Van: Frank Menger

Onderwerp: MIRT / TEN-T / Deltaplan / Wunderline, Lelylijn, Nedersaksenlijn
Datum: donderdag 3 november 2022 13:33:49
Bijlagen: voortgangsbrief-trans-europees-vervoersnetwerk-ten-t-spoorvervoer.pdf
bijlage-onderliggende-beslisnota-kamerbrief-ten-t-verordening.pdf

---

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Op 31 oktober 2022 stuurde de Staatssecretaris de brief over de voortgang over het TEN-T naar de Kamer:

- https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2022/10/31/voortgangsbrief-trans-europees-vervoersnetwerk-ten-t-spoorvervoer
- https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/beleidsnotas/2022/10/31/bijlage-onderliggende-beslisnota-kamerbrief-ten-t-verordening

Beide brieven zijn interessant om te lezen. Aangezien Noord-Nederland door het Rijk al de afgelopen 35 jaar moedwillig uitgesloten werd van enige opname in TEN-T of wel in het TEN-T maar vervolgens weigeren via het MIRT maar enige Euro in de spoorinfrastructuur te steken. De huidige investeringen lopend via het RSP-Zuiderzeelijn Pakket sinds 2008 heeft het Rijk ook niets uitgevoerd om aan aanvullende geldstromen van het TEN-T Connecting Europe Facility te organiseren. Gelijktijdig komt de bodem van het RSP-Zuiderzeelijn pakket aardig snel in het zicht.

Vooral de brief over de voortgangsrapportage is zeer interessant. Waarbij er een paar dingen zijn die het citeren waard zijn.

Op pagina 3: Netwerkanalyse en kosten/batenanalyse In de uitvoeringstoets heeft ProRail een analyse uitgevoerd over het door de EC voorgestelde TEN-T netwerk, zowel voor het goederen- als voor het reizigersnetwerk. Op grond van deze analyse heeft ProRail ook voorstellen voor aanpassing van het TEN-T netwerk gedaan. De voorgestelde aanpassingen van ProRail zijn gebaseerd op de langetermijnvisie van ProRail, het Toekomstbeeld OV en de Integrale Marktanalyse (IMA) 2021. Wegens het BO-MIRT en MIRT horen bij u het 'Toekomstbeeld OV' en het 'IMA 2021' tot de parate kennis als u uw bestuurders kaders, wensen en bedenkingen meegeven wil. Ook wegens de directe relaties met het Deltaplan.
Op pagina 3 en 4: Voor wat betreft het goederennet komt ProRail tot een voorzichtige, globale schatting van €1,6 miljard 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 Het grootste deel van dit bedrag zijn de kosten voor maatregelen om

de spoorinfrastructuur geschikt te maken voor goederentreinen met een lengte van 740 meter. 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). Dus de TEN-T verordening en ontsluiting voor de Groningse Zeehavens inclusief de ontsluiting van de Railport Veendam dus nog steeds aan deze eisen moeten voldoen. Maar sinds 2013 hebben de provincie Groningen noch het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat hier enige actie op ondernomen. Terwijl deze zeehavens dus van zowel nationaal belang zijn 'Zeehavennota 2020 - 2030' als Europees belang. Hier kunnen we dus grove nalatigheid vaststellen bij de twee belangrijkste overheden. Waarvan een nog een belangrijke aandeelhouder is in Groningen Seaports.

Op pagina 4: Algemene conclusie van de kosten- en batenanalyse van ProRail is dat de huidige beschikbare middelen vanuit Nederland (zoals Mobiliteitsfonds) en potentieel vanuit de EU (via de Connecting Europe Facility (CEF)) ontoereikend zullen zijn voor de volledige implementatie van alle eisen op de drie TEN-T netwerken. Advies van ProRail is dan ook de TEN-T eisen gericht te implementeren, te beginnen op de corridors met de hoogste vervoerswaarde. Door jarenlang fors onder te investeren in Noord-Nederland is de corridor ontwikkeling sinds het plan 'Wagner' met de **'Mainportvisie'** op **Rotterdam** en **Schiphol** de regio Noord-Nederland, dus al sinds 1980 structureel benadeeld in investeringen in de spoorinfrastructuur. Waarbij Prorail zich dus ook niet aan een aantal Europese afspraken houdt met betrekking tot grensoverschrijdend spoor tussen landen en regio's. Vervoerswaarde is in deze context een forse drogredenering. Door slim te investeren zeker in Noord-Nederland kan de vervoerswaarde met enige honderden procenten omhoog. Door decennia niet te investeren is de vervoerswaarde van het noordelijke spoornetwerk kunstmatig laag gehouden.

Op pagina 4: Ik streef verder ook nog naar het afzwakken van de combinatie van de eis van 22,5 ton aslast met de eis van een snelheid van 160 km/u voor reizigerstreinen op het TEN-T (uitgebreide) kernnetwerk gezien de baanstabiliteitsuitdagingen in Nederland. Daarnaast wil ik inzetten op een uitzondering voor de 160 km/u eis voor de baanvakken die intensief door zowel het personen- als het goederenvervoer worden gebruikt. Invoering van 160 km/u zou hier leiden tot grote snelheidsverschillen en daarmee capaciteitsverlies. Ik acht dit niet proportioneel. Bovendien kan met aangepaste eisen die meer op de Nederlandse situatie zijn toegesneden, meer gericht in spoorweginfrastructuur worden geïnvesteerd. Dit is een drogreden en gelijktijdig een teken van incompetentie bij het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat als Prorail. Alle landen oostelijk van Nederland waaronder zeker Duitsland ontwerpt structureel op 200 kilometer per uur voor zowel goederenvervoer als personenvervoer op de gemengde trajecten en corridors door Duitsland. Waarbij ze ook nog de kunst beheersen van spoorlijnen door natte ondergronden te leggen waar Prorail mee loopt te klunzen. Gelijktijdig wil men bij het Rijk teveel soorten spoorgebruik op dezelfde trajecten laten. Iets wat funest is voor een goede snelle dienstregeling voor het personenvervoer.

Op pagina 5: Ten aanzien van de Lelylijn geldt dat met de EC is gesproken over het opnemen 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/Alkaya8 - is medewerking van Duitsland nodig. Dat gesprek is al gestart en zal worden vervolgd. De EC heeft aangegeven graag bereid te zijn om hier samen met Duitsland en Nederland over te spreken. Plaatsing op het TEN-T uitgebreid kernnetwerk zou betekenen dat, naast ERTMS, voldaan moet worden aan de eisen over 22,5 ton aslast en de mogelijkheid om 160 km/u te kunnen rijden. Hier valt het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat door de mand. Want in de regio en ook 2e Kamer zijn verschillende moties aangenomen met betrekking tot ontwikkelen op peil van een hogesnelheidslijn. In de praktijk en zeker voor waar de trein het vliegtuig vervangt op het spoor ontkom je niet aan ontwerpen vanaf 250 km/u waarbij een aantal zaken met betrekking tot spoorgoederenvervoer deels vervallen ook in de Europese regels. Want goederenvervoer en hele snelle treinen gaan niet samen op één baanvak. Ook hier weten de Duitsers gewoon met ontwerp op 300 km/u spoorlijnen door de slappe ondergrond te bouwen.

Nu mag u zich politiek ook eens afvragen waarom u de afgelopen decennia uw kiezers vanaf het jaar 1995 een beetje in de steek gelaten heeft. Qua infrastructuur hoort Noord-Nederland toch dezelfde basiskwaliteit te hebben als de Randstad maar dan in de regionale context? Pas vanaf Twente rijden er een keer fatsoenlijke internationale treinen de grens over, maar via Bad Nieuweschans onmogelijk gemaakt en gehouden door het Rijk en zeker Prorail.

