

Van: [LelyLijn](#)
Onderwerp: Voorjaarsbrief Lelylijn en uitnodiging informatiebijeenkomst
Datum: dinsdag 12 maart 2024 16:28:15
Bijlagen: [image002.png](#)
[Voorjaarsbrief Lelylijn_120324.pdf](#)
[20240305-NOVEXLelylijn-Samenvatting.pdf](#)
[Kamerbrief Voortgang onderzoeken Nedersaksenlijn en Lelylijn.pdf](#)

Geachte Colleges en Statenleden van de provincies Flevoland, Fryslân, Groningen, Drenthe,
Geachte Colleges en Raadsleden van de gemeentes binnen deze provincies,
Geachte Algemene en dagelijks besturen van de Noordelijke Waterschappen,

Hierbij ontvangt u de Voorjaarsbrief Lelylijn met als bijlage de brief die naar de Tweede Kamer is gestuurd. Belangrijkste onderwerp in deze brief is het tussenrapport Toekomstbeelden voor Noordelijk Nederland met de Lelylijn, "**Denkrichtingen NOVEX-Lelylijn 2050**". Ook wordt in lijn met de brief aan de Tweede Kamer, kort ingegaan op de stand van zaken van het bereikbaarheidsonderzoek Lelylijn.

Informatiebijeenkomsten

Op 1 maart jl. heeft de Stuurgroep Lelylijn het tussenrapport "Denkrichtingen NOVEX-Lelylijn 2050" ¹⁾ vrijgegeven om over in gesprek te gaan. Voor een goed gesprek is het van belang voldoende geïnformeerd te zijn en daarom organiseren we twee bestuurlijke informatiebijeenkomsten. Deze bijeenkomsten vinden plaats op:

- Donderdagavond 14 maart om 19.30 uur in het stadhuis van Lelystad, Stadhuisplein 2;
- Donderdagavond 21 maart om 20.00 uur in Drachten, Van der Valkhotel, Lavendelheide 4.

Omdat het NOVEX-onderzoek zich richt op het bundelingstracé (A6/A7/A32), zijn de besturen die langs dit tracé liggen eerder al via een vergaderverzoek uitgenodigd. Maar vanzelfsprekend bent u allen van harte welkom, ook de colleges, raads- en Statenleden van de provincie Drenthe.

Bent u geïnteresseerd en wilt u zich aanmelden voor één van beide bijeenkomsten, dan kan dat via lelylijn@provinciegroningen.nl.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en u bij één van de informatiebijeenkomsten te mogen begroeten. Bij vragen, neem gerust contact op via lelylijn@provinciegroningen.nl

1. De samenvatting "**Denkrichtingen NOVEX-Lelylijn 2050**" is als bijlage toegevoegd aan deze mail en het volledige **rapport** kunt u vanaf 16.30 uur [hier](#) lezen.

Met vriendelijke groet,

Stijn Lechner
Projectdirecteur



lelylijn@provinciegroningen.nl
www.delelylijn.nl

Op onze website kunt u lezen welke dienstverlening u van ons mag verwachten.
<https://www.provinciegroningen.nl/servicenormen/>



Aan:

Colleges en Statenleden van de provincies Flevoland, Fryslân, Groningen, Drenthe
Colleges en Raadsleden van de gemeentes binnen deze provincies
Dagelijks en algemene besturen van de Noordelijke Waterschappen

Groningen, 12 maart 2024

Geachte dames en heren,

Begin 2024 hebben we u geïnformeerd over de verschillende informatie- en besluitvormingsmomenten voor de Lelylijn in 2024 op weg naar het BO-MIRT in november 2024 en over de rol van de in het kader van de Lelylijn ingestelde adviesorganen. Met deze brief lichten we graag ons eerste tussenproduct van dit jaar toe, de **Toekomstbeelden voor Noordelijk Nederland met de Lelylijn, “Denkrichtingen NOVEX Lelylijn 2050”**.

We nodigen u uit voor een **bestuurlijke informatiebijeenkomst op 14 maart of 21 maart 2024**. Tenslotte vindt u bijgevoegd ter informatie de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de ministers van Binnenlandse Zaken en Economische Zaken en Klimaat, aan de Tweede Kamer over onder andere de Lelylijn.

Aanpak NOVEX-onderzoek¹

De Lelylijn is meer dan een spoorlijn tussen Noordelijk Nederland en de Randstad. De lijn moet een bijdrage leveren aan de Brede Welvaart. Daarom vindt er een NOVEX onderzoek plaats naar de ruimtelijke, sociale en economische ontwikkelingen rondom de Lelylijn. Het NOVEX-onderzoek Lelylijn is gebaseerd op het gebied rond het Bundelingstracé langs de A6/A7/A32. Uit eerdere onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de Zuiderzeelijn bleek dit tracé het meest voor de hand liggend. Als tijdens de MIRT²-procedure een ander tracéalternatief logischer blijkt, zal hiervoor aanvullend onderzoek naar de ruimtelijk-economische kansen nodig zijn.

Als eerste stap heeft het projectteam vorig jaar een Lelylijn raadpleging gedaan onder een grote groep inwoners. De resultaten van deze raadpleging hebben geleid tot een aanpassing en verbreding van de projectdoelstellingen. Ook zijn vanuit inwoners veel aandachtspunten meegegeven voor ons onderzoek. Zo hebben we in onze aanpak meer aandacht besteed aan landbouw, natuur en landschap en is er ook nadrukkelijk gekeken naar de kleinere kernen.

De kern van de NOVEX-aanpak is het komen tot een Ontwikkelperspectief: een schets van de toekomstige omgeving van de Lelylijn inclusief een perspectief op woningbouw en werkgelegenheid. Meerdere ruimtelijke opties worden nu door Rijk en regio samen uitgewerkt en de effecten daarvan in kaart gebracht. Het Ontwikkelperspectief is onderdeel van de beslisinformatie voor een mogelijk vervolgtrajec na het afronden van het MIRT-onderzoek.

¹ NOVEX staat voor Nationale Omgevingsvisie Extra, NOVEX gebieden zijn gebieden waarvoor Rijk en regio gezamenlijk een visie opstellen vanwege de grote ruimtelijke transitie die daar nodig zijn.

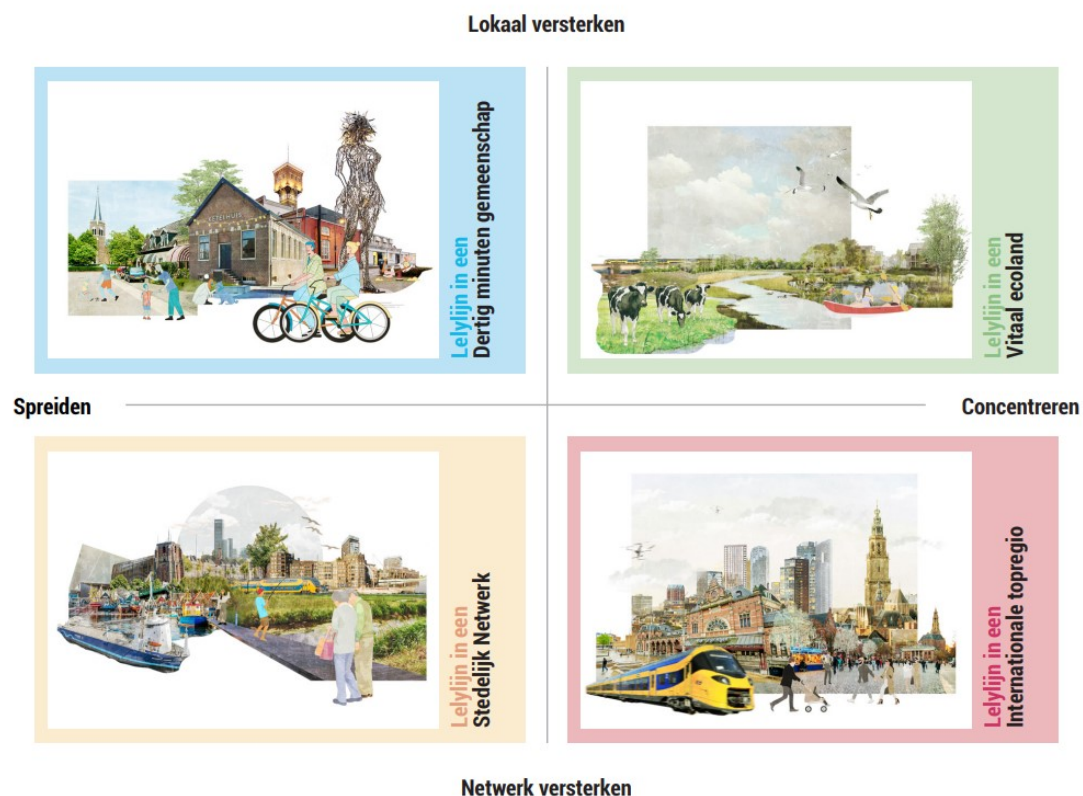
² MIRT is het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport

Vervolgens is vorig jaar een *Houtskoolschets*³ gemaakt met daarin een analyse van de sterke kanten en opgaven in Noordelijk Nederland met daarbij een ruimtelijke analyse. Dit is nu verder uitgewerkt in mogelijke denkrichtingen voor het NOVEX-ontwikkelperspectief. In deze denkrichtingen worden perspectieven geschetst en is aandacht voor de opgaven waar de Lelylijn aan kan bijdragen.

Toekomstbeelden voor Noordelijk Nederland met de Lelylijn

We hebben vier verschillende denkrichtingen voor de toekomstige ontwikkeling van Noordelijk Nederland opgesteld met daarin de Lelylijn. Deze schetsen de hoeken van het speelveld, zodat gesproken kan worden over een gemeenschappelijk en breed idee over de meerwaarde van de Lelylijn. Daarnaast worden er twee referentiescenario's opgesteld: één met en één zonder de aanleg van een Lelylijn. De vier denkrichtingen passen op twee assen die op hoofdlijnen de manier van mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen beschrijven:

- (1) Het spreiden óf concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen en
- (2) Het vooropstellen van een schaa sprong in steden (netwerk versterken) óf inzet op lokaal versterken.



Figuur 1: denkrichtingen voor het Ontwikkelperspectief

Bij elk van deze denkrichtingen past een ander type Lelylijn: een langzamere lijn met veel stations waarover sprinters rijden tot een snelle verbinding waarbij er directe internationale treinen rijden tussen de Randstad, Noordelijk Nederland en Duitsland. Zowel tussen de perspectieven als de verschillende soorten 'Lelylijnen' is nog veel variatie mogelijk. Het opstellen van de denkrichtingen zorgt ervoor dat Rijk en regio het gesprek hierover nu kunnen voeren, zodat er een breed en gemeenschappelijk idee komt over de meerwaarde van de Lelylijn en de mogelijk toekomstige ontwikkeling van het gebied.

Uit de denkrichtingen blijkt dat de Lelylijn extra woningen en werkgelegenheid met zich mee zal brengen. Zonder een Lelylijn worden er tot 2050 ongeveer 66.000 woningen gebouwd in de

³ <https://delelylijn.nl/wp-content/uploads/2023/07/Houtskoolschets-integrale-ontwikkelperspectief-juni-2023.pdf>

gemeenten langs het bundelingstracé en komen er ongeveer 62.000 banen bij. Afhankelijk van de denkrichting zouden er met de Lelylijn tot 74.000 woningen extra gebouwd kunnen worden, en tot 63.000 banen bij kunnen komen. Het overgrote deel van deze extra groei zou terechtkomen in de grotere kernen. Of deze extra aantallen passend en realiseerbaar zijn wordt nog nader onderzocht.

De denkrichting *Dertigminutengemeenschap* gaat uit van lokale gemeenschappen. Mienskip en Noaberschap zijn de centrale kernwaarden. Mensen kennen elkaar, voelen zich onderling verbonden en zijn trots op de hechte sociale banden, de buurt, de wijk, de cultuur, de taal en het landschap. Samen dragen ze zorg voor hun nabije omgeving. Er is lokale functiemenging met economie aan huis en nabijheid van wonen, werk, natuur, recreatie, energie en voorzieningen. Dit maakt dat elke voorzieningenkern ook zijn eigen treinstation heeft. De Lelylijn die hierbij hoort, is een sprinter die op alle stations stopt om de gemeenschappen onderling met elkaar te verbinden. Daarmee gaat het minder om de snelle verbinding tussen regio en Randstad.

In de denkrichting *Vitaal Ecoland* staan klimaat, bodem en water aan de basis. Mensen zien zichzelf als onderdeel van de natuur. We maken een levensstijl mogelijk met (lokaal geproduceerde) gezonde voeding en veel fysieke activiteit (met de trein als verlengstuk voor wie dagelijks loopt of fietst). Verstedelijking wordt 'hoog en droog' geconcentreerd, op waterveilige plekken en goed verbonden met OV-knooppunten. Het landschap wint ruimte terug op stad en dorp. Daken, gevels en straten worden groener. De Lelylijn die hierbij past, bundelt strak langs de bestaande infrastructuur. Het compromis daarbij is dat de trein er langer over zal doen van begin tot eindpunt.

In de denkrichting *Stedelijk Netwerk* wordt de agglomeratiekracht gemaximaliseerd door het versterken van het lokale DNA en specialisatie van de kernen. Er komen innovatieve broedplaatsen voor lokale startups en lokaal talent. Aan het spoor ontstaan nieuwe stedelijke innovatieclusters en campussen. Economische vernieuwing vindt plaats door kruisbestuiving tussen deze verschillende regionale clusters en het onderwijs. De treinverbinding tussen deze regionale clusters vormt de linking pin. Heerenveen, Lelystad, Emmeloord en Drachten worden stedelijker. In de contramal van het stedelijk systeem in Fryslân (Sneek, Leeuwarden, Drachten en Heerenveen) wordt ingezet op een landschap van wereldklasse. De bijbehorende Lelylijn kent een sprinter en Intercity.

In de vierde denkrichting, *Internationale Topregio*, staat het maximaliseren van agglomeratiekracht centraal. Groningen krijgt een snelle directe treinverbinding met Rotterdam, Schiphol, Amsterdam Zuid, Bremen en Hamburg. Groningen maakt een forse schaal- en kwaliteitssprong door, krijgt een hoogdynamisch stationsgebied van wereldklasse en faciliteert hoogstedelijke ontmoeting en innovatie. Leeuwarden maakt ook een forse schaal- en kwaliteitssprong door, met uitmuntende stedelijke woon- en werkkwaliteit, topcultuur, en toegepaste kennis (met een directe treinverbinding met Groningen en de Randstad). Het Ov-systeem binnen Noordelijk Nederland is gericht op de steden Groningen en Leeuwarden, waarbij de reistijd tussen Groningen en Amsterdam Zuid teruggebracht wordt naar ruim één uur in plaats van twee uur nu.

Opgaven voor Lelylijn

In de denkrichtingen voor het ontwikkelperspectief zijn vijftien opgaven geschetst waar de Lelylijn aan bij kan dragen. Dit zijn onder andere economische structuurversterking, het op peil houden van de beroepsbevolking, de mogelijkheden en de balans voor wonen en werken, een duurzamer mobiliteitssysteem voor iedereen, het tegengaan van vergrijzing en vergroting van de beroepsbevolking, het versterken van toerisme en recreatie en behoud en ontwikkeling van rust en ruimte.

In het uiteindelijke ontwikkelperspectief wordt aangegeven hoe de Lelylijn kan bijdragen aan de verschillende opgaven. Daarbij zullen niet alle denkrichtingen evenveel bijdragen aan alle opgaven.

Gesprek over de denkrichtingen

Zoals hierboven aangegeven zijn de denkrichtingen niet opgesteld om uit te kiezen, maar wel als basis om het gesprek over de Lelylijn te voeren. De komende maanden worden deze richtingen intensief besproken met bestuurders, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, kennisinstellingen en in focusgroepen met inwoners. Daarnaast worden de effecten verder in beeld gebracht. Op basis hiervan wordt vanuit de denkrichtingen toegewerkt naar een NOVEX-ontwikkelperspectief bij de aanleg van de Lelylijn. Hierbij wordt zowel naar het perspectief voor Noordelijk Nederland als naar Nederland als geheel gekeken.

De Stuurgroep Lelylijn heeft op 1 maart 2024 de denkrichtingen vrijgegeven voor gesprek met haar (bestuurlijke) achterban. De samenvatting van het rapport is bijgevoegd, het rapport kunt u downloaden www.delelylijn.nl/documenten/. De uitkomsten van de gesprekken met de achterban komen terug in de Stuurgroep van 17 mei 2024 en gaan mee in de uitwerking naar het uiteindelijke "Ontwikkelperspectief". Als mogelijke leidraad voor de bespreking hebben we de volgende vragen:

- Wat is uw oordeel over de geschetste Denkrichtingen in het algemeen?
- Omvatten de Denkrichtingen het volledige veld aan mogelijke scenario's voor de toekomst van Noordelijk Nederland?
- Welke elementen (bouwstenen/ oplossingsrichtingen) van de Denkrichtingen spreken aan, en welke juist niet?

Parallel aan de gesprekken over de denkrichtingen zet de projectorganisatie de uitwerking en toetsing van de denkrichtingen in gang. De reflectie van de Stuurgroep in mei 2024 wordt daarmee verweven. Tegen de zomer komt het Ontwikkelperspectief beschikbaar tegelijk met de resultaten van de andere Lelylijn onderzoeken.

Bestuurlijke informatiebijeenkomsten

Wij organiseren op 14 maart in Lelystad en op 21 maart in Drachten een bestuurlijke informatiebijeenkomst over de Denkrichtingen voor het Ontwikkelperspectief 2050. Hiervoor hebben provincies, gemeenten en waterschappen die deel uitmaken van de NOVEX Lelylijn al een vergaderverzoek ontvangen. Via deze brief nodigen wij ook belangstellenden van de andere gemeenten van harte uit om te komen op een van de volgende bijeenkomsten:

- Donderdagavond 14 maart om 19.30 uur in het stadhuis van Lelystad, Stadhuisplein 2;
- Donderdagavond 21 maart om 20.00 uur in Drachten, Van der Valkhotel, Lavendelheide 4.

Fijn als u zich wilt aanmelden via de contactpersoon in het vergaderverzoek of via lelylijn@provinciegroningen.nl.

MIRT-onderzoek

Naast het NOVEX onderzoek naar de ruimtelijke kansen en brede welvaartsaspecten vindt een MIRT-onderzoek plaats en een onderzoek naar Brede Welvaart. In het MIRT-onderzoek worden verschillende tracés onderzocht en vervoerwaarden en kosteninschattingen bepaald. Het doel van de onderzoeken is om de beslisinformatie op te leveren op basis waarvan in november 2024 het besluit kan worden genomen over het vervolg.

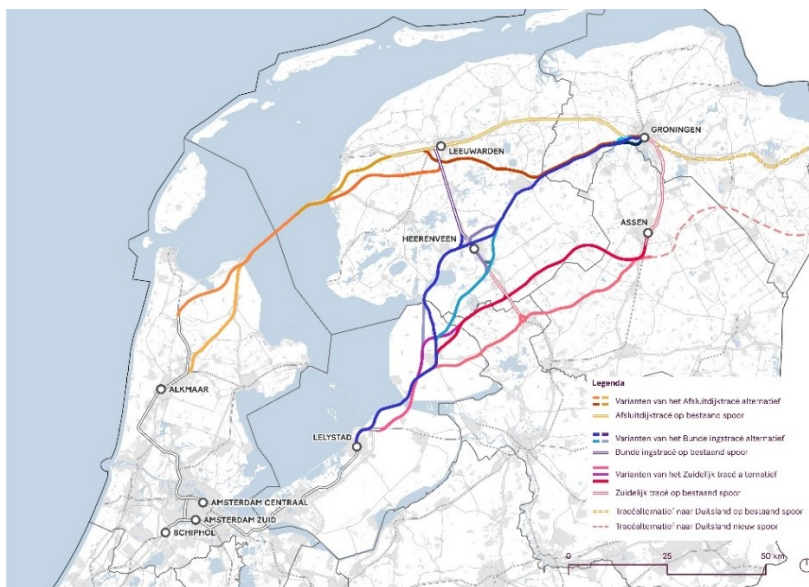
Basisalternatieven MIRT-onderzoek

Het doel van het MIRT-onderzoek is niet om één tracé te kiezen, maar om voor verschillende alternatieve tracés te onderzoeken: wat levert een Lelylijn op qua vervoerwaarde, wat draagt een Lelylijn bij aan de Brede Welvaart en wat kost globaal de mogelijke spoorlijn. In de werkwijze van het MIRT is het belangrijk dat er een breed onderzoek wordt uitgevoerd. Breed kijken voorkomt

tunnelvisie op één tracé en kan zorgen voor een breder draagvlak in de samenleving. Rijk en regio hebben afgesproken dat de resultaten van het MIRT-onderzoek eind 2024 in het BO MIRT besproken worden.

De drie zogeheten basialternatieven uit het bereikbaarheidsonderzoek dekken het speelveld af: een noordelijk tracé over de Afsluitdijk, een midden tracé gebundeld langs de snelwegen A6/A7/A32 (Bundelingstracé) en een zuidelijk tracé via Emmeloord - Assen. Er zijn tussen en binnen deze onderzochte tracéalternatieven vele variaties mogelijk. Als er besloten wordt tot een MIRT-verkenning, zal in de Verkenningfase breed naar varianten gekeken worden. Een ieder krijgt ook dan weer de kans om ideeën voor de Lelylijn aan te dragen.

In onderstaande afbeelding staan de drie basialternatieven weergegeven, plus een aantal variaties. Deze zijn afkomstig uit besprekingen met overheden die betrokken zijn bij het onderzoek. Ook zijn aandachtspunten uit de Lelylijn raadpleging meegenomen. Voor de zomer verwachten we u meer in detail te kunnen informeren over de resultaten van het onderzoek naar de drie basialternatieven.



Figuur 2: De 3 in deze fase te onderzoeken basialternatieven (met variaties)

Tweede Kamerbrief

Bijgevoegd treft u een brief van de staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer met daarin naast bovenstaande toelichting ook meer informatie over het internationale perspectief van de Lelylijn.

Tot slot

De projectorganisatie Lelylijn blijft u, naast de bestuurlijke informatiebijeenkomsten, het komende jaar van tijd tot tijd met een brief informeren over de voortgang van de Lelylijn onderzoeken. Eind mei verwachten we u te kunnen berichten over de belangrijkste uitkomsten uit het onderzoek naar de Lelylijn alternatieven en geven we u een update over het onderzoek naar de Brede Welvaart.

Graag treffen we u op 14 maart in Lelystad of 21 maart in Drachten.

Met vriendelijke groet,

Stijn Lechner
Projectdirecteur Lelylijn



Toekomstbeelden voor noordelijk Nederland met de Lelylijn

Denkrichtingen NOVEX Lelylijn 2050 - Studio Bereikbaar - 5 maart 2024

Vooraf

Onderdeel van het MIRT-onderzoek NOVEX Lelylijn (van Lelystad tot Groningen/Leeuwarden) is het opstellen van een toekomstschets van de ruimte rondom de Lelylijn en welke keuzes daarin worden gemaakt, het zogenoemde Ontwikkelperspectief. Om tot het Ontwikkelperspectief te komen zijn denkrichtingen opgesteld waarin **verschillende mogelijkheden voor de toekomst van noordelijk Nederland bij realisatie van de Lelylijn** zijn weergegeven. Die denkrichtingen worden in dit rapport gepresenteerd.

De stuurgroep van de Lelylijn-organisatie heeft deze **denkrichtingen vrijgegeven voor discussie met de achterban in de periode van begin maart tot halverwege mei 2024**. De bedoeling van dat gesprek is om van u te horen:

- *Wat uw oordeel is over de geschetste denkrichtingen;*
- *Of we alle mogelijke scenario's hiermee in beeld hebben;*
- *En welke elementen van de denkrichtingen aanspreken, en welke juist niet?*

De **denkrichtingen zullen de komende tijd nader worden uitgewerkt en getoetst op haalbaarheid en realiseerbaarheid**. Ook zullen de **effecten** van de denkrichtingen op de brede welvaart in noordelijk Nederland worden betrokken. Die analyse zal samen met het gesprek over de denkrichtingen leiden tot een Ontwikkelperspectief. Dat zal naar alle waarschijnlijkheid **niet één van de denkrichtingen** zijn, **maar een combinatie van elementen uit verschillende denkrichtingen**. Het Ontwikkelperspectief komt in de zomer van 2024 beschikbaar.

Dit denkrichtingen-document is daarmee een **tussenproduct in de totstandkoming van het Ontwikkelperspectief**. Het zal als onderdeel van het totale pakket aan beslisinformatie aan een bestuurlijk overleg rijk-regio worden aangeboden. In dat overleg wordt dan besloten of de Lelylijn nader zal worden uitgewerkt en onderzocht.

Inleiding

De opdracht MIRT-onderzoek NOVEX Lelylijn

Rijk en regio hebben in december 2022 een gezamenlijke projectorganisatie ingesteld die de opdracht heeft om onderzoek te doen naar de Lelylijn. Het onderzoek is de combinatie van een MIRT-onderzoek en het opstellen van een Ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Lelylijn (van Lelystad tot Groningen/Leeuwarden). Deze onderzoeken leveren de informatie die nodig is om eind 2024 een GO/NO GO besluit te nemen over een Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning naar de Lelylijn. In het NOVEX-deel wordt in een integraal Ontwikkelperspectief uitwerking gegeven aan de bijdrage van de Lelylijn als backbone van de ontwikkeling van noordelijk Nederland voor de economische structuurversterking, de verstedelijkingsopgave en de verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid.

Recentelijk zien we dat de kijk op mobiliteit onder invloed van de brede welvaartsgedachte (o.a. verwoord in 'Elke regio telt!' van de Raad voor de Leefomgeving) aan het verschuiven is van vervoerswaarde (hoeveel potentiële reizigers trekt een verbinding) naar bereikbaarheid (welke plekken, banen, inwoners en voorzieningen kan je bereiken) en brede welvaart (o.a. welzijn, veiligheid en gezondheid). In dit denken vanuit bereikbaarheid zien we ook de integraliteit tussen MIRT (vervoer/netwerk) en NOVEX (ruimte/ plek).

(*) MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

De werklijnen

Om invulling te geven aan deze opdracht werkt de projectorganisatie Lelylijn met verschillende werklijnen. Het gaat dan om:

- Omgevingsmanagement en Participatie – gericht op het verkrijgen van inzicht in de belangen, de wensen en zorgen van betrokkenen bij het project in ruime zin.
- Bereikbaarheid (OV en infrastructuur) – gericht op het verkrijgen van inzicht in de verschillende mogelijkheden (alternatieven en varianten) voor de Lelylijn, alsmede de maakbaarheid en de kosten.
- NOVEX (Ontwikkelperspectief) – gericht op het verkrijgen van inzicht in de integrale ontwikkelingsmogelijkheden voor het NOVEX gebied Lelylijn en de betekenis daarvoor op diverse schaalniveaus.
- Brede Welvaart /Afwegingskader- gericht op het beoordelen en vergelijken van verschillende mogelijkheden (alternatieven en varianten) voor de Lelylijn. In dat afwegingskader zullen alle daarbij relevante aspecten worden opgenomen. Kern voor het afwegingskader is het effect van de Lelylijn op de Brede Welvaart.

Deze werklijnen zorgen gezamenlijk voor voldoende informatie voor alle betrokken overheden om eind 2024 een vervolgbeslissing te kunnen nemen,

voor zowel de Lelylijn als het bijbehorende Ontwikkelperspectief.

Raadpleging Lelylijn

Het onderzoek naar de Lelylijn is gestart met een uitgebreide bewonersraadpleging in het voorjaar van 2023. Ruim 11.000 inwoners hebben hun voorkeuren, zorgen en aandachtspunten aangegeven. Deze inbreng is meegenomen in de verdere aanpak van het Lelylijn onderzoek. De doelstellingen en randvoorwaarden van het project zijn aangepast met meer aandacht voor het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio en het met elkaar verbinden van regio's. In het NOVEX onderzoek is meer aandacht voor landbouw, natuur en landschap. Met al deze partijen zijn gesprekken gevoerd bij de totstandkoming van de denkrichtingen. Ook bij de effectbepaling zal opnieuw worden gekeken naar wat bewoners belangrijk vinden voor de Lelylijn en de noordelijke regio's.

Naar een NOVEX Ontwikkelperspectief

Voor u liggen de mogelijke denkrichtingen voor één of meerdere integrale ontwikkelingsperspectieven met als planhorizon 2050.

In de verkennende houtskoolschets NOVEX Lelylijn van juli 2023 is vanuit (landschappelijke) kernkwaliteiten, kansen, ambities en uitdagingen (plek) een netwerk ontwikkeld dat verbindingen legt op vier schaalniveaus: (1) (inter) nationale regio's;

(2) knopen noordelijk Nederland; (3) invloedsgedebied Lelylijn; (4) water-, landschaps- en natuursystemen.

Doel van deze fase is om de programmatische invulling scherp te krijgen en de ruimtelijke neerslag daarvan. Om de voorliggende opgaven concreet te maken en om dilemma's, keuzes en denkrichtingen te schetsen, die in de vervolgfase moeten worden onderzocht in scenario's.

De werkhypothese voor deze NOVEX-uitwerking is dat uit wordt gegaan van het bundelingsprincipe van de Lelylijn met de A6/ A7/A32 en een geoptimaliseerd onderliggend OV-systeem. Beschouwd worden een (referentie) scenario zonder Lelylijn en een scenario met Lelylijn.

Denkrichtingen

Voor de Denkrichtingen is gebruik gemaakt van Ontwerpend Onderzoek, als een middel om uit te vinden welke mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen goed passen bij wat voor soort Lelylijn. De **Denkrichtingen zijn dus zeker niet bedoeld om (nu) een keuze uit te maken. Ze beschrijven de hoeken van het speelveld** en zijn bedoeld om ruimtelijke interventies te testen, om eraan te kunnen rekenen en om van te leren. Het is dus belangrijk dat ieders denkbeelden een plek hebben, zodat de Denkrichtingen daadwerkelijk het hele speelveld beschrijven. Hiermee ontstaat er zicht op welke bouwstenen (oplossingsrichtingen) goed passen bij welk concept voor de Lelylijn.

Per denkrichting kiezen we voor een samenhangend pakket aan bouwstenen, een Lelylijn-tracé en een dienstregelingsvariant. Dit helpt bij het doordenken van een Denkrichting en het ruimtelijk doorvertalen

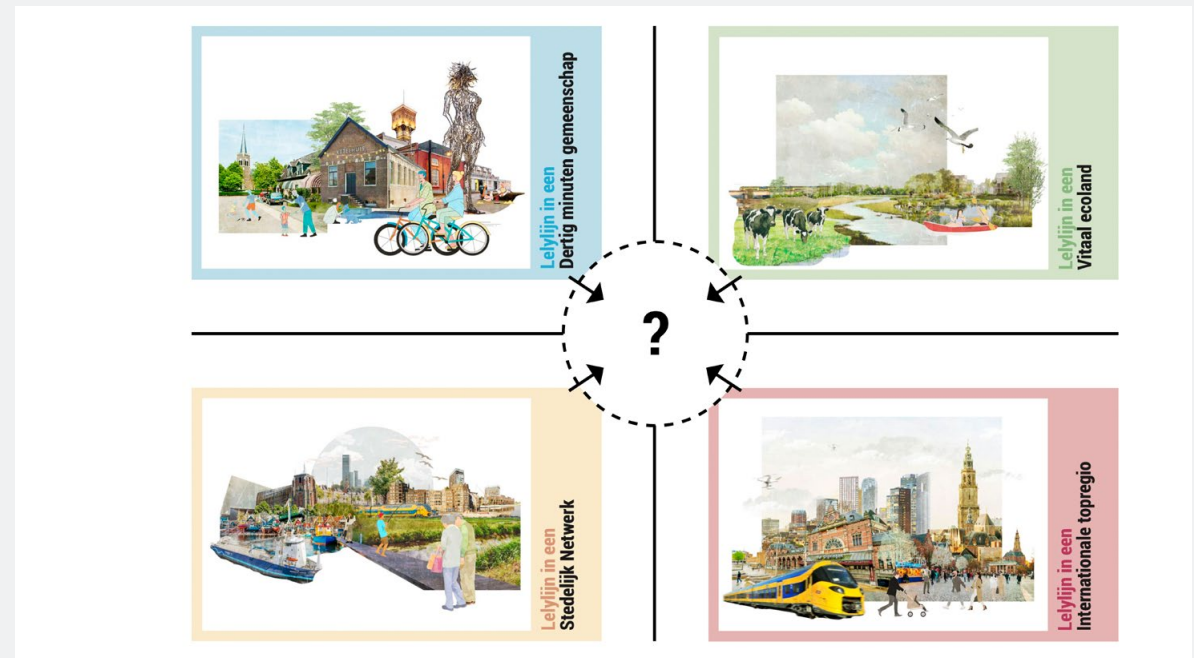
ervan. Maar er zijn ook andere combinaties mogelijk. **Een Lelylijn-tracé / dienstregelingsvariant is dus niet per se gebonden aan een bepaalde Denkrichting.**

De gepresenteerde Denkrichtingen zijn het resultaat van 4 gezamenlijke maaddagen met de overheden langs de Lelylijn. De eerste maaddag stond in het teken van de kick-off. Tijdens de tweede maaddag formuleerden we opgaven en op de derde maaddag brachten we de hoeken van het speelveld aan oplossingsrichtingen in beeld (o.a. door voor specifieke locaties langs de lijn een aantal ontwerp-casussen te doorleven). Tijdens de laatste maaddag stonden de Denkrichtingen centraal. De bij de maaddagen betrokken ambtenaren hebben meegedacht en feedback gegeven.

Ontwerpend Onderzoeken, wat is dat?

Ontwerpend onderzoek is enerzijds een methode van onderzoek waarmee mogelijke toekomstige inzichten worden gemaakt (o.a. door verbeelding) en zodoende nieuwe kennis wordt ontwikkeld. Anderzijds is ontwerpend onderzoek een instrument voor samenwerking aan grote maatschappelijke opgaven. Ontwerpend onderzoek kan namelijk worden ingezet om inzichtelijk te maken welke belangen of ambities er binnen een specifieke opgave/thema zijn of in een gebied samenkomen. Met behulp van ontwerpend onderzoek kan inzicht gegeven worden vanuit verschillende perspectieven en kunnen ruimtelijke keuzes voor de toekomst worden gemaakt.

Van 4 denkrichtingen naar
een of meerdere ontwikkelingsperspectieven



Proces en vervolg

Verdiepende onderzoeken

In de Denkrichtingen wordt de identiteitsvraag 'wat voor gebied willen we zijn' gekoppeld aan een vervoersconcept voor de Lelylijn. Het vraagstuk met betrekking tot de bijbehorende vervoersconcepten is in nauw overleg en na afstemming met de werklijn Bereikbaarheid (OV en infrastructuur) opgesteld. Voor de ontwikkeling van de Denkrichtingen zijn verdiepende onderzoeken uitgevoerd ter onderbouwing en uitwerking van diverse belangrijke thema's. Er is onderzoek gedaan naar:

- Wonen en woningmarkt;
- Economie, werkgelegenheid en arbeidsmarkt;
- Natuur en landschap (aanvullende input volgt nog);
- Kansen en bedreigingen voor de landbouw (aanvullende input volgt nog);
- Water en Bodem sturend (aanvullende input volgt nog).

De Denkrichtingen zijn op 1 maart 2024 door de Stuurgroep Lelylijn vrij gegeven voor het (bestuurlijke) gesprek met de achterban. Tevens worden de Denkrichtingen gebruikt om effecten in beeld te brengen en lessen te trekken. Dit resulteert vervolgens in één of meerdere ontwikkelperspectieven voor het gebied rondom het hypothese tracé bij aanleg van de Lelylijn.

Aanpak

Op 7 juli 2023 is ter completering van de eerste verkennende fase het "Inspiratieboek Lelylijn Verkennende Houtskoolschets voor het integrale Ontwikkelperspectief" vastgesteld door de Stuurgroep als input voor de vervolgfase. In de vervolgaanpak zijn de ruimtelijke kaders en de programmatische opgaven geformuleerd. Hieruit zijn de "Denkrichtingen voor het Ontwikkelperspectief" geformuleerd. Deze zijn in de volgende pagina's samengevat.

Vanaf maart 2024 worden de "Denkrichtingen" uitgewerkt, getoetst, geëvalueerd en beoordeeld. Resultaat daarvan zal zijn het "Ontwikkelperspectief Lelylijn" in juni 2024. De effecten van de Denkrichtingen op de opgaven en de projectdoelen worden bepaald aan de hand van de indicatorenlijst van het afwegingskader en daarmee gescoord op het brede spectrum van brede welvaart. Tevens wordt in deze fase de combinatie met de resultaten uit de andere werklijnen gemaakt.

In het Ontwikkelperspectief worden één of meerdere scenario's met een Lelylijn afgezet tegen een situatie zonder een Lelylijn. Het Ontwikkelperspectief geeft zicht op de ruimtelijke mogelijkheden bij realisatie van de Lelylijn. Het proces voor de NOVEX werklijn wordt gedaan in overleg met vertegenwoordigers van de betrokken overheden (rijk, provincies, gemeenten en waterschappen).

Gesprek over de Denkrichtingen

De Denkrichtingen worden in de volgende fase niet alleen op hun kwalitatieve en kwantitatieve effecten beoordeeld, maar juist ook de opbrengst van gesprekken met betrokkenen in noordelijk Nederland moet helpen om de aansprekende bouwstenen (elementen) te selecteren. Daarom heeft de Stuurgroep op 1 maart 2024 de Denkrichtingen vrijgegeven voor gesprek met haar (bestuurlijke) achterban. De Stuurgroep leden bespreken de Denkrichtingen en geven de uitkomst daarvan terug in de Stuurgroep van mei 2024. Deze vangst gaat dan weer mee in de uitwerking naar het uiteindelijke "Ontwikkelperspectief". We stellen voor het volgende aan de Stuurgroep voor te leggen als vragen voor overleg met haar achterban:

- Wat is uw oordeel over de geschetste Denkrichtingen in het algemeen?
- Omvatten de Denkrichtingen het volledige veld aan mogelijke scenario's voor de toekomst van noordelijk Nederland?
- Welke elementen (bouwstenen/ oplossingsrichtingen) van de Denkrichtingen spreken aan, en welke juist niet?

Parallel aan de gesprekken over de Denkrichtingen zet de projectorganisatie de uitwerking en toetsing van de Denkrichtingen in gang. De reflectie van de Stuurgroep in mei 2024 wordt daarmee verweven. Tegen de zomer komt het Ontwikkelperspectief beschikbaar.

Waar lopen we tegenaan? De opgaven



Economische structuurversterking



Duurzaam mobiliteitssysteem



Woningbouw



Landelijk gebied



Water en bodem sturend



Vitale dorpskernen

- **(1) Economische structuurversterking.** Netwerkvorming onderling –tussen Leeuwarden-Sneek-Emmeloord-Lelystad-Heerenveen-Drachten-Groningen-Assen– blijft achter bij de ontwikkeling in andere regio's. Ruimtelijk-economisch benutten de steden in noordelijk Nederland elkaars kracht beperkt.

- **(2) Jongeren behouden en aantrekken (vergroten beroepsbevolking).** Buiten Groningen en Leeuwarden trekken overal in het Noorden de jongeren weg. Het aantal bereikbare banen en voorzieningen binnen aanvaardbare reistijden is matig. En ook de diversiteit is beperkt.

- **(3) Stedelijke kwaliteitssprong.** De (stedelijke) vernieuwingsopgave is groter dan gemiddeld in Nederland. De grote versnipperde opgave is er een van vele (kleine) buurten. Het aantal verouderde woningen en buurten is relatief gezien groot

- **(4) Wonen en werken in balans.** Dagelijks reizen er 71.000 werknemers meer het Lelylijngedebied uit dan dat er binnenkomen (met name in COROP-regio Flevoland is de onbalans groot).

- **(5) Ruimte voor (grootschalige) bedrijvigheid.** Er is (ook zonder Lelylijn) een ruimtevraag voor nieuwe industrie en logistiek. De komst van de Lelylijn kan zorgen voor een extra groeivraag van 140-200 hectare bedrijventerrein en 74.000-101.000 m2 aan kantoorruimte. Dit zorgt voor circa 20.000 tot 30.000 extra banen.

- **(6) Toegroeien naar circulaire economie.** Om een bijdrage te leveren aan de wereldwijde noodzaak tot CO2-reductie is de opgave allereerst zo snel mogelijk de CO2 uitstoot terug te brengen. Dit laat zich concreet vertalen in een grondstoffentransitie en een energietransitie.

- **(7) Woningbouw.** Tot 2050 60.000 tot 100.000 nieuwe woningen in Lelylijn-gebied (autonome groeivraag incl. Lelylijn). In relatie tot vernieuwingsopgave, huishoudensverdunding, vergrijzing en veranderende woonwensen.

- **(8) Duurzamer mobiliteitssysteem (minder auto's, meer OV).** Bijdrage van de Lelylijn (inclusief gebiedsontwikkeling) aan een transitie naar minder auto's en meer lopen, fiets en OV.

- **(9) Realistisch toekomstperspectief voor de landbouw.** Opgave is om te komen tot een duurzaam toekomstperspectief voor de landbouw. Waarbij duurzame voedselproductie hand in hand gaat met een robuuste en klimaatbestendige waterhuishouding, goeie stevig natuurnetwerk en een rijke biodiversiteit.

- **(10) Versterken toerisme en recreatie.** De behoefte aan voorzieningen voor recreatie en toerisme zal groeien, én veranderen. Dit komt door het landelijk groeiende aantal inwoners, de toenemende populariteit van buitenrecreatie en een groei in het aantal toeristen.

- **(11) Behoud en ontwikkeling rust en ruimte.** Noordelijk Nederland kent veel rust, ruimte, waardevolle landschappen, groen, natuur en erfgoed. Maar verrommeling dreigt, bij onzorgvuldige inpassing van wonen, werken, logistiek en energie in 'het landschap'.

- **(12) Robuust watersysteem (te droog, onveilig, te nat, te warm, te zout, onvoldoende drinkwater, hittestress).** Als gevolg van klimaatverandering komt er veel op ons af. Temperatuurstijging leidt tot veranderende neerslagpatronen met als resultaat meer perioden van zowel droogte als wateroverlast.

- **(13) Kleine kernen vitaal houden (leegloop platteland tegengaan).** Voorzieningen concentreren zich en zijn lokaal lastig te behouden. De trend is sociale segregatie. Andere aandachtspunten zijn gezondheid, dalende leerlingenaantallen, inkomens- en opleidingsniveau en werkloosheid.

- **(14) Toename aantal ouderen (vergrijzing).** Er is sprake van een dubbele vergrijzing: meer ouderen en die ouderen worden ook nog eens ouder. Vergrijzing leidt tot extra zorgvraag in wijken en tot hogere gemeentelijke lasten.

- **(15) Vervoersarmoede / basisbereikbaarheid garanderen.** Er ontstaat een grote en groeiende sociaaleconomische kloof. Op de slecht aangetakte plekken dreigt een concentratie van relatief kwetsbare groepen.

Hoeken van speelveld aan oplossingsrichtingen. Vier denkrichtingen

Lokaal versterken



Spreaden



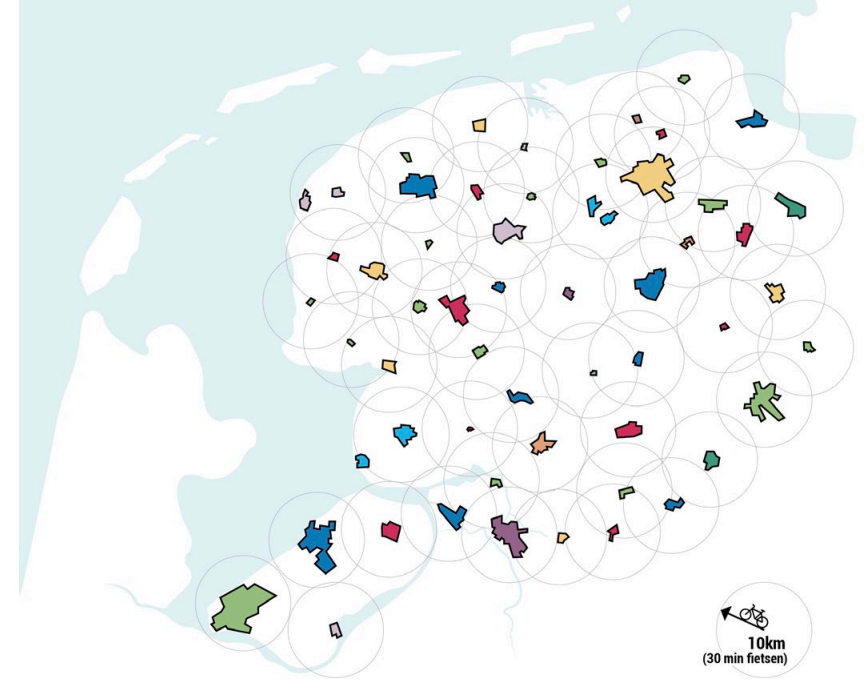
Concentreren



Netwerk versterken

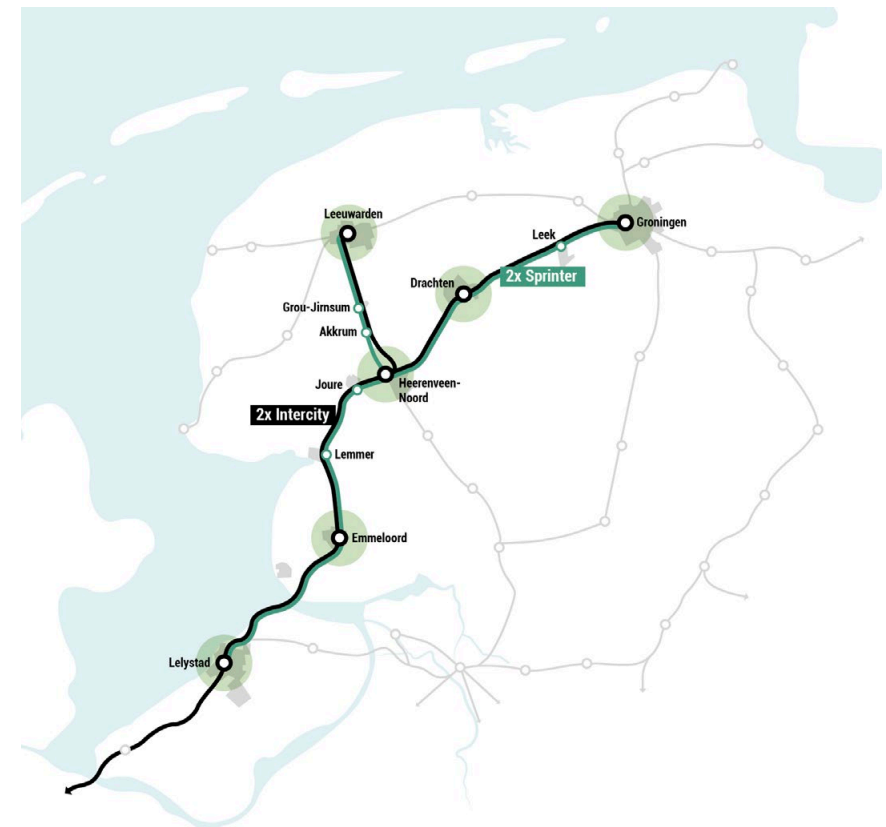
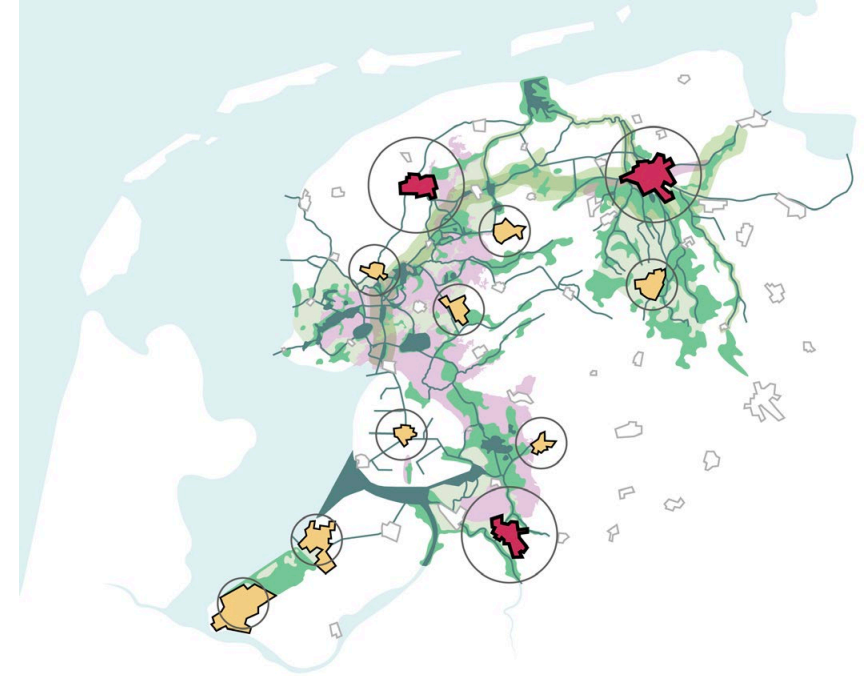
(Denkrichting 1) Lelylijn in een ... Dertig minuten gemeenschap

