



Q&A op regionaal/lokaal niveau

Algemeen:

De Lelylijn is een kostbare en waardevolle investering vol mogelijkheden voor Noordelijk Nederland.

Op basis van rapportages blijkt dat een grootschalige miljardeninvestering in de Lelylijn zorgt voor grote én kleine ontwikkelingen in Noordelijk Nederland.

<p>1. Welke meerwaarde biedt de Lelylijn?</p>	<p>De Lelylijn zorgt voor een betere verbinding tussen het noorden en de rest van Nederland.</p> <p>De lijn biedt daarnaast mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals wonen en werken, in de brede omgeving van de lijn.</p> <p>Om de mogelijkheden hiervan in beeld te brengen zijn eerder vier denkrichtingen uitgewerkt en gedeeld. Op basis hiervan is een NOVEX-ontwikkelperspectief uitgewerkt. Met als uitgangspunt een goed functionerend water-, bodem- en natuursysteem, schetst dit perspectief de kansen die de Lelylijn langs het bundelingstracé biedt, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none">• het versterken van Groningen en Leeuwarden als grootstedelijke kernen in Noord-Nederland, die met de Lelylijn beter verbonden zullen zijn met andere gedeelten van het land;• het beter onderling verbinden van de stedelijke regio's in Noordelijk Nederland, door onder meer het aansluiten van Drachten en Emmeloord op de Lelylijn. Hiermee ontstaan grote ontwikkelkansen in de steden als Heerenveen, Drachten, Lelystad en Emmeloord. In sommige gevallen zal dit ook een stap in verstedelijking betekenen;	<p>Door de Lelylijn is Noordelijk Nederland beter verbonden met de rest van Nederland, en met name het Westen.</p> <p>Er zijn al mogelijkheden voor het uitbreiden van wonen en werken in Noordelijk Nederland, die versterkt worden door de komst van de Lelylijn.</p> <p>De groei van Nederland past niet meer in Nederland: Noordelijk Nederland kan daar een oplossing bieden.</p> <p>Uitgangspunten zijn altijd: de Lelylijn moet goed zijn voor natuur, bodem en water. Daaruit vloeien enkele kansen met de komst van de Lelylijn:</p> <p>Leeuwarden en Groningen zijn als grootste steden van het Noorden meer in staat om zich te versterken.</p>
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • in de kleinere kernen en kernen op meer afstand van het beschouwde tracé liggen kleinere ontwikkelingen meer voor de hand. <p>Met de Lelylijn ontstaat een ontwikkelperspectief dat enerzijds (grootschalige) ontwikkelingsmogelijkheden langs verschillende delen van het beschouwde tracé laat zien, maar ook recht doet aan rust, ruimte en eigenheid van de verschillende regio's. Ook op de plekken waar grote steden groeien, zal gekeken moeten worden naar lokale identiteit en regionale eigenheid.</p>	<p>Andere steden krijgen meer mogelijkheden om te ontwikkelen en verstedelijken doordat ze onderling een beter netwerk vormen; het gaat dan om Lelystad, Emmeloord, Drachten en Heerenveen.</p> <p>Grotere dorpen krijgen door een verbeterde verbinding op datzelfde netwerk ook meer kansen, door de bereikbaarheid van werkgelegenheid, onderwijsinstellingen en zorginstellingen. Het lokale OV kan op dit regionale en nationale netwerk worden aangesloten.</p> <p>In deze fase is er al bewustzijn dat bij het eventueel ontwerpen van het tracé voldoende oog moet zijn voor de huidige rust, ruimte en eigenheid van de regio's.</p>
<p>2. Wat zijn de investeringskosten?</p>	<p>De raming voor de Lelylijn is opgesplitst in drie alternatieven:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In de ramingen wordt zichtbaar dat het Zuidelijk alternatief de laagste kosten met zich meebrengt, onder andere omdat dit alternatief voor relatief langere tijd over stevigere zandgronden loopt en geen grote boortunnels voorzien zijn. In dit alternatief zitten een tunnel onder het Ketelmeer en een passage op maaiveld langs Natura-2000 gebieden Weerribben-Wieden en Drents-Friese Wold als bijzondere kostenposten in de scope. De kosten van het Zuidelijk alternatief worden geraamd op € 8,2 miljard (bandbreedte € 5,9- 10,5 miljard) • Daarna komt qua kosten het Bundelingsalternatief. In dit alternatief zitten als bijzondere kostenposten in de scope een tunnel onder het Ketelmeer, een passage van het Tsjûkemar met een spoorviaduct, een aquaduct bij Scharsterrijn, passage van Natura2000 gebieden Van Oordt's Merskens en Leekstermeer met 	<p>Er zijn drie ramingen van benodigde investeringen. De ramingen hebben een bandbreedte. Dat wil zeggen; het is afhankelijk van te maken keuzes of het goedkoper of duurder uitvalt bij de daadwerkelijke ontwikkeling.</p> <p>Het Zuidelijk alternatief zou 8,2 miljard euro moeten kosten.</p> <p>Het Bundelingsalternatief zou 13,8 miljard euro moeten kosten.</p> <p>Het Afsluitdijkalternatief zou 17,2 miljard euro moeten kosten.</p>

