COMPANEN

De impact van de Lelylijn op de woningmarkt

Een scenario-analyse

NOVEX Lelylijn

6 februari 2024

Definitief

Ontrafel de trend. Kijk vooruit.

COMPANEN ADVIES VOOR WONINGMARKT EN LEEFOMGEVING

DATUM	6 februari 2024
TITEL	De impact van de Lelylijn op de woningmarkt
OPDRACHTGEVER	NOVEX Lelylijn
AUTEUR(S)	Lauren van Dongen Harrie Wilhelm Bram Klouwen Jeroen Wissink
PROJECTNUMMER	171.116
STATUS	Definitief

Tivolilaan 205
6824 BV Arnhem
Postbus 1174
6801 BD Arnhem

www.companen.nl
info@companen.nl
026 351 25 32

KvK-nummer: 09035291
BTW-nummer: NL001826517B01

Ontrafel de trend.
Kijk vooruit.

Inhoud

Voorwoord 4

Management samenvatting 7

1 Inleiding 13

2 Effect Lelylijn op de woningmarkt 16
2.1 Effect Lelylijn op mobiliteitsgedrag 16
2.2 Effect Lelylijn op aantrekken van mensen 19
2.3 Effect van agglomeratiekracht op toekomstige bevolkingsgroei 26

3 Scenarioverkenning 34
3.1 Bepalende factoren 34
3.2 Vertaling naar scenario's 35
3.3 Effect scenario's op woningbehoefte 40

4 Effect potentiële stationslocaties 46
4.1 Lelystad 46
4.2 Emmeloord 47
4.3 Lemmer 47
4.4 Joure 48
4.5 Heerenveen 48
4.6 Leeuwarden 49
4.7 Drachten 49
4.8 Leek 50
4.9 Groningen / Groningen-Suiker 50

Bijlage 1: Achtergrond bepalende factoren 51

Bijlage 2: Karakteristieken van de scenario's 53

Bijlage 3: Verhuisbewegingen naar leeftijd 54

Voorwoord

Lelylijn MIRT-onderzoek NOVEX

Aansluiting onderliggend onderzoek wonen op rapportage "Toekomstbeelden voor noordelijk Nederland met de Lelylijn, Denkrichtingen NOVEX Lelylijn 2050" (Studio Bereikbaar - 5 maart 2024)

Inleiding

Rijk en regio hebben in december 2022 een gezamenlijke projectorganisatie ingesteld die de opdracht heeft om onderzoek te doen naar de Lelylijn. Het onderzoek is de combinatie van een MIRT-onderzoek en het opstellen van een Ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Lelylijn. In het NOVEX-deel wordt in een integraal Ontwikkelperspectief uitwerking gegeven aan de bijdrage van de Lelylijn als backbone van de ontwikkeling van noordelijk Nederland voor de economische structuurversterking, de verstedelijkingsopgave en de verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. De projectorganisatie heeft hiervoor Studio Bereikbaar ingeschakeld en met behulp van de methode "ontwerpend onderzoeken" wordt daar invulling aan gegeven.

Van Houtskoolschets naar Denkrichtingen

In de verkennende Houtskoolschets NOVEX Lelylijn (juli 2023) is vanuit kernkwaliteiten, kansen en ambities een beeld ontwikkeld dat verbindingen legt op diverse schaalniveaus. Vervolgens is, in nauwe samenwerking met de bestuurlijke achterbannen, gewerkt aan het scherp krijgen van de programmatische invulling en de ruimtelijke neerslag daarvan. Dit om de opgaven in het gebied NOVEX Lelylijn concreet te maken en om dilemma's, keuzes en denkrichtingen te schetsen, die vervolgens verder getoetst en gevalideerd worden.

Verdiepende onderzoeken als bouwstenen voor Denkrichtingen

Ter onderbouwing van de vier Denkrichtingen voor een NOVEX Lelylijn (maart 2024) zijn op diverse thema's verdiepende onderzoeken gedaan: op het gebied van Wonen (Companen), Economie (Bureau Buiten), Landbouw (Elzinga en Oterdoom), Natuur en Landschap (RHDHV) en WABOS (Sweco). Vanaf maart 2024 worden de Denkrichtingen uitgewerkt, getoetst, geëvalueerd en beoordeeld. Resultaat is het Ontwikkelperspectief Lelylijn dat wordt verwacht in de zomer van 2024.

"De impact van de Lelylijn op de woningmarkt" (Companen, 6 februari 2024)

Het onderzoek van Companen biedt inzicht in de mogelijke effecten van de Lelylijn op het wonen, waarbij de volgende onderzoeksvragen centraal staan:

1. Wat zijn de potentiële effecten van de komst van de Lelylijn op de woningmarkt in noordelijk Nederland?
2. Hoeveel extra woningbouw is te verwachten door de komst van de Lelylijn ten opzichte van de situatie zonder Lelylijn voor de periode 2035 tot 2050?

In het onderzoek wordt ingegaan op de effecten op de woningmarkt van de potentiële stationslocaties Lelystad, Emmeloord, Lemmer, Joure, Heerenveen, Drachten, Leeuwarden, Leek, Groningen Suiker en Groningen, allen gelegen langs het NOVEX bundelingstracé A6/A7/A32.

Het onderzoek is gebaseerd op een literatuur- en data-analyse om de effecten van mobiliteit op de woningmarkt en verhuisstromen in beeld te brengen.

- Op basis van CBS-data zijn de verhuisbewegingen tussen en binnen de regio geanalyseerd. Hoeveel mensen vestigen zich in de regio en vertrekken er en wat zijn hun achtergrondkenmerken?
- Op basis van het WoON2021 zijn de verhuismotieven per regio in beeld gebracht en de vraag naar woonmilieus in noordelijk Nederland.
- Van de verschillende potentiële stationslocaties in het NOVEX-gebied Lelylijn is statistische informatie over omvang, groei, prijsniveau en woonaantrekkelijkheid in beeld gebracht.
- Op basis van de provinciale, gemeentelijke prognoses en de Primos-prognose is de verwachte bevolkings- en huishoudensontwikkeling in de komende jaren in beeld gebracht.

Aanvullend aan bovenstaande bronnen zijn interviews gehouden met experts op de thema's pendelontwikkeling, mobiliteit en economie. De inzichten uit deze interviews hebben de rapportage op onderdelen aangescherpt.

Het inschatten van de extra woningbehoefte als gevolg van de aanleg van de Lelylijn is afhankelijk van verschillende onzekerheden. Het gaat enerzijds om de verwachte ontwikkeling van de bevolking als gevolg van demografische ontwikkelingen en migratie en anderzijds de beleidsmatige keuze om de woningbouwopgave te realiseren. Namelijk op basis van spreiding of concentratie van de opgave. Op basis van deze onzekerheden is door Companen een viertal ontwikkelscenario's uitgewerkt.

- Scenario 1: Organische ontwikkeling (beperkte bevolkingsgroei, primair bouwen voor eigen behoefte in alle dorpen en kernen);
- Scenario 2: Continueren aanpak woondeals (beperkte bevolkingsgroei, primair bouwen voor eigen behoefte, maar geconcentreerd);
- Scenario 3: Verspreiden van de groei (sterke bevolkingsgroei, accent op bouwen voor eigen behoefte plus instroom);
- Scenario 4: Versterken agglomeratiekracht (sterke bevolkingsgroei, accent op bouwen voor instroom).

Inhoudelijke relatie met Denkrichtingen

Studio Bereikbaar heeft het rapport van Companen gebruikt als belangrijke input voor het opstellen van de Denkrichtingen. Dit betekent overigens niet dat de scenario's uit het onderzoek van Companen één op één zijn door vertaald in de Denkrichtingen. In de Denkrichtingen is namelijk ook gekeken naar de ontwikkelingen vanuit verschillende beleidsterreinen, de ruimtelijke mogelijkheden in de nabijheid van het stationsgebied en de gemeentelijke ambities. Wanneer bijvoorbeeld in een Denkrichting gesproken wordt over de mogelijke bouw van 5.000 woningen op een bepaalde locatie, dan vormen de onderzoeksresultaten van Companen daarvoor niet zondermeer de onderbouwing. Zo'n locatie kan bijvoorbeeld vanuit ruimtelijk oogpunt worden gezien als kansrijke locatie voor de bouw van woningen op de lange termijn. De onderbouwing van de woningbehoefte (of sowieso de wenselijkheid) zal nog nader moeten worden onderzocht.

In essentie zijn de door Companen beschreven effecten de te verwachten effecten bij realisatie van sec de aanleg van de Lelylijn op basis van de waargenomen trends en ontwikkelingen en de toetsing aan de hypotheses. In de Studio Bereikbaar rapportage worden met de denkrichtingen wijzigingen in diverse beleidsvelden verondersteld en ambities van regionale/lokale overheden toegevoegd.

Verantwoording

Het onderzoek van Companen is inmiddels opgeleverd en moet worden gezien als een tussenproduct, een eerste inschatting naar de wooneffecten van de Lelylijn. Naar aanleiding van de Denkrichtingen en in aanloop naar het Ontwikkelperspectief zullen er ongetwijfeld aanvullende vragen op het gebied van wonen worden gesteld die nader onderzoek vereisen. Deze oplegger is ter verduidelijking van de relatie tussen de Denkrichtingen en het rapport wonen opgesteld vanuit de projectorganisatie Lelylijn en met goedvinden Companen, de opsteller van het rapport “De impact van de Lelylijn op de woningmarkt”.

Projectorganisatie Lelylijn
7 mei 2024

Management samenvatting

Aanleiding en onderzoeksopzet

Er is voor de economische structuurversterking, verstedelijkingsopgave en verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in noordelijk Nederland perspectief door de komst van de Lelylijn. Ter voorbereiding hebben het Rijk en de regio een gezamenlijke projectorganisatie opgesteld om onderzoek uit te voeren naar de effecten van de komst van de Lelylijn. Een belangrijk aspect bij de aanleg van de Lelylijn is het effect op het wonen in noordelijk Nederland. De regio wordt bereikbaarder, waardoor het potentieel aantrekkelijker wordt als woongebied voor behoud van talent en jongeren en aanwas van buitenaf. Daarmee kan dit deel van Nederland (nog) beter haar bijdrage leveren aan de verstedelijkingsopgave waarvoor Nederland staat. Dit onderzoek biedt inzicht in de effecten van de Lelylijn. De volgende onderzoeksvragen staan centraal:

1. *Wat zijn de potentiële effecten van de komst van de Lelylijn op de woningmarkt in noordelijk Nederland?*
2. *Hoeveel extra woningbouw is te verwachten door de komst van de Lelylijn ten opzichte van de situatie zonder Lelylijn voor de periode 2035 tot 2050?*

In dit onderzoek gaan we in op de effecten op de woningmarkt van de volgende potentiële stationslocaties: Lelystad, Emmeloord, Lemmer, Joure, Heerenveen, Drachten, Leeuwarden, Leek, Groningen-Suiker en Groningen. Dit onderzoek is gebaseerd op een literatuurstudie en data-analyse om de effecten van mobiliteit op de woningmarkt en verhuisstromen in beeld te brengen. Aanvullend zijn er interviews gehouden met experts op de thema's pendelontwikkeling, mobiliteit en economie. Om inzicht te geven in de effecten van de Lelylijn zijn er drie hypotheses getoetst. De uitkomsten van deze hypotheses zijn uitgewerkt in vier scenario's.

Figuur 0.1: Illustratieve schets Lelylijn en potentiële stationslocaties

Bron: Inspiratieboek Lelylijn, 30 juni 2023

Impact Lelylijn op mobiliteitsgedrag

De keuzemogelijkheden in mobiliteit nemen toe

Het is duidelijk dat de komst van de Lelylijn de bereikbaarheid van noordelijk Nederland verbetert en inwoners meer keuze-opties biedt in mobiliteit. Dit geldt in het bijzonder voor plaatsen die momenteel niet zijn aangesloten op het spoornetwerk. Het gaat hierbij om Emmeloord, Lemmer, Joure, Drachten en Leek die momenteel geen treinstation hebben en waarbij in dit onderzoek is uitgegaan van een stationslocatie.

De Lelylijn biedt in directe zin voordelen voor een relatief beperkte groep mensen

In absolute zin worden de meeste treinkilometers afgelegd voor visite en logeren. Daarnaast worden relatief veel treinkilometers afgelegd voor werk en studie. Dit zijn over het algemeen de groepen die relatief vaak de trein gebruiken en doordeweeks in de spitsuren reizen. Voor zowel werknemers als studenten is een goede verbinding tussen woonplaats en werkplek of onderwijsinstelling van groot belang. Zij nemen dit ook mee in hun woonplaatskeuze. De Lelylijn biedt daarmee in directe zin voordelen voor een relatief beperkte groep mensen. Het gaat hierbij in het bijzonder om mensen die de trein gebruiken voor woon-werkverkeer en studenten. Daarbij geldt dat voor een groot deel van de mensen de trein (maar ook de bus) onvoldoende een alternatief is voor de auto om werk, voorzieningen of sociale contacten te bereiken.

Toename van verstedelijking vergroot het effect van de Lelylijn

De verwachting is dat sec de aanleg van de Lelylijn niet zal leiden tot een grote verandering in het mobiliteitsgedrag van mensen. Inwoners in noordelijk Nederland zijn sterk georiënteerd op de auto en gebruiken relatief weinig de trein. De beperkte stedelijkheid en de relatief grote afstanden tussen kernen spelen hierin een belangrijke rol. Daarbij geldt dat de mate van stedelijkheid een rol speelt in de kwaliteit van het openbaar vervoer. Een toename van het aantal inwoners en toename van verstedelijking rond stationslocaties kan overigens wel leiden tot verandering van gedrag en toename van het gebruik van de trein.

Impact Lelylijn op de aantrekkingskracht van noordelijk Nederland

Door de verbeterde bereikbaarheid neemt de woonaantrekkelijkheid toe

Een betere bereikbaarheid van de drie provincies vergroot de aantrekkingskracht van de regio en lijkt een positief effect te hebben op het aantrekken van mensen vanuit andere delen van het land. De verwachting is echter dat dit een gestage ontwikkeling betreft. De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat verhuisstromen en -motieven doorgaans stabiel zijn en dat de meeste mensen over een relatief korte afstand verhuizen. Voor huishoudens die over een langere afstand verhuizen zijn werk, studie of familie/vrienden de belangrijkste motieven. Er zijn geen aanwijzingen dat de komst van de Lelylijn leidt tot een forse trendbreuk van deze ontwikkeling.

Beter bereikbare plaatsen worden aantrekkelijker

In de praktijk zullen woningzoekenden binnen de regio eerder verhuizen naar de beter bereikbare locaties in de regio. De betere bereikbaarheid van banen en voorzieningen spelen hierin een belangrijke rol. De potentiële stationslocaties zullen hier waarschijnlijk van profiteren ten faveure van minder bereikbare plaatsen in de regio. Daarnaast is de verwachting dat woningzoekenden van buiten de regio ‘stapsgewijs’ hun weg naar noordelijk Nederland zullen vinden. Hierbij geldt dat Flevoland het eerste overloopgebied is van de Randstad. Hetzelfde geldt voor verhuisbewegingen binnen de regio. Bijvoorbeeld extra

verhuisbewegingen van de stad Groningen naar beter bereikbare plaatsen in de omgeving zoals Leek, Drachten en Heerenveen.

De impact van de Lelylijn op de agglomeratiekracht

De Lelylijn biedt kansen om de agglomeratiekracht van steden te vergroten

De Lelylijn kan een positieve bijdrage leveren aan het versterken van stedelijke agglomeraties in noordelijk Nederland en daarmee de agglomeratiekracht vergroten. Dit geldt met name voor extra ontwikkeling van Leeuwarden en Groningen. Om de agglomeratiekracht te versterken is het van belang dat de woningbouwproductie wordt vergroot en dat deze wordt geconcentreerd in de stedelijke gebieden en in de nabijheid van de potentiële stationslocaties. Het huidige beleid speelt hier al in belangrijke mate op in. De aanleg van de Lelylijn is overigens niet een autonome pullfactor. Om de agglomeratiekracht te vergroten moet er samenhang zijn met het creëren van voldoende werkgelegenheid, voldoende (openbare, culturele en maatschappelijke) voorzieningen en verbetering van de bereikbaarheid in en naar de regio. De Lelylijn kan hier een belangrijke aanjager in zijn. Dit sluit overigens aan bij de verwachting dat in de periode tot 2050 het aantal banen in Leeuwarden en Groningen het sterkst groeit.

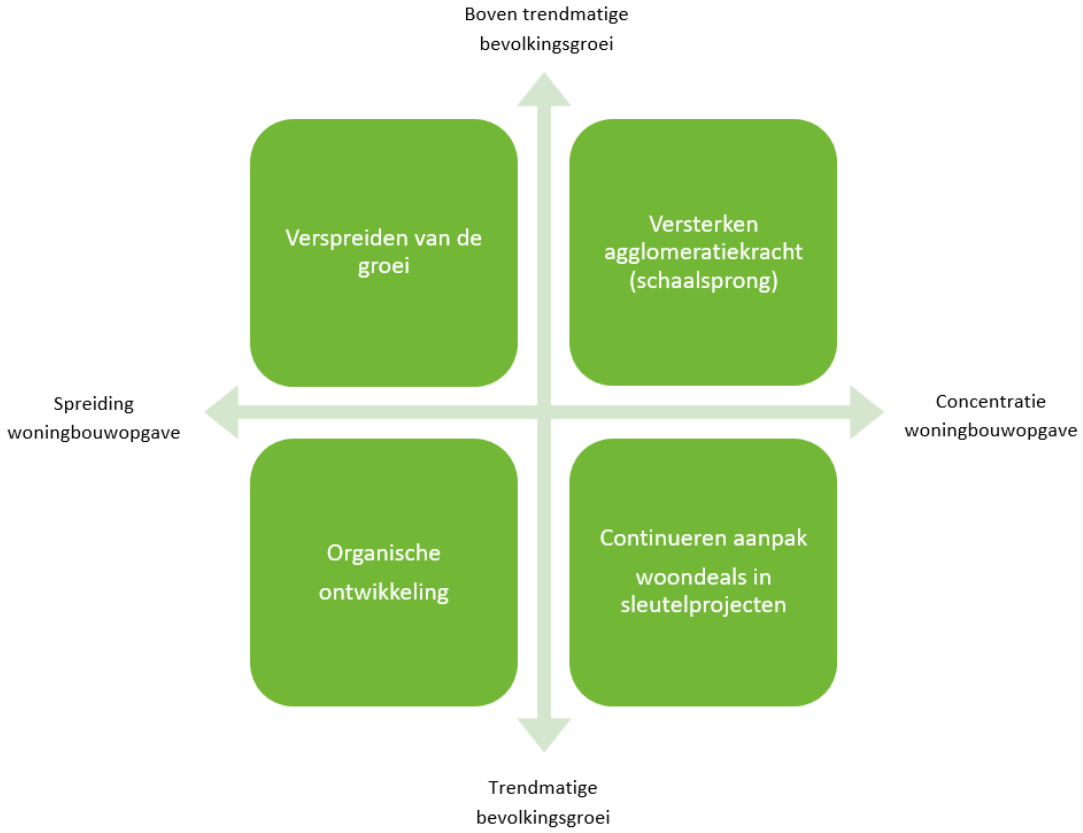
De Lelylijn biedt mogelijkheden om nieuwe woonmilieus te realiseren in noordelijk Nederland. Denk aan meer (hoog)stedelijke woonmilieus in Groningen, Leeuwarden door middel van verdichting. En realisatie van meer stedelijke woonmilieus in Lelystad en Heerenveen. Belangrijk is wel om rekening te houden met de huidige kernkwaliteiten van de potentiële stationslocaties. De kracht van plaatsen als Lemmer, Joure en Leek is centrum-dorps wonen en een transformatie naar een sterk stedelijk gebied is in deze plaatsen minder voor de hand liggend.

Door toename van het aantal inwoners zal de investeringsbereidheid toenemen

Als de aantrekkelijkheid van het stedelijk gebied toeneemt en het aantal inwoners sterker gaat groeien dan zal de investeringsbereidheid in de bestaande woningvoorraad toenemen. Dit heeft een positief en zal met name effect hebben op bestaande buurten en wijken in de nabijheid van de stationslocaties.

Uitwerking scenario's

Het inschatten van de extra woningbehoefte als gevolg van de aanleg van de Lelylijn is afhankelijk van verschillende onzekerheden. Het gaat enerzijds om de verwachte ontwikkeling van de bevolking als gevolg van migratie en anderzijds de beleidsmatige keuze om de woningbouwopgave te realiseren. Namelijk op basis van spreiding of concentratie van de opgave. Op basis van deze onzekerheden is een viertal ontwikkelscenario's uitgewerkt.



Tabel 0.1: Samenvatting scenario's

Scenario 3: Verspreiden van de groei	**Scenario 4: Versterken agglomeratiekracht**
- Sterke bevolkingsgroei - Groei aantal mensen binnen 15 min. fietsafstand stationslocatie - Accent bouwen voor eigen behoefte **plus** instroom (gezinnen met kinderen / modaal plus) - Sterke druk op landelijke omgeving - Behoud huidige voorzieningen kernen - Auto blijft dominant vervoersmiddel	- Sterke bevolkingsgroei - Sterke groei aantal mensen binnen 15 min. fietsafstand stationslocatie - Accent bouwen voor instroom (studenten / jonge huishoudens / hogere inkomens) - Vasthouden van studenten / starters die anders zouden vertrekken maar door toegenomen agglomeratiekracht blijven - Beperkte druk op landelijke omgeving - Versterking voorzieningen in de hoofdkernen - Inzet op extra toename ov-gebruik - Grote impact identiteit stationslocaties - Sterke concurrentie tussen stations - Sterke concurrentie binnen de kernen
Scenario 1: Organische ontwikkeling	**Scenario 2: Continueren aanpak woondeals**
- Beperkte bevolkingsgroei - Geen groei aantal mensen binnen 15 min. fietsafstand stationslocatie - Primair bouwen voor eigen behoefte (vergrijzing en gezinsverdunning) - Aandacht voor alle dorpen/kernen in de gemeente - Druk op de woningmarkt beperkt - Blijvende oriëntatie op auto - Voorzieningenniveau onder druk	- Beperkte bevolkingsgroei - Beperkte groei aantal mensen binnen 15 min. fietsafstand stationslocatie - Bouwen voor eigen behoefte, maar geconcentreerd - Focus op potentiële stationslocatie in de gemeente - Kernen met een station hebben een streepje voor op kernen zonder - Druk op de woningmarkt beperkt - Accent op oriëntatie OV

Effect op de woningbehoefte

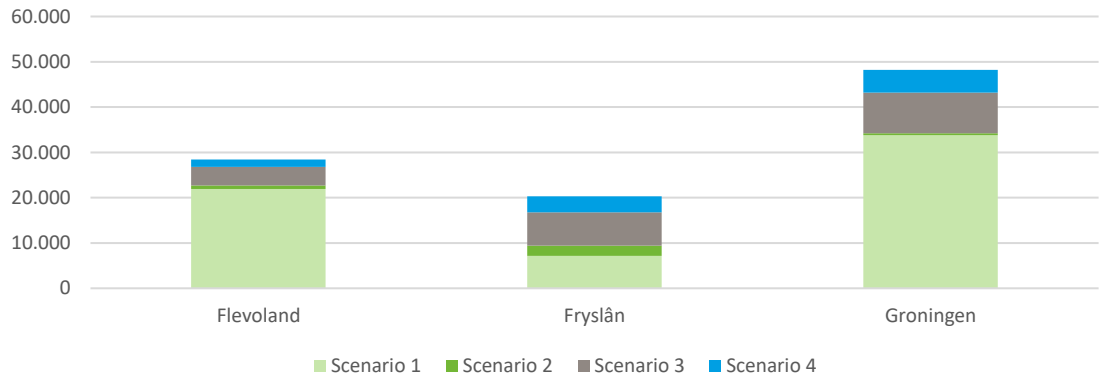
In de onderstaande tabel is het effect op de woningbehoefte weergegeven. De autonome woningbehoeftegroei in de gemeenten langs het Lelylijn-tracé is geraamd op +62.850 (scenario 1). In scenario 2 komen daar +3.450 woningen bij waardoor de totale groei +66.300 bedraagt. Bij een aanzienlijke hogere instroom vanuit de Randstad (scenario 3) zal de woningvraag toenemen met +23.950 in de periode tot 2050. De totale behoefte komt daarmee uit op +86.800 woningen. In scenario 4 is de extra groei geraamd op +34.150 woningen. De totale groei komt uit op +97.000 woningen.

Tabel 0.2: Samenvatting woningbehoeftegroei per scenario, 2023-2050

	Autonome groei	Extra groei als gevolg Lelylijn	Totale groei 2023-2050
Scenario 1: organische ontwikkeling	62.850	-	+62.850
Scenario 2: continueren aanpak woondeals	62.850	+3.450	+66.300
Scenario 3: verspreiden van groei	62.850	+23.950	+86.800
Scenario 4: versterken agglomeratiekracht	62.850	+34.150	+97.000

Het effect op de woningbehoeftegroei per scenario per provincie ziet er als volgt uit. Het gaat hierbij alleen om de gemeenten met een potentiële stationslocatie.

Figuur 0.2: Samenvatting woningbehoeftegroei per scenario naar provincie*, 2023-2050



* alleen gemeenten met potentiële stationslocatie

De invloedsfeer van de Lelylijn op de woningbehoefte

De aanleg van een Lelylijn zal met name invloed hebben op de woningbehoefte in de directe nabijheid van de stationslocaties. In de literatuur wordt doorgaans uitgegaan van circa 15 minuten fietsafstand van het station. Dit betekent dat de impact op de woningbehoefte buiten deze invloedsfeer relatief beperkt zal zijn. Urk ligt, afhankelijk van de locatiekeuze, op circa 10 tot 15 kilometer van de potentiële stationslocatie in Emmeloord. De verwachting is dat dit voor Urk niet zal leiden tot een extra groei van de woningbehoefte en dit komt vooral door de specifieke lokale context. De woningbehoefte in Urk is groot en dit zal in de toekomst ook het geval zijn. Deze behoefte komt door het hoge geboortesaldo en is zeer lokaal georiënteerd. Het ligt dan ook niet in de lijn der verwachting dat de Lelylijn zal leiden tot een extra instroom van vestigers van elders uit het land.

Een stad als Sneek ligt niet aan het tracé van de Lelylijn maar kan wel profiteren van de verbeterde bereikbaarheid van de regio als geheel. Hoewel het niet te kwantificeren is zal de Lelylijn een positieve invloed hebben op de woningbehoefte in Sneek. Hierbij geldt dat het belangrijk is om een snelle

busverbinding te realiseren met nabijgelegen (potentiële) stationslocaties als Joure, Heerenveen of Lemmer.
Voor de gemeente Opsterland lijkt de Lelylijn weinig effect te hebben op de woningbehoefte. Mogelijk dat op termijn bij een toenemende verstedelijking de woningvraag groeit in de dorpen die beter zijn aangesloten op het stedelijk netwerk in de regio. Het gaat bijvoorbeeld om kernen als Bakkeveen en Beemsterzwaag.

Vergelijking eerdere onderzoeken

In de Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B) is op basis van de verhuistrends en de verbeteringen als gevolg van het Deltaplan, ingeschat dat de vraag vanuit de Randstad die mogelijk door Noordelijk Nederland kan worden bediend ergens tussen de 25.000 tot 75.000 woningen ligt. In dit onderzoek komen we in scenario 4 uit een extra woningbehoefte die met ruim 34.000 woningen daar tussen in zet. Dit komt omdat op onderdelen is gekozen voor een andere methodiek. In de aanpak van de Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland wordt het jaar met het hoogste verhuissaldo rechtlijnig doorgetrokken naar de toekomst. In dit onderzoek gebruiken we echter een prognose als basis waarin de toegenomen vestiging in Noordelijk Nederland vanuit de Randstad al deels is meegenomen. Daarnaast is er sprake van een andere geografische afbakening. In de aanpak van de Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B) is ook de extra groei voor de provincie Drenthe en de gemeente Almere meegenomen. De aantallen zijn hierdoor dus niet een-op-een met elkaar te vergelijken. De verwachting is overigens dat het effect van de Lelylijn op de groei van Almere en de provincie Drenthe beperkt is.

Kansen voor grotere groei

In dit onderzoek is het effect van de aanleg van de Lelylijn in beeld gebracht op basis van de huidige inzichten van de prognosemodellen. De afgelopen jaren zijn veel prognoses naar boven bijgesteld als gevolg van een toename van buitenlandse migratie. Als deze trend zich in komende jaren doorzet zal de woningbehoefte in de komende jaren hoger uitvallen. Ook beleidskeuzes kunnen van invloed zijn op de woningbehoefte in noordelijk Nederland. Op langere termijn kan de ontwikkeling van de woningbehoefte in noordelijk Nederland veranderen als gevolg van beleidskeuzes. Stel er wordt gekozen voor een verstedelijkingsstrategie waarbij noordelijk Nederland een grote(re) opgave van de landelijke woningbehoefte op zich neemt dan zal de opgave er anders uit zien.

Om het effect van de Lelylijn op de woningmarkt verder te vergroten is het van belang om noordelijk Nederland (nog) beter op de kaart te zetten als aantrekkelijk woongebied. Dit kan door nog sterker in te zetten op ontwikkeling van kansrijke economische sectoren om de werkgelegenheid te vergroten. En daarnaast de huidige kernkwaliteiten beter te promoten. Denk aan nabijheid van ruimte en natuur, een goede prijs-kwaliteitverhouding en een verbeterde bereikbaarheid door de komst van de Lelylijn. Op deze manier kunnen de verschillende gemeenten en regio’s zich beter profileren op basis van de kernkwaliteiten die zij te bieden hebben. Binnen noordelijk Nederland is samenwerking en afstemming van groot belang. Dit om te voorkomen dat langs alle stationslocaties vergelijkbare, concurrerende woonmilieus ontwikkelen. Tot slot is het goed denkbaar dat de effecten van de Lelylijn op de woningmarkt pas echt zichtbaar worden in de periode na 2050.

