



## Impactscan 'Algemene oriëntatie TEN T richtsnoeren' (trans Europees netwerk)

Beantwoording vragen ministerie Infrastructuur en Waterstaat

3 juli 2023

**ProRail**

---

# Opzet beantwoording vragen impactscan TEN-T

- Overzicht vragen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Afbakening van de beantwoording
- TEN-T kaarten: verschil huidige situatie en de oriëntatie (2022) met de daaraan gestelde eisen
- Beantwoording vragen
- Toelichtingen op de beantwoording en bijlagen

# Vragen IenW impactscan

- 1. Wat zijn de geschatte kosten van implementatie van de TEN T vereisten voor het kernnetwerk, uitgebreide kernnetwerk en uitgebreid netwerk voor ProRail. Zie ook tabel 1. Bij de schattingen graag een indicatie meegeven over de eventuele onzekerheden rond deze kostenschattingen ?*
- 2. In hoeverre zijn de vereiste investeringen al opgenomen in de meerjarenprogrammering van IENW/ProRail ?*
- 3. Op basis van voorgaande punten, wat is het advies van ProRail voor de lijnen die nu op de TEN T kaarten staan ? Welke lijn(segmenten) adviseert ProRail nog toe te voegen aan het TEN T netwerk of welke dienen te worden verwijderd of afgezwakt, op grond van welke argumentatie (denk aan disproportionele kosten, capaciteit, etc.) ?*
- 4. Welke kwantitatieve of kwalitatieve indicaties zijn er beschikbaar voor de baten van de geschatte investeringen ?*
- 5. Een inschatting van ProRail over de noodzaak, mogelijkheid en administratieve kosten om gebruik te maken van verzoeken aan de EC tot een ontheffing van de verplichting om te voldoen aan bepaalde TEN T vereisten voor bepaalde delen van het netwerk.*
- 6. Welke (resterende) adviezen of aandachtspunten heeft ProRail, op basis van de bijgestelde eisen uit de algemene oriëntatie ?*
- 7. Wat is de mogelijkheid van Europese financiering ?*

# Afbakening beantwoording

- Deze inschatting van de investeringskosten is gebaseerd op:
  - Engelse versie verordening Raad van 6-12-2022 (NL vertaling wijkt af), artikelen 14 t/m 17
  - 'Uitvoeringstoets TEN-T-herziening' van 29 augustus 2022 (ProRail)
- Gezien de onzekerheden of onbekendheid met toekomstig gebruik, lokale situaties en effecten, zijn in een aantal gevallen inschattingen gemaakt op basis van kentallen of expert-judgement.
- Derhalve geeft deze impact scan een globale indruk over de investeringskosten van de TEN T-verordening (Raadsversie 5 december 2022) en niet van de uiteindelijke totale financiële effecten.



# Afbakening: niet meegenomen kosten

- EOV (exploitatie, onderhoud en vervanging) van de verwachte investeringen
  - exploitatie effecten / conditionering  
a.g.v. het rijden van meer treinen zoals, omgevingseffecten, baanstabieleit, milieueffecten, stikstof, kwarts, aanpassingen aan stations, energievoorziening etc.
- Maakbaarheid (te realiseren / in de markt te zetten binnen de gestelde termijnen, mede als gevolg van de spanning op de arbeidsmarkt)
- De TSI-verplichtingen (voldoen aan alle krachtens artikel 4 en 5 Interoperabiliteitsrichtlijn 2016/797/EU opgestelde TSI's)
- Toekomstige veranderingen: definities / politieke keuzes (w.o. stedelijke knooppunten, TSI's, nieuwe lijnen, zwaardere treinen, nieuwe technologieën)
- Disclaimers, PM posten en effect-sheet uit de 'Uitvoeringstoets TEN-T herziening' van 29-8-2022

# Kaart goederen netwerk Verschil 2022 - 2013

TEN T 2022
<b>Comprehensive Goederen 2050</b> - TSI - ERTMS - Elektrificatie - Aslast 22,5 ton - Lengte 740 m
<b>Extended Core Goederen 2040</b> - TSI - ERTMS - Elektrificatie - 22,5 ton aslast - Lengte 740 m - Snelheid 100 km/u (75%) - P400
<b>Core Goederen 2030</b> - TSI - ERTMS - Elektrificatie - Aslast 22,5 ton - Lengte 740 m - Snelheid 100 km/u (75%) - P400 in <b>2040</b>

TEN T 2013
<b>Comprehensive Goederen 2050</b> - TSI - ERTMS - Elektrificatie
<b>Core Goederen 2030</b> - TSI - ERTMS - Elektrificatie - Aslast 22,5 ton - Lengte 740 m - Snelheid 100km/u

## Huidige verordening TEN-T GO (1315/2013) Vs. ER netwerk TEN-T GO

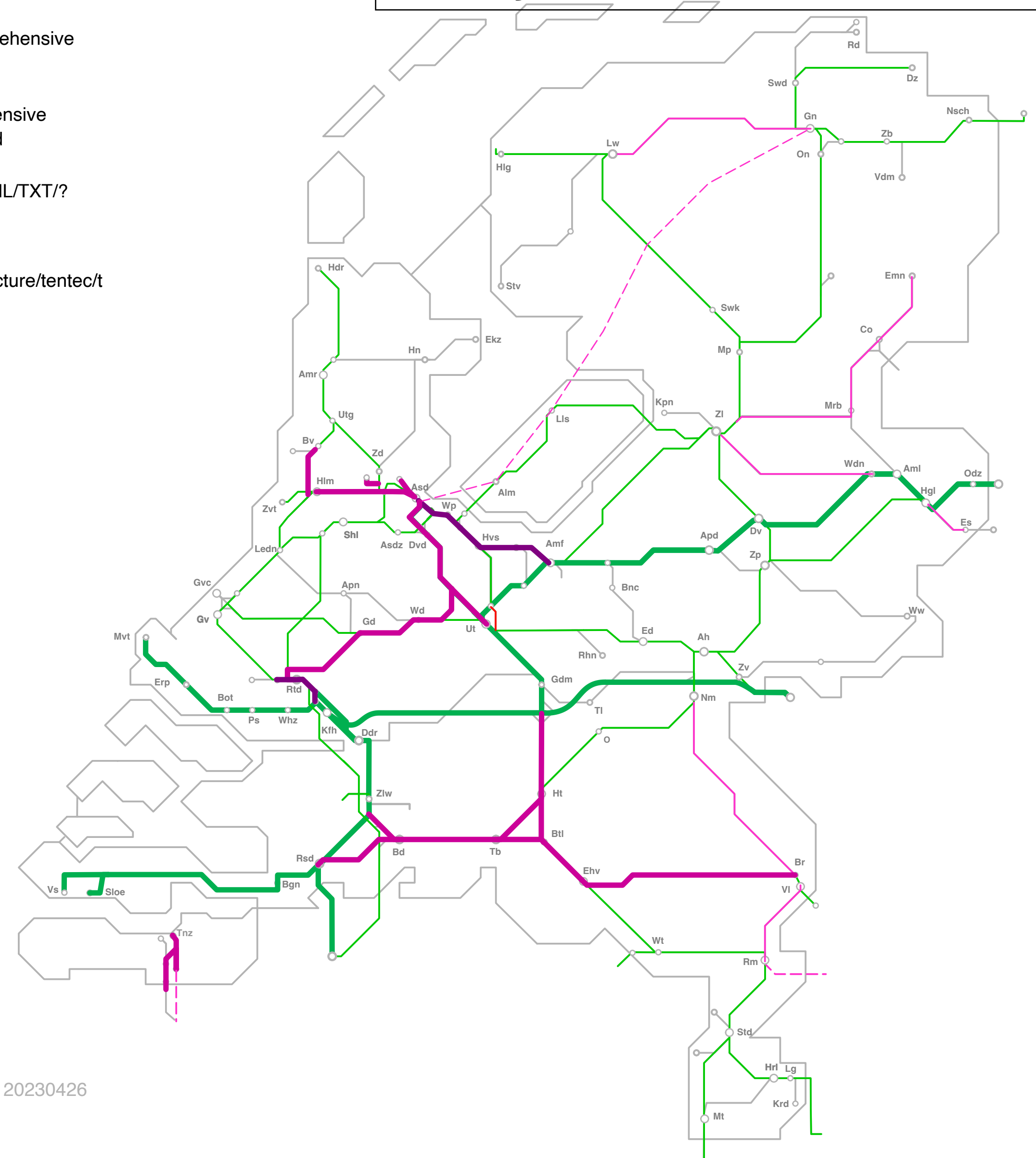
ProRail, maart 2023

- TEN-T Huidig (2013) Core
- TEN-T Huidig (2013) Comprehensive
- TEN-T ER (2022) Core
- TEN-T ER (2022) Extended
- TEN-T ER (2022) Comprehensive
- TEN-T ER (2022) Verwijderd

Bron 2013;  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex%3A32013R1315>

Bron ER 22;  
<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/entec-portal/map/maps.html>

**TEN-T 2022 betekenis:  
meer lijnen, meer eisen, deels versnelling**



Versie: 20230426

**ProRail**



# Vraag 1

- *Wat zijn de geschatte kosten van implementatie van de TEN T vereisten voor het kernnetwerk, uitgebreide kernnetwerk en uitgebreid netwerk voor ProRail ?*

*Bij de schattingen graag een indicatie meegeven over de eventuele onzekerheden rond deze kostenschattingen.*



tabel 1  
**Indicatie van alleen de investeringskosten\***  
 prijspeil 2022, *incl.* BTW

\* zie toelichtingen

Onderwerp	Core 2030	Extended Core 2040	Comprehensive 2050
<b>ERTMS</b>	← behandeld in regulier overleg ERTMS tussen IenW - ProRail →		
<b>Elektrificatie</b>	0	0	1,7 mld
<b>Aslast 22,5 ton (goederen)</b>	1,2 mld	0,6 mld	0,6 mld
<b>100 km/u (goederen)</b>	0,4 mld	0,4 mld	n.v.t.
<b>160 km/u (2040, reizigers)</b>	n.v.t.	8,5 mld	n.v.t.
<b>740 lange trein (goederen)</b>	1 mld	0,6 mld	0,4 mld
<b>P400 (2040, goederen)</b>	< 0,01 mld	< 0,01 mld	n.v.t.
<b>Lelylijn</b>	← afhankelijk van tracé en inpassingseisen →		

# Vraag 2

- *In hoeverre zijn de vereiste investeringen al opgenomen in de meerjarenprogrammering van IENW/ProRail ?*
  - ERTMS is deels opgenomen (zie tevens toelichting op ERTMS).
  - Maaslijn opgenomen in het MIRT.
    - Taakstellend budget Maaslijn € 266 mln. (excl. btw, pp 2020).  
Bijdrage van IenW € 155,6 mln. (incl. btw, pp 2022). De andere bijdragen komen van de provincies Limburg, Gelderland en Noord-Brabant (bron: MIRT 2023).
  - Overige investeringen zijn niet opgenomen.

# Vraag 3

- *Op basis van voorgaande punten, wat is het advies van ProRail voor de lijnen die nu op de TEN T kaarten staan. Welke lijn(segmenten) adviseert ProRail nog toe te voegen aan het TEN T netwerk of welke dienen te worden verwijderd of afgezwakt, op grond van welke argumentatie (denk aan disproportionele kosten, capaciteit, etc.) ?*
- ProRail heeft het voorgestelde TEN-T netwerk (Raadsversie 5 december 2022) beoordeeld op toekomstig gebruik van het netwerk, gebaseerd op het OV-Toekomstbeeld en de eigen netwerkvisie en adviseert bij de verdere besluitvorming deze als uitgangspunt te hanteren.
- ProRail verwijst daarvoor naar haar advies in de Uitvoeringstoets van 29-8-2022.
- ProRail onderschrijft de ambitie uit de verordening voor een Europees spoornetwerk, maar heeft bedenkingen tegen toepassing ervan op een groot deel van het binnenlandse net.

# Advies ProRail

- In de voorliggende TEN T-verordening (2022) zijn het aantal lijnen en eisen uitgebreid en is voor het goederennetwerk een versnelling opgenomen.
- Slechts enkele adviezen uit de Uitvoeringstoets van 29-8-2022 zijn door het ministerie overgenomen / terug te vinden in de verordening Raadsversie 5 december 2022.
- ProRail wijst op:
  - het belang van investeren in gestandaardiseerde infrastructuur met name op die delen van het netwerk waar internationale treinen rijden;
  - de grote financiële consequenties van de voorliggende voorstellen;
  - de onhaalbaarheid van realisatie voor de gestelde termijn van 2030 mede als gevolg van de huidige capaciteit in de bouwmarkt en voor 2040 gegeven de omvang van het netwerk en de daaraan gestelde eisen;
  - het negatieve effect op de maakbaarheid van de dienstregeling als gevolg van de gewijzigde routes, zoals bijvoorbeeld Amsterdam Muiderpoort - Diemen en Utrecht - Amersfoort in het goederen core netwerk, en als gevolg van de snelheidseis van 160 km/u op een aantal routes.
- ProRail adviseert het ministerie met de Commissie te overleggen over de bedoeling van een aantal keuzes, zoals de Betuweroute op de reizigerskaart, goederen op de HSL en trajecten waar goederen niet mogen rijden (b.v. Schipholtunnel).

# Overwegingen advies goederennetwerk

- Spoorlijnen die niet ingericht zijn voor het rijden van goederentreinen en/of daar waar het rijden van goederentreinen niet is toegestaan, maar wel zijn opgenomen in het voorstel EC TEN-T goederen. Concreet gaat het hier over de hogesnelheidslijnen (Schiphol – Rotterdam en Rotterdam – Breda grens), de lijnen die naar de Schipholtunnel leiden en de Spoortunnel Nijverdal. Op deze lijnen is (conventioneel) goederenvervoer niet toegestaan.
- Spoorlijnen waar geen goederentreinen (meer) rijden en waar deze ook niet voorzien zijn op basis van de prognoses zoals gehanteerd in de IMA 2016, maar wel aangeduid staan in het voorstel EC TEN-T goederen. Een voorbeeld is de spoorlijn Leeuwarden – Harlingen, waar sinds eind jaren 1990 geen goederenvervoer meer plaatsvindt. Alle sporen ten behoeve van het laden/lossen van goederentreinen op deze lijn zijn inmiddels gesaneerd.
- Spoorlijnen die een verkeerd label hebben gekregen. Een voorbeeld is de Willemspoortunnel in Rotterdam, die als hogesnelheidslijn is gelabeld terwijl het een conventionele lijn betreft.
- Missende schakels in het core- en extended core netwerk toevoegen. Het gaat hier bijvoorbeeld om verbindingsbogen van/naar de Betuweroute.

# Overwegingen advies reizigersnetwerk

- Het voorgestelde netwerk is op een aantal punten niet in lijn met het huidig en/of toekomstig gebruik en vraagt op basis daarvan investeringen die niet bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen van de TEN-T verordening.
- Om het TEN-T netwerk in lijn te brengen met het huidige en/of toekomstig gebruik op basis van OV-Toekomstbeeld zijn op hoofdlijnen de volgende aanpassingen nodig:
  - Het core netwerk in lijn brengen met de routing van internationale treinen en/of waar 160 km/u geïncasseerd kan worden (daadwerkelijk snellere reistijden kunnen worden gerealiseerd);
  - Lijnen met een regionale functie te verwijderen uit het comprehensive netwerk. De TEN-T eisen verhinderen de mogelijkheid van flexibel regionaal maatwerk of functionele differentiatie. Een uitzondering is ERTMS waarvoor reeds een landelijke uitrol is voorzien;
  - De uitkomsten van de landelijke netwerkanalyse baanlichaam kunnen leiden tot andere inschattingen van de investeringen die nodig zijn om aan de eis van 160 km/u voor het reizigersnetwerk te kunnen voldoen (zie baanstabieliteit).

# Vraag 4

- *Welke kwantitatieve of kwalitatieve indicaties zijn er beschikbaar voor de baten van de geschatte investeringen?*
- Baten worden bepaald door het gebruik van het netwerk. Dat is niet betrokken in dit onderzoek.
  - in Hoofdstuk 6 van de Uitvoeringstoets: ‘Mogelijk te verwachten baten’ zijn de meeste baten kwalitatief beschreven, met de aanname dat andere EU-Landen ook gaan voldoen aan die eisen.

# Vraag 5

- *Een inschatting van ProRail over de noodzaak, mogelijkheid en administratieve kosten om gebruik te maken van verzoeken aan de EC tot een ontheffing van de verplichting om te voldoen aan bepaalde TEN T vereisten voor bepaalde delen van het netwerk.*
- Op grond van huidige ervaringen is de inschatting van de administratieve kosten: minimaal € 100.000,- per ontheffing, per Ten T-eis en per baanvak (tussen twee dienstregelknooppunten), vanwege de verplichte rapportages zoals een MKBA op Europees niveau, afstemming met buurlanden en coördinatoren van de corridor.
- Deze kosten zijn in geen financiële reeks opgenomen.



# Vraag 6

- *Welke (resterende) adviezen of aandachtspunten heeft ProRail, op basis van de bijgestelde eisen uit de algemene oriëntatie?*
- Ten aanzien van de bijgestelde eisen drie opmerkingen:
  - Het toevoegen van Utrecht-Amersfoort aan het core goederennetwerk kan leiden tot capaciteitsconflicten met het reizigersvervoer op dit traject,
  - Het toevoegen van AmsterdamMuiderpoort-Diemen aan het core goederennetwerk kan leiden tot capaciteitsconflicten met het reizigersvervoer op dit traject.
  - Goederenrouting Rotterdam - Noordoost-Europa (GNOE) is een randvoorwaardelijke bouwsteen voor het bereiken van de doelen van Toekomstbeeld OV, maar niet opgenomen op de netwerkkaart

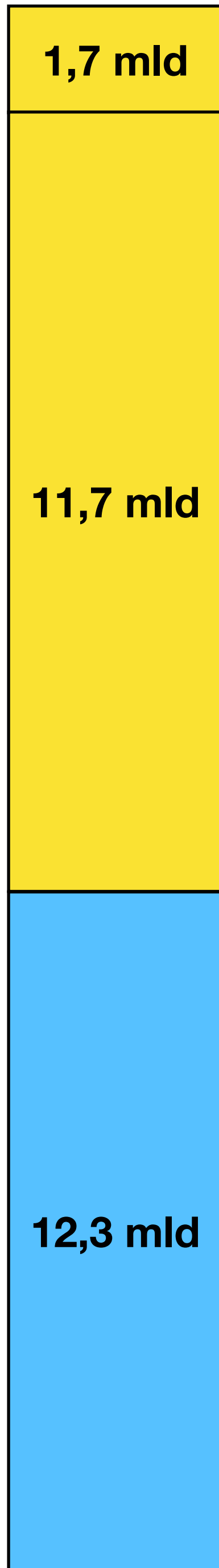
# Europees fonds medefinanciering

- Maximale bijdrage aan Nederland is in de praktijk 6% van het CEF-fonds (Connecting Europe Facility) en maximaal 30% van de totale investering (70% zelf te financieren).
- Voor de periode 2023 is voor infrastructuur (spoor, water en weg) maximaal 3 miljard euro beschikbaar voor 15 landen.
- Voor de periode 2024-2027 is voor infrastructuur 0 euro beschikbaar.
- Eventuele Europese bijdrage is uiterst onzeker door de enorme concurrentie tussen de subsidie aanvragen. Bij de zogenoemde CEF-calls van januari jl. is de overtekening voor het core network 4,6 maal het beschikbare budget en voor het comprehensive network 2,5 maal.
- Over de budgetten van na 2027 is nog niets bekend.

**CEF fonds**

**Budget Connecting Europe Facility 2021–2027  
Transportsector (spoor, water en weg)**

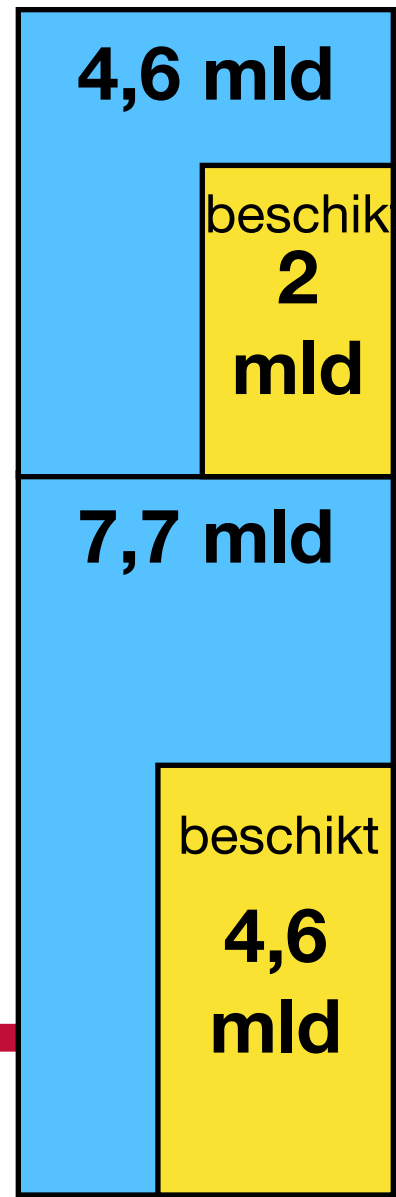
bron:  
[https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/connecting-europe-facility-2021-2027-adopted-2021-07-20\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/connecting-europe-facility-2021-2027-adopted-2021-07-20_en)



**Militaire mobiliteit**

**Cohesielanden (15)**

*Bulgaria, Czechia, Estonia, Greece, Croatia, Cyprus, Latvia, Lithuania, Hungary, Malta, Poland, Portugal, Romania, Slovakia and Slovenia.*



**Modernisering w.o. ERTMS  
(drie modaliteiten)**

**Infra  
(drie modaliteiten)**

**Beschikbare euro's infrastructuur voor de  
periode 2023-2027  
te verdelen over EER-landen (15)**



waarvan een flink deel naar een beperkt aantal majeure projecten als Rail Baltica, Seine-Nord en de Brenner Base Tunnel

**ProRail**

# Beschikbaar 2023, 2024-2027

spoor, water, weg

## Indicative amended CEF transport Work Programme

Bron: 28th meeting of the CEF Coordination Committee Transport Sector 12-9-2022

**Infra**

**o.a. ERTMS**

Objectives		Call 2021 as awarded		Call 2022 max. expected award		Call 2023 (subject to amendment of WP)		Indicative available budget 2024-2027*	
		General envelope	Cohesion envelope	General envelope	Cohesion envelope	General envelope	Cohesion envelope	General envelope	Cohesion envelope
Actions related to Article 9(2)(a) of the CEF Regulation / Completion of the TEN-T network	Projects on the Core Network	1740	2421	2620	2000	2695	2800	0	930
	Projects on the Comprehensive Network	142	442	250	350	250	350	0	300
	<b>Total</b>	<b>1882</b>	<b>2863</b>	<b>2870</b>	<b>2350</b>	<b>2945</b>	<b>3150</b>	<b>0</b>	<b>1230</b>
Actions related to Article 9(2)(b) of the CEF Regulation / Modernisation of the TEN-T network	Actions related to smart and interoperable mobility	494	53	400	150	400	150	1600	500
	Actions related to sustainable and multimodal mobility	400	125	400	125	400	125		
	AFIF	41	0	100	25	100	25		
	Other	64	12	100	150	100	150		
	Actions related to safe and secure mobility	990	190	1000	450	1000	450		
Actions related to Article 9(2)(c) of the CEF Regulation / Civilian-defence dual-use (Military Mobility envelope)		339		660		690		0	
<b>TOTAL</b>		<b>6273</b>		<b>7330</b>		<b>8235</b>		<b>3330</b>	

**ProRail**

\* Already deducting indicative amounts for TA 25-27, CEF contribution to Chips Act and evaluation costs



# Toelichtingen

- ERTMS
- Elektrificatie
- Baanstabieliteit
- Snelheid 100 km/u goederennetwerk
- Snelheid 160 km/u reizigersnetwerk
- 740 meter treinlengte goederen
- Europese financiering / Connecting Europe Facility (CEF)

# Toelichting ERTMS

- In 2023 wordt op het model van kostenraming van ERTMS door Horvat & Partners een second opinion uitgevoerd.
- De uitkomst wordt in voorjaar 2023 verwacht.
- Betekenis voor de kosten wordt in het reguliere overleg ERTMS tussen IenW en ProRail behandeld.

# Toelichting elektrificatie

- Niet geëlektrificeerd  
(Netverklaring ProRail 2023)
- Core en Extended core: al geëlektrificeerd
  - Resterende lijnen:
    - Leeuwarden-Groningen 54 km
    - Leeuwarden-Harlingen 30 km
    - Groningen-Delfzijl 38 km
    - Groningen-Nieuweschans 47 km
    - Zutphen-Hengelo 38 km
    - Nijmegen-Roermond 85 km
  - Terneuzen-grens 15 km
  - Totaal 307 km x € 4,6 mio = € 1,4 mld  
excl. BTW = € 1,7 mld incl BTW



# Toelichting as-last / baanstabieliteit

- Het bepalen van het effect van de as-last hangt af van de baanstabieliteit.
- Hierin komen meerdere zaken samen, namelijk as-last, snelheid, treinfrequentie (reizigers en goederen) en bodemgesteldheid.
- Momenteel wordt een aanvullende analyse uitgevoerd om met meer zekerheid en de impact per eis te bepalen, zodat er ook een betrouwbare vertaling naar financiën gemaakt kan worden.
- Dit lijkt een significante (kosten)factor om rekening mee te houden. De totale (meer)kosten bestaan niet alleen uit het geschikt maken van de infrastructuur aan de TEN-T vereisten, maar ook uit de indirecte impact die implementatie ervan heeft op bijvoorbeeld perronveiligheid en omgevingshinder (meer en zwaardere treinen).
- Overige factoren: trend naar minder assen en zwaardere treinen, toename frequentie (effect op hersteltijd baanlichaam).



# Toelichting snelheid 100 km/u goederennetwerk

- Bron: Uitvoeringstoets 2022 blz. 23
- Betekenis “75 % van de lengte van elk spoorwegtraject” uit de verordening moet nog geïnterpreteerd worden en is niet meegenomen in de schatting.
- Aanname: geldende ontheffing (80 km/u Havenspoorlijn blijven van kracht) (blz. 7 en 26).

# Toelichting snelheid 100 km/u goederennetwerk voorbehoud

- In de meeste gevallen betekent snelheidsverhoging nieuwbouw. Daar is in de schatting **niet** vanuit gegaan. Het gaat om de volgende lijnen:
  - Havenspoorlijn: hier geldt nu al een ontheffing voor 80 km/u.
  - Onderstaande lijnen zijn niet in de inschatting meegenomen:
    - Sloehaven – Lewedorp aansluiting: deze lijn is aangelegd voor 60 km/u;
    - Beverwijk – Haarlem: de Velsertunnel heeft een maximum snelheid van 80 km/u;
    - Spoorlijnen in Zeeuws-Vlaanderen zijn technisch geschikt voor 60 km/u; baanvaksnelheid is hier 30 km/u wegens ontbreken centraal bediende beveiliging.
- Bron: Uitvoeringstoets blz. 26

# Toelichting snelheid 160 km/u reizigersnetwerk

- Kosten 20 mio / km (ex BTW, prijspeil 2022) voor aanpassing energievoorziening, bovenleiding, baan en overwegen.
- Betekenis “75 % van de lengte van elk spoorwegtraject” moet nog geïnterpreteerd worden en is niet meegenomen in de schatting.
- Aan te passen tracés:  
Den Haag-Rotterdam 24 km, Rotterdam-Utrecht 56 km, Utrecht-Amersfoort 22 km, Amsterdam-Oldenzaal 175 km, Utrecht-Arnhem 57 km, Arnhem-Zevenaar grens 19 km.
- Ca. 350 km x € 20 mio = ± € 7 mld excl. BTW = ± 8,5 mld incl BTW.
- NB: Op veel trajecten zal 160 km/u niet incasseerbaar zijn (grotere snelheidsverschillen, knopen en gemengd gebruik leiden tot vermindering van de capaciteit en daarmee een niet maakbare dienstregeling of veel extra infrastructuur).

# Toelichting kental snelheidsverhoging

- Gebaseerd op de Quick Scan rijtijdverbetering Amsterdam Zuid – Noord Nederland (2019)
- Zwolle-Meppel-Leeuwarden/Groningen = 180 km
- 3.365 minus 660 (ERTMS) prijspeil 2019 → 20 mio/km prijspeil 2022

Opsplitsing Maatregelen en kosten (x 1 mln €) naar baanvakken **160 km/u**

Maatregel	Zwolle-Leeuwarden	Zwolle- Groningen	Beide
ERTMS level 2	356	400	660
Bovenleiding type B4 toepassen	126	143	235
Baan op zettingsvrije plaat aanleggen	1300	800	2000
Extra onderstations	10	10	15
Overwegen	225	285	450
NABO's	0	5	5
Perrons verbreden	PM	PM	PM
Geluidschermen	PM	PM	PM
<b>TOTAAL</b>	<b>2017</b>	<b>1643</b>	<b>3365</b>

# Toelichting lengte 740 meter eis goederennetwerk

- Bron: 'Uitvoeringstoets Ten-T herziening' blz. 23 en 24
  - Core: 0,8 mld
  - Extended core: 0,5 mld
  - Comprehensive: 0,3 mld

# Toelichting 740 m eis goederennetwerk toepassingsgebied

- *Comprehensive Network: This requirement is met if, on double track lines, at least one train path per hour and direction on average on a daily basis (art.15.2.d)*
- *The requirements set out in points (c) [22,5 ton aslast] and (d) [740 m] shall apply only on those lines of the comprehensive network which:*
  - *connect a multimodal freight terminal or a maritime or an inland port [bijlage] with its closest crossing point with core or extended core freight network, or*
  - *constitute a re-routing line of a line that is part of the core or extended core network for freight transport, or*
  - *operate more than ten freight trains per day on average in both directions based on the data for the previous year prior to the notification.*

# Onjuist label / art. 15.2.c en d niet van toepassing

## Geen veranderingen op de kosteninschattingen Uitvoeringstoets

Lijn	Haven/ Terminalverbin- ding	Omleid route	>10 treinen p/d	Art 15.2.c/d uitz.	Kostenindicatie uitvoeringstoets	Opmerkingen
Alkmaar - Uitgeest	Ja	Nee	Nee	Nee	Niet opgenomen	Verbinding haven(Alkmaar) met (extended) core netwerk, geen spoorgoederenverkeer
Uitgeest - Den Helder	Nee	Nee	Nee	Ja	Niet opgenomen	Verbindt geen haven, is geen omleidroute voor het (extended) core netwerk en er zijn <10 goederentreinen voorzien
Zandvoort - Haarlem	Nee	Nee	Nee	Ja	Niet opgenomen	Verbindt geen haven, is geen omleidroute voor het (extended) core netwerk en er zijn <10 goederentreinen voorzien
Riekerpolder aansl. - Duivendrecht	Nee	Nee	Nee	Ja	Niet opgenomen	Verbindt geen haven, is geen omleidroute voor het (extended) core netwerk en er zijn <10 goederentreinen voorzien
Duivendrecht - Watergaafsmee. aansl.	Nee	Nee	Nee	Ja	Niet opgenomen	Verbindt geen haven, is geen omleidroute voor het (extended) core netwerk en er zijn <10 goederentreinen voorzien
Leiden - Schiphol	Nee	Nee	Nee	Foutief label	Niet opgenomen	Geen goederen toegestaan
Den Haag - Gouda	Nee	Nee	Nee	Ja	Niet opgenomen	Verbindt geen haven, is geen omleidroute voor het (extended) core netwerk en er zijn <10 goederentreinen voorzien
Harlingen - Leeuwarden	Ja	Nee	Nee	Nee	Niet opgenomen	Verbinding haven (Harlingen) met (extended) core netwerk, geen spoorgoederenverkeer
Hengelo - Enschede	Ja	Nee	Nee	Ja	Niet opgenomen	Verbinding haven(Enschede) met (extended) core netwerk, geen spoorgoederenverkeer
Zwolle - Wierden	Nee	Nee	Nee	Foutief label	Niet opgenomen	Geen goederen toegestaan
Vlissingen - Lewedorp aansluiting	Ja	Nee	Nee	Nee	Niet opgenomen	Verbinding haven(Vlissingen) met (extended) core netwerk, geen spoorgoederenverkeer
HSL- Noord + tak naar Asdz/wgm	nee	nee	Nee	Foutief label	Niet opgenomen	Geen goederen toegestaan
HSL- Zuid	nee	nee	Nee	Foutief label	Niet opgenomen	Geen goederen toegestaan
Groningen - Leeuwarden	Ja, maar al ontsloten	nee	Nee	Ja	PM posten	NB. MM?
Leeuwarden - Meppel	Ja	nee	Nee	Nee	PM posten	Verbinding haven (Harlingen) met (extended) core netwerk, geen spoorgoederenverkeer
Budel - Weert	Nee	Nee	Nee	Ja	PM posten	Verbindt geen haven, is geen omleidroute voor het (extended) core netwerk en er zijn <10 goederentreinen voorzien
Groningen - Nieuweschan	Ja, maar al ontsloten	Nee	Nee	Ja	PM posten	Verbindt geen haven, is geen omleidroute voor het (extended) core netwerk en er zijn <10 goederentreinen voorzien
Sittard - Haanrade grens	Ja, maar al ontsloten	Nee	Nee	Ja	PM posten	Verbindt geen haven, is geen omleidroute voor het (extended) core netwerk en er zijn <10 goederentreinen voorzien
Cuijk - Blerick	Ja	Nee	Nee	Nee		geen spoorgoederenverkeer
Nijmegen - Cuijk	Ja, maar al ontsloten	Nee	Nee	Ja	PM posten	Verbindt geen haven, is geen omleidroute voor het (extended) core netwerk en er zijn <10 goederentreinen voorzien
Lelylijn	nee	nee	Onbekend		Niet opgenomen	Toekomstige lijnen buiten beschouwing vanwege ontbreken prognoses
Roermond - Dalheim	Ja, maar al ontsloten	Nee	Onbekend		Niet opgenomen	Toekomstige lijnen buiten beschouwing vanwege ontbreken prognoses





# Procedure ontheffing ...

- In artikel 15 lid 4 en 16 lid 5 van de TEN-T verordening wordt aan de lidstaten de mogelijkheid geboden om vrijstelling te vragen aan de Europese Commissie met betrekking tot de eisen die ten aanzien van de spoorweginfrastructuur gelden. Middels zogeheten implementing acts (hierna: uitvoeringshandeling) kan de Commissie vervolgens deze vrijstelling/ontheffing verlenen aan de lidstaat in kwestie. De betreffende artikelen uit de verordening gaan niet nader in op de exacte procedure die gevolgd dient te worden om deze vrijstellingen te kunnen verlenen.
- De lidstaat een verzoek om ontheffing naar behoren te motiveren aan de Commissie. Uit de tekst van de bepalingen blijkt niet waar een verzoek aan moet voldoen om gekwalificeerd te kunnen worden als “naar behoren gemotiveerd”. Dit lijkt overgelaten te zijn aan het oordeel van de Commissie. Naast deze algemene voorwaarde geldt voor grensoverschrijdende trajecten (aanvragen voor ontheffingen die invloed hebben op de interoperabiliteit van het spoorwegnet) ook een aanvullend criterium. De aangrenzende lidstaten kunnen namelijk een advies uitbrengen met betrekking tot het verzoek van een lidstaat om een ontheffing. De adviezen van deze aangrenzende lidstaten dienen ook te worden opgenomen bij het verzoek om ontheffing.
- De Europese Commissie beoordeelt het verzoek om ontheffing, blijkens de tekst van de bepalingen, aan de hand van twee maatstaven: te weten de ontvangen motivering en, wanneer daar sprake van is, het effect op de interoperabiliteit van het spoorwegnet.

## ... procedure

- De Commissie dient vervolgens binnen 6 maanden te reageren op het verzoek om vrijstelling. De termijn kan langer zijn ingeval de commissie heeft gevraagd om aanvullende informatie. De commissie kan in dat geval namelijk 4 maanden na het ontvangen van deze informatie nog beslissen. Indien niet binnen de toepasselijke termijn gereageerd wordt, wordt de ontheffing geacht stilzwijgend te zijn verleend.
- De ontheffing wordt door de Commissie door middel van een uitvoeringshandeling ex. Artikel 291 VWEU verleend. Op het uitoefenen van een uitvoeringshandeling door de Europese Commissie kan toezicht worden gehouden door het comité waarin elk EU-land vertegenwoordigd is. Dit wordt ook wel comitologie genoemd. Het comité brengt een formeel advies uit, doorgaans in de vorm van een stemming, dat vaak bindend is.
- Tot slot wordt er een comitologieregister bijgehouden. Dit register bevat een lijst van alle comitologiecomités.

# CEF staat open voor deelname van de volgende derde landen

- Landen van de Europese Vrijhandelsassociatie die lid zijn van de EER, overeenkomstig de in de EER-overeenkomst vastgestelde voorwaarden;
- Toetredende staten, kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten, overeenkomstig de algemene beginselen en algemene voorwaarden voor deelname van die landen aan programma's van de Unie zoals vastgesteld in de desbetreffende kaderovereenkomsten en besluiten van de Associatieraad of in soortgelijke overeenkomsten, en overeenkomstig de specifieke voorwaarden die zijn vastgesteld in overeenkomsten tussen de Unie en die landen;
- Landen van het Europees nabuurschapsbeleid, overeenkomstig de algemene beginselen en algemene voorwaarden voor deelname van die landen aan programma's van de Unie zoals vastgesteld in de desbetreffende kaderovereenkomsten en besluiten van de Associatieraad of in soortgelijke overeenkomsten, en overeenkomstig de specifieke voorwaarden die zijn vastgesteld in overeenkomsten tussen de Unie en die landen;
- Andere derde landen, overeenkomstig de voorwaarden die zijn vastgelegd in een specifieke overeenkomst betreffende de deelname van het derde land aan programma's van de Unie, op voorwaarde dat de overeenkomst: .....

# Bijlagen

- Netwerkkarten oriëntatie Europese Raad 2022
- Verschil netwerken oriëntatie Raad 2022 (ER22) versus voorstel Commissie 2021 (EC21)
- Overzicht verordening artikelen 14 t/m 17
- Overzicht stedelijke knooppunten en havens
- Artikel 14.1.d.

# Goederen netwerk Orientate ER 2022

## Eisen aan netwerk Goederen

### Comprehensive Goederen 2050

- TSI
- ERTMS
- Elektrificatie
- Aslast 22,5 ton
- Lengte 740

### Extended Core Goederen 2040

- TSI
- ERTMS
- Elektrificatie
- Aslast 22,5 ton
- Lengte 740 m
- Snelheid 100 km/u (75%)
- Profiel P400

### Core Goederen 2030

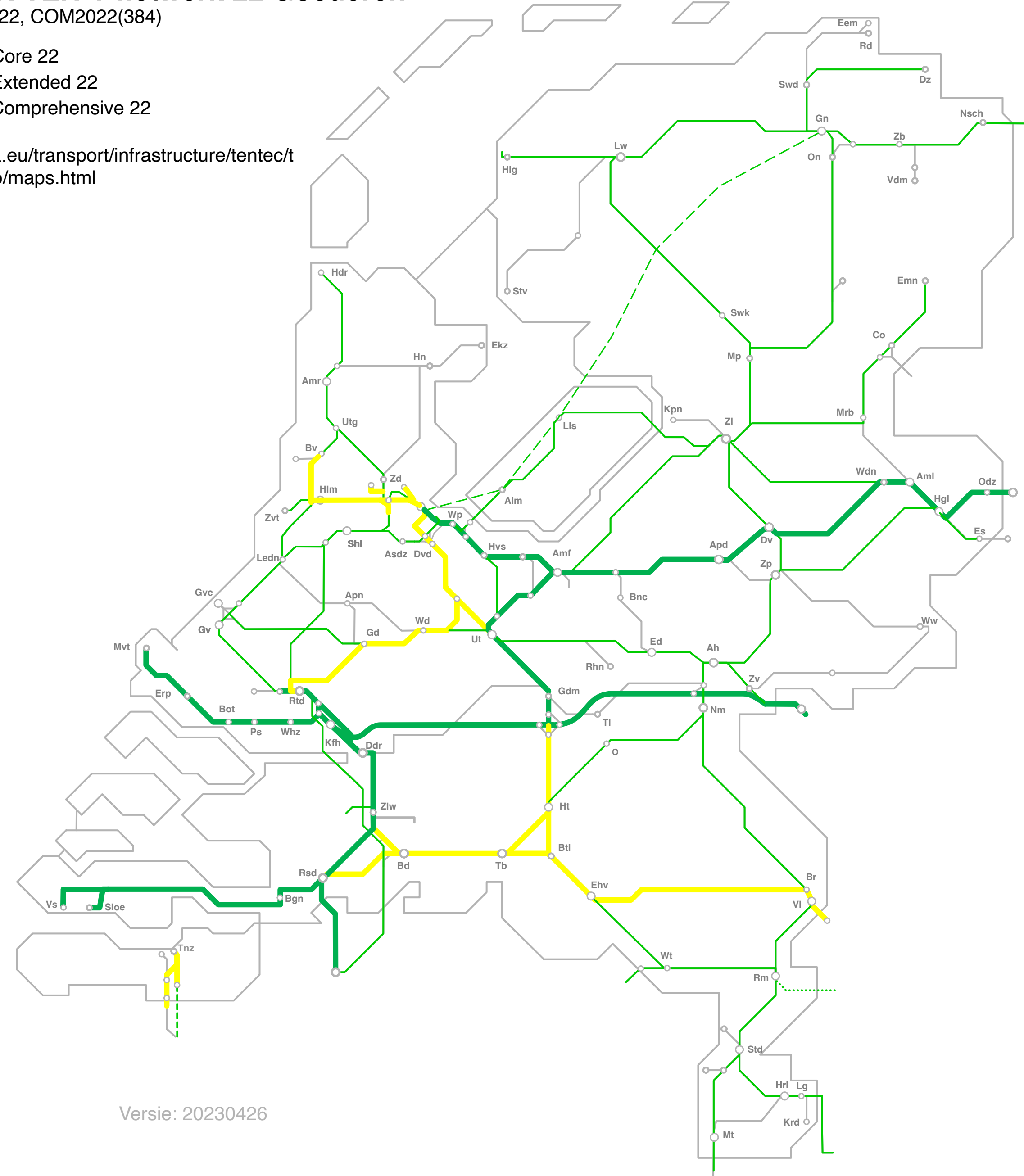
- TSI
- ERTMS
- Elektrificatie
- Aslast 22,5 ton
- Lengte 740 m
- Snelheid 100 km/u (75%)
- Profiel P400 in **2040**

## Voorstel ER TEN-T netwerk 22 Goederen

ER december 2022, COM2022(384)

- TEN-T Core 22
- TEN-T Extended 22
- TEN-T Comprehensive 22

<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/entec-portal/map/maps.html>



Versie: 20230426

**ProRail**

# Reizigers netwerk Orientate ER 2022

## Voorstel ER TEN-T reizigers 22

ER december 2022, COM2022(384)

- Core network 2030
- Core HSL network 2030
- Comprehensive 2050
- Comprehensive HSL 2050

<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

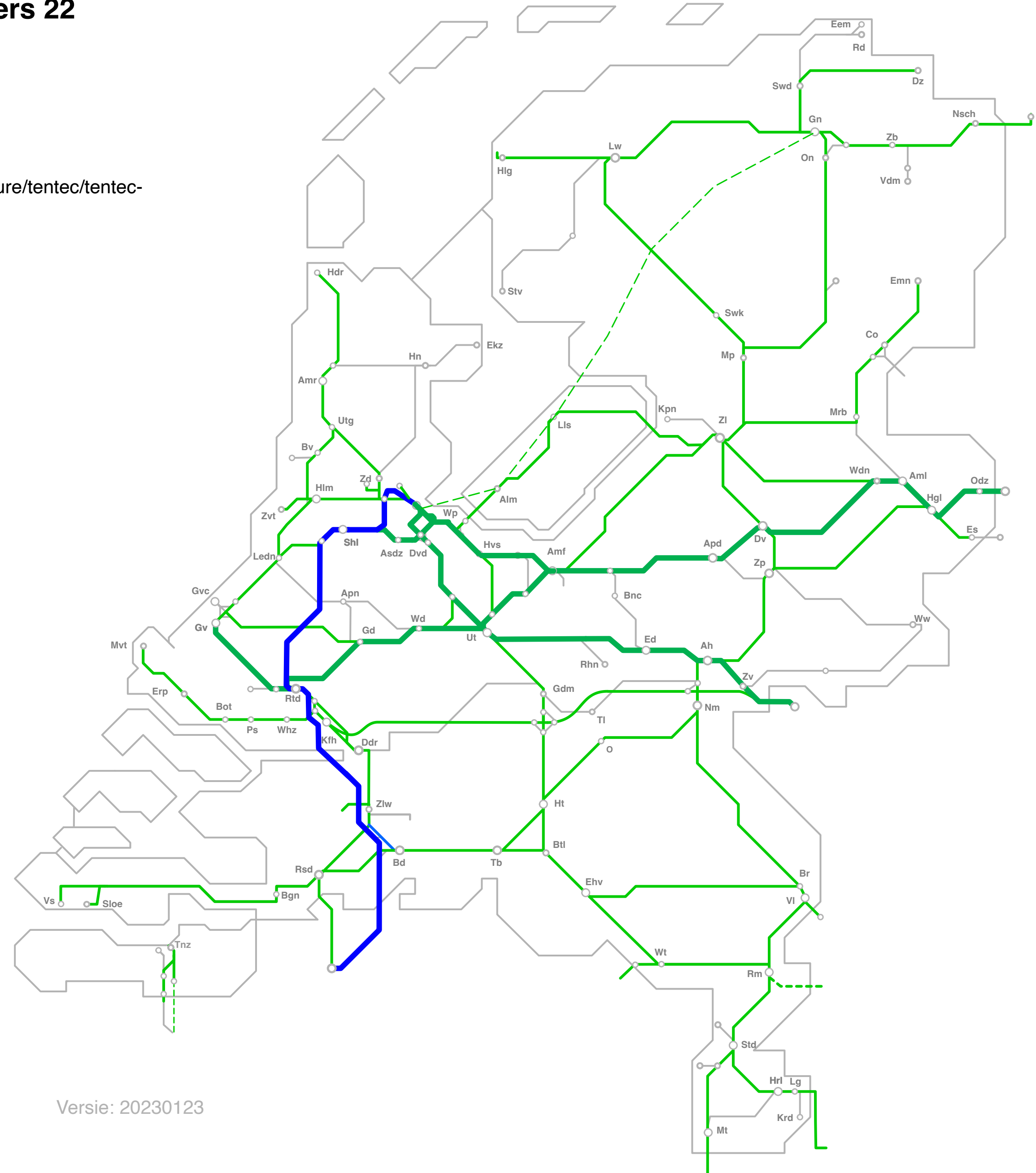
### Eisen aan netwerk Reizigers

#### Comprehensive Reizigers 2050

- TSI
- ERTMS
- Elektrificatie

#### Core Reizigers 2030

- TSI
- ERTMS
- Elektrificatie
- Snelheid 160 km/u in **2040**



Versie: 20230123

**ProRail**

# Goederen netwerk Verschil 2021-2022

## Voorstel TEN-T netwerk 21 vs 22 Goederen

EC december 2021, COM2021(812) vs ER december 2022, COM2022(384)

- TEN-T Core 21
- TEN-T Extended 21
- TEN-T Comprehensive 21
- TEN-T toegevoegd Core 22
- TEN-T toegevoegd Extended 22
- TEN-T toegevoegd Comprehensive 22

<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/entec-portal/map/maps.html>

### Van Comprehensive naar Core

Amsterdam Muiderpoort West - Amsterdam Science park

Utrecht - Amersfoort

### Van Comprehensive naar Extended Core

Amsterdam - Haarlem

Haarlem - Velzen Noord

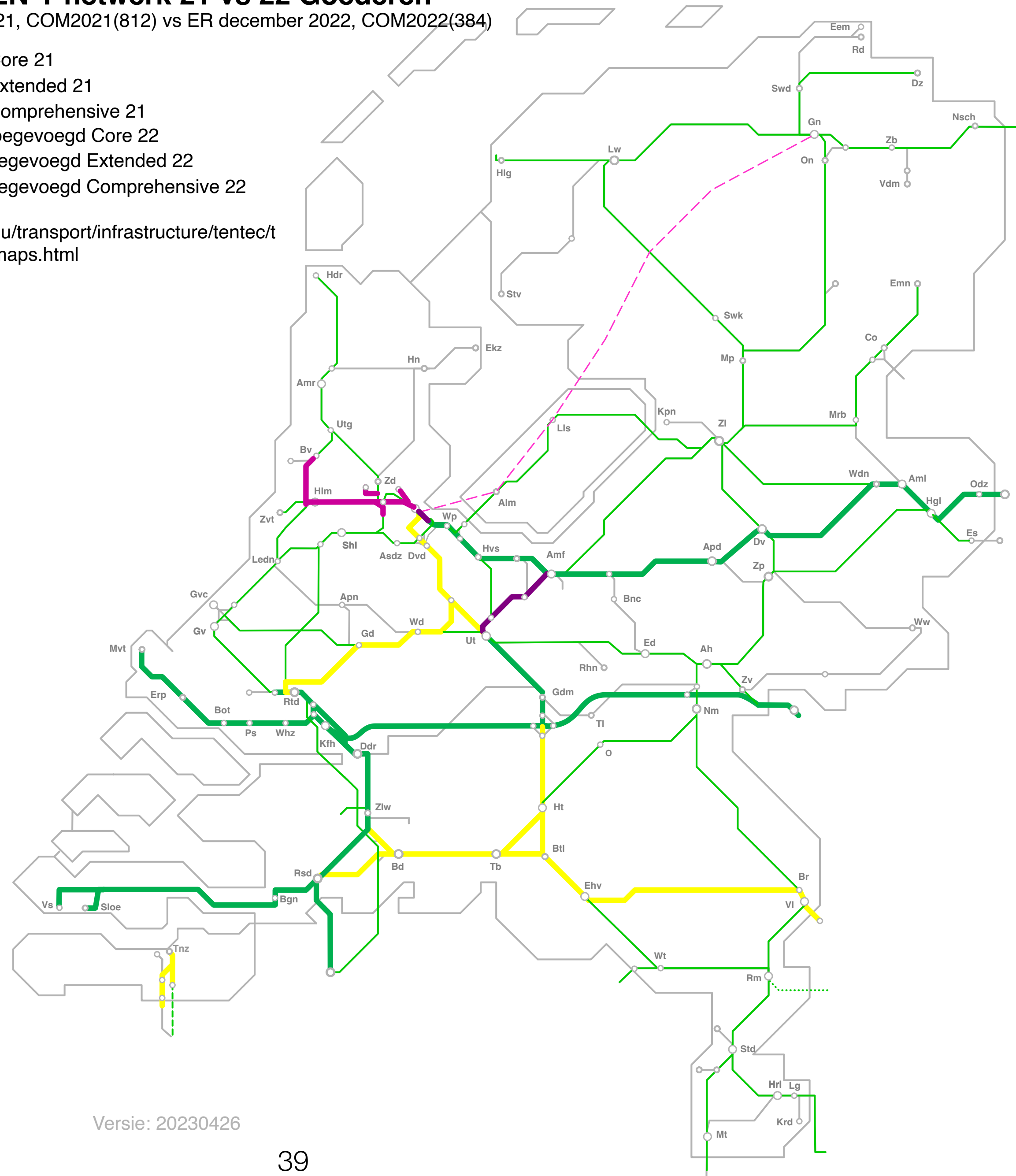
### Extended Core toegevoegd

Amsterdam Westhaven

Houtrakpolder

### Toegevoegd als comprehensive

Lelylijn



**ProRail**

Versie: 20230426

# Reizigers netwerk Verschil 2021-2022

## Voorstel EC TEN-T reizigers 21 vs

22  
EC december 2021, COM2021(812) vs ER december 2022, COM2022(384)

- Core network 2030
- Core HSL network 2030
- Comprehensive 2050
- Comprehensive HSL 2050
- Core network 2030 (Proposal 22)
- Comprehensive 2050 (Proposal 22)

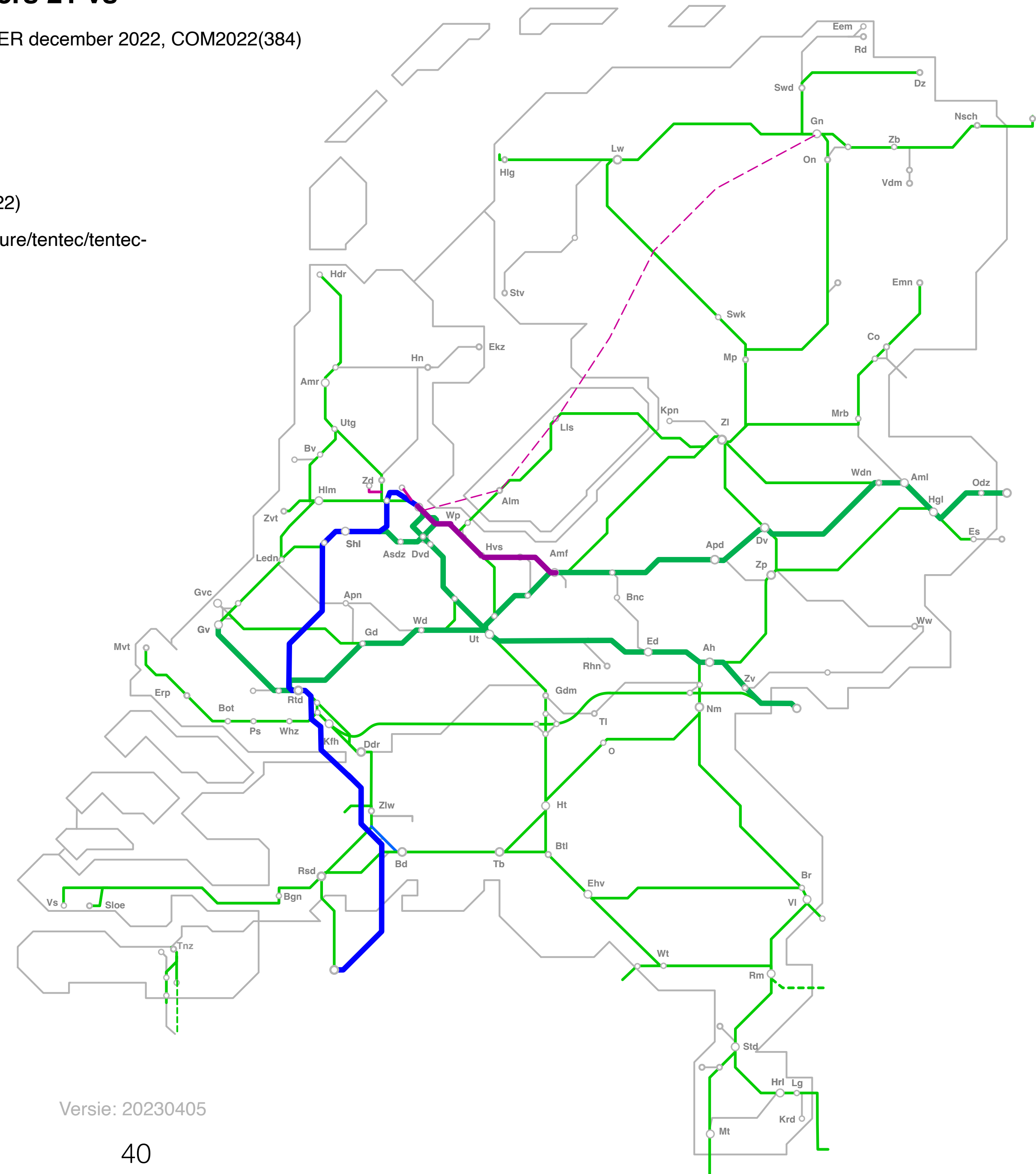
<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

### Van Comprehensive naar Core

Amsterdam Science park - Weesp - Amersfoort

### Toegevoegd als comprehensive

Lelylijn  
Amsterdam Westhaven  
Houtrakpolder



Versie: 20230405

**ProRail**



## Overzicht artikelen 14 t/m 17, gerangschikt naar jaar

speed	axel load	length	other	article	year	network	passenger or freight	art. 14.1(d) applicable	remarks
			tsi	16.1	2030	core		yes	
100	22,5	740	electrification	16.3.a	2030	core	F		
			electrification	16.3.b	2030	core	P		
	22,5	740		16.3b	2030	core	F	yes	unless exemption art. 37 granted
			ertms	17.1	2030	core		yes	*2
160				16.3a	2040	core	P		
			4m	16.3ab	2040	core	F	yes	*5
			tsi	16.1	2040	extended core		yes	
	22,5		electrification	16.2.a	2040	extended core	F		
		740		16.2.b.i	2040	extended core	F		double track => 1 path/2 hours/direction, 24 path/day
		740		16.2.b.ii	2040	extended core	F		single track => 1 path/3 hours/direction, 12 path/day
100				16.2.c	2040	extended core	F		*3
			electrification	16.2a.a	2040	extended core	P		
160				16.2a.b	2040	extended core	P		*4
	22,5	740		16.2b	2040	extended core	F	yes	unless exemption art. 37 granted
			4m	16.3ab	2040	extended core	F	yes	*5
			ertms	17.1	2040	extended core		yes	*2
			tsi	15.1	2050	comprehensive		yes	
			electrification	15.2.a	2050	comprehensive			
	22,5			15.2.c	2050	comprehensive	F		*1
		740		15.2.d	2050	comprehensive	F		*1; on double track => daily average 1 path/hour/direction
	22,5	740		15.2a	2050	comprehensive	F	yes	*1; unless exemption art 37 granted
			ertms	17.1	2050	comprehensive		yes	*2

# Overzicht stedelijke knooppunten en havens

Annex II

NODE NAME	URBAN NODE	AIRPORT	MARITIME PORT	INLAND PORT	RAIL ROAD TERMINALS / TERMINALS ALONG IWW
Alblasserdam				Comprehensive	
Alkmaar	X			Comprehensive	
Almelo				Core	
Almere	X				
Alphen aan den Rijn				Comprehensive	
Amersfoort	X				
Amsterdam	X	Core (Schiphol)	Core	Core	Core
Apeldoorn	X				
Arnhem	X			Comprehensive	
Bergen op Zoom				Core	
Born				Comprehensive	
Beverwijk			Comprehensive	Comprehensive	
Breda	X				
Cuijk				Comprehensive	
Delfzijl/Eemshaven			Comprehensive		
Den Bosch	X			Comprehensive	
Den Haag	X				
Deventer				Core	
Dordrecht	X		Comprehensive	Comprehensive	
Drachten				Comprehensive	
Eemshaven			Comprehensive	Comprehensive	
Eindhoven	X	Comprehensive			
Emmen	X				
Enschede	X			Comprehensive	
Geertruidenberg				Comprehensive	
Gennep				Comprehensive	
Gorinchem				Comprehensive	
Gouda				Comprehensive	
Groningen	X	Comprehensive		Comprehensive	
Haarlem	X				
Harlingen			Comprehensive	Comprehensive	
Heerenveen				Comprehensive	
Hengelo				Core	
Kampen				Comprehensive	
Leeuwarden	X			Comprehensive	
Leiden	X				
Lelystad				Comprehensive	
Lemsterland				Comprehensive	
Lochem				Comprehensive	
Maasbracht				Comprehensive	
Maasdiel				Comprehensive	
Maassluis					
Maastricht	X	Comprehensive		Comprehensive	
Meppel				Comprehensive	
Middelburg	X				
Moerdijk			Core	Core	Core
Nijmegen	X			Core	
Oosterhout				Comprehensive	
Oss				Comprehensive	
Reimerswaal				Comprehensive	
Roermond				Comprehensive	
Rotterdam	X	Core	Core	Core	Core
Sneek				Comprehensive	
Stein				Comprehensive	
Terneuzen / Vlissingen			Core	Core	
Tiel				Comprehensive	
Tilburg	X			Comprehensive	
Utrecht	X			Core	
Veghel				Comprehensive	
Velzen/IJmuiden			Comprehensive		
Venlo	X			Comprehensive	Comprehensive
Vlaardingen			Comprehensive		
Wageningen				Comprehensive	
Wanssum				Comprehensive	
Zaandam				Comprehensive	
Zoetermeer	X				
Zwijndrecht				Comprehensive	
Zwolle	X			Comprehensive	

## Bijlage: remarks artikelen 14 t/m 17

\*1 Art. 15.2

The requirements set out in points (c) and (d) shall apply only on those lines of the comprehensive network which:

- connect a multimodal freight terminal or a maritime or an inland port with its closest crossing point with core or extended core freight network, or
- constitute a re-routing line of a line that is part of the core or extended core network for freight transport, or operate more than ten freight trains per day on average in both directions based on the data for the previous year prior to the notification.
- operate more than ten freight trains per day on average in both directions based on the data for the previous year prior to the notification.

Member States shall, at the latest three years after the entry into force of this Regulation, notify the Commission of the lines concerned.

For cross-border sections, such notification shall be made in agreement with the other Member States concerned.

\*2 where such equipment is deemed necessary by the Member State concerned in coordination with the relevant stakeholders, in particular the infrastructure manager.

\*3 for rail sections linking the multimodal freight terminals hubs of two urban nodes or the multimodal freight terminal of an urban node and a border crossing point,

\*4 for rail sections linking the multimodal passenger hubs of two urban nodes or the multimodal passenger hubs of an urban node and a border crossing point,

\*5 Art. 16.3ab:

This requirement shall be deemed to be met if at least the following conditions are complied with on each European Transport Corridor on the territory of the Member State:

- there is at least one direct line meeting that requirement enabling uninterrupted operation of trains in the territory of a Member State as well as on cross-border lines with each neighbouring Member State;
- there is at least one direct line meeting that requirement to at least one rail-road terminal or one multimodal freight terminal located in or adjacent to a maritime port which is part of the European Transport Corridor on the territory of a Member State;
- if one or more end points of a corridor are located on the territory of a Member State, there is at least one direct line meeting that requirement to at least one of these end points.

For cross-border sections, the determination of the lines concerned shall be made in agreement with the neighbouring Member State(s) concerned.

Member States shall, at the latest three years after the entry into force of this Regulation, notify the Commission of the lines concerned.

Art 14.1.d [definition]

the rail access routes connections up to multimodal freight terminals connected by rail, including the rail access routes up to multimodal freight terminals in inland and maritime ports and airports, and the rail access routes up to marshalling yards as defined by the Annex II, point 2(c) of Directive 2012/34/EU; [marshalling yards and train formation facilities, including shunting facilities]

# Betekenis artikel 14.1 (d)

- Op grond van artikelen 15.2a, 16.2.b. en 16.3.b. moeten de toegangsroutes naar multimodale goederenterminals die zijn aangesloten op het spoornet, waaronder toegangsroutes naar multimodale goederenterminals in binnenhavens, zeehavens en op luchthavens, en toegangsroutes naar rangeerstations, geschikt gemaakt worden voor aslasten van 22,5 ton en toegang verlenen aan goederentreinen van 740 meter lengte.
- Het is niet eenduidig wat ‘multimodale goederenterminals’ zijn.
- Annex II, point 2(b) van Richtlijn 2012/34/EU heeft het alleen over 'freight terminals' als dienstvoorziening. Op grond van artikel 13 lid 2 van 2012/34/EU moeten exploitanten van dienstvoorzieningen toegang bieden aan spoorwegondernemingen. ACM heeft in de handreiking spoorgebonden diensten aangegeven dat vrachtterminals voor zelfbevoorrading hier buiten vallen.
- Op grond van bijlage V punt 6 van richtlijn 2012/34/EU moeten exploitanten van dienstvoorzieningen zich zelf melden bij de beheerder en informatie leveren ter opname in de Netverklaring.
- In de Netverklaring 2023 staan er twaalf vermeld.

## ... artikel 14.1 (d) vervolg

- In een gesprek met DG Move is voor de definitie van multimodale goederen terminal naar artikel 35 verwezen
- *... terminals that are open to all operators and users in a non-discriminatory way and are:*
  - (a) located in or adjacent to the maritime ports of the trans-European transport network, as listed in Annex II;*
  - (b) located in or adjacent to the inland ports of the trans-European transport network, as listed in Annex II;*
  - (ba) located in the airports of the trans-European transport network, as listed in Annex II; or*
  - (d) classified as rail road terminals or terminals along the inland waterways of the trans-European transport network, as listed in Annex II.*
- De lidstaten moeten binnen drie jaar aangeven over welke terminals dit gaat (art. 35.3.b).