Masterplan

Lelylijn

2026

DEN HAAG, 30 JANUARI 2026

Masterplan Lelylijn

Voorwoord

De ontwikkeling van de Lelylijn is een diepgewortelde wens van Noordelijk Nederland. Het is ook een begrijpelijke wens. De komst van de snellere verbinding met de Randstad kan het Noorden en Flevoland aantrekkelijker maken voor woningbouw, voor de vestiging van bedrijven, en een impuls geven aan de brede welvaart.

Het is ook helder dat dergelijke grote langjarige projecten tegenwoordig zeer moeilijk te realiseren zijn. De aanleg gaat gepaard met zeer hoge kosten die voor de baat uitgaan. De besluitvorming hierover is lastig, ook omdat er veel andere maatschappelijke opgaven zijn die investeringen vragen.

De ontwikkeling van de Lelylijn is een traject van wisselende emoties geweest, van verlangen en hoop, maar ook van teleurstelling en frustratie. Mijn eerste werkbezoek na mijn aantreden in juli vorig jaar, ging naar de noordelijke provincies om recht te doen aan die emoties. Mijn inzet was en is om te kijken naar wat we wel kunnen doen: op welke manier kunnen we op een realistische manier een nieuw perspectief bieden op de komst van de Lelylijn? Dit is dan ook de vraag die aan de basis lag van dit Masterplan dat nu voor u ligt. De vraag was om enerzijds goed de inhoudelijke uitvoering in kaart te brengen, denk aan de inpassing en gebiedsontwikkeling in Emmeloord, Heerenveen, Drachten en Groningen. Ook wilden we met dit Masterplan nieuw inzicht bieden in de eventuele bekostiging van de aanleg van de lijn. Ik ben heel blij dat Klaas Knot bereid was om dit laatste als onafhankelijke Lelylijngezant op zich te nemen.

Met dit Masterplan is er een hernieuwd perspectief op de Lelylijn. Het bevat alle inhoudelijke en financiële informatie om een besluit te kunnen nemen voor een volgende stap. Dit besluit is aan een volgend kabinet. Ik dank alle makers van dit Masterplan zeer hartelijk voor hun inzet en inzicht. En een speciaal woord van dank voor de experts zoals Klaas Knot en het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs voor hun reflecties.

Thierry Aartsen

STAATSSECRETARIS
INFRASTRUCTUUR & WATERSTAAT

Voorwoord

De Lelylijn verdient een ‘Masterplan’. Want een snelle spoorverbinding door Groningen, Fryslân en Flevoland naar de rest van Nederland is een buitengewoon infrastructuurproject. Ze heeft grote invloed op de toekomstige kansen van mensen in onze regio’s. Reistijden worden korter, arbeidsmarkten groeien naar elkaar toe, er komt ruimte voor woningen en noordelijk talent kan zich beter ontplooien. De Lelylijn stuurt de ontwikkeling van heel Nederland.

Rijk en regio concludeerden al in 2024 dat de Lelylijn de moeite waard is om te realiseren, ook vanwege de bijbehorende gebiedsontwikkeling. Dat is inmiddels geen nieuws meer. Wat wél nieuw is, is hoe scherp we de meerwaarde van de Lelylijn inmiddels in beeld hebben. In dit Masterplan doen we namelijk iets wat vanzelfsprekend klinkt, maar in de praktijk zelden gebeurt: we kijken honderd jaar vooruit. Dat is logisch, want een spoorlijn leg je niet aan voor een generatie, maar voor eeuwen. Tegelijk is het bijzonder. Want welk project kijkt er nu een eeuw vooruit?

De verre toekomst verkennen is een uitdaging. Zoals we haar beschrijven, wordt de toekomst zeker niet. Maar de vier scenario’s voor 2125 bieden zicht op de mogelijke ontwikkeling van noordelijk Nederland. En wat de impact van de Lelylijn daarin kan zijn.

Daarnaast laten vier integrale gebiedsverdiepingen zien wat de Lelylijn kan betekenen op lokaal niveau. Mogelijke stationslocaties maken concreet hoeveel verschil deze verbinding kan maken voor steden en regio’s. Er liggen nog vele keuzes voor.

Waar leg je een station aan en waar bouwen we nieuwe woningen? Hoe zorg je voor goede verbindingen naar het centrum en met omliggende plekken? De toekomstbeelden voor de vier steden bieden fascinerende ideeën om in het vervolg de juiste keuzes te maken.

Zo wordt de Lelylijn in dit Masterplan een symbool van toekomstgericht investeren in Nederland. Dat brengt ons onvermijdelijk bij de vraag hoe we die investering kunnen betalen. Een cruciale vraag, zeker na een jaar waarin de eerdere Lelylijnreservering voor andere projecten is ingezet. Tegelijk is het perspectief op een realistisch financieel plan nog nooit zo groot geweest als nu. Dat danken we aan het werk van onafhankelijk Lelylijn-gezant Klaas Knot, die met zijn ervaring als oud-president van De Nederlandsche Bank een helder en overtuigend advies geeft over bekostiging en financiering.

Kortom: dit Masterplan maakt een uniek project nog unieker. En het is een aanzet voor een stap naar de toekomst. Ik zou zeggen: pak die kans.

René Paas

VOORZITTER STUURGROEP LELYLIJN
COMMISSARIS VAN DE KONING GRONINGEN

In 2025 werkte het projectteam Lelylijn in opdracht van de Stuurgroep aan het **Masterplan Lelylijn**. Rijk en regio hebben samen uitgezoomd en ingezoomd op een toekomst met de Lelylijn. We onderzochten hoe de Lelylijn bekostigd kan worden. Ook namen we vier mogelijke complexe stationslocaties onder de loep in Groningen, Drachten, Heerenveen en Emmeloord. In de verkenning moeten andere stationslocaties zoals Lelystad en Leeuwarden zeker ook worden onderzocht. Tot slot keken we 100 jaar vooruit en maakten we verschillende toekomstscenario's voor Noordelijk Nederland met de Lelylijn in 2125.

De beelden en inzichten die deze onderzoeken hebben opgeleverd worden gebruikt om de afweging te kunnen maken voor het vervolg van de Lelylijn, én om input te geven voor de verkenningsfase.

Daarnaast is Klaas Knot aangesteld als speciale Lelylijn-gezant. Hij heeft onderzocht welke mogelijkheden en onmogelijkheden er zijn om de Lelylijn te financieren en bekostigen.

De resultaten van deze onderzoeken zijn samengebracht in dit Masterplan Lelylijn, samen met het advies van de Lelylijn-gezant en de adviezen van de Lelylijn-adviesraad, de CRa (College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs), en het wetenschappelijk adviesteam. Dit Masterplan is door de Stuurgroep vrijgegeven voor publicatie, samen met de onderliggende onderzoeken. Alle documenten zijn te vinden op www.delelylijn.nl.

Masterplan Lelylijn

Eind 2022 hebben Rijk en regio gezamenlijk besloten tot een onderzoek naar de Lelylijn, als onderdeel van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland. 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. Het Lelylijn-onderzoek is eind 2024 afgerond. Op basis van het onderzoek hebben Rijk en regio gezamenlijk geconcludeerd dat de Lelylijn, inclusief samenhangende gebiedsontwikkeling, inhoudelijk de moeite waard is om een vervolgstap te zetten. Vervolgens is de Lelylijn opgenomen in de ontwerp Nota Ruimte 2050.

Zowel het Masterplan als de eindrapportage van 2024 is te vinden op www.delelylijn.nl/documenten.

Masterplan

Lelylijn

Inhoudsopgave

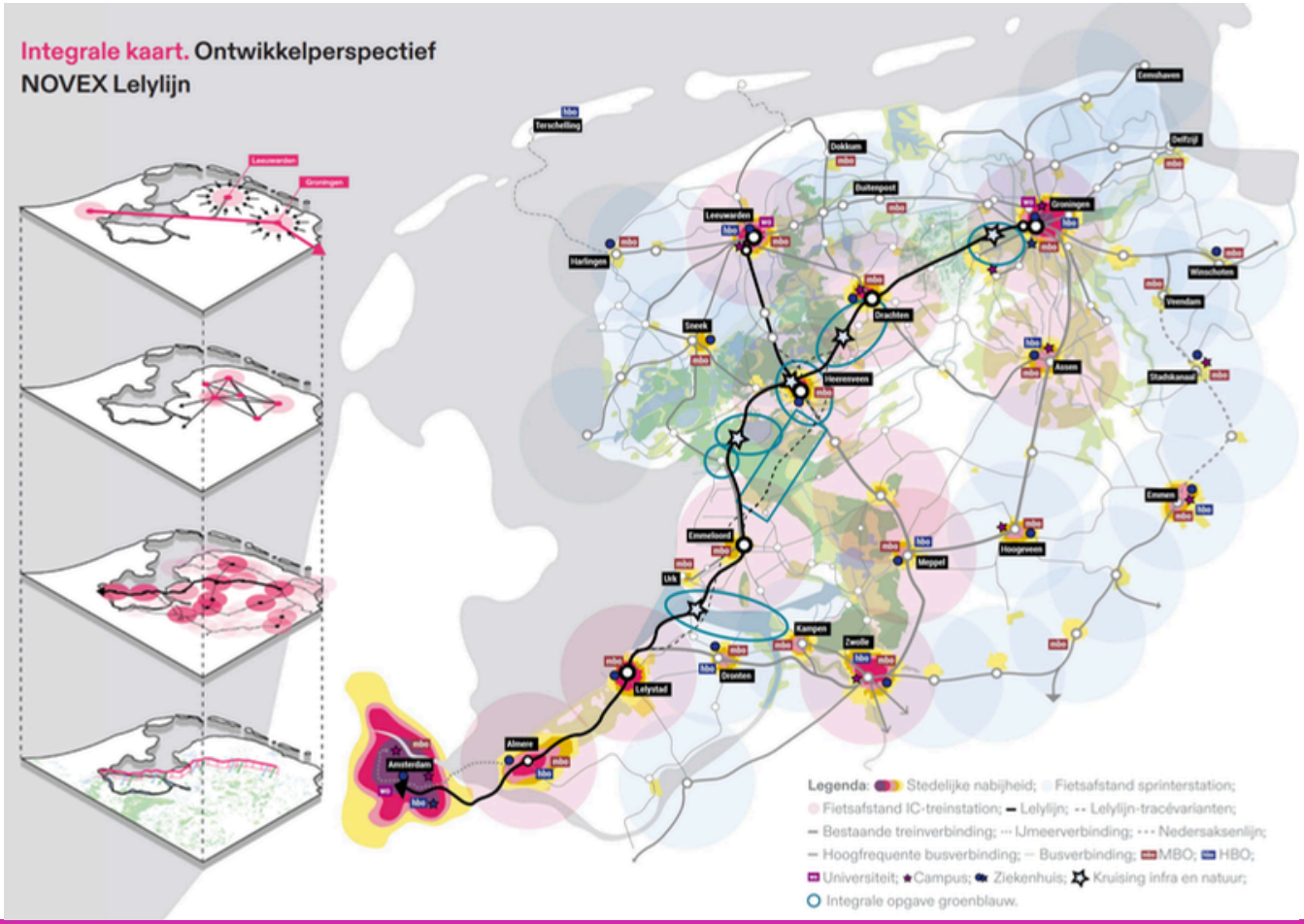
1. Meer dan een spoorlijn....8
2. Masterplan in vier highlights....13
3. Advies Lelylijn-gezant Knot....14
4. Advies Adviesraad....15
5. Advies CRa....16
6. Advies Wetenschappelijk Adviesteam....18
7. Toekomstverkenning Lelylijn 2125....20
8. Masterplan Gebiedsverdiepingen....29
   -Groningen
   -Drachten
   -Heerenveen
   -Emmeloord
9. Financieel Masterplan Lelylijn....49
10. Advies Financiële Expertteam....57
11. Vervolg Masterplan....61

Hoofdstuk 1

Meer dan een spoorlijn

In 2023 en 2024 is de meerwaarde van de Lelylijn door een MIRT*- en NOVEX**-onderzoek in kaart gebracht. Daarmee zijn uitgebreid het nut en de noodzaak van de Lelylijn beschreven in het Eindrapport 'Zicht op de Lelylijn'. Om het geheugen enigszins op te frissen, volgt in dit hoofdstuk een korte opsomming van de meerwaarde van de Lelylijn.

Het uitgangspunt van het onderzoek dat is gedaan, is dat de Lelylijn meer is dan een spoorlijn. Met de Lelylijn kunnen stappen worden gezet op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid en economische ontwikkeling. De Lelylijn biedt kansen voor brede welvaart, duurzame mobiliteit en kansengelijkheid. Die zijn beschreven in het eindrapport van 2024.

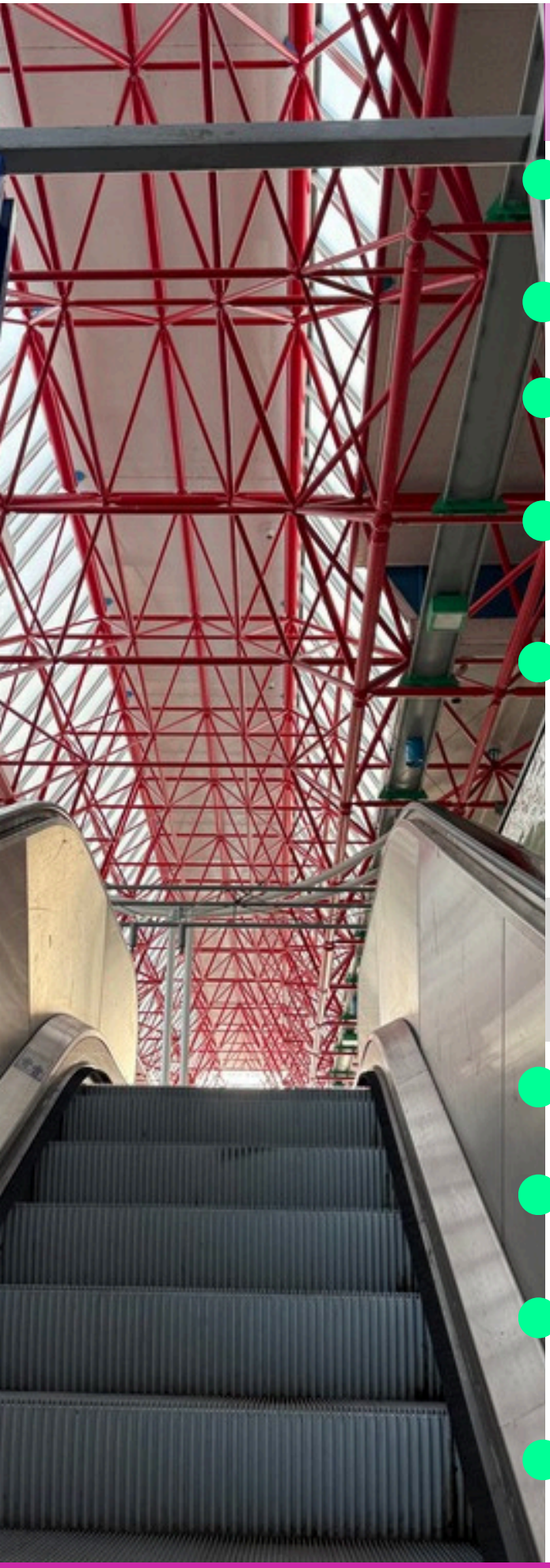


* Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
** Nationale Omgevingsvisie Extra

Nut & Noodzaak

1 Bereikbaarheid

- Tot 45 minuten kortere OV-reistijd tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden bij het bundelingsalternatief: de reistijd is dan mogelijk 1 uur en 15 minuten in plaats van 2 uur.
- Binnen de regio zou de reistijd ook verkort kunnen worden: de OV-reistijd van Drachten - Groningen zou van 45 minuten naar 13 minuten gebracht kunnen worden.
- Meer kernen sluiten aan op het Nederlandse spoornetwerk en kunnen groeien qua economie, voorzieningen, wonen en bedrijvigheid en als regionale openbaar vervoer hubs.
- De Lelylijn biedt kansen voor de internationale verbinding van Groningen/Leeuwarden. Bijvoorbeeld naar Antwerpen, Brussel en Parijs, of richting Duitsland en Scandinavië.



2 Economie

- Extra groei van 30.000 tot 70.000 banen door de Lelylijn met bijbehorende gebiedsontwikkeling.
- Meer economische diversiteit en toekomstbestendigheid in Noordelijk Nederland.
- Een economisch robuuster Noordelijk Nederland komt heel Nederland ten goede.
- Positieve agglomeratie-effecten door meer concentratie en bedrijvigheid, vooral in de steden langs de Lelylijn.
- Impulsen voor campusontwikkeling: jongeren, HBO'ers en academici blijven daardoor eerder in de regio wonen en werken.

3 Gebiedsontwikkeling en woningbouw

- In totaal 55.000 tot 115.000 extra woningen als gevolg van de Lelylijn met bijbehorende gebiedsontwikkeling.
- Stationsgebieden en -steden bieden de ruimte tot flinke gebiedsontwikkeling en woningbouw.
- Meer geconcentreerde gebiedsontwikkeling bij de grotere kernen met een station, leidt tot een minder groot ruimtebeslag op natuur en landbouw.
- Door de aanleg van Lelylijn worden plaatsen bij stationslocaties aantrekkelijker om te wonen, met als gevolg een waardevermeerdering van de huizen.

4 Brede welvaart, duurzame mobiliteit en kansengelijkheid

- Het inzicht dat de Lelylijn leidt tot een fundamentele structuurversterking en het verbeteren van de lokale en regionale interconnectiviteit van Noordelijk Nederland is volgens het CRa (2024) de belangrijkste les van het Lelylijn-onderzoek.
- De Lelylijn draagt bij aan een evenwichtigere spreiding en toename van welvaart en kansen in Nederland.
- De Lelylijn brengt meer banen, onderwijs en voorzieningen binnen het bereik van de inwoners van Noordelijk Nederland, en verkleint de ‘psychologische’ afstand tussen de Randstad en de regio.
- De komst van een spoorlijn vergroot het aanbod van duurzaam en publiek vervoer in een regio die vooral op de auto is gericht.
- Verbetering van de sociale cohesie door duurzame en actieve mobiliteit.
- Verbetering van de gezondheid door het vergroten van de mogelijkheden van trein-fiets-lopen.
- Plekken en voorzieningen waar mensen samenkomen, zoals stations die vaak meervoudige functies hebben, zijn goed voor de sociale en maatschappelijke weerbaarheid.

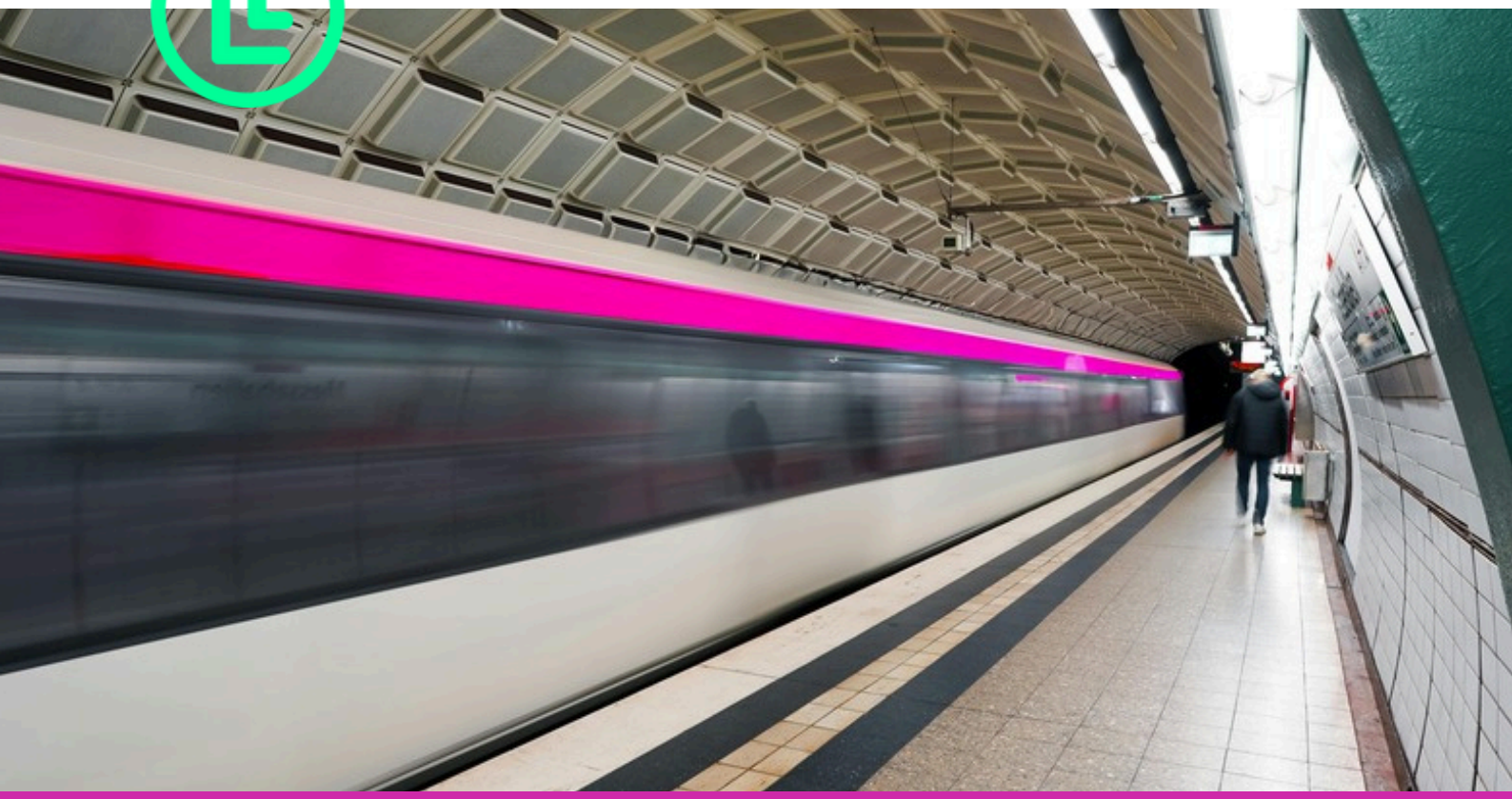
Leren van Zicht op de Lelylijn

Naast nut en noodzaak heeft de Lelylijn ook minder positieve onderdelen, zo bleek uit het eerdere onderzoek Zicht op de Lelylijn uit 2024.

- Zo heeft de inpassing van de Lelylijn grote impact op rust, ruimte en landschap.

- Daarnaast is de internationale waarde beperkt omdat het Lelylijn-tracé weliswaar richting Duitsland en Scandinavië gaat, maar eindigt in Groningen. Dat betekent dat het nog geen snelle internationale verbinding is.

- Tot slot blijkt uit Zicht op de Lelylijn dat de impact van de Lelylijn op de brede welvaart lastig in kaart te brengen is.



Hoofdstuk 2

Masterplan

In vier highlights

- Door in en uit te zoomen op de impact van de Lelylijn, verrijkt en verdiept het Masterplan de resultaten uit het MIRT-onderzoek van 2024.
- De Lelylijn heeft fundamentele impact op de verdere ontwikkeling van kernen en regio's in Noordelijk Nederland. Het is een uitdaging om de juiste keuzes te maken op het vlak van woningbouw en economie, zolang er geen duidelijkheid is over de komst van de Lelylijn.
- Alle beslisinformatie voor een keuze over het vervolg is nu gereed met het MIRT-onderzoek Lelylijn en het Masterplan. Het is aan de politiek om een besluit te nemen over de volgende fase: de MIRT-verkenning.
- Om de Lelylijn te bekostigen, wordt een spaarmodel geadviseerd.

Hoofdstuk 3

Advies Lelylijn-gezant

In het verlengde van het financieel masterplan is **Klaas Knot** (voormalig president van De Nederlandsche Bank) in de zomer van 2025 door Rijk en regio gevraagd als gezaghebbend adviseur voor de Lelylijn. Klaas Knot heeft daarop aangegeven deze rol graag te willen vervullen. Staatssecretaris Aartsen heeft Knot vervolgens verzocht om als Lelylijn-gezant de financieel-economische mogelijkheden en onmogelijkheden in kaart te brengen om de Lelylijn te realiseren. De Lelylijn-gezant is op 1 oktober 2025 gestart met deze opdracht.

Als Lelylijn-gezant heeft Klaas Knot intensief contact gehad met de onderzoekers van het financieel masterplan en vele andere betrokkenen bij het project Lelylijn. Daarnaast heeft Knot gesprekken gevoerd met de Rijksoverheid, regionale overheden, Europese instellingen en marktpartijen. Dit heeft geleid tot een advies aan het volgende kabinet, bestaande uit de bevindingen en aanbevelingen van de Lelylijn-gezant. Deze punten vormen een redeneerlijn over de vervolgstappen voor de Lelylijn, rekening houdend met de specifieke aard en context van het project.

Klaas Knot

De conclusie van de Lelylijn-gezant is:

"De Lelylijn is primair een lange-termijn versterking van ruimtelijk-economische structuren en nationale cohesie. De robuust geraamde investeringskosten gaan voor de baat uit. Door de lange doorlooptijd is het wenselijk om te sparen, met een gemiddelde financieringsbehoefte van €600 miljoen per jaar tot 2049. Als tegen deze achtergrond voldoende politieke steun bestaat, is de Verkenningsfase een noodzakelijke vervolgstap.

Conform de MIRT-systematiek en uitgaande van 10% alternatieve bekostiging, adviseer ik een nieuw kabinet zich te verplichten tot een spaarmodel op basis van een jaarlijkse storting van €400 miljoen (±0,04% bbp). Door het bijzondere karakter van de Lelylijn kent het oprichten van een Sparend Gebiedsfonds voordelen ten opzichte van het bestaande Mobiliteitsfonds. Daarom adviseer ik om deze optie een vooraanstaande plek te geven in de Verkenningsfase, waarin ook de regionale bijdrage moet worden geconcretiseerd en mogelijke upsides van Europese en private financiering kunnen worden onderzocht."

 Het volledige advies van Klaas Knot is te vinden op www.delelylijn.nl/documenten

Hoofdstuk 4

Advies Adviesraad

De Adviesraad Lelylijn bestaat uit verschillende vertegenwoordigers van bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Het doel van de Adviesraad is gevraagd en ongevraagd advies geven over de onderzoeken van het projectteam, in dit geval het Masterplan. De leden van de Adviesraad brengen ieder specifieke kennis en ervaring en gezamenlijk een breder en maatschappelijk perspectief. De Adviesraad Lelylijn is in de masterplan-fase tweemaal bijeengekomen. Tijdens deze bijeenkomsten zijn de volgende inzichten en aanbevelingen ingebracht:

- Er is veel waardering voor de toekomscenario's uit het Masterplan. Kijk van daaruit opnieuw naar variaties in het Lelylijn tracé en zoek de koppeling met andere sectoren, zoals zorg, onderwijs, landschap en MKB.
- De Lelylijn heeft veel te bieden voor kansengelijkheid en bereikbaarheid van de jeugd. Maak dit een expliciet thema bij vervolgstappen.
- Woningbouw is een belangrijk thema, maar kijk ook breder naar het creëren van leefomgevingen van hoge kwaliteit en maatschappelijke meerwaarde.
- De Lelylijn is een project voor de lange termijn; kijk daarom hoe je in het mobiliteitsnetwerk en ruimtelijk domein kan anticiperen op de komst (no-regretmaatregelen).
- De effecten van de Lelylijn hangen sterk samen met lokale keuzes en beleid op andere thema's. Blijf het gesprek en debat hierover voeren en faciliteren in de regio.
- Op het gebied van onderwijs en economie in Noordelijk Nederland is de rol van de Lelylijn voor betere verbindingen met Noord-Duitsland en Scandinavië zeer van belang.
- Het Masterplan gaat over veel meer dan de Lelylijn: het biedt inzichten voor de toekomstige inrichting van Nederland.
- Het aanleggen van een nieuwe spoorverbinding is een forse ingreep voor landschap, natuur, water en bodem. Er zijn zowel kosten als baten mogelijk. Deze thema's zitten verankerd in het Masterplan en moeten ook bij vervolgstappen het uitgangspunt zijn.

Adviesraad

- **VNO-NCW**
- **NS**
- **Arriva**
- **Philips Drachten**
- **UMCG**
- **Rover**
- **Groningen Seaports**
- **Bouwend Nederland**
- **Fryske Milieufederatie**
- **Natuur en Milieufederatie Flevoland**
- **Noorderpoortcollege**
- **ANWB**

Hoofdstuk 5

Advies CRa

In 2024 heeft het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs (CRa) gereflecteerd op de uitkomsten van het MIRT- en NOVEX-onderzoek Lelylijn. De reflectie van het CRa was toen een belangrijke aansporing voor het maken van het Masterplan Lelylijn. Daarom heeft de Stuurgroep Lelylijn het CRa – inmiddels in nieuwe samenstelling – opnieuw gevraagd om te reflecteren op de uitkomsten van de integrale gebiedsverdiepingen (inzoomen) en de toekomstverkenning 2125 (uitzoomen).

"De Toekomstverkenning Lelylijn 2125 is methodologisch zuiver en navolgbaar. De Toekomstverkenning Lelylijn 2125 laat goed zien in welke mogelijke ruimtelijke contexten een Lelylijn zich over 100 jaar kan bevinden, op basis van een tweetal kernonzekerheden: economische groei en mate van klimaatverandering. Het laat zien hoe die in verschillende scenario's bij kan dragen aan de regionale (en zelfs nationale) structuurversterking.
Daarmee wordt een veel concreter, verder en deels ook meer confronterend toekomstbeeld geschetst dan bijvoorbeeld de Nota Ruimte doet.

De Integrale Gebiedsverdiepingen laten zien wat de potentie én de ruimtelijke impact is voor de steden en dorpen waar het spoor en de stations moeten worden ingepast. En die ruimtelijke impact is niet gering:

- *De inpassing van de stations en de infrastructuur zelf*
- *Het programmeren van de knooppunten*
- *Impact op onderliggende vervoerssystemen.*

De Lelylijn is een middel om brede welvaart na te streven. De ruimtelijke studies laten de belangrijkste kansen van de Lelylijn zien, maar ook de risico's die de lijn met zich meebrengt. Zoals een afname van de werkgelegenheid, als de regio (of een stad binnen de regio) geen sterke economische kracht en onderscheidend profiel kan ontwikkelen.

Ook snijdt de lijn door waardevolle cultuurlandschappen en natuurgebieden en creëert daar barrières voor mens en ecologie.

Advies CRa

De impact van de Lelylijn op het water- en bodemsysteem en visa versa zal nadrukkelijk en zwaar moeten worden meegenomen bij de tracékeuze en ruimtelijke inpassing. Dit zou zelfs kunnen leiden tot andere tracékeuzes, die tot nog toe minder voor de hand leken te liggen, zoals het tracé over de hogere zandgronden.

Buiten het stedelijk gebied kan de Lelylijn niet los worden gezien van andere nationale en regionale opgaven in het gebied (zoals uitbreiding van het hoogspanningsnet, defensie, en ruimte voor waterberging).
Het is aan te bevelen om de gebieden waar het tracé doorheen loopt als een samenhangende corridor vorm te geven, in samenhang met alle andere gebiedsopgaven.

Het **College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs (CRa)** is een onafhankelijk adviescollege van de Rijksoverheid dat zich bezighoudt met de ruimtelijke kwaliteit van Nederland, voor onder andere landschap, infrastructuur en cultureel erfgoed. Samen adviseren zij het kabinet gevraagd en ongevraagd over grote ruimtelijke opgaven, zoals verstedelijking, infrastructuur, natuur, landschap en architectuur.

De Toekomstverkenning Lelylijn 2125 laat zien hoe je, gebruikmakend van scenariodenken, een scherp beeld van mogelijke toekomsten kunt ontwikkelen, op basis van een tweetal kernonzekerheden.
Gebruik de inzichten van de Toekomstverkenning Lelylijn 2125 bij de verdere uitwerking van de Nota Ruimte bij de doorkijk naar 2100 (en verder).

De vraag van de Stuurgroep om te reflecteren op de ruimtelijke onderzoeken leidt het CRa tot een gelaagde conclusie. 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?”

CRa

Hoofdstuk 6

Advies Wetenschappelijk Adviesteam

Het Wetenschappelijk Advies Team (WAT) waardeert de aanpak van het Masterplan. De combinatie van inzoomen via de integrale gebiedsverdiepingen en uitzoomen via de toekomstverkenning 100 jaar heeft in korte tijd geleid tot een rijk en grondig resultaat. In het bijzonder steunt het WAT het langetermijnperspectief. Door te kijken naar de lange termijn is er aandacht voor de herinrichting van Nederland, de impact van klimaatverandering en demografische transities. Wel is de toekomstverkenning 100 jaar volgens het WAT behoudend van karakter en gebaseerd op conventionele uitgangspunten. Door de lange tijdshorizon is er ruimte om met meer variabelen en variatie rekening te houden en meer afstand te nemen van het heden. Hierbij moet gedacht worden aan technologische innovaties, het uitwerken van een echt andere economische ontwikkeling en meer uitersten qua demografie.

Door de verschillende mogelijke ontwikkelrichtingen op de lange termijn is het een interessant vraagstuk hoe de Lelylijn in de toekomst brede meerwaarde kan bieden, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid, economische ontwikkeling, energievoorziening en leefomgeving.

Om de kwaliteit van ons werk te waarborgen is in de Masterplan-fase opnieuw een **Wetenschappelijk Adviesteam (WAT)** ingesteld, bestaande uit

- Eveline van Leeuwen (WUR/AIMS)
- Peter Pelzer (TU-Delft) en
- Dorien Manting (UvA/PBL).

In drie WAT-bijeenkomsten zijn de verschillende elementen van het Masterplan grondig doorgenomen op basis van de academische kennis en expertise van de WAT-leden. Dit heeft geleid tot diverse adviezen, aandachtspunten en aanbevelingen die van grote waarde zijn voor het Masterplan, maar ook voor vervolgstappen voor de Lelylijn.

WAT

Advies Wetenschappelijk Adviesteam

Het WAT raadt aan om bij vervolgstappen goed na te denken over de sociale doelgroepen voor wie je de bereikbaarheid met de Lelylijn wil vergroten. Hier kunnen verschillende soorten stations bij passen, zoals stedelijke stations in een centrum en meer regionaal georiënteerde stations aan de rand van een kern.

Het WAT herkent deze variëteit in de toekomstbeelden van de integrale gebiedsverdiepingen en waardeert de introductie van het concept Daily Rural System naast het bekende Daily Urban System in de toekomstverkenning 2125. Bij het vormgeven van gebiedsontwikkeling acht het WAT het ook waardevol om meer te denken vanuit tijdelijkheid, waardoor er meer ruimte ontstaat om mee te bewegen met toekomstige ontwikkelingen die nu lastig te voorspellen zijn.

Het WAT constateert dat het Masterplan niet alleen van waarde is voor het project Lelylijn, maar overheden ook breder kan helpen bij keuzes waar zij voor staan. De adviezen, aandachtspunten en aanbevelingen van het WAT zelf bieden hiervoor de nodige aanknopingspunten.

Hoofdstuk 7

Toekomstverkenning Lelylijn 2125

Terug naar de toekomst

De Lelylijn is meer dan een spoorlijn. En bovendien bedoeld voor een langere termijn dan 100 jaar. Daarom adviseerde het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs (CRa) om uit te zoomen. Dat is verder vooruitkijken dan bij projecten gebruikelijk is. De CRa vond dat nuttig omdat de Lelylijn op zijn vroegst in 2050 gereed is en de positieve effecten van de lijn zich daarna pas echt gaan voordoen. Het onderzoek naar de impact van de Lelylijn over 100 jaar heeft de functie, positie en robuustheid van de Lelylijn in vier verschillende toekomstscenario's in kaart gebracht.

Vervolg Toekomstverkenning

Het onderzoek

Nederland is deel van een delta, en dat was en is bepalend voor hoe we wonen, werken en leven. 100 jaar geleden was het landschap belangrijk voor onze welvaart en dat is het nu nog steeds. In de tussentijd is het landschap wel drastisch veranderd. We hebben het steeds meer naar onze hand gezet om ruimte te maken voor verstedelijking, schaalvergroting en economische en demografische groei. De trein heeft de afgelopen 150 jaar een belangrijke rol gespeeld bij de verstedelijking in Nederland. Naar de toekomst kijkend, lijkt dit opnieuw heel belangrijk om ook in de regio een schaalsprong mogelijk te maken.

Hoe verandert Nederland de komende 100 jaar en hoe past de Lelylijn daar goed in? Dat is de vraag waar de Toekomstverkenning Lelylijn 2125 mee aan de slag is gegaan.
Omdat op een dergelijk lange termijn geen eenduidige toekomstvoorspelling mogelijk is, hebben we vier toekomstscenario's gemaakt met als vertrekpunt de recent gepubliceerde toekomstscenario's van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) over welvaart en leefomgeving (WLO-toekomstscenario's). Deze hebben we doorgetrokken naar 2125 en aangevuld met een ruimtelijk perspectief op landschap, ontwikkeling van steden en dorpen, de Lelylijn en stations.
In het rapport Toekomstverkenning Lelylijn 2125 staan de vier uitgewerkte toekomstscenario's uitgebreid beschreven. Op de volgende pagina’s lichten we ze kort toe.

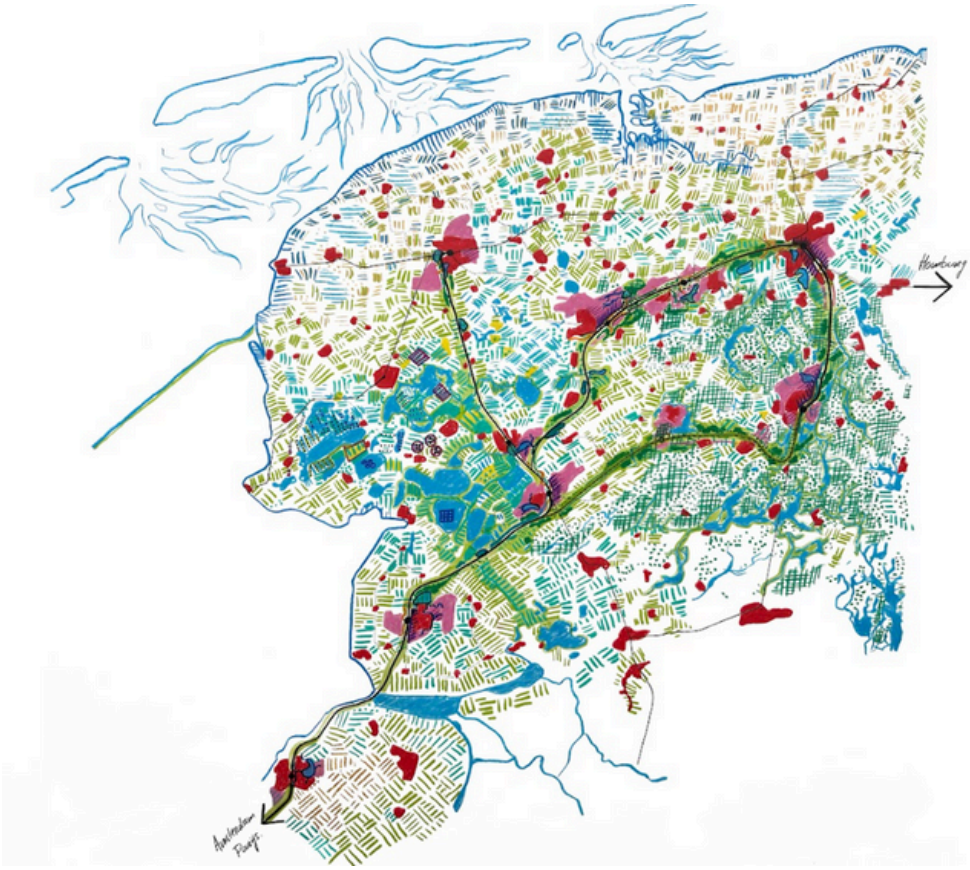
100 jaar geleden was het landschap belangrijk, en dat is het nu nog steeds

Vervolg Toekomstverkenning

Vier toekomstscenario's voor 2125
De toekomstscenario's gaan uit van een hoge economische groei (2%) met een hoge bevolkingsgroei of van een lage economische groei (0,5%) met geen bevolkingsgroei of zelfs krimp. De andere variabele is een snelle of een vertraagde klimaattransitie. Bij een snelle klimaattransitie weten we ons op tijd aan te passen en blijft de temperatuurstijging beperkt tot 1,8 graden. Bij een vertraagde klimaattransitie stijgt de temperatuur tot 2,7 graden met grotere klimaatschade tot gevolg (meer verdroging, verzilting, bodemdaling, zeespiegelstijging, extreem weer). Dit leidt tot vier verschillende toekomstscenario's met verschillende effecten op landschap en verstedelijking en met steeds een andere rol voor de Lelylijn.

Vervolg Toekomstverkenning

Toekomstscenario 1

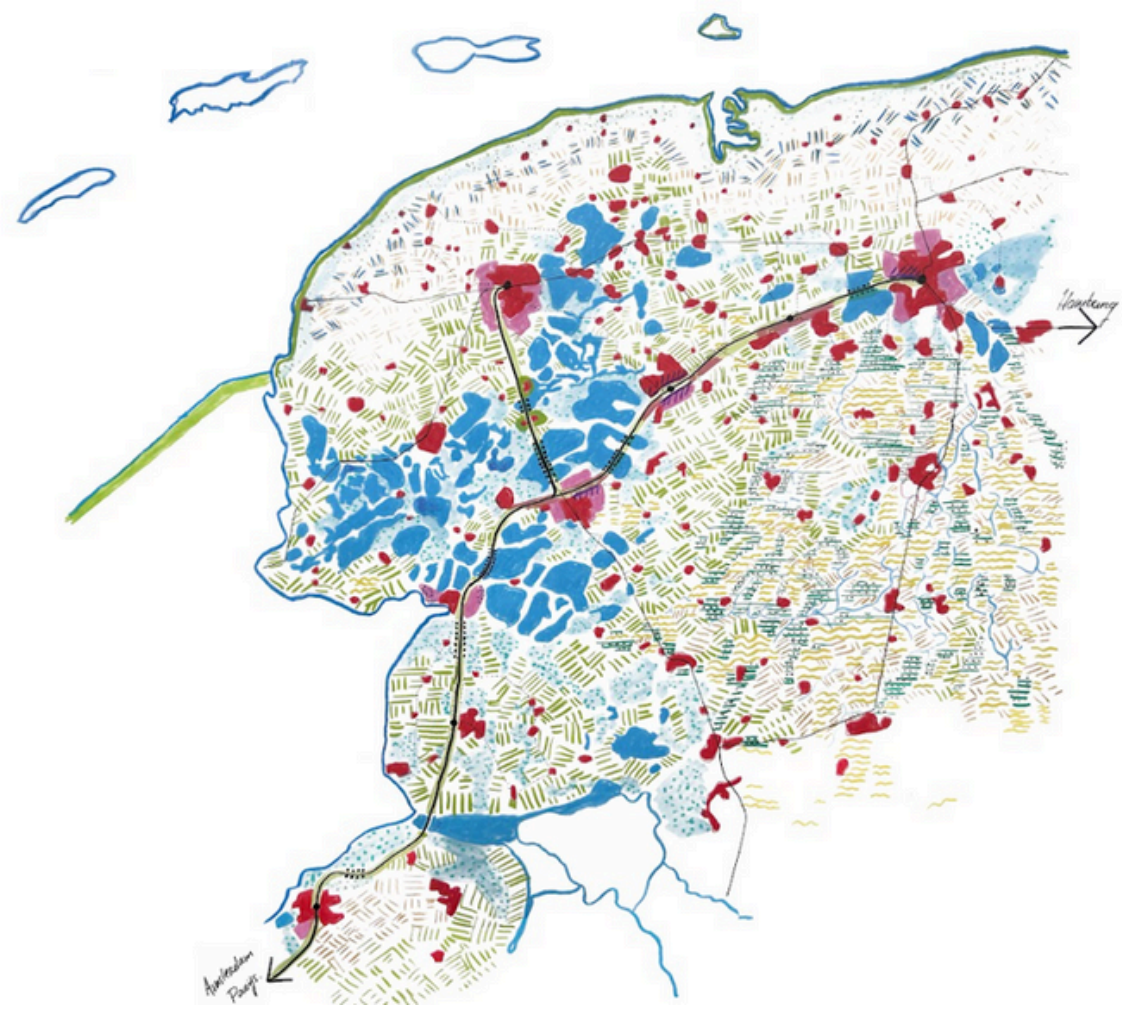


Toekomstscenario Hoog-Snel 'Inno-Parkstad-Noord'

"In 2125 bruist Noordelijk Nederland met 3,7 miljoen inwoners, verbonden door een netwerk van levendige steden en groene landschappen. Na een snelle klimaattransitie is een robuust, klimaatbestendig landschap ontstaan, waarin landbouw niet verdween maar transformeerde. Zilte teelten, agroforestry en andere innovatieve vormen van landbouw zorgen voor voedselproductie én biodiversiteit. De stedelijke ketting Lelystad-Emmeloord–Leeuwarden–Groningen–Drachten–Assen, herbergt zowel historische kernen als moderne uitbreidingen in robuust gebied. Rondom strekt zich een mozaïek uit van natuur, waterberging en duurzame energie. De Lelylijn vormt de ruggengraat (klimaat-as/landschapspark) van dit geheel, verweven met de ondergrond en geflankeerd door stations die functioneren als bruisende stadscentra, kennispoorten en knooppunten voor internationale en regionale verbindingen."

Vervolg Toekomstverkenning

Toekomstscenario 2

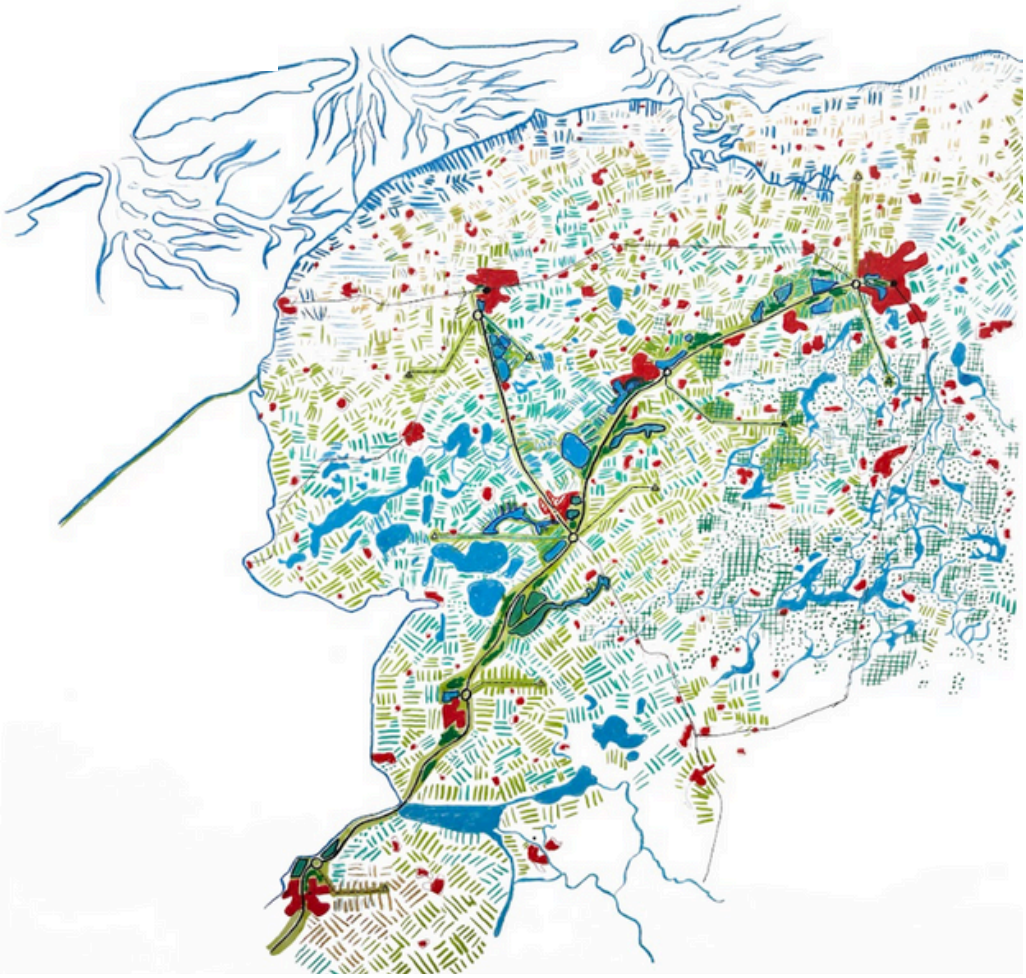


Toekomstscenario Hoog-Vertraagd 'Lintstad'

"In 2125 telt Noordelijk Nederland 2,2 miljoen inwoners, met groei geconcentreerd in bestaande grote stedelijke kernen langs de Lelylijn. De regio kampt met klimaatuitdagingen: veengebieden zijn door bodemdaling en het stopzetten van bemaling veranderd in diepe waterkommen voor aquacultuur, natte natuur en energieopwekking. Hoge zandgronden zijn verdroogd tot stuifzandvlaktes, langs de kust overheerst verzilte natuur. Economisch blijft de regio krachtig dankzij kennisintensieve diensten in de stedelijke corridor Lelystad-Emmeloord–Leeuwarden–Heerenveen–Drachten–Groningen. De Lelylijn is hier een vitale slagader voor nationaal en internationaal personenvervoer, met stations als poorten in verdichte stadscentra waar wonen, werken en reizen naadloos samenkomen."

Vervolg Toekomstverkenning

Toekomstscenario 3

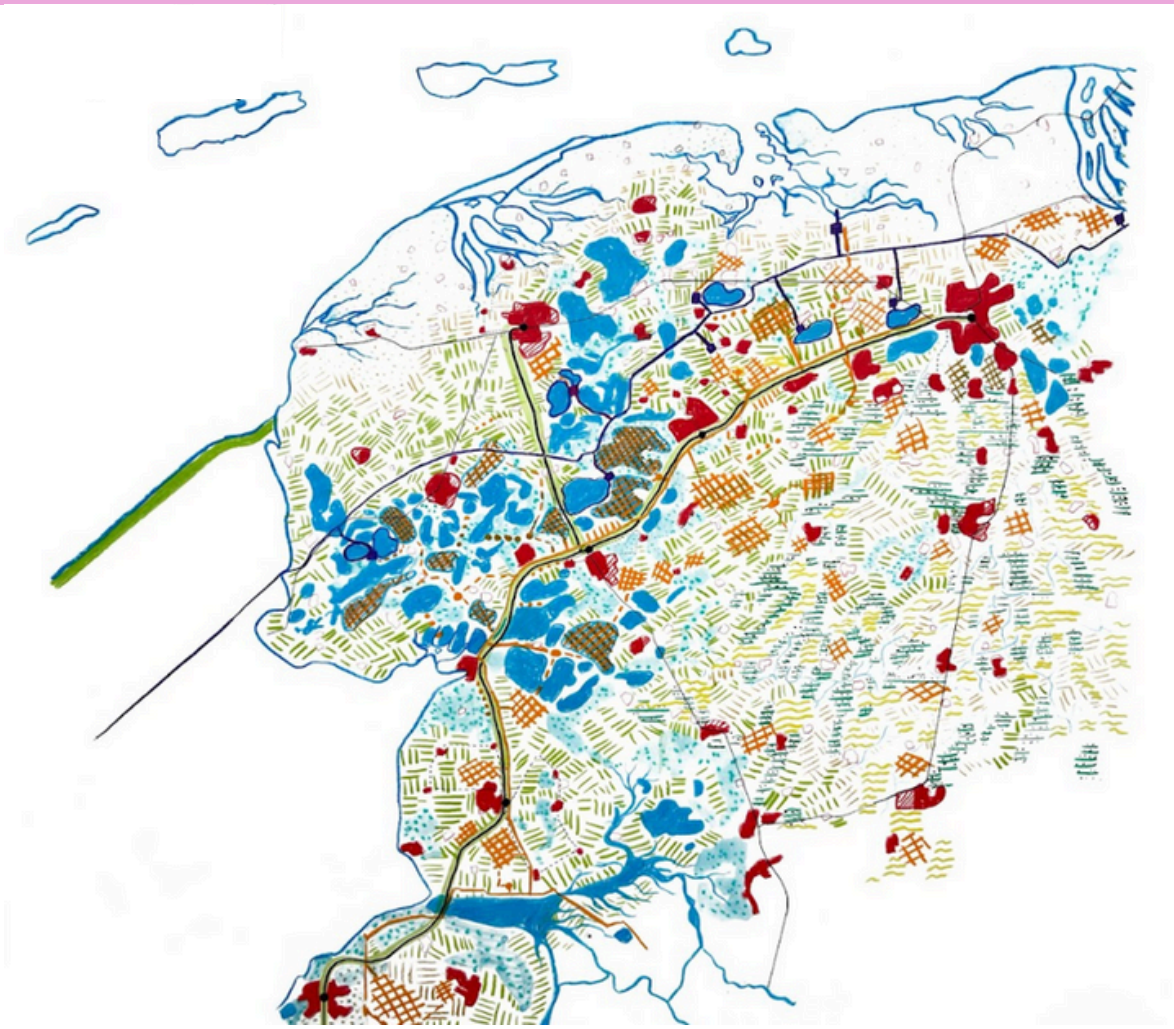


Toekomstscenario Laag-Snel 'Circular valley'

"In 2125 telt Noordelijk Nederland 1,85 miljoen inwoners, terug op het niveau van 2025, in een toekomstbestendig landschap. Dorpen en steden langs de Lelylijn-corridor floreren, daarbuiten ontstaan groene, multifunctionele landschappen. Veengebieden zijn omgevormd voor natte teelt, met biobased bouwmaterialen en kleinschalige energieproductie. Hoge zandgronden herbergen uitgestrekte loofbossen die water vasthouden, biodiversiteit bevorderen en ruimte bieden voor recreatie. De regionale economie draait op innovatieve agro-industrie en lokale voedselketens. De Lelylijn verbindt het geheel als een groen-blauwe corridor die water buffert, biobased productiemilieus verbindt en tegelijk personen- en goederenstromen faciliteert. Stations functioneren als agriports en OV-hubs, centrale schakels die de verspreid gelegen gemeenschappen verbinden en het dunbevolkte landschap vitaal houden."

Vervolg Toekomstverkenning

Toekomstscenario 4



Toekomstscenario Laag-Vertraagd 'Energy Valley 2.0'

"In 2125 leven 1,4 miljoen mensen in Noordelijk Nederland in een landschap dat zich volledig heeft heruitgevonden. Veenweiden transformeerden tot dynamische waterlandschappen voor aquacultuur en duurzame energieopwekking. Zandgronden ontvouwen zich als open vlaktes en de kust biedt ruimte aan zilte natuur die kust en land beschermt. Economische activiteit concentreert zich rond strategische hubs van industrie en energieproductie. De Lelylijn combineert, als ruggengraat van de regio, energie en mobiliteit. Verbonden met opweklocaties van energie en industriële clusters als de Eemshaven. Stations in stedelijke centra zijn veerkrachtige knooppunten die mensen, goederen en kennis verbinden, waardoor een krimpende regio toch levendig, verbonden en toekomstbestendig blijft."

Vervolg Toekomstverkenning

Inzichten

Kijkend naar de verdere toekomst valt een aantal dingen op.

- Ten eerste de grote veranderingen in het landschap, die je ook ziet als je 100 jaar terugkijkt. 100 jaar geleden was Nederland natter, leger en waren de Afsluitdijk en de Flevopolders nog niet aangelegd. Over 100 jaar zullen de gevolgen van klimaatverandering, zeespiegelstijging, verzilting, bodemdaling, verdroging en extreem weer het landschap in veel grotere mate gaan beïnvloeden, waar nu technische oplossingen (dijken en pompen) vaak nog volstaan. Dit heeft effect op waar we willen blijven of gaan wonen, waar economische ontwikkeling het beste kan plaatsvinden en hoe we voorzieningen voor iedereen bereikbaar houden.

Veranderingen in landschap bepalen waar we willen blijven of gaan wonen

- Ten tweede zie je dat het in alle toekomstscenario's verstandig is om ontwikkelingen te concentreren in of nabij bestaande kernen omdat ruimte in alle gevallen schaars is. Dat kan zijn vanwege een flinke groei van de bevolking en accommodatie van economische groei of juist om de effecten van klimaatverandering op te vangen en landbouw en landschap voldoende ruimte bieden.
- De Lelylijn zorgt ervoor dat ontwikkelingen zich kunnen concentreren in de grote(re) plaatsen langs de spoorlijn. Nieuwe stations aan de randen van de kernen, zoals bij Drachten en Emmeloord, kunnen tegelijkertijd bijdragen aan de ontsluiting van de regio, regio’s die nu niet aan het Nederlandse spoornetwerk zijn verbonden en sterk autogericht zijn. Met nieuwe stations die goed regionaal zijn verbonden wordt de ongelijkheid in mobiliteit en bereikbaarheid sterk teruggedrongen.
- De Lelylijn kan bovendien, door hoe de trein wordt aangelegd, bijdragen aan het landschap. Of door een groene zone langs de lijn als natuurcorridor aan te leggen, of door op palen het water-en bodemsysteem juist zoveel mogelijk te ontlasten, of door op een dijk te zorgen voor scheiding van landschappen of landschap en water.
- De Lelylijn zorgt voor een volwaardig Daily Urban System in Noordelijk Nederland, waardoor er meer interactie ontstaat tussen de (stedelijke) kernen, economisch en qua onderwijs en andere voorzieningen, en de auto-afhankelijkheid vermindert.

Vervolg Toekomstverkenning

- De aanleg van de Lelylijn kan ruimtelijke ontwikkelingen sturen door nieuwe stations, de locatie van de lijn en de bijbehorende gebiedsontwikkeling.
- Door uit te gaan van de veranderingen in het landschap de komende 100 jaar kunnen nu betere keuzes worden gemaakt, qua tracé, qua inpassing en qua benutting van de ruimte rondom het spoor en de stations.
- Door de ontwikkeling van de Lelylijn kunnen ruimtelijke ontwikkelingen beter over Nederland verspreid worden. Dat is voor heel Nederland beter, niet alleen voor de noordelijke regio. Het verkleinen van de steeds groter wordende ongelijkheid tussen regio's, qua voorzieningen, werkgelegenheid, investeringen, woningbouw, vergroot het maatschappelijk draagvlak en de sociale cohesie voor de grote transities die we met elkaar moeten vormgeven in Nederland en Europa.

Door de ontwikkeling van de Lelylijn kunnen ruimtelijke ontwikkelingen beter over Nederland verspreid worden.

Hoofdstuk 8

Masterplan Gebiedsverdiepingen

Groningen Drachten Heerenveen Emmeloord

Integrale gebiedsverdiepingen (IGV's) zijn onderzoeken waarin spoor, woningbouw, mobiliteit, economie en water & bodem samen worden bekeken. Het doel is om in vrijheid te verkennen hoe de Lelylijn niet alleen Nederland sneller verbindt, maar ook steden sterker maakt. Met ruimte voor wonen, werken, voorzieningen en natuur.

In deze IGV's zijn de mogelijke stationslocaties van Groningen, Drachten, Heerenveen en Emmeloord onderzocht. Voor elk gebied is bekeken welke mogelijkheden en uitdagingen er zijn bij de realisatie van een nieuw station aan een nieuwe spoorlijn. De reden dat alleen deze vier mogelijke locaties zijn onderzocht, is dat de inpassing van de Lelylijn bij deze vier kernen op voorhand meer impact heeft en meer variaties kent dan andere steden. In een verkenning worden ook de stationslocaties Lelystad en Leeuwarden zeker nader onderzocht.

Deze toekomstbeelden zijn niet gemaakt om keuzes te maken, maar brengen in beeld welke mogelijkheden er zijn en welke dilemma's daarbij horen.

Vervolg Gebiedsverdiepingen

De onderzoeken

De gebiedsverdiepingen leveren schetsende toekomstbeelden op, en geen plannen. Er is gekeken naar de mogelijke ontwikkeling van gebieden bij aanleg van de Lelylijn. Het onderzoek is geen nieuw beleid en geen vastgestelde visie, maar een beeldvormende, verkennende studie. Per stad zijn verschillende stations- en inpassingsvarianten onderzocht op ruimtelijke kwaliteit, water- en bodemsysteem, bereikbaarheid, brede welvaart, woningbouw en economische dynamiek. Dit is gedaan in nauwe samenwerking met gemeenten, provincies, waterschappen en de ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en Infrastructuur en Waterstaat (I&W).

De complete uitwerkingen (kaarten, doorsneden, onderbouwingen en deelstudies) zijn te vinden in de Eindrapporten Integrale Gebiedsverdiepingen en bijbehorende bijlagen waaronder:

- Eindrapport Integrale Gebiedsverdieping Groningen
- Samenvatting Integrale Gebiedsverdiepingen Drachten
- Samenvatting Integrale Gebiedsverdieping Heerenveen
- Eindrapport Integrale Gebiedsverdieping Emmeloord

Inzoomen op de mogelijke stationslocaties

Vervolg Gebiedsverdiepingen

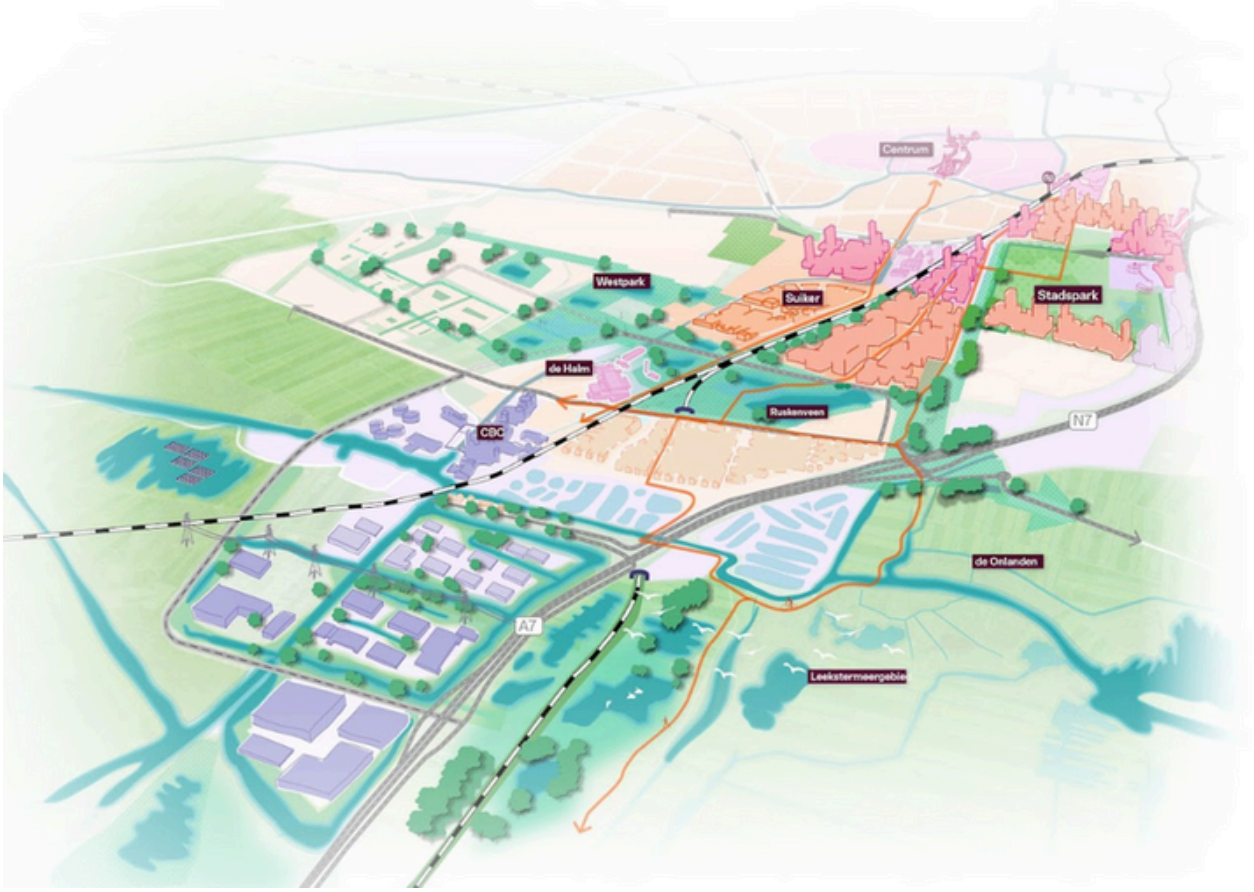
Toekomstbeelden Groningen

Drie toekomstbeelden voor de Westflank

De komst van de Lelylijn is in Groningen het meest ingewikkeld aan de westkant van de stad. Hier is weinig ruimte, kruist het spoor drukke wegen en ligt een kwetsbaar water- en bodemsysteem. Ook de ligging van het spoor - ondergronds, op maaiveld of verhoogd- maakt veel verschil voor kosten, leefbaarheid en wat er in de stad mogelijk is. Om dit overzichtelijk te maken zijn drie toekomstbeelden uitgewerkt. Het zijn geen keuzes, maar voorbeelden die laten zien wat er kan. Ze helpen om kansen, risico's en slimme 'no-regret'-maatregelen te herkennen. Een belangrijke rode draad: hoe de treinen straks rijden, bepaalt hoeveel ruimte het spoor inneemt en hoeveel impact dit heeft op de stad.

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Groningen Toekomstbeeld 1



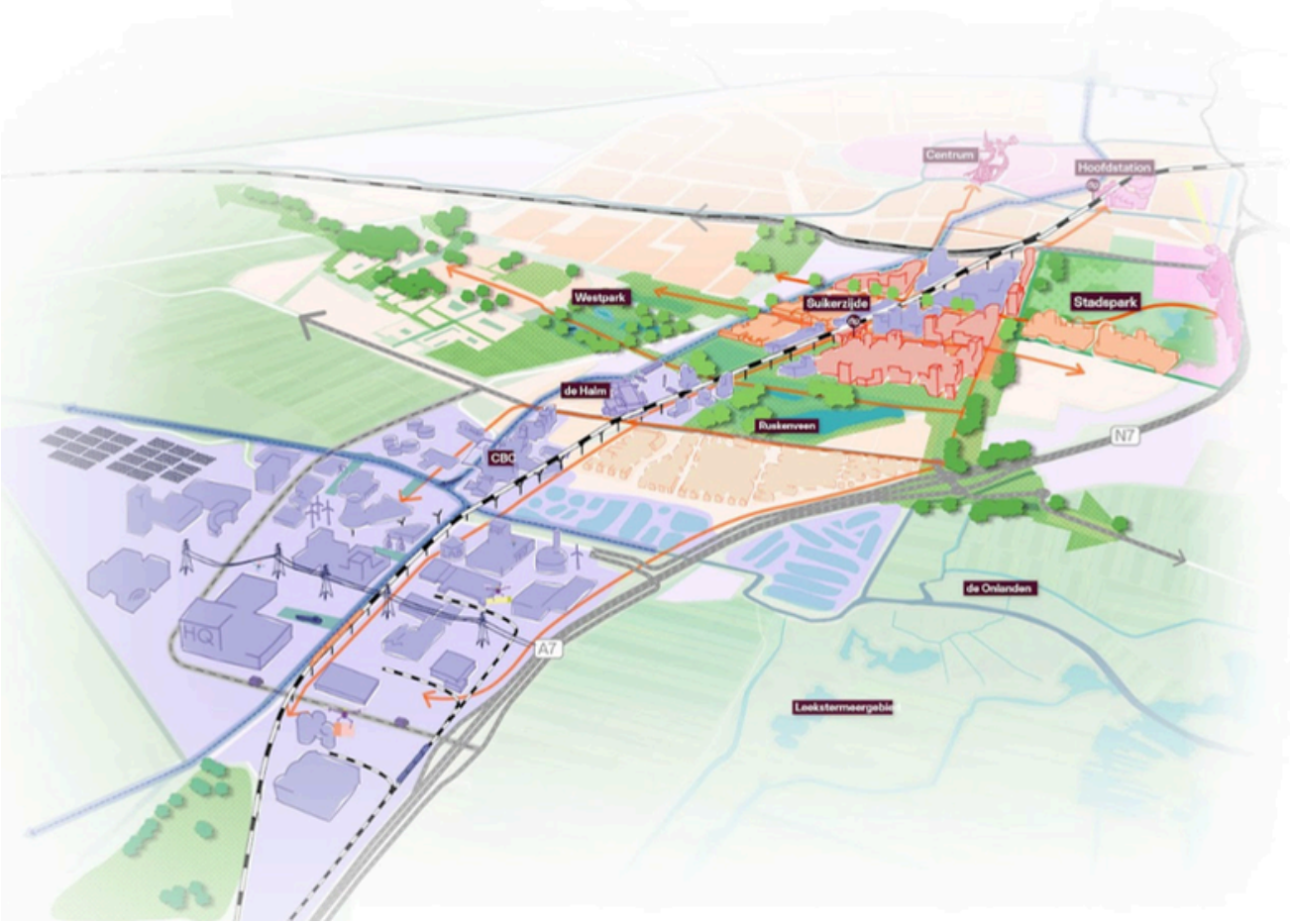
Toekomstbeeld Groningen Direct

...is een Lelylijn die via een boortunnel rechtstreeks naar Station Groningen rijdt. Het gaat hier om snelheid en bereikbaarheid van de binnenstad. Dat is technisch ingewikkeld en kostbaar, maar voorkomt grote barrières aan de oppervlakte. De stad groeit dan vooral rond het centrum en het station. Hoogkerk en Suikerzijde blijven goed verbonden via snelle fiets- en OV-routes. De tunnel vraagt wel veel van het water- en bodemsysteem. Dat is een risico, maar biedt ook kansen: extra waterberging kan worden gecombineerd met nieuwe natuur, groen en recreatie. Mits dit vanaf het begin slim wordt meegenomen, kan de tunnel zo toch een kwaliteitsimpuls opleveren.

Snel naar het centrum

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Groningen Toekomstbeeld 2



Toekomstbeeld Werkstad West

...is een sterke economische zone aan de Westflank. De Lelylijn ligt hier verhoogd en vormt samen met weg, water en energie een nieuwe werk-as. Het spoor wordt niet alleen infrastructuur, maar ook drager van nieuwe werkmilieus. Onder en langs de verhoogde spoorlijn ontstaat ruimte voor bedrijvigheid, logistiek en voorzieningen. Station Suikerzijde wordt een belangrijk knooppunt. De verhoogde ligging beperkt problemen met water en bodem en maakt oversteken makkelijker. Tegelijk vraagt dit toekomstbeeld veel aandacht voor leefkwaliteit: werken, wonen en infrastructuur liggen hier dicht op elkaar.

Verhoogd spoor als nieuwe werk-as

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Groningen Toekomstbeeld 3

Toekomstbeeld Nieuw Hoogkerk

...is de Lelylijn als aanjager van een grote gebiedsverandering. Het spoor ligt verdiept en er komt een nieuw station bij De Halm. Hoogkerk krijgt zo een sterke verbinding met de stad en de regio. Dit toekomstbeeld verkent de mogelijkheden voor de stad, mocht op lange termijn de Cosun Beet Company naar een andere locatie verhuizen. Daardoor ontstaat ruimte voor een nieuw centrumgebied met wonen, werken, voorzieningen, groen en water. Hoogkerk verstedelijkt met behoud van de eigen identiteit. De keerzijde: een verdiept spoor is technisch lastig en heeft grote gevolgen voor het water- en bodemsysteem.

Verplaatste industrie, verdiept spoor

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Toekomstbeelden Drachten

Twee toekomstbeelden en een noodzakelijke schaalsprong

Drachten heeft ongeveer 45.000 inwoners en is de tweede Friese stad qua omvang. De innovatieve maakindustrie vormt de economische ruggengraat. Drachten is één van de grootste plaatsen in Nederland zonder treinstation. De Lelylijn zou de OV-reistijd van Groningen–Drachten van 45 naar 13 minuten kunnen verkorten en verbetert tegelijkertijd de verbindingen met Leeuwarden, Heerenveen, Sneek en het westen van Nederland. Vergrijzing en vertrek van technisch talent zetten voorzieningen en brede welvaart in Drachten onder druk. Een schaalsprong met verdichting rond OV-knooppunten en een mobiliteitstransitie (van auto naar OV of fiets) past bij de ambitie van Drachten.

Drachten

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Drachten Toekomstbeeld 1

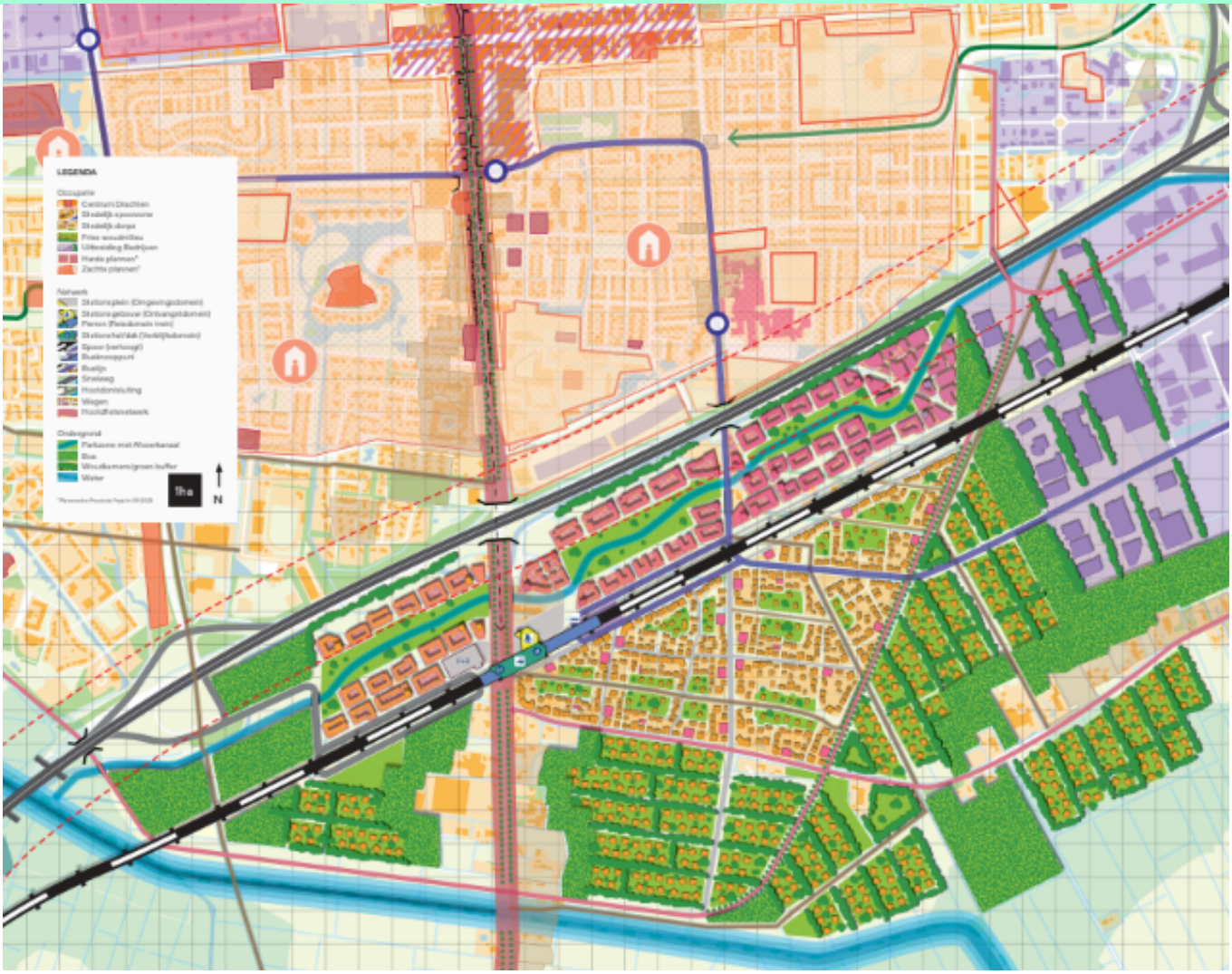
Toekomstbeeld Verbonden Drachten

...is een Lelylijn met een station dicht bij de A7 om het centrum snel te bereiken. Het bestaande centrum blijft hét centrum van Drachten. Na 2030 volgt een sprong over de A7 met circa 12.000 woningen extra in diverse leefmilieus. Campus Drachten groeit door; rond het station ontstaat een nieuw stadsdeel met passende stedelijke functies.

A7-parallel station

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Drachten Toekomstbeeld 2



Toekomstbeeld Bestemming Drachten

...is een Lelylijn met een station niet parallel maar op enige afstand van de de A7. Daarmee ontstaat ruimte voor kennisinstellingen, werken, ontmoeten en stedelijk wonen tussen de Rijksweg en de spoorlijn. Ook hierbij kunnen circa 12.000 woningen extra gebouwd worden. Een risico bij dit toekomstbeeld is dat de verbinding tussen het stadscentrum en het station moeizaam wordt door de grotere afstand. Drachten is te klein voor een tweepolig centrum.

Een tweede centrum voor Drachten

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Toekomstbeelden Heerenveen

Drie toekomstbeelden rond een kruising met de Lelylijn

De Lelylijn kruist de bestaande lijn Zwolle–Leeuwarden. De keuze waar die kruising ligt, bepaalt de ruimtelijke koers van Heerenveen als stad en gemeente. Er liggen al grote opgaven en die worden uitdagender met de Lelylijn. De kansen op het gebied van woningbouw en verdichting, ontwikkeling van bedrijventerreinen, omslag naar duurzame mobiliteit, en water/bodem/landschap worden echter ook groter.

Heerenveen

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Heerenveen Toekomstbeeld 1

Toekomstbeeld Noordelijke werkstad

...is de combinatie van de spoorlijn met de A7 en een kruisstation, met een rechtstreekse verbinding naar Leeuwarden. Bij voorkeur aan de zuidzijde van de A7. Dat kruisstation biedt mogelijkheden in alle reisrichtingen. De oriëntatie van de stad verandert daarmee; de route kanaal–centrum kan aantrekkelijk worden. De inpassing van de spoorlijn langs de A7 is lastig. Bij dit toekomstbeeld is er ruimte voor ruim 11.000 extra woningen.

Kruisstation en bundeling met A7

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Heerenveen Toekomstbeeld 2

22

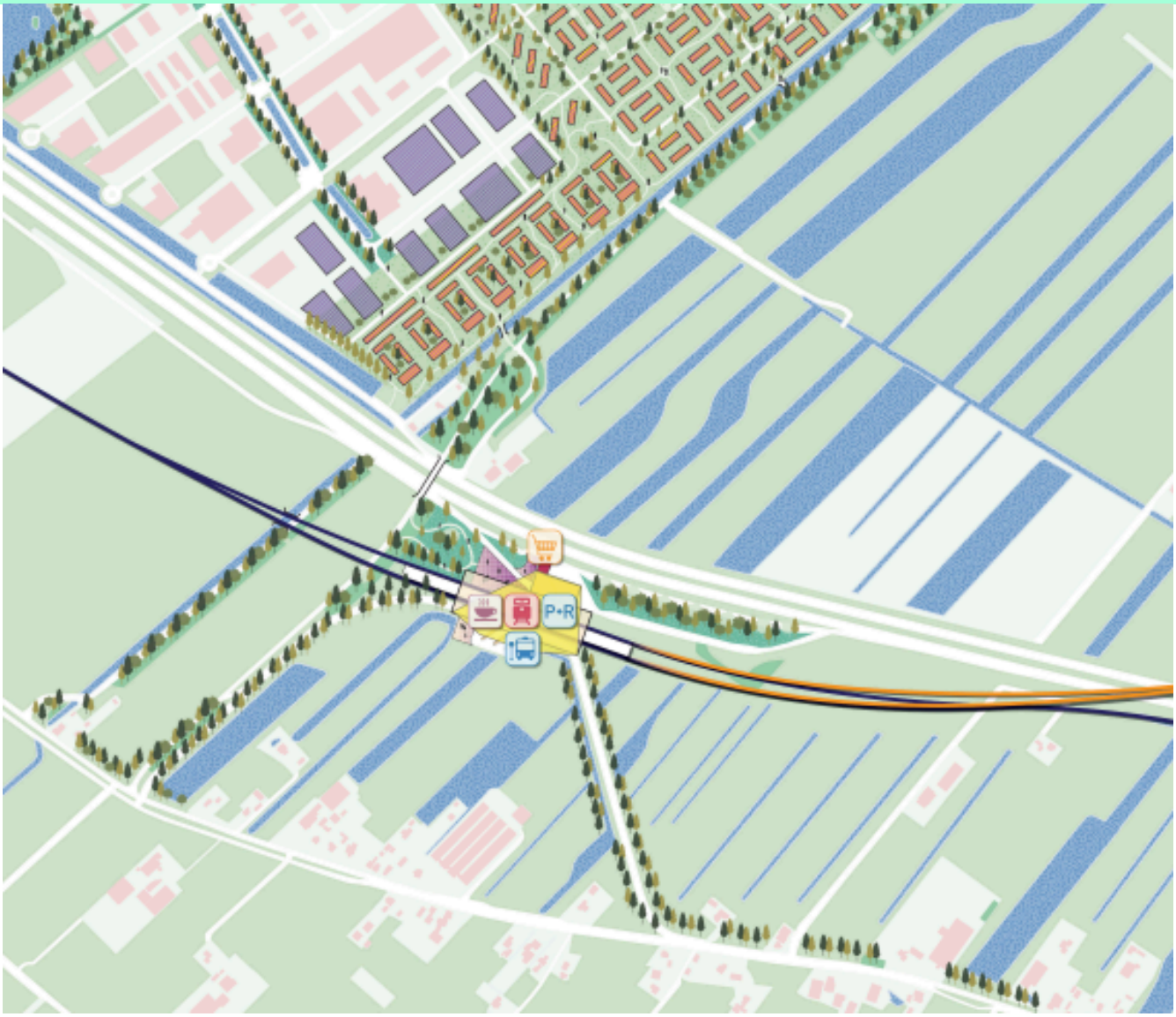
Toekomstbeeld Stadsas

...is een Lelylijn die over het bestaande spoor wordt gebouwd. Het Lelylijn-station komt iets zuidelijk ten opzichte van het huidige station. De Lelylijn door Heerenveen faciliteert compacte verstedelijking en de mobiliteitstransitie. De realisatie van dubbelspoor en een verdiepte bak is echter bijzonder ingrijpend; het hart van Heerenveen wordt voor lange tijd een bouwput. Ook de impact op het grondwater vraagt eerste zorgvuldige en nadere studie. Ook hier worden ruim 11.000 extra woningen verwacht tot 2050, bij een Lelylijn.

Bestaand tracé met verdiepte bak

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Heerenveen Toekomstbeeld 3



Toekomstbeeld Regiopoort zuidwest Fryslân

...is een regionaal hubstation aan de A7 tussen Joure en Heerenveen. Dat betekent optimale OV-, fiets- en wegenknooppunten. Het is echter minder ideaal voor een stedelijke stationsomgeving vanwege de veengrond. Dit toekomstbeeld is voor de bredere regio aantrekkelijk. Voor Heerenveen doet dit alternatief minder.

Hub tussen Joure en Heerenveen

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Toekomstbeelden Emmeloord

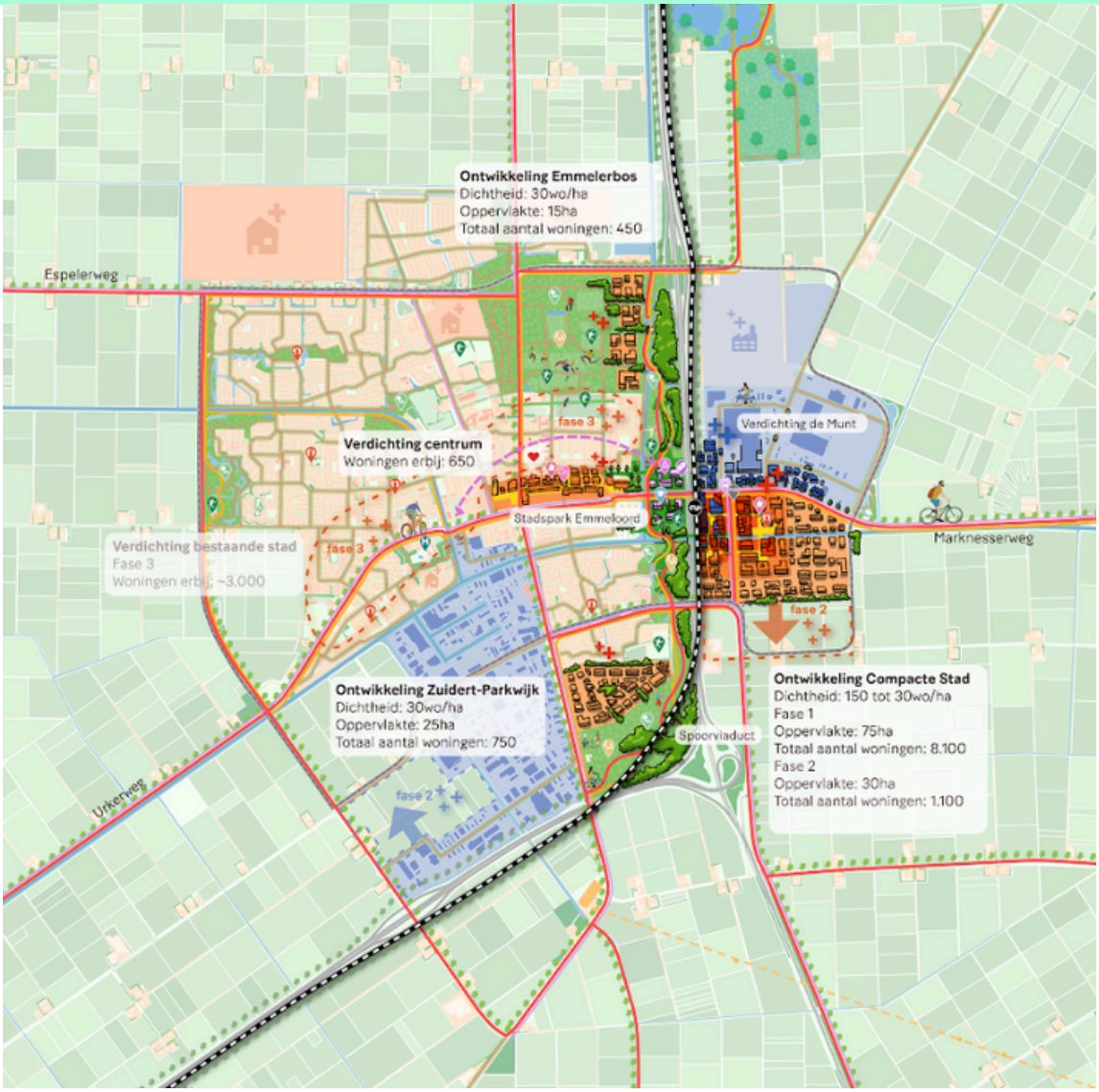
Drie toekomstbeelden in een polder die eindelijk aanhaakt

Noordelijk Flevoland kent sterke economische motoren in met name Emmeloord en Urk. Het is een bijzonder aantrekkelijk gebied met veel ruimte voor uitbreiding. Extra woningbouw, voldoende voorzieningen en beschikbaarheid van talent voor agrofood en aanverwante sectoren zijn belangrijke uitdagingen voor het verder ontwikkelen van deze regio. Het polderlandschap met ecologie, historie, water & bodem, vraagt zorgvuldige inpassing van de Lelylijn. Een mogelijke stationslocatie van de Lelylijn fungeert in alle toekomstbeelden als belangrijke hub voor het omliggende gebied.

