



Toekomstbeelden voor noordelijk Nederland met de Lelylijn

Denkrichtingen NOVEX Lelylijn 2050 - Studio Bereikbaar - 5 maart 2024

Hoofdstuk 1	Inleiding Proces en vervolg
Hoofdstuk 2	Rondje langs de velden
Hoofdstuk 3	Bouwstenenatlas
Hoofdstuk 4	Denkrichtingen

VOORAF

Onderdeel van het MIRT-onderzoek NOVEX Lelylijn (van Lelystad tot Groningen/Leeuwarden) is het opstellen van een toekomstschets van de ruimte rondom de Lelylijn en welke keuzes daarin worden gemaakt, het zogenoemde Ontwikkelperspectief. Om tot het Ontwikkelperspectief te komen zijn denkrichtingen opgesteld waarin **verschillende mogelijkheden voor de toekomst van noordelijk Nederland bij realisatie van de Lelylijn** zijn weergegeven. Die denkrichtingen worden in dit rapport gepresenteerd.

De stuurgroep van de Lelylijn-organisatie heeft deze **denkrichtingen vrijgegeven voor discussie met de achterban in de periode van begin maart tot halverwege mei 2024**. De bedoeling van dat gesprek is om van u te horen:

- Wat uw oordeel is over de geschetste denkrichtingen;
- Of we alle mogelijke scenario's hiermee in beeld hebben;
- En welke elementen van de denkrichtingen aanspreken, en welke juist niet?

De **denkrichtingen zullen de komende tijd nader worden uitgewerkt en getoetst op haalbaarheid en realiseerbaarheid**. Ook zullen de **effecten** van de denkrichtingen op de brede welvaart in noordelijk Nederland worden betrokken. Die analyse zal samen met het gesprek over de denkrichtingen leiden tot een Ontwikkelperspectief. Dat zal naar alle waarschijnlijkheid **niet één van de denkrichtingen** zijn, **maar een combinatie van elementen uit verschillende denkrichtingen**. Het Ontwikkelperspectief komt in de zomer van 2024 beschikbaar.

Dit denkrichtingen-document is daarmee een **tussenproduct in de totstandkoming van het Ontwikkelperspectief**. Het zal als onderdeel van het totale pakket aan beslisinformatie aan een bestuurlijk overleg rijk-regio worden aangeboden. In dat overleg wordt dan besloten of de Lelylijn nader zal worden uitgewerkt en onderzocht.

Denkrichtingen NOVEX Lelylijn 2050



Hoofdstuk 1

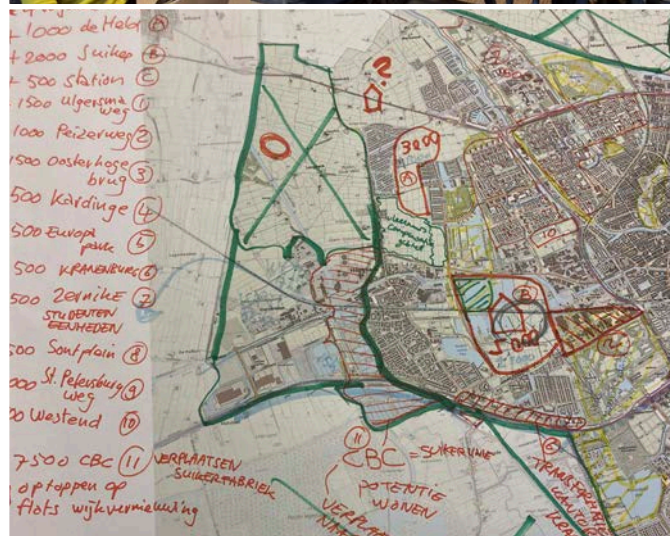
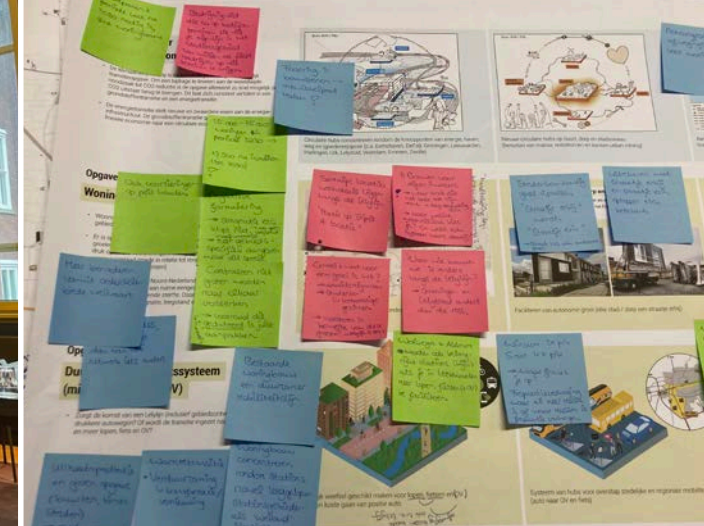
Inleiding

Inleiding

De opdracht MIRT-onderzoek NOVEX Lelystad

Rijk en regio hebben in december 2022 een gezamenlijke projectorganisatie ingesteld die de opdracht heeft om onderzoek te doen naar de Lelystad. Het onderzoek is de combinatie van een MIRT-onderzoek en het opstellen van een Ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Lelystad (van Lelystad tot Groningen/Leeuwarden). Deze onderzoeken leveren de informatie die nodig is om eind 2024 een GO/NO GO besluit te nemen over een Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning naar de Lelystad. In het NOVEX-deel wordt in een integraal Ontwikkelperspectief uitwerking gegeven aan de bijdrage van de Lelystad als backbone van de ontwikkeling van noordelijk Nederland voor de economische structuurversterking, de verstedelijkingsopgave en de verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid.

Recentelijk zien we dat de kijk op mobiliteit onder invloed van de brede welvaartsgedachte (o.a. verwoord in 'Elke regio telt!' van de Raad voor de Leefomgeving) aan het verschuiven is van vervoerswaarde (hoeveel potentiële reizigers trekt een verbinding) naar bereikbaarheid (welke plekken, banen, inwoners en voorzieningen kan je bereiken) en brede welvaart (o.a. welzijn, veiligheid en gezondheid). In dit denken vanuit bereikbaarheid zien we ook de integraliteit tussen MIRT (vervoer/netwerk) en NOVEX (ruimte/ plek).



De werklijnen

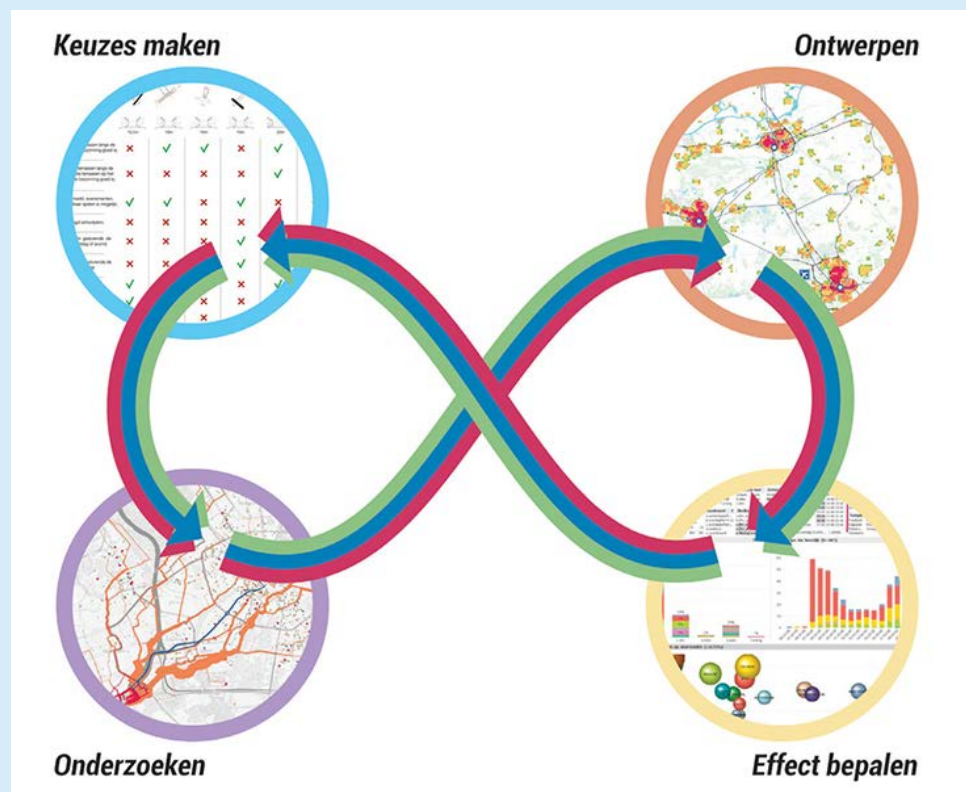
Om invulling te geven aan deze opdracht werkt de projectorganisatie Lelylijn met verschillende werklijnen. Het gaat dan om:

- Omgevingsmanagement en Participatie – gericht op het verkrijgen van inzicht in de belangen, de wensen en zorgen van betrokkenen bij het project in ruime zin.
- Bereikbaarheid (OV en infrastructuur) – gericht op het verkrijgen van inzicht in de verschillende mogelijkheden (alternatieven en varianten) voor de Lelylijn, alsmede de maakbaarheid en de kosten.
- NOVEX (Ontwikkelperspectief) – gericht op het verkrijgen van inzicht in de integrale ontwikkelingsmogelijkheden voor het NOVEX gebied Lelylijn en de betekenis daarvoor op diverse schaalniveaus.
- Brede Welvaart /Afwegingskader- gericht op het beoordelen en vergelijken van verschillende mogelijkheden (alternatieven en varianten) voor de Lelylijn. In dat afwegingskader zullen alle daarbij relevante aspecten worden opgenomen. Kern voor het afwegingskader is het effect van de Lelylijn op de Brede Welvaart.

Deze werklijnen zorgen gezamenlijk voor voldoende informatie voor alle betrokken overheden om eind 2024 een vervolgbeslissing te kunnen nemen, voor zowel de Lelylijn als het bijbehorende Ontwikkelperspectief.

(*) MIRT = Meerjarenprogramma
Infrastructuur, Ruimte en Transport

In onderstaande figuur is dit principe van ontwerpend onderzoek en onze aanpak daarin schematisch weergegeven.



Raadpleging Lelylijn

Het onderzoek naar de Lelylijn is gestart met een uitgebreide bewonersraadpleging in het voorjaar van 2023. Ruim 11.000 inwoners hebben hun voorkeuren, zorgen en aandachtspunten aangegeven. Deze inbreng is meegenomen in de verdere aanpak van het Lelylijn onderzoek. De doelstellingen en randvoorwaarden van het project zijn aangepast met meer aandacht voor het verbeteren van

de bereikbaarheid in de regio en het met elkaar verbinden van regio's. In het NOVEX onderzoek is meer aandacht voor landbouw, natuur en landschap. Met al deze partijen zijn gesprekken gevoerd bij de totstandkoming van de denkrichtingen. Ook bij de effectbepaling zal opnieuw worden gekeken naar wat bewoners belangrijk vinden voor de Lelylijn en de noordelijke regio's.

Naar een NOVEX Ontwikkelperspectief

Voor u liggen de mogelijke denkrichtingen voor één of meerdere integrale ontwikkelperspectieven met als planhorizon 2050.

In de verkennende houtskoolschets NOVEX Lelylijn van juli 2023 is vanuit (landschappelijke) kernkwaliteiten, kansen, ambities en uitdagingen (plek) een netwerk ontwikkeld dat verbindingen legt op vier schaalniveaus: (1) (inter) nationale regio's; (2) knopen noordelijk Nederland; (3) invloedsgebied Lelylijn; (4) water-, landschap- en natuursystemen.

Doel van deze fase is om de programmatische invulling scherp te krijgen en de ruimtelijke neerslag daarvan. Om de voorliggende opgaven concreet te maken en om dilemma's, keuzes en denkrichtingen te schetsen, die in de vervolgfase moeten worden onderzocht in scenario's.

De werkhypothese voor deze NOVEX-uitwerking is dat uit wordt gegaan van het bundelingsprincipe van de Lelylijn met de A6/ A7/A32 en een geoptimaliseerd onderliggend OV-systeem. Beschouwd worden een (referentie) scenario zonder Lelylijn en een scenario met Lelylijn.

Denkrichtingen

Voor de Denkrichtingen is gebruik gemaakt van Ontwerpend Onderzoek, als een middel om uit te vinden welke mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen goed passen bij wat voor soort Lelylijn. **De**

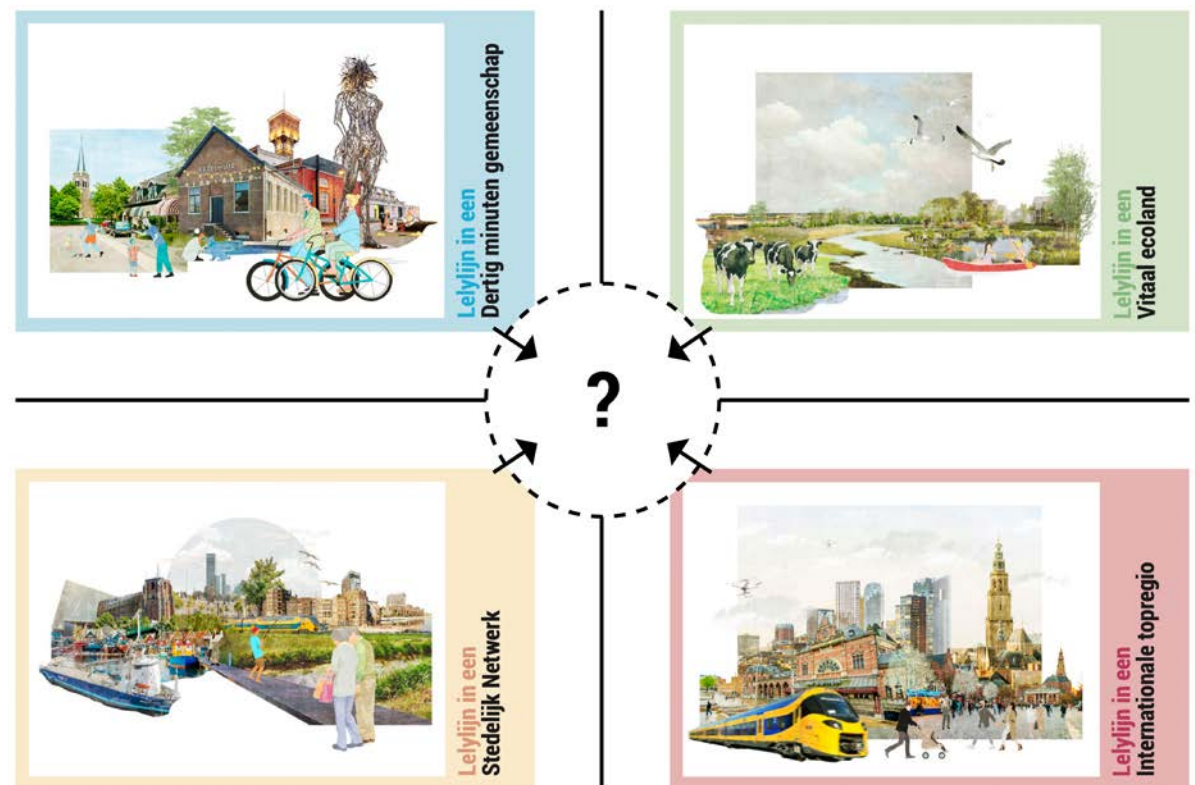
Denkrichtingen zijn dus zeker niet bedoeld om (nu) een keuze uit te maken. Ze beschrijven de hoeken van het speelveld en zijn bedoeld om ruimtelijke interventies te testen, om eraan te kunnen rekenen en om van te leren. Het is dus belangrijk dat ieders denkbeelden een plek hebben, zodat de Denkrichtingen daadwerkelijk het hele speelveld beschrijven. Hiermee ontstaat er zicht op welke bouwstenen (oplossingsrichtingen)

goed passen bij welk concept voor de Lelylijn.

Per Denkrichting kiezen we voor een samenhangend pakket aan bouwstenen, een Lelylijn-tracé en een dienstregelingsvariant. Dit helpt bij het doordenken van een Denkrichting en het ruimtelijk doorvertalen ervan. Maar er zijn ook andere combinaties mogelijk.

Een Lelylijn-tracé / dienstregelingsvariant is dus niet per se

Van 4 denkrichtingen naar een of meerdere ontwikkelperspectieven



gebonden aan een bepaalde Denkrichting.

De gepresenteerde Denkrichtingen zijn het resultaat van 4 gezamenlijke maakdagen met de overheden langs de Lelylijn. De eerste maakdag stond in het teken van de kick-off. Tijdens de tweede maakdag formuleerden we opgaven en op de derde maakdag brachten we de hoeken van het speelveld aan oplossingsrichtingen in beeld (o.a. door voor specifieke locaties langs de lijn een aantal ontwerp-casussen te doorleven). Tijdens de laatste maakdag stonden de Denkrichtingen centraal. De bij de maakdagen betrokken ambtenaren hebben meegedacht en feedback gegeven.

Ontwerpend Onderzoeken, wat is dat?

Ontwerpend onderzoek is enerzijds een methode van onderzoek waarmee mogelijke toekomst inzichtelijk worden gemaakt (o.a. door verbeelding) en zodoende nieuwe kennis wordt ontwikkeld. Anderzijds is ontwerpend onderzoek een instrument voor samenwerking aan grote maatschappelijke opgaven. Ontwerpend onderzoek kan namelijk worden ingezet om inzichtelijk te maken welke belangen of ambities er binnen een specifieke opgave/thema zijn of in een gebied samenkomen. Met behulp van ontwerpend onderzoek kan inzicht gegeven worden vanuit verschillende perspectieven en kunnen ruimtelijke keuzes voor de toekomst worden gemaakt.

Verdiepende onderzoeken

In de Denkrichtingen wordt de identiteitsvraag 'wat voor gebied willen we zijn' gekoppeld aan een

vervoersconcept voor de Lelylijn. Het vraagstuk met betrekking tot de bijbehorende vervoersconcepten is in nauw overleg en na afstemming met de werklĳn Bereikbaarheid (OV en infrastructuur) opgesteld.

Voor de ontwikkeling van de Denkrichtingen zijn verdiepende onderzoeken uitgevoerd ter onderbouwing en uitwerking van diverse belangrijke thema's. Er is onderzoek gedaan naar:

- Wonen en woningmarkt;
- Economie, werkgelegenheid en arbeidsmarkt;
- Natuur en landschap (aanvullende input volgt nog);
- Kansen en bedreigingen voor de landbouw (aanvullende input volgt nog);
- Water en Bodem sturend (aanvullende input volgt nog).

De Denkrichtingen zijn op 1 maart 2024 door de Stuurgroep Lelylijn vrij gegeven voor het (bestuurlijke) gesprek met de achterban. Tevens worden de Denkrichtingen gebruikt om effecten in beeld te brengen en lessen te trekken. Dit resulteert vervolgens in één of meerdere ontwikkelperspectieven voor het gebied rondom het hypothese tracé bij aanleg van de Lelylijn.

Doel van deze onderhavige fase is om de programmatische invulling scherp te krijgen en de ruimtelijke neerslag daarvan. Om de voorliggende opgaven concreet te maken en om dilemma's, keuzes en denkrichtingen te schetsen, die in de vervolgfase moeten worden onderzocht in scenario's. De werkhypothese voor deze NOVEX-

uitwerking is dat uit wordt gegaan van het bundelingsprincipe van de Lelylijn met de A6/A7/A32 en een geoptimaliseerd onderliggend OV-systeem. Beschouwd worden een (referentie) scenario zonder Lelylijn en een scenario met Lelylijn.

Voor de Denkrichtingen is gebruik gemaakt van Ontwerpend Onderzoek, als een middel om uit te vinden welke mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen goed passen bij wat voor soort Lelylijn. De Denkrichtingen zijn dus zeker niet bedoeld om (nu) een keuze uit te maken. Ze beschrijven de hoeken van het speelveld en zijn bedoeld om ruimtelijke interventies te testen, om eraan te kunnen rekenen en om van te leren. Het is dus belangrijk dat ieders denkbeelden een plek hebben, zodat de denkrichtingen daadwerkelijk het hele speelveld beschrijven. Hiermee ontstaat er zicht op welke bouwstenen (oplossingsrichtingen) goed passen bij welk concept voor de Lelylijn.

Per denkrichting kiezen we voor een samenhangend pakket aan bouwstenen, een Lelylijn-tracé en een dienstregelingsvariant. Dit helpt bij het doordenken van een denkrichting en het ruimtelijk doorvertalen ervan. Maar er zijn ook andere combinaties mogelijk. Een Lelylijn-tracé / dienstregelingsvariant is dus niet per se gebonden aan een bepaalde denkrichting.

Proces en vervolg

Aanpak

Op 7 juli 2023 is ter completering van de eerste verkennende fase het “Inspiratieboek Lelylijn Verkennende Houtskoolschets voor het integrale Ontwikkelperspectief” vastgesteld door de Stuurgroep als input voor de vervolgfase. In de vervolgaanpak zijn de ruimtelijke kaders en de programmatische opgaven geformuleerd. Hieruit zijn de “Denkrichtingen voor het Ontwikkelperspectief” geformuleerd. Deze zijn in de volgende pagina's samengevat.

Vanaf maart 2024 worden de “Denkrichtingen” uitgewerkt, getoetst, geëvalueerd en beoordeeld. Resultaat daarvan zal zijn het “Ontwikkelperspectief Lelylijn” in juni 2024. De effecten van de Denkrichtingen op de opgaven en de projectdoelen worden bepaald aan de hand van de indicatorenlijst van het afwegingskader en daarmee gescoord op het brede spectrum van brede welvaart. Tevens wordt in deze fase de combinatie met de resultaten uit de andere werklijnen gemaakt.

In het Ontwikkelperspectief worden één of meerdere scenario's met een Lelylijn afgezet tegen een situatie zonder een Lelylijn. Het Ontwikkelperspectief geeft zicht op de ruimtelijke mogelijkheden bij realisatie van de Lelylijn. Het proces voor de NOVEX werklijn wordt gedaan in overleg met vertegenwoordigers van de betrokken overheden (rijk, provincies, gemeenten en

waterschappen).

Gesprek over de Denkrichtingen

De Denkrichtingen worden in de volgende fase niet alleen op hun kwalitatieve en kwantitatieve effecten beoordeeld, maar juist ook de opbrengst van gesprekken met betrokkenen in noordelijk Nederland moet helpen om de aansprekende bouwstenen (elementen) te selecteren. Daarom heeft de Stuurgroep op 1 maart 2024 de Denkrichtingen vrijgegeven voor gesprek met haar (bestuurlijke) achterban. De Stuurgroep leden bespreken de Denkrichtingen en geven de uitkomst daarvan terug in de Stuurgroep van mei 2024. Deze vangst gaat dan weer mee in de uitwerking naar het uiteindelijke “Ontwikkelperspectief”. We stellen voor het volgende aan de Stuurgroep voor te leggen als vragen voor overleg met haar achterban:

- Wat is uw oordeel over de geschetste Denkrichtingen in het algemeen?
- Omvatten de Denkrichtingen het volledige veld aan mogelijke scenario's voor de toekomst van noordelijk Nederland?
- Welke elementen (bouwstenen/ oplossingsrichtingen) van de Denkrichtingen spreken aan, en welke juist niet?

Parallel aan de gesprekken over de Denkrichtingen zet de projectorganisatie de uitwerking en toetsing

van de Denkrichtingen in gang. De reflectie van de Stuurgroep in mei 2024 wordt daarmee verweven. Tegen de zomer komt het Ontwikkelperspectief beschikbaar.



Hoofdstuk 2

Rondje langs de velden

Rondje langs de velden

Bij de transitie waar we ons voor gesteld zien staan moet "recht worden gedaan aan de eigenheid van regio's", zo valt te lezen in de contourennotitie van het Rijk. "We beschermen en benutten wat er is en werken aan lokaal passende oplossingen." Fryslân zet in haar ruimtelijke agenda "het Frysk eigene" voorop, Flevoland het "natuurlijk fundament" en Groningen spreekt in haar ruimtelijk voorstel over het behouden en versterken van "Waardevol Groningen".

Wat is voor de plekken langs de Lelylijn het eigene? Om een antwoord te geven op die vraag maakten we een rondje langs de velden. De Lelylijn strekt zich van Lelystad tot aan Leeuwarden en Groningen uit over 150 kilometer land. In dit hoofdstuk willen we beter gevoel krijgen bij de lokale verschillen in dynamiek, ontwikkelingen, bijzonderheden, kwaliteiten en uitdagingen. Het doel was niet om compleet te zijn. We zijn vooral op zoek gegaan naar de verschillende verhalen en hebben daarom ook niet altijd de gemeentegrenzen gevolgd. En we beschrijven niet alles.

We hebben een duik genomen in de geschiedenis en ons ingelezen in de Omgevingsvisies. Daarnaast hebben we de input uit de maakdagen en de Houtskoolschets-bustour benut. Op basis hiervan kunnen we het gesprek aan over de toekomst. Wat is er voor nodig om de lokale authenticiteit ten volle te verwaarden? Om kernwaarden te behouden, te ontwikkelen en te versterken? En om complementair te zijn in plaats van concurrerend?

We beginnen het hoofdstuk met een korte schets van de opgaven en ambities op Rijks- en provincieniveau.

Verhalen langs de lijn

- Het hart van Fryslân (Leeuwarden)
- Watersporttoerisme in de trein-fiets archipel (Grou, Akkrum, Jirnsum, Aldeboarn en Terherne)
- Economische motor van Noord- en Oost Nederland (Groningen)
- Landelijk wonen in de nabijheid van Groningen (Westerkwartier)
- Innovatieve maakindustrie vraagt stedelijke kwaliteiten (Drachten)
- Kralenketting van bijzondere natuur aan het Alddjip (Opsterland)
- Ondernemend knooppunt ontwikkelt zich tot complete stad (Heerenveen)
- Watereconomie naar Friese aard en schaal (De Fryske Marren, Súdwest-Fryslân)
- Poort van Fryslân (Weststellingwerf)
- Ruimte voor pionieren en het waarmaken van dromen (Noordoostpolder)
- Maritiem cluster van wereldklasse verlegt haar grenzen (Urk)
- De stad die durft (Lelystad)

Context. Nota Ruimte.

Vooruitlopend op het verschijnen van een nieuwe Nota Ruimte is een Contourennotitie naar de Tweede Kamer gestuurd (oktober 2023). De notitie benoemt de urgente keuzes op het gebied van energie, natuur, woningbouw, landbouw, economie en infrastructuur die overheden moeten maken en geeft een eerste inhoudelijke richting voor een rechtvaardige verdeling van die ruimte. Daarmee herneemt het rijk de regie op de ruimtelijke ordening. De noodzaak om urgente opgaven op te pakken wordt versterkt door ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei, klimaatverandering, toenemende sociaal-culturele verschillen en internationale afhankelijkheid. De hoeveelheid ruimte is een gegeven terwijl de transities alleen maar om meer ruimte vragen. Nederland moet kiezen waar, hoe en waaraan we ruimte bieden om ervoor te zorgen dat de huidige zekerheden – zoals voldoende voedsel, schoon drinkwater en energie – ook voor toekomstige generaties blijven bestaan. En keuzes maken betekent ook dingen niet meer doen.

De Contourennotitie beschrijft voor het rechtvaardig verdelen van de ruimte drie leidende principes:

- Keuzes moeten **niet leiden tot het afschuiven van problemen**. Niet naar volgende generaties. Niet naar andere gebieden. Lasten en lusten moeten eerlijk worden verdeeld.
- Verder moet **recht worden gedaan aan de schaarse en waardevolle ruimte**. Waar het kan moeten functies slim en met kwaliteit gecombineerd worden.
- Er moet **recht worden gedaan aan de eigenheid van de regio's**: we beschermen en benutten wat er is en werken aan lokaal passende oplossingen.

De Contourennotitie benoemt vier 'bewegingen':

- **Water en bodem sturend**. De gesteldheid van ons water- en bodemsysteem zal meer dan ooit bepalend worden voor wat kan. Water en bodem worden daarom 'sturend' bij de te maken keuzes. Zo bouwen we bijvoorbeeld niet meer buitendijks, houden rekening met slappe bodems en de beschikbaarheid van voldoende drinkwater.
- **Landbouw en natuur**. Naar een evenwicht tussen landbouw en natuur in heel Nederland: voor een toekomstbestendige landbouw en herstel van de biodiversiteit.

- **Ordenende netwerken voor energie en (circulaire) economie**. Naar een klimaatneutrale en circulaire samenleving: voor schonere energie, duurzamere vervoersstromen en het samenbrengen van vraag en aanbod.
- **Leefbare steden en regio's**. Naar sterke regio's, steden en dorpen in heel Nederland: toekomstperspectief voor alle gebieden.

De Contourennotitie richt zich nadrukkelijk op heel Nederland. Waar de ruimtelijke ordening eerder nog prioriteit gaf aan het sterker maken van wat al sterk was, is het nu noodzaak om alle regio's beter te benutten, waardoor er voor alle delen van ons land een toekomstperspectief komt. Met een belangrijke rol voor een beter evenwicht tussen landbouw en natuur en de overgang naar een kringlooeconomie. En met een stevige inzet op economie, wonen, infrastructuur en voorzieningen in meer regio's en steden dan nu het geval is. Ook in regio's waar groei minder voor de hand ligt, wil het rijk zorgen voor voldoende voorzieningen met plek voor kleinschalige verdichting van steden en dorpen.

Context. Provinciale puzzels.

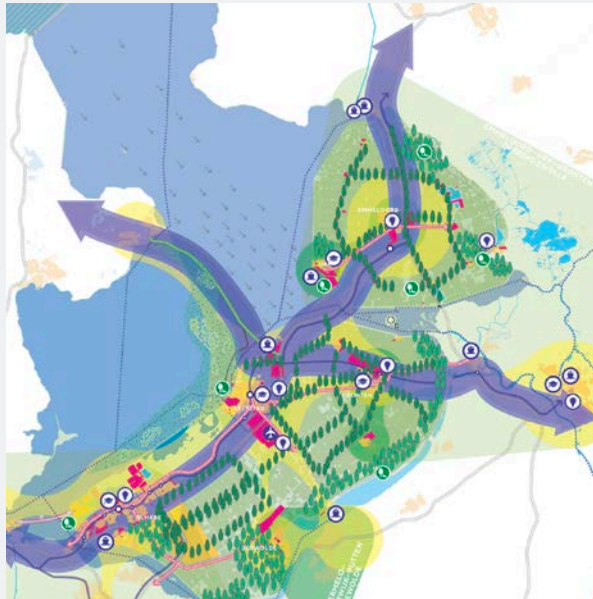
De grote opgaven op het terrein van onder meer de volkshuisvesting, de transitie van het landelijk gebied en de opwek van duurzame energie, worden door verschillende ministeries uitgewerkt in nationale programma's. De keuzes die daarin gemaakt worden, moeten in de provincies ruimtelijk gaan landen. De regie loopt via het programma NOVEX. In oktober 2022 werden door het Rijk in een startpakket aan elke provincie de ruimtelijke opgaven voorgelegd. De 12 provincies werd daarbij gevraagd de nationale opgaven en doelen ruimtelijk te vertalen, in te passen en te combineren met decentrale opgaven. Om duidelijk te kunnen maken welke ruimtelijke keuzes nodig zijn en waar ruimtelijke opgaven realiseerbaar zijn. Dit heeft voor alle provincies geleid tot een ruimtelijk voorstel waarin de "ruimtelijke puzzel" wordt gelegd.

In het programma 'Mooi Nederland' staat ruimtelijke kwaliteit centraal. Het programma werkt aan een gedeeld beeld van de toekomst van ons land en regelt nieuwe concepten voor de inrichting van gebieden.

Ruimtelijk voorstel Flevoland 2050

"Bouwen aan de samenleving"

De ligging van Flevoland, centraal in Nederland, maakt het een overgangsgebied van de Randstad en de regio Utrecht/ Amersfoort naar het Noorden (SNN en Westfriesland, en een schakel tussen de



Metropoolregio Amsterdam (MRA), regio Zwolle en de regio Ermelo, Harderwijk, Putten, Zeewolde. Het Flevolandse perspectief is gebaseerd op drie pijlers die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden:

- Robuust natuurlijk fundament. Flevoland vormt het groenblauwe hart van Nederland. De belangrijkste vraagstukken zijn: Inrichting watersysteem (waterveiligheid en waterbeschikbaarheid); Groen/blauwe dooradering tbv biodiversiteit; Het ontwikkelen van een natuurinclusieve samenleving; Efficiënt en duurzaam gebruik van de ruimte; Gezond water en bodemsysteem; Klimaatadaptatie en waterbeschikbaarheid.
- Toekomstbestendige regionale economie.

De belangrijkste vraagstukken zijn: Verbetering woon-werkbalans; Sterk, toekomstbestendig economisch profiel; Compleet onderwijsaanbod van goede kwaliteit; Versnelling transitie landbouw; Omschakelen naar een circulaire economie; Toekomstbestendig energienetwerk.

- Vitale steden en dorpen. De belangrijkste vraagstukken zijn: Toekomstbestendige stedelijke vernieuwing; Groeien in balans door samen zorgen voor bovenplanse voorzieningen; Meerzijdige bereikbaarheid.

Ruimtelijke Agenda provincie Fryslân

Fryslân zet het 'Frysk eigene' in de ruimtelijke puzzel voorop. Het welzijn van de inwoners heeft veel te maken met de kwaliteit van hun leefomgeving. Zo zijn beleving en identiteit in belangrijke mate verbonden met de Friese landschappen. Er wordt uitgegaan van behoud en ontwikkeling van de Friese omgevingskwaliteiten en van zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte, boven- en ondergronds. Dit betekent een balans realiseren tussen gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde (incl. herkomstwaarde). Er wordt voortgebouwd op wat er al is en er worden nieuwe kwaliteiten aan het bestaande toegevoegd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de lagen-benadering:

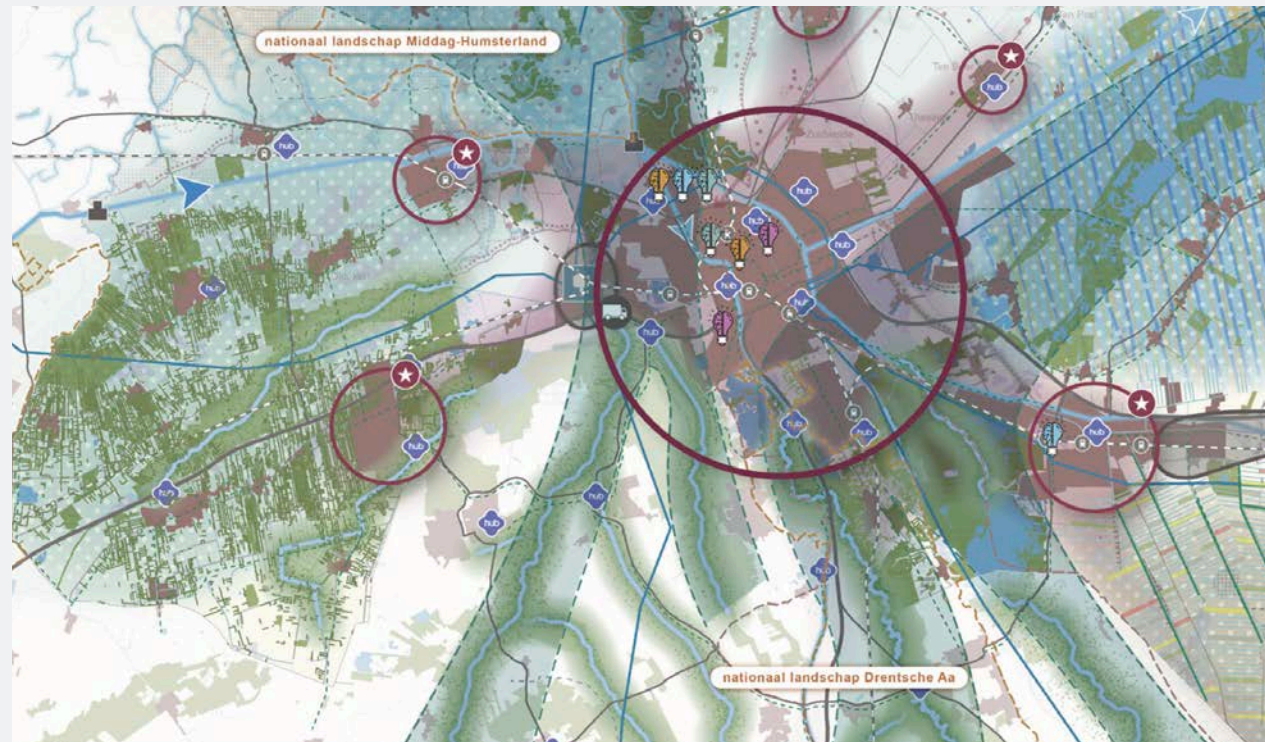
- Meer redeneren, invullen en ontwerpen vanuit de eerste laag van de natuurlijke

ondergrond. Dit betekent dat water en bodem het vertrekpunt vormen (water en bodem sturend). Daarna kijken we naar de laag van de netwerken (van energie, economie, infra-structuur) en naar de occupatielaag (ruimtegebruik van menselijke activiteiten);

- Niet monofunctioneel hectares uitleggen, maar functies slim combineren, verweven of stapelen waar dat mogelijk is en kansen bij transformatie benutten;
- Bij alle voorstellen voortdurend een aantrekkelijk vitaal en leefbaar Fryslân voor ogen houden. Dit betekent aandacht voor bereikbare (zorg)voorzieningen, gevolgen van demografische ontwikkeling, sociale samenhang en identiteit, gezondheid, voldoende passende woningen.

Ruimtelijk voorstel "Dit is Groningen - Waardevol Groningen"

Het landschap maakt de Groninger mede tot wie hij is, het zit onder zijn huid, het vormt mede zijn aard. De kwaliteit van de leefomgeving staat daarom centraal in het ruimtelijk voorstel. Dit gaat niet alleen om de sporen van het verleden, maar ook om de kwaliteiten van de toekomst. Ontwikkelingen in onze eigen tijd moeten bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving van de Groninger. Daarbij worden in de ruimtelijke puzzel de volgende uitgangspunten gehanteerd:



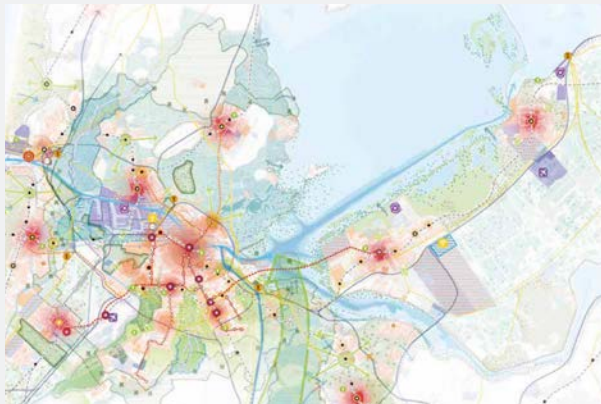
- Het moet ten goede komen aan de inwoners van Groningen.
- Wij maken ons sterk voor Stad én Ommeland.
- Brede Welvaart is ons kompas voor beslissingen.
- Ontwikkelingen moeten bijdragen aan de Groninger identiteit.
- Maatregelen die we nemen zijn multifunctioneel en inpasbaar.
- We werken aan een gezonde en veilige leefomgeving, en hebben oog voor lange

termijneffecten.

"De kwaliteit van onze leefomgeving is het uitgangspunt van ons ruimtelijk voorstel. Wij noemen dat Waardevol Groningen. Waardevol Groningen is ons basisperspectief, alles wat wij nu en in de toekomst doen, moet bijdragen aan het behouden en versterken van ons Waardevol Groningen."

Context. NOVEX-gebieden.

Naast ruimtelijke regie per provincie wordt in de 16 zogeheten NOVEX-gebieden (waaronder Metropoolregio Amsterdam, Regio Zwolle, Groningen (versterkingsopgave), Groningen-Assen en Lelylijn) ook ingezet op gebiedsgerichte regie. In deze gebieden komen veel nationale opgaven samen, is de transitie ingrijpend of overstijgt het de grenzen van de provincie.



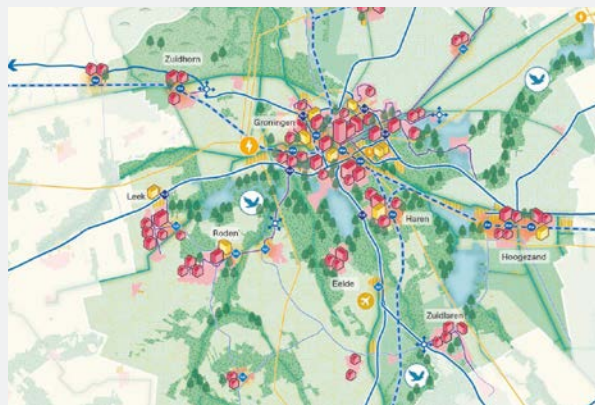
Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam - Metropool van grote klasse met menselijke maat

Lelystad is onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam. Met het Verstedelijkingsconcept "Metropool van grote klasse met menselijke maat" willen Rijk en regio de volgende 10 ambities bereiken.

- De hele metropoolregio profiteert van de groei.
- Er zijn genoeg woon- en werkmilieus van goede kwaliteit.
- We versterken diversiteit en verbondenheid in

de economie.

- We brengen wonen en werken meer met elkaar in balans.
- De MRA wordt beter bereikbaar en bereisbaar
- De regio biedt een gezonde leefomgeving.
- We stoten minder broeikasgassen uit.
- We versterken de kracht van ons gevarieerde landschap.
- We richten de regio zo in dat die bestand is tegen de gevolgen van klimaatverandering.
- We vergroten de biodiversiteit.



Verstedelijkingsstrategie Regio Groningen-Assen – Compleet, Coöperatief en complementair

Groningen en Westerkwartier zijn onderdeel van de regio Groningen-Assen. De basis voor de ontwikkeling van de Regio Groningen-Assen zijn de volgende ontwikkelingsprincipes:

- Bestaand verstedelijkt gebied versterken.
- Agglomeratiekracht vergroten.

- Polycentrische ontwikkeling stimuleren.
- Mobiliteit in balans.
- Proportioneel en passend.
- Hefboom voor herstructurering.
- Samenwerken aan een duurzame regio.



Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle – Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta

Noordoostpolder en Urk zijn onderdeel van de Regio Zwolle. Om te komen tot de uitvoering van de strategie in deze regio wordt gewerkt volgens zeven leidende ontwikkelingsprincipes:

- Wees zuinig met ruimte.
- Klimaataanpak bij de bron.
- Nieuw helpt bestaand.
- Passend woningaanbod.
- Voorrang aan voetganger, fietser en OV.
- Werken aan economisch elan.
- Lokale identiteit.

Leeuwarden

Het hart van Fryslân

Leeuwarden is ontstaan als samenvoeging van drie terpen aan de vroegere Middelzee. In 15e eeuw uitgegroeid tot hoofdstad van Fryslân, gericht op agrarische doorvoerhandel.

Groeide vanaf midden 19e eeuw uit tot knooppunt van nieuwe vaar- tram en spoorwegen naar Dokkum, Harlingen, Groningen, Sneek en Zwolle. Maar toch beperkte groei 19e eeuw. Economisch bleek de stad te weinig divers (22.000 inwoners in 1850; 33.000 inwoners in 1900; 55.000 inwoners in 1940). "Hoe vreemd ons het denkbeeld van spoorwegen in Fryslân ook moge voorkomen, dit is een levenskwesitie voor de provincie; vóór alle dingen: geen isolatie!"

Na 1960 voltrekt zich een grote groei in de dienstensector (o.a. ING, Achmea, ASR, Friesland Campina, Koopmans, CJIB, Zorggroep Noorderbreedte, MCL). Gaat samen met een enorme uitbreiding van het ruimtebeslag door komst van auto en snelweg. Eerst is de ruimtelijke ontwikkeling concentrisch. Vanaf jaren '80 vooral richting de oostkant (Camminghaburen).

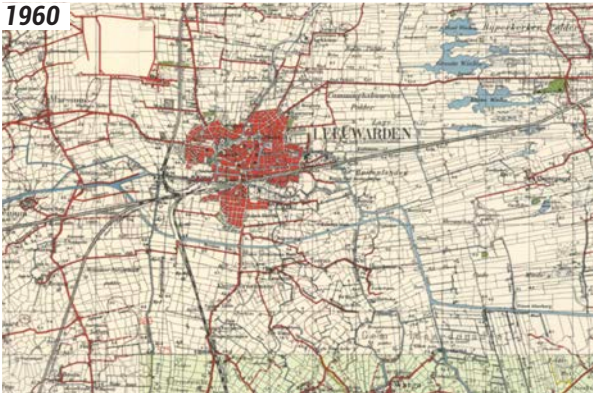
VINEX (jaren '90): kwalitatieve verbinding met landschap en Friese Meren. Sprong wordt gemaakt over het Van Harinxmakanaal (met een bijna anti-

stedelijk programma: VINEX-locatie Zuiderburen heeft (ten opzichte van de overige VINEX-locaties) de laagste woningdichtheid van Nederland, met ruime landschappelijke inbedding en volop water). Levert inwonersgroei op in de stad van 84.000 (1995) naar 100.000 inwoners (2024). Forse investeringen worden gedaan in de binnenstad. Leeuwarden groeit uit tot de magneet van Fryslân. In de gemeente woont ongeveer 20% van alle Friese inwoners, zijn 80.000 banen te vinden en studeren 28.000 jongeren (bij Van Hall Larenstein, NHL Stenden en Firda). Ongeveer de helft van alle studenten woont in de stad.

Culturele Hoofdstad van Europa (2018) & Arcadia (2022, 2025, 2028) zorgt voor groeiend zelfbewustzijn en 'ontdekking' van de stad door groepen van buiten de regio. Historie, water, kwaliteit, culturbesef, trots, mienskip en eigenzinnigheid zijn nieuwe kernwaarden.

Nu nog middenmotor in ranglijst Gezonde steden. Ambitie om te spiegelen aan steden in Noord-Duitsland en Scandinavië. Dat betekent gezondheid, leefkwaliteit en duurzame economie in plaats van focus op groei modellen. Verwaarden, verbinden en vergroenen.

1960



1990



2020



Mede als gevolg van huishoudensverdunding en schaalvergroting teruglopend qua inwonerdichtheid. 130 inwoners per hectare in 1930; 77 inw/ha in 1970 en 52 inw/ha nu. Daarom nieuwe focus op stedelijke ontwikkelingen binnen De Haak. Met nieuwe stedelijkheid, nabijheid, interactie, fiets, lopen, OV en minder auto. Sleutellocaties: binnenstad en spoorzone (Spoordok, Middelsee en station Werpsterhoeke), daarmee voegt Leeuwarden unieke waarden toe aan Fryslân en aan de stad.

Op elke in de gemeente woonachtige werknemer zijn er 1,26 banen. Qua kennis voorloper in Delta Areas and Resources, Water, Food and Dairy en huisvesting University Campus Fryslân (faculteit van de RuG), Wetsus (watertechnologie), Energiecampus, Dairy Campus (onderzoeksinstituut melkveehouderij van WUR), Media Innovatie Campus MICA en wetenschappelijke instituten Fryske Akademy en Waddenacademie.

Grou, Akkrum, Jirnsum, Aldeboarn en Terherne

Watersporttoerisme in de trein-fiets archipel

De ontwikkelgeschiedenis hangt sterk samen met de voormalige Middelzee. Op een kleibaan langs De Boarn ontstonden de terpdorpen Grou, Akkrum, Aldeboarn en Jirnsum. Terherne ontstond op een zandopduiking. Veeteelt vormde de belangrijkste bron van inkomsten (inclusief zuivelhandel- en verwerking, exportslachterijen, veevoederindustrie en grasdrogerijen).

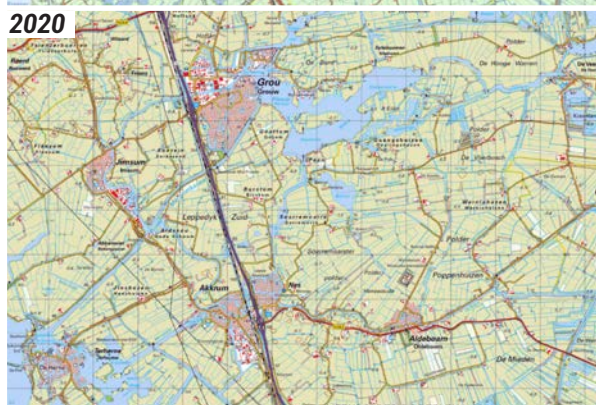
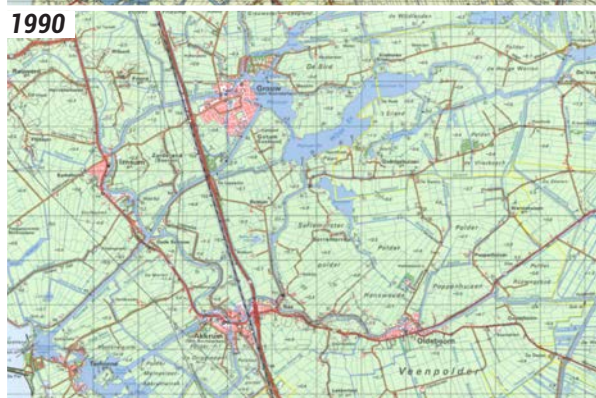
In dit laaggelegen en waterrijke deel van Fryslân was het water van oudsher cruciaal voor de bereikbaarheid. Grou was een typisch archipeldorp, Terherne een eiland. Vanaf het eerste helft van de twintigste eeuw werd vervoer over land belangrijker, door het dempen van waterverbindingen en de komst van de Overijsselse Straatweg (1828), spoorweg Leeuwarden-Zwolle (met stations in Akkrum en Grou, 1868) en later Rijksweg A32 (1958). Beurtvaarten verloren hun positie. De slechter aangetakte dorpen (Terherne, Aldeboarn en Jirnsum) maakte een krimp door.

- Terherne: 740 inwoners in 1900 naar 480 in 1940.
- Aldeboarn: 1.950 naar 1.590
- Jirnsum: 890 naar 870
- Akkrum: 2.000 naar 2.500
- Grou: 2.300 naar 2.800.

In plaats van traditionele ambachtslieden (smid, bakker, timmerman (en schaatsenmaker), slager, schoenmaker, klokkenmaker en kleermaker) kwamen er vanaf de negentiende eeuw omvangrijke industrieën (houtverwerkingsbedrijf Halbertsma, machinefabriek Volma, veevoederfabriek UTD en schaatsenfabriek Ruiter). Nieuwe grootschalige fabrieksbebouwing kwam tegen de fijnmazige dorpsstructuur te liggen. Arbeiderswoningen kwamen tot stand via verdichting binnen de kern of via uitbreiding.

Vanaf 1920 groeide de recreatiesector. Met eerst dagrecreatie en na 1945 ook verblijfsrecreatie. De dorpen groeide uit tot watersportcentra. Recreatiewoningen, hotels, campings, jachthavens en horeca gingen het beeld bepalen. Met aanverwant plezierjachtbouw, zeilmakerij en bovenverhuur-, stalling en onderhoud. Terherne kreeg een attractiepark (Kameleondorp). In Grou zijn de Merenloop en het Skûtsjesilen befaamd. In Aldeboarn de Gondelvaart.

Vanaf de jaren zestig ontdekten stedelingen de woonkwaliteit langs het water. Dankzij auto en trein konden ze wonen in nieuwe dorps- uitbreidingswijken en blijven werken in de stad.



- Grou: 2.800 inwoners in 1940; via 5.200 in 1987 tot 5.700 in 2021
- Jirnsum: 870 via 1.350 tot 1.360
- Aldeboarn: 1.590 via 1.590 tot 1.550
- Akkrum-Nes: 2.500 via 3.200 tot 4.350
- Terherne: 480 via 470 tot 760

De dorpen liggen allen op max 5km van een sprinterstation aan de spoorlijn tussen Zwolle en Leeuwarden. Mede dankzij deze OV-bereikbaarheid zijn de dorpen erg populair bij (jonge) vakantiegangers en watersporters uit binnen- en buitenland. In de zomer stijgt het bevolkingsaantal. De dorpen fungeren als 'toeristische overstaphub' voor korte en lange watersportvakanties in het Friese Merengebied. Vanuit de jachthaven ben je met de sup, kayak, motorboot, sloep of zeilboot snel op het Sneekermeer of op het Pikmeer.

Het tweelingdorp Akkrum-Nes bleek zowel onder woningzoekers als toeristen populair. Ze ontwikkelde zich tot de tweede groeikern van Heerenveen. Akkrum-Nes kenmerkt zich door zijn gezellige haventje, het sfeervolle centrum, weidse uitzichten en wonen aan het water. Akkrum-Nes is via spoor en snelweg verbonden met Heerenveen en Leeuwarden, en is daarnaast de uitvalsbasis voor wie de Turfroute, het Nationaal Park De Alde Feanen of de Friese Meren wil ontdekken.

Het schilderachtige Aldeboarn in het hart van het Lage Midden van Fryslân is de plek voor rustzoekers en natuurliefhebbers. Vanuit Aldeboarn ben je zo in Natura2000-gebied De Deelen. Daarnaast kent Aldeboarn een sterke gemeenschap. Wie in Aldeboarn is opgegroeid, blijft daar ook later vaak wonen.

Groningen

Economische motor van Noord- en Oost Nederland

De stad Groningen is gesitueerd op de noordelijke uiteinde van de Hondsrug, als voormalig esdorp aan de Aa- en Hunze. De stad kende een overheersende positie in de Ommelanden en een monopolie op de turfhandel in de veenkoloniën (vandaar de naam Stadskanaal).

Vanaf midden 19e eeuw groeide Groningen uit tot de derde handelsstad van Nederland. Er kwamen nieuwe spoor- tram- en waterwegen. Explosieve groei (26.000 inwoners in 1800; 34.000 in 1850; 67.000 in 1900; 124.000 in 1940) zorgde voor sloppen en arbeidersbuurten. Er ontstond een vlucht van welgestelden uit de overbevolkte stad (o.a. naar Zuiderpark, Haren, Zuidlaren en Zuidhorn)

Vanaf jaren '50: wederopbouw van de binnenstad na verwoesting Tweede Wereldoorlog en grote expansie (schaalvergroting) met nieuwe woonbuurten en industrie. Komst auto en snelwegen maakt suburbanisatie mogelijk en zorgt voor krimp in de stad (129.000 inwoners in 1945; 171.000 in 1970 - daarna krimp tot 160.000 inwoners in jaren zeventig).

Vanaf jaren '80: Aandacht verschuift naar bestaande stad. Met stadsvernieuwing en een trendsettend verkeerscirculatieplan

(sectorenmodel, autoluwe binnenstad, Grote Markt autovrij). Voor de VINEX aangewezen als 'Groeistad' (nieuwe buurten Reitdiep, De Held, Meerstad, Ruskensveen, Piccardthof en De Buitenhof).

Inzet op compacte en internationaal concurrerende kennisstad. Uitgeroepen tot gezondste gemeente van Nederland. Met schoonste lucht. Qua woon- en leefklimaat vergelijkbaar met steden als Kopenhagen, Hamburg, Oslo en Zürich. 173.000 inwoners in 2000; In 2014 grens 200.000 inwoners gepasseerd. Groeitempo van 2.000 woningen per jaar. Grote groei naar 250.000 inwoners in komende 10-15 jaar (20.000 nieuwe woningen en 21.000 banen).

Een Daily Urban System van Wad tot Midden-Drenthe (verzorgingsgebied 1,5 miljoen mensen). Elke dag bijna evenveel 'bezoekers' (180.000) als inwoners (155.000 banen en 100.000 leerlingen en studenten)

Lopen, fiets en OV staan inmiddels op de eerste plaats. Auto heeft een plek op afstand van de stad. 60% van alle verplaatsingen momenteel per fiets. Q-link (sinds 2013) voor overstap stedelijk en regionaal verkeer. P&R-plaatsen aan de randen voor 4.200 auto's. Nieuwbouw op maximaal half uur van

1960



1990



2020



de Grote Markt. Tweederde woningbouwopgave moet landen binnen bestaand stedelijk gebied. Sleutellocaties zijn o.a. Europapark, Meerstad, Suikerzijde (met nieuw station) en Eemskanaal.

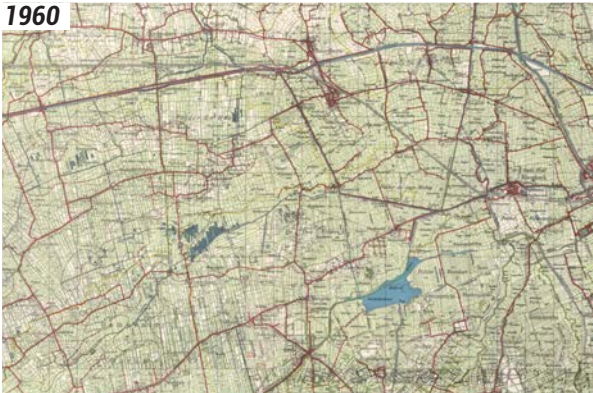
Op elke in de gemeente woonachtige werknemer zijn er 1,34 banen. Groot in Healthy Ageing, Sustainable Society, Energie, Chemie, Life sciences en Big data met 'iconen' als Healthy Ageing campus, Zernike Campus, Vitaliteitscampus Karding, Duurzaamheidscampus Suikerzij, Universitair Medisch Centrum, de Rijksuniversiteit, Hanzehogeschool en NHL Steden. Na Amsterdam meeste ondernemingen bij 50 snelst groeiende technologiebedrijven en innovatieve start ups. Sterke oververtegenwoordiging 20-25 jarigen (16%). 35.000 studenten wonen in de stad. 60% (!) woont alleenstaand.

Mede als gevolg van huishoudensverdunning, schaalvergroting en grote aandeel alleenstaanden teruglopend qua inwonerdichtheid. 210 inwoners per hectare in 1930; 78 inw/ha in 1970 en 58 inw/ha nu.

Westerkwartier

Landelijk wonen in de nabijheid van Groningen

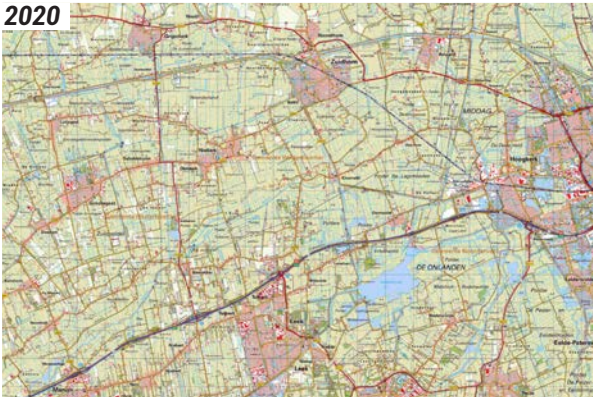
1960



1990



2020



Westerkwartier is een plattelandsgemeente en ligt op de grens van 3 provincies. Op de grens van zeelei naar zand. Hier wordt een dialect gesproken waarin Groningen en Fryslân samenkomen.

Groningse nuchterheid wordt gecombineerd met openheid en assertiviteit. De bevolking wordt gekenmerkt door zelfredzaamheid, openheid, onderling vertrouwen, samenwerking, eigen initiatief, assertiviteit en ondernemerschap en een sterke sociale structuur. De Natura 2000 gebieden Lauwersmeer en Leekstermeer liggen in het Westerkwartier, als ook het Nationaal Landschap Middag-Humsterland.

Ten noorden van de lijn Visvliet-Grijskerk-Noordhorn stond het land voortdurend onder invloed van de Lauwerszee (met het Reitdiep, de Lauwers en Oude Riet als zee-armen). Vanaf circa de 6e ging men zich vestigen op de hoger gelegen kelderwallen. Er ontstond een lange reeks aan wierden(dorpen), waaronder de Rijksbeschermde dorpsgezichten Oostum, Garnwerd, Ezinge, Saaksum en Niehove.

Centraal in Westerkwartier ligt het beekdal Oude Diep. Vanaf de 7e eeuw werd vanuit het beekdal laagveen afgegraven. Aan weerszijden van het beekdal liggen dekzandruggen die geschikt bleken

voor verkeer (verbindingroutes over land) en bewoning (de dorpenrijen Lutjegast-Oosterzand, Grootegast-Niekerk en Marum-Oostwold).

Vanaf de 12e eeuw had het Klooster van Aduard grote invloed op de ontwikkeling van Westerkwartier. Het klooster had 6.000 hectare aan gronden in bezit en nam het initiatief tot dijk aanleg en vervening (o.a. vanuit een nabij Roden gelegen kloosterboerderij in Terheijl). In de 16e eeuw werd het klooster verwoest.

In het zuidelijkste punt van Westerkwartier was hoogveen ontstaan. Tussen de 16e en 19e eeuw werden de Leekster Hoofddiep (16e eeuw) en de Jonkersvaart (19e eeuw) gegraven voor de turfwinning. Langs de kanalen en wijken kwam bewoning tot stand (o.a. Leek en Zevenhuizen).

In 19e en 20e eeuw vond in de provincie Groningen een agrarische omslag plaats van gras- naar bouwland. In Westerkwartier bleef veeteelt dominant. Op veel plekken was de grond wegens de lage ligging minder geschikt voor akkerbouw. Ook de nabijheid van Fryslan speelde mee. Hier stonden de veeboeren hoger in aanzien. De landbouwcrisis (en mechanisatie) zorgde voor een uitstoot aan arbeiders uit de agrarische sector en daarmee tot werkloosheid en armoede onder de

plattelandsbevolking. Velen zochten naar nieuwe kansen in de grote stad of in Amerika. Eind 19e eeuw was daardoor sprake van krimp.

(Goederen)vervoer ging lang over water. Dat begon in de 19e eeuw te veranderen. Halverwege de 19e eeuw werden de wegen over de oost-west lopende zandruggen verhard (o.a. de Friesestraatweg bij Zuidhorn en de Hoofdstraat bij Leek). In 1866 kwam er een spoorverbinding tussen Nieuweschans en Harlingen, met stations in Zuidhorn, Grijpskerk en nabij Visvliet. De gunstige bereikbaarheidsontwikkelingen maakte vooral van Zuidhorn een geliefde woonplek voor rentenierende boeren en notabelen uit het noordelijk Westerkwartier. Tussen dorp en station (aan De Gast) bouwden ze fraaie villa's. Aan de zuidkant kwamen Marum, Nuis, Niebert, Tolbert en Leek aan de Drachtster tramlijn te liggen tussen Drachten, Roden, Peize en Groningen. In 1938 werd het Hoendiep verbeterd en omgedoopt tot het Van Starckenborghkanaal. Vanaf 1951 konden grote schepen via deze route tussen Groningen en het IJsselmeer varen.

Vanaf de jaren vijftig deed de (vracht)auto zijn intrede. De N355 werd buiten de dorpskernen gelegd en de A7 verscheen. Leek/Tolbert en Roden werden benoemd als industriekern. Dit bracht ook nieuwe inwoners en voorzieningen met zich mee. Tussen 1930 en 1990 werden de verschillen

in ontwikkeldynamiek zichtbaar. In het gebied rond Leek (aan de A7) was de inwonersgroei 125%. Rondom Marum (+35%) en Grootegast (+20%) was de groei veel kleiner. Het gebied rond Zuidhorn haalde ook een groei van 125%. Forenzen ontdekten de dorps sfeer en de woonkwaliteit van het dorp Zuidhorn. Op andere plekken ging die kwaliteit (in retrospectief) juist achteruit. In Leek werd het Hoofddiep gedempt (in het centrum). En veel wegdorpen op de zandruggen verloren hun karakteristieke bomen en grasbermen (aan de hoofdweg) door toegenomen verkeersdruk.

Dorpen in de nabijheid van Groningen maken als gevolg van hoge ruimtelijke/landschappelijke kwaliteit en/of bereikbaarheidskwaliteit een sterke inwonersgroei mee. Grijpskerk (groei tussen 1960 en 2021 van 1.400 naar 2.900) en Zuidhorn (van 2.000 inwoners in 1960 naar 7.000 nu) profiteren van de ligging aan het spoor. In 8 minuten per trein of 40 minuten per fiets staan inwoners van Zuidhorn in het centrum van Groningen. Garnwerd kon zich specialiseren op recreatie en toerisme dankzij de historie van het dorp en de ligging nabij Groningen, aan het Reitdiep. Gewildheid van het woonmilieu maakt in Zuidhorn dat men bij nieuwe ontwikkelingen selectief kan zijn en dat er gestuurd kan worden op kwaliteit. Hoogwaardig openbaar groen fungeert als de ruimtelijke drager van ontwikkelingen in het dorp. Groen omringt het dorp en loopt er dwars doorheen. In de meest recente

uitbreidingswijk is vijftig procent gereserveerd voor groen. Centraal is ruimte gemaakt voor Natuureiland Oostergast.

Het Westerkwartier heeft als geheel een aantrekkingskracht op gezinnen (vanuit Groningen vooral, in het bijzonder naar Leek en Zuidhorn). Hier tegenover staat een forse uitstroom van jongeren naar Groningen. Niet overal neemt de bevolking toe. De verschillen zijn groot. Van de 40 dorpen hebben 6 dorpen geen directe toegang tot het OV. Vrijwel alle OV-verbindingen zijn oost-west gericht, via de stad. Verbindingen tussen de dorpen ontbreken. Er is in veel dorpen sprake van vergrijzing en ontgroening. Dit zet het verenigingsleven onder druk. Als gevolg van huishoudensverduunning neemt het aantal bewoners per woning af. Doordat meer mensen alleen wonen ligt eenzaamheid op de loer. Behoud van dorpshuizen is daardoor belangrijk.

Westerkwartier telt slechts 0,6 banen per in de gemeente woonachtige werknemer. Men werkt in Westerkwartier (30%), Groningen (32%), Smallerland (4%), Leeuwarden (2%) en Assen (3%). De banen zijn met name gesitueerd in Leek. Er is sprake van een afname van de beroepsbevolking ten opzichte van de totale bevolking. Het is voor bedrijven mede daardoor lastig om goed gekwalificeerd personeel te vinden.

Drachten

Innovatieve maakindustrie vraagt stedelijke kwaliteiten

Drachten is ontstaan als tweelingdorp aan riviertje de Dracht en gegroeid als veenkolonie aan de Drachtster Compagnonsvaart (17e eeuw). Tot aan 1950 betrekkelijk klein met een aantal scheepswerven waar skûtsjes werden gebouwd (4.500 inwoners rond 1850; 6.500 in 1900 en 10.000 in 1940).

Explosieve groei na komst van bedrijven als Dunlop (1920) en vooral Philips-fabriek (voor scheerapparaten, 1950). Voor werknemers werden woningen en voorzieningen gebouwd. Er kwam een modernistisch winkelcentrum, een ziekenhuis, een schouwburg (De Lawei, 1960), een haven en een vliegveld (1962). Tramverbindingen werden aangelegd naar Groningen (Philipslijn), Dokkum en Heerenveen. Op het hoogtepunt in de jaren zeventig werkte er 2.500 werknemers bij Philips. Tussen 1950 en 1980 steeg het inwoneraantal explosief van 10.000 naar 40.000 mensen.

Einde aan de groei vanaf 1980. Uitplaatsing van industrie naar lage lonenlanden. Tram maakt plaats voor de auto. Extensivering ruimtebeslag met woonwijk De Drait en nieuwe industrie in de Haven (groeide uit tot een van de grootste industriegebieden van Nederland) en Azeven (aan snelweg A7).

Nieuwe impuls vanaf de jaren negentig met poppodium Iduna (1983), vernieuwing winkelcentrum (vanaf jaren negentig), Museum Drachten (1994) en heropening (van de in 1967 gedempte) Drachtstervaart inclusief passantenhaven (2015), komst 50 meter zwembad, nieuwe Q-linerbussen en Transferium Oost (2016).

In 2008 werd Drachten het R&D kenniscentrum voor de Philips divisie Consumer Lifestyle (met 1.450 werknemers waarvan 600 ingenieurs). En in 2014 richtte Philips met vijf andere Drachtster bedrijven het innovatiecluster Drachten op. In het samenwerkingsverband worden de banden aangehaald met zowel het beroepsonderwijs als de Rijksuniversiteit Groningen. Bedrijven zijn werkzaam in de fijnmechaniek, robotica, ICT/big data, medische technologie en elektrisch of door waterstof aangedreven krachtbronnen. Aan ROC Friese Poort studeren inmiddels 10.000 studenten.

Op elke in de gemeente woonachtige werknemer zijn er 1,19 banen. Drachten is sinds 1980 maar zeer beperkt gegroeid (42.000 inwoners in 1990; 46.500 in 2021), heeft veel naoorlogse woningvoorraad en vergrijsd. Slechts 42% van de lokale werknemers woont in Drachten. Relatief veel jongeren vertrekken naar Groningen en

1960



1990



2020



Leeuwarden.

Uitdaging voor Drachten is om meer stad te worden. En om de positie tussen De Friese Meren (waterfront aan de oostelijke poort) en de Friese Wouden (bossen en buitenplaatsen) te verwaarden.

De ambitie is om De Haven, Tussendiepen en het centrum met elkaar te verbinden zodat er een unieke 'wateretalage' ontstaat met een campus en gemengde woon- en werklocaties. In Azeven is ruimte voor groei van hoogtechnologische bedrijven en ambitie van de gemeente is om de vaarweg naar het Prinses Margrietkanaal geschikt te maken voor de grootste categorie binnenschepen (Klasse Va).

Opsterland

Kralenketting van bijzondere natuur aan het Alddjip

Opsterland ligt op de overgang van het relatief hoog gelegen Fries-Drents plateau naar het lage midden van Fryslân. Op de zandruggen aan weerszijden van beek Alddjip ontstonden de eerste nederzettingen (o.a. Beets en Ureterp) en langs de beek vonden de eerste veenontginningen plaats. Belangrijkste verbindingen waren oost-west gericht, in de lengterichting van de zandruggen.

Vanaf de zestiende eeuw werden de laag- en hoogveengebieden ontsloten (o.a. via zeventiende eeuwse Opsterlandsche, Schoterlandsche en Drachtster Compagnonsvaarten). Gorredijk, Bakkeveen, Nij Beets en Tijnje ontstonden als veenkoloniën. Buiten het veenseizoen was de armoede groot. Ter illustratie: Jacob van Lennep maakte in 1823 een voetreis door de noordelijke Nederlanden en sprak over “halve wilden” en “holbewoners” die woonden in “huizen half onder de grond” en die leefden van “roof en bedelarij”.

Welgestelde Friese heren en lokale kooplieden lieten met het geld uit de turfwinning buitens en landgoederen bouwen in Beetsterzwaag, Olteterp en Bakkeveen (18e en 19e eeuw). Later werden bossen aangeplant op de heidegronden en slecht renderende landerijen. Beetsterzwaag groeide uit tot gewilde forenzenplaats.

Gorredijk werd het lokale centrum van ambacht en handel (landbouwproducten als hout, rogge en boekweit). Eind 19e eeuw kreeg deze kern een station aan de tramlijnen tussen Heerenveen, Beetsterzwaag en Drachten. En aan de tramlijn naar Oosterwolde en Assen. Er ontstond nieuwe industrie (druktankfabriek De Jong Gorredijk en kinderwagenfabriek Koelstra) met voornamelijk agro-gerelateerde bedrijvigheid (techniek, metaalbewerking, opslag en logistiek).

Na de Tweede Wereldoorlog werden langs de Compagnonsvaarten wegen aangelegd. Gemotoriseerd verkeer kwam op en de tram verloor haar positie (in 1945). Het beleid werd gericht op kernvorming, met concentratie van bebouwing in een beperkt aantal dorpskernen.

Het Alddjip werd in het kader van de ruilverkaveling gekanaliseerd, genormaliseerd en in stukken geknipt (jaren zestig). De beek raakte deels overwoekerd en de bovenloop werd gedempt. Langs de beek groeiden de Bakkeveense Duinen, het Wijnjeterper Schar, Van Oordt's Mersken (allen Natura 2000), Merkensheide, Kapellepôle en De Fennen uit tot belangrijke natuurgebieden (Natura 2000). Ambitie is om de beek weer te laten meanderen en om de verschillende delen

1960



1990



2020



aan elkaar te koppelen zodat het Alldjip weer een doorgaande beek wordt. De beek kan zo gaan fungeren als identiteitsdrager voor de omliggende dorpen en als aangrijpingspunt voor recreatie en toerisme. Dit is bovendien gunstig voor het watersysteem (meer water vasthouden) en voor natuurontwikkeling.

Opsterland kon dankzij de auto (en A7) uitgroeien tot forenzengemeente. Per in de gemeente woonachtige werknemer zijn lokaal slechts 0,65 banen beschikbaar. Inwoners werken met name in Opsterland (26%), Heerenveen (14%), Smallingerland (18%), Leeuwarden en Groningen (6%). De dorpen ondergingen na 1950 een transitie van autonome dorpen naar woondorpen, met een aantrekkingskracht op mensen die afkomen op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. En die voor hun voorzieningen bereid zijn te reizen naar Drachten, Heerenveen, Leeuwarden en Groningen (allen binnen straal van 40km). Gorredijk groeide van 2.000 inwoners in 1950 tot 7.000 in 2005 (daarna redelijk stabiel, nu 7.500). Ureterp groeide tussen 1940 en 1990 van 2.900 naar 4.200 inwoners (nu 4.800). Bakkeveen van 1.000 naar 1.700 (nu 1.900).

Er is sprake van een sterke vergrijzing en ontgroening. Vooral in de kleine kernen is de afname van jongeren sterk. De kracht van de gemeenschap (Mienskip) staat onder druk. Het

aandeel een- en tweepersoonshuishoudens neemt toe. Vervoersarmoede ligt op de loer voor ouderen, gehandicapten en schoolkinderen die niet beschikken over eigen vervoer. Door schaalvergroting en huishoudensverdunning valt de bestaansbasis van kleine dorpswinkels weg (die concentreren zich in Gorredijk, Beetsterzwaag, Bakkeveen en Ureterp - het aantal inwoners van Lippenhuizen kromp tussen 1940 en 1990 van 1.400 tot 1.200 inwoners (1.300 nu); in Olterterp was dit van 170 naar 90 (80 nu). Het aantal basisschoolleerlingen en de instroom bij verenigingen neemt af door ontgroening. De toename van het aantal ouderen vraagt om vernieuwing van de buitenruimte (rolstoel- en rollatorvriendelijk) en de woonvoorraad (nu 86% gezinswoningen).

De Friese Wouden zijn nog beperkt bekend bij de doorsnee toerist. Toch kent het Opsterland elk jaar meer dan 140.000 overnachtingen. Bakkeveen is de spil van de toeristisch-recreatieve sector in de gemeente. In- en rondom dit dorp zijn vele recreatieve voorzieningen terecht gekomen gericht op gezinnen met kinderen. Opsterland is via de Turfroute (Oosterwolde, Donkerbroek, Jubbega, Gorredijk, Heerenveen) en het Polderhoofdkanaal aangetakt op het Friese Merengebied.

Heerenveen

Ondernemend knooppunt ontwikkelt zich tot complete stad

Heerenveen is ontstaan als veenkanaaldorp op het kruispunt van de Heeresloot en Schoterlandse Compagnonsvaart. Drukke turfhandel leidde in de achttiende eeuw tot de vestiging van ambachts- en kooplieden. Er waren leerlooiers, molenaars, scheepsbouwers en klokkenmakers en er werd gehandeld in rogge, boekweit en boter.

Eind negentiende eeuw kreeg Heerenveen een station aan de verbinding Zwolle-Leeuwarden. Ook kwamen er tramverbindingen met Joure en Drachten (via Gorredijk, Beesterzwaag). Het aantal inwoners van Heerenveen bleef beperkt, met een groei tussen 1850 en 1930 van 2.600 naar 4.800 inwoners. Gebouwd werd er vooral langs de straatweg naar Zwolle. In 1904 opende Andries Gaastra zijn winkel in naaimachines, uurwerken en fietsen (later uitgegroeid tot rijwiel- en brommerfabriek Batavus).

Aan het begin van de 20ste eeuw kwam Heerenveen in trek bij de gegoede burgerij, die hier villa's lieten bouwen. Heerenveen ontwikkelde zich als het 'Friese Haagje' voor welgestelden, dankzij het 'groene goud' van het voormalig stadhoudelijk landgoed Oranjewoud (met buitens en bossen en de Tsjonger aan de zuidkant van het dorp).

In de jaren vijftig en zestig verscheen de auto op het toneel. De rijksweg van Zwolle naar Leeuwarden (latere A32) werd verlegd en er kwam een grote verkeersrotonde waar ook de weg tussen Afsluitdijk en Groningen (latere A7) op aantakte. Aan de zuidkant van het dorp verrees een bedrijventerrein voor de uitplaatsing van bedrijven uit het centrum (o.a. Batavus en vetsmelterij Smilde). Het aantal inwoners groeide van 1930 tot 1960 van 4.800 tot 13.200.

Na 1960 ontstond Heerenveen de schaal van het lintdorp als gevolg van de bouw van nieuwe woonbuurten. Het aantal inwoners steeg tussen 1960 en 1980 van 13.200 naar 25.700. Het veengebied werd opgehoogd met zand uit winputten (o.a. huidige recreatiegebied De Heide). In de jaren zeventig kreeg Heerenveen een nieuwe winkelpromenade en werd het stationsplein aangepakt. Ook kwam er een ijsstadion met internationale topsport, in 1986 als tweede ter wereld werd overdekt (Thialf).

Vanaf 1980 bleef het aantal inwoners van het dorp relatief stabiel (26.200 in 1983; 29.800 in 2021). In de jaren negentig leidde de Vierde Nota Extra tot de realisatie van de zeer ruim opgezette nieuwbouwwijk Skoatterwâld, met landschappelijk

1960



1990



2020



wonen in dorpse dichtheden.

Heerenveen werd een banenmotor voor Fryslân. Met ongeveer 33.000 banen zijn er voor elke lokale werknemer 1,39 banen beschikbaar. Dankzij een nieuwe haven, het spoor en de opwaardeerde A32, A6 en A7 (rond 2000 werd het Klaverblad geopend) kwamen er in relatief korte tijd veel nieuwe industriegebieden (met name voor extensieve bedrijvigheid in de industrie, bouw en logistiek): Haskerveen (met verwerkings- en scheidingsactiviteiten van Omrin / Ecopark de Wierde en het Nationaal Testlab Circular Plastics), Businesspark Friesland (distributie, groothandel, bouwmarkten en doe-het-zelf-zaken), Internationaal Bedrijvenpark Friesland (logistiek en zuivel). Momenteel wordt er gewerkt aan het gebied Klaverblad Noordoost en wordt ingezet op verduurzaming (energietransitie, circulariteit en een innovatief ecosysteem), zodat (o.a.) deze sectoren hun belangrijke regionale werkgelegenheidsrol kunnen blijven vervullen en uitbouwen.

Heerenveen kent een bijzondere concentratie van iconen op het gebied van sport, gezondheid, onderwijs en vrije tijd (o.a. Innovatielab Thialf, het Abe Lenstrastadion, talentenacademie, het Epke Zonderland turncentrum en Friesland College). Sporters komen in de regio wonen en bezoekers van wedstrijden overnachten, eten en drinken in de omgeving. Museum Belvédère (2004) en De

Deelen trekken beide jaarlijks ca. 50.000 bezoekers, Museum Heerenveen en de Ekokathedraal rond de 10.000. Ook Parklandschap Oranjewoud trekt regionaal en bovenregionaal vele bezoekers. Dit landschap staat in toenemende mate onder druk als gevolg van verdroging.

Heerenveen is een complete stad in wording. De stedelijke kernkwaliteiten van Heerenveen zijn: goede bereikbaarheid, strategisch gelegen werkgebieden, de aanwezigheid van goede voorzieningen op velerlei terreinen, de sterke differentiatie in woonmilieus en aantrekkelijke recreatieve gebieden. Heerenveen vervult als stedelijk centrum een regionale functie op het gebied van werkgelegenheid, detailhandel, onderwijs, cultuur, sport en gezondheid. De vele dorpen in de regio hebben een goede verbinding naar de stad en profiteren van het regionale aanbod.

De stedelijke identiteit van Heerenveen is sterk in ontwikkeling. Door extra woningen te bouwen komt de verhouding tussen wonen en werken beter in evenwicht (nu wordt 70% van de lokale banen ingevuld door mensen van buiten). Door economisch in te zetten op (1) de verduurzaming van logistiek, (2) voeding, vitaliteit, gezondheid en sport en (3) circulaire economie levert de Heerenveense economie een belangrijke bijdrage aan de noodzakelijke transitie op het gebied

van energie, circulariteit en gezondheid, de versterking van Friese en noordelijke economie en brede welvaart. Ook zonder de Lelylijn zet deze ontwikkeling zich door. De komst van een Lelylijn station in Heerenveen moet de betekenis van Heerenveen voor de regio verder vergroten en het herstel van evenwicht tussen wonen en werken in een stroomversnelling brengen.

De Fryske Marren en Súdwest-Fryslân

Watereconomie naar Friese aard en schaal

1960



1990



2020



Het lage midden - gelegen tussen hogere klei- zandgronden - stond onder invloed van overstromingen uit zee en had te maken met een gebrekkige waterafvoer en veenvorming. Tussen 1750 en 1900 werd het gebied verveend. Belangrijkste bestaansmiddelen waren veeteelt, handel, hout, scheepvaart, visserij en turfwinning. Het uitgebreide waternet en de ligging aan de Zuiderzee maakte dat plekken als Hindeloopen, Workum, Staveren, Lemmer en Makkum opbloeden. Centraal gelegen plaatsen hadden een meer gevarieerde economie: met name Sneek (grootste boterwaag van Fryslân in 18e eeuw met beurt- en veerdiensten op meer dan twintig plaatsen tot aan Holland en Overijssel), Bolsward, Joure (klokmakerijen), Balk (hout), Sloten (leerlooierijen), IJlst en Woudsend. Vanaf de tweede helft van de 18e eeuw kregen veel stadjes te maken met een economische terugval. Ter illustratie: in 1720 telde Hindeloopen 2.300 inwoners, rond 1850 waren hier nog maar 1.100 van over.

Men was in grote delen van het gebied afhankelijk van vervoer over water (elke dorp en stad lag aan een goed stelsel van meren, plassen en trekvaarten). Na 1830 kwam andere mobiliteit op. Er kwamen verharde wegen (Zwolle-Leeuwarden, Sneek-Lemmer, Sneek-Bolsward, Sneek-

Leeuwarden en Lemmer-Heerenveen). En er kwamen spoorverbindingen (Zwolle-Heerenveen in 1866 en Leeuwarden-Sneek-Stavoren in 1885) en tramwegen: Heerenveen-Joure-Lemmer (incl. boot naar Amsterdam), Heerenveen-Joure-Sneek-Bolsward-Harlingen (doorvoer kolen, kunstmest en landbouwproducten). Nieuwe verbindingen bracht nieuwe industrie met zich mee. De zuivelproductie verplaatste zich van boerderijen naar zuivelfabrieken. Grote industrie concentreerde zich met name in Sneek (Tonnema, Lankhorst), Bolsward (Ruiters) en Joure (meubelmakerij tot aan jaren zestig, Douwe Egberts, Imperial Tobacco). Vrijwel in elk dorp of stadje kwam een grootschalige (zuivel)fabriek tegen de fijnmazige dorpsstructuur aan te liggen. Op een groot aantal plekken bestonden door de eenzijdige gerichtheid op landbouw beperkte groeimogelijkheden. Mede als gevolg van de landbouwcrisis en verdergaande mechanisatie vertrokken velen naar elders, waardoor eind negentiende eeuw, op veel plekken het inwonertal afnam.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de (vracht) auto belangrijker. Het Merengebied bleef een betrekkelijk geïsoleerd gebied, met uitzondering van Lemmer, Joure, Sneek en Bolsward (na aanleg van A7 over afsluitdijk in 1940, A50 naar

IJsselmeerpolders in 1970 en baanverdubbeling A7 in 1977). De ruimtelijke ontwikkeling was gericht op kernvorming (in plaats van verdere lintvorming). Op slecht bereikbare plekken was tot in de jaren 1970 sprake van krimp. Landbouw en industrie maakten een schaalvergroting door. Vaarten werden gedempt en de vrachtauto verscheen in de dorpskern.

Na de Tweede Wereldoorlog werden veel dorpen en stadjes geleidelijk aan een geliefd oord voor watersporters, recreanten en dagjesmensen. Verschillende woningen werden in gebruik genomen voor recreatieve doeleinden. Zuivelfabrieken kregen een nieuwe bestemming in de recreatieve sfeer. 'Nationaal Landschap Zuidwest Fryslân' groeide mede dankzij haar bossen, weidegronden, historische kernen en meren uit tot hét water(sport)gebied van Nederland. Plekken met een sterke identiteit/historie kwamen in trek, o.a. de Rijksbeschermd dorps- en stadsgezichten van Sloten, Balk, Woudsend, Langweer, Heeg, IJlst, Sneek, Workum, Hindeloopen, Nijland en Bolsward. De lokale cultuur werd gevierd met de Friese taal, traditionele sporten als Skûtsjesilen, kaatsen of fierljeppen en evenementen (o.a. Sneekweek, Skûtsjesilen (SKS en IFKS), Glemmer, Gondelvaart Balk, ballonfeest Joure, Fiets Elfstedentocht, Dutch Youth Regatta Workum). Er ontstond nieuwe werkgelegenheid en klandizie voor kleine scheepswerfjes, dorpswinkels, jachtverhuur, botenbouw en zeilscholen. Tegelijkertijd bleek de gastvrijheidseconomie niet in al zijn uitingen bij de maat en schaal van het landschap, de Mienskip en de omgeving te passen.

Afgezet ten opzichte van de gemiddelden in Nederland liggen de vierkante meterprijzen in het dorps- en rurale gebied van Fryslân en Groningen lager. De prijzen zeggen iets over de aantrekkingskracht van gebieden. Daar waar de aantrekkingskracht afneemt van bepaalde dorpen, worden delen van de bestaande woningvoorraad, die meer gedateerd zijn of een minder onderhoudsniveau hebben, minder courant op de woningmarkt ten opzichte van beter aanbod in de nieuwbouw. In en rondom Lemmer, Joure, Balk, Woudsend, Heeg en IJlst zien we inmiddels een ander beeld. Dit gebied is dermate in trek dat het de prijzen opstuwt: "Joure is het Wassenaar van Fryslân". Dit effect is toe te schrijven aan de combinatie van (A) de relatief gunstige ligging ten opzichte van het Stedelijk Netwerk (bereikbaarheid van banen, voorzieningen en mensen), en (B) de aard en schaal van bebouwing, het karakter en de relatie met het landschap. Men is bereid te reizen voor de grote woonkwaliteit in - en rondom de Friese Meren, het IJsselmeer en Gaasterland ("In Joure wonen de piloten van Schiphol").

Opgeteld zijn er per in de gemeenten De Fryske Marren en Súdwest-Fryslân woonachtige werknemer 0,82 banen. Het economisch motorblok van de regio ligt langs de A6/A7 in Sneek, Joure, Bolsward en Lemmer. Initiatieven om jongeren voor economie te behouden (*zoals de Biobased Hub van Paques in Balk, een proeftuin voor biobased economie*) worden aangegrepen.

Zuidwest Fryslân wordt gekenmerkt door een kleine schaal, met een actief verenigingsleven,

grote sociale cohesie en Mienskip. Mensen kennen elkaar, praten met elkaar en helpen elkaar als dat nodig is. Hierin ligt een belangrijk fundament voor het welzijn van de inwoners. Maar deze kwaliteiten staan onder druk. Als we niets doen, dan brokkelt de Mienskip langzaam af. Er is op veel plekken een afname van de jeugd, een toename van ouderen, vergrijzing onder vrijwilligers, krimpende beroepsbevolking en een tekort aan vrijwilligers om dorpshuizen in stand te houden. Er zijn steeds minder mobiliteitsmogelijkheden in de regio en er is sprake van vervoersarmoede. Het openbaar vervoer verschaalt. Jongeren kiezen voor een vmbo-opleiding omdat de havo en vwo-scholen verder weg liggen. Het openbaar vervoer is te duur en de reistijd is lang. Studenten kiezen daardoor minder vaak voor stagelopen in dit gebied en cliënten worden niet opgehaald voor zorg.

	1850	1900	1940	1990	2021
Bolsward	4.500	6.600	6.900	9.700	10.100
Balk	1.450	1.390	1.160	3.170	4.200
Sloten	990	850	730	660	710
Lemmer	2.710	3.350	4.100	8.390	10.400
Eesterga	140	200	190	60	45
Oosterzee	1.050	1.260	1.370	840	930
Joure	2.800	3.800	4.200	11.600	13.200
Sneek	8.600	12.000	17.400	28.500	33.600
Bolsward	4.500	6.600	6.900	9.700	10.100
Hindeloopen	1.100	1.000	900	830	850
Koudum	1.150	1.700	1.870	2.500	2.700
Stavoren	590	870	920	950	970
Heeg	1.200	1.560	1.700	1.930	2.200
IJlst	1.500	1.440	1.470	2.870	3.000
Woudsend	1.300	1.300	1.100	1.180	1.440

Weststellingwerf

Poort van Fryslân

1960



1990



2020



Weststellingwerf is een gemeente gelegen in het zuiden van Fryslân. De inwoners spreken van oudsher Stellingwerfs, een dialect binnen de Nedersaksische streektaal. Er is daardoor een culturele verbondenheid met de kop van Overijssel en de provincie Drenthe. De grootste kernen van Weststellingwerf zijn Wolvega en Noordwolde. Wolvega is gelegen aan de A32 en het spoortracé tussen Heerenveen en Steenwijk en heeft een station aan dit tracé. Hemelsbreed is Wolvega 5 kilometer gelegen van Heerenveen (van Tjonger/Kuinder tot Schipsloot). Het bestaande station draagt bij aan de economische positie en de aantrekkelijkheid van wonen van Wolvega en de omliggende dorpen.

Weststellingwerf is, qua bewoning en verkeersbewegingen, altijd oost-west georiënteerd geweest. De bewoning en vervoerbewegingen volgden de zandruggen en beekdalen van de Tjonger/Kuinder en de Linde. Dit komt voort uit de ontginning van het laagveen vanuit de uitlopers van het Drents Plateau, de Woudontginningen. Met de aanleg van de Straatweg en de latere spoorverbinding tussen Leeuwarden en Zwolle kwam hier verandering in. Inmiddels is deze noord-zuid georiënteerde verkeersas dé belangrijkste verkeersader van Fryslân, waarbij Wolvega fungeert

als de poort. De lokale verbindingen zijn nog steeds oost-west georiënteerd.

Naast Wolvega kent Weststellingwerf 25 dorpen, gelegen in het landelijk gebied. Het Friese landelijke gebied kent veel uitdagingen, als het gaat om funderingen, verdroging van uitlopers Drents Plateau, vernatting van het Veenweidegebied, stikstof, methaan, etc.

Wolvega is gelegen nabij de Koloniën van Weldadigheid, het Drents-Friese Wold, De Rottige Meente en Weerribben-Wieden, met Giethoorn. Ook is Wolvega gelegen aan het Stellingenpad (Wandelpad van het Jaar Benelux 2023). Weststellingwerf is 'stiekem trots' op dit bijzondere grensgebied van Fryslân, Drenthe en Overijssel. Het station van Wolvega is daardoor een opstapplaats voor recreatie en toerisme. Om de potentie die dit gebied biedt beter te benutten zijn voor- en natransport uitdagingen (bijvoorbeeld busverbindingen en de verhuur (elektrische) fietsen).

Weststellingwerf gaat het aantal woningen tot 2033 uitbreiden met 600 (woonvisie 2024 – 2028). Uitbreiding is gericht op kwaliteit boven kwantiteit én om de doorstroom op gang te brengen.

Zo wil de gemeente kansen bieden voor starters op de woningmarkt. De ontwikkeling van deze plannen staan los van de Lelylijn. De gemeente wil zorgen dat de dorpen leefbaar zijn en blijven. In de dorpen heerst een sterke sociale cohesie. Inwoners ondernemen zelf actie om deze betrokkenheid in stand te houden. Er wordt voorrang geboden aan de behoeften en initiatieven van eigen inwoners. Hiermee wil de gemeente voorkomen dat de dorpen 'slaapdorpen' worden. Door de nadruk te leggen op lokale participatie en eigenaarschap ontstaat verantwoordelijkheidsgevoel bij de dorpsbewoners voor het welzijn van het dorp en haar inwoners. De sociale cohesie speelt een cruciale rol in het leefbaar zijn en houden van de dorpen.

Door o.a. digitalisering en een veranderde woningmarkt worden de noordelijke provincies steeds aantrekkelijker voor inwoners uit de Randstad. Deze nieuwe inwoners hebben veelal een sterkere financiële positie dan de inwoners uit de regio. Hierdoor hebben zij bijvoorbeeld de mogelijkheid om voormalige boerderijpanden een nieuwe (woon)functie te geven. De keerzijde van de medaille is dat het voor starters en doorstromers uit de regio daardoor lastiger is om een passende woning te vinden. Ook veranderen sommige dorpen

sociaaleconomisch ingrijpend van samenstelling en ontstaat er gentrificatie.

In het buitengebied zijn de Groote Veenpolder (met complexe funderingsproblematiek), het Natura 2000-gebied Rottige Meenthe & Brandmeer en een intensief agrarisch gebied te vinden.

Noordoostpolder

Ruimte voor pionieren en het waarmaken van dromen

1960



1990



2020



In 1918 kwam er een kamermeerderheid voor de Zuiderzeewet van Cornelis Lely. Directe aanleiding waren de voedseltekorten tijdens de Eerste Wereldoorlog en de watersnoodramp van 1916. Het Zuiderzeeproject begint in Noord-Holland, met een dijk bij Wieringen en een proefpolder bij Andijk. In 1930 valt de eerste echte polder droog (Wieringermeer). En in 1932 is de Afsluitdijk gedicht. In 1942 valt de Noordoostpolder droog (ruim 48.000 hectare nieuw land). De Rijksdienst graaft greppels, legt drainagebuizen aan en helpt bij het inzaaien van de eerste gewassen. In 1947 zijn de eerste boerderijen klaar voor intensief landbouwgebruik.

In de 19e eeuw kende de nieuwe Haarlemmermeerpolder nog hoge sterftcijfers als gevolg van epidemieën en het zware polderbestaan. Om natuurlijke selectie met veel slachtoffers te voorkomen moest er voor de Zuiderzeepolders een selectie komen vooraf. De beste landbouwgronden van het land mochten bovendien niet worden vergeven aan de eerste de beste. Er komen intensieve selectieprocedures. Tussen 1947 en 1963 zijn er voor de Noordoostpolder 10.000 gegadigden voor slechts 1.600 boerderijen. Ideale kandidaten zijn tussen de 30 en 50 jaar, topfit, getrouwd, vermogend, voldoende geschoold,

hebben ervaring en goede referenties. Opbouwen van een nieuwe samenleving vraagt enthousiasme, positivisme en levenslust. Om gezonde, vitale mensen met een frisse pioniersgeest. Hoe geschikter de Rijksdienst je vindt, hoe groter de boerderij die je krijgt.

In 1945 is de Noordoostpolder een plattelandsgemeente zonder blinden, doven, gehandicapten, mensen met een chronische ziekte of criminaliteit. 45% is jonger dan 14 jaar, 0,8% is 65+. Werkloosheid is er niet. Wie in de polder woont moet er ook werken. Wel zijn er veel verkeersongelukken: de lange, rechte wegen zorgen voor polderblindheid. En niet iedereen voelt zich er thuis. Alles is recht en strak. Ieder perceel heeft afmeting van 300x800 meter. De gemeenschap is zakelijk ingesteld met grote competitiedrift en sociale klassen, "een 48ha zoon trouwt niet met dochter van een 24ha boer".

Friezen, Brabanders, Groningen, Zeeuwen, Amsterdammers en Twentenaren komen in de nieuwe polder bijeen. Ze treffen een kale, open vlakte. Niet gedwarsboomd door wat of wie dan ook jagen de polderbewoners hun droom na. De nieuwe polder wordt een proeftuin voor nieuwe theorieën. Boeren moeten met moderne

landbouwmethoden een voorbeeld zijn voor boeren op het oude land. Polderhuisartsen zijn eersten die gezondheidscentra proberen op te zetten. Het dorp Nagele wordt een hypermodern dorp naar maatstaven van het Nieuwe Bouwen.

Iedere zuil (katholieken, gereformeerden, vrijzinnigen) moet in de nieuwe polder een gelijk aantal woningen en boerderijen krijgen. Elk dorp krijgt 3 huisartsen, 3 scholen, 3 kerken, etc. Leidend bij de inrichting van het nieuwe land in de Noordoostpolder was de centrale-plaatsentheorie van de Duitse geograaf Walter Christaller. Deze ging uit van een optimale verspreiding van dorpskernen. Hierbij werd de afstand tussen woonkernen gebaseerd op de nabijheid en toegankelijkheid van voorzieningen. Een huisvrouw moest makkelijk naar de weekmarkt kunnen fietsen. In de ruimtelijke opbouw van de Noordoostpolder heeft dit geleid tot een concentrisch ruimtelijk systeem. Dit is onder meer afleesbaar in de ligging van Emmeloord in het centrum van de polder. Met daaromheen een ring van dorpen op fietsafstand. Toen steeds meer mensen zich een brommer of zelfs een auto konden veroorloven, bleken de dorpen te klein voor een normaal voorzieningenniveau. Emmeloord was bedacht voor 10.000 inwoners. De andere tien dorpen zouden elk 2.000 inwoners tellen. De verdeling bleek anders uit te pakken. Emmeloord is tussen 1985 en 2023 gegroeid van 19.000 naar 26.500 inwoners. Ook Marknesse

(3.800), Ens (3.200), Tollebeek (2.500) en Luttelgeest (2.200) groeiden groter dan de plannen. De andere dorpen zijn vooralsnog kleiner.

De 10 dorpen van de Noordoostpolder zijn, net zoals Urk, voor voorzieningen en OV georiënteerd op Emmeloord. "Het fietspad tussen Urk en Emmeloord is de drukste van Flevoland in de zomer" en "in de winter zit de bus tussen Urk en Emmeloord vol". Nu al verwerkt het busstation bijna 300.000 reizigers per jaar, afkomstig uit heel de Noordoostpolder. Emmeloord is daarmee de OV-poort naar de rest van de wereld.

Tot in de jaren 80 zijn de gemiddelde prestaties van de Flevolandse agrariërs zo hoog dat ze er landelijk bovenuit steken. De nieuwe generatie doet het relatief gezien minder. Het oude land heeft de achterstand ingehaald. Overaanbod leidt tot prijsdalingen. Ook in Flevoland hebben veel kleinere agrariërs het moeilijk en stoppen met hun bedrijf. Uitgekochte of gepensioneerde boeren verhuizen naar het dorp. Omdat de agrarische grond van zeer hoge kwaliteit is, wordt die overgenomen door grotere, blijvende agrarische bedrijven. De vrijgekomen agrarische erven worden vaak los verkocht en verkleuren naar wonen (waaronder de huisvesting van arbeidsmigranten) of kleinschalige niet-agrarische bedrijvigheid. Leegstand van vrijgekomen boerderijen in Noordoostpolder komt niet of nauwelijks voor.

De selectie werkt door: de sociale cohesie is hoog en de Noordoostpolder scoort op alle leefbaarheidsaspecten beter dan het Nederlands gemiddelde. Kenmerkend zijn het arbeidsethos, de samenwerking, betrokkenheid bij elkaar, bij de polder en het rijke verenigingsleven. Veel zonen van eerste generatie agrariërs nemen het polderbedrijf van hun vader niet over omdat ze gaan studeren (o.a. in Wageningen of Delft). Er is sprake van wegtrekkend talent. Emmeloord moet daarom de blik voor talent naar buiten richten. De centrumplaats huisvest hoogtechnologische maakindustrie en kennisinstituten (met bedrijven als AW Machinery, Geesinknorba, Kamplacon, Kampstaal, Polder Staalproducties en Suplacon). De belangrijkste sectoren zijn agrofood, logistiek en hightech & composieten. Op elke in de gemeente woonachtige werknemer zijn er 0,92 banen.

De Noordoostpolder wil vrijheid blijven bieden om eigen wensen in te vullen en dromen te verwezenlijken. Met experimenteerruimte voor inwoners, bedrijven en ondernemers.

Urk

Maritiem cluster van wereldklasse verlegt haar grenzen

Urk was oorspronkelijk een eiland op een kleileemheuvel in de Zuiderzee (op 22 km van Enkhuizen en Lemmer, 24km van Kampen en 58km van Amsterdam). Vanaf de zeventiende eeuw vormde visserij het belangrijkste bestaan. De hoogteverschillen bepaalde de bouwplek en richting. In 1932 werd de Zuiderzee door de Afsluitdijk veranderd in het IJsselmeer. Dit had niet alleen grote gevolgen voor de visvangst, maar maakte ook een eind aan de overstromingen van het lage deel van Urk. Op de overgang van het hoge dorp naar het lage land kon men een nieuw tuindorp bouwen.

In 1939 was de dijk gesloten die Urk voorgoed eiland af maakte. Maar de 'achterkant' van Urk bleef lang een modderpoel. Voor Urkers bleek geen plaats te zijn in de nieuwe Noordoostpolder. Urkers werden weggezet als 'achterlijke vissers' die niet voldeden aan de hoge eisen om op het nieuwe land te mogen boeren. Er werden plannen gemaakt om het dorp te saneren. Nieuw en oud land lagen met de rug naar elkaar toe. Pas in 1948 kwam er een wegverbinding met de buitenwereld. Het vissersdorp was niet alleen van de zee afgesloten en haar bestaanszekerheid kwijtgeraakt maar werd ook uitgesloten. Urkers vielen terug op de eigen gemeenschap en cultuur. Ze bleven vissen want er

was geen alternatief.

Vanaf de jaren zestig voltrok zich het 'wonder van Urk'. Een dood gewaande economie werd nieuw leven ingeblazen. Urker vissers hadden zich eerst toegelegd op de haringvangst vanuit Breskens, later visten ze vanuit noordelijke Noordzeehavens op schol en tong. Winsten werden geïnvesteerd in een modernere vloot. Er kwamen nieuwe schepen, grotere vangsten en het dorp werd opgeknapt. Toen het personeel van de visafslag in IJmuiden een vrije zaterdag opeiste zagen Urker vissers kans om een eigen afslag op te zetten. In 1964 werd er al 10 miljoen gulden omgezet. Vrachtwagens reden af en aan om ingevroren platvis te exporteren richting België, Duitsland, Italië en Zwitserland. In 1964 bracht het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen een tentoonstelling uit over het oude Urk. De toenamlige burgemeester leek niet onder de indruk: *"Leuk dat men aan de andere kant van het IJsselmeer moeite doet om het oude Urk te bewaren. Wij hebben daar geen tijd voor, we zijn veel te druk met de toekomst"*.

Waar het geboortecijfer landelijk begon te dalen bleef het op Urk eerst gelijk om in de jaren zestig zelfs te stijgen. In periode 1966-1970 was geboortecijfer op Urk 35,2 bevallingen per



1.000 inwoners (*twee keer zo hoog als landelijk gemiddelde*). Tegelijkertijd daalde het sterftecijfer door verbeterde gezondheidsvoorzieningen. Bevolkingsgroei was het gevolg: 4.700 inwoners in 1950, 15.700 in 2000 en 21.800 nu. Als gevolg is het dorp zo groot geworden "dat we elkaar bijna niet meer kennen". Nieuwe woonbuurten liggen buiten het vissershart en zien er hetzelfde uit als op alle andere plekken in Nederland. Bij gebrek aan ruimte weken inwoners bovendien uit naar Tollebeek, Nagele, Espel en Emmeloord. Prognoses geven aan dat de bevolking op Urk blijft groeien.

De Urker Noordzeevloot was in de jaren tachtig veruit de grootste van Nederland. Maar aan de gloriejaren kwam een einde door strengere regels, slechte vangsten, dure brandstof en vangstquota. De Noordzeekotters waren de thuishaven ontgroeid. Ze waren te groot geworden voor de sluizen van de Afsluitdijk en bleven in het weekend in de Noordzeehavens. De bemanning reed met busjes heen en weer. De drukte verplaatste zich van de haven naar de toegangswegen die via de polder naar Urk liepen.

Op elke in de gemeente woonachtige werknemer zijn er 0,91 banen. Veel Urker banen zijn nog op de een of andere manier verbonden met vis, er is een Maritieme Campus, binnenvaart, zeevaart, visserij, onderhoud en zelfs luxe jachtbouw. Toch is Urk geen typisch vissersdorp meer. Urk

groeide uit tot geïndustrialiseerde vishub met een focus op voedselverwerking. Jaarlijks rijden bijna 20.000 volle vrachtwagens het dorp uit. Vooral vanaf de jaren negentig gingen de verkopers op het industrieterrein wereldwijd, waarmee ze zich langzaam los maakten van de Urker vissersvloot. Vis wordt geïmporteerd vanuit de hele wereld en op Urk verwerkt. Bedrijven bouwden een mondiaal imperium uit. Zestig groothandels en 50 visverwerkers halen een gezamenlijke omzet van 1,5 miljard euro. In zalm (een importproduct) gaat inmiddels drie keer zoveel geld om als in platvis. Het groeiende succes werkt als een magneet op de grootste visreuzen van de wereld. O.a. Japanse, Noorse en Amerikaanse bedrijven hebben een belang in de Urker economie.

Eerst de auto en later het internet brachten de buitenwereld dichterbij. Urk keerde zich naar buiten. Het industrieterrein is te groot geworden voor het dorp. Er zijn steeds meer arbeidskrachten nodig (o.a. uit Oost-Europa). In plaats van nog meer en nog harder werken gaat het nu ook over slimmer, anders en beter werken. Maar het aandeel hoogopgeleiden ligt 20% lager dan het landelijk gemiddelde, veel lokale jongeren gaan liever werken om zo snel mogelijk een eigen woning te betrekken dan dat ze doorleren. Urk zet in op de sectoren Maritiem, Zakelijke dienstverlening, Agro & Food, Composieten (productie van kunststoffen), Zorg en Toerisme en Recreatie. Ook wordt vol ingezet

op het ontwikkelen van maritieme servicehaven noordelijk Flevoland en de komst van Port-of-Urk.

Urk staat bovenaan alle lijstjes over kerk, kinderen en vis. Op Urk is 96% van Nederlandse afkomst. En 90% spreekt de 'Urker Taal'. Urk kent het hoogste geboortecijfer en de jongste bevolking. Bijna de helft van de bevolking is jonger dan 24 jaar. Slechts 2% rekent zich niet tot een kerkelijke gezindte en met 94% heeft Urk de meeste kerkgangers. Urkers staan bekend als hardwerkende vakmensen die niet op een uurtje meer of minder kijken. Ze kennen een grote handels- en ondernemingsgeest. Ze zijn zelfstandig en gewend hun eigen zaken te regelen. 'Met eenkanger' (met elkaar) is een veelgehoorde term. Familiebanden zijn hecht. De kerk, hobbyclubs en sportverenigingen zijn belangrijke ontmoetingsplekken.

Urk kent een opvallende verdeling van het dagelijks verkeer. In vergelijking met andere gemeenten is er veel lokaal verkeer. Dit komt doordat Urkers vaak op Urk werken en tussen de middag naar huis gaan om te eten. Er wordt daarom een gering aantal kilometers afgelegd.

Lelystad

De stad die durft

De identiteit van Lelystad als jonge stad is pril en krachtig. Lelystad is gebouwd voor de toekomst, een visionaire stad ontworpen op de tekentafel. In 1951 vestigden de eerste arbeiders zich op het Werkeiland, en in 1967 betrokken de eerste inwoners de Zuiderzeewijk op land dat voorheen water was. Wat begon als een bescheiden cluster woningen in een nagenoeg lege vlakte, groeit in 2040 uit tot een ruim opgezette stad met 120.000 inwoners.

Lelystad heeft zich in korte tijd ontwikkeld, en de stad ademt nog altijd de geest van vernieuwing uit, vernoemd naar de visionaire Cornelis Lely. Als boeiend voorbeeld van de ontwikkeling van een New Town in Nederland belichaamt Lelystad de overgang van oorspronkelijke idealen van ruimtelijke ordening, sociale gelijkheid en duurzaamheid naar de realiteit van economische uitdagingen en sociaaleconomische ongelijkheid in de moderne tijd.

Lelystad kent sinds jaar en dag een aantal fundamentele en samenhangende sociale, economische en ruimtelijke opgaven. Ze noodzaken om na te denken over de toekomst van de stad en de strategie om daar te komen. Lelystad is en was de stad van de belofte: hier kan het, hier is de ruimte en hier liggen de kansen. Te vaak zijn die beloften echter niet ingelost. De Markerwaard en dus die centrumstad kwam niet. De benodigde infrastructuur zoals de A6 en het spoor met station kwam later en zo lukte het

niet om als samenleving in balans te groeien.

Nu, ruim 50 jaar na de ontwikkeling van de stad, is de tijd rijp voor een systemsprong. Partijen zoals de Rijksoverheid, provincie Flevoland, gemeente Lelystad, het maatschappelijke veld en het bedrijfsleven werken hierin samen. Lelystad is als een stad met minimaal 100.000 inwoners ontworpen. De voorzieningen zoals de wegenstructuur, het stadshart, maatschappelijke en zorgvoorzieningen zijn voor een stad met die omvang bedoeld. Met een huidige omvang van ruim 80.000 inwoners is financiële ondersteuning nog nodig. Lelystad wil groeien naar een complete stad waar ook de bestaande stad en haar inwoners baat bij hebben. De draagkracht moet worden versterkt zodat Lelystad (financieel) zelfstandig, sociaal veerkrachtig, duurzaam (in brede zin), aantrekkelijk en economisch sterk wordt. Lelystad bouwt aan haar samenleving.

De gemeente wil investeren in de stad die Lelystad al is. Voor de toekomst van de stad is het benutten van het bestaande essentieel. Op weg naar 2040 bouwt de stad voortvarend voort op deze erfenis. De ontwerpprincipes zijn daarbij nog steeds een krachtige basis. Stad en landschap zijn harmonieus ontworpen, waardoor Lelystad zich onderscheidt van steden op het vasteland. Overal in de stad bieden ruime buurten en weidse landschappen een unieke leefomgeving met schone lucht, een vruchtbare

1960



1990



2020



bodem en hoogwaardige natuur. Het Nationaal Park Nieuw Land, met de Oostvaardersplassen, de Marker Wadden en het Markermeer, manifesteert zich als het grootste door mensen gemaakte natuurgebied ter wereld. Van stad tot huis ademt de groenstructuur met stadsbossen, parken en dreven, waarmee Lelystad trots is uitgegroeid tot een van de groenste steden van Nederland.

De centrale ligging op het knooppunt van wegen, spoorwegen en vaarwegen, samen met de opkomende rol van Lelystad Airport, is de stad gestaag op weg naar een innovatief knooppunt voor duurzame luchtvaart in de regio. In deze sterke netwerkkwaliteit neemt Lelystad een strategische positie in, als onderdeel van een krachtig stedelijk netwerk binnen de Metropoolregio Amsterdam. De gunstige ligging ten opzichte van de regio Zwolle/ Kampen en de centrale positie in de verbinding tussen de Randstad en het noorden van Nederland versterken Lelystads aantrekkelijkheid op lokaal, regionaal en (inter)nationaal niveau.

Het Stadshart biedt en heeft alles in zich om een huiskamer van Lelystad te creëren, door vergroening in het kader van natuurinclusiviteit, klimaatadaptatie en prettige omgeving, parkeervoorzieningen, ruimte voor gezellige terrassen, evenementen, winkels en horeconconcepten. Uiteraard met de juiste aandacht voor de Lelystedelingen die in het centrale deel van onze stad wonen. Het stadshart vormt de entree naar de stad, een plek om samen te komen, om te ontmoeten, om je welkom te voelen. De plek waar Lelystad zich vindt, vermaakt, verbindt en versterkt.

Lelystad investeert in betere woonkwaliteit in

bestaande wijken. Het gaat daarbij om renovatie en verduurzaming van woningen, het toevoegen van een gevarieerde mix aan woningen en de herinrichting van de openbare ruimte. Er gebeurt veel in Lelystad Oost en daar is de gemeente trots op. Inwoners, maar ook werkgevers, welzijnsmedewerkers, politieagenten, het onderwijs, het werkbedrijf, zorginstellingen, de gemeente en woningbouwverenigingen werken in Lelystad Oost samen aan de verbetering van wijken, buurten en straten. Zodat kinderen er gezond opgroeien, waar ze hun talent ontwikkelen en waar mensen een baan vinden. Waar ze zich thuis voelen om te wonen en te werken. Ervaringen in Lelystad-Oost zijn zeer waardevol voor de aanpak in andere wijken in Lelystad.

De ligging aan het Markermeer en IJsselmeer maakt Lelystad tot een "stad aan het water". De verdere ontwikkeling van de kust tilt Lelystad naar een hoger niveau. Hier vinden goed wonen, natuur en recreatie elkaar op een onderscheidende plek met een unieke ligging. De ontwikkeling van Waterfront trekt nieuwe bewoners, heeft aantrekkingskracht op alle inwoners van de stad én trekt bezoekers van buitenaf. Het draagt bij aan het vergroten van de draagkracht in relatie tot voorzieningen en daarmee ook een stad die aantrekkelijk is om te wonen.

Ten zuiden van de bestaande stad, tussen het natuurgebied Hollandse Hout en de A6 breidt Lelystad de komende jaren uit met een nieuw stadsdeel. Het stadsdeel 'ZuiderC' maakt een knipoog naar het verleden en biedt een ambitieuze toekomst: een complete samenleving waarin ruim 25.000 nieuwe inwoners in cohesie met de natuur en met elkaar leven. De lat ligt hoog bij de ontwikkeling van ZuiderC.

Het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad willen met de ontwikkeling van ZuiderC, als de grootste uitleglocatie van Lelystad, een bijdrage leveren aan maatschappelijke opgaven, zoals de woningbouw, natuur- en biodiversiteitsherstel, zorg, persoonlijke dienstverlening, onderwijs, werk en klimaat en de energietransitie. Met ZuiderC maakt de gemeente de stad aan de zuidkant met een compleet stadsdeel verder af. De bestaande stad versterkt en het centrum komt echt in het midden van de stad te liggen.

Lelystad zet in op een betere balans tussen wonen en werken, met duurzame mobiliteit, goede verbindingen en divers woon- en werkaanbod, waar mensen elkaar treffen. Belangrijke werkgebieden als het Lelystad Airport Businesspark (LAB), Lelystad Airport en Flevokust Haven bieden ruimte voor duurzame economische ontwikkelingen die passen bij Lelystad. Een florerend Stadshart en Bataviakwartier genereren werkgelegenheid in de detailhandel, horeca en leisure/(water)recreatie. De economische basis wordt verstevigd, met inclusieve werkgelegenheid, hoogwaardig kennisonderwijs, bevordering van innovatie en een vruchtbare samenwerking tussen ondernemers, gemeente en onderwijs. Lelystad behoudt en versterkt haar bedrijventerreinen, waar innovatie en duurzame economische ontwikkelingen worden aangejaagd. Belangrijk daarbij is op de economische sectoren afgestemd kwalitatief onderwijs. Ook zorg moet op hoog niveau worden gebracht, afgestemd op de behoeften van de stad, met een vruchtbare samenwerking tussen ondernemers en onderwijs- en zorginstellingen. De Campuszone, in het verlengde van het stadshart biedt daar alle ruimte voor verdere ontwikkeling.

Rondje langs de velden. Typologieën langs de Lelylijn.



(Hoog)stedelijke kern

Onder deze typologie vallen Groningen (ca 200.000 inwoners) en Leeuwarden (ca 100.000 inwoners). Lopen, fiets en OV staan hier inmiddels op de eerste plaats, vergelijkbaar met andere steden in Nederland. In Groningen gaat 60% van alle verplaatsingen per fiets. De auto heeft een plek op afstand. De focus ligt qua ontwikkeling op het bestaand stedelijk gebied met inzet op een compacte stad met (inter)nationaal aansprekende voorzieningen en kennis - inclusief interactiemilieus, campussen en een aantrekkelijke spoorzone.



Middelgrote kern

Onder deze typologie vallen Lelystad (ca 80.000 inwoners), Drachten (ca 45.000 inwoners), Heerenveen en Emmeloord (ca 30.000 inwoners). Deze kernen vallen buiten de top 30 grote steden van Nederland. En ze staan voor een identiteitsvraag. Meer stad worden? Met meer lopen, fietsen en OV? Of juist inzetten op een suburbaan/dorpser milieu met ruimte voor de auto, in aanvulling op de stedelijke milieus van regio's Amsterdam, Groningen en Leeuwarden? Vaak zijn deze kernen een multimodale knoop (spoor, weg, haven, buis en/of energie).



Treindorp

Onder deze typologie vallen Grou (ca 6.000 inwoners) en Akkrum (ca 3.000 inwoners). Kernen die zowel per auto als trein goed bereikbaar zijn. Stedelingen ontdekten hier de unieke landschappelijke woonkwaliteit aan het water. Ook bij (jonge) vakantiegangers en watersporters uit het binnen- en buitenland zijn deze kernen populair als 'toeristische overstaphub' voor korte en lange watersportvakanties in het Friese Merengebied.



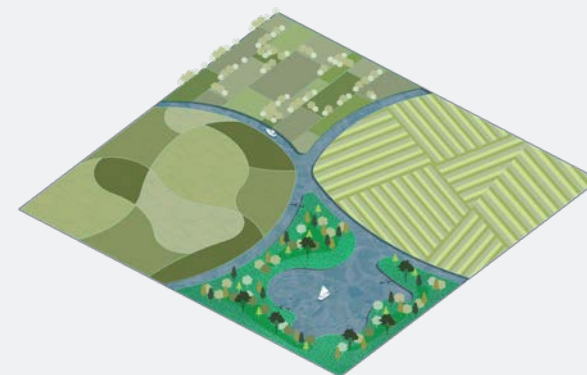
Centrumdorp

Onder deze typologie vallen o.a. Joure (ca 14.000 inwoners), Leek (ca 12.000), Lemmer (ca 10.000) en Gorredijk (ca 8.000). Het zijn kernen met een verzorgingsfunctie (economie en voorzieningen) voor omliggende dorpen. De kernen bezitten voldoende maat en schaal om het voorzieningendraagvlak overeind te houden (voor een bibliotheek of supermarkt zijn 10.000 inwoners inmiddels vaak een ondergrens). De kernen zijn met bus, N-weg en/of A-weg aangetakt op het grotere netwerk.



Kleine dorpskern

Onder deze typologie vallen de kleinere kernen. Deze ondergingen in de afgelopen decennia een transitie van autonome dorpen naar woondorpen, met een aantrekkingskracht op mensen die afkomen op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en die het reizen naar een grotere kern voor lief nemen. Door schaalvergroting en huishoudensverdunding viel soms de bestaansbasis van dorpswinkels weg. Er is vaak sprake van een sterke vergrijzing en ontgroening. Ook kan er sprake zijn van sociale segregatie en vervoersarmoede.



Landelijk gebied

Ook het landelijk gebied kent meerdere gezichten. Er zijn droogmakerijen, natuurgebieden, meren en plassen, veenkoloniën, laagveenpolders, kleigebieden en zandgronden met verschillen in inrichting en type verkaveling. Vaak zijn landbouw, veeteelt en recreatie de economische dragers van het landelijk gebied. Vraagstukken die spelen zijn hoe de agrarische sector haar verdienmodel kan versterken en hoe er meer ruimte gevonden kan worden voor water, natuur, bos en recreatie.

A photograph of a canal lock system under a clear blue sky. A bridge with overhead power lines spans the water. A white sailboat is docked on the right, and a small boat is in the lock. The scene is surrounded by green trees and a clear sky.

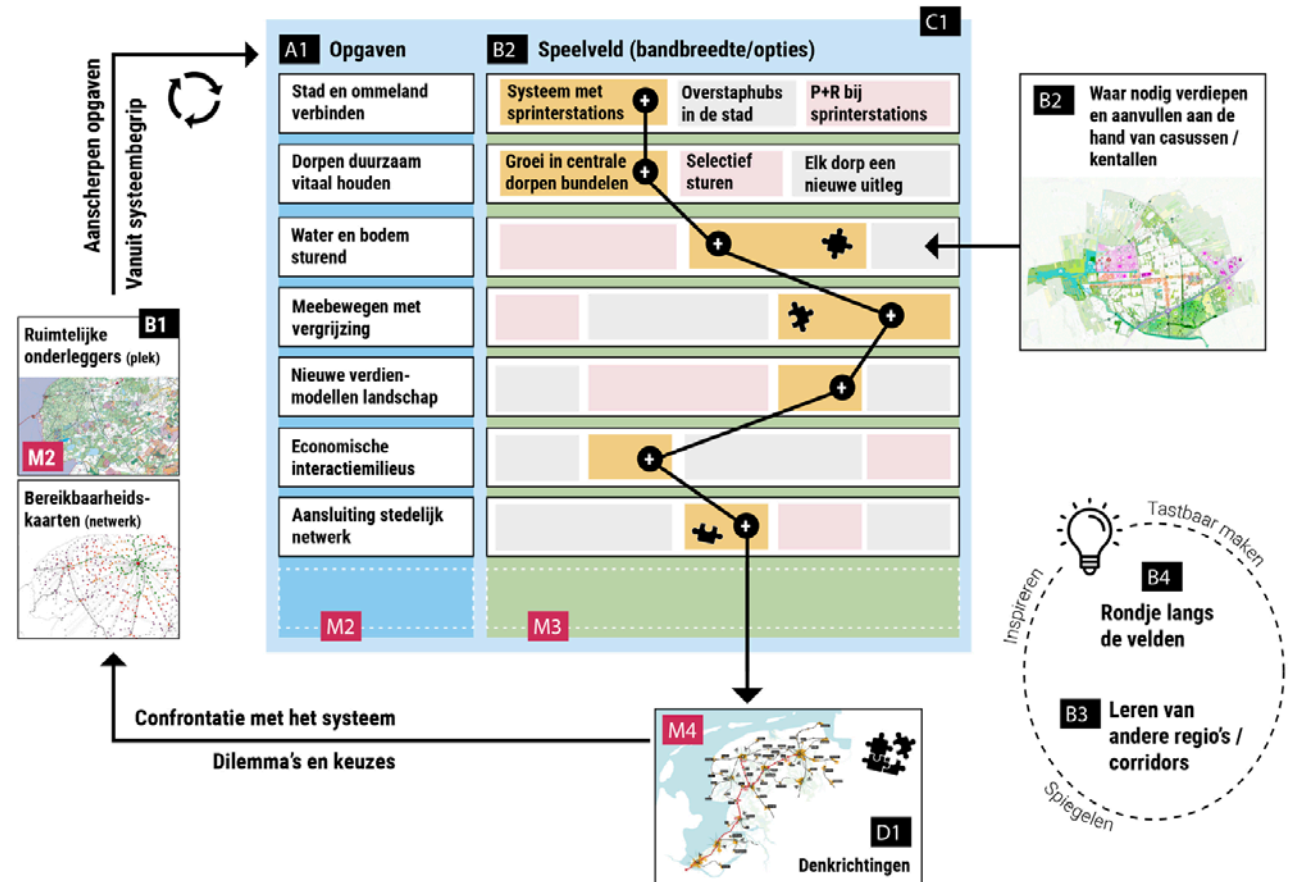
Hoofdstuk 3

Bouwstenenatlas

Bouwstenenatlas

In dit hoofdstuk beschrijven we opgaven en oplossingsrichtingen. Uit de contourennotitie van het Rijk, de provinciale ruimtelijke puzzels en verstedelijkingsstrategieën (*Metropoolregio Amsterdam, Regio Zwolle en Groningen-Assen*) komen opgaven voort voor die relevant zijn voor het Lelylijn-gebied (o.a. op het gebied van water en bodem sturend, landbouw en natuur, energie en circulaire economie en leefbare steden en regio's). Daarnaast zijn ook uit het gebied zelf opgaven opgehaald, in het 'Rondje langs de velden' en ook bij de deelnemers van maakdag 2. We hebben breed gekeken naar de totale ruimtelijke opgave voor het gebied. Pas in later stadium wordt bekeken of de Lelylijn een bijdrage kan leveren aan de oplossing. En of er afhankelijkheden zitten tussen opgaven en oplossingsrichtingen.

In dit hoofdstuk zoeken we de hoeken van het speelveld op. Welke manieren zijn er om de voorliggende opgaven te lijf te gaan? Een mening over of de oplossingsrichtingen wel of niet een goed idee zijn vormen we hier nog niet. Het doel is om de hoeken van het speelveld goed te vertegenwoordigen. De oplossingsrichtingen dienen als bouwstenen voor de denkrichtingen. Daarin zoeken we naar logische combinatie-pakketjes (zie nevenstaand schema).





De opgaven - Waar lopen we tegenaan?



Economische structuurversterking



Duurzaam mobiliteitssysteem



Woningbouw



Landelijk gebied



Water en bodem sturend



Vitale dorpskernen

(1) Economische structuurversterking. Netwerkvorming onderling –tussen Leeuwarden-Sneek-Emmeloord-Lelystad-Heerenveen-Drachten-Groningen-Assen– blijft achter bij de ontwikkeling in andere regio's. Ruimtelijk-economisch benutten de steden in noordelijk Nederland elkaars kracht beperkt.	(2) Jongeren behouden en aantrekken (vergroten beroepsbevolking). Buiten Groningen en Leeuwarden trekken overal in het Noorden de jongeren weg. Het aantal bereikbare banen en voorzieningen binnen aanvaardbare reistijden is matig. En ook de diversiteit is beperkt.	(3) Stedelijke kwaliteitssprong. De (stedelijke) vernieuwingsopgave is groter dan gemiddeld in Nederland. De grote versnipperde opgave is er een van vele (kleine) buurten. Het aantal verouderde woningen en buurten is relatief gezien groot	(4) Wonen en werken in balans. Dagelijks reizen er 71.000 werknemers meer het Lelylijngebied uit dan dat er binnenkomen (met name in COROP-regio Flevoland is de onbalans groot).	(5) Ruimte voor (grootschalige) bedrijvigheid. Er is (ook zonder Lelylijn) een ruimtevraag voor nieuwe industrie en logistiek. De komst van de Lelylijn kan zorgen voor een extra groeivraag van 140-200 hectare bedrijventerrein en 74.000-101.000 m2 aan kantoorruimte. Dit zorgt voor circa 20.000 tot 30.000 extra banen.
(6) Toegroeien naar circulaire economie. Om een bijdrage te leveren aan de wereldwijde noodzaak tot CO2-reductie is de opgave allereerst zo snel mogelijk de CO2 uitstoot terug te brengen. Dit laat zich concreet vertalen in een grondstoffentransitie en een energietransitie.	(7) Woningbouw. Tot 2050 60.000 tot 100.000 nieuwe woningen in Lelylijn-gebied (autonome groeivraag incl. Lelylijn). In relatie tot vernieuwingsopgave, huishoudensverdunding, vergrijzing en veranderende woonwensen.	(8) Duurzamer mobiliteitssysteem (minder auto's, meer OV). Bijdrage van de Lelylijn (inclusief gebiedsontwikkeling) aan een transitie naar minder auto's en meer lopen, fiets en OV.	(9) Realistisch toekomstperspectief voor de landbouw. Opgave is om te komen tot een duurzaam toekomstperspectief voor de landbouw. Waarbij duurzame voedselproductie hand in hand gaat met een robuuste en klimaatbestendige waterhuishouding, goen stevig natuurnetwerk en een rijke biodiversiteit.	(10) Versterken toerisme en recreatie. De behoefte aan voorzieningen voor recreatie en toerisme zal groeien, én veranderen. Dit komt door het landelijk groeiende aantal inwoners, de toenemende populariteit van buitenrecreatie en een groei in het aantal toeristen.
(11) Behoud en ontwikkeling rust en ruimte. Noordelijk Nederland kent veel rust, ruimte, waardevolle landschappen, groen, natuur en erfgoed. Maar verrommeling dreigt, bij onzorgvuldige inpassing van wonen, werken, logistiek en energie in 'het landschap'.	(12) Robuust watersysteem (te droog, onveilig, te nat, te warm, te zout, onvoldoende drinkwater, hittestress). Als gevolg van klimaatverandering komt er veel op ons af. Temperatuurstijging leidt tot veranderende neerslagpatronen met als resultaat meer perioden van zowel droogte als wateroverlast.	(13) Kleine kernen vitaal houden (leegloop platteland tegengaan). Voorzieningen concentreren zich en zijn lokaal lastig te behouden. De trend is sociale segregatie. Andere aandachtspunten zijn gezondheid, dalende leerlingenaantallen, inkomens- en opleidingsniveau en werkloosheid.	(14) Toename aantal ouderen (vergrijzing). Er is sprake van een dubbele vergrijzing: meer ouderen en die ouderen worden ook nog eens ouder. Vergrijzing leidt tot extra zorgvraag in wijken en tot hogere gemeentelijke lasten.	(15) Vervoersarmoede / basisbereikbaarheid garanderen. Er ontstaat een grote en groeiende sociaaleconomische kloof. Op de slecht aangetakte plekken dreigt een concentratie van relatief kwetsbare groepen.

Opgave 1

Economische structuurversterking

Waarom is dit een opgave?

- Netwerkvorming onderling –tussen Leeuwarden-Sneek-Emmeloord-Lelystad-Heerenveen-Drachten-Groningen-Assen– blijft achter bij de ontwikkeling in andere regio's. Ruimtelijk-economisch benutten de steden in noordelijk Nederland elkaars kracht beperkt.
- Juist omdat de steden in noordelijk Nederland – buiten Groningen en Leeuwarden – relatief klein zijn, is het achterblijven van de netwerkvorming een handicap. Noordelijk Nederland loopt agglomeratiekracht mis. Mede als gevolg hiervan blijft de economische ontwikkeling achter bij de rest van Nederland.
- Uit de "Gezamenlijke analyse Deltaplan voor noordelijk Nederland" (2022) blijkt dat de toegevoegde waarde in noordelijk Nederland achterblijft bij het gemiddelde in Nederland (gemeten in BBP per inwoner). Ook de ontwikkeling van de werkgelegenheid blijft achter.

Speelveld aan oplossingsrichtingen

1a. 'Borrowed size' (lenen van de kracht van de buren): selecteren en specialiseren. Aan het spoor ontstaan nieuwe onderwijs-, innovatieclusters en campussen in Groningen, Leeuwarden, Lelystad, Emmeloord, Urk, Heerenveen, Drachten en Leek.



1b. Groot, groter, grootst. In (Amsterdam,) Groningen en Leeuwarden komt alles samen rond economie, kennis, bestuur, (top)cultuur en (top)voorzieningen.



1c. Specialisatie op kennis binnen de landbouwsector. noordelijk Nederland wordt een proef- en experimenteertuin voor landbouwproducten. Met stedeling als procumer. Biobased grondstoffen voor circulaire economie.



1d. Koplopers in MKB (op gebied van water, energie, medische en life science technologie, maken, circulariteit, biobased, sport, maritiem, toerisme en agrifood) zoeken in eigen campus relaties met innovatieclusters en onderwijsinstellingen.



Woon-werkpendel (stromen > 5.000 pers)

1995 – 1999



2012 – 2016



Tussenregionale pendel

10.000
25.000
50.000

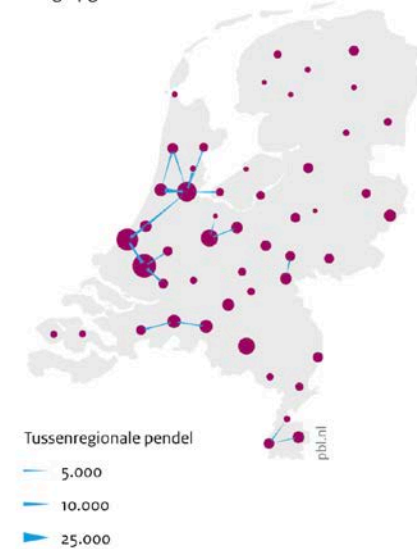
Binnenregionale pendel

10.000
50.000
100.000

Bron: OVG 1995-1999, OVIn 2012-2016, Lisa 1996, 2016; bewerking PBL

Woon-werkpendel (stromen > 2.500 personen), 2012-2016

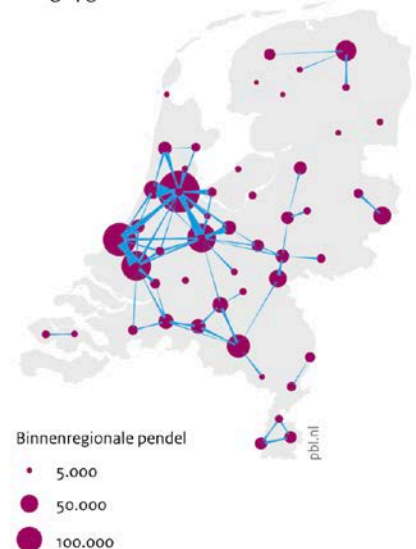
Laag opgeleiden



Tussenregionale pendel

5.000
10.000
25.000

Hoog opgeleiden

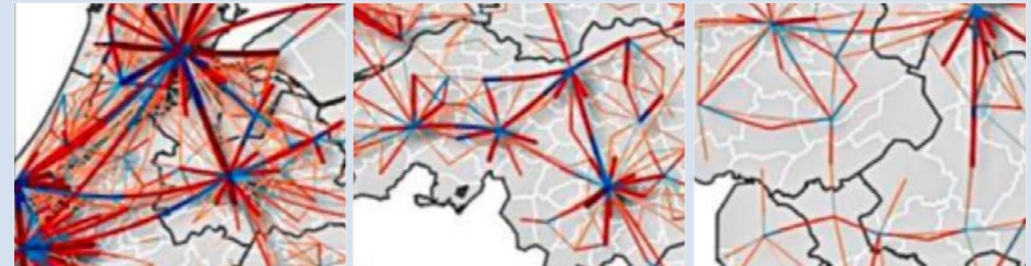


Binnenregionale pendel

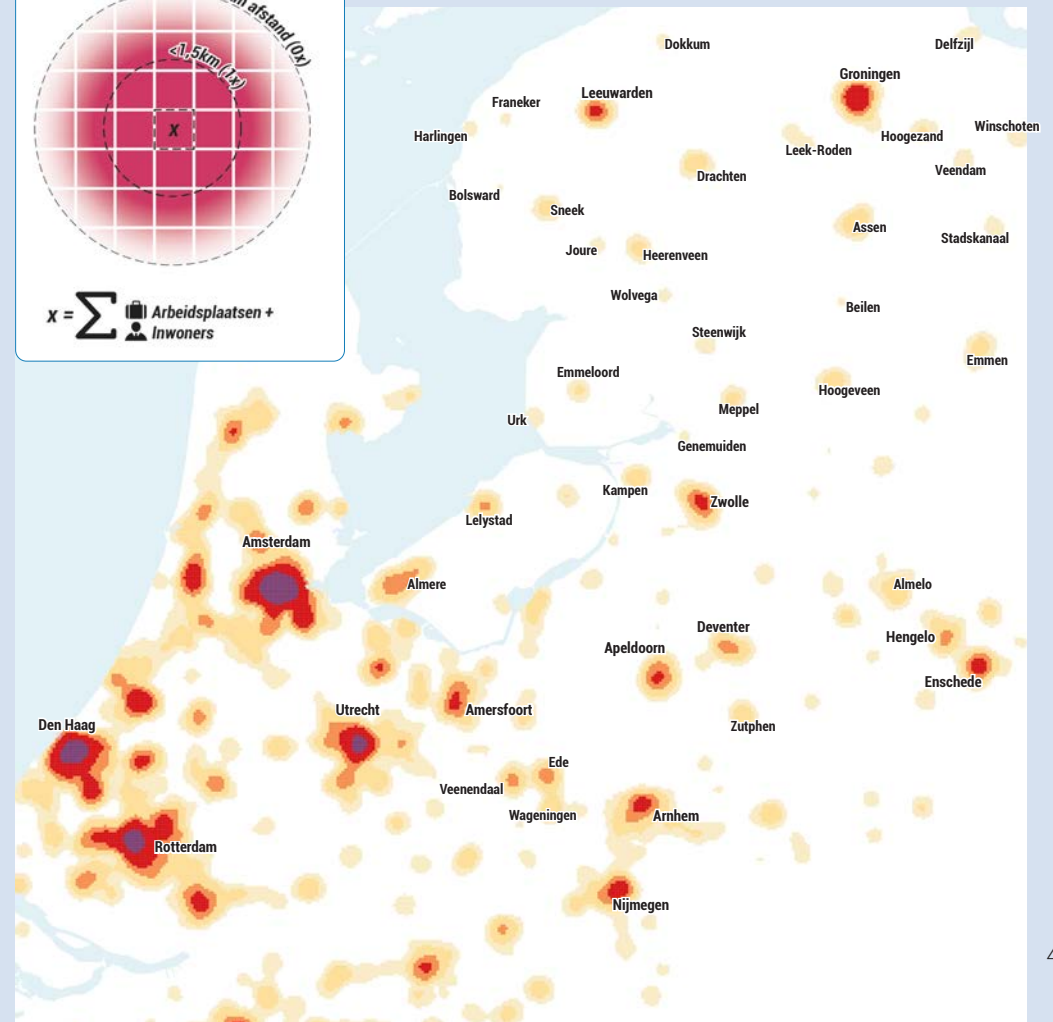
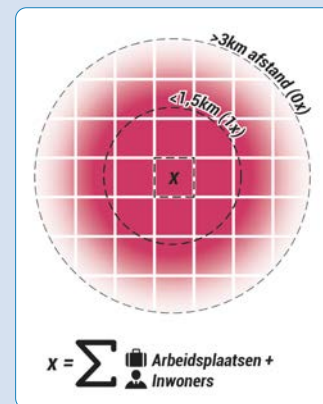
5.000
50.000
100.000

Bron: OVIn 2012-2016, Lisa 2016; bewerking PBL

Recenter kaartmateriaal is nog niet beschikbaar. Gezien het langjarige karakter van de analyses zullen uitkomsten echter niet wezenlijk anders zijn.

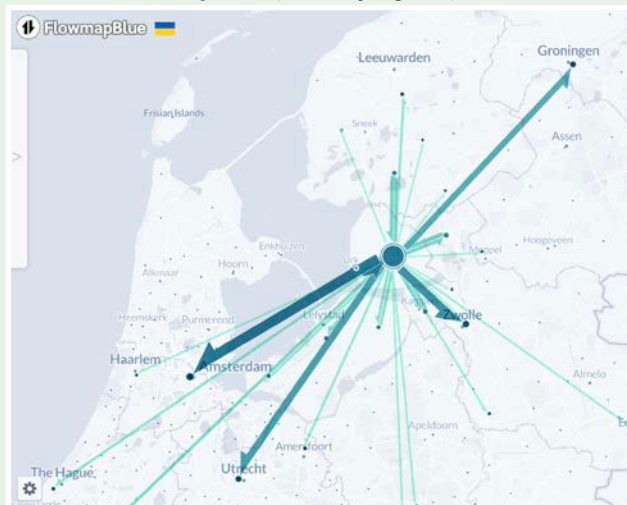


“Netwerkvorming blijft achter tussen de centra van het Noorden”

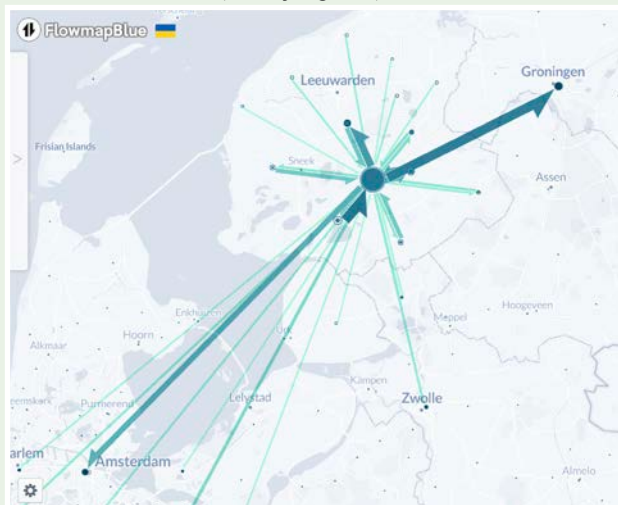


“Buiten Groningen en Leeuwarden trekken overal in het Noorden de jongeren weg”

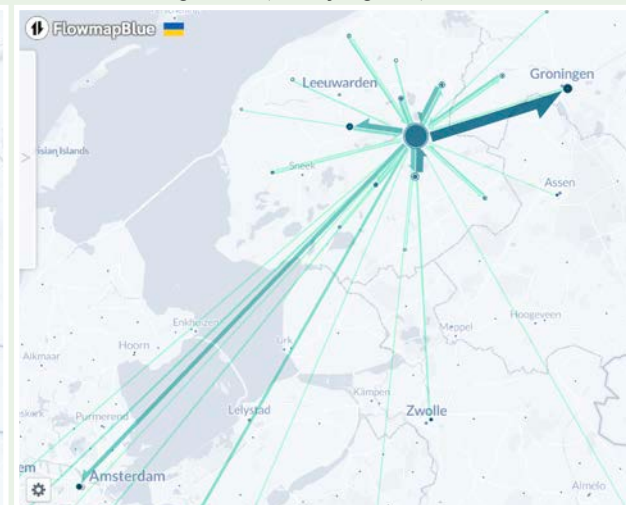
Noordoostpolder (-1.140 jongeren)



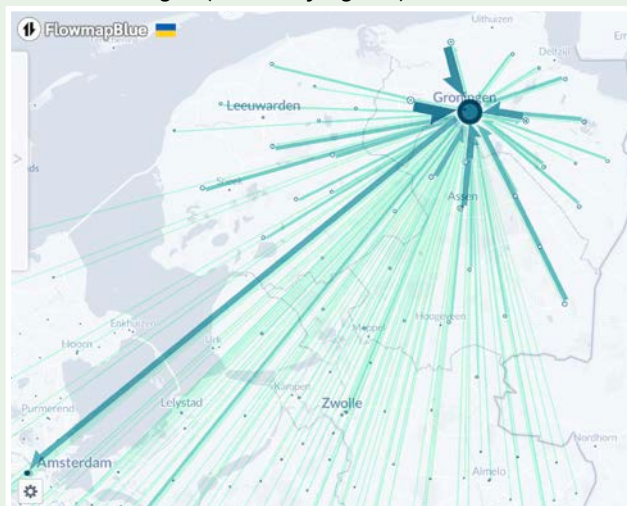
Heerenveen (-380 jongeren)



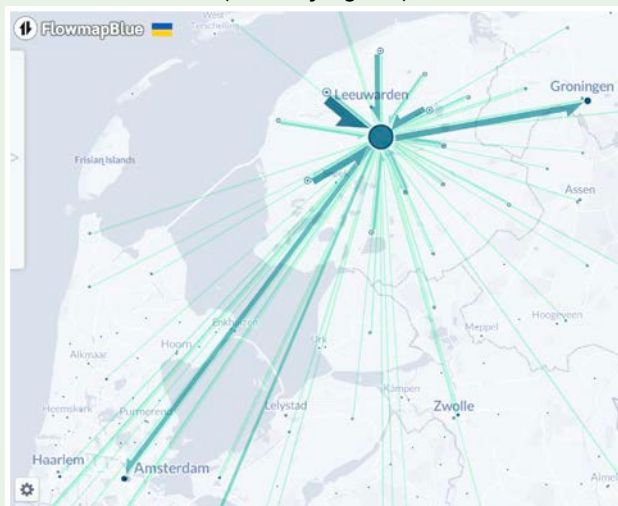
Smallingerland (-610 jongeren)



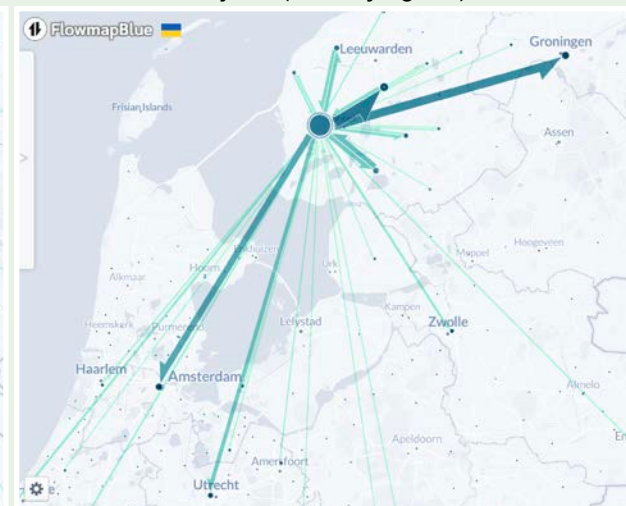
Groningen (+18.290 jongeren)



Leeuwarden (+2.390 jongeren)



Súdwest-Fryslân (-2.280 jongeren)



Migratiestromen. Waar wonen 16 jarige jongeren zodra ze 28 zijn? (<https://talentinderegio.com/databank/migratiestromen-nederlandse-jongeren/>)

Opgave 2

Jongeren behouden en aantrekken (vergroten beroepsbevolking)

Waarom is dit een opgave?

- Buiten Groningen en Leeuwarden trekken overal in het Noorden de jongeren weg. Het aantal bereikbare banen en voorzieningen binnen aanvaardbare reistijden is matig. En ook de beperkte diversiteit in werkgelegenheid speelt een rol. Hoe de economie te verbreden?
- Noordelijk Nederland telt relatief minder hoger opgeleiden. En de potentiële beroepsbevolking krimpt fors (in Fryslân -14% tot 2040). "In alle sectoren zijn 'handjes tekort', er is bijna geen huisarts meer te krijgen". In Flevoland stijgt de beroepsbevolking overigens wel.

Speelveld aan oplossingsrichtingen

2a. Jongeren trekken naar de grote stad. Groot, groter, grootst. In (Amsterdam,) Groningen en Leeuwarden komt alles samen rond economie, kennis, bestuur, (top)cultuur en (top)voorzieningen.



2c. Aan het spoor ontstaan nieuwe onderwijs-, innovatieclusters en campussen in Groningen, Leeuwarden, Lelystad, Emmeloord, Urk, Heerenveen, Drachten en Leek. Volop ruimte voor start-ups.



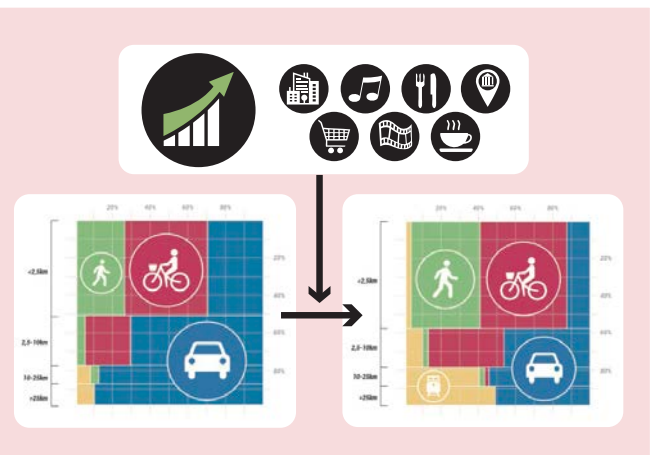
2b. Lokaal betaalbare ruimten (woningen en plekken voor start-ups) aanbieden om jongeren te verleiden langer te blijven.

Gered van de sloop: klein Gronings dorp koopt huizen op voor jongeren

23 mei 2023 18:41 • Aangepast 23 mei 2023 19:31



2d. Meer stedelijke voorzieningen en nabijheid toevoegen aan plaatsen als Heerenveen, Lelystad, Emmeloord, Sneek en Drachten.



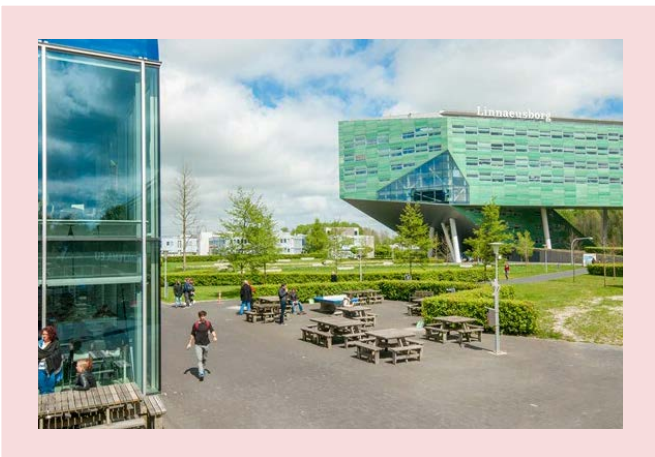
2e. Huisvesting voor MBO-ers op stationslocaties.



2f. Place 2 be worden.



2g. Noordelijk Nederland wereldspeler als centrum van technologische innovatie en onderzoek. Drachten (ICD)-Groningen (RUG) behoort tot 1 van de vier high tech ecosystemen van Nederland.



2h. Voor noordelijk Nederland relevante MBO-opleidingen aanbieden in zorg, techniek en onderwijs.



Opgave 3

Stedelijke kwaliteitssprong

Waarom is dit een opgave?

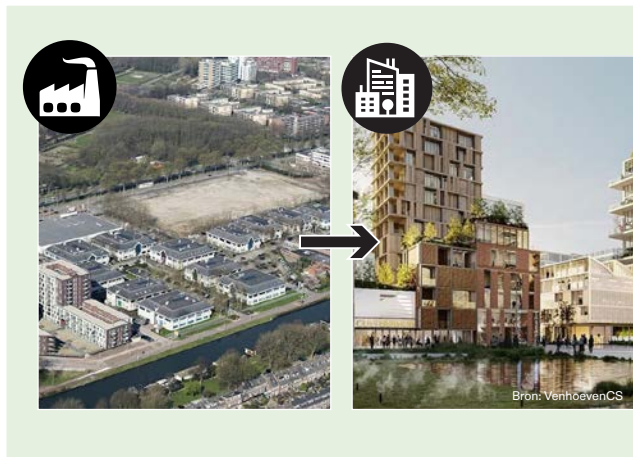
- De (stedelijke) vernieuwingsopgave is groter dan gemiddeld in Nederland. De grote versnipperde opgave is er een van vele (kleine) buurten. Het aantal verouderde woningen en buurten is relatief gezien groot, omdat de laatste decennia de nieuwbouw relatief beperkt was. In een aantal kernen (waaronder Drachten) groeide de voorraad in de jaren '60-70 snel, aangezwengeld door groei van werkgelegenheid bij enkele grotere werkgevers. De destijds ontwikkelde relatief grote wijken zijn zowel fysiek als qua woonprogramma in toenemende mate aan vernieuwing toe.
- Wens is uitgesproken om te komen tot een meer uitgebreide stedelijke voorzieningenmix (kantoren, leisure, cultuur, innovatiecentra en recreatie).

Speelveld aan oplossingsrichtingen

3a. Werken aan aantrekkelijke spoorzones en stedelijke centra (met functiemix, onderwijs, economie, interactie en ontmoeting)



3c. Transformatie van monofunctionele binnenstedelijke bedrijventerreinen naar gemengd stedelijk gebied.



3b. Revitalisatie van bestaande buurten (met name naorlogs).

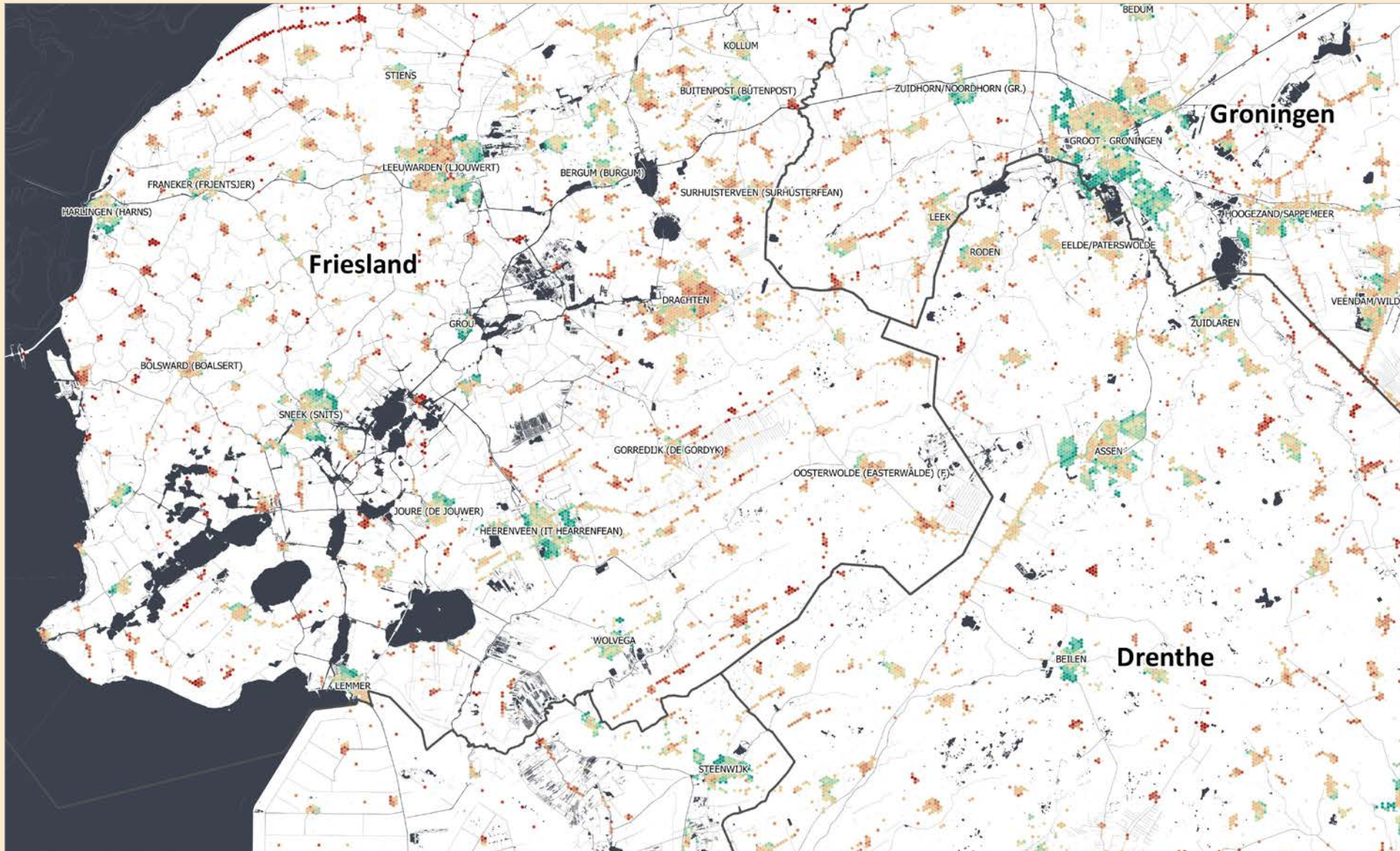


3d. Nieuw beleid en instrumentaria om koopwoningen te kunnen herstructureren.



"De stedelijke vernieuwingsopgave is groter dan gemiddeld"

Marktpositie woningen (WETLANO - KAW Architecten, 2021). De kaart toont de marktpositie van woningen in Noord-Nederland, gebaseerd op de woningkwaliteit (*grootte, ouderdom, energetische kwaliteit*), omgevingskwaliteit (*bereikbaarheid met het OV, bereikbaarheid van voorzieningen en het aandeel lage inkomens in een wijk*) en de WOZ-waarde. Groen is positief, rood is negatief.



Opgave 4

Wonen en werken in balans

Waarom is dit een opgave?

- Dagelijks reizen er 71.000 werknemers meer het Lelylijngedebiet uit (incl. COROP-regio Flevoland) dan dat er binnenkomen (als we binnen Flevoland alleen Urk en Noordoostpolder meetellen zijn dit er 22.000).
- Het 'tekort' aan banen is circa 50.000 in COROP-regio Flevoland, 11.000 in Zuidwest-Fryslân, 14.000 in Noord-Fryslân, 10.000 in Noord-Drenthe.
- In COROP-regio's Zuidoost-Fryslân (2.000) en Overig Groningen (12.000) is de instroom juist groter (dankzij banenmotors Groningen stad en Heerenveen).

Speelveld aan oplossingsrichtingen

4a. Accepteren van (huidige) onbalans. Noordelijk Nederland specialiseert zich als rustige, ruime, ontspannen en vitale woonregio nabij de grootstedelijke drukte van de Randstad, Vlaanderen en het Ruhrgebied.

Bron: Northwestern Europe at night by VIIRS



4b. Toegroeien naar 30 minuten 'Urban Systems'. Lokale functiemenging: Voorzieningenkernen hebben hun eigen economische specialisatie en huisvesten een lokaal gewortelde wereldspeler.



4c. Verbreden economie door kruisbestuiving. 'Borrowed size' (lenen van de kracht van de burens): selecteren en specialiseren. Aan het spoor ontstaan nieuwe onderwijs-, innovatieclusters en campussen in Groningen, Leeuwarden, Lelystad, Urk, Heerenveen, Drachten en Leek.



4d. Vergroten van het contrast in het mozaiek: aangewezen voorzieningensteden/-kernen (functiemix), daarbuiten specialisatie in prettig en ontspannen wonen.



Opgave 5

Ruimte voor (grootschalige) bedrijvigheid

Waarom is dit een opgave?

- Er is (ook zonder Lelylijn) een ruimtevrage voor nieuwe industrie en logistiek.
- Volgens onderzoek van Bureau Buiten zorgt de komst van de Lelylijn voor een extra groeivraag van 140-200 hectare bedrijventerrein en 74.000-101.000 m² aan kantoorruimte. Dit zorgt voor circa 20.000 tot 30.000 extra banen.
- De banengroei zonder Lelylijn bedraagt tot 2050 circa 62.000 banen (WLO Hoog 2050, waarvan de eerste 34.000 tot 2035)

Speelveld aan oplossingsrichtingen

5a. Nieuwe ruimtevrage concentreren rondom de multimodale knopen van energie, haven, weg en (goederen) spoor (o.a. Eemshaven, Delfzijl, Groningen, Leeuwarden, Harlingen, Urk, Lelystad, Veendam, Emmen, Zwolle).



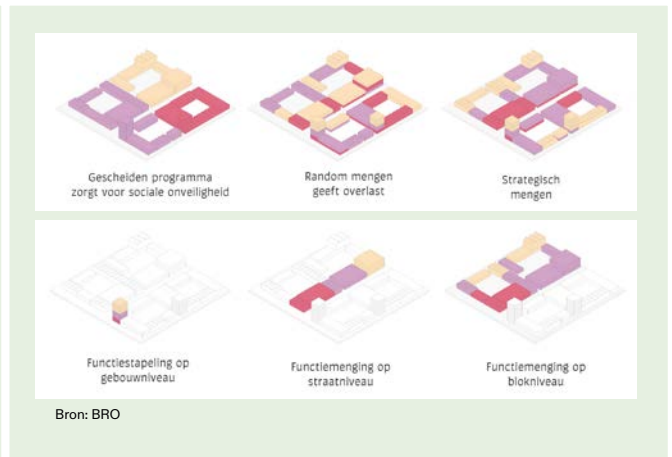
5c. Elke 'industriekern' een nieuwe schil erbij.



5b. Meervoudig ruimtegebruik. Beter benutten bestaande locaties.



5d. Herstructureringsfonds voor bedrijventerreinen (cat 1+2 verplaatsen naar woonwijk of stationsomgeving zodat er op industrieterreinen meer ruimte ontstaat voor hogere categorieën)



Opgave 6

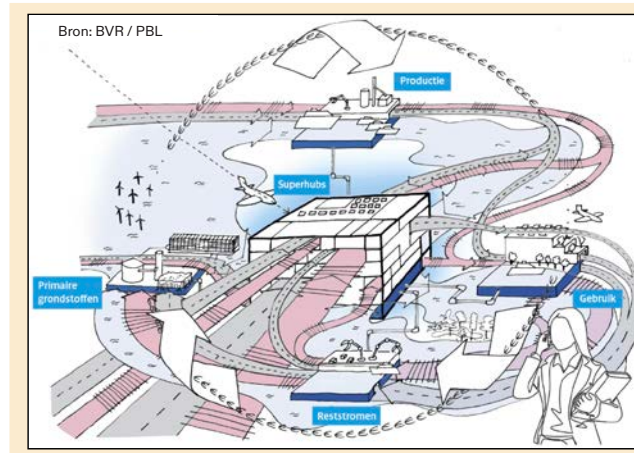
Toegroeien naar circulaire economie

Waarom is dit een opgave?

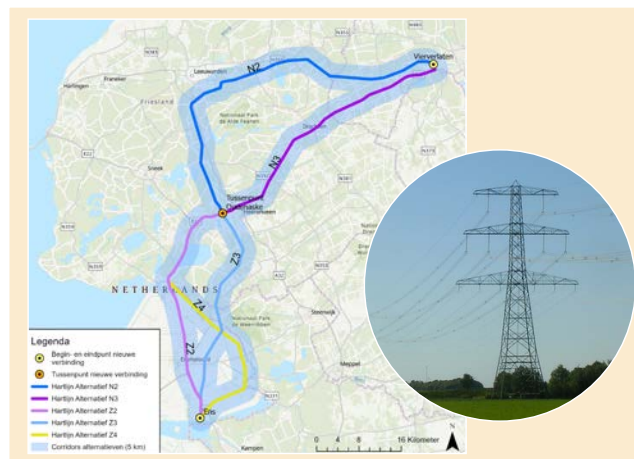
- De klimaatverandering is de komende jaren de grote ruimtelijk transitieopgave. Om een bijdrage te leveren aan de wereldwijde noodzaak tot CO₂-reductie is de opgave allereerst zo snel mogelijk de CO₂ uitstoot terug te brengen. Dit laat zich concreet vertalen in een grondstoffentransitie en een energietransitie.
- De energietransitie stelt nieuwe en zwaardere eisen aan de energie-infrastructuur.
- De grondstoffentransitie gaat over de stap van een lineaire economie naar een circulaire economie. Dit is een kans voor verbreding van de economische structuur van noordelijk Nederland.

Speelveld aan oplossingsrichtingen

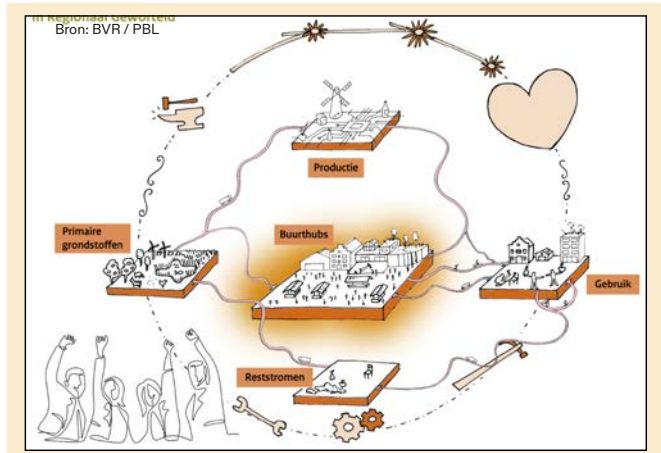
6a. Circulaire hubs concentreren rondom de multimodale knopen van energie, haven, weg en (goederen)spoor (o.a. Eemshaven, Delfzijl, Groningen, Leeuwarden, Harlingen, Urk, Lelystad, Veendam, Emmen, Zwolle)



6c. Aanleg van een nieuwe 380 kV-hoogspanningsverbinding tussen de hoogspanningsstations Vierverlaten en Ens (en verder naar Diemen).



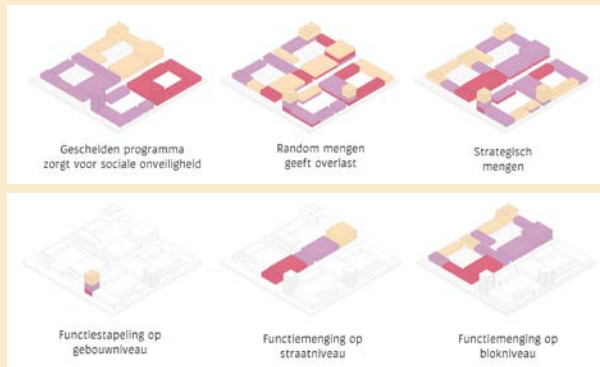
6b. Nieuwe circulaire hubs op buurt, dorp en stadsniveau. (benutten van massa, reststromen en kansen urban mining)



6d. Lokale oogstpotentie benutten (bijv. aquathermie, biobased grondstoffen, wind- en zonneparken).



6e. Herstructureringsfonds voor bedrijventerreinen (cat 1+2 verplaatsen naar woonwijk zodat er op industrieterreinen meer ruimte ontstaat voor hogere categorieën)



Bron: BRO

6f. Nationaal en regionaal energienetwerk beter aan elkaar koppelen.



6g. Huidige energiesysteem sturend voor locatiekeuze nieuwe ontwikkelingen.

6h. Selectief zijn en kiezen. Alleen faciliteren bij voldoende meerwaarde. Lokaal voorbeeld Noordoostpolder: "geen groei meer in glastuinbouw".

Gemeente Amsterdam zet stop op nieuwe datacenters: 'De ruimte op het elektriciteitsnet is schaars'

Er komt een stop op nieuwe datacenters in de stad, behalve als ze aantoonbaar bijdragen aan Amsterdamse belangen. Nieuwe aanvragen worden volgend jaar sowieso niet in behandeling genomen.

Tim Wagemakers 20 december 2023, 17:43



Robert Paling
Redacteur

De gemeenteraad van Weert is voor de ontwikkeling van de twee logistieke hallen op het voormalige Philipsterrein in de Limburgse stad gaan liggen. NRC

7e. Concentreren van woningbouw nabij OV-knooppunten (binnen 1 km straal). Versterken van de bestaande stationsgebieden. Gaat ook over intensiveren rondom bestaande 'weiland-stations'.



7f. Bouwen naar specifieke behoefte: arbeidsmigranten, studenten, gezinnen met jonge kinderen.



7g. Transformeren / herbestemmen van bestaand vastgoed.



Bron: Margry Arts Architecten

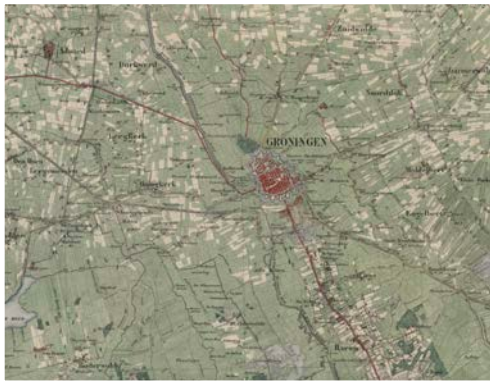


Bron: Architectuurbureau Sluijmer en van Leeuwen

"Ook bij bevolkingsgroei loopt het bestaand verstedelijkt gebied leeg als gevolg van huishoudensverdunding"

Voor de naoorlogse buurten kennen weinig ontwikkeldynamiek en 'kleuren zeer beperkt mee' met veranderende woonwensen

Groningen



1850 - 124 inw/ha
21.000 inwoners



1930 - 210 inw/ha
105.000 inwoners

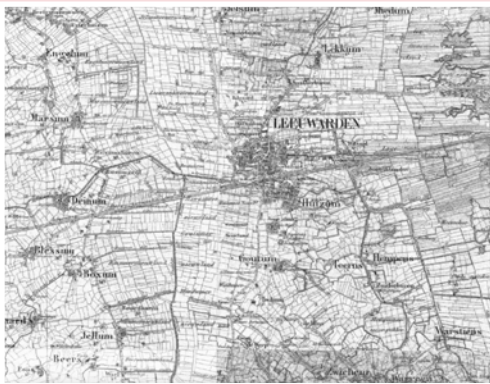


1970 - 78 inw/ha
171.000 inwoners



2020 - 58 inw/ha
233.000 inwoners

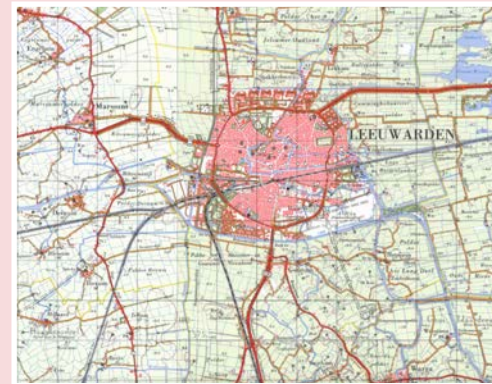
Leeuwarden



1850 - 400 inw/ha
24.000 inwoners



1930 - 130 inw/ha
48.000 inwoners



1970 - 77 inw/ha
99.000 inwoners



2020 - 52 inw/ha
125.000 inwoners

Opgave 8

Duurzamer mobiliteitssysteem (minder auto, meer OV)

Waarom is dit een opgave?

- Zorgt de komst van een Lelylijn (inclusief gebiedsontwikkeling) voor drukkere autowegen? Of wordt de transitie ingezet naar minder auto en meer lopen, fietsen en OV?

Speelveld aan oplossingsrichtingen

8a. Stedelijk weefsel geschikt maken voor lopen, fietsen en OV. Mag ten koste gaan van positie auto.



8c. Fijnmazig en flexibel OV tot in de haarvaten van elk dorp

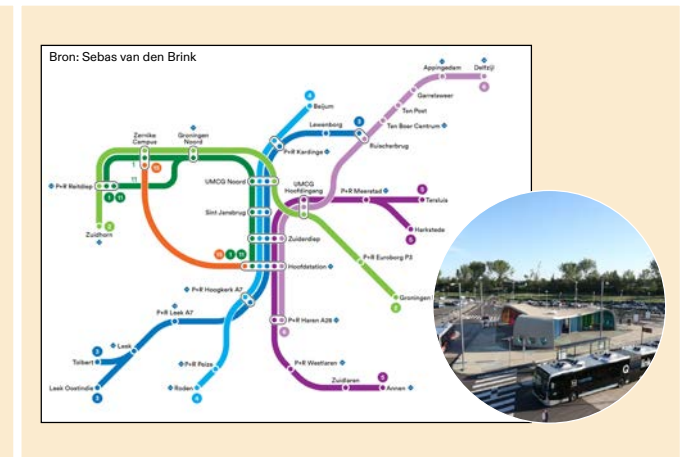


Bron: Publiek Vervoer

8b. Systeem van hubs voor overstap stedelijke en regionale mobiliteit (auto naar OV en fiets). In combinatie met geflankeerd beleid binnen de stedelijke centra (bijvoorbeeld betaald parkeren, buitenruimte ingericht voor verblijven).



8d. Q-link systeem van Groningen introduceren rond Lelystad, Leeuwarden, Urk-Emmeloord, Heerenveen en Drachten



Bron: Sebas van den Brink

8e. Netwerk van snelfietsroutes voor verplaatsingen tussen stad en regio.



8g. "Voorstadstations" met voldoende bediening voor aantrekkelijke overstap auto naar trein/stad (bijvoorbeeld Grou, Akkrum, Wolvega).



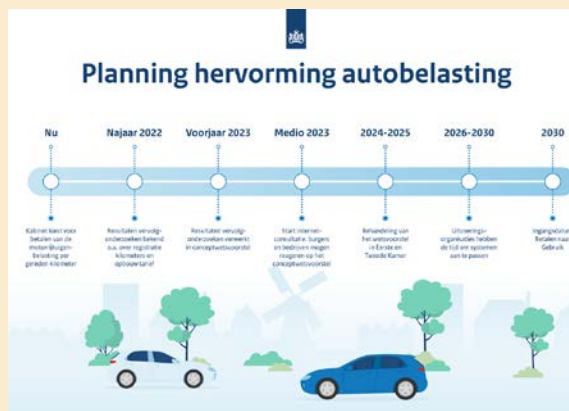
Bron: JAJA Architects

8f. Onderwijsinstellingen en bedrijven die zelf het vervoer regelen.



ASML busjes, foto: DCI Media

8h. Bij nationale invoering van Betalen naar gebruik wordt autogebruik belast en niet meer het autobezit. Dit betekent een lastenverschuiving van automobilisten die weinig rijden naar automobilisten die veel rijden.



Opgave 9

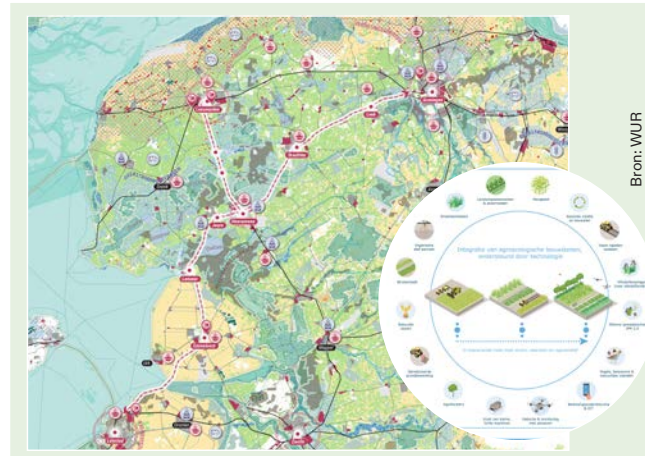
Realistisch toekomstperspectief voor de landbouw

Waarom is dit een opgave?

- Opgave is om te komen tot een duurzaam verdienmodel voor de boer, hand in hand samengaand met een robuuste en klimaatbestendige waterhuishouding, een stevig natuurnetwerk met een rijke biodiversiteit en een fijnmazig netwerk van landschapselementen (toekomstperspectief voor duurzame voedselproductie en natuurinclusieve landbouw).
- Kansen liggen er voor andere teelten, waterbuffers, waterboerderijen, natuurinclusieve landbouw, maatregelen tegen de veenweide problematiek, verzilting en bodemdaling. Ook is duurzame grondstoffen productie een kans (in relatie tot circulariteit).
- *Het gesprek over hoe de landbouwtransitie er precies uit gaat zien wordt aan andere tafels gevoerd dan aan die van de NOVEX Lelylijn. De hier genoemde bouwstenen zijn ter inspiratie.*

Speelveld aan oplossingsrichtingen

9a. Specialisatie op kennis binnen de landbouwsector. Noordelijk Nederland wordt een proef- en experimenteertuin voor landbouwproducten. Met stedeling als procumer.



9b. Introduceren van nieuwe teelten die beter passen bij het water- en bodemsysteem (ook veeteelt passend bij water en bodem).



9c. Verduurzamen door schaalvergroting (technische oplossingen, kassen, modulaire akkers, vertical farming).



9d. Nieuwe vormen van lokale voedselproductie (stadslandbouw, pluktuinen, Herenboeren).



9e. Biologisch-dynamische landbouw nabij natuurgebieden.



9h. Ruimte-extensiever boeren binnen milieu- en natuurdoelen. In combinatie met hogere prijzen voor landbouwproducten.



9f. Duurzame grondstoffen verbouwen voor de circulaire economie.



9i. Eiwittransitie. "Boeren op het bedrijventerrein".



9g. Andere vormen van landgebruik (herbestemming landbouwgrond).



Opgave 10

Versterken toerisme en recreatie

Waarom is dit een opgave?

- De behoefte aan voorzieningen voor recreatie en toerisme zal groeien, én veranderen. Dit komt door het landelijk groeiende aantal inwoners, de toenemende populariteit van buitenrecreatie en een groei in het aantal toeristen.
- Kansen zijn er voor nieuwe verdienmodellen en functies voor het buitengebied (water, gastvrijheidseconomie, landbouw, natuur, landschappelijk wonen). En voor het versterken van verbindingen tussen stad/dorp via recreatieve routes.

Speelveld aan oplossingsrichtingen

10a. Toeristische gebiedsprofielen met lokale cultuurhistorie en landschap als verhaaldragers.



10c. Nieuwe toeristische voorzieningen (stedelijk, cultuur) in Groningen, Leeuwarden, Heerenveen, Drachten en Sneek. Met nachttrein voor concerten, of hotels voor overnachting. In Noordoostpolder het 'verhaal van de polder' vertellen.



10b. In de contramal van het stedelijk systeem (Groningen, Sneek, Leeuwarden, Drachten en Heerenveen) wordt ingezet op een landschap van wereldklasse. Functiecombi's tussen water, natuur, landbouw en recreatie.



10d. Restaureren van cultuurlandschappen en historische lijnen.



10e. Een trein die de trots van het Noorden laat zien.
"Gezicht naar het spoor". Trein en stationsgebieden als
visitekaartje voor het landschap. Spelen met vertragen en
versnellen: "Panorama bieden op landschap". Voorbeeld
Flåmsbana spoorlijn Noorwegen.



10f. Wateropgave inzetten als katalysator voor meer
Toerisme&Recreatie.



“Verrommeling: onzorgvuldige inpassing van wonen, werken, logistiek en energie in ‘het landschap’”



Opgave 11

Behoud en ontwikkeling rust en ruimte

Waarom is dit een opgave?

- Noordelijk Nederland kent veel rust, ruimte, waardevolle landschappen en erfgoed.
- Maar verrommeling dreigt, bij onzorgvuldige inpassing van wonen, werken, logistiek en energie in 'het landschap'. De oorspronkelijke kwaliteit en variatie, zo bepalend voor de identiteit van het Noorden, kunnen verdwijnen.

Speelveld aan oplossingsrichtingen

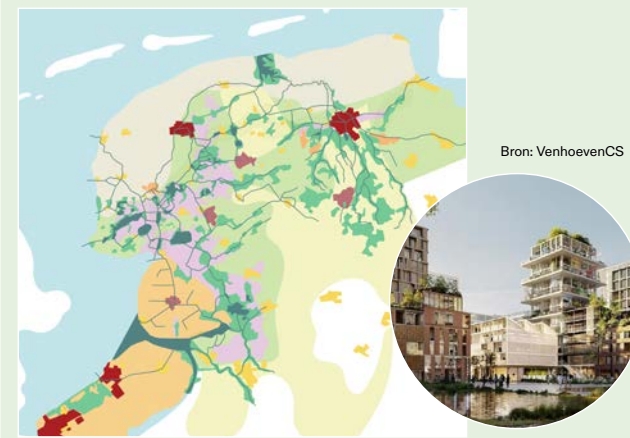
11a. No net land take (*ambitie EU om stedelijke uitbreiding in 2050 terug te brengen naar nul*). Clusteren van programma (keuze voor transformatie en verdichten). Note: Verdichting kan in steden voor meer stedelijkheid zorgen en verdichting kan in dorpen leiden tot een dorpser gevoel.



11b. Nieuwe beschermde natuurgebieden creëren.



11c. Gradienten van het mozaiek versterken.
Rust is rust, en druk is druk.



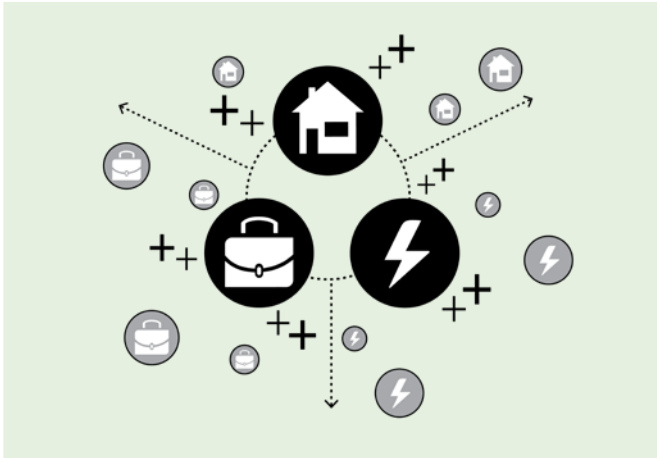
11d. Inzetten op vloeiende overgangsgebieden langs de verstedelijkte randen: gemixt gebied - woongebied - recreatiegebied - natuurgebied.



Ruis	Reuring	Rust
Gebied met veel verplaatsingen gelegen aan een goede ontsluiting	Hoogstedelijk gebied met veel activiteit trekt bezoekers aan	Kwalitatief prettige verblijfsplek met rustige activiteit

Bron: BRO

11e. Spreiden van programma. Nieuwe woningen, werkplekken en energie mogen lokaal ten koste gaan van rust en ruimte.



11f. Wateropgave inzetten als katalysator voor meer rust & ruimte.

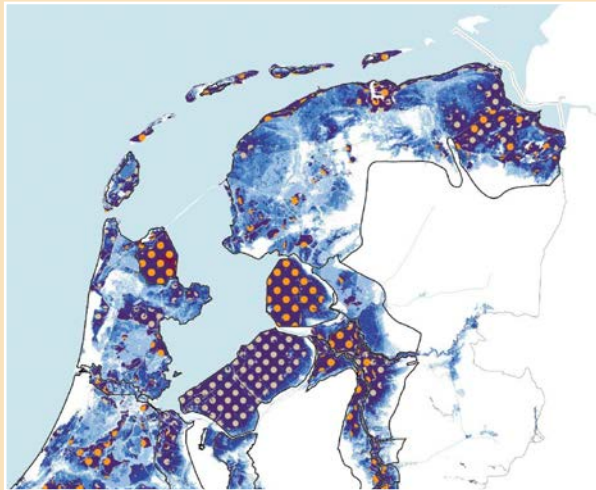


11g. Nieuwe waterstad in het lage midden.

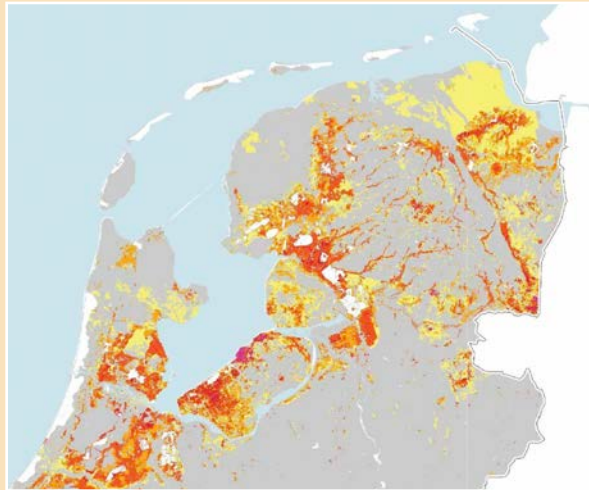


**"Grote opgaven rondom zee-spiegelstijging, bodemdaling, droogte, verzilting,
CO2-uitstoot en water-beschikbaarheid"**

Overstromingsrisico



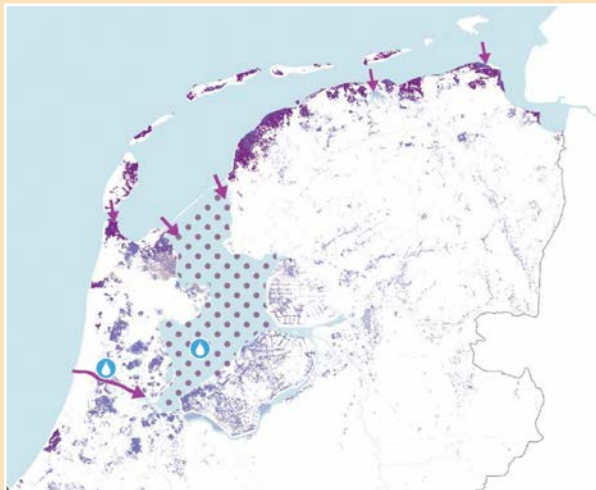
Bodemdaling



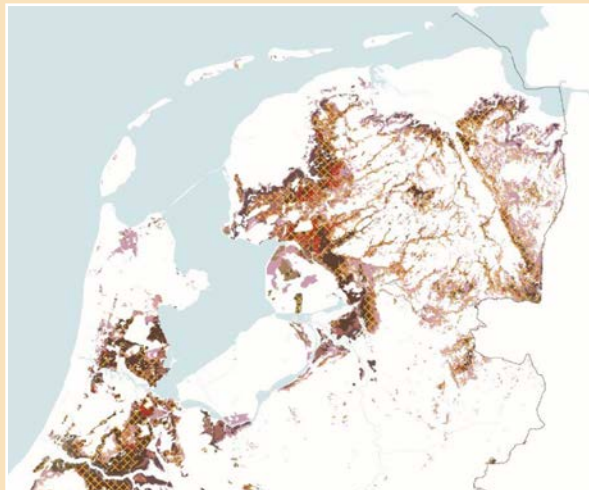
Droogte



Verzilting



CO2-uitstoot veenweide



Zoetwaterafhankelijke natuur



Opgave 12

Robuust watersysteem

(te droog, onveilig, te nat, te warm, te zout, onvoldoende drinkwater, hittestress)

Waarom is dit een opgave?

- Als gevolg van klimaatverandering komt er veel op ons af. Temperatuurstijging leidt tot veranderende neerslagpatronen met als resultaat meer perioden van zowel droogte als wateroverlast. De zoetwateraanvoer vanuit het Europees achterland zal veel meer gaan fluctueren en in droge zomers helemaal wegvallen. Er is ruimte nodig voor voorraadvorming om in de toekomst voldoende schoon zoetwater te hebben.
- De zeespiegelstijging leidt tot verzilting langs de kust en dwingt ons om na te denken over de volhoudbaarheid van de kustverdediging en de waterafvoer, omdat het land steeds meer onder zeeniveau komt te liggen.

Speelveld aan oplossingsrichtingen

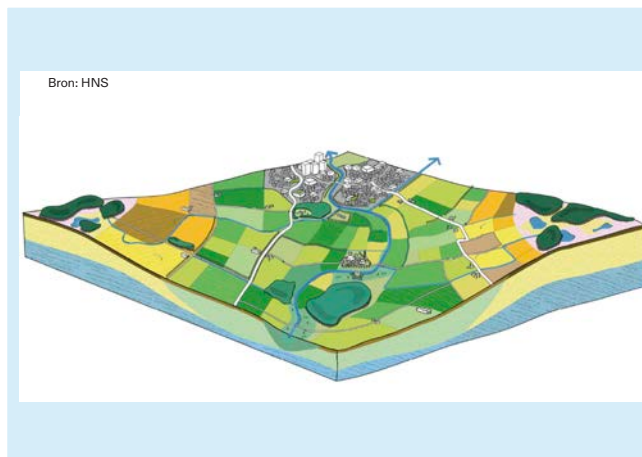
12a. Niet afwentelen. Overtollig water vasthouden - ruimte creëren voor rivier en beken. Hoge gronden inrichten als spons.



12b. Groene dooradering van het verstedelijkt gebied. Ruimte voor groen en water in stad en dorp. Het landschap wint ruimte terug op stad en dorp. Lokale sponzen (wadi's, parken, groene daken, ontharden buitenruimte).



12c. Problemen in het watersysteem worden technisch opgelost.



12d. Verstedelijking wordt hoog en droog geconcentreerd, op waterveilige plekken.



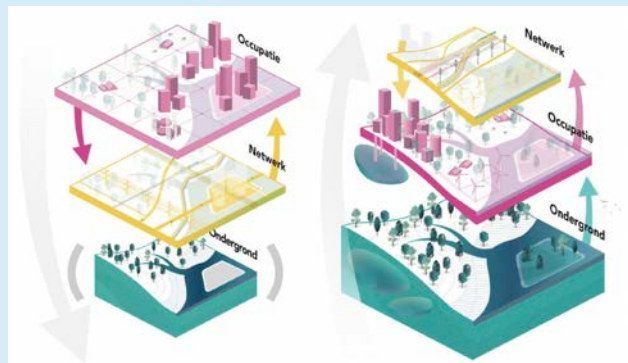
12e. Versnipperde / onbruikbare tracédelen van de Lelylijn inrichten als waterbergingsgebied.



12f. Nieuwe ontwikkelingen rondom Lelylijn klimaatrobuust vormgeven.



12h. Klimaatrobuuste lagenbenadering. Ondergrond -> Infrastructuur -> Occupatie.



Opgave 13

Kleine kernen vitaal houden (leegloop platteland tegengaan)

Waarom is dit een opgave?

- Voorzieningen concentreren zich en zijn lokaal lastig te behouden. Voorbeeld De Fryske Marren. Van de 50 basisscholen in de gemeente zijn er 40 aan vernieuwing toe. 1 nieuwe per jaar bouwen is haalbaar. Daardoor ontstaat concentratie en verdwijnt de 'laatste school uit het dorp'. Ook zorgvoorzieningen staan flink onder druk.
- De trend is sociale segregatie. Dorpen worden steeds meer voor de hogere inkomens en de lage inkomens trekken naar de grotere kernen voor het voorzieningenaanbod. Een deel van de lage inkomens blijft zitten en heeft te maken met uitsluiting/ vervoersarmoede. Jongeren trekken voor studie richting Leeuwarden, Groningen of verder.
- In de 'Ranking van gemeenten op Sociaal Economische Status' (RUG, 2020) en de 'Kansenkaart.nl' valt op dat gemeenten in Noord-Nederland zeer slecht scoren met als aandachtspunten: gezondheid, dalende leerlingenaantallen, inkomens- en opleidingsniveau en werkloosheid. Groningen is de provincie waar jongeren het liefst weg willen.

Speelveld aan oplossingsrichtingen

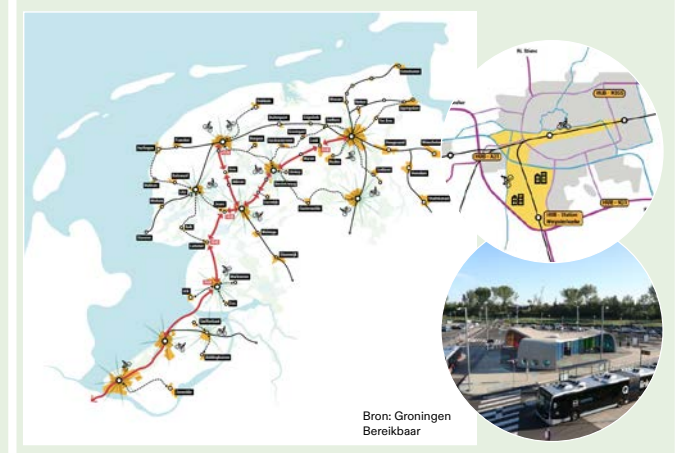
13a. Autonome dorpen. Voorzieningendraagvlak op niveau door komst nieuwe inwoners (uitbreiding dorpskernen met nieuwe woningen). Met de juiste schaal der dingen: voor een supermarkt/bibliotheek heb je 10.000 inwoners nodig.



13c. Ruimte voor de auto in stationsgebieden - om toegankelijkheid te waarborgen (P+R/hubs)



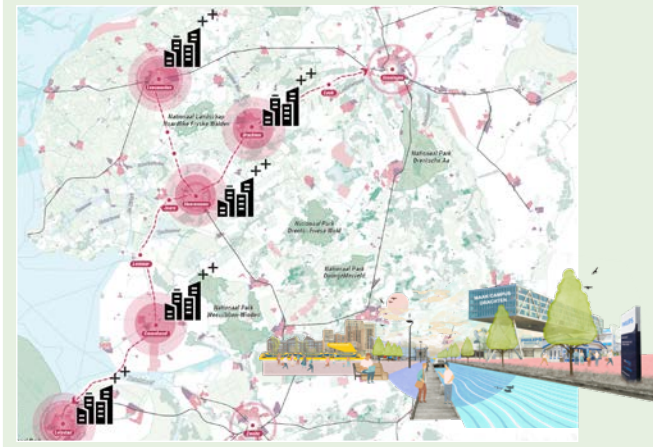
13b. Bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen op orde (door netwerk van snelfietsroutes en fijnmazig OV).



13d. Transitie van autonome dorpen naar gespecialiseerde woondorpen. Kwaliteit van de woonomgeving door uitstekende landschappelijke inbedding en door aanwezigheid van sociaal en menselijk kapitaal (bijv. kameradenhulp).



13e. Stedelijker en meer concurrerend maken van nabij gelegen kernen (Heerenveen, Drachten, Leeuwarden, Emmeloord, Lelystad) zodat het platteland mee profiteert van groei nabij gelegen inwoners, banen en voorzieningen.



13h. Afname voorzieningen accepteren maar in elke kern minimaal een plek voor ontmoeting (bijvoorbeeld gecombineerd met school, zorg, sport).



13f. Voorzieningen naar de woningen toe brengen (rondreizende supermarkt, bibliotheek, tandarts, huisarts, etc.).



13i. Actief woonbeleid: ook in de dorpskernen bouwen voor lagere inkomensgroepen. Meer sociale woningbouw en instrumenten als woonplicht.



13g. Herstructureren leegstaande panden en kwaliteitsverbetering bestaande voorraad. Maar nu veel koopwoningen dus incl. nieuw instrumentaria en beleid om koopwoningen te kunnen herstructureren.



Opgave 14

Toename aantal ouderen (vergrijzing)

Waarom is dit een opgave?

- Er is sprake van een dubbele vergrijzing: meer ouderen en die ouderen worden ook nog eens ouder. Vergrijzing leidt tot extra zorgvraag in wijken en tot hogere gemeentelijke lasten. "Zorg is onbetaalbaar aan het worden".
- Adaptief meebewegen met vergrijzing (rollatorvriendelijke buitenruimte, voorzieningen nabij, etc.)

Speelveld aan oplossingsrichtingen

14a. Diversificeren van de woningvoorraad zodat ouderen kunnen doorstromen binnen de eigen buurt / gemeenschap.



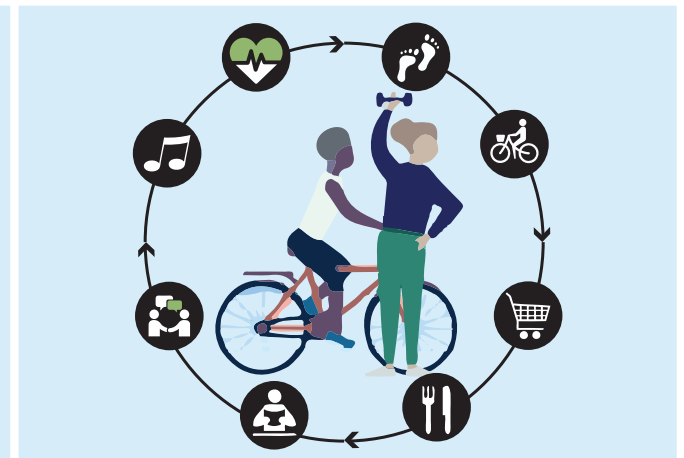
14c. Woon- zorgconcepten zoals woonzorgboerderijen, zorgvilla's en 'knarrenhofjes'



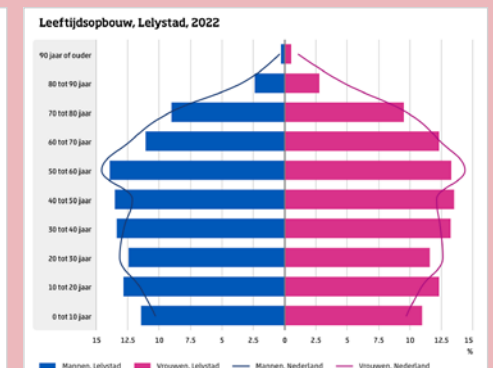
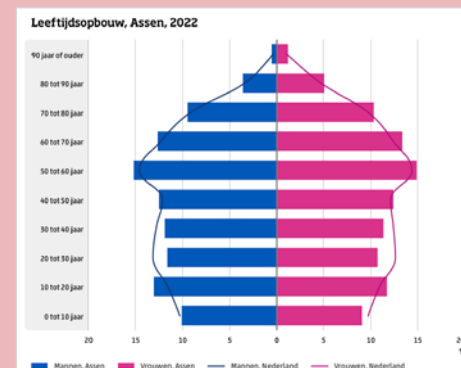
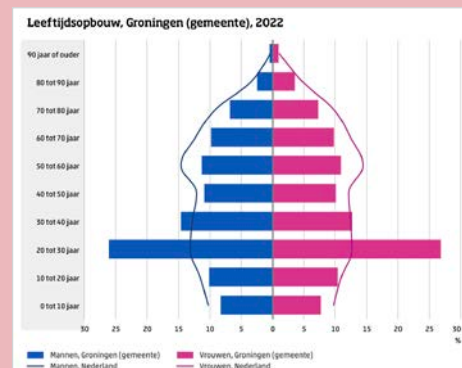
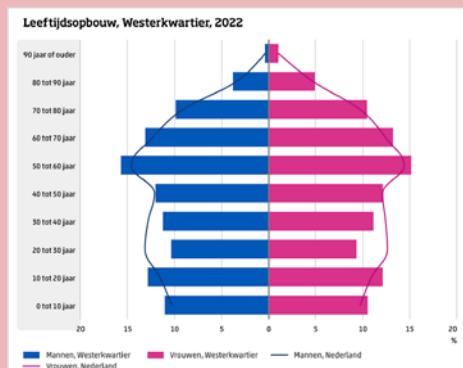
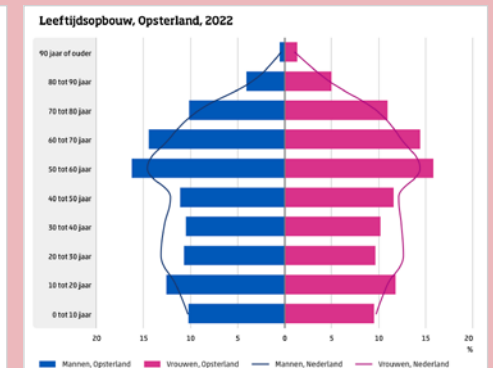
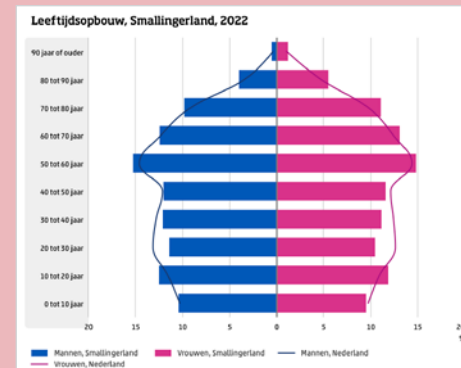
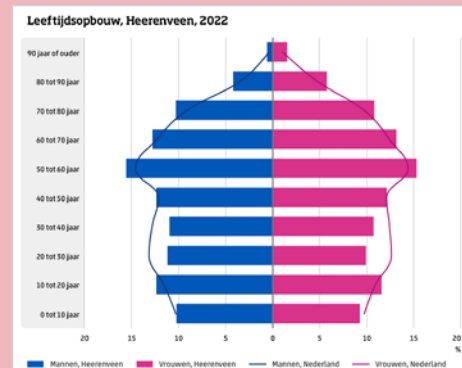
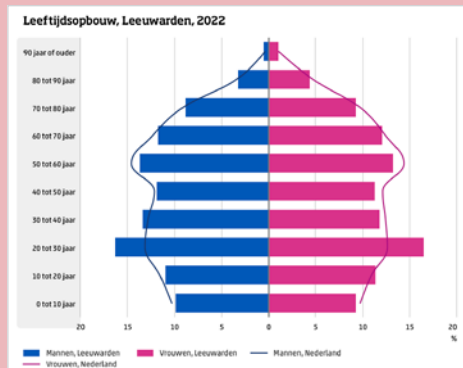
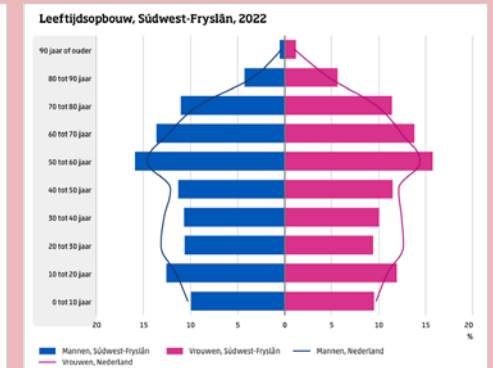
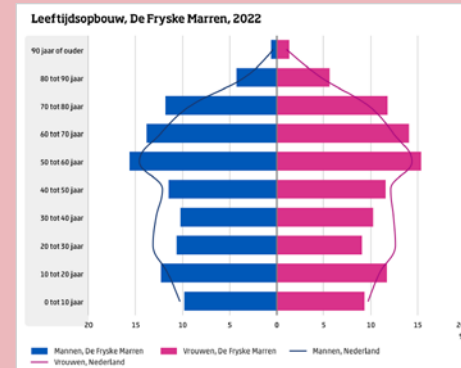
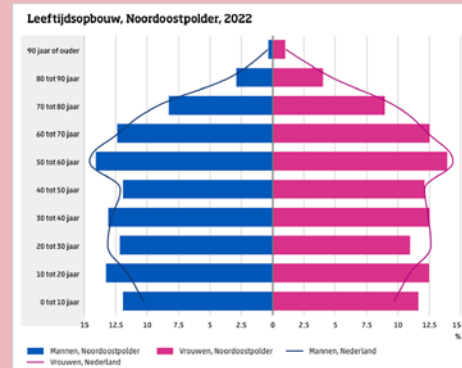
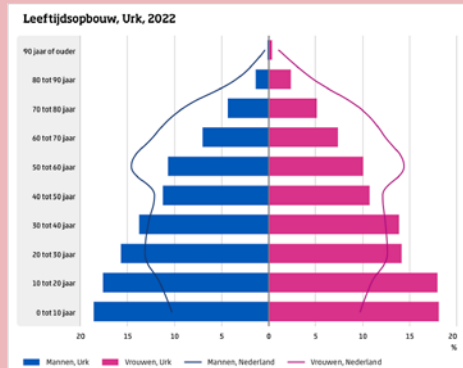
14b. Mantelzorgwoning erbij in de tuin / op het erf.



14d. Gezond ouder worden als unique selling point. Actieradius van (actieve) ouderen wordt de maat van de gemeenschap. Levensstijl faciliteren met veel fysieke activiteit, hechte sociale banden en lokale voedselproductie.



“Dubbele vergrijzing: meer ouderen en die ouderen worden ook nog eens ouder”



Opgave 15

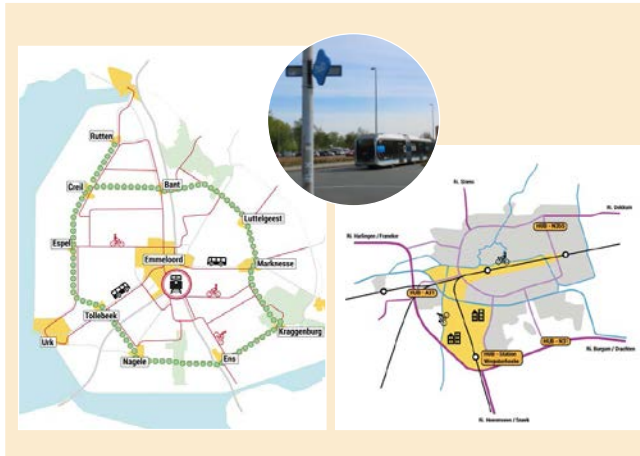
Vervoersarmoede/ basis-bereikbaarheid garanderen

Waarom is dit een opgave?

- Er ontstaat een grote en groeiende sociaaleconomische kloof. Wanneer nieuwe ontwikkelingen vooral plaats vinden in de stad kan er sprake zijn van een rural penalty. Het platteland begint met een achterstand, die verder wordt vergroot door de nieuwe ontwikkelingen. Op de slecht aangetakte plekken dreigt een concentratie van relatief kwetsbare groepen.

Speelveld aan oplossingsrichtingen

15a. OV-/Hubsysteem (naar model Groningen) voor overstap stedelijke en regionale mobiliteit in Leeuwarden, Emmeloord, Drachten en Heerenveen. In combinatie met geflankeerd beleid binnen de kern (bijvoorbeeld betaald parkeren, buitenruimte ingericht voor verblijven).



15c. Parkeerplekken auto (P+R) in het stationsgebied.



15b. Snelfietsroutes en (buurt)bussen naar de stationslocaties (met stopstations in Leek, Lemmer, Joure, Marum)



15d. Onderwijsinstellingen en bedrijven die zelf het vervoer regelen.

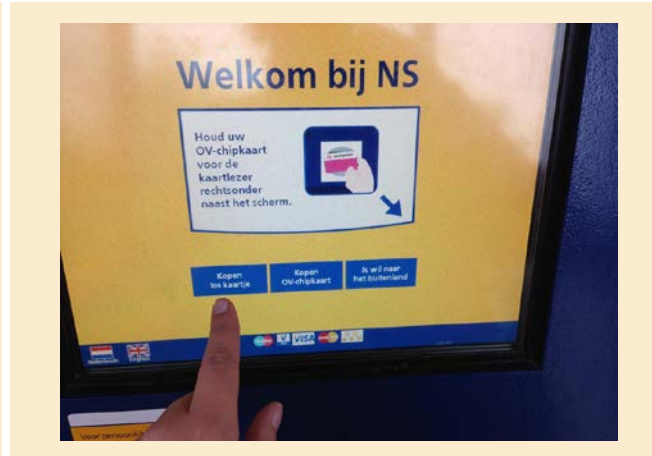


ASML busjes, foto: DCI Media

15e. Digitale bereikbaarheid op orde. Glasvezelproject.



15f. Betaalbaarheid garanderen met doelgroepentickets. Informatie toegankelijk aanbieden.





Hoofdstuk 4

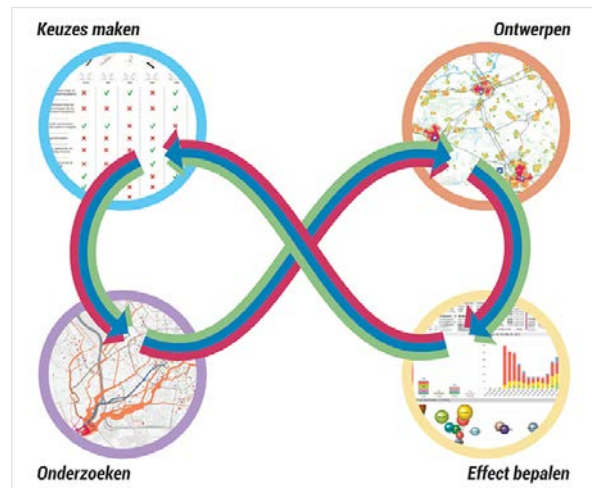
Denkrichtingen

Denkrichtingen

Voor de denkrichtingen maken we gebruik van Ontwerpend Onderzoek, als een middel om uit te vinden welke mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen goed passen bij wat voor soort Lelylijn. Ontwerpend onderzoeken is een ideaal middel om te testen en daarvan te leren. Doel van het ontwerpend onderzoek is om de verschillende opties in beeld te krijgen en goed af te wegen, waarbij we naar de gehele opgave voor economische structuurversterking, woningbouw, duurzame mobiliteit, het landelijk gebied, water en bodem sturend en de vitale dorpskernen kijken.

We gebruiken de denkrichtingen daarbij om de juiste vraagstukken te verkennen en/of onderzoeken. De denkrichtingen uit dit hoofdstuk zijn dus zeker niet bedoeld om een keuze uit te maken. Ze beschrijven de hoeken van het speelveld en zijn bedoeld om ruimtelijke interventies te testen, om er aan te kunnen rekenen en om van te leren. **Uiteindelijk zal een gedragen ontwikkelperspectief goed scorende bouwstenen uit verschillende denkrichtingen bevatten.**

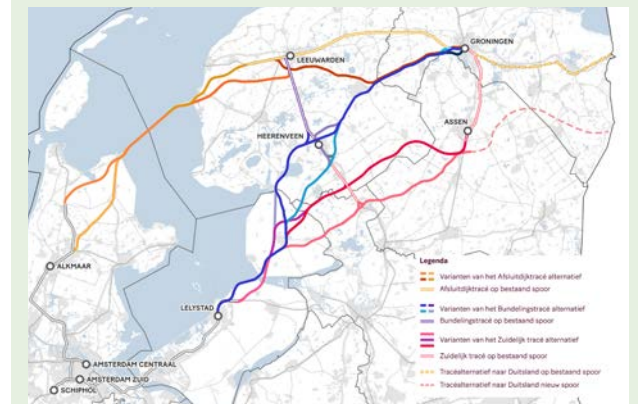
Op basis van de verschillende opties uit de bouwstenenatlas (oplossingsrichtingen uit vorig hoofdstuk) zijn de denkrichtingen samengesteld, waarbij alle bouwstenen ten minsten onderdeel zijn van 1 denkrichting. Zoals hierboven beschreven



gebruiken we de denkrichtingen voor het onderzoek en kiezen er niet tussen. Het is dus belangrijk dat ieders denkbeelden een plek hebben, zodat de perspectieven daadwerkelijk het hele speelveld beschrijven. In de denkrichtingenstudie komen we er achter welke bouwstenen goed passen bij welk concept voor de Lelylijn.

Per denkrichting kiezen we voor een samenhangend pakket aan bouwstenen, een Lelylijn-tracé en een dienstregelingsvariant. Dit helpt bij het doordenken van de bouwstenen en het ruimtelijk doorvertalen ervan. Maar er zijn ook andere combinaties mogelijk. **Een Lelylijn-tracé / dienstregelingsvariant is dus niet per se gebonden aan een bepaalde denkrichting.**

Verschiede tracés en de varianten hierop zijn onderdeel van gesprek in het parallel lopende Bereikbaarheidsonderzoek. In dat onderzoek worden ook nog andere tracévarianten onderzocht (en getoetst) dan in voorliggend rapport worden gepresenteerd.



(0) Lelylijn in een ...

Referentiescenario



Om lessen te kunnen leren uit - en te kunnen rekenen aan het ontwerpend onderzoek zetten we de 4 denkrichtingen af tegen twee referentiescenario's:

1. Een **(A) autonoom groeiscenario zonder Lelylijn** met 66.000 woningen en 62.000 banen tot 2050 tov huidige situatie (op basis van WLO Hoog, provinciale prognoses en afspraken uit de woondeals);
2. Een **(B) scenario waarin er wel een Lelylijn komt maar waarin we geen nieuwe structurerende ruimtelijke keuzes maken.** Voor dit scenario gaan we uit van huidig beleid, de aantallen baseren we op de onderzoeken van Companen (wonen) en Bureau Buiten (economie) (komt tot 2050 in totaal neer op 97.000 woningen en 87.500 banen tov huidige situatie).

In de 4 denkrichtingen zien we het autonome scenario zonder Lelylijn als minimum voor de groeiontwikkeling per kern (we respecteren dus in elke denkrichting de autonome groei en de woondeal-afspraken). Wanneer in een denkrichting de benodigde woningbouwaantallen hoger uitvallen dan in het tweede scenario dan hoort daar altijd een complementaire strategie op banengroei bij.

Grip op de aantallen. Woningmarkt.

Kader "Impact aanleg Lelylijn op de woningmarkt" (Companen, dec 2023)

Groeiverwachting van circa 65.000-100.000 woningen tot 2050

- Het onderzoek van Companen focust zich op 8 gemeenten: Leeuwarden, Groningen, Westerkwartier, Smallingerland, Heerenveen, Fryske Marren, Noordoostpolder en Lelystad.
- In totaal ligt er (inclusief Lelylijn) tot 2050 een **groeiverwachting van afgerond 85.000 tot 100.000 woningen**. Hoe is dit aantal opgebouwd?
 - STAP 1. WLO (2015) gaat uit van 45.500 woningen erbij tot 2050 vanaf 2023;
 - STAP 2. Uitgaande van de provinciale en gemeentelijke prognoses komt hier bovenop een extra opgave van 17.500 woningen (zonder Lelylijn, maakt totaal: 63.000);
 - STAP 3. Als bovenstaande prognose in lijn wordt gebracht met de woondeal afspraken komen hier nog eens 3.500 woningen extra bij (maakt totaal: 66.000);
 - STAP 4. Als gevolg van de komst van de Lelylijn ontstaat er volgens het onderzoek van Companen een **extra groeivraag die ligt tussen de 20.000 en 30.000 woningen** (maakt in totaal: 87.000-97.000).
- Huidige situatie
 - Leeuwarden: 64.500 woningen
 - Groningen: 138.500 woningen
 - Westerkwartier: 26.900 woningen
 - Smallingerland: 25.200 woningen
 - Heerenveen: 23.300 woningen
 - Fryske Marren: 22.400 woningen
 - Noordoostpolder: 19.900 woningen
 - Urk: 6.600 woningen
 - Lelystad: 35.800 woningen
- Voor de **(A) referentie zonder Lelylijn** respecteren we de afspraken uit de woondeals (tot 2030). We gaan daarnaast uit van WLO en de provinciale en gemeentelijke prognoses (tot 2050):
 - Leeuwarden: 7.300 woningen (+11%)
 - Groningen: 32.000 woningen (+23%)
 - Westerkwartier: 2.200 woningen (+8%)
 - Smallingerland: -200 woningen (-1%)
 - Heerenveen: 2.000 woningen (+9%)
 - Fryske Marren: 400 woningen (+2%)
 - Noordoostpolder: 4.300 woningen (+22%)
 - Lelystad: 18.500 woningen (+52%)
- Voor het **(B) referentiescenario met Lelylijn en zonder verandering in ruimtelijke keuzes** gaan we aan de hoge kant van de bandbreedte van Companen zitten. De woningverdeling (tot 2050) is dan als volgt:
 - Leeuwarden: 13.000 woningen (+20%)
 - Groningen: 45.000 woningen (+32%)
 - Westerkwartier: 3.400 woningen (+13%)
 - Smallingerland: 1.600 woningen (+6%)
 - Heerenveen: 4.300 woningen (+18%)
 - Fryske Marren: 1.500 woningen (+7%)
 - Noordoostpolder: 6.600 woningen (+33%)
 - Lelystad: 22.000 woningen (+61%)

Grip op de aantallen. **Economie.**

Kader "Economische Effecten Lelylijn" (Bureau Buiten, dec 2023)

Groeiverwachting van 60.000-90.000 banen tot 2050

- Het onderzoek van Bureau Buiten focust zich op 9 gemeenten: Leeuwarden, Groningen, Westerkwartier, Smallingerland, Heerenveen, Fryske Marren, Noordoostpolder, Urk en Lelystad.
- In totaal ligt er (inclusief Lelylijn) tot 2050 een **groeiverwachting van afgerond 80.000 tot 90.000 banen**. Hoe is dit aantal opgebouwd?
 - STAP 1. WLO Hoog gaat in de periode 2022-2050 uit van een totale groei (zonder Lelylijn) van 62.000 banen (de eerste 34.000 voorzien in de periode tot 2035).
 - STAP 2. Bureau Buiten schat de **extra banengroei als gevolg van de Lelylijn** in **tussen de 18.000 banen (laag scenario) en 25.000 banen (hoog scenario)**.
 - STAP 3. De door Companen berekende extra **woningbouwvraag kan daarbovenop nog eens voor 5.000-7.000 extra banen zorgen** (die met name zouden gaan landen in Flevoland en Groningen).
- De extra groei van 18.000 - 32.000 banen laat zich grofweg vertalen naar: 140-200 hectare bedrijventerrein en 74.000-101.000 m2 aan nieuw kantooroppervlak.
- Huidige situatie
 - Leeuwarden: 80.300 banen
 - Groningen: 169.800 banen
 - Westerkwartier: 25.300 banen
 - Smallingerland: 31.300 banen
 - Heerenveen: 34.500 banen
 - Fryske Marren: 22.100 banen
 - Noordoostpolder: 27.800 banen
 - Urk: 13.100 banen
 - Lelystad: 39.400 banen
- Voor de **(A) referentie zonder Lelylijn** gaan we uit van WLO Hoog (tot 2050):
 - Leeuwarden: 7.400 banen (+9%)
 - Groningen: 15.600 banen (+9%)
 - Westerkwartier: 2.300 banen (+9%)
 - Smallingerland: 2.800 banen (+9%)
 - Heerenveen: 3.200 banen (+9%)
 - Fryske Marren: 2.000 banen (+9%)
 - Noordoostpolder: 10.100 banen (+36%)
- Urk: 4.700 banen (+36%)
- Lelystad: 14.200 banen (+36%)
- Voor het **(B) referentiescenario met Lelylijn en zonder verandering in ruimtelijke keuzes** gaan we aan de hoge kant van de bandbreedte zitten. De banenverdeling (tot 2050) is dan als volgt:
 - Leeuwarden: 12.700 banen (+16%)
 - Groningen: 26.700 banen (+16%)
 - Westerkwartier: 3.100 banen (+12%)
 - Smallingerland: 4.400 banen (+14%)
 - Heerenveen: 4.900 banen (+14%)
 - Fryske Marren: 2.800 banen (+13%)
 - Noordoostpolder: 11.400 banen (+41%)
 - Urk: 5.200 banen (+40%)
 - Lelystad: 16.300 banen (+41%)

Uitgangspunt. Water en bodem sturend in de denkrichtingen.

Op 25 november 2022 heeft het kabinet besloten water en bodem sturend te laten zijn bij beslissingen over de inrichting van Nederland. Dit betekent een omslag in ons denken en doen. Een stevige opgave, maar met voordelen op de korte en de lange termijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het beter kunnen omgaan met overstromingen en droogte.

Om het principe “water en bodem sturend” concreet te maken in de denkrichtingenstudie zetten we 2 tools in (*die in het kader van de Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040 zijn ontwikkeld en toegepast, in nauwe samenwerking met de Brabantse waterschappen*), namelijk:

- Signaleringskaart voor locatiekeuze
- Ambitieladder voor de inrichting van het verstedelijkt gebied

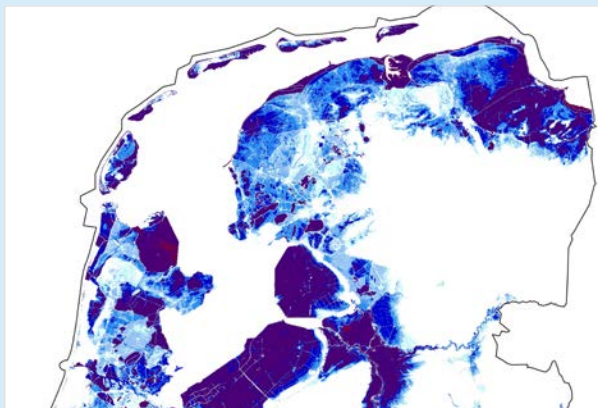
De tools helpen bij het gesprek over locatiekeuze en inrichting. Afhankelijk van de denkrichting geven we de uitkomsten van de tools een andere lading mee. Dit om de randen van het speelveld op te kunnen zoeken. En om het ruimtelijk effect van bodem en water sturend inzichtelijk te maken.



Signaleringskaart. Water en bodem sturend.

INDICATOR 1. Waterveiligheid. Hoe kwetsbaar is een gebied voor overstromingen vanuit beken, rivier en zee?

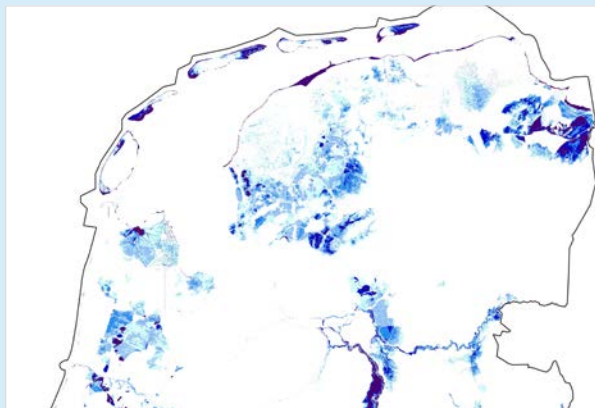
1A. Extreem kleine kans: de kans dat een gebied ongeveer 1 keer in de 100.000 jaar overstroomt



- **Matig kwetsbaar (GROEN)** (<0,5 meter - (forse) wateroverlast en schade maar niet direct levensbedreigend. Lokale maatregelen om overlast te voorkomen/beperken zijn vaak mogelijk)
- **Kwetsbaar (ORANJE)** (0,5-2,0 meter - Forse schade en in potentie levensbedreigend, evacuatie naar 1e verdieping)
- **Zeër kwetsbaar (ORANJE)** (>2,0 meter - Levensbedreigend, evacuatie naar 1e verdieping niet toereikend)

Overstromingsdiepte | Extreem kleine kans
(Bron: Klimaateffectatlas.nl, LIWO/ROR)

1B. Middelgrote kans: de kans dat een gebied ongeveer 1 keer in de 100 jaar overstroomt

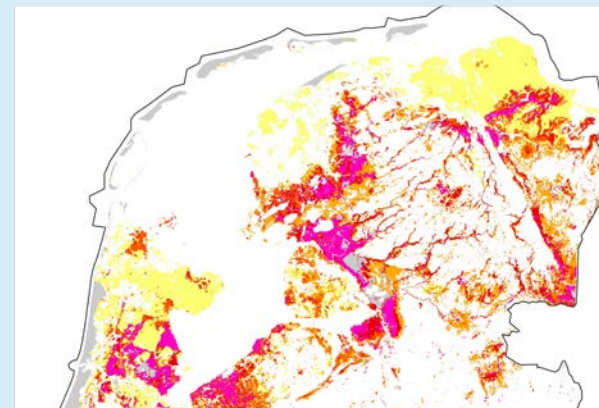


- **Matig kwetsbaar (GROEN)** (<0,5 meter - (forse) wateroverlast en schade maar niet direct levensbedreigend. Lokale maatregelen om overlast te voorkomen/beperken zijn vaak mogelijk)
- **Kwetsbaar (ORANJE)** (0,5-2,0 meter - Forse schade en in potentie levensbedreigend, evacuatie naar 1e verdieping)
- **Zeër kwetsbaar (ROOD)** (>2,0 meter - Levensbedreigend, evacuatie naar 1e verdieping niet toereikend)

Overstromingsdiepte | Middelgrote kans
(Bron: Klimaateffectatlas.nl, LIWO/ROR)

INDICATOR 2. Bodemdaling. Is er kans op schade aan wegen, huizen, bruggen, riolering, kabels en leidingen?

2. Bodemdaling: met kans op toenemende overstromingsrisico's en schade.

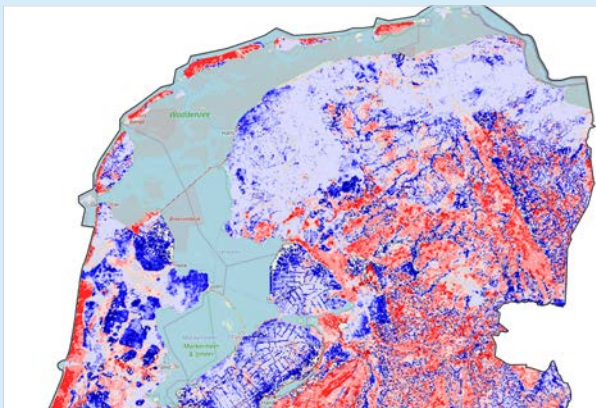


- **Beperkt (GROEN)** (3-10cm)
- **Matig (GROEN)** (10-20cm)
- **Vrij sterk (ORANJE)** (20-40cm)
- **Sterk (ORANJE)** (40-60cm)
- **Zeër sterk (ROOD)** (>60cm)

Bodemdaling Scenario Hoog | 2020-2100
(Bron: Klimaateffectatlas.nl, Deltares, TNO en WENR)

INDICATOR 3. Wateroverlast. Is er sprake van kwel en komt de grondwaterstand dicht aan het maaiveld?

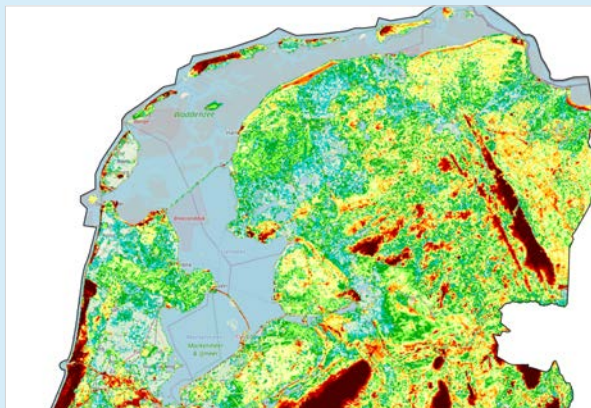
3A. Grondwateroverlast: zijn gebieden ook zonder kostbare aanpassingen geschikt te maken?



- **Zeer geschikt (GROEN)** (Infiltratie / wegzijgingsgebied)
- **Matig geschikt (GROEN)** (Intermediair gebied)
- **Minder geschikt (ORANJE)** (Kwelgebied)

LHM4.1 Gemiddelde Kwel-Inzijging 2011-2018
(NHI.nu dataportaal)

3B. Grondwaterstand: leent het gebied zich voor een voldoende drooglegging/bouwpeil?



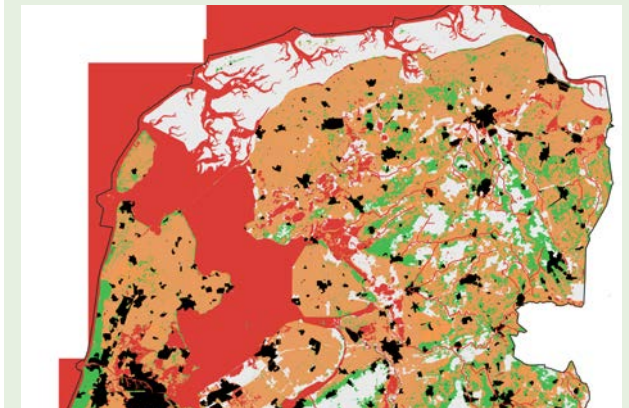
- **Zeer geschikt (GROEN)** (>140 cm onder maaiveld - geschikt)
- **Matig geschikt (GROEN)** (100-140 cm onder maaiveld – in de toekomst mogelijk te nat voor bebouwing)
- **Minder geschikt (ORANJE)** (<100cm onder maaiveld – in huidige situatie al te nat voor bebouwing)

LHM4.1 GHG 2011-2018 (NHI.nu dataportaal)

SIGNALERINGSKAART.

Optelsom van de voorgaande 3 indicatoren.

Signaalwerking: waar heb je bij bouwen de wind mee en waar heb je de wind tegen?



- Vanuit watersysteem niet geschikt
- Vanuit watersysteem beperkt geschikt
- Vanuit watersysteem geschikt
- Beschermd natuurgebied (ter oriëntatie)
- Bestaand verstedelijkt gebied (ter oriëntatie)

Deze signaleringskaart signaleert of je het watersysteem bij ontwikkelingen mee of tegen hebt. In de verschillende denkrichtingen kan de waardering van de kleuren variëren, maar achter rood of oranje schuilt altijd een winstwaarschuwing. Hier kan het % uitgeefbaar / de GREX onder druk komen te staan als gevolg van de lokale wateropgave.

Ambitieladder. Inrichting verstedelijkt gebied.

De ambitie vanuit Water en Bodem Sturend is om regenwater in het eigen gebied vast te houden: dus geen afwenteling van een effect van binnen naar buiten het verstedelijkt gebied en niet afwentelen van realisatiekosten voor de korte termijn naar hogere beheer en adaptatiekosten op middellange termijn. Daarbij gaat het niet alleen maar om wateroverlast voorkomen, maar zeker ook om infiltratie van water ter aanvulling van het grondwater. De laatste droge jaren hebben laten zien hoe belangrijk dat is. Feit is dat de

inrichting van het bestaand stedelijk gebied één van de hoofdoorzaken voor de huidige druk op het grondwater is. Binnenstedelijk en binnendorps ligt er daarom urgentie om een groen-blauwe opgave te realiseren. Ook in het kader van een positieve bijdrage aan gezondheid, aantrekkelijke leefmilieus en het tegengaan van hittestress.

Om de ruimtelijke opgave inzichtelijk te maken stellen we onderstaande ambitieladder voor (*de beschreven maatregelen zijn ter illustratie om*

gevoel te krijgen voor orde van grootte en zijn berekend op basis van een aantal casestudies).

Aan de verschillende denkrichtingen worden verschillende ambitieniveaus gekoppeld. Minimale streefwaarde voor een buurt is >20% groen/blauw en <70% verharding. Dat komt voor groen opgezette naoorlogse wijken neer op 0-5% vergroenen en betekent voor versteende bedrijventerreinen en centrumgebieden (in stad en dorp) minimaal circa 15-20% extra groen en blauw.

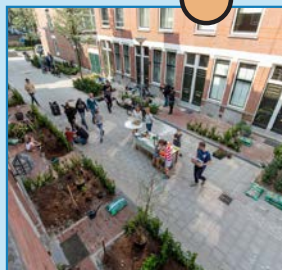
Ambitie 0



- groen/blauw

Denk aan: Ruimte voor groen en blauw neemt af als gevolg van nieuwe ontwikkelingen.

Ambitie 1



+ 0-5% groen/blauw

Denk aan: Vergroening en verblauwing van individuele straten, gebouwen en tuinen (hier en daar tegels eruit en groen erin).

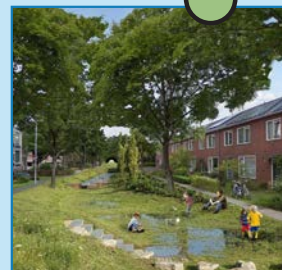
Ambitie 2



+ 5-15% groen/blauw

Denk aan: In hele buurt minimaal een vijfde van alle straatverharding vergroenen (nieuwe bomen, watervertragende groenstroken, waterdoorlatende verharding, geveltuinen en groene hagen).

Ambitie 3



+ 15-30% groen/blauw

Denk aan: In hele buurt transformatie naar groen-blauwe leefstraten en verspreid over de buurt individuele vergroening van tuin en gebouw (groene gevels en daken, waterdaken, waterpleinen, geveltuinen, waterlopen, groenstroken en wadi's).

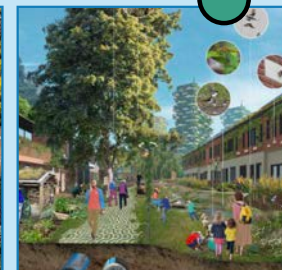
Ambitie 4



+ 30-70% groen/blauw

Denk aan: In hele buurt alle daken vergroenen, inclusief een deel van de gevels en een vijfde van het straatprofiel.

Ambitie 5



+ >70% groen/blauw

Denk aan: Stad te gast in de natuur. 'Horizontale stadsdelen' komen ten goede aan groen en blauw. Verticaal ruimte voor groene gevels.



Differentiatie. Woonmilieus.

Ter inspiratie. Op veel plekken in noordelijk Nederland zijn woningdichtheden tot 20 woningen per hectare momenteel de standaard. In Heerenveen, Drachten, Sneek en Emmeloord komen we dichtheden tot 30 woningen per hectare tegen. In de centra van Lelystad, Urk en Sneek komen we dichtheden tot 50-60 woningen per hectare tegen. In Leeuwarden en Groningen liggen de woningdichtheden hoger, daar komen dichtheden tot boven de 100 woningen per hectare voor. In de verschillende denkrichtingen wordt er gevarieerd in dichtheden. Onderstaand ter illustratie een beeld bij de getallen.



Landelijk (<5 woningen per hectare)



Dorps (circa 5-10 woningen per hectare)



Suburbaan (circa 20-30 woningen per hectare)



Semi-stedelijk (circa 40 woningen per hectare)



Stedelijk (circa 60-80 woningen per hectare)



Hoogstedelijk (>100 woningen per hectare)

Differentiatie. Werkmilieus.

Ter inspiratie. In heel Nederland zijn in de afgelopen decennia nieuwe (gemengde) werkmilieus ontstaan, denk aan: DRU Industriepark (Ulfst), Havenkwartier (Deventer), Noorderhaven (Zutphen), Wagenwerkplaats (Amersfoort), Strijp S, High Tech Campus, Brainport Industries Campus, Campinaterrein (Eindhoven), Zwitsal Terrein (Apeldoorn), Stationsgebied (Tilburg), RDM campus (Rotterdam), Binckhorst (Den Haag), Honigcomplex (Nijmegen), Merwedekanaalzone, Science Park (Utrecht), NDSM, Westergasfabriek, Zuidas (Amsterdam), Bio Science Park (Leiden).



Extensief bedrijventerrein (0-10 banen per hectare)

Traditioneel bedrijventerrein (20 banen per hectare)

Thema-/ Kenniscampus (40-60 banen per hectare)



Stedelijke broedplaats (50-80 banen per hectare)

Stedelijk centrummilieu (80-120 banen per hectare)

Hoogstedelijk milieu (>120 banen per hectare)

Denkrichtingen. Hoeken van het speelveld.

We onderzoeken vier verschillende denkrichtingen. Niet met als doel om er uiteindelijk één te kiezen, wel om de hoeken van het speelveld inzichtelijk te maken en om daarvan te leren.

Uitgangspunten

Een aantal uitgangspunten zijn voor alle denkrichtingen gelijk: we zetten in op (1) het versterken van de DNA/identiteit van noordelijk Nederland; (2) Water en Bodem zijn sturend; (3) er wordt een oplossing geformuleerd voor alle opgaven; (4) de autonome groei en afspraken uit de woondeals worden gerespecteerd.

De 15 opgaven uit hoofdstuk 3 hebben we in de denkrichtingen samengevat tot 6 hoofdopgaven: Economische structuurversterking, Woningbouw, Duurzaam mobiliteitssysteem, Landelijk gebied, Water en bodem sturend, Vitale dorpskernen.

Hoeken van het speelveld

De hoeken van het speelveld zijn opgebouwd langs een assenkruis. Op de horizontale as zetten we twee typische ruimtelijke ordeningsconcepten tegenover elkaar, namelijk 'concentreren' van ontwikkelingen versus het 'spreiden' van ontwikkelingen. Op de verticale as variëren we in de positionering van noordelijk Nederland ten opzichte van de rest van de wereld. We zetten 'lokaal versterken' tegenover 'netwerk versterken'. In 'lokaal versterken' staat de eigen streek, identiteit,

taal en cultuur centraal. Deze richting past goed bij de Cittaslow gedachte (*letterlijk de Langzame stad, een internationaal keurmerk voor plekken die op het gebied van landschap, streekproducten, gastvrijheid, cultuurhistorie en behoud van identiteit goed scoren*). In 'netwerk versterken' zien we noordelijk Nederland veel meer als onderdeel van het Nationaal Stedelijk Netwerk. Deze richting past goed bij de Global city gedachte waarbij steden worden gezien als gespecialiseerde knooppunten in een mondiaal economisch systeem.

Methode om ontwerpend te onderzoeken

De denkrichtingen stellen we op om te doordenken wat de mogelijke effecten en consequenties zijn van verschillende ruimtelijke keuzes en Lelylijn-concepten. Per denkrichting werken we illustratief een aantal casussen uit om gevoel te krijgen voor de orde van grootte ontwikkelmogelijkheden / laadpotentie per stationsgebied.

In de denkrichting 'Dertig minuten gemeenschap' verkennen we onder andere wat er voor nodig is om banen en voorzieningen te behouden in de directe nabijheid van de woonplaats. Kan een Lelylijn een positieve bijdrage leveren aan de kleinere kernen en wat is het effect van een spreidingsmodel op de mobiliteitsvraag?

In de denkrichting 'Vitaal Ecoland' verkennen we onder andere het thema Water en Bodem Sturend.

Wat is het ruimtelijke effect van klimaatverandering op bestaande woon- en werkmilieus? En kan en Lelylijn hoogwaardig worden ingepast in een landschap van wereldklasse?

In de denkrichting 'Stedelijk Netwerk' verkennen we onder andere wat er orde van grootte aan programma nodig is om in Heerenveen, Drachten en Emmeloord te komen tot een stedelijk interactiemilieu. En hoe de verschillende stedelijke kernen van noordelijk Nederland beter van elkaars nabijheid en kwaliteit kunnen profiteren. Wat doet een schaa sprong naar meer stedelijkheid voor de mobiliteitsvraag?

In de denkrichting 'Internationale topregio' verkennen we onder andere de kansrijkheid van een internationale verbinding naar Bremen en Hamburg. Hoeveel groei kunnen Groningen en Leeuwarden aan zonder aan kwaliteit in te boeten? Is er voldoende agglomeratie- en innovatiekracht om mee te kunnen met economische powerhouses als de Randstad, Metropoolregio Hamburg, Bremen en de Sontregio (*Kopenhagen en Malmö*)?

Lokaal versterken



Spreaden

Concentreren



Netwerk versterken

De bouwstenen/oplossingsrichtingen. Hoeken van het speelveld

	Dertig minuten gemeenschap	Vitaal ecoland	Stedelijk netwerk	Internationale topregio
 Economische structuurversterking	 - Centrumdorpen specialiseren zich economisch en huisvesten een lokaal gewortelde wereldspeler. Koplopers MKB hebben een eigen campus. - Lokale functiemenging op dorpsniveau: 30% van de economie in de linten.	 - Accepteren van woon-werk onbalans. Specialiseren als rustige, ruime en ontspannen woon- en recreatieregio nabij grootstedelijke drukte van de Randstad. - Een met de stad en trein verweven toeristische economie met specialisatie in (water) sport, wandelen, (race)fietsen en streekproducten.	 - Uitgaande van borrowed size (lenen van de kracht van de burens). Elke stad een campus in de spoorzone. Met onderwijs en innovatieclusters. - Nieuwe innovatieve broedplaatsen voor behoud van start-ups en lokaal talent. - Nieuwe ruimtevrage bedrijven en circulaire hubs concentreren rond knopen energie, haven, weg, (goederen)spoor.	 De stad Groningen maakt een forse schaal- en kwaliteitssprong en gaat zich profileren in internationale context, ze wordt selectiever en faciliteert alleen functies die om hoogstedelijke nabijheid en internationale verbondenheid vragen. Leeuwarden wordt stedelijker.
 Woningbouw	- Bouwen naar lokale aard en schaal. - Uitbreiden (wonen en werken / een straatje erbij) mag. - Nieuwe samenwoonvormen en doorstroomopties ouderen in de eigen buurt. Sociale woningbouw in het dorp.	- Landschap wint ruimte terug op stad en dorp. De groenblauwe opgave is een ontwikkeldoel op zichzelf en vraagt om het transformeren van bestaande buurten. "Auto eruit, groen erin". 'No net land take' (geen uitleglocaties meer).	- Met name concentreren binnen 2km lopen en fietsen van de stedelijke spoorzones van Lelystad, Emmeloord, Heerenveen, Drachten, Leeuwarden en Groningen. - Meer stedelijkheid en nabijheid en creëren van ontmoetings- en interactiemilieus.	Vergroten contrast mozaïek. Hoogstedelijk in Groningen. Stedelijk in Leeuwarden. Buiten de grote steden prettig, landschappelijk en ontspannen wonen.
 Duurzaam mobiliteitssysteem	- Vier keer per uur een sprinter. - Additioneel komt er een fijnmazig netwerk van flexibel OV, BRT-bussen en snelfietsroutes richting de slecht op het netwerk aangetakte kernen. - Mensen vinden binnen 30 minuten reizen alles wat ze nodig hebben. - De centrumkern biedt toegang tot de wereld. Op het station is ruimte voor P+R.	- Twee keer een intercity en twee keer een sprinter. - Natuur en water zijn sturend. Dit perspectief gaat (om aantasting van natuur te beperken) uit van strakke bundeling van de Lelylijn (met de snelweg) en van compacte boogstralen (ten koste van snelheid). - Wonen nabij OV-knooppunten met nabijheid op trein- en fietsafstand.	Twee keer per uur een intercity en twee keer per uur een sprinter voor 'voorstadstations'. Hubs of P+R rondom stedelijke centra en spoorzones om die plekken autovrij in te kunnen richten voor verblijven en interactie.	- Twee keer per uur een Intercity Direct tussen Amsterdam Zuid, Groningen en Bremen/Hamburg. En tussen Amsterdam Zuid en Leeuwarden. Aanvullend twee keer per uur een intercity. - Lopen+fiets+OV dominant in de stad. Q-link (P+R) systeem uitbreiden rondom Groningen (en beperkt ook in Leeuwarden).

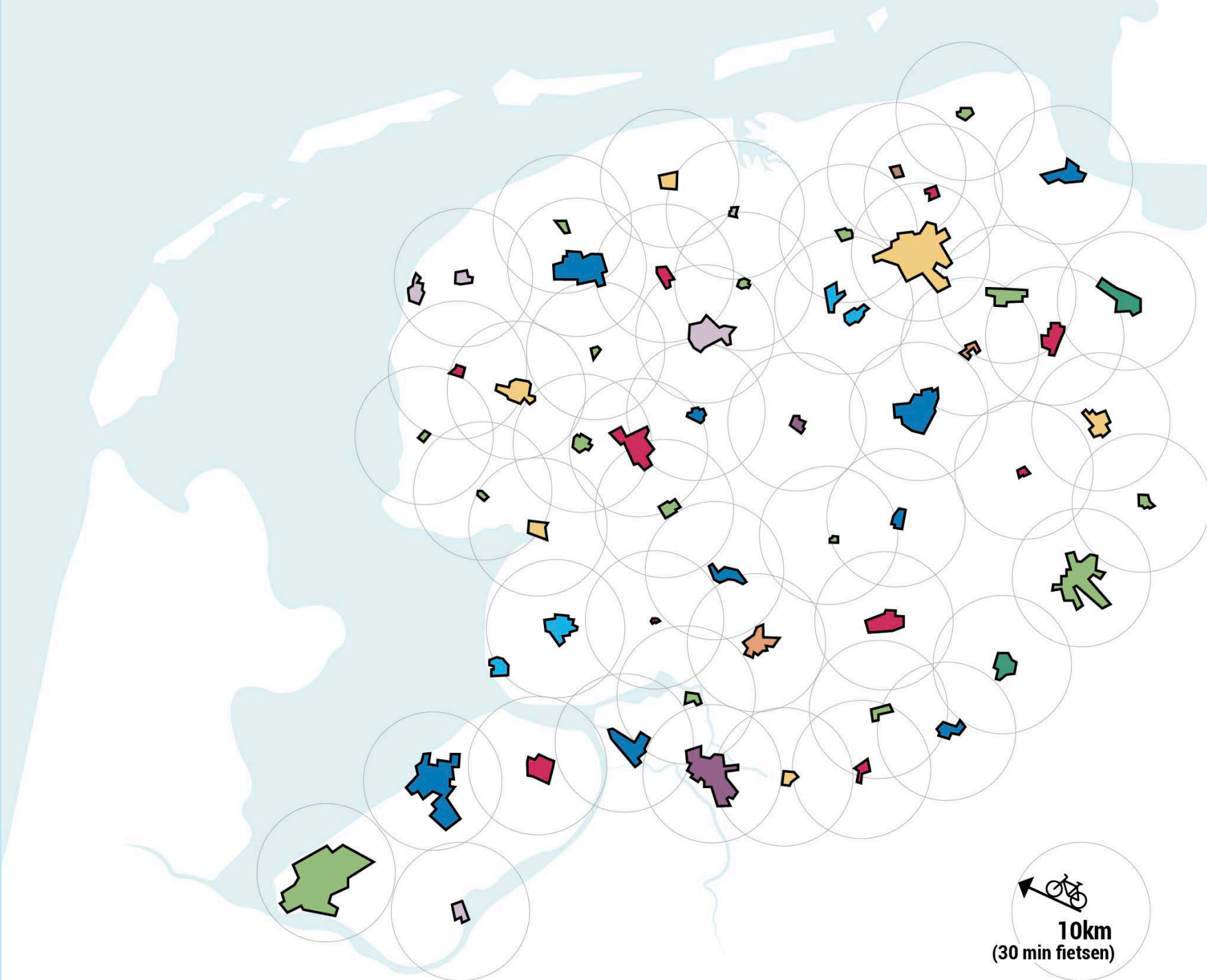
	Dertig minuten gemeenschap	Vitaal ecoland	Stedelijk netwerk	Internationale topregio
 Landelijk gebied	 • Landbouw en veeteelt blijven belangrijke dragers van het landelijke gebied. • Benutten van oogstpotentie landelijk gebied voor lokaal MKB (grondstoffen voor circulaire economie). • Toeristisch gebiedsprofiel vanuit lokale identiteit en specialisatie.	 • Lelylijn als 'ontginningsas' voor ruilverkaveling "nieuwe natuur". Het landelijk gebied als proef- en experimenteertuin voor natuurlijke / biologische landbouwproducten met een eerlijke prijs. De stedeling fungeert als procumer. Er is ruimte voor lokale voedselproductie. • Uitgaande van de lagenbenadering. Teelt volgt waterpeil.	 • Landschap van wereldklasse in contramal stedelijk systeem. Het runnen van gezonde agrarische bedrijven gaat hier samen met het verhogen van biodiversiteit en recreatieve waarden in het boerenland (streekproducten worden vermarkt in de stad en er ontstaan weidevogel en boerenfietsroutes).	 • Het landelijk gebied moet toegankelijker, bekender en waardevoller worden voor de stedelijke inwoners van Groningen en Leeuwarden.
 Water en bodem stuernd	• In principe geen uitleglocaties op plekken die vanuit het watersysteem ongeschikt zijn. Uitzonderingspositie aan oostkant van Lemmer om plaatswaarde te creëren rondom station. • Hogere vergroeningsambitie bij inrichting.	• Geen nieuwe ontwikkelingen (uitleglocaties wonen en werken) op plekken die niet of beperkt geschikt zijn vanuit het watersysteem. • De groenblauwe structuren van steden, dorpen en buurten zijn een ontwikkeldoel op zichzelf. • Maximale vergroeningsambitie bij inrichting.	• Geen nieuwe ontwikkelingen (uitleglocaties wonen en werken) op plekken die vanuit het watersysteem ongeschikt zijn. Op beperkt geschikte plekken is ontwikkeling mogelijk wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan het waterbergend vermogen van het gebied. • Minimale vergroeningsambitie bij inrichting.	• Geen nieuwe ontwikkelingen (uitleglocaties wonen en werken) op plekken die vanuit het watersysteem ongeschikt zijn. Op beperkt geschikte plekken is ontwikkeling mogelijk wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan het waterbergend vermogen van het gebied. • Minimale vergroeningsambitie bij inrichting.
 Vitale dorpskernen	• Autonome centrumdorpen met juiste schaal voor voorzieningendraagvlak (10.000 woningen nodig voor supermarkt en bibliotheek). • Voor kleinere kernen zijn er rondreizende voorzieningen (zoals bijvoorbeeld een zorgbus).	• De dorpen specialiseren zich in rust, ruimte, ontspanning en natuur van wereldklasse. • Waterrecreatie en nieuwe natuurgebieden bieden aanknopingspunten voor specialisatie, ontwikkeling en voorzieningenaanbod.	• Omdat grote en middelgrote steden excelleren in stedelijke milieus worden de groene en ontspannen dorpse woonmilieus meer complementair in plaats van concurrerend. • Platteland profiteert van groei banen en voorzieningen nabij. Autonome dorpen worden woondorpen.	• Autonome dorpen worden woondorpen met hoge landschappelijke inbedding en ontmoetingsplek. De supermarkt, bibliotheek, huisarts, etc. krijgen een plek op de overstaphubs tussen stad en platteland.

(Denkrichting 1) Lelylijn in een ...

Dertig minuten gemeenschap



In deze denkrichting staan lokale gemeenschappen centraal. Mienskip en Noaberschap zijn de centrale kernwaarden. Mensen kennen elkaar, voelen zich onderling verbonden en zijn trots op de hechte sociale banden, de buurt, de wijk, de cultuur, de taal en het landschap. Samen dragen ze zorg voor hun nabije omgeving. Kleinschaligheid en lokale functiemenging zijn de norm. Mensen vinden binnen 30 minuten reizen alles wat ze nodig hebben. De voorzieningenkernen hebben hun eigen economische specialisatie en huisvesten een lokaal gewortelde wereldspeler (denk bijvoorbeeld aan de Health Campus en Photonis in Roden, Paques in Balk, het Lucht- en ruimtevaartcentrum in Marknesse, Steril Group in Kloostertille, Zuidberg in Ens, Douwe Egberts en Comecer in Joure, Hytrans Systems in Lemmer en ZiuZ in Gorredijk). Er is lokale functiemenging met economie aan huis en nabijheid van wonen, werk, natuur, recreatie, energie en voorzieningen. Dit maakt dat elke voorzieningenkern ook zijn eigen treinstation heeft.



Lelylijn-Concept

De bouwstenen behorende bij deze denkrichting:

OPGAVE. Economische structuurversterking

(vergroten beroepsbevolking, behoud jongeren, woon-werkbalans, ruimtevraag grootschalige bedrijvigheid en circulaire economie)

- Centrumdorpen specialiseren zich economisch en huisvesten een lokaal gewortelde wereldspeler. Koplopers MKB hebben eigen campus. Ze trekken onderwijs naar zich toe. En regelen zelf vervoer met busjes. Koplopers MKB zijn ook de lokale hubs /spil in het circulaire systeem ("Dorpsfabriek"). Ze trekken de lokale oogstpotentie en reststromen naar zich toe.
- Lokale functiemenging op dorpsniveau: 30% van de economie in de linten (economie aan huis en in vrijkomende agrarische bebouwing).
- Specialisatie in verzorgende economie, agrifood (o.a. machinebouw en eiwittransitie) en mariem (o.a. jachtbouw).

OPGAVE. Woningbouw *(mede in relatie tot vergrijzing, diversifiëring en verduurzaming)*

- Sociale cohesie is het uitgangspunt. We zetten in op nieuwe samenwoonvormen. Ouderen kunnen doorstromen in eigen buurt. Mantelzorgwoningen erbij in de tuin/op het erf.
- Bouwen naar lokale aard en schaal. Kiezen en



specialiseren. Uitbreiden (wonen en werken / een straatje erbij) mag. Ook in het centrumdorp komen betaalbare ruimten voor start-ups en sociale woningbouw.

OPGAVE. Duurzaam mobiliteitssysteem *(mede in relatie tot aantakking van het platteland)*

- Mensen vinden binnen 30 minuten reizen alles wat ze nodig hebben.
- We gaan uit van een sprinter die 4x per uur stopt op alle stations (incl. Urk, Lemmer, Joure, Akkrum, Grou-Jirnsom en Leek). Additioneel komt er een fijnmazig netwerk van flexibel OV, BRT-bussen en snelfietsroutes richting de slecht op het netwerk aangetakte kernen Balk, Bolsward, Burgum en Oosterwolde.
- De centrumkern biedt toegang tot de wereld. Op het station is ruimte voor P+R.



OPGAVE. Landelijk gebied (klimaatopgave, landbouwtransitie, toerisme en recreatie)

- Landbouw en veeteelt blijven belangrijke dragers van het landelijk gebied.
- Benutten van oogstpotentie landelijk gebied voor lokaal MKB (grondstoffen voor circulaire economie)
- Toeristisch gebiedsprofiel vanuit lokale identiteit en specialisatie.

OPGAVE. Water en bodem sturend

- Geen nieuwe ontwikkelingen (uitleglocaties wonen en werken) op plekken die rood kleuren in de signaleringskaart. Op oranje plekken is ontwikkeling mogelijk wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan het waterbergend vermogen van het gebied. Uitzonderingspositie aan oostkant Lemmer (rode plek op de kaart) om plaatswaarde te creëren rondom station.
- Ambitieniveau 3 of 4 in de ambitieladder.

OPGAVE. Vitale dorpskernen

- Autonome centrumdorpen met juiste schaal voor voorzieningendraagvlak (10.000 inwoners nodig voor supermarkt en bibliotheek). Voor kleinere kernen zijn er rondreizende voorzieningen (zoals bijvoorbeeld een zorgbus).

Indicatief programma

In deze denkrichting is vooral programma nodig om de (nieuwe) stationsomgevingen van Lemmer, Joure, Akkrum, Grou, Leek, Drachten, Heerenveen-Noord en Emmeloord een impuls te geven.

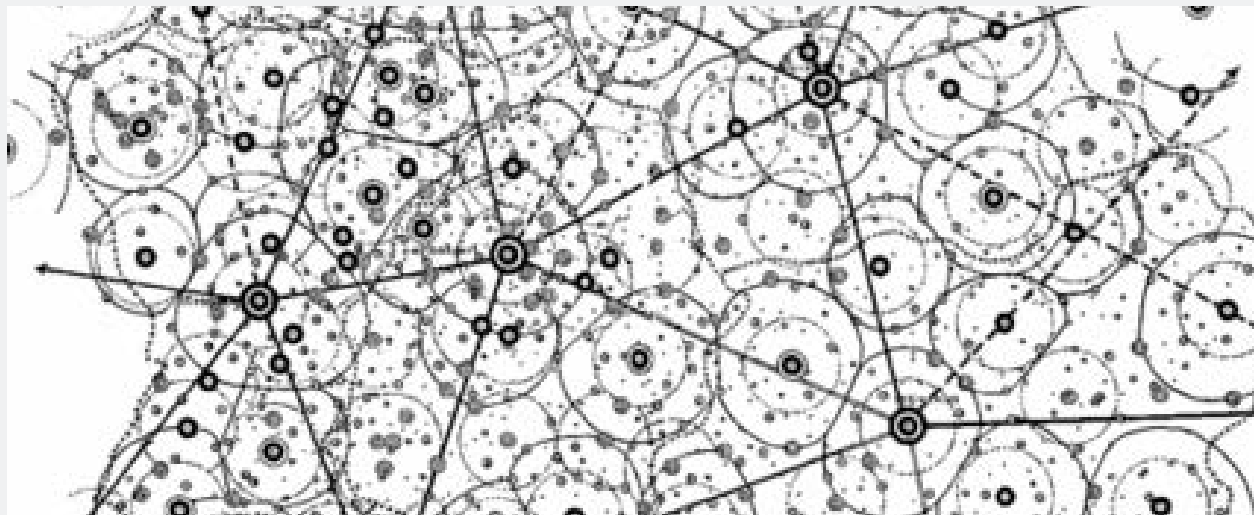
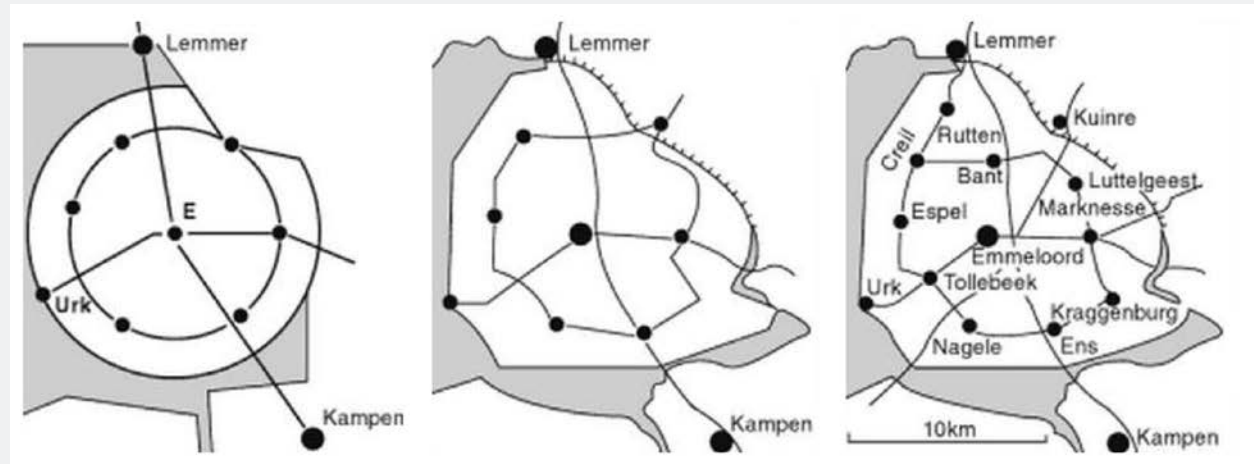
Eerste inschatting is dat we in deze denkrichting voor de 9 Lelylijn-gemeenten uitgaan van orde van grootte 80.000 - 100.000 woningen en 70.000 - 90.000 banen (tot 2050, ten opzichte van de huidige situatie).

Zonder Lelylijn komt de autonome groei voor de 9 gemeenten uit op 66.000 woningen en 62.000 banen. In deze denkrichting zitten we daar respectievelijk 20-50% (woningen) en 10-45% (banen) boven.

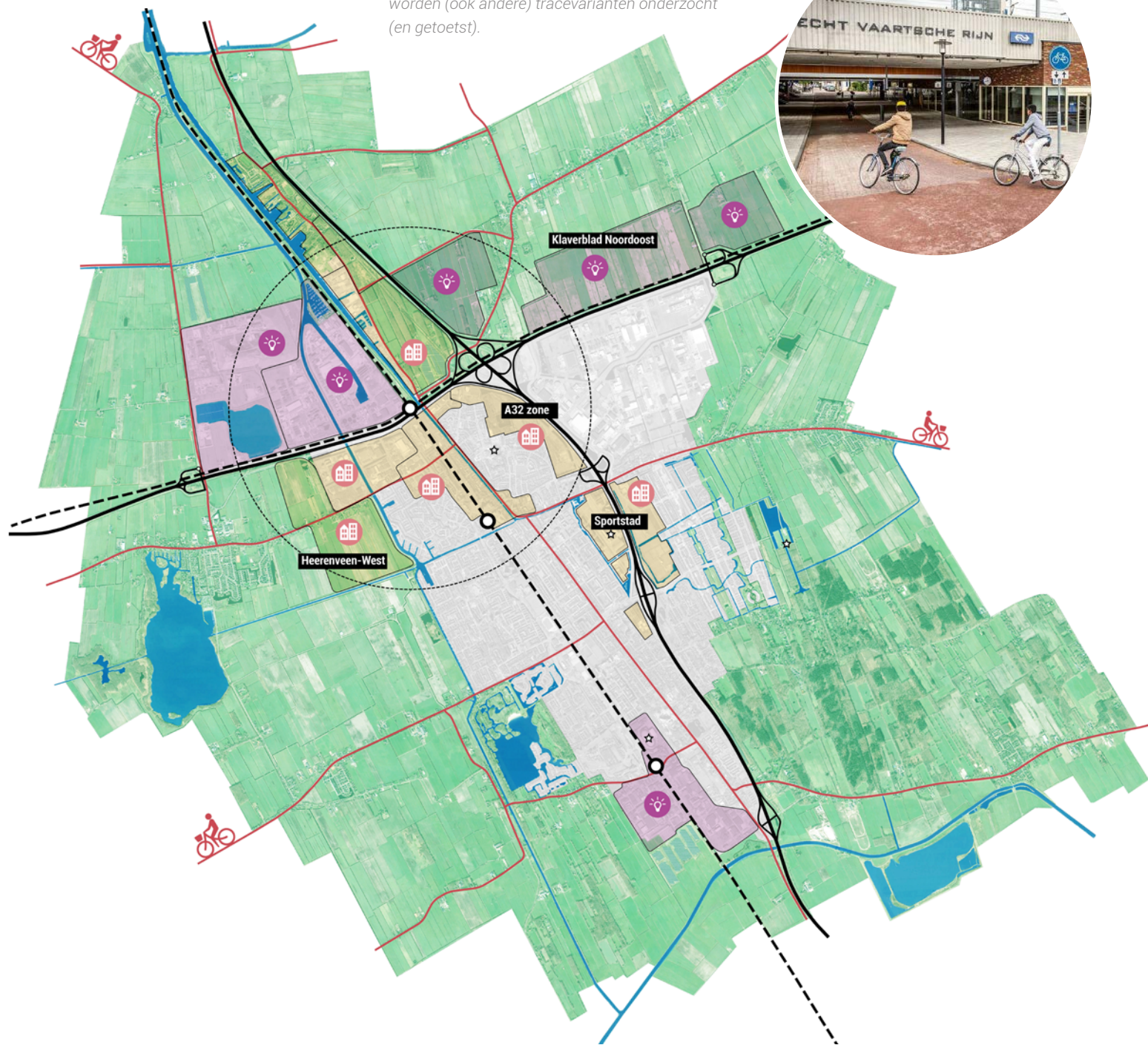
Inspiratie. Dertig minuten gemeenschap

Het concept van de dertig minuten gemeenschap toont gelijkenissen met het inrichtingsprincipe achter de Noordoostpolder. Bij de drooglegging van de Noordoostpolder besloot men om de theorie van de Duitser Walter Christaller in de praktijk te brengen. Christaller was economisch geograaf en ontwikkelde in 1932 de zogeheten centrale-plaatsen-theorie (CPT). Hij had in Zuid-Duitsland regelmaat ontdekt in de grootte van steden, hun onderlinge afstand en hun voorzieningen en vroeg zich af of dit toeval was of dat hier economische overwegingen aan ten grondslag lagen. En als dit laatste zo zou zijn, dan kon er misschien een ideaalmodel ontwikkeld worden, waarbij voorzieningenvraag en aanbod in evenwicht zouden zijn.

Het leidde na de oorlog tot een ruimtelijke inrichting waarbij in de Noordoostpolder Emmeloord de centrumfunctie verwierf met een uitgebreid winkelaanbod, waaromheen op gelijke fietsafstand buurtschappen als Ens, Rutten, Kraggenburg en Tollebeek werden gedrapeerd. De 10 dorpen van de Noordoostpolder zijn, net zoals Urk, voor voorzieningen en OV georiënteerd op Emmeloord.



Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).



Gesprekskaart

Casus Heerenveen

In deze denkrichting gaan we uit van een kruisstation in Heerenveen-Noord. Het station komt te liggen in een gebied waar nu de infrastructuur (Haven, A7, A32) en industrie bepalend zijn. Om van het station een fijne omgeving te maken is hier transformatie nodig. Door functieverandering zou er ruimte kunnen ontstaan voor 5.000 - 15.000 woningen.

Rondom het te ontwikkelen Klaverblad Noordoost is in nevenstaande kaart ruimte gevonden voor nieuw areaal bedrijventerrein.

Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).



Gesprekskaart

Casus Joure

In Joure komt het spoor aan de zuidkant van de bestaande kern. Daar ligt een kans om een eventueel nieuw regionaal ziekenhuis een prominente plek te geven. Tegelijkertijd ligt er een ontwerp vraag hoe de barrière van de A6 op te lossen voor fietsers en voetgangers.

Rondom het spoor kan ruimte worden gevonden voor circa 3.000 - 4.000 woningen, in een gemengd gebied. Aan de noordzijde van de kern ligt ongeveer even zoveel ruimte, maar wel in een gebied wat rood kleurt op de signaleringskaart. In het paars is aanvullend nieuw bedrijventerrein ingetekend.



Foto: Zaans Medisch Centrum



Transferium Dieren
Foto: Wurck



Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).

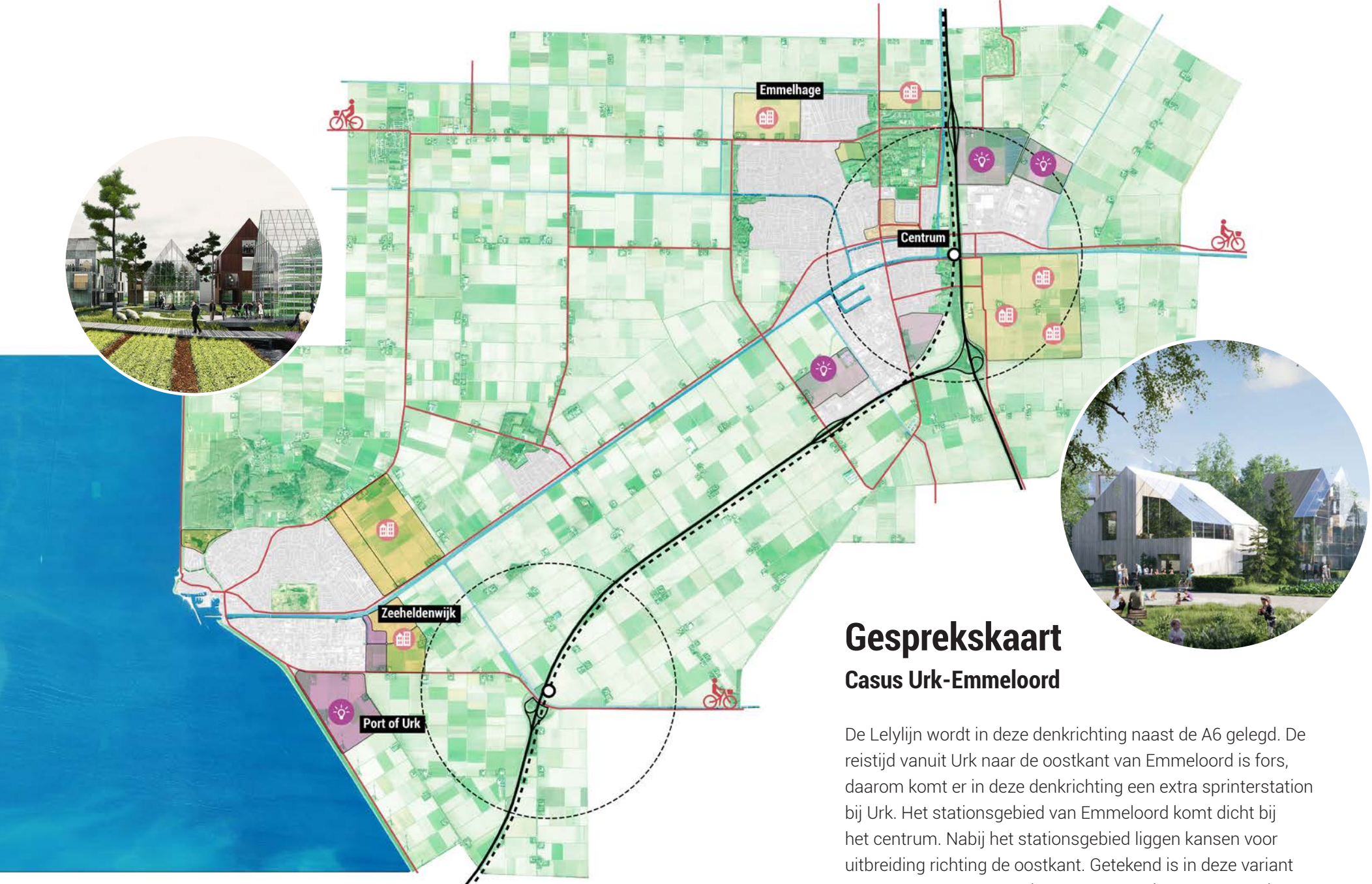


Gesprekskaart

Casus Lemmer

In Lemmer komt de Lelylijn aan de oostkant van de kern. Lemmer heeft een moeizame relatie met het bodem- en watersysteem. Richting noord, oost en west kleurt de signaleringskaart rood. Om van het stationsgebied een aantrekkelijke aankomstplek te maken zijn er toch ontwikkelingen ingetekend (circa 3.000 woningen in een gemengd gebied, gedacht moet worden aan oplossingen zoals drijvend wonen, woningen op palen, etc.). Kans ligt er in het verleggen van de A6 en het meer de ruimte geven aan de Lemster Rien in verbinding met het Tsjûkemar. Door de verlegging wordt ook de verbinding met het centrum van de kern logischer.

Aan de zuidkant (Noordoostpolder) kleurt de signaleringskaart groen en oranje en kan eventueel ruimte worden gevonden voor een nieuw watermilieu aan het IJsselmeer. Dit zou tegelijkertijd kansen bieden voor het verleggen van de N359, inclusief aansluiting op de A6. Vraag is of een dergelijke schaalsprong wenselijk is.

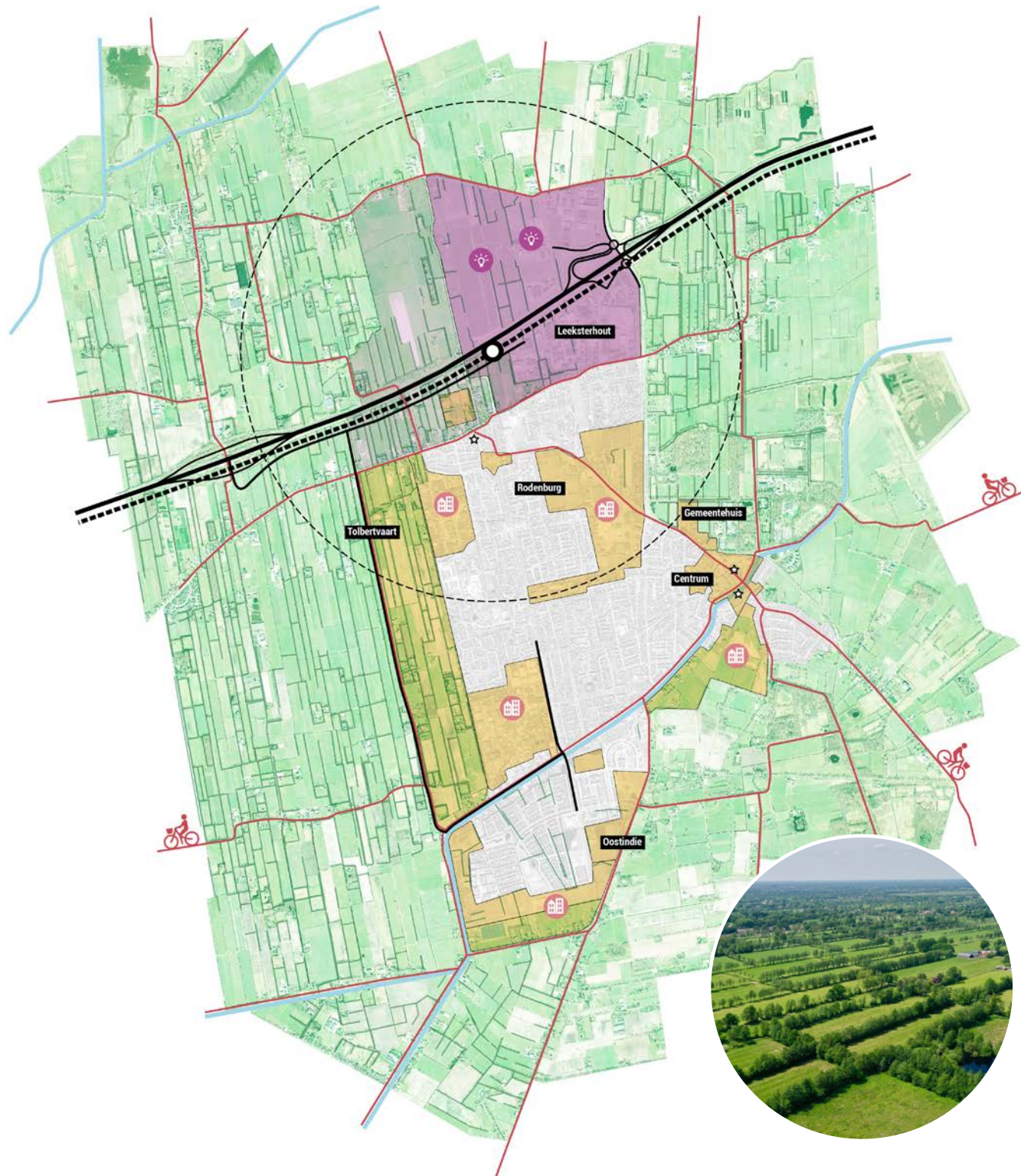


Gesprekskaart

Casus Urk-Emmeloord

De Lelylijn wordt in deze denkrichting naast de A6 gelegd. De reistijd vanuit Urk naar de oostkant van Emmeloord is fors, daarom komt er in deze denkrichting een extra sprinterstation bij Urk. Het stationsgebied van Emmeloord komt dicht bij het centrum. Nabij het stationsgebied liggen kansen voor uitbreiding richting de oostkant. Getekend is in deze variant met 3.000 tot 6.000 woningen, met aan de oost en westkant extra areaal bedrijventerrein. In Urk bieden de uitleglocaties ruimte aan circa 5.000 woningen.

Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).



Gesprekskaart

Casus Leek

Voor Leek-Tolbert is in juni 2023 in samenwerking met de inwoners een dorpswoonplan gemaakt (gemeente Westerkwartier en KAW Architecten). De ontwikkeling van de nieuwste wijk Oostindie (zuidkant) nadert snel zijn voltooiing. Daarnaast zijn er meerdere binnendorpse projecten voltooid of concreet in voorbereiding (o.a. het centrum). In het woonplan zijn daarnaast nieuwe locaties met potentie voor woningbouw benoemd. Kansen worden gezien om bedrijven actief uit te plaatsen (richting de zone aan de A7 of elders), zo ontstaat er binnen de kern meer ruimte voor wonen.

Zoals op nevenstaande kaart te zien is zou vrijwel elke uitbreiding mogelijk ten koste gaan van een bijzonder landschap. Karakteristiek voor het Zuidelijk Westerkwartier is de besloten houtsingelstructuur (de groene lijnen op de kaart).

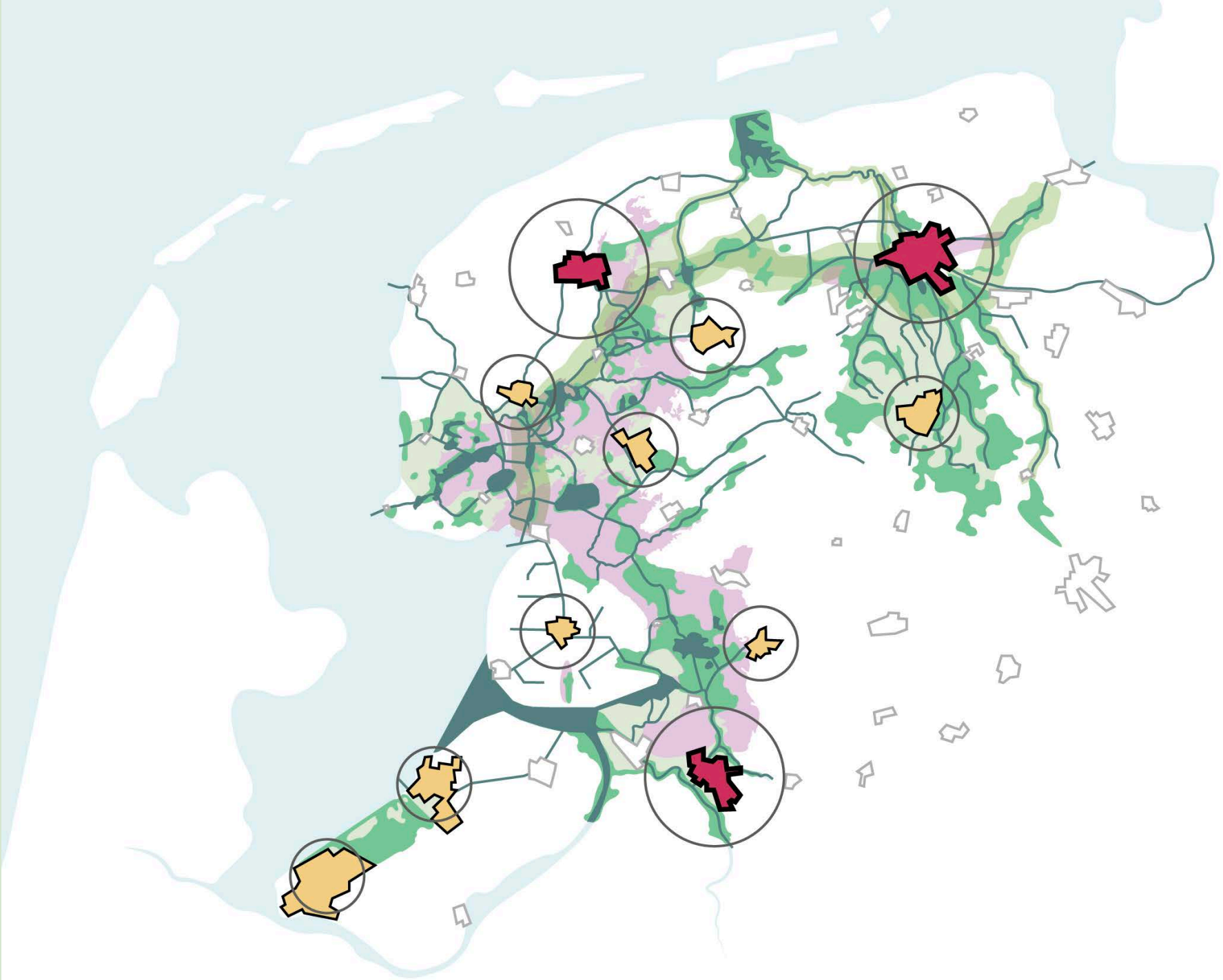
In de kaart is getekend met circa 3.000 - 5.000 woningen en nieuw areaal bedrijventerrein.

Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).

(Denkrichting 2) Lelylijn in een ... **Vitaal ecoland**



In deze denkrichting staan klimaat, bodem en water aan de basis. Mensen zien zichzelf als onderdeel van de natuur. We maken een levensstijl mogelijk met *(lokaal geproduceerde)* gezonde voeding en veel fysieke activiteit *(met de trein als verlengstuk voor wie dagelijks loopt of fietst)*. Mensen leven meetbaar langer. Innovatieclusters en onderwijsinstellingen specialiseren zich rondom het thema gezond oud worden. De recreatieve sector specialiseert zich rondom treingebonden waterrecreatie, wandelen, fietsen, sporten en streekproducten. Het laten toenemen van de biodiversiteit en vergroening zijn collectieve missies. In deze toekomst staat het respecteren van ecologische grenzen bovenaan, ook als dit ten koste gaat van de vrijheid om te consumeren. Noordelijk Nederland wordt een rustige, ruime, ontspannen en vitale woon- en recreatieregio nabij de grootstedelijke drukte van de Randstad, Vlaanderen en het Ruhrgebied. Natuurlijke oplossingen domineren, bijvoorbeeld door water meer ruimte te geven. Verstedelijking wordt geconcentreerd op waterveilige plekken en goed verbonden met OV-knooppunten. Het landschap wint ruimte terug op stad en dorp. Daken, gevels en straten worden groener.



Lelylijn-Concept

De bouwstenen behorende bij deze denkrichting:

OPGAVE. Economische structuurversterking

(vergroten beroepsbevolking, behoud jongeren, woon-werkbalans, ruimtevraag grootschalige bedrijvigheid en circulaire economie)

- Selectief zijn. Alleen groei faciliteren bij meerwaarde. We accepteren een woon-werk onbalans. Specialiseren als rustige, ruime en ontspannen woon- en recreatieregio nabij grootstedelijke drukte van de Randstad.
- Cittaslow. Een met de stad en trein verweven toeristische economie met specialisatie in (water)sport, wandelen, (race)fietsen, streekproducten en verblijfsrecreatie. Inclusief aanverwant zoals bijvoorbeeld ontwikkeling en reparatie van boten en fietsen. Steden zijn de 'poorten naar de natuur' en bieden culturele voorzieningen voor een 'dagje uit'.
- Gezond ouder worden als unique selling point. Levensstijl mogelijk maken met veel fysieke activiteit en gezonde voedselproductie.

OPGAVE. Woningbouw (mede in relatie tot vergrijzing, diversifiëring en verduurzaming)

- Landschap wint ruimte terug op stad en dorp. De groenblauwe opgave is een ontwikkeldoel op zichzelf en vraagt om het transformeren van bestaande buurten. "Auto eruit, groen erin".



- Selectief zijn in het aanboren van nieuwe ruimte: 'No net land take'. Gebouwde voorraad beter benutten en optoppen. Elke straat een paar woningen erbij.
- Wonen nabij OV-knopen en met lopen en fietsen als dragers. Ontwikkelingen landen voornamelijk in de 6 stedelijke kernen.

OPGAVE. Duurzaam mobiliteitssysteem *(mede in relatie tot aantakking van het platteland)*

- Natuur en water zijn sturend. Dit perspectief gaat (om aantasting van natuur te beperken) uit van strakke bundeling van de Lelylijn (met de snelweg) en van compacte boogstralen (ten koste van snelheid).
- Een kruisstation biedt in Heerenveen kansen voor herstel van de lokale groenverbinding met de Friese Meren (en ruimtelijke integratie van de Herensloot).
- Nabijheid op trein- en fietsafstand staat aan de basis voor dit perspectief. Er stopt 2x een Intercity in de grootste kernen. En 2x een sprinter op tussengelegen stations (zoals Lemmer en Joure, mits inpasbaar vanuit het principe Water en Bodem Sturend).

OPGAVE. Landelijk gebied (klimaatopgave, landbouwtransitie, toerisme en recreatie)

- Lelylijn als 'ontginningsas' voor ruilverkaveling

"nieuwe natuur". Het landelijk gebied als proef- en experimenteertuin voor natuurlijke / biologische landbouwproducten. De stedeling fungeert als prosumer. Er is ruimte voor lokale voedselproductie.

- De Lelylijn wordt ingepast met zorg voor cultuurlandschappen en historische lijnen. Ze vormt een panorama op het landschap.
- Uitgaande van de lagenbenadering. Functie volgt peil. Teelt volgt water- en bodemsysteem.

OPGAVE. Water en bodem sturend

- Geen nieuwe ontwikkelingen (uitleglocaties wonen en werken) op plekken die oranje of rood kleuren in de signaleringskaart.
- De groenblauwe structuren van steden, dorpen en buurten zijn een ontwikkeldoel op zichzelf. Nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan het terugbrengen, herstellen of versterken van deze structuren.
- Ambitieniveau 4 of 5 in de ambitieladder.

OPGAVE. Vitale dorpskernen

- De dorpen specialiseren zich in rust, ruimte, ontspanning en natuur van wereldklasse.
- Waterrecreatie en nieuwe natuurgebieden bieden aanknopingspunten voor specialisatie en ontwikkeling.

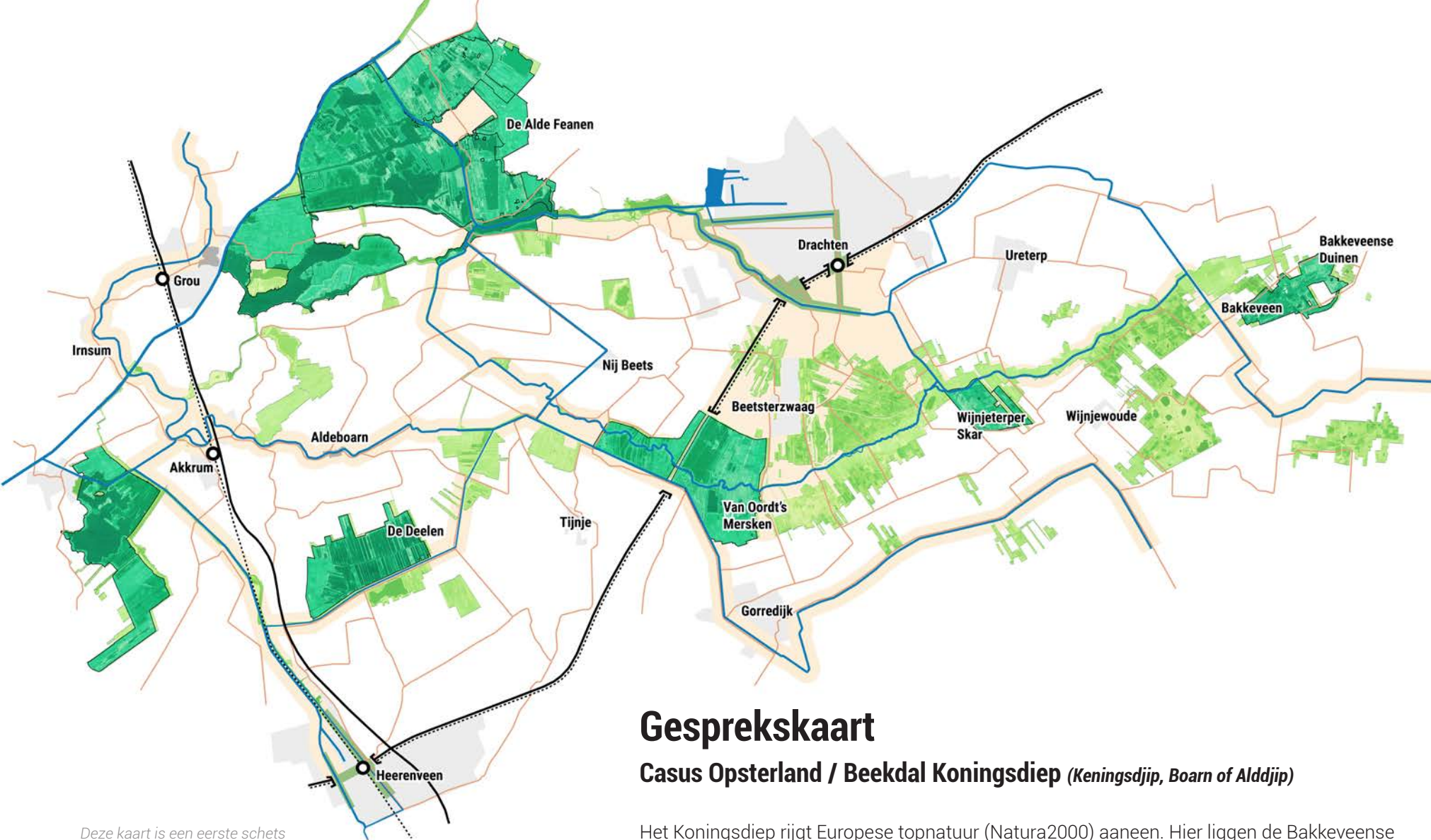
Indicatief programma

In deze denkrichting is vooral programma nodig om de binnendorpse en binnenstedelijke groenblauw-opgave aan te pakken. Dit vraagt om herstructurering, transformatie en om meer nabijheid om wandelen, fietsen en OV-gebruik aantrekkelijker te maken.

Meeste programma zal in deze denkrichting landen in Groningen, Leeuwarden, Lelystad, Drachten, Heerenveen-Noord en Emmeloord.

Eerste inschatting is dat we in deze denkrichting voor de 9 Lelylijn-gemeenten uitgaan van orde van grootte 80.000 - 100.000 woningen en 65.000 - 90.000 banen (tot 2050, ten opzichte van de huidige situatie).

Zonder Lelylijn komt de autonome groei voor de 9 gemeenten uit op 66.000 woningen en 62.000 banen. In deze denkrichting zitten we daar respectievelijk 20-50% (woningen) en 5-45% (banen) boven.



Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).

Gesprekskaart

Casus Opsterland / Beekdal Koningsdiep (Keningsdjip, Boarn of Alddjip)

Het Koningsdiep rijgt Europese topnatuur (Natura2000) aaneen. Hier liggen de Bakkeveense Duinen, Wijnjeterper Schar en Van Oordt's Mersken. In de jaren zestig is de loop van de beek aangepast en het gebied rondom het Alddjip geoptimaliseerd voor agrarisch gebruik. Nu krijgen water en natuur juist weer meer de ruimte. Dat biedt een enorme kwaliteitsimpuls en extra recreatiemogelijkheden voor inwoners van omliggende kernen en steden zoals Beetsterzwaag, Gorredijk, Bakkeveen, Drachten en Heerenveen. In deze denkrichting wordt het Koningsdiep nog meer dan nu een verbinder van natuur, water en recreatie. Waar de A7 en de Lelylijn dit gebied kruisen komt die in een tunnel te liggen. Drachten-Zuid wordt net zoals Heerenveen, Grou en Akkrum een toeristische hub waar vanuit je met de deelfiets snel in de natuur staat.

Vergroening bestaande buurten

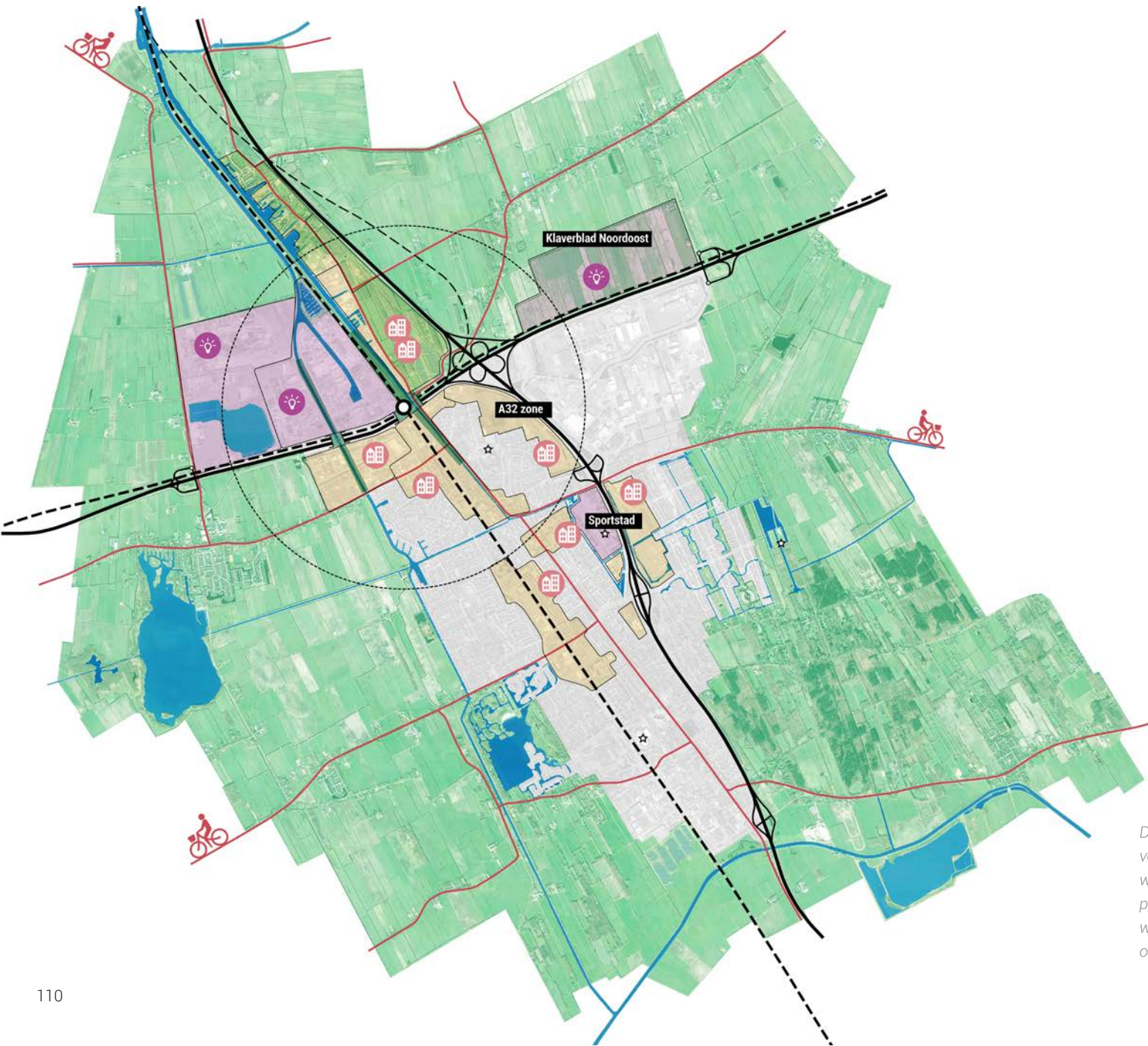
Rondom het Koningsdiep liggen veel kernen met woningvoorraad uit de jaren '50 tot en met '80. In deze buurten ligt een grote opgave voor verduurzaming. In deze denkrichting kiezen we voor ambitieniveau 4 of 5 op de ambitieladder. Dat betekent fors vergroenen en verblauwen en een mobiliteitstransitie om dat qua ruimtebeslag voor elkaar te krijgen. Nieuwe buitenruimte kwaliteit kan een aanleiding zijn voor het diversifiëren en verrijken van de bestaande voorraad (inclusief o.a. optoppen, transformeren en sloop-nieuwbouw).



Gesprekskaart

Casus Heerenveen

In deze denkrichting gaan we uit van een kruisstation in Heerenveen-Noord. Het station komt te liggen in een gebied waar nu de infrastructuur (Haven, A7, A32) en industrie bepalend zijn. Kansen liggen er in het verbinden van de Heeresloot met het station. Zo ontstaat er een poort naar landschap met boot- en fietsverhuur in de directe nabijheid van het station. Door functieverandering zou hier- en rondom de Heeresloot ruimte kunnen ontstaan voor 5.000 - 10.000 woningen.



Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).





Emsland Rad Express

In deze denkrichting omarmen we het Cittaslow concept. We zetten in op een met de stad en trein verweven toeristische economie met specialisatie in (water)sport, wandelen, (race)fietsen, streekproducten en verblijfsrecreatie. Inclusief aanverwant zoals bijvoorbeeld ontwikkeling en reparatie van boten en fietsen. Steden zijn de 'poorten naar de natuur' en bieden culturele voorzieningen voor een 'dagje uit'.

Een mooi voorbeeld voor succesvol specialiseren zien we net voorbij de grens in het Duitse Emsland. In 1980 kwamen hier nog geen 200.000 toeristen per jaar, in 2011 meer dan 2 miljoen. Die groei was te danken aan de ontwikkeling van een sterk regioproduct, inclusief sturing op de totale reisbelevens. Er is voor 1.100 kilometer aan ruiterspaden aangelegd, met op veel boerderijen de optie tot een slaapplek voor ruiter en paard. Ook is er geïnvesteerd in goed bewegwijzerde fietspaden, welke zeer in trek zijn bij (oudere) fietstoeristen op zoek naar rust en ruimte. Voor langere afstanden is de Emsland rad express geïntroduceerd, waardoor fietsen meekunnen met de bus. Zelfs de lokale industrie is een toeristisch product geworden. Bij wereldspeler Meyer Werft kunnen bezoekers bijvoorbeeld met eigen ogen zien hoe schepen worden gebouwd.

Gesprekskaart

Casus Drachten

In Drachten komt het station aan de zuidkant van de kern te liggen. In deze denkrichting zijn zowel de A7 als de nieuwe Lelylijn in een tunnelbak geplaatst bij kruising met landschappelijke lijnen.

Kansen zijn er om Drachten beter te verbinden met het Friese Merengebied. Door een waterfront te creëren aan het Nije Kanaal en de Drachtstervaart. Het karakteristieke gebouw van metaalconstructiebedrijf SMST wordt prominent ingezet als eyecatcher. In een gemengd stedelijk gebied kunnen transformatie- en inbreidingskansen gevonden worden voor 5.000 - 10.000 woningen en een vergelijkbaar aantal banen.

In Drachten-Zuid wordt extra programma benut om tot een aantrekkelijk landschapspark te komen op de tunnelbak. Dit wordt in deze denkrichting de poort richting het beekdallandschap Koningsdiep en de landschappelijke kwaliteit in Opsterland.

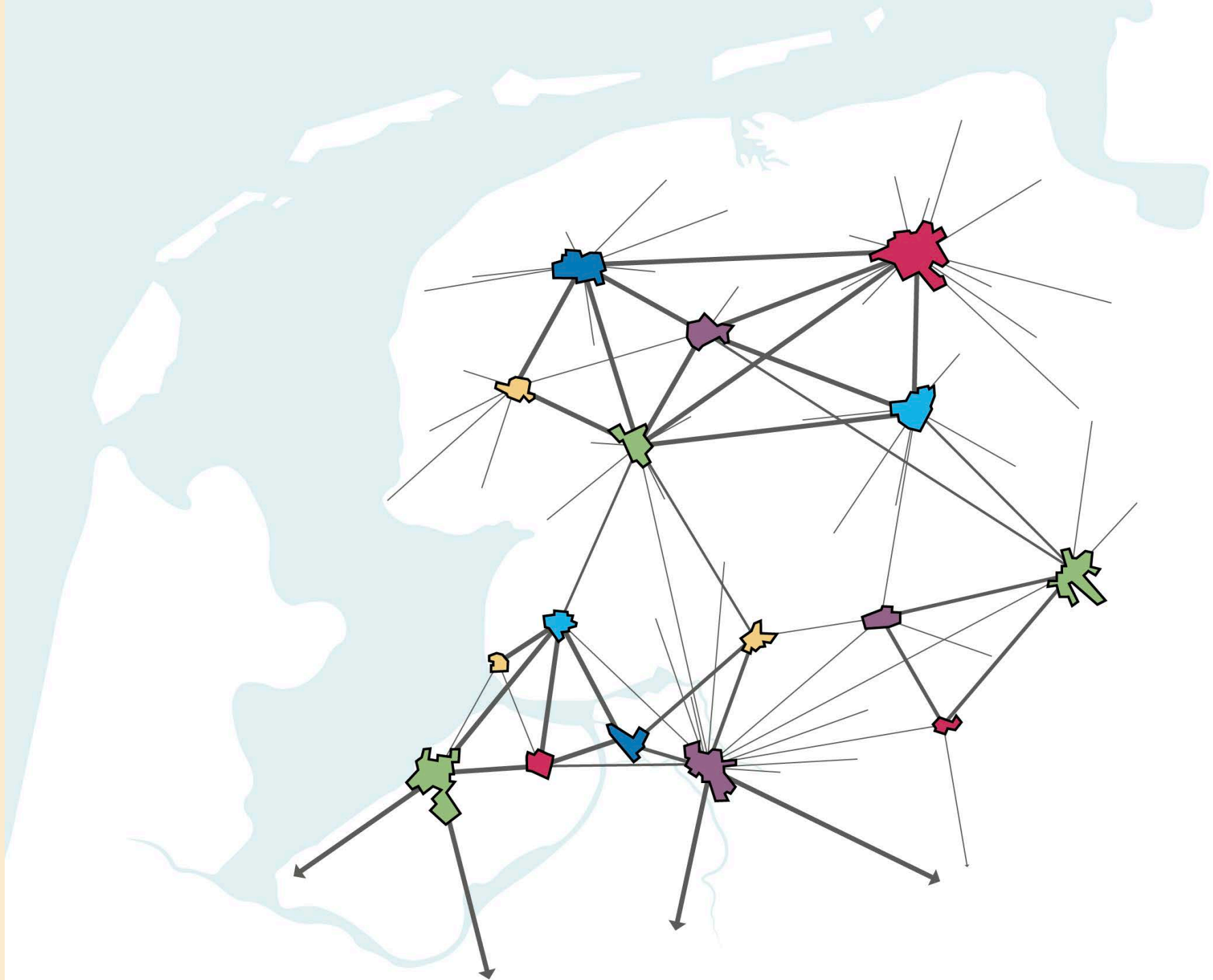


Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).

(Denkrichting 3) Lelylijn in een ... Stedelijk netwerk



In deze denkrichting maximaliseren we de agglomeratiekracht door te kiezen voor 'borrowed size'. We versterken het regionale ecosysteem maximaal door van elkaars nabijheid aan inwoners, banen en voorzieningen te profiteren en door meerwaardegericht te selecteren en te specialiseren. We zorgen ervoor dat jongeren in noordelijk Nederland willen blijven. Er komen innovatieve broedplaatsen voor lokale start-ups en talent. Aan het spoor ontstaan nieuwe stedelijke innovatieclusters en campussen in Groningen (Healthy Ageing, Sustainable Society, Energie, Chemie, Life sciences en big data), Leeuwarden (Delta Areas and Resources, Water, Food and Dairy), Lelystad (Agrifood, luchtvaart en circulair bouwen), Emmeloord/Urk (innovatieve landbouw, maritiem, visserij, MITC), Heerenveen (circulair, zuivel, logistiek en sport), Drachten (de HTSM Brainportregio van het noorden) en Leek (maakindustrie). Economische vernieuwing vindt plaats door kruisbestuiving tussen deze verschillende regionale clusters en het onderwijs. De treinverbinding tussen deze regionale clusters vormt de linking pin. Lelystad wordt een stepping stone tussen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het noorden. Heerenveen, Drachten en Emmeloord worden stedelijker. In de contramal van het stedelijk systeem (Sneek, Leeuwarden, Drachten en Heerenveen) wordt ingezet op een landschap van wereldklasse.



Lelylijn-Concept

De bouwstenen behorende bij deze denkrichting:

OPGAVE. Economische structuurversterking

(vergroten beroepsbevolking, behoud jongeren, woon-werkbalans, ruimtevraag grootschalige bedrijvigheid en circulaire economie)

- Uitgaande van borrowed size (lenen van de kracht van de burens). Voortbouwen op lokale DNA en specialisatie. Elke stad een campus in de spoorzone. Met onderwijs en innovatieclusters. In de spoorzone ook ruimte voor start-ups en huisvesting jongeren en nieuwe stedelijke toeristische voorzieningen, onderwijs en cultuur.
- Nieuwe innovatieve broedplaatsen voor behoud van start-ups en lokaal talent.
- Nieuwe ruimtevraag bedrijven en circulaire hubs concentreren rond knopen energie, haven, weg, (goederen)spoor. Meervoudig ruimtegebruik. Andere monofunctionele bedrijventerreinen in de stad transformeren naar gemengd stedelijk. Platteland levert grondstoffen circulaire economie. "Eiwitboeren op bedrijventerreinen"?

OPGAVE. Woningbouw *(mede in relatie tot vergrijzing, diversifiëring en verduurzaming)*

- Met name concentreren binnen 2km lopen en fietsen van de stedelijke spoorzones.



- Meer stedelijkheid en nabijheid en creëren van ontmoetings- en interactiemilieus. Inbreiden, verdichten, transformeren. Elke straat een paar woningen erbij.

OPGAVE. Duurzaam mobiliteitssysteem (mede in relatie tot aantakking van het platteland)

- Hubs rondom stedelijke centra en spoorzones om die plekken autovrij in te kunnen richten voor verblijven en interactie. Daarbuiten auto dominant.
- We gaan uit van een intercity die 2x per uur stopt in de stedelijke kernen plus een sprinter die daarnaast 2x per uur stopt op 'voorstadstations' (voor regionale overstap auto->trein) in Leek, Suikerzijde en Werpsterhoeke.
- In Drachten, Heerenveen en Emmeloord komt er buiten de spoorzone een P+R voor de stad-regio overstap. De spoorzone zelf kan daardoor autovrij.
- De Lelylijn komt Heerenveen aan de zuidkant binnen, zodat gestopt kan worden in het centrum.

OPGAVE. Landelijk gebied (klimaatopgave, landbouwtransitie, toerisme en recreatie)

- Landschap van wereldklasse in contramal stedelijk systeem. Het runnen van gezonde

agrarische bedrijven gaat hier samen met het verhogen van biodiversiteit en recreatieve waarden in het boerenland (streekproducten worden vermarkt in de stad en er ontstaan weidevogel en boerenfietsroutes).

OPGAVE. Water en bodem sturend

- Geen nieuwe ontwikkelingen (uitleglocaties wonen en werken) op plekken die rood kleuren in de signaleringskaart. Op oranje plekken is ontwikkeling mogelijk wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan het waterbergend vermogen van het gebied.
- Ambitieniveau 2 of 3 in de ambitieladder.

OPGAVE. Vitale dorpskernen

- Omdat grote en middelgrote steden excelleren in stedelijke milieus worden de groene en ontspannen dorpse woonmilieus meer complementair in plaats van concurrerend.
- Platteland profiteert van groei banen en voorzieningen nabij. Autonome dorpen worden woondorpen. Bereikbaarheid via auto, snelfietsroute en OV.

Indicatief programma

In deze denkrichting is vooral programma nodig om een schaa sprong te realiseren in direct invloedsgebied van de (nieuwe) stationsgebieden van Drachten, Heerenveen, Emmeloord, Lelystad en Leeuwarden.

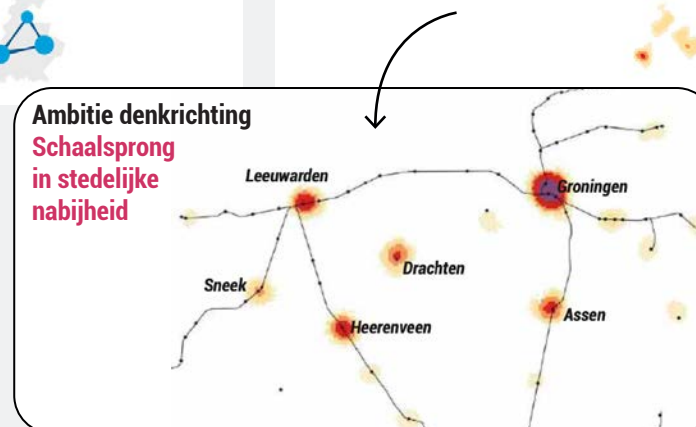
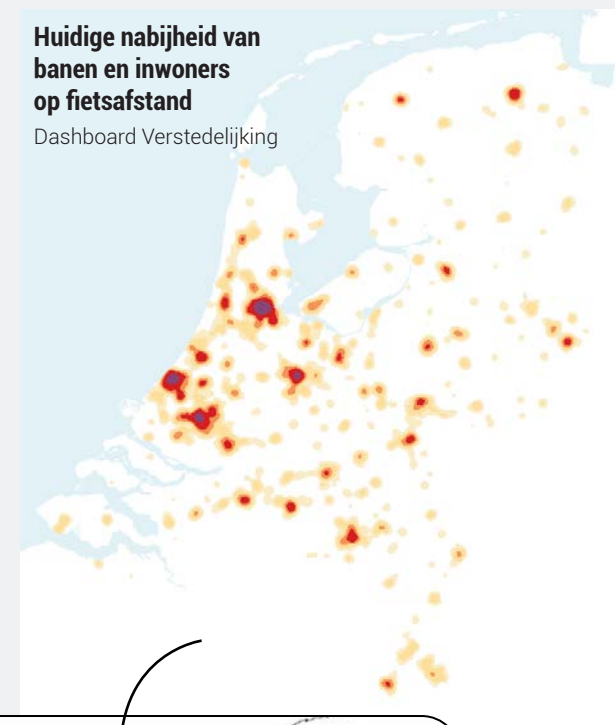
Ongeveer de volgende aantallen zijn nodig om lokaal tot een meer stedelijke nabijheid te komen (globale inschatting): Drachten: 10.000-20.000 woningen; Heerenveen: 10.000-20.000 woningen; Emmeloord: 10.000-20.000 woningen; Lelystad: 20.000-35.000 woningen. In Leeuwarden en Groningen is al sprake van een stedelijke nabijheid. Op basis van de plannen schatten we hier in: Leeuwarden: 10.000-25.000 woningen; Groningen: 30.000-40.000 woningen. Als we in deze denkrichting de woonwerkbalans gelijk willen houden ligt er een uitdaging in Lelystad, Emmeloord, Heerenveen en Drachten om de banengroei op een vergelijkbaar niveau te krijgen.

Eerste inschatting is dat we in deze denkrichting voor de 9 Lelylijn-gemeenten uitgaan van orde van grootte 120.000 - 140.000 woningen en 105.000 - 125.000 banen (tot 2050, ten opzichte van de huidige situatie). Autonome groei zonder Lelylijn is 66.000 woningen en 62.000 banen. In deze denkrichting zitten we daar respectievelijk 80-110% (woningen) en 70-100% (banen) boven.

Inspiratie. Stedelijk netwerk

In de afgelopen decennia is er een ruimtelijk-economische ontwikkeling zichtbaar van stedelijke agglomeraties – stad en platteland – naar steeds meer geïntegreerde stedelijke netwerken. En die ontwikkeling spreidt zich over een steeds groter deel van het land uit. Non-Daily en Daily Urban Systems zijn groter geworden, zeker die van hoger opgeleiden in de regio's Amsterdam, Rotterdam - Den Haag, Utrecht, Brabantstad, Arnhem-Nijmegen, Zwolle en Groningen-Assen. Noordelijk Nederland is beperkt aangesloten op het hierboven beschreven Nationaal Stedelijk Netwerk. Ruimtelijk-economisch benutten de steden in noordelijk Nederland elkaars kracht beperkt. Er zijn beperkt kernen met een stedelijke maat. De netwerkvorming onderling –tussen Leeuwarden-Sneek-Heerenveen-Drachten-Groningen-Assen-Lelystad– blijft achter bij de ontwikkeling in andere regio's.

In deze denkrichting verkennen we of Drachten, Heerenveen en Lelystad een schaa sprong door kunnen maken richting stedelijke nabijheid. Dit als voedingsbodem voor collectieve agglomeratiekracht (borrowed size) in noordelijk Nederland.



Gesprekskaart

Casus Heerenveen

In deze denkrichting gaan we uit van een S-variant in Heerenveen. De Lelylijn slaat Lemmer en Joure over en wordt zo via de zuidkant aangetakt op het bestaande station Heerenveen. De Heerenveense economie blijft - op het kruispunt van sporen, wegen en water - een belangrijke bijdrage leveren aan de noordzakelijke transitie op het gebied van energie, circulariteit en gezondheid. In het centrum en langs het spoor ontstaat ruimte voor transformatie- en inbreiding. Hier kan een aantrekkelijk gemengd stedelijk gebied ontstaan, en R&D en onderwijs worden geconcentreerd. Heerenveen maakt een forse schaalsprong door. Om dit mogelijk te maken is aan de westkant een nieuwe uitleglocatie getekend.

In nevenstaande kaart is getekend met circa 12.000 - 20.000 woningen en circa 8.000 - 15.000 nieuwe banen (met name in gemengd stedelijk gebied en door intensivering van bestaande hectares aan bedrijventerrein).



Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).

Gesprekskaart

Casus Drachten

In Drachten komt het station aan de zuidkant van de kern te liggen. Dat zorgt voor de ontwerputdaging om de barrièrewerking van de A7 en Lelylijn op te heffen voor voetgangers en fietsers.

Kansen zijn er om Drachten beter te verbinden met het Friese Merengebied. Door een waterfront te creëren aan het Nije Kanaal en de Drachtstervaart. In deze strook wordt dan gewerkt aan een campus voor de "Noordelijke Brainport", gespecialiseerd in High Tech Systemen en Materialen. Oud industrieel vastgoed kan daarin worden benut als incubator.

Drachten maakt in deze richting een schaa sprong door. Mede mogelijk gemaakt door uitbreiding in Drachten Zuid. In totaal is er laadruimte voor circa 10.000 - 20.000 woningen. Ook is er ruimte voor nieuw bedrijventerrein. Vraag is of de ruimte in de bestaande Haven (circa 200ha) intensiever kan worden benut.



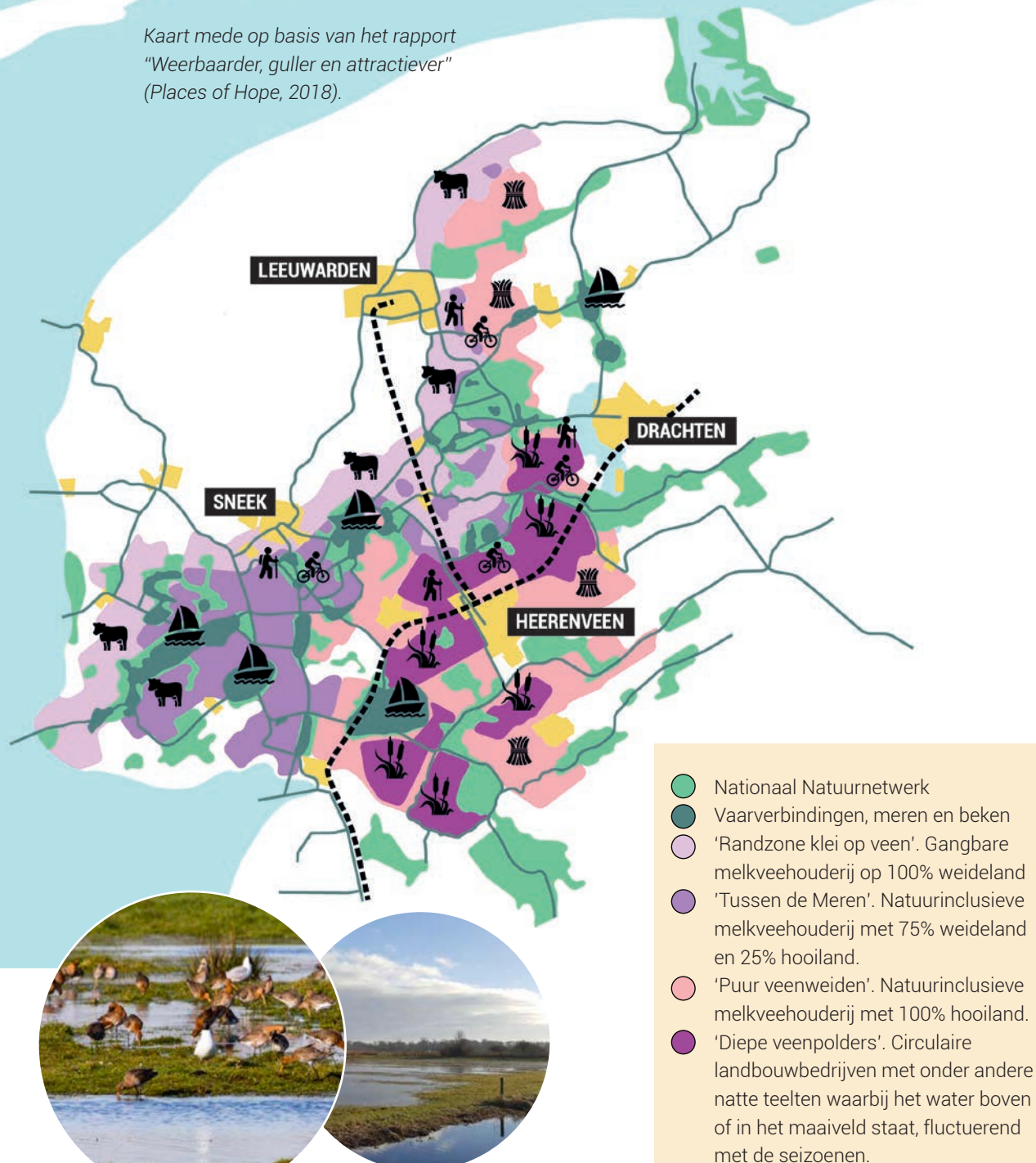
Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).



Drachten is de centrumstad van de 'Vierde techregio van Nederland'. Kan de Lelylijn een katalysator zijn voor het ontwikkelen van een 'Maakcampus', als innovatieve showcase waar bedrijven en onderwijs samen werken aan ontwikkelingen op het gebied van High Tech Systemen en Materialen (met name big data, 3d printing, robotics, visual intelligence en renewable propulsion)?



Kaart mede op basis van het rapport
"Weerbaarder, guller en attractiever"
(Places of Hope, 2018).



Landschap van wereldklasse in het gebied tussen Leeuwarden, Sneek, Drachten en Heerenveen

Ze lijken op het eerste oog met elkaar in tegenstelling. Maar verstedelijking, natuur en landschap kunnen elkaar ook versterken. Een mooi voorbeeld is veenweidegebied Midden-Delfland. Rust, ruimte en openheid zijn hier gegarandeerd dankzij de waarde die omwonende stedelingen eraan hechten. Dit open en groene gebied - midden in de drukke metropoolregio Rotterdam, Den Haag en Delft - moet toegankelijker, bekender en waardevoller worden voor de 2,5 miljoen inwoners die in- en rondom dit gebied leven. Focuspunten zijn het versterken van natuurwaarden, een klimaatrobuuste inrichting, de ruimtelijke en recreatieve kwaliteit, robuuste stad-land verbindingen en een duurzame landbouw. Het runnen van gezonde agrarische bedrijven gaat hier samen met het verhogen van biodiversiteit en recreatieve waarden in het boerenland (streekproducten worden vermarkt in omliggende steden en er ontstaan weidevogel- en boerenfietsroutes).

Het Lage Midden van Fryslân gaat in deze denkrichting op vergelijkbare wijze dienen als aantrekkelijker en toegankelijker uitloopgebied voor inwoners van de omliggende stedelijke gebieden van Drachten, Heerenveen, Sneek, Leeuwarden en Groningen (die allen een schaa sprong doormaken).



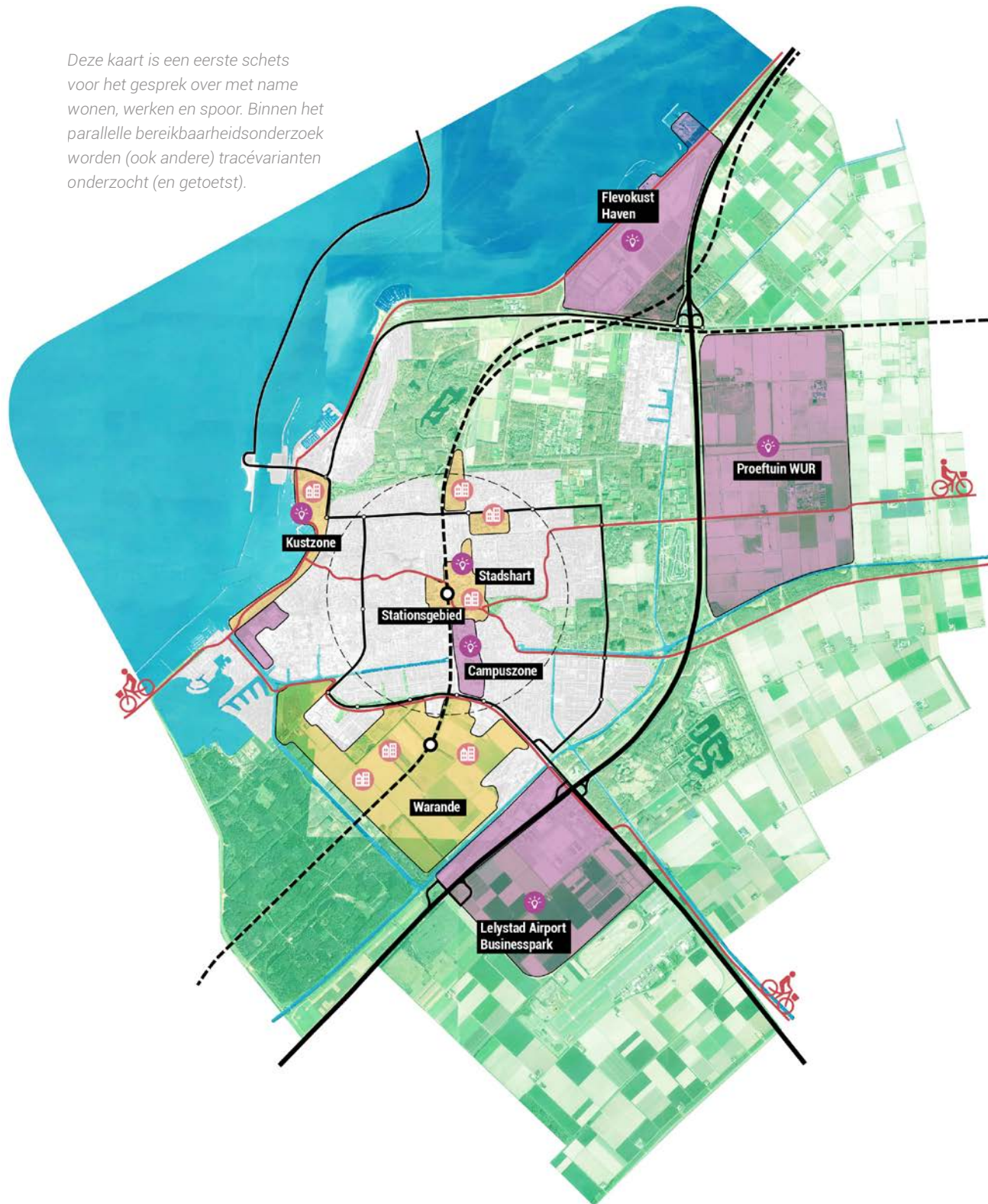
Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).

Gesprekskaart

Casus Urk-Emmeloord

In deze denkrichting komt het station van Emmeloord aan de westkant van de kern. Hier kan een gethematiseerde campus ontstaan (verzamelen, verdelen en ontmoeten) in verbinding met het maritieme cluster in Urk, het Lucht- en ruimtevaartcentrum in Marknesse en de Agrifood gerelateerde bedrijvigheid in Emmeloord zelf. Qua ruimtebeschikbaarheid lijkt de potentie fors. Er is in Emmeloord getekend met 10.000 - 20.000 woningen en nieuw areaal bedrijventerrein. Deze stationslocatie ligt ten opzichte van Urk gunstig. Maar hoe wordt insluiting tussen snelweg en trein voorkomen en blijft Emmeloord haar relatie met het open (cultuurhistorisch)landschap behouden?

Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).



Gesprekskaart

Casus Lelystad

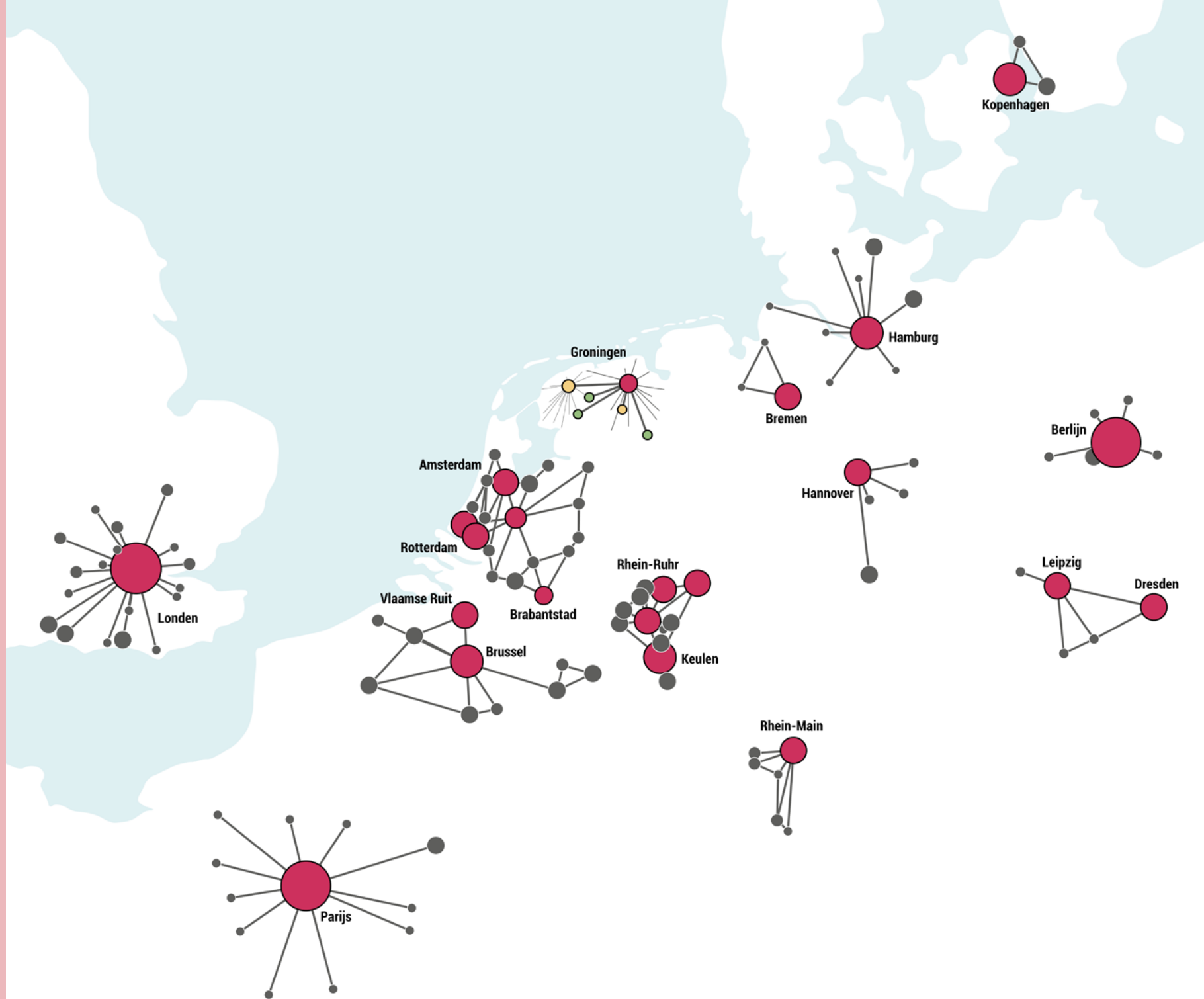
In Lelystad sluit de Lelylijn aan op het bestaande station. Qua economie kan de stad profiteren van de ruimteschaarse in de Metropoolregio Amsterdam en verder bouwen op thema's als agrifood (biologische voedselproductie, met proeftuin WUR), logistiek (Flevokust), circulair bouwen en luchtvaart gerelateerd (op Lelystad Airport Businesspark, ook in een scenario zonder opening van een luchthaven voor commercieel vliegverkeer). Rondom het station wordt verder gebouwd aan de onderwijscampus en is er ruimte voor kennisgerelateerde kantoren. Omdat de grote bedrijvenlocaties relatief geïsoleerd liggen is goed voor- en natransport belangrijk.

Lelystad moet een 'stad in balans' worden. In nevenstaande kaart is getekend met 20.000 - 30.000 nieuwe woningen (uitleglocatie Warande, stationsgebied, campuszone, kustzone en stadshart) en ruimte voor nieuwe bedrijventerreinen (LAB en Flevokust).

(Denkrichting 4) Lelylijn in een ... Internationale topregio



In deze denkrichting staat het maximaliseren van agglomeratiekracht centraal. Groningen krijgt een directe treinverbinding met Amsterdam-Zuid, Bremen en Hamburg. Ze profileert zich op internationale schaal met kennis en topvoorzieningen op het gebied van Healthy Ageing, Life sciences en Big Data. De ruime aanwezigheid van talent wordt benut als pullfactor voor het aantrekken van nieuwe economische groeiparels. Groningen maakt een forse schaal- en kwaliteitssprong door, krijgt een hoogdynamisch stationsgebied van wereldklasse en faciliteert hoogstedelijke ontmoeting en innovatie. De stad wordt selectiever. Bedrijven die niet afhankelijk zijn van internationale verbondenheid en grootstedelijke nabijheid krijgen elders in de regio een plek. Ook Leeuwarden maakt een forse schaal- en kwaliteitssprong door, met uitmuntende stedelijke woonkwaliteit, topcultuur en toegepaste kennis (in directe treinverbinding met Amsterdam-Zuid). Het (OV-)systeem binnen noordelijk Nederland is gericht op de stad Groningen. Met voor Flevoland ook een stevige aantakking op Amsterdam. De overstap vanuit het platteland naar de stad vindt plaats via goed bereikbare voorzieningenhubs.



Lelylijn-Concept

De bouwstenen behorende bij deze denkrichting:

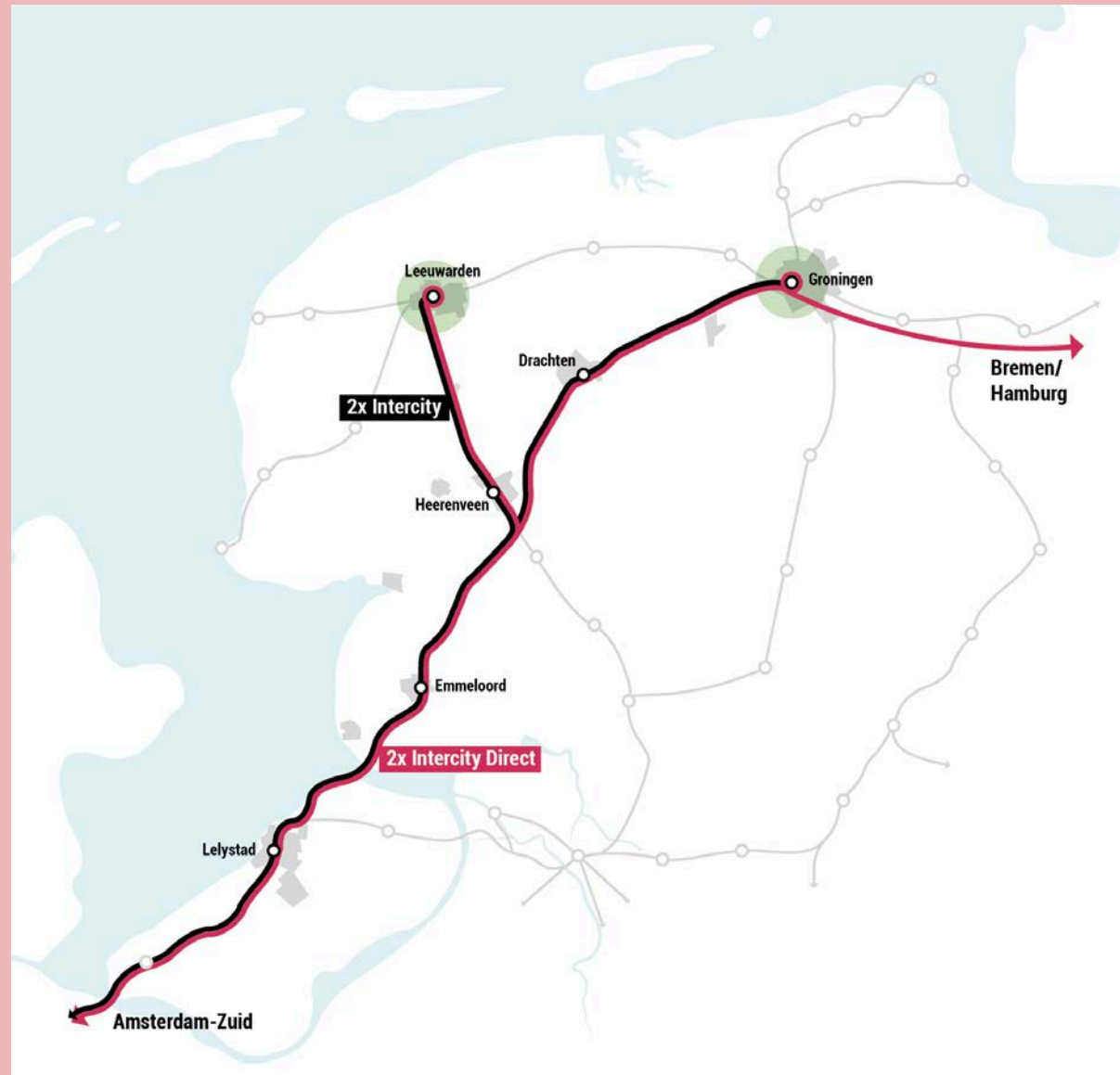
OPGAVE. Economische structuurversterking

(vergroten beroepsbevolking, behoud jongeren, woon-werkbalans, ruimtevraag grootschalige bedrijvigheid en circulaire economie)

- Groningen en Leeuwarden maken een forse schaal- en kwaliteitssprong door en faciliteren (hoog)stedelijke ontmoeting en innovatie.
- De stad Groningen gaat zich profileren in internationale context, ze wordt selectiever en faciliteert alleen functies die om hoogstedelijke nabijheid en internationale verbondenheid vragen. De rest van noordelijk Nederland ontwikkelt zich complementair hieraan (Lelystad ontwikkelt zich binnen de MRA).
- Spoorzones als hoogdynamische visitekaartjes stad. Nieuwe "Zuidas" in Groningen. Topvoorzieningen in Groningen.
- Monofunctionele bedrijventerreinen transformeren naar gemengd stedelijk in de stad. Bedrijvigheid de hoogte in. Incl. herstructureringsfonds voor bedrijventerreinen (cat 1+2). Lage milieucat. terug de woonwijk in.

OPGAVE. Woningbouw *(mede in relatie tot vergrijzing, diversifiëring en verduurzaming)*

- Vergroten contrast mozaïek. Hoogstedelijk in Groningen. Stedelijk in Leeuwarden. Buiten



de grote steden prettig, landschappelijk en ontspannen wonen.

- In de stad: in elke straat een paar woningen erbij.

OPGAVE. Duurzaam mobiliteitssysteem *(mede in relatie tot aantakking van het platteland)*

- Lopen+fiets+OV dominant in de stad. Q-link (P+R) systeem uitbreiden rondom Groningen (en beperkt ook in Leeuwarden).
- We gaan uit van 2x per uur een Intercity Direct tussen Amsterdam-Zuid en Leeuwarden/ Groningen (en via daar verder naar Bremen/ Hamburg).
- Daarnaast 2x per uur een intercity die ook stopt in Drachten, Emmeloord, Heerenveen en Lelystad.
- Groningen staat centraal. Het platteland wordt aangetakt via een uitgebreid Q-link systeem. De hubs worden uitgebouwd tot voorzieningenhubs (met ook ruimte voor huisarts, supermarkt, etc.).

OPGAVE. Landelijk gebied (klimaatopgave, landbouwtransitie, toerisme en recreatie)

- Het landelijk gebied moet toegankelijker, bekender en waardevoller worden voor de stedelijke inwoners. Focuspunten zijn het versterken van natuurwaarden, een klimaatrobuuste inrichting, de ruimtelijke

en recreatieve kwaliteit, robuuste stad-land verbindingen en een duurzame landbouw. Het runnen van gezonde agrarische bedrijven gaat hier samen met het verhogen van biodiversiteit en recreatieve waarden in het boerenland (streekproducten worden vermarkt in Leeuwarden en Groningen en er ontstaan weidevogel en boerenfietsroutes).

OPGAVE. Water en bodem sturend

- Geen nieuwe ontwikkelingen (uitleglocaties wonen en werken) op plekken die rood kleuren in de signaleringskaart. Op oranje plekken is ontwikkeling mogelijk wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan het waterbergend vermogen van het gebied.
- Ambitieniveau 2 of 3 in de ambitieladder.

OPGAVE. Vitale dorpskernen

- Autonome dorpen worden woondorpen met hoge landschappelijke inbedding en ontmoetingsplek. De supermarkt, bibliotheek, huisarts, etc. krijgen een plek op de overstaphubs tussen stad en platteland.

Indicatief programma

In deze denkrichting is vooral programma nodig om een schaa sprong te realiseren in Groningen en Leeuwarden.

Orde van grootte gaat dit in Groningen over 35.000 - 45.000 extra woningen. In Leeuwarden gaat dit over 20.000 - 35.000 extra woningen. Als we de woonwerkbalans gelijk willen houden moet de banenontwikkeling in deze twee steden een vergelijkbare schaa sprong doormaken met respectievelijk 30.000 - 40.000 en 15.000 - 25.000 banen (globale inschatting). Daarnaast is er vooral in Drachten, Heerenveen, Emmeloord en Lelystad programma nodig voor het ontwikkelen van een aantrekkelijke stationsomgeving.

Eerste inschatting is dat we in deze denkrichting voor de 9 Lelylijn-gemeenten uitgaan van orde van grootte 120.000 - 140.000 woningen en 105.000 - 125.000 banen (tot 2050, ten opzichte van de huidige situatie).

Zonder Lelylijn komt de autonome groei voor de 9 gemeenten uit op 66.000 woningen en 62.000 banen. In deze denkrichting zitten we daar respectievelijk 80-110% (woningen) en 70-100% (banen) boven.

Gesprekskaart

Casus Groningen

Groningen profileert zich internationaal met topzorg en onderzoek op het gebied van Healthy Ageing, Life sciences, Big data, Energie en Chemie (o.a. UMCG, Zernike campus, Groningen Seaports).

De Campus Groningen met de faculteit Science & Engineering ontwikkelt zich als integraal onderdeel van het (inter-)nationale ecosysteem op het gebied van innovatie & valorisatie. Aanwezigheid van jong talent wordt benut als belangrijke poolfactor voor economische groei. Grote uitdaging is het vasthouden van mensen die hier geworteld en opgeleid zijn.

De stad wordt selectiever. Hier is alleen ruimte voor functies die afhankelijk zijn van hoogstedelijke nabijheid en internationale verbodenheid.

In nevenstaande kaart is getekend met 35.000-45.000 woningen en 30.000-40.000 banen.



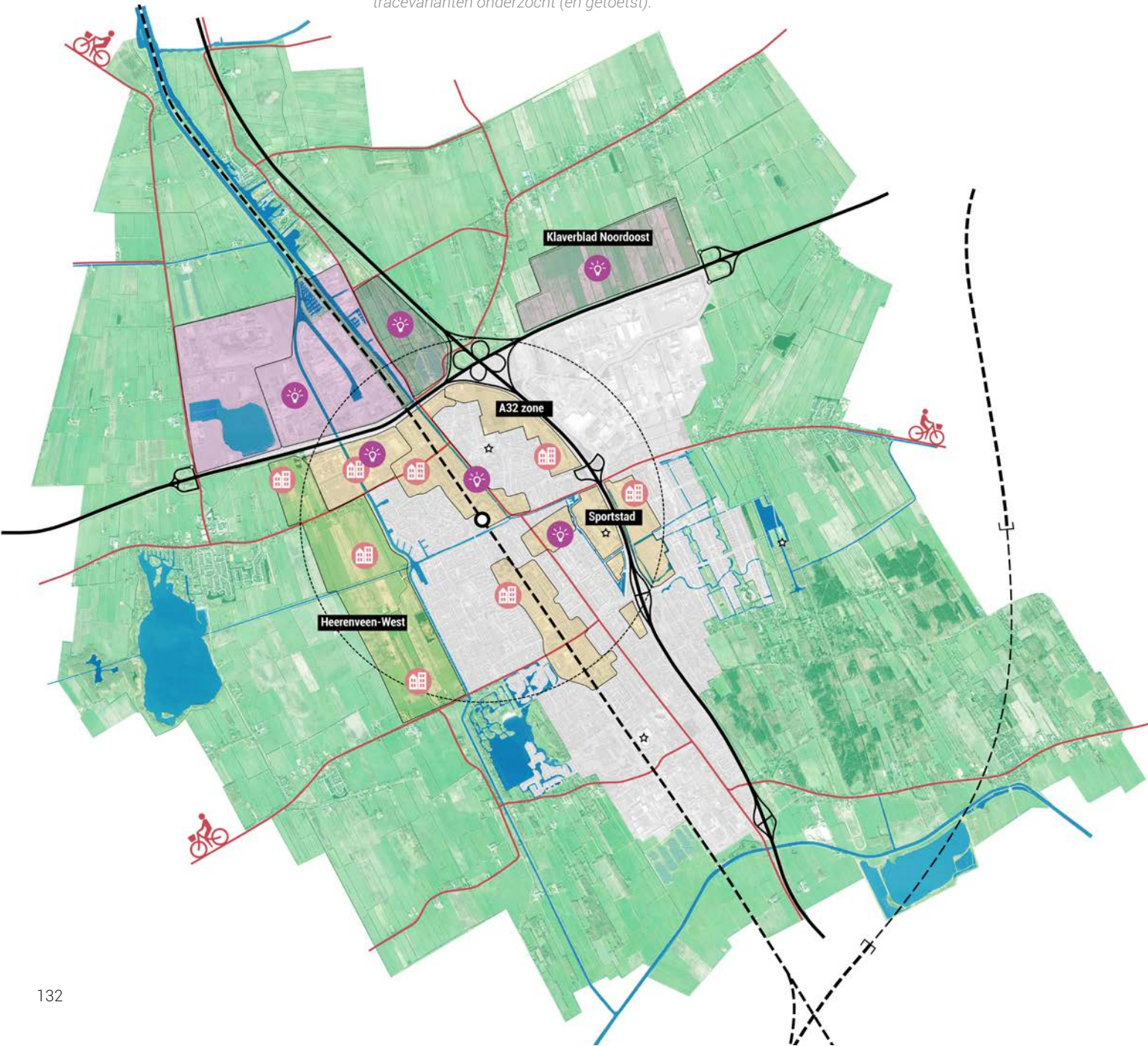
*Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor.
Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).*

Platteland verbonden via Q-link en voorzieningenhubs

In en om de stad Groningen is (in 2013) Q-link geactiveerd. Op de corridors richting o.a. Leek, Roden, Zuidhorn, Annen, Harkstede, Beijum en Delfzijl rijden kwalitatief hoogwaardige bussen in hoge frequenties. De bussen takken in diverse richtingen af via multimodale knopen in de stad (*P+R Kardingse, Hoofdstation, P+R Hoogkerk, P+R Reitdiep, P+R Haren/A28, UMCG en Station Europapark*). Zelf vormen de dorpen een OV-hub voor haar platteland, met een overstap tussen (deel)auto, (deel)fiets, taxi, bus en/of trein. In deze denkrichting wordt het Q-link systeem verder uitgerold in Groningen en rondom Leeuwarden. De P+R locaties worden omgevormd tot voorzieningenhubs waar plek is voor bijvoorbeeld de supermarkt, het zorgcentrum en andere voorzieningen die in het dorp in deze denkrichting niet overeind te houden zijn.



Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor. Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).



Gesprekskaart

Casus Heerenveen

In deze denkrichting gaan we uit van een gesplitste variant in Heerenveen. De Lelylijn slaat Lemmer en Joure over en rijdt direct door naar Groningen (via een ondergrondse tunnel langs het Oranjewoud). De Lelylijn richting Leeuwarden stopt op het bestaande station Heerenveen.

In Heerenveen is ruimte voor transformatie in de spoorzone. Ook past deze denkrichting goed bij een eventuele uitleglocatie in Heerenveen-West. Getekend is in nevenstaande kaart met 5.000 - 15.000 nieuwe woningen.

Gesprekskaart

Casus Leeuwarden

Leeuwarden ontwikkelt zich in deze denkrichting als culturele hoofdstad, met aantrekkelijk stedelijk wonen, een mediacampus, een dependance van de RuG (University Campus Fryslân) en kennis op het gebied van de landbouwtransitie (met Delta Areas and Resources, Watertechnologie, Food and Dairy - waaronder ook bio-engineering en de eiwittransitie). Qua onderwijs ontwikkelt Leeuwarden zich meer richting hoger toegepast technisch onderwijs (met o.a. Van Hall Larenstein en NHL Stenden).

De ontwikkelingen zijn geconcentreerd rondom het centrum, de spoorzone en rondom een nieuw treinstation Werpsterhoeke. Hier ontwikkelt een aantrekkelijke en uniek stedelijk woon- en leefmilieu. In nevenstaande kaart is getekend met 15.000-30.000 woningen en 15.000-20.000 banen.



*Deze kaart is een eerste schets voor het gesprek over met name wonen, werken en spoor.
Binnen het parallelle bereikbaarheidsonderzoek worden (ook andere) tracévarianten onderzocht (en getoetst).*

Uitnodiging tot gesprek

Binnen het NOVEX-gebied Lelylijn (*van Lelystad tot Groningen/Leeuwarden*) gaan we in een integraal Ontwikkelperspectief uitwerking geven aan de bijdrage die een Lelylijn kan leveren als backbone voor structuurversterking in noordelijk Nederland. Met de Denkrichtingen als volgende concrete stap. De Lelylijn moet onder andere gaan zorgen voor een verbetering van de leefbaarheid, economie en bereikbaarheid. Met impact voor de komende 100 tot 200 jaar.

In de fase waarin we nu zitten focussen we ons vooral op het NOVEX-voorkeustracé (*bundeling A6/A7/A32*), met focus op de gemeenten binnen het NOVEX-gebied en de periode tot 2050. Graag gaan we samen met u de komende tijd ook al het verdiepende gesprek aan. Hoe ziet de toekomst van noordelijk Nederland eruit met of zonder een Lelylijn? Waar halen we straks onze werknemers vandaan? Hoe houden we de zorg bereikbaar? Welke impact heeft een Lelylijn op de toekomstige stationskernen? Wat doet een Lelylijn voor de kernen buiten het directe invloedsgebied van de lijn? Hoe ziet het totale mobiliteitssysteem er straks uit? En welke bijdrage kan de noordelijke regio met een Lelylijn leveren aan de nationale opgaven van Nederland?

De nu voorliggende Denkrichtingen worden in de volgende fase niet alleen op hun kwalitatieve en kwantitatieve effecten beoordeeld, maar juist ook de opbrengst van gesprekken met betrokkenen in noordelijk Nederland (en daarbuiten) moet helpen om de aansprekende bouwstenen (elementen) te selecteren. Deze vangst gaat dan weer mee in de uitwerking naar het uiteindelijke "Ontwikkelperspectief". De volgende vragen liggen nu voor:

- *Wat is uw oordeel over de geschetste Denkrichtingen in het algemeen?*
- *Omvatten de Denkrichtingen het volledige veld aan mogelijke scenario's voor de toekomst van noordelijk Nederland?*
- *Welke elementen (bouwstenen/oplossingsrichtingen) van de Denkrichtingen spreken aan, en welke juist niet?*

