



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IENW/BSK-2025/105551

Uw kenmerk
2025Z08154

Bijlage(n)
1

Datum 15 mei 2025
Betreft Beantwoording vragen over het artikel 'Nederland loopt
Brusselse miljarden mis na graai in budget voor Lelylijn'

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u de beantwoording aan op de vragen van het lid Eerdmans (JA21)
over Europese financiering voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn¹ (2025Z08154).

Hoogachtend,
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT - OPENBAAR
VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen

¹ AD, 21 april 2025, (Nederland loopt Brusselse miljarden mis na graai in budget voor
Lelylijn | Politiek | AD.nl)

2025Z08154

Antwoorden op vragen van het lid Eerdmans (JA21) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het artikel 'Nederland loopt Brusselse miljarden mis na graai in budget voor Lelylijn'

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel 'Nederland loopt Brusselse miljarden mis na graai in budget voor Lelylijn'?

Kenmerk
IENW/BSK-2025/105551

Ja, dit artikel is bekend.

Vraag 2

Bent u zich bewust van het risico dat Nederland mogelijk miljarden euro's, bestemd voor de aanleg van de Lelylijn, aan Europese subsidie misloopt?

Ik deel de conclusie van het artikel niet. Het staat namelijk nog niet vast hoeveel geld de EU voor de volgende Europese meerjarenbegroting zal hebben. Daarnaast is het nog onzeker of die begroting een Connecting Europe Facility (CEF) programma zal bevatten in huidige vorm, gelet op de wens om de Europese begroting te vereenvoudigen.

Als we kijken naar de huidige verdeling van de CEF-gelden, dan zal de mogelijke bijdrage van EU-financiering aan de totale financiering van de Lelylijn beperkt zijn. Zo heeft Nederland onder het huidige CEF-programma dat liep van 2021 tot 2027, maar inmiddels volledig is uitgeput, in totaal ongeveer €400 miljoen ontvangen. Op basis van deze ratio en het feit dat bij de toekenning van Europese middelen de focus waarschijnlijk op grensoverschrijdende spoorverbindingen zal liggen, is te verwachten dat er ook in de toekomst slechts een beperkt deel van de budgettaire opgave voor de Lelylijn kan worden gedekt vanuit EU-gelden. Zie hiervoor ook de antwoorden op vragen van het lid Olger van Dijk over Europese financiering voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn van 24 maart 2025².

Nederland heeft zich wel ingezet om maximaal voor te sorteren op het aanvragen van toekomstige aanvullende Europese financiering voor de Lelylijn. Dit is één van de redenen dat Nederland de Lelylijn wel tentatief op het TEN-T netwerk heeft laten opnemen. Europese fondsen moeten hierbij wel vooral als aanvullende bron van financiering worden gezien, die kan bijdragen aan de totale financieringsmix, maar niet als primaire dekking. Deze fondsen kunnen pas in een later stadium – tijdens verkenning of planuitwerking – van het project worden aangevraagd. We werken door aan de Lelylijn via het Masterplan, waar ook de uitvoerbaarheid en bekostigingsmogelijkheden verder worden uitgewerkt.

Vraag 3.

Afgelopen december is de motie 'het bestaande budget voor de Lelylijn gereserveerd houden en niet aanwenden voor andere doeleinden', kamerbreed aangenomen, waarom heeft u deze motie niet gerespecteerd?

Bij de Voorjaarsnota is uiteindelijk door de coalitiepartijen en het kabinet besloten om geld aan de reservering van de Lelylijn te onttrekken ten behoeve van de

² Kamerstukken 2025Z01892.

Nedersaksenlijn, het bestaande spoor bij Meppel, de N36 en de sluis bij Kornwerderzand.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Vraag 4.

Bent u voornemens om vaker unaniem aangenomen moties naast zich neer te leggen?

Kenmerk
IENW/BSK-2025/105551

Nee.

Vraag 5.

Waarom heeft u het parlement niet tijdig geïnformeerd over de mogelijke negatieve gevolgen van de graai uit het potje van de Lelylijn gelden en daarmee de gevolgen voor het mogelijke wegvallen van Europese subsidie voor de Lelylijn?

Over de mogelijkheden van Europese financiering is de Kamer geïnformeerd met de brief van 24 maart jl.³ Daarnaast kan, zoals aangegeven bij vraag 1, Europese subsidie pas worden aangevraagd in een latere fase, zoals een MIRT-verkenning of planuitwerking. Met de oorspronkelijke ongeveer €3,5 miljard die voor de Lelylijn gereserveerd stond, was het niet mogelijk om de vervolgstap naar de start van de MIRT-verkenning te zetten. Dit omdat er niet werd voldaan aan de regel dat er dan zicht moet zijn op voldoende financiering (ongeveer €10 miljard) om zicht te hebben op realisatie.

Het is ook niet zo dat de kans op Europese subsidie per direct wegvalt. Voor de Lelylijn wordt conform verzoek van de Kamer doorgewerkt aan het Masterplan Lelylijn.

Vraag 6.

Wat zijn de eerst signalen die u heeft ontvangen vanuit de Europese Commissie aangaande het gegraai van de regering uit de Lelylijn gelden?

De Europese Commissie heeft hierover, voor zover bekend, geen signalen afgegeven.

Vraag 7.

Welke concrete stappen worden alsnog genomen om het vertrouwen van de Europese Commissie te herstellen en de cofinanciering alsnog veilig te stellen?

Er is mijns inziens geen sprake van een geschaad vertrouwen bij de Europese Commissie dat hersteld moet worden. Via het Masterplan Lelylijn worden samen met de regio de inhoudelijke keuzes en mogelijkheden voor toekomstige bekostiging van deze spoorlijn in beeld gebracht. Daaronder vallen ook mogelijke Europese subsidies. Als we kijken naar de huidige verdeling van de CEF-gelden en de focus die waarschijnlijk op een grensoverschrijdend deel zal liggen, dan zal de mogelijke bijdrage van EU-financiering aan de totale financiering beperkt zijn.

Vraag 8.

Wat is de reactie van provincies en gemeenten in Noord-Nederland op het mogelijk wegvallen van Europese financiering, en hoe typeert u de algehele teneur daarvan?

³ Kamerstukken 2025Z01892.

De bij de Lelylijn betrokken bestuurders hebben hun teleurstelling geuit over de herbestemming van een deel van de Lelylijnreservering. Zij hebben zich richting het ministerie niet specifiek geuit over het mogelijk wegvallen van Europese financiering. Tegelijkertijd wordt het ook als positief ervaren dat er een belangrijke stap gezet kan worden met de Nedersaksenlijn en andere infrastructurele projecten.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk
IENW/BSK-2025/105551

Vraag 9.

Bent u bereid publiekelijk te erkennen dat de huidige gang van zaken een bedreiging vormt voor de voortgang van de Lelylijn?

Ik erken dat de besluitvorming bij de Voorjaarsnota de Lelylijn niet dichterbij heeft gebracht. Het is onder alle omstandigheden een buitengewone opgave om infrastructurele projecten met een omvang van bijna €14 miljard⁴ gefinancierd te krijgen. Voor de besluitvorming over een project met een dergelijke omvang is meer voorbereiding en geld nodig. Met het Masterplan voor de Lelylijn en de *Uitvoeringsstrategie langjarige infrastructuur en woningbouw* kijken we verder naar de uitvoerbaarheid en financieringsmogelijkheden voor grote infrastructurele projecten zoals de Lelylijn. Voor het Masterplan worden de eerste resultaten aan het einde van dit jaar bereikt. Voor de Uitvoeringsstrategie zal dat dit najaar zijn.

⁴ Prijspeil 2024