Emmeloord

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Emmeloord Toekomstbeeld 1



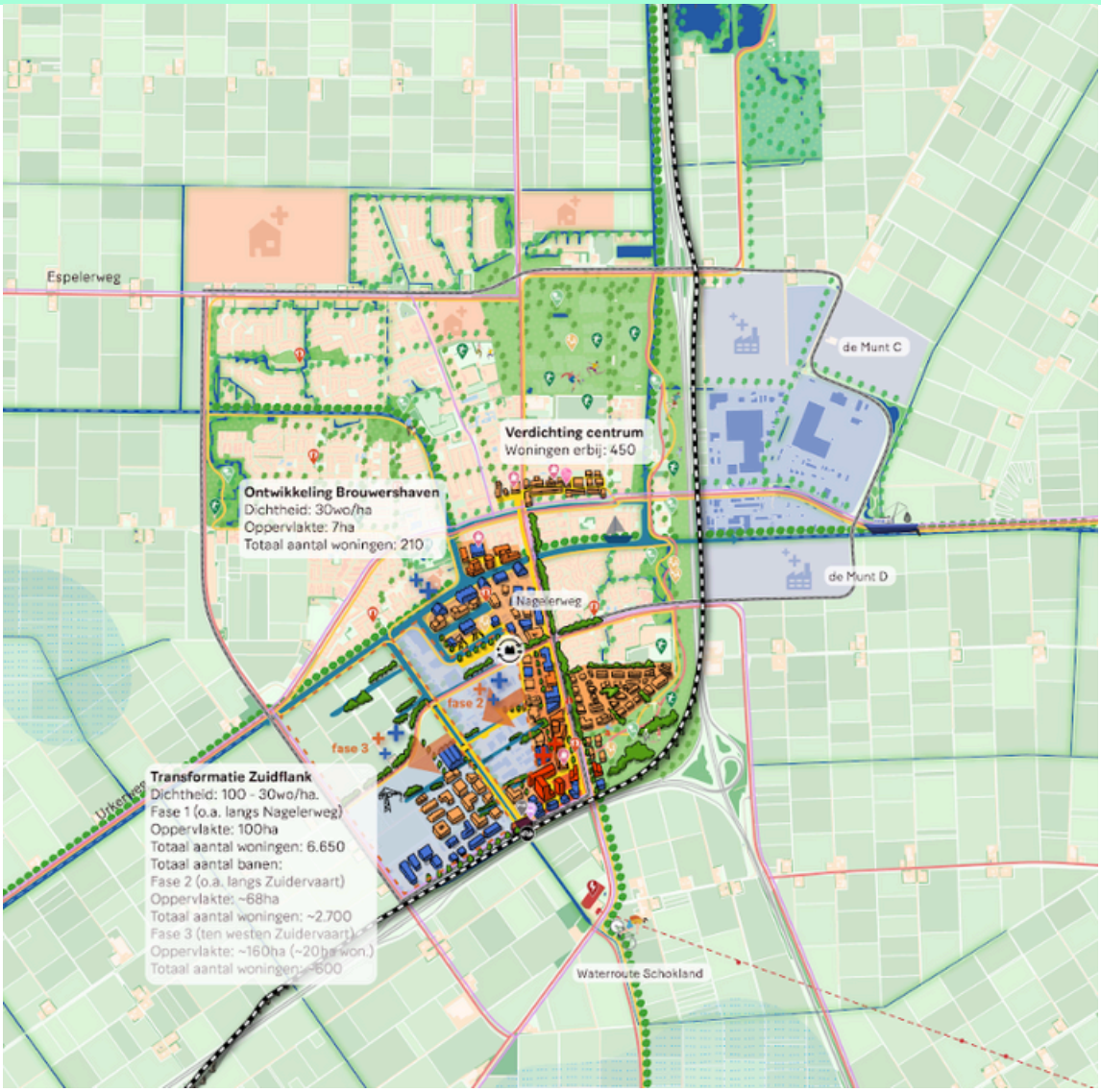
Toekomstbeeld Compacte Stad

...is een compact station, dicht bij het bestaande centrum van Emmeloord, met kansen voor hoogbouw en een stadsboulevard op circa 10 minuten lopen. Rond het station is er ruimte voor stedelijk wonen, kantoren, onderwijs, sport/cultuur. Door een groene as langs het spoor, wordt er voor balans gezorgd. Binnen de compacte stad is er plaats voor 11.000 woningen. Wanneer een bundeling met de A6 wordt gemaakt, vergroot dat echter de barrièrewerking. Aantrekkelijke onderdoorgangen zijn dan cruciaal.

Station oost, dicht bij centrum

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Emmeloord Toekomstbeeld 2



Toekomstbeeld Maakstad

... is een station aan de zuidkant van Emmeloord, als katalysator voor een woon- en werktransformatie, met een recreatieve verbinding naar Schokland en met meer natte natuur. Ook hier is ruimte voor 11.000 woningen met voldoende massa in de buurt van het station. Ook dit toekomstbeeld is een compleet pakket van OV, fiets, P+R en deelmobiliteit. Daar waar de het spoor de snelweg ontmoet, wordt het spoor op hoogte gebouwd. Het transformeren van het bedrijventerrein is een flinke opgave.

Station zuid en Schokland

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Emmeloord Toekomstbeeld 3

Toekomstbeeld Ecostad

...is een station zónder snelwegbundeling. Tussen station en stad ontstaat een aangename nieuwe wijk, passend bij het huidige Emmeloord. De bereikbaarheid tussen Urk en Emmeloord is hierbij ook verbeterd. Een verhoogd tracé met goede onderdoorgangen en een groene campus -met ruimte voor sport, recreatie, onderwijs- bevordert de bereikbaarheid én de leefbaarheid. Hierbij is de afstand tot het centrum het grootst. Daarmee zijn er wel weer kansen voor het slim inpassen van fietsroutes en parkeren. De inpassing van een nieuwe lijn in het polderlandschap is een uitdaging.

Westelijk station zonder bundeling

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Inzichten

1. Lokale overheden zouden de besluitvorming over de Lelylijn niet moeten afwachten want ze kunnen nu al aan de slag. Zet in op verstedelijking en anticipeer daarbij op de komst van de Lelylijn.

2. Ruimtereservering en fasering. Reserveer tracéruimte en ontwerp toekomstbestendige combinaties (snelweg–spoor waar gebundeld), terwijl ruimtelijke ontwikkeling door kan gaan in een periode van onzekerheid over het exacte tracé of stationslocaties. De opgave voor de toekomst is hierbij het ontwerpen van een toekomstbestendig tracé -waar uitbreiding mogelijk is- met een minimale impact op de benodigde ruimte.

3. Stations zijn een motor voor verdichting. Zet in op verstedelijking en verdichting rond (bestaande en geplande) Lelylijnstations; maak ruimte voor wonen, werken en voorzieningen met een hoogwaardige openbare ruimte.

4. Water & bodem en laaghangend fruit eerst. In alle steden vragen waterhuishouding, bodemdaling en grondwater een robuuste strategie met extra waterberging, natuurverbindingen en klimaatadaptatie. Veel investeringen in het water- en bodemsysteem zijn ook zonder de komst van de Lelylijn heel waardevol om vanaf nu in te investeren. Die kansen liggen er en kunnen op korte termijn verzilverd worden.

5. Vermijd nieuwe barrièrewerking. Maaiveldligging in stedelijk gebied vergroot barrières; verhoogd of verdiept aanleggen kan kansen bieden voor ecologie, kruisende netwerken en stedelijke kwaliteit.

Zet in op verstedelijking en verdichting rond Lelylijnstations

Vervolg Gebiedsverdiepingen

Inzichten

6. Besteed zorg aan de verbinding tussen het nieuwe station en de bestaande stad, met name het stadscentrum. Drachten, Heerenveen en Emmeloord lijken te klein voor meerpolige stadscentra.

7. Versnel de mobiliteitstransitie. Versterk de OV- en fietsnetwerken en hoogwaardig OV-assen. Dit geldt bijvoorbeeld voor Sneek–Heerenveen–Drachten–Groningen. Maak station–centrumverbindingen kort, veilig en aantrekkelijk; dat is met name relevant voor Drachten, Heerenveen en Emmeloord.

8. Bouw economische ecosystemen uit en werk daartoe een strategie uit. Benut daarbij zeker de kracht van de huidige economie en de kansen die zich daar voor doen.

9. De locatie van industriegebieden is een sleutelvariabele vanwege de hindercontouren. In bijvoorbeeld Groningen is de aanwezigheid van Cosun Beet Company een belangrijke factor. De keuzes rondom spoor en industrie moeten integraal genomen worden.

10. De gebiedsverdiepingen leveren waardevolle informatie over lokale situaties en effecten. Blijf de Lelylijn als geheel beschouwen en houd oog voor het (regionale) mobiliteitssysteem als geheel. We hadden ook verdiepingen kunnen maken voor andere kernen als Lelystad en Leeuwarden, voor grote infra werken en kruisingen van natuurgebieden.

Dit is een samenvatting van zowel de onderzoeken, als de toekomstbeelden als de inzichten. Voor meer en exactere kaarten, technische onderbouwingen en detailanalyses verwijzen we naar de genoemde eindrapporten en bijlagen.

Station Groningen 1866

Hoofdstuk 9

Financieel Masterplan Lelylijn

Investeren in de Lelylijn: realistisch en uitvoerbaar?

Voor de realisatie van de Lelylijn is een solide financieringsstrategie cruciaal. Het Financieel Masterplan Lelylijn (FML) brengt in kaart hoe deze nieuwe spoorverbinding betaald en gefinancierd kan worden en welke combinaties van Rijksmiddelen, regionale bijdragen en marktpartijen daarbij mogelijk zijn. Het onderzoek is uitgevoerd door Deloitte en begeleid door een Expertcommissie. Het FML is ook een belangrijke bouwsteen voor het onafhankelijk advies van Lelylijn-gezant Klaas Knot.
Het doel hiervan is om een realistisch en uitvoerbaar financieel pad te schetsen dat het project in staat stelt de volgende fase in te gaan: de MIRT-Verkenning.

Vervolg Financieel Masterplan

Het onderzoek

Het FML onderzoekt zowel bekostiging (wie betaalt de rekening) als financiering (hoe worden kosten over tijd verdeeld). De uitkomsten zijn gebaseerd op:

- deskresearch en internationale casuïstiek
- een marktverkenning onder circa 30 Nederlandse en internationale partijen
- een werkconferentie met experts
- toetsing door een onafhankelijke Expertcommissie
- reflectie en eindadvies van Lelylijn-gezant Klaas Knot

Het FML vergelijkt de Lelylijn met buitenlandse projecten en brengt in beeld wat realistisch is binnen Nederlandse begrotingskaders en wat geleerd kan worden uit internationale financieringsmodellen.

Wat kost de Lelylijn?

De Lelylijn kost in prijspeil 2025: 14,5 miljard euro (bandbreedte: circa 4 miljard). Op de Rijksbegroting van 2025 staat 657 miljoen euro gereserveerd.

Volgens de MIRT-spelregels is 75% zicht op financiering nodig om door te kunnen naar de verkenning. Het Mobiliteitsfonds biedt hiervoor momenteel onvoldoende ruimte.

Vervolg Financieel Masterplan

Hoofdbevindingen

Bekostiging

Het FML gaat er op basis van het onderzoek vanuit dat 80 tot 90% van de investeringsomvang van de Lelylijn Rijksbekostiging zal vragen. Aanvullende dekking kan komen uit:

- regionale bijdragen (grondopbrengsten, OZB, opcenten)
- private bijdragen (beperkt, maar mogelijk)
- Europese middelen

Internationale voorbeelden laten zien dat vrijwel alle grote OV-projecten stevig leunen op publieke middelen, maar dat een mix van meerdere financieringsbronnen bijdraagt aan de stabiliteit van het project.

Financiering

Financiering kent drie realistische en kansrijke modellen, zo blijkt uit analyse van diverse opties.

1. Klassiek Speciaal – extra geoormerkte Rijksmiddelen in het Mobiliteitsfonds.

2. DBFM(O) 2.0 – de markt financiert voor, de overheid betaalt terug via een beschikbaarheidsvergoeding, op basis van een overwegend publieke risicoverdeling.

3. Gebiedsfonds – gezamenlijke Rijks- en regionale middelen in één fonds, waarmee direct gespaard en (deels) gefaseerd gefinancierd kan worden.