1 Inleiding

Aanleiding

Er is voor de economische structuurversterking, verstedelijkingsopgave en verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in noordelijk Nederland perspectief door de komst van de Lelylijn. Ter voorbereiding hebben het Rijk en de regio een gezamenlijke projectorganisatie opgesteld om onderzoek uit te voeren naar de effecten van de komst van de Lelylijn. Deze onderzoeken vormen een bouwsteen voor het op te stellen Ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Lelylijn. Waarbij de Lelylijn de ruggengraat moet vormen voor de ontwikkeling van noordelijk Nederland, de verstedelijkingsopgave en de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio.

Een belangrijk aspect bij de aanleg van de Lelylijn is het effect op het wonen in noordelijk Nederland. De regio wordt bereikbaarder, waardoor het potentieel aantrekkelijker wordt als woongebied. Daarmee kan dit deel van Nederland (nog) beter haar bijdrage leveren aan de verstedelijkingsopgave waarvoor Nederland staat, dit allemaal naar aard, schaal en karakter.

De vraag is wat het effect is van de Lelylijn op de woningmarkt? Wordt noordelijk Nederland aantrekkelijker als woongebied? Voor wie? En welke woonmilieus zijn daarbij passend? Maar zijn er mogelijk ook effecten op de bestaande woningvoorraad, bijvoorbeeld doordat waardeontwikkeling leidt tot meer investeringsbereidheid in vastgoed? In dit onderzoek gaan we in op de effecten direct langs de Lelylijn, en ook de uitstraling hiervan naar het ommeland.

Centrale vragen

De centrale onderzoekvragen luiden als volgt:

1. Wat zijn de potentiële effecten van de komst van de Lelylijn op de woningmarkt in noordelijk Nederland?
    - Hoe leidt de nieuwe infrastructuur tot veranderend gedrag van woningzoekenden?
    - Hoe hangt dit samen met de aantrekkelijkheid van het gebied (uitgedrukt in prijsniveau, identiteit, imago en bereikbaarheid)?
    - Wat is de verwachte ‘incubatie’ tijd van de Lelylijn voor woningzoekers?
    - Wat doet de veranderende aantrekkelijkheid met de investeringsbereidheid (waaronder verduurzaming) in de bestaande woningvoorraad?
    - Hoe is de geografische spreiding van deze effecten op verschillende schaalniveaus; geredeneerd vanuit de stedelijke knooppunten, vanuit de potentiële stationslocaties en vanuit de ommelanden van deze locaties?

2. Hoeveel extra woningbouw is te verwachten door de komst van de Lelylijn ten opzichte van de situatie zonder Lelylijn voor de periode 2035 tot 2050?
    - Wat is de verwachte fasering van de groei van de woningbehoefte?
    - Hoe spreidt de woningbehoefte zich geografisch naar gemeenten (uitgaande van de drie invalshoeken: stedelijke knooppunten, stationslocaties en ommelanden)?
    - Welke woonmilieus zijn dan aanvullend gewenst?

Gebiedsafbakening

In dit onderzoek brengen we de effecten van de Lelylijn in beeld voor alle potentiële stationslocaties. In de onderstaande tabel zijn de verschillende plaatsen weergegeven en de gemeenten waarin deze plaatsen liggen. Hierbij sluiten we aan bij het hypothesetracé zoals in NOVEX-Lelylijn wordt onderzocht. Voor een aantal plaatsen geldt dat deze op dit moment nog geen treinstation hebben. Het gaat hierbij om Emmeloord, Lemmer, Joure, Drachten en Leek. Ook op de locatie Groningen-Suiker is er op dit moment nog geen station. Urk krijgt geen eigen station maar ligt in de invloedsfeer van de potentiële stationslocatie in Emmeloord. Daarnaast maken we onderscheid in de stedelijke knooppunten (Groningen en Leeuwarden), de potentiële stationslocaties en het ommeland. Het ommeland is het gebied dat onder de invloedsfeer valt van de potentiële stationslocaties. Als we het in deze rapportage hebben over noordelijk Nederland dan hebben we het over de provincie Flevoland, Fryslân en Groningen. Hierin is de bredere opgave vanuit het Deltaplan voor de andere gebieden in noordelijk Nederland niet meegenomen.

Tabel 1.1: Potentiële stationslocaties

Potentiële stationslocatie	Gemeente	Aanwezigheid station
Lelystad	Lelystad	Ja
Emmeloord	Noordoospolder	Nee
Lemmer	De Fryske Marren	Nee
Joure	De Fryske Marren	Nee
Heerenveen	Heerenveen	Ja
Drachten	Smallingerland	Nee
Leeuwarden	Leeuwarden	Ja
Leek	Westerkwartier	Nee
Groningen-Suiker	Groningen	Nee
Groningen	Groningen	Ja

Figuur 1.1: Illustratieve schets Lelylijn en potentiële stationslocaties

Bron: Inspiratieboek Lelylijn, 30 juni 2023

Onderzoeksaanpak

Dit onderzoek is gebaseerd op een literatuur- en data-analyse om de effecten van mobiliteit op de woningmarkt en verhuisstromen in beeld te brengen. Aanvullend zijn er interviews gehouden met experts op de thema's pendelontwikkeling, mobiliteit en economie.

Data-analyse

- Op basis van CBS-data zijn de verhuisbewegingen tussen en binnen de regio geanalyseerd. Hoeveel mensen vestigen zich in de regio en vertrekken er en wat zijn hun achtergrondkenmerken?
- Op basis van het WoON2021 zijn de verhuismotieven per regio in beeld gebracht en de vraag naar woonmilieus in noordelijk Nederland.
- Van de verschillende potentiële stationslocaties in het NOVEX-gebied Lelylijn is statistische informatie over omvang, groei, prijsniveau en woonaantrekkelijkheid in beeld gebracht.
- Op basis van de provinciale, gemeentelijke prognoses en de Primos-prognose is de verwachte bevolkings- en huishoudensontwikkeling in de komende jaren in beeld gebracht.

Interviews expert

Met de volgende experts zijn interviews gehouden:

- Rob Euwals, Centraal Planbureau (CPB)
- Christian Lennartz, Planbureau voor Leefomgeving (PBL)
- Jeroen Bastiaanssen, Planbureau voor Leefomgeving (PBL)
- Dick Ettema, Universiteit Utrecht
- Lizet Krabbenborg, Kennisinstituut Mobiliteit (KiM)

2 Effect Lelylijn op de woningmarkt

Het doel van dit onderzoek is het in beeld brengen van de effecten van de aanleg van de Lelylijn op de woningmarkt. Welk effect heeft de Lelylijn op het mobiliteitsgedrag van mensen? Wat betekent de Lelylijn voor de aantrekkelijkheid van noordelijk Nederland en welk effect heeft dit uiteindelijk op de woningbehoefte?

Om inzicht te geven in de effecten van de Lelylijn brengen we in beeld welke groepen gebruikmaken van de trein. Deze groepen profiteren immers direct van de aanwezigheid van een verbeterde treinverbinding. Daarnaast brengen we in beeld in welke mate een betere bereikbaarheid van invloed is op de aantrekkingskracht van de regio. Tot slot brengen we het effect van verstedelijking op de woningbehoefte in beeld. Om een antwoord te geven op deze vragen zijn drie hypotheses geformuleerd:

1. De aanleg van de Lelylijn leidt tot verandering van mobiliteitsgedrag.
2. Een betere bereikbaarheid als gevolg van de Lelylijn vergroot de aantrekkingskracht van de regio.
3. De Lelylijn heeft een positief effect op de agglomeratiekracht en daarmee de woningbehoefte.

Op basis van de literatuurstudie, de data-analyse en de interviews met de experts zijn de verschillende hypotheses getoetst.

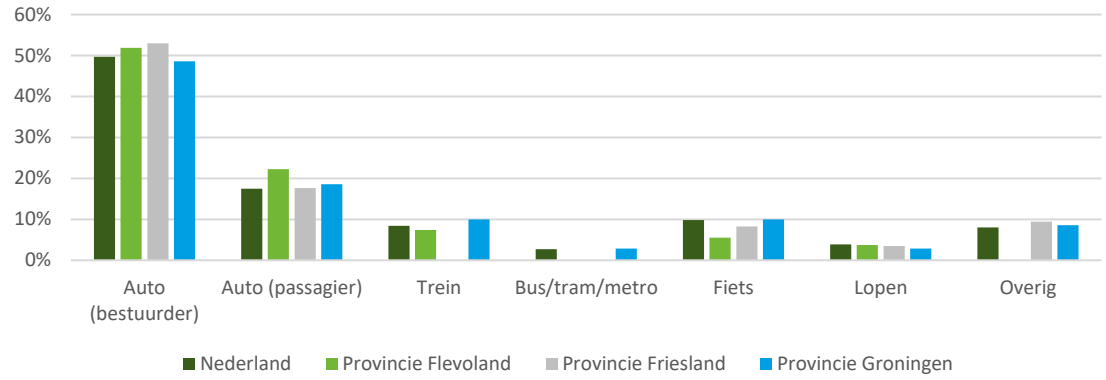
2.1 Effect Lelylijn op mobiliteitsgedrag

De komst van de Lelylijn heeft een belangrijke impact op de bereikbaarheid van noordelijk Nederland. Het zorgt niet alleen voor een snelle verbinding tussen Groningen/Leeuwarden en de Randstad, maar ook voor een betere verbinding tussen de steden en dorpen in Flevoland, Fryslân en Groningen. De vraag is welk effect de Lelylijn heeft op het mobiliteitsgedrag van huidige en toekomstige bewoners. Antwoord op deze vraag helpt bij het bepalen van de potentiële groep mensen voor wie wonen in noordelijk Nederland aantrekkelijk(er) wordt door de komst van de Lelylijn. De hypothese is dat de aanleg van de Lelylijn leidt tot verandering van het mobiliteitsgedrag van mensen. Door verbetering van het openbaarvervoersnetwerk gaan meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer (ov).

Inwoners noordelijk Nederland sterk georiënteerd op de auto

Vanwege de beperkte stedelijkheid en de relatief grote afstanden tussen kernen zijn bewoners in noordelijk Nederland sterk georiënteerd op de auto. Dit blijkt ook uit het aandeel afgelegde reiskilometers. In 2022 reisden inwoners van Flevoland 74% van hun totale reiskilometers met de auto en 7% met het openbaar vervoer. In Fryslân reisden inwoners 71% van hun totale kilometers met de auto en naar schatting 8% met het openbaar vervoer. Het is overigens niet bekend welk deel hiervan is afgelegd per trein. In de provincie Groningen ligt het aantal afgelegde kilometers met het ov hoger, namelijk 13%. De stad Groningen en de grote studentenpopulatie spelen hier een belangrijke rol in. Het gaat hierbij waarschijnlijk om de pendel van studenten/scholieren naar de stad Groningen, die veelal gebruik maken van de trein en de bus.

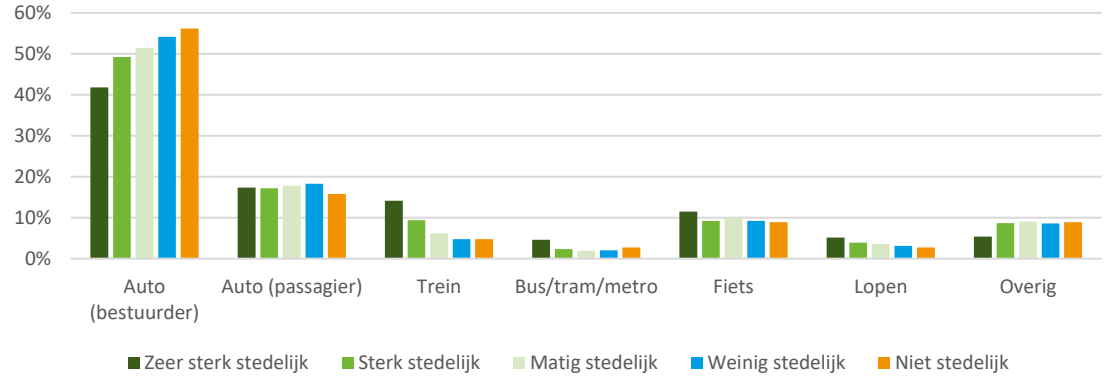
Figuur 2.1: Afgelegde reiskilometers naar vervoerswijze, 2022



Bron: CBS, 2023

De mate van stedelijkheid is sterk bepalend voor het vervoersgebruik. In zeer sterk stedelijke gebieden worden aanmerkelijk meer reiskilometers afgelegd met het ov dan in matig of niet stedelijke gebieden. In stedelijke gebieden is de beschikbaarheid en de kwaliteit van het ov doorgaans beter dan in minder stedelijke gebieden.

Figuur 2.2: Afgelegde reiskilometers naar mate van stedelijkheid, 2022



Bron: CBS, 2023

Beperkt deel werkenden maakt gebruik van de trein

Uit landelijke cijfers van het CBS blijkt dat het grootste deel van de reiskilometers in 2021 werd afgelegd om op visite te gaan en te gaan logeren. Dit is bijna 28% van het totaal aantal treinkilometers. Daarnaast werden er veel kilometers met de trein gemaakt om van en naar het werk te gaan (22%) en voor het volgen van onderwijs, cursussen en kinderopvang (17%).

Als we specifiek kijken naar woonwerkpendel dan maakt in de praktijk slechts een beperkt deel van de werkenden beroepshalve (voor woon-werkverkeer, maar ook voor werk-werkverkeer) gebruik van het openbaar vervoer. Ruim 70% van de reizigerskilometers van en naar het werk werd in 2021 met de auto afgelegd[1]. Voor ongeveer 6% van de reizigerskilometers werd de trein gebruikt. Het gaat hierbij doorgaans om mensen in specifieke sectoren (overheid, onderwijs, zakelijke dienstverlening) die in de nabijheid van een station wonen en werken. Daarnaast maken studenten relatief veel gebruik van de trein. Met het studentenreisproduct (voorheen ov-jaarkaart) kunnen studenten in het weekend of doordeweeks vrij

[1] CBS. Dashboard verkeer en vervoer (2023)

reizen of reizen met korting. Dit betekent dat er een relatief kleine groep mensen direct profiteert van de realisatie van een treinstation of een verbetering van de spoorverbinding.

Keuze voor ov zal naar verwachting stabiel blijven

De verwachting van het Kennisinstituut Mobiliteit is dat de keuze van de reiziger voor het openbaar vervoer in de komende jaren stabiel zal blijven. Wel zal het woon-werkverkeer in de toekomst door een groot aantal factoren beïnvloed worden: arbeidsparticipatie van vrouwen, een gemiddeld hoger opleidingsniveau, tijd- en plaatsonafhankelijk werken, duurzaam mobiliteitsmanagement, meer werkende migranten, flexibilisering, verstedelijking en ruimtelijke verschuivingen van werk. Van de genoemde ontwikkelingen zullen met name verstedelijking en de stijging van het gemiddelde opleidingsniveau effect kunnen hebben op toename van het gebruik van het openbaar vervoer.

