



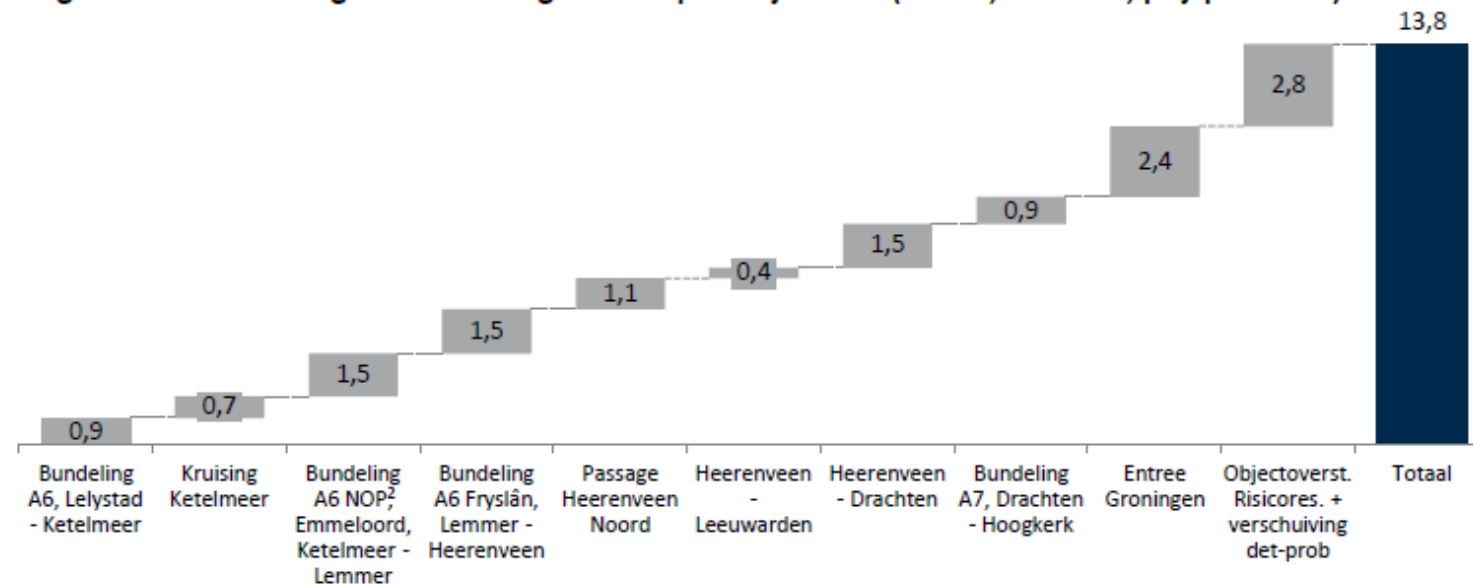
# ADVIES LELYLIJN-GEZANT

Handout – 13 mei 2026

# 1

Op basis van de gebruikelijke financieel-economische denkwijze over dit soort projecten, is de Lelylijn geen eenvoudig verhaal.

Figuur 3.2: Investeringskostenraming midden per trajectdeel (€ mld., incl. btw, prijspeil 2024)<sup>1</sup>

