

Zicht op de Lelylijn



Managementsamenvatting
Eindrapportage onderzoek Lelylijn 2024

Introductie

Eind 2022 hebben Rijk en regio gezamenlijk besloten tot een MIRT¹ en NOVEX² onderzoek naar de Lelylijn, een nieuwe en snelle spoorverbinding tussen Lelystad en Groningen en Leeuwarden.

Een spoorverbinding die Noordelijk Nederland (Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland) en de Randstad dicht bij elkaar brengt en de verschillen tussen regio's kan verkleinen.

Het onderzoek naar de Lelylijn richt zich op het nut en de noodzaak van de Lelylijn en welk ontwikkelperspectief de Lelylijn (Noordelijk) Nederland kan bieden. Dit gaat over de spoorverbinding zelf, de ruimtelijke ontwikkelingen en de impact op de brede welvaart in Nederland en Noordelijk Nederland in het bijzonder.

Medio 2024 is de Lelylijn opgenomen in het Hoofdpijnenakkoord 2024-2028: "De aanleg van de Lelylijn wordt voortgezet". En in september in het Regeerprogramma: "Op basis van de resultaten van het onderzoek naar de Lelylijn komt het kabinet in overleg met de regio – eind 2024 – tot een vervolgopdracht". Het kabinet heeft een bijdrage van € 3,4 miljard gereserveerd.

¹ MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

² NOVEX = Nationale omgevingsvisie extra



Opgaven

De ongelijkheid in Nederland is de afgelopen decennia toegenomen, waarbij de Noordelijke regio te maken heeft met een aantal ontwikkelingen die deze ongelijkheid nog groter maakt. De potentie van Noordelijk Nederland wordt onvoldoende benut.

Economie

Noordelijk Nederland heeft een **verspreide economische en ruimtelijke structuur**. De stedelijkheid is relatief laag en economische kernen liggen op (te) grote afstand van elkaar, wat ervoor zorgt dat de potentie van Noordelijk Nederland onvoldoende wordt benut.

Ook zijn er verschillen in het **innovatievermogen** in Nederland. In Noordelijk Nederland ligt het innovatievermogen lager dan in de rest van Nederland, ondanks dat er goed hoger onderwijs is in Noordelijk Nederland en sterke sectoren op het gebied van energie, water, agro, digitalisering en zorg. Het blijkt lastig om studenten vast te houden nadat ze zijn afgestudeerd. De arbeidsmarkt van het Noorden is voor veel mensen niet interessant genoeg om er te blijven of naartoe te komen. Andere mogelijke oorzaken voor de lagere innovatiekracht zijn de beperkte omvang van investeringen in innovatie en beperkte bedrijvendynamiek. Bovendien is er sprake van een **afname van de beroepsbevolking** in Noordelijk Nederland.



Bereikbaarheid

Het Nederlandse spoornetwerk heeft op dit moment maar **één toegangspoort** naar Noordelijk Nederland, de route via Zwolle - Meppel. De kwetsbaarheid op het traject Zwolle - Meppel is groot: als er vertraging of uitval is, bestaat er geen alternatief voor reizigers. Dat vraagt om een robuuster spoornetwerk. Ook de bereikbaarheid van basisvoorzieningen, zoals ziekenhuizen, scholen en sportaccommodaties staat onder druk. Dit leidt tot **vervoersarmoede**.



Woningbouw

Nederland, en ook Noordelijk Nederland, kent een **tekort aan woningen**. Het is een opgave om voldoende woningen te realiseren passend bij de toekomstige vraag. Alle regio's moeten eraan bijdragen om dit mogelijk te maken. Een woningbouwimpuls in Noordelijk Nederland biedt inwoners een aantrekkelijke leefomgeving en vergroot het draagvlak voor voorzieningen. Bovendien kent Noordelijk Nederland relatief veel verouderde woningen en buurten waar **herstructurering** nodig is.



Brede welvaart

Niet iedereen profiteert van de **brede welvaart** die de Nederlandse economie creëert. In stedelijke gebieden zoals de Randstad is een groot aanbod van voorzieningen, terwijl in minder stedelijke gebieden deze voorzieningen verdwijnen. Hierdoor ontstaat een toenemende ongelijkheid tussen inwoners en regio's in Nederland.



Duurzaamheid

Tot slot heeft Nederland internationale afspraken gemaakt om klimaatverandering tegen te gaan. Het openbaar vervoer in Nederland, maar ook over de grens, speelt hierbij een grote rol.

Met verschillende partijen wordt onderzocht hoe **duurzaam (internationaal) reizen** bevorderd kan worden. Het doel hiervan is het verbeteren van (internationale) treinverbindingen zodat de auto en het vliegtuig kunnen worden vervangen door de trein en bus.



In het MIRT- en NOVEX-onderzoek is onderzocht in welke mate **de Lelylijn eraan bijdraagt deze uitdagingen het hoofd te bieden** en hoe de kernkwaliteiten van Noordelijk Nederland dankzij de Lelylijn beter kunnen worden benut.



Inbreng omgeving

Als eerste stap is aan de bevolking van Nederland, in een uitgebreide online raadpleging, gevraagd wat zij belangrijk vinden voor de Lelylijn. Uit de reacties van ruim 11.000 inwoners uit heel Nederland blijkt dat zij waarde hechten aan een snelle spoorverbinding, die zorgt voor meer duurzaam vervoer, met een goede inpassing in de natuur, zodat meer banen binnen bereik komen en de economie sterker wordt. De projectdoelstellingen zijn mede op basis van deze inbreng tot stand gekomen.

Projectdoelstellingen

1. De Lelylijn als backbone van de versterking van de economie van (Noordelijk) Nederland;
2. De Lelylijn als een snelle en rechtstreekse betrouwbare spoorverbinding tussen Noordelijk Nederland en de Randstad (Groningen/ Leeuwarden – Lelystad), waarbij de bereikbaarheid in de Noordelijke regio's verbetert en een betere verbinding met Duitsland mogelijk wordt gemaakt;
3. De Lelylijn zorgt voor betere ontsluiting van huidige woningbouw en verwachte groei van de woningbouw die gepaard kan gaan met realisatie van de Lelylijn;
4. De Lelylijn draagt bij aan het dichterbij elkaar brengen van regio's in Nederland (en zorgt ook binnen de Noordelijke regio voor een betere bereikbaarheid);
5. De Lelylijn verbetert het aanbod van duurzaam vervoer en draagt daarmee bij aan de klimaatdoelen.

Daarnaast zijn er twee randvoorwaarden meegegeven:

- Het project Lelylijn houdt rekening met een optimale natuur inpassing van de Lelylijn;
- Bij de aanleg van de Lelylijn moet voldoende rust en open ruimte worden behouden.

Adviesraad Lelylijn

Niet alleen inwoners zijn geraadpleegd, ook het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties, zoals onderwijsinstellingen en natuurorganisaties, zijn betrokken bij de Lelylijn via de Adviesraad Lelylijn. In de Adviesraad hebben zij hun visie en advies kunnen geven over de uitkomsten van de verschillende onderzoeken over de Lelylijn. Ook buiten de Adviesraad om hebben een aantal van deze partijen deelgenomen aan diverse werk- en expertsessies.

Tot slot zijn bestuurders en volksvertegenwoordigers regelmatig geïnformeerd en op deelproducten om inbreng gevraagd gedurende het onderzoek. Vertegenwoordigers van een aantal regionale overheden maken bovendien deel uit van de Stuurgroep Lelylijn en zijn ook onderdeel van de projectorganisatie.



Onderzoek Lelylijn-alternatieven: de hoeken van het speelveld

In het Onderzoek Lelylijn-alternatieven zijn drie, realistische en maakbare basisalternatieven voor de mogelijke routes van de Lelylijn onderzocht:

1. Het Afsluitdijkalternatief
2. Het Bundelingsalternatief langs de Rijkswegen A6/A7/A32
3. Het Zuidelijk alternatief

Deze drie alternatieven zijn onderscheidend van elkaar en geven de reikwijdte van de verschillende oplossingen weer. Het Onderzoek Lelylijn-alternatieven wijst uit dat de reistijd fors verkort kan worden tussen Groningen en Leeuwarden en de Randstad. Ook binnen de regio verbeteren de reistijden aanzienlijk. Regionaal profiteren Emmeloord (Bundelingsalternatief en Zuidelijk alternatief) en Drachten (Bundelingsalternatief) door de komst van een station aan de Lelylijn. Daarnaast gaan Lelystad en Heerenveen er flink op vooruit. De reistijden per trein zijn aanzienlijk lager dan de huidige bus reistijden tussen een aantal van deze plaatsen. De vervoerwaardes bij de basisalternatieven tonen aan dat er 17.000 - 40.000 reizigers per dag gebruikmaken van de Lelylijn, afhankelijk van route, stations en dienstregeling. Met een forse woningbouwimpuls kan dat oplopen tot maximaal 50.000 reizigers per dag.

Afsluitdijkalternatief: via Alkmaar



- ⌚ Reistijd Groningen - Amsterdam-Centraal: 107 minuten
- ⌚ Reistijd Leeuwarden - Amsterdam-Centraal: 78 minuten
- 🚌 Aantal reizigers per dag: 17.000
- 💰 Kostenraming: € 17,2 miljard (bandbreedte € 12,7-21,4 miljard)
- ✅ Exploitatiesaldo: positief

Bundelingsalternatief: door Heerenveen



- ⌚ Snelste reistijd Groningen - Amsterdam-Zuid: 69 minuten
- ⌚ Snelste reistijd Leeuwarden - Amsterdam-Zuid: 68 minuten
- 🚌 Aantal reizigers per dag: 40.000
- 💰 Kostenraming: € 13,8 miljard (bandbreedte € 9,8-17,9 miljard)
- ✅ Exploitatiesaldo: positief

Zuidelijk alternatief: via Assen



- ⌚ Reistijd Groningen - Amsterdam-Zuid: 87 minuten
- ⌚ Reistijd Leeuwarden - Amsterdam-Zuid: 80 minuten
- 🚌 Aantal reizigers per dag: 28.000
- 💰 Kostenraming: € 8,2 miljard (bandbreedte € 5,9-10,5 miljard)
- ✅ Exploitatiesaldo: negatief

Afsluitdijkalternatief: via Alkmaar



Bundelingsalternatief: door Heerenveen



Zuidelijk alternatief: via Assen



In de uitwerking van de drie basisalternatieven zijn een aantal plekken benoemd waar extra aandacht nodig is voor inpassing in landelijk of stedelijk gebied. Het gaat hier om gebieden waar de Lelylijn-alternatieven kruisen met natuurgebieden, zoals Van Oordt's Mersken of andere complexe situaties, zoals stedelijke inpassing bij bijvoorbeeld Heerenveen, Leeuwarden en Groningen.

Legenda:

- Inpassingsvraagstuk natuur en infrastructuur
- Inpassingsvraagstuk stedelijk gebied

Onderliggend OV

Om maximaal van de toegevoegde waarde van de Lelylijn te kunnen profiteren, is het onderliggende openbaar vervoer (zoals busverbindingen) heel belangrijk, naast fiets en auto. Gebieden die geen station hebben, moeten met goed openbaar vervoer op de Lelylijn worden aangehaakt. Bovendien heeft de optimalisatie van onderliggend ov een positief effect op de exploitatie. De rol van de regio is hierbij heel belangrijk.



Ontwikkelperspectief Lelylijn

Het Ontwikkelperspectief Lelylijn is een toekomstschets richting 2050, die gaat over de ruimte en kansen rondom de Lelylijn en welke keuzes daarin kunnen worden gemaakt. Het Ontwikkelperspectief Lelylijn gaat uit van de bundeling van de Lelylijn met de Rijkswegen A6/A7/A32 (het Bundelingsalternatief) met tussen Lelystad en Groningen-Leeuwarden (nieuwe) stations in Emmeloord en Drachten en Heerenveen.

Het Bundelingsalternatief als werkhypothese

De resultaten van het onderzoek Lelylijn-alternatieven laten zien dat het Bundelingsalternatief de meeste reizigers aantrekt, qua rijtijden een enorme verbetering laat zien, veel bijdraagt aan de verbetering van de bereikbaarheid binnen de regio en het beste aansluit bij de bestuurlijke opdracht, zoals vastgesteld op 7 december 2022: “de partijen beogen een belangrijke stap te zetten in een nieuwe, rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad, als poort naar de Randstad en Leeuwarden en Groningen als belangrijke bestemmingen in het noorden”.

De onderzoeksresultaten laten zien dat er veel argumenten zijn die de keuze voor het **Bundelingsalternatief als werkhypothese** ondersteunen.



Ontwikkelperspectief: 4 pijlers

Met het Ontwikkelperspectief wordt de sociale, economische en maatschappelijke meerwaarde van de Lelylijn in beeld gebracht. Dit met oog voor de grote en benodigde ruimtelijke keuzes en opgaven op het gebied van economie, bereikbaarheid, woningbouw, brede welvaart, natuur en duurzaamheid. Het Ontwikkelperspectief Lelylijn is opgebouwd uit de volgende vier pijlers.

Pijler 1. Positionering van Groningen en Leeuwarden

Groningen en Leeuwarden zijn de banenmotors van Noordelijk Nederland. Een sterke economie begint hier. We investeren in een schaa sprong in Groningen en Leeuwarden om de economie aan te jagen.



Dit gaat om een flinke verstedelijkingsopgave die veel kan betekenen voor de stedelijke economie en voorzieningenniveau in (Noordelijk) Nederland.

Pijler 2. Drie zelfstandige Daily Urban Systems

We onderscheiden een drietal Daily Urban Systems rondom de Lelylijn: Noord-Nederland, Regio Zwolle en de Metropoolregio Amsterdam. Dit zijn gebieden waarin de belangrijkste dagelijkse woon-werk-verplaatsingen plaatsvinden. Economische nabijheid binnen dit gebied is essentieel om lange afstand pendel te beperken. De Lelylijn moet daarom in voldoende frequentie de verschillende stedelijke kernen binnen die systemen verbinden.



Heerenveen en Drachten zullen hun natuurlijke positie in het netwerk moeten innemen en groeien in omvang en stedelijkheid. Daarbij vormt Lelystad de verbinding tussen MRA en Noord-Nederland. Om deze rol goed in te vullen zal zij ook moeten groeien in omvang. Emmeloord groeit in haar rol als centrumstad voor de Noordoostpolder en Urk.

Pijler 3. Vitale kernen en vitaal platteland



Sterke steden en vitaal platteland hebben elkaar nodig, daarom zijn bovenstaande pijlers noodzakelijk om het platteland vitaal te houden. Met stedelijke voorzieningen dichtbij (stedelijk netwerk) en meer hoogstedelijke voorzieningen op middellange afstanden (Groningen, Leeuwarden en Lelystad) blijven de dorpskernen ook in de toekomst aantrekkelijke vestigingslocaties.

Hiervoor is naast de Lelylijn een dekkend openbaar vervoersysteem belangrijk. Ook vraagt dit om inzet op leefbaarheid en kwalitatieve ontwikkelingen naar lokale ondergrond, aard, schaal, opgave en identiteit. En met onderscheidende specialisatie op kwaliteiten zoals 'genieten op het water', wandel- en fietskwaliteit en streekproducten.

Pijler 4. Een goed functionerend bodem-, water-, en natuursysteem



Om in de toekomst in een veilige omgeving te leven, wonen en werken, moeten water en bodem sturend zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling. Hiermee bereiden we ons voor op de gevolgen van klimaatverandering, op perioden met te veel en te weinig water en andere weersextremen.

Verder bouwen we voort op het cultuurlandschap en werken aan een toegankelijk landschap van wereldklasse. Daarin worden het UNESCO Werelderfgoed Schokland en de Nationale Wederopbouwgebieden Noordoostpolder en Haskerveenpolder gekoesterd. Zorgvuldige inpassing van de spoorlijn is een minimumeis; bij grotere passages (van natuurwaarden) is onderlinge versterking het uitgangspunt en nieuwe barrièrevorming wordt zoveel mogelijk voorkomen.



De essentie van het Ontwikkelperspectief Lelylijn

Kort samengevat is dit het Ontwikkelperspectief Lelylijn:

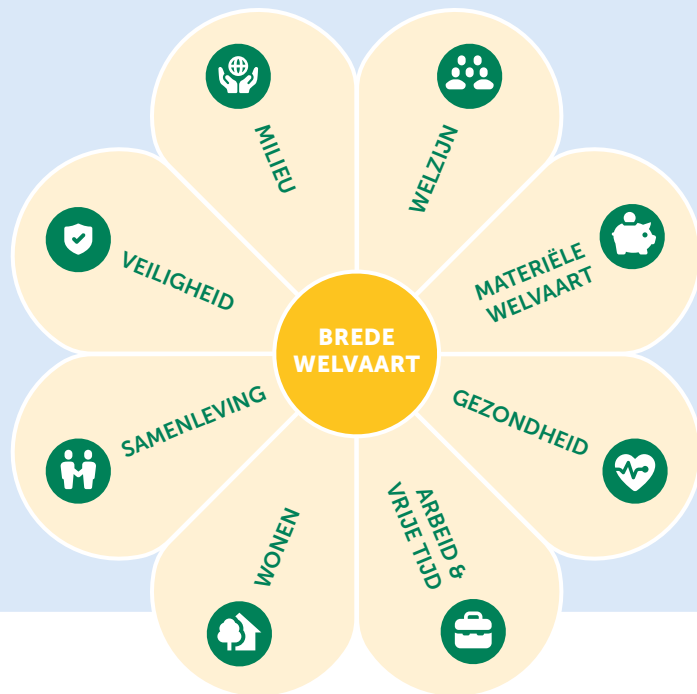
- de verdere doorontwikkeling van het Stedelijk Netwerk in Noordelijk Nederland,
- de ontwikkeling van een vitaal en aantrekkelijk platteland,
- het versterken van de economische ruggengraat in het gebied met innovatieve economische clusters rondom de huidige en nieuwe stations,
- met als uitgangspunt dat bij al deze ontwikkelingen water en bodem leidend zijn,
- extra groei tussen 55.000 en 115.000 woningen bovenop de verwachte groei zonder Lelylijn,
- extra groei van 30.000 tot 70.000 banen bovenop de verwachte groei zonder Lelylijn.



Brede Welvaart Onderzoek

Naast het NOVEX-Ontwikkelperspectief en het onderzoek naar de Lelylijn-alternatieven is een onderzoek gedaan naar de effecten van de Lelylijn op de Brede Welvaart. Ook hierbij is uitgegaan van het Bundelingsalternatief. Brede welvaart kan op verschillende manieren worden gedefinieerd. Belangrijk is dat gekeken wordt naar **verschillende indicatoren, verschillende doelgroepen en toekomstgerichtheid**.

We hebben hiervoor gebruik gemaakt van de Lelylijn-raadpleging, onderzoeken naar wonen en economie en aanvullend kwalitatief onderzoek met focusgroepen van bewoners uit het Lelylijn gebied. In de focusgroepen konden bewoners zelf aangeven welke effecten zij verwachtten van de Lelylijn, vooruitkijkend naar het jaar 2050. De volgende acht indicatoren zijn hiervoor gebruikt: wonen, milieu, welzijn, veiligheid, materiële welvaart, gezondheid, samenleving en vrije tijd en arbeid (zie afbeelding 1).



Effecten Brede Welvaart

- **Welzijn:** Meer keuzevrijheid en kansen in opleidingen en banen, betere toegang tot voorzieningen, en sterkere verbondenheid met Nederland. Negatief: Verlies van rust.
- **Materiële welvaart:** Meer werkgelegenheid en inkomensgroei, regio's aantrekkelijker voor bedrijven, en stimulans voor innovatie. Negatief: lokale bedrijven kunnen meer concurrentie ondervinden.
- **Gezondheid:** Betere toegang tot (specialistische) zorg en meer beweging door vaker te lopen en fietsen naar een station. Negatief: overlast tijdens de bouw
- **Arbeid en vrije tijd:** Kortere reistijden verbeteren de werk-privébalans en bevorderen recreatie en arbeidsparticipatie. Jongeren blijven eerder of keren terug in de regio. Negatief: meer drukte bij recreatie en toename pendelverkeer.
- **Wonen:** Nieuwe woonmogelijkheden, kwaliteit leefomgeving neemt toe en mogelijkheden voor herstructurering van oudere buurten. Negatief: stijgende huizenprijzen kunnen woningen minder betaalbaar maken voor lokale inwoners.
- **Samenleving:** Vitaliteit van dorpen en steden neemt toe en er ontstaat meer diversiteit. Bewoners zien de investering in de Lelylijn als rechtvaardig en het vertrouwen in de overheid kan toenemen. Negatief: verlies van dorpsgevoel.
- **Veiligheid:** Minder verkeersongelukken, maar meer risico op criminaliteit bij stations.
- **Milieu:** Positief door duurzaam vervoer, negatief door impact op natuur en mogelijke vervuiling tijdens de bouw.