De staten van Groningen buigen zich nog over hun visie Mobiliteit. Het lijkt raadzaam zeker bij de spoorplannen de TEN-T specificaties voor de spoorprojecten kaderstellend te maken in de uitvoeringsagenda.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk

IENW/BSK-2022/253298

Datum	31 oktober 2022
Betreft	Voortgangsbrief Trans-Europees Vervoersnetwerk (TEN-T), spoorvervoer

Geachte voorzitter,

Op 14 december 2021 publiceerde de Europese Commissie (EC) haar pakket voor Efficiënte en Groene Mobiliteit[1]. Onderdeel van dit pakket is het voorstel voor de herziening van de EU verordening over het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) uit 2013. In februari 2022 is het BNC-fiche over dit voorstel met de Nederlandse inzet naar uw Kamer gestuurd[2]. Op 18 oktober jl. heeft de minister van IenW de uitvoerbaarheidstoets TEN-T verordening voor het Hoofdvaarwegennet en het Hoofdwegennet naar uw Kamer gestuurd.[3] Op 12 september jl., voorafgaand aan het Commissiedebat internationaal spoor van 15 september jl., heeft u tevens de uitvoeringstoets van ProRail op het herzieningsvoorstel TEN-T zonder appreciatie ontvangen[4].
Tijdens dit Commissiedebat internationaal spoor heb ik u toegezegd een appreciatie te sturen over de uitvoeringstoets van ProRail en over de nadere Nederlandse inzet bij de onderhandelingen over het herzieningsvoorstel TEN-T.
Met deze brief informeer ik uw Kamer over 1) het EC-voorstel over de herziening van de TEN-T verordening, 2) de uitvoeringstoets van ProRail over dit herzieningsvoorstel TEN-T, en 3) een geactualiseerde Nederlandse inzet waarbij ik de bevindingen van de uitvoeringstoets zal gebruiken bij de Nederlandse inzet voor TEN-T.

1) Voorstel EC voor de herziening van de TEN-T verordening
De ontwikkeling van het 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 Unie. 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. Het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de totstandkoming en ontwikkeling van het TEN-T (Art. 170-172).

[1] https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14_en
[2] Kamerstuk 22 112, nr. 3321
[3] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/10/18/uitvoerbaarheidstoets-ten-t-verordening-hoofdvaarwegennet-en-hoofdwegennet-en-onderhandelingsinzet
[4] Kamerstuk 29 984, nr. 994

Met het voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening uit 2013 wil de EC het vervoer in de EU groener maken door onder meer het marktaandeel van spoorvervoer, de korte vaart en de binnenvaart te vergroten. Daarnaast moet het voorstel bijdragen aan naadloos en efficiënt vervoer op het TEN-T netwerk en aan het opheffen van knelpunten en ontbrekende schakels in de infrastructuur. Verder is de herziening bedoeld om het TEN-T beter bestand te maken tegen de negatieve gevolgen van klimaatverandering en rampen. Ook is de herziening bedoeld om de monitoring van het TEN-T te verbeteren en het uitgetekende TEN-T netwerk (kaartmateriaal) te herzien. 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).

Spoor en het herzieningsvoorstel TEN-T
Wat betreft de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur kent het herzieningsvoorstel TEN-T een hoog ambitieniveau. Het herzieningsvoorstel heeft grofweg betrekking op vier aspecten. Allereerst is in het herzieningsvoorstel een nieuwe categorie aan de twee bestaande lagen van het TEN-T netwerk toegevoegd: het "TEN-T uitgebreid kernnetwerk". Deze categorie heeft als implementatiedatum 2040 en is onder meer bedoeld om de bestaande spoorgoederencorridors[5] en de daarbij behorende omleidingsroutes op te nemen in het TEN-T netwerk. Daarmee worden de spoorgoederencorridors en de bestaande TEN-T kernnetwerkcorridors geïntegreerd tot zogenaamde Europese vervoerscorridors. De twee al bestaande lagen van het TEN-T netwerk zijn het kernnetwerk (termijn 2030. Omvat voor de spoorinfrastuctuur de belangrijkste verbindingen voor goederenvervoer per spoor en personenvervoer per spoor) en het uitgebreid netwerk (termijn 2050. Zorgt voor de aansluiting met het uitgebreid kernnetwerk en kernnetwerk, en de aansluiting van stedelijke knooppunten met het TEN-T netwerk).

