

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 18

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 november 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 23 september 2024 inzake de voortgang van MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn (Kamerstuk 36 600 A, nr. 6).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 19 november 2024. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Klopt het dat de Lelylijn alleen kan rijden als er ruimte komt op het spoor tussen Lelystad en Amsterdam, dat wil zeggen een verdubbeling van het spoor en de aanpak van het station Weesp? Hoe zijn die onderdelen en de kosten daarvan meegenomen in het onderzoek?

Antwoord 1

Nee, dat klopt niet. In de onderzoeken van de Lelylijn is uitgegaan van de situatie op het spoor in 2040, waarbij verondersteld wordt dat de projecten OV-SAAL en derde perron Amsterdam Zuid gerealiseerd zijn en dat ERTMS geïmplementeerd is op de SAAL-corridor. De intercity's die Lelystad als eindbestemming hebben tot de aanleg van de Lelylijn, rijden na aanleg door over de Lelylijn. Daardoor is er tussen Amsterdam en Lelystad geen extra infrastructuur nodig om de treinen op de infrastructuur te laten passen. Er is wel vervolgonderzoek gedaan naar de reizigersaantallen in de treinen tussen Amsterdam en Lelystad. In het MIRT-onderzoek wordt daarover nu geconcludeerd dat er geen knelpunten optreden op dit traject door de Lelylijn.

Vraag 2

Is overwogen om de hyperloop-ontwikkeling als mogelijkheid mee te nemen in het onderzoek? Zo nee, waarom niet? Kan dit in de verkenning alsnog gedaan worden?

Antwoord 2

Dat is in beide MIRT-onderzoeken overwogen. Bij de Nedersaksenlijn is deze optie niet verder uitgewerkt, omdat het niet past bij de lokale schaal van de lijn en omdat er gezocht wordt naar aansluiting op het bestaande spoor in Veendam en Emmen. Bij de Lelylijn is het niet verder uitgewerkt, omdat er gezocht is naar aansluiting op het bestaande spoor bij Lelystad. In het algemeen geldt voor verkenningen dat alle (technische) opties op tafel liggen. Dat geldt daarmee ook voor een hyperloop als dit een relevante optie is.

Vraag 3

Hoe worden afspraken gemaakt over extra te realiseren woningbouw? Zijn de provinciale en gemeentelijke besturen in de regio's van de Lelylijn bereid om harde afspraken te maken met het Rijk over de te realiseren aantallen woningen, zodat de woningen ook daadwerkelijk binnen de afgesproken tijd gebouwd kunnen worden?

Antwoord 3

Over extra te realiseren woningbouw moet na deze onderzoeken het gesprek nog gevoerd worden. Daarbij moeten de woningbouwafspraken verder uitgewerkt worden. Het kabinet zet in op harde afspraken met provinciale en gemeentelijk besturen over woningbouw bij infrastructuurinvesteringen door het Rijk.

Vraag 4

Kunnen bij de verkenning ook de kansen voor het goederenvervoer worden meegenomen?

Antwoord 4

In algemene zin geldt voor verkenningen dat alle opties op tafel liggen, dat geldt ook voor (kansen voor het) goederenvervoer.

Vraag 5

Is een studie gedaan naar een snelle «Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)»-verbinding of een «Bus-rapid-transit (BRT)»-buslijn tussen Groningen–Veendam–Ter Apel–Emmen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is daaruit gekomen?

Antwoord 5

In het onderzoek is gekeken naar de vergelijking met de huidige HOV-snelbus tussen Emmen en Groningen. Deze bus voldoet ook aan de BRT-criteria zoals snelheid en frequentie. Deze bus stopt zeer beperkt in de tussengelegen kernen en rijdt met 100 kilometer per uur rechtstreeks via de N34. Een route van Groningen naar Emmen via Veendam en Ter Apel zou een behoorlijk langzamer alternatief zijn dan deze bestaande bus. Vanuit Stadskanaal rijdt ook een HOV-snelbus naar Groningen via de N34.

Uit het onderzoek blijkt dat er met de trein veel snellere reistijden gehaald kunnen worden op de route Groningen–Emmen via Ter Apel. De optie van een HOV-verbinding is daarom niet verder uitgewerkt, ook omdat er gezocht wordt naar aansluiting op het bestaande spoor in Veendam en Emmen. Uit het onderzoek blijkt dat aansluiting op het bestaande spoor de grootste reizigerspotentie heeft. Vóór de ingebruikname van de spoorlijn Groningen–Veendam in 2012 reed er een HOV-bus naar Groningen, maar het aantal reizigers dat met de trein naar Groningen reist, is groter.

Vraag 6

Is in het onderzoek, waarin staat dat de busvarianten te langzaam zijn ten opzichte van treinvarianten, alleen vergeleken met de bus die nu rijdt (dus met de vele stops), of is bekeken wat het verschil zou zijn met een snelle HOV- of BRT-verbinding (Groningen–Veendam–Ter Apel–Emmen)? Wat is het verschil in kosten tussen een snelle HOV- of BRT-verbinding enerzijds en het treintracé anderzijds?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 5.

Vraag 7

Waarom is er niet voor gekozen om ook de hyperloopverbinding als haalbaar alternatief te onderzoeken voor de Nedersaksenlijn? Kan dit alsnog betrokken worden bij het vervolg?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 2. De hyperloop is niet passend voor de lokale schaal van de Nedersaksenlijn.

Vraag 8

Kan in een overzichtelijk schema worden weergegeven wat de geschatte kosten voor de Lelylijn nu zijn, welk deel hiervan door het Rijk en welk deel door de regio gereserveerd is, hoeveel geld er maximaal uit EU-fondsen zou kunnen komen en voor welk deel van het geschatte budget nu nog geen middelen beschikbaar zijn?

Antwoord 8

Huidige kosteninschatting bundelingsalternatief	€ 13,8 miljard (bandbreedte € 9,8–17,9 miljard) voor aanleg en structureel jaarlijks € 200 tot 415 miljoen voor beheer, onderhoud en vervanging
Reservering door Rijk	Ruim € 3,4 miljard voor aanleg, geen reserveringen voor onderhoud

Reservering door Regio	€ 10 miljoen voor studiekosten
Toezegging door EU-fondsen	Vanuit EU-fondsen zijn nu nog geen toezeggingen gedaan. Zie verder vraag 18
Tekort	€ 10,4 miljard aanleg en volledige dekking structurele kosten voor beheer, onderhoud en vervanging

Vraag 9

Kan in een overzichtelijk schema worden weergegeven wat de geschatte kosten voor de Nedersaksenlijn nu zijn, welk deel hiervan door het Rijk en welk deel door de regio gereserveerd is, hoeveel geld er mogelijk maximaal uit EU-fondsen zou kunnen komen en voor welk deel van het geschatte budget nu nog geen middelen beschikbaar zijn?

Antwoord 9

Huidige kosteninschatting ingroeimodel, in aanvulling op Veendam–Stadskanaal	€ 1,7 miljard (bandbreedte € 1,2–2,25) miljard) voor aanleg en structureel jaarlijks € 25 tot 35 miljoen voor beheer, onderhoud en vervanging
Veendam–Stadskanaal	€ 153 miljoen
Reservering door Rijk	€ 87 miljoen reservering + € 5 miljoen uitgekeerd aan regio
Reservering door Regio	€ 65 miljoen(exclusief btw) + € 5 miljoen studiekosten
Toezegging door EU-fondsen	Vanuit EU-fondsen zijn nu nog geen toezeggingen gedaan. Aangezien Veendam–Emmen geen Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) is, is hier geen Connecting Europe Facility-bijdrage mogelijk. Opname van Veendam–Emmen in het TEN-T-netwerk zal de kosten aanzienlijk doen toenemen, terwijl de kans op een substantiële Europese bijdrage nihil is.
Tekort	€ 1,7 miljard aanleg en volledige dekking structurele kosten voor beheer, onderhoud en vervanging.

Vraag 10

Wat is er concreet qua financiën en anderszins nodig om over te gaan naar een volgende fase in het MIRT-project Lelylijn?

Antwoord 10

De MIRT-spelregels¹ schrijven voor dat om de stap te kunnen zetten naar de verkenningsfase 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 er zicht moet zijn op in totaal ca. € 10,4 miljard. Er is nu zicht op ruim € 3,4 miljard. Er ontbreekt dus nog zicht op € 7 miljard aanlegkosten en de dekking van de structurele beheer- en onderhoudskosten.

Vraag 11

Kan een inschatting gegeven worden van hoeveel extra woningen er de komende jaren gebouwd kunnen worden rondom (toekomstige) stations waar de Lelylijn zou stoppen?

¹ Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) | Rapport | Rijksoverheid.nl

Antwoord 11

De Lelylijn, met bijbehorend ontwikkelperspectief, heeft in de plaatsen direct langs het onderzochte tracé een potentie van 55.000 tot 115.000 extra woningen (bovenop de 66.000 woningen die er in het hoge groeiscenario al in noordelijk Nederland voorzien worden zonder Lelylijn).

Vraag 12

Kan er voor het project Lelylijn afgeweken worden van de MIRT-spelregels dat er minimaal zicht moet zijn 75 procent van de kosten? Zo nee, op grond van welke regels mag dit niet? Zo ja, zou de MIRT-verkenning dan alsnog spoedig kunnen aanvangen?

Antwoord 12

Het volgen van de MIRT-spelregels is geen verplichting die voortvloeit uit wet- en regelgeving. De MIRT-spelregels zijn gemaakt om te voorkomen dat er projecten worden opgestart zonder voldoende zicht op financiering, om daarmee grip te houden op de beheersbaarheid van het Mobiliteitsfonds en de projecten zelf.

Vanuit beleidsoogpunt zijn er zwaarwegende redenen om vast te houden aan de 75%-financiering:

- het ontbreken van financiering geeft geen duidelijkheid aan projectontwikkelaars, inwoners en bedrijven. Het is daarbij de vraag wat er in bijvoorbeeld het participatieproject voorgelegd wordt, aangezien er geen budget is voor realisatie en daarmee ook geen zekerheid tot aanleg;
- een MIRT-verkenning van deze omvang kost al snel tientallen miljoenen en veel ambtelijke inzet. De resultaten van een dergelijke verkenning zijn beperkte tijd bruikbaar, waarbij het geen doelmatige besteding van capaciteit/middelen kan zijn;
- bij een dergelijk groot project is het goed om aan de voorzijde goed na te denken over beheersbaarheid en financierbaarheid. De 75%-regel helpt daarbij;
- precedentwerking voor andere projecten. Als bij één project wordt afgeweken van de spelregels, zal de druk ontstaan om dit vaker te doen. De beheersbaarheid van het Mobiliteitsfonds komt zo onder nog grotere druk te staan – De aangenomen motie Stoffer/Grinwis (Kamerstuk 36 600-XII, nr. 49) roept ook op om hier inzicht in te geven;
- de kostenramingen voor de Lelylijn zullen door prijsstijgingen hoger worden, maar dat wordt door het ontbreken van een reservering niet geïndexeerd. Het dekkingsprobleem groeit daarmee.

Vraag 13

Wat zijn de gevolgen als niet op korte termijn voldaan wordt aan de MIRT-voorwaarde van 75 procent zicht op financiering? Betekent dit dan dat het project stil komt te liggen en er nieuwe langdurige vertraging optreedt? Zo nee, hoe zit het dan wel?

Antwoord 13

Als niet voldaan wordt aan de MIRT-voorwaarde van 75% financiering, hoeft het niet zo te zijn dat het project stil komt te liggen. De onderzoeken naar Lelylijn en Nedersaksenlijn kunnen, ook zonder een besluit om een verkenning te starten, doorgaan. De MIRT-onderzoeken hebben al veel beslisinformatie opgeleverd. Er zijn echter ook nog zaken die nader onderzoek vragen. Bijvoorbeeld de aanlanding van de trein op station Groningen of de inpassing van het spoor en woningen in Emmeloord kan als onderzoeksvraag worden bekeken.

Vraag 14

Hoe staat het met het overleg met de Duitse, Deense en Zweedse overheden over het versnellen van het spoorverkeer tussen Nederland, Duitsland en Scandinavië (uitvoering motie-De Hoop/Krul (Kamerstuk 29 984, nr. 1168))? Wat is er sinds de aanneming van deze motie concreet gebeurd en wat zijn de uitkomsten hiervan?

Antwoord 14

Er is intensief contact geweest met onder andere collega's uit Duitsland, Denemarken en Zweden. Met name met Duitsland is op regelmatige basis gesproken over de Lelylijn. Met Duitsland is afgesproken dat gezamenlijk onderzoek wordt gedaan naar de verwachte ontwikkelingen qua wonen, werken en bereikbaarheid op de langere termijn voor Noord-Nederland, Noord-Duitsland en zo mogelijk ook Denemarken. Ook de rol die de Lelylijn naar bijvoorbeeld Hamburg of Kopenhagen daarbij zou kunnen spelen, wordt onderzocht. Vooral nog lijkt de internationale potentie van de Lelylijn echter kansrijker in de richting van België en Frankrijk dan naar Duitsland of Denemarken.

Vraag 15

Worden de projecten Lelylijn en Nedersaksenlijn geraakt door Rijksbrede en/of departementale taakstellingen? Zo ja, wat zijn de concrete gevolgen hiervan?

Antwoord 15

De departementale taakstelling voor IenW wordt nog uitgewerkt. Daar kan niet op vooruit worden gelopen.

Vraag 16

Wat is de actuele planning voor het project Lelylijn?

Antwoord 16

De volgende fase in het MIRT-proces voor de Lelylijn is de MIRT-verkenning. Voor het starten van deze MIRT-verkenning zijn twee zaken noodzakelijk: een gedragen beeld over de opgave en oplossingsrichtingen en zicht op 75% financiering van de geraamde kosten. In het BO MIRT noordelijk Nederland zijn de rapportages – en daarmee de opgave en oplossingsrichtingen – vastgesteld, maar is ook geconstateerd dat er nog geen zicht is op de benodigde financiering.

Volgens de vastgestelde rapportages is er voor de verkenning voor de Lelylijn minimaal 3 jaar nodig is. Daarna volgt een planuitwerking waar naar verwachting minimaal 8 jaar voor nodig is, gezien het lange tracé. De realisatie zal waarschijnlijk zo'n 10 jaar duren, waarna nog een testfase van minimaal 1 jaar volgt. Daarmee zou de Lelylijn bij positieve besluitvorming ongeveer rond 2050 kunnen rijden.

Vraag 17

Wat is de actuele planning voor het project Nedersaksenlijn?

Antwoord 17

De volgende fase in het MIRT-proces voor de Nedersaksenlijn is de MIRT-verkenning. Voor het starten van deze MIRT-verkenning zijn twee zaken noodzakelijk: een gedragen beeld over de inhoud en zicht op 75% financiering. In het BO MIRT noordelijk Nederland zijn de rapportages – en daarmee de opgave en oplossingsrichtingen – vastgesteld, maar is ook geconstateerd dat er nog geen zicht is op de benodigde financiering.

Volgens de vastgestelde rapportage is er voor de verkenning Nedersaksenlijn minimaal 2 jaar nodig is. Daarna volgt een planuitwerking waar naar verwachting minimaal 3 jaar voor nodig is. De realisatie zal

waarschijnlijk zo'n 8 jaar duren, waarna nog een testfase van 1 jaar volgt. Daarmee zou de Nedersaksenlijn bij positieve besluitvorming ongeveer rond 2040 kunnen rijden.

Vraag 18

Wat is de verwachte bijdrage van de Europese Unie aan de Lelylijn?

Antwoord 18

Er is nu nog geen concrete verwachte bijdrage van de Europese Unie aan de Lelylijn. Voor cofinanciering vanuit Europa kan, nu de Lelylijn is opgenomen op de TEN-T-kaart, een aanvraag ingediend worden voor medefinanciering vanuit de Connecting Europe Facility (CEF). Onder de lopende EU-meerjarenbegroting (2021–2027) kan geen aanvraag meer worden ingediend omdat het huidige budget inmiddels vrijwel is uitgeput. De verwachting is dat onder de nieuwe EU-meerjarenbegroting (2028–2034) opnieuw ruimte zal worden gecreëerd voor CEF. Een aanvraag voor medefinanciering uit het CEF zal worden beoordeeld door de Europese Commissie. Gezien de status van de Lelylijn op het uitgebreide netwerk, is de verwachting dat een maximale Europese bijdrage hooguit enkele tientallen miljoenen zal zijn.

Vraag 19

Kan een uitgebreid overzicht opgesteld worden van de positieve effecten van de Nedersaksenlijn, met daarbij toegelicht aan welke beleidsterreinen van welke ministeries dit bijdraagt?

Antwoord 19

Een uitgebreid overzicht van de positieve effecten van de Nedersaksenlijn is eerder met de Kamer gedeeld in de kamerbrief over de voortgang van beide lijnen² en als bijlage bij de MIRT-brief van 11 november³. Er zijn onder andere positieve effecten te verwachten in arbeidsplaatsen en woningen.

² Kamerstuk 36 600-A, nr. 6

³ Kamerstuk 36 600-A, nr. 16