Vervolg Financieel Masterplan

Hoofdbevindingen

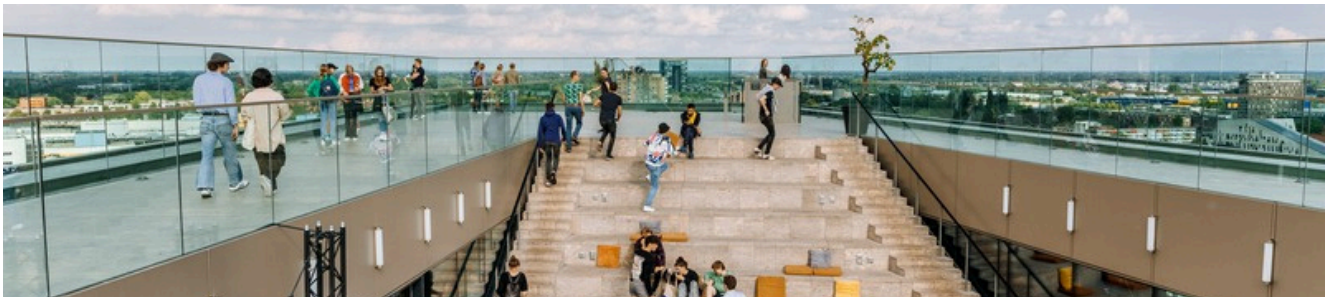
Marktverkenning

Er is gesproken met bijna 30 Nederlandse en internationale partijen zoals aannemers, financiële instituties, overheden en vervoerders. Partijen zien het belang van het project, maar de Nederlandse markt is te klein voor een project van deze omvang. Er zijn wel grote internationale aannemers en financiers die projecten van deze omvang kunnen en willen aanpakken. Ze noemen als voorwaarden:

- kortere voorfinancieringsperioden
- duidelijke risicoverdeling (verlating van "markt draagt alles")
- financiële tussenmijlpalen

Mobiliteitsfonds

Het Mobiliteitsfonds heeft onvoldoende vrije ruimte om een project van de omvang van de Lelylijn te kunnen bekostigen.
De reden hiervoor is dat de middelen voor de komende 15 jaar al grotendeels zijn vastgelegd. Er is geen zicht op extra middelen en de lijst met geplande en benodigde projecten voor woningbouw en structuurversterking lang is. Doordat de geschatte doorlooptijd van de MIRT-procedure (inclusief realisatie) voor de Lelylijn ongeveer 25 jaar is, zal een groot deel van de kosten buiten de planhorizon van het mobiliteitsfonds vallen. Het is daardoor lastig om bij start van het project al te voldoen aan de 75%-eis; het zwaartepunt van de uitgaven valt na 15 jaar.



Vervolg Financieel Masterplan

Hoofdbevindingen

Voorkeur voor het Combinatiemodel

Het FML concludeert dat één model het meest kansrijk en realistisch is: Het Combinatiemodel: Klassieke bekostiging + Gebiedsfonds + DBFM(O) 2.0 voor deelprojecten. Dat is omdat dit model:

- stabiliteit (Rijk) combineert met lokale betrokkenheid (regio)
- het mogelijk maakt nu al te starten met sparen
- de zekerheid vergroot dat middelen niet onderweg verdwijnen
- de impact op de Rijksbegroting het beste kan spreiden
- aansluit bij voorkeuren van markt en publieke partijen
- selectieve inzet van DBFM(O) mogelijk maakt (bijvoorbeeld voor stationsomgevingen)

Vervolg Financieel Masterplan

Inzichten

1. Een alternatieve financiële aanpak kent voordelen voor de Lelylijn. Het Mobiliteitsfonds biedt op dit moment te weinig ruimte; ophoging of een nieuwe structuur is noodzakelijk.

2. Het Combinatiemodel is het meest realistische pad vooruit: klassieke Rijksmiddelen + een sparend gebiedsfonds + gerichte inzet van DBFM(O).

3. Regionaal mede-eigenaarschap versterkt stabiliteit en betrokkenheid. Het voorkomt dat middelen tussentijds worden verschoven.

4. Internationale ervaring laat zien: publieke financiering blijft de basis, maar lokale bijdragen vergroten de robuustheid.

5. Marktpartijen willen meedoen, maar alleen met aangepaste risicoverdeling. DBFM(O) werkt vooral op deelprojectniveau.

6. De investeringsomvang is uitzonderlijk voor Nederland, maar internationaal niet ongebruikelijk.

Regionaal mede-eigenaarschap versterkt stabiliteit

Vervolg Financieel Masterplan

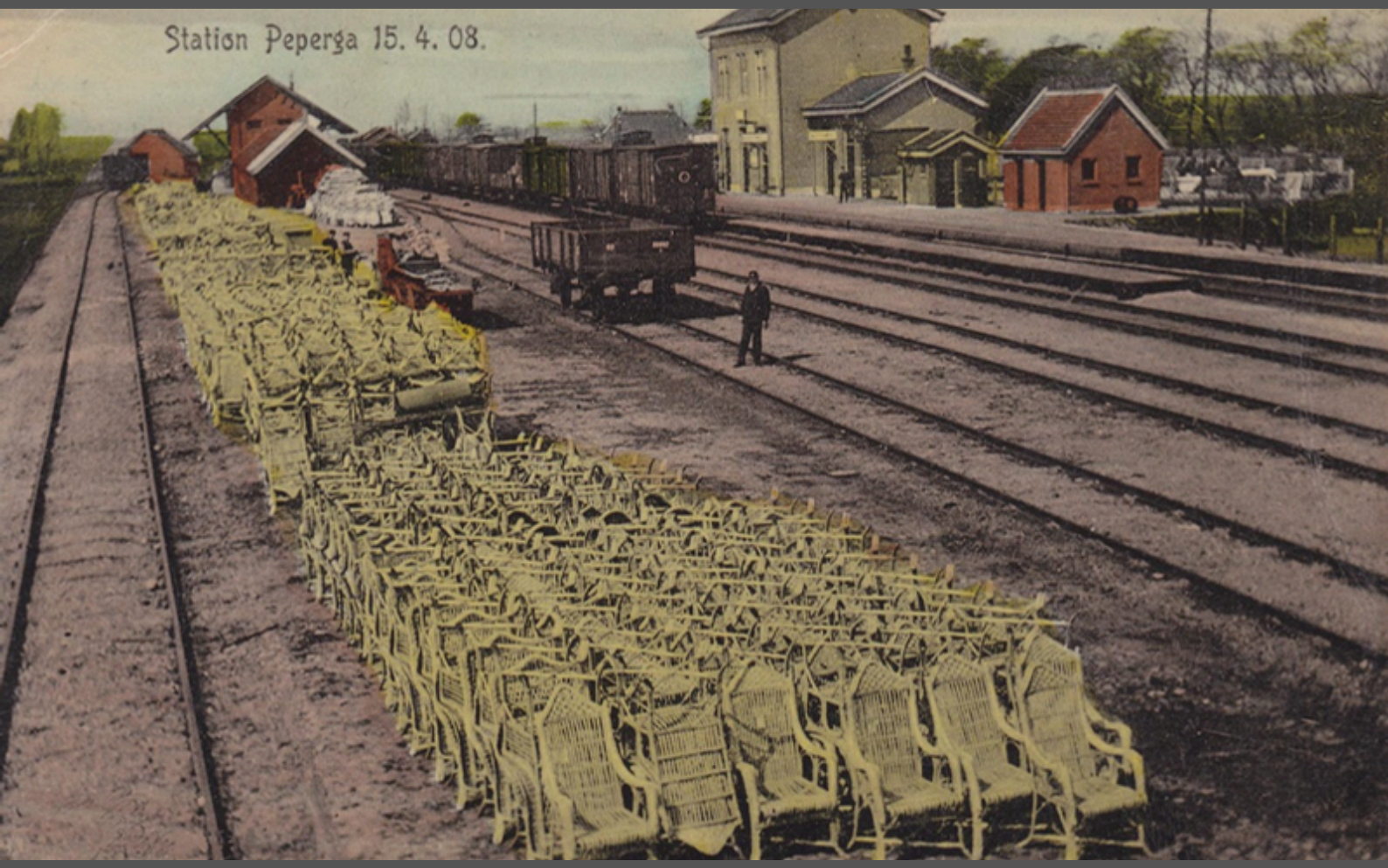
Inzichten

7. De maatschappelijke baten (betere bereikbaarheid, sterke regio's, bredere welvaart) zijn het belangrijkste argument voor de Lelylijn, niet de financiële businesscase. De financiële businesscase
8. is daarnaast niet positief te maken.

8. Huidige institutionele regels remmen strategische investeringen. Verruiming of heroverweging kunnen grote OV-projecten mogelijk maken.

9. Robuuste ramingen zijn verstandig, maar vragen om verfijning in de volgende projectfase.

10. Snel starten met sparen biedt tijdwinst, houdt partijen bij elkaar en creëert financiële zekerheid voor de lange adem van de Lelylijn.



Station Peperga 1906

Hoofdstuk 10

Advies Financieel Expertteam

Integraliteit als kern

Het expertteam Financieel Masterplan Lelylijn, bestaat uit Marlies Prins (KPMG), Marcel Hertogh (TU Delft, Triple Bridge) en Wijnand Veeneman (TU Delft).

Het expertteam is gevraagd om gedurende het proces van het Financieel Masterplan Lelylijn kritisch mee te lezen, inhoudelijke input te leveren en te adviseren. In dit hoofdstuk volgt daar een samenvatting van.

Vervolg Advies Financiële Expertteam

Het advies

In het afgelopen jaar heeft het expertteam het denkproces rond het Financieel Masterplan Lelylijn intensief gevolgd en actief vormgegeven. Via vier bijeenkomsten met de projectgroep, aangevuld met conferenties en werksessies, heeft het expertteam haar inzichten ingebracht en deze vervolgens duidelijk herkend in de eindrapportage. Zowel de voorkeursoplossing als de verdere uitwerking sluiten nauw aan bij de inhoudelijke discussies en de geleverde input.

OV-projecten vinden doorgaans hun waarde in bredere maatschappelijke baten

Het expertteam ondersteunt de voorkeursoplossing: een combinatiemodel waarin een sparend gebiedsfonds wordt gecombineerd met klassieke Rijksfinanciering en waar mogelijk aanvullende inzet van DBFM(O) op deelprojecten. Dit model biedt continuïteit, flexibiliteit en gedeeld eigenaarschap tussen Rijk en regio. Tegelijk merkt het expertteam op dat DBFM(O) als basismodel minder geschikt is voor een project van deze schaal, mede vanwege de beperkte marktbereidheid om omvangrijke publieke risico's te dragen. Verder benadrukt het expertteam dat grote OV-projecten doorgaans geen positieve financiële businesscase kennen, maar hun waarde vinden in bredere maatschappelijke baten zoals mobiliteit, regionale ontwikkeling en economische kracht.

Vervolg Advies Financiële Expertteam

Het advies

Daarnaast constateert het expertteam dat de huidige financiële ramingen conservatief zijn, wat passend is in deze fase, maar verdere verfijning vraagt in de Verkenning. Daarbij hoort aandacht voor grote kostenposten, onvoorziene uitgaven, reserves en toekomstige onderhoudskosten. Ook wordt benadrukt dat delen van het project mogelijk eerder realiseerbaar zijn. Cruciaal is dat de organisatievorm voor de volgende fase de integraliteit van de opgave weerspiegelt: infrastructuur, mobiliteit, woningbouw en gebiedsontwikkeling moeten gezamenlijk en met voldoende deskundigheid, eigenaarschap en ondernemerschap worden aangestuurd.

Tot slot schetst het expertteam dat het huidige institutionele kader grote infrastructurele investeringen belemmert. Regels zoals de MIRT-75%-regel, de EMU-norm en de beperkte horizon van het Mobiliteitsfonds maken het moeilijk om langjarige strategische investeringen mogelijk te maken, zeker in projecten met een doorlooptijd van circa 25 jaar. Nederland beperkt zich hiermee in Europees perspectief. Internationale voorbeelden laten zien dat publieke en private middelen creatiever kunnen worden gecombineerd om maatschappelijke waarde te ontsluiten. De Lelylijn toont daarmee de noodzaak om begrotings-regels en systematiek te heroverwegen, zonder de begrotingsdiscipline uit het oog te verliezen.

Drachtster tramweg 1986

Hoofdstuk 11

Vervolg Masterplan

Rijk en regio hebben het projectteam de opdracht gegeven om een Masterplan Lelylijn te maken. Dat Masterplan ligt er nu. Daarin hebben we op inhoudelijk vlak ingezoomd en uitgezoomd. Daarnaast hebben we onderzocht of we meer duidelijkheid over de bekostiging en financiering van het project konden krijgen.

Door vier stedelijke kernen Groningen, Drachten, Heerenveen en Emmeloord nader te onderzoeken hebben we **ingezoomd**. Dat heeft per kern een aantal opties opgeleverd waarin stationslocaties en de impact op de stedelijke ontwikkeling zijn verkend. Hoewel we nu niet kiezen, levert het inspiratie en biedt het perspectief voor de toekomst.

We raden aan om de resultaten van de Integrale gebiedsverdiepingen mee te nemen bij de MIRT-verkenning.

Door 100 jaar vooruit te kijken hebben we **uitgezoomd**. Hoewel 100 jaar vooruit kijken een lastige opdracht is, hebben we toch een viertal relevante toekomst-scenario's kunnen opstellen voor 2125. Die toekomstscenario's verschillen qua economische groei en demografie enerzijds en klimaat(-transitie) anderzijds. We realiseren ons dat we daarmee niet alle aspecten hebben meegenomen, maar het levert wel inzichten op die we kunnen gebruiken bij de verdere ontwikkeling van de Lelylijn en de bijbehorende gebieds-ontwikkeling.

We raden aan om de resultaten van de studie naar 2125 mee te nemen bij de MIRT-verkenning.

Er is tot slot in het Masterplan **een richting voorgesteld** om het project te bekostigen en de realisatie mogelijk te maken.
We raden aan om deze richting in te slaan, zodat de stap naar de MIRT-verkenning gemaakt kan worden.

Spoorkaart 1910

Spoorkaart 2024

De Lelylijn

De Lelylijn is een nieuwe, snelle spoorlijn die begint in Groningen en Leeuwarden aan de ene kant en Lelystad aan de andere kant. De Lelylijn is belangrijk om de verbindingen tussen Noordelijk Nederland (Flevoland, Drenthe, Fryslân en Groningen) en het westen van Nederland te verbeteren. Het doel is om de reistijd te verkorten en daarmee om de verschillen tussen regio's kleiner te maken.

U kunt ons bellen op

050 316 49 11

U kunt ons mailen op

Lelylijn@provinciegroningen.nl

U kunt ons vinden op

www.delelylijn.nl

U kunt ons volgen op

https://www.linkedin.com/company/delelylijn/

U kunt ons ook volgen op

https://www.instagram.com/delelylijn/

Colofon

Tekst: Projectteam Lelylijn,
Daniëlle Meiboom, Lennart van Drunen en Kirsten Smit
Vormgeving: Projectteam Lelylijn
Kirsten Smit
Foto's: Stella Dekker, Marleen Annema, Kirsten Smit

Lelylijn