

Vergaderjaar 2020–2021

35 570 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021

Nr. 43

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2020

In het nota overleg MIRT op maandag 7 december jl. heeft het lid Moorlag (PvdA) een motie ingediend over de realisatie van het project Maaslijn (Kamerstuk 35 570 A, nr. 31) en vervolgens aangegeven zich te beraden op zijn motie, naar aanleiding van mijn toelichting dat er eerst duidelijkheid moet komen over de financiële status van het project. Ook heb ik tijdens het overleg toegelicht dat ik in gesprek ben en blijf met de betrokken provincies om de voortgang van het project te bespreken. Met deze brief informeer ik u over de stappen die het Rijk als opdrachtgever zal zetten om tijdige realisatie van dit project te borgen.

De strekking van de motie geeft een beeld van de onrust rondom de Maaslijn, en meerdere leden van uw Kamer hebben in het debat ook het belang van tijdige realisatie van de maatregelen aan de Maaslijn benadrukt vanuit de meerwaarde voor de regionale en landelijke bereikbaarheid. Verschillende leden van uw Kamer hebben vragen gesteld naar aanleiding van berichtgeving in de media en aan provinciale staten van Limburg over een mogelijke kostenstijging en het belang benadrukt om niet alleen de voortgang van het project te borgen, maar ook ervoor te zorgen dat een eventuele kostenstijging niet wordt afgewenteld op de betrokken provincies.

Het project Maaslijn kent een lange geschiedenis waarbij het opdrachtgeverschap van Limburg op verzoek van de betrokken provincies door het Rijk is overgenomen in het voorjaar van 2019. In een bestuursovereenkomst zijn afspraken vastgelegd over onder meer aansturing en financiën. Hierbij is door betrokken partijen als doel gedefinieerd dat wordt gestreefd naar de oplevering van het project uiterlijk in 2024. Het project is van belang om een verbetering van de kwaliteit en de betrouwbaarheid van het vervoer per spoor te realiseren tussen Nijmegen, Venlo, Sittard en Maastricht, op een traject waarop steeds meer reizigers van de trein

gebruik maken. En daarnaast levert de elektrificatie van circa 89 km spoor een verduurzaming op.

Ik begrijp dan ook goed de onrust die bij leden van uw Kamer is ontstaan naar aanleiding van de berichtgeving in de regionale media over de mogelijke kostenstijging. Daarom schets ik de processtappen die ik zal zetten om in goed overleg met de betrokken provincies dit project tot een goed einde te brengen. Daarbij heb ik er vertrouwen in, dat we in constructief overleg met de provincie Limburg, tot een redelijke oplossing kunnen komen, waarbij de aanbesteding zoals gepland in het najaar 2021 van start zal kunnen gaan en het project dus geen vertraging hoeft op te lopen.

Allereerst is het van belang om scherp zicht te krijgen op de financiële status van het project. Of er sprake is van een eventueel verschil tussen budget en raming. Daarbij is het van belang te begrijpen wat de oorzaak is van deze mogelijke kostenstijging, deze is immers mede van invloed op de vraag waar de kosten redelijkerwijs gedragen moeten worden. Verschillende leden van uw Kamer hebben daar in het nota overleg ook naar gevraagd. Daartoe zal in de eerste helft van maart van volgend jaar een onafhankelijke toets gereed zijn die meer inzicht biedt in het verloop en aansturing van het project vanuit het verleden tot heden. Ook verwacht ik dan meer zicht te hebben over mogelijkheden tot kostenreductie.

Verdere verloop van het proces

In mei van 2021 voorzien de provincies Limburg en Noord-Brabant vervolgens om een besluit te nemen over het ontwerp provinciaal inpassingplan en te starten met de inspraak. Om dit besluit te kunnen nemen is een definitief ontwerp van de maatregelen aan de Maaslijn inclusief kostenraming nodig. Dit is dus het moment om raming en budget in evenwicht te brengen. Dit volgt overigens de standaard werkwijze bij (spoor)infrastructuurprojecten. Een plan dat openbaar gemaakt wordt, moet immers ook te realiseren en te betalen zijn. De inspanningen van Rijk en regio zijn erop gericht om tijdig de nodige voorbereidingen af te ronden om de besluitvorming rondom het provinciaal inpassingsplan te laten plaatsvinden. Na de inspraakperiode volgt het proces van onherroepelijk worden van het provinciaal inpassingsplan waarna ProRail de aanbesteding kan starten.

Al deze voorbereidende activiteiten zijn noodzakelijk voordat begin 2023 de eerste schop in de grond kan gaan om voor eind 2024 de maatregelen aan de Maaslijn op te kunnen opleveren.

Met deze toelichting heb ik uw Kamer over de stappen in het proces geïnformeerd. Ik voel, zoals ik in het debat met uw Kamer aangaf, met de regio een verantwoordelijkheid voor het realiseren van het project Maaslijn. Wat mij betreft wordt er door Rijk en regio in gezamenlijkheid bestuurlijk doorgewerkt, zoals ook in het Bestuurlijk Overleg MIRT dit najaar is afgesproken, zodat het beoogde tijdpad doorlopen wordt, ongeacht de aankomende verkiezingen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer