

Bestuurders, raadsleden, Statenleden en waterschapsbestuurders, kregen de kans om bijgepraat te worden en vragen te stellen over de laatste stand van zaken met betrekking tot de onderzoeken rondom de Lelylijn. In totaal zijn circa 110 volksvertegenwoordigers bijgepraat. De bijeenkomst is in nauwe samenwerking met een groot aantal griffie(r)s georganiseerd om als volksvertegenwoordigers van Noordelijk Nederland geïnformeerd te worden en met elkaar in gesprek te gaan over de Lelylijn.

In achttien maanden tijd heeft de projectorganisatie Lelylijn gewerkt aan verschillende onderzoeken met als doel de gevraagde beslisinformatie op te leveren, zodat er eind 2024 een besluit kan worden genomen over het vervolg van het project Lelylijn. Twee onderzoeksrapporten: Lelylijn-alternatieven en het ontwikkelperspectief Novex Lelylijn 2050 zijn op 23 september 2024 openbaar gemaakt, waardoor de Lelylijn veel in de media was. Volgens planning informeert het projectteam tot 25 oktober 2024 colleges en besturen, om de reactie(s) op de onderzoeken op te halen. De Stuurgroep Lelylijn stelt op 25 oktober 2024 de Eindrapportage Lelylijn vast ten behoeve van het Bestuurlijk Overleg MIRT op 6 november 2024.

Tijdens de avond maakten de deelnemers gebruik van de mogelijkheid om (verduidelijkende) vragen te stellen over de presentaties en hun aandachtspunten te delen, wat het project waardevolle input geeft voor een eventuele volgende stap.

Voordat werd begonnen met de presentaties van de onderzoeken, gaf Onno de Vries, griffier van gemeente Westerkwartier een toelichting over het belang van elkaar spreken over de eigen gemeente-, waterschap- en provinciegrenzen heen. Luzette Kroon, dijkgraaf van Wetterskip Fryslân, heeft het belang van 'water en bodem' sturend bij ruimtelijke ontwikkelingen en de betrokkenheid van de waterschappen bij het project de Lelylijn toegelicht.

Hieronder volgt een overzicht van de gestelde vragen.

Onderzoeken ontwikkelperspectief Novex Lelylijn 2050 en Lelylijn-alternatieven

- Niet kiezen is ook een keuze. De Lelylijn is geen 'duizend dingen doekje', maar de Lelylijn kan een vliegwiel zijn om een aantal gewenste ontwikkelingen te stimuleren en/of aan te jagen maar kan ook ontwikkelingen als vergrijzing tegengaan. Denk aan woningbouw, bereikbaarheid van voorzieningen, aantrekken van talent etc. Daarvoor is niet alleen de Lelylijn nodig, maar ook de ruimtelijke opgaven in Noordelijk Nederland van groot belang. Deze worden ondersteund door de mogelijke komst van een Lelylijn en omgekeerd.
- Woningtekort in Noordelijk Nederland en ruimtetekort in Randstad; wat is de conclusie hiervan? Ofwel 'Hoe draagt de Lelylijn bij aan het oplossen van het landelijk woningtekort?'
Tot 2050 worden er in de gemeenten die direct langs de bundelingsvariant van de Lelylijn liggen door autonome groei ca 66.000 woningen gebouwd. Door de komst van de Lelylijn komen daar tussen de 55.000 en 115.000 extra woningen bij en een daarmee samenhangende groei van banen. Het is belangrijk daarbij te kijken naar meer diversiteit in woningtypen, hogere dichtheden (vooral rondom de stations) en een sterke oriëntatie

op het OV. De Lelylijn helpt voldoende massa te genereren voor het aanpakken van de grote binnenstedelijke verduurzamingsopgaven van Noordelijk Nederland, het tegengaan van inwonerskrimp (en daarmee het behoud van het voorzieningendraagvlak) en het vergroten van de (stedelijke) nabijheid van banen, inwoners en voorzieningen.

