

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Persoonsgegevens

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

| | | | |
|----------------|----------------------------------|----------------|-------------------------|
| Datum | 3 juli 2023 | Eigenaar | |
| Uw kenmerk | IENW/BSK-2022/297285 | Telefoonnummer | |
| Ons kenmerk/ID | 5JZ2A3RFP2Y5-1714244464-6846 | Afdeling | Mobiliteitsontwikkeling |
| Bijlage(n) | 1 | | |
| Onderwerp | Impact analyse TEN-T-verordening | | |

Geachte **Persoonsgegevens**,

Op de Transportraad van 5 december 2022 hebben de Europese transportministers de positie vastgesteld (algemene oriëntatie) over het voorstel voor de herziening van de verordening over richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van een 'Trans-European Transport network' (TEN-T). Deze oriëntatie is het vervolg op het voorstel van de Europese Commissie uit december 2021 (EC21) waarop ProRail op uw verzoek een Uitvoeringstoets heeft uitgevoerd (d.d. 29-8-2022, kenmerk VT20170018-259168470-1944). Momenteel vinden onderhandelingen plaats tussen Raad en Europees Parlement om te komen tot de definitieve vaststelling van de herziene TEN-T verordening.

U heeft ProRail per brief (kenmerk IENW/BSK-2022/297285) verzocht een impact-scan op bovengenoemde algemene oriëntatie uit te voeren aan de hand van een zevental vragen. In de bijlage treft u de antwoorden op uw vragen aan. Deze geven een grove indicatie van de kosteneffecten van de implementatie van het voorstel. De impact-scan bouwt voort op de adviezen van ProRail uit de Uitvoeringstoets en is tot stand gekomen mede na constructieve gesprekken met uw medewerkers.

Betekenis verordening voor het Nederlandse spoornet

In de overwegingen van de verordening staat dat de toename van het verkeer heeft geleid tot een grotere congestie in het internationale vervoer. Voor een optimale internationale mobiliteit van reizigers en goederen moeten de capaciteit van het trans-Europees vervoersnetwerk en het gebruik daarvan worden geoptimaliseerd en moet die capaciteit zo nodig worden uitgebreid door infrastructuurknelpunten weg te nemen en ontbrekende verbindingen te overbruggen binnen en tussen lidstaten en, in voorkomend geval, met buurlanden, rekening houdend met de lopende onderhandelingen met kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten.

ProRail onderschrijft wederom de doelstelling om te komen tot een Europees netwerk voor internationaal spoorvervoer en de daarbij horende interoperabiliteitseisen om zodoende zo optimaal mogelijk het internationale goederen- en reizigersvervoer per spoor op de Europese corridors te bevorderen.

ProRail maakt zich echter zorgen - gezien de technische en financiële betekenis - om de omvang ervan op het binnenlandse spoornet. ProRail verwijst u hierbij ook naar de adviezen uit de bovengenoemde Uitvoeringstoets, waarvan het merendeel niet is overgenomen.

Met de voorliggende verordening staat Nederland voor een immense opgave. Het aantal wettelijke eisen dat aan het huidige TEN-T netwerk wordt gesteld is vergroot, het aantal lijnen uitgebreid en de status van een aantal lijnen verhoogd, waardoor voor een deel van het goederennetwerk de implementatietermijn is vervroegd van 2050 naar 2040. Toevoeging van een binnenlandse lijn aan het TEN-T netwerk betekent toepassing van de betreffende Europese eisen van dit netwerk. Dat heeft dus tot gevolg dat steeds meer lijnen van het Nederlandse spoornetwerk onder de nieuwe en toekomstige eisen gaan vallen, met het bijbehorend financieel beslag.

De meest opmerkelijke toevoegingen ten opzichte van de versie EC21 zijn, naast opname van de Lelylijn, de trajecten Utrecht-Amersfoort en Amsterdam-Diemen aan het Core goederennetwerk. Daarmee staat de toevoeging Utrecht-Amersfoort op gespannen voet met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), dat initieel is ontwikkeld om dit baanvak van goederenverkeer te ontlasten. Op basis van de ProRail-visie en OV-Toekomstbeeld zou de routing echter via Weesp en/of via de IJssellijn moeten lopen. Deze laatste als oplossing totdat een definitieve keuze voor de Goederenrouting Noord Oost Europa is gemaakt en gerealiseerd.

De snelheidseisen voor het TEN-T netwerk lijken vooral te zijn ontworpen voor grotere afstanden met - in vergelijking met Nederland - lagere frequenties. Het Nederlandse spoornetwerk heeft meer het kenmerk van een metropoolachtig netwerk, met kortere afstanden en hoogfrequent reizigersverkeer. Zeker in situaties van gemengd gebruik (reizigers en goederen) zal snelheidsverhoging extra infrastructuur vergen en/of noodzaken tot beperking van de dienstregeling.