In deze denkrichting staan lokale gemeenschappen centraal. Mienskip en Noaberschap zijn de centrale kernwaarden. Mensen kennen elkaar, voelen zich onderling verbonden en zijn trots op de hechte sociale banden, de buurt, de wijk, de cultuur, de taal en het landschap. Samen dragen ze zorg voor hun nabije omgeving. Kleinschaligheid en lokale functiemenging zijn de norm. Mensen vinden binnen 30 minuten reizen alles wat ze nodig hebben. De voorzieningenkernen hebben hun eigen economische specialisatie en huisvesten een lokaal gewortelde wereldspeler (*denk bijvoorbeeld aan de Health Campus en Photonis in Roden, Paques in Balk, het Lucht- en ruimtevaartcentrum in Marknesse, Steril Group in Kloostertille, Zuidberg in Ens, Douwe Egberts en Comecer in Joure, Hytrans Systems in Lemmer en ZiuZ in Gorredijk*). Er is lokale functiemenging met economie aan huis en nabijheid van wonen, werk, natuur, recreatie, energie en voorzieningen. Dit maakt dat elke voorzieningenkern ook zijn eigen treinstation heeft.



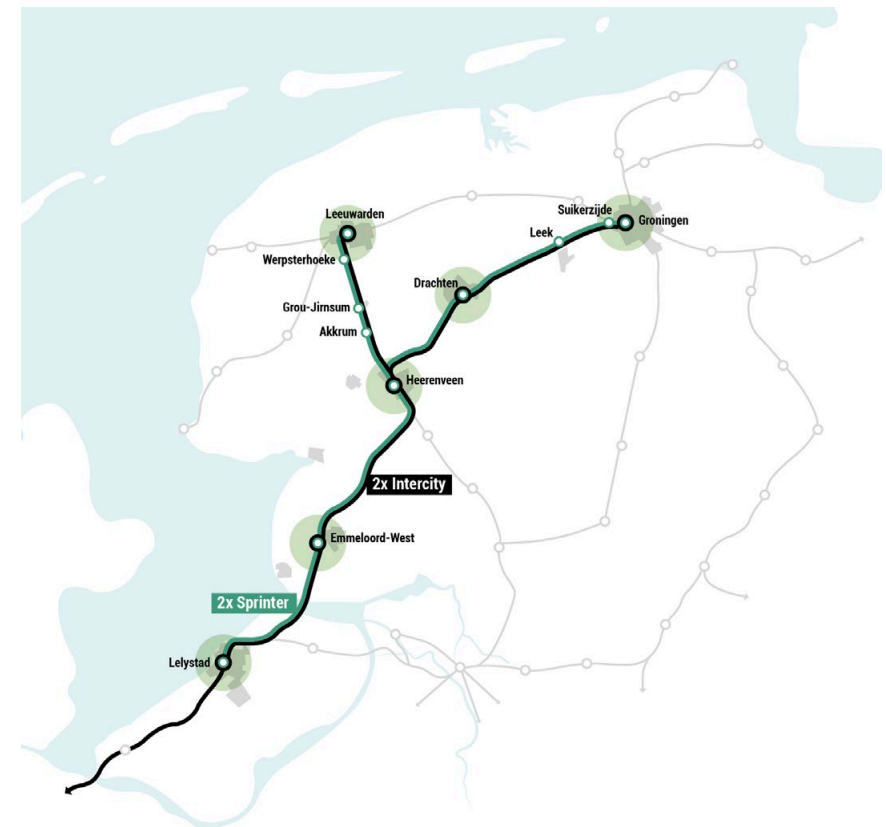
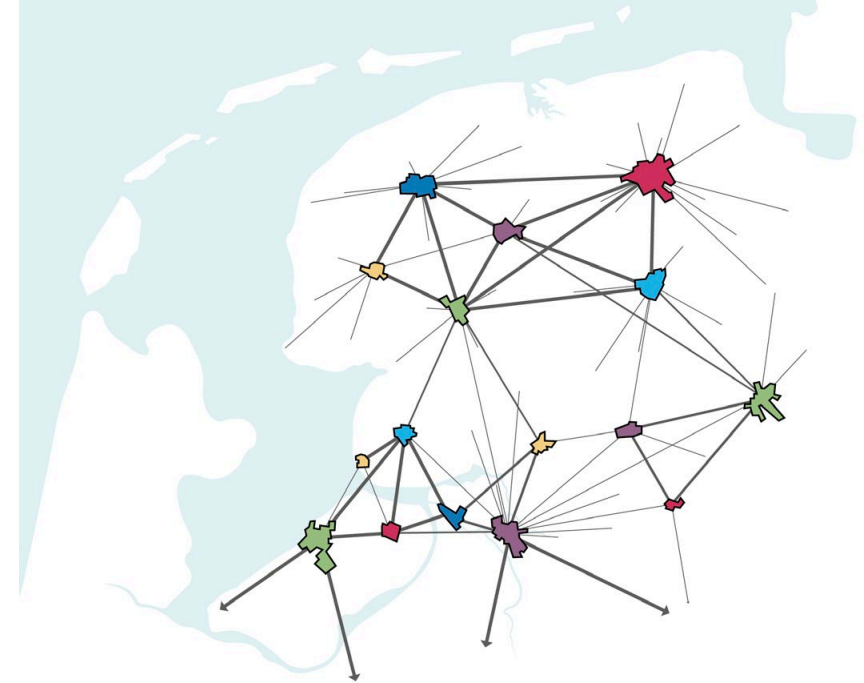
(Denkrichting 2) Lelylijn in een ... Vitaal ecoland

In deze denkrichting staan klimaat, bodem en water aan de basis. Mensen zien zichzelf als onderdeel van de natuur. We maken een levensstijl mogelijk met (*lokaal geproduceerde*) gezonde voeding en veel fysieke activiteit (*met de trein als verlengstuk voor wie dagelijks loopt of fietst*). Mensen leven meetbaar langer. Innovatieclusters en onderwijsinstellingen specialiseren zich rondom het thema gezond oud worden. De recreatieve sector specialiseert zich rondom treingebonden waterrecreatie, wandelen, fietsen, sporten en streekproducten. Het laten toenemen van de biodiversiteit en vergroening zijn collectieve missies. In deze toekomst staat het respecteren van ecologische grenzen bovenaan, ook als dit ten koste gaat van de vrijheid om te consumeren. Noordelijk Nederland wordt een rustige, ruime, ontspannen en vitale woon- en recreatieregio nabij de grootstedelijke drukte van de Randstad, Vlaanderen en het Ruhrgebied. Natuurlijke oplossingen domineren, bijvoorbeeld door water meer ruimte te geven. Verstedelijking wordt geconcentreerd op waterveilige plekken en goed verbonden met OV-knooppunten. Het landschap wint ruimte terug op stad en dorp. Daken, gevels en straten worden groener.



(Denkrichting 3) Lelylijn in een ... Stedelijk netwerk

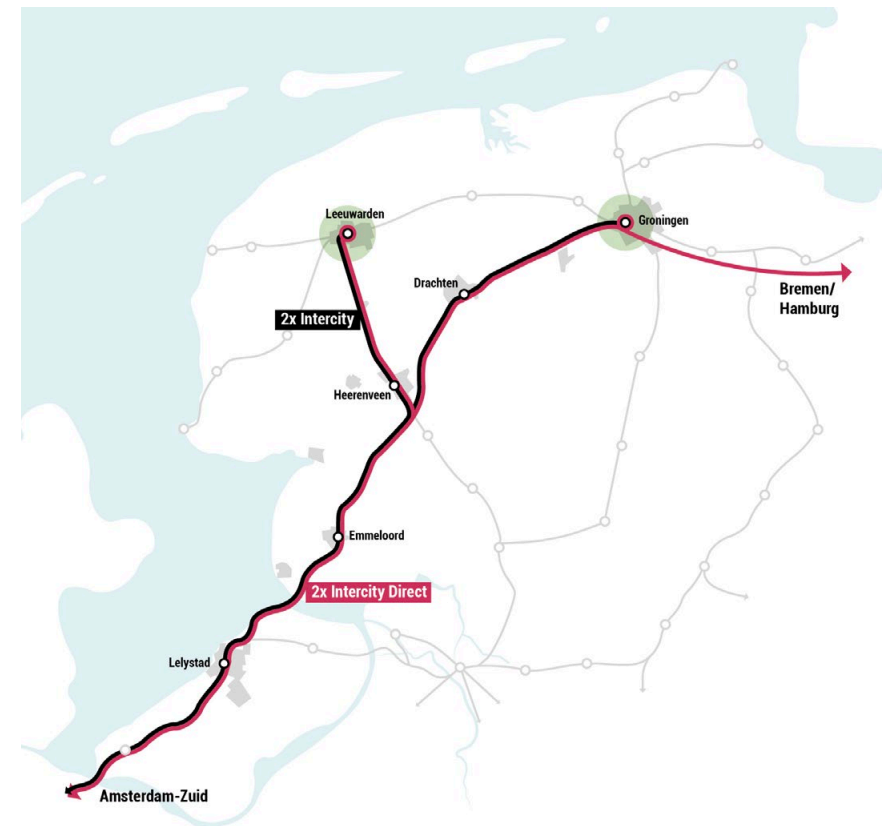
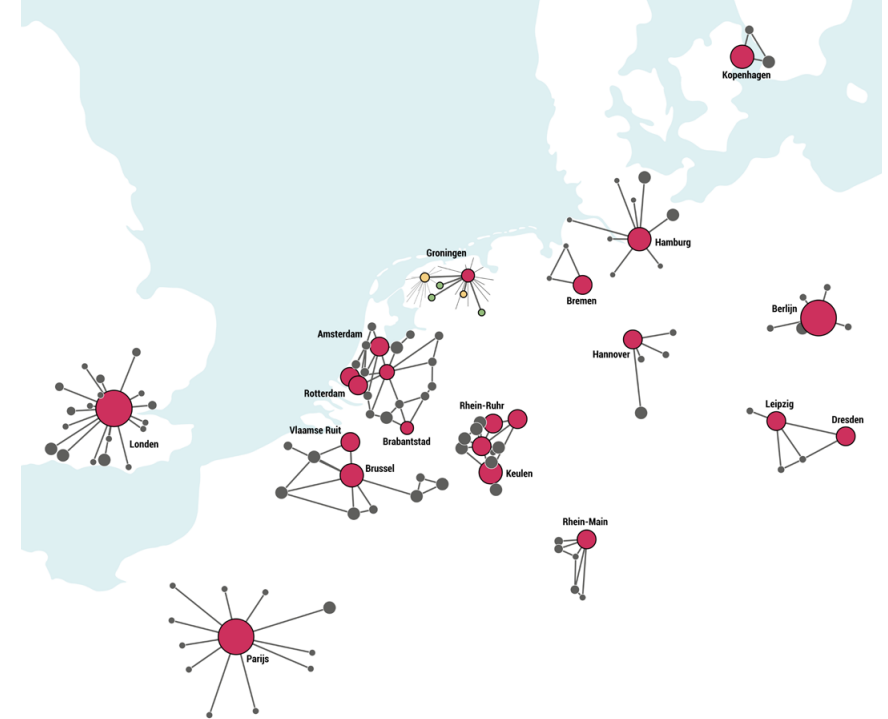
In deze denkrichting maximaliseren we de agglomeratiekracht door te kiezen voor 'borrowed size'. We versterken het regionale ecosysteem maximaal door van elkaars nabijheid aan inwoners, banen en voorzieningen te profiteren en door meerwaardegericht te selecteren en te specialiseren. We zorgen ervoor dat jongeren in noordelijk Nederland willen blijven. Er komen innovatieve broedplaatsen voor lokale start-ups en talent. Aan het spoor ontstaan nieuwe stedelijke innovatieclusters en campussen in Groningen (Healthy Ageing, Sustainable Society, Energie, Chemie, Life sciences en big data), Leeuwarden (Delta Areas and Resources, Water, Food and Dairy), Lelystad (Agrifood, luchtvaart en circulair bouwen), Emmeloord/Urk (innovatieve landbouw, maritiem, visserij, MITC), Heerenveen (circulair, zuivel, logistiek en sport), Drachten (de HTSM Brainportregio van het noorden) en Leek (maakindustrie). Economische vernieuwing vindt plaats door kruisbestuiving tussen deze verschillende regionale clusters en het onderwijs. De treinverbinding tussen deze regionale clusters vormt de linking pin. Lelystad wordt een stepping stone tussen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het noorden. Heerenveen, Drachten en Emmeloord worden stedelijker. In de contramal van het stedelijk systeem (Sneek, Leeuwarden, Drachten en Heerenveen) wordt ingezet op een landschap van wereldklasse.



