Zicht op de Lelylijn: samenvatting van de resultaten *(95% versie)*

22 Augustus 2024

Toelichting
In onderstaande tabel worden de belangrijkste effecten weergegeven. Per indicator zijn scores toegekend. Het betreft een (kwalitatieve) beoordeling vanuit het projectteam gebaseerd op de onderliggende onderzoeken. De effecten zijn te onderscheiden in: overwegend positieve effecten, gemengde effecten, overwegend negatieve effecten of geen effect. Alle effecten zijn herleidbaar; meer informatie over de effecten is te lezen in de bijbehorende hoofdstukken.

Legenda

Overwegend positieve effecten	
Gemengde effecten	
Overwegend negatieve effecten	
Geen effect	

Doelstelling 1: De Lelylijn als backbone voor de versterking van de economie van (Noordelijk) Nederland.

Indicator	**Effect**	**Score**
Economische effecten - Directe en indirecte effecten - Effecten naar clusters en sectoren	Directe effecten: - Substantiële werkgelegenheidsgroei, met name in Groningen en Leeuwarden - Extra banen als gevolg van extra woningbouw en extra inwoners - Extra vraag naar kantoren, bedrijventerreinen in gemengd stedelijk gebied - Ruimtelijke concentratie rond stations en in de stadscentra, minder daarbuiten - In totaal 27.500 extra banen als gevolg van de Lelylijn en bijbehorende gebiedsontwikkeling (t.o.v. autonome ontwikkeling: 62.000 extra banen zonder Lelylijn) - Meer banen en beter passende banen binnen bereik voor inwoners van de Noordelijke regio en de Randstad - De bouw van de Lelylijn en de bijbehorende gebiedsontwikkeling (tijdelijk hogere economische groei) Indirecte effecten: - Positieve agglomeratie-effecten in steden én tussen steden, wel bescheiden van omvang - Behouden en aantrekken van talent - Toename besteedbare inkomens - Brede welvaartseffecten (verminderen vervoersarmoede en instandhouding voorzieningenniveau)	

	Clusters/sectoren: - Kansen voor de vrijetijdseconomie - Bedrijfsleven en organisaties in Noordelijk Nederland kunnen makkelijker personeel aantrekken - Meer kennisuitwisseling (campussen) en versterking innovatieve clusters (water, gezondheid, circulariteit, agrofood, maakindustrie) - Concentratie kennisintensieve sectoren rondom stations	
Effecten op agglomeratiekracht en knooppuntontwikkeling	- Grote(re) plaatsen met een nieuw station zien hun regionaal BBP toenemen (Drachten, Emmeloord, en ook Heerenveen) - Agglomeratiekracht van Groningen – Leeuwarden en Amsterdam neemt toe - De overige steden profiteren van nabijheid grotere plaatsen met voorzieningen en banen (borrowed size effect) - Stations vormen (nieuwe) knooppunten en vergroten aantrekkingskracht steden	
Effecten op kleinere plaatsen zonder station	- Risico op verliezen bedrijvigheid door trek naar grotere stad met station - Meer banen en voorzieningen nabij	
Effect op bereikbaarheid van banen	- Meer banen binnen 45 min of een uur met OV - Door gebiedsontwikkeling komen er meer banen in de regio beschikbaar	
Effect op toerisme & recreatie	- Meer en betere bereikbaarheid van Noordelijk Nederland vergroot kansen voor en aantrekkingskracht op toerisme en recreatie	
Effect op Besteedbaar inkomen	- Positief vanwege (bereikbaarheid van) meer en betere banen en hogere huizenprijzen voor huizenbezitters - Jongeren verwachten duurdere huizen wat een negatief effect op het besteedbaar inkomen kan hebben	
Effect op goederenvervoer	- Goederenvervoer wordt niet onmogelijk gemaakt, vooralsnog weinig potentie op deze route	
Effect op landbouw en grondbeslag als gevolg van Lelylijn	- Aanleg Lelylijn vereist ruimte in zowel landelijk als stedelijk gebied	
Effect op landbouw en grondbeslag als gevolg van gebiedsontwikkeling	- Gebiedsontwikkeling en woningbouw meer geconcentreerd dan in een situatie zonder Lelylijn	

Doelstelling 2: De Lelylijn als een snelle en rechtstreekse betrouwbare spoorverbinding tussen Noordelijk Nederland en de Randstad (Groningen/ Leeuwarden – Lelystad), waarbij de bereikbaarheid in de Noordelijke regio's verbetert en een betere verbinding met Duitsland mogelijk wordt gemaakt.

Indicator	Effect	Score
(Gemiddelde) rijtijd tussen Noorden en de Randstad per OV/trein	Bundelingsalternatief - Groningen-Amsterdam Zuid: 70 à 83 minuten, afhankelijk van variant Heerenveen en aantal stops (winst 36 à 49 minuten)	

	- Leeuwarden-Amsterdam Zuid: 74 à 81 minuten, afhankelijk van variant Heerenveen en aantal stops (winst 40 à 47 minuten) Zuidelijk Alternatief - Groningen-Amsterdam Zuid: 87 minuten (winst van 32 minuten) - Leeuwarden-Amsterdam Zuid:80 minuten (winst 41 minuten) Afsluitdijkalternatief - Groningen-Amsterdam Centraal: 107 minuten (winst 17 minuten) - Leeuwarden-Amsterdam Centraal:78 minuten (winst 47 minuten)	
Vervoerwaarde (aantal ritten)	- Bundelingsalternatief: 35.000 - 52.000 ritten per dag, waarvan 19.000 - 26.000 nieuwe ritten per dag (t.o.v. referentiesituatie zonder Lelylijn) - Zuidelijk Alternatief: 28.000 ritten per dag, waarvan 10.000 nieuwe ritten per dag (t.o.v. referentiesituatie zonder Lelylijn) - Afsluitdijkalternatief: 17.000 ritten per dag, waarvan 7.000 nieuwe ritten per dag (t.o.v. referentiesituatie zonder Lelylijn)	
Bereikbaarheid in de regio	- Vooral het Bundelingsalternatief draagt bij aan betere verbindingen en kortere reistijden in de regio (Lelystad-Emmeloord: nu 40 minuten, straks 13 minuten en Drachten-Groningen: nu 45 minuten, straks 13 minuten IC, 18 minuten stoptrein) - Het Afsluitdijkalternatief en Zuidelijk alternatief dragen nauwelijks bij aan betere verbindingen binnen de regio. - Alle alternatieven hebben de mogelijkheid tot 1 of meerdere nieuwe stations in de regio - De bereikbaarheid in de regio kan verder verbeteren als het onderliggend OV goed wordt aangetakt op de Lelylijn	
Robuustheid van het nationale spoornetwerk	- Met de Lelylijn ontstaat een tweede verbinding tussen Noordelijk Nederland en de rest van Nederland, waardoor bij storingen een gelijkwaardig alternatief mogelijk is	
Effecten op internationale (reistijd + robuustheid) verbinding(en)	- De verbinding Groningen - Bremen kan worden versneld met de Lelylijn - Het verwachte aantal reizigers is niet heel groot - Uit de analyse van reizigersaantallen blijkt dat er meer potentie is voor een internationale verbinding richting het zuiden, vanuit Groningen en de noordelijke provincies naar Antwerpen, Brussel en verder naar Frankrijk.	

Doelstelling 3: De Lelylijn zorgt voor een betere ontsluiting van de huidige woningbouw en verwachte groei van de woningbouw die gepaard kan gaan met realisatie van de Lelylijn.

Doelstelling 4: De Lelylijn draagt bij aan het dichter bij elkaar brengen van regio's in Nederland (en zorgt ook binnen de Noordelijke regio voor een betere bereikbaarheid).

Indicator	Effect	Score
Extra aantallen woningen met komst Lelylijn	- In totaal 92.500 extra woningen als gevolg van de Lelylijn en bijbehorende gebiedsontwikkeling (bovenop autonome ontwikkeling tot 66.000 woningen)	
Effecten op de woningmarkt	- Grond- en huizenprijzen stijgen door een veelheid aan oorzaken: krapte, mismatch, bouwtekort en plaatswaarde. Door de aanleg van Lelylijn zal de plaatswaarde stijgen, met als gevolg een (lichte) opwaartse druk op huizenprijzen - De (extra) stations in Emmeloord, Drachten en waarschijnlijk Heerenveen komen waarschijnlijk buiten de bestaande kernen te liggen vlakbij de snelweg. Deze locaties bieden de ruimte tot flinke gebiedsontwikkeling en woningbouw. Daarom is hier veel potentie. - Door waardestijging vastgoed ontstaat de mogelijkheid tot herstructurering binnen de kernen. Dit is vooral voor Drachten en Heerenveen relevant. - Een stijging van de huizenprijzen leidt tot meer woningbouw en geeft inwoners meer mogelijkheid om te verhuizen binnen en buiten de regio, dit leidt tot meer dynamiek op de woningmarkt. - Negatief effect: jongeren en niet-huizenbezitters kunnen moeilijker aan een huis komen. Huizenprijzen kunnen (licht) stijgen in plaatsen met een station	
Effect tevredenheid woning en leefomgeving	- Meer keuzevrijheid t.a.v. wonen en werken door betere verbindingen - De bereikbaarheid van voorzieningen/voorzieningenniveau neemt toe - Gemeenschap, lokale (sport)voorzieningen blijven behouden	
Effect balans wonen & werken	- Prettiger werk, prettiger wonen door meer keuze en meer voorzieningen	
Effect op verhuisbewegingen	*Later aanvullen*	
Effect op voorzieningenniveau	- Voorzieningen in stedelijke gebieden met stations nemen toe of worden behouden - Voorzieningen in stedelijk gebied beter bereikbaar - Voorzieningen in dorpen en kleine kernen kunnen mogelijk behouden blijven door extra woningbouw - Voorzieningen kunnen ook afnemen door concentratie in omliggende kernen, maar blijven dan nog wel bereikbaar	
Effect op onderliggend OV	- De aanleg van de Lelylijn zorgt voor toename en verbetering van treinverbindingen. - Dit heeft een effect op het busverkeer, meer treinreizigers betekent meer voor/na transport - Parallel lopende buslijnen tussen steden zullen worden verlaagd in frequentie - (Extra) Buslijnen naar (nieuwe) stations nodig - Effect op busconcessies nader te onderzoeken, vanwege tweeledig effect:	

	○ Extra OV-reizigers betekent extra opbrengsten voor busvervoerders ○ Door het omlaag brengen van frequenties neemt het aantal reizigers op deze lijnen af	
Effect op verkeersveiligheid	- Verkeersveiligheid op bestaand spoor blijft gelijk - De nieuwe spoorlijn bevat geen overwegen - Aanbod treinvervoer neemt toe, trein is veiliger dan auto	

Doelstelling 5: de Lelylijn draagt bij aan het bevorderen van een duurzame vervoerswijze en daarmee de klimaatdoelen

De verwachting is ook dat het project zal bijdragen aan duurzaamheid, reductie van fijnstof en klimaatdoelen, zoals het stimuleren van milieuvriendelijke vervoerswijzen, met name treinvervoer boven auto en vliegtuig.

Indicator	Effect	Score
Effect op modal split	- Daling aantal autoritten (tot 3.500 per dag) - Aanbod duurzaam OV neemt toe	
Geluid en trillingen	- Er zal sprake zijn van een toename in geluid en trillingen	

Randvoorwaarden: Het project Lelylijn houdt rekening met een optimale natuurinpassing van de Lelylijn; Het behouden van voldoende rust en open ruimte is een randvoorwaarde bij de aanleg van de Lelylijn.

Indicator	Effect	Score
Effecten voor natuurgebieden	- Doorsnijding natuurgebied: ○ Bundelingsalternatief: Natura-2000 4.1 km, NNN 11.5 km ○ Zuidelijk Alternatief: Natura-2000 ondergronds, NNN 6.1 km ○ Afsluitdijkalternatief : Natura-2000 33 km, NNN 5 km - Mitigatie en compensatie kunnen deze effecten kleiner maken. - Mogelijk zijn hier meekoppelkansen waardoor de situatie lokaal kan verbeteren	
Ruimtebeslag Lelylijn	- 84 - 123 km nieuw spoor - Ruimtebeslag van openbaar vervoer (en actief voor- en natransport) is lager dan het ruimtebeslag van autoverkeer (wegen en parkeren)	
Ruimtebeslag gebiedsontwikkeling	- Meer geconcentreerde gebiedsontwikkeling bij de grotere kernen met station (wonen en werken) leidt tot een minder groot ruimtebeslag op natuur en landbouw	

Kosten en Dekking

Een belangrijke voorwaarde om eind 2024 een go/no-go besluit voor de MIRT-verkenning Lelylijn te kunnen nemen is zicht op voldoende financiële dekking voor de realisatie van de Lelylijn. Binnen het project zal inzichtelijk worden gemaakt wat de kosten en baten van de infrastructuuroplossing en mogelijke gebiedsontwikkeling zijn.

Investeringskosten	- Bundelingsalternatief: pm - Zuidelijk alternatief: pm - Afsluitdijkalternatief: pm
Exploitatiekosten	- Bundelingsalternatief: pm - Zuidelijk alternatief: pm - Afsluitdijkalternatief: pm