

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 618

Vragen van de leden **Olger vanDijk** (Nieuw Sociaal Contract) en **Pierik** (BBB) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Rijksadviseur Wouter Veldhuis is om: Lelylijn zonder Duitse connectie wél van belang.»* (ingezonden 14 november 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 november 2024)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht van 11 november 2024 j.l. getiteld «Rijksadviseur Wouter Veldhuis is om: Lelylijn zonder Duitse connectie wél van belang. Maar Nedersaksenlijn helemaal belangrijk»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u het eens dat een stap gezet dient te worden met de Nedersaksenlijn en de Lelylijn?

Antwoord 2

Ja, daarom heeft dit kabinet deze prioritaire lijnen ook opgenomen in het hoofdpijnenakkoord en het regeerprogramma.

Vraag 3

Hoe waardeert u het «Masterplan» voor het Noorden van Rijksadviseur Wouter Veldhuis om een jaar lang vervolgonderzoek te doen naar de Lelylijn en dit te verankeren in de Nota Ruimte 2025?

Antwoord 3

Het kabinet deelt de observatie dat de Lelylijn een grote impact heeft op het ruimtegebruik in Noordelijk Nederland en dat dit een sturende werking kan hebben. Het kabinet deelt daarom ook de noodzaak om voor de Lelylijn door te denken wat de mogelijke ruimtelijke opgaven na 2050 zijn. Zoals ook in het

<sup>1</sup> Dagblad van het Noorden, 11 november 2024, «Rijksadviseur Wouter Veldhuis is om: Lelylijn zonder Duitse connectie wél van belang. Maar Nedersaksenlijn helemaal belangrijk», <https://dvh.nl/groningen/Rijksadviseur-nu-wel-voor-Lelylijn-29272382.html>.

NOVEX-ontwikkelperspectief wordt geschetst is alleen de aanleg van de Lelylijn niet voldoende om de meeste winst te behalen voor Noordelijk Nederland. Het College van Rijksadviseurs roept op om de opgave en oplossingsrichtingen nog verder te verbreden en naar een langere tijdshorizon te kijken voordat overgaan wordt tot trechteren<sup>2</sup>. Vanuit het kabinet wordt ook deze oproep gedeeld om breder te kijken. Dit vraagt ook tijd om het op een goede manier te doen. De uitwerking van de Nota Ruimte komt waarschijnlijk te vroeg om het ruimtebeslag op een goede manier uit te werken.

#### Vraag 4

Hoe geeft u uitvoering aan de motie Pierik/Olger van Dijk (Kamerstuk 36 600 XII, nr. 42) om te bezien wat nodig is om de MIRT-verkenning van de Nedersaksenlijn te starten?

#### Antwoord 4

Binnen het kabinet en met de regio wordt gesproken over verschillende vervolgstappen. De MIRT-spelregels<sup>3</sup> schrijven voor dat om de stap te kunnen zetten naar de verkenningfase er een gedragen beeld over de opgave en oplossingsrichtingen moet zijn. Daarnaast dient bij de start van de MIRT-verkenning zicht te zijn op ten minste 75% financiering van de meest voor de hand liggende oplossing van de opgave. Hierbij worden naast de initiële investeringskosten ook de verandering in de beheer- en onderhoudskosten meegenomen. Dit betekent dat bij start van de verkenning zicht moet zijn op in totaal ca. € 1,3 miljard. Er ontbreekt nog zicht op dit bedrag voor de aanlegkosten en de dekking van de structurele beheer- en onderhoudskosten, die geschat worden op structureel ca. € 25 mln. per jaar.

#### Vraag 5

Hoe gaat u uitvoering geven aan de afspraak in het hoofdlijnenakkoord om te bezien wat er nodig is om de aanleg van de Lelylijn voort te zetten?

#### Antwoord 5

Over de uitvoering van de afspraak uit het hoofdlijnenakkoord wordt nu het gesprek gevoerd. Er zijn verschillende mogelijkheden tot een vervolg denkbaar, waarbij de regio inzet op de start van een MIRT-verkenning. Hiervoor is echter nog geen zicht op de benodigde financiering. Er moet zicht zijn op in totaal ca. € 7 miljard aanvullend aanlegbudget en de dekking van de structurele beheer- en onderhoudskosten die geschat worden op structureel minimaal € 200 mln. per jaar. Er zijn ook nog andere vervolgstappen denkbaar, zoals bijvoorbeeld het College van Rijksadviseurs voorstelt. Uiterlijk bij voorjaarsnota (april 2025) zal door het kabinet het definitieve besluit over de vervolgstappen voor de Lelylijn worden genomen.

#### Vraag 6

Welke financieringsmogelijkheden heeft de Staatssecretaris concreet onderzocht om te voldoen aan de 75% financiering van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn?

#### Antwoord 6

Er zijn opties denkbaar met reguliere financiering, zoals reguliere financiering door het Rijk generiek of uit het Mobiliteitsfonds of cofinanciering vanuit Regio of andere partijen. Daarnaast is gekeken naar een nieuwe vorm van publiek-private samenwerking, een vorm van leningen (green bonds/obligaties of leningen door ProRail) en naar mogelijkheden voor een gebiedsontwikkelfonds.

---

<sup>2</sup> Zie voor het volledige advies: Reflectie op het MIRT-onderzoek en het NOVEX ontwikkelperspectief Lelylijn | Publicatie | College van Rijksadviseurs

<sup>3</sup> Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) | Rapport | Rijksoverheid.nl

### Vraag 7

Kunt u alle onderzochte nationale financieringsmogelijkheden zowel binnen als buiten de I&W begroting benoemen (zoals bijvoorbeeld economische structuurversterking uit Nij Begun), en ook de Europese financieringsmogelijkheden (zoals bijvoorbeeld Green Bonds, en overige EU fondsen) uiteenzetten in een tabel?

### Antwoord 7

Bekeken financierings-mogelijkheid	Belangrijkste observatie
Generieke financiering door het Rijk buiten de I&W-begroting om	In het Hoofdlijnenakkoord is geen aanvullende bijdrage vrijgemaakt voor deze lijnen. De beschikbare middelen zijn reeds belegd in andere lopende en geplande programma's. Dit betekent dat extra financiering vanuit de rijksbegroting op korte termijn niet beschikbaar is, tenzij herallocatie van middelen plaatsvindt.
Bekostiging uit het Mobiliteitsfonds	Extrapolatie van het Mobiliteitsfonds biedt een mogelijkheid voor financiering op de langere termijn, maar dit gaat ten koste van de ruimte voor andere investeringen en beheer en onderhoud van projecten binnen het weg-, spoorweg- en vaarwegennetwerk. Mobiliteitsfonds staat in toenemende mate onder druk. Zoals recent in de MIRT-brief is vermeld, resteert momenteel circa € 1,1 mld. aan extrapolatieruimte 2038, waar meerdere risico's, tegenvallers en ambities tegenover staan.
Reguliere cofinanciering door regio of andere partijen.	Er is op dit moment geen concrete bijdrage vanuit de regio's toegezegd voor de aanleg van de lijnen, wel is € 15 miljoen voor de studiekosten toegezegd. Vanuit het ministerie worden gesprekken gevoerd met de regio's, maar er is geen zicht op enige vorm van cofinanciering of het benutten van regionale ontwikkelingsprogramma's voor de aanleg.
Publiek-private samenwerking (DBFM(O))	Nieuwe vormen van Publiek Private Samenwerking die gebruik maken van private financiering zouden een bijdrage kunnen leveren aan de (voor)financiering van de projecten. De afgelopen periode zijn geen DBFM-opdrachten meer gegund omdat deze voor marktpartijen niet interessant zijn vanwege de omvang, complexiteit en de risico's en de Anti-Tax Avoidance Directive (ATAD), die een financieel voordeel heeft weggenomen. Daarnaast geldt dat private financiering vaak duurder is dan publieke financiering, omdat de financieringskosten van de overheid zeer laag zijn (staatsobligaties). Daarbij komt dat de exploitatiekosten van de lijnen (inclusief onderhoud, rente en aflossing) groter zijn dan de exploitatieopbrengsten. Dit verschil komt aanvullend ten laste van de rijksbegroting en ook hiervoor is geen dekking voorzien
Bijdragen uit Europese Fondsen	Europese fondsen, zoals de structuurfondsen of specifieke programma's gericht op infrastructuur en duurzaamheid, kunnen een aanvulling vormen, maar deze kunnen pas in een later stadium van het project worden aangevraagd. De onzekerheid over de toewijzing maakt het niet mogelijk om deze middelen nu al als directe financiering te beschouwen. Voorts moeten Europese fondsen vooral als aanvullende bron van financiering worden gezien, die kan bijdragen aan de totale financieringsmix, maar niet als primaire dekking. Ook hier geldt dat de exploitatiekosten van de lijnen (inclusief onderhoud, rente en aflossing) groter zijn dan de exploitatieopbrengsten. Dit verschil komt aanvullend ten laste van de rijksbegroting en ook hiervoor is geen dekking voorzien.
Green Bonds/Staatsobligaties	Green Bonds kunnen een optie zijn voor de (voor)financiering van projecten. Er zal echter nog steeds sprake zijn van een rentevergoeding. Ook hier geldt dat de exploitatiekosten van de lijnen (inclusief onderhoud, rente en aflossing) groter zijn dan de exploitatieopbrengsten. Dit verschil komt aanvullend ten laste van de rijksbegroting en ook hiervoor is geen dekking voorzien.
Corporate lening door ProRail	Een lening door ProRail kan tijdelijke liquiditeit bieden, maar het komt uiteindelijk ook ten laste van de rijksbegroting, aangezien de exploitatiekosten van de lijn hoger zijn dan de opbrengsten. Dit type lening kan een optie zijn voor kortetermijnfinanciering, maar zoals bij andere leningen moeten de rente en aflossing van de lening in overweging worden genomen. Het verwachte rentepercentage is hoger dan bij een green bond.

Bekeken financierings-mogelijkheid	Belangrijkste observatie
Gebiedsontwikkelfonds	Een Gebiedsontwikkelfonds kan een potentieel bron van financiering zijn voor projecten die gericht zijn op ruimtelijke ontwikkeling. Het vereist echter tijd om een dergelijk fonds op te zetten en de projecten goed uit te werken en te integreren in de plannen. De opbrengsten uit gebiedsontwikkeling zijn onzeker en moeilijk in te schatten. Door naast gebiedsontwikkeling ook andere verdien capaciteit toe te voegen aan het fonds, wordt de mogelijkheid voor (voor)financiering groter. Ook hier geldt dat de exploitatiekosten van de lijnen (inclusief onderhoud, rente en aflossing) groter zijn dan de exploitatieopbrengsten. Dit verschil komt aanvullend ten laste van de rijksbegroting en ook hiervoor is geen dekking voorzien.
Een mix van bovenstaande mogelijkheden	Dit moet nog nader uitgezocht worden.

Er zal altijd een verplichting vanuit het Rijk aangegaan moeten worden om het benodigde bedrag te dekken. Uit de MIRT-onderzoeken blijkt dat de exploitatiekosten hoger zijn dan de exploitatieopbrengsten. Jaarlijks zal er dan ook een bijdrage voor beheer, onderhoud en vervanging nodig zijn voor deze lijnen. Daarbij speelt dat bij externe financieringsmogelijkheden ook altijd een vorm van rente verschuldigd is, waardoor de totale kosten oplopen. Deze aspecten moeten nader uitgewerkt worden; het onderzoek naar de financieringsopties loopt daarmee nog.

#### Vraag 8

Bent u bereid alles op alles te zetten om zo snel mogelijk, uiterlijk bij voorjaarsnota, extra financiering te vinden voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn?

#### Antwoord 8

Zoals aangegeven in de antwoorden op de vragen 6 en 7 wordt er gekeken naar mogelijkheden voor financiering. Tegelijkertijd moet het kabinet ook realistisch zijn. Er is, los van de kosten voor beheer, onderhoud, vervanging en exploitatie, aanvullend circa € 7 miljard nodig om zicht te hebben op de benodigde minimale 75% financiering die het MIRT voorschrijft voor de Lelylijn en circa € 1,3 miljard voor de Nedersaksenlijn. Dat is een enorm bedrag. Ook gezien de huidige financiële situatie van het Mobiliteitsfonds en Rijksbegroting.

#### Vraag 9

Zou u ieder van deze vragen afzonderlijk kunnen beantwoorden voor het notaoverleg MIRT op 25 november 2024?

#### Antwoord 9

Ja.