(Denkrichting 4) Lelylijn in een ... Internationale topregio

In deze denkrichting staat het maximaliseren van agglomeratiekracht centraal. Groningen krijgt een directe treinverbinding met Amsterdam-Zuid, Bremen en Hamburg. Ze profileert zich op internationale schaal met kennis en topvoorzieningen op het gebied van Healthy Ageing, Life sciences en Big Data. De ruime aanwezigheid van talent wordt benut als pullfactor voor het aantrekken van nieuwe economische groeiparels. Groningen maakt een forse schaal- en kwaliteitssprong door, krijgt een hoogdynamisch stationsgebied van wereldklasse en faciliteert hoogstedelijke ontmoeting en innovatie. De stad wordt selectiever. Bedrijven die niet afhankelijk zijn van internationale verbondenheid en grootstedelijke nabijheid krijgen elders in de regio een plek.

Ook Leeuwarden maakt een forse schaal- en kwaliteitssprong door, met uitmuntende stedelijke woonkwaliteit, topcultuur en toegepaste kennis (in directe treinverbinding met Amsterdam-Zuid). Het (OV-)systeem binnen noordelijk Nederland is gericht op de stad Groningen. Met voor Flevoland ook een stevige aantakking op Amsterdam. De overstap vanuit het platteland naar de stad vindt plaats via goed bereikbare voorzieningenhubs.



De bouwstenen/oplossingsrichtingen. Hoeken van het speelveld

	Dertig minuten gemeenschap	Vitaal ecoland	Stedelijk netwerk	Internationale topregio
 <p>Economische structuurversterking</p>	 <ul style="list-style-type: none"> Centrumdorpen specialiseren zich economisch en huisvesten een lokaal gewortelde wereldspeler. Koplopers MKB hebben een eigen campus. Lokale functiemenging op dorpsniveau: 30% van de economie in de linten. 	 <ul style="list-style-type: none"> Accepteren van woon-werk onbalans. Specialiseren als rustige, ruime en ontspannen woon- en recreatieregio nabij grootstedelijke drukte van de Randstad. Een met de stad en trein verweven toeristische economie met specialisatie in (water) sport, wandelen, (race)fietsen en streekproducten. 	 <ul style="list-style-type: none"> Uitgaande van borrowed size (lenen van de kracht van de bureu). Elke stad een campus in de spoorzone. Met onderwijs en innovatieclusters. Nieuwe innovatieve broedplaatsen voor behoud van start-ups en lokaal talent. Nieuwe ruimtevraag bedrijven en circulaire hubs concentreren rond knopen energie, haven, weg, (goederen)spoor. 	 <ul style="list-style-type: none"> De stad Groningen maakt een forse schaal- en kwaliteitssprong en gaat zich profileren in internationale context, ze wordt selectiever en faciliteert alleen functies die om hoogstedelijke nabijheid en internationale verbondenheid vragen. Leeuwarden wordt stedelijker.
 <p>Woningbouw</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bouwen naar lokale aard en schaal. Uitbreiden (wonen en werken / een straatje erbij) mag. Nieuwe samenwoonvormen en doorstroomopties ouderen in de eigen buurt. Sociale woningbouw in het dorp. 	<ul style="list-style-type: none"> Landschap wint ruimte terug op stad en dorp. De groenblauwe opgave is een ontwikkeldoel op zichzelf en vraagt om het transformeren van bestaande buurten. "Auto eruit, groen erin". 'No net land take' (geen uitleglocaties meer). 	<ul style="list-style-type: none"> Met name concentreren binnen 2km lopen en fietsen van de stedelijke spoorzones van Lelystad, Emmeloord, Heerenveen, Drachten, Leeuwarden en Groningen. Meer stedelijkheid en nabijheid en creëren van ontmoetings- en interactiemilieus. 	<ul style="list-style-type: none"> Vergroten contrast mozaïek. Hoogstedelijk in Groningen. Stedelijk in Leeuwarden. Buiten de grote steden prettig, landschappelijk en ontspannen wonen.
 <p>Duurzaam mobiliteitssysteem</p>	<ul style="list-style-type: none"> Vier keer per uur een sprinter. Additioneel komt er een fijnmazig netwerk van flexibel OV, BRT-bussen en snelfietsroutes richting de slecht op het netwerk aangetakte kernen. Mensen vinden binnen 30 minuten reizen alles wat ze nodig hebben. De centrumkern biedt toegang tot de wereld. Op het station is ruimte voor P+R. 	<ul style="list-style-type: none"> Twee keer een intercity en twee keer een sprinter. Natuur en water zijn sturend. Dit perspectief gaat (om aantasting van natuur te beperken) uit van strakke bundeling van de Lelylijn (met de snelweg) en van compacte boogstralen (ten koste van snelheid). Wonen nabij OV-knooppunten met nabijheid op trein- en fietsafstand. 	<ul style="list-style-type: none"> Twee keer per uur een intercity en twee keer per uur een sprinter voor 'voorstadstations'. Hubs of P+R rondom stedelijke centra en spoorzones om die plekken autovrij in te kunnen richten voor verblijven en interactie. 	<ul style="list-style-type: none"> Twee keer per uur een Intercity Direct tussen Amsterdam Zuid, Groningen en Bremen/Hamburg. En tussen Amsterdam Zuid en Leeuwarden. Aanvullend twee keer per uur een intercity. Lopen+fiets+OV dominant in de stad. Q-link (P+R) systeem uitbreiden rondom Groningen (en beperkt ook in Leeuwarden).

	Dertig minuten gemeenschap	Vitaal ecoland	Stedelijk netwerk	Internationale topregio
 <p>Landelijk gebied</p>	 <ul style="list-style-type: none"> • Landbouw en veeteelt blijven belangrijke dragers van het landelijke gebied. • Benutten van oogspotentie landelijk gebied voor lokaal MKB (grondstoffen voor circulaire economie). • Toeristisch gebiedsprofiel vanuit lokale identiteit en specialisatie. 	 <ul style="list-style-type: none"> • Lelylijn als 'ontginningsas' voor ruilverkaveling "nieuwe natuur". Het landelijk gebied als proef- en experimenteertuin voor natuurlijke / biologische landbouwproducten met een eerlijke prijs. De stedeling fungeert als procumer. Er is ruimte voor lokale voedselproductie. • Uitgaande van de lagenbenadering. Teelt volgt waterpeil. 	 <ul style="list-style-type: none"> • Landschap van wereldklasse in contramal stedelijk systeem. Het runnen van gezonde agrarische bedrijven gaat hier samen met het verhogen van biodiversiteit en recreatieve waarden in het boerenland (streekproducten worden vermarkt in de stad en er ontstaan weidevogel en boerenfietsroutes). 	 <ul style="list-style-type: none"> • Het landelijk gebied moet toegankelijker, bekender en waardevoller worden voor de stedelijke inwoners van Groningen en Leeuwarden.
 <p>Water en bodem stuernd</p>	<ul style="list-style-type: none"> • In principe geen uitleglocaties op plekken die vanuit het watersysteem ongeschikt zijn. Uitzonderingspositie aan oostkant van Lemmer om plaatswaarde te creëren rondom station. • Hogere vergroeningsambitie bij inrichting. 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen nieuwe ontwikkelingen (uitleglocaties wonen en werken) op plekken die niet of beperkt geschikt zijn vanuit het watersysteem. • De groenblauwe structuren van steden, dorpen en buurten zijn een ontwikkeldoel op zichzelf. • Maximale vergroeningsambitie bij inrichting. 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen nieuwe ontwikkelingen (uitleglocaties wonen en werken) op plekken die vanuit het watersysteem ongeschikt zijn. Op beperkt geschikte plekken is ontwikkeling mogelijk wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan het waterbergend vermogen van het gebied. • Minimale vergroeningsambitie bij inrichting. 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen nieuwe ontwikkelingen (uitleglocaties wonen en werken) op plekken die vanuit het watersysteem ongeschikt zijn. Op beperkt geschikte plekken is ontwikkeling mogelijk wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan het waterbergend vermogen van het gebied. • Minimale vergroeningsambitie bij inrichting.
 <p>Vitale dorpskernen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Autonome centrumdorpen met juiste schaal voor voorzieningendraagvlak (10.000 woningen nodig voor supermarkt en bibliotheek). • Voor kleinere kernen zijn er rondreizende voorzieningen (zoals bijvoorbeeld een zorgbus). 	<ul style="list-style-type: none"> • De dorpen specialiseren zich in rust, ruimte, ontspanning en natuur van wereldklasse. • Waterrecreatie en nieuwe natuurgebieden bieden aanknopingspunten voor specialisatie, ontwikkeling en voorzieningenaanbod. 	<ul style="list-style-type: none"> • Omdat grote en middelgrote steden excelleren in stedelijke milieus worden de groene en ontspannen dorpse woonmilieus meer complementair in plaats van concurrerend. • Platteland profiteert van groei banen en voorzieningen nabij. Autonome dorpen worden woondorpen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Autonome dorpen worden woondorpen met hoge landschappelijke inbedding en ontmoetingsplek. De supermarkt, bibliotheek, huisarts, etc. krijgen een plek op de overstaphubs tussen stad en platteland.

Uitnodiging tot gesprek

Binnen het NOVEX-gebied Lelylijn (*van Lelystad tot Groningen/Leeuwarden*) gaan we in een integraal Ontwikkelperspectief uitwerking geven aan de bijdrage die een Lelylijn kan leveren als backbone voor structuurversterking in noordelijk Nederland. Met de Denkrichtingen als volgende concrete stap. De Lelylijn moet onder andere gaan zorgen voor een verbetering van de leefbaarheid, economie en bereikbaarheid. Met impact voor de komende 100 tot 200 jaar.

In de fase waarin we nu zitten focussen we ons vooral op het NOVEX-voorkeustracé (*bundeling A6/A7/A32*), met focus op de gemeenten binnen het NOVEX-gebied en de periode tot 2050. Graag gaan we samen met u de komende tijd ook al het verdiepende gesprek aan. Hoe ziet de toekomst van noordelijk Nederland eruit met of zonder een Lelylijn? Waar halen we straks onze werknemers vandaan? Hoe houden we de zorg bereikbaar? Welke impact heeft een Lelylijn op de toekomstige stationskernen? Wat doet een Lelylijn voor de kernen buiten het directe invloedsgebied van de lijn? Hoe ziet het totale mobiliteitssysteem er straks uit? En welke bijdrage kan de noordelijke regio met een Lelylijn leveren aan de nationale opgaven van Nederland?

De nu voorliggende Denkrichtingen worden in de volgende fase niet alleen op hun kwalitatieve en kwantitatieve effecten beoordeeld, maar juist ook de opbrengst van gesprekken met betrokkenen in noordelijk Nederland (en daarbuiten) moet helpen om de aansprekende bouwstenen (elementen) te selecteren. Deze vangst gaat dan weer mee in de uitwerking naar het uiteindelijke "Ontwikkelperspectief". De volgende vragen liggen nu voor:

- *Wat is uw oordeel over de geschetste Denkrichtingen in het algemeen?*
- *Omvatten de Denkrichtingen het volledige veld aan mogelijke scenario's voor de toekomst van noordelijk Nederland?*
- *Welke elementen (bouwstenen/ oplossingsrichtingen) van de Denkrichtingen spreken aan, en welke juist niet?*

STUDIO BEREIKBAAR





> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/72252

Bijlage(n)
1

Datum 12 maart 2024
Betreft Voortgang onderzoeken Nedersaksenlijn en Lelylijn

Geachte voorzitter,

Met deze brief informeer ik uw Kamer, mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Minister van Economische Zaken en Klimaat over de voortgang van de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn. Daarnaast zal ik ook ingaan op de internationale ontwikkelingen rondom de Lelylijn.

Deltaplan voor Noordelijk Nederland

De MIRT-onderzoeken zijn onderdeel van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland. In het Deltaplan wordt ook een onderzoek uitgevoerd naar de verbetering van de bereikbaarheid van Noordelijk Nederland via het bestaande spoor. Daarnaast wordt in het Deltaplan zelf gewerkt aan het Perspectief 2050. Dit perspectief moet een robuust, samenhangend toekomstbeeld van Noordelijk Nederland schetsen, met focus op brede welvaart, inclusief thema's als welzijn, landschap, natuur, sociale cohesie en lokale identiteit. Rijk en regio zijn voornemens om dit najaar een congres te organiseren waarin het perspectief besproken wordt en de onderzoeken bij elkaar worden gebracht.

Lelylijn

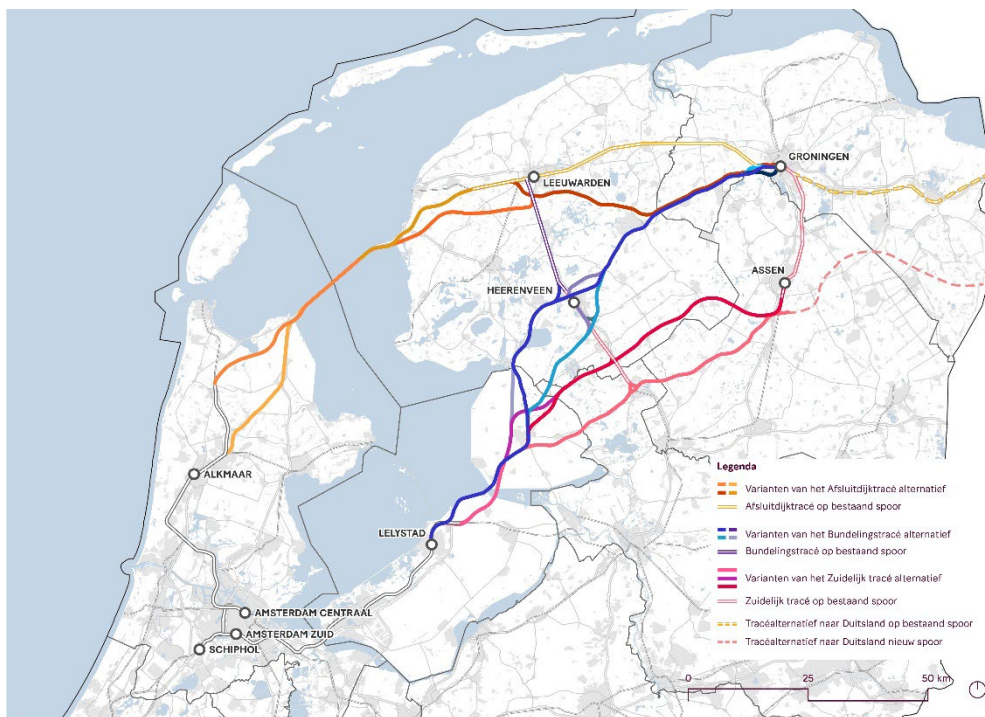
De Lelylijn is meer dan een spoorlijn alleen. De Lelylijn is naast een Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)-onderzoek ook een NOVEX-gebied. Het MIRT-onderzoek kijkt naar de nut en noodzaak van de aanleg van de Lelylijn. Daarbinnen kijkt het bereikbaarheidsonderzoek naar verschillende tracés, vervoerwaarden en kosten. Het NOVEX-onderzoek naar de Lelylijn richt zich op de ruimtelijk-economische kansen en bredere welvaartsaspecten. Het doel van de onderzoeken is om de beslisinformatie op te leveren op basis waarvan een besluit kan worden genomen over het vervolg.

Het doel van het MIRT-onderzoek is niet om één tracé te kiezen, maar om de hoeken van het speelveld te bekijken: wat levert een Lelylijn op qua vervoerwaarde, wat draagt een Lelylijn bij aan de brede welvaart en wat kost de mogelijke lijn op hoofdlijnen? In de werkwijze van het MIRT is het belangrijk dat er breed onderzocht wordt. Breed kijken voorkomt tunnelvisie op een tracé en kan zorgen voor een breder draagvlak in de samenleving. Tegelijkertijd hebben Rijk en regio afgesproken dat de resultaten van het MIRT-onderzoek eind 2024 in het BO

MIRT besproken worden. Deze tijdsdruk zorgt ervoor dat er nu een beperkt aantal alternatieven bekeken wordt. De drie alternatieven uit het bereikbaarheidsonderzoek dekken het speelveld af: een noordelijk tracé over de Afsluitdijk, een midden tracé gebundeld langs de snelwegen A6 en A7 (bundelingstracé) en een zuidelijk tracé. Er zijn tussen en binnen deze onderzochte tracéalternatieven vele variaties mogelijk. Als er besloten wordt tot een MIRT-verkenning zal in die fase ook naar deze variatie gekeken worden. Inwoners krijgen ook dan weer de kans om hun ideeën voor de Lelylijn aan te dragen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/72252



Novex-gebied Lelylijn

Uit de eerdere onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de Zuiderzeelijn bleek het bundelingstracé het meest voor de hand liggend. Dat komt onder andere omdat het IJsselmeer Natura2000-gebied is, waardoor andere alternatieven vanuit natuuroogpunt minder aantrekkelijk zijn. Op de Afsluitdijk zelf is ook geen plek voor een spoorverbinding, waardoor er geïnvesteerd moet worden in een uitbreiding op de dijk of een lange brug. In het NOVEX-onderzoek wordt daarom op dit moment gefocust op het bundelingstracé. Als uit de MIRT-verkenning een ander tracéalternatief logischer blijkt, zal hiervoor aanvullend onderzoek naar de ruimtelijk-economische kansen nodig zijn.

De kern van de NOVEX-aanpak is het komen tot een ontwikkelperspectief: een schets van de mogelijke toekomstige omgeving van de Lelylijn met een overzicht van wat aan woningbouw en arbeidsplaatsen gerealiseerd kan worden. Meerdere ruimtelijke opties worden nu samen met de regio uitgewerkt en de effecten daarvan in kaart gebracht. Het ontwikkelperspectief is onderdeel van de beslisinformatie voor het afronden van het MIRT-onderzoek. Als eerste stap is

vorig jaar een houtskoolschets¹ gemaakt met daarin een analyse van de sterke kanten en opgaven in Noordelijk Nederland met daarbij een ruimtelijke analyse. Dit is nu verder uitgewerkt in mogelijke denkrichtingen voor het NOVEX-ontwikkelperspectief. In deze denkrichtingen worden perspectieven geschetst en is aandacht voor de opgaven waar de Lelylijn aan kan bijdragen. Deze denkrichtingen zijn niet opgesteld om uit te kiezen, maar wel als basis om het gesprek over de Lelylijn te voeren. De komende maanden worden deze richtingen intensief besproken met bestuurders, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, kennisinstellingen en in focusgroepen met inwoners. Daarnaast worden de effecten verder in beeld gebracht. Op basis hiervan wordt vanuit de denkrichtingen toegewerkt naar een NOVEX-ontwikkelperspectief bij de aanleg van de Lelylijn. Hierbij wordt zowel naar het perspectief voor Noordelijk Nederland als naar Nederland als geheel gekeken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/72252

Denkrichtingen NOVEX-Lelylijn

Vanuit het projectteam Lelylijn zijn vier verschillende denkrichtingen opgesteld. Deze schetsen de hoeken van het speelveld, zodat gesproken kan worden over een gemeenschappelijk en breed idee over de meerwaarde van de Lelylijn. Daarnaast worden er twee referentiescenario's opgesteld: één met en één zonder de aanleg van een Lelylijn. De vier denkrichtingen passen op twee assen die op hoofdlijnen de manier van mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen beschrijven:

- (1) Het spreiden óf concentreren van woningbouw en werkgelegenheid en
- (2) Het vooropstellen van een schaa sprong in steden óf meer nadruk op de lokale identiteit.

Bij elk van deze denkrichtingen past een ander type Lelylijn: een langzamere lijn met veel stations waarover sprinters rijden tot een snelle verbinding waarbij er directe internationale treinen rijden tussen de Randstad, Groningen en Duitsland. Zowel de perspectieven als de Lelylijnen zijn ideaaltypen en er is nog veel variatie mogelijk tussen en binnen deze denkrichtingen. Het opstellen zorgt ervoor dat Rijk en regio het gesprek hierover nu kunnen voeren, zodat er een breed en gemeenschappelijk idee komt over de meerwaarde van de Lelylijn en de mogelijk toekomstige ontwikkeling van het gebied. Daarbij is de verwachting dat zonder de aanleg van de Lelylijn er grofweg 66.000 woningen en 62.000 banen bijkomen in de negen gemeenten langs de nieuwe spoorlijn in dezelfde periode.



De denkrichting *Dertigminutengemeenschap* gaat uit van lokale gemeenschappen. *Mienskap* en *Noaberschap* zijn de centrale kernwaarden. Mensen kennen elkaar, voelen zich onderling verbonden en zijn trots op de hechte sociale banden, de buurt, de wijk, de cultuur, de taal en het landschap. Samen dragen ze zorg voor hun nabije omgeving. Er is lokale functiemenging met economie aan huis en nabijheid van wonen, werk, natuur, recreatie, energie en voorzieningen. Dit maakt

¹ <https://delelylijn.nl/wp-content/uploads/2023/07/Houtskoolschets-integrale-ontwikkelperspectief-juni-2023.pdf>

dat elke voorzieningenkern ook zijn eigen treinstation heeft. De Lelylijn die hierbij hoort, is een sprinter die op alle stations stopt om de gemeenschappen onderling met elkaar te verbinden. Daarmee gaat het minder om de snelle verbinding tussen regio en Randstad. De eerste inschatting is dat er in deze denkrichting inclusief autonome groei ongeveer 80.000 - 100.000 extra woningen en 70.000 - 90.000 extra banen (tot 2050, ten opzichte van de huidige situatie) bij kunnen komen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/72252

In de denkrichting *Vitaal Ecoland* staan klimaat, bodem en water aan de basis. Mensen zien zichzelf als onderdeel van de natuur. We maken een levensstijl mogelijk met (lokaal geproduceerde) gezonde voeding en veel fysieke activiteit (met de trein als verlengstuk voor wie dagelijks loopt of fietst). Verstedelijking wordt 'hoog en droog' geconcentreerd, op waterveilige plekken en goed verbonden met OV-knooppunten. Het landschap wint ruimte terug op stad en dorp. Daken, gevels en straten worden groener. De Lelylijn die hierbij past, bundelt strak langs de bestaande infrastructuur. Het compromis daarbij is dat de trein er langer over zal doen van begin tot eindpunt. De onderzoekers schatten dat in deze denkrichting inclusief autonome groei er ongeveer 80.000 - 100.000 extra woningen en 65.000 - 90.000 extra banen (tot 2050, ten opzichte van de huidige situatie) bij kunnen komen.

