



Aan Staatssecretaris

nota

Kamerbrief trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T),
uitvoeringstoets ProRail

TER BESLISSING

Datum

27 oktober 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/253296

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Beslistermijn

31-10-2022

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Tijdens het Commissiedebat internationaal spoor van 15 september jl. heeft u toegezegd de Tweede Kamer voor 1 november te informeren over de uitvoeringstoets van ProRail over het voorstel van de Europese Commissie (EC) over de herziening van de verordening over het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). Ook zou u daarbij de Kamer informeren over de nadere Nederlandse inzet bij de onderhandelingen over dit voorstel. Om aan deze toezeggingen te voldoen wordt de bijgevoegde Kamerbrief voor akkoord aan u voorgelegd.

Bij de nadere Nederlandse inzet wordt voorgesteld de Lelylijn op het TEN-T uitgebreid kernnetwerk te plaatsen in overeenstemming met de motie Van Ginneken/Alkaya.¹

Geadviseerd besluit

- 1) Akkoord gaan met het verzenden van bijgevoegde Kamerbrief.
- 2) Akkoord gaan met de inzet om de Lelylijn op het TEN-T uitgebreid kernnetwerk te plaatsen.

Kernpunten

Ad 1) Kamerbrief

De Kamerbrief kent de volgende drie hoofdpunten:

- A. EC-voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening van december 2021.

De brief geeft informatie over het voorstel van de EC voor de herziening van de TEN-T verordening en de betekenis hiervan voor de spoorinfrastructuur. Het herzieningsvoorstel gaat in op vier aspecten:

- a. Aan het huidige TEN-T netwerk van twee categorieën wordt een derde tussencategorie toegevoegd: het uitgebreid kernnetwerk. Zo bestaat het TEN-T netwerk uit het kernnetwerk, het uitgebreid kernnetwerk en het uitgebreid netwerk.
- b. De technische eisen per categorie zijn aangepast.
- c. In het EC-voorstel is ook een aantal Nederlandse lijnen toegevoegd aan de TEN-T kaart.

¹ Kamerstuk 35925-A, nr. 68

- d. Er zijn uitzonderingsgronden toegevoegd die beschrijven onder welke gronden niet voldaan hoeft te worden aan de TEN-T vereisten.
- B. In de brief worden de observaties van ProRail in hun uitvoeringstoets op het herzieningsvoorstel van de EC weergegeven. De uitvoeringstoets van ProRail geeft een globale kost/baten analyse en adviseert de TEN-T eisen gericht te implementeren, te beginnen op de corridors met de hoogste vervoerswaarde.
- C. De brief meldt de geactualiseerde Nederlandse inzet op het TEN-T herzieningsvoorstel in aanloop naar de verwachte besluitvorming over dit voorstel op de Transportraad van 5 december aanstaande. De uitvoeringstoets van ProRail is de basis voor de geactualiseerde Nederlandse inzet. Daarnaast zijn gesprekken met o.a. partijen uit de spoorsector en andere overheden gevoerd. Als onderdeel van de geactualiseerde inzet is in de brief een beperkt aantal trajecten opgenomen dat aan het huidige TEN-T netwerk zou moeten worden toegevoegd.

Datum

27 oktober 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/253296

Opgesteld doorBestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen**Aan**

Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

Ad 2) Lelylijn

- Ten aanzien van de Lelylijn geldt dat met de EC is gesproken over opname van de Lelylijn op het TEN-T netwerk. Om de Lelylijn als internationale corridor (Amsterdam-Hamburg- Scandinavië) op het uitgebreid kernnetwerk van het TEN-T netwerk te plaatsen - overeenkomstig de motie Dijkstra c.s. en de motie Van Ginneken/Alkaya² - is medewerking van Duitsland nodig. Dat gesprek zal worden georganiseerd en de EC heeft aangegeven graag bereid te zijn om hier samen met Duitsland en Nederland over te spreken.
- Er is tot rond de zomer van 2023 (verwachte afronding onderhandelingen tussen Raad en Europees Parlement) de tijd om samen met Duitsland en de EC te komen tot opname van de Lelylijn op het uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T netwerk.
- Opname op het (uitgebreid) kernnetwerk betekent op dit moment dat de spoorinfrastructuur van de Lelylijn in 2040 geschikt moet zijn voor snelheden van 160 km/uur en dat ERTMS moet zijn geïmplementeerd. Verder gelden de eisen van elektrificatie en 22,5 ton aslast. Over deze vereisten wordt overigens nog onderhandeld tot de Transportraad van 5 december.
- Voor projecten op het (uitgebreid) kernnetwerk is binnen het Europees medefinancieringsfonds Connecting Europe Facility (CEF) meer budget beschikbaar dan voor projecten op het uitgebreid TEN-T netwerk. Medefinanciering via CEF is vanwege de veelheid van projectaanvragen bij iedere CEF-ronde echter niet altijd gegarandeerd en is relatief beperkt in omvang. In de regel geldt bij CEF een maximale bijdrage van 30% (werkzaamheden) tot 50% (studies) van de in aanmerking komende kosten.

