



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA 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-2021/196424

Datum 7 juli 2021  
Betreft Maaslijn

Geachte voorzitter,

Op 21 mei jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn overleg inzake de spoorverbinding Maaslijn met dhr. Remkes, waarnemend commissaris van de Koning in Limburg<sup>1</sup>. In vervolg hierop heb ik op woensdag 30 juni 2021 opnieuw constructief overleg met dhr. Remkes gehad. Met deze brief informeer ik uw Kamer over de voorgenomen afspraken om het project Maaslijn in gezamenlijkheid, met de benodigde financiële robuustheid en binnen de beoogde planning (eind 2024), te kunnen realiseren.

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld, is het project Maaslijn geconfronteerd met een fors hogere kostenraming (€ 79 mln exclusief btw en € 96 mln inclusief btw) dan de raming die ten grondslag lag aan de afspraken van de bestuursovereenkomst Maaslijn<sup>2</sup>. Partijen zijn gebonden aan de afspraken in deze overeenkomst. Daarbij vraagt uw Kamer mij met de motie Moorlag<sup>3</sup> om eventuele meerkosten niet op de regio te wentelen. Bij de afspraken met Limburg heb ik deze motie betrokken.

### **Nut en noodzaak van het project Maaslijn**

De noodzaak en de urgentie van een opgewaardeerde Maaslijn is voor Rijk en regio glashelder. Met de realisatie van het project Maaslijn wordt de kwaliteit en betrouwbaarheid van het vervoer per spoor tussen Nijmegen, Venlo, Roermond en Sittard verbeterd, een traject waarop steeds meer reizigers van de trein gebruik maken. Daarnaast levert de elektrificatie van circa 89 km spoor een verduurzaming van het vervoer per spoor op, en wordt het netwerk van geëlektrificeerde spoorlijnen in Zuidoost Nederland gecompleteerd.

Om het project te kunnen realiseren is het essentieel dat raming en budget in balans komen. Als uitgangspunt heb ik een redelijke oplossing voorzien tussen Rijk en provincie Limburg waarbij het project financieel goed op de rails wordt gezet en waarbij duidelijke afspraken worden gemaakt over samenwerking en verantwoordelijkheden.

<sup>1</sup> Kamerstuk 35 570 A, nr. 57

<sup>2</sup> Staatscourant nr. 10131 – 24 februari 2020

<sup>3</sup> Kamerstuk 35 570 A, nr. 31

De afgelopen periode heb ik in nauwe samenwerking met de provincie Limburg en ProRail het project opnieuw doorgelicht op tijd, scope en geld. Hierbij zijn versoberingsopties en alternatieven (waaronder de inzet van waterstoftreinen en bus rapid transit) betrokken. De gezamenlijke conclusie van betrokken partijen is dat het project het beste in ongewijzigde vorm voortgezet kan worden, zowel vanuit het belang van de reiziger, als vanuit financieel oogpunt.

Gegeven het bredere belang van het project, de uitzonderlijke situatie waarin het project zich bevindt alsook de geschiedenis van de aansturing van de Maaslijn, ben ik met provincie Limburg in gesprek gegaan om tot een redelijke oplossing te komen die toekomstbestendig is. Om een succesvolle en tijdige ingebruikname van het project te realiseren, is heldere aansturing én een stabiele financiële basis van belang.

### **Financieel arrangement**

Ik ben met provincie Limburg tot een financieel arrangement gekomen, waarbij er een harde toezegging is ter dekking van de hogere kostenraming (€ 96 mln, incl. btw) en daarnaast een risicoreservering (€ 42 mln) wordt getroffen voor projectrisico's zodat de financiële status van het project toekomstbestendig is. In afwijking van de bestuursovereenkomst (waar wordt uitgegaan van een 50/50 verdeling) ben ik bereid deze extra bijdrage aan het projectbudget in de verhouding 75/25 te bekostigen.

Dit betekent dat ik voornemens ben om circa € 72 mln inclusief btw (€ 60 mln exclusief btw) in te zetten om het budget in balans te brengen met de actuele raming. Provincie Limburg is voornemens om circa € 24 mln inclusief btw (20 mln exclusief btw) beschikbaar te stellen voor de hogere kostenraming. Voor de toekomstbestendigheid en ter afdekking van projectrisico's ben ik verder voornemens een risicoreservering te treffen van circa € 31,5 mln. Provincie Limburg is voornemens om een risicoreservering van circa € 10,5 mln te treffen voor projectrisico's.

In mijn brief van 7 april jl. over de actuele stand van zaken van de Maaslijn (kenmerk 35 570 A, nr. 55) heb ik aangegeven dat ik prioritering tussen projecten zal betrekken bij het zoeken naar een oplossing. Om de genoemde extra middelen te kunnen dekken zal ik de resterende Regeerakkoord middelen voor spoor van het kabinet Rutte-III bedoeld voor ambities in deze regio gebruiken en zullen daarnaast middelen vanuit het Mobiliteitsfonds worden ingezet.

Ik ben blij met de herbevestiging van alle betrokken partijen dat de succesvolle afronding van het project Maaslijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid is en blijft. Dit sluit aan bij mijn verantwoordelijkheid voor het spoornet en de verantwoordelijkheid van de provincie Limburg voor de ruimtelijke ordening en de concessieverlening. Ook ProRail als opdrachtnemer van het project is gebaat bij een gelijkgerichte inspanning van Rijk en regio om daarmee maximaal slagvaardig te zijn in de realisatiefase.

Bovenstaande financiële afspraken worden in de komende tijd juridisch verankerd. Hierbij worden ook heldere afspraken vastgelegd over governance (waaronder rolverdeling, aansturing en besluitvorming).

Verder ben ik met dhr. Remkes overeengekomen dat de gezamenlijkheid van dit project zich vertaalt in de afspraak dat eventuele projectrisico's<sup>4</sup>, die uitstijgen boven het hierboven omschreven financieel arrangement, (met inbegrip van eventuele kostprijsverhogende btw en eventuele concessiekosten in relatie tot elektrificatie) in de verhouding 50/50 worden gedeeld tussen Rijk en provincie Limburg. Meevallers vloeien naar rato van inleg terug.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/196424

Tenslotte is afgesproken dat betrokken partijen samen optrekken richting de Europese Unie om (delen van) de Maaslijn onderdeel te laten worden van het comprehensive network TEN-T. Daarmee ontstaat bij toekomstige verbeteringen aan de Maaslijn ook de mogelijkheid voor Europese steun.

### **Tot slot**

Met deze afspraken, die in goede harmonie met provincie Limburg en ProRail tot stand zijn gekomen, ben ik ervan overtuigd dat het project financieel weer op de rails is gezet en heb ik er vertrouwen in dat een goede basis is gelegd om gezamenlijk dit project tot een goed einde te brengen. Zoals hierboven aangegeven, worden deze afspraken voorafgaand aan de realisatiefase juridisch verankerd.

De volgende mijlpaal is de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan door de provincies Noord-Brabant en Limburg, voorzien in november 2021. Kort daarna kan de projectbeslissing worden genomen en start de realisatiefase. Op dat moment ligt de scope van het project vast en dat geeft duidelijkheid voor de realisatiefase.

Ik kijk uit naar een voorspoedige realisatie van de verbetermaatregelen op de Maaslijn, waarmee een robuust en duurzaam treinproduct voor de reiziger wordt opgeleverd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

---

<sup>4</sup> Behoudens het risico omtrent Vierpaardjes, zoals vastgelegd in de bestuursovereenkomst.