Het herzieningsvoorstel ziet ten tweede toe op technische eisen per categorie. Eisen die in de bestaande TEN-T verordening uit 2013 alleen gelden voor het TEN-T kernnetwerk worden in het voorstel opgelegd aan het hele TEN-T netwerk. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de eis van een aslast van 22,5 ton en om de eis goederentreinen met een treinlengte van 740 meter te kunnen laten rijden. Ook wordt voorgesteld de implementatietermijn van ERTMS voor het uitgebreid TEN-T netwerk met 10 jaar te versnellen van 2050 naar 2040. Aan het eind van deze brief is een overzicht van alle in het voorstel genoemde eisen aan de spoorinfrastructuur voor de drie categorieën van het TEN-T netwerk opgenomen, inclusief de voorgestelde implementatietermijn. Bij punt 3 van deze brief ('geactualiseerde inzet') kom ik terug op deze aanpassingen aan de technische eisen.

Het herzieningsvoorstel omvat ten derde een beperkt aantal toegevoegde lijnen op de Nederlandse kaart van het TEN-T netwerk. Bij punt 3 van deze brief ('geactualiseerde inzet') kom ik op deze toevoegingen terug.

Ten slotte zijn in het herzieningsvoorstel ontheffingsmogelijkheden opgenomen om te voldoen aan de TEN-T vereisten. Het gaat daarbij om een kwaliteitsvoorbehoud als blijkt dat een specifieke investering een onvoldoende hoge MKBA score kent. Ook kent het voorstel een financieel voorbehoud indien

[5] Spoorgoederencorridors zoals opgenomen in Vo.(EU)913/2010

een lidstaat onvoldoende in staat is de investeringen te financieren. Voor de ontheffingsmogelijkheden is een besluit van de EC nodig, op basis van een verzoek van de betreffende lidstaat.

2) Uitvoeringstoets ProRail over het herzieningsvoorstel
Met het oog op het bepalen van de nadere Nederlandse inzet heb ik ProRail gevraagd om een uitvoeringstoets op hoofdlijnen te doen op het herzieningsvoorstel van de EC zoals gepubliceerd in december 2021.

Netwerkanalyse en kosten/batenanalyse
In de uitvoeringstoets heeft ProRail een analyse uitgevoerd over het door de EC voorgestelde TEN-T netwerk, zowel voor het goederen- als voor het reizigersnetwerk. Op grond van deze analyse heeft ProRail ook voorstellen voor aanpassing van het TEN-T netwerk gedaan. De voorgestelde aanpassingen van ProRail zijn gebaseerd op de langetermijnvisie van ProRail, het Toekomstbeeld OV en de Integrale Marktanalyse (IMA) 2021.

Naast de netwerkanalyse is door ProRail ook een kosten- en batenanalyse opgesteld. Uit deze analyse wordt duidelijk dat de implementatie van de nieuwe TEN-T eisen aanzienlijke baten met zich meebrengt, zowel wat betreft de bijdrage aan de verbetering van de aansluiting, capaciteit, interoperabiliteit en continuïteit van het (internationale) spoorvervoer als voor de bijdrage aan maatschappelijke doelen (beperking CO_2-uitstoot, bijdrage economie). Een voorbeeld van de verwachte baten is de investering in 740 meter lange treinen op de Rijn-Alpen corridor. Door gerichte investeringen in inhaalsporen en dergelijke kan tot circa 15% extra spoorcapaciteit worden gecreëerd tegen lagere operationele kosten voor de spoorvervoerders.

Daartegenover staan ook forse investeringen. Als één van de grootste uitdagingen voor het TEN-T reizigersnet ziet ProRail de combinatie van de eis van 22,5 ton aslast met de eis een snelheid van 160 km/u voor reizigerstreinen te realiseren op het TEN-T (uitgebreide) kernnetwerk. Verwezen wordt daarbij naar de baanstabiliteitproblematiek in Nederland als gevolg van slappe ondergrond. ProRail doet momenteel onderzoek naar baanstabiliteit. Aanzienlijke investeringen zullen nodig zijn om aan deze gecombineerde eis op het reizigersnet te kunnen voldoen. Een kwantitatieve analyse van de verwachte kosten bleek in dit korte tijdsbestek niet mogelijk.