Krachtenveld

In de Tweede Kamer gaat de aandacht bij het TEN-T dossier vooral uit naar de Lelylijn en naar de corridor Zwolle-Twente-Münster.

Wat betreft de corridor Zwolle-Twente-Münster heeft de EC voorgesteld het traject Zwolle-Wierden op het Nederlandse TEN-T netwerk op te nemen. Hoewel het Duitse deel niet op het voorgestelde TEN-T netwerk staat, kan plaatsing van het traject Zwolle-Wierden op het TEN-T netwerk mogelijk toch bijdragen aan de

² Kamerstukken 35300-A, nr. 120, 35925-A, nr. 68

doorontwikkeling van de corridor. Er zijn geen aanvullende investeringen nodig om aan de TEN-T eisen te voldoen. ProRail adviseert neutraal.

Het voorstel is ook besproken met de reizigersvervoersector, goederenvervoersector en eerder met medeoverheden. De spoorgoederensector heeft verschillende trajecten voorgedragen voor plaatsing op het TEN-T netwerk. Overleg met de EC en met ProRail heeft ertoe geleid dat een aantal van deze voorstellen is afgefallen. Sommige voorstellen vielen buiten de door de EC gehanteerde systematiek voor het TEN-T netwerk, waardoor ze niet kansrijk zijn om opgenomen te worden. ProRail wees bovendien bij een aantal voorstellen erop dat zonder grote investeringen moeilijk is te voldoen aan de capaciteitseis van het TEN-T.

Na verzending van de Kamerbrief naar de Tweede Kamer is het proces als volgt:

- 5 december 2022: Transportraad.
Naar verwachting zal de Transportraad een akkoord bereiken over de positie van de Raad over het TEN-T herzieningsvoorstel. De vereisten voor het kernnetwerk, uitgebreid netwerk en uitgebreid kernnetwerk worden dan vastgelegd in de positie van de Raad. Tot de komende Transportraad wordt onder meer onderhandeld over de zwaarte van de vereisten voor het TEN-T netwerk. De verwachting is dat, gelet op de zeer brede steun van lidstaten, de TEN-T vereisten voor met name het uitgebreid netwerk minder sterk zullen worden. Na de Transportraad kan al meer concreet in beeld worden gebracht wat de kosten en baten van TEN-T voor Nederland zijn. Omdat het beeld nog zo in beweging is neemt Nederland een dekkingsvoorwaarde op in de Nederlandse inzet.
- Na 5 december 2022: Onderhandelingen tussen Raad en Europees Parlement.
Wanneer de Raad op de Transportraad van 5 december a.s. een positie heeft vastgesteld over het TEN-T herzieningsvoorstel van de EC volgen nog onderhandelingen tussen Raad en Europees Parlement om tot een definitief akkoord te komen over het TEN-T herzieningsvoorstel, incl. het kaartmateriaal. Dit vereist een akkoord tussen de posities van de Raad en het Europees Parlement. De verwachting is dat dit midden 2023 zou kunnen worden bereikt. Daarna kan inwerkingtreding van de nieuwe TEN-T verordening plaatsvinden (wellicht per 1 januari 2024).

Toelichting

Waarom TEN-T

De TEN-T moet bijdragen aan de goede werking van de interne Europese markt en aan de versterking van economische, sociale en territoriale samenhang van de EU. Daartoe beoogt het TEN-T de aanleg van een EU-breed multimodaal netwerk van spoorwegen, vaarwegen, kortevaartroutes en wegen die verbonden zijn met stedelijke knooppunten, zee- en binnenhavens, en luchthavens en terminals in de hele EU.

Op 18 oktober jl. is de brief van minister Harbers over de uitvoeringstoets TEN-T verordening voor het Hoofdvaarwegennet en het Hoofdwegennet naar de Tweede Kamer gestuurd.

TEN-T en spoor

Met het EC-herzieningsvoorstel voor de TEN-T verordening uit 2013, wil de EC het vervoer in de EU groener maken door o.m. het marktaandeel van spoorvervoer,

Datum

27 oktober 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/253296

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

te vergroten. Ook moet het ervoor zorgen dat de internationale spoorverbindingen naadloos aansluiten op elkaar. Ook moet de spoorinfrastructuur klimaatbestendig worden en beter voorbereid op rampen. Het voorstel voorziet in een stapsgewijze ontwikkeling van het TEN-T netwerk met 2050 als einddatum voor het TEN-T uitgebreid netwerk en met tussentijdse termijnen in 2030 (TEN-T kernnetwerk) en 2040 (TEN-T uitgebreid kernnetwerk).

Financiële/juridische overwegingen

ProRail heeft op verzoek van IENW een uitvoeringstoets op hoofdlijnen uitgevoerd over het herzieningsvoorstel van de TEN-T zoals gepubliceerd in december 2021 en kon daarbij geen volledig overzicht bieden van de financiële consequenties.

ProRail komt in de uitvoeringstoets tot een voorzichtige schatting van de noodzaak om €1,6 miljard te investeren om aan alle eisen van het herzieningsvoorstel TEN-T voor het goederennet te voldoen (kernnetwerk, uitgebreid kernnetwerk en uitgebreid netwerk). Het gaat daarbij om de volgende eisen:

- de mogelijkheid om met treinen van 740 meter treinlengte te rijden
- de mogelijkheid om met een aslast van 22,5 ton te rijden
- de mogelijkheid om met 100 km/uur te rijden
- de mogelijkheid om met profiel P400 te rijden
- de mogelijkheid om met elektrische locomotieven te rijden

Uitgangspunt voor deze globale schatting is het door ProRail voorgestelde TEN-T goederennet voor Nederland waar een aantal lijnen uit de huidige TEN-T verordening en uit het herzieningsvoorstel TEN-T is geschrapt (bv. Leeuwarden-Harlingen, Zwolle-Wierden, Den Helder-Alkmaar-Uitgeest).

De eis dat het TEN-T netwerk voorzien moet zijn van ERTMS is buiten deze taxatie gehouden, evenals een nationaal aandachtspunt als baanstabieleit. Ook de Lelylijn (niet opgenomen in het herzieningsvoorstel van de EC) valt buiten de reikwijdte van de taxatie.

Een kwantitatieve analyse van de verwachte kosten voor het TEN-T reizigersnet bleek in dit korte tijdsbestek voor ProRail niet mogelijk.

Hoewel de financiële consequenties beperkt in beeld zijn gebracht, is het om de volgende redenen voldoende behoedzaam om in te zetten op het TEN-T netwerk:

- Nederland maakt een dekkingsvoorwaarde in de onderhandelingsinzet richting Transportraad.
- De technische eisen voor het TEN-T netwerk worden minder sterk gemaakt, met name voor het uitgebreid TEN-T netwerk. Het is aannemelijk dat in verdere onderhandelingen de eisen verder afgezwakt worden. Bovendien is dat ook onderdeel van de Nederlandse inzet. Dit leidt tot een verlaging van de financiële consequenties.
- Een (beperkt) deel van de Nederlandse TEN-T lijnen zal mogelijk medefinanciering via het Europees fonds Connecting Europe Facility (CEF) ontvangen. Dit leidt ook tot een verlaging van de financiële consequenties.
- De Nederlandse TEN-T inzet ligt in het verlengde van het voorziene toekomstige gebruik van het Nederlandse spoor.
- Er is sprake van een lange tijdshorizon om aan een belangrijk deel van de TEN-T verplichtingen te voldoen. Tot 2050 is de opgave om binnen de nationale, financiële kaders dekking te vinden.

Datum

27 oktober 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/253296

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

- Ten slotte zijn er ontheffingsmogelijkheden om aan bepaalde eisen te voldoen, zoals als de kosten/baten van een lijn te onvoldoende uitvallen of als een lidstaat onvoldoende in staat is de investeringen te financieren (financieel voorbehoud).

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

N.v.t.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief Voortgang TEN-T/uitvoeringstoets ProRail	Kamerbrief over geactualiseerde NL inzet op het herzieningsvoorstel TEN-T van de EC

Datum

27 oktober 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/253296

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

1