



> Retouradres Postbus 16169 2500 BD Den Haag

Voorzitter stuurgroep Lelylijn
Dhr. René Paas
Provincie Groningen
Postbus 610
9700 AP Groningen

**College van Rijksbouwmeester en
Rijksadviseurs**

Korte Voorhout 7
Postbus 16169
2500 BD Den Haag

Contactpersonen

Corné Strootman
E. corne.strootman@rijksoverheid.nl

Mike Emmerik

E. mike.emmerik@rijksoverheid.nl

Datum 20 januari 2026

Betreft Reflectie op de integrale gebiedsverdiepingen Groningen,
Drachten, Heerenveen en Emmeloord, en het onderzoek naar de
impact van de Lelylijn over 100 jaar.

Ons briefkenmerk

11879158

Beste leden van de stuurgroep Lelylijn,

In uw brief van 5 november 2025 vraagt u het CRa te reflecteren op de inhoudelijke onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het Masterplan Lelylijn 2025. Het gaat daarbij om de integrale gebiedsverdiepingen voor Groningen, Drachten, Heerenveen en Emmeloord, en om het onderzoek naar de impact van de Lelylijn over 100 jaar. U vraagt welke lessen hieruit te trekken zijn, of hiermee recht is gedaan aan de eerdere aanbevelingen van het CRa, en hoe u verder kunt met de resultaten die nu voorliggen.

Op basis van uw vraag komt het CRa tot een gelaagde conclusie, die zowel de Stuurgroep als het Rijk aanspreekt. Enerzijds concluderen wij dat de uitgevoerde onderzoeken, met inachtneming van enkele aanvullingen en kanttekeningen, een goed antwoord vormen op onze eerdere aanbevelingen. Anderzijds beantwoorden deze onderzoeken één essentiële vraag nog niet: Welke ruimtelijk-economische strategie kiezen Rijk en regio om brede welvaart in het noorden te verbeteren en is de Lelylijn dan het juiste middel om deze strategie tot uiting te brengen?

Hoogachtend,
Het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs,

Francesco Veenstra

Noël van Dooren

Thijs van Spaandonk

Reflectie op Masterplan Lelylijn 2125

1. Aanleiding

In oktober 2024 bracht het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs (CRa) op verzoek van de Stuurgroep Lelylijn¹ een reflectie uit op de resultaten van het MIRT-onderzoek en het NOVEX-ontwikkelperspectief van de Lelylijn². In deze reflectie deed het CRa aanbevelingen aan de verschillende betrokken partijen: het projectteam van de Lelylijn, de Rijksoverheid en de lokale overheden. De belangrijkste aanbevelingen uit dit advies zijn:

1. Veranker de inzichten uit het onderzoek en leg de focus op regionale en grensoverschrijdende interconnectiviteit (gericht aan het projectteam)
2. Breng de landelijke en regionale opgaven samen in een uitgewerkt 'Masterplan Noordelijk Nederland' (gericht aan de Rijksoverheid)
3. Onderzoek de impact van de Lelylijn op andere grote infrastructurele projecten in Nederland (gericht aan het Rijk en het projectteam)
4. Doe gebiedsgerichte toekomstverkenningen voor de écht lange termijn (gericht aan het projectteam)
5. Anticipeer in lokale plannen op de komst van de Lelylijn (gericht aan het Rijk, het projectteam en de gemeentes)

Terwijl de Lelylijn op dit moment geen politieke prioriteit lijkt te hebben, heeft het projectteam in afwachting van de mogelijke start van een MIRT-verkenning voor de Lelylijn in 2025 gewerkt aan een Masterplan Lelylijn. Dit masterplan bestaat uit drie onderdelen. Ten eerste zijn er mogelijke vormen van financiering en bekostiging van de Lelylijn onderzocht. Ten tweede zijn er Integrale Gebiedsverdiepingen (ruimtelijke toekomstverkenningen) gemaakt voor de vier steden waar de lijn een halte moet krijgen: Groningen, Drachten, Heerenveen en Emmeloord. Tot slot is de impact van de Lelylijn over 100 jaar verkent. Met name met de toekomstverkenning en de Integrale Gebiedsverdiepingen zijn de eerdere aanbevelingen van het CRa geadresseerd. Nu deze vervolgstap is afgerond, vroeg de stuurgroep Lelylijn het CRa (opnieuw) te reflecteren op de onderzoeken. Ze vraagt wat de Stuurgroep kan leren van de ruimtelijke studies? Of met de studies recht is gedaan aan de aanbevelingen van het CRa? En hoe de resultaten het best benut kunnen worden in het vervolgproces?

