Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> 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

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/166813

Bijlage(n)
1

Datum 16 oktober 2026
Betreft Kabinetsreactie advies Lelylijngezant

Geachte voorzitter,

Op 30 januari is het advies van de Lelylijngezant Klaas Knot en het Masterplan Lelylijn met de Tweede Kamer gedeeld. Vanwege de demissionaire status van het kabinet toen, is destijds geen kabinetsreactie gegeven op dat advies. Direct na mijn aantreden heb ik dit dossier opgepakt: ik ben in gesprek gegaan met de betrokken partijen, zowel met de regio als binnen het Rijk. De afgelopen periode heb ik daarnaast aanvullende gesprekken gevoerd met onder andere de heer Knot en de vicepresident van de Europese Investeringsbank (EIB). Het kabinet heeft ook de oproep vanuit uw Kamer gehoord om de Lelylijn nadrukkelijk in beeld te houden. Met deze brief geef ik de kabinetsreactie op het advies van de Lelylijngezant en schets ik het vervolgproces.

Deltaplan Noordelijk Nederland

Dit kabinet kijkt met bijzonder grote waardering naar al het werk dat in de afgelopen jaren is verzet om uitwerking te geven aan deze gedachten. Die waardering geldt specifiek ook voor de inzet van de Lelylijngezant. De Lelylijn vormt een kans om het noordelijke deel van ons land beter te verbinden met de andere delen van Nederland en mogelijk ook met Duitsland. De lijn kan ook zorgen voor meer wonen, werken en recreëren in noordelijk Nederland.

Het kabinet heeft zich in het coalitieakkoord gecommitteerd aan opgaven over bijvoorbeeld wonen, werken en defensie. Noordelijk Nederland speelt een belangrijke rol in de aanpak van deze opgaven. De gedachten over de Lelylijn, de Nedersaksenlijn en investeringen in het bestaande spoor zijn in 2022 samenhangend op de agenda gezet als onderdeel van het Deltaplan Noordelijke Nederland.[1] Met de investeringen in spoorknooppunt Meppel en de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn zijn twee van deze drie pijlers al stevig neergezet.

Vervolg Lelylijn

Voor de derde pijler, de Lelylijn, heeft het kabinet kennisgenomen van het kundige advies van de heer Knot. Het kabinet deelt ook de wens van de Kamer om de mogelijkheden voor verdere uitwerking zorgvuldig te blijven onderzoeken. In het advies van Lelylijngezant Knot staan belangrijke aanknopingspunten die nader

[1] Kamerstukken II, 35925 A, nr. 33

onderzoek vragen en verdienen. In het verlengde van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland wil het kabinet deze aanknopingspunten van de heer Knot nog één keer tegen het licht houden. De wereld is sinds de totstandkoming van dit Deltaplan begin 2022 aanzienlijk veranderd. Daarom willen we op een andere manier nog een keer naar die opgaven kijken. Want de afweging over de Lelylijn staat niet op zichzelf. Deze maakt onderdeel uit van de bredere ruimtelijke en economische ontwikkeling van Noordelijk Nederland en Nederland. Het kabinet acht het daarom van belang deze ontwikkelingen in samenhang te bezien.

Het kabinet heeft daarom besloten om een adviescommissie in te stellen die nader onderzoek gaat doen naar het perspectief voor Noordelijk Nederland en de Lelylijn in dit perspectief. Deze commissie *Ruimtelijk perspectief Lelylijn* bestaat uit Corien Wortmann, Klaas Knot en Ed Kronenburg. Deze leden beschikken over een schat aan kennis en ervaring om de resterende vragen rond de Lelylijn te kunnen beantwoorden. De adviescommissie zal het kabinet adviseren over de verdere uitwerking van de bevindingen en aanbevelingen uit het advies van de heer Knot en het advies van het College van Rijksadviseurs. De resultaten van deze opdracht kunnen er daarbij ook toe leiden om ook andere infrastructuurprojecten in Nederland op een innovatieve manier te benaderen. De opdracht van deze commissie is om, in relatie tot bovenstaande aanknopingspunten, nader onderzoek te doen naar:

a. de ruimtelijk economische strategie voor Noordelijk Nederland. Daarin wordt de samenhang tussen brede gebiedsontwikkeling (defensie, woningbouw, economie, energie), brede welvaart en bereikbaarheid integraal bekeken. Het is daarbij nadrukkelijk ook de bedoeling om de opgaven die leven op de andere beleidsterreinen – in het bijzonder die van defensie - mee te nemen in dit nadere onderzoek. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de diverse onderzoeken die de afgelopen jaren ook in het kader van de Lelylijn reeds zijn uitgevoerd, de Nota Ruimte en de rapportage *Elke regio telt*;
b. infrastructuuralternatieven voor de Lelylijn. Het gaat hierbij om een afweging tussen doelmatigheid en de koppeling van de doelen. Bijvoorbeeld door de financieringsbehoefte van een tracé langs de A6/A7 te vergelijken met alternatieve tracés die wellicht een significant lagere financieringsbehoefte of aanzienlijk hogere maatschappelijke baten hebben in het kader van de ruimtelijke economische strategie onder a. Daarbij kan gedacht worden aan het aanpassen van de scope, het toepassen van nieuwe technieken en/of het prioriteren van verschillende onderdelen van het tracé. Daarbij moet ook oog gehouden worden voor de maatschappelijke baten.
c. alle mogelijke alternatieve financierings- en bekostigingsconstructies, om de financiële druk voor de overheid te beperken. Bij deze verkenning gaat het onder andere om een verdieping op het door de Lelylijngezant geadviseerde sparend gebiedsfonds, ook in relatie met de rechtspositie van ProRail en de internationale mogelijkheden voor financiering met hulp van bijvoorbeeld de EIB. Daarbij betrekt de commissie ook de plannen van de regionale investeringswerkgroep en plannen voor alternatieve bekostiging uit bijvoorbeeld baatbelasting. Tegelijkertijd worden de mogelijkheden onderzocht voor alternatieve bekostiging en financiering[2]. Eventuele lessen uit de adviescommissie kunnen in dit onderzoek worden meegenomen.
d. aanbevelingen te doen voor het vervolg voor Noordelijk Nederland en de positie van de Lelylijn daarin. De commissie krijgt daarbij nadrukkelijk de

[2] Kamerbrief prioritering en perspectief Mobiliteits- en Deltafonds

ruimte om alle oplossingen aan te dragen waarvan zij denkt dat het de Lelylijn dichterbij kan brengen.

Deze adviescommissie wordt zo snel als mogelijk ingesteld. Het is de bedoeling dat de commissie rond de zomer van 2027 advies geeft over bovenstaande aanknopingspunten. Het kabinet vindt het belangrijk om deze tijd te nemen, aangezien het gaat om ingewikkelde vraagstukken die dit complexe project een stap dichterbij moeten brengen. Het kabinet zal na het advies een besluit nemen over het verdere vervolg voor de Lelylijn.

Appreciatie advies Lelylijngezant

Als Lelylijngezant heeft de heer Knot een bruikbaar en kundig advies gegeven over de wijze waarop deze grote investering kan worden bekostigd en gefinancierd. Het kabinet ziet daarbij waardevolle aanknopingspunten in de bevindingen en aanbevelingen voor de financiering van grote projecten zoals de Lelylijn en de reflectie van het College van Rijksadviseurs op het Masterplan[3]. Deze bevindingen zijn meegenomen in de opdracht voor de commissie.

1. De heer Knot adviseert een onderzoek naar een aparte fondsconstructie ('Special Purpose Vehicle') los van het Mobiliteitsfonds. De constructie van een sparend gebiedsfonds buiten het Mobiliteitsfonds kan nieuwe mogelijkheden bieden, brede betrokkenheid mogelijk maken en langjarige zekerheid bieden. Tegelijkertijd biedt een fonds niet ineens financieringsruimte en is het kabinet terughoudend in het oprichten van nieuwe begrotingsfondsen[4].
2. De heer Knot schat op basis van eerder onderzoek en ervaringen met andere projecten in dat alternatieve bekostiging, bijvoorbeeld door een regiobijdrage, 10-20% kan bijdragen aan de totale investeringslast, zodat de resterende rijksbijdrage op 80 à 90% zal uitkomen. Dit moet echter verder uitgedacht worden. De heer Knot geeft ook aan dat voor verdergaande vormen van Europese bekostiging een grensoverschrijdende component nodig is. Daarbij heb ik ook gesproken met de EIB. De EIB kan lidstaten ondersteunen bij onderzoek naar financieringsopties.
3. De heer Knot geeft aan dat hij al met al op dit moment geen ruimte ziet om tot een substantieel lagere financieringsbehoefte te komen. Daarbij is de door de regio gewenste tracévariant langs de A6/A7 als uitgangspunt genomen.
4. Bij het bovenstaande wil het kabinet ook de vraag van het College van Rijksadviseurs betrekken, die in hun reactie op het Masterplan aangeven dat één essentiële vraag nog niet beantwoord is: *Welke ruimtelijk-economische strategie kiezen Rijk en regio om brede welvaart in het noorden te verbeteren en is de Lelylijn dan het juiste middel om deze strategie tot uiting te brengen?*

Het idee voor een Lelylijn is met een goede reden tot stand gekomen. Het gaat er niet alleen om dat elke regio telt, maar ook dat we als kabinet samen met de regio een brede visie willen neerzetten voor het noorden van Nederland. Veel verschillende belangen komen hier samen. Goede ontsluiting van het noorden is daarbij essentieel. Het kabinet omarmt daarom ook de suggestie van de heer Knot om de ruimte te nemen om nog eens integraal naar het hele verhaal te kijken, redenerend vanuit de verschillende belangen die het kabinet in het noorden ziet. Daarom moeten we de tijd nemen om dit goed in kaart te brengen. Dit betekent dat we moeten kijken naar vragen als: welke visie heeft het kabinet op het

[3] Reflectie Lelylijn | College van Rijksadviseurs

[4] Zie ook 18e Studiegroep Begrotingsruimte

noorden van Nederland? Wat betekent dit voor de mogelijkheden voor het tracé van de Lelylijn (waarbij we ook naar out-of-the-box varianten kijken)? Betekent het koppelen van verschillende belangen in het noorden zoals bereikbaarheid en defensie dat je ook andere financieringsmogelijkheden opent?

Hieruit volgt dat het belangrijk is om nu een krachtinspanning te doen: nauwgezet de mogelijkheden onderzoeken om dit project te laten slagen, zonder dat de financiële discipline wordt losgelaten. Dit vraagt zowel vanuit het noorden als vanuit het kabinet een open blik.

Context van Mobiliteitsfonds

De Lelylijn vergt een bijzonder omvangrijke investering van circa € 15 miljard (prijspeil 2026) als wordt uitgegaan van het door de regio gewenste tracé langs de snelwegen Lelystad-Groningen/Leeuwarden. Verder heeft het na voltooiing een grote impact op de kosten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Het kabinet kan en wil alleen projecten starten vanuit een realistisch en verantwoord financieel perspectief. Het kabinet houdt daarom vast aan de 75%-regel voor MIRT-verkenningen. Ook de heer Knot erkent dat een stevig financieel commitment een vereiste is om tot een MIRT-Verkenning over te gaan.

Zoals ook aangegeven in de Kamerbrief over de prioritering van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds[5] en de brief over de herprioritering vandaag, zijn er grote opgaven op beide fondsen. Gezien de omvang en de bredere afwegingen die er op het terrein van infrastructuur te maken zijn, is het voor het kabinet nu niet mogelijk om jaarlijks budget vrij te maken voor de Lelylijn. Een sparend gebiedsfonds is, zeker ook nu, een aanzienlijk beslag op de beschikbare financiële middelen. Die ruimte is er op dit moment niet en het zou anders te veel ten laste gaan van de noodzakelijke investeringen in de instandhouding van onze infrastructuur. Het idee is dat we gelet op deze problematiek op zoek gaan naar nieuwe wijzen van financiering.

Het kabinet hoopt dat met het perspectief van andere financieringsmogelijkheden de Lelylijn dichterbij gebracht wordt en kiest daarom voor het uitzoeken van fundamentele aanknopingspunten. De lessen van deze opdracht kunnen in het onderzoek naar alternatieve financiering en bekostiging worden meegenomen. De resultaten van het onderzoek kunnen er daarbij ook toe leiden om ook andere infrastructuurprojecten op deze innovatieve manier te benaderen. Daarbij gaat het om structuurversterkende infrastructuurprojecten die bijdragen aan een de verstedelijkingsopgaven van Nederland, zoals ook omschreven in de Kamerbrief Langetermijnperspectief infrastructuur en woningbouw[6]. Voorbeelden hiervan zijn de IJmeerverbinding tussen Amsterdam en Almere voor verdere woningbouw in Almere Pampus, de Merwedelijn bij Utrecht voor de woningbouwlocatie Rijnenburg, en dus ook de kansen die de Lelylijn biedt voor ontwikkelingen in Noordelijk Nederland.

Ten slotte

Het kabinet is zich uitermate goed bewust van de grote en langgekoesterde wens vanuit Noord-Nederland om te komen tot aanleg van de Lelylijn. We gaan bewust op zoek naar nieuwe mogelijkheden die ook elders kunnen worden toegepast. Het kabinet wil het noorden van Nederland nieuw perspectief bieden met het instellen

[5] Kamerstukken II, 36800 A, nr. 39

[6] Kamerstukken II, 29435, nr. 270

van een adviescommissie die essentiële resterende vragen over deze verbinding beantwoordt. Zo kan de Lelylijn dichterbij worden gebracht. Het kabinet blijft daarover ook in gesprek met de regio en de Kamer.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/166813