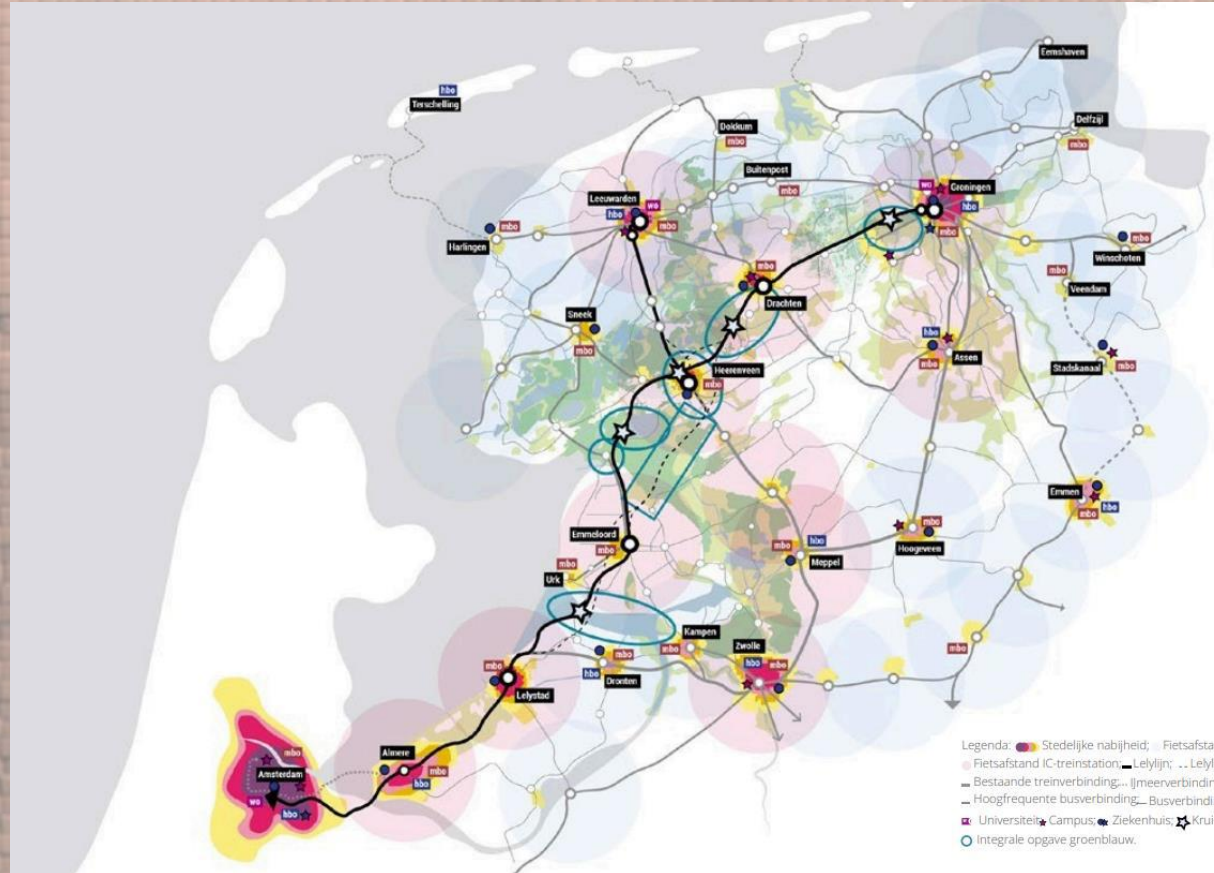


Financieel Masterplan Lelylijn, 2026



# 2

De redenen om te investeren in de Lelylijn moeten veeleer worden gezocht in economische structuurversterking, extra woningbouw en bedrijvigheid, verbeterde bereikbaarheid en nationale cohesie.

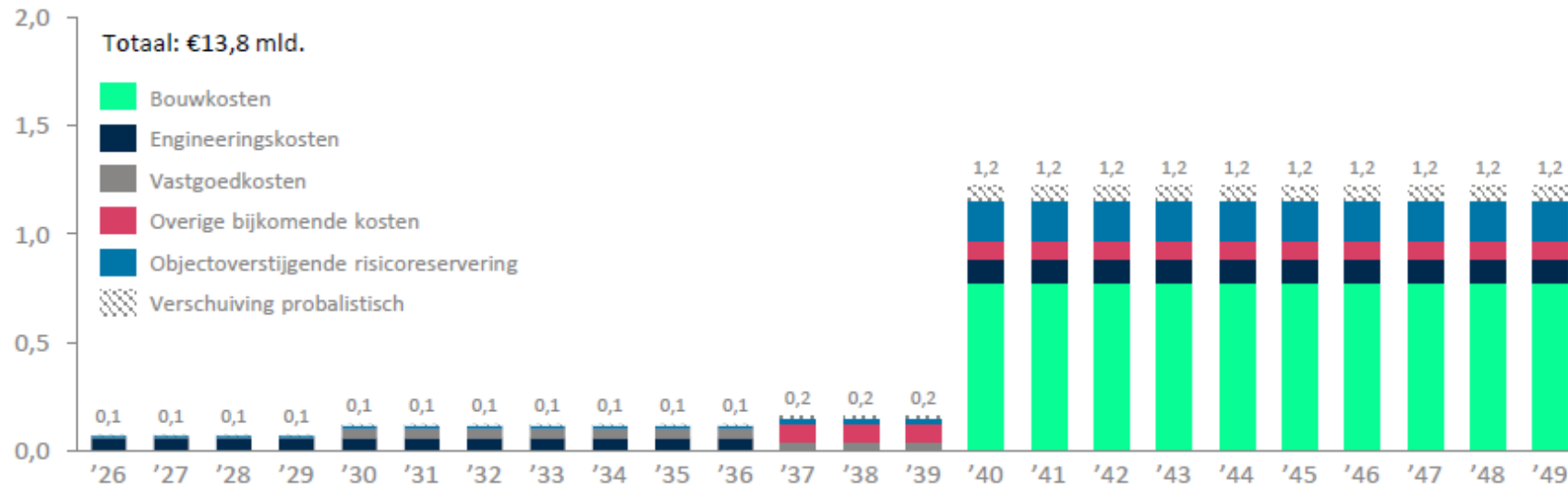


NOVEX-Ontwikkelperspectief, 2024



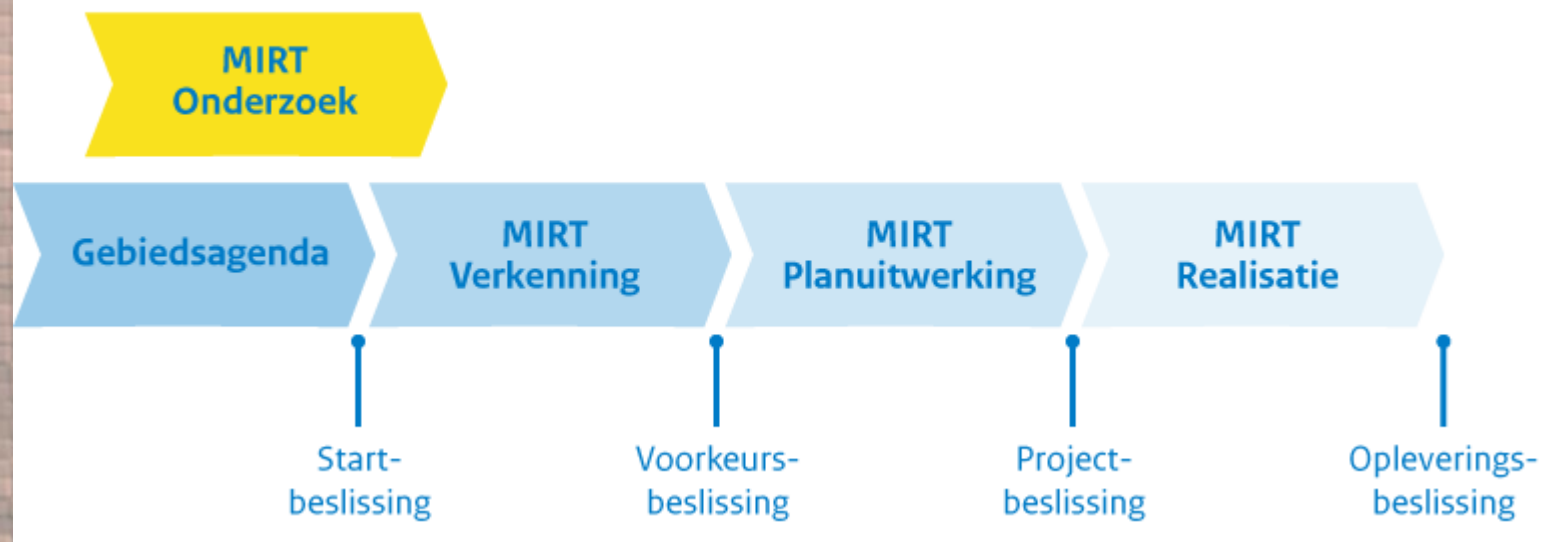
# 3 De omvang en lange doorlooptijd van de Lelylijn pleiten voor een spaarmodel met een fondsconstructie.

**Figuur 4.2.1: Investeringsuitgaven raming midden (€ mld., excl. indexatie, prijspeil '24)**



4 Als er tegen de achtergrond van deze financieringsbehoefte nog steeds voldoende politieke steun voor de Lelylijn bestaat, is overgang naar de Verkenningsfase een noodzakelijke vervolgstap.

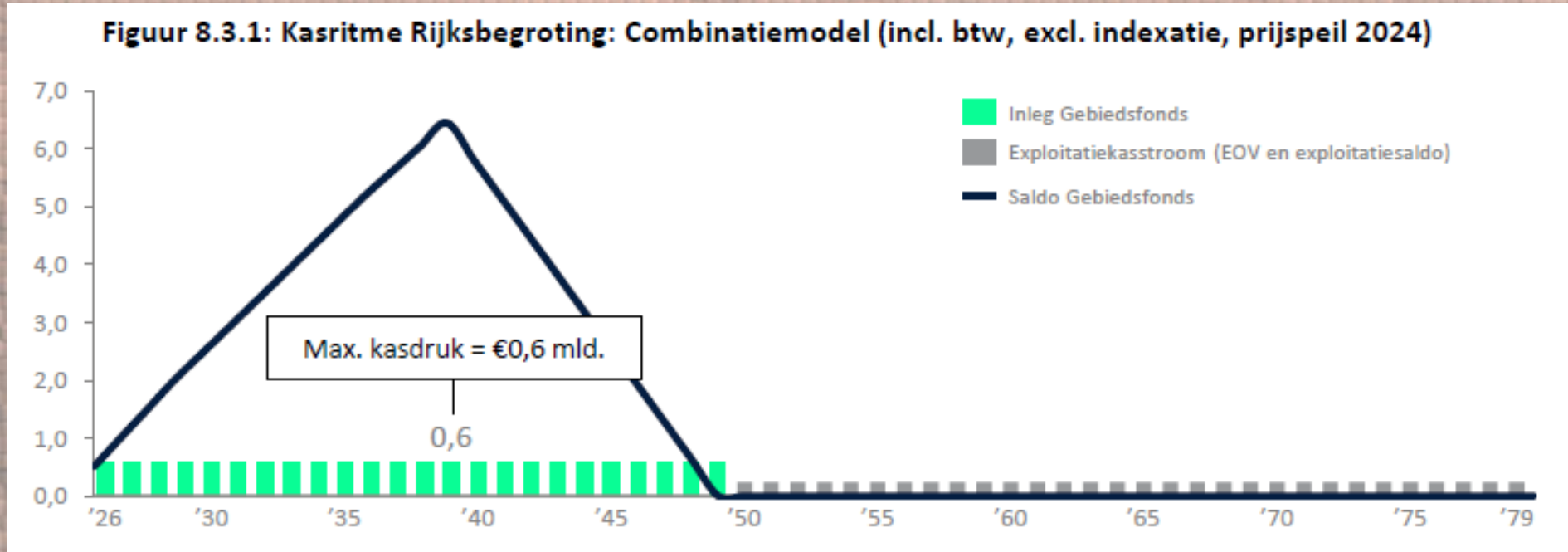
Figuur 2.1 – Het MIRT-proces



Leerplatformmirt.nl



5 Uitgaande van 10% alternatieve bekostiging, zou de rijksoverheid zich dan voor de periode 2026-2049 moeten verplichten tot een jaarlijkse storting van €400 mln ( $\pm 0,04\%$ bbp).



Financieel Masterplan Lelylijn, 2026





6

Het bijzondere – structuurversterkende - karakter van de Lelylijn kan ervoor pleiten om de financiering vorm te geven middels een aparte fondsconstructie (‘Special Purpose Vehicle’) met specifieke middelen zoals het vroegere Fonds voor Economische Structuurversterking (FES).

7

Bij de keuze tussen het Mobiliteitsfonds en een Sparend Gebiedsfonds zullen overwegingen omtrent project-governance cruciaal zijn, waarbij in elk geval twee risico’s dienen te worden gemitigeerd.





8

Gelet op de grootschaligheid van het project verdient het aanbeveling om de aanbesteding voor de bouw in meerdere delen op te knippen, maar de beoogde baten zullen pas bij volledige aanleg kunnen worden gerealiseerd.

9

De Europese component van de Lelylijn behoeft nadere bestudering in de Verkenningfase, zowel voor ontwerp en uitvoering als voor de financiering.

10

Er is op dit moment geen zicht op toekomstscenario's waarin 'dual use' van de Lelylijn noodzakelijk wordt als verbinding tussen strategische militaire locaties (vliegvelden, havens), dan wel op cofinanciering daaromtrent.

# Conclusie

- ➔ De Lelylijn is primair een lange-termijn versterking van ruimtelijk-economische structuren en nationale cohesie.
- ➔ De robuust geraamde investeringskosten gaan voor de baat uit.
- ➔ Door de lange doorlooptijd is het wenselijk om te sparen, met een gemiddelde financieringsbehoefte van €600 mln. per jaar tot 2049.
- ➔ Als tegen deze achtergrond voldoende politieke steun bestaat, is de Verkenningsfase een noodzakelijke vervolgstap.



# Advies

- ➔ Conform de MIRT-systematiek en uitgaande van 10% alternatieve bekostiging, adviseer ik een nieuw kabinet zich te verplichten tot een spaarmodel op basis van een jaarlijkse storting van €400 mln. ( $\pm 0,04\%$ bbp).
- ➔ Door het bijzondere karakter van de Lelylijn kent het oprichten van een Sparend Gebiedsfonds voordelen ten opzichte van het bestaande Mobiliteitsfonds. Daarom adviseer ik om deze optie een vooraanstaande plek te geven in de Verkenningsfase.
- ➔ In de Verkenningsfase moet de regionale bijdrage worden geconcretiseerd en mogelijke *upsides* van alternatieve financiering worden onderzocht. Het is verstandig om vroeg in de Verkenningsfase een Europese tafel over de Lelylijn te organiseren met meerdere geïnteresseerde Europese landen en regio's