Toename van mensen die thuiswerken

In de afgelopen periode zijn mensen steeds meer thuis gaan werken. De coronacrisis heeft hierin een belangrijke rol gespeeld en deze ontwikkeling versneld. Uit onderzoek blijkt dat deze trend zich heeft doorgezet. Voor de coronacrisis werkten Nederlanders gemiddeld 11% van de werkuren thuis en dit is toegenomen naar 23% eind 2022[2]. Voor forenzen die gebruik maken van het ov is het aandeel thuiswerkuren gestegen van 15% naar 36%. Dit betekent dat ov-gebruikers minder vaak de trein gebruiken en meer uren thuis zijn gaan werken. Overigens heeft niet iedereen de mogelijkheid om thuis te werken en dit verschilt sterk per sector. Vooral bij de overheid, de financiële en de zakelijke dienstverlening wordt relatief veel thuisgewerkt. De horeca, de bouw, het onderwijs, zorg en detailhandel zijn sectoren waar mensen relatief weinig thuis (kunnen) werken[3]. Vanwege de toename van het thuiswerken is voor steeds meer mensen de afstand tussen de woon- en werklocatie van minder groot belang. Dit kan ertoe leiden dat er een groeiende groep mensen is die bijvoorbeeld in Groningen woont (of blijft wonen) en in de Randstad werkt. Een deel van de mensen accepteert een langere reisafstand als zij niet elke dag deze afstand hoeven af te leggen. Er is geen inzicht in de omvang van deze groep. Deze ontwikkeling kan voor delen van noordelijk Nederland een positief effect hebben op de toename van de woningbehoefte. Om hier meer inzicht in te krijgen strekt het tot de aanbeveling om aanvullend onderzoek te verrichten.

Inwoners van nieuwe stationslocaties krijgen meer mobiliteitsopties

Een aantal potentiële stationslocaties van de Lelylijn heeft momenteel geen treinstation. Het gaat hierbij om de plaatsen Emmeloord, Lemmer, Joure, Drachten en Leek. Voor deze plaatsen geldt dat de mobiliteitsopties voor inwoners van deze plaatsen worden vergroot. Zij krijgen een extra alternatief voor de auto of het busvervoer. Vanwege de omvang van het aantal inwoners zal met name voor Drachten en Emmeloord de impact relatief groot zijn. Vanuit Drachten zal de verbinding met Groningen sterk verbeteren. Hierdoor wordt het eenvoudiger om vanuit Drachten in Groningen te werken, te studeren of bijvoorbeeld een dagje te winkelen. Voor Emmeloord geldt dat de verbinding zowel richting de Randstad als richting Groningen/Leeuwarden sterk verbetert.

Concentratie van woningen rondom een station vergroot het ov-gebruik

Eerder zagen we al dat de mate van verstedelijking een belangrijke rol speelt in het ov-gebruik. Een groeiende bevolking als gevolg van verstedelijking kan een belangrijke rol spelen in verandering van het mobiliteitsgedrag. Door concentratie van woningbouw rondom stationslocaties neemt het aantal mensen in de directe nabijheid van het station toe. Hierdoor kunnen zij beter gebruik maken van de fiets, bus of

[2] KiM. Waar is de ov-reiziger gebleven? (oktober 2023)

[3] CPB. Thuiswerken voor, tijdens en na de coronacrisis (januari 2021)

trein als alternatief voor de auto. Zonder een toename van verstedelijking in de regio zal het ov-gebruik naar verwachting stabiel blijven.

Belangrijkste conclusies

- Het is duidelijk dat de komst van de Lelylijn de bereikbaarheid van noordelijk Nederland verbetert en inwoners meer keuze-opties biedt in mobiliteit. Dit geldt in het bijzonder voor plaatsen die momenteel niet zijn aangesloten op het spoornetwerk. Het gaat hierbij om Emmeloord, Lemmer, Joure, Drachten en Leek die momenteel geen treinstation hebben.
- In absolute zin worden de meeste treinkilometers afgelegd voor visite en logeren (28%). Daarnaast worden relatief veel treinkilometers afgelegd voor werk (22%) en studie (17%). Dit zijn over het algemeen de groepen die relatief vaak de trein gebruiken en doordeweeks in de spitsuren reizen. Voor zowel werknemers als studenten is een goede verbinding tussen woonplaats en werkplek of onderwijsinstelling van groot belang. Zij nemen dit ook mee in hun keuze voor een woonplaats.
- De Lelylijn biedt in directe zin voordelen voor een relatief beperkte groep mensen. Het gaat hierbij in het bijzonder om mensen die de trein gebruiken voor woon-werkverkeer en studenten. Daarbij geldt dat voor een groot deel van de mensen de trein onvoldoende een alternatief is voor de auto om werk, voorzieningen of sociale contacten te bereiken. Dit geldt bijvoorbeeld voor mensen die een relatief lokaal netwerk hebben of waarbij de werklocatie niet te bereiken is met de trein.
- De verwachting is dat de aanleg van de Lelylijn in de basis niet zal leiden tot een grote verandering in het mobiliteitsgedrag van mensen. Inwoners in noordelijk Nederland zijn sterk georiënteerd op de auto en marken relatief weinig gebruik van de trein. De beperkte stedelijkheid en de relatief grote afstanden tussen kernen spelen hierin een belangrijke rol. Een toename van het aantal inwoners en toename van verstedelijking rond stationslocaties kan wel leiden tot verandering van gedrag en toename van het gebruik van de trein. Dit versterkt de gedachte om halteplaatsen buiten Leeuwarden en Groningen te realiseren. Een schaalsprong in stedelijkheid in de overige gebieden draagt namelijk bij aan het vergroten van de potentie van de Lelylijn.

2.2 Effect Lelylijn op aantrekken van mensen

De bevolkingsgroei – en daarmee samenhangende woningbehoefte – wordt in belangrijke mate bepaald door migratie. De hypothese is dat een betere bereikbaarheid van de drie provincies een positief effect heeft op het aantrekken van mensen vanuit andere delen van het land. Als de bereikbaarheid van werk, voorzieningen en sociale contacten verbetert, wordt noordelijk Nederland een aantrekkelijker gebied voor nieuwe bewoners (vestigers). Daarnaast wordt het voor huidige bewoners aantrekkelijker om te blijven wonen in noordelijk Nederland. Om deze hypothese te toetsen gaan we nader in op de ontwikkeling van migratietrends in de afgelopen jaren en verhuismotieven die een rol spelen bij de keuze voor een woning en woonlocatie.

Bevolking afgelopen jaren sterk toegenomen

In de afgelopen jaren is de Nederlandse bevolking sterk gegroeid. Het aantal inwoners is in de periode 2018 tot 2023 met ruim 630.000 personen toegenomen. Dit komt neer op een groei van +3,7%. De bevolkingsgroei van Flevoland lag met +8,0% ruim boven het landelijke gemiddelde. In de provincie Fryslân (+1,9%) en Groningen (+2,3%) lag de bevolkingsgroei lager dan het landelijke gemiddelde.

Tabel 2.1: Bevolkingsontwikkeling 2018-2023

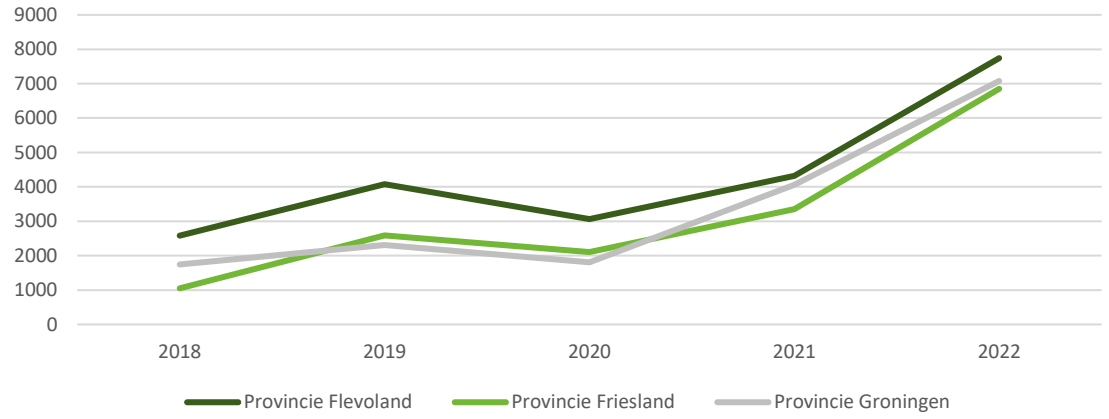
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Groei 2018-2023
Flevoland (pr)	411.700	416.500	423.000	428.200	434.800	444.700	+8,0%
Fryslân (pr)	647.300	647.700	650.000	651.400	654.000	659.600	+1,9%
Groningen (pr)	582.900	584.000	585.900	586.900	590.200	596.100	+2,3%
Nederland	17.181.100	17.282.200	17.407.600	17.475.400	17.590.700	17.811.300	+3,7%

Bron: CBS, 2023

Migratie speelt een belangrijke rol in bevolkingsontwikkeling

Het binnen- en buitenlandsmigratiesaldo speelt een belangrijke rol in de bevolkingsontwikkeling in de afgelopen jaren. Alle drie de provincies kennen een positief migratiesaldo. Dit betekent dat er meer mensen vestigen dan er vertrekken. Vanaf 2021 is er sprake van een forse toename van het migratiesaldo. Deze toename komt met name door een sterke groei van het aantal vestigers uit het buitenland. Het gaat hierbij om statushouders maar ook om Oekraïense ontheemden.

Figuur 2.3: Ontwikkeling migratiesaldo, 2018-2022



Bron: CBS, 2023

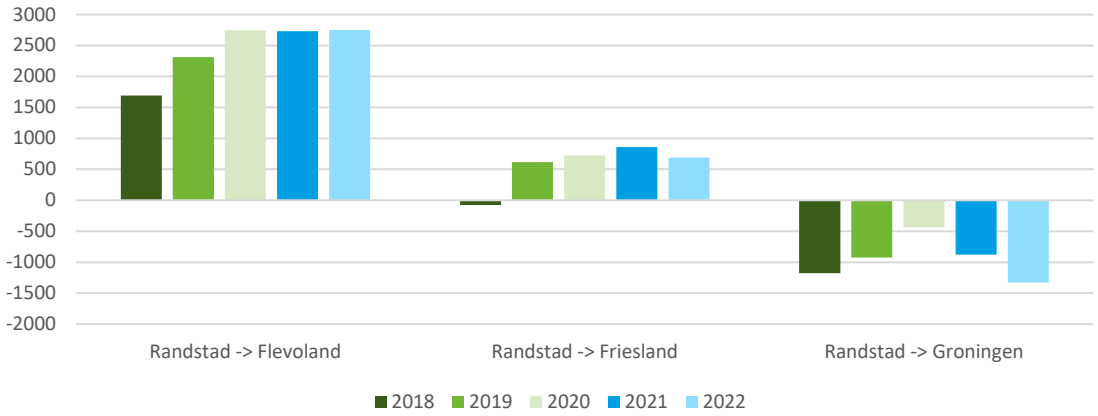
Toename vestigers uit de Randstad

In de onderstaande figuur zoomen we in op de ontwikkeling van verhuisbewegingen tussen de Randstad[4], Flevoland, Fryslân en Groningen. Hieruit blijkt dat de instroom vanuit de Randstad naar Flevoland in de afgelopen periode fors is toegenomen. Gemiddeld gaat het om een vestigingssaldo van +2.450 mensen per jaar en vanaf 2020 is dit toegenomen naar gemiddeld +2.750 personen per jaar. Ook in de provincie Fryslân vestigden zich in de afgelopen jaren per saldo meer mensen vanuit de Randstad dan omgekeerd het geval was. Sinds 2020 ging het om +690 tot +860 personen per jaar. Dit is overigens een trendbreuk met de jaren daarvoor. In de periode voor 2018 kende Fryslân namelijk een (structureel) vertrekoverschot.

De provincie Groningen is de enige provincie waarbij het migratiesaldo met de Randstad negatief is. Per saldo vertrekken er juist meer mensen naar de Randstad. Een groot deel van de vertrekkers zijn studenten die na afronding van hun studie ervoor kiezen om te gaan wonen in de Randstad. Voor een deel van deze groep geldt dat betere baankansen elders een belangrijke rol speelt in deze keuze.

[4] Voor de Randstad zijn de verhuisbewegingen uit de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht in beeld gebracht.

Figuur 2.4: Migratiesaldo tussen Randstad, Flevoland, Fryslân en Groningen[5], 2018-2022



Bron: CBS 2023

Verhuismotieven zijn relatief stabiel

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft recent onderzoek naar verhuisbewegingen en -motieven uitgevoerd[6]. Uit deze analyse blijkt dat verhuismotieven en ruimtelijke verhuispatronen relatief stabiel zijn. De meeste mensen verhuizen vanwege een verandering in de samenstelling in het huishouden. Denk aan jongeren die voor het eerst zelfstandig gaan wonen, stellen die gaan samenwonen of stellen die juist uit elkaar gaan. In totaal gaat het om ongeveer 27% van de verhuisbewegingen[7]. Daarnaast verhuizen veel mensen omdat de woning niet voldoet aan de wensen. Bijvoorbeeld vanwege gezinsuitbreiding waardoor de woning te klein wordt. Bij 21% van de verhuisbewegingen is de woning het belangrijkste motief om te verhuizen. Verhuizingen vanwege verandering van werk (7%), het volgen van een opleiding (3%) of (verslechterde) gezondheid komen minder vaak voor (4%).

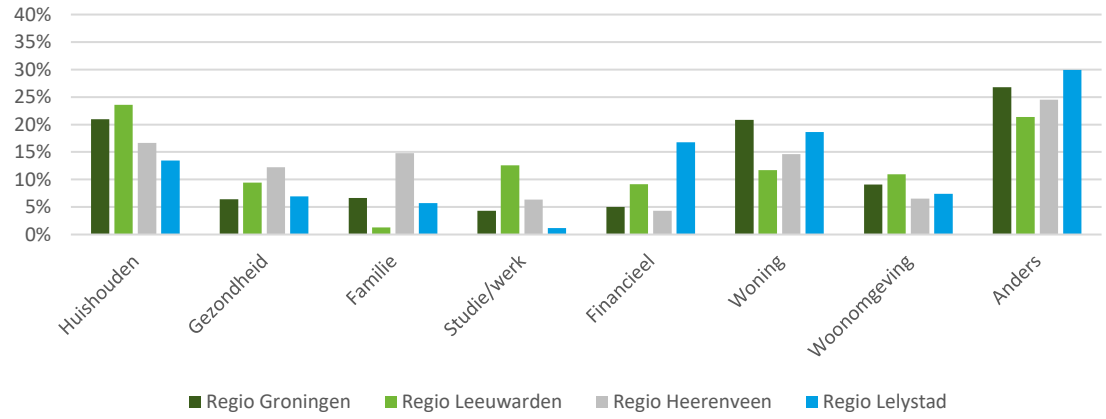
In de onderstaande figuur zijn de verhuismotieven in beeld gebracht van mensen die in de periode 2018 tot en met 2020 zijn verhuisd naar de woningmarktregio's langs de Lelylijn. Hieruit komt naar voren dat voor huishoudens in de regio Groningen verandering in huishoudenssamenstelling (starten op de woningmarkt, samenwonen of scheiden) en de woning belangrijke motieven waren om te verhuizen. In de regio Leeuwarden was naast de veranderende huishoudenssamenstelling studie of werk een veelgenoemd motief. In de regio Heerenveen zijn gezondheid en familie motieven die relatief vaak zijn genoemd. Tot slot valt in de regio Lelystad juist op dat financiële redenen en de woning belangrijke motieven zijn. Dit past ook bij de functie en rol van de regio Lelystad op de woningmarkt. Veel huishoudens uit de Randstad zien Lelystad als een betaalbaar alternatief.

