

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 67

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 september 2025

In de afgelopen debatten¹ hebben we het veel over de Lelylijn gehad. Dat is ook goed want de Lelylijn is een belangrijk en omvangrijk project. Het is niet voor niets dat bij de start van het kabinet in het hoofdlijnenakkoord en regeerprogramma afgesproken is om op deze lijn stappen te zetten. Binnen de bestaande financiële mogelijkheden zet ik mij in om dit project verder te brengen – en dat begint met goed overleg met de regionale partners.

Voor mijn eerste werkbezoek als Staatssecretaris van openbaar vervoer en milieu ben ik dan ook naar Fryslân en Groningen gegaan en heb ik gesproken met de drie Commissarissen van de Koning van deze twee provincies en Drenthe, de gedeputeerde mobiliteit Fryslân en de burgemeester en wethouder mobiliteit van Leeuwarden. Ik heb dat bewust gedaan omdat het noorden de aandacht moet krijgen die het verdient. In het noorden is het Voorjaarsnotabesluit over de Lelylijn, de schuif naar de Nedersaksenlijn en andere projecten, heel zwaar gevallen. Dat begrijp ik goed. Ik heb in de gesprekken en in de Kamerdebatten ook aangegeven dat deze besluitvorming en de schuif geen schoonheidsprijs verdient.

De gesprekken met de regio waren voor mij een belangrijk moment om te luisteren naar de zorgen en verwachtingen. Als bewindspersoon binnen dit demissionaire kabinet voel ik de verantwoordelijkheid om daar perspectief tegenover te zetten. Met deze brief hoop ik dat perspectief te bieden en beschouw ik mijn toezegging hierover, gedaan tijdens het wetgevingsoverleg lenW van 26 juni, als afgedaan.

¹ Wetgevingsoverleg begrotingsstaten lenW van 26 juni en Commissiedebat MIRT van 2 juli

Realisme

Ik wil in dat perspectief wel realistisch zijn. We hebben de MIRT-systematiek, waarbij het noodzakelijk is om zicht te hebben op minimaal 75% financiering om een stap naar een MIRT-verkenning te kunnen zetten. Dat zou betekenen dat we ruim 10 miljard euro voor de Lelylijn moeten vinden. Het beste is om voor de start van de verkenning zicht te hebben op de volledige € 14,5 miljard die nu ingeschat is en de jaarlijkse onderhoudskosten van € 200–450 miljoen. In deze demissionaire fase zijn de financiële ruimte en besluitvorming beperkt. Desalniettemin wil ik mij binnen de (financiële) mogelijkheden blijven inzetten om perspectief te bieden waar dat mogelijk is. Het demissionaire kabinet wil wel vasthouden aan de 75% financiering voor MIRT-verkenningen, omdat de spelregel het Mobiliteitsfonds ook beheerst houdt. Bij één afwijking volgen er meer. Daarnaast bied je met het starten van de MIRT-verkenning, zonder dat er zicht is op realisatiebudget, valse hoop. De resultaten van een MIRT-verkenning zijn beperkt houdbaar. Ik denk daarom niet dat het helpt in het vertrouwen van de overheid dat we het onderzoek doen, zonder dat er meer zekerheid is over realisatie.

Perspectief

Hoe ziet het perspectief voor de Lelylijn er dan uit? Er wordt gewerkt aan een masterplan Lelylijn. Daarin wordt gekeken naar twee zaken: inhoudelijke uitzoekvragen, onder andere over de inpassing in Heerenveen en Groningen, maar ook een financieel masterplan. Het doel van dit financiële masterplan is om voldoende (beslis)informatie te verzamelen dan wel te genereren die nodig is om het project Lelylijn de stap te laten maken naar de volgende fase. Daarvoor wordt in ieder geval zicht geboden op realistische mogelijkheden voor de bekostiging en financiering van de Lelylijn, als ook de kansrijkheid daarvan. Hierdoor moet er voldoende vertrouwen komen op het halen van de minimaal 75% financieringseis die nodig is om een MIRT-verkenning te starten voor de Lelylijn.

Lelylijn-gezant

Over dit financieel masterplan heb ik gesproken met de gedeputeerde mobiliteit in Fryslân, Matthijs de Vries. Hij kwam met het voorstel om, in het verlengde van het financieel masterplan, een gezaghebbend persoon als adviseur te vragen. Deze persoon geeft advies over hoe een dergelijk groot project als de Lelylijn perspectief kan krijgen. Daarbij gaat het om een vrij brede opdracht: bijvoorbeeld door te kijken naar andere vormen van financiering. Of om te zien of faseren van de aanleg mogelijk is, door bijvoorbeeld nu een eerste stuk aan te leggen. In de stuurgroep Lelylijn is voor deze persoon vervolgens – op voordracht van de regio – een profielschets opgesteld.

Van de Lelylijn-gezant wordt gevraagd:

- Statuur om boven de partijen te kunnen staan,
- Kennis van financiering en bekostiging van grote projecten,
- Kennis van- of affiniteit met infrastructuur of gebiedsontwikkeling,
- Kennis van (financiële) overheidsprocessen.

De hoofdvragen waar de gezant naar gaat kijken zijn:

- Hoe kan zicht komen op een realistische bekostiging/financiering voor de Lelylijn en de kosten daaraan. Welke constructies passen daarbij?
- In hoeverre is de MIRT-systematiek geschikt voor projecten van meer dan € 10 miljard? In hoeverre passen dergelijke projecten binnen het Mobiliteitsfonds of is een andere fondsstructuur realistischer?

- Welke rol kunnen bouwfaserings hebben?
- Welke rol spelen bijkomende kosten als (1) onderhouds- en exploitatiekosten; (2) het doorrijden van de treinen van Lelystad naar Amsterdam en eventueel van Groningen naar de Duitse grens; (3) de aanvullende kosten (onrendabele toppen) die worden gemaakt om grootschalige woningbouw langs de lijn mogelijk te maken, door bijvoorbeeld grondsanering of verplaatsing van bestaande bedrijven(terreinen).

Het advies in relatie tot de eerste fase van het masterplan moet in het eerste kwartaal van 2026 gereed zijn. Rijk en regio zijn voornemens in januari of februari een Lelylijnconferentie te organiseren, waar de resultaten vanuit het masterplan tot dan toe worden besproken. De mogelijke punten die uit deze conferentie komen, worden meegenomen voor een eindversie die eind Q1 2026 wordt opgeleverd. Dit zal een advies zijn aan een volgend kabinet, aangezien dergelijke bedragen in demissionaire status niet aan de orde zijn.

In de zomerperiode is intensief gezocht naar iemand die deze rol goed kan vervullen. In de zomer is er door de regionale partners – in samenspraak met de stuurgroep Lelylijn en het Ministerie van IenW – contact gezocht met de heer Klaas Knot (voormalig president van De Nederlandsche Bank). De heer Knot heeft aangegeven de rol van Lelylijn-gezant graag te willen vervullen. Met de heer Knot wordt de komende weken besproken hoe hij invulling wil geven aan deze rol. Ik ben blij dat de heer Knot deze belangrijke taak op zich wil nemen en zie uit naar zijn advies.

Met deze brief beschouw ik mijn toezegging gedaan tijdens het commissiedebat MIRT van 2 juli als afgedaan².

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen

² TZ202507-066