

Plan van Aanpak Masterplan Lelylijn 2025

Versie 24 januari 2025 t.b.v. Stuurgroep 31 januari 2025

1. Inleiding

In de afgelopen twee jaar zijn verschillende stappen gezet in het onderzoek naar de Lelylijn:

- In 2024 is de Lelylijn opgenomen in zowel het **Hoofdlijnenakkoord 2024-2028** ("we gaan door met de aanleg van de Lelylijn") als in het daaropvolgende **Regeerprogramma**.
- Eind 2024 is het MIRT onderzoek Lelylijn 2022-2024 afgerond en besproken tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT. **De conclusie was dat nut en noodzaak is aangetoond, maar dat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn voor een vervolgstap naar een MIRT-Verkenning.**
- Het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs heeft op 17 oktober 2024 een advies uitgebracht over de Lelylijn. Daarin wordt onder andere opgeroepen om een Masterplan Lelylijn te maken en daarbij de impact van de Lelylijn over 100 jaar in beeld te brengen.
- In december 2024 zijn **in de Tweede Kamer twee moties** van Olger van Dijk c.s. aangenomen die oproepen:
 - een Masterplan Lelylijn te maken en de mogelijkheden voor andere vormen van financiering te onderzoeken.
 - het bestaande budget voor de Lelylijn gereserveerd te houden en niet aan te wenden voor andere doeleinden.
- **Rijk en regio hebben op 20 december 2024 een gezamenlijke opdracht opgesteld om de komende jaren te werken aan een masterplan**, dat meer zicht biedt op de langjarige ontwikkeling van het gehele gebied en waarin wordt gekeken hoe de lijn kan worden ingebed in de ruimtelijke structuur van Nederland. Belangrijke onderdelen van het Masterplan Lelylijn zijn:
 - De impact van de Lelylijn op de lange termijn (100 jaar)
 - Verdieping van de ramingen in Groningen en Heerenveen,
 - Uitwerking woningbouw- en werkplekken en stationslocaties in Emmeloord en Drachten,
 - Een onderzoek naar financieringsmogelijkheden en gefaseerde uitvoering om in de toekomst wel de stap naar een MIRT-verkenning te kunnen zetten.

Wat is het Masterplan Lelylijn?

Het doel van het Masterplan Lelylijn is **een volgende stap te zetten in het Lelylijn onderzoek en de realisatie van de Lelylijn een stap dichterbij te brengen**. Het Masterplan bestaat uit verschillende inhoudelijke ruimtelijke en maatschappelijke componenten en een financiële / uitvoeringstechnische component. Een Masterplan ontleent zijn kracht aan een duidelijke visie, brengt de stappen in beeld om daar te komen ('menukaart'), geeft een overzicht van de raakvlakken en relevante ontwikkelingen en voorkomt tegelijkertijd door zijn 'all-inclusive' karakter teveel detaillering.

Wat betekent dit voor onze aanpak?

Allereerst gaan we verder met verschillende issues die in het MIRT-onderzoek zijn geadresseerd. Samen met lokale partijen gaan we **verdiepen** rondom een viertal haltelocaties van de Lelylijn (Groningen, Drachten, Heerenveen, Emmeloord). We weten dat er meer haltelocaties mogelijk zijn maar gezien de complexiteit, en ook de kansen op deze locaties, en de beperkte tijd/capaciteit **zoomen we in** op deze vier, qua ruimtelijke inpassing en raming:

- twee locaties die nu nog niet aan het spoor liggen (Emmeloord en Drachten)
- twee locaties met de grootste complexiteit qua inpassing en kosten, wat aanleiding geeft om ook te kijken naar kostenoptimalisaties (Groningen en Heerenveen).

We gaan hierbij uit van het Bundelingstracé van de Lelylijn dat in het MIRT onderzoek als meest kansrijk naar voren kwam.

Daarnaast **zoomen we uit** door aan de hand van toekomstscenario's voor de lange termijn terug te kijken naar de impact en robuustheid van de Lelylijn. We kijken hierbij breed, naar heel Nederland, Noordelijk Nederland en ook op Europese schaal.

Ruimtelijk, demografisch, klimaat en water en bodem, in samenhang met de andere nationale en regionale **opgaven voor de lange termijn** (100 jaar). Dit leidt tot een sociaal-maatschappelijk en ruimtelijk-economisch verhaal, met aandacht voor brede welvaart, realistisch en ambitieus, waarin noodzakelijke keuzes zichtbaar worden.

Onderdeel hiervan is de **verankering van de Lelylijn in de nota Ruimte**, waarbij niet alleen de Lelylijn maar de hele onderbouwing, sturing en ruimtelijke ontwikkeling wordt geladen. Hiervoor gaan we in overleg met Rijk en regio.

Het laatste, maar wel heel belangrijke, onderdeel van het Masterplan is een **financieringsonderzoek**, het onderzoeken van de bekostiging, aanvullende en/of alternatieve financieringsbronnen en de haalbaarheid van een mogelijke gefaseerde aanpak.

Alle hierboven benoemde werkzaamheden dragen bij aan de keuzes die in de Verkenningsfase nodig zijn of brengen de Verkenning op een andere manier dichterbij. Echte keuzes maken we nog niet, wel maken we in het Masterplan keuzes zichtbaar.

Een goed Masterplan maken, met voldoende resultaten op al deze onderdelen, kost tijd. We kiezen daarom voor een aanpak in twee fasen, waarbij we eind dit jaar onze resultaten delen en een doorkijk geven op wat een mogelijk vervolg is. De nadruk in dit jaar ligt op het financieringsonderzoek, de impact over 100 jaar en de eerste bevindingen vanuit de gebiedsaanpak.

2. Financieringsonderzoek

Belangrijk onderdeel van het Masterplan Lelylijn is het onderzoek naar de mogelijke financiering van de Lelylijn. Met het 'financiële masterplan' wordt beoogd om de stap naar de (onverkorte) Verkenning dichterbij te brengen conform het spelregelkader van het Rijk (MIRT-spelregels). Het spelregelkader vereist dat er zicht is op 75% van de verwachte investering om een startbeslissing te kunnen nemen waarna de Verkenning kan starten (op het juiste prijspeil). De vraagstelling is er daarom op gericht om onderzoek te doen naar financierings- en bekostigingsvormen die het zicht op deze 75% bekostiging dichterbij brengen. Uitgangspunt daarbij is in beginsel de raming zoals die in het MIRT-onderzoek Lelylijn is opgesteld en in de Stuurgroep Lelylijn en het BO-MIRT is

vastgesteld. Het zicht op deze 75% komt dichterbij als de betrokken partijen vertrouwen hebben in deze bekostiging en de haalbaarheid daarvan.

De overheid heft belasting en leent geld voor de jaarlijkse, en toekomstige verwachte uitgaven. In het geval van de Lelylijn is er door het vorige kabinet een bedrag van € 3 miljard gereserveerd voor het project. Dat wordt hier dus aangemerkt als een reguliere soort bekostiging van het project. Er is (nog) geen zicht op aanvullende publieke of private financiering.

Voor infrastructurele projecten wordt ook gebruik gemaakt van alternatieve financiering c.q. bekostiging. In dat geval zijn er (combinaties van) private of publieke partijen die (mee) investeren in het betreffende project. Er zijn in Nederland diverse infrastructurele projecten op een dergelijke wijze tot stand gekomen. Veelal zijn dat wegprojecten, een enkele keer is dat een spoorproject geweest. In het buitenland komt een dergelijke financiering overigens vaker voor dan hier. In de infrastructuur-sector worden deze vaak DBFM-contracten of PPS constructies genoemd. De letters DBFM staan voor de aspecten die bij de markt worden neergelegd (design, built, finance en maintain). De veronderstelling is dat de markt projecten goedkoper kan uitvoeren door optimalisaties door te voeren die de overheid zelf niet ter hand neemt.

Uit de praktijk blijkt dat dit in veel gevallen ook goed uitpakt, maar alleen in het geval van private financiering en (volledige) publieke bekostiging. Desondanks is er vandaag de dag enige terughoudendheid om dergelijke constructies aan te gaan, ook omdat de voordelen voor DBFM-contracten voor marktpartijen juridisch minder zijn geworden. Uit de markt komen wel signalen dat er interesse is om hierover te spreken. Uiteraard zijn er mengvormen denkbaar waarbij de overheid investeert in het betreffende project in combinatie met een aandeel dat door private partijen wordt opgepakt.

Reguliere bekostiging/financiering	De overheid leent zelf geld voor de realisatie van het project
Alternatieve / private bekostiging/financiering	Het project wordt (deels) gefinancierd door private partijen

De overheid heeft in de huidige context nog steeds de mogelijkheid om (relatief) goedkoop te lenen. Een marktpartij of combinatie van marktpartijen betrekken is daarmee (doorgaans) een kostbaarder aangelegenheid. Desondanks zijn in het verleden wel dergelijke constructies mogelijk gemaakt. Reden hiervoor was om meer projecten te kunnen uitvoeren binnen de kaders van de overheidsfinanciën, maar ook omdat de verwachting was dat de financiële prikkels voor de markt konden leiden tot een beheersbaarder ontwerpproces. In het geval van de Lelylijn bestaat de brede wens om het project mogelijk te maken, maar ontbreekt het aan voldoende financiële middelen.

Wat betekent dit voor onze aanpak?

Het financieringsonderzoek bestaat uit een drietal onderdelen:

- A. Inzicht in de nu gangbare en minder gangbare vormen van reguliere financiering/bekostiging, private financiering/bekostiging en combinaties daarvan en hoe deze scoren ten opzichte van elkaar voor het project Lelylijn. Daarbij zal ook verkend worden hoe het draagvlak is bij de diverse te onderscheiden stakeholders zoals private partijen, overheden en andere mogelijk betrokkenen.
- B. Inzicht in het financiële commitment dat de betreffende partijen kunnen en willen aangaan op deze relatief lange termijn. Er wordt door sommige betrokken partijen 'sparen' genoemd als een mogelijke (deel)oplossing voor de bekostiging / financiering van het project. In hoeverre is dat een lonkend perspectief en zijn

daar voorbeelden van in binnen en buitenland? Hoe zou dat sparen van de verschillende overheden eruit kunnen zien?

- C. Het bij elkaar brengen van de uitkomsten van de onderzoeksvragen A en B en de ook de verbinding met de inhoudelijke componenten van het Masterplan Lelylijn. Wat is de vangst van de zoektocht naar publieke en/of private investeerders? Welk bedrag aan eigen middelen is op welk moment nodig / kan beschikbaar komen om het project de volgende stap te laten maken (zicht op 75%)?

Toelichting

Bekostiging	Richt zich op door wie de kosten worden betaald, vaak in de context van publiek gefinancierde voorzieningen.
Financiering	Richt zich op het verkrijgen of beschikbaar stellen van geld om een bepaald doel, project of investering mogelijk te maken. De nadruk ligt bij de bron van het geld en hoe dat geld wordt aangetrokken

Bekostiging en financiering worden als begrippen vaak door elkaar gebruikt. Met bekostiging bedoelen wij in deze context de vraag welke projectpartner aan de lat staat voor welk gedeelte van het benodigde bedrag. Met financiering bedoelen we het financieel-technische aspect van de wijze waarop de benodigde middelen worden betrokken.

Aangezien er door het rijk al middelen zijn gereserveerd voor het project is het aannemelijk om te veronderstellen dat de overheid zich verantwoordelijk voelt om in ieder geval een gedeelte van het project te bekostigen opdat realisatie kan plaatshebben. De regio heeft richting het Rijk aangegeven dat zij bereid is om een (nader te bepalen) deel van bekostiging op zich te nemen. Het gesprek hierover tussen Rijk en Regio heeft tot nu toe nog maar zeer beperkt plaatsgevonden. Het project Lelylijn maakt onderdeel uit van het Europese TEN-T. Daardoor is er een mogelijkheid om aanspraak te doen op het fonds dat daarvoor bestaat.

Mogelijk bronnen van bekostiging Lelylijn	Toelichting
Europa	In het kader van TEN-T zijn er mogelijk middelen te verkrijgen die bij kunnen dragen aan de bekostiging van het project. N.B. uit de praktijk blijkt dat deze middelen naar verwachting niet meer dan 10% van de benodigde middelen kunnen bedragen in de vorm van een subsidie (achteraf dus).
Rijk	Het Rijk heeft middelen begroot voor het project. Zijn er nog extra mogelijkheden om budget te verkrijgen en hoe kan dit verder vorm krijgen c.q. wanneer zou dat het meest waarschijnlijk zijn?
Regio (provincies, gemeenten en andere regionale partijen)	De regio heeft middelen toegezegd zonder nog een bedrag of verhouding te noemen. Wat zijn de mogelijkheden die de regio daarvoor heeft en kan daarvoor een meer concreet bedrag worden genoemd / afgesproken en zo ja wanneer zou dat het meest waarschijnlijk zijn?
Exploitatie	In theorie een mogelijkheid, denk aan dekking van (een deel van) de onderhoudskosten – dit zal echter in het

	grote geheel van de concessie gezien moeten worden, waarbij ook minder rendabele lijnen betaald worden uit meer rendabelere lijnen.
Private partijen	Kan een (beperkte) cofinanciering zijn, op basis van ontwikkeling en/of grondposities. Hoogstens miljoenen, waarschijnlijk geen miljarden.

In deze aanpak zal er inzicht worden gegeven in de mogelijkheden voor bekostiging van het project door de betrokken overheden zoals deze hierboven zijn onderscheiden. De actuele beschikbaarheid over middelen die direct ingezet kunnen worden voor het project is momenteel zeer beperkt. Tegelijkertijd is de wens om het project te realiseren groot. De termijn waarop het project gerealiseerd kan worden ligt ver in de toekomst door de proceduretijd die we daarvoor nemen in Nederland. Dat biedt een kans, maar ook een bedreiging; voldoende tijd om te bedenken hoe je het bekostigt en/of financiert, maar ook veel tijd om de gereserveerde middelen op een andere manier te besteden.

Binnen het Rijk wordt min of meer parallel een studie opgezet naar de mogelijkheden om grote projecten te financieren, de *'Verkenning uitvoeringsstrategie langjarige infrastructuur en woningbouw'* van VRO, I&W en Financiën. Ook daar wordt verwacht in 2025 resultaten op te leveren. Het project zal de verbinding leggen met deze studie en er zo mogelijk gebruik van maken en omgedraaid resultaten uit de Lelylijn aanpak delen met het Rijksinitiatief.

Organisatie en planning

Het financieel masterplan maakt onderdeel uit van de projectorganisatie Lelylijn en zal aangestuurd worden door een (nog aan te trekken) projectmanager financieel Masterplan. De projectmanager maakt deel uit van het MT. Voorlopig is de doorlooptijd voor het onderdeel bepaald op één jaar. In het BO-MIRT wordt tenminste gerapporteerd over de stand van zaken financiering Lelylijn, maar zal bij voorkeur een eindrapportage worden opgeleverd. Tussentijds zal de projectorganisatie in de Stuurgroep Lelylijn terugmelden hoe de vorderingen zijn met betrekking tot financiering.

Voor het financieringsonderzoek zal een opdracht worden uitgezet bij een bureau of consortium met financiële expertise op het gebied van PPS/DBFM-constructies. De projectmanager fungeert als eerste aanspreekpunt voor de betrokken experts.

3. Impact Lelylijn over 100 jaar

Het doel van dit deel van het Masterplan Lelylijn is om aan de hand van scenario-onderzoek de impact van de Lelylijn in beeld te brengen over 100 jaar, voor Nederland, Noordelijk Nederland en op Europese schaal. We doen dit door terug- en vooruit te kijken, niet alleen naar de Lelylijn maar breder. De kennis die we hier ophalen, brengen we in bij de gebiedsgerichte aanpak en dient als inspiratiebron en strategisch richtsnoer voor het vervolg van de Lelylijn.

Wat betekent dit voor onze aanpak?

Als eerste stellen we de vraag wat scenario's zijn voor de Lelylijn-zone over 100 jaar en wat deze lange termijn perspectieven betekenen voor het project. Dit doen we met onze partners bij Rijk en regio. De aanpak met toekomstscenario's ('lange lijnen') en dan weer terugkijken naar het nu is een aanpak die door het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs wordt geadviseerd en al op soortgelijke opgaven is toegepast. Aan de hand hiervan toetsen we de robuustheid van de Lelylijn en de relatie met de (vele) andere opgaven in het gebied.

Een belangrijk punt voor het eerste half jaar van 2025 is de **verankering van de Lelylijn in de Nota Ruimte** (maart 2025). Het gaat hierbij om meer dan een lijn op de kaart. De langjarige sturende ontwikkeling van hoofd- en netwerkinfrastructuur zoals de Lelylijn vraagt om aandacht voor de brede maatschappelijke en ruimtelijke effecten en dit in samenhang te bezien met andere ontwikkelingen in hetzelfde gebied.

Het idee is om niet het wiel opnieuw uit te vinden. Zowel in de vorige fase van de Lelylijn als in andere (ruimtelijke) visie-documenten van Rijk en Regio zit al heel veel materiaal waar we uit kunnen putten. Deze rijke oogst vullen we waar nodig aan met de volgende acties:

1. *Literatuur- en datastudie*

Bestuderen van trends en prognoses, zoals demografische veranderingen, economische ontwikkelingen en technologische vooruitgang. Hierbij kijken we zowel 100 jaar terug als vooruit op de thema's waar dit relevant en mogelijk is. Ook kijken we of de analyse van vergelijkbare infrastructuurprojecten (nationaal en internationaal) nog kan aangevuld met nieuwe/verbeterde inzichten.

2. *Scenario-analyse*

Dit leidt tot een aantal toekomstscenario's. Dit kan met een "meest waarschijnlijke", een "optimistische" en een "pessimistische" variant. Scenario's gaan over zaken waar we echt wat over kunnen zeggen op een dergelijke termijn (klimaat, water-bodem, demografie, technologie, extreme beleidskeuzes).

3. *Ronde tafels*

Een serie van drie ronde tafels met deskundigen van binnen en buiten de regio, zoals planologen, economen, sociologen, milieu-experts, kunstenaars en beleidsmakers, over:

- Water, bodem, klimaat, landschap en de Lelylijn
- Netwerken van infrastructuur, ruimtelijke structurering en de Lelylijn
- Verstedelijking, landschap, economie en de Lelylijn

We maken hierbij graag gebruik van de expertise van CRA ("handleiding toekomstdenken") en PBL ("Vier scenario's voor de inrichting van Nederland in 2050").

4. *Botsproef en inbreng bij integrale gebiedsverdiepingen*

De opgehaalde kennis en scenario's worden ingebracht bij de integrale gebiedsverdiepingen om als 'botsproef' te dienen. Zijn de oplossingen voldoende toekomstgericht of ontstaan er op onderdelen noodzakelijke keuzes?

5. *Eindrapportage en redactie*

Formuleren van verschillende, samenhangende toekomstvisies op basis van de verzamelde gegevens en vaststellen van concrete aanbevelingen en inspirerende voorbeelden.

Organisatie

Het onderzoek Impact Lelylijn over 100 jaar wordt begeleid door een werkgroep met daarin vertegenwoordigd de betrokken provincies en/of gemeenten, de waterschappen, het Rijk, de projectorganisatie en een nog te contracteren ruimtelijk bureau met ervaring met lange termijn visies en verkennend scenario-onderzoek. Ook leggen we de link met het Deltaplan voor Noordelijk Nederland.

Resultaat en planning

Het eindresultaat is om te komen tot onderbouwde, inspirerende en praktisch toepasbare visies op de impact van de Lelylijn over 100 jaar. Deze visies gaan ons helpen bij de planvorming en de te maken keuzes voor de komende decennia.

Planning

- Q1 verzamelen basismateriaal uit eerdere producten, uitvraag en start
- Q2 Scenario-ontwikkeling en analyse (waaronder 3 ateliers/ronde tafels)
- Q3 Uitwisseling/confrontatie met gebiedsgerichte verdiepingen
- Q4 Eindproduct schrijven

4. Integrale gebiedsverdiepingen

Ten behoeve van het Masterplan Lelylijn worden integrale gebiedsverdiepingen uitgevoerd voor een 4-tal kernen. Het gaat om Groningen, Drachten, Heerenveen en Emmeloord. De verdiepingen zijn integraal van karakter en zullen resulteren in onderling zoveel mogelijk vergelijkbaar gemaakte toekomstbeelden voor een ontwikkeling met de Lelylijn. Doel van de verdiepingen is om de MIRT Verkenning dichterbij te brengen door informatie te verzamelen die inzicht in de opgaven en de te maken keuzes vergroot, die bruikbaar is in de MIRT-Verkenning en om de Lelylijn te verankeren in plannen op alle schaalniveaus.

De 4 kernen/stations met mogelijke stationslocaties vragen ieder een gebiedsspecifieke benadering. Per kern is de invulling van de verdieping wezenlijk anders. In de kernen waar nu nog geen stations zijn, zijn centrumontwikkeling, samenhang en programmering kernpunten. Bij Groningen en Heerenveen zijn de (inpassing van de) infrastructuur en de kostenoptimalisatie essentiële onderwerpen. Bij de integrale gebiedsverdiepingen is de relatie met de omliggende gemeenten/kernen ook van belang. De bedoeling is om meerdere opties voor het betreffende gebied en/of de inpassing te ontwikkelen.

Qua tijdslijn worden de huidige situatie beschouwd, de situatie in 2050 en de situatie op de echte lange termijn. Voor wat betreft 2050 wordt aansluiting gezocht bij het Ontwikkelperspectief Lelylijn (17 september 2024). Voor de echt lange termijn zoeken we de combinatie met de werklijn "Impact Lelylijn over 100 jaar". Voor de inpassingen en andere spoorse zaken is het "Onderzoek Lelylijn-alternatieven" het vertrekpunt.

Wat betekent dit voor onze aanpak?

In de eerste fase (in 2025) worden de toekomstbeelden en/of inpassingsopties bij de lokale situatie bepaald, gezien vanuit het perspectief van de gehele lijn. Dat geschiedt op basis van een schets van de huidige situatie en de problematiek c.q. de opgaven voor de toekomst. Uitgangspunt daarbij is de realisatie van de Lelylijn en een ruimtelijk economische ontwikkeling overeenkomstig het Ontwikkelperspectief LelyLijn. Met die toekomstbeelden en/of ontstane knelpunten schetsen we het pallet van mogelijkheden voor de spoorinfrastructuur inclusief inpassing, de mogelijke nieuwe stations en de integrale gebiedsontwikkeling inclusief ruimtelijke neerslag van wonen, werken en voorzieningen en meer.

Specifiek voor de financieringsvraag voor het project wordt onderzoek gedaan naar kostenoptimalisaties door in te zoomen op de inpassing in de lokale situaties bij Groningen en Heerenveen. De bovengenoemde toekomstbeelden voor ruimtelijk economische ontwikkeling worden gecombineerd met Lelylijn infrastructuur en daarmee ontstaat zicht op kansen voor kostenoptimalisaties en de toekomstbeelden.

In de tweede fase (2026) van het onderzoek worden die toekomstbeelden nader beschouwd. Dan worden integraal de effecten bepaald (brede welvaart), waardoor de toekomstbeelden onderling vergelijkbaar worden. Het gaat dan om lokale effecten, maar ook om effecten op regionale en nationale schaal.

Het Masterplan en de verdiepingen dienen te appelleren aan het advies van het CRA over de Lelylijn van oktober 2024. Specifiek gaat het dan om:

- Verkenning van de echt lange termijn en de impact daarvan op de vier gebieden
- Verankering van de Lelylijn in de Nota Ruimte en de POVI's
- Anticipatie in lokale plannen op de komst van de Lelylijn, zonder daarbij al keuzes te maken waar stations en infrastructuur komt te liggen
- Borging belangen Lelylijn in andere grote ontwikkelingen als 380 kV, ruimte voor Defensie en plannen voor het landelijk gebied op korte en lange termijn

Qua proces zal er bij de verdiepingen ruimte zijn voor interactie met het CRA. (Het zittende bureau van de CRA stelt dit voor aan de nieuwe Rijksadviseurs die in maart 2025 worden aangesteld.)

Twee fasen integrale gebiedsverdieping per te beschouwen kern

Integrale gebiedsverdiepingen worden uitgevoerd voor Groningen, Drachten, Heerenveen & Emmeloord, uitgaande van het bundelingstracé A6/A7/A32. De verdieping is gebiedsspecifiek met aandacht voor de integrale opgaven en kansen. Denk aan opgaven ten aanzien van spoorontwikkeling en inpassing, kansen voor gebiedsontwikkeling, de omgeving en raakvlakken. Water en bodem zijn sturende elementen, zeker op de lange termijn.

Fase 1: toekomstbeelden voor ontwikkeling per stad / station

- Gebiedsschets; nu 2025, Ontwikkelperspectief 2050 en "over 100 jaar"
- Opgave 2050 en verder
 - o Gebiedsontwikkeling voor wonen, werken, voorzieningen, recreatie, water, natuur, landbouw, energie, mobiliteit/bereikbaarheid en meer (op te stellen samen met de gemeente als vertrekpunt)
 - o Spoorontwikkeling en inpassing; Lelylijn, tracés, stations, inclusief bereikbaarheid daarvan (nieuw en bestaand)
 - o De gebiedsverdieping Groningen zoomt in op de aanlanding in Groningen, Hoogkerk, de inpasbaarheid op het station, en de ontsluiting/aantakking van/naar het onderliggende mobiliteitsnetwerk in de provincie.
- Hotspots: kerngebieden waar gedetailleerde uitwerking nuttig is
- Relevante alternatieven (3 of 4) voor integrale ontwikkeling per stad / station
- Kosten(optimalisatie) Lelylijn

Fase 2: uitwerking en vergelijking toekomstbeelden per kern / station

- Uitwerking integrale gebiedsontwikkeling
 - o Stedenbouwkundige schets
 - o Tracé, station & mobiliteit
 - o Uitvoeringsstrategie
 - o Effectbepaling
- Effecten en evaluatie (brede welvaart)

De eerste fase van de verdieping voeren we uit in 2025. Eind 2025 maken we de stand van zaken op en kijken we vooruit naar een volgende stap. Wanneer er in het BOMIRT van 2025 besloten wordt om een MIRT Verkenning te starten, dan komt er geen tweede fase van deze integrale gebiedsverdieping. Dan zijn de rapportages over fase 1 input voor de MIRT-Verkenning. Komt die Startbeslissing er niet, dan zal de tweede fase ter hand worden genomen.

Organisatie

De verdiepingen worden per gebied separaat georganiseerd met een projectgroep met daarin de betrokken gemeente, het rijk, de provincie, het waterschap, de projectorganisatie en een nog te contracteren adviescombinatie (Consortium). Daarnaast heeft ProRail aangegeven expertise te kunnen leveren ten behoeve van de integrale gebiedsverdiepingen.

Ten behoeve van het draagvlak is het nodig om resultaten of voorstellen breder voor te leggen aan professioneel betrokkenen. Doel van deze bredere betrokkenheid is toetsing, co-creatie en commitment bij de verdieping.

Voor de 4 gebiedsgerichte verdiepingen worden 2 adviescombinaties gecontracteerd die elk 2 gebieden uitwerken. Ten behoeve van afstemming qua aanpak, producten en planning willen we kruisbestuiving tussen die 4 locaties organiseren door middel van periodiek overleg.

Vanuit de werklijn "Impact Lelylijn over 100 jaar" worden de beelden voor de echt lange termijn voor de Lelylijn zone als geheel aangeleverd aan de integrale gebiedsverdiepingen.

Resultaten (producten) en planning

De projectorganisatie draagt zorg voor de opdrachtformulering en voor de vertaling naar het op te stellen Masterplan Lelylijn. De planning is in hoofdlijnen:

- Vastelling Plan van Aanpak	31 januari 2025 (opdracht)
- Plan van Aanpak, offerte en presentatie	1 april 2025 (projectstart)
- Pallet toekomstbeelden	juli 2025
- Kostenoptimalisatie	juli 2025
- Input bestuurlijke interactie	augustus 2025
- Rapportage eerste fase definitief	oktober 2025
- Uitwerking, effecten & waardering	PM
- Input en interactie met belanghebbenden	PM
- Rapportage tweede fase	PM

De integrale gebiedsverdiepingen verschaffen inzicht in de toekomstige ruimtelijke perspectieven van de ruime stationsomgevingen van de vier locaties uitgaande van realisatie van de Lelylijn, de impact daarvan, de daarvoor te maken keuzes en de daarbij horende stappen richting realisatie. Over elke kern/station wordt per fase een rapport gemaakt.

5. Communicatie, omgeving en participatie

De communicatiestrategie rondom deze fase van de Lelylijn omvat met name het informeren van een brede groep stakeholders over de Lelylijn, de Lelylijn-onderzoeken, de onderzoeksresultaten en de besluitvorming. Dit omhelst in deze fase toetsing van onderzoeksresultaten bij de betrokkenen, co-creatie met de besluitvormende partijen en, waar relevant en nuttig en passend bij deze fase, laagdrempelige inbreng van omwonenden, bedrijfsleven en/of maatschappelijke organisaties, om zo een solide basis te leggen voor besluitvorming en financiering.

Wat betekent dit voor onze aanpak?

De hierboven beschreven doelstelling hebben we vertaald in de volgende subdoelstellingen:

1. Bevorderen van samenwerking tussen betrokken partijen
2. Het versterken van een gedragen masterplan door middel van co-creatie
3. Luisteren naar zorgen en wensen van betrokken overheden
4. Het levend houden van het project in het publieke debat
5. Actief betrekken van kritische doelgroepen
6. Ondersteunen van de zoektocht naar financiële middelen

Deze doelstellingen combineren strategisch luisteren, informatieverstrekking, interactie en samenwerking met doordachte communicatie om een stevige basis te leggen voor (eventuele) sociale acceptatie van de projectaanpak en besluitvorming.

Voor onze stakeholders betekent dit dat we:

1. Het netwerk dat is opgebouwd in de afgelopen twee jaar blijven onderhouden
2. Het netwerk indien relevant uitbreiden (zowel rijk als regio)
3. Maatwerk leveren naar zowel bewoners, bestuurders als bedrijfsleven

Middelen

De middelen zullen in het eerste kwartaal van 2025 verder worden uitgedacht en uitgewerkt. Tegelijkertijd kan al aan deze doelstellingen gewerkt worden door het oppakken van:

1. Een social mediaplan waarin minimaal één bericht per week over de Lelylijn geplaatst wordt. Dat gebeurt op basis van een analyse van de huidige social mediaberichten en een benchmark van vergelijkbare projecten en hun socials. Dit voorziet in het doel 'informereren'.
2. Een update van de complete website en het plaatsen van wekelijkse nieuwsitems op de website, indien relevant.
3. Het schrijven van een omgevingsstrategie en een stakeholderanalyse en -plan voor een gerichte inzet voor de omgevingsmanagers die participeren in de verschillende teams en worden ingezet voor gebiedsgericht relatiemanagement.
4. Een maandelijkse of tweewekelijkse nieuwsbrief die naar een vaste database verstuurd wordt.
5. De organisatie van oplooppjes, een Lelylijn-tour voor betrokken overheden, oproepen voor eventuele focusgroepen via de betrokken gemeenten of andere stakeholders, etc.

Resultaten

- Goed geïnformeerde stakeholders.
- Overheden die in staat worden gesteld in gezamenlijkheid een masterplan op te leveren of te steunen.
- Nationale en regionale betrokkenheid, zowel kritisch als negatief als positief, bij de direct betrokken inwoners.

Planning

De communicatiewerkzaamheden worden uitgevoerd van januari tot december 2025, met maandelijkse evaluaties en een voortgangsrapportage halverwege en aan het einde van het jaar.

6. Governance en projectorganisatie

Een effectieve governance is essentieel om de voortgang te bewaken, besluitvorming te stroomlijnen, samenwerking tussen betrokken partijen te waarborgen en het project op koers te houden. We werken op basis van de volgende governance principes:

- Samenwerking en co-creatie: Bundelen van expertise en belangen van rijk, provincies, gemeenten, en maatschappelijke partners.
- Transparantie: Heldere besluitvorming en rapportage, informeren van omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden.

- **Efficiëntie:** Gebruikmaken van bestaande overlegstructuren en minimaal overlappende commissies.

Governance en projectorganisatie in vogelvucht:

- a. Samenwerking Rijk en regio doorzetten conform de periode 2022-2024 (Stuurgroep, Directeurenoverleg, Ambtelijke Begeleidingsgroep)
- b. De projectorganisatie kent de volgende werksporen:
 - i. Verdieping Groningen
 - ii. Verdieping Drachten
 - iii. Verdieping Heerenveen
 - iv. Verdieping Emmeloord
 - v. Impact Lelylijn over 100 jaar
 - vi. Financieel masterplan
- c. Projectmanagement (Eindrapportage Masterplan fase 1), raakvlakmanagement (380 kV, Defensie, Nota Ruimte en andere relevante nationale, regionale of lokale plannen) en kwaliteitsborging
- d. Communicatie, participatie en omgeving



7. Planning en middelen

Organisatie van de financiën en begroting

De projectorganisatie Lelylijn wordt gezamenlijk vanuit het Rijk en de regiopartijen georganiseerd en bekostigd. Er geldt dat de projectkosten gelijkelijk gedeeld worden door Rijk en regio (50-50). Hoe de regio de kosten onderling verdeelt is aan de regiopartijen en voor het Rijk geldt hetzelfde. Voorgesteld wordt om in het verlengde van de voorgaande 2 jaren, de provincie Groningen als penvoerder te laten fungeren en voor het Rijk is dat het Ministerie van IenW/Directie Openbaar vervoer en Spoor. Dat betekent verder dat opdrachten voor het project zowel via het Rijk als via de regio kunnen worden belegd. Dat is afhankelijk van de mogelijkheden die er bestaan en kan desgewenst flexibel worden ingevuld.

Er wordt door de projectorganisatie Lelylijn bijgehouden welke verplichtingen er door welke penvoerder wordt uitgevoerd. Hierover wordt gerapporteerd aan het OGO-LL. In het DO-LL wordt op reguliere basis verantwoording afgelegd over de bestedingen en in hoeverre dat nog in de pas loopt (zie onder).

Er wordt door het Projectteam gewerkt aan de hand van de ingediende jaarbegroting. Mocht er meer bij de ene partij (penvoerder) zijn besteed dan bij de andere dat wordt het opvolgende jaar in balans gebracht door daar meer bestedingen te beleggen. De betrokken lijnorganisaties zijn zelf verantwoordelijk voor het bijeenbrengen van de benodigde middelen zoals die in de begroting zijn vastgesteld. Personeel van samenwerkende partijen dat wordt ingezet in het Projectteam LL is voor rekening van de inbrenger. Overige inzet van personeel kan worden opgevoerd op de begroting.

Begroting 2025

De begroting 2025 is gebaseerd op een robuuste raming, dat betekent dat verwacht wordt dat de uitgaven binnen de opgave blijven. Er is gekozen voor een robuuste raming zodat het project niet tussentijds terug moet naar de betalende partijen om meer middelen met de kans op vertraging. Mocht halverwege het jaar blijken dat de uitgaven toch hoger blijken dan begroot, dan zal hierover in het DO-LL worden gerapporteerd door het project.

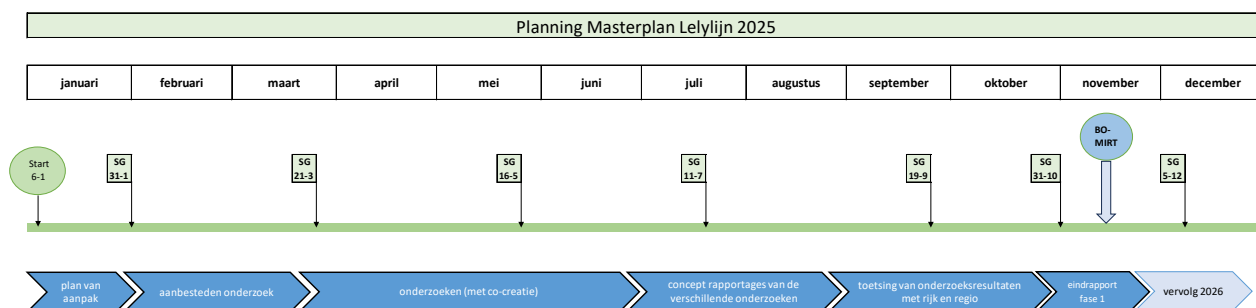
De begroting voor 2025 is als volgt ingedeeld:

Onderdeel	Begrote kosten (incl. BTW) <i>Bedragen in euro's x 1.000</i>
Projectmanagement	800
Gebiedsgericht onderzoek naar 4 gebieden	650
Financieringsonderzoek	300
Lelylijn over 100 jaar	100
Communicatie en omgevingsmanagement	150
Totaal	2.000

Planning en mijlpalen

De planning voor 2025 wijkt niet af van het stramien dat gekozen is in de voorgaande jaren. Steeds zullen er in de cyclus die wordt afgesloten door een Stuurgroep tussentijdse bevindingen worden voorgelegd voor vrijgave. Ook zal het projectteam doorlopend alle betrokken partijen blijven bezoeken om informatie te verstrekken en op te halen.

Planning op hoofdlijnen:



Stuurgroepen en andere bestuurlijke mijlpalen:

Nb. Deze planning is afhankelijk van de startdatum van de werkzaamheden na het vaststellen van het Plan van Aanpak.

Stuurgroepen en andere bestuurlijke mijlpalen 2025	
31 januari	Vaststellen Plan van Aanpak 2025
21 maart	Voortgang uitvragen, update communicatie
16 mei	Eerste bevindingen werksporen
2 juni	BO Leefomgeving Update voortgang/aanpak Masterplan Lelylijn
11 juli	Concept rapportages: • Impact Lelylijn over 100 jaar • Eerste bevindingen Integrale gebiedsverdiepingen (4x) • Financieringsonderzoek
19 september	Concept Masterplan Lelylijn, fase 1
31 oktober	Vaststellen Masterplan Lelylijn fase 1
.. november	BO MIRT Masterplan fase 1 of een tussenrapportage Lelylijn
5 december	Vervolgstappen, doorkijk Masterplan Lelylijn fase 2

Bijlage: Governance-structuur

Sturingslagen

1. Stuurgroep Lelylijn

De Stuurgroep heeft als doel om strategisch te sturen en besluiten over de producten van het projectteam, ter voorbereiding op BO-MIRT. De Stuurgroep stelt strategische kaders vast en is verantwoordelijk voor besluitvorming over kernvraagstukken, de Stuurgroep bewaakt de voortgang en resultaten.

2. Directeurenoverleg Lelylijn

In het DO worden de producten die door het Projectteam Lelylijn zijn opgesteld, vastgesteld en zo nodig doorgeleid naar de Stuurgroep Lelylijn (al dan niet voorzien van ambtelijk advies). De door het Projectteam opgestelde producten dienen in beginsel langs het DO te lopen om geagendeerd te kunnen worden in de Stuurgroep.

3. Ambtelijk begeleidingsteam Lelylijn

De ambtelijke begeleidingsgroep Lelylijn heeft als taak om te reflecteren op producten die door het Projectteam-LL worden opgesteld en denken mee het team in lijn met de projectdoelen.

Deelnemers maken annotaties voor hun betreffende directeuren t.b.v. DO-Lelylijn. Mogen hun belangen op tafel leggen. Projectteam / Projectdirecteur kan adviezen van ABG naast zich neer leggen, maar zal dit gemotiveerd onderbouwen in lijn met de doelstellingen van het project. De ABG zal door het projectteam vroegtijdig worden ingeschakeld om verrassingen te voorkomen.

Parallele overlegvormen

1. Opdrachtgeversoverleg Lelylijn (OGO-LL)

Dit overleg geeft informele ambtelijke richting aan de Projectdirecteur. Het wordt ingeschakeld om de voortgang te borgen. De agenda wordt opgesteld door Projectdirecteur. Het OGO geeft akkoord op de agenda's van het Directeurenoverleg en de Stuurgroep.

2. Deltaplanoverleg

In dit overleg komen de projecten Nedersaksenlijn, Lelylijn en bestaand spoor samen. Dit bevordert de kennisuitwisseling en geeft ruimte om onderling af te stemmen.

3. Adviesgroepen

De bestaande Adviesraad wordt voortgezet, mogelijk aangevuld met een adviesgroep Wetenschap en/of een adviesgroep op een specifiek onderwerp als Natuur.

Uit Tweede Kamerbrief 24 december 2024 over Lelylijn en Nedersaksenlijn:

Inzet van het kabinet is erop gericht om de komende jaren voor de Lelylijn te werken aan een masterplan, dat meer zicht biedt op de langjarige ontwikkeling van het gehele gebied. Dit moet meer zijn dan alleen een vervolgonderzoek. Daarom moet er ook voldoende tijd voor uitgetrokken worden. Het gaat om zinvol uitzoekwerk dat voor elke fase relevant is. In het bestuurlijk overleg met de regio van 20 december hebben we afgesproken gezamenlijk aan dit masterplan vorm te geven. De bedoeling is dat met het masterplan Lelylijn wordt gekeken hoe de lijn ingebed kan worden in de ruimtelijke structuur van Nederland. Overigens zonder daarbij vooruit te lopen op keuzes, die in de MIRT-verkenning gemaakt worden; in de MIRT-verkenning is omgevingsparticipatie namelijk een belangrijk element om de inwoners ook te betrekken bij de keuzes die voorliggen.

Onderzoek naar brede welvaart zal een hoofdelement van het masterplan zijn. Uit het MIRT-onderzoek volgt verder dat een nadere verdieping op de ramingen in Groningen en Heerenveen noodzakelijk is. Ruimtelijk gezien is het voorts belangrijk om mogelijke woningbouw- en werkplekken in combinatie met stationslocaties in Emmeloord en Drachten verder uit te werken. Daarbij wordt tevens gekeken naar mogelijke fasering in de uitvoering. Ten slotte is een onderzoek naar financieringsmogelijkheden onderdeel van het masterplan. Vooral het uitzoeken van dit financieringsvraagstuk vraagt om grondig uitzoekwerk. Dat zal tijd gaan kosten. Daarbij zal (nader) gekeken moeten worden naar alle creatieve oplossingsrichtingen die ook in de afgelopen periode al genoemd zijn: zowel nationaal, regionaal als Europees en zowel publiek als privaat. Dit onderzoek zal moeten worden uitgevoerd zodat we zicht kunnen krijgen op de voldoende financiering die nodig is, om in de toekomst wel de stap naar een MIRT-verkenning voor de Lelylijn te kunnen zetten.