

Vergaderjaar 2022–2023

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 3524**

### **STUKT BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT ITEL**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 oktober 2022

De Europese Commissie (EC) heeft in december 2021 een herzieningsvoorstel gepubliceerd voor de verordening voor het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T). Hiermee gaan discussies gepaard over de doelstellingen, eventuele technische verplichtingen, het netwerk en de knooppunten (havens, luchthavens, overslagpunten en steden).

Gezien mogelijke financiële en juridische implicaties van dit herzieningsvoorstel voor de Nederlandse verbindingen heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een uitvoerbaarheidstoets (voorts: UVT)<sup>1</sup> opgeleverd waarmee consequenties, kansen en risico's van het voorstel voor het Hoofdvaarwegennet (HVWN) en het Hoofdwegennet (HWN) in beeld worden gebracht. Naar aanleiding van vragen van leden van fracties VVD, D66, ChristenUnie en BBB uit het Schriftelijk Overleg van 21 maart jl. wordt u, conform mijn toezegging (Kamerstuk 22 112, nr. 3387), met deze brief geïnformeerd over de uitkomsten en beleidsmatig vervolg.

Het Ministerie van IenW komt tot een gemengd oordeel over de uitvoerbaarheid van deze nieuwe TEN-T verordening voor HVWN en HWN. Ik wil vooropstellen dat een groot deel van de verordening wél uitvoerbaar is. Desalniettemin zijn er ook onderdelen, met name voorstellen ten aanzien van de TEN-T kaart, die moeilijk uitvoerbaar worden geacht en reden geven tot interventie. Deze worden hieronder nader toegelicht.

- Het Wilhelminakanaal traject Kraaiven-Loven – dit klasse II tracé voldoet niet aan de TEN-T vereisten (corresponderend met klasse IV) en ondanks grote regionale ambities bestaan er momenteel geen uitgedachte en financieel gedekte plannen voor aanpassing van de vaarweg naar klasse IV vóór 2030 (deadline voltooiing kernnetwerk TEN-T). Om te voorkomen dat het Rijk en de regio geconfronteerd

<sup>1</sup> Zie bijlage.

worden met aanzienlijke financiële consequenties zonder dat er passende dekking beschikbaar is, zal ik de Europese Commissie verzoeken om dit traject niet op te nemen in het nieuwe TEN-T netwerk.

- Van Harinxmakanaal – dit kanaal (Harlingen – Leeuwarden – aansluiting Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl, in beheer van provincie Friesland) voldoet nog niet op alle punten aan de TEN-T verplichtingen: ten eerste is de provincie genoodzaakt tot implementatie van *River Information Services (RIS)* op het kanaal. Ten westen van Leeuwarden dient hiernaast de Kiesterzijlbrug opgehoogd te worden. Ook kan er behoefte ontstaan aan meer frequente openingen van een spoorbrug ten westen van Leeuwarden als de TEN-T status van het kanaal gaat leiden tot meer scheepsbewegingen. Tot slot is de financieringsstatus van de onderhoudsopgave van de provinciale Tjerk Hiddessluizen in Harlingen voorsnog onduidelijk. Vanwege deze complexiteit en niet in te schatten consequenties, maar ook een beperkte Europese meerwaarde van het traject Harlingen-Leeuwarden zal ik bij de Europese Commissie pleiten om dit tracé te laten verwijderen uit het TEN-T netwerk. Om de conformiteit met de TEN-T verplichtingen op het resterende traject (Leeuwarden – aansluiting Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl) te borgen en financiële gevolgen voor lenW te voorkomen zal ik in BO-MIRT 2022 afspraken maken met de provincie Friesland over het implementeren van RIS vóór 2030.

De verordening bevat ook voorstellen die op dit moment nog niet toetsbaar zijn, of inspanningsverplichtingen waarvan de verdere invulling aan de lidstaten wordt overgelaten:

