Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> 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.

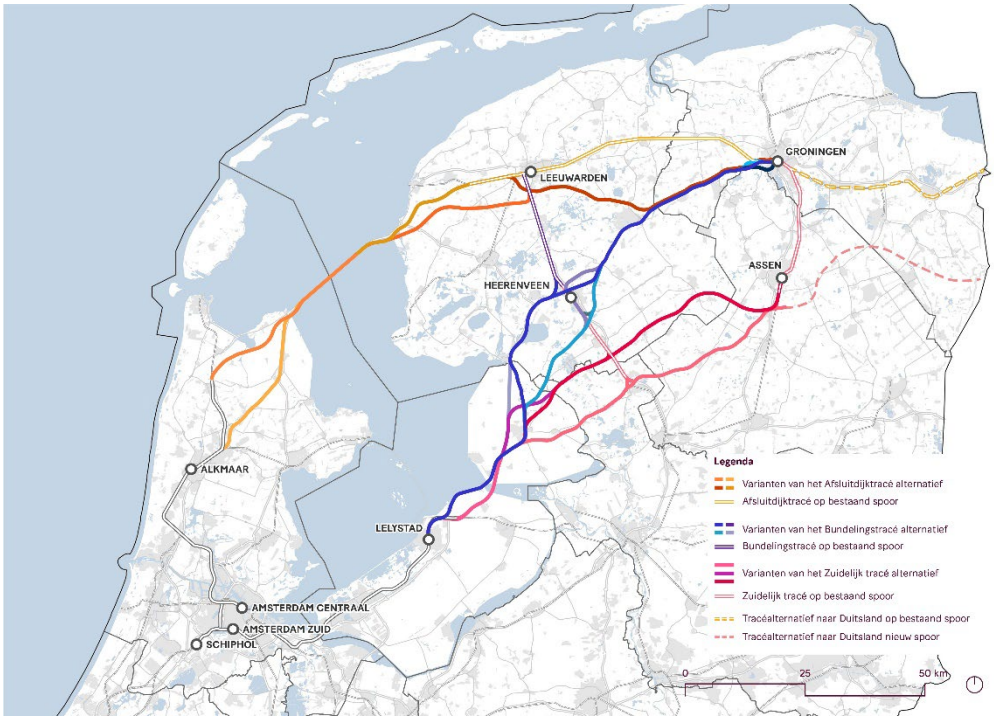
Deltaplan voor Noordelijk Nederland
De MIRT-onderzoeken zijn onderdeel van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland. In het Deltaplan wordt ook een onderzoek uitgevoerd naar de verbetering van de bereikbaarheid van Noordelijk Nederland via het bestaande spoor. Daarnaast wordt in het Deltaplan zelf gewerkt 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.



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 houtskoolschets[1] 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.

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 schaalsprong 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. *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

[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.

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.

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 Molen[2], Van Ginneken en Alkaya[3] 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 bondsre-gering 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 deelstaatniveau, 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.

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 Hoogezand 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 vooralsnog 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 werksporen: 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.

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.

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 volgend 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 benodigd 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