

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

1709

Vragen van het lid **Olger van Dijk** (Nieuw Sociaal Contract) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *Europese financiering voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn* (ingezonden 4 februari 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 maart 2025).

Vraag 1, 2 en 3

Heeft u in januari 2025 gesproken met de Eurocommissaris voor duurzaam vervoer, de heer Tzitzikostas, zoals u heeft aangekondigd in het commissiedebat Spoor op 15 januari jongstleden?

Zo ja, kunt u een verslag doen toekomen aan de Kamer van het gesprek dat u heeft gevoerd met de heer Tzitzikostas, en daarbij specifiek ingaan op datgene wat over de Lelylijn en Nedersaksenlijn is besproken?

Zo nee, bent u bereid dit gesprek zo spoedig mogelijk alsnog te voeren?

Antwoord 1, 2 en 3

Op 19 februari is het gesprek met de heer Tzitzikostas gevoerd over onder andere de Lelylijn en Nedersaksenlijn. Het eerder geplande moment kwam te vervallen en het was helaas niet mogelijk om eerder een gesprek ingepland te krijgen. Het gesprek met de heer Tzitzikostas was prettig, waarin we afgesproken hebben om medio april uitgebreider door te praten met elkaar.

Vraag 4

Welke kansrijke Europese financieringsmogelijkheden ziet u voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn? Welke bijdrage is er mogelijk uit de Connecting Europe Facility (CEF) van € 33,7 miljard?

Antwoord 4

Zoals in eerdere antwoorden op Kamervragen van de heer Olger van Dijk en Pierik¹ is aangegeven, kunnen Europese fondsen, zoals de structuurfondsen of specifieke programma's gericht op infrastructuur en duurzaamheid, een financiële aanvulling vormen voor de uitvoering van een project, maar kunnen deze pas in een later stadium – tijdens verkenning of planuitwerking – van het project worden aangevraagd. Een aanvraag voor medefinanciering uit de CEF wordt na indiening beoordeeld door de Europese Commissie (hierna

¹ Kamerstukken 2024Z18435

Commissie), waar het in praktijk ook moet concurreren tegen andere Europese projecten. De Commissie heeft bevestigd dat vanuit de Europese Unie geen toezeggingen vooraf gedaan kunnen worden over mogelijke financieringskansen van concrete infrastructuurprojecten, ook niet voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn.

De onzekerheid over de toewijzing maakt het niet mogelijk om deze middelen nu als directe financiering/bekostiging te beschouwen. Europese fondsen moeten vooral als aanvullende bron van financiering worden gezien, die kan bijdragen aan de totale financieringsmix, maar niet als primaire dekking. Dit betekent dat voor een MIRT-faseovergang, waarvoor zicht op (een bepaald percentage) financiering is vereist, Europese fondsen over het algemeen niet kunnen worden meegerekend.

Zoals eerder in het commissiedebat MIRT van vorig jaar en in de schriftelijke beantwoording van de begrotingsvragen van 8 oktober² vorig jaar aangegeven, zijn de middelen uit het huidige Connecting Europe Facility (CEF) grotendeels belegd. Onder de lopende EU-meerjarenbegroting 2021–2027 kunnen geen aanvragen meer ingediend worden, omdat het huidige Europese budget inmiddels vrijwel is uitgeput. Het is daarnaast nog onzeker welke financiële ruimte de nieuwe EU-meerjarenbegroting 2028–2034 zal bieden voor Europese infrastructuurinvesteringen, ook gelet op de brede wens om de Europese begroting te vereenvoudigen.

Onder het CEF-programma is er € 25,8 miljard beschikbaar voor subsidies uit het EU-budget 2021–2027 om projecten van het Trans-Europese Transportnetwerk in EU-lidstaten mede te financieren. € 11,3 miljard daarvan is voor cohesielanden. Daarmee blijft een budget over van € 14,5 miljard voor alle lidstaten en geassocieerde landen. Ter illustratie, voor de gehele huidige CEF-begrotingsronde 2021–2027, hebben projecten in heel Nederland en verspreid over alle modaliteiten een bedrag van circa € 400 miljoen ontvangen. Stel dat dit bedrag in de volgende periode gelijk blijft, dan is zelfs bij een aanzienlijke toekenning van middelen aan de Lelylijn nog een zeer groot bedrag noodzakelijk om de stap naar verkenning te kunnen zetten. Uitdaging is daarnaast dat de Lelylijn onderdeel is van het uitgebreide netwerk, waarvoor slechts een klein deel van het budget beschikbaar is; het meeste budget zou beschikbaar komen voor het (uitgebreide) kernnetwerk waar al in 2030 aan harde doelen moet worden voldaan.

Tot slot gelden de hoogste cofinancieringspercentages voor de grensoverschrijdende delen van het netwerk, waar bij de Lelylijn slechts voor een gedeelte sprake van is. De huidige ramingen van de Lelylijn (op prijspeil 2024) gaan uit van een investering van € 13,8 miljard voor het deel Lelystad tot Groningen. In dit bedrag is de internationale component niet opgenomen. Hiervoor is aanvullend ten minste € 9 miljard nodig voor het deel Groningen-Bremen, waarvan minstens € 3 miljard in Nederland en € 6 miljard in Duitsland. Zoals ook in het commissiedebat MIRT van 25 november 2024 is aangegeven, is het deel Groningen-Bremen voor Duitsland momenteel helaas geen prioriteit. Het ministerie blijft in gesprek met Duitsland om dit onder de aandacht te brengen.