- De uitvoeringshandelingen, waarin de beschikbaarheidsvereisten voor vrijstromende rivieren zullen worden vastgelegd, zijn nog niet vastgesteld door de EC. Uitvoeringshandelingen zijn bedoeld voor de uitwerking van vooral technische aspecten die moeten kunnen worden aangepast wanneer dat vanuit de praktijk wenselijk is. Hierbij is behoud van maximale invloed van de lidstaten van belang. Uit de voorlopige uitkomsten van de stresstest «Droogte HVWN» volgt bijvoorbeeld dat er op bepaalde knelpunten – nu al – niet wordt voldaan aan de internationale eisen m.b.t. de diepgang (CCR 2,8m en TEN-T 2,50m voor 365 d/j). Door klimaatverandering zal dit zich vaker voordoen, met name op de IJssel, Neder-Rijn, Waal en Lek. Dit kan leiden tot investerings- en budgetverplichtingen voor Nederland als er té ambitieuze diepgangvereisten worden vastgelegd in de uitvoeringshandelingen. Voor de Neder-Rijn, Waal en Lek is het juridisch kader voor nautisch beheer en voor waterweginfrastructuur van oudsher de Herziene Rijnvaartakte, die wordt bepaald door de Rijnsoeverstaten en België in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Deze laatste onderhoudt zelf ook contacten met de EC. Het is daarom van belang dat lenW streeft naar het behoud van de bevoegdheid van de lidstaten en de CCR om de referentiewaterstanden zelf te bepalen.
- Gelet op deze conclusie zal het Ministerie van lenW de EC nadrukkelijk adviseren om de referentiewaterstanden per stroomgebied te laten vaststellen door lidstaten zelf, of, waar van toepassing, door relevante riviercommissies. Dit voorkomt mogelijk onhaalbare eisen op vrij stromende rivieren. Daarnaast zal lenW in het CCR-verband streven naar een gezamenlijk optreden richting de EC.
- Instandhouding infrastructuur – het voorstel verlangt een gelijkmatig functioneren van de netwerken, wat daarmee een norm stelt voor het op peil houden van de prestaties. Op veel onderwerpen is vanuit Europa nu geen norm vastgesteld, maar een «zo goed mogelijk/beste bescherming» inspanningsverplichting. Dat maakt toetsen vooraf onmogelijk, en laat ook veel ruimte voor interpretatie en nationale

invulling. Het is dus nu nog onduidelijk hoe de huidige staat van de infrastructuur, het ermee samenhangende nationale beleid en de beschikbaarheid van middelen en capaciteit, zich gaan verhouden tot Europese prestatievereisten.

- Klimaatadaptatie – Stresstesten in de uitvoeringsagenda klimaatadaptatie tonen de knelpunten op de netwerken (HWN en HVWN) ten gevolge van droogte, hoogwater en hitte. Het effect van deze knelpunten is dat de TEN-T eisen voor wat betreft HVWN niet ten alle tijden gegarandeerd kunnen worden, zonder ten koste te gaan van andere (rivier)functionaliteiten, of vice versa. Het TEN-T voorstel stelt het huidige serviceniveau van de corridors als norm en ambieert op bepaalde onderdelen een «zo goed mogelijk» presteren, dit strookt mogelijk niet met de impact van klimaatverandering op het serviceniveau. Nationaal loopt het programma Integraal Riviermanagement (IRM), waarbinnen een zogenaamde «bodembeslissing» zal worden genomen. Hierbij wordt bezien welke bodemligging gewenst is om meerdere functies (hoogwaterveiligheid, bevaarbaarheid, waterbeschikbaarheid, natuur) zo goed mogelijk in te passen. De eisen van het voorstel tot wijziging van de TEN-T verordening en deze bodembeslissing raken elkaar. Het is van belang dat bij deze beslissing rekening wordt gehouden met TEN-T eisen.
- Artikel 29 is een aandachtspunt. Hier worden lidstaten verplicht om het hoogste niveau van veiligheid en milieubescherming te bieden bij aanleg, onderhoud en verbetering. Op dit moment is het op grond van de Europese MER-regelgeving niet vereist om het meest milieuvriendelijke alternatief te kiezen voor een project, ook is het onduidelijk wat de «highest level of safety» precies betekent. Bepalingen die verplichten tot de «hoogste niveaus» zijn voor de uitvoeringspraktijk riskant en bovendien kunnen ze in de loop der tijd ook een andere, verstrekkender betekenis krijgen.

Gezien bovenstaande conclusies is voorzichtigheid geboden met extra eisen op het TEN-T netwerk voor 2030, omdat er op veel vlakken spanning kan ontstaan met nationale, financiële kaders. Tegen deze achtergrond zal het Ministerie van IenW de boodschap van kritische terughoudendheid («geen aanvullende vereisten voor 2030») in onderhandelingen met EC en andere lidstaten blijven uitstralen. Tegelijkertijd zullen de Europese onderhoudsverplichtingen worden meegenomen in het nationale instandhoudingsbeleid. Ook worden de TEN-T verplichtingen als nadrukkelijk uitgangspunt opgenomen in de nog op te stellen bodembeslissing IRM.

Ook ziet het Ministerie van IenW kansen voor toevoeging van een aantal tracés aan het TEN-T netwerk. Deze zullen onder de aandacht worden gebracht van de Europese Commissie:

- **Noordhollandsch Kanaal** – dit kanaal (Amsterdam-Alkmaar-Den Helder), in beheer van de provincie Noord-Holland, voldoet volledig aan de TEN-T vereisten en bevindt zich deels al op het TEN-T kernnetwerk. Het huidige eindpunt van deze vaarweg op de TEN-T kaart is echter gelegen op het Alkmaardermeer. Door de verbinding tot en met Alkmaar op de TEN-T kaart toe te voegen eindigt de verbinding bij een binnenhaven waar decentrale overheden ambities hebben om de komende jaren meer modal shift richting binnenvaart te bevorderen. Doortrekking van deze verbinding past daarnaast ook binnen de omvangrijke investeringen van meer dan € 50 mln. die Rijk, provincie en gemeenten in het kader van het project Vaart in De Zaan hebben gepleegd om de Zaan geschikt te maken voor klasse Va-schepen. Toevoeging van dit kanaal aan het netwerk zal mogelijk leiden tot nieuwe binnenvaartontwikkelingen in Alkmaar. Door deze verbinding op de TEN-T kaart door te trekken is er voor provincie en gemeente

namelijk een kans om voor een CEF-subsidie in aanmerking te komen, waarmee de omvangrijke investeringen voor een nieuwe insteekhaven in Alkmaar financieel haalbaar worden.

- **N33:** De N33 is in beheer van RWS Noord Nederland en loopt van de A28 Assen-Zuid tot aan de Eemshaven. De N33 is een belangrijke weg voor het vrachtverkeer van en naar de Eemshaven. Economisch kerngebied Eemshaven, tevens Zeehaven, wordt hierdoor beter verbonden met het achterland. Deze weg is tevens onderdeel van een corridor militaire mobiliteit. In het kader van de energietransitie en militaire mobiliteit op het TEN-T netwerk is het logisch de N33 op het TEN-T netwerk op te nemen.
- Op het moment van uitvoering van de UVT bevatte het herzieningsvoorstel van de EC een technische eis van een fysieke middenbermbescherming, die op de N33 ontbreekt. Na overleg tussen de EC en de lidstaten is deze eis inmiddels uit het compromisvoorstel geschrapt. Hiermee voldoet de N33 aan alle technische TEN-T vereisten voor de weg. Dit tracé kan daarom, anders dan de UVT weergeeft, zonder extra investeringen toegevoegd worden aan het netwerk.
- **A32:** de A32 is in beheer van RWS en loopt van Meppel tot Leeuwarden. De A32 vormt de verbinding tussen Leeuwarden en de A6/A7 en de A28. Daarmee is de A32 van belang voor de verbinding over de weg tussen de stad en de rest van Europa. Het tracé voldoet al volledig aan de technische TEN-T vereisten voor de weg. Dit tracé kan daarom zonder extra investeringen toegevoegd worden aan het netwerk.

Tot slot heb ik, naar aanleiding van een verzoek van decentrale overheden, een standpunt ingenomen m.b.t. toevoeging van het **tracé Urk-Kornwerderzand** aan het TEN-T netwerk. Ondanks de kansen die deze toevoeging met zich meebrengt voor de regio Zwolle is de inschatting van het Ministerie van IenW dat deze toevoeging problematisch kan zijn. Ten eerste kan er spanning ontstaan met TEN-T onderhoudsverplichtingen als er in het kader van het basiskwaliteitsnetwerk wordt besloten om de vaarweg op een lager niveau te onderhouden. Tegelijkertijd heeft dit traject relatief gezien een geringe Europese meerwaarde. Er vindt namelijk weinig containervervoer plaats, de huidige volumes betreffen vooral bulk en jachtbouw.

Met de hierboven beschreven acties ga ik de komende tijd aan de slag. Op korte termijn krijgt u tevens de appreciatie van de uitvoerbaarheidstoets van ProRail m.b.t. Hoofdspoornetwerk.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers