

# Q&A Bouwstenen - Bouwstenen voor Noordelijk Nederland (NNL)

## Aanleiding en inhoud Deltaplan NNL

### 1. Waarom is er een Deltaplan NNL en wie zijn de afzenders?

De aanleiding voor het Deltaplan Noordelijk Nederland zijn de volgende Kamermoties:

- Motie Amhaouch c.s. (17-12-2020): verzoekt de regering om in samenwerking met de vier noordelijke provincies een Deltaplan van en voor het Noorden op te stellen, waarbij de Lelylijn een belangrijk onderdeel is en de hoofdcontouren vóór 1 mei 2021 met de Tweede Kamer te delen;
- Motie Terpstra/Amhaouch (9-11-2020): verzoekt de regering bij onderzoeken naar de Lelylijn substantiële woningbouw langs het tracé toe te voegen;
- Motie Van der Graaf/Ziengs (4-12-2018): verzoekt de regering de ambitie van reistijdverkortings tussen de landsdelen, in het bijzonder tussen Noord-Nederland en de Randstad, te prioriteren in het Toekomstbeeld OV en in kaart te brengen hoe minstens 30 minuten reistijdverkortings van en naar Noord-Nederland richting 2030 kan worden gehaald.

Onderhavig deel A van het Deltaplan is tot stand gekomen door samenwerking tussen de provincies Groningen, Drenthe, Flevoland en Fryslân, de betrokken gemeenten Groningen, Assen, Leeuwarden en Emmen en de noordelijke waterschappen. Deel A wordt nu aangeboden aan het kabinet in de vorm van een uniek regio-bod.

### 2. Waar gaat het 'Deltaplan NNL' over?

Het Deltaplan NNL gaat over de bijdrage die Noordelijk Nederland kan leveren aan het duurzaam verdien- en groeivermogen van Nederland (door het landelijk benutten van sterke Noordelijke clusters) en aan extra woningbouw (met ruimte en schone lucht) ter verlichting van de verstedelijkingsdruk in de Randstad. Functioneel is het 'Deltaplan NNL' - deel A:

- Onderdeel reactie van de regering op hetgeen de Tweede Kamer vraagt;
- Onderbouwing van nut en noodzaak van een schaa sprong in het OV;
- Aanbod van Noordelijk Nederland t.b.v. de kabinetsformatie/ het Regeerakkoord.

### 3. Waaruit bestaat het Deltaplan NNL?

Het Deltaplan Noordelijk Nederland dat de regering gaat aanbieden aan de Tweede Kamer bestaat uit drie onderdelen:

- Deel A: het noordelijke verhaal, dus het bod van Noordelijk Nederland, dat samen met de opzet van deel B vóór 1 mei wordt gestuurd (streefdatum, gevraagd in de motie);
- Deel B: een verdiepend onderzoek / validatie naar o.a. verandering in woon- werkvraag in Noordelijk Nederland door investeringen spoorinfra; het Rijk doet dit onderzoek samen met Noordelijk Nederland;
- Deel C: Gezamenlijke conclusies over een vervolg op basis van beide vorige onderdelen;

Als eerste wordt dus naar de Tweede Kamer opgeleverd dit deel A + en de gezamenlijke onderzoeksopzet voor deel B. Dit vormen de hoofdcontouren van het Deltaplan. Daarna worden de onderdelen B en C opgeleverd.

#### 4. Hoe gaat het vervolgonderzoek vorm (deel B) krijgen?

Deel B valideert de cijfers en veronderstellingen in deel A. Het is een verdiepend onderzoek naar de brede effecten van de investeringen in deel A. Hiervoor is een nieuwe vorm van Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) nodig, in die zin dat ook en vooral de ruimtelijk-economische effecten en effecten op brede welvaart meegenomen moeten worden. In een plan waarin we trendbreuken beogen, echte transities, met disruptieve ontwikkelingen en schaalessprongen. De huidige MKBA-systematiek werkt echter met elasticiteiten uit het verleden en is gericht op spoorprojecten tot ca. 50 km en. Het Deltaplan gaat om een andere orde van grootte. Alleen al de Lelylijn betreft een veel grotere schaalessprong met een nieuwe spoorlijn van 130 km. Ook de lange-termijn effecten van snel en beter bestaand spoor en de aanleg van de Nedersaksenlijn als nieuw structurerend element voor ontwikkelingen in Noordoost Nederland vragen om een nieuwe MKBA-systematiek. Ook moeten in deze MKBA de grensoverschrijdende effecten van de Lelylijn worden meegenomen als missing-link in de corridor Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg-Scandinavië. Maar bovenal moet het gezamenlijke effect van het hele investeringspakket als geheel worden onderzocht.

### Uitgangspunten

#### 1. Hoe staat Noordelijk Nederland er nu voor?

Enerzijds is er demografische en sociaaleconomische zorg: (sterke) krimp van de bevolking, vergrijzing en ontgroening. Dat werkt door op tekorten in de arbeidsmarkt en zonder kentering is dat problematisch. Anderzijds heeft Noordelijk Nederland de potentiële economie van de toekomst. Die is nu al volop in ontwikkeling en wil graag z'n vleugels uitslaan. Met o.a. watertechnologie, waterstof, agrofood en circulaire economie, waarin we koploper in zijn. Onze inventieve clusters schreeuwen om gebruikt te worden, ten faveure van heel Nederland. Dat vraagt om goede aansluiting, ook fysiek. Maar de verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland per spoor is slecht: omslachtig, langzaam en kwetsbaar. Al ca. 100 jaar is de reistijd nagenoeg hetzelfde. Het is een ommelandse reis tussen de Randstad naar Noord-Nederland, met als enige toegangspoort en tegelijk knelpunt Zwolle, dat er gemiddeld 9 uur per week uit ligt.

#### 2. Hoe kan Noordelijk Nederland bijdragen aan de nationale woningbouwopgave?

Noordelijk Nederland (incl. Flevoland) zet reeds in op de bouw van ca. 100.000 woningen tot 2040. Maar met goede en snelle OV-verbindingen kunnen we 320.000 woningen realiseren! Met een leefkwaliteit en bouwsnelheid die volop profiteert van de ruimte en schone lucht. Noordelijk Nederland wil graag deze zeer forse bijdrage leveren aan de woningbouwopgave van Nederland. Bijdragen boven op de autonome groei: Fryslân: 45.000, Groningen 50.000, Drenthe 45.000 en Flevoland 80.000. Wij willen en kunnen dit doen met volle aandacht voor klimaat (energieneutraal), adaptatie, circulariteit en met behoud van de hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit in de noordelijke provincies. Doordat de Noordelijke steden een verbeterde positie in het Stedelijk Netwerk Nederland krijgen, nemen ook de bijbehorende ontwikkelingsmogelijkheden sterk toe.

#### 3. Waaruit bestaat het spoorpakket?

Om het Deltaplan uit te voeren en de noordelijke bijdrage aan de woningbouwopgave en het economische groeipotentieel te realiseren, is uitstekende (inter)nationale en (inter)regionale bereikbaarheid noodzakelijk. Een drietal samenhangende investeringen in het spoor is noodzakelijk voor verbeterde bereikbaarheid:

Deltaplan Noord-Nederland: Drie Sporen Aanpak	
	kosten in mld
Lelylijn	6,5
Verbetering bestaand spoor	2
Nedersaksenlijn	1
<b>TOTAALPAKKET</b>	<b>9,5</b>

*De Lelylijn* is de drager van een verbeterde (inter)nationale bereikbaarheid van Noordelijk Nederland. Deze verbinding van landsdelen zorgt voor een landelijke schaa sprong in spreiding van werk, wonen en welvaart en levert een buitengewoon grote bijdrage aan het duurzaam verdienvermogen van Nederland. Bovendien is de Lelylijn een belangrijke schakel in de toekomstige spoorverbinding Amsterdam – Groningen – Bremen, Hamburg – Scandinavië. Ten slotte is de aanleg van deze nieuwe verbinding een oplossing voor de kwetsbaarheid van de flessenhals tussen Zwolle en Meppel. Een tweede toegangspoort naar Noord-Nederland is ook daarom noodzakelijk.

*Verbetering bestaand spoor* tussen Zwolle-Groningen/ Leeuwarden en Zwolle-Emmen is noodzakelijk om Noordelijk Nederland al op zo kort mogelijke termijn, via de Hanzelijn, sneller en betrouwbaarder te verbinden met de Randstad en met andere regio's in ons land. Dit maakt hoogfrequente en versnelde (regionale) treinen mogelijk op de verbindingen Groningen/ Leeuwarden via Zwolle naar Lelystad en Almere, alsmede tussen Zwolle-Emmen. De verbeteringen leiden ertoe dat bijvoorbeeld Assen ruim 20 minuten dichterbij de Randstad komt te liggen.

*De Nedersaksenlijn* dient ten behoeve van een sterk verbeterde regionale bereikbaarheid. Deze lijn is een 'game changer' voor de regionale economie en de regionale bereikbaarheid van Noordoost-Nederland. De Nedersaksenlijn verbindt Enschede via Emmen direct met Groningen, inclusief een verbinding met het Duitse spoornetwerk. In combinatie met de verbindingen over het bestaande spoor ontstaat op deze wijze een goed dekkend regionaal netwerk.

#### 4. Sinds wanneer zijn er 4 noordelijke provincies? (of alle vragen die daarop lijken)

Flevoland heeft door haar ligging een verbindende functie tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland. Samenwerking met de drie noordelijke provincies biedt kansen op het gebied van bijvoorbeeld smart mobility, agrofood en waterstof. Er spelen in de vier provincies gedeelde belangen rond mobiliteit en het bouwen van extra woningen om de woningnood in Nederland op te lossen. De ontsluiting van gebieden in Flevoland zonder spoor door de Lelylijn - en de kansen daarmee gepaard - speelt daarbij eveneens belangrijke rol.

#### 5. Q Waarom staat in het plan dat jullie ook pleiten voor de IJmeerlijn, maar zien we die niet terug bij wat dit plan kost?

De bereikbaarheid tussen Amsterdam en Almere is belangrijk, ook voor de Lelylijn. Maar de afspraken daarover worden gemaakt tussen rijk en de regio Amsterdam.

## Financiering

### 1. Is het niet wat veel van het goede? Drie dure, parallele sporen?

Nee, het is een noodzakelijke investering in de toekomst van het land en van essentieel belang voor een geheel landsdeel. Het rendement is enorm. Het is bovendien een investering in de OV-bereikbaarheid binnen Noordelijk Nederland, waar de afstanden relatief groot zijn. Bovendien is de huidige enkele spoorverbinding boven Zwolle uiterst kwetsbaar: parallele tracés zijn noodzakelijk.

### 2. Hoe gaan we dit betalen? Is dit pakket wel financieerbaar?

Jazeker, en ook terecht. Want de investering verdient zichzelf terug, dat is een belangrijke voorwaarde. Spoor aanleggen is inderdaad kostbaar maar ook zeer waardevol. Daarvoor zijn diverse financieringsmogelijkheden mogelijk, waaronder:

- het Nationaal Groeifonds,
- EU-subsidies vanwege de berekenis voor het internationale netwerk,
- inzet besparingen of juist inkomsten op de extra woningbouw,
- tressury-opbrengsten op de lening kapitaalmarkt tbv Groeifonds
- besparingen door innovatieve klimaatadaptatie,
- financiering uit markt (investeringen en exploitatie),
- cofinanciering door regionale overheden
- beperkte langjarige reserveringen uit de begroting.

### 3. Wat zijn de kosten en de baten?

De investeringen in de spoorinfrastructuur zijn geraamd op eenmalig 9,5 miljard euro. Daarvan 6,5 miljard voor de Lelylijn, 2 miljard voor verbeteringen in bestaand spoor en 1 miljard voor de Nederlandsaksenlijn. De baten wegen royaal op tegen de investeringen. Deze investeringen in OV-bereikbaarheid zijn een zeer belangrijke voorwaarde voor benutting van het economische potentieel van Noordelijk Nederland. Alleen al het op gelijk niveau brengen van de toegevoegde waarde per hoofd der bevolking betekent dat de regionale productie van goederen en diensten groeit met zo'n €24 miljard per jaar. Dus zelfs in de heel conservatieve schatting dat deze investeringen maar 10% van dit additioenele potentieel teweeg brengt, dan gaat het om 2,4 miljard per jaar aan extra toegevoegde waarde, en renderen de investeringen in 4 jaar tijd.

Berekening: €11.274 (verschil in Bruto Regionaal Product (BRP) tussen Nederland en Noordelijk Nederland) x 2.140.375 (aantal inwoners Friesland, Groningen, Drenthe en Flevoland)= €24.131.477.750,- (getallen 2019), dus ruim €24 miljard p/j potentieel BRP.

### 4. Wat als het Rijk keuzes gaat maken? Cherry-picking? Want er is niet geld voor alles

Het gaat om een totaalpakket, samenhangende investeringen voor een heel landsdeel die je niet los van elkaar kunt zien. Dan verlies je op de wederzijdse versterking binnen het pakket. Alleen het pakket als geheel zorgt ervoor dat het Noorden fundamenteel beter bereikbaar wordt, en daarmee aantrekkelijker voor vestiging van zowel bedrijven als burgers, met een logische economische groei tot gevolg.

## Specifiek Lelylijn

### 1. Hoeveel reistijdwinst levert de Lelylijn?

Door de Lelylijn worden Groningen, Heerenveen, Drachten, Emmeloord, Lelystad en Leeuwarden – als ook de omliggende regio – veel sneller onderling verbonden en met de rest van Nederland. Deze nieuwe verbinding levert binnenlands een reistijdwinst tot 40 minuten van en naar de Randstad op. Zo gaat de reistijd van Amsterdam-Zuid naar Leeuwarden terug van twee uur naar één uur en een kwartier. Voor Groningen naar anderhalf uur.

### 2. Wordt de Lelylijn ingediend voor het Nationaal Groeifonds?

Nu de concept-wettekst Nationaal Groeifonds er ligt, is helder dat de Lelylijn exact past bij de criteria van het Groeifonds. De aanvraag gaan we indienen voor de tweede tranche van het Nationaal Groeifonds. Met de uitkomsten in het Deltaplan en de resultaten van Deel B/C van het Deltaplan zijn dan zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve onderbouwing op orde. Wij streven ernaar deze aanvraag rond de zomer 2021 gereed te hebben. Bedenk daarbij dat investeringen nodig zijn ook buiten de Randstad. Een uitgangspunt van de NOVI, dat sterk nadruk legt. Ook voorzitter Deijsselbloem van de adviescommissie groeifonds heeft dit recentelijk benadrukt en heeft opgeroepen te komen met initiatieven buiten de Randstad.

### 3. Wat betekent de Lelylijn internationaal?

De Lelylijn is de missing-link in de corridor Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg-Scandinavië. De Lelylijn resulteert in een veel betere aansluiting met de steden in Noord-Duitsland, van groot belang bijvoorbeeld op het gebied van kennisindustrie. Hamburg en Bremen hebben inmiddels hun adhesie betuigd aan de komst van de Lelylijn. Ook de deelstaat Niedersachsen is zeer positief. Zij zien de Lelylijn als belangrijke schakel in de corridor Noord-Nederland-Duitsland-Scandinavië. De Tweede Kamer heeft eerder met de motie Dijkstra steun uitgesproken voor toevoegen van de lijn Amsterdam-Groningen-Hamburg aan het Europese hoofdcorridor Ten-T

### 4. Hoe staat de Lelylijn er politiek voor?

De Lelylijn staat in 11 verkiezingsprogramma's inclusief die van de grootste partijen. Politiek wordt het nut en de noodzaak van de Lelylijn nadrukkelijk gezien en erkend. De Lelylijn verbetert de robuustheid van het spoor netwerk aanzienlijk en zorgt door verbinding van de regio's dat de kracht van de regio's veel beter kan worden benut. De Lelylijn moet in het Regeerakkoord en er moet zo snel mogelijk worden besloten tot de aanleg. De wettelijke MIRT-procedures moeten uiteraard worden doorlopen. De Lelylijn moet er over 10 jaar kunnen liggen (zie andere vergelijkbare spoorlijnen die in 7 jaar en goedkoper dan begroot zijn aangelegd).

### 5. Wat verwacht u van de Tweede Kamer?

Het ministerie denkt hard mee, maar het tempo moet erin blijven. De Lelylijn staat in alle verkiezingsprogramma's, dit betekent dat deze spoorlijn een hoge politieke prioriteit heeft en er algehele erkenning is van het belang van de Lelylijn. De tweede tranche van het groeifonds is uitermate geschikt om de Lelylijn binnen 10 jaar te realiseren. Wij hopen en verwachten dat de Tweede Kamer actief meekijkt en er mede voor zorgt dat rond de zomer de resultaten van het validatie-onderzoek van het Deltaplan (deel B) gereed zijn, zodat we op tijd zijn voor de tweede ronde van het Groeifonds.

## 6. Kunt u de constatering in het Deltaplan over de positieve effecten van de Lelylijn goed onderbouwen?

Jazeker! Wij gaan een brede Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uitvoeren omdat de huidige MKBA-systematiek lastig toepasbaar is voor een schaa sprong-project als de Lelylijn die een trendbreuk zal bewerkstelligen. Daarom is het heel goed dat de Memorie van Toelichting van de concept-Wet Nationaal Groeifonds nadrukkelijk aangeeft dat naast de (klassieke) kwantitatieve methodes ook en vooral met kwalitatieve methodes het effect van het project op het verdienvermogen en bruto nationaal product-effect inzichtelijk kan worden gemaakt. De MvT stelt dat geen mogelijkheden moeten blijven liggen om grote economische kansen te creëren door alleen enkel voorstellen die gemakkelijk kwantificeerbaar zijn te honoreren. Wij zijn er van overtuigd dat we met de juiste methodes de aanvraag kunnen onderbouwen. Dit past ook bij de oproep van de Tweede Kamer om vooral in te zetten op de Brede Welvaart van heel Nederland en met het groeifonds te kiezen voor projecten die niet uit de bestaande begroting gefinancierd kunnen worden. Daarnaast zet de Tweede Kamer ook nadrukkelijk in op regionale spreiding van inzet van de middelen. De verbinding van meerdere landsdelen door de Lelylijn en de toekomstige kansen op doortrekken naar een internationale verbinding richting Noord-Duitsland en Scandinavië past hier perfect bij. Eerder heeft de Tweede Kamer nog uitgesproken dat dit tracé Amsterdam-Scandinavië nadrukkelijk onderdeel zou moeten zijn van Europese Ten-T-corridor.

## 7. Waarom moet de Lelylijn opgenomen worden in het Nationaal Groeifonds?

De Lelylijn is het enige echte nationale schaa sprong-project dat wordt ingediend bij het groeifonds, waarbij de nationale uitdagingen op gebied van krimp in Noord-Nederland en drukte in de Randstad en eerlijke verdeling woningmarkt, arbeidsmarkt en verbetering vestigingsklimaat voor bedrijven kan worden gerealiseerd. Dit project betekent dé doorbaak en schaa sprong die noodzakelijk is voor Nederland. Hiermee wordt een grote bijdrage geleverd aan het duurzaam verdienvermogen van Nederland en een grote bijdrage aan de brede welvaart in Nederland. Dit betekent een betere en eerlijke verdeling van werken en wonen.

## 8. Hoe staat de Lelylijn ten opzichte van de andere infra projecten voor het groeifonds?

De Lelylijn is het enige schaa sprong-project, de overige zijn regionaal/lokaal zoals doortrekken van de NoordZuidlijn, die ook minder hoog scoort op de bijdrage aan de doelstellingen Toekomstbeeld OV 2040 en nu ook nog geen positieve beoordeling heeft gekregen in het groeifonds, in die zin dat huiswerk moet worden gemaakt.

## 9. Hoe scoort de Lelylijn in Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040?

De Lelylijn komt verrassend goed en boven verwachting uit het onderzoek dat is uitgevoerd door ProRail in opdracht van het ministerie van IenW in Toekomstbeeld OV 2040.

## 10. Op welke onderdelen scoort de Lelylijn hoog in het onderzoek Toekomstbeeld OV?

De Lelylijn scoort hoog op de inhoudelijke doelstellingen van het Toekomstbeeld OV. Met name verbetering robuustheid, verbinding landsdelen, regionale bereikbaarheid, verstedelijking en vervoerswaarde.

## 11. Waarom staat de Lelylijn niet in menukaart 0 Robuuste Basis van de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040?

Dat heeft ons ook zeer verbaasd. De Lelylijn is in de Ontwikkelagenda TKBOV 2040 opgenomen in menukaart 'Versnelling naar de landsdelen'. Het Ministerie IenW heeft menukaart 0 'Robuuste Basis' als randvoorwaardelijk bestempeld. Gezien het feit dat de Lelylijn inhoudelijk hoger scoort dan bepaalde onderdelen in menukaart 0, zou het logisch zijn geweest dat de Lelylijn ook in menukaart 0 zou zijn opgenomen. Uit het achterliggend onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat de Lelylijn hoger scoort

dan het doortrekken van de Noord-Zuidlijn op de criteria: verbinding landsdelen, regionale bereikbaarheid, verstedelijking en robuustheid van het netwerk. zie staafjes-overzicht hieronder.

Ons inziens moet de Lelylijn dan ook geprioriteerd worden in de uitvoering van de Ontwikkelagenda. In de drie bestuurlijke overleggen met de staatssecretaris van IenW over de Ontwikkelagenda in 2020 heeft Noord-Nederland aangegeven dat de randvoorwaardelijkheid van Menukaart 0 Robuuste Basis in die zin onterecht is, nu hierin zaken zijn opgenomen die minder hoog scoren op bijdrage aan de doelstellingen van Toekomstbeeld OV dan de Lelylijn. Noord-Nederland is uiteindelijk akkoord gegaan met de Ontwikkelagenda omdat in de begeleidende brief is aangegeven dat zaken die niet afhankelijk zijn van menukaart 0 tegelijk gestart kunnen worden. Dit is het geval met de Lelylijn, die is nergens anders van afhankelijk, zo blijkt ook uit de Ontwikkelagenda.

Vergelijking resultaat Lelylijn en Doortrekken NoordZuidlijn in het onderzoek uitgevoerd door ProRail in opdracht van het ministerie van IenW voor de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040

(bron: onderzoek Toekomstbeeld OV 2040, 2021):

