

Bijlage adviesaanvraag TEN-T impact amendementen Europees Parlement

Beantwoording vragen ministerie Infrastructuur en Waterstaat

29 augustus 2023

ProRail

Opzet beantwoording vragen adviesaanvraag

- Overzicht vragen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Afbakening van de beantwoording
- TEN-T kaart: verschil oriëntatie (2022) en amendementen Europees Parlement met de daaraan gestelde eisen
- Beantwoording vragen

Vragen IenW adviesaanvraag 26 juli 2023

- Wat zijn de geschatte kosten van implementatie van de TEN-T vereisten voor de uitvoering van deze drie verbindingen, i.e. de drie¹ amendementen van het Europees Parlement
- In hoeverre zijn de vereiste investeringen al opgenomen in de meerjarenprogrammering van IenW/ProRail
- Op basis van voorgaande punten, wat is de conclusie van ProRail voor opname deze drie verbindingen

¹Naderhand aangevuld met vierde amendement nr. 452 (mail Carien Aalbers d.d. 18 augustus 2023)

Afbakening van de 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)
 - Amendement 449, 450, 451 en 452; Report A9-0147/2023 plenaire zitting Europees Parlement. Voor inhoud amendementen zie p. 5.
- 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 dit document een globale indruk over de investeringskosten van de TEN T-verordening (Raadsversie 5 december 2022) en de aanvulling op basis van de bovenstaande amendementen van het Europees Parlement, en niet van de uiteindelijke totale financiële effecten.

Afbakening van de beantwoording: 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

TEN-T kaart: delta amendementen Europees Parlement t.o.v. TEN-T reizigers ER oriëntatie 2022

Amendment 449

Amendment

Add the following to the comprehensive network:

- Zwolle (NL) - Münster (DE) rail passenger line

Amendment

Add the following to the comprehensive network:

Amendment 450

- Railway from Emmen (NL) to Rheine (DE)

Amendment

Add the following to the extended core network:

Amendment 451

- Amsterdam (NL) - Groningen (NL) - Bremen (DE) rail passenger line

Amendment

Amendment 452

Add the following to the Extended Core network:

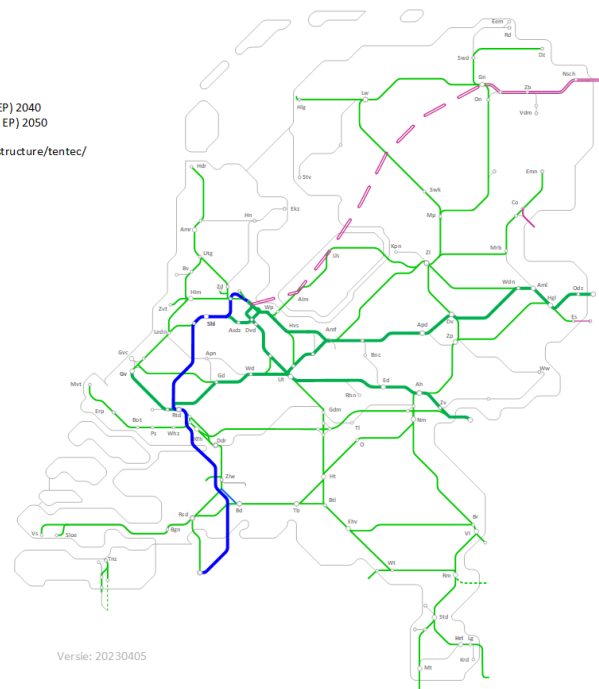
- Include the railway connection 'Lelylijn' from Amsterdam to Groningen (NL)

Delta Amendement EP TEN-T reizigers 23 vs Proposal TEN-T reizigers 22

ER december 2022, COM2022(384)
EP april 2023, **A9-0147/2023**

- Core network 2030
- Core HSL network 2030
- Comprehensive 2050
- Comprehensive HSL 2050
- Extended core (Amendment EP) 2040
- Comprehensive (Amendment EP) 2050

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



TEN-T kaart: delta vereisten amendementen Europees Parlement t.o.v. TEN-T reizigers ER oriëntatie 2022

Amsterdam – Groningen (Lelylijn): comprehensive -> extended core* (N.B. niet bestaande, nog te ontwerpen lijn)

- ERTMS 2050 -> 2040
- TSI 2050 -> 2040
- Elektrificatie 2050 -> 2040
- 160km/u 2040

Groningen – Nieuweschans grens: comprehensive -> extended core*

- ERTMS 2050 -> 2040
- TSI 2050 -> 2040
- Elektrificatie 2050 -> 2040
- 160km/u 2040

Enschede – Enschede grens: toevoegen aan comprehensive reizigers

- TSI 2050
- ERTMS 2050
- Elektrificatie 2050

Coevorden – aansluiting Bentheimer eisenbahn: geen delta
Toevoeging betreft Bentheimer Eisenbahn, niet in beheer bij ProRail.

Duiding impact t.o.v. van TEN-T netwerk
impactscan oriëntatie ER 2022

- Vervroeging eisen Lelylijn naar 2040 plus nieuwe eisen extended core
- Vervroeging eisen Groningen – grens 2040 plus nieuwe eisen extended core
- 47 km extra 160km/u (Groningen-grens)
- 6 km extra ERTMS + Elektrificatie (Enschede-grens)

Beantwoording vragen

Vraag 1: Wat zijn de geschatte kosten van implementatie van de TEN-T vereisten voor de uitvoering van deze drie verbindingen, i.e. de drie amendementen van het Europees Parlement

In onderstaande tabel staat geel gearceerd het effect op investeringskosten en implementatietermijn van de amendementen in aanvulling op de raadsversie van de verordening (5 december 2022)

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

* zie toelichtingen

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

*bron tabel: Impactscan update uitvoeringstoets (3 juli 2023)

**kostentoeename van ordegrootte die wegvalt in de afronding

Toelichting snelheid 160km/u Groningen – Duitse grens en elektrificatie

160km/u

- 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 tracé: Groningen – Nieuweschans grens 47 km.
- Ca. 47 km x € 20 mio = ± € 0,9 mld excl. BTW = ± 1,1 mld incl BTW.
- NB: dit is exclusief elektrificatie en het eventueel geheel dubbelsporig maken van de lijn. Zonder extra aanpassingen kan incasseerbaarheid 160km/u een issue zijn (grotere snelheidsverschillen, knopen en gemengd gebruik leiden tot vermindering van de capaciteit en daarmee een niet maakbare dienstregeling of veel extra infrastructuur).

Elektrificatie

- Toevoeging betreft Enschede – Enschede grens, ca. 6km
- Kostenschatting impact-scan betrof elektrificatie van totaal 307 km. Toevoeging van 6 km geeft geen toename van deze globale kostenschatting binnen de afronding.
- Elektrificatie van Groningen – Nieuweschans is opgenomen in de kostenindicatie van 1,7 mld voor het Comprehensive netwerk uit de impactscan voor de update van de uitvoeringstoets (TEN-T netwerk cf. oriëntatie ER 2022).

Amsterdam – Groningen

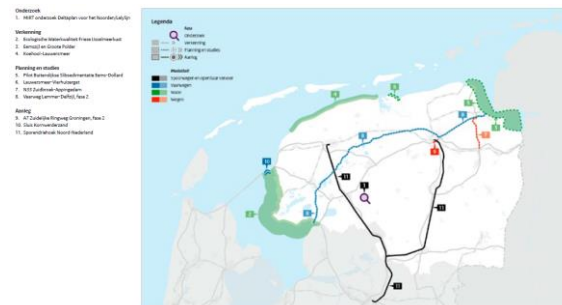
Effect van het amendement op TEN-T vereisten: vervroeging implementatietermijn eisen van 2050 naar 2040.

- Deze verbinding wordt onderzocht in het MIRT onderzoek Deltaplan voor het Noorden/Lelylijn.* Tracékeuze en –ontwerp nog te maken.
- Omdat de Lelylijn nog ontworpen moet worden kunnen TEN-T eisen meegegeven worden als ontwerpeis.
- Omdat de Lelylijn zich nog in de onderzoeksfase bevindt zijn over tijdig voldoen aan TEN-T eisen op dit moment geen zinvolle uitspraken te doen.

Groningen – Duitse grens (– Bremen)

Effect van het amendement op TEN-T vereisten:

- Vervroeging implementatietermijn eisen naar van 2050 naar 2040.
 - ERTMS voorzien in periode 2028-2031 (18^e Voortgangsrapportage ERTMS)
 - Project Wunderline in MIRT betreft geen implementatie van TEN-T eisen.
 - Elektrificatie niet voorzien in MIRT.
- Nieuwe eis 160km/u
 - Verhoging snelheid niet voorzien in MIRT.



*Bron: MIRT Overzicht 2023.
Afbeelding: projectenkaart p. 352

Emmen – Rheine

Effect van het amendement op TEN-T vereisten: betreft een traject buiten beheerconcessie ProRail (aansluiting bij Coevorden – Duitse grens).

- In het MIRT 2023 staat een reservering voor re-activatie van de spoorverbinding voor personenvervoer tussen Coevorden en Neuenhaus. Dit betreft geen elektrificatie of implementatie van ERTMS.

Zwolle – Duitse grens (– Münster)

Effect van het amendement op TEN-T vereisten: ERTMS en elektrificatie op traject Enschede – Enschede grens.

- Beide niet voorzien in MIRT 2023.
- In het BO MIRT van november 2022 zijn afspraken gemaakt over het uitvoeren van een verkenning naar elektrificatie.

Amsterdam – Groningen (Lelylijn)

- Toevoeging van een binnenlandse lijn aan het TEN-T netwerk betekent toepassing van Europese eisen op dit netwerk. Daarmee zijn extra investeringen in de spoorinfrastructuur nodig/noodzakelijk om te voldoen aan de verordening en ontstaat een grotere afhankelijkheid van huidige en toekomstige Europese eisen aan het netwerk. De mogelijkheid van flexibel regionaal maatwerk, dan wel functionele differentiatie wordt beperkt. Eventuele Europese bijdrage in financiering is uiterst onzeker door de enorme concurrentie tussen de subsidie aanvragen (bron: impactscan – update uitvoeringstoets, zie bijlage). Opname van extra lijnen aan het TEN-T netwerk betekent een verplichting van tijdige realisatie van huidige en toekomstige eisen aan het netwerk. Omdat de Lelylijn nog ontworpen moet worden kunnen TEN-T eisen meegegeven worden als ontwerpeis. Over tijdig voldoen aan TEN-T eisen zijn voor de Lelylijn op dit moment geen zinvolle uitspraken te doen.

Groningen – Duitse grens (– Bremen)

- Voor het deel op NL grondgebied: opname van extra lijnen in het TEN-T netwerk betekent een verplichting van tijdige realisatie van huidige en toekomstige eisen aan het netwerk. Vereiste investeringen in de infrastructuur zijn niet opgenomen in het MIRT. Eventuele Europese bijdrage in financiering is uiterst onzeker door de enorme concurrentie tussen de subsidie aanvragen (bron: impactscan – update uitvoeringstoets, zie bijlage).

Emmen – Coevorden (– Rheine)

- Voor het trajectdeel Emmen-Coevorden¹: opname van extra lijnen in het TEN-T netwerk betekent een verplichting van tijdige realisatie van huidige en toekomstige eisen aan het netwerk. Vereiste investeringen in de infrastructuur zijn niet opgenomen in het MIRT. Eventuele Europese bijdrage in financiering is uiterst onzeker door de enorme concurrentie tussen de subsidie aanvragen (bron: impactscan – update uitvoeringstoets, zie bijlage).

Zwolle – Enschede grens (– Münster)

- Voor het deel op NL grondgebied: opname van extra lijnen in het TEN-T netwerk betekent een verplichting van tijdige realisatie van huidige en toekomstige eisen aan het netwerk. Daarmee zijn extra investeringen in de spoorinfrastructuur nodig om te voldoen aan de verordening en ontstaat een grotere afhankelijkheid van huidige en toekomstige Europese eisen aan het netwerk. Vereiste investeringen in de infrastructuur zijn niet opgenomen in het MIRT. Er zijn in het kader van het MIRT wel afspraken over een verkenning naar elektrificatie voor Enschede-grens. Eventuele Europese bijdrage in financiering is uiterst onzeker door de enorme concurrentie tussen de subsidie aanvragen (bron: impactscan – update uitvoeringstoets, zie bijlage).

¹Traject aansluiting bij Coevorden tot Duitse grens niet in beheer bij ProRail

Conclusie

- In de impactscan is geconstateerd dat de huidige begroting ontoereikend is en dat met de huidige omstandigheden realisatie van deze vereisten praktisch onmogelijk is.
- Toevoegen van de vier verbindingen door EP amendementen breidt aantal lijnen verder uit, vervroegt implementatietermijn van de Lelylijn van 2050 naar 2040 en verhoogt een aantal eisen, zoals verhogen van de snelheid naar 160km/u op Groningen-Duitse grens.
- Hoewel inhoudelijk per verbinding de effecten van het toevoegen van deze verbinding aan het TEN-T netwerk kunnen verschillen, blijft de conclusie uit de eerdere impactscan dan ook overeind, dat voor de voorstellen met de huidige omvang inclusief de genoemde amendementen de huidige begroting ontoereikend is.

Bijlage

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.