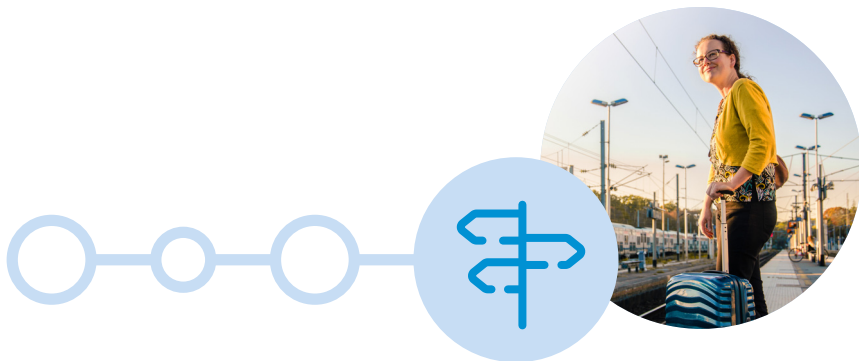
Uit de focusgroepen blijkt dat verschillende doelgroepen andere effecten verwachten. Scholieren en studenten zien vooral voordelen, maar maken zich zorgen over wonen. Werkenden zijn positief en profiteren van waardeestijging van hun woning. Gepensioneerden zijn kritischer, vooral over wonen en milieu.

Lelylijn Internationaal

Het verbeteren van de interregionale (grensoverschrijdende) spoorverbinding tussen Groningen en Bremen brengt de meeste kansen voor de grensregio's. Hierdoor wordt voor 1,7 miljoen Nederlanders het reizen van en naar Duitsland makkelijker. De betere bereikbaarheid draagt bij aan de toegang tot zorg en onderwijs, economische ontwikkeling en het behoud van jongeren.

Groningen is vanuit Nederland bekeken vrij perifeer gelegen, terwijl deze regio op de Europese kaart centraler in Noordwest-Europa ligt. Met een goede treinverbinding op de as van Amsterdam – Groningen – Bremen – Hamburg – Scandinavië kan Noordelijk Nederland zich in theorie ontwikkelen tot een regio met een sterker economisch profiel die past bij deze centrale ligging in Noordwest Europa. De karakteristieken van het gebied, met een lage inwonersdichtheid en weinig arbeidsplaatsen maken voor een meer klassieke georiënteerde businesscase weinig indruk. Wel zal voor de sterkere stedelijke regio's een positief effect kunnen optreden. Dit betreft in ieder geval de stad Groningen, die met een sterke voorzieningenstructuur een bijdrage kan leveren aan het internationaal stedelijk netwerk.

Een extra internationale treinverbinding zorgt voor een robuuster Europees treinnetwerk, wat een positief effect kan hebben op het treingebruik en -beleving in het algemeen. Voor de Randstad, maar ook bijvoorbeeld voor Hamburg en Kopenhagen, heeft de lijn via Groningen weinig tot geen meerwaarde ten opzichte van een lijn via Osnabrück. Voor de internationale potentie van de Lelylijn is in eerste instantie vooral de verbinding naar België en Frankrijk interessant.



Samenvattend

De verschillende onderzoeken hebben heel veel informatie opgeleverd over de effecten van de Lelylijn. Voor de doelstellingen van de Lelylijn betekent dit het volgende:



Doelstelling 1: de Lelylijn als backbone van de versterking van de economie van (Noordelijk) Nederland.

Opgave

In Noordelijk Nederland profiteren economische kernen op dit moment onvoldoende van elkaars nabijheid en van de rest van Nederland. Dit remt het innovatievermogen in Noordelijk Nederland, vergeleken met andere delen van Nederland. De potentie van Noordelijk Nederland wordt onvoldoende benut, terwijl Noordelijk Nederland op verschillende terreinen een sterke kennispositie heeft opgebouwd.

Bijdrage Lelylijn

De Lelylijn zorgt voor een betere aansluiting op het economisch netwerk in Nederland. Dit leidt tot positieve agglomeratie-effecten en meer concentratie in de steden langs de Lelylijn. De Lelylijn kan een impuls zijn voor campusontwikkeling, waardoor bestaande economische clusters ook in de toekomst blijven groeien en profiteren. Kleinere kernen in de omgeving profiteren ook van meer economische bedrijvigheid in de steden. Meer banen, opleidingen en voorzieningen in de nabijheid dragen bij aan de welvaart en een betere benutting van het aanwezige arbeidspotentieel in (Noordelijk) Nederland.

Daarnaast zorgt de Lelylijn voor meer mogelijkheden voor uitwisseling, behoud en terugkeer van talent. Dit is een van de grote drivers voor economische groei en verdien-capaciteit in de toekomst. De regio is sterk in toekomstgerichte sectoren als water, gezondheid, circulariteit, maakindustrie, agrofood en landbouw. De verwachting is dat er in deze en andere sectoren, door de Lelylijn met bijbehorende gebiedsontwikkeling, 30.000 - 70.000 extra banen bijkomen in de noordelijke regio (bovenop een autonome

groei van 62.000). Daarnaast draagt de Lelylijn bij aan het verbeteren van Noordelijk Nederland als vestigingsplaats, wat tot hogere economische groei leidt op de langere termijn.

Tot slot zijn er door de Lelylijn meer kansen voor de vrijetijdseconomie en toerisme. Er is een breed palet aan kansen en mogelijkheden voor recreatie en de cultuur- en sportsector (evenementen, sportwedstrijden, musea, stedelijk aanbod, UNESCO locaties, etc.). Het gebruik van de trein voor recreatie neemt sinds een aantal jaar toe. Dit is belangrijk voor alle regio's langs de lijn en voor de vervoerder die hiermee juist in minder drukke uren extra reizigers kan vervoeren.

Kortom, de Lelylijn zorgt voor meer economische diversiteit en toekomstbestendigheid in Noordelijk Nederland. Dit komt heel Nederland ten goede.



Doelstelling 2: de Lelylijn als een snelle en rechtstreekse betrouwbare spoorverbinding tussen Noordelijk Nederland en de Randstad (Groningen/ Leeuwarden – Lelystad), waarbij de bereikbaarheid in de Noordelijke regio's verbetert en een betere verbinding met Duitsland mogelijk wordt gemaakt.

Opgave

Op dit moment is er maar één verbinding tussen Noord Nederland en de rest van het land: de spoorlijn tussen Zwolle en Meppel. De kwetsbaarheid van dit traject is groot, omdat er regelmatig vertraging en uitval plaatsvindt en er geen alternatieve verbinding is. Reizigers haken hierdoor af. De reistijden per openbaar vervoer tussen Noordelijk Nederland en de Randstad zijn lang en de psychologische afstand is groot.

Bijdrage Lelylijn

De Lelylijn vormt de tweede toegangspoort van en naar Noordelijk Nederland. De spoorverbinding zorgt voor fors minder reistijd, tot ruim 45 minuten korter, tussen de Randstad en Groningen/ Leeuwarden. Ook binnen de regio verbeteren de verbindin-

gen en reistijden in belangrijke mate, bijvoorbeeld tussen Drachten - Groningen van 45 minuten naar 13 minuten. Plaatsen als Emmeloord en Drachten kunnen dankzij de Lelylijn onderdeel gaan uitmaken van het Nederlandse spoornetwerk en zich daarmee ontwikkelen als groeikernen, qua voorzieningen, wonen en bedrijvigheid en als regionale openbaar vervoer hubs.

Als perspectief voor de wat langere termijn kan met de Lelylijn de verbinding van de Randstad en de noordelijke regio naar Duitsland en mogelijk Scandinavië verbeteren. Daarnaast biedt een internationale verbinding van Groningen naar Antwerpen, Brussel en verder naar Frankrijk kansen, hier is op dit moment al vraag naar. Een internationale verbinding draagt bij aan het aantrekken van talent en het verbinden van universiteitssteden onderling.



Doelstelling 3: de Lelylijn zorgt voor een betere ontsluiting van de huidige woningbouw en verwachte groei van de woningbouw die gepaard kan gaan met realisatie van de Lelylijn

Opgave

Een groeiende bevolking, kleinere huishoudens, langdurige bouwprocessen en gebrek aan bouwgrond maken dat Nederland kampt met een woningbouwopgave. Tot 2030 moeten er circa één miljoen extra woningen worden gebouwd. Daarnaast kent Noordelijk Nederland een grotere (stedelijke) vernieuwingsopgave dan de rest van Nederland. Het aantal verouderde woningen en buurten is relatief groot.

Bijdrage Lelylijn

Door de verbinding die de Lelylijn creëert, kan Noordelijk Nederland een substantiële bijdrage van 55.000 tot 115.000 extra nieuwe woningen realiseren, bovenop de autonome groei van 66.000 woningen, om tegemoet te komen aan de nationale woningbouwopgave. Woningen die nodig zijn om jongeren te behouden, vergrijzing tegen te gaan en te voorkomen dat de woningmarkt ook in Noordelijk Nederland vastloopt.

De meeste woningen zullen worden gerealiseerd in de grotere kernen, daar waar voorzieningen zijn en passend bij de ontwikkeling naar een sterk stedelijk netwerk. Het bouwen in hogere dichtheden en grotere volumes zorgt voor een kwaliteitsimpuls van de forse herstructureringsopgaven, die betrekking hebben op het renoveren en verduurzamen van woningen en woonwijken.

Daarnaast is er ruimte voor woningbouw in de kleinere kernen in de nabijheid van de Lelylijn, passend bij de aard en schaal van deze plaatsen. Groei van de steden is ook goed voor het omliggende platteland. Geconcentreerde groei geeft minder druk op de 'groene ruimte' en vergroot de kans dat voorzieningen in de nabijheid blijven. Noordelijk Nederland blijft aantrekkelijk, mits er sprake is van goede bereikbaarheid.



Doelstelling 4: de Lelylijn draagt bij aan het dichterbij elkaar brengen van de regio's in Nederland.

Opgave

Regionale welvaartsverschillen nemen toe in Nederland. In en rondom economische kernen is een groot aanbod van werknemers, kennis en infrastructuur. Buiten economische kernen is dit aanbod minder. Voorzieningen dreigen steeds meer te verdwijnen waardoor sociaaleconomische tekorten en gezondheidsachterstanden ontstaan.

Bijdrage Lelylijn

De Lelylijn brengt regio's dichterbij elkaar. De spoorlijn zorgt voor nabijheid van voorzieningen in Noordelijk Nederland en in de Randstad: wonen, werken, onderwijs, zorg en sociale contacten zijn bereikbaar. Dit heeft een positief effect op de fysieke en mentale gezondheid van mensen. Daarnaast zorgt nabijheid van voorzieningen voor kansengelijkheid. De Lelylijn stelt mensen in staat deel te nemen in de samenleving. Dit heeft een positief effect op de brede welvaart in Nederland.



Doelstelling 5: de Lelylijn draagt bij aan het bevorderen van een duurzame vervoerswijze en kan daarmee een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen.

Opgave

Mobiliteit is onmisbaar in onze samenleving en duurzame mobiliteit wordt hierbij steeds belangrijker. De Lelylijn is in het Nederlandse spoornetwerk de ontbrekende schakel, die plaatsen als Emmeloord en Drachten die geen station hebben, verbindt met de rest van Nederland. Binnen de Noordelijke regio is de auto-afhankelijkheid tot op heden groot door het ontbreken van (voldoende kwalitatief) openbaar vervoer. Om iedereen de mogelijkheid te bieden een duurzame vervoerswijze te kiezen is het belangrijk om het spoorstelsel te blijven ontwikkelen voor toekomstige generaties.

Voor internationale reizen is een opgave om meer met de trein te reizen en minder met het vliegtuig. De Lelylijn is recent opgenomen in het TEN-T netwerk.

Bijdrage Lelylijn

De spoorlijn geeft inwoners een duurzame vervoerskeuze en creëert nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen zodat mensen geen grote afstanden hoeven af te leggen. De mobiliteitsbewegingen die wel gemaakt worden, kunnen via de Lelylijn en het onderliggend openbaar vervoer dat op elkaar wordt afgestemd. Een nieuwe spoorverbinding kan ervoor zorgen dat het onderliggende openbaar vervoer op peil blijft, doordat er meer reizigers komen in het openbaar vervoer als geheel. De druk op de weg kan afnemen waardoor mogelijk minder (uitbreiding van) wegcapaciteit nodig is.

De Lelylijn kan bijdragen aan het terugdringen van de vervoersarmoede en vergroten van inclusiviteit (26% van de mensen heeft geen auto of rijbewijs) en de instandhouding van (bereikbaarheid van) voorzieningen in landelijke gebieden, door in de kleinere kernen een aansluiting met de bus op de Lelylijn te bieden.

Voor internationale reizen kan de Lelylijn een eerste bouwsteen zijn om in de toekomst een verbetering van de treinverbindingen richting Duitsland of België en verder mogelijk te maken.

Conclusie en aanbevelingen

Het MIRT- en NOVEX onderzoek Lelylijn heeft veel informatie en de volgende conclusies en aanbevelingen opgeleverd:

1. Samenwerking Rijk en regio

Dit MIRT-onderzoek is een samenwerking tussen Rijk en regio. Dit is nuttig gebleken en past bij de politiek-bestuurlijke wil bij regionale en rijksoverheden om dit project verder te brengen. Deze samenwerking voortzetten is daarom sterk aan te bevelen.

2. Participatie

Het huidige onderzoek is van start gegaan met brede participatie en dat heeft de doelstellingen en inzichten rond de Lelylijn bijzonder verrijkt. Aanbeveling is om dat in de volgende fase opnieuw, en meteen aan het begin, te doen. Bewoners hebben aangegeven in een volgende fase graag mee te denken en de betrokken overheidsorganisaties vinden dit ook erg belangrijk.

3. Ruimte en infrastructuur in samenhang uitwerken

De combinatie van het NOVEX-traject (gebiedsontwikkeling) en het MIRT Onderzoek Lelylijn (infrastructuur) is een hele krachtige gebleken. Maatregelen uit het ene traject (bijvoorbeeld woningbouw in de buurt van de stations) zijn cruciaal voor het slagen van het andere traject (voldoende reizigers in de Lelylijn). Zorg daarom voor een integrale aanpak van gebiedsontwikkeling, infrastructuur en water en bodem in de volgende fase.

4. Lelylijn-alternatieven

Uit het onderzoek naar de Lelylijn-alternatieven is het volgende gebleken:

- **Het Bundelingsalternatief biedt de meeste meerwaarde en sluit het beste aan bij de projectdoelstellingen.**
- Het advies is daarom om het Bundelingsalternatief in de volgende fase te gebruiken als basis voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de noordelijke regio.
- Vanuit het juridische proces zal in de vervolgfase opnieuw gekeken moeten worden naar andere alternatieven.

5. Brede Welvaart

De effecten op de brede welvaart zijn een belangrijk onderdeel van de Lelylijn. Daarom de aanbeveling om in een MKBA ook nadrukkelijk de effecten op de brede welvaart mee te nemen in de afweging, conform de aanbevelingen uit 'Elke Regio Telt'.

6. Internationaal

Vanuit het huidige MIRT Onderzoek van de Lelylijn is naar voren gekomen dat de potentie richting Duitsland, qua reizigers en effect op brede welvaart, ligt op het stuk tussen Groningen en Bremen. Voor de internationale potentie van de Lelylijn is de verbinding naar België en Frankrijk interessant. Maak dit onderdeel van het vervolgonderzoek van de Lelylijn en blijf met oog op de lange termijn rekening houden met een internationale verbinding richting Hamburg.

7. Financiering

De verwachting is dat het vinden van het benodigde budget een van de grootste uitdagingen is voor de Lelylijn. Werk de mogelijkheden hiervoor uit en kijk daarbij ook naar kostenoptimalisaties of een stapsgewijze opbouw van de uiteindelijke Lelylijn om de risico's van een dergelijk groot project beter te kunnen beheersen.



Meer concrete aanbevelingen

Naast de belangrijke, en meer overkoepelende, aanbevelingen die hiervoor zijn benoemd, zijn er ook meer concrete, inhoudelijke aanbevelingen gedaan voor de volgende fase:

1. De landelijke en stedelijke inpassing van de Lelylijn zijn een hoofdpoging in de volgende fasen. Creëer voor zeer complexe gebieden zoals Groningen, Heerenveen en een selectie van natuurgebieden aparte projectgroepen en formuleer specifieke onderzoeksopdrachten voor deze locaties. En start direct vanaf het begin van de komende fase met de uitwerking hiervan.
2. Voor het behalen van hoge reizigersaantallen op de Lelylijn is het cruciaal dat de extra woningbouw in directe nabijheid van stations gerealiseerd wordt. Centreer veel van de extra woningbouw (rond de stations) in de halte locaties Lelystad, Emmeloord, Heerenveen, Drachten, Leeuwarden en Groningen.
3. Kijk bij de gebiedsuitwerking ook naar de zogenoemde meekoppelkansen:
 - a. Zorg ervoor dat de principes van 'water en bodem sturend' bij elke uitwerking vanaf het begin worden meegenomen om verrassingen en mogelijk hoge kosten later te voorkomen.
 - b. Onderzoek hoe de economische effecten van de Lelylijn voor Noordelijk Nederland een betere spin-off kunnen krijgen, bij specifieke clusters en locaties, en in de rest van Nederland, waaronder de MRA.
 - c. Neem ook de benodigde herstructurering als opgave mee bij woningbouw en bedrijfsterreinen in stationsomgevingen.
- d. Kijk hoe versterking van natuurwaarden en koppeling met wateropgaven en landbouw mogelijk is bij Van Oordt's Mersken, Tsjûkemar en Leekstermeer.
- e. Onderzoek de combinatie met auto infrastructuur opgaven bij Ketelmeer, Skarster Rien en knooppunt Heerenveen.
- f. Hou bij grondverwerving rekening met landbouwonwikkeling en de effecten op stikstof en veenweiden.
4. Onderzoek samen met de gemeenten of extra stations zoals Suikerzijde, Werpsterhoeke, Leek, Joure en Lemmer gerealiseerd en door de Lelylijn bediend kunnen worden. In de volgende fase zullen hier definitieve keuzes nodig zijn.
5. Aanbevolen wordt om, in samenwerking met aanbieders van vervoer en regionale overheden, nader te bezien wat er nodig is om de bereikbaarheid per openbaar vervoer, maar ook per auto in combinatie met trein of trein met fiets goed te laten functioneren (hubs).
6. Het inpassen van de Lelylijn op bestaand spoor en in de dienstregeling is onderwerp van de volgende fase. Belangrijk daarbij is de aansluiting van de Lelylijn op het bestaande spoor tussen Lelystad – Amsterdam en het effect van de grote verstedelijkingsambities van Lelystad en Almere. Het meenemen van alle toekomstige plannen leidt tot een hoger aantal reizigers. Dit dient in samenhang te worden bekeken in de vervolgfase.
7. Andere projecten vragen ook ruimte, waarbij vooral de 380 kV Vierverlaten - Ens - Diemen veel impact kan hebben. Dit vergt gezamenlijke uitwerking en afstemming tussen alle betrokken overheden.

Waar staan we nu

De Lelylijn is recent opgenomen in zowel het Hoofdlijnenakkoord 2024-2028 als in het Regeerprogramma. Het MIRT- en NOVEX onderzoek Lelylijn, waarvoor eind 2022 opdracht is gegeven, is met deze rapportage afgerond. In het Bestuurlijk Overleg MIRT in november 2024 zal een besluit worden genomen over het vervolg.

