



Aan Staatssecretaris

# nota

Beantwoording Kamervragen Olger van Dijk over  
Europese financiering voor de Nedersaksenlijn en de  
Lelylijn

## TER BESLISSING

### Datum

25 februari 2025

### Onze referentie

IENW/BSK-2025/45652

### Opgesteld door

DG Mobiliteit

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Beleid en Omgeving

### Beslistermijn

4-3-2025

### Bijlage(n)

1

## Aanleiding

Het lid Olger van Dijk (Nieuw Sociaal Contract) heeft vragen gesteld aan u over Europese financiering voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Omdat de beantwoordingstermijn in het reces viel, wordt u verzocht uiterlijk 3 maart in te stemmen met verzending van de antwoorden.

## Geadviseerd besluit

De Kamerbrief met de beantwoording over te tekenen en naar de Kamer verzenden.

## Kernpunten

In de beantwoording van de vragen geeft u aan welke kansen er zijn voor Europese Financiering uit het Connecting Europe Facility. De Europese Commissie werkt op dit moment de meerjarenfinanciering vanaf 2028 uit. Het is 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.

Daarnaast speelt dat de mogelijke, maximale bijdrage vanuit het CEF – of een opvolger daarvan – voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn een beperkt deel van het totaal benodigd budget voor de aanleg zal zijn. Het traject Groningen-Bremen valt buiten de gecommuniceerde kostenraming van € 13,8 miljard voor de Lelylijn. Deze kostenraming geldt voor het traject Lelystad-Groningen. Het totale benodigde budget is in de toelichting uiteengezet. Het stuk Nedersaksenlijn waar de grootste bijdrage voor nodig is, Veendam-Emmen, is niet opgenomen in het Transportnetwerk.

## Krachtenveld

De brief is intern IenW afgestemd met DGMI en DGMO. Buiten IenW is de beantwoording afgestemd met de ministeries van Buitenlandse Zaken, Defensie en Financiën. Tevens is de beantwoording afgestemd met de Europese Commissie.

## Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing

## Toelichting

Binnen het CEF gelden de hoogste cofinancieringspercentages voor de grensoverschrijdende delen van het netwerk, waar bij de Lelylijn slechts voor een gedeelte sprake van is. Uit de onderzoeken blijkt dat een grensoverschrijdende rol van de Lelylijn alleen zinvol is bij een snelheid van minstens 250 km/u, maar liever 300 km/u omdat met lagere snelheden andere routes (met name via Osnabruck) tussen brede Randstad en Hamburg/Kopenhagen sneller zullen zijn. Dit is ook de argumentatie die Duitsland aanhoudt, waardoor aanleg van de Lelylijn tussen Groningen, Bremen en Hamburg voor hen niet de hoogste prioriteit heeft. Zij zien de route via Osnabrück als meest kansrijke alternatief voor een verbinding Amsterdam-Hamburg.

De kosten voor Lelylijn tussen Groningen en Bremen maken geen onderdeel uit van de kostenraming de uitkomt op €13,8 miljard (prijspeil 2024). Dit is ook zo aan de Kamer gemeld.<sup>1</sup> In de tabel hieronder worden de kosten per corridor weergegeven zoals die komen uit de onderzoeken.

	200 km/u	300 km/u
Amsterdam-Lelystad	Niet voorzien	Niet voorzien
Lelystad-Groningen	€ 13,8 miljard	Ca € 20 miljard
Groningen-Bremen (tussen haken verdeling Nederland/Duitsland)	€ 9,0 (3/6) miljard	Ca € 15 (5/10) miljard
Totaal (Nederland/totaal)	€ 16,8 (22,8)	Ca € 25 (35)

Voor een verdere verbinding naar Hamburg is in Bremen een nieuwe spoorboog nodig van minstens €650 miljoen. Voor een verdere verbinding naar Kopenhagen is in Hamburg ook een zeer grootschalige investering nodig, deze is niet apart ingeschat. Een internationale component maakt het project daarmee aanzienlijk duurder. Alle bedragen zijn prijspeil 2024 en kennen een onzekerheidsbandbreedte van circa 30 tot 40%.

## Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief beantwoording vragen Olger van Dijk over Europese financiering voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn	Kamerbrief beantwoording vragen Olger van Dijk over Europese financiering voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn

### Datum

25 februari 2025

### Onze referentie

IENW/BSK-2025/45652

### Opgesteld door

DG Mobiliteit  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

### Aan

Staatssecretaris

### Bijlage(n)

1

<sup>1</sup> Kamerstukken 36600-A-6