- Met welke snelheid rijdt de trein bij 45 minuten reistijdwinst? Er zit een verschil in. Bij het nieuwe spoordeel, bijvoorbeeld bij een deel van het bundelingstracé A6/A7/A32, wordt uitgegaan van 200 kilometer per uur. Op bestaand spoor 130 of 140 km per uur. Stel je gaat veel sneller rijden, of je gaat langzamer rijden, zijn dat keuzes die invloed hebben op de reistijd, net als vaker of minder vaak stoppen.
- Op sheet 4 van de presentatie staat een tabel met 'regionale bereikbaarheid'. Bij elk alternatief vindt verbetering plaats toch? Geprobeerd is de verschillen aan te geven. Het bundelingstracé brengt de meeste potentie met zich mee, omdat er veel woonkernen langs liggen, die maken dat er meer stations en meer reizigers zullen zijn.
- Wat is de bandbreedte waartussen de kosten zullen gaan liggen? Dit hangt af van veel verschillende factoren; o.a. waar de lijn komt te liggen (tracékeuze), het aantal stations en de keuze van bovengronds/ondergronds passeren van infrastructuur, natuurgebieden en watergangen.
- Welke reizigers maken gebruik van de Lelylijn? Bij het bundelingstracé zijn dat 40.000 mensen die op één dag in- en uitchecken. Een groot deel van de reizigers reist binnen de regio, een deel zal tussen de Randstad en Noordelijk Nederland reizen. Daarnaast is de verwachting dat de trein veel gebruikt zal worden door studenten, bijvoorbeeld uit Emmeloord en Drachten waar nu geen stations zijn.
- Tekort aan financiële middelen in de media: Er is nu voor het eerst een kostenraming gemaakt voor de Lelylijn. Er is een bedrag van 3,4 miljard gereserveerd in de Rijksbegroting. Dit bedrag was nooit bedoeld als raming. Belangrijk dat Rijk en regio in gesprek gaan over de meerwaarde van de Lelylijn en wat de betekenis van dit project is voor de toekomst van (Noordelijk) Nederland.
- Krijgen we vanavond ook een breakdown van de kostenraming? In het onderzoeksrapport Lelylijn-alternatieven is aangegeven hoe de kostenraming op hoofdlijnen is opgebouwd.
- Wie mag straks de alternatieven kiezen? In deze onderzoeksfase wordt geen keuze gemaakt voor een alternatief. De vraag om te kiezen is ook niet voorgelegd. De brede raadpleging onder 11.050 inwoners is vrij uniek en heeft input gegeven voor vervolgstappen en welke onderwerpen mensen belangrijk vinden. In deze fase wordt alleen een besluit genomen over het wel of niet starten van een MIRT-verkenning.
- Is er bij alle onderzoeken die zijn uitgevoerd ook gekeken naar de Friese paradox? Er is onderzoek gedaan naar Brede Welvaart en wat de Lelylijn voor een betekenis zou kunnen hebben op de Brede Welvaart. Hiervoor zijn op verschillende manieren gegevens verzameld. Met de raadpleging Lelylijn, in focusgroepen over brede welvaart met

bewoners uit verschillende steden en dorpen langs de Lelylijn volgens het Bundelingstracé, met onderzoeken op het gebied van wonen, economie en natuur en natuurlijk aan de hand van het Ontwikkelperspectief en de vervoerwaarde. De waarde van de Fries paradox is dat cijfers ten aanzien van wonen, banen en economie niet het volledige beeld geven van brede welvaart, maar dat ook andere factoren een belangrijke rol spelen.

- Is er nagedacht of de Lelylijn kan worden aangesloten op de Eemshaven en goedervervoer? Bij de verschillende alternatieven is gekeken naar de mogelijkheid hiervoor. Ook snelle scan gedaan of er veel potentie zou zijn voor goederenvervoer, dat bleek niet het geval. Dit zal terugkomen in de volgende fase.
- Er worden complimenten aan het projectteam gegeven over de snelheid en gedegenheid van de onderzoeken in korte tijd, waar de politiek op verder kan bouwen. Infrastructuurprojecten verlopen meestal niet zo snel. Hebben jullie nagedacht over hoe dit soort trajecten kunnen versnellen? Er is een voorstel voor gedaan. In het hoofdlijnakkoord staat: "Ga verder met aanleg van de Lelylijn". Begin zo mogelijk in Groningen. Bedoeld als statement om niet meer geld te investeren in Amsterdam, zo ver mogelijk van Amsterdam af. Of dit zich zou kunnen ontploffen de komende periode moet nog blijken uit de gesprekken tussen rijk en regio.
- Er zijn veel kansen, maar wat zijn de bedreigingen? Wat is invloed op natuur, op de inwoners van Fryslân, op de agrarische sector? Er is een raadpleging gedaan onder 11.050 inwoners, die zorgen die daar geuit zijn, zijn meegenomen. In een van de sheets van deze presentatie zijn 'Zorgen en Aandachtspunten' aangegeven die er leven. De doelstellingen heeft de projectorganisatie hierop aangepast. Er is onderzoek gedaan voor groen- blauw en agrarisch/landbouw. Deze verdiepende onderzoeken zijn te vinden op de website: www.delelylijn.nl. Daar zijn ook alle overige onderzoeksrapporten vindbaar.