	<p>een aarden spoorbaan, een boortunnel bij Groningen en veel verwachte maatregelen rondom bodemstabiliteit in het veenlandschap. Een belangrijk aandachtspunt is de inpassing van de Lelylijn in Groningen en Heerenveen. Voor beide plekken geldt dat hier geen makkelijke en eenduidige oplossingen is, zodat het aanleggen van de spoorlijn in die gemeenten ingrijpend en kostbaar zal uitpakken. Deze onzekerheid is ook in de raming meegenomen. Voor het Bundelingsalternatief is nu een bedrag van € 13,8 miljard geraamd (bandbreedte € 9,8-17,9 miljard)</p> <ul style="list-style-type: none">• Het Afsluitdijkalternatief brengt de hoogste kosten met zich mee vanwege met name de doorkruising van het IJsselmeer, de passage van de Spuisluizen met boortunnels en een aanpassing van de spoorlijn Leeuwarden-Groningen. De kosten voor de aanleg voor het Afsluitdijkalternatief worden nu geraamd op € 17,2 miljard (bandbreedte € 12,7-21,4 miljard). <p>Daarbovenop komen de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud. Deze worden nu geschat op circa € 260 tot 525 miljoen voor het Afsluitdijkalternatief, €200 tot 415 miljoen voor het bundelingsalternatief en € 125 tot 250 miljoen voor het Zuidelijk alternatief. Deze ramingen zijn ook exclusief het mogelijke internationale deel van de Lelylijn, waar nu nog extra onderzoek naar wordt gedaan. Dit bedrag wordt na het BO MIRT bekend gemaakt, maar in de rapportage spoor staat een indicatie van € 2,5 tot € 5 miljard voor het Nederlandse deel, exclusief kunstwerken.</p> <p>Voor de Lelylijn is door het vorige kabinet € 3 miljard gereserveerd op de Rijksbegroting, wat niet voldoende is voor de aanleg. Voor wat betreft de cofinanciering wordt gekeken naar Europa en de regio. Voor cofinanciering vanuit Europa kan, nu de Lelylijn is opgenomen op de TEN-T-kaart, een aanvraag ingediend worden voor medefinanciering vanuit de Connecting Europe Facility (CEF).</p>	<p>De onderhoudskosten zijn daarin niet meegerekend. Die variëren van jaarlijks 125 tot 525 miljoen euro.</p> <p>Er is al drie miljard gereserveerd voor de Lelylijn door het vorige kabinet. De regio zal gaan bijdragen, maar dat bedrag is nog niet bekend. Ook kan er Europees een aanvraag worden ingediend. Er is momenteel geen zicht op dekking van de verwachte kosten.</p>
--	--	--

	Onder de lopende EU-meerjarenbegroting (2021-2027) kan geen aanvraag meer worden ingediend omdat het huidige budget inmiddels bijna is uitgeput. De verwachting is dat onder de nieuwe EU-meerjarenbegroting (2028-2034) opnieuw ruimte zal worden gecreëerd voor CEF. Deze aanvraag zal worden beoordeeld door de Europese Commissie. Cofinanciering vanuit de regio zal door de regio bekend gemaakt moeten worden.	
3. Wat zijn de rijtijden met de Lelylijn?	<p>De varianten van het Bundelingsalternatief leveren volgens de eerste berekeningen de meeste rijtijdwinst op.</p> <p>Met de Lelylijn kunnen inwoners in ongeveer een uur en een kwartier naar Amsterdam of Groningen en andersom reizen. Dat is circa 45 minuten sneller dan nu. Bij de snelle reistijden hoort een trein met weinig of geen tussenhaltes tussen Groningen en Amsterdam.</p> <p>Het Afsluitdijkalternatief scoort zowel qua reizigersaantallen (circa 17.000, ongeveer 7000 nieuw) als qua reistijd vanuit Groningen (bijna 1 uur en 45 minuten) aanzienlijk minder goed.</p> <p>Het Zuidelijk alternatief zit tussen deze twee alternatieven in, met een snelste reistijd van 1,5 uur en circa 28.000 reizigers in de trein (10.000 nieuw).</p>	<p>Meerwaarde voor de reiziger Reizigers die in Groningen instappen kunnen door de Lelylijn drie kwartier sneller in Amsterdam zijn dan nu. Dat is de variant via Drachten en Heerenveen.</p> <p>De variant via de Afsluitdijk levert minder tijdwinst op.</p> <p>De variant via Assen levert een half uur winst op.</p>
4. Wat is de meerwaarde voor Noordelijk Nederland? Wat staat er in het Ontwikkelperspectief?	<p>Uit dit ontwikkelperspectief blijkt dat de Lelylijn een bijdrage kan leveren aan (sociaal-)economische structuurversterking, identiteitsversterking en nieuwe ruimtelijke kwaliteit.</p> <p>Het vraagt wel aanvullende keuzes en investeringen van overheden om de gebiedsontwikkeling</p> <p><i>Onderwijs en economie:</i> De Lelylijn verbindt daarbij verschillende kernen en economische</p>	<p>Meerwaarde voor Noordelijk Nederland Doordat de Lelylijn grote steden met kleinere steden met dorpen aan elkaar verbindt, zijn er meer kansen voor mensen op onderwijs, zorg en banen.</p> <p>De komst van de Lelylijn betekent veel voor de regio; dorpen en steden die niet naast de Lelylijn</p>

	<p>clusters, kennis- en onderwijsinstellingen die qua reistijd hiermee ook (veel) dichterbij elkaar komen te liggen.</p> <p><i>Regionale en lokale infrastructuur</i> Ook na 2050 zal de Lelylijn bij aanleg een structurerende werking voor (regionale) ruimtelijke ontwikkelingen hebben. Dat vraagt nu al keuzes en investeringen van overheden om de gebiedsontwikkeling maximaal te laten aansluiten op de mogelijke komst van de spoorverbinding. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de verbindingen tussen de verschillende steden en dorpen in het noorden, zodat het hele gebied voordeel krijgt van de komst van de lijn.</p> <p><i>Woningbouw</i> De Lelylijn, met bijbehorend ontwikkelperspectief, heeft in de plaatsen direct langs het onderzochte tracé een potentie van 55.000 tot 115.000 extra woningen (bovenop de 66.000 woningen die er in het hoge groeiscenario al in noordelijk Nederland voorzien worden zonder Lelylijn) en in potentie 30.000 tot 70.000 extra banen[2], bovenop de 62.000 banen die al voorzien zijn zonder Lelylijn in het hoge groeiscenario. Hierbij is gekeken tot 2050.</p> <p><i>Internationaal</i> De Lelylijn is opgenomen op de zogenaamde TEN-T-kaart. Verdere internationale waarde wordt op dit moment onderzocht.</p>	<p>liggen kunnen ook meeprofiteren als de regio nu al nadenkt over de juiste aansluitingen.</p> <p>Direct naast de Lelylijn worden tot 115.000 extra woningen verwacht. In totaal kan Noordelijk Nederland daardoor tot 181.000 woningen voor Nederland zorgen. Qua banen worden er door de komst van de Lelylijn tot 70.000 extra banen verwacht; in totaal zijn dat 132.000 nieuwe banen in Noordelijk Nederland.</p>
<p>5. Hoe gaat het nu verder? Hoe vind de besluitvorming plaats?</p>	<p>Onderzoeken Novex en Bereikbaarheid zijn klaar. Raming is klaar. Onderzoeken naar Brede Welvaart en internationale waarde vindt nog steeds plaats.</p> <p>De Tweede Kamer kan zich nu inlezen. Na het BO MIRT volgen de eindrapportages. In overleg met de regio wordt gekeken naar het vervolg voor deze trajecten.</p>	<p>Samenvattend: de onderzoeken naar Bereikbaarheid en Nieuwe ontwikkelingen (NOVEX) zijn gereed. De onderzoeken naar brede welvaart en de internationale meerwaarde lopen nog.</p> <p>De volgende stap is dat er begin november een moment is waarop wordt gekeken naar het vervolg van de Lelylijn.</p>

	<p>In de na het BO MIRT te sturen eindrapportage van de Lelylijn komt ook een analyse wat de lijn kan betekenen voor de brede welvaart in het gebied.</p> <p>De afgelopen jaren is gezamenlijk door partijen gewerkt aan het verzamelen van de benodigde informatie in het MIRT-onderzoek. De volgende stap is de verkenning. Voor het starten van een verkenning is in elk geval nodig dat de opgave voor wonen, werken en bereikbaarheid goed in beeld is, de nut en noodzaak wordt onderschreven, er een globaal beeld van de oplossingsrichtingen is en dat de kosten en baten van de verschillende oplossingsrichtingen globaal duidelijk zijn. Dit is voor zowel de Lelylijn als voor de Nedersaksenlijn een heel eind op streek. Tijdens het BO-MIRT Noord-Nederland van begin november zal alle beschikbare informatie gewogen worden en zal worden gezien of het mogelijk is om inderdaad een verkenning te starten.</p> <p>Belangrijke tweede randvoorwaarde is dat volgens de MIRT-spelregels er zicht moet zijn op van ten minste 75% van de verwachte kosten. Het mag duidelijk zijn dat gegeven de financiële situatie van het Mobiliteitsfonds dit voor deze twee grote trajecten uitdaging vormt.</p>	
--	---	--