Voor de Nedersaksenlijn geldt dat het meeste budget benodigd is voor het traject tussen Stadskanaal en Emmen. Dit deel is niet op de TEN-T-kaart opgenomen en kan derhalve in de huidige structuur van het CEF, niet voor financiering in aanmerking komen. Het opnemen van Stadskanaal-Emmen in het TEN-T is ook niet opportuun, aangezien de kosten om het tracé te laten voldoen aan de TEN-T-eisen hoger zouden zijn dan de eventuele financiële bijdrage uit Europa.

Vraag 5 en 6

Zijn er, gezien het feit dat de komende periode wordt gesproken over de invulling van het nieuwe Europese Meerjaren Financieel Kader (2028–2034), afspraken te maken over middelen voor de Nedersaksenlijn en Lelylijn, met zo mogelijk een doorkijk naar het Meerjaren Financieel Kader van 2035–2041 en daarna?

Zijn er ook andere mobiliteitsprojecten die Nederland voor Europese financiering in aanmerking wil laten komen?

² Kamerstukken 2024Z15502

Antwoord 5 en 6

De komende tijd zal er eerst een voorstel moeten komen vanuit de Europese Commissie voor een Meerjarig Financieel Kader (MFK) 2028–2034. Het is nog onduidelijk wat het beschikbare budget voor de volgende periode zal zijn. Daarnaast is het nog onzeker of deze een Connecting Europe Facility programma zal bevatten in huidige vorm, gelet op de wens om de Europese begroting te vereenvoudigen. Voor de algemene MFK-inzet blijft de inzet zoals opgenomen in het Hoofdlijnenakkoord (€ 1,6 miljard korting op de Nederlandse afdrachten) en Regeerprogramma leidend (het niet aangaan van nieuwe gemeenschappelijke schulden). Over de verdere standpuntbepaling ten aanzien van het MFK wordt de Kamer binnenkort nader geïnformeerd door de Ministers van Buitenlandse Zaken en Financiën. Hierbij zal een integrale afweging moeten worden gemaakt tussen verschillende beleidsprioriteiten van Nederland. Hierop kan nu dus nog niet vooruitgelopen worden.

Vraag 7 en 8

Welke Europese middelen zijn er beschikbaar voor militaire mobiliteit en ziet u mogelijkheden om Nederlandse verbindingen, zoals de Lelylijn, hieruit te financieren?

Hoe beoordeelt u de mogelijkheid om, in gesprek met de Minister van Defensie, de Lelylijn als prioritair aan te merken voor defensietransport wegens onder andere de verbinding met Eemshaven?

Antwoord 7 en 8

De Commissie beschikt over financieringsprogramma's voor cofinanciering van zogenaamde dual use infrastructurele projecten, die zowel civiele als militaire mobiliteit verbeteren. Specifiek is er de CEF (Connecting Europe Facility) militaire mobiliteit subsidieregeling voor het verbeteren van infrastructuur op het TEN-T en TEN-T military mobility netwerk (dual use). Ook hier geldt dat een aanvraag getoetst moet worden door de Europese Commissie en dat het totale CEF-budget voor militaire mobiliteit beperkt is. In de begrotingsperiode 2021–2027 bedroeg dit in totaal circa € 1,7 miljard, die inmiddels volledig uitgeput is. Nederland heeft hieruit € 44 miljoen ontvangen.

Momenteel wordt door de Commissie gewerkt aan het MFK, waar ook middelen voor militaire mobiliteit onderdeel van kunnen zijn. IenW en Defensie trekken samen op om te kijken naar mogelijke projecten op de belangrijkste voor militaire mobiliteit gebruikte transportroutes. Defensietransporten zijn voornamelijk west-oost gericht. Voor de huidige transporten worden vooral de grensovergangen in midden-Nederland gebruikt, omdat hierbij een goede aansluiting richting Oost-Europa is. Voor deze transporten biedt de verbinding Lelystad-Groningen daarmee geen meerwaarde, ook niet als omreisroute. Ook transporten vanaf Eemshaven richting het oosten zullen naar verwachting geen gebruik gaan maken van het stuk Lelystad-Groningen en gebruiken de grensovergangen in midden-Nederland. Het deel Groningen-Bremen kan voor de transporten uit de Eemshaven een potentiële omreisroute vormen. Het nadeel bij deze route is dat er minder goede aansluiting in Duitsland en verder naar Oost-Europa is. Voor de Lelylijn zijn de kansen voor financiering voor militaire mobiliteit daarmee beperkt tot het internationale deel. Daarbij geldt ook hier dat verdere verbeteringen voor de Wunderline, investeringen in Duitsland nodig zijn en dat hiervoor in Duitsland momenteel geen financiering is.

Vraag 9 en 10

Bent u in gesprek met de Europese Investeringsbank over mogelijke financiering van de Nedersaksenlijn en Lelylijn en zo ja, wat is de stand van zaken?

Zo nee, bent u bereid om zelf het gesprek aan te gaan met de Raad van Bestuur van de Europese Investeringsbank over deze opties?

Antwoord 9 en 10

Nee, wanneer geld wordt ontvangen van de Europese Investeringsbank (EIB) betreft het altijd een lening met rente, waarbij conform de begrotingssystematiek de bekostiging van de terugbetaling en de rentevergoeding eerst binnen Nederland geregeld moet worden. Als er zicht is op deze bekostiging, dan kan ook zonder EIB-financiering de MIRT-verkenning opgestart worden.

EIB-financiering is daarom wat het Rijk betreft geen oplossing zolang de garanties (en de schuld) voor financiering geheel bij de lidstaat (Nederland) terechtkomen. Voorts geldt dat bij de Nedersaksenlijn en Lelylijn de exploitatiekosten van de lijnen (inclusief onderhoud, rente en aflossing) groter zijn dan de exploitatieopbrengsten. Dit verschil komt ten laste van de Rijksbegroting en hiervoor is tevens geen dekking.