Met deze brief beantwoordt het CRa de vraag van de stuurgroep. Er wordt eerst een korte beschrijving gegeven van de uitgevoerde ruimtelijke

¹ Het project Lelylijn heeft een projectteam en een stuurgroep. In het projectteam Lelylijn werken het rijk en regionale overheden op ambtelijk niveau samen aan het onderzoek naar de Lelylijn. De stuurgroep Lelylijn, bestaande uit verschillende regionale bestuurders en vertegenwoordigers van de ministeries I&W en EZK, bewaakt de voortgang van het project, evalueert de gevolgen voor de doelstellingen en houdt toezicht op mogelijke risico's.

² Zie voor de reflectie van het CRa uit oktober 2024:

<https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/documenten/2024/11/13/reflectie-mirt-onderzoek-lelylijn>

onderzoeken. Vervolgens reflecteert het CRa op de methode van zowel de toekomstverkenning Lelylijn 2125 als op de gebiedsverdiepingen voor Groningen, Drachten, Heerenveen en Emmeloord. Daarna volgt een beschouwing op de belangrijkste inhoudelijke inzichten. Tot slot benoemt het CRa een aantal algemene conclusies en aanbevelingen voor het vervolg. De belangrijkste boodschap is daarbij dat de Lelylijn aanzienlijk meer is dan een infrastructureel project en in potentie de ruggengraat kan zijn van een toekomstbestendige regionale economie. Die potentie kan echter alleen verzilverd worden als de Lelylijn wordt ingebed in een breder verhaal over de toekomst van Noordelijk Nederland.

2. Wat leverden de Toekomstverkenning en de Integrale Gebiedsverdiepingen op?

Toekomstverkenning Lelylijn 2125

De Toekomstverkenning Lelylijn 2125 is uitgevoerd door ontwerpbureaus Polyfern en De Zwarte Hond. De verkenning maakt inzichtelijk hoe ontwikkelingen met betrekking tot klimaat, water & bodem, demografie, en economie, samenkomen in Noordelijk Nederland en hoe deze ontwikkelingen van invloed kunnen zijn op de maatschappelijke waarde van de Lelylijn op de lange termijn.

De verkenning bouwt systematisch voort op de vier WLO-scenario's³ van het van het Planbureau voor de Leefomgeving. Deze scenario's schetsen een beeld van de maatschappelijke opgaven waar Nederland voor staat in 2060 aan de hand van een assenkruis met op de ene as de mate van economische groei en op de andere as de snelheid van de klimaattransitie. Het ontwerpteam werkte de vier scenario's ruimtelijk uit tot vier mogelijke toekomsten voor Noordelijk Nederland en de rol van de Lelylijn daarbinnen. Daarbij werd de tijdshorizon van de WLO-scenario's met 60 jaar verlengd om tot 2125 te komen. Dit deed het ontwerpteam deels met informatie uit de achterliggende onderzoeken van WLO-2025 en deels door zelf beredeneerd te speculeren. Vervolgens is op een ruimtelijke en ontwerpende manier onderzocht welke rol de Lelylijn in deze toekomsten zou kunnen vervullen. De vier scenario's maken inzichtelijk binnen welke bandbreedte het gebied zich richting 2125 kan ontwikkelen en geven een beeld van de samenhangende opgaven die daarbij horen. De toekomstverkenning helpt daarmee bij het bepalen van wat een wenselijke ontwikkeling is en wat niet, om van daaruit te beredeneren welke (ruimtelijke) keuzes nu al gemaakt kunnen worden, of waar juist een zo groot mogelijke flexibiliteit nodig is.

Integrale Gebiedsverdiepingen

De Integrale Gebiedsverdiepingen verkennen de impact van de Lelylijn op het bestaande stedelijk weefsel, de infrastructuur en het landschap van Emmeloord, Groningen, Drachten en Heerenveen. De onderzoeken richten zich op de verschillende mogelijkheden voor de ruimtelijke inpassing van de

³ Het PBL heeft vier scenario's ontwikkeld voor de toekomst van Nederland op basis van ontwikkelingen in de economie, het klimaat en de bevolking. Zie: <https://www.wlo2025.nl>

stations en het spoortracé in combinatie met stedelijke ontwikkeling. Een team van Arcadis en PosadMaxwan werkte aan de verdiepingen voor Groningen en Emmeloord. Studio Bereikbaar en Must werkten aan Drachten en Heerenveen. De onderzochte ontwerpvarianten verschillen per locatie:

Groningen - De drie scenario's die hier zijn ontwikkeld, kijken vooral naar het al dan niet verhoogd of verdiept aanleggen van het spoor, in relatie tot gebiedsontwikkeling op het Suikerzijde terrein aan de westkant van de stad. Eén variant gaat uit van een boortunnel onder het landelijk gebied en de verstedelijking van de westflank. Een ander scenario is de verhoogde inpassing van het nieuwe spoor parallel aan het bestaande. Tot slot is een verdiepte ligging onderzocht in een afwisselend open of gesloten zinktunnel.

Drachten - Voor Drachten zijn twee varianten uitgewerkt, die vooral qua tracé van elkaar verschillen. In de eerste variant bundelen de ontwerpers het spoortracé met de snelweg A7 en vindt verstedelijking voornamelijk ten zuiden van de infrabundel plaats. In de andere variant wordt het spoor ten zuiden van de A7 gelegd, met verstedelijking tussen spoor en snelweg. Daarnaast is er een autonoom scenario zonder de Lelylijn.

Heerenveen - Er zijn 4 scenario's doordacht; Een gebundeld tracé met de A7 en een station aan de Noordelijke rand van Heerenveen, waar het huidige station naartoe verplaatst. Een bundeling met het bestaande spoor en een station midden in Heerenveen. Een station in het buitengebied tussen Joure en Heerenveen. En een autonoom scenario dat de ruimtelijke ontwikkeling zonder de Lelylijn schetst.

Emmeloord - De ontwerpers onderzochten drie stationslocaties langs twee verschillende tracés, een zuidelijk en oostelijk alternatief waarbij de spoorlijn langs de snelwegen A6 en A7 wordt aangelegd, en een westelijke variant op een vrijliggend tracé parallel aan de N351. Voor ieder alternatief is een bijpassend verstedelijkingsmodel ontwikkeld

3. Methodische beschouwing

De Toekomstverkenning Lelylijn 2125 is een goed voorbeeld van toekomstdenken. De ruimtelijke vertaling van de WLO-scenario's en de extrapolatie naar 2125 is gedegen en uitgebreid opgesteld. Deze oefening geeft op zichzelf al waardevolle inzichten in de mogelijke toekomst van Noordelijk Nederland (zie daarvoor ook de inhoudelijke beschouwing hieronder). De verkenning laat duidelijk zien dat de toekomst van Nederland, en dus ook van de Noordelijke provincies, sterk afhankelijk is van een veelheid aan factoren die niet geheel te controleren zijn. Demografische ontwikkeling, waterveiligheid, zeespiegelstijging, verzilting, droogte en de economische ontwikkeling van gebieden bepalen voor een groot deel waar mensen in 2125 zullen wonen, werken en recreëren.

Toch zijn er volgens het CRa twee aandachtspunten bij de Toekomstverkenning. De eerste is dat trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en reisgedrag slechts beperkt zijn meegenomen. Denk aan het

gebruikt van deelmobiliteit, de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen of de introductie van nieuwe mobiliteitsconcepten. Deze ontwikkelingen zijn weliswaar moeilijk te voorspellen, maar kunnen van grote invloed zijn op de positie en het gebruik van het openbaar vervoer - en dus ook van de Lelylijn - binnen een toekomstig mobiliteitssysteem. Deze ontwikkelingen kunnen ertoe leiden dat andere strategieën dan de aanleg van een treinverbinding effectievere middelen zijn om de connectiviteit van Noord-Nederland te versterken. Dergelijke alternatieven blijven momenteel buiten beeld.

Ten tweede wordt in alle onderzochte toekomstscenario's aangenomen dat de voorkeursvariant uit het MIRT-onderzoek Lelylijn in 2125 is aangelegd en operationeel is. Een deel van de geschetste ontwikkelingen zal echter autonoom plaatsvinden, los van de aanleg van de spoorlijn. Ook zouden bepaalde ontwikkelingen op een andere manier gestimuleerd kunnen of moeten worden. Het uitwerken van een 0-scenario, zonder de Lelylijn, kan helpen om beter inzicht te krijgen in de maatschappelijke waarde van de lijn. Zo'n scenario maakt duidelijker of en in hoeverre wenselijke toekomst (deels) zonder de Lelylijn gerealiseerd kunnen worden.

Hetzelfde geldt voor de Integrale Gebiedsverdiepingen voor Groningen en Emmeloord. Deze vormen weliswaar een belangrijke eerste verkenning van de impact en kansen die de lijn met zich meebrengt, maar ook hier wordt de autonome ontwikkeling slechts beperkt meegenomen. Voor Heerenveen en Drachten is wel expliciet een autonoom scenario uitgewerkt. Dit is methodologisch zeer waardevol, omdat de impact van de Lelylijn hiermee goed kan worden vergeleken met een ontwikkeling zonder deze ingreep. Hierdoor kan beter worden ingeschat welke positieve bijdrage de lijn kan leveren aan de verdere ontwikkeling van de stad. Het is daarom aan te raden om ook voor de overige gebiedsverdiepingen een dergelijk autonoom scenario op te stellen.

Het goed in beeld brengen van de autonome ontwikkeling heeft in dit geval een bijzondere waarde. Gegeven de grote investeringen en de grote impact moet ook onderzocht worden of er alternatieve manieren zijn om de connectiviteit van Noordelijk Nederland te verbeteren, aansluitend op de autonome ontwikkeling. Het is aan te raden dat, nu de kansen en risico's van de Lelylijn goed in beeld zijn gebracht, het Rijk en de regio ook deze onderzoeken uitvoeren. Zo kan een beter beeld verkregen worden of het aanleggen van een treinverbinding het beste instrument is om een regio te stimuleren. Vanuit Rijksperspectief is dat extra urgent, omdat er ook andere perifere regio's zijn waar de bereikbaarheid ondermaats is zoals Zeeland en de kop van Noord-Holland.

4. Inhoudelijke beschouwing

Naast bovenstaande methodische reflecties signaleert het CRa een drietal inzichten uit de ruimtelijke onderzoeken die op verschillende manieren aandacht behoeven in het vervolgproces rond de Lelylijn.

Inbedding in een breed verhaal over Noordelijk Nederland

De Toekomstverkenning Lelylijn 2125 en de Integrale Gebiedsverdiepingen laten goed zien dat de Lelylijn veel meer is dan een verbinding van A naar B of een infrastructureel vraagstuk. Het gaat over de fundamentele en voornamelijk culturele vraag in welk land we als Nederlanders in de toekomst willen leven, waar en hoe mensen dan wonen en door het land reizen, welke economie Nederland dan heeft, en hoe we de welvaart en klimaatvraagstukken verdelen. De antwoorden op al deze vragen zijn bepalend voor het type mobiliteit en infrastructuur dat dan nodig of gewenst is en wat voor soort verstedelijking en programma daarbij hoort. De Lelylijn is dus geen doel op zich, maar een middel om brede welvaart na te streven.

Kansen, maar ook risico's

De ruimtelijke studies laten namelijk ook zien dat de Lelylijn niet enkel zorgt voor een versterking van Noordelijk Nederland. Zo zal de aanleg van de spoorlijn een grote impact hebben op het landschap en de stedelijke gebieden waar deze doorheen gaat, terwijl de maatschappelijke meerwaarde niet in elk scenario even overtuigend is. De Integrale Gebiedsverdieping voor Heerenveen laat bijvoorbeeld zien hoe ingrijpend de ruimtelijke inpassing van de spoorlijn kan zijn en dat de komst van een nieuw station niet automatisch leidt tot een versterking van de stad. Het onderzoeksteam dat de gebiedsverdieping uitvoerde benadrukt zelfs dat de aanleg van de Lelylijn aanzienlijke risico's met zich mee kan brengen - zoals een afname van de werkgelegenheid - als de stad geen sterkere economische kracht en onderscheidend profiel kan ontwikkelen. Daarnaast zal de lijn door waardevol cultuurlandschap en natuurgebieden snijden en daar barrières creëren.

Het belang van regionale knooppuntontwikkeling

Het CRa constateert op basis van de ruimtelijke studies dat de aanleg van de Lelylijn alleen zinnig is wanneer dit gepaard gaat met een krachtig waardengedreven verhaal over de toekomst van Noord-Nederland en een actieplan om de economische kracht van de regio te versterken. Daarbij gaat het zowel om de positie van de noordelijke provincies ten opzichte van de rest van het land (met name de Randstad) als om het versterken van de agglomeratiekracht tussen alle knooppunten, dorpen, steden en regio's in het Noorden, ook als die niet direct aan de lijn liggen. Volgens het CRa moet daarom het ontwikkelen van een onderscheidend programma op de knooppunten van de Lelylijn veel nadrukkelijker op de agenda komen te staan. Op deze plekken liggen, naast woningbouw, bijvoorbeeld ook kansen voor de ontwikkeling van (boven)regionale functies.

Water en bodem nadrukkelijker meenemen

De Toekomstverkenning Lelylijn 2125 en de onderliggende WLO-scenario's laten duidelijk zien waar op lange termijn opgaven ontstaan in het bodem- en watersysteem. Zo snijdt het tracé van de Lelylijn in twee van de vier scenario's dwars door de Fryske Marren, een zeer kwetsbaar gebied dat naar verwachting in de toekomst alleen maar kwetsbaarder wordt⁴. In een aantal

⁴ Zie voor de opgaven van de Fryske Marren, de visie Fryslân klimaatbestendig 2050 van Wetterskip Fryslân en de Provincie: https://www.wetterskipfryslan.nl/documenten/visie_fryslan_klimaatbestendig_2050-versie-20-juli-2023.pdf

scenario's wordt op deze kwetsbaarheid ingespeeld door het tracé verhoogd op palen aan te leggen. Zo is het tracé minder gevoelig voor een eventueel stijgend waterpeil maar heeft het een aanzienlijk grotere impact op het landschap. Aan de andere kant zal een goede inpassing in het landschap en in de stedelijke gebieden soms juist vragen om ondertunnelingen of verdiepte oplossingen om barrièrewerking te verkleinen en om ruimtelijke kwaliteit en ontwikkelingsmogelijkheden te maximaliseren. De impact van dit type oplossingen op het onderliggende bodem- en watersysteem is echter groot. In het algemeen is het belangrijk te onderkennen dat grootschalige infrastructuurprojecten zoals de Lelylijn altijd een impact hebben op de waterhuishouding van het gebied waar deze dooreenloopt, zowel in de aanlegfase als op lange termijn.

Deze opstapeling van factoren maakt volgens het CRa duidelijk dat de impact van de Lelylijn op het water- en bodemsysteem en visa versa nadrukkelijker en zwaar moet worden meegenomen bij de tracékeuze en ruimtelijke inpassing van het spoor en de stations. Het meer sturend maken van water en bodem zou ertoe kunnen leiden dat tracékeuzes die tot nog toe minder voor de hand leken te liggen, toch relevant blijken. Het tracé over de hogere zandgronden springt wat dit betreft het meest in het oog.

