

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 54

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 maart 2025

Woensdag 15 januari heb ik met de Kamer in het commissiedebat Spoor gesproken over de vervolgstappen voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn. In dit debat heb ik een toelichting gegeven over hoe het kabinet deze vervolgstap voor zich zag, namelijk via een masterplan voor de Lelylijn en het bekostigen van een MIRT-verkenning van Nedersaksenlijn vanuit het gereserveerde budget voor de Lelylijn. Door het aannemen van een motie van het Kamerlid Olger van Dijk (NSC) is er geen ruimte voor de voorgestelde vervolgstap voor de Nedersaksenlijn (Kamerstuk 36 625 XII, nr. 8).

Tijdens het commissiedebat Spoor en het daarna volgende Tweeminuten-debat spoor van 23 januari is met de Kamer gedeeld dat een tiental oplossingsrichtingen is onderzocht om tot het voorstel te komen. Met deze brief deel ik, ook conform de motie Vedder c.s.¹, deze opties voor vervolgstappen op hoofdlijnen en wil ik u graag meenemen in het dilemma om voor zowel de Lelylijn als Nedersaksenlijn een stap te kunnen zetten binnen de kaders die hiervoor gelden. Ik beschouw de motie daarmee als afgedaan.

Uw Kamer heeft tevens gevraagd een reactie te geven op de aangenomen motie in de gemeenteraad van Veendam.² In het hoofdlijnenakkoord en regeerprogramma zijn de Nedersaksenlijn en Lelylijn genoemd. Ook de Kamer hecht veel belang aan vervolgstappen voor beide trajecten. Het kabinet wil zowel voor de Lelylijn als voor de Nedersaksenlijn een betekenisvolle stap te zetten.

¹ Motie van het lid Vedder c.s. over het concreet uitwerken van negen haalbare en betaalbare opties voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn Kamerstuk 29 984, nr. 1225

² 2025Z00792/2025D04617

Eind september bent u tussentijds geïnformeerd over de toen beschikbare informatie uit het project. Dat betrof onder andere de actuele ramingen.³ Voor de Lelylijn is aanvullend nog € 10,4 miljard nodig en voor de Nedersaksenlijn € 1,7 miljard om de lijnen te kunnen bekostigen. Zonder het benodigde budget is het niet realistisch dat de lijnen ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. Deze tekorten en het feit dat bij het hoofdlijnenakkoord geen aanvullend budget beschikbaar is gekomen voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn maakt moeilijke keuzes noodzakelijk.

Overwogen vervolgstappen Lelylijn en Nedersaksenlijn

In gesprekken die ik met de regio en de Kamer heb gevoerd, zijn verschillende, creatieve oplossingsrichtingen langsgekomen. In de zoektocht naar een oplossing heb ik deze en andere oplossingsrichtingen intensief in het kabinet besproken. Daarbij bestonden geen taboes, zoals dat ook eerder is toegezegd aan de Kamer. In de bijlage bij deze brief vindt u een memo met een overzicht van een tiental mogelijke vervolgstappen die hebben bijgedragen aan de afweging die binnen het kabinet is gemaakt. Deze opties zijn gewogen op een aantal criteria, waarbij de budgettaire kaders en uitvoerbaarheid randvoorwaardelijk zijn.

Andere belangrijke factoren waren of de optie past binnen de ambities van het hoofdlijnenakkoord/regeerprogramma, of het past bij het beheersbaar houden, de hoeveelheid werk en de spelregels van het Mobiliteitsfonds en politiek draagvlak, zowel in de Kamer als in de regio. Alle opties hebben de revue gepasseerd: van afwijken van spelregels tot vinden van extra budget binnen het Rijk, van deelverkenningen tot onderzoeken naar alternatieve vormen van financiering.

Daarbij valt op dat geen van de geschetste mogelijke vervolgstappen positief scoort op alle criteria. Slechts enkele opties scoren niet negatief op één van de afwegcriteria. Zo zorgt het afwijken van de spelregels ervoor dat de beheersing van het Mobiliteitsfonds gevaar loopt, het risico dat budget voor deze lijnen ten koste gaat van veel andere belangrijke infraprojecten, of het risico dat het resterende benodigde budget alsnog niet gevonden wordt, waardoor de lijnen niet kunnen worden afgemaakt. Zonder geld komt er geen project, de regels omzeilen brengt het project niet dichterbij. Overigens heeft ook de Kamer onderschreven dat we blijven vasthouden aan de eis om bij de start van een MIRT-verkenning minimaal zicht moeten hebben op 75% van het benodigde budget.

Er is ook naar aanvullend budget gekeken, bijvoorbeeld vanuit extra middelen gereserveerd voor andere beleidsthema's die zijn genoemd in het regeerprogramma, en aanpassingen binnen het Mobiliteitsfonds. Maar daar is ook een groot nadeel: deze prioriteiten zijn niet voor niets opgenomen in het regeerprogramma, en voor die prioriteiten zijn de gereserveerde middelen ook hard nodig.

En daarnaast zijn ook verschillende varianten van deelverkenningen bekeken, daarbij speelt dat het beperkte stuk infrastructuur dat dan wordt aangelegd op zichzelf geen toegevoegde waarde heeft. Dit kent wel als belangrijk nadeel dat dan wel een investering gemaakt wordt, maar de baten relatief beperkt zijn. Dat is geen doelmatige besteding van belastinggeld.

Er is niet alleen sprake van budgettaire knelpunten, maar ook knelpunten in de beschikbaarheid van personeel. Zowel ProRail als ingenieursdiensten en bouwbedrijven kennen krapte in personeel en materieel. De verwachting is dat met name de Lelylijn een lang proces met zich

³ Kamerstuk 36 600 A, nr. 6; Alle genoemde bedragen zijn prijspeil 2024

meebrengt vanwege de grote geografische scope en bijbehorende doorsnijdingen van percelen met veelal natuur- en landbouwfuncties. In elk vervolgsценario zullen we hier rekening mee moeten houden.

Vervolgstappen Lelylijn en Nedersaksenlijn

Tijdens het bestuurlijk overleg met de regio van 20 december vorig jaar is afgesproken dat het Rijk en de regio met elkaar in gesprek blijven. Uw Kamer heeft gevraagd om u op de hoogte te houden van de gesprekken met de regio. De afgelopen periode heb ik intensief gesprekken gevoerd met de Commissarissen van de Koning en de Gedeputeerden Mobiliteit van de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe, Overijssel en Flevoland. Ook heb ik met meerdere burgemeesters en wethouders gesproken (onder andere Heerenveen, Groningen en Leeuwarden). Daarnaast ben ik op werkbezoek geweest in Groningen en Fryslân waar ik met mijn eigen ogen het belang van de lijnen voor het noorden heb gezien. De gesprekken met de regio zijn constructief, maar hebben nog niet geleid tot een eenduidige oplossingsrichting. De komende weken vinden vervolgsprekken plaats.

Hiernaast verkent het kabinet verschillende mogelijkheden om eventuele volgende investeringen in grootschalige infrastructuur te kunnen uitvoeren en bekostigen.⁴ Het gaat hierbij nadrukkelijk om projecten waar nog geen besluiten over zijn genomen en waar het besluit door dit kabinet of een van de volgende kabinetten wordt genomen. Een belangrijk onderdeel van de verkenning is de vraag of en hoe de projecten in de praktijk te realiseren zijn gegeven verschillende uitdagingen waaronder de schaarse stikstof- en fysieke ruimte, de krappe arbeidsmarkt en de toenemende vraag naar beheer en onderhoud. De Lelylijn en Nedersaksenlijn maken ook onderdeel uit van deze uitvoeringsstrategie, net als de ontsluiting van grootschalige woningbouw in bijvoorbeeld de metropoolregio's in Eindhoven, Amsterdam en Utrecht, en worden in het Kabinet in dit licht besproken.

Over de gesprekken die met de Europese Commissie zijn gevoerd, verwijs ik u naar de beantwoording van de Kamervragen van het lid Olger van Dijk over dit onderwerp, die op 24 maart naar de Kamer zijn gezonden.⁵

Lelylijn

Voor de Lelylijn zijn de vervolgstappen dit en volgend jaar duidelijk. Tijdens het bestuurlijk overleg met de regio van vorig jaar is voor de Lelylijn een afspraak gemaakt over het uitwerken van een masterplan. In het masterplan wordt in elk geval de financierbaarheid van de Lelylijn uitgewerkt, zodat bijvoorbeeld gekeken kan worden hoe de realisatie van deze lijn (stapsgewijs) tot stand kan komen. De aanpak voor een masterplan is de afgelopen periode met de regio uitgewerkt. Ook wordt in het Masterplan gewerkt aan het nader inhoudelijk uitwerken van vier tracéverdiepingen en een vooruitblik naar Noord-Nederland over 100 jaar.

Het is de bedoeling om het Masterplan Lelylijn in twee fasen op te stellen, waarbij de tweede fase een verdere verdieping is van de inzichten uit de eerste fase. Eind 2025 wordt naar verwachting de eerste fase van het Masterplan Lelylijn opgeleverd. Het jaar daarop wordt de tweede fase opgeleverd.

⁴ Daarnaast treft u als bijlage aan de onderzoeksopdracht die is vastgesteld in de ministerraad 20 december 2024 voor de verkenning uitvoeringsstrategie voor langjarige infra en woningbouw

⁵ Aanhangsel Handelingen II 2024/25, nr. 1709

Nedersaksenlijn

Zoals in het debat op 15 januari jl. gewisseld, is een vervolgstap voor de Nedersaksenlijn nog niet voorhanden. Ik vind het belangrijk om nogmaals te benoemen dat vervolgstappen realistisch moeten zijn, zodat duidelijkheid komt over het vervolg voor de Nedersaksenlijn. Vooralsnog kan voor de Nedersaksenlijn geen vervolgstap naar een MIRT-verkenning worden gezet. Tot dat besluit zal het MIRT-onderzoek worden voortgezet.

Ten slotte

Ik blijf de Kamer, zoals toegezegd, nader over de voortgang informeren. En natuurlijk blijf ik over dit onderwerp in gesprek met uw Kamer in de geplande debatten in dit voorjaar.

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