



gemeente
NOORDOOSTPOLDER

Procesvoorstel Lelylijn

Tracé en Station in gemeente Noordoostpolder

Portefeuillehouder: R.T. De Groot
Contactpersoon: D. Weda

Startnotitie Lelylijn
Versie: 1.0

Datum: Februari 2023

Inhoud

1. Aanleiding en doel MIRT-onderzoek Lelylijn	3
1.1 Aanleiding MIRT-onderzoek Lelylijn	3
1.2 Doel.....	3
2. Scope & aanpak.....	4
3. Planning en Resultaten.....	5
3.1 Opgaves.....	5
3.2 Inventarisatie en onderzoek.....	6
4. Organisatie en Financieel kader	7
4.1 Interne Projectorganisatie	8
4.2 Besluitvorming	9
4.3 Financieel kader.....	9
5. Risico's en vervolgstappen.....	10
5.1 Risico's.....	10
5.2 Vervolgstappen	11

1. Aanleiding en doel MIRT-onderzoek Lelylijn

In 2007 is de Zuiderzeelijn afgeblazen, daarmee ging een tweede initiatief voor een spoorverbinding langs Emmeloord niet door, eerder al in de jaren '90. In 2020 ontstond een derde initiatief: de Lelylijn. In 2023 start het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn, waar in het najaar van 2024 een conclusie uit getrokken moet worden.

Met dit Procesvoorstel Lelylijn wordt inzichtelijk gemaakt welke opgaven en keuzes op ons pad komen, hoe we intern de projectorganisatie opzetten en hoe we gaan en willen bijdragen aan het MIRT-onderzoek vanuit Rijk-Regio.

1.1 Aanleiding MIRT-onderzoek Lelylijn

Naar aanleiding van de motie Amhaouch (7 december 2020) hebben provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland, gemeenten Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden in 2021 het Deltaplan voor Noordelijk Nederland opgesteld en onderzoek laten doen naar de haalbaarheid van gewenste ontwikkelingen rondom bereikbaarheid en woningbouw. Onder dit Deltaplan staan meerdere pijlers. Dit zijn onder andere de Lelylijn, de Nedersaksenlijn en het versterken van bestaand spoor. In het coalitieakkoord van 2021 zijn middelen opgenomen om de Lelylijn aan te kunnen leggen in het kader van het Deltaplan voor het Noorden. In mei 2022 is de Lelylijn aangewezen als NOVEX gebied en op 16 juni 2022 hebben het Rijk (IenW, BZK en EZK) en de regio Noordelijk Nederland op het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving afgesproken te starten met het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)-onderzoek Lelylijn.

Dit MIRT-onderzoek vormt de basis voor een nog deze kabinetsperiode te nemen startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar de Lelylijn. Hiervoor moet voor de Lelylijn:

1. Gefaseerd getrechterd worden van mogelijke naar relevante varianten,
2. Een voorlopige voorkeursvariant uitgewerkt zijn,
3. Met een betrouwbare kostenraming en,
4. Zicht zijn op minstens 75% van de financiering van deze voorlopige voorkeursvariant.

Het MIRT-onderzoek Lelylijn zet in op een integraal ontwikkelperspectief van:

- Economische structuurversterking,
- De verstedelijkingsopgave,
- Verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Hieronder kort het doel, de scope & aanpak vanuit het MIRT-onderzoek door het Rijk.

1.2 Doel

Doel van het MIRT-onderzoek is een integraal ontwikkelperspectief en de benodigde beslisinformatie voor een startbeslissing naar een MIRT-verkenning Lelylijn.

Het doel voor gemeente Noordoostpolder is te komen tot een integrale en onderbouwde voorkeursvariant voor tracé en stationslocatie die als input geldt voor het MIRT-onderzoek.

2. Scope & aanpak

Het MIRT-onderzoek is een breed geformuleerde opdracht. In deze startnotitie worden de belangrijkste onderdelen kort benoemd, meer informatie in Bijlage 2.

In het MIRT-onderzoek worden de mogelijke varianten voor de Lelylijn en samenhang met de Nedersaksenlijn, bestaand spoor en internationale spoorverbindingen onderzocht. Het gaat om een ontwikkelperspectief voor het Deltaplangebied. Waarbij infrastructuur een van de randvoorwaarden is voor het bouwen in noordelijk Nederland. Zo moeten woningbouw, werklocaties, onderwijs en economie belangrijke onderdelen worden van het onderzoek. Uiteindelijk moet het MIRT-onderzoek leiden tot een aantal hoofdvarianten. Voor deze hoofdvarianten wordt een kostenraming gemaakt. Op basis van deze kosten moet zicht zijn op 75% financiële dekking voor de voorkeursvariant. Deze dekking is een randvoorwaarde om te starten met het vervolgonderzoek: de MIRT-Verkenning. Het MIRT-onderzoek richt zich met name op de varianten. De daadwerkelijke specifieke uitwerking vindt plaats in de eventuele MIRT-verkenning met een plan-MER en NRD.

Er wordt gestuurd om circa 3 basisvarianten qua tracé te definiëren. De basisvarianten worden volledig uitgewerkt qua ontwerp en kostenraming. De uitwerking is modulair in baanvakken en stations(omgevingen). In die uitwerking is aandacht voor tracé (inclusief snelheid), bediening, halteplaatsen, samenhang met het landelijk netwerk en onderliggend OV en globale inpassing. Binnen de basisvarianten kunnen variaties worden beschouwd en deze zullen moeten worden onderbouwd.

Echter moeten de varianten aansluiten bij de hoofdvariant (primaire scope) van het MIRT-onderzoek met stationslocaties via Lelystad, Emmeloord, Heerenveen, Drachten naar Groningen. Voorziet een variatie hier niet in, dan zal deze niet gedetailleerd worden beschouwd in investeringskosten, maar wel in de afwegingen.

Het MIRT-onderzoek start met de volgende basisvarianten en relevante variaties:

Basisvarianten:

- Basisvariant 1: aansluiting op het Deltaplan
 - a. Gebundeld met A6/A7
 - b. Hoge baanvaksnelheden
 - c. Stations als gedacht in Deltaplan deel A&B (primaire scope)
- Basisvariant 2
 - a. Gebundeld met A6/A7
 - b. Lagere of gedifferentieerde baanvaksnelheden (bogen en krappe ruimte)
 - c. Meer tussenliggende stations
- Basisvariant 3
 - a. Geen bundeling A6/A7 met een meer zuidelijke ligging
 - b. Minder tussenliggende stations

Relevante variaties zouden er kunnen zijn voor:

Ontwerpvarianties voor tracé (ondergronds/kruising grote vaarwegen), hoogteligging en/of baanvaksnelheden, extra stations voor de IC treinen, extra stoptrein stations met interactie

onderliggend OV-systeem, Dienstregelingsvarianten, Internationale treinen en wel geen goederenvervoer.

Hoofdlijnen van het MIRT-onderzoek

Op hoofdlijnen ziet het onderzoek er als volgt uit:

- 1e fase; Inventarisatie en onderzoek
 - Schetsontwerpsessies infra en stationsomgevingen & eerste brede participatieronde
 - Vaststellen basisvarianten en relevante variaties
- 2e fase; analyse en synthese
 - Vergelijking, afweging en trechtering.
 - Voorlopige voorkeursvariant en kostenraming.

Participatie is een integraal onderdeel van dit MIRT-onderzoek. Het is de eerste keer dat inwoners op deze manier in de onderzoeksfase van een groot infrastructureel project betrokken worden.

Governance

De Lelylijn vergt, gelet op het grote projectgebied, een specifieke benadering voor wat betreft governance. De Lelylijn heeft een Stuurgroep en een opdrachtgeverschap Rijk-regio, beide op basis van vertegenwoordiging. Dit houdt in dat bestuurders, in de Stuurgroep, andere overheden vertegenwoordigen in de overlegstructuur. Daarbij wordt gewerkt met ambtelijke begeleidingsgroepen en kent het MIRT-onderzoek een eigen projectorganisatie met als projectdirecteur Stijn Lechner (zie Bijlage 1 voor de governance). De scope van de Lelylijn omvat uitgaande van bundeling rondom de A6/A7 tussen Lelystad en Groningen en Leeuwarden minimaal 3 provincies, 12 gemeenten en 3 waterschappen. Vertegenwoordiging van alle betrokken overheden in de stuurgroep leidt tot een onwerkbaar omvang. Daarom wordt een gelaagdheid in de aansturing en bestuurlijke betrokkenheid voorgesteld, één en ander ter nadere uitwerking. Een overzicht van de governance in Bijlage 1.

3. Planning en Resultaten

De opgave is groot, net als de kans van een spoorverbinding die voor ons ligt. Deze ontwikkeling is een middel om bij te dragen aan wonen, werken en draagkracht van Noordoostpolder met een betere bereikbaarheid. Gemeente Noordoostpolder zet zich in om in 2038 een spoorverbinding met station te hebben die ons nog beter verbindt met de rest van Nederland.

3.1 Opgaves

Het MIRT-onderzoek zal in twee jaar tijd moeten worden uitgevoerd. Dit betekent dat op korte termijn input vanuit de gemeente wordt verwacht over bepaalde voorkeuren. De Lelylijn geeft een opgave voor gemeente Noordoostpolder in de volgende aspecten:

- Tracé en stationsgebied
- Infrastructuur en bereikbaarheid
- Woningbouwopgave
- Werklocaties
- Voorzieningen

Daarmee kent het Lelylijn initiatief een belangrijke koppeling met onze Omgevingsvisie en het Programma Leefbaarheid en Wonen. Als gemeente hebben we een verkenning (Verkenning Groeiambities – Ruimtevolk) laten uitvoeren naar welke hoeveelheid woningen we redelijkerwijs kunnen toevoegen aan onze gemeente tot 2050. Uit de verkenning blijkt dat er kansen liggen om nieuwe inwoners aan te trekken van buiten onze gemeente, mits er een hoogwaardige OV-verbinding, zoals de Lelylijn, wordt aangelegd. Dit is een belangrijke randvoorwaarde om een groeiambitie van minimaal 5.000 extra woningen tot 2050 waar te kunnen maken. Bij het uitbrengen van ons bod aan de provincie Flevoland en bij het maken van afspraken met het Rijk is deze randvoorwaarde uitdrukkelijk aangegeven. Ook richting Regio Zwolle is dit een geluid dat we steeds laten horen. Een randvoorwaarde is voor de gemeente een hoogwaardige OV-verbinding, net zoals een betere bereikbaarheid van ons gebied. De Lelylijn zou hierin goed passen, waarbij deze spoorlijn als accelerator kan werken voor het bouwen aan onze samenleving.

3.2 Inventarisatie en onderzoek

We sluiten als gemeente aan bij het proces en aanpak van het MIRT-onderzoek. Daarmee start in 2023 de inventarisatie en onderzoek fase. Er worden ontwerpessies ingepland voor de varianten (tracés) en stationsgebieden. Om hier als gemeente onze keuzes duidelijk te maken dienen we die ambtelijk en bestuurlijk te onderbouwen. Met de koppeling tussen wonen, werken en het bouwen aan een samenleving. We knippen de interne aanpak op in 3 fases. We houden daarbij rekening met de drie basisvarianten vanuit het MIRT-onderzoek Lelylijn.

Fase 1: Gemeentelijke voorkeursvarianten tracé en stationslocatie (2023)

- Grip krijgen op twee varianten voor het tracé door de gemeente.
- Bepalen opties ligging station.
- Knelpunten (ketelbrug) en risico's van de varianten.
- Bepalen gemeentelijke voorkeursvariant.

Fase 2: Inpassing stationsgebied en voorkeursvariant(en) (2024)

- Gemeentelijke voorkeur ligging stationsgebied.
- Inpassing stationsgebied.
- Randvoorwaardelijke punten voor stationsgebied.
 - Infrastructuur (OV, Voet, Fiets, Auto)
 - Voorzieningen
 - Openbare ruimte

Fase 3: Bouwen aan een samenleving (aansluiting Programma Leefbaarheid en Wonen vanaf Fase 2)

- Gebiedsontwikkeling rondom station
- Woningbouwopgave minimaal 5.000 woningen
- Werklocaties

Fase 1 en 2 geven de inhoudelijke input die moet worden gedeeld met de Rijk-Regio projectorganisatie die het MIRT-onderzoek uitvoert. Zo kan dit meegenomen worden in de voorkeursvariant aanpak van het MIRT-onderzoek. Dit doen we in goed overleg en samenwerking tussen provincie Flevoland en gemeenten Urk, Lelystad en Dronten.

Fase 3 sluit aan bij het Programma Leefbaarheid en Wonen en richt zich op het bouwen aan een samenleving en hangt nauw samen met de woningbouwopgave. Meer informatie over deze procesaanpak is te vinden in 'Procesvoorstel Programma Leefbaarheid en Wonen'.

- Van belang is dat Fase 1 en 2 voor het overgrote deel vanuit de werkgroep Lelylijn komt. Echter is het zo dat voor dit MIRT-onderzoek er ook al ingezoomd wordt op de koppeling en onderbouwing van wonen, werken en bereikbaarheid. Het gaat dus om meer dan alleen voorkeursvarianten rondom tracé en stationslocatie. Onze input voor het MIRT-onderzoek rondom wonen, werken en bredere bereikbaarheid komt voort uit het Programma Leefbaarheid & Wonen. De koppeling tussen het Programma en het project Lelylijn is daarmee essentieel. Daarmee zal het organisatie breed ook tijd en input vragen om mee te denken over de Lelylijn.

De input en keuzes uit de genoemde fases zullen worden gebruikt om, na een eventuele startbeslissing vanuit het MIRT-onderzoek, voor gemeente Noordoostpolder te bepalen welke investeringen nodig zijn om voor te bereiden op de komst van de Lelylijn en daarmee de gekoppelde woningbouwopgave, economische versterking en voorzieningen. Het is hiervoor noodzakelijk om inzichtelijk te maken welke investeringen nodig zijn ter voorbereiding van de oplevering van het station(gebied) en de spoorlijn en wat er daarna nog aan investeringen nodig zijn. Dit zal een centrale vraag zijn na de eventuele startbeslissing in het najaar van 2024.

Omgevingsvisie 2050

We proberen zoveel mogelijk rekening te houden met onze omgevingsvisie (richtinggevend als kaderstellend) bij het kiezen van onze voorkeursvarianten. Echter zijn de eventuele tracé varianten nog moeilijk te vatten in de omgevingsvisie. Wel proberen we dit zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen in de beide te doorlopen processen van onze omgevingsvisie en dit procesvoorstel. Zowel in dit procesvoorstel en in de omgevingsvisie moet rekening worden gehouden met twee tracé varianten.

4. Organisatie en Financieel kader

Zoals in hoofdstuk 1 al kort benoemd, wordt er een projectorganisatie vanuit het Rijk opgezet om het MIRT-onderzoek uit te voeren. Deze projectorganisatie is de schakel tussen de Stuurgroep Lelylijn en de Ambtelijke begeleidingsgroep.

Naar verwachting neemt gemeente Noordoostpolder zitting in de Stuurgroep Lelylijn, waarbij Noordoostpolder ook bestuurlijk vertegenwoordiger zal zijn van andere gemeenten zoals bijvoorbeeld Urk, Dronten en Lelystad. Bovendien zijn we ambtelijk vertegenwoordigd in het begeleidingsteam en het Directeurenoverleg Lelylijn. Zitting in de Stuurgroep Lelylijn is voor onze gemeente van belang omdat:

- Een groot gedeelte van het tracé door onze gemeente loopt,
- Noordoostpolder nog geen treinverbinding heeft,
- Wij een grote woningbouwontwikkeling koppelen aan de Lelylijn.

We gaan via de Ambtelijke begeleidingsgroep van het MIRT-onderzoek onze input meegeven over voorkeursvarianten en stationslocatie en mede bepalen welke meekoppelkansen er zijn.

4.1 Interne Projectorganisatie

Het MIRT-onderzoek Lelylijn vraagt om inspanning en capaciteit van de gemeentelijke organisatie. Zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau. Met die gedachte zetten we een interne projectorganisatie op om bij te dragen aan het MIRT-onderzoek en de Stuurgroep Lelylijn. Verder willen we als gemeente goed voorbereid zijn op de kansen en ontwikkelingen die op ons afkomen als de Lelylijn in aanleg gaat.

De ambtelijke opdrachtgever is Arend van Dijk. Bestuurlijk opdrachtgever en portefeuillehouder is Burgemeester Roger de Groot. Na afronding van het MIRT-onderzoek en een startbeslissing tot een MIRT-verkenning wordt portefeuillehouder RO bestuurlijk aangehaakt: Toon van Steen.

Interne Stuurgroep

Om verwarring in de titel Stuurgroep te voorkomen maken we een splitsing in Stuurgroep Lelylijn, dit is de Stuurgroep vanuit Rijk-Regio, en de Interne Stuurgroep. Dit is de gemeentelijke Stuurgroep die toeziet op het project Lelylijn. Deelnemers van de Interne Stuurgroep zijn:

- Roger de Groot
- Arend van Dijk
- Dennis Weda
- Marjan Hazebroek

Projectorganisatie

De Lelylijn is een project waarbij meerdere expertises moeten aansluiten om een goede onderbouwing te geven van bepaalde keuzes. De Lelylijn start als MIRT-onderzoek waarbij focus ligt op Mobiliteit en Bereikbaarheid. Echter wordt er ook gekozen om in het MIRT-onderzoek de onderbouwing te zoeken voor wonen, werken en bereikbaarheid. Daarmee wordt de volgende projectorganisatie (Werkgroep) voorgesteld:

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| • Procesbegeleider/'Linking Pin': | Dennis Weda |
| • Programmamanager: | Marjan Hazebroek |
| • Lobby/Public Affairs: | Arnold Bloem |
| • Projectleider: | Gerbert Schaapman |
| • Planeconoom: | Gerjan Kamphuis |
| • Planoloog: | Klaas Haije de Jong |
| • Gebiedsregisseur: | Klaas Jan Loosman |
| • Adviseur Economische zaken: | Jacob Korterink |
| • Adviseur Infra: | Arjan Leijenhorst |
| • Stedenbouw: | Jakko Smit/ Arjen van den Berg |

Per fase kan de samenstelling worden aangepast. 'Communicatie' en 'Financiën' zijn vaste onderdelen bij de uitwerking van de fases.

Projectgroep Lelylijn Ministerie I&W

De gemeente is benaderd door de projectgroep Lelylijn vanuit het ministerie met de vraag of wij een

medewerker kunnen leveren die meedraait in de landelijke projectgroep. Gemeente Noordoostpolder gaat in op deze vraag en gaat naar verwachting begin maart iemand leveren voor deze projectgroep.

Externe stakeholders:

Tijdens het MIRT-onderzoek wordt er aan participatie gedaan en worden in een vroeg stadium inwoners en stakeholders betrokken in het tot stand komen oplossingen en alternatieven. Op overheidsniveau zien wij een belangrijke samenwerking tussen meerdere overheden. Als gemeente zien wij stakeholders waarvan wij zullen aangeven dat zij betrokken dienen te worden in het MIRT-onderzoek

- Gemeenten Urk, Lelystad, Dronten, Fryske Marren, Heerenveen, Smallingerland (Drachten), Leeuwarden en Groningen.
- Provincies Flevoland, Friesland en Groningen.
- Overheden vanuit Rijk/Regio zoals in MIRT-onderzoek meegenomen.
- Dorpsbelangen.
- Aanwonenden te doorkruizen erftoegangswegen voorkeursvarianten.
- Ondernemersvereniging

4.2 Besluitvorming

De gemeenteraad

De raad heeft gedurende het traject een kaderstellende en proces bewakende rol. De raad stelt met het vaststellen van het procesvoorstel het budget beschikbaar. We betrekken de raad bij het maken van de voorkeursvariant voor zowel tracé als stationslocatie voor gemeente Noordoostpolder. De raad kan meedenken in beeldvormende en oordeelsvormende sessie(s) en geeft mee welke variant de voorkeur heeft.

Bij de verdere uitwerkingen rondom de Lelylijn, maar ook meedenkend over proces, worden twee of drie raadsleden betrokken die hierin meedenken. Naast meedenken wordt afgestemd hoe de raad het beste betrokken kan worden.

College

Het College van B&W in binnen de kaders van het procesvoorstel bevoegd gezag en bereidt de stukken voor die aan de raad worden voorgelegd, net als de stukken die worden meegegeven aan de projectorganisatie MIRT-Onderzoek Lelylijn.

Stuurgroep (ambtelijk)

De Stuurgroep stuurt op kwaliteit, resultaten, voldoende inzet van middelen en samenhang met andere trajecten. De Stuurgroep is het voorportaal tussen resultaten die worden aangeboden aan College en Raad.

4.3 Financieel kader

In de Programmabegroting 2023-2026 is incidenteel € 200.000 beschikbaar gesteld voor de jaren 2023 tot en met 2026. Met het instemmen van de raad met dit procesvoorstel kunnen deze middelen ingezet worden voor het project Lelylijn. In 2023 en 2024, de twee jaar dat het MIRT-onderzoek loopt, worden de middelen als volgt ingezet:

- Vrijmaken van ambtelijke capaciteit, dan wel additionele inhuur.

- Bijdragen aan de kosten van het MIRT-onderzoek Lelylijn.
- Ondersteunende onderzoeken naar tracé en station varianten.
- Inzichtelijk krijgen welke gemeentelijke knelpunten er ontstaan bij aangewezen varianten.
- Inzichtelijk maken welke randvoorwaardelijke investeringen er vanuit de gemeente benodigd zijn bij de aanleg van het spoor en station.

In 2025 en 2026 zullen de middelen worden aangewend voor:

- Vrijmaken van ambtelijke capaciteit, dan wel additionele inhuur.
- Eventuele bijdrage aan de MIRT-verkenning Lelylijn.
- Onderzoek naar inrichting stationsgebied.
- Onderzoek naar werklocaties.
- Versterking onderzoek en keuzes met programma Leefbaarheid en Wonen.

5. Risico's en vervolgstappen

5.1 Risico's

Binnen het project zien we een aantal noemenswaardige risico's. Binnen het MIRT-onderzoek worden nog aanvullende risico's genoemd, deze zijn toegespitst op dit landelijke MIRT-onderzoek en zijn te vinden in Bijlage 2.

- Prioritering gemeenteraad en het maken van keuzes: de komende twee jaar zullen er concrete uitspraken gemaakt moeten worden over onze voorkeur omtrent tracé en stationslocatie. Dit gaat om korte trajecten waarbij abstract en conceptueel moet worden gedacht en toch een keuze moet worden gemaakt. Het gaat om een ingrijpende keuze die koppelt aan onze woningbouwopgave en de toekomstige inrichting van onze gemeente.
 - Maatregel: Middelen om te zorgen voor de juiste ambtelijke capaciteit om de keuzes goed voor te bereiden en de raad mee te nemen in de te maken keuzes. Daarbij wordt verwacht dat er raadsleden meedenken in het juiste proces en hoe de gemeenteraad het beste betrokken kan en moet worden.
- Onzeker of beschikbare financiële middelen voldoende zijn: dit procesvoorstel is gekoppeld aan de beschikbaar gestelde middelen van € 200.000 door de gemeenteraad, incidenteel tot en met 2026. Met de huidige capaciteit en eventuele onderzoeksvragen kan het zijn dat dit budget niet voldoende is.
 - Maatregel: mocht dit blijken dan zal er een nieuw raadsvoorstel richting de gemeenteraad gaan. Met daarin de vraag voor aanvullende financiële middelen of het naar voren halen van gereserveerde middelen uit 2025 en 2026.
- Negatief sentiment tegen de Lelylijn: we dienen rekening te houden met negatief sentiment vanuit onze gemeente rondom de ontwikkeling van de Lelylijn. Dit kan leiden tot weinig draagvlak vanuit onze eigen inwoners om een station toe te voegen rondom Emmeloord.
 - Maatregel: brede participatie vanuit zowel het MIRT-onderzoek, als vanuit de gemeente zelf. Hierin insteken op het eerlijke verhaal rondom voor- en nadelen van de Lelylijn ontwikkeling voor onze gemeente.

- Vertraging input leveren vanuit gemeente Noordoostpolder: het kan moeilijk zijn om tijdig als gemeente eruit te komen waar onze voorkeursvarianten liggen en dit integraal te bekijken.
 - Maatregel: vanuit Stuurgroep integrale blik en tijdige bijsturen/opschaling waar nodig om niet achter te lopen op het proces MIRT-onderzoek. Afstemming en coördinatie tussen de verschillende projecten en trajecten binnen de gemeente is daarom essentieel.
- Verschuiving bestuurlijk draagvlak: provinciaal bestuurlijk draagvlak is van belang. Als gevolg van provinciale verkiezingen gedurende de looptijd van het onderzoek kan er een verschuiving optreden in het bestuurlijk draagvlak voor het onderzoek.
 - Maatregel: ambtelijk en bestuurlijk korte lijnen houden in afstemming en coördinatie tussen gemeente(n) en provincie. Zorgen dat we één lijn laten zien richting Rijk/Regio.
- Vertraging MIRT-Onderzoek: Het is de ambitie om het MIRT-onderzoek/NOVEX eind 2024 af te ronden om nog deze kabinetsperiode een go/no-go Startbeslissing te kunnen nemen. Het behouden van voortgang is daarom van belang. Het uitstellen van deze beslissing heeft ook impact op onze eigen gemeentelijke ambities op het vlak van woningbouw.
 - Maatregel: de Rijk/Regio projectorganisatie zal per kwartaal voortgang rapporteren, vanuit deze rapportages kan zo nodig worden bijgestuurd/opgeschaald waar nodig.

5.2 Vervolgstappen

Al voor het vaststellen van het procesvoorstel en het vrijgeven van de financiële middelen door de gemeenteraad start Fase 1 van dit procesvoorstel. Dit is noodzakelijk om goed aan te haken op het MIRT-onderzoek Lelylijn gedurende 2023 en 2024.

Na vaststelling van dit Procesvoorstel wordt gestart met de ondersteuning voor de werkgroep kijkend naar onderzoek rondom voorkeursvarianten tracé en stationslocatie. Hier gaan we door met Fase 1 en starten aansluitend met Fase 2. Daarbij maken we direct een koppeling met het Programma Leefbaarheid & Wonen en de samenwerking met medeoverheden en het participatietraject in samenwerking met de Projectorganisatie Rijk/Regio.

Bijlagen:

1. Organisatie & governance Lelylijn
2. Plan van Aanpak MIRT-onderzoek Lelylijn