Een integrale ruimtelijk-strategie voor steden, dorpen en landschap

De Lelylijn brengt veel ruimtelijke vraagstukken met zich mee. De inpassing van spoor en stations in bestaand stedelijk gebied biedt kansen voor verstedelijking en een kwaliteitsimpuls voor steden en dorpen. Maar de Integrale Gebiedsverdiepingen laten ook zien dat er grote ruimtelijke opgaven liggen. Zo gaat de inpassing van spoor en stations in de stad Heerenveen gepaard met een zeer ingrijpende verbouwing. Het CRa vraagt zich hierbij af of de kosten lokaal wel opwegen tegen de baten. Ook valt het op dat bij het nieuwe station van Groningen en de bijbehorende gebiedsontwikkeling geen rekening gehouden met de komst van de Lelylijn. Wanneer er nu niet vooruit wordt gekeken bij ruimtelijke ontwikkeling, wordt de ruimtelijke puzzel in de toekomst alleen maar groter.

De inpassingsopgave in het landschap

Daarnaast doorsnijdt de lijn buiten de stedelijke gebieden niet alleen bestaande weg- of spoorinfrastructuur en waterwegen, maar ook waardevolle en kwetsbare landschappen. De infrastructurele werken die nodig zijn voor de Lelylijn, zullen aanzienlijke impact om de omgeving hebben en zal verder onderzocht moeten worden. Bovendien kan de Lelylijn niet los worden gezien van een aantal andere nationale en regionale opgaven in het gebied. Denk aan de grote uitbreidingen van het hoogspanningsnet, de ruimtevraag van defensie, en de extra benodigde ruimte voor waterberging. Als deze grote opgaven niet op elkaar worden afgestemd en de coördinatie zich beperkt tot het voorkomen van elkaar in de weg zittende ruimteclaims, leidt dit tot een gefragmenteerd landschap. Het is aan te bevelen om de gebieden waar het tracé doorheen loopt integraal vorm te geven, met alle gebiedsopgaven in samenhang.

De Lelylijn als landschappelijke corridor

Met de suggestie om de Lelylijn als landschappelijke zone te ontwerpen, waarin ook andere (infrastructurele) opgaven (zoals energie) een plek kunnen krijgen, doen Polyfern en de Zwarte Hond in de toekomstverkenning een eerste aanzet tot dergelijke integrale aanpak. Deze suggestie sluit aan op de aanbeveling die het CRa eerder dit jaar deed aan o.a. de ministeries van VRO en KGG in een advies over hoogspanningsverbindingen⁵. Het advies beveelt aan om 'ontwikkelcorridors' aan te wijzen waar nationale (infrastructuur-) plannen en opgaven in samenhang vorm kunnen krijgen. De werkwijze van de NOVEX-gebieden waar rijksoverheid, regio, provincies, waterschappen en gemeenten gebiedsgericht samenwerken dient hierbij als voorbeeld.

5. Conclusie en suggesties voor vervolg

Met de toekomstverkenning Lelylijn 2125 en de integrale gebiedsverdiepingen wordt door de Stuurgroep invulling gegeven aan een groot aantal van de eerdere aanbevelingen van het CRa. De studies zijn een waardevolle stap in het denken over de rol en toegevoegde waarde van deze nieuwe spoorlijn voor Nederland als geheel en de Noordelijke provincies in het bijzonder.

Lusten én lasten

De ruimtelijke onderzoeken laten echter ook zien dat de Lelylijn niet enkel positieve effecten met zich meebrengt. De impact op het bodem- en watersysteem is aanzienlijk en een goede ruimtelijke inpassing in zowel landschap als stedelijke gebieden is complex en ingrijpend. Daarnaast laten de studies zien dat versterking van de economie en leefbaarheid van Noordelijk Nederland sterk afhangt van een breed scala aan factoren en dat naast een mogelijke Lelylijn ook andere krachten een rol spelen. In sommige scenario's brengt de aanleg van de Lelylijn zelfs risico's met zich mee, zoals een mogelijke afname van de werkgelegenheid in Heerenveen. Dat de Lelylijn (in combinatie met goed lokaal vervoer) bijdraagt aan het verbeteren van de regionale interconnectiviteit staat vast. Maar de nieuwe studies roepen bij het CRa de vraag op of de Lelylijn in elk toekomstscenario wel de meest effectieve manier is om het Noorden te versterken, en welke alternatieve investeringen en instrumenten verder nog overwogen kunnen worden.

Een breder verhaal

Om preciezer te kunnen worden over de schaal en aard van de meerwaarde van een Lelylijn zal een breed gedragen en waardengedreven verhaal ontwikkeld moeten worden voor Noordelijk Nederland, in combinatie met een actieplan om de economische kracht te versterken.

Dit verhaal zal zowel moeten gaan over de positie van de Noordelijke provincies ten opzichte van met name de Randstad, als over de relatie tussen de verschillende knooppunten, dorpen, steden en landschappen in het Noorden zelf. De Lelylijn betekent namelijk iets anders voor Heereveen of Emmeloord, dan voor Drachten of voor Groningen, en al helemaal voor de landelijke gebieden met dorpen en kleinere steden waar de lijn niet zal

⁵ Zie voor het CRa advies over hoogspanningsverbindingen:

<https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/documenten/2025/03/21/landschap-onder-hoogspanning>

stoppen. Daarbij is het van belang de eerdere aanbeveling van het CRa niet uit het oog te verliezen en de Lelylijn in het perspectief van het landelijk mobiliteitssysteem te bezien. Wat is bijvoorbeeld de impact van de Lelylijn op andere grote infrastructurele opgaven zoals versterking van het bestaande wegennet, spoorontwikkelingen elders, of de aanleg van nieuwe energie-infrastructuur in het noorden?

Tot slot

Met het Masterplan Lelylijn 2125 doet de projectgroep een aanzet tot de ontwikkeling van een dergelijk waardengedreven verhaal voor het Noorden. Het is wat betreft het CRa nu aan de Rijksoverheid om dit verhaal samen met de regio verder te ontwikkelen. De regio heeft hier met het Deltaplan voor Noordelijk Nederland⁶ al een eerste voorzet voor gedaan. Het is nu zaak dat het Rijk, in de fase van ontwerp Nota Ruimte⁷ naar definitieve Nota Ruimte, dit samen met de regio en op basis van de inzichten uit de toekomstverkenning verder uitwerkt. Alleen op basis van een samenhangend en breed gedragen langetermijnperspectief en actieplan om de economische kracht en leefbaarheid van de Noordelijke provincies te stimuleren kan het Rijk beslissen of een treinverbinding het beste instrument is om de regio te stimuleren of dat andere (infrastructurele) ingrepen een meer effectieve bijdrage aan brede welvaart kunnen leveren.

De vraag van de Stuurgroep om te reflecteren op de ruimtelijke onderzoeken leidt het CRa tot een gelaagde conclusie die zowel de Stuurgroep als het Rijk aanspreekt. Aan de ene kant concluderen wij dat met inachtneming van een aantal aanvullingen en opmerkingen de onderzoeken die zijn gedaan een goed antwoord zijn op onze eerdere aanbevelingen. Maar de onderzoeken beantwoorden één essentiële vraag nog niet: Welke ruimtelijk-economische strategie kiezen Rijk en regio om brede welvaart in het noorden te verbeteren en is de Lelylijn het juiste middel om deze strategie tot uiting te brengen?

⁶ Zie: https://www.sterknoordnederland.nl/sites/sterk/files/2024-11/Bijlage%201-%20Perspectief%202050_Deltaplan_0.pdf

⁷ De Nota Ruimte is de nationale visie op de inrichting van Nederland tot 2050. De ontwerp Nota Ruimte werd eind September aangeboden aan de Tweede Kamer en lag tot eind 2025 ter inzage. Op basis van de gesprekken met de Kamer en ingediende zienswijzen wordt nu toegewerkt naar de definitieve Nota Ruimte. Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/09/26/ontwerp-nota-ruimte-webversie>