



Date de réception : 17/05/2021

**Zaak C-229/21**

**Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie**

**Datum van indiening:**

9 april 2021

**Verwijzende rechter:**

cour d'appel de Bruxelles (België)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

23 maart 2021

**Verzoekende partijen:**

de naamloze vennootschap van publiek recht Haven van Brussel,  
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**Verwerende partij:**

de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel

---

**I. Voorwerp en feiten van het geding**

- 1 De haven van Brussel is met het spoorwegnet verbonden via één enkele lijn die naar het nabijgelegen vormingsstation Schaarbeek (hierna: „Schaarbeek-Vorming”) loopt.
- 2 De 40 hectare van Schaarbeek-Vorming maken deel uit van tientallen terreinen van de Belgische spoorwegen die met het oog op de verkoop ervan zijn overgedragen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur (hierna: „FSI”), dat is opgericht bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.
- 3 De naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel (hierna: „Infrabel”), de beheerder van het Belgische spoorwegnet, is als dusdanig gelast om de sporen van Schaarbeek-Vorming tegen 31 december 2020 te ontmantelen, op straffe van vertragingsvergoeding.

- 4 Op 12 oktober 2018 heeft de naamloze vennootschap van publiek recht Haven van Brussel (hierna: „Haven van Brussel”) Infrabel voor de rechter gedaagd opdat zij alle handelingen zou staken die in strijd zijn met de bepalingen van verordening (EU) nr. 1315/2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, en met name alle handelingen inzake de ontmanteling van de in die verordening bedoelde constructies en installaties, in het bijzonder de spooraansluiting van de haven van Brussel.
- 5 Bij overeenkomst van 5 november 2019 hebben Infrabel en FSI afgesproken om de ontmanteling van de spooraansluiting naar de haven van Brussel uit te stellen tot 30 juni 2021.
- 6 Bij vonnis van 20 december 2019 heeft de rechter in wezen geoordeeld dat de vordering van de Haven van Brussel slechts ontvankelijk was voor zover zij betrekking had op het subjectieve recht op erfdiensbaarheid en niet ontvankelijk was voor het overige, met name voor zover zij op verordening (EU) nr. 1315/2013 was gebaseerd.
- 7 Op 14 april 2020 heeft de Haven van Brussel tegen dit vonnis hoger beroep ingesteld. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest steunt de eisen van de Haven van Brussel.

## **II. Toepasselijke bepalingen**

*Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van besluit nr. 661/2010/EU*

- 8 Overweging 2 luidt als volgt:

„De planning, de ontwikkeling en de exploitatie van trans-Europese vervoersnetwerken dragen bij tot de verwezenlijking van belangrijke doelstellingen van de Unie, zoals onder meer uiteengezet in de Europa 2020-strategie en in het witboek met als titel ‘Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte’ (,het Witboek’) [...]”.
- 9 In overweging 8 staat te lezen:

„Het trans-Europees vervoersnetwerk moet worden ontwikkeld door het tot stand brengen van nieuwe vervoersinfrastructuur, door het rehabiliteren en het opschalen van bestaande infrastructuur en door maatregelen die de hulpbronnefficiënte benutting ervan bevorderen. Rehabilitatie van spoorweginfrastructuur is in specifieke gevallen nodig vanwege het ontbreken van regulier onderhoud in het verleden. Rehabilitatie is een proces dat leidt tot de verwezenlijking van de oorspronkelijke constructieparameters van bestaande spoorweginfrastructuurfaciliteiten in combinatie met een kwalitatieve verbetering

op de lange termijn ten opzichte van de huidige toestand, onder toepassing van de vereisten en bepalingen van deze verordening.”

10 Artikel 1 bepaalt:

„Doel

1. Bij deze verordening worden richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk vastgesteld, die bestaat uit een structuur in twee lagen, namelijk het uitgebreide netwerk en het daarop gebaseerde kernnetwerk.

2. In deze verordening worden projecten van gemeenschappelijk belang aangewezen, en worden de eisen gespecificeerd waaraan moet worden voldaan bij het beheer van de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk.

3. In deze verordening worden de prioriteiten vastgesteld voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.

4. De verordening voorziet in maatregelen voor de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk. De tenuitvoerlegging van projecten van gemeenschappelijk belang hangt af van de mate waarin het project voldragen is, van de naleving van Unierecht en nationaal recht en van de beschikbaarheid van financiële middelen, zonder daarbij vooruit te lopen op de financiële verplichtingen van een lidstaat of van de Unie.”

11 Artikel 5 bepaalt:

„[Een netwerk dat efficiënt omspringt met hulpbronnen]

1. Het trans-Europees vervoersnetwerk wordt gepland, ontwikkeld en geëxploiteerd met oog voor een efficiënt gebruik van hulpbronnen door:

a) bestaande vervoersinfrastructuur te ontwikkelen, te verbeteren en te onderhouden;

b) de integratie van de infrastructuur en onderlinge verbindingen te optimaliseren;

[...]”.

12 Artikel 6 bepaalt:

„Trans-Europees vervoersnetwerk met een tweelagige structuur

1. Het trans-Europees vervoersnet wordt geleidelijk tot stand gebracht in het bijzonder door dit netwerk aan de hand van een coherente en transparante methodologische aanpak in twee lagen op te bouwen, namelijk een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk.

2. Het uitgebreide netwerk omvat alle bestaande en geplande vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk en maatregelen om een efficiënt en sociaal en ecologisch duurzaam gebruik van die infrastructuur te bevorderen. Het wordt geïdentificeerd en ontwikkeld overeenkomstig hoofdstuk II.

3. Het kernnetwerk bestaat uit de delen van het uitgebreide netwerk met het grootste strategische belang voor de verwezenlijking van de doelstellingen voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk. Het wordt vastgesteld en ontwikkeld overeenkomstig hoofdstuk III.”

13 Artikel 10 bepaalt:

„Algemene prioriteiten

1. Bij de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk wordt in het algemeen prioriteit verleend aan maatregelen die nodig zijn om:

[...]

b) een optimale integratie en interoperabiliteit van de vervoerswijzen te verzekeren;

[...]”.

14 De hier relevante passages van artikel 14 luiden als volgt:

„Infrastructuurcomponenten

1. De binnenvaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:

[...]

e) de binnenhavens, met inbegrip van de nodige infrastructuur voor het vervoer binnen de haven;

f) bijbehorende uitrusting;

[...]

h) de verbindingen tussen binnenhavens en de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk.

[...]”.

15 Artikel 15 bepaalt:

„Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. De lidstaten zorgen ervoor dat binnenhavens aangesloten zijn op de weg- en spoorweginfrastructuur.

[...]”.

16 Artikel 16 voegt hieraan toe:

„Prioriteiten voor de ontwikkeling van binnenvaartinfrastructuur

Bij de ontwikkeling van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot binnenvaartinfrastructuur wordt behalve aan de in artikel 10 genoemde algemene prioriteiten aan de volgende aspecten prioriteit verleend:

[...]

d) het aansluiten van de binnenhaveninfrastructuur op de infrastructuur voor goederenvervoer per spoor en over de weg;

[...]”.

17 Artikel 28 bepaalt:

„Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. De lidstaten zorgen er op eerlijke en niet-discriminerende wijze voor dat:

a) de vervoerswijzen op een van de volgende plaatsen met elkaar worden verbonden: goederenterminals, passagiersstations, binnenhavens, luchthavens en zeehavens, om multimodaal passagiers- en goederenvervoer mogelijk te maken;

[...]”.

18 Artikel 38 bepaalt:

„Afbakening van het kernnetwerk

1. Het kernnetwerk, als weergegeven op de in bijlage I opgenomen kaarten, bestaat uit de delen van het uitgebreide netwerk met het grootste strategische belang voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk en weerspiegelt de ontwikkeling van de vraag naar vervoer en de behoefte aan multimodaal vervoer. Het kernnetwerk draagt er in het bijzonder toe bij dat de groeiende mobiliteit wordt opgevangen en hoge veiligheidsnormen in acht worden genomen en dat een vervoerssysteem met een geringe CO<sub>2</sub>-uitstoot tot stand komt.

2. De elementen van het kernnetwerk sluiten op elkaar aan in de knooppunten en bieden een verbinding tussen de lidstaten en met de vervoersnetwerken van de buurlanden.

[...]”.

19 Artikel 39 bepaalt:

„Infrastructuureisen

[...]

2. De infrastructuur van het kernnetwerk voldoet aan de in hoofdstuk II uiteengezette eisen. [...]”.

20 Artikel 41 bepaalt:

„Knooppunten van het kernnetwerk

1. De knooppunten van het kernnetwerk zijn bepaald in bijlage II; zij omvatten:

- a) stedelijke knooppunten, met inbegrip van hun havens en luchthavens;
- b) zeehavens en binnenhavens; [...]
- c) grensovergangen naar buurlanden;
- d) overslagterminals voor weg- en spoorvervoer;
- e) luchthavens voor passagiers- en goederenvervoer.

2. De in deel 2 van bijlage II vermelde zeehavens van het kernnetwerk worden uiterlijk 31 december 2030 aangesloten op de spoorwegen- en wegen- en, indien mogelijk, de binnenvaartinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, tenzij er fysieke belemmeringen zijn die dergelijke verbindingen beletten.

[...]”.

21 De hier relevante passage van bijlage II luidt als volgt:

„LIJST VAN KNOOPPUNTEN VAN HET KERNNETWERK EN  
UITGEBREIDE NETWERKEN

1. Stedelijke knooppunten van het kernnetwerk

BELGIË

Antwerpen

Bruxelles/Brussel

[...]

2. Luchthavens, zeehavens, binnenhavens en spoorwegterminals die tot het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk behoren

[...]

BE

[...]

Bruxelles/Brussel

Kern

[...]”.

### **III. Standpunten van partijen**

#### *A. Haven van Brussel*

- 22 De Haven van Brussel vraagt de cour d’appel om Infrabel te gelasten de litigieuze lijn in perfecte staat van werking te houden en ze volgens de regels van de kunst te onderhouden, daar zij momenteel de enige aansluiting van de haven op het nationale spoorwegnet vormt. Voorts wijst de Haven van Brussel op het groeiende belang van deze spooraansluiting. Zij plant immers een multimodaal logistiek platform met lage koolstofemissie dat wordt bevoorrad door een spoorwegterminal op de terreinen van Schaarbeek-Vorming. Zij heeft een marktstudie laten uitvoeren voor een uitbreidingsproject voor de haven op de terreinen van Schaarbeek-Vorming, en het Gewest heeft in 2010 zijn voornemen bevestigd om op deze terreinen een stedelijk multimodaal logistiek platform te ontwikkelen en dit te integreren in een logistiek en economisch knooppunt dat verbonden is met de havenactiviteiten. Bovendien is het behoud van de litigieuze spoorweginfrastructuur noodzakelijk voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur die zich op het haventerrein zelf bevindt, aangezien deze nutteloos zou worden indien de haven niet langer op het spoorwegnet is aangesloten.
- 23 De Haven van Brussel beroept zich op verordening nr. 1315/2013 en voert aan dat artikel 15 ervan de staat en Infrabel ertoe verplicht om een aansluiting van de haven op de weg- en spoorweginfrastructuur in stand te houden. Zij stelt dat artikel 15 een positieve verplichting instelt om een systeem op te zetten voor de onderlinge aansluiting van de verschillende infrastructuren, alsook een negatieve verplichting om niet te handelen op een wijze die in strijd is met de doelstellingen van de verordening, dat wil zeggen, die de integriteit van de bestaande infrastructuren aantast.



*B. Infrabel*

- 24 Infrabel voert aan dat, volgens de bewoordingen zelf van artikel 15 in de Franse taalversie van de verordening en in de andere aangehaalde taalversies, de binnenhavens moeten zijn aangesloten op ofwel de weginfrastructuur, ofwel de spoorweginfrastructuur.
- 25 Infrabel stelt dat de toestand van de enkele toegangsweg via het spoor ertoe noopt dat deze vanaf 1 januari 2021 buiten gebruik wordt gesteld, tenzij er belangrijke rehabilitatiewerken worden uitgevoerd.

**IV. Beoordeling door de cour d'appel**

- 26 Verordening nr. 1315/2013 maakt een onderscheid tussen een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk (artikel 6). Volgens bijlage II bij deze verordening wordt de haven van Brussel opgenomen in het kernnetwerk, te weten het netwerk dat het grootste strategische belang heeft voor de gehele Unie, dat de doelstellingen van de verordening moet verwezenlijken vóór 2030 en waarvan de totstandbrenging uiterlijk op 31 december 2023 zal worden geëvalueerd door de Commissie (zie artikel 38 van de verordening), in het kader waarvan de Haven van Brussel op dat tijdstip bij de Commissie verslag dient uit te brengen van de voortgang van zijn intermodale integratie.
- 27 Als onderdeel van het kernnetwerk valt de haven van Brussel niet alleen onder de bepalingen van de verordening die betrekking hebben op het „kernnetwerk” (hoofdstuk III), maar ook onder de bepalingen van het algemene hoofdstuk II, met als opschrift „Het uitgebreide netwerk”. Artikel 39, lid 2, van de verordening bepaalt immers dat de infrastructuur van het kernnetwerk aan alle in hoofdstuk II vastgestelde eisen dient te voldoen, en artikel 40 ervan vereist dat de vervoersinfrastructuur van het kernnetwerk wordt ontwikkeld overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van hoofdstuk II.
- 28 Onder hoofdstuk II van de verordening, onder de afdeling betreffende de binnenvaartinfrastructuur, worden in artikel 14 met name de volgende componenten onder de binnenvaartinfrastructuur voor de binnenhavens ingedeeld: i) de binnenhavens, met inbegrip van de nodige infrastructuur voor het vervoer binnen de haven; ii) de bijbehorende uitrusting, en iii) de verbindingen tussen binnenhavens en de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk. Volgens de beoordeling *prima facie* van de cour d'appel maken de litigieuze spoor aansluiting en spoorlijn deel uit van die verbindingen.
- 29 Artikel 15 stelt de vereisten voor de vervoersinfrastructuur vast, en bepaalt met name [in de Franse taalversie van de verordening]: „Les États membres veillent à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières ou ferroviaires.” (De lidstaten zorgen ervoor dat binnenhavens aangesloten zijn op de weg- of spoorweginfrastructuur.)

- 30 In de Nederlandse taalversie van de tekst wordt echter niet het voegwoord „of”, maar wel het voegwoord „en” gebruikt [„De lidstaten zorgen ervoor dat binnenhavens aangesloten zijn op de weg- en spoorweginfrastructuur”]. Een letterlijke uitlegging is dus niet voldoende.
- 31 Om vast te stellen of de Haven van Brussel een subjectief recht ontleent aan artikel 15 van de verordening, moet volgens de verwijzende rechter een vraag om uitlegging van deze bepalingen worden voorgelegd aan het Hof van Justitie.
- 32 De verwijzende rechter is van oordeel dat deze bepaling op twee verschillende wijzen kan worden uitgelegd, en wel om de volgende redenen.
- 33 Volgens de doelstellingen van de verordening en de algemene opzet ervan beoogt zij multimodaliteit te waarborgen, waarbij artikel 3, onder n), multimodaal vervoer definieert als het vervoer van passagiers en/of goederen met gebruikmaking van twee of meer vervoerswijzen.
- 34 Voorts wordt in artikel 28, lid 1, van de verordening gespecificeerd [althans in de Franse taalversie ervan] dat de vervoerswijzen op „ten minste” een van de aldaar genoemde plaatsen met elkaar worden verbonden („à au moins l’un des”) [in de Nederlandse taalversie: „op een van de”]. Hieruit zou kunnen worden afgeleid dat één enkele verbinding volstaat en dat de Haven van Brussel in casu genoeg moet nemen met de wegverbinding met het stedelijke gebied.
- 35 Desalniettemin merkt de cour d’appel ook op dat de verordening niet alleen verwijst naar het witboek 2011 van de Commissie „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”, maar daar ook een uitvloeisel van is, aangezien de Commissie in het witboek aankondigt dat zij de volgende tien jaar wetgevingsvoorstellen zal indienen en een aantal belangrijke maatregelen zal nemen, waarbij zij erop zal toezien „dat haar beleid de concurrentiekracht van het vervoer bevordert en tegelijk beantwoordt aan de doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen [in de vervoerssector] tegen 2050 met [minstens] 60 % te verminderen”.
- 36 De hier relevante passages van het witboek luiden als volgt:

„1. Vervoer is essentieel voor onze economie en maatschappij. Mobiliteit is vitaal voor de interne markt en voor de levenskwaliteit van de burger, die de vrijheid geniet om te reizen. Vervoer is een randvoorwaarde voor groei en jobcreatie: het moet duurzaam zijn in het licht van de uitdagingen waar we voor staan. Vervoer heeft een mondiale dimensie en vergt derhalve een sterke internationale samenwerking.

