

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 48

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 december 2024

De afgelopen jaren is door de regionale partijen in Noordelijk-Nederland in intensieve samenwerking met het Rijk gewerkt aan de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn. Tijdens het BO MIRT met de regio Noord, op 6 november dit jaar, zijn de rapportages uit deze onderzoeken vastgesteld en is afgesproken dat er nog dit jaar een afspraak wordt gemaakt om verder te praten over de vervolgstap voor zowel de Lelylijn als de Nedersaksenlijn. In de MIRT-brief is aangegeven dat het kabinet uiterlijk bij voorjaarsnota (april 2025) een definitief besluit zal nemen over de vervolgstappen voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn. Het kabinet is nog altijd vastberaden om vervolgstappen te zetten richting de aanleg van beide lijnen. Op 20 december heeft dit bestuurlijk gesprek met de regio plaatsgevonden. Tijdens dit overleg is het helaas niet gelukt om de voortgang te boeken die alle partijen graag hadden willen boeken.

Binnen het kabinet en met de regio is in de afgelopen periode gesproken over een vervolgstap voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn. Voor het kabinet was het geen sinecure om alle wensen rond deze twee trajecten bij elkaar te brengen. Vanuit de regio is de wens om voor beide trajecten een MIRT-verkenning te starten.

Voor het starten van een verkenning is het nodig dat er zicht is op 75% financiering van de meest voor de hand liggende oplossing van de opgave. Dat betekent dat er zo'n 8 miljard euro ontbreekt om te starten met de verkenningen voor beide lijnen (op basis van prijspeil 2024). Uiteindelijk zal er nog ruim € 12 miljard gevonden moeten worden voor de realisatie van de lijnen. Daarnaast is dekking nodig voor de noodzakelijke exploitatie-, onderhoud- en vervangingskosten van jaarlijks minimaal € 250 miljoen voor beide lijnen.

Gezien het gebrek aan financiële ruimte op de Rijksbegroting en meer specifiek op het Mobiliteitsfonds, brengt dit een ingewikkeld en aanzienlijk financieel dilemma met zich mee. Eerder, tijdens debatten en ook in Kamerbrieven over deze onderwerpen, is het belang van MIRT-spelregels nog een keer toegelicht. Deze spelregels zorgen er juist voor dat projecten niet alleen worden gestart, maar ook gerealiseerd. In de Kamerbreed aangenomen motie Olger van Dijk c.s. staat ook dat MIRT-spelregels, waaronder de eis dat er bij de start van een verkenning tenminste 75% van geraamde kosten gereserveerd moeten worden, niet losgelaten kan worden.¹

Over de wens om vervolgstappen te zetten voor zowel de Lelylijn als de Nedersaksenlijn is in het kabinet een aantal keren intensief gesproken. Daarbij zijn alle mogelijke opties overwogen. Uit deze gesprekken volgt dat er nu geen extra financiële ruimte is en geen eenvoudige oplossing om te voldoen aan de politieke wensen. De verwachting is ook dat dat richting de voorjaarsnota niet zondermeer het geval zal zijn.

Inzet van het kabinet is erop gericht om de komende jaren voor de Lelylijn te werken aan een masterplan, dat meer zicht biedt op de langjarige ontwikkeling van het gehele gebied. Dit moet meer zijn dan alleen een vervolgonderzoek. Daarom moet er ook voldoende tijd voor uitgetrokken worden. Het gaat om zinvol uitzoekwerk dat voor elke fase relevant is. In het bestuurlijk overleg met de regio van 20 december hebben we afgesproken gezamenlijk aan dit masterplan vorm te geven.

De bedoeling is dat met het masterplan Lelylijn wordt gekeken hoe de lijn ingebed kan worden in de ruimtelijke structuur van Nederland. Overigens zonder daarbij vooruit te lopen op keuzes, die in de MIRT-verkenning gemaakt worden; in de MIRT-verkenning is omgevingsparticipatie namelijk een belangrijk element om de inwoners ook te betrekken bij de keuzen die voorliggen.

Onderzoek naar brede welvaart zal een hoofdelement van het masterplan zijn. Uit het MIRT-onderzoek volgt verder dat een nadere verdieping op de ramingen in Groningen en Heerenveen noodzakelijk is. Ruimtelijk gezien is het voorts belangrijk om mogelijke woningbouw- en werkplekken in combinatie met stationslocaties in Emmeloord en Drachten verder uit te werken. Daarbij wordt tevens gekeken naar mogelijke fasering in de uitvoering. Ten slotte is een onderzoek naar financieringsmogelijkheden onderdeel van het masterplan. Vooral het uitzoeken van dit financieringsvraagstuk vraagt om grondig uitzoekwerk. Dat zal tijd gaan kosten. Daarbij zal (nader) gekeken moeten worden naar alle creatieve oplossingsrichtingen die ook in de afgelopen periode al genoemd zijn: zowel nationaal, regionaal als Europees en zowel publiek als privaat. Dit onderzoek zal moeten worden uitgevoerd zodat we zicht kunnen krijgen op de voldoende financiering die nodig is, om in de toekomst wel de stap naar een MIRT-verkenning voor de Lelylijn te kunnen zetten.

Voor de Nedersaksenlijn was de inzet van het kabinet om op korte termijn een MIRT-verkenning te starten. Gezien het verschil in uitwerkingsniveau, het verschil in tijdshorizon en om te voorkomen dat het starten van een verkenning naar de Nedersaksenlijn leidt tot pijnlijke en onwenselijke keuzes op het Mobiliteitsfonds (waardoor andere projecten geen doorgang kunnen vinden of noodzakelijk onderhoud moet worden uitgesteld), was het kabinet voornemens de MIRT-verkenning te bekostigen uit de reservering van de Lelylijn.

¹ Kamerstukken II, 36 600 A, nr. 35

Vanwege de samenhang met het lopende regionale spoorproject Veendam-Stadskanaal is het voor de Nedersaksenlijn urgenter om een stap naar een MIRT-verkenning te zetten. Bovendien zijn er minder vrijheidsgraden in het ontwerp, waardoor er meer duidelijkheid is over waar deze lijn moet komen te liggen. De uitwerking van het spoortraject Veendam-Stadskanaal hangt sterk af van de keuzes die gemaakt worden bij de Nedersaksenlijn als geheel; bijvoorbeeld als het gaat om de stationslocatie in Stadskanaal. De Nedersaksenlijn kent ook een ander tijdpad voor realisatie dan de Lelylijn en kan eerder gerealiseerd worden. Dat is ook op die manier geconcludeerd door Rijk en regio op het Deltaplancongres dat afgelopen 7 oktober plaatsvond in Meppel.

De op 19 december jl. aangenomen motie Olger van Dijk c.s.² die oproept om het bestaande budget voor de Lelylijn niet aan te wenden voor andere doeleinden, maakt echter duidelijk dat er in de Tweede Kamer geen meerderheid is voor deze route. Daarmee constateer ik dat – alle inspanningen ten spijt – deze route op dit moment niet op het noodzakelijke draagvlak kan rekenen.

In samenspraak met de regio is nu geconcludeerd dat een besluit over hoe verder wordt gegaan met de Nedersaksenlijn moet worden uitgesteld en dat er verder wordt gezocht naar mogelijkheden. Regionale bestuurders hebben aangegeven dat zij graag samen met het Rijk werken aan vervolgstappen en gezamenlijk willen nadenken over mogelijke manieren om voortgang te boeken.

Zoals ik ook in het debat over de najaarsnota van 17 december 2024 heb aangegeven, is de verwachting niet dat er per voorjaarsnota aanvullend budget gevonden wordt om voor de Nedersaksenlijn een MIRT-verkenning te kunnen starten. Daarmee wordt er voor de Nedersaksenlijn doorgewerkt binnen het MIRT-onderzoek, totdat er zicht op extra budget is. Het eerstvolgend moment waarop dit besproken wordt, is de voorjaarsnotabespreking.

Tot slot

Met grote betrokkenheid vanuit de regio en het kabinet hebben we afgelopen periode gewerkt aan de besluitvorming over de Lelylijn en Nedersaksenlijn in lijn met het hoofdlijnenakkoord. Helaas is er nu geen draagvlak voor de inzet van het kabinet om binnen de financiële en beleidsmatige kaders tot het maximale thans haalbare resultaat te komen. De komende periode wordt uitgewerkt hoe de vervolgstappen voor beide lijnen eruitzien. Dit zullen we doen in nadrukkelijke en intensieve samenwerking met de regionale overheden en maatschappelijke partijen. Over de voortgang zal in ieder geval na afronding van de voorjaarsbesluitvorming een update worden gegeven.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen

² Kamerstukken II, 36 625 XII, nr. 7