# Plan van Aanpak MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn

STATUS: Ter vaststelling
DATUM: 30-11-2022, stand van zaken op basis van BO MIRT 10-11-2022
T.b.v. Bestuurlijk Overleg Deltaplan, 7 december 2022

Opstellers:
D. Bergsma, durk@weiwizer.nl
M. Snoek, merijn.snoek@minienw.nl
W. Huyink, w.huyink@groningenbereikbaar.nl

# Inhoudsopgave


**1. DOEL, AANLEIDING, VRAAGSTELLING & RAAKVLAKKEN ..... 4**

**1.1 DOEL ..... 4**
**1.2 AANLEIDING ..... 4**
**1.3 VRAAGSTELLING ..... 5**
**1.4 RELATIE MET DELTAPLAN EN AANVULLENDE OPGAVEN ..... 6**

**2. SCOPE & AANPAK ..... 7**

**2.1 SCOPE LELYLIJN (INFRA) ..... 7**
2.1.1 AANPAK ..... 8
2.1.3. RELATIE LELYLIJN MET ONDERDELEN DELTAPLAN EN AANVULLENDE OPGAVEN ..... 14
Bestaand spoor ..... 14
Nedersaksenlijn ..... 15
Lelylijn in internationaal perspectief ..... 17
Infra raakvlakken Lelylijn ..... 19
**2.2 SCOPE NOVEX (WONINGBOUW & ECONOMIE) ..... 20**
2.2.1 SCOPE ..... 20
2.2.2 AANPAK ..... 21
Inhoud Ontwikkelperspectief ..... 21
Fasegewijs ..... 23
Planhorizon Lelylijn / NOVEX ..... 23
2.2.3 RAAKVLAKKEN ..... 23
2.2.4 SAMENHANG DELTAPLAN/NOVEX IN TIJD ..... 24
**2.3 FINANCIERING/BEKOSTIGING LELYLIJN ..... 24**
**2.4 DUURZAAMHEID, KLIMAAT EN STIKSTOF ..... 26**
**2.5 STAKEHOLDERMANAGEMENT EN PARTICIPATIE ..... 26**
2.5.1 DOEL ..... 27
2.5.2 AANPAK ..... 27
2.5.3 REGULIER STAKEHOLDERMANAGEMENT ..... 28
2.5.4 RELATIE MET TRACÉWET EN OMGEVINGSWET ..... 29
**2.6 AFWEGINGSKADER ..... 29**

**3. ORGANISATIE ..... 30**

**3.1 PROJECTDIRECTEUR & OVERIGE ROLLEN ..... 30**
**3.2 HUISVESTING ..... 32**

**4. PROJECTBEHEERSING ..... 33**

**4.1 BEGROTING ..... 33**
**4.2 PLANNING EN MIJLPALEN ..... 34**
**4.3 KWALITEIT ..... 35**
**4.4 MANAGEMENTINFORMATIE ..... 36**
**4.5 INFORMATIEMANAGEMENT ..... 36**
**4.6 COMMUNICATIE ..... 36**

**4.7 UITBESTEDING ..... 36**
**4.8 RISICO'S ..... 37**
4.8.1 KRAPTE ARBEIDSMARKT ..... 37
4.8.2 VERTRAGING ONDERZOEK ..... 38
4.8.3 HOGERE KOSTEN ..... 38
4.8.4 COMPLEXITEIT RELATIE MIRT/NOVEX ..... 38
4.8.5 COMPLEXITEIT GOVERNANCE ..... 38
4.8.6 COMPLEXITEIT MET RAAKVLAKKEN ..... 39
4.8.7 BEWAKEN SCOPE ..... 39
4.8.8 VOORINGENOMEN POSITIES ..... 39
4.8.9 VERSCHUIVING BESTUURLIJK DRAAGVLAK ..... 39
4.8.10 NIET TOT BESLUITVORMING KOMEN ..... 40
4.8.11 ECOLOGISCHE IMPACT LELYLIJN ..... 40

**5. BIJLAGEN ..... 41**

**5.1 BESTUURLIJKE AFSPRAAK LELYLIJN (16-6-2022) ..... 41**
**5.2 BOUWSTENEN VOOR HET DELTAPLAN (DEEL A) ..... 42**
**5.3 GEZAMENLIJKE ANALYSE DELTAPLAN (DEEL B) ..... 43**
**5.4 INFORMATIEPROFIEL STARTBESLISSING ..... 44**
**5.5 AANBEVELINGEN VOOR VERVOLGONDERZOEK UIT GEZAMENLIJKE ANALYSE DELTAPLAN (DEEL B) ..... 47**
**5.6 TWOPAGER WAARDEVOLLE(N) PARTICIPATIE ..... 49**
**5.7 PROFIELSCHETS DIRECTEUR LELYLIJN DELTAPLAN ..... 51**

# 1. Doel, aanleiding, vraagstelling & raakvlakken

## 1.1 Doel

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-onderzoek Lelylijn (bijlage 1: Bestuurlijke afspraak Lelylijn).

> *"In dit MIRT-onderzoek zal in deze kabinetsperiode uitwerking worden gegeven aan de ambitie uit het Coalitieakkoord om op termijn een Lelylijn aan te leggen in het kader van dit Deltaplan. In lijn met het Coalitieakkoord wordt dan ook in dit MIRT-onderzoek verder uitwerking gegeven aan de bijdrage van de Lelylijn als backbone van de versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. (...) Deze uitwerking van de Lelylijn is een samenhangende gebiedsuitwerking, zoals benoemd in de Ruimtelijke Ordeningsbrief. (...) Parallel hieraan gaan Rijk en regio vanuit een gezamenlijk commitment verder werken aan het nadere onderzoek naar de Nedersaksenlijn en de verbetering van bestaand spoor mede in het licht van de versnelling van de woningbouw."*
> (bron: Kamerbrief over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving, 2022).

In dit Plan van Aanpak wordt de opzet geschetst van de aanpak voor NOVEX-gebied Lelylijn, in de vorm van een breed ingestoken MIRT-onderzoek.

De werkafspraken die specifiek betrekking hebben op de volle breedte van het Deltaplan (zoals samenhang Lelylijn met bestaand spoor en de Nedersaksenlijn), zijn vastgelegd in het document 'Organisatie, governance en plankosten Deltaplan'.

## 1.2 Aanleiding

- Naar aanleiding van de motie Amhaouch (7 december 2020) is in opdracht van provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland, gemeenten Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden in 2021 het document 'Bouwstenen voor het Deltaplan, noordelijk Nederland en het stedelijk netwerk Nederland beter verbonden (deel A)' opgesteld (bijlage 2). Hierin wordt door Noordelijk Nederland een aanbod gedaan in reactie op de nationale opgaven op het gebied van woningbouw en economische structuurversterking.
- De ministeries van IenW, BZK, EZK, provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland, gemeenten Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden hebben in antwoord hierop een 'Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B)' laten uitvoeren naar de haalbaarheid (bijlage 3).
- In het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' (december 2021) staat: "We reserveren middelen om op termijn met medefinanciering vanuit de regio en uit Europese fondsen de Lelylijn te kunnen aanleggen. De komende periode werken we uit hoe de Lelylijn, in het kader van het Deltaplan voor het Noorden, kan

bijdragen aan versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland." In de 'Budgettaire bijlage coalitieakkoord' is voor de realisatie van de Lelylijn een bedrag van circa 3 miljard euro is gereserveerd.

- De Tweede Kamer heeft per motie de regering verzocht:
    - een integraal MIRT-onderzoek te starten voor de Lelylijn, waarmee de haalbaarheid en medefinanciering vanuit de regio in beeld worden gebracht (Minhas/ Van der Molen, 19 april 2022),
    - zich in Europees verband in te spannen voor opname van de Lelylijn in het TEN-T extended kernnetwerk en een plan uit te werken voor Europese cofinanciering, waaronder CEF (Van Ginneken/ Alkaya 19 april 2022).
- De Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft aan de Tweede Kamer (d.d. 11 april 2022) toegezegd in het MIRT-onderzoek ook naar de koppeling met de Nedersaksenlijn te kijken.
- In de Ruimtelijke Ordeningsbrief van de Minister voor VRO (d.d. 17 mei 2022) is de Lelylijn als NOVEX-gebied aangewezen, dat in de vorm van een MIRT-onderzoek wordt uitgewerkt: "De Lelylijn doen we in de vorm van een MIRT-onderzoek waarin integraal naar wonen, werken en mobiliteit wordt gekeken."
- In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (16 juni 2022) is vastgelegd dat in een MIRT-onderzoek de effecten van de Lelylijn worden onderzocht 'in combinatie met de aanleg van de Nedersaksenlijn, verbetering van onderdelen van het bestaande spoor en internationale aantakking richting Duitsland'.

## 1.3 Vraagstelling

Het onderzoek vormt de basis voor een nog deze kabinetsperiode te nemen (go/no go) 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.

Dit Plan van Aanpak werkt toe naar een gefundeerd Informatieprofiel voor een Startbeslissing, zoals vastgelegd in 'Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), 2022' (bijlage 4 Informatieprofiel Startbeslissing) en de eisen die gesteld worden aan rapportage en presentatie van NOVEX-gebieden. Tevens wordt (grotendeels) uitvoering gegeven aan de in de Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B) opgenomen aanbevelingen voor vervolgonderzoek (bijlage 5).

In het MIRT-onderzoek Lelylijn wordt in een integraal ontwikkelperspectief van:

- economische structuurversterking,
- de verstedelijkingsopgave en,
- de verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid

uitwerking gegeven aan de bijdrage van de Lelylijn als backbone van de ontwikkeling van Noordelijk Nederland.

## 1.4 Relatie met Deltaplan en aanvullende opgaven

De effecten van de Lelylijn worden onderzocht in combinatie met:

- de aanleg van de Nedersaksenlijn,
- verbetering van onderdelen van het bestaande spoor en,
- internationale aantakking richting Noord Duitsland/Scandinavië/Baltische staten.

De bij het MIRT-onderzoek betrokken partijen:

- zoeken samen naar aanvullende dekking voor realisatie van de Lelylijn waaronder financiering vanuit de regio en uit Europese fondsen,
- werken aan opname van de Lelylijn in het TEN-T extended kernnetwerk en daaropvolgend een plan voor Europese cofinanciering, waaronder CEF,
- hanteren water en bodem als sturende principes,
- voeren een evaluatie uit van het Regio Specifiek Pakket (RSP) die kan bijdragen aan inzichten voor een volgende economische en sociale impuls.

# 2. Scope & aanpak

Op basis van deze afspraken, is de volgende opdracht voor het MIRT-onderzoek geformuleerd. In het MIRT-onderzoek dienen in beeld te worden gebracht:

- De mogelijke varianten voor de Lelylijn en samenhang daarmee van Nedersaksenlijn, verbetering bestaand spoor en internationale spoorverbindingen.
- Een Ontwikkelperspectief voor het Deltaplangebied qua verstedelijking en economie (woningbouw, werklocaties, werkgelegenheid, arbeidspotentieel, onderwijs en economische structuur), met als belangrijke variabele het wel of niet realiseren van de Lelylijn.
- De samenhang tussen het realiseren van de Lelylijn en raakvlakken buiten het directe Deltaplangebied.
- De samenhang tussen het realiseren van de Lelylijn en duurzaamheid gerelateerde onderwerpen als in ieder geval klimaat, stikstof, bodem en water.
- Welke mogelijkheden en bedreigingen er vanuit de samenleving worden gezien bij een eventuele realisatie van de Lelylijn.
- Wat de kosten zijn van de realisatie van de Lelylijn en de verschillende onderdelen daarvan, en welke mogelijkheden er zijn voor financiering.
- Welke lessen er vanuit een evaluatie van het RSP kunnen worden getrokken voor het Deltaplan.
- Hoe de verschillende varianten voor de Lelylijn scoren op de in het afwegingskader (zie 2.6.) benoemde onderdelen.
- Welke varianten in beschouwing dienen te worden genomen in een vervolg op dit MIRT-onderzoek, te weten de MIRT-verkenning, en welke niet nader te hoeven worden onderzocht.
- Alle relevante informatie nodig voor het informatieprofiel voor een te nemen Startbeslissing (bijlage 4).

In het NOVEX gebied Lelylijn wordt via het MIRT-onderzoek toegewerkt naar een integraal ontwikkelperspectief en de benodigde beslisinformatie voor een startbeslissing naar een MIRT-verkenning Lelylijn. Scope en aanpak zijn in dit hoofdstuk beschreven voor de infrastructuur (2.1 Scope Lelylijn) en verstedelijking en economische ontwikkeling (2.2 Scope NOVEX).

## 2.1 Scope Lelylijn (infra)

Op het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving is afgesproken dat het onderzoek fasegewijs zal worden aangepakt. In de eerste fase wordt met gebruikmaking van de beschikbare informatie de scope van de verschillende onderdelen bepaald. In de tweede fase wordt getrechterd van mogelijke naar relevante varianten op basis van de inhoudelijke omschrijving van de Lelylijn, inclusief kosten en mogelijke dekking, effecten (zie ook 2.6 Afwegingskader), draagvlak en relatie met verstedelijking, economische structuurversterking en leefbaarheid.

De opdracht om een betrouwbare kostenraming op te stellen voor de voorlopige voorkeursvariant is sterk sturend voor de opzet voor het MIRT-onderzoek. Immers een betrouwbare kostenraming impliceert dat er op basis van een uitgewerkte scope van het

Lelylijn-project een raming gemaakt wordt. Dat impliceert dat er naar uitwerking van tracés dient te worden gekeken, naar stations, naar dienstregelingsconcepten en naar exploitatie. Tracés, stations en dienstregelingsconcepten zijn bovendien een factor in de potentie voor verstedelijking en economische structuurversterking. Dat er een raming moet zijn voor een voorlopige voorkeur, die aan het eind van dit onderzoek blijkt, vraagt om een effectieve aanpak.

Bij dit MIRT-onderzoek dient te worden bedacht dat de meer gedetailleerde uitwerking en vergelijking van varianten aan de orde is in de MIRT-Verkenning. In die fase geldt nog een 25% onzekerheidsmarge voor de onderbouwing van de investeringskosten, zoals vastgelegd voor het 'Informatieprofiel Voorkeursbeslissing' in de MIRT-spelregels 2022. In de Verkenningsfase zal ook de nut en noodzaak vraag op tafel komen met gedetailleerde analyses als Brede Welvaart en MKBA. Tegelijkertijd is er in deze onderzoeksfase behoefte aan inzicht in de mogelijkheden en meerwaarde van de Lelylijn en vooral wat de kosten zijn en of die kunnen worden gedekt. Met die spanning dient het onderzoek te worden opgezet. De MIRT-spelregels 2022 adviseren "verkeers- en vervoersmodellen in te zetten. Voor uitspraken over de hoofdnetwerken worden hiervoor LMS/NRM gebruikt. Daarnaast kunnen decentraal of door de markt beheerde modellen worden gebruikt, mits de uitgangspunten consistent zijn met die van het LMS en NRM of andere bestuurlijk gevalideerde en vastgestelde uitgangspunten." Hierbij wordt opgemerkt dat het in deze fase van het onderzoek niet bedoeling is om hier diepgaande analyses van te maken, want die zijn in de MIRT-Verkenning fase aan de orde. In het MIRT-onderzoek is een globaal inzicht in deze informatie en effecten voldoende. Immers daarmee kan de breedte van de te beschouwen varianten worden verkend en de eerste trechtering te worden uitgevoerd. In de praktijk zullen de meeste (te contracteren) partijen die hier onderzoek naar doen gebruik maken van de genoemde modellen. Hiervan kan echter beargumenteerd afgeweken worden in het licht van bovenstaande spanning.

Verder dient conform de afspraken op het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving optimaal gebruik te worden gemaakt van de reeds beschikbare informatie.

### 2.1.1 Aanpak

<u>Scope</u>
Op het BO-MIRT 10 november 2022 is het volgende besloten ten aanzien van de scope voor dit MIRT-onderzoek:

> *Met het MIRT-onderzoek Lelylijn beogen de partijen een belangrijke stap te zetten in een nieuwe, snelle, rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad als poort naar de randstad en Leeuwarden en Groningen als belangrijke bestemmingen in het noorden. In het onderzoek wordt de internationale betekenis van de Lelylijn als schakel in de verbinding naar Duitsland en verder, betrokken. Alle denkbare varianten worden meegenomen die noodzakelijk zijn voor een juridisch, financieel en maatschappelijk adequate keuze, waarbij de effecten voor de brede welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het noorden van Nederland belangrijke criteria zijn in het afwegingskader.*

Algemeen

Voorgesteld wordt te kiezen voor een aanpak waarbij veel werkzaamheden parallel geschakeld worden. Hiervoor wordt bij aanvang van het onderzoek een beperkt aantal consistente en plausibele basisvarianten opgesteld. Deze basisvarianten worden uitgewerkt voor wat betreft exploitatie, vervoerwaarde, investeringskosten, effecten, bijdragen aan nationale programma's en brede welvaart. Voor deze basisvarianten worden relevante variaties benoemd die eveneens op hoofdlijnen (met gevoeligheidsanalyses) worden geëvalueerd.

*Ontwerpsessies*

Om de te beschouwen basisvarianten te bepalen, en de relevante variaties daarbinnen, organiseren we enkele schetsontwerpsessies. Hiervoor schakelen we een gekwalificeerde externe partij in, met ervaring in het opstellen van variantenstudies. Bij de schetsontwerpsessies hanteren we de volgende invalshoeken "Wat kan een Lelylijn betekenen voor wie?", "Hoe halen we de meeste (maatschappelijke) meerwaarde uit de Lelylijn?", "Wat is de meest duurzame Lelylijn?" en "Welke Lelylijn doet het meeste voor de verschillende nationale programma's, woningbouw, bereikbaarheid, economie, energie, kosten & exploitatie en natuur & milieu?" Ook schaalniveau kan als invalshoek worden gehanteerd: heeft de Lelylijn primair een regionale, een nationale of een internationale functie (of een mix hiervan)? En welke eisen stelt het TEN-T netwerk aan de Lelylijn? De eis om bij de Startbeslissing zicht te hebben op 75% van het benodigde budget, roept ook de vraag op: "Wat is een betaalbare Lelylijn?". Water en bodem (de kwaliteit van de ondergrond en klimaat bestendigheid) worden als sturende principes meegenomen in de schetsontwerpsessies.

*Basisvarianten en variaties*

In de schetsontwerpsessies worden de in het MIRT-onderzoek nader te onderzoeken basisvarianten en de variaties daarbinnen benoemd. *Basisvarianten* worden gedefinieerd op basis van een consistente set van uitgangspunten voor de Lelylijn over de gehele lengte. De basisvarianten worden volledig uitgewerkt qua ontwerp en qua kostenraming. De uitwerking is modulair in baanvakken en stations(omgevingen). In die uitwerking dan aandacht voor tracé (inclusief snelheid), bediening, halteplaatsen, samenhang met het landelijk netwerk en onderliggend OV en globale inpassing. De gedachte is dat er een beperkt aantal (circa 3) basisvarianten kunnen worden gedefinieerd. Onderscheidende invalshoeken voor de varianten zouden kunnen zijn:

- Tracés (wel of geen bundeling van infrastructuur met A6/A7)
- Te rijden snelheden op de baanvakken (alignementen en functie lijn)
- Te bedienen stations

Met deze aanpak van de basisvarianten ontstaat inzicht in het ontwerp, de kosten en de effecten voor de lijn als geheel en de verschillende modules. De modulaire aanpak verschaft inzicht in de karakteristieken van de afzonderlijke modules die uitwisseling mogelijk maakt en eventueel tot nieuwe combinaties van modules kan leiden.

Binnen de basisvarianten zullen *variaties* worden beschouwd. Variaties kunnen betrekking hebben op de gehele lijn of op delen of baanvakken. Er kunnen variaties zijn voor (delen van) het ontwerp, de dienstregeling en eventueel nog andere zaken. Die variaties zullen worden

benaderd en onderzocht vanuit de basisvarianten met deeluitwerkingen en met behulp van gevoeligheidsanalyses (gebaseerd op de resultaten van de basisvarianten).

*Varianten buiten de primaire scope*
Varianten die *niet in een directe verbinding* van Lelystad, via Emmeloord, Heerenveen en Drachten naar Groningen en Leeuwarden voorzien, zullen met deze aanpak niet gedetailleerd worden beschouwd op investeringskosten, maar uiteraard wel in de afweging en in het trechtering proces worden betrokken.

In het verleden zijn vele *alternatieve technieken* voor de Zuiderzeelijn/Lelylijn onderzocht. Zo is onder meer een magneetzweefbaan onderzocht. Tevens dienen zich nieuwe ontwikkelingen en technieken aan die in de toekomst een rol kunnen spelen. Op voorhand worden alternatieve technieken niet uitgesloten. Toch zal in dit MIRT-onderzoek het accent liggen op het realiseren van de verbinding tussen Amsterdam en Groningen én Leeuwarden met de gebruikelijke railtechniek. In de eerste fase zal op basis van de schetsontwerpsessies, een beschrijving gegeven worden van modaliteiten (technieken) met een toelichting waarom deze wel of niet binnen de scope worden meegenomen.

<u>Te beschouwen varianten</u>

*Basisvariant: aansluiting op Deltaplan deel A&B*
De Lelylijn zoals beschreven in deel B zal als uitgangspunt voor 1 van de nader te onderzoeken basisvarianten meegenomen worden. Deze kent de volgende eigenschappen:

- Bundeling van infrastructuur langs de A6 en de A7 tussen Groningen en Lelystad.
- Leeuwarden overstapvrij bedienen via koppeling in Heerenveen met een conflictvrije boog.
- De maximale snelheid is in het verlengde van deel A&B 200 km/u.
- Er is één doorgaand spoor per richting.
- Op de Lelylijn rijden internationale treinen, IC's en stoptreinen.
- Er is ruimte voor goederenvervoer mits dat eenvoudig kan.
- Te realiseren c.q. te bedienen stations zijn Groningen, Leeuwarden, Drachten, Heerenveen, Emmeloord, Lelystad, Almere, Amsterdam-zuid, Schiphol en verder.
    - IC's stoppen in Groningen, Leeuwarden, Heerenveen, Lelystad, Almere, Amsterdam-zuid, Schiphol en verder (2 keer per uur v.v.)
    - Stoptreinen stoppen in Groningen, Leeuwarden (via de boog), Drachten, Heerenveen, Emmeloord, Lelystad, Almere, Amsterdam-zuid en Schiphol aandoen (2 keer per uur v.v.)
- De Nedersaksenlijn wordt gerealiseerd en enkel no-regret ingrepen op bestaand spoor.
- De realisatie van de relevante of voorwaardelijke raakvlakken.

*Voorlopige of illustratieve uitwerking basisvarianten & variaties*
Zonder te veel vooruit te willen en kunnen lopen op het proces van de ontwerpsessies, maar ter verduidelijking van het te volgen proces, onderstaand een schets van mogelijke basisvarianten & variaties.

*Basisvarianten:*

- Basisvariant 1; aansluiting op Deltaplan deel A&B (zoals hierboven omschreven)
    - Gebundeld met A6/A7
    - Hoge baanvaksnelheden (ruim alignement)
    - Stations als gedacht in Deltaplan deel A&B
- Basisvariant 2
    - Gebundeld met A6/A7
    - Lagere of gedifferentieerde baanvaksnelheden (bogen en krappe ruimte)
    - Meer tussenliggende stations
- Basisvariant 3
    - Geen bundeling A6/A7 met een meer zuidelijke ligging
    - Minder tussenliggende stations

*Relevante variaties zouden er kunnen zijn voor:*

- Ontwerpvariaties voor tracé, alignement, hoogteligging en/of baanvaksnelheden
- Extra stations voor de IC treinen
- Extra stoptrein stations met interactie onderliggend OV-systeem
- Dienstregelingsvarianten
- Internationale treinen
- Wel geen goederenvervoer

Verder is het goed denkbaar dat er uit de participatie te beschouwen varianten naar voren zullen komen.

*Vergelijking en referentie*

Ten behoeve van de vergelijking en beoordeling van de basisvarianten en de variaties in het onderzoek zullen deze worden afgezet tegen een nul-variant (autonoom scenario) en een nul-plus-variant (autonoom + no-regret investeringen in het bestaande spoor, zie 2.1.3. Bestaand Spoor).

<u>Fasegewijze uitwerking</u>

In hoofdlijnen ziet het onderzoek er als volgt uit:

- Schetsontwerpsessies & eerste brede participatieronde (zie 2.5 Stakeholdermanagement & participatie)
- Vaststellen basisvarianten en relevante variaties
- 1e fase; Inventarisatie en onderzoek
- Participatie ronde
- 2e fase; analyse en synthese
- Startbeslissing

<u>1e fase; Inventarisatie en onderzoek</u>

*Infra Lelylijn*

Onderzoek is nodig naar de mogelijkheden voor de verbetering van het openbaar vervoer per spoor in het Deltaplangebied. Er zullen dienstregelingsmodellen moeten worden gemaakt voor scenario's met en zonder de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. En wat is er dan nodig aan ingrepen voor nieuw spoor en aanvullend op bestaand spoor en het onderliggende OV-netwerk?

Naar aanleiding van de participatie en de kostenraming zal de Lelylijn nader worden geconcretiseerd met tracés en met stations. Dat zal gaan leiden tot verschillende varianten voor de Lelylijn en daar zullen raakvlakken met andere spoorinfra worden benoemd. Daar is ook nog andere informatie voor nodig zoals de uitwerking van de stationsomgevingen en de relatie met bestaand openbaar vervoer.

Bij de afweging om wel of geen goederenvervoer mee te nemen, moet afgestemd worden met de groei-ambities die worden uitgewerkt middels het maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer.

*Investeringskosten*
De basisvarianten en de relevante variaties zullen worden uitgewerkt in een betrouwbare kostenraming. De raming zal modulair worden opgezet, ook om in de trechteringsfase deze informatie te kunnen gebruiken voor indicaties van kosten van verschillende andere varianten. Dat betekent dat de kostenraming per station (inclusief omgeving) en per baanvak zal worden opgezet. Door deze opzet kunnen varianten in tracés of halteringconcept relatief eenvoudig worden geraamd.

De kostenramingen worden gebruikt om te kunnen bepalen of de beoogde investeringen nodig en verstandig zijn en om te kunnen beoordelen of die gedekt kunnen worden en wie dan die kosten moet dragen.

Het is de bedoeling om de raming met de standaardsystematiek voor kostenraming (SSK) op te zetten, hetgeen gebruikelijk is bij dit type projecten. Het accent zal bij het ramen liggen op de bouwkosten en op de vastgoed/grondkosten (inclusief schadeloosstelling en dergelijke). Deze twee onderdelen vormen immers de basis voor de raming en kunnen met opslagen worden omgezet in de integrale investeringskosten. De ramingen zullen zo worden opgezet dat deze in de vervolgfase voor de MIRT-verkenning opnieuw kunnen worden gebruikt en dan eventueel worden verfijnd.

*Internationalisering*
In het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' staat dat we uitwerken "hoe de Lelylijn (...) kan bijdragen aan (...) betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland." Wat is in dit verband een realistisch perspectief en een haalbare fasering en welke eisen stelt dit aan de Lelylijn? Zie ook 2.1.3 Lelylijn in internationaal perspectief.

*Participatie ronde*
Het doel van participatie is dat de samenleving in brede zin inhoudelijk en procesmatig weet waar het om gaat, draagvlak te verkrijgen en ruimte te bieden voor inbreng van alternatieven (zie ook paragraaf 2.5 Stakeholdermanagement en participatie). Participanten moeten ideeën kunnen aandragen en zouden de gemaakte keuzes en de daarbij horende argumentatie moeten kunnen inzien en kunnen volgen. Vooraf moet duidelijk zijn wat de kaders voor participatie zijn, op welke fase inbreng mogelijk is en wat de status is van die inbreng. Idealiter zou het resultaat moeten zijn dat er begrip en draagvlak ontstaat voor de gemaakte keuzes in de samenleving.

In de loop van de onderzoeksfase wordt de participatie opgestart. Met de dan verzamelde informatie kan er vanuit het project gericht gecommuniceerd worden. De inbreng van de participatie wordt dan in het vervolg van het MIRT-onderzoek verwerkt en ook weer teruggegeven.

*Uitwerking tracés per regio*
De uitwerking van de tracés van de Lelylijn zal zodanig zijn dat er zicht komt op ligging van tracés en stations, op ruimtelijke inpassing en dat er met de omgeving over kan worden gecommuniceerd. De ontwerpen dienen basis te zijn voor betrouwbare kostenramingen. Dit is een aanzienlijke hoeveelheid werk met veel interactie in de regio op lokaal niveau. Het verdient aanbeveling om deze uitwerkingen per regio aan te pakken binnen door het project gedefinieerde kaders. De aanpak per regio biedt als voordelen dat er parallel kan worden gewerkt aan de verschillende tracéonderdelen en dat er met de personele invulling aan betrokkenheid en continuïteit kan worden gewerkt, ook voor eventuele vervolgfasen van het project. De gedachten gaan uit naar een provinciale opdeling of een opdeling per baanvak. Belangrijk is in dit verband dat vanuit de programmaorganisatie de afstemming en uniformiteit van de uitwerkingen, qua inhoud en proces, worden bewaakt.

2e fase; analyse en synthese
*Vergelijking, afweging en trechtering*
De mogelijke varianten vanuit de onderzoeken en de participatie worden met behulp van het ontwikkelde afwegingskader (zie 2.6 Afwegingskader) vergelijkbaar gemaakt en afgewogen. In deze trechteringsfase zullen de varianten die geen bijdragen aan de doelen leveren en die varianten die niet haalbaar en maakbaar zijn, worden weggeschreven voor het vervolg van het project. Betrokkenen dienen zich hierbij te realiseren dat in een M.E.R.-procedure in een volgende fase wel weer breed gekeken zal worden. 'Niet redelijk in beschouwing te nemen alternatieven' dienen hiervoor in deze onderzoeksfase reeds goed beargumenteerd en gedocumenteerd vastgelegd te worden.

Met betrekking tot het detailniveau van de analyses in deze fase, onder andere met betrekking tot vervoerwaarde berekeningen, brede welvaartseffecten, MKBA en MER-achtige exercities, wordt het volgende opgemerkt. Het is in deze fase van het onderzoek is niet bedoeling om daar diepgaande analyses van te maken, want die zijn in de MIRT-Verkenning fase pas aan de orde. In het MIRT-onderzoek is een globaal inzicht in deze informatie en effecten voldoende. Immers daarmee kan de breedte van de te beschouwen varianten worden verkend en de eerste trechtering te worden uitgevoerd.

*Voorlopige voorkeursvariant en kostenraming*
Op basis van de trechtering zal er een voorlopige voorkeursvariant worden gedefinieerd, één en ander conform de MIRT-systematiek. Het is belangrijk om te weten welke investeringen horen bij de realisatie van de Lelylijn (evenals de Nedersaksenlijn en verbetering bestaand spoor). En waar zitten de kosten dan in:

- Plankosten
- Engineering
- Realisatie spoorse infra en wat daarbij hoort
- Realisatie stations, stationsomgeving en toeleidende infra
- Grondverwerving, inpassing

- Bijkomende kosten, financieringskosten, risico's

Het is tegen die achtergrond wezenlijk dat in het voorbereidingsproces zicht komt op betrouwbare ramingen van de te verwachten kosten. Dit om te kunnen bepalen of de investeringen nodig en verstandig zijn en om te kunnen beoordelen of die gedekt kunnen worden en wie dan die kosten moet dragen. Om deze reden wordt er al vroegtijdig onderzoek gedaan naar die te maken kosten, inclusief negatieve kosten zoals voorkomen investeringen/win-win-situaties, terugvloeien van opbrengsten in grondverkoop etcetera.

In deze fase kan ook nagedacht worden over mogelijke fasering en de noodzakelijkheid/meerwaarde hiervan.

*Definitie vervolgonderzoek en informatieprofiel Startbeslissing*
Aan het eind van deze fase wordt gedefinieerd hoe het vervolgonderzoek er uit dient te zien. Het gaat dan in ieder geval om de te beschouwen scope qua varianten en een aanzet tot het brede afwegingskader voor de Verkenningsfase.

Tot slot wordt het informatieprofiel voor de Startbeslissing gevuld (zie bijlage 4) en de Startbeslissing voorbereid.

<u>Startbeslissing</u>
Met de uitkomsten van het MIRT-onderzoek dient er een go/no-go Startbeslissing te worden genomen over een vervolg voor het project en het Deltaplan. Dat zal in het Bestuurlijk Overleg Deltaplan en/of het BO-MIRT worden genomen.

### 2.1.3. Relatie Lelylijn met onderdelen Deltaplan en aanvullende opgaven

#### *Bestaand spoor*

De Lelylijn kan niet los worden gezien van de bestaande spoorinfrastructuur in noordelijk Nederland en de mogelijke ontwikkeling hiervan. In het Deltaplan voor het Noorden (deel B) is gesteld dat verbetering van het bestaande spoor op korte termijn voor een betrouwbaarder verbinding zorgt en, dankzij kortere reistijden en frequentieverhogingen, bereikbaarheidsbaten levert. Samen met de ontwikkeling van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn leidt verbetering van bestaande spoor tot een grotere netwerkwaarde; de regionale verschillen in netwerkwaarde binnen Nederland worden hiermee verkleind.

Het bestaande spoor tussen de Randstad en het Noorden is kwetsbaar en op delen intensief bereden. Door verbetering van deze verbindingen zijn reistijdwinsten, frequentere ritten en is betrouwbaarder openbaar vervoer mogelijk, ook voor de komst van de Lelylijn.

De verbetering van het bestaande spoor en de ontwikkeling van de Lelylijn dienen in samenhang te worden beschouwd. Keuzes in de verbetering van het bestaande spoor zijn mede afhankelijk van keuzes die in het MIRT-onderzoek van de Lelylijn worden gemaakt voor wat betreft onder meer ontwerpsnelheid, dienstregelingsconcept en aansluitingen.

Doel en aanpak Bestaand Spoor

Doel is dan ook om tot een samenhangend pakket van maatregelen op het bestaande spoor te komen dat tezamen met de Lelylijn (en de Nedersaksenlijn) een uitgebalanceerd vervoersproduct voor noordelijk Nederland vormt.

Concreet houdt dit in dat in de loop van het MIRT-onderzoek van de Lelylijn, op basis van de keuzes die voor de Lelylijn worden gemaakt, een hierop afgestemd vervoersproduct voor de bestaande spoorverbindingen Zwolle - Groningen/Leeuwarden en Zwolle - Emmen wordt ontwikkeld, inclusief een pakket aan infrastructuurmaatregelen.

Naast de al lopende projecten op het bestaande spoor zoals SAAL, Hanzelijn 200 km/uur, instroom Intercity Nieuwe Generatie en de invoering van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS heeft Noord-Nederland op korte termijn een aantal ambities voor de verbetering van het bestaande spoor die zij als 'no regret'-maatregelen voor een situatie met de Lelylijn zien. Specifiek betreft het hier onder andere frequentieverhoging met een 3e en 4e Intercity op de verbinding Zwolle-Groningen en de opening van station Werpsterhoeke op de verbinding Zwolle-Leeuwarden. Daarnaast ligt er in Fryslân de ambitie om de HRMK-brug te vervangen door een aquaduct. Voor deze onderdelen heeft de regio aan ProRail gevraagd een tweetal (pré-)verkenningen uit te voeren (HRMK-brug en spoormaatregelen boven Zwolle) waaruit moet blijken welke infrastructuur maatregelen nodig en effectief zijn om de ambities op het bestaande spoor te verwezenlijken. De korte termijn ambitie voor Zwolle-Emmen is 4 treinen per uur (2 snel en 2 stop) gedurende de gehele dag.

Door ProRail wordt een Plan van Aanpak opgesteld voor een verkenning naar onderdelen van bovengenoemde ambities tussen Zwolle en Steenwijk.

Verdere prioritering van de in het Deltaplan genoemde maatregelen ter verbetering van het bestaande spoor moet in samenhang met de ontwikkeling van de Lelylijn worden vormgegeven.

Te beantwoorden vragen in MIRT-onderzoek

In het MIRT-onderzoek Lelylijn zullen ten aanzien van verbeteringen op het bestaande spoor de volgende vragen beantwoord worden:

- Welke relaties/afhankelijkheden zijn er tussen de Lelylijn en de verbeteringen op het bestaande spoor (en de Nedersakenlijn) als het gaat om vervoerwaarde?
- Hoe hangt de keuze van de variant voor de Lelylijn samen met de keuzes qua ambitie en bijbehorende maatregelen op het bestaande spoor?
- Welke relaties/afhankelijkheden zijn er tussen de Lelylijn en verbeteringen op het bestaand spoor (en de Nedersaksenlijn) als het gaat om verstedelijking (woningbouwprogramma en economische structuurversterking), uit te werken in het NOVEX-Ontwikkelperspectief.

### *Nedersaksenlijn*

De Nedersaksenlijn behelst een verbetering van de relatie Twente-Drenthe-Groningen door de aanleg van nieuw spoor tussen Emmen, Stadskanaal en Veendam. Deze verbinding moet zorgen voor een dekkend regionaal netwerk in Noordelijk Nederland. “De Nedersaksenlijn

heeft op regionaal niveau vergelijkbare effecten als de Lelylijn: dit is ook een nieuwe schakel in het netwerk, draagt bij aan de robuustheid en kortere reistijden per trein. De Nedersaksenlijn en het bijbehorende woningbouwprogramma biedt vooral regionale kernen in Drenthe en Groningen een ontwikkelperspectief en kan een rol spelen in het keren van krimp. (…) Het bouwstenenrapport (Deel A) noemt voor de Nedersaksenlijn een bedrag van 1 miljard euro. Uit de validatie blijkt dat een voorzichtige bandbreedte van 550 tot 1.250 miljoen euro realistisch is, inclusief bijkomede maatregelen aan het spoor tussen Emmen en Zwolle/Almelo. Het genoemde bedrag (1 miljard euro) valt binnen de bandbreedte van de toets en lijkt daarmee een reële inschatting." (Analyse Deltaplan Noordelijk Nederland dl B).

Werkproces Nedersaksenlijn

Onderzoek naar Nedersaksenlijn vindt plaats onder aansturing van de Stuurgroep NSL (gevormd door bestuurders van provincie Drenthe en de gemeenten Hardenberg, Emmen en Stadskanaal). Aan een consortium van Studio Bereikbaar + Rebelgroup is door de stuurgroep NSL de opdracht verstrekt om in november 2022 een Bidbook voor de Nedersaksenlijn op te leveren. In dit proces zal ook de participatie nader uitgewerkt en georganiseerd worden.
De Stichting Nedersakenlijn heeft een zelfstandige positie en speelt een belangrijke aanjagende rol.

Samenhang Lelylijn – Nedersaksenlijn - Deltaplan

Op het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (16-6-2022) is besloten een MIRT-onderzoek te starten naar de Lelylijn, "waarbij de effecten in combinatie met de aanleg van de Nedersaksenlijn, verbetering van onderdelen van het bestaande spoor en internationale aantakking richting Duitsland worden onderzocht. (…) Vanuit een gezamenlijk commitment binnen de gezamenlijk governance structuur en werkorganisatie (…) en in nauwe samenhang met het MIRT-onderzoek Lelylijn" zal verder gewerkt worden aan nader onderzoek naar de Nedersaksenlijn.

Onderkend wordt dat de wisselwerking tussen het MIRT-onderzoek Lelylijn en het programma Deltaplan voor het Noorden (met daarin het onderzoek naar de Nedersaksenlijn) goed bewaakt moet worden. Op het Opdrachtgeversoverleg (OGO, 6-7-2022) is hierover het volgende afgesproken: "In de opzet voor de werkorganisatie dient de verantwoordelijkheid voor de synergie/coördinatie binnen het programma te liggen bij de directeur Lelylijn/Deltaplan. Hij/zij heeft geen hiërarchische relatie met de projectleiders van de projecten Nedersakenlijn en Bestaand spoor, maar heeft wel als primes inter pares de verantwoordelijkheid voor het programma Deltaplan en daarmee de synergie en coördinatie tussen de projecten."

Relatie Lelylijn - Nedersaksenlijn

In het MIRT-onderzoek Lelylijn zullen de volgende vragen beantwoord worden:

- Welke relaties/afhankelijkheden zijn er tussen de Lelylijn en de Nedersaksenlijn (en verbeteringen op het bestaand spoor) als het gaat om vervoerswaarden?
- Welke relaties/afhankelijkheden zijn er tussen de Lelylijn en de Nedersaksenlijn (en verbeteringen op het bestaand spoor) als het gaat om verstedelijking (woningbouwprogramma en economische ontwikkeling), uit te werken in het NOVEX-Ontwikkelperspectief.

In 'Analyse Deltaplan Noordelijk Nederland dl B' worden met betrekking tot de Nedersaksenlijn de volgende aanbevelingen voor vervolgonderzoek gedaan:

- Neem ook het internationaal perspectief mee: de Lelylijn kan mogelijk een rol gaan spelen in de toekomstige verbinding naar Hamburg en Bremen, de Nedersaksenlijn op de verbinding Emmen-Rheine.
- Ook het perspectief van het goederenvervoer verdient aandacht.

### *Lelylijn in internationaal perspectief*

De Lelylijn kan in de toekomst een schakel zijn in de snellere verbinding tussen de Randstad, Noord-Nederland, Noord-Duitsland en Scandinavië. In het voorjaar van 2022 is reeds een quick scan ("Stapsgewijs naar een snelle internationale verbinding Amsterdam - Kopenhagen") uitgevoerd waaruit naar voren kwam dat met de realisatie van de Lelylijn in combinatie met de uitvoering van andere projecten op de lijn Amsterdam-Kopenhagen (waaronder Wunderline en de Fehmarnbelttunnel Duitsland - Denemarken) de reistijd in 2040 tussen Amsterdam en Kopenhagen via Groningen en Hamburg minder dan 8 uur kan bedragen, waar dat nu nog 11,5 uur is.
In het MIRT-onderzoek zal worden gekeken naar de mogelijkheden om deze internationale verbinding te realiseren. Daartoe zijn een aantal stappen noodzakelijk.

TEN-T

Voor een duidelijk Europees perspectief is opname op het Europese TEN-T netwerk noodzakelijk. Daarbij is opname op het 'extended-core network' de meest logische keuze. De opname op het TEN-T netwerk maakt het mogelijk om aanspraak te maken op Europese cofinanciering, waaronder de Connecting Europe Facility (CEF). De opname op het TEN-T netwerk stelt eisen aan de spoorlijn. Mocht de EU bereid zijn de Lelylijn op te nemen op het TEN-T netwerk dan zijn de volgende technische eisen van belang als randvoorwaarde voor de realisatie van de Lelylijn:

- De sporen en, voor zover noodzakelijk voor de exploitatie van elektrische treinen, de rangeersporen dienen volledig te zijn geëlektrificeerd;
- De nominale spoorwijdte van de spoorlijn bedraagt 1435 millimeter, behalve als de nieuwe spoorlijn een uitbreiding is van een netwerk waarvan de spoorwijdte afwijkt van en losstaat van de hoofdspoorlijnen in de Europese Unie;
- Er is tenminste een aslast van 22,5 ton mogelijk zonder speciale toestemming;
- Er kunnen goederentreinen rijden met een treinlengte van tenminste 740 meter zonder speciale toestemming:
    - Op dubbelspoor dient tenminste 50% van de treinpaden voor goederentreinen en tenminste twee treinpaden per uur en per rijrichting worden toegewezen aan goederentreinen met een lengte van tenminste 740 meter;
    - Op enkelspoor kan tenminste één treinpad per twee uur en per rijrichting worden toegewezen aan goederentreinen met een lengte van tenminste 740 meter;
- Goederentreinen moeten tenminste 100 km/u kunnen rijden;
- Passagierstreinen moeten tenminste 160 km/u kunnen rijden;
- Bij de bouw van een passagierslijn dient een studie uitgevoerd te worden naar de haalbaarheid en het economisch nut van hogere snelheden dan de vereiste 160 km/u.

Opname op het TEN-T netwerk brengt daarnaast nog een aantal specifieke eisen met zich mee die te vinden zijn in de EU-verordening 2021/0420.

TEN-T en financiën

Zoals aangegeven biedt opname op het TEN-T netwerk zicht op Europese cofinanciering, De hoogte van de potentiële cofinanciering is afhankelijk van de categorie waarin de Lelylijn kan worden opgenomen (extended core-network of comprehensive network) en de omvang van de concurrentie rondom de CEF-budgetten. De technische vereisten aan het TEN-T netwerk brengen echter ook een hogere standaard met zich mee, waardoor de investeringskosten hoger zullen worden. Deze technische vereisten zullen worden meegenomen in het MIRT-onderzoek.

Momenteel worden door IenW reeds gesprekken gevoerd met de Europese Commissie over opname van de Lelylijn in het TEN-T netwerk. Om de Lelylijn als internationale corridor (Amsterdam-Hamburg- Scandinavië) op het uitgebreid kernnetwerk van het TEN-T netwerk te plaatsen - overeenkomstig de motie Dijkstra c.s. en de motie Van Ginneken/Alkaya - is medewerking van Duitsland nodig. Dat gesprek is al gestart en zal worden vervolgd. De EC

heeft aangegeven graag bereid te zijn om hier samen met Duitsland en Nederland over te spreken.

*Bepaling bijdrage Lelylijn aan en positie in het Europees spoornetwerk*
Onderdeel van het MIRT-onderzoek is op welke wijze de Lelylijn bij kan dragen aan een betere internationale treinverbinding met Noord-Duitsland en verder, als onderdeel van het Europese spoornetwerk. In het MIRT-onderzoek wordt bekeken hoe de tijdligging, lijnvoering en bijbehorende vervoerwaarde voor de Lelylijn nationaal kan bijdragen aan een optimaal functionerende internationale verbinding, gebaseerd op ~~de huidige uitgangspunten op~~ deze internationale verbindingen:

- De reeds op de planning staande projecten op de lijn Amsterdam - Groningen - Hamburg - Scandinavië (zoals de Wunderline en de Fehmarnbelttunnel);
- De nationale dienstregelingen in Nederland, Duitsland en Scandinavië;
- Ontwikkelingen in grensoverschrijdend spoorverkeer zowel op het vlak van personen (bijvoorbeeld TEE) als goederen.

De realisatie van de Lelylijn kan er toe leiden dat er in de toekomst aanpassingen van deze internationale verbindingen (zoals de Wunderline) nodig zijn om een optimale internationale verbinding mogelijk te maken en de kans op toevoeging aan het TEN-T core-netwerk of comprehensive network en Europese financiering te vergroten.

Tevens zal worden gekeken wat de komst van de Lelylijn betekent voor de ruimtelijk-economische potentie van de Lelylijn in internationaal perspectief.

Vervolgens is de bepaling van de positie van de verbinding Amsterdam - Kopenhagen via Groningen - Hamburg (waar de Lelylijn onderdeel van is) in het Europese spoornetwerk onderdeel van het MIRT-onderzoek. Hierbij wordt de route Amsterdam - Kopenhagen via Groningen - Hamburg beschouwd ten opzichte van andere routes tussen Amsterdam en Kopenhagen. Daarbij zullen ook diverse scenario's voor (door)ontwikkeling voor de rest van de corridor (ten oosten van Groningen) worden bekeken. Onderzocht wordt welke alternatieve routes mogelijk zijn, of deze complementair aan elkaar kunnen zijn en wordt de vergelijking gemaakt op onderwerpen als reistijden, afstanden, vervoerwaarde, ontlasting van spoorlijnen/ spoorknooppunten en geschiktheid als alternatief voor vluchten op korte afstand (continentaal).

<u>Lobby/afspraken</u>
Om de internationale verbinding te realiseren is het noodzakelijk om afspraken te maken met partners langs de spoorlijn Amsterdam-Kopenhagen. In het onderzoek wordt gekeken welke afspraken gemaakt moeten worden en wat daarvoor nodig is. Dit aspect is in dit Plan van Aanpak nader uitgewerkt in het hoofdstuk 'lobby'.

## *Infra raakvlakken Lelylijn*

De Lelylijn heeft diverse raakvlakken met andere onderdelen van het spoornetwerk. In dat verband kan worden gedacht aan het netwerk bij Almere – Amsterdam (inclusief Zuidasdok en de IJmeerlijn), het netwerk rondom Zwolle en het gehele regionale netwerk in Noord-Nederland. In het MIRT -onderzoek zal aandacht worden besteed aan de relevante

raakvlakken. Het gaat dan om het afstemmen en uitwisselen van relevante informatie. Dubbelwerk dient te worden vermeden en elk project behoudt zijn eigen bestuurlijke aansturing en autonomie.

## 2.2 Scope NOVEX (woningbouw & economie)

In de Ruimtelijke ordeningsbrief (17/5/2022) is de Lelylijn benoemd als NOVEX-gebied en vastgelegd dat deze uitgevoerd wordt “in de vorm van een MIRT-onderzoek waarin integraal naar wonen, werken en mobiliteit wordt gekeken”.

In het NOVEX-gebied Lelylijn zal het ontwikkelperspectief daarbij vooral in gaan op economische structuurversterking, woningbouwopgave gerelateerd aan de eventuele realisatie van de Lelylijn. Voor NOVEX-gebied Lelylijn zal het ontwikkelperspectief in juli 2023 schetsmatig en modulair van aard zijn, gezien de gefaseerde en modulaire aanpak binnen het MIRT-onderzoek.

### 2.2.1 Scope

NOVEX-gebieden (16 = Lelylijn, indicatief)

Bovenstaande kaart is opgenomen in de Ruimtelijke Ordeningsbrief. Deze kaart roept de vraag op welk gebied precies onderdeel uitmaakt van het NOVEX-gebied Lelylijn. Enerzijds is het tracé tussen Amsterdam en Lelystad niet ingetekend, anderzijds is ook de ‘boog naar Leeuwarden’ niet ingetekend. Voor zover bekend is dit niet intentioneel gebeurd. Daarnaast kent het bredere Deltaplan ook de Nedersaksenlijn en investeringen in het bestaande spoor. De geografische afbakening van het NOVEX-gebied Lelylijn is nog niet vastgesteld en vormt onderdeel van het MIRT-onderzoek. Uitgangspunt is om het NOVEX-gebied zoals dat in dit MIRT-onderzoek wordt aangehouden, aan te laten sluiten bij de te onderzoeken varianten voor de Lelylijn (zie scope 2.1 Scope Lelylijn). Daarmee volgt de definitieve scope van het NOVEX-gebied uit het MIRT-onderzoek en de daarin gehanteerde tracés. Daarbij bestaat er een duidelijke link met de twee andere onderdelen uit het Deltaplan voor het Noorden, de eerdergenoemde Nedersaksenlijn en verbetering bestaand spoor.

In ieder geval zullen in beeld gebracht worden een scenario zonder ingrijpende investeringen in nieuw spoor (Lelylijn en Nedersaksenlijn) en een scenario met die ingrepen. Hier is nadrukkelijk aan de orde de samenhang met de werklijnen voor de startpakketten in alle NOVEX-gebieden en opgaven.

Het gaat hier om verstedelijking in het algemeen met in ieder geval woningbouw en mogelijkheden voor extra woningbouw die door varianten van een Lelylijn kan worden ontsloten, rekening houdend met de eventuele aanlegtermijn van een Lelylijn. Maar ook de relatie met de economische structuur (-versterking) in de regio en hoe zit het met de ontwikkeling van werklocaties, werkgelegenheid, arbeidsmarkt en kennisinfrastructuur/onderwijs. Hierbij speelt ook de woon-werkbalans een rol.
Van belang is op welke wijze duurzaamheid, natuur, klimaat en ook stikstof, eisen en kaders opleveren voor de verstedelijking, de economie en de (veranderende) mobiliteit. Water en bodem zijn als sturende principes benoemd voor ruimtelijke planvorming. Dat heeft betekenis voor een breed spectrum van onderwerpen zoals de tracékeuze en de inpassing, maar ook de keuze van woningbouw- en werklocaties.

### 2.2.2 Aanpak

De 'routekaart en spelregels' voor de NOVEX zijn vastgelegd in het 'Programma NOVEX' (juli2022): "Het doel van de gebiedsgerichte regie in de NOVEX-gebieden is het versnellen van besluitvorming omtrent samenhangende ruimtelijke keuzes en de uitvoering van maatregelen zodat plannen toekomstbestendig, met ruimtelijke kwaliteit, en in samenhang gerealiseerd kunnen worden. In deze gebieden zullen Rijk en regio als partners, conform een nieuwe werkwijze, gebieds- en opgavegericht nauw samenwerken. (...) De NOVEX-gebieden stellen een ontwikkelperspectief op. Het gezamenlijk ontwikkelperspectief is de basis voor strategische besluiten en uitvoeringsafspraken tussen alle overheden. Het concretiseren van het gezamenlijke ontwikkelperspectief, in de zin naar welk gezamenlijk 'eindbeeld' toegewerkt wordt en welke ruimtelijke keuzes daarvoor nodig zijn, is de eerste stap (aanscherping) die door de NOVEX- gebieden gemaakt moet worden." Elk NOVEX-gebied heeft een trekkend bewindspersoon. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is voor het NOVEX-gebied Lelylijn genoemd als 'trekkend bewindspersoon'.

#### *Inhoud Ontwikkelperspectief*

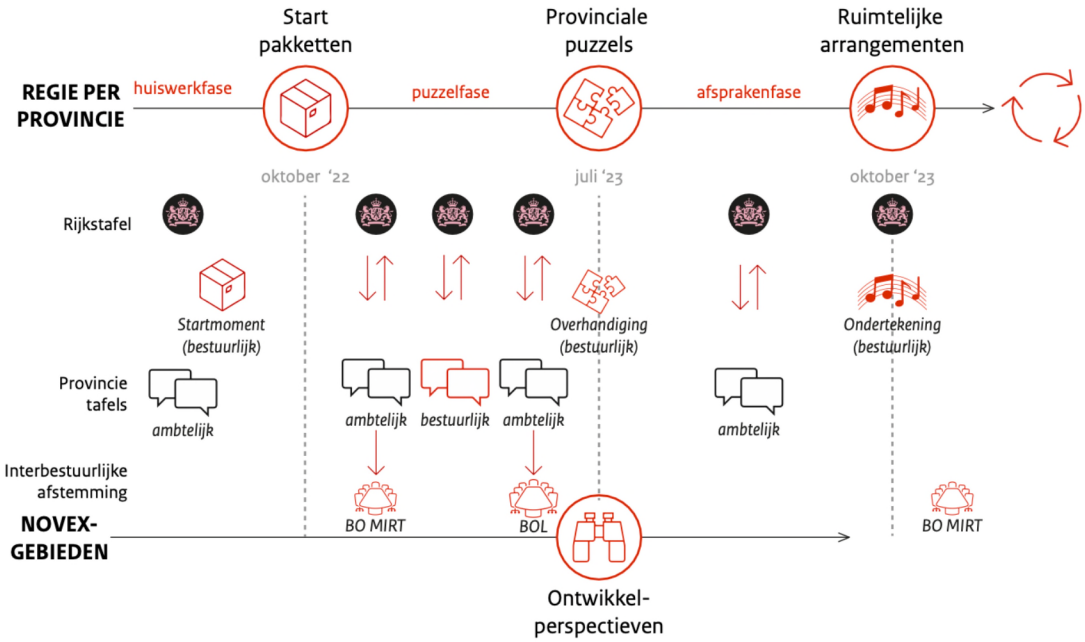
Het ontwikkelperspectief omvat op hoofdlijnen:

- Hoofdopgave in het gebied en welke andere opgaven in samenhang meekoppelen (de oplossing voor de hoofdopgave is veelal ook een oplossing voor andere opgaven). Voor het NOVEX-gebied Lelylijn gaat het daarbij om de Lelylijn als backbone voor economische structuurversterking, verstedelijkingsopgave en verbeteren bereikbaarheid van het noorden van het land.
- Op welke wijze het NOVEX-gebied concreet bijdraagt aan de nationale programma's die direct samenhangen met deze hoofdopgave en aan de regionale doelen.
- Toekomstbestendige gebiedsontwikkeling als een praktische zoektocht naar de identiteit van een gebied van waaruit de kernwaarden van een gebied elkaar maximaal kunnen versterken zodat een gebied zich organisch en in balans kan ontwikkelen (afwegingsprincipe NOVI).

- Gezamenlijk beeld van welke ruimtelijke keuzes nodig zijn om het ontwikkelperspectief te realiseren en hoe deze samenhangen met de nationale ruimtelijke keuzes en behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit
- Hoe het ontwikkelperspectief concreet bijdraagt aan de provinciale puzzel (regie per provincie)
- Aangescherpte doelstelling(en) van het NOVEX-gebied

In het bijzonder voor het NOVEX-gebied Lelylijn moet het Ontwikkelperspectief antwoord geven op de volgende vragen:

- Concretisering van een realistisch woningbouwprogramma voor het NOVEX-gebied Lelylijn, passend bij de fasering MIRT-onderzoek, MIRT-verkenning en verder. Bij het komen tot een concretisering van een realistisch woningbouwprogramma is het van belang uit te gaan van duurzame verstedelijking/realisatie van de woningbouwpotentie. Een aanpak zoals die is doorlopen bij diverse verstedelijkingsstrategieën in het land vormt daarbij het uitgangspunt.
- "Het vervolg vraagt om nader onderzoek naar mogelijke contouren van een economische programma en de interactie hiervan met het spoorpakket. Zonder zo'n programma is het onwaarschijnlijk dat er voldoende gevarieerde werkgelegenheid ontstaat. Het ligt voor de hand om vanuit bestaande succesvolle regio's te onderzoeken in welke mate er extra woningen en arbeidsplaatsen kunnen worden gerealiseerd aansluitend bij kansrijke sectoren en ontwikkelingen en bij de potentieel aan te spreken woonvraag." (uit Deltaplan deel B). Hiervoor kan ook gekeken worden naar goede buitenlandse ervaringen.
- Het Regio Specifiek Pakket (RSP) zal hierbij worden geëvalueerd om zo inzichten te verkrijgen voor een volgende economische en sociale impuls. Bekeken dient te worden welke lessen daaruit kunnen worden getrokken voor het Deltaplan.



### *Fasegewijs*

Het Ontwikkelperspectief moet volgens planning juli 2023 opgeleverd worden (zie ook bovenstaand schema). Binnen de planning van dit MIRT-onderzoek is dit een ambitieuze datum. Voorgesteld wordt daarom om ook hier fasegewijs te werken. In de eerste fase (tot juli 2023) wordt gewerkt aan een eerste schetsmatige opzet voor het Ontwikkelperspectief met een accent op het woningbouwprogramma en het programma werklocaties, dat in de periode daarna verder uitgewerkt wordt. Het ontwikkelperspectief zou daarbij in ieder geval de contouren van een realistisch woningbouwprogramma en de mogelijke contouren van een economisch programma moeten schetsen, aansluitend op de gedachte dat de Lelylijn een backbone moet vormen van economische structuurontwikkeling. Gezien er nog diverse variaties van een Lelylijn mogelijk zijn (denk o.a. aan tracé, halteplaatsen, snelheid, personen-/vrachtvervoer) zullen de contouren van genoemde programma's nog niet volledig afgebakend zijn. De eerder genoemde schetsontwerpsessies vormen het vertrekpunt voor het fasegewijs en modulair uitwerken van het ontwikkelperspectief.

### *Planhorizon Lelylijn / NOVEX*

In het Programma NOVEX wordt gesteld dat het uitwerkingsniveau van het ontwikkelperspectief per NOVEX-gebied zal verschillen, gezien de opgaven en de verschillende fases waarin de gebieden zich bevinden. Dit vraagt maatwerk per NOVEX-gebied.

In het geval van de Lelylijn vraagt de Planhorizon in het bijzonder om aandacht. Op basis van het ontwikkelperspectief wordt per NOVEX-gebied een gezamenlijk plan opgesteld: "wat gaan we wanneer doen en met wie inclusief volgtijdelijke afhankelijkheden. Hiermee wordt de stap richting uitvoering en de bijbehorende ruimtelijke keuzes gezet om de stip op de horizon – in de komende vier tot tien jaar te bereiken." In de NOVEX aanpak wordt naar NOVEX-gebieden ook toegewerkt naar ruimtelijke arrangementen per provincie. NOVEX-Lelylijn heeft daarmee een directie relatie/raakvlak met de ruimtelijke puzzels van provincies waar de Lelylijn en bredere Deltaplan voor het noorden betrekking op heeft.

Realisatie van de Lelylijn wordt op dit moment redelijkerwijs pas in de loop van het decennium 2030-2040 voorzien. Hiermee zal het Ontwikkelperspectief voor de Lelylijn ook een andere planhorizon krijgen dan de andere NOVEX-gebieden en de provinciale arrangementen. Overigens kijken veel nationale programma's ook verder dan 2030 en wordt bij verstedelijkingsstrategieën zoals NOVEX-Verstedelijkingsgebied Groningen-Assen ook doorgekeken naar 2040.

## 2.2.3 Raakvlakken

Uit het Programma NOVEX: "Essentieel in het programma NOVEX is het samenspel tussen de regie per provincie en de gebiedsgerichte regie in de NOVEX-gebieden. Zo vallen sommige NOVEX-gebieden in meerdere provincies, is er soms overlap tussen de verschillende NOVEX-gebieden en zijn ruimtelijke keuzes in het ene spoor doorslaggevend voor het versnellen van de uitvoering in het andere spoor. In dit samenspel zien we twee verschillende aspecten: inhoudelijke overlap en de wijze van sturing."

Voor het NOVEX-gebied Lelylijn wordt een samenhang voorzien met in ieder geval de volgende nationale programma's:

- Meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport -
- Programma Woningbouw
- Verkenning versterken verstedelijkingsopgave zuid, oost en noord NL
- Programma Water en Bodem sturend
- Nationaal Programma Landelijk Gebied
- Programma Energiehoofdstructuur & Nationaal Plan Energiesysteem
- Programma Werklocaties: ruimte voor economische activiteit
- Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat
- Nationaal Programma Infrastructuur Duurzame Industrie
- Nationaal Programma Regionale Energiestrategieën
- Waterstof: Nationaal Waterstof Programma en Waterstof Backbone

Daarnaast is er samenhang met de ruimtelijke puzzels van de betrokken provincies en een aantal andere NOVEX-gebieden. Het meest direct gaat het daarbij om NOVEX-gebieden Groningen-Assen, Groningen en Metropoolregio Amsterdam (MRA). Maar zeker met het oog op de andere onderdelen van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland bestaat er ook een relatie met het NOVEX-gebied Zwolle. Keuzes die uit nationale programma's en ruimtelijke puzzels van provincies voortkomen kunnen daarmee kansen bieden voor de Lelylijn, woningbouwopgave en economische structuurversterking, maar kunnen mogelijk ook een uitdaging vormen. Andersom vormt het ontwikkelperspectief voor NOVEX-gebied Lelylijn een puzzelstuk in de ruimtelijke puzzels van betrokken provincies. In het MIRT-onderzoek is het daarom van belang regelmatig de samenhang en raakvlakken met bovengenoemde trajecten in beeld te brengen/houden.

### 2.2.4 Samenhang Deltaplan/NOVEX in tijd

Mogelijke volgordelijkheid binnen het Deltaplan.

Tot 2030:

- Verbetering bestaand spoor (no-regret)
- 1e fase Nedersaksenlijn (Veendam-Stadskanaal)
- 1e deel extra woningbouw/werklocaties (provinciale pakketten NOVEX/prestatieafspraken)

na 2030:

- Verbetering bestaand spoor (vervolg)
- Lelylijn
- Vervolgfase Nedersaksenlijn
- Vervolg extra woningbouw (NOVEX Lelylijn)

## 2.3 Financiering/bekostiging Lelylijn

In het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' is voor de realisatie van de Lelylijn een bedrag van circa 3 miljard euro gereserveerd. Het is de verwachting dat de kosten voor de realisatie van de Lelylijn hoger liggen dan de gereserveerde 3 miljard. Daarom wordt in hetzelfde coalitieakkoord ook gesproken over

‘medefinanciering vanuit de regio en uit Europese fondsen’ om de Lelylijn te kunnen aanleggen.

Op het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL, 16-6-2022) is vastgelegd dat het MIRT-onderzoek Lelylijn “de basis moet vormen voor een nog deze kabinetsperiode te nemen Startbeslissing voor een MIRT-verkenning. Hiervoor moet een voorlopige voorkeursvariant uitgewerkt zijn met een betrouwbare kostenraming en zicht op minstens 75% van de financiering van deze voorlopige voorkeursvariant.” Deze eis van 75% financiering is vastgelegd in de MIRT-spelregels waarin staat dat bij de (go-no go) Startbeslissing voor een Verkenning “zicht dient te zijn op 75% financiering van de meest voor de hand liggende optie”.

In het MIRT-onderzoek Lelylijn wordt 1) uitgewerkt wat de meest voor de hand liggende optie is (voorlopige voorkeursvariant) en 2) hiervoor een betrouwbare kostenraming opgesteld.

Parallel hieraan zal binnen het MIRT-onderzoek Lelylijn gewerkt worden aan het “samen zoeken naar aanvullende dekking voor realisatie van de Lelylijn waaronder financiering vanuit de regio en uit Europese fondsen’ (BOL, 16-6-20220). In relatie tot de bijdrage van Europese fondsen is bij de BOL besluiten afgesproken “te werken aan opname van de Lelylijn in het TEN-T extended kernnetwerk en daaropvolgend een plan uit te werken voor Europese cofinanciering, waaronder CEF”.

Gezien de grote financiële opgave is het van belang om in de onderzoeksfase breed te kijken naar financieringsopties/-modellen, waarbij bijvoorbeeld ook de exploitatie betrokken wordt. Voorbeelden in binnen- en buitenland kunnen hiervoor bekeken worden.

Rijk en regio zijn het over eens dat ze voor de Lelylijn ook onderzoek willen doen naar andere mogelijkheden om tot financiering van de opgave te komen. Een mogelijkheid is om te kijken naar de integrale kosten, oftewel een businesscase benadering. Dit betekent dat de exploitatie, beheer en onderhoud en investering meegenomen worden. Hierbij kan naast de traditionele aanpak bijvoorbeeld ook gekeken worden naar dekking vanuit een integrale exploitatie (DBFO), het uitschrijven van een nieuwe concessie voor het noorden van Nederland (in samenhang met Nedersaksenlijn) of het opzetten van een noordelijke vervoersautoriteit. Regionale sprinterdiensten toestaan met meerdere stations geeft extra gebruik en zodoende ook aanvullende financiële kansen door financiering uit regionale OV-middelen.

Het financieringsmodel staat los van de wettelijk te nemen stappen om tot tracévaststelling te komen. Daarvoor is de Tracéwet/Omgevingswet van toepassing. Ook zal bekeken moeten worden welke invloed de Spoorwegwet hierop heeft. Echter als het gaat om mogelijkheden om eerder tot dekking van aanleg en exploitatie van de Lelylijn te komen, biedt een ruimer spectrum dan het traditionele blikveld goede kansen.

Voor de (integrale) kosten is het verder van belang om een vooruitblik te doen op komende technische ontwikkelingen in het treinsysteem. Dergelijke ontwikkelingen zullen

ongetwijfeld impact hebben mogelijkheden en de kosten van de exploitatie en/of de investering.

Overwogen kan worden om bij aanvang een één of tweedaagse bijeenkomst organiseren over de financieringsstrategie. In die bijeenkomst worden de financieringsmogelijkheden nader onderzocht.

## 2.4 Duurzaamheid, klimaat en stikstof

Water en bodem zijn als sturende principes benoemd voor ruimtelijke planvorming. Ook op het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (16-6-2022) is afgesproken om in het MIRT-onderzoek Lelylijn "water en bodem als sturende principes" te hanteren. Tevens is afgesproken om "vanuit een gezamenlijk commitment binnen de gezamenlijk governance structuur en werkorganisatie - parallel hieraan en in nauwe samenhang met het MIRT-onderzoek Lelylijn verder (te) werken aan (...) de klimaatopgaven."

Ook in de 'Analyse Deltaplan Noordelijk Nederland deel B' wordt aandacht besteed aan klimaatadaptatie. Hierbij wordt onder meer aangegeven dat het Deltaplan mogelijk een klimaatadaptieve(re) strategie is, "maar ook hier landt het overgrote deel van de woningen in Flevoland, terwijl ook delen van Groningen en Fryslân niet bijster hoog gelegen zijn. (...) Wat betreft de spoormaatregelen is de conclusie dat met name de Lelylijn en maatregelen aan het bestaand spoor te maken hebben met een overstromingsrisico (uitgaande van overstromingen die eens in de 1000 jaar voorkomen). Dit speelt met name in de laaggelegen gebieden van de provincies Flevoland en Friesland. Tevens zijn de maatregelen deels gelegen in gebieden die sterk te maken hebben met bodemdaling en slappe ondergrond. Voor de Nedersaksenlijn speelt dit minder." Ook wordt geconcludeerd dat "het Deltaplan in Noordelijk Nederland per saldo (leidt) tot extra voertuigkilometers voor het autoverkeer wat zal leiden tot extra uitstoot van fijnstof en stikstof."

In het MIRT-onderzoek Lelylijn moeten de te bestuderen varianten van spoor, woningbouw en economische ontwikkeling, globaal beoordeeld worden op hun duurzaamheid, klimaatbestendigheid en stikstofuitstoot om zo te komen tot een 'toekomstbestendige gebiedsontwikkeling' zoals ook wordt beoogd in de NOVEX. Een M.E.R. maakt hier in deze fase nog geen deel van uit, maar dient wel in de Verkenningsfase plaats te vinden.

Om inhoud te geven aan het uitgangspunt dat water en bodem sturende principes moeten zijn bij gebiedsontwikkeling (locatiekeuzes), tracéligging en ook inpassing van ingrepen, wordt de kamerbrief Water en Bodem Sturend (WaBoS) als vertrekpunt gehanteerd. Deze brief aan de Tweede Kamer wordt naar verwachting medio oktober 2022 gepubliceerd. Deze op concretisering gerichte brief zal bij de ontwerpsessies in de varianten fase worden betrokken.

## 2.5 Stakeholdermanagement en participatie

Het aanleggen van de Lelylijn, in samenhang met bijbehorende woningbouw en economische ontwikkeling, is een grootschalige aanpassing in de ruimtelijke omgeving en raakt inwoners, omwonenden, maatschappelijke organisaties, (potentiële) reizigers en vele

anderen direct in hun dagelijks leven. Dit vraagt een zorgvuldige betrokkenheid gedurende de gehele looptijd van het MIRT-proces. Op het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving is daarom besloten om als Rijk en regio een gezamenlijk participatieproces als onderdeel van het MIRT-onderzoek op te starten en hiervoor een omgevingsmanager aan te stellen en een breed participatieplan op te stellen. Omdat de participatie vanuit het MIRT-onderzoek plaatsvindt namens zowel de centrale overheid als namens de betrokken decentrale overheden, is het van belang dat de Omgevingsmanager binnen alle betrokken overheden draagvlak en commitment verkrijgt voor het participatieplan en het te organiseren participatieproces en daarnaast via regulier stakeholdermanagement een vinger aan de pols houdt bij de verschillende stakeholders en waar nodig extra actie onderneemt om deze stakeholders op de juiste manier bij het project betrokken te houden. Ook zijn voldoende tijd en geld belangrijke voorwaarden voor de participatie.

### 2.5.1 Doel

Met de participatie streeft de initiatiefnemer ernaar om betrokkenen, belanghebbenden en geïnteresseerden te informeren over en te betrekken bij het project Lelylijn. Met de participatie wordt invulling gegeven aan het;

- informeren over de aanpak en het te volgen proces
- informeren over projectdoelen en mogelijke oplossingen
- ruimte bieden voor oplossingen en alternatieven aangedragen in de participatie
- ruimte bieden voor inspraak
- terugkoppelen wat er met de inbreng in de participatie is/wordt gedaan

Communicatie en participatie gaan hand in hand. Voor participatie is het van belang dat betrokkenen, belanghebbenden en geïnteresseerden goed geïnformeerd worden over de aanpak en het te volgen proces. Als ook over projectdoelen en mogelijke oplossingen. Na ieder participatiemoment is terugkoppeling over wat er met de inbreng van participatie is/wordt gedaan noodzakelijk.

Het doel van communicatie en participatie is dat de participanten inhoudelijk en procesmatig weten waar het om gaat. Participanten beschikken over voldoende informatie om een waardevolle bijdrage te leveren en gedurende het proces moeten voor hen gemaakte keuzes en de daarbij horende argumentatie te volgen en inzichtelijk zijn. Idealiter zou het resultaat moeten zijn dat er ideeën uit de samenleving mee worden genomen/gewogen in de uitwerking van het MIRT-onderzoek en de daarin beschouwde varianten/variaties en daarmee in de samenleving begrip en draagvlak ontstaat voor de te maken keuzes en tevredenheid over het proces.

### 2.5.2 Aanpak

Voorgesteld wordt om in een vroegtijdig stadium te starten met een eerste brede participatieronde. Deze is nog niet gericht op specifieke tracés of varianten, maar juist bedoeld om breed onder bewoners en stakeholders hun ideeen over en beelden bij een

Lelylijn op te halen. Overwogen kan worden om hierbij gebruik te maken van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE)[1].

Parallel hieraan wordt gewerkt aan het in kaart brengen van de stakeholders en hun belangen via een issue- en stakeholderanalyse. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de belangen, invloed, issues en wensen.

De stakeholderanalyse (inclusief de analyse van belangen, issues en invloed) is input voor het op te stellen participatieplan. Het participatieplan beschrijft helder en duidelijk welke participatieruimte er is, wat Rijk en regio met de participatie willen bereiken en op welke wijze, welke stakeholders, op welk moment worden betrokken bij het MIRT-onderzoek over de Lelylijn. In dit participatieplan staan ook de kaders voor participatie bij dit onderzoek beschreven.

Uitgangspunt is de Code Maatschappelijke Participatie bij MIRT projecten. Deze stelt onder andere dat tijdens de Initiatief-, Verkennings- en Planuitwerkingsfase actief en gericht wordt gevraagd naar inbreng en ideeën vanuit de maatschappij, passend bij de fase. Een ander uitgangspunt zijn de waarden voor participatie zoals vastgelegd in de 'Twopager waarde(n)volle participatie' (zie bijlage 6).

In de (onderzoeks)fase is het van belang om alle mogelijke oplossingen voor de opgave serieus te onderzoeken. Dan gaat het om het in beeld krijgen van alle mogelijke varianten die vanuit de het maatschappelijk veld worden aangedragen. Deze dienen te worden beoordeeld met hetzelfde afwegingskader in de trechteringsfase. Immers dit zijn signalen die anders in latere fases alsnog worden ingebracht als er nu niet zorgvuldig naar wordt gekeken en op wordt teruggekoppeld.

Daarnaast gaat het om het nader uitwerken van de opties die reeds in de projectscope zitten. Dit met als doel om zicht te krijgen op maakbaarheid, kosten en inpassing. Daarvoor is intensieve interactie met de omgeving noodzakelijk

De participatie zal in deze fase derhalve gericht zijn op zowel de tracékeuze, als ook op de Lelylijn als project. In de eventuele Verkenningsfase zal de scope van de participatie zich verder verdiepen.

### 2.5.3 Regulier Stakeholdermanagement

Niet alle geluiden en bewegingen bij stakeholders zijn bijvoorbeeld qua onderwerp of timing te vangen in het participatieproces. Het is dan ook van belang dat de omgevingsmanager te allen tijde feeling houdt met wat er speelt bij de verschillende stakeholders en of dit van (negatieve) invloed is op de voortgang, draagvlak en doelstellingen van het project. Mocht dit zo zijn dan is het de verantwoordelijkheid van de omgevingsmanager hierop actie te ondernemen

[1] Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) is een nieuwe methode om beleidsopties te evalueren en de participatie van grote groepen burgers te faciliteren. De essentie van een PWE is dat burgers op een **laagdrempelige** manier een **advies** kunnen geven over een **keuzevraagstuk** van een overheid. Zij worden als het ware **op de stoel van de bestuurder** gezet. (bron: Participatieve Waarde Evaluatie (tudelft.nl).

### 2.5.4 Relatie met Tracéwet en Omgevingswet

De Omgevingswet treedt naar verwachting op 01 januari 2023 in werking. Zowel in de Tracéwet als in de Omgevingswet is de participatie in de (MIRT-)onderzoeksfase nog vormvrij. Wel worden eisen gesteld aan participatie bij de start van de Verkenning.
In de vigerende Tracéwet is vastgelegd dat de startbeslissing de wijze bevat waarop burgers, maatschappelijke organisaties, betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg worden betrokken bij de Verkenning.

In de Omgevingswet is vastgelegd dat uiterlijk bij de start van de Verkenning voor een projectbesluit een 'kennisgeving voornemen' en een 'kennisgeving participatie' wordt gepubliceerd. In de kennisgeving participatie staat hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de Verkenning worden betrokken. Aan te raden is om voorafgaand aan de verkenning een nieuw participatieplan op te stellen. Dit participatieplan is input voor de kennisgeving participatie. Het bevoegd gezag gaat in de kennisgeving participatie ieder geval in op:

- wie het betrekt bij de projectprocedure
- waarover het deze partijen raadpleegt
- wanneer het deze partijen erbij betrekt
- wat de rol van het bevoegd gezag en de initiatiefnemer is bij het betrekken van de partijen
- waar aanvullende informatie beschikbaar is of komt

De kennisgeving participatie kan tegelijkertijd plaatsvinden met de kennisgeving voornemen projectbesluit, maar het mag ook later. Als er bijvoorbeeld meer tijd nodig is om het participatietraject in te richten. De eisen aan de kennisgeving over participatie staan in artikel 5.47 lid 4 van de Omgevingswet en artikel 5.3 van het Omgevingsbesluit. In de kennisgeving voornemen is het verplicht om eenieder in de gelegenheid te stellen mogelijke oplossingen voor de opgave voor te dragen.

## 2.6 Afwegingskader

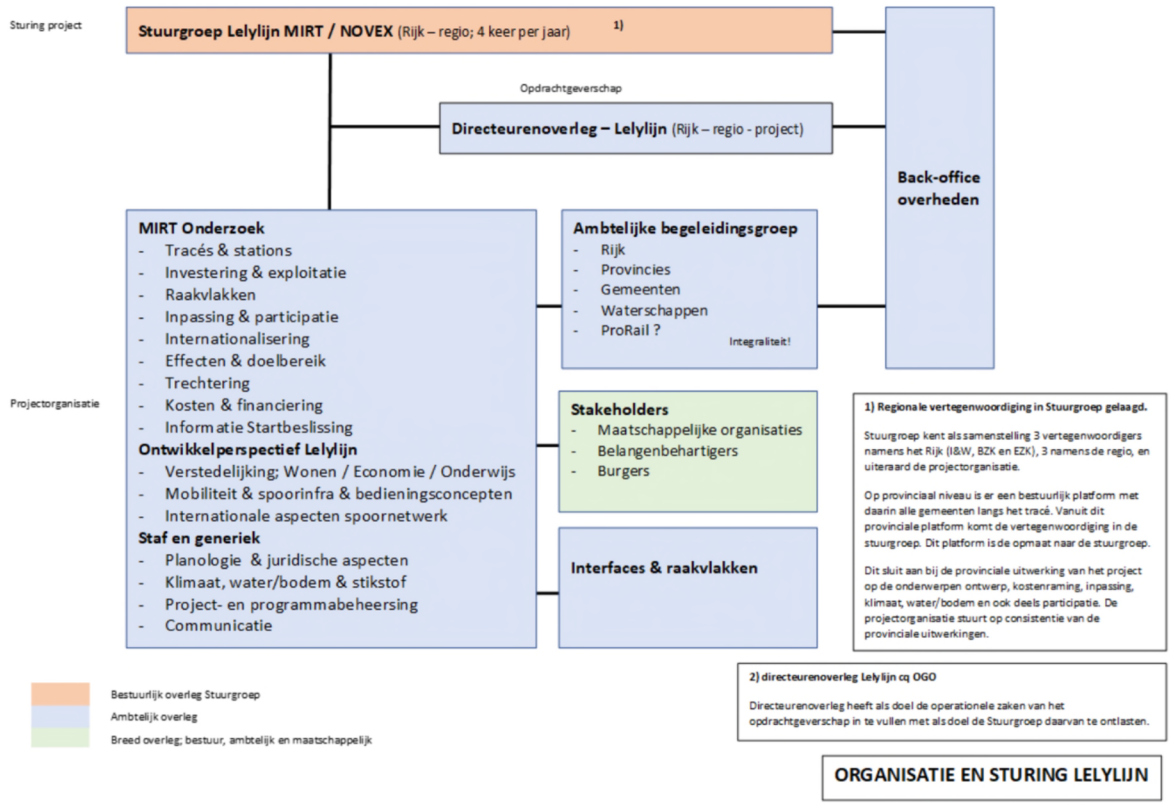
Om varianten te kunnen vergelijken en afwegen, is een kader nodig. Dat kader dient, passend bij deze fase, de vergelijking van varianten mogelijk te kunnen maken. Dat kader dient te worden ge-ent op de doelen voor het project en te passen bij deze fase. Het afwegingskader zal nader uitgewerkt worden in de volgende fase. Aan de volgende afwegingsfactoren moet gedacht worden:

- Inhoudelijke omschrijving van de Lelylijn
- Kosten en mogelijke dekking
- Vervoerswaarde en reistijdswinsten
- Leefbaarheid, welzijn, bereikbaarheids- en andere effecten
- Exploitatie
- Woningbouw en economie (NOVEX)
- Milieu effecten (geen MER, maar wel op hoofdlijn toets op effecten natuur en milieu)
- Klimaat, bodem en water
- Draagvlak
- Ecologische impact
- Brede Welvaartseffecten

Het afwegingskader wordt in het voorjaar 2023 vastgesteld in het BO MIRT/Deltaplan.

# 3. Organisatie

In de notitie 'Organisatie, governance en plankosten Deltaplan' wordt een beschrijving gegeven van de werkorganisatie en de governance voor de volle breedte van het Deltaplan. Onderstaand is de werkorganisatie voor het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn schematisch weergegeven.




Dit Plan van Aanpak heeft betrekking op het project Lelylijn en dan specifiek het MIRT-onderzoek Lelylijn inclusief de NOVEX. De opgave voor het MIRT-onderzoek is geformuleerd in hoofdstuk 2 van dit Plan van Aanpak.

De werkorganisatie voor het MIRT-onderzoek Lelylijn en de NOVEX wordt geleid door directeur Lelylijn.

Voor een nadere toelichting op de organisatie en de governance wordt verwezen naar de notitie 'Organisatie, governance en plankosten Deltaplan'.

## 3.1 Projectdirecteur & overige rollen

Het Projectteamteam is samengesteld als volgt (met tussen haakjes de herkomst van de betreffende functionaris, voor zover relevant of afgesproken):

- Projectdirecteur Lelylijn; MIRT-onderzoek Lelylijn, inclusief NOVEX (voordracht Rijk)
- Projectsecretaris (voordracht regio)
- Projectondersteuning

- Onderzoekmanager Lelylijn; scope, afwegingskader & trechtering en kostenraming
- Omgevingsmanager Lelylijn; communicatie, stakeholdermanagement & participatie
- Coördinator Ontwikkelperspectief-NOVEX voor Wonen en Economie
- Coördinator juridische zaken (Omgevingswet, Tracéwet, Stikstof en Klimaat)
- Manager project-/programmabeheersing

Bij de keuze van de herkomst van de betrokken functionarissen dient een rol te spelen een redelijke verdeling Rijk-regio, de meest geschikte herkomst gelet op de taak en de continuïteit van het programma/project. Bij uitwerking van de tracés speelt die continuïteit voor het vervolg zeker een rol.

De werkorganisatie zal worden bemenst door mensen in dienst bij het Rijk of de regio, of daar worden externen voor ingehuurd. In principe geldt daarbij dat de juiste functionaris op de juiste plaats het belangrijkste criterium is. Daarnaast speelt bij de keuze van de herkomst van de betrokken functionaris een rol een redelijke verdeling Rijk-regio, de meest geschikte herkomst gelet op de taak en de continuïteit van het programma/project.

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. 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 onwerkbare omvang. Daarom wordt een gelaagdheid in de aansturing en bestuurlijke betrokkenheid voorgesteld, één en ander ter nadere uitwerking.

Tevens wordt voorgesteld om de inhoudelijke uitwerking in regionale blokken te clusteren gelet op de omvang van het plangebied. Het gaat dan om de onderwerpen ontwerp tracés, stationsomgevingen, inpassing, kostenraming, maar participatie. Door de inhoudelijke uitwerking en de bestuurlijke gelaagdheid te combineren in een provinciale clustering ontstaat een werkbare organisatie. Zie voor een nadere uitwerking ook het PvA voor het MIRT-onderzoek /NOVEX Lelylijn.

ProRail zal worden betrokken bij het project als adviseur van het Rijk en als adviseur cq leverancier van producten voor de werkorganisatie. ProRail zal door het Rijk worden ingeschakeld als adviseur. ProRail zal door het project in ieder geval worden ingeschakeld voor die onderwerpen (zoals dienstregelingsmodellen) welke niet door andere partijen kunnen worden ingevuld. Werkzaamheden die bij ProRail of anderen kunnen worden belegd zullen in principe worden belegd cq aanbesteed. Er zullen nadere afspraken gemaakt worden met ProRail over haar betrokkenheid bij het project.

De lobby is geen opgave voor de werkorganisatie. Voor de lobby op het Deltaplan, inclusief de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, ligt het initiatief bij de regio. Voor wat betreft de internationale lobby aangaande spoorinvesteringen hebben Rijk en regio gedeelde belangen. Voor de lobby richting Den Haag ligt dat anders en daarmee is het initiatief bij de lobby voor de regio passend.

In de werkorganisatie is nadrukkelijk niet voorzien in de bemensing/capaciteit die nodig zal zijn om de informatie vanuit de werkorganisatie te verwerken en analyseren om tot een adequate inbreng en belangenbehartiging vanuit de betrokken overheden en andere organisaties te komen, hier zijn de betrokken partijen zelf verantwoordelijk voor.

Op korte termijn zal de bemensing moeten worden aangesteld cq geworven, uitgaande van het geschetste plaatje.

## 3.2 Huisvesting

Voorgesteld wordt om voor de werkorganisatie een projectbureau op een passende locatie te organiseren. Voor de huisvesting van het projectbureau ligt het voor de hand een goed bereikbare locatie in het plangebied te kiezen, met uiteraard adequate faciliteiten.

# 4. Projectbeheersing

De projectbeheersing is erop gericht het projectresultaat te behalen (inclusief de daarbij behorende kwaliteitscriteria) binnen de gestelde tijd en binnen het afgesproken budget.

## 4.1 Begroting

In de notitie 'Organisatie, governance en plankosten Deltaplan' wordt een schets gegeven van de plankosten voor het gehele Deltaplan en de verdeling hiervan tussen Rijk en regio. De scope van deze plankosten wordt beperkt tot de plankosten voor de werkorganisatie die zich richt op de het MIRT-onderzoek voor de Lelylijn, de planvoorbereiding voor de Nedersaksenlijn, de planvoorbereiding verbetering bestaand spoor, inclusief de werkzaamheden aan het Deltaplan programma als geheel inclusief in ieder geval de extra werkzaamheden voor NOVEX opgave in noordelijk Nederland, de betrokkenheid/inzet van ProRail en de kosten voor participatie, lobby en communicatie. Ook inbegrepen zijn kosten voor werkzaamheden die de werkorganisatie uitbesteed aan derden of aan de betrokken lijnorganisaties.

Niet in deze plankosten zitten de kosten die gemaakt worden voor de begeleiding van de werkorganisatie aan regionale en rijkszijde buiten de werkorganisatie om (waaronder de kosten voor de ambtelijke begeleidingsgroep(en)) en voor het vervullen van de wettelijke rollen van de overheden. Ook niet inbegrepen zijn de kosten die partijen maken voor de inschakeling van partij-gebonden backoffices en adviseurs.

Het gaat om de plankosten die gemaakt worden in de periode van het eerste Bestuurlijk Overleg Deltaplan tot en met de Startbeslissing voor de Lelylijn. Uitgangspunt is dat die beslissing uiterlijk najaar 2024 genomen wordt, hetgeen betekent dat de looptijd van het MIRT-onderzoek op circa 2 jaar is gesteld. Na de Startbeslissing worden de afspraken eventueel herijkt.

Een globale schatting van de te maken kosten van de werkorganisatie voor het onderdeel Lelylijn/NOVEX (onderdeel van dit PvA) is:

| **Onderdeel** | **Beschrijving** | **Schatting plankosten € x 1.000 Exclusief BTW** |
|---|---|---|
| MIRT Lelylijn | Projectmanagement, inclusief huisvesting | 1.000 |
| | Dienstregelingsmodellen en netwerken (ook ProRail) | 1.500 |
| | Varianten onderzoek Lelylijn (oa tracés, kosten, effecten, trechtering en participatie) | 2.500 |
| NOVEX | NOVEX (verstedelijking & economie) & Ontwikkelperspectief | 1.000 |
| | **Totaal** | **6.000** |

Het is in deze fase erg lastig om een adequate raming van de plankosten van een dergelijk onderzoek te maken. Enerzijds om de scope van het onderzoek in de loop van het onderzoek kan wijzigen, net als de aantallen varianten en de doorlooptijd. Anderzijds zullen er tijdens de looptijd bestuurlijke keuzes worden gemaakt met kennis die we nu niet hebben.

Hoewel dit een fors bedrag lijkt, is dit waar in ieder geval rekening mee moet worden gehouden. Ervaring leert dat de kosten van een MIRT-traject tot met de projectbeslissing (het realisatiebesluit), ongeveer 3% van de totale investering bedragen ofwel € 120 miljoen bij een project van € 4 miljard. Een schatting als hierboven beschreven lijkt in dit stadium derhalve alleszins reëel.

Praktisch wordt afgesproken dat de plankosten worden geadministreerd door de werkorganisatie. De uitgaven en uitbestedingen worden bijgehouden. Steeds wordt een vergelijking gemaakt met het beschikbare budget.

Onderzocht wordt of een samenwerkingsverband in de vorm van een projectorganisatie tussen deelnemende partijen conform de 'transparantiemethode' voor de BTW kan worden toegepast.

## 4.2 Planning en mijlpalen

In de besluiten van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving op 16 juni 2022 is vastgelegd dat het MIRT-onderzoek Lelylijn de basis moet vormen voor een nog deze kabinetsperiode te nemen Startbeslissing voor een MIRT-verkenning. Het MIRT-onderzoek moet dus binnen deze periode worden afgerond. Uitgangspunt is dat die beslissing uiterlijk najaar 2024 genomen is, hetgeen betekent dat de looptijd van het MIRT onderzoek op circa 2 jaar is gesteld.

Daarnaast is in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving voorgesteld om met MIRT-onderzoek gefaseerd aan te pakken. In de eerste fase wordt met gebruikmaking van de beschikbare informatie in een plan van aanpak de exacte scope van de verschillende onderdelen bepaald, inclusief eerste verkenning van verstedelijking en economie. In de tweede fase wordt getrechterd van mogelijke naar relevante varianten op basis van de inhoudelijke omschrijving van de Lelylijn, inclusief kosten en mogelijke dekking, draagvlak en relatie met verstedelijking (woningbouw en economie in het kader van de NOVEX).

| | **WERKZAAMHEDEN** | **MIJLPALEN** |
|---|---|---|
| **2022** | | |
| November/ December | | BO MIRT/BOD: vaststellen PvA & aanbieden BID-book Nedersaksenlijn |
| najaar | - Bemensen programma-/projectorganisatie<br>- Werklocatie en ICT organiseren | |

| | | |
|---|---|---|
| | - Uitbesteding schetsontwerpsessies<br>- Opzetten eerste participatieronde<br>- Verkennen uitbesteden Verstedelijkingsstrategie & Economisch ontwikkelperspectief<br>- Opstellen afwegingskader, participatieplan & communicatieplan<br>- Verkennen Financiering | |
| **2023** | | |
| jan.-maart | - Schetsontwerpproces<br>- Eerste participatieronde<br>- Opstellen afwegingskader, participatieplan & communicatieplan | |
| voorjaar | | Vaststellen varianten, afwegingskader & participatieplan in BO Deltaplan/Leefomgeving |
| juli | - Uitbesteden Participatietraject<br>- Fase 1 Inventarisatie & onderzoek | Ontwikkelperspectief 1e fase NOVEX-gebied Lelylijn opleveren |
| najaar | - Participatie | Tussenrapportage in BO Deltaplan/MIRT |
| | | |
| **2024** | | |
| voorjaar | - Fase 2 Analyse en synthese | Tussenrapportage in BO Deltaplan/Leefomgeving |
| najaar | | Vaststelling resultaten MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn en (go/no-go) Startbeslissing in BO Deltaplan en BO MIRT |

De voortgang en planning worden bewaakt in BO MIRT/Leefomgeving/Deltaplan en de daaraan voorafgaande overleggen

## 4.3 Kwaliteit

Voor een MIRT-onderzoek gelden geen standaard kwaliteitseisen.

Om gedurende de looptijd van onderzoek een kritische blik te behouden wordt een ‘critical review team’ (CRT) ingesteld. Hiervoor kan naast bijvoorbeeld wetenschappers zoals de

leden van het Expertpanel dat meelas bij het Deltaplan deel B, ook gedacht worden aan Planbureaus en het College van Rijksadviseurs.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft aangeboden om gedurende het proces mee te kijken naar 'de casus' Lelylijn en zou ook een plaats kunnen krijgen in dit CRT.

## 4.4 Managementinformatie

De aspecten scope, planning, budget en risico's worden regelmatig gerapporteerd in de vorm van een voortgangsrapportage. Per kwartaal zal dit rapport worden opgesteld en in het projectteam en in het Opdrachtgeversoverleg (OGO) worden besproken.

## 4.5 Informatiemanagement

Leden van de werkorganisatie moeten in staat gesteld worden digitaal samen te werken. De organisatie draagt ook de verantwoordelijkheid voor de juiste (digitale) archivering van de werkzaamheden.

## 4.6 Communicatie

Het MIRT onderzoek kent diverse opdrachtgevers. Deze hebben eigen belangen en vertegenwoordigen een eigen achterban. Goede afspraken over communicatie en communicatie-uitingen zijn daarom belangrijk in de projectbeheersing. Communicatie over de voortgang van het onderzoek dient eenduidig namens alle opdrachtgevers (en dus bij voorkeur vanuit de projectorganisatie) plaats te vinden.

Er wordt een apart communicatieplan opgesteld waarin afspraken worden gemaakt over interne en externe communicatie (communicatiemomenten, communicatiemiddelen en over de organisatie van de communicatie).

Hierbij dient ook een eigen herkenbare huisstijl ontwikkeld te worden die de eigenheid van de werkorganisatie en gezamenlijkheid van Rijk en Regio representeert. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de aan te stellen Omgevingsmanager.

## 4.7 Uitbesteding

De werkorganisatie en betrokken overheden zullen niet alle benodigde expertise en capaciteit in huis hebben om alle onderdelen van het MIRT-onderzoek uit te voeren. Afhankelijk van het type werk en de beschikbare expertise, moet door de werkorganisatie een afweging gemaakt worden welke werkzaamheden uitbesteed worden. Via uitbesteding kan een beroep worden gedaan op specifieke externe expertise. Het MIRT-onderzoek kan daarbij in zijn geheel en of in delen wordt uitbesteed aan partijen met specifieke expertise.

Besloten is om de schetsontwerpsessies (zie 2.1 Scope Lelylijn) extern te laten begeleiden. Dit zal dus als eerste uitbesteed worden.

Mede op basis van de bezetting van de werkorganisatie zal bezien moeten worden welke van de volgende werkzaamheden nog meer uitbesteed moeten worden.

- Ontwerp en kostenraming inclusief gevoeligheidsanalyse
- Verstedelijkingsstrategie gekoppeld aan Lelylijn (NOVEX ontwikkelperspectief)
- Economisch ontwikkelperspectief inclusief internationale vergelijkend onderzoek (NOVEX ontwikkelperspectief)
- Participatieproces en omgevingsmanagement

Het in zijn geheel uitbesteden van het MIRT-onderzoek heeft als voordelen dat snel resultaat behaald kan worden en een overzichtelijke afstemming mogelijk is vanuit de werkorganisatie. Nadelen zijn de afhankelijkheid van één partij/consortium, het borgen van betrokkenheid overheden die op grotere afstand komen en complexiteit in het organiseren van adequate begeleiding. Daarnaast is het in het verleden lastig gebleken een partij/consortium te vinden met voldoende expertise op de gehele scope van het onderzoek.

Het onderzoek in specifieke delen op de markt zetten heeft als voordelen dat regie en coördinatie gevoerd kan worden vanuit de werkorganisatie, een iteratief proces kan worden ingericht, gericht specifieke expertise uitgevraagd kan worden, bij verschillende onderdelen relevante begeleiding kan worden georganiseerd en tussentijds bestuurlijke betrokkenheid kan worden geborgd. Nadeel is dat verschillende uitbestedingen vertragend kunnen werken en ongelijke uitkomsten op kunnen leveren.

Gezien bovenstaande heeft het de voorkeur specifieke onderdelen afzonderlijk uit te besteden, met relevante begeleiding vanuit de project/-programmaorganisatie. Binnen de werkorganisatie wordt de samenhang bewaakt.

Uitvragen voor grote en/of strategische uitbestedingen worden door de werkorganisatie opgesteld en ter goedkeuring voorgelegd aan het OGO.

Rekening moet gehouden worden met (lange) doorlooptijden van aanbestedingen en geadviseerd wordt deze dan ook zo snel als mogelijk op te starten.

## 4.8 Risico's

Bij belangrijke mijlpalen zoals beschreven in 4.2 wordt op basis van risico-inventarisaties expliciet aandacht besteed aan de risico's en de beheersing ervan. De volgende risico's worden bij aanvang onderkend:

### 4.8.1 Krapte arbeidsmarkt

Als gevolg van krapte op de arbeidsmarkt kan het moeilijk zijn geschikte invulling voor de programma-/projectorganisatie te vinden, danwel opdrachten weg te zetten in de markt.

Maatregel: Kritisch bezien welke werkzaamheden zelf (of met ondersteuning vanuit betrokken overheden) uitgevoerd kan worden. Voor werkzaamheden die hier niet onder vallen geldt dat door deelopdrachten van het onderzoek in de markt te zetten, meer (markt-

)partijen kunnen inschrijven. De werkorganisatie moet sturen op de samenhang tussen de onderdelen.

### 4.8.2 Vertraging onderzoek

Het is de ambitie om het MIRT-onderzoek/NOVEX eind 2024 af te ronden om zodoende nog deze kabinetsperiode een go/no-go Startbeslissing te kunnen nemen. Het behouden van voortgang is hiervoor van belang.

Maatregel: Per kwartaal rapporteert het projectteam aan het Opdrachtgeversoverleg op de voortgang op de aspecten scope, planning en budget. Zodoende kan tussentijds bijgestuurd worden indien dit vereist is. De juiste balans moet gevonden worden tussen de diepgang in deze MIRT-onderzoeksfase, waarbij sommige (diepergaande) uitwerkingen volgen in een Verkenningsfase.

### 4.8.3 Hogere kosten

Het is in deze fase erg lastig om een adequate raming van de plankosten van een dergelijk onderzoek te maken. Enerzijds om de scope van het onderzoek in de loop van het onderzoek kan wijzigen, net als de aantallen varianten en de doorlooptijd. Anderzijds zullen er tijdens de looptijd bestuurlijke keuzes worden gemaakt met kennis die we nu niet hebben. Ook de huidige krapte op de arbeidsmarkt en de mogelijk langere doorlooptijd (zie voorgaande risico's) kunnen tot hogere kosten leiden.

Maatregel: Per kwartaal rapporteert het projectteam aan het Opdrachtgeversoverleg op de voortgang op de aspecten scope, planning, budget en risico's. Zodoende kan tussentijds bijgestuurd worden indien dit vereist is. De juiste balans moet gevonden worden tussen de diepgang in deze MIRT-onderzoeksfase, waarbij sommige (diepergaande) uitwerkingen volgen in een Verkenningsfase.

### 4.8.4 Complexiteit relatie MIRT/NOVEX

Dit onderzoek volgt zowel de MIRT-procedure als de NOVEX aanpak. De dynamiek die hiertussen kan ontstaan, kan een risico vormen zowel op inhoud als op doorlooptijden.

Maatregel: Daar waar spanning ontstaat tussen uitgangspunten en/of doorlooptijden van MIRT versus NOVEX dienen deze door de werkorganisatie te worden onderkend en hierop aan de opdrachtgevers te worden gerapporteerd.

### 4.8.5 Complexiteit governance

Er zijn veel verschillende partijen betrokken bij het Deltaplan, zowel aan rijkszijde, maar vooral ook aan regionale zijde. In de notitie 'Organisatie, governance en plankosten Deltaplan' is beschreven hoe partijen in deze onderzoeksfase samenwerken. Evengoed kan de veelheid aan partijen leiden tot vertraging in de samenwerking en de besluitvorming.

Maatregel: Omdat het niet haalbaar is om alle betrokken partijen op alle momenten aan tafel te hebben, moet op verschillende plekken gewerkt worden met gemandateerde delegaties. Het Opdrachtgeversoverleg als gedelegeerd opdrachtgevers vanuit het Directeurenoverleg en de ambtelijke begeleidingsgroep als delegatie vanuit de betrokken rijks en regiopartijen. Om goed te functioneren is het van belang dat deze delegaties het vertrouwen van hun achterbannen genieten. Om deze te behouden is goede en tijdige terugkoppeling en afstemming vanuit deze twee gedelegeerde overleggen naar hun achterban essentieel. Deze dient vanuit de programma-en projectorganisatie ondersteund te worden met voortgangsrapportages en goede besluitstukken.

### 4.8.6 Complexiteit met raakvlakken

De Lelylijn kent vele raakvlakken met andere (spoorse) dossiers (o.a. Zuidasdok & IJmeerlijn) (nationale) programma's, NOVEX-gebieden en ruimtelijke puzzels van provincies, waarbij de vraag is waar prioriteit aan gegeven wordt.

Maatregel: Afstemming en coördinatie binnen het Deltaplan en van het Deltaplan met overige raakvlakken is belegd bij de programma organisatie Deltaplan. In de periodieke voortgangsrapportages worden deze relaties beschreven en zo nodig wordt hier afstemming over georganiseerd binnen DO/BO-Deltaplan en BO-MIRT.

### 4.8.7 Bewaken scope

Gedurende het proces zal er de wens zijn om vele varianten en alternatieven te onderzoeken. Anderzijds is er een beperking in tijd en geld. Gedurende het proces zullen afwegingen gemaakt moeten worden over zaken die wel en niet meegenomen worden in deze onderzoeksfase.

Maatregel: In de rapportages aan de opdrachtgevers/bestuurders moet beargumenteerd aangegeven worden waarom onderdelen wel of niet mee zijn genomen in de scope van dit onderzoek, zodat hiervoor bij alle betrokkenen begrip en draagvlak ontstaat.

### 4.8.8 Vooringenomen posities

De Lelylijn is een langlopend dossier, waarop velen hun mening en positie reeds hebben bepaald. Dit kan het onderzoek, danwel de wijze waarop de onderzoeksresultaten worden ontvangen beïnvloeden.

Maatregel: Duidelijke scheiding aanbrengen tussen het inhoudelijke onderzoek (waardevrij) en de bestuurlijke besluitvorming over de uitkomsten van het onderzoek.

### 4.8.9 Verschuiving bestuurlijk draagvlak

Als gevolg van verkiezingen gedurende de looptijd van het onderzoek kan er een verschuivingen optreden in het bestuurlijk draagvlak voor het onderzoek. Daarna kunnen langlopende coalitievorming leiden tot demissionaire bestuurders die geen onomkeerbare besluiten mogen nemen.

Maatregel: Tweejaarlijkse bestuurlijke afstemming in het Bestuurlijk Overleg Deltaplan. Alle betrokken overheden dragen hierbij de verantwoordelijkheid voor adequate borging van het proces bij de eigen raden/staten/tweede kamer. Er zal daarbij een gezamenlijk communicatietraject worden ingericht.

### 4.8.10 Niet tot besluitvorming komen

Het proces van 'trechtering' van varianten, vraagt om lastige keuzes. Niet alle afzonderlijke ambities zullen tot het einde van het proces en richting Verkenningsfase meegenomen kunnen worden. Dit, in combinatie met het grote aantal verschillende overheden die gezamenlijk het proces dragen, roept de vraag op, 'hoe kiezen we'?

Maatregel: Het is wenselijk om aan de voorkant met elkaar afspraken te maken over de wijze waarop besluitvorming binnen het programma-/project. Hiervoor wordt een kort verdiepend onderzoek uitgevoerd.

### 4.8.11Ecologische impact Lelylijn

Aandacht voor de ecologische impact van de Lelylijn is van belang. Geen of te weinig aandacht voor dit aspect kan terugslaan op het project door aanvullende onderzoek en gerechtelijke procedures, waarbij ook de beperkte capaciteit van de rechterlijke macht van invloed is op de voortgang.

Maatregel: Ecologische impact van varianten moet beschreven worden, inclusief de bijbehorende risico's.

# 5. Bijlagen

## 5.1 Bestuurlijke afspraak Lelylijn (16-6-2022)

### Bijlage Bestuurlijke afspraak Lelylijn

**Start MIRT-onderzoek Lelylijn**

- Ter uitvoering van het Coalitieakkoord van kabinet Rutte IV starten Rijk en regio voortvarend en op basis van reeds beschikbare informatie met een integraal en breed MIRT-onderzoek gericht op de realisatie van de Lelylijn, passend binnen het totale Deltaplan voor het Noorden. Het onderzoek richt zich op de Lelylijn als backbone van de ontwikkeling van het noordelijk deel van Nederland om te komen tot economische structuurversterking, de verstedelijkingsopgave en de verbetering van de bereikbaarheid en waarbij de effecten in combinatie met de aanleg van de Nedersaksenlijn, verbetering van onderdelen van het bestaande spoor en internationale aantakking richting Duitsland worden onderzocht.
- Rijk en Regio onderkennen dat de wisselwerking tussen het MIRT-onderzoek Lelylijn en het programma Deltaplan voor het Noorden goed bewaakt moet worden.
- Het MIRT-onderzoek gefaseerd aan te pakken. In de eerste fase wordt met gebruikmaking van de beschikbare informatie in een plan van aanpak de exacte scope van de verschillende onderdelen bepaald, inclusief eerste verkenning van verstedelijking en economie.
- In de tweede fase te trechteren van mogelijke naar relevante varianten op basis van de inhoudelijke omschrijving van de Lelylijn, inclusief kosten en mogelijke dekking, draagvlak en relatie met verstedelijking (woningbouw en economie in het kader van de NOVEX). Hierbij worden de volgende dossiers met raakvlakken betrokken:
- Een studie naar de Nedersaksenlijn.
    - De relatie met verbeteringen aan bestaand spoor.
    - De samenhang met de internationale verbinding Nederland – Noord Duitsland/Scandinavië/Baltische staten.
    - Uitwerking van water en bodem als sturende principes.
    - Een nog gezamenlijk uit te voeren evaluatie van het Regio Specifiek Pakket (RSP) die kan bijdragen aan inzichten voor een volgende economische en sociale impuls.
- In lijn met het Coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' samen te zoeken naar aanvullende dekking voor realisatie van de Lelylijn waaronder financiering vanuit de regio en uit Europese fondsen.
- Te werken aan opname van de Lelylijn in het TEN-T extended kernnetwerk en daaropvolgend een plan uit te werken voor Europese cofinanciering, waaronder CEF.
- Het MIRT-onderzoek Lelylijn moet de basis vormen voor een nog deze kabinetsperiode te nemen Startbeslissing voor een MIRT-verkenning. Hiervoor moet een voorlopige voorkeursvariant uitgewerkt zijn met een betrouwbare kostenraming en zicht op minstens 75% van de financiering van deze voorlopige voorkeursvariant
- Een gezamenlijke governance structuur en werkorganisatie op te zetten voor de verdere uitwerking van het MIRT onderzoek, inclusief planning en begroting. Kernelementen daarvan zijn een Bestuurlijk Overleg Deltaplan (BO-Deltaplan) voor de bestuurlijke aansturing en een ambtelijk Programmateam. De governance en werkorganisatie worden nader uitgewerkt en (voor het BO-MIRT in het najaar) ter vaststelling aan het eerste BO-Deltaplan voorgelegd.
- Gezamenlijk een participatieproces als onderdeel van het MIRT-onderzoek op te starten en hiervoor een omgevingsmanager aan te stellen en een breed participatieplan op te stellen.

## 5.2 Bouwstenen voor het Deltaplan (deel A)

Bouwstenen voor het Deltaplan, noordelijk Nederland en het stedelijk netwerk Nederland beter verbonden (deel A)

## 5.3 Gezamenlijke analyse Deltaplan (deel B)

Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B)

## 5.4 Informatieprofiel Startbeslissing

# 2.6 Spelregels over de voorbereiding van de startbeslissing

- De startbeslissing wordt, binnen het mandaat van de besluitvorming in het BO-MIRT ambtelijk voorbereid door vertegenwoordigers van de betrokken overheidsorganisaties.
- De voorbereiding van de startbeslissing bestaat uit het opstellen van het startdocument dat op hoofdlijnen de in het onderstaande informatieprofiel opgesomde informatie dient te bevatten.

## Informatieprofiel startdocument

**I Opgave(n)**

Over de opgave(n) wordt in het startdocument tenminste het volgende omschreven:

- de opgave(n), bestaande uit de aanleiding, urgentie, aard en omvang, onderbouwing en globale afbakening inclusief samenhang met de NOVI en de uitwerkingen daarvan, rijksdoelen en regionale doelen, prioriteiten en belangen.
- de reikwijdte van de integrale opgave en het gebied waar de opgave over gaat. Naast de opgaven voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid, water en ruimte (wonen en werken) worden (indien deze aspecten daarbij een rol spelen) ook de raakvlakken benoemd met zaken als duurzaamheid en energieneutraliteit, woningbouw, landschap, cultureel erfgoed, kennis van de bodem en ondergrond en klimaatadaptatie en – verandering, en eventuele internationale aspecten.
- de ontwikkeling van de situatie in de toekomst zonder ingreep; hoe ontwikkelt deze zich in de toekomst?
- hoe er rekening gehouden wordt met, (nieuwe) ontwikkelingen en meekoppelkansen die zich aandienen tijdens het project en wie daarbij regie pakt
- een aanpak van de opgave(n) op hoofdlijnen.
- de verschillende belangen van betrokken partijen bij de opgave(n): legitimatie van de rol van het Rijk, betrokken decentrale overheden en andere partijen.

**II Oplossingsrichtingen**

Over de oplossingsrichtingen bevat het startdocument tenminste het volgende:

- een beschrijving van de reikwijdte van oplossingsrichtingen of alternatieven die in ogenschouw worden genomen. Dit bepaalt de breedte van de verkenning. In sommige gevallen is bij de start van een verkenning al duidelijk welke oplossingsrichting door de deelnemers van het BO-MIRT in ieder geval onderzocht zal worden (bijvoorbeeld aanpassing infrastructuur, dijkversterking). In dat geval wordt deze oplossingsrichting beschreven en onderbouwd in de startbeslissing. Bij het nemen van de startbeslissing moet er voor deelnemers van het BO-MIRT zicht zijn op een meest voor de hand liggende oplossing.

**III Betrokken partijen**

In het startdocument staat tenminste het volgende over het betrekken van partijen:

- een globale beschrijving welke partijen (maatschappelijke en private organisaties, burgers, decentrale overheden) worden betrokken en welke informatie aan hen ter beschikking wordt gesteld.
- op welke manier rekening wordt gehouden met de toepasselijke wettelijke verplichtingen over participatie en inspraak van derden.

**IV Besluitvorming**

In het startdocument worden tenminste de volgende bestuurlijke afspraken voorbereid:

- het bepalen wie de initiatiefnemer(s) en trekker(s) van de verkenning worden.
- de verdeling van rollen en bevoegdheden tijdens de verkenning.

**V Financiën**

In het startdocument wordt tenminste op de volgende manieren aandacht geschonken aan de financiën:

- de startbeslissing markeert de start van de MIRT-verkenning. Bij deze start moet inzichtelijk zijn welke bronnen bij de deelnemende partijen beschikbaar zijn om de verschillende doelen te dekken. Bekostiging vanuit het Mobiliteitsfonds of Deltafonds kan aan de orde zijn als de doelen passen binnen de wettelijke scope van deze fondsen.
- bij de start van de MIRT-verkenning dient er zicht te zijn op tenminste 75% financiering van de meest voor de hand liggende oplossing van de opgave.[7] Hierbij worden naast de initiële investeringskosten ook de verandering in de beheer- en onderhoudskosten meegenomen.
- daarnaast spannen de betrokken overheden zich in om te onderzoeken of er referentieprojecten zijn die qua type oplossing vergelijkbaar zijn met de onderhavige meest voor de hand liggende oplossing van de opgave. Als er referentieprojecten zijn, worden zowel de kosteninschatting/raming van die projecten als de lessen die volgen uit het financiële verloop van het project onderbouwd meegenomen in het opstellen van de kosteninschatting/raming voor de meest voor de hand liggende oplossing van de opgave. Ook beoordeelt een onafhankelijke kostenexpert de kwaliteit van de kosteninschatting/raming. Deze eisen gelden voor alle te starten MIRT-verkenningen, MIRT-verkenningen die onderdeel zijn van een breder programma zijn hier niet van uitgezonderd. De separate onderdelen van een programma moeten ieder 75% zicht op financiering hebben bij de start van de verkenning. Uitzondering hierop is als voor een programma programmafinanciering is vastgelegd en de programmaonderdelen daaruit gefinancierd kunnen worden.
- partijen spreken af om de belangrijkste risico's die zich kunnen voordoen bij de meest voor de hand liggende oplossing te inventariseren en deze expliciet onderdeel te maken van verdere besluitvorming.
- om te kunnen komen tot de benodigde bekostiging wordt breed gekeken welke baathebbers er zijn bij de, volgens de deelnemers aan het BO-MIRT, meest voor de hand liggende oplossing van de opgave en hoe deze (financieel) betrokken kunnen worden bij de realisatie van de oplossing. Baathebbers kunnen zowel publieke als private partijen zijn.

**VI Juridische aandachtspunten**

In het startdocument wordt rekening gehouden met de volgende juridische aandachtspunten:

- het startdocument is gericht op bestuurlijke besluitvorming. Het is mogelijk dat voor het juridische spoor van de besluitvorming, aanvullende informatie noodzakelijk is. Zo verplicht bijvoorbeeld de m.e.r-regelgeving om niet alleen het alternatief dat de bestuurlijke voorkeur geniet mee te nemen, maar ook redelijke alternatieven. Als hiervan sprake is, wordt dit expliciet benoemd in het startdocument.
- om dubbel werk te voorkomen, wordt ernaar gestreefd dat het startdocument ook de informatie bevat die noodzakelijk is voor de besluitvorming door het bevoegd gezag (besluitvorming in juridische zin).

- na inwerkingtreding van de Omgevingswet kan samenloop ontstaan tussen deze startbeslissing en kennisgeving voornemen. In het startdocument worden mogelijke aandachtspunten expliciet benoemd.
- er zijn situaties waarin het nemen van een voorkeursbeslissing in de zin van de Omgevingswet niet verplicht is, maar dat het bevoegd gezag zelf kan bepalen of ze een dergelijke beslissing neemt. In het startdocument wordt aangegeven of een voorkeursbeslissing in de zin van de Omgevingswet verplicht en zo niet, of het bevoegd gezag wel of geen voorkeursbeslissing (in de zin van de Omgevingswet) neemt.
- het startdocument bevat een beschrijving van de bestuurlijk-juridische procedure(s) die (mogelijk) gevolgd moet(en) worden.

**VII Aanpak vervolg**

Over de aanpak voor het vervolg bevat het startdocument tenminste het volgende:

- een toelichting welke stappen globaal worden doorlopen om te komen tot het volgende beslismoment (go/ no go) en met welk tijdspad (waarbij ook, indien van toepassing, rekening wordt gehouden met wettelijke termijnen).

## 5.5 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek uit Gezamenlijke analyse Deltaplan (deel B)

Op basis van de conclusies en bevindingen uit dit onderzoek doen we de volgende aanbevelingen:

- In de basisanalyse is het volledige woningbouwprogramma doorgerekend. Dit wil zeggen tot 2040 de 100 duizend autonome groei plus de 220 duizend woningen als gevolg van het Deltaplan. Om de doorrekening te maken, zijn er gedurende het proces onderbouwde aannames gedaan rondom de locaties van de woningbouw, type woonmilieus, woningopbrengsten, etc. Uit een eerste realiteitstoets is echter gebleken dat een extra vraag in Noordelijk Nederland van deze omvang niet realistisch is. Dit vanwege de relatief beperkte vraag naar woningen in Noordelijk Nederland vanuit andere landsdelen, ontoereikende woningbouwproductie en de lastige timing met de aanleg van de spoorlijnen. Hoe het woningbouwprogramma eruit moet komen te zien vraagt om extra verdiepend onderzoek waar ook de ontbrekende elementen (ook met betrekking tot de economische ontwikkeling; zie hieronder) ingevuld moeten worden. Het ligt voor de hand om vanuit bestaande succesvolle regio's te onderzoeken in welke mate er extra woningen en arbeidsplaatsen kunnen worden gerealiseerd aansluitend bij kansrijke sectoren en ontwikkelingen en bij de potentieel aan te spreken woonvraag. Gezien de ook al forse autonome opgaven en onzekere ontwikkelingen op lange termijn is het niet onverstandig om over strategische woningbouwlocaties te beschikken.

- Werk voor potentiële woningbouwlocaties een locatiespecifieke grondexploitatie uit en hou daarbij ook rekening met bovenplanse infrastructuur en voorzieningen. In voorliggende analyse is een zeer globale grondexploitatie berekend; deze liet op het totaal een positieve uitkomst zien, maar juist bij stedelijke (her)ontwikkeling) zal dit vaak niet het geval zijn, en is voor realisatie overheidsfinanciering benodigd, zeker als ook bovenplanse voorzieningen worden meegenomen). Voor de bovenplanse infrastructuur is het zaak te kijken naar de belasting van bestaande infrastructuur en de invloed op bestaande knelpunten.

- Het woningbouwprogramma is afhankelijk van trends in woonwensen en -voorkeuren, maar ook of Noordelijk Nederland in staat om de economische ontwikkelpotenties aan te spreken (waterstof en energietransitie, medische en lifescience technologie, watertechnologie, agrofood en groene chemie). Het Deltaplan deel A bevat behalve het streven om de sociaaleconomische dynamiek te verbeteren geen informatie over de manier waarop hier invulling aan kan worden gegeven. Het vervolg vraagt om nader onderzoek naar mogelijke contouren van een economische programma en de interactie hiervan met het spoorpakket. Zonder zo'n programma is het onwaarschijnlijk dat er voldoende gevarieerde werkgelegenheid ontstaat.

- Voor investeringen in het spoor bevelen we een stapsgewijze opbouw van eventuele vervolgonderzoeken aan:

  - Maak eerst duidelijk welke alternatieven en varianten kansrijk of wenselijk zijn.
  - Werk deze vervolgens uit in concrete tracés (nodig voor kostenanalyses, maar ook geluids- en trilingsanalyses) en dienstregelingen (nodig voor vervoerwaarden en exploitatie). Stem hierover af tussen rijk en regio toets dit bij spoorse partijen. We bevelen aan meerdere dienstregelingsmodellen te onderzoeken.

  - Onderzoek vervolgens modelmatig aan de hand van een laag en hoog scenario wat deze infrastructuur voor effecten heeft zonder extra ruimtelijke ingrepen/ruimtelijk programma.

  - Onderzoek vervolgens hoe de spoorlijn kan bijdragen aan knooppuntontwikkeling agglomeratievorming en vice versa. Neem daarbij ook opties mee om de knopen vanuit een ruimere regio beter te ontsluiten (lokaal/regiomaal OV, P+R voorzieningen).

- Neem ook het internationaal perspectief mee: de Lelylijn kan mogelijk een rol gaan spelen in de toekomstige verbinding naar Hamburg en Bremen, de Nedersaksenlijn op de verbinding Emmen-Rheine.

- Ook het perspectief van het goederenvervoer verdient aandacht (Nedersaksenlijn).

- Zorg voor een iteratiemogelijkheid waarin op basis van eerste resultaten kan worden gezocht naar optimalisaties.

# 5.6 Twopager waardevolle(n) participatie

## Twopager "Waarde(n)volle participatie Zo doen we dat bij IenW"

De bestuursraad van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2021 met het Kompas de volgende ambitie uitgesproken op het gebied van participatie:

> *"We werken en denken vanuit de (maatschappelijke) opgave in het licht van de transities slimme en groene mobiliteit, klimaatadaptatie en circulaire economie. Daarbij werken we van buiten naar binnen, transparant en zetten de burger/het bedrijf centraal. Vanaf het begin van de opgave wordt ook structureel over participatie nagedacht."*

> *"We willen een overheid zijn die transparant is en in interactie met stakeholders (burgers en bedrijven) opereert."*

Om die ambitie te realiseren heeft de bestuursraad de kernwaarden van de International Association for Public Participation (IAP2) omarmd en, door de directie Participatie, in de 8 onderstaande **succesfactoren** voor participatie laten vertalen:

1. *Alle relevante stakeholders (iedereen die door het beleid/besluitvorming geraakt wordt of er in geïnteresseerd is) worden tijdig betrokken.*
2. *Stakeholders beschikken over voldoende informatie om een betekenisvolle bijdrage te kunnen leveren en worden adequaat geïnformeerd en waar nodig voldoende gefaciliteerd, zodat er een gelijk speelveld ontstaat.*
3. *Er is een aanpak voor de participatie, bijvoorbeeld omschreven in een projectplan of apart participatieplan.*
4. *Het participatieplan is samen met de stakeholders opgesteld of met hen afgestemd.*
5. *Er is een bestuurlijk (politiek en ambtelijk) besluit t.a.v. het participatieproces.*
6. *De wensen en belangen van alle stakeholders (inclusief beslissers) worden inzichtelijk gemaakt en erkend.*
7. *De inbreng van participanten wordt serieus meegewogen.*
8. *Stakeholders krijgen te horen op welke manier hun inbreng wordt gewogen en heeft doorgewerkt.*

De Tweede Kamer heeft in 2014 reeds in debat met de minister van Infrastructuur en Milieu en door het indienen van moties het belang onderstreept van maatschappelijke participatie. Dit belang is verwoord in de Code Maatschappelijke Participatie die gebruikt moet worden bij MIRT-projecten. De code kent drie **uitgangspunten** voor participatie:

1. *Inbreng vanuit de maatschappij wordt gedurende het gehele planproces meegenomen*
2. *Maatschappelijke initiatieven worden met dezelfde zorg als overheidsinitiatieven behandeld*
3. *Participatie is transparant*

Bij het ontwerp en de uitvoering van een participatieproces hanteert het ministerie vervolgens de in 2019 door de Nationale Ombudsman meegegeven **randvoorwaarden** voor goede participatie:

1. *Geef als bestuur duidelijkheid over de kaders*
2. *Zorg voor een open houding en gedrag van ambtenaren*
3. *Stel voldoende tijd en geld beschikbaar*
4. *Evalueer en pas geleerde lessen toe*

Op verzoek van de minister heeft het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving in 2019 de **lessen** in Participatie opgehaald. In het rapport zijn enkele duidelijke aanbevelingen opgenomen over participatie in relatie tot IenW. De belangrijkste zijn:

1. *Participatie is alleen zinvol als er politiek ruimte is om met stakeholders in gesprek te gaan. De kaders voor participatie moeten vooraf expliciet besproken worden.*
2. *Bij drukte gaat de aandacht niet uit naar participatietrajecten. Medewerkers moeten meer het gevoel krijgen dat er ruimte en tijd is voor participatie.*

3. *Participatie is vaak iets dat een medewerker erbij doet, terwijl het onderdeel zou moeten zijn van het primaire proces en integraal onderdeel van de functie, zodat medewerkers participatiecompetenties kunnen ontwikkelen. Participatie moet (nog meer) onderdeel worden van het HR-beleid.*
4. *Een continu leerproces is nodig om zowel de formele kennis over participatie als de vaardigheden die nodig zijn om een participatieproces te regisseren te vergroten.*

Bovenstaande ambitie, succesfactoren, uitgangspunten, randvoorwaarden en lessen zijn een aanvulling op het geldende **juridisch kader**. Vanaf juli 2022 staan de regels over inspraak en participatie voor projecten en activiteiten in de fysieke leefomgeving in de Omgevingswet, het Omgevingsbesluit en de Omgevingsregeling.

Voor de meeste instrumenten van de Omgevingswet geldt dat daarin moet staan hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding betrokken zijn en welke resultaten dat heeft opgeleverd. De Omgevingswet stimuleert daarbij nadrukkelijk de vroegtijdige participatie en transparante afwegingen bij beleid, plannen en projecten.

Kortom, het is belangrijk dat er bij ieder project/dossier/programma op het juiste (ambtelijke en politieke) niveau een bewust besluit wordt genomen over een participatieproces dat passend is bij de opgave, de belangen die op het spel staan en de politieke beïnvloedingsruimte. Een proces dat recht doet aan de belangen en kennis van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties, leidt tot betere besluiten en dat alle betrokkenen het gevoel geeft dat ze zorgvuldig betrokken zijn en dat de kans op verrassingen in het besluitvormingsproces verkleint.

*Deze twopager is op 13 december 2021 vastgesteld door de Bestuursraad van IenW als zijnde uitgangspunten voor participatie. Per organisatieonderdeel wordt bekeken hoe deze uitgangspunten toegepast kunnen worden. Participatie is immers altijd maatwerk.*

# 5.7 Profielschets directeur Lelylijn Deltaplan

**PROFIELSCHETS DIRECTEUR LELYLIJN/ DELTAPLAN**

**POSITIE**
De directeur Lelylijn/ Deltaplan geeft uitvoering aan het MIRT-onderzoek Lelylijn, inclusief de NOVEX-opgave (woningbouw en economie), dat de basis moet vormen voor een nog deze kabinetsperiode te nemen Startbeslissing voor een MIRT-verkenning. Hij/ zij geeft leiding aan door Rijk en regio gezamenlijk op te zetten werkorganisatie voor het MIRT-onderzoek Lelylijn en is als 'primus inter pares' verantwoordelijk voor de coördinatie/synergie binnen het programma 'Deltaplan voor het Noorden' tussen de onderdelen Lelylijn, Nedersaksenlijn en investeringen in het bestaand spoor, inclusief de woningbouwopgave en de economische structuurversterking van noordelijk Nederland. Het MIRT-onderzoek wordt bestuurlijk aangestuurd door het Bestuurlijk Overleg Deltaplan (BO-Deltaplan).

**PROFIEL**
De inhoudelijke complexiteit van de Lelylijn en het Deltaplan, tezamen met de complexiteit van het speelveld, vraagt om een stevig senior profiel van de directeur. Deze dient goed zijn/ haar weg te kennen in Den Haag en politiek-bestuurlijk sensitief te zijn. Eveneens moet hij/ zij de regio goed kennen (bestaande samenwerkingen en organisaties) en heeft een trackrecord in het aansturen van complexe projecten en/of programma's.

**COMPETENTIES**
De directeur dient stevig in de schoenen te staan om zelfstandig tussen de verschillende inhoud en partijen te kunnen bewegen. Hij/ zij dient functioneel te kunnen schakelen tussen de charismatisch leider en de empathische verbinder. Hij/ zij moet leidinggevende kwaliteiten hebben en beslissingen durven te nemen. Is onafhankelijk en staat boven de partijen. Een verbinder met politieke sensitiviteit en het vermogen om verschillende belangen en/of partijen bij elkaar te brengen. Hij/zij moet een brug kunnen slaan tussen de verschillende perspectieven en moet (verschillende) inhoudelijke keuzemogelijkheden helder in kaart kunnen brengen ten behoeve van ambtelijke en politieke besluitvorming. Vanwege de complexiteit van de opgave moet hij/ zij moet inhoudelijke autoriteit hebben op een breed ruimtelijk-economisch vlak (niet sec bereikbaarheid).

Op basis van deze kwaliteiten en ervaringen zijn er een viertal competenties benoemd die nodig zijn om de functie goed te kunnen vervullen.

**VERBINDEND**
De directeur is gewend te opereren in een collegiaal bestuur, waarbij bestuurders elkaar aanvullen en in teamverband opereren, consistent en eensgezind besturen en communiceren. Weet daarbij goed af te wisselen tussen het geven van ruimte en het scheppen van duidelijke kaders, met name op het gebied van de feitenbasis en de modellering. Loopt niet te ver voor de troepen uit, maar zorgt wel voor voortgang.

**DAADKRACHT**
De directeur neemt met overtuiging initiatief en realiseert doelen voortvarend.

- Inspireert anderen in zijn voortvarende aanpak en effectieve uitvoering van plannen.
- Komt proactief tot handelen.
- Komt in meer complexe situaties snel tot actie.

**NETWERKEN**
De directeur past netwerken doelgericht toe.

- Gebruikt het eigen netwerk om doelen te bereiken.
- Bouwt en onderhoudt relatienetwerken met personen uit vergelijkbare organisaties of het vakgebied.
- Brengt mensen met elkaar in contact om bepaalde belangen te behartigen.

**POLITIEKE SENSITIVITEIT**

De directeur kent de politieke verhoudingen, kan zich verplaatsen in de positie van de Haagse en de regionale politiek en in die van de burger en treedt tactvol en diplomatiek op in delicate kwesties.

- Heeft een brede kijk op het functioneren van de samenleving en de trends en problemen die zich hierin voordoen.
- Ziet de samenhang tussen de verschillende maatschappelijke sectoren.
- Stemt zowel regionaal als departementaal voorstellen af en weet tot gedragen voorstellen te komen.