Voor wat betreft het goederennet komt ProRail tot een voorzichtige, globale schatting van €1,6 miljard 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

Het grootste deel van dit bedrag zijn de kosten voor maatregelen om de spoorinfrastructuur geschikt te maken voor goederentreinen met een lengte van 740 meter.
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 baanstabiliteit. Ook de Lelylijn (niet opgenomen in het herzieningsvoorstel van de EC) valt buiten de reikwijdte van de taxatie, maar daar verderop in deze brief meer over.

Wat betreft ERTMS wijkt het Nationaal Implementatie Plan ERTMS, gebaseerd op de programmabeslissing ERTMS[6] (2019), af van de implementatietermijnen genoemd in het herzieningsvoorstel. Zoals aan uw Kamer gemeld[7], voert ProRail op dit moment een studie uit naar de landelijke uitrol van ERTMS na 2031 (na het huidige Programma ERTMS). Hierin worden ook de mogelijkheden bekeken om de landelijke uitrol te versnellen. Ik verwacht uw Kamer in 2023 over de uitkomsten te kunnen informeren.

Algemene conclusie van de kosten- en batenanalyse van ProRail is dat de huidige beschikbare middelen vanuit Nederland (zoals Mobiliteitsfonds) en potentieel vanuit de EU (via de Connecting Europe Facility (CEF)) ontoereikend zullen zijn voor de volledige implementatie van alle eisen op de drie TEN-T netwerken. Advies van ProRail is dan ook de TEN-T eisen gericht te implementeren, te beginnen op de corridors met de hoogste vervoerswaarde.

Bespreking uitvoeringstoets ProRail met de spoorsector
Het herzieningsvoorstel TEN-T van de EC is samen met de uitvoeringstoets ook besproken met spoorvervoerders in zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Bij deze besprekingen zijn aanvullende voorstellen voor aanpassing van het TEN-T netwerk in Nederland naar voren gebracht. Ook deze voorstellen zijn met ProRail besproken. Eerder in de tijd, voorafgaand aan de publicatie van het herzieningsvoorstel TEN-T van de EC, hebben de decentrale overheden al hun voorstellen voor aanpassing van het TEN-T netwerk in Nederland kenbaar gemaakt. Deze voorstellen zijn deels terug te vinden in het Nederlandse TEN-T netwerk zoals opgenomen in het herzieningsvoorstel.

3) Geactualiseerde TEN-T inzet
Met waardering heb ik kennisgenomen van de uitvoeringstoets van ProRail. Er is in korte tijd door ProRail een gedegen toets op hoofdlijnen opgeleverd op het herzieningsvoorstel TEN-T van de EC. De bevindingen van de uitvoeringstoets zal ik gebruiken bij de Nederlandse inzet op het TEN-T dossier.

Uitgangspunt bij de geactualiseerde inzet is om het Nederlandse TEN-T netwerk zoveel mogelijk in lijn te brengen met het huidig en toekomstig gebruik, zowel voor het personenvervoer als voor het goederenvervoer. Daarbij wil ik onderstrepen dat het opnemen van trajecten in het TEN-T netwerk verplichtingen met zich meebrengt waar een lidstaat niet zomaar onderuit kan. Hoewel projecten (studies, werkzaamheden) die bijdragen aan de verdere ontwikkeling van TEN-T kwalificeren voor medefinanciering via het CEF, zal het overgrote deel van de financiering binnen de nationale, financiële kaders gevonden moeten worden. Medefinanciering via CEF is vanwege de veelheid van projectaanvragen bij iedere CEF-ronde niet altijd gegarandeerd en is relatief beperkt in omvang. In de regel geldt bij CEF een maximale bijdrage van 30% (werkzaamheden) tot 50% (studies)

[6] Kamerstukken II 2018/19, 33652, nr. 65
[7] Kamerstukken II 2021/22, 33652-84op

van de in aanmerking komende kosten. In algemene zin geldt dat in het huidig CEF programma voor infrastructuurwerken 85% van het budget is gereserveerd voor het kernnetwerk en 15% voor het uitgebreide netwerk.

Gelet op de beperkte beschikbare middelen (Europees en nationaal) is de Nederlandse inzet gericht om in de lopende onderhandelingen de voorgestelde, nieuwe verplichtingen voor het TEN-T netwerk met een meer beperkte toegevoegde waarde voor het internationale spoorvervoer (d.i. het uitgebreid TEN-T netwerk) minder sterk te maken. Zoals ook in het eerder vermelde BNC-fiche is vermeld, is nut en noodzaak van de voorgestelde, nieuwe verplichtingen niet op alle onderdeel van het TEN-T netwerk evident. Het betekent ook dat ik niet aan alle wensen en voorstellen zoals naar voren gebracht door onder meer de spoorsector tegemoet kan komen.

Wat betreft de verplichtingen voor het TEN-T netwerk is nu al duidelijk dat lidstaten in de Raad de eisen voor het uitgebreid TEN-T netwerk minder sterk hebben gemaakt. Voor trajecten op het uitgebreid netwerk die hoofdzakelijk voor personenvervoer worden gebruikt zullen de eisen over het mogelijk maken van 740 meter goederentreinen en over de aslast van 22,5 ton komen te vervallen. Nederland steunt deze vermindering van de eisen. Weliswaar zal dit pas formeel op de Transportraad van 5 december moeten worden vastgesteld maar deze vermindering van de eisen zal naar verwachting onderdeel zijn van het compromis in de Raad.

Ik streef verder ook nog naar het afzwakken van de combinatie van de eis van 22,5 ton aslast met de eis van een snelheid van 160 km/u voor reizigerstreinen op het TEN-T (uitgebreide) kernnetwerk gezien de baanstabiliteitsuitdagingen in Nederland. Daarnaast wil ik inzetten op een uitzondering voor de 160 km/u eis voor de baanvakken die intensief door zowel het personen- als het goederenvervoer worden gebruikt. Invoering van 160 km/u zou hier leiden tot grote snelheidsverschillen en daarmee capaciteitsverlies. Ik acht dit niet proportioneel. Bovendien kan met aangepaste eisen die meer op de Nederlandse situatie zijn toegesneden, meer gericht in spoorweginfrastructuur worden geïnvesteerd.

Mede op grond van het advies van ProRail en informele contacten met de Europese Commissie heb ik besloten onder meer de lijnen Marienberg-Almelo en Amsterdam Muiderpoort–Diemen niet op te nemen en het goederentraject Utrecht-Amersfoort af te schalen van kernnetwerk naar uitgebreid kernnetwerk.

Ten aanzien van de Lelylijn geldt dat met de EC is gesproken over het opnemen 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/Alkaya[8] - is medewerking van Duitsland nodig. Dat gesprek is al gestart en zal worden vervolgd. De EC heeft aangegeven graag bereid te zijn om hier samen met Duitsland en Nederland over te spreken. Plaatsing op het TEN-T uitgebreid kernnetwerk zou betekenen dat, naast ERTMS, voldaan moet worden aan de eisen over 22,5 ton aslast en de mogelijkheid om 160 km/u te kunnen rijden.

[8] Kamerstukken 35300-A, nr. 120, 35925-A, nr. 68

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 doorontwikkeling van de corridor.

Voor wat betreft de corridor Utrecht – Arnhem – Zevenaar geldt dat er een OAO (opgave, afbakening en omgeving)-studie gaande is. Deze verbinding is relevant voor het internationaal personenvervoer per spoor en is al op grond van de huidige TEN-T verordening uit 2013 onderdeel van het TEN T kernnetwerk.

Voorgesteld wordt het traject Venlo-Roermond-Sittard op te nemen in het uitgebreid kernnetwerk voor goederen. Dit is overeenstemming met het belang van dit bestaande traject voor het spoorgoederenvervoer. Ook wordt bij Venlo de aansluiting van dit traject gemaakt met de internationale spoorgoederencorridor Rijn-Alpen.

De combinatie van een vermindering van een aantal TEN-T verplichtingen, CEF-financiering, een TEN-T inzet die in het verlengde ligt van het voorziene toekomstige gebruik van het Nederlandse spoor, de lange tijdshorizon om aan een belangrijk deel van de TEN-T verplichtingen te voldoen (2050), en de ontheffingsmogelijkheden beperken de spanning die kan ontstaan met nationale, financiële kaders. Duidelijk is ook dat er een opgave resteert tussen de eisen van deze nieuwe voorgestelde TEN-T verordening en de huidige beschikbare financiering voor infrastructuur, waarbij de baten voor deze investeringen qua economie en duurzaamheid elders neervallen. In 2023 wil ik de omvang van deze opgave en de mogelijke financieringsscenario's tot en met respectievelijk 2030 / 2040 / 2050 verder verkennen. Vanwege deze onduidelijkheid zet ik in de onderhandeling nu in op een dekkingsvoorwaarde voor de Nederlandse inzet.

Rekening houdend met al het voorgaande kom ik in onderstaande tabel tot de volgende inzet voor een beperkte aanpassing van het Nederlandse TEN-T netwerk ten opzichte van het huidig TEN-T netwerk zoals vastgesteld in 2013 met de huidige TEN-T verordening.[9]
Deze inzet zal met de EC en het EU Voorzitterschap de komende tijd worden besproken.

NL inzet om de volgende lijnen toe te voegen aan het TEN-T netwerk t.o.v. de huidige TEN-T verordening uit 2013	NL inzet wel of niet overeenkomstig advies ProRail in uitvoeringstoets	NL inzet wel of niet overeenkomstig herzieningsvoorstel TEN-T van de EC van december 2021	Toelichting
Kernnetwerk – personennet			
Amsterdam Zuid-Amsterdam Bijlmer ArenA	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Onderdeel toekomstige internationale reizigerscorridor
Amsterdam-Amersfoort	Overeenkomstig advies ProRail	EC: uitgebreid netwerk	Onderdeel internationale

[9] Vo. (EU) 1315/2013

			reizigerscorridor via Hengelo-Bad Bentheim
Kernnetwerk – goederennet			
Weesp-Amersfoort	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Onderdeel internationale spoorgoederencorridor en corridor Noordzee-Oostzee
Uitgebreid kernnetwerk – personennet			
Lelylijn	Geen onderdeel uitvoeringstoets ProRail (toets was op oorspronkelijk herzieningsvoorstel TEN-T uit 2021)	EC: (informeel): uitgebreid netwerk	Streven naar toekomstige internationale reizigerscorridor A'dam - Hamburg - Scandinavië
Uitgebreid kernnetwerk – goederennet			
Brabantroute, incl. verbinding met Meteren	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Omleidingsroute Betuweroute, onderdeel corridor Rijn-Alpen
Den Bosch-Tilburg	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Onderdeel internationale spoorgoederencorridor
Breda-Roosendaal	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Onderdeel internationale spoorgoederencorridor
Rotterdam-Gouda-Breukelen	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Onderdeel internationale spoorgoederencorridor
Terneuzen-Belgische grens	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Onderdeel internationale spoorgoederencorridor
Betuweroute-Elst–Arnhem-Deventer	Overeenkomstig advies ProRail	EC: uitgebreid netwerk	Aansluiting Betuweroute richting Bad Bentheim
Amsterdam Houtrakpolder/Westhaven -Amsterdam Centraal	ProRail: neutraal	EC: uitgebreid netwerk	Aansluiting met route Amsterdam-Utrecht (ook uitgebreid kernnetwerk)
Utrecht-Amersfoort	Overeenkomstig advies ProRail	EC: uitgebreid netwerk	Aansluiting route richting Bad Bentheim
Amsterdam-Beverwijk	Overeenkomstig advies ProRail	EC: uitgebreid netwerk	Onderdeel spoorgoederencorridor
Venlo-Roermond-Sittard	Overeenkomstig advies ProRail	EC: uitgebreid netwerk	Grensoverschrijdend spoorgoederenvervoer,

			verbinding met corridor Rijn-Alpen
Uitgebreid netwerk (geen onderscheid personennet/goederennet)			
Groningen-Leeuwarden	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Omleidingsroute, aansluiting Wunderline
Zwolle-Emmen	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	
Zwolle-Wierden	ProRail: neutraal (personenvervoer)	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Relatie met doorontwikkeling Zwolle-Twente Münster
Venlo-Nijmegen	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	
Oostelijke Kanaalzone Terneuzen-Gent	ProRail: neutraal	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Na realisatie opwaarderen naar uitgebreid kernnetwerk maar aandacht voor voldoen aan TEN-T eisen

Tot slot
Het Tsjechisch EU-Voorzitterschap streeft naar een akkoord in de Raad over het herzieningsvoorstel TEN-T op de Transportraad van 5 december aanstaande. Het bereiken van een akkoord is een belangrijke stap naar het verder faciliteren van internationaal spoorvervoer, van groot belang voor verladers en reizigers vanuit Nederland. Na de transportraad van 5 december a.s. zullen nog onderhandelingen met het Europees Parlement volgen. De verwachting is dat na de zomer van 2023 een akkoord tussen Raad en Europees Parlement kan worden bereikt over een definitieve tekst. Voorafgaand aan de Transportraad van 5 december a.s. wordt aan uw Kamer zoals gebruikelijk een Geannoteerde Agenda gestuurd.

Nederland zal voorafgaand aan de Transportraad van 5 december a.s. trachten met de EC en het EU-Voorzitterschap tot een akkoord te komen over de voorgestelde aanpassingen van het Nederlandse TEN-T netwerk. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld maakt de Lelylijn onderdeel uit van deze bilaterale besprekingen met de EC het EU-Voorzitterschap over de aanpassingen van het Nederlandse TEN-T netwerk.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Vereisten TEN- T netwerk in voorstel Europese Commissie voor herziening TEN-T verordening (COM(2021) 812 final).

Kernnetwerk (implementatiedatum: december 2030), onderscheid personen/goederennetwerk:
Voorgestelde eisen:

- Elektrificatie
- Aslast 22,5 ton
- Mogelijkheid voor rijden goederentreinen met lengte 740m
- ERTMS geïnstalleerd
- Voldoet aan richtlijn interoperabiliteit (2016/797) en de voorschriften van de technische specificaties over interoperabiliteit (TSI's)
- Goederennet: Mogelijkheid voor lijnsnelheid 100 km/u voor goederentreinen

December 2040:

- Klasse B systemen buiten gebruik gesteld

Goederennet: Voorzien in P400 standaard
Personennet: Mogelijk maken van een gangbare lijnsnelheid van ten minste 160 km/u

Uitgebreid kernnetwerk (implementatiedatum: december 2040), onderscheid personen/goederennetwerk
Voorgestelde eisen:

- Elektrificatie
- Aslast 22,5 ton
- Mogelijkheid voor rijden goederentreinen met lengte 740m
- Voorzien in P400 standaard
- ERTMS geïnstalleerd, Klasse B systemen buiten gebruik gesteld
- Voldoet aan richtlijn interoperabiliteit (2016/797) en de voorschriften van de technische specificaties over interoperabiliteit (TSI's)

Goederennet: Mogelijkheid voor lijnsnelheid 100 km/u voor goederentreinen
Personennet: Mogelijk maken van een gangbare lijnsnelheid van ten minste 160 km/u

Uitgebreid netwerk (implementatiedatum: december 2050), geen onderscheid personen/ goederennetwerk
Voorgestelde eisen:

- Elektrificatie
- Aslast 22,5 ton
- Mogelijkheid voor rijden goederentreinen met lengte 740m
- Voorzien in P400 standaard
- Voldoet aan richtlijn interoperabiliteit (2016/797) en de voorschriften van de technische specificaties over interoperabiliteit (TSI's)

December 2040:

- ERTMS geïnstalleerd, Klasse B systemen buiten gebruik gesteld

NL steunt het afzwakken van de eisen ten aanzien 740 meter goederentreinen en de 22,5 ton aslast voor trajecten op het uitgebreid netwerk die hoofdzakelijk voor personenvervoer worden gebruikt. Daarnaast streeft NL naar het afzwakken van de combinatie van de eis van 22,5 ton aslast met de eis van een snelheid van 160 km/u voor reizigerstreinen op het TEN-T (uitgebreide) kernnetwerk gezien de baanstabiliteitsuitdagingen in Nederland.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

Aan Staatssecretaris

nota

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

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 weergeven. 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.

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/Alkaya[2] - 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 afgevallen. 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).

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

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,

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 baanstabiliteit. 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.

- 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).

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

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