[5] Exclusief verhuisbewegingen van en naar Westerwolde, vanwege het AZC in Ter Apel.

[6] PBL. Verhuismotieven en ruimtelijke verhuisbewegingen, 2023. Gebaseerd op WoON 2015, 2018, 2021 en CBS microdata. Onderzoek geeft geen informatie over verkeersmodaliteiten en verhuizingen.

[7] Ministerie van BZK. Wonen langs de meetlat. Resultaten van het WoonOnderzoek Nederland 2021

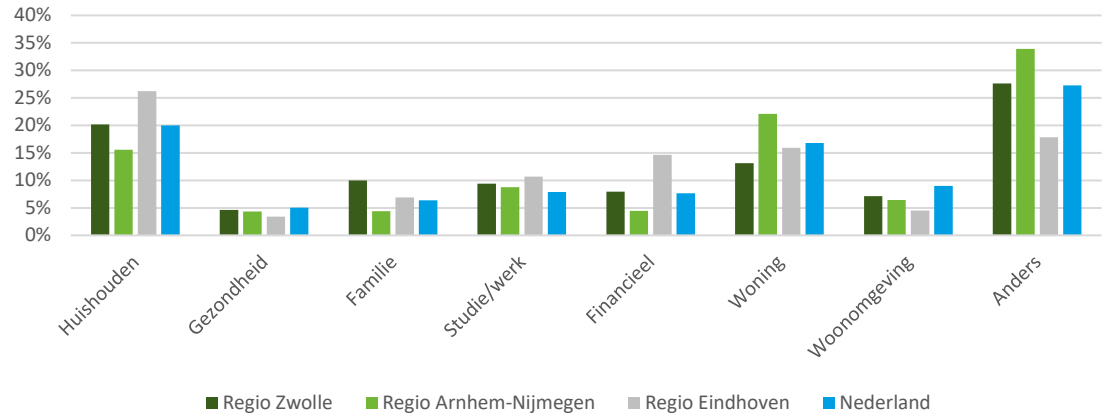
Figuur 2.5: Verhuismotieven per woningmarktregio



Bron: WoON2021

In de onderstaande figuur zijn de verhuismotieven weergegeven van stedelijke regio's die relatief goed bereikbaar zijn ten opzichte van de Randstad. Het gaat om de regio Zwolle, Arnhem-Nijmegen en Eindhoven. Hier valt op dat studie/werk iets vaker wordt genoemd als belangrijkste verhuismotief. Daar staat tegenover dat de woonomgeving iets minder vaak wordt genoemd.

Figuur 2.6Vergelijking verhuismotieven andere woningmarktregio's

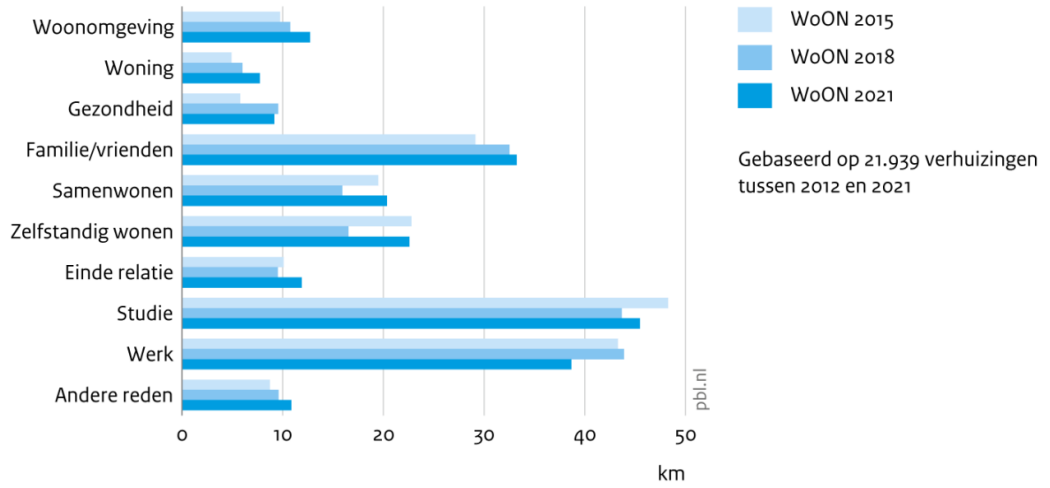


Bron: WoON2021

Huishoudens verhuizen doorgaans over een korte afstand

Ook blijkt uit onderzoek van het PBL dat de meeste mensen verhuizen binnen een relatief korte afstand. Ongeveer driekwart van de verhuizingen vindt plaats binnen een straal van tien kilometer vanaf de oude woning. Verhuizingen over een afstand van meer dan 30 kilometer komt beduidend minder vaak voor. De verhuisafstand is groter bij verhuizingen naar een niet-stedelijke omgeving. Daarnaast zijn mensen die verhuizen naar een grotere woning of een koopwoning bereid om over een grotere afstand te verhuizen. Ook verhuizen mensen met een hoger opleidingsniveau en jonge huishoudens relatief vaker over een grotere afstand. Als men over een langere afstand verhuist dan speelt studie, werk of aanwezigheid van familie/vrienden een belangrijke rol in deze keuze.

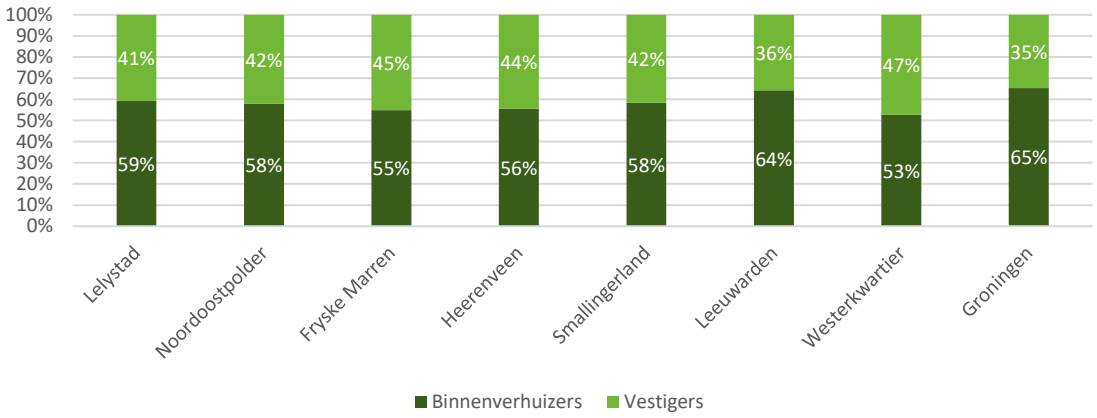
Figuur 2.7: Gemiddelde verhuisafstand per verhuismotief



Bron: Verhuismotieven en ruimtelijke verhuisbewegingen, PBL 2023

Het beeld dat verhuisafstanden doorgaans over korte afstanden plaatsvinden blijkt ook uit de migratiecijfers van de verschillende gemeenten. De meeste verhuisbewegingen vinden binnen de gemeente plaats, namelijk tussen de 53% (gemeente Westerkwartier) en 65% (gemeente Groningen) van de verhuisbewegingen. In Leeuwarden en Groningen is de verhuisdynamiek hoger dan in de overige gemeenten mede vanwege hogere aantal studenten en lagere inkomensgroepen. Zij verhuizen over het algemeen vaker dan reguliere huishoudens.

Figuur 2.8: Aandeel binnenverhuizers en vestigers, 2018-2022



Bron: CBS 2023

Uit de analyse van de top 5 herkomstgemeenten van vestigers blijkt ook dat vestigers veelal uit direct aangrenzende gemeenten komen. Voor de steden Leeuwarden en Groningen geldt dat vestigers over een iets grotere afstand verhuizen dan de overige gemeenten. Maar voor beide gemeenten geldt ook dat het merendeel van de vestigers uit de regio komt. Samen met het hoge aandeel binnenverhuizers bevestigt dit het beeld dat veel verhuisbewegingen over een relatief korte afstand plaatsvinden.

Tabel 2.2: Top vijf gemeenten herkomst vestigers[8], 2018-2022

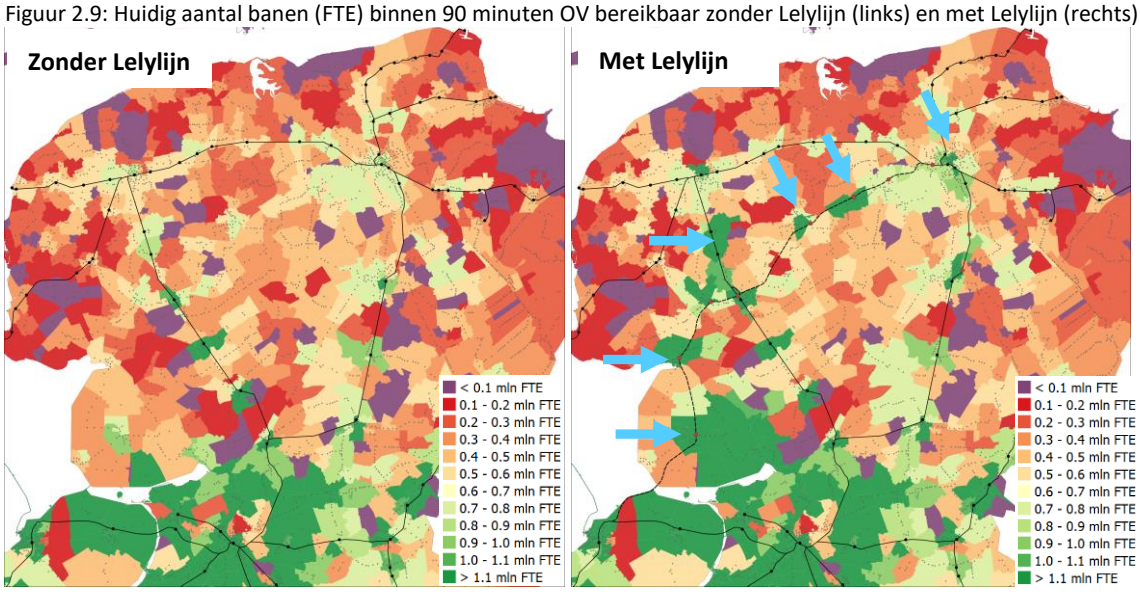
Gemeente Lelystad	Gemeente Noordoospolder	Gemeente De Fryske Marren	Gemeente Heerenveen
1. Almere (28%)	1. Urk (10%)	1. Súdwest-Fryslân (14%)	1. De Fryske Marren (13%)
2. Amsterdam (12%)	2. Almere (5%)	2. Heerenveen (12%)	2. Leeuwarden (13%)
3. Dronten (5%)	3. Steenwijkerland (5%)	3. Groningen (6%)	3. Opsterland (9%)
4. Zeewolde (2%)	4. Lelystad (5%)	4. Leeuwarden (6%)	4. Súdwest-Fryslân (6%)
5. Noordoostpolder (2%)	5. Dronten (4%)	5. Noordoostpolder (5%)	5. Groningen (6%)
Gemeente Smallingerland	**Gemeente Leeuwarden**	**Gemeente Westerkwartier**	**Gemeente Groningen**
1. Opsterland (13%)	1. Waadhoeke (11%)	1. Groningen (40%)	1. Midden-Groningen (6%)
2. Leeuwarden (11%)	2. Súdwest-Fryslân (8%)	2. Noordenveld (9%)	2. Tynaarlo (5%)
3. Groningen (9%)	3. Groningen (7%)	3. Het Hogeland (4%)	3. Westerkwartier (5%)
4. Achtkarspelen (6%)	4. Tytsjerksteradiel (6%)	4. Smallingerland (3%)	4. Assen (4%)
5. Tytsjerksteradiel (6%)	5. Heerenveen (4%)	5. Achtkarspelen (3%)	5. Het Hogeland (4%)

Bron: CBS 2023

Bereikbaarheid van aantal banen neemt toe

Bij de keuze voor een woonplaats speelt voor veel mensen de bereikbaarheid van de locatie een belangrijke rol. Het gaat hierbij om de afstand (en bereikbaarheid) vanaf de woning tot werk, voorzieningen en sociale contacten. De mate van bereikbaarheid wordt bepaald door de tijd, geld en moeite die het kost om de bestemming te bereiken. Voor veel mensen geldt dat werk en voorzieningen lastig te bereiken zijn zonder auto. Het OV is voor deze groep dan ook geen alternatief omdat de bereikbaarheid van dorpen of stadsranden vaak beperkt is. Uit analyse van Studio Bereikbaar blijkt dat het huidige aantal banen dat binnen 90 minuten bereikbaar is per OV toeneemt als gevolg van de aanleg van de Lelylijn. En het is duidelijk dat de potentiële nieuwe stationslocaties hier het meeste van profiteren, namelijk Emmeloord, Lemmer en Drachten.

Figuur 2.9: Huidig aantal banen (FTE) binnen 90 minuten OV bereikbaar zonder Lelylijn (links) en met Lelylijn (rechts)



Bron: Studio Bereikbaar, 2023

Vestigers van buiten de regio?

Als mensen over een langere afstand verhuizen dan zijn werk, studie en in mindere mate familie/vrienden de belangrijkste motieven om te verhuizen. Vanuit het perspectief van de woonconsument is in beeld gebracht wat de sterke punten zijn die een rol kunnen spelen bij de keuze voor wonen in noordelijk

[8] Exclusief gemeente Westerwolde vanwege AZC Ter Apel

Nederland en de aandachtspunten die daarbij spelen. Wat alle drie de provincies gemeen hebben is de rust, ruimte en relatief gunstige prijs-kwaliteitsverhouding ten opzichte van de Randstad. In Fryslân zijn het (waterrijke) landschap, het dorpse karakter en de verbinding met de Friese identiteit sterke punten. Voor de provincie Groningen geldt met name de aanwezigheid van Groningen als voorzieningencentrum en banenmotor een belangrijke rol.

Tabel 2.3: Sterke punten en aandachtspunten per regio

Provincie	Sterke punten	Aandachtspunten
Flevoland	- ruimte en rust - gunstige prijskwaliteitverhouding - landschap (openheid en ruimte) - centrale ligging	- relatief eenzijdig woonaanbod - beperkt aanbod culturele voorzieningen - bereikbaarheid sommige kernen - imago
Fryslân	- Friese landschap: rust en ruimte - waterrijke omgeving - gunstige prijskwaliteitverhouding - dorpse karakter en sociaal contact - verbinding met Friese identiteit	- afstand tot werkgelegenheid - afstand tot voorzieningen - bereikbaarheid sommige kernen
Groningen	- stedelijk en dorpse woonmilieus - rustig wonen en de stad dichtbij - ruimte - nabijheid (winkel)voorzieningen - relatief veel werkgelegenheid	- relatief ver van de rest van Nederland - brede welvaart niet gelijk verdeeld over de regio

Uiteraard zijn er ook aandachtspunten die woonconsumenten meenemen in hun keuze voor vestiging in een van de provincies. In Flevoland geldt dat er sprake is van een relatief eenzijdig woonaanbod en een beperkt aanbod aan culturele voorzieningen is. Daarnaast speelt de bereikbaarheid van sommige kernen en het imago ook een rol. In Fryslân zijn de afstand tot werkgelegenheid en voorzieningen aandachtspunten evenals de bereikbaarheid van sommige kernen. Groningen is als meest noordelijke provincie het meest perifeer gelegen en daar is de afstand tot de Randstad het grootst. Daar speelt mee dat de brede welvaart niet gelijk verdeeld is. Er zijn grote verschillen tussen regio's, grote verschillen binnen regio's en grote verschillen tussen en binnen gemeenten. Het gaat hierbij om verschillen in gezondheid, welbevinden, veiligheid en opleidingsniveau.

Casus station Dronten (Hanzelijn)

Sinds december 2012 is de Hanzelijn, die loopt tussen Lelystad en Zwolle, in gebruik. In Dronten is een nieuw station geopend en aangesloten op de Hanzelijn. Dronten is daarmee een voorbeeld van een relatief grote plaats (ruim 30.000 inwoners) waar een treinstation is gerealiseerd en is aangesloten op een nieuwe spoorverbinding. Deze casus biedt aanknopingspunten voor de mogelijke effecten van de aanleg van de Lelylijn. In de Hanzelijn Monitor (2015)[9] is onderzoek gedaan naar de effecten van de aanleg van deze spoorlijn. Hierbij is gekeken naar de effecten op mobiliteit, het woonklimaat, onderwijs, het vestigingsklimaat en de strategische positionering.

Uit deze Monitor blijkt dat in de eerste drie jaar na opening van het station het gebruik door reizigers jaarlijks is toegenomen. Daarnaast heeft de Hanzelijn het economisch bereik van de regio vergroot en dit komt vooral door de verruiming van de regionale arbeidsmarkt. Flevolanders vinden steeds vaker werk in Overijssel en werknemers uit Overijssel hebben in toenemende mate een baan in Flevoland. Voor inwoners van Dronten geldt dat zij eenvoudiger in Kampen of Zwolle kunnen werken. Overigens wordt in

[9] Windesheim. Hanzelijn Monitor 2015.

het onderzoek ook geconcludeerd dat de betekenis van de Hanzelijn niet terug te zien is in de waardering van de aantrekkelijkheid van het woon- en vestigingsklimaat in de regio. Ook is er geen eenduidige relatie tussen de aanwezigheid van de Hanzelijn en de ontwikkeling van de waarde van vastgoed in de nabijheid van het station. Tot slot is geconcludeerd dat Zwolle en Dronten het meest hebben geprofiteerd van de aanleg van de lijn. Voor Dronten heeft de aansluiting op het spoorwegnet geleidt tot een flinke impuls voor de mobiliteit en bereikbaarheid. In dit onderzoek zijn de effecten over een relatief beperkte periode in beeld gebracht. Het is goed denkbaar dat de effecten pas over een (veel) langere periode goed zichtbaar worden.

Op dit moment wordt door het PBL een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de effecten voor Dronten van het in gebruik nemen van de Hanzelijn. De definitieve uitkomsten van het PBL-onderzoek zijn niet op tijd beschikbaar om mee te nemen in dit onderzoek.

Belangrijkste conclusies

- Een betere bereikbaarheid van de drie provincies vergroot de aantrekkingskracht van de regio en lijkt een positief effect te hebben op het aantrekken van mensen vanuit andere delen van het land. De verwachting is echter dat dit een gestage ontwikkeling betreft. De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat verhuisstromen en -motieven doorgaans stabiel zijn en dat de meeste mensen over een relatief korte afstand verhuizen. Voor huishoudens die over een langere afstand verhuizen zijn werk, studie of familie/vrienden de belangrijkste motieven. Er zijn geen aanwijzingen dat de komst van de Lelylijn leidt tot een forse trendbreuk van deze ontwikkeling.
- In de praktijk zullen woningzoekenden binnen de regio eerder verhuizen naar de beter bereikbare locaties in de regio. De betere bereikbaarheid van banen en voorzieningen spelen hierin een belangrijke rol. De potentiële stationslocaties zullen hier waarschijnlijk van profiteren ten faveure van minder bereikbare plaatsen in de regio. Daarnaast is de verwachting dat woningzoekenden van buiten de regio ‘stapsgewijs’ hun weg naar noordelijk Nederland zullen vinden. Hierbij geldt dat Flevoland het eerste overloopgebied is van de Randstad. Hetzelfde geldt voor verhuisbewegingen binnen de regio. Bijvoorbeeld extra verhuisbewegingen van de stad Groningen naar beter bereikbare plaatsen in de omgeving zoals Leek, Drachten en Heerenveen.

2.3 Effect van agglomeratiekracht op toekomstige bevolkingsgroei

Agglomeratievoordelen leiden ertoe dat de concurrentiepositie van stedelijke gebieden verbetert. Door agglomeratie-effecten concentreren veel bedrijven en werknemers zich in stedelijk gebied. Bedrijven en werknemers kunnen elkaar makkelijker ontmoeten (matching), hebben meer afnemers in de directe omgeving (sharing) en kunnen makkelijker kennis uitwisselen (learning). Voor goed functionerende steden geldt over het algemeen dat hoe groter een stad wordt, hoe aantrekkelijker die stad wordt[10]. Dit is overigens ook het geval wanneer de verbinding en relatie tussen steden verbetert. Meer inwoners leidt tot meer draagvlak voor voorzieningen en meer inwoners maakt een stad aantrekkelijker voor bedrijven. En dit vergroot vervolgens weer de aantrekkingskracht van het gebied. Vanwege de toenemende bevolkingsgroei heeft dit een grote impact op de woningbehoefte. De hypothese is dat de Lelylijn een positieve invloed heeft op de agglomeratievoordelen in noordelijk Nederland en dat dit leidt tot een groeiende woningbehoefte.

[10] CPB. Notitie – stedelijk bouwen, agglomeratie-effecten en woningprijzen (2021)

Inspiratieboek Lelylijn (Houtskoolschets)

In de Houtskoolschets wordt geconcludeerd dat er in de afgelopen decennia een ruimtelijk-economische ontwikkeling zichtbaar is van stedelijke agglomeraties – stad en ommeland – naar steeds meer geïntegreerde stedelijke netwerken. Binnen noordelijk Nederland profiteren stedelijke kernen beperkt van elkaars nabijheid en zijn deze onvoldoende aangehaakt op het nationaal stedelijk netwerk. Hierbij worden de volgende ontwikkelingen waargenomen:

- Inwoners, arbeidsplaatsen, kennis, onderwijs, zorg en inkomen concentreren zich steeds meer in de stedelijke gebieden in Nederland.
- De relevantie van agglomeratie neemt toe, zichtbaar in de verplaatsingspatronen die relatief minder regionaal en meer stad-stad worden.
- Binnen steden zijn lopen, fietsen en snel openbaar vervoer het dominante (en groeiende) vervoerssysteem. Tussen steden vervult de trein die rol.
- Drachten en Emmeloord hebben geen treinstation en ruimtelijk-economisch benutten de steden in noordelijk Nederland elkaars kracht beperkt.
- Het aantal bereikbare banen binnen aanvaardbare reistijden is matig en jongeren trekken mede daardoor weg uit de regio.

Groningen en Leeuwarden als stedelijke agglomeraties

Binnen de regio is Groningen de belangrijkste stedelijke agglomeratie, gevolgd door Leeuwarden. Groningen is de economische motor van noordelijk Nederland. Het is met circa 238.000 inwoners de grootste gemeente en telt bijna 170.000 banen. Daarnaast volgen ongeveer 100.000 leerlingen en studenten onderwijs[11] in Groningen. De stad speelt een belangrijke rol in de regio op het gebied van werkgelegenheid, onderwijs, cultuur, zorg en (maatschappelijke) voorzieningen. Daarmee heeft de stad een grote aantrekkingskracht op mensen vanuit de brede regio. Deze aantrekkingskracht zorgt ervoor dat er al jaren sprake is van een forse druk is op de woningmarkt in de stad. De komende jaren ligt er in Groningen dan ook een forse opgave om de woningbouwproductie te verhogen.

Leeuwarden is de tweede stad in de regio, en de grootste stad in Fryslân, en telt ruim 127.000 inwoners en ruim 80.000 banen. In Leeuwarden zijn het openbaar bestuur en de zakelijke dienstverlening belangrijke sectoren. Voor Leeuwarden geldt dat de stad naar verhouding meer functies/voorzieningen heeft dan je op basis van de omvang zou verwachten ten opzichte van vergelijkbaar steden in de Randstad en Noord-Brabant[12]. Een verklaring hiervoor is dat Leeuwarden binnen de regio minder 'hinder' ervaart van concurrentie met andere steden. Door het versterken van de relatie met Groningen en de rest van de regio kan de positie van Leeuwarden verstevigd worden.

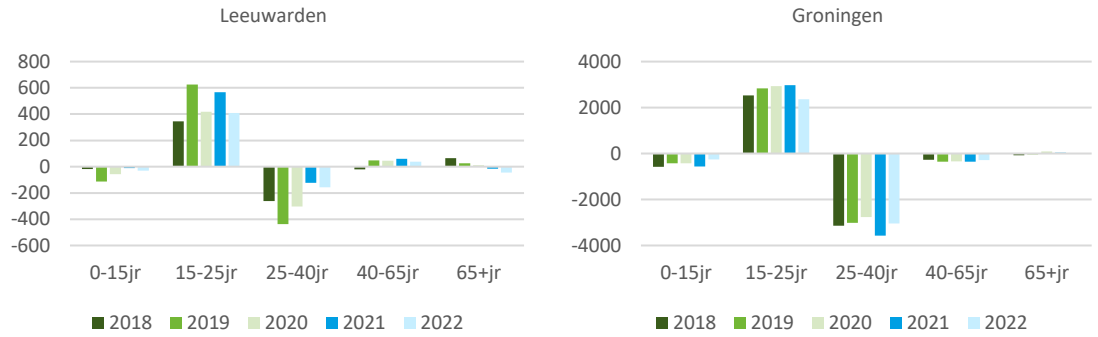
Jongeren trekken naar de stad

De agglomeratiekracht is te zien in de verhuisbewegingen naar leeftijd. Vooral jongeren trekken naar de (grote) steden. Werk, studie in combinatie met het stedelijke voorzieningenniveau spelen een belangrijke rol in deze keuze. Deze ontwikkeling speelt een belangrijke rol in de groei en leeftijdssamenstelling van stedelijke gebieden. Binnen noordelijk Nederland zijn Groningen en Leeuwarden de enige twee gemeenten die structureel jongeren in de leeftijd 15 tot 25 jaar aantrekken. In de andere gemeenten is er juist sprake van een vertrekoverschot in deze leeftijdsgroep (zie bijlage 3). Daar staat tegenover dat beide gemeenten mensen in de leeftijd van 25 tot 40 jaar per saldo zien vertrekken. Het gaat om studenten die na hun studie de stad verlaten, maar ook om jonge gezinnen die graag buiten de stad willen wonen.

[11] Gemeente Groningen. Omgevingsvisie 'Levende ruimte' (december 2021)

[12] Platform31. De concurrentiepositie van Nederlandse steden (maart 2015)

Figuur 2.10: Migratiesaldo naar leeftijdsklasse Leeuwarden en Groningen, 2018-2022



Bron: CBS, 2023

De komende jaren groeit het aantal huishoudens

In de onderstaande tabel is de verwachte bevolkingsontwikkeling in beeld gebracht voor de periode tot en met 2050. Voor Fryslân en Flevoland is de provinciale prognose als basis gebruikt. Voor de provincie Groningen is uitgegaan van de prognose van de gemeente Groningen en voor de overige gemeenten van de Primos-prognose (2023). De gemeente Groningen stelt jaarlijks een eigen maatwerkprognose[13] op.

Uit de bevolkingsprognoses blijkt dat tot 2035 in alle provincies sprake is van een groei van het aantal inwoners. De provincie Flevoland groeit het hardst in de komende jaren. Het gaat om een groei van bijna 96.000 inwoners in de periode tot 2035 en nog eens ruim 101.000 inwoners in de periode daarna. In de provincie Groningen is er in de periode na 2035 sprake van een beperkte groei van het aantal inwoners (+6.380 inwoners) en deze groei komt voort uit de groei van de stad Groningen. In de overige gemeenten is namelijk sprake van een daling van het aantal inwoners. Ook in de provincie Fryslân zal na 2035 de bevolking in omvang afnemen.

Tabel 2.4: Bevolkingsprognose, 2023-2035-2050

	2023	2035	2050	2023-2035	2035-2050
Provincie Groningen	593.060	614.990	621.370	+21.930	+6.380
Provincie Fryslân	655.880	662.320	643.860	+6.440	-18.460
Provincie Flevoland	445.660	541.640	643.310	+95.980	+101.670

Bron: Primos 2023, provincie Fryslân 2022, provincie Flevoland 2022, gemeente Groningen 2022, bew. Companen

In de periode tot 2035 neemt het aantal huishoudens in de drie provincies toe met +86.250 huishoudens. In Flevoland is de groei geraamd op +48.070 huishoudens en in Groningen op +23.500 huishoudens. De verwachte groei in Fryslân ligt met +14.680 iets lager. In de periode na 2035 blijft het aantal huishoudens in Flevoland fors groeien (+49.290). In Groningen is er nog sprake van een beperkte groei en in Fryslân zal het aantal huishoudens zelfs iets dalen.

Tabel 2.5: Huishoudensprognose, 2023-2035-2050

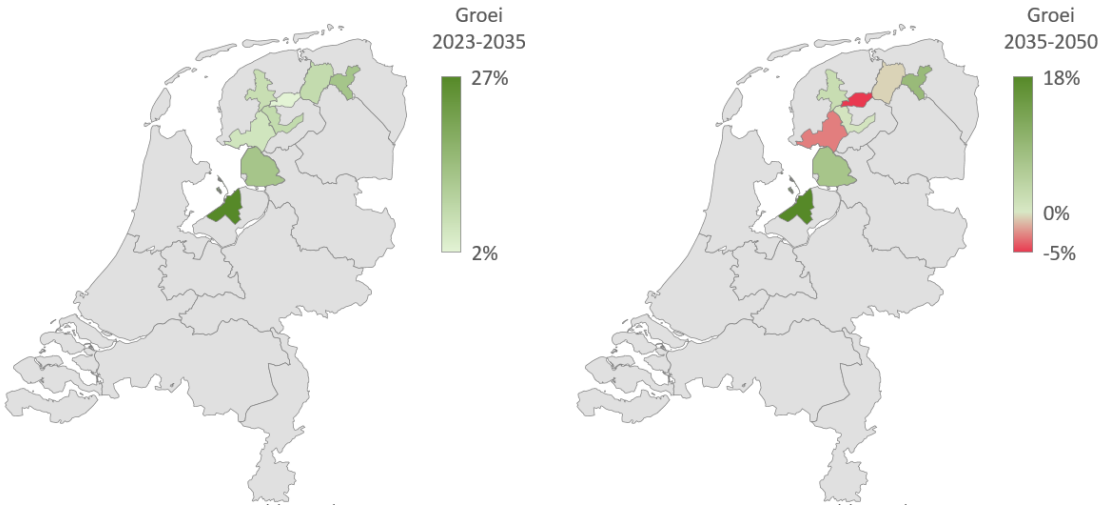
	2023	2035	2050	2023-2035	2035-2050
Provincie Groningen	303.470	326.970	335.240	+23.500	+8.270
Provincie Fryslân	301.260	315.940	310.740	+14.680	-5.200
Provincie Flevoland	181.740	229.810	279.100	+48.070	+49.290

Bron: Primos 2023, provincie Fryslân 2022, provincie Flevoland 2022, gemeente Groningen 2022, bew. Companen

[13] De prognose van de gemeente Groningen is doorgerekend voor de periode 2022 tot 2042. Voor dit onderzoek is de ontwikkeling geëxtrapoleerd naar 2050.

Van de gemeenten gelegen aan het tracé van de Lelylijn zijn met name Lelystad, Noordoostpolder en Groningen de gemeenten waarvan het aantal huishoudens relatief het sterkst groeit in de komende jaren. In De Fryske Marren, Smallingerland en Westerkwartier is na 2035 een daling van het aantal huishoudens geprognosticeerd.

Figuur 2.11: Groei aantal huishoudens per gemeente, 2023-2035-2050



Bron: Primos 2023, provincie Fryslân 2022, provincie Flevoland 2022, gemeente Groningen 2022, bew. Companen

Beleid om woningbouw te verspreiden over de regio

De overheid speelt een belangrijk rol in het aanbod van woningen en de plaats waar deze woningen worden gebouwd. In de afgelopen decennia heeft de rijksoverheid een steeds minder sturende rol op zich genomen. Er was geen centrale sturing en de woningbouw was vooral decentraal georganiseerd. Provincies en gemeenten waren primair verantwoordelijk voor woningbouw. De afgelopen periode is hier een omslag in gekomen en voert de Rijksoverheid een sterke regie op de woningmarkt. Provincies en gemeenten krijgen ook steeds meer instrumenten om te sturen op de woningmarkt.

Nationale Woon- en Bouwagenda

In de Nationale Woon- en Bouwagenda en het Programma Woningbouw heeft de Rijksoverheid in het voorjaar van 2022 aangegeven hoe zij de grote bouwopgave wil realiseren. Om voldoende volume te kunnen maken zet het (nu demissionaire) kabinet in op ontwikkeling van grote bouwlocaties. Vermoedelijk zijn deze locaties onvoldoende en zullen voor de periode vanaf 2030 nieuwe locaties aangewezen moeten worden.

Om het geschikte woningaanbod in ons land te vergroten worden in alle overheidslagen, in samenwerking met betrokken partners, forse inspanningen voorgenomen. De Rijksoverheid heeft daarbij in belangrijke mate de regie naar zich toegetrokken. Het meest in het oog springend zijn de Woondeals, die in alle provincies zijn gesloten. Deze hebben een looptijd tot en met 2030. Verwacht wordt dat in de toekomst ook afspraken zullen worden gemaakt voor de periode na 2030 en dat dan mogelijk soortgelijke aantallen aan de orde kunnen zijn[14].

[14] Zie NOS-nieuws 17-10-2023: demissionair minister De Jonge zegt in de Telegraaf dat er na 2030 landelijk minstens nog een miljoen woningen gebouwd moeten worden.

Contourennotitie Nota Ruimte

Vooruitlopend op het verschijnen van de nieuwe Nota Ruimte heeft de demissionaire minister De Jonge de Contourennotitie Nota Ruimte opgesteld. Hierin zijn keuzevraagstukken op het gebied van energie, natuur, woningbouw, landbouw, economie en infrastructuur benoemd. De notitie geeft aan dat er zeven regio's zijn waar verstedelijkingsstrategieën worden opgesteld en worden uitgevoerd. In de contourennotitie is opgenomen dat er meer regio's zijn met kansen voor een verdere schaalsprong: Eindhoven, Stedendriehoek, Twente, Zuid-Limburg en een verdere uitloop van de verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen naar Emmen. Er zijn daarnaast regio's die goed in balans zijn na uitvoering van de verstedelijkingsgebieden in de NOVEX-gebieden en die door kunnen ontwikkelen op basis van autonome groei: de regio's Breda-Tilburg, Den Bosch, Arnhem-Nijmegen, Foodvalley en Zwolle. In de regio's Achterhoek, Fryslân, Kop van Noord-Holland en Zeeland zal, zo geeft de notitie aan, gewerkt moeten worden aan lokaal herstel van de balans tussen wonen, werken en voorzieningen, in samenhang met mobiliteit en groen in en om de stad.

De Contourennotitie Nota Ruimte zet, waar het de verstedelijking en het wonen betreft, stevig in op verdere verduurzaming. Hij kiest dan ook nadrukkelijk voor woningbouw op goed bereikbare inbreidingslocaties, zoals stationsgebieden, verdichting door gebiedstransformaties, menging van wonen, werken en voorzieningen, verduurzaming van de bestaande bebouwing en de klimaatbestendige en groene inrichting van de openbare ruimte[15].

Relatie tussen wonen en werken is complex

Bij de groei van de bevolking speelt de ontwikkeling van (voldoende) werkgelegenheid een belangrijke rol. Om extra inwoners aan te trekken zal ook de werkgelegenheid moeten toenemen. De vraag is dan ook welke relatie wonen en werken heeft. Uit de literatuur blijkt dat het functioneren van de woningmarkt invloed heeft op het functioneren van de arbeidsmarkt en andersom. De relatie tussen wonen en werken is echter complex en afhankelijk van het schaalniveau, van vestigingsmotieven van mensen en economische clusters, van aanwezige voorzieningen, woon- en werkmilieus en van de bereikbaarheid van het gebied. In onderzoek van de SER[16] wordt gesteld dat een stroef functionerende woningmarkt het functioneren van de arbeidsmarkt in de weg zit. Dit leidt tot meer mismatches en relatief lange afstanden voor het woon-werkverkeer. Dit is bijvoorbeeld het geval in delen van de Randstad waar het voor lage en middeninkomens moeilijk is om de woningmarkt te betreden. Zij wijken daarom uit naar randgemeenten waar de kansen op de woningmarkt groter zijn.

In hetzelfde onderzoek wordt aangegeven dat de bereikbaarheid van voldoende en goede banen een belangrijke rol speelt in de aantrekkelijkheid van regio's. Daarmee beïnvloedt de arbeidsmarkt de woningmarkt. Voor veel mensen hangt de keuze van een (andere) baan enigszins samen met de huidige woonplaats. Mensen wonen in het algemeen graag in de nabijheid van hun werk. Voor zogenaamd stuwende werkgelegenheid (zoals industrie en zakelijke dienstverlening) geldt overwegend: eerst werken dan wonen. Voor de ondersteunende economische activiteiten (zoals zorg en onderwijs) geldt eerder het omgekeerde: eerst wonen dan werken[17].

Uit het onderzoek van PBL[18] komt naar voren dat buiten de Randstad het patroon dat waar woningen gebouwd worden ook banen ontstaan niet automatisch het geval is. Met name ook omdat de intermediaire zone vaak overloopgebieden zijn voor de Randstad om in te wonen. Dit geldt in belangrijke mate voor Flevoland.

[15] BZK. Contourennotitie Nota Ruimte (2023), p. 38.

[16] SER. Hoe wonen werkt, een sociaal-economische verkenning (december 2022)

[17] PBL. Stuurbaarheid van woonvoorkeuren (2021)

[18] PBL. Woon-werkdynamiek in Nederlandse gemeenten (2008)

Verwachte ontwikkeling werkgelegenheid

Bureau Buiten heeft een inschatting gemaakt van de verwachte ontwikkeling van het aantal banen in de periode tot en met 2050. Op dit moment zijn er in de gemeenten rondom de Lelylijn ruim 443.500 banen en zal dit in het WLO-scenario hoog groeien naar ruim 505.000 banen. Het aantal banen neemt zonder de komst van de Lelylijn met ruim 62.000 toe in de periode tot 2050. Bureau Buiten heeft een raming gemaakt wat de aanleg van de Lelylijn betekent voor de groei van het aantal banen. Als gevolg van het de aanleg van de Lelylijn is de verwachting dat het aantal banen met 17.600 tot 25.100 toeneemt in deze periode. De grootste toename van het aantal banen vindt plaats in Groningen (+11.100) en Leeuwarden (+5.250). Met name voor deze gemeenten heeft dit een positief effect op de woningbehoefte.

Tabel 2.6: Potentieel effect op werkgelegenheid door Lelylijn

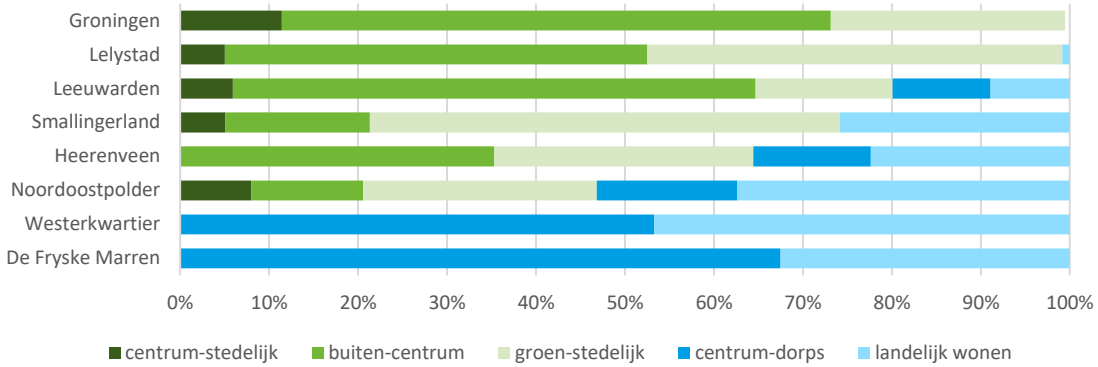
Gemeente	LISA	WLO Hoog		Extra banen effect Lelylijn	
	Banen 2022	Banen 2035	Banen 2050	Banen 2050 - scenario Laag	Banen 2050 - scenario Hoog
Groningen	169.796	179.908	185.381	8.268	11.102
Heerenveen	34.528	36.584	37.697	1.113	1.681
Leeuwarden	80.342	85.127	87.716	3.912	5.253
Lelystad	39.385	45.438	53.588	1.382	2.088
Noordoostpolder	27.750	32.015	37.757	974	1.471
Smallingerland	31.260	33.122	34.129	1.008	1.522
Urk	13.090	15.102	17.811	228	459
De Fryske Marren	22.143	23.462	24.175	354	714
Westerkwartier	25.269	26.774	27.588	404	815
Totaal	**443.563**	**477.532**	**505.843**	**17.644**	**25.106**

Bron: Bureau Buiten, 2023

Huidige stedelijke woonmilieus

In het WoON2021 wordt de woonmilieu-indeling van ABF gehanteerd. De typologie is gebaseerd op basis van een aantal dimensies, te weten dichtheid, bereikbaarheid, functiemenging en kwaliteit bebouwing. De vijf woonmilieus zijn: Centrum-stedelijk, Buiten-centrum, Groen-stedelijk, Centrum-dorps en Landelijk wonen. Tot stedelijke woonmilieus worden woonplaatsen gerekend met tenminste 27.500 huishoudens. De woonmilieus in steden zijn op basis van het aanwezige voorzieningenniveau verdeeld in centrum-stedelijk en buiten-centrum. Het centrum van Groningen en Leeuwarden wordt getypeerd als een centrum-stedelijk woonmilieu. Daarnaast wordt een klein deel van Drachten, Emmeloord en Lelystad getypeerd als centrum-stedelijk woonmilieu. Een groot deel van Groningen, Leeuwarden, Heerenveen en Lelystad wordt getypeerd als een buiten-centrum woonmilieu. Buurten en wijken met relatief veel groen, een lage bebouwingsdichtheid (circa 19 woningen per hectare) worden getypeerd als een groen-stedelijk woonmilieu. Een (centrum)dorpswoonmilieu heeft een lage dichtheid (circa 19 woningen per hectare) en weinig inwoners per kern. De landelijke woonmilieus bevinden zich buiten de kernen. Het gaat veelal om verspreide huizen die op aanzienlijke afstand van elkaar liggen. Joure, Leek en Lemmer zijn plaatsen die onder dit woonmilieu vallen.

Figuur 2.12: Huidige woonmilieus gemeenten potentiële stationslocaties

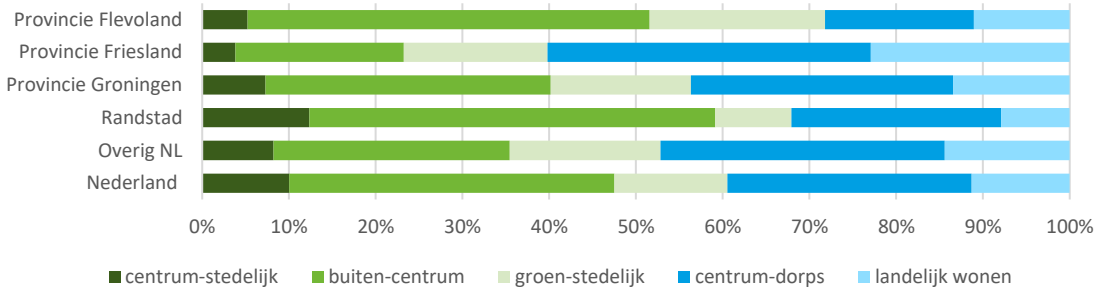


Bron: WoON2018

Gewenste woonmilieus

In de onderstaande figuur is per provincie de huidige vraag naar woonmilieus in beeld gebracht. In de provincie Flevoland is er een relatief sterke voorkeur voor wonen in een buiten-centrum woonmilieu. In Fryslân ligt het accent juist op centrum-dorps en landelijke woonmilieus. In Groningen is de vraag naar centrum-stedelijk wonen iets groter dan in de andere twee provincies. Daarnaast is er relatief veel behoefte aan buiten-centrum en centrum-dorps wonen.

Figuur 2.13: Gewenste woonmilieus naar provincie[19]



Bron: WoON2021

Op basis van het WoON2021 is het niet mogelijk om de gewenste woonmilieus per regio of gemeente in beeld te brengen. Wel is het zo dat de toekomstige vraag naar woonmilieus afhangt van de (dominante) huidige woonmilieus en de toekomstige bevolkingsontwikkeling. Voor Leeuwarden en Groningen geldt dat er meer ruimte is voor ontwikkeling van centrum-stedelijke woonmilieus met relatief hoge woningdichtheden. Voor plaatsen als Lelystad, Emmeloord, Drachten en Heerenveen is het mogelijk om een niveau hoger te gaan in verstedelijkingsgraad. In kernen als Lemmer, Joure en Leek is het minder voor de hand liggend omen (sterk) stedelijk woonmilieu te realiseren. Dit zijn op dit moment centrum-dorpse woonmilieus en daar ligt ook de kracht van deze kernen.

[19] In het WoON2021 is het niet mogelijk om het gewenste woonmilieu in beeld te brengen op het niveau van gemeenten of regio's.

Agglomeratie leidt tot stijging huizenprijzen

Over het algemeen geldt dat hoe groter een stad wordt, hoe aantrekkelijker een stad wordt. Er is een positieve relatie tussen de bevolkingsdichtheid van een stad en de betalingsbereidheid om er te wonen[20]. Hier liggen verschillende redenen aan ten grondslag:

- Door agglomeratievoordelen zijn werkgevers bereid om hogere lonen te bieden.
- Door een groter aanbod aan voorzieningen, stijgt de aantrekkelijkheid van de plek en zijn mensen bereid om meer voor een woning te betalen.
- Er zijn ook negatieve agglomeratie-effecten, namelijk congestie en (geluids)overlast. Per saldo zijn de positieve agglomeratie-effecten echter groter dan de negatieve effecten.
- Er zijn ruimtelijke verdelingseffecten verbonden aan agglomeratie. De extra welvaart daarvan slaat neer in de omgeving van stad

Vertalen we dit naar de situatie in noordelijk Nederland dan betekent dit dat extra toename van het aantal inwoners van de stedelijke gebieden ervoor kan zorgen dat de prijzen van de woningen extra stijgen. De stad Groningen is hier een voorbeeld van. Er is een grote vraag naar woningen in Groningen en de gemiddelde woningprijzen liggen beduidend hoger dan in de regio.

Effect nabijheid treinstation op huizenprijs minder eenduidig

Er zijn diverse studies gewijd aan het effect van de nabijheid van treinstations op huizenprijzen. Daaruit blijken geen eenduidige conclusies over het effect van treinstations op huizenprijzen in de directe omgeving. In het onderzoek “De prijs van de plek”[21] concluderen de onderzoekers “(…) hoe verder weg van stadscentrum en treinstation, hoe lager de prijs van een woning”, maar dat zegt nog niets over het effect van het treinstation op de prijzen in de buurt. Tenslotte komt ook het CPB[22] niet tot eenduidige conclusies op grond van een onderzoek naar de ontwikkeling van de huizenprijzen na de knooppuntherzieningen rond de stations van Arnhem, Tilburg en Breda.

Belangrijkste conclusies

- De Lelylijn kan een positieve bijdrage leveren aan het versterken van stedelijke agglomeraties in noordelijk Nederland en daarmee de agglomeratiekracht vergroten. Dit geldt met name voor extra ontwikkeling van Leeuwarden en Groningen.
- Om de agglomeratiekracht te versterken is het van belang dat de woningbouwproductie wordt vergroot en dat deze wordt geconcentreerd in de stedelijke gebieden en in de nabijheid van de potentiële stationslocaties. Het huidige beleid speelt hier al in belangrijke mate op in. Enerzijds door de woningbouwproductie te vergroten en anderzijds door de focus te leggen op bouwen binnen bestaand stedelijk gebied en te verdichten rond ov-knooppunten. Om de agglomeratiekracht te vergroten geldt overigens dat het niet alleen gaat om realisatie van voldoende woningen. De ontwikkeling van voldoende werkgelegenheid en het verbeteren van het voorzieningenniveau spelen hier een belangrijke rol in. Deze ontwikkelingen kunnen niet los van elkaar worden ingezet. Dit sluit overigens aan bij het beeld dat in de periode tot 2050 het aantal banen in Leeuwarden en Groningen het sterkst groeit.
- Als de aantrekkelijkheid van het stedelijk gebied toeneemt en het aantal inwoners sterker gaat groeien dan zal de investeringsbereidheid in de bestaande woningvoorraad toenemen. Dit heeft een positief effect op de investeringsbereidheid in de bestaande voorraad en zal met name effect hebben op bestaande buurten en wijken in de nabijheid van de stationslocaties.

[20] CPB. Notitie – stedelijk bouwen, agglomeratie-effecten en woningprijzen (2021)

[21] Ruimtelijk Planbureau. De prijs van de plek (2006)

[22] CPB. Diverse effecten stationsprojecten op huizenprijzen (2019)

3 Scenarioverkenning

De hypotheses die in het vorige hoofdstuk zijn getoetst geven inzicht in de effecten van de aanleg van de Lelylijn op de woningmarkt. In de basis lijkt de aanleg van de Lelylijn een positief effect te hebben op de woningmarkt maar de omvang van het effect is onzeker en hangt van verschillende factoren af.

Om met deze onzekerheden om te gaan is een scenario-analyse uitgevoerd. Door scenario's te beschrijven ontstaat een beeld van de effecten als bepaalde ontwikkelingen zich voordoen. Op deze manier maken we een vertaling naar de omvang van het potentiële effect. De uitgewerkte scenario's bieden handvatten om ons voor te bereiden op onzekere toekomsten. Daarbij zijn scenario's geen voorspelling van de toekomst, maar een bouwsteen voor het maken van keuzes.

3.1 Bepalende factoren

Om tot logische en mogelijke scenario's te komen is een analyse uitgevoerd van trends en ontwikkelingen die een bepalende rol spelen bij de ontwikkeling van de woningbehoefte in noordelijk Nederland en de mate waarin zij een impact hebben op wonen bij een stationslocatie. De analyse uit het vorige hoofdstuk vormt hiervoor de basis. Aanvullend zijn tijdens een werksessie op de tweede maakdag de bepalende factoren lokaal geduid en aangevuld. Per factor is beoordeeld wat de mate van zekerheid is óf deze ontwikkeling zich voordoet. Daarnaast is de impact op de woningbehoefte en wonen bij stationslocaties beoordeeld. De impact is beoordeeld met plussen en minnen aangegeven. Een – betekent een negatieve impact en een + een positieve impact.

Tabel 3.1: Bepalende factoren die impact hebben op de woningbehoefte en wonen bij stationslocaties

		Impact op	
Demografische ontwikkelingen	**Mate van zekerheid**	**Woning-behoefte**	**Wonen bij stationslocatie**
Er is een grote toename van kleine huishoudens en ouderen.	XXX	++	++
Sterke bevolkingsgroei als gevolg van binnen- en buitenlandse migratie.	XX	++	++
Jongeren trekken naar de stad.	XX	+	++
Gezinnen vestigen zich in de regio. Betaalbaarheid, rust en ruimte zijn hiervoor belangrijke motieven.	X	++	+/-
Economische ontwikkelingen	**Mate van zekerheid**	**Woning-behoefte**	**Wonen bij een stationslocatie**
Door agglomeratie-effecten concentreren bedrijven zich sterk in (grote) steden.	XXX	++	++
Nabijheid van werkgelegenheid is bepalend voor de prijs van een woning.	XXX	+	+
Goede bereikbaarheid is bepalend voor de prijs van de woning.	XXX	+	+
Het aantal theoretisch opgeleide tweeverdieners neemt toe.	XX	+	+
Er is een groot tekort aan praktisch geschoold personeel (MBO).	XX	++	+/-
Er is een toename van het aantal (internationale) studenten.	XX	+	++

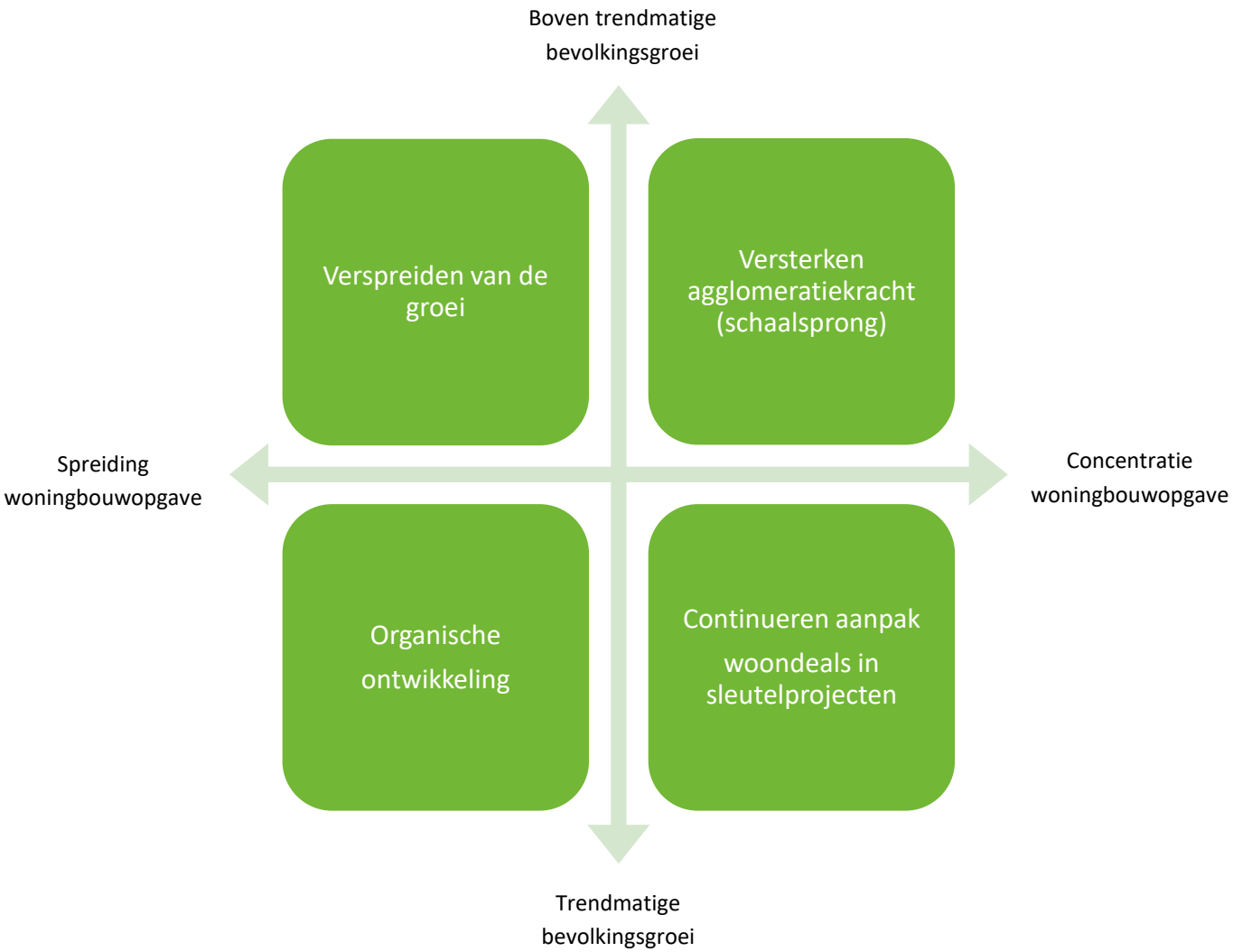
Sociale ontwikkelingen	Mate van zekerheid	Woning-behoefte	Wonen bij een stationslocatie
De betaalbaarheid van het wonen staat onder druk en dit wordt versterkt door verdringing / gentrification	XX	++	+/-
Door de groei van de bevolking komt de identiteit en cultuur van regio's onder druk te staan.	X	+	+/-
Er is een groeiende tweedeling tussen arm en rijk.	XX	+	+/-
Technologische ontwikkelingen	**Mate van zekerheid**	**Woning-behoefte**	**Wonen bij een stationslocatie**
Vanwege toename thuiswerken is voor steeds meer mensen de afstand tussen woon- en werklocatie minder van belang. Het effect van deze ontwikkeling op het wonen is positief, de precieze omvang is overigens onbekend.	XXX	+	++
Ecologische ontwikkelingen	**Mate van zekerheid**	**Woning-behoefte**	**Wonen bij een stationslocatie**
Vanwege de energietransitie vindt er een duurzame transitie plaats van mobiliteit.	XXX	++	++
Water en bodem sturend (in combi met ruimtelijke verdichting / ruimteclaim voor waterberging)	XXX	+	+/-
Politieke ontwikkelingen	**Mate van zekerheid**	**Woning-behoefte**	**Wonen bij een stationslocatie**
Vanwege de hoge bevolkingsgroei in Nederland neemt de verstedelijkingsopgave toe.	XXX	++	++
Realisatie van grootschalige woningbouw wordt geconcentreerd bij OV-knooppunten	XX	++	++
De overheid voert een sterke regio op de volkshuisvesting.	XX	++	++

Er zijn veel verschillende factoren die een rol spelen in het verwachte effect van de aanleg van de Lelylijn op de woningbehoefte. Met name de ontwikkeling van migratiepatronen en de keuze om de woningbouwopgave te realiseren zijn factoren die onzeker zijn en een groot effect hebben op de woningbehoefte. In bijlage 1 zijn de achtergronden van de verschillende factoren nader beschreven.

3.2 Vertaling naar scenario's

In de vorige paragraaf zijn de trends en ontwikkelingen geschetst die van invloed zijn op de woningmarkt en de impact op wonen nabij stationslocaties. Hierbij is aangegeven wat de mate van zekerheid is waarin deze ontwikkeling zich voordoet en de mate van impact op de vraag naar woningen. Uit deze inventarisatie destilleren we twee belangrijke onzekerheden die bepalend zijn voor de woningvraag nabij stationslocaties. Het gaat enerzijds om de verwachte ontwikkeling van de bevolking als gevolg van migratie en anderzijds de beleidsmatige keuze om de woningbouwopgave te realiseren. Namelijk op basis van spreiding of concentratie van de opgave. Op basis van deze onzekerheden zijn een viertal ontwikkelscenario's uitgewerkt.

- *Scenario 1: Trendmatige bevolkingsgroei en spreiding van de woningbouwopgave*
- *Scenario 2: Trendmatige bevolkingsgroei en concentratie van de woningbouwopgave*
- *Scenario 3: Boven trendmatige bevolkingsgroei en spreiding van de woningbouwopgave*
- *Scenario 4: Boven trendmatige bevolkingsgroei en concentratie van de woningbouwopgave*



Scenario 1 “Organische ontwikkeling”

trendmatige bevolkingsgroei + spreiding van de woningbouwopgave

In dit scenario is de bevolkingsontwikkeling het laagst. De bevolkingsontwikkeling is sterk afhankelijk van binnen- en buitenlandse migratie. Vanwege de beperkte overloop vanuit de Randstad en de grote steden is deze relatief laag en is de druk op met name de landelijke gemeenten relatief beperkt. De meeste gemeenten bereiken rond 2035/2040 de piek in bevolkingsomvang en daarna neemt het aantal inwoners af. Ondanks de bevolkingsdaling groeit de woningbehoefte nog wel door gezinsverdunning. In dit scenario zal de bevolking relatief sterk vergrijzen. Er is op langere termijn een beperkte woningbouwopgave die sterk is gericht op bouwen voor de lokale behoefte. Vanwege de vergrijzing ligt er met name een kwalitatieve opgave. De vraag naar geschikte woonvormen zal toenemen en er ontstaat overaanbod aan (ruime) eengezinswoningen. Dit is het basisscenario waarbij de komst van de Lelylijn geen impact heeft op de ontwikkeling van de bevolkingsontwikkeling of woningbehoefte. Er is namelijk geen sprake van extra bevolkingsgroei in de stedelijke knooppunten en de potentiële stationslocaties. Daarbij geldt dat de auto voor de meeste huishoudens het dominante vervoersmiddel blijft.

Effect investeringscapaciteit

Er is geen grote verandering in de investeringscapaciteit te verwachten omdat er geen sprake is van een extra bevolkingsgroei. Op dit moment is er een aantal potentiële stationslocaties met een aantal kwetsbare wijken waar in de komende jaren een verbeteropgave ligt. Het gaat onder andere om aandachtsbuurten in Leeuwarden en Drachten. De verwachting is dat in dit scenario deze buurten verder onder druