

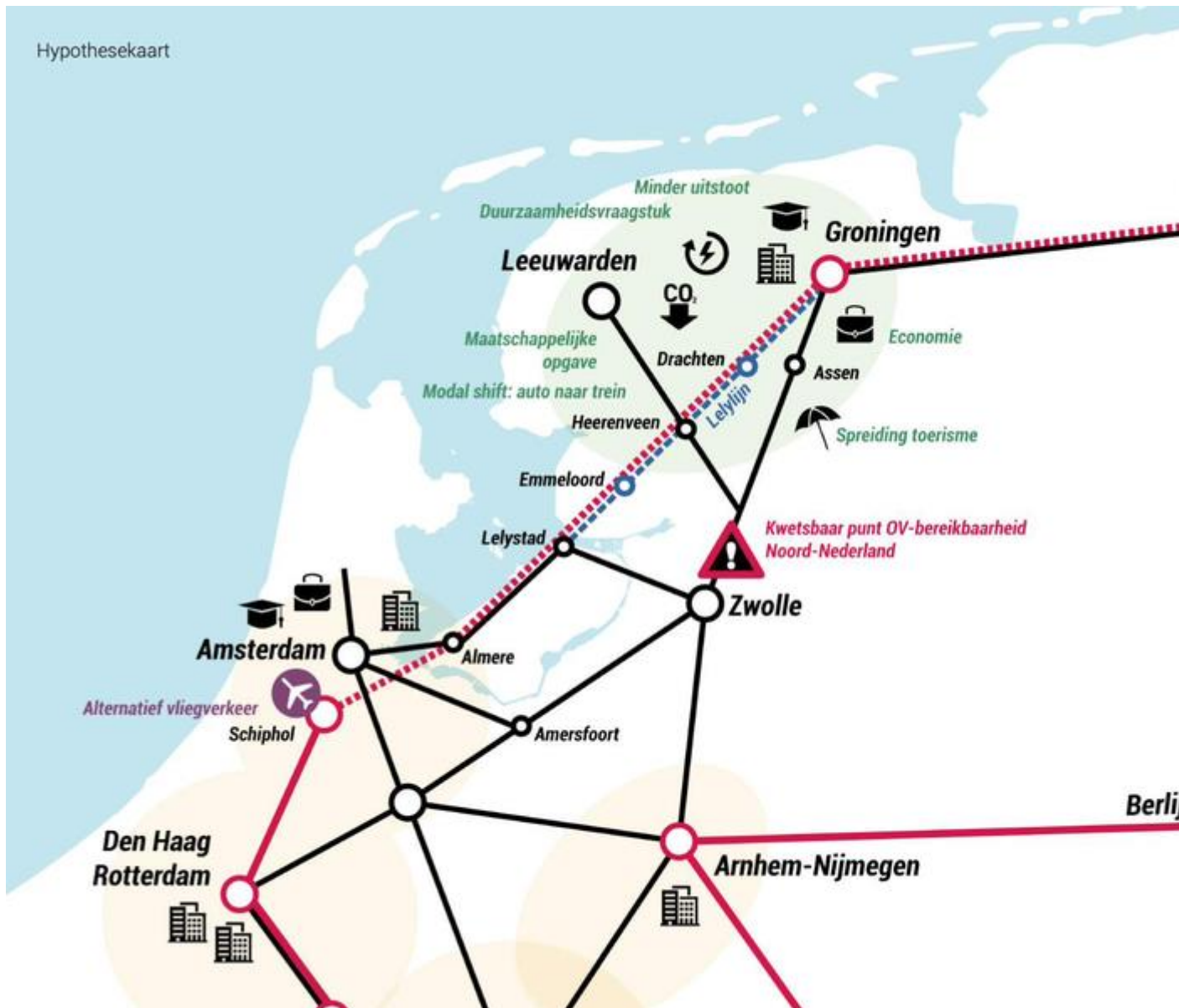
Rapport Lelylijn: enorme boost voor economie Heerenveen en Drachten

[Saskia van Westhreenen](#) •

1 juli 2020, 13:13 • [Friesland](#)

Deel dit artikel

-
-
-



Heerenveen kan uitgroeien tot een plaats met 90.000 inwoners, Drachten tot 84.000 inwoners. Dat laatste is een formaat vergelijkbaar met Assen.

Aanleg van de Lelylijn, de nieuwe spoorlijn tussen Lelystad en Groningen, zal leiden tot een grote schaa sprong voor Heerenveen en Drachten.

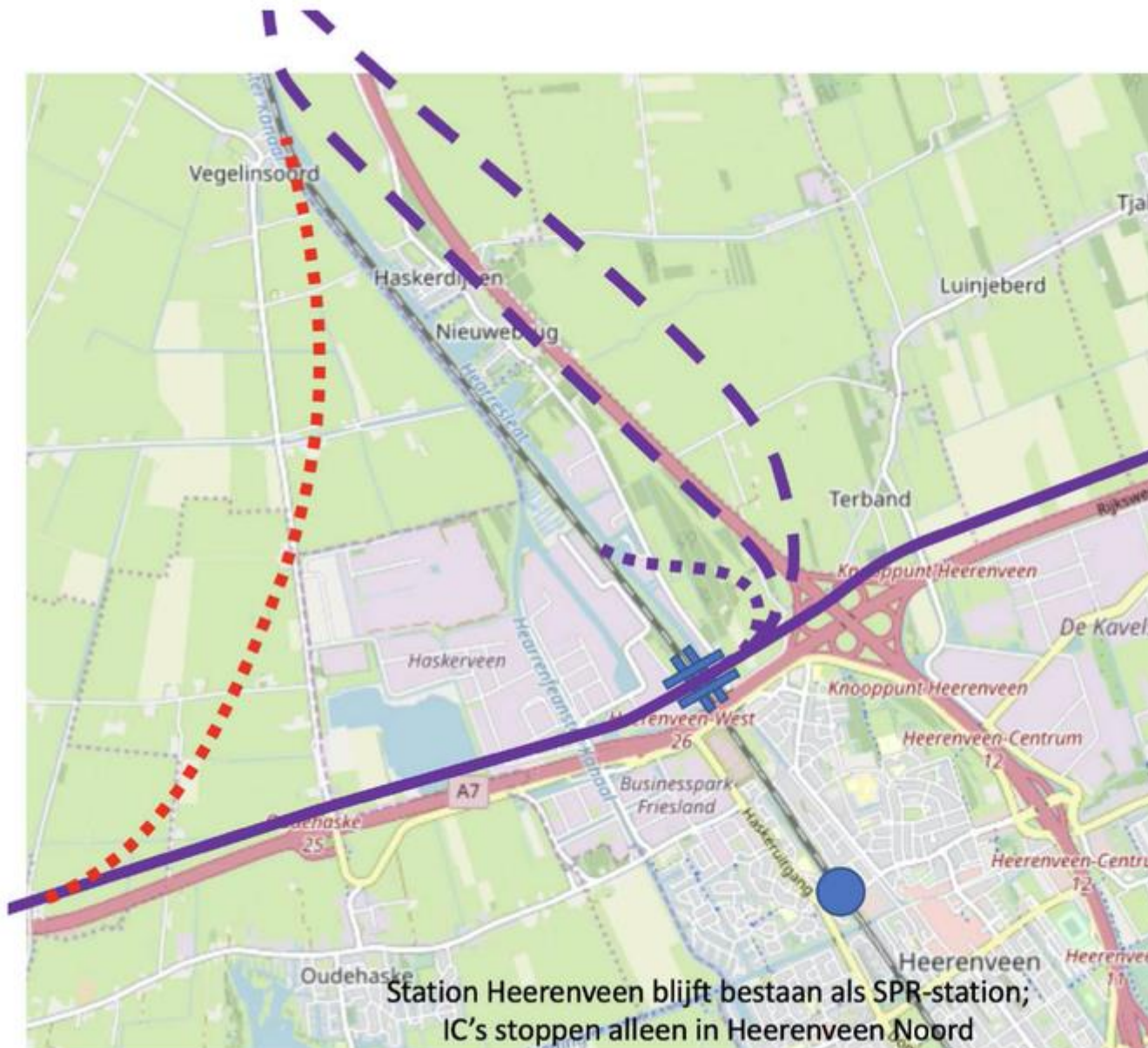
Heerenveen kan uitgroeien tot een plaats met 90.000 inwoners, Drachten tot 84.000. Dat laatste is een formaat vergelijkbaar met Assen. Beide plaatsen tellen nu iets meer dan 50.000 inwoners.

Lees ook | [Nieuwe spoorlijn tussen Noorden en Amsterdam: reistijd naar beneden en boost voor economie](#)

De spoorlijn, die tussen de 3,2 en 6,4 miljard euro zal kosten, moet worden aangelegd ten westen en noorden van de snelwegen A6 en A7, zo staat in het haalbaarheidsonderzoek dat provincies en kabinet gisteren openbaar maakten.

Station Heerenveen-Noord

In Heerenveen zijn de ruimtelijke veranderingen het meest ingrijpend. Noordwestelijk van het klaverblad moet een nieuw intercitystation komen, station Heerenveen-Noord. Vandaar buigt een lijn af naar Leeuwarden in een nieuwe boog oostelijk van de dorpen Haskerdijken en Nieuwebrug.



Voorstel vormgeving station Heerenveen Noord

De geschetste situatie in Heerenveen Foto: Rapport Lelylijn

Leeuwarders moeten overstappen in Heerenveen, maar er is ook een variant met een directe lijn Leeuwarden-Amsterdam. Het extra reizigerspotentieel in Leeuwarden is 10 procent; zo'n 2250 extra reizigers per dag.

De nieuwe spoorlijn is volgens eerste berekeningen kostendekkend te exploiteren. Van het totale reizigers-potentieel op de lijn van dagelijks 22.500 reizigers is de helft nieuw. Dat zijn automobilisten die de auto voor de trein verruilen.

Drachten en Emmeloord komen eindelijk aan het spoor te liggen. De onderzoekers schatten het dagelijkse aantal in- en uitstappers in Drachten op 5800 en in Emmeloord op 3650. De reizigerswinst voor Heerenveen, nu gelegen aan de intercitylijn Leeuwarden-Zwolle, wordt geraamd op 700 extra per dag.

Veranderende wereld

De onderzoekers keken nadrukkelijk ook naar de psychologische effecten van de aanleg van de nieuwe spoorlijn. Er is sprake van een veranderende wereld, stellen ze. De verhouding in Nederland tussen stad en platteland raakt uit balans, de ongelijkheid groeit en dat zorgt voor toenemende ontevredenheid in de periferie. Aanleg van de nieuwe spoorlijn kan die ongelijkheid deels wegnemen.

De reistijd Leeuwarden-Schiphol wordt 90 minuten, waar dat er nu 130 zijn. Opmerkelijk: sinds 1979 is er geen sprake geweest van reistijdwinst tussen Noord-Nederland en de Randstad.

In 2006 werden de economische voordelen van de Lelylijn, die toen nog Zuiderzeelijn heette, als onvoldoende beschouwd. Maar tijden veranderen, zo blijkt uit het rapport. Er is „meer spanning ontstaan op de woningmarkt” en de trek naar de stad is toegenomen. „Met meer economische voorspoed in de stad.”

Een vervolgstudie moet onder meer uitwijzen hoe groot de extra woningbouw in Noord-Nederland kan zijn. Door de trek van stad naar platteland kan er in het Noorden een potentieel vrijkomen van 100.000 nieuwe woningen.

Heerenveen ‘Poort van het Noorden’

De optie van een snelle bus wordt afgeschoten. Deze kan hooguit 100 kilometer per uur en is hiermee geen alternatief voor de auto. Versnellen van het bestaande spoor kan, maar is even duur of duurder, tot 7,1 miljard euro. Daarbij blijft het probleem bestaan van Zwolle als flessenhals.

De Lelylijn kan de verhoudingen in Nederland flink op de kop zetten. In alle opzichten komt Noord-Nederland straks dichterbij de Randstad te liggen. „De functie van poort van het Noorden verschuift van Zwolle naar Heerenveen.”

Voor de verdere toekomst is het zelfs een optie om een toeristische 'hub' aan te leggen. De onderzoekers noemen als voorbeeld een extra treinhalte voor toeristen bij of boven Lemmer, het Kuinderbos, Swifterbant/Ketelmeer, Beetsterzwaag of Nienoord.

Opvallend is dat in het rapport weinig optimisme klinkt over het doortrekken van de Lelylijn richting Hamburg en Scandinavië. Een internationale route op dit traject heeft alleen waarde als er snelheden van 200 kilometer per uur worden gehaald. Dat vraagt om investeringen tussen Groningen en Hamburg die niet gepland zijn. Het rijk mikt voor een snelle treinverbinding op het Europese netwerk in Duitsland op routes langs Hengelo en Arnhem.

Het Lelylijn-rapport werd gisteren vrijgegeven na zware druk. Staatssecretaris Stientje van Veldhoven wilde de uitkomsten tot dit najaar op zak houden. Dat leidde tot boze reacties van onder anderen de Friese gedeputeerde Avine Fokkens, voorzitter van de Stuurgroep Lelylijn. Onder aanvoering van Cem Lacin (SP) drong ook de voltallige Tweede Kamer gisterochtend aan op spoedige publicatie.

[Lees het rapport hier.](#)

[Rapport Lelylijn](#) by [Leeuwarder Courant](#) on Scribd