

Vergaderjaar 2022–2023

**22 112**

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

**32 404**

## **Programma hoogfrequent spoorvervoer**

**Nr. 3532**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 oktober 2022

Op 14 december 2021 publiceerde de Europese Commissie (EC) haar pakket voor Efficiënte en Groene Mobiliteit<sup>1</sup>. 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<sup>2</sup>. Op 18 oktober jl. heeft de Minister van IenW de uitvoerbaarheidstoets TEN-T verordening voor het Hoofdvaarwegennet en het Hoofdwegennet naar uw Kamer gestuurd.<sup>3</sup> Op 12 september jl., voorafgaand aan het Commissiedebat internationaal spoor van 15 september jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 1004), heeft u tevens de uitvoeringstoets van ProRail op het herzieningsvoorstel TEN-T zonder appreciatie ontvangen<sup>4</sup>.

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,

<sup>1</sup> [https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14_en).

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3321.

<sup>3</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3524.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 994.

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).

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 tussen-tijdse 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<sup>5</sup> 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 spoorinfrastructuur 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.

---

<sup>5</sup> Spoorgoederencorridors zoals opgenomen in Vo.(EU)913/2010.

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 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<sub>2</sub>-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 baanstabieliteitsproblematiek in Nederland als gevolg van slappe ondergrond. ProRail doet momenteel onderzoek naar baanstabieliteit. 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 baanstabieleit. 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<sup>6</sup> (2019), af van de implementatietermijnen genoemd in het herzieningsvoorstel. Zoals aan uw Kamer gemeld<sup>7</sup>, 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

<sup>6</sup> Kamerstuk 33 652, nr. 65.

<sup>7</sup> Kamerstuk 33 652, nr. 84op.

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) 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 baanstabieleitheidsuitdagingen 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 van het lid Remco Dijkstra c.s. en de gewijzigde motie van de leden Van Ginneken en Alkaya<sup>8</sup> – 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.

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.

<sup>8</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 120 en Kamerstuk 35 925 A, nr. 68.

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.<sup>9</sup>

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
<b>Kernnetwerk – personennet</b>			
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 reizigerscorridor via Hengelo-Bad Bentheim
<b>Kernnetwerk – goederennet</b>			
Weesp-Amersfoort	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Onderdeel internationale spoorgoederencorridor en corridor Noordzee-Oostzee
<b>Uitgebreid kernnetwerk – personennet</b>			
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
<b>Uitgebreid kernnetwerk – goederennet</b>			
Brabantroute, incl. verbinding met Meteren	Overeenkomstig advies ProRail	Overeenkomstig herzieningsvoorstel EC	Omleidingsroute Betuweroute, onderdeel corridor Rijn-Alpen

<sup>9</sup> Vo. (EU)1315/2013.

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
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
Betuwerroute-Elst-Arnhem-Deventer	Overeenkomstig advies ProRail	EC: uitgebreid netwerk	Aansluiting Betuwerroute 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
<b>Uitgebreid netwerk</b> (geen onderscheid personen- en 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.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
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 baanstabiliëitsuitdagingen in Nederland.