De combinatie van eisen van as-lasten voor goederenlijnen en de (huidige en/of hogere) baanvaksnelheid leiden voor Nederland met name tot vergroting van de problematiek rond de baanstabieleit, hetgeen een significante (kosten)factor is om rekening mee te houden. ProRail doet momenteel separaat onderzoek naar baanstabieleit. Het onderzoek daarnaar is nog gaande; de opgenomen kosten zijn vooralsnog een over de duim inschatting.

Voor de implementatie van ERTMS vindt - in afwachting van de second opinion op de kostenraming - separaat overleg plaats tussen programmadirectie ERTMS en uw ministerie. Derhalve is ERTMS in afspraak met uw ministerie niet in de impactscan meegenomen.

De kosten voor de aanleg van de Lelylijn kunnen pas door ProRail bepaald worden nadat de tracékeuze is gemaakt met de daarmee verbonden inpassingseisen. Daarom kan op dit moment geen redelijke inschatting gemaakt van deze kosten.

U heeft tevens gevraagd naar een analyse van lange termijn mogelijkheden voor aanvragen voor Europese medefinanciering via de Connecting Europe Facility (CEF) voor Nederlandse spoorweginfrastructuurprojecten voor de periodes 2021-2027 (CEF2), 2028-2034 (CEF3) en 2035-2041 (CEF4). Voor de periode 2021-2027 is voor infrastructuur maximaal 6,2 miljard euro beschikbaar, te verdelen over 3 modaliteiten (spoor, weg, water) en 15 landen gezamenlijk.

Een eventuele Europese bijdrage is uiterst onzeker door de enorme concurrentie tussen de subsidie aanvragen. Bij de zogenoemde CEF-calls van januari jl. en juni is de overtekening voor het Core network bijna 5 maal het beschikbare budget en voor het comprehensive network 2,5 maal.

Over de budgetten van CEF3 en CEF4 is nog niets bekend, aangezien deze afhankelijk zijn van de onderhandelingen in de Raad en Europees Parlement over het Multi-annual Financial Framework van de Europese Unie.

Conclusie

ProRail komt tot de conclusie dat de omvang van de huidige voorstellen met de huidige omstandigheden praktisch niet uit te voeren is.

ProRail onderschrijft dat implementatie van de eisen die volgen uit de herziene TEN-T verordening een significante bijdrage gaan leveren aan de doelstellingen en ambities van zowel de Nederlandse overheid alsook van de Europese Unie ten aanzien van het internationaal reizigers- en goederenvervoer op de grote Europese transportassen.

Tegelijk maakt ProRail zich zorgen, gezien de technische en financiële betekenis, om de omvang van de verordening op het binnenlandse spoornet.

Het voorgestelde TEN-T netwerk behelst meer dan ProRail voorziet vanuit OV-toekomstbeeld en haar mobiliteitsvisie voor het internationale goederen- en reizigersvervoer in Nederland noodzakelijk is. Het onderbrengen van een groter deel van het Nederlandse spoorwegnetwerk in de TEN-T betekent een extra beslag op de beschikbare financiële middelen.

Daarnaast betekent de uitbreiding een grotere afhankelijkheid van huidige en toekomstige Europese eisen aan het binnenlandse netwerk. Daarmee worden de mogelijkheden van flexibel regionaal maatwerk, dan wel functionele differentiatie beperkt.

De huidige begroting is bij lange na ontoereikend voor de in de impactscan voorziene investeringen. Tegelijkertijd geeft ook de huidige spanning in de bouwmarkt geen zicht op volledige realisatie van de benodigde aanpassingen aan de infrastructuur voor 2030 (core network). Daardoor is het onwaarschijnlijk om tijdig aan alle eisen voor 2030 te kunnen voldoen. Voor de periode daarna kan nog geen uitspraak worden gedaan.

In de impactscan is geconstateerd dat een aantal lijnen een onjuist netwerk-label hebben gekregen (b.v. de Willemspoortunnel als hogesnelheidsnetwerk). ProRail adviseert u met de Europese Commissie in contact te treden om het label van deze lijnen te corrigeren. Hiermee worden meer kostbare en tijdrovende procedures vermeden.

ProRail gaat er vanuit u met de impactscan voldoende inzicht gegeven te hebben in de effecten op spoorgebied van deze TEN-T voorstellen en de daaruit voortvloeiende enorme opgave waar Nederland voor staat. Uiteraard staat ProRail u graag terzijde bij de inzet vanuit Nederland als lidstaat in de lopende gesprekken over de TEN-T-verordening en over de implementatie van de uitkomsten ervan op het Nederlandse spoornetwerk. In het kwartaaloverleg van 22 juni jl. is daartoe afgesproken dat uw ministerie op korte termijn een apart overleg op bestuurlijk niveau over dit onderwerp zal organiseren.

Met vriendelijke groet,

Persoonsgegevens

██████████