In de denkrichting *Stedelijk Netwerk* wordt de agglomeratiekracht gemaximaliseerd door het versterken van het lokale DNA en specialisatie van de kernen. Er komen innovatieve broedplaatsen voor lokale start-ups en talent. Aan het spoor ontstaan nieuwe stedelijke innovatieclusters en campussen Economische vernieuwing vindt plaats door kruisbestuiving tussen deze verschillende regionale clusters en het onderwijs. De treinverbinding tussen deze regionale clusters vormt de linking pin. Heerenveen, Lelystad, Emmeloord en Drachten worden stedelijker. In de contramal van het stedelijk systeem in Fryslân (Sneek, Leeuwarden, Drachten en Heerenveen) wordt ingezet op een landschap van wereldklasse. De bijbehorende Lelylijn kent een sprinter en Intercity. De eerste inschatting is dat er bij deze denkrichting inclusief autonome groei tussen de 120.000 - 140.000 extra woningen en 105.000 - 125.000 extra banen (tot 2050, ten opzichte van de huidige situatie) bij kunnen komen.

In de vierde denkrichting, *Internationale Topregio* staat het maximaliseren van agglomeratiekracht centraal. Groningen krijgt een snelle directe treinverbinding met Rotterdam, Schiphol, Amsterdam Zuid, Bremen en Hamburg. Groningen maakt een forse schaal- en kwaliteitssprong door, krijgt een hoogdynamisch stationsgebied van wereldklasse en faciliteert hoogstedelijke ontmoeting en innovatie. Leeuwarden maakt ook een forse schaal- en kwaliteitssprong door, aanvullend aan het Groningse profiel - met uitmuntende stedelijke woon- en werkkwaliteit, topcultuur, en toegepaste kennis (met een directe treinverbinding met Groningen en de Randstad). Het OV-systeem binnen Noordelijk Nederland is gericht op de stad Groningen en Leeuwarden, waarbij de reistijd tussen Groningen en Amsterdam Zuid teruggebracht wordt naar ruim één uur in plaats van twee uur nu. De inschatting is dat er bij deze denkrichting inclusief autonome groei ongeveer 120.000 - 140.000 extra woningen en 105.000 - 125.000 extra banen (tot 2050, ten opzichte van de huidige situatie) bij zouden kunnen komen.

Opgaven voor Lelylijn

In de denkrichtingen voor het ontwikkelperspectief zijn vijftien opgaven geschetst waar de Lelylijn aan bij kan dragen. Dit zijn onder andere economische structuurversterking, het op peil houden van de beroepsbevolking, de mogelijkheden en de balans voor wonen en werken, een duurzamer mobiliteitssysteem voor iedereen, het tegengaan van vergrijzing en vergroting van de beroepsbevolking, het versterken van toerisme en recreatie en behoud en ontwikkeling van rust en ruimte. In het uiteindelijke ontwikkelperspectief wordt aangegeven hoe de Lelylijn kan bijdragen aan de verschillende opgaven. Daarbij zullen niet alle denkrichtingen evenveel bijdragen aan alle opgaven. In deze fase zal nog geen keuze gemaakt worden uit één ontwikkelperspectief. Het maken van een keuze past bij een eventuele MIRT-verkenning.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/72252

Internationale ontwikkelingen Lelylijn

In de Kamer zijn meerdere moties ingediend over de internationale component van de Lelylijn: de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen en verder naar Hamburg en Scandinavië. Met de vaststelling van de herziene Europese TEN-T verordening, naar verwachting in april of mei dit jaar, worden ook de TEN-T-kaarten definitief gemaakt, waarna de Lelylijn op het *uitgebreide netwerk* van de TEN-T-kaart zal staan. Deze opname betekent ook dat er vanuit Nederland verplichtingen zijn om de lijn aan te leggen conform de TEN-T-eisen van het uitgebreide netwerk. Omdat de TEN-T-kaarten pas in april of mei definitief gemaakt worden, is het niet mogelijk gebleken om voor de Lelylijn een projectaanvraag te doen voor de Connection Europe Facility (CEF) call van 2023. De indieningstermijn voor een aanvraag voor deze call sloot eind januari 2024 en uitgangspunt voor deze CEF-call was dat alleen aanvragen die betrekking hadden op het op dat moment geldige TEN-T netwerk konden kwalificeren. Als door een nieuw kabinet besloten wordt om een verkenning te starten, kan in de nieuwe ronde van het CEF een aanvraag worden ingediend voor in eerste instantie de studiekosten. Met deze informatie beschouw ik de motie van Minhas en Van der Molen², Van Ginneken en Alkaya³ en Van der Graaf c.s.⁴ als afgedaan.

De afgelopen periode is intensief met Duitsland gesproken over een hogere plek, het *uitgebreide kernnetwerk*, in het TEN-T. Zo zijn meerdere gesprekken gevoerd met de mobiliteitsministers en heb ik ook onlangs weer op 15 december gesproken met Staatssecretaris Theurer. Een keuze hiervoor kwam voor Duitsland nog te vroeg, gezien de onderzoeken die nog lopen. Met Duitsland is afgesproken gezamenlijk een onderzoek te doen naar de potentie van de internationale verbinding naar Bremen en Hamburg richting Kopenhagen. De Nederlandse inzet is dat daar ook breed gekeken wordt naar de toegevoegde waarde. Dus niet alleen voor het spoor maar vooral ook voor de economische connectie tussen Nederland, Duitsland en Scandinavië. Met Duitsland en Denemarken wordt momenteel gesproken over de vormgeving van het onderzoek.

² 35925-A-57 verzoekt de regering bij opname in het TEN-T-netwerk de Lelylijn toe te voegen aan de lijst van projectvoorstellen die mogelijk in de periode 2021–2023 voor medefinanciering vanuit het CEF in aanmerking komen.

³ 35925-A-68 verzoekt de regering zich in Europees verband in te spannen voor opname van de Lelylijn in het TEN-T extended kernnetwerk; verzoekt de regering een plan uit te werken voor Europese cofinanciering, waaronder CEF

⁴ 29984-1115 verzoekt de regering de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg toe te voegen aan de Actieagenda Trein en Luchtvaart; verzoekt de regering alles in het werk te stellen om de Duitse bondsregering te overtuigen van nut en noodzaak van instemming met het opnemen van de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen in het kernnetwerk van TEN-T, en daartoe de nodige acties te ondernemen, zowel op bonds- als deelstaatsniveau, waarbij ProRail en Deutsche Bahn betrokken worden,



Mede dankzij inzet vanuit Nederland (en met steun van Duitsland) is in de herziene TEN-T verordening de mogelijkheid opgenomen om de TEN-T-status van nieuw aan te leggen lijnen tussentijds aan te passen, bijvoorbeeld van uitgebreid netwerk naar uitgebreid kernnetwerk. Dit betekent dat er niet gewacht hoeft te worden op een uitgebreide aanpassing van de TEN-T verordening zoals die de afgelopen jaren is besproken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/72252

Uit de eerste onderzoeken die in Nederland tot op heden naar de internationale verbinding zijn uitgevoerd, blijkt dat de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg alleen potentie heeft bij hoge snelheden van minimaal 200 kilometer per uur tussen deze steden. Dat past goed bij de hierboven genoemde vierde denkrichting. Voor het halen van deze hoge snelheden is tussen Groningen en de grens (en verder in Duitsland) nieuwe infrastructuur nodig. De huidige Wunderline is niet berekend op hogere snelheden. Het zal ook ingewikkeld zijn om de Wunderline hiervoor geschikt te maken, omdat de lijn bijvoorbeeld dwars door kernen als Hoogeveen en Winschoten loopt en dit te veel overlast voor omwonenden als gevolg heeft. Het is wel mogelijk om de verbinding over het bestaande spoor verder te verbeteren. Dat zal vooral gunstig zijn voor de verbinding Groningen-Bremen. In de onderzoeken worden verschillende scenario's in kaart gebracht.

Voor de kosten van deze nieuwe infrastructuur of aanpassing van de bestaande infrastructuur is voornamelijk geen rekening gehouden. De inschattingen hiervoor worden wel meegenomen in het MIRT-onderzoek. Een nieuwe verbinding vraagt echter ook significante investeringen in Duitsland.

Nedersaksenlijn

Ook in het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn wordt breed gekeken naar de potentiële meerwaarde van de spoorlijn. In het MIRT-onderzoek zijn drie werksposen: Brede Welvaart, Spoor en Participatie.

Brede Welvaart staat in het MIRT-onderzoek naar de Nedersaksenlijn centraal in het beoordelen van de bereikbaarheid van de regio. Daarbij is begonnen met een analyse van de huidige situatie in de regio: *Hoe staat het met Brede Welvaart en welke rol speelt bereikbaarheid hierin?* Uit deze analyse zijn brede welvaartsopgaven voor wonen, werken en bereikbaarheid gedistilleerd.

Ook voor de Nedersaksenlijn wordt gekeken naar verschillende tracéalternatieven, waar een kosteninschatting voor wordt gemaakt. Met de regio is afgesproken dat de grove inschattingen die tot nu toe gemaakt zijn vertrouwelijk blijven totdat alle inschattingen uitgewerkt en gevalideerd zijn.

De variatie van de tracéalternatieven is minder groot dan bij de Lelylijn, aangezien er alleen tussen Stadskanaal en Emmen sprake is van de aanleg van nieuw spoor. Toch wordt ook hier breed naar de uitwerking van alternatieven gekeken, naar mogelijke stations, naar dienstregelingsconcepten en naar exploitatie. Een van de belangrijkste vragen in het MIRT-onderzoek is de manier waarop het mogelijke

nieuwe stuk spoor het beste aangesloten kan worden op het bestaande spoornetwerk in Noordoost Nederland.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Tracés, stations en dienstregelingsconcepten zijn bovendien een factor in de potentie voor verstedelijking en economische structuurversterking en zijn daarmee ook weer een belangrijke link met Brede Welvaart. In het kader van Brede Welvaart worden de tracéalternatieven letterlijk breder getrokken door te kijken naar samenhangende ontwikkelperspectieven waar ook aandacht is voor ruimtelijke, sociaaleconomische en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/72252

Daarbij wordt ook de omgeving betrokken. Voor de Nedersaksenlijn is in deze fase geen grootschalige, digitale participatie voorzien, maar worden de inwoners lokaal betrokken; bijvoorbeeld door gesprekken met bewonersraden. Daarbij zijn jongeren een belangrijke doelgroep om ook aan hen te vragen wat zij nodig hebben om in de regio te blijven na school of studie. Hiervoor zal een jongerenraad ingericht worden.

Veendam-Stadskanaal

Voor de Nedersaksenlijn zijn alleen voor de eerste fase, Veendam-Stadskanaal, middelen gereserveerd. De treinverbinding Veendam-Stadskanaal is een project van de provincie Groningen. Voor deze eerste fase van de Nedersaksenlijn is door het Rijk €85 miljoen inclusief btw gereserveerd als onderdeel van de maatregelen in de kabinetsreactie op de Parlementaire enquête aardgaswinning Groningen ("Nij Begun")⁵. De regio heeft €65 miljoen gereserveerd. Het is inmiddels duidelijk dat er budgetspanning is vanwege de hoge inflatie en door voortschrijdend inzicht in de uitwerking van plannen. De hoogte van de budgetspanning wordt nu verder uitgewerkt.

Tot slot

De MIRT-onderzoeken lopen volgens planning. Eind 2024 wordt naar verwachting beslisinformatie opgeleverd, waaronder ook geactualiseerde kostenschattingen. Het is aan een volgend kabinet om te besluiten of voor de Lelylijn en/of de Nedersaksenlijn de volgende fase in het MIRT gestart wordt: de MIRT-verkenning. Hiervoor is overeenstemming nodig over de scope van de verkenning én is het noodzakelijk dat er zicht is op minimaal 75%, maar liever 100% van het benodigde aanlegbudget. In de MIRT-verkenning wordt breed gekeken naar de verschillende oplossingsrichtingen en wordt getrechterd naar één voorkeursalternatief.

Desgewenst zijn de projectorganisaties van het MIRT-onderzoek Lelylijn en het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn bereid om een technische briefing te verzorgen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

⁵ Kamerstuk 35 561, nr. 17