[...]

5. Olie zal de volgende decennia schaarser worden en de onzekerheid over de bevoorrading zal toenemen. Zoals het IEA onlangs heeft gesteld, zullen de

olieprijzen sterker stijgen indien we er niet in slagen koolstofuitstoot te reduceren.  
[...]

6. Tegelijk heeft de EU een oproep gelanceerd, daarin bijgetreden door de internationale gemeenschap, om de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen drastisch te beperken om de opwarming van het klimaat te beperken tot minder dan 2 °C. Om deze doelstelling te bereiken en als onderdeel van **de vereiste uitstootverlaging door de volledige groep van ontwikkelde landen**, dient de EU tegen 2050 de totale uitstoot met 80 tot 95 % te verminderen ten opzichte van het niveau in 1990.

Uit de analyse van de Commissie [...] blijkt dat in een aantal sectoren nog sterkere reducties kunnen worden bereikt. In de vervoerssector, waar de uitstoot van broeikasgassen nog steeds sterk blijft toenemen, moet de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met minstens 60 % worden verminderd ten opzichte van 1990 [...]. Tegen 2030 wordt voor vervoer gestreefd naar een daling van de broeikasgasemissies met 20 % ten opzichte van 2008. Gelet op de sterke groei van de vervoersemissies tijdens de jongste twee decennia, zou de uitstoot daarmee nog steeds 8 % hoger liggen dan in 1990.

[...]

[13]. [...] Indien we het huidige beleid voortzetten, zal de olieafhankelijkheid van het vervoer nauwelijks onder de 90 % [...] dalen en zal het aandeel hernieuwbare energie nauwelijks hoger liggen dan de 10 %-doelstelling voor 2020. De CO<sub>2</sub>-uitstoot door vervoer zou tegen 2050 nog steeds een derde hoger liggen dan in 1990. De congestiekosten zullen tegen 2050 met ongeveer 50 % stijgen. De bereikbaarheidskloof tussen centraal en perifeer gelegen gebieden zal nog groeien. De maatschappelijke kosten van ongevallen en geluidsoverlast zouden blijven stijgen [...].

[...]

25. Voor middellange afstanden zijn de nieuwe technologieën minder verevorderd en zijn er minder modale keuzes voorhanden dan in de stad. Dit is echter het segment waarop het EU-beleid het grootste effect kan hebben (minder conflicten met het subsidiariteitsbeginsel of internationale overeenkomsten). Voertuigen die zuiniger omspringen met hulpbronnen en schonere brandstoffen zullen wellicht niet volstaan om de vereiste emissiedaling te bereiken en bieden geen antwoord op het congestieprobleem. Ze moeten gepaard gaan met een overschakeling naar grote volumes voor vervoer over lange afstanden. Dit betekent [...], **voor goederen, multimodale oplossingen waarbij vervoer over lange afstand via het spoor en over het water verloopt.**

[...]

27. Goederenvervoer over korte en middellange afstand (minder dan 300 km) [...] zal in grote mate met vrachtwagens blijven gebeuren. Het is derhalve

belangrijk [...] **alternatieve vervoersoplossingen (spoor, vervoer via het water) [aan te moedigen]**.

[...]

30. [...] **De binnenvaart, met name waar nog onaangeroerd potentieel bestaat, moet een grotere rol spelen** voor het vervoer van goederen naar het hinterland en als verbinding tussen de Europese zeeën.

[...]

36. De interface tussen goederenvervoer over lange afstand en de laatste kilometers tot de eindbestemming moet efficiënter worden georganiseerd. Doel is individuele leveringen, het minst efficiënte deel van het traject, te beperken tot een zo kort mogelijk traject. Het gebruik van intelligente vervoerssystemen draagt bij tot verkeersbeheer in real time en vermindert de levertijd en congestie tijdens de laatste kilometers. Dit vervoer kan worden uitgevoerd door stedelijke vrachtwagens met een lage uitstoot. Het gebruik van elektrische, hybride en waterstofvoertuigen zal niet alleen de uitstoot, maar ook het geluid verminderen, waardoor een groter deel van het goederenvervoer in de stad tijdens de nacht kan gebeuren. Dit zou de congestie tijdens de ochtend- en avondspits verlichten.

[...]

39. [T]egen 2030 **moet 30 % van het goederenvervoer** via de weg over afstanden van meer dan 300 km **per spoor of over het water gebeuren** en tegen 2050 meer dan 50 % dankzij efficiënte en groene goederencorridors[.] [O]m die doelstelling te bereiken, moet een aangepaste infrastructuur worden uitgebouwd[.]

[...]

69. Het kernnetwerk moet **efficiënte multimodale verbindingen** waarborgen **tussen de EU-hoofdsteden** en andere belangrijke steden, luchthavens en grensovergangen en met andere belangrijke economische centra. De nadruk moet worden gelegd op het wegwerken van missing links, voornamelijk grensoverschrijdende trajecten en bottlenecks/omleidingen, op **de opwaardering van bestaande infrastructuur** en op de ontwikkeling van multimodale terminals in zee- en binnenhavens en op centra voor gebundelde stadsdistributie. [...]” (nadruk toegevoegd door de cour d’appel).

37 De verordening streeft dus een dubbele doelstelling na, namelijk het bevorderen van de concurrentiekracht van het vervoer en het verminderen met minstens 60 % van de uitstoot van broeikasgassen in de vervoerssector tegen 2050.

De verwijzende rechter merkt voorts op dat in de artikelen 5 en 10 van de [Franse– net als in de Nederlandse – taalversie van de] verordening de aantoonende wijs („est planifié”) („wordt gepland”) en „est accordée” („wordt [...] verleend”) is gebruikt, en niet de voorwaardelijke wijs („devrait être planifié” – zou moeten

moet worden gepland – respectievelijk „devrait être accordé” – zou moeten worden verleend –).

- 38 Verder verwijst hij naar artikel 16 van de verordening, waarbij prioriteit wordt verleend aan het aansluiten van de havens op de infrastructuur voor goederenvervoer per spoor en over de weg, zonder dat wordt geëist dat er reeds daadwerkelijk een aanvang is genomen met een project van gemeenschappelijk belang, aangezien wordt beoogd dergelijke projecten te „bevorderen”.
- 39 Ten slotte wijst de verwijzende rechter op het belang van de bestaande infrastructuur en de noodzaak om deze in voorkomend geval te rehabiliteren en op te schalen, zoals vermeld in overweging 8 van de verordening.
- 40 De verwijzende rechter, die geen kennis heeft van een arrest van het Hof van Justitie waarin artikel 15 van de verordening wordt uitgelegd, legt het Hof daarom de hieronder geformuleerde vraag voor.

#### **V. Versnelde procedure**

- 41 Gelet op de schadevergoeding die Infrabel zal moeten betalen indien de litigieuze installaties niet tegen uiterlijk 30 juni 2021 volledig zijn ontmanteld, verzoekt de cour d’appel het Hof van Justitie de versnelde procedure van artikel 105 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof toe te passen.
- 42 Teneinde de doeltreffendheid van het verwachte antwoord van het Hof te verzekeren, verbiedt de verwijzende rechter Infrabel namelijk om de litigieuze installaties te ontmantelen totdat hij, na ontvangst van het antwoord van het Hof en na het in staat van afdoening van de zaak brengen door verzoekers en Infrabel, een nieuw arrest heeft gewezen.

#### **VI. Prejudiciële vraag**

- 43 De cour d’appel verzoekt het Hof om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Wanneer een binnenhaven die deel uitmaakt van het kernnetwerk, reeds is aangesloten op het wegen- en spoorwegnet, legt artikel 15 van verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van besluit nr. 661/2010/EU, gelezen op zich dan wel in samenhang met andere bepalingen van deze richtlijn, dan de verplichting op om die twee verbindingen in stand te houden en te onderhouden of stelt zij verbod om een van die verbindingen – al was het maar door een gebrek aan onderhoud – af te schaffen?”