b) projecten vanuit een communautair standpunt te vergelijken door gebruikmaking van vergelijkbare waarden;
- c) te beschikken over een basis voor de vaststelling van de financiële steun van de Gemeenschap.

De Commissie heeft deze methode in de praktijk toegepast op een aantal door de Lid-Staten medegedeelde projecten. Aan de hand van deze evaluatie, die naargelang van het geval minder of meer diepgaand was, kon worden nagegaan of de tot dusver door de Commissie gekozen projecten in aanmerking kwamen voor financiële steun.

Deze evaluaties zouden tot een steeds groter aantal projecten moeten worden uitgebreid.

10. Het nut van de evaluatie vergroot indien men tegelijk de keuze tussen de verschillende takken van vervoer en de onderlinge samenhang tussen de projecten in aanmerking kan nemen. Bij de beoordeling op communautair niveau dient met name rekening te worden gehouden met het feit dat door de uitvoering van projecten in vele gevallen belangrijke verlegde of geïnduceerde verkeersstromen ontstaan en dat daardoor de noodzaak en de urgentie van de aanpassing van concurrerende of aanvullende verbindingen worden gewijzigd.

Voor een indicatieve programmering moet men bovendien alternatieve projecten-pakketten kunnen onderzoeken die niet alleen beantwoorden aan verschillende hypothesen inzake de economische ontwikkeling (scenario's) maar ook aan verschillende oplossingen op infrastructuurgebied om in de vervoerbehoefte te voorzien (strategie).

De door de Commissie ontwikkelde methode die thans door de computer wordt toegepast voor de evaluatie van projecten zal het mogelijk maken om voor het geheel van de vooraf bepaalde netten verkeerssituaties te simuleren, wat nog zal worden vergemakkelijkt indien deze netten beperkt zijn. Deze methode is derhalve geschikt voor de beoordeling van alternatieve programma's voor de aanpassing van de netten van communautair belang die de Lid-Staten en de Commissie zouden willen vergelijken.

De methode en de mogelijkheden daarvan worden in bijlage 7 beschreven.

Wat de vergelijking van de programma's betreft, heeft de Commissie reeds bij wijze van proef een studie opgezet. Deze studie had betrekking op de verschillende alternatieven voor de aanpassing van het net van binnenwateren. Bijlage 8 geeft een samenvatting van de resultaten daarvan.

11. De Commissie en de Raad zijn er zich tijdens de tot dusver gevoerde besprekingen steeds van bewust geweest dat evaluaties noodzakelijk zijn. Voor de opstelling van de lijsten van de uit hoofde van de begrotingen 1982 tot 1984 voor financiële steun in aanmerking komende projecten zijn dergelijke diepgaande evaluaties niet altijd mogelijk geweest.

Voor de uitwerking van een programma op middellange termijn is een systematische evaluatie absoluut noodzakelijk. Dit neemt echter niet weg dat de Raad, in afwachting van de goedkeuring van een programma, verder de huidige methode toepast en verbetert die erin bestaat het belang van projecten te beoordelen op basis van een beperkt aantal relevante gegevens.

Bij de in het verleden voor een aantal belangrijke projecten verrichte studies is namelijk gebleken dat er onder de factoren die de sociaal-economische rentabiliteit van een project uit het oogpunt van de Gemeenschap bepalen slechts zeer weinig zijn die de algemene evaluatie wezenlijk zouden kunnen beïnvloeden. Voorts is gebleken dat indien men zich bij het onderzoek tot fysieke gegevens beperkt, het belang daarvan niet wezenlijk vermindert en dat men bovendien de problemen in verband met de omrekening van de verschillende nationale waarden die zijn gehanteerd (inflatiecorrectie, tijdsfactor) uit de weg gaat. Deze methode beantwoordt bijgevolg aan de fundamentele eis inzake vergelijkbaarheid van de onderzoeksresultaten.

In deze omstandigheden kan worden aanvaard dat bij wijze van eerste benadering het gebruik van drie hoofdcriteria wordt voorgesteld :

- a) het criterium van de directe economische rentabiliteit uitgedrukt door de gelijktijdige evaluatie van twee factoren, namelijk,
 - de verzadigingsgraad van de bestaande voorzieningen,
 - de tijdwinst voor de gebruiker na voltooiing van het project;
- b) het criterium van het communautair belang in de enge zin van het woord, uitgedrukt door de evaluatie van twee factoren, namelijk :
 - het aandeel van het grensoverschrijdend verkeer in het huidige en verwachte totale verkeer,
 - het aandeel van het handelsverkeer van een Lid-Staat dat geschiedt via de relatie waarop het project is gesitueerd;

- c) het criterium van de samenhang van het project met de op communautair niveau genomen of te nemen maatregelen. Dit criterium is in een multi-nationale context van uitzonderlijk belang. De nationale planningsdeskundigen maken zich uiteraard geen zorgen over de eventuele gevolgen van een nationaal project voor de verslechtering van de verkeerssituatie in de buurlanden.

Het systematisch gebruik van deze criteria zou een strenge selectie van de communautaire infrastructuurprojecten mogelijk moeten maken en zou versnippering van de middelen over een te groot aantal projecten voorkomen. De Commissie geeft toe dat het naleven van die criteria niet betekent dat het op grond van die criteria in aanmerking komende project steeds op de beste wijze bijdraagt tot de verwezenlijking van een nagestreefd doel. De projecten moeten bijgevolg uit de gezichtshoek van de voorgenomen doelstellingen en in het algemeen uit die van de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid worden bekeken.

Financiële aspecten

12. Uit het in het memorandum van 9 mei opgenomen overzicht van de beschikbare financieringsinstrumenten blijkt dat er een ruime keuze van aan de specifieke behoeften op infrastructuurgebied aangepaste mogelijkheden bestaat.
 - a) Aangezien infrastructuurinvesteringen van nature uit produktieve investeringen zijn, ligt het voor de hand dat leningen als eerste ter sprake komen. Zowel op grond van de voorwaarden die worden gesteld als van de wijze waarop de kredietverlening geschiedt zijn de communautaire leningen onbetwistbaar een interessant financieringsinstrument.
 - b) De invloed van deze instrumenten kan in bepaalde gevallen worden verstrekt door de toekenning van subsidies of rentebonificaties uit de Gemeenschapsbegroting. Dit geldt in de eerste plaats voor de financiering van een voorziening die hoofdzakelijk door gebruikers van verschillende Lid-Staten wordt gebruikt terwijl het land dat die voorziening uit zijn begroting of door het aangaan van leningen heeft bekostigd door de fiscale of andere ontvangsten daaruit slechts gedeeltelijk zal worden vergoed.

Hoewel een aangepast tariefstelsel voor het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen het belang van dit argument kan verminderen, kan het communautair belang vereisen dat gemeenschappelijke projecten worden uitgevoerd waarvoor de zuiver nationale belangen niet volledig samenvallen.

Voorts is het vermogen om tijdens de constructieperiode voldoende nationale begrotingsmiddelen bijeen te brengen of leningen aan te gaan vaak te klein voor de uitvoering van grote werken. In deze gevallen kan het verantwoord zijn dat de Gemeenschap door een bijdrage uit haar begroting meewerkt aan het bijeenbrengen van de vereiste middelen. Deze mogelijkheid is bijzonder interessant voor landen die bij de afwerking van hun gedeelte van de communautaire verbindingen nog een grote achterstand hebben goed te maken. Het dient evenwel aangestipt te worden dat dergelijke bijdragen slechts een complementaire rol ten aanzien van de nationale bijdragen kunnen spelen.

- c) De toekenning van een communautaire waarborg voor projecten van grote omvang kan verantwoord zijn indien de rentabiliteit van het project alleen op langere termijn kan worden aangetoond en afhangt van factoren die inherent zijn aan de ontwikkeling van de Gemeenschap zelf, met name de ontwikkeling van het handelsverkeer.

13. Het enige financieringsinstrument dat op het gebied van de vervoersinfrastructuur in de praktijk is toegepast in de vorm van door de Raad goedgekeurde maatregelen is de subsidiëring in het kader van de begroting. Het voorstel van de Commissie van 1976 voorzag in een procedure voor de vaststelling van de begrotingskredieten die, onder de verantwoordelijkheid van de Commissie, de voor de harmonische ontwikkeling van de verbindingen van communautair belang vereiste continuïteit mogelijk maakt. Het voorstel van de Commissie van 1983 beantwoordt aan hetzelfde doel voor een proefperiode van 5 jaar. Doordat de Raad de voorkeur heeft gegeven aan korte-termijnoplossingen wordt het nu moeilijker om een overeenkomst te bereiken over de keuze van de projecten waarbij nog komt dat die keuze nadelig uitvalt voor grote projecten. De uitwerking van een indicatief programma dat in overeenstemming is met de door de Raad goedgekeurde doelstellingen en criteria zou deze selectie moeten vergemakkelijken.

Een dergelijk programma kan evenwel maar worden uitgevoerd als ook voldoende plaats wordt ingeruimd voor het financiële aspect met onder andere een algemene raming van de door de Gemeenschap over verschillende jaren te verstrekken middelen, waarbij uiteraard rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid van andere vormen van financiering volgens nog nader te bepalen modaliteiten.

14. De opstelling van een meerjarig financieringsprogramma, waarin de projecten worden vastgesteld en de voor een doeltreffende steunverlening vereiste begrotingsmiddelen worden geraamd, is tenslotte het enige realistische antwoord op de tweevoudige bekommernis van de Raad, namelijk :

- een efficiënte steunverlening in een beperkt aantal belangrijke gevallen;
- de totstandbrenging op middellange termijn van een zeker evenwicht tussen de verschillende takken van vervoer en gedeelten van het net.

In dit stadium wordt, zoals de Commissie had voorgesteld, nog geen precies financieringsbedrag geraamd omdat dit logischerwijs zou inhouden dat de projecten zelf formeel worden ingediend. Daartegenover staat dat nu al met de volgende factoren rekening kan worden gehouden :

- de raming van de totale constructiekosten van de bij wijze van indicatie voorgestelde projecten (bijlage 9). Deze geraamde totale kosten, waarbij bepaalde projecten waarvan de uitvoering onzeker is (vaste kanaalverbinding, Belgisch gedeelte van de TGV-verbinding Parijs-Brussel-Keulen) buiten beschouwing gelaten, bedragen 7 miljard Ecu voor de drie takken van vervoer. Is de financiële steun gelijk aan 25 % van de projectkosten dan bedraagt de bijdrage uit de communautaire begroting, gespreid over een periode van 10 jaar, 175 mln Ecu per jaar.
- De mededeling, bij wijze van indicatie, van gegevens op grond waarvan kan worden nagegaan welke de gevolgen zijn van een op de behoeften van de verschillende Lid-Staten gebaseerde toewijzing van begrotingsmiddelen. Bij de berekeningen wordt uitgegaan van het aandeel van de nationale netten in het totale net en van het doorsnee serviceniveau (bijlage 10).

15. Op grond hiervan zal later een berekend programma kunnen worden opgesteld waarin de projecten duidelijk zijn omschreven en waarin bij benadering wordt aangegeven van welke financieringsplannen zij het voorwerp zouden kunnen uitmaken. Deze plannen zouden zijn gebaseerd op een raming van de middelen die de overheid en de particulieren en de verschillende financieringsinstrumenten van de Gemeenschap kunnen bijeenbrengen. In het memorandum van mei 1984 (punt 2.1. tot 2.7.) wordt een overzicht gegeven van de mogelijkheden op dit gebied.

Voorstellen voor de voortzetting van de actie op het gebied van de vervoersinfrastructuur

- 16.1. Uit wat voorafgaat blijkt dat een indicatief programma op middellange termijn tot de mogelijkheden behoort en kunnen aanvullende gegevens worden gehaald over de werkzaamheden die moeten worden voortgezet en de procedures die moeten worden gebruikt opdat een dergelijk indicatief programma een essentieel hulpmiddel zou zijn bij de uitvoering van projecten op het verkeersnet van communautair belang. De Raad wordt bijgevolg verzocht zijn goedkeuring te hechten aan het voorstel dat de Commissie in dit verslag met betrekking tot de uitwerking van een indicatief programma op middellange termijn heeft herhaald en uitgewerkt.
- 16.2. Een belangrijke fase in de uitwerking van een programma is de vaststelling van de belangrijkste geografische verkeersnetten waartoe de hoofdverbindingen behoren die in aanmerking komen voor projecten van communautair belang die eventueel in dit programma kunnen worden opgenomen. Door de werkzaamheden die zij samen met het Comité voor de vervoersinfrastructuur heeft verricht, is de Commissie in staat deze verkeersnetten van communautair belang aan te wijzen.

- 16.3. De voor een optimale uitvoering van een indicatief programma vereiste continuïteit impliceert een zekere waarborg ten aanzien van de mogelijkheden voor financiële steunverlening. De Commissie is bereid dit doel verder na te streven door op het gepaste ogenblik een kostenraming van een programma op middellange termijn te verstrekken. Om tot een zo nauwkeurig mogelijke raming van de financiële behoeften te komen hecht de Commissie bijzonder veel belang aan het onderzoek, met medewerking van het Comité voor de vervoersinfrastructuur, van de lijst van projecten opgesteld, bij wijze van indicatie, aan de hand van vroegere mededelingen van de Lid-Staten, met name in het vooruitzicht van het experimenteel programma.
- 16.4. Het gebruik van een aangepaste evaluatiemethode (objectieve criteria) zal het mogelijk maken om dit indicatief programma om te vormen tot een effectief programma op middellange termijn. De Commissie is van mening dat de aan de Raad voorgestelde methode het mogelijk maakt om alle belanghebbende instanties bij de evaluatie van het communautaire belang te betrekken. De begroting van een programma op middellange termijn zal dan kunnen vastgesteld worden in het licht van de beleidslijnen welke zich op dat ogenblik aftekenen.

- 16.5. Over de wijze waarop voor grote projecten die uit communautair oogpunt dringend moeten worden uitgevoerd middelen uit de begroting van de Gemeenschap en andere financiële middelen van de Gemeenschap moeten worden gecombineerd met de in nationaal verband beschikbaar gestelde middelen moet volgens de Commissie geval per geval worden beslist. Als eerste geval is de vaste Kanaalverbinding onderzocht waarvoor de Commissie al een aantal conclusies kan verstrekken.
- 16.6. In verband met de specifieke actie die nodig is voor de uitwerking van een indicatief programma en de vaststelling van een financiële regeling moet een juridisch kader tot stand worden gebracht dat een goede coördinatie tussen de Commissie en de Lid-Staten waarborgt en de concrete uitvoering van dit programma mogelijk maakt. De Commissie is bereid om op verzoek van de Raad de in dit opzicht noodzakelijke aanvullingen in haar voorstellen aan te brengen. De Commissie zal zich bij de uitwerking van de definitieve voorstellen met betrekking tot het programma en de passende financiële instrumenten laten leiden door de standpunten die de Raad bij de bespreking van deze mededeling zal innemen.

LIJST VAN DE BIJLAGEN

- | | |
|------------|---|
| Bijlage 1 | Methode voor het bepalen van de netten |
| Bijlage 2 | Basisnet "wegen" |
| Bijlage 3 | Basisnet "spoorwegen" |
| Bijlage 4 | Basisnet "waterwegen" |
| Bijlage 5 | Ontwerp hoge-snelheidsnet |
| Bijlage 6 | Projecten van het experimentele programma die in de basisnetten zijn opgenomen |
| Bijlage 7 | Toepasbaarheid van het evaluatiestelsel van de Commissie |
| Bijlage 8 | Samenvatting van de resultaten van een evaluatie-onderzoek naar alternatieve aanpassingen van het waterwegennet |
| Bijlage 9 | Raming van de kosten van bij wijze van indicatie vermelde projecten |
| Bijlage 10 | Presentatie van een systeem voor de allocatie van de middelen |

BIJLAGE 1

Methode voor het bepalen van de netten van communautair belang

Spoorwegen

Het hier voorgestelde basisnet is samengesteld aan de hand van drie elementen :

- overname van de achttien internationale verbindingen, aangehouden door de infrastructuurcommissie van de groep van Tien van de Internationale Spoorwegunie (UIC);
- toevoeging van enkele vakken die, volgens de werkzaamheden van de Commissie voor het uitwerken van een systeem voor het voorspellen van de vraag naar ver-
voer op lange termijn, uit een oogpunt van potentieel communautair verkeer
van betekenis blijken te zijn;
- noodzakelijk geachte toevoeging van alternatieve trajecten in twee gevallen
(intercitylijn Antwerpen-Aken en lijn Ulm-Splügen-Milaan).

Wegen

Het basisnet is samengesteld aan de hand van het schema van E-wegen (Europese
overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen - AGR).

In beginsel zijn alleen de rechtstreekse verbindingen tussen hoofdsteden en
steden met meer dan 500.000 inwoners aangehouden. In twee gevallen bleek de
toevoeging van alternatieve trajecten nuttig, namelijk voor de verbinding
Luxemburg-Metz-Nancy-Dijon en de verbinding Regensburg-Passau-Graz-Zagreb.

Waterwegen

1. Het net van waterwegen van communautair belang is zodanig bepaald dat het
een samenhangend geheel van waterwegen met Europees profiel vormt die voor
internationaal verkeer worden gebruikt.

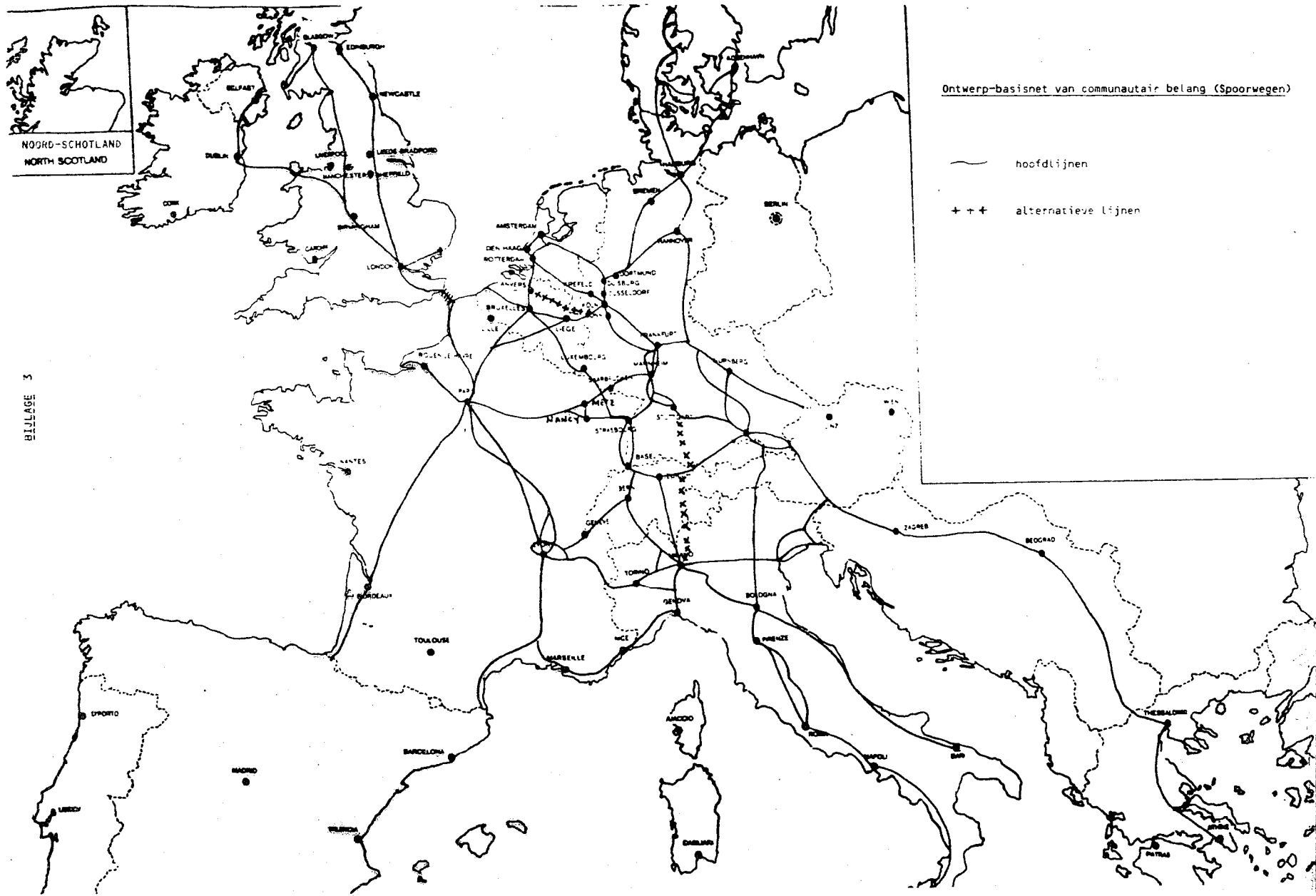
Onder "samenhangend" wordt hier verstaan dat de in het ontworpen Europese net opgenomen waterwegen een ononderbroken net vormen waarop het verkeer zonder overlading kan plaatsvinden.

Met "Europees profiel" wordt bedoeld dat de waterwegen van het net geschikt zijn om ten minste door vaartuigen van waterklasse IV van de CEMT-classificatie te worden bevaren.

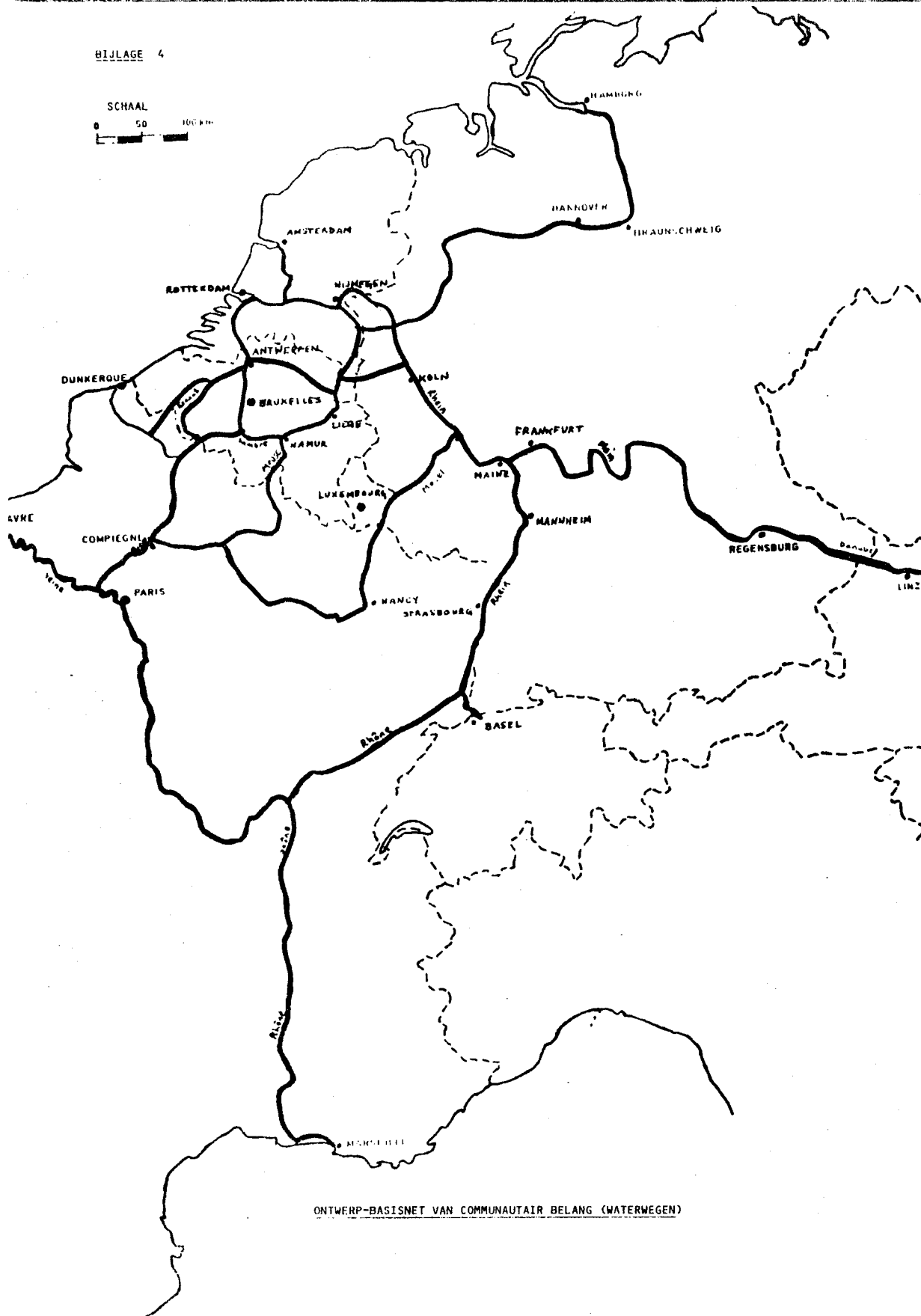
Met "die voor internationaal verkeer worden gebruikt" wordt bedoeld dat de waterwegen van het net althans potentieel aan de ontwikkeling van het internationale verkeer bijdragen.

2. In de praktijk is als volgt te werk gegaan :

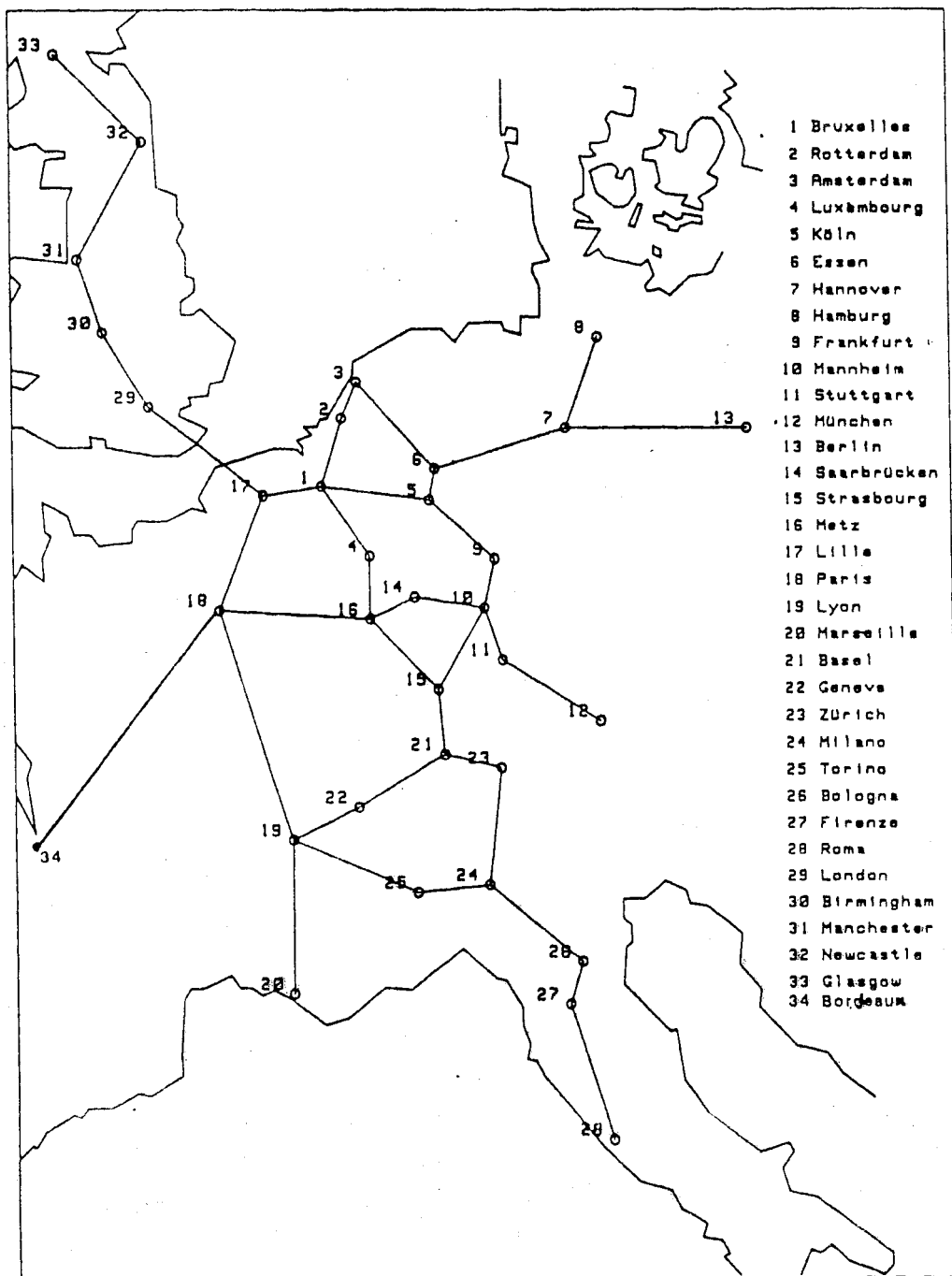
- aan de hand van bestaande waterwegen en geprojecteerde nieuwe waterwegen, die uiteraard deel moeten uitmaken van het basisstelsel (Seine-Schelde en Saône-Rijn) is een basis- of referentienet samengesteld;
 - hieraan zijn zeven aanvullende verbindingen toegevoegd, waarvan de aanpassing de onderlinge aansluitingen binnen het basisnet zou verbeteren.
-



SCHAAL
0 50 100 km

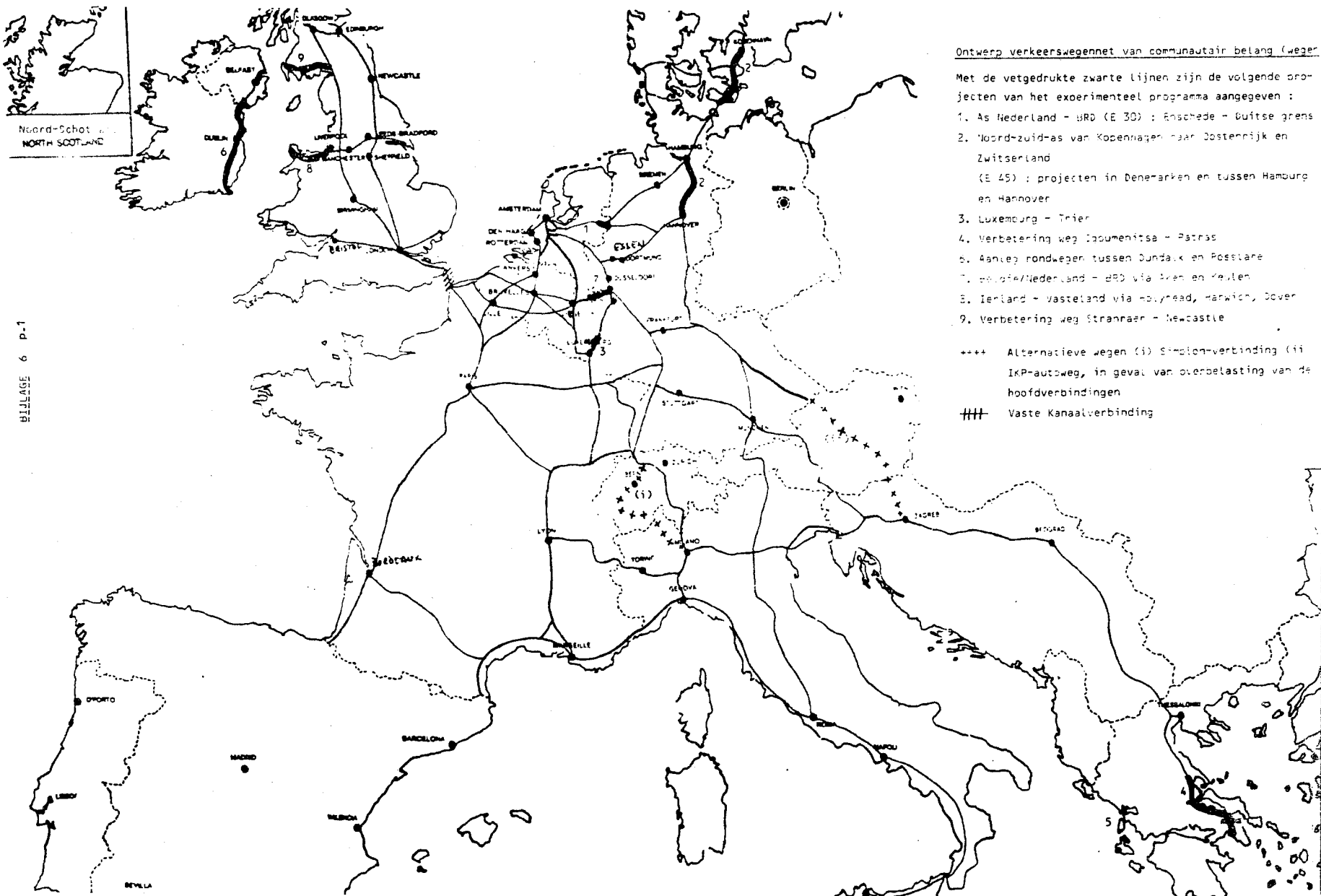


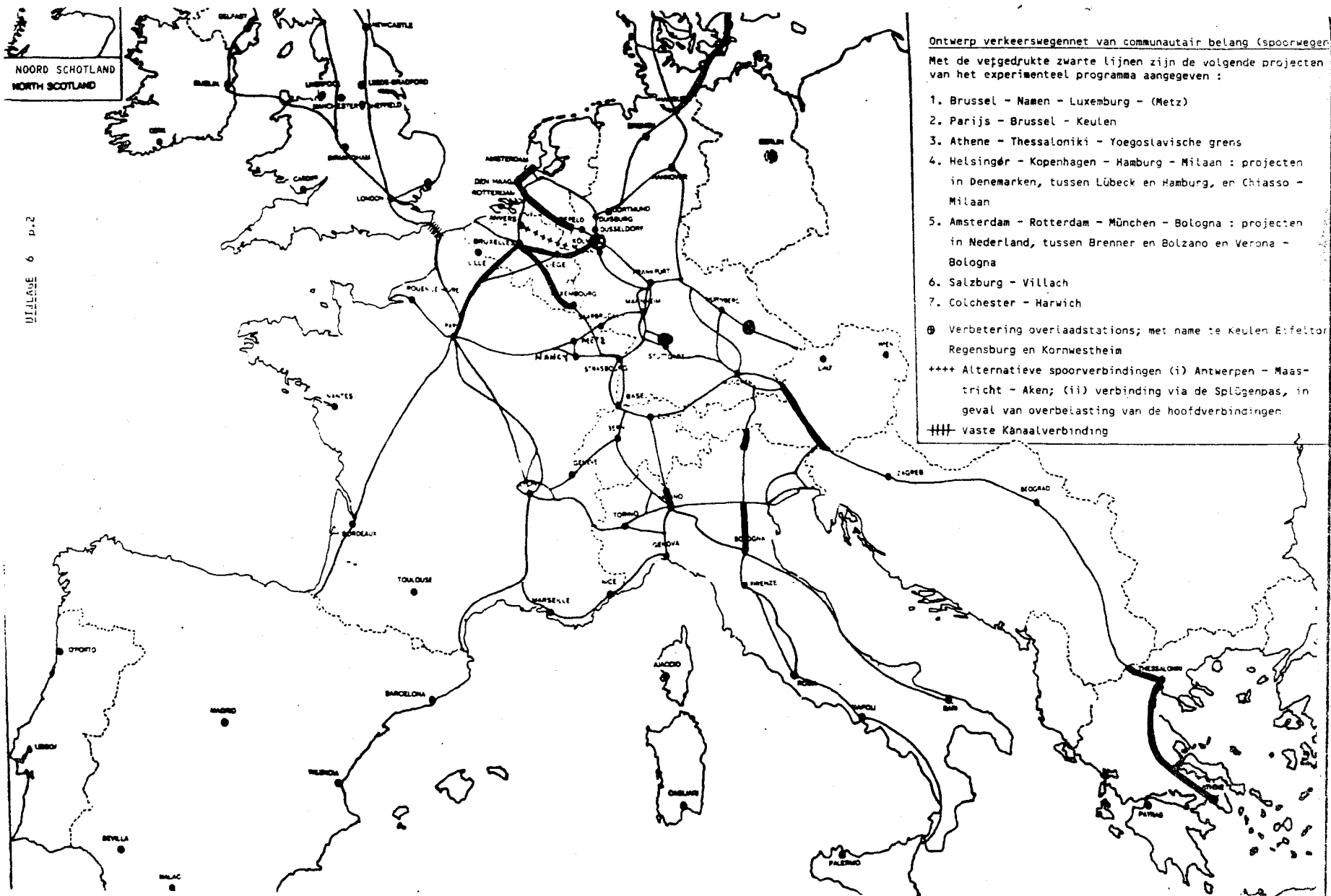
ONTWERP-BASISNET VAN COMMUNAUTAIR BELANG (WATERWEGEN)



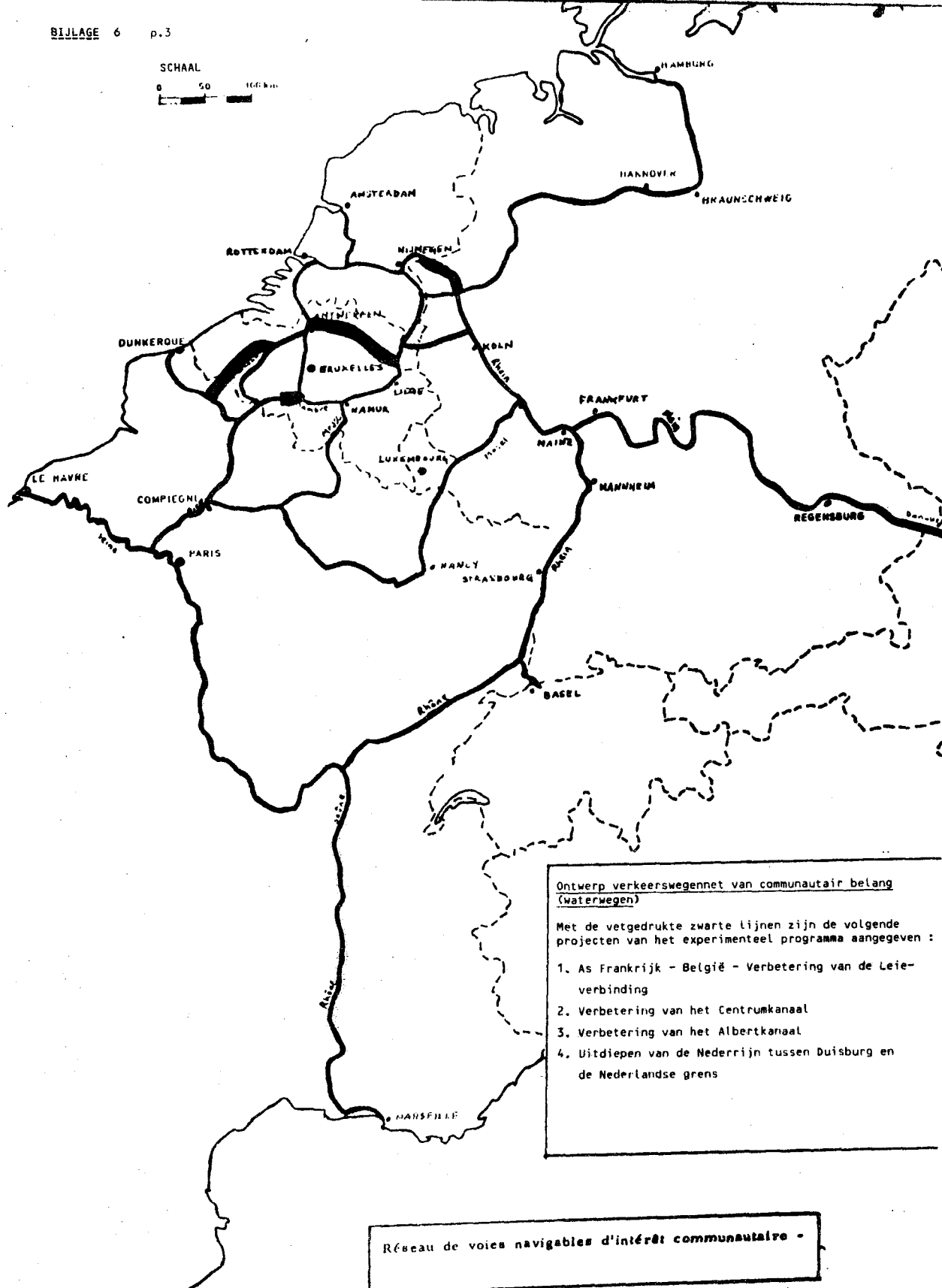
Ontwerp-net samengesteld op basis van :

- noord/zuid- en oost/westverbindingen tussen de voornaamste agglomeraties van de Gemeenschap;
- huidige verkeersstromen en potentiële vraag op deze verbindingen





SCHAAL
0 50 100 km



**Ontwerp verkeerswegennet van communautair belang
(waterwegen)**

Met de vetgedrukte zwarte lijnen zijn de volgende projecten van het experimenteel programma aangegeven :

1. As Frankrijk - België - Verbetering van de Leierverbinding
2. Verbetering van het Centrumkanaal
3. Verbetering van het Albertkanaal
4. Uitdiepen van de Nederrijn tussen Duisburg en de Nederlandse grens

Réseau de voies navigables d'intérêt communautaire -

EVALUATIE VAN HET COMMUNAUTAIR BELANG VAN PROJECTEN OP HET
GEBIED VAN DE VERVOERSINFRASTRUCTUUR : RECENTE ONTWIKKELINGEN EN
VOORSTELLEN VOOR EEN EVALUATIE IN HET KADER VAN EEN PROGRAMMA OP
HALFLANGE TERMIJN

1. In een in 1981 door de Commissie ingediend verslag (ref. 1) werd een methode voor de raming van transportinfrastructuurprojecten voorgesteld. In wezen was de methode bedoeld om de bestaande nationale evaluatiemethodes onder één noemer te brengen en ze, waar nodig, aan te vullen.
2. Na overweging sprak de Raad zich uit voor een praktische toetsing van de voorstellen van de Commissie. De gekozen projecten waren karakteristiek voor het soort projecten waarvoor in de toekomst een beroep op de Gemeenschap zou gedaan kunnen worden krachtens een infrastructuurfinancieringssysteem.
3. De resultaten van de toepassing van de methodiek op een aantal projecten werden uiteengezet in een in 1982 door de Commissie aan de Raad gericht verslag (ref. 2). Na de indiening van dit verslag heeft de Raad de financiering van een aantal projecten door de Gemeenschap goedgekeurd. Bovendien heeft de toewijzing van meer middelen en de hiervoor gecreëerde specifieke begrotingslijn de Commissie in staat gesteld het systeem verder te verfijnen en tegemoet te komen aan suggesties en bezwaren van talrijke kanten. De resultaten van deze werkzaamheden zijn nu verwerkt in een computerbestuurd evaluatiesysteem, het zogeheten TASC (Transport Assessment System for the Community). Het TASC-systeem is toegepast op een groot aantal projecten in de hele Gemeenschap en in alle vervoertakken. Over het algemeen is gebleken dat het TASC-systeem een zeer nuttig instrument is voor het verschaffen van de essentiële achtergrondinformatie die de Commissie en de Raad nodig zullen hebben om de waarde van projecten voor de Gemeenschap te kunnen beoordelen. Momenteel wordt het TASC-systeem herzien in het licht van de uitgebreide toetsing waaraan het is onderworpen; de aanpassingen zijn hieronder samengevat (paragraaf). De Commissie is er thans van overtuigd dat, mits het voor een gekwantificeerde beoordeling van projecten onontbeerlijke minimum aan gegevens beschikbaar is, een praktische evaluatie kan worden uitgevoerd.

(1) COM (81) 507 (def.)

(2) COM (82) 807 (def.)

4. Het ligt voor de hand dat tegen de achtergrond van de in dit document door de Commissie gedane voorstellen de structuur van het evaluatieproces opnieuw moet worden bekeken. De voornaamste nieuwigheid in de voorstellen van de Commissie is wellicht dat voor iedere vervoertak een aantal netten zijn samengesteld. De concentratie van de inspanningen op een net dat op grond van de omvang van het internationale en transitoverkeer van primair belang voor de Gemeenschap is, is ongetwijfeld een stap in de goede richting die belangrijke gevolgen heeft voor het gehele systeem dat ter zake door de Commissie wordt voorgesteld. De twee voornaamste gevolgen zijn :

- 1) het werken in de context van een net zal een uitgebreider onderzoek van de repercussies van projecten over een groot gebied mogelijk maken;
- 2) het zal mogelijk zijn een evaluatie te maken van grote projecten die zeer belangrijke consequenties hebben.

Het uiteindelijke resultaat van deze wijzigingen zal zijn dat het evaluatieproces zal worden vereenvoudigd en dat de resultaten meer rechtstreeks relevant zullen zijn voor de vraagstukken die het Comité voor de Vervoersinfrastructuur zal moeten onderzoeken.

5. Door de concentratie op een beperkt net biedt het TASC-systeem belangrijke voordelen voor wat betreft de gegevensinzameling. Aangezien de huidige gegevens over de verkeersstromen in de Gemeenschap tekortkomingen vertonen, betekent het opzetten van een netwerk een belangrijke vooruitgang.

- 1) Het proces van de gegevensinzameling zal aanzienlijk worden vereenvoudigd omdat alleen gegevens voor een beperkt net noodzakelijk zullen zijn;
- 2) Voor de controle en de beoordeling van de informatie kunnen vrij goedkope en eenvoudige methodes worden gebruikt;
- 3) Er zal volledige aandacht kunnen worden geschonken aan de specifieke problemen van het langeafstandsverkeer en het internationaal verkeer, waarvoor een actie van de Gemeenschap werkelijk noodzakelijk is.

6. Het is duidelijk dat, in weerwil van hetgeen de Commissie daaromtrent heeft naar voren gebracht, enige twijfel is blijven bestaan over de toepasselijkheid van het door de Commissie voorgestelde systeem op een breed spectrum van

./...

projecten in om het even welke vervoertak waar ook in de Gemeenschap. Deze twijfel is beslist niet helemaal ongegrond, al ware het maar omdat de Commissie rekening moet houden met de doeltreffendheid van niet geringe uitgaven voor zeer uiteenlopende of kleine projecten. De onzekerheid dien- aangaande kan voor een groot deel worden weggenomen door het voornemen van de Commissie om de aandacht te concentreren op een beperkt net dat van fundamenteel belang is voor talrijke Lid-Statens.

7. In paragraaf 4 is reeds gezegd dat de Commissie op grond van de opgedane praktische ervaring voorstelt het TASC-systeem te wijzigen ten einde de bruikbaarheid ervan in het kader van een programma voor een van tevoren ge- identificeerd net te verhogen. De voorgestelde wijzigingen gaan vooral in de volgende richtingen :
- 1) het systeem zal een onderdeel vormen van een databasis dat een uitgebreid pakket van informatie over de gekozen netten in de Gemeenschap zal ver- strekken;
 - 2) een aantal gewone "instrumenten" zullen worden gehanteerd ten einde het onderzoek van de gevolgen van het project op het net te vergemakkelijken;
 - 3) het werk aan de multi criteria analyser zal worden voortgezet;
 - 4) de faciliteiten waarover de Commissie beschikt, zullen worden vergroot en uitgebreid.

Gehoopt wordt dat de hierboven geschetste werkzaamheden over enkele maanden beëindigd zullen zijn. Zij zullen grotendeels worden ingepast in de verbetering van de methodes voor gegevensinzameling en analyse die door de Commissie worden toegepast om de gehele vervoersector te bestrijken. De Commissie is van oordeel dat de toepassing van het TASC-systeem geen verplichting mag zijn. Veel moeite is evenwel gedaan en zal worden gedaan om te garanderen dat het TASC-systeem flexibel en bijgevolg bruikbaar voor een zeer breed spectrum van toepassingen is. De aanwending van het TASC-systeem zou de evaluatie van een aantal, over het communautaire net verspreide projecten aanzienlijk vereen- voudigen. Voorgesteld wordt het TASC-systeem te gebruiken in een elektronisch informatiesysteem voor het uitwerken van het programma. Op korte termijn bieden de traditionele methodes een bevredigend alternatief.

./...

Conclusie

In deze nota wordt de achtergrond geschetst waartegen het evaluatiesysteem TASC voor de Gemeenschap kan worden uitgewerkt. Het TASC-systeem is uitgebreid getoetst aan een aantal projecten en is gebleken zowel praktisch als veelzijdig te zijn. Op grond van de resultaten van het toetsingswerk zal het TASC-systeem worden verbeterd en uitgebreid. De verbetering zal specifiek worden afgestemd op het communautaire programma.

8. Het opzetten van een beperkt net van communautair belang zal veel doen om nog bestaande twijfels weg te nemen dat de Commissie niet in staat zou zijn het communautaire belang van projecten vast te stellen. Er zal een databasis voor de netten worden uitgewerkt waardoor de behoeften en problemen van een bepaald net beter uit de verf zullen komen. Het TASC-systeem zal duidelijk zijn aangepast aan het net en zonder bezwaar kunnen worden ingepast in een programma.
-

BIJLAGE 8
bij het indicatief programma

Samenvatting van de methode en de resultaten van een studie over de
verbetering van het van communautair belang zijnde waterwegennet

1. Voor de projecten van aanvullende verbindingen die in aanmerking zijn genomen om een samenhangend net van communautair belang te vormen, zijn verscheidene aanpassingsvarianten mogelijk, al naar gelang slechts één van de projecten of verscheidene projecten volgens verschillende combinaties worden uitgevoerd.
2. Tien varianten zijn uitgetest uit het oogpunt van de voordelen die ze voor de internationale binnenscheepvaart hebben. Hiervoor is gebruik gemaakt van gesimuleerde verkeerssituaties die telkenmale betrekking hebben op het gehele net, zodat rekening is gehouden met alle afgeleide effecten die zich tussen verschillende projecten kunnen voordoen.

Op grond van de met de raming van de kosten/baten verhoudingen van iedere variant aangevulde resultaten van de simulaties kunnen de varianten worden gerangschikt overeenkomstig hun rentabiliteit, d.w.z. de voordelen voor de internationale binnenscheepvaart.

3. Tenslotte bevat de studie een economische analyse van de grote verbindingsprojecten, waarbij rekening is gehouden met niet-kwantificeerbare criteria van communautair belang. Uit deze analyse blijkt dat de projecten van de meest rentabele variant in de vorige fase goed genoeg zijn om te worden opgenomen in een leidinggevend schema van het van communautair belang zijnde waterwegennet.
-

Geraamde kosten van de in het experimenteel programma 1982 opgenomen
projecten die deel uitmaken van het voorgestelde infrastructuurnet
in de Gemeenschap

SpoorwegenGeraamde kosten (miljoen Ecu, 1982)

1. Brussel-Namen-Luxemburg-(Metz)	1.500
2. Parijs-Brussel-Keulen	642
3. Athene-Thessaloniki-Joegoslavische grens	366
4. Helsingør-Kopenhagen-Hamburg-Milaan	375
5. Amsterdam-Rotterdam-München-Verona	633
6. Salzburg-Villach	84
7. Colchester-Harwich	47
Totale kosten	<u>3.647</u>

VerkeerswegenGeraamde kosten (miljoen Ecu, 1982)

1. Verbinding Nederland-Bondsrepubliek Duitsland (E 30) : Enschede-Duitse grens	29
2. Verbinding Noord-Zuid E 45/E 43; aanleg van weggedeelten in Denemarken; verbetering van traject Hamburg-Hannover	223 75
3. Verbetering van weg Volos-Athene-Kalamata	1.050
4. Aanleg van diverse rondwegen tussen Rosslaere en Dundalk	100
5. Verbreding van de autosnelweg tussen Aken en Keulen	36
6. Ierland-Vasteland via Holyhead, Harwich, Dover, Folkestone - Verbetering van diverse weggedeelten	837
7. Kalamata-Patras-Igoumenitsa; brug Rio Antirio	300
8. Stranraer-Newcastle; verbetering van diverse weggedeelten	138
Totale kosten	<u>2.788</u>

Waterwegen

Geraamde kosten (miljoen Ecu, 1982)

1. Verbinding Frankrijk-België-aanpassing van de Leie	58
2. Aanpassing van het Centrumkanaal	154
3. Aanpassing van het Albertkanaal	264
4. Uitdieping van de Benedenrijn tussen Duisburg en de Nederlandse grens	<u>28</u>
Totale kosten	<u>504</u>

In deze bijlage worden de factoren vermeld die de Raad als richtsnoer zouden kunnen dienen voor het uitwerken van een financieel programma, waarbij rekening is gehouden met de bij herhaling door de Raad uitgesproken wens dat tussen de verschillende onderdelen van het net een passend evenwicht zou bestaan. De toepassing van een algemene budgettaire verdeelsleutel moet worden verworpen om redenen die voldoende bekend zijn. Een dergelijke handelwijze zou niet alleen in strijd zijn met de doelstellingen van de Gemeenschap, maar ze zou ernstige gevolgen hebben voor het vervoerbeleid aangezien er geen verband wordt gelegd met de behoeften of met de eventuele voordelen van de bijstand van de Gemeenschap. Om deze factoren in aanmerking te kunnen nemen zijn andere indicatoren nodig.

Aandacht verdienen vooral de volgende indicatoren :

- 1) de lengte van het "communautaire" net in het betrokken land;
- 2) de kwaliteit van het bestaande net;
- 3) het vermogen van het betrokken land om de werken te financieren.

Onderstaande tabel 1 geeft grosso modo de verdeling van het communautaire net over de verschillende Lid-Statens.

Tabel 1 : Aandeel in het communautaire net (alleen autoverkeerswegen)
(afgerond op volle percenten)

<u>Land</u>	
Griekenland	6
Bondsrepubliek Duitsland	17
Frankrijk	20
Italië	18
Nederland	5
België	5
Luxemburg	15
Ierland	7
Denemarken	6

(Ramingen gebaseerd op een voorlopig onderzoek van het net)

Een indicator van de kwaliteit van het net, d.w.z. een wegingscoëfficiënt die rekening houdt met de bestaande toestand, is eveneens noodzakelijk.

Aangezien hierover hoegenaamd geen gekwantificeerde gegevens beschikbaar zijn, wordt een op een beoordeling van de toestand gebaseerde weging voorgesteld. De resultaten van een eerste poging zijn neergelegd in de onderstaande tabel.

Tabel 2 : Indicator van de kwaliteit van het wegennet

<u>Land</u>	<u>Indicator van de kwaliteit van het wegennet</u>
Griekenland	C
Bondsrepubliek Duitsland	A
Frankrijk	A
Italië	B
Nederland	A
Verenigd Koninkrijk	B
België	A
Luxemburg	A
Ierland	C
Denemarken	A

Opmerking : De waardecoëfficiënten moeten nog verder worden geanalyseerd.

Indien betrouwbare waardecoëfficiënten van die aard kunnen worden berekend, zal het mogelijk zijn ze te gebruiken voor een weging van de lengte van het net.

Er dient eveneens rekening te worden gehouden met het verkeersvolume en de daaruit voortvloeiende toestand van het net. Op basis van gegevens van de NVI-studie, enz. is een eerste poging gedaan om indexcijfers te berekenen (zie tabel 3 op blz. 3).

Deze twee indexcijfers kunnen nu worden gecombineerd met het oog op een gecorrigeerde verdeling van de begroting. Voor de correctie en de weging wordt uitgegaan van de volgende benadering : "A" wordt beschouwd als neutraal en krijgt het cijfer 1; "B" komt overeen met 1,5 en "C" met 2. Voor de resultaten van deze bewerking wordt verwezen naar tabel 4 op blz. 3.

./...

Tabel 3 : Het communautaire net - Index van het verkeersvolume

Land

Griekenland	A
Bondsrepubliek Duitsland	C
Frankrijk	B
Italië	A
Nederland	C
Verenigd Koninkrijk	C
België	A
Luxemburg	A
Ierland	A
Denemarken	B

Tabel 4 : Correctie van het communautaire net voor verkeersvolume en kwaliteit

<u>Land</u>	<u>Oorspronkelijk totaal</u>	<u>Gecorrigeerd totaal</u>
Luxemburg	0,5	0,5
Denemarken	3	4
Griekenland	5	6
Ierland	2	2,5
Verenigd Koninkrijk	15	21
Bondsrepubliek Duitsland	19	22
Frankrijk	23,5	24
België	7	5
Italië	22	12
Nederland	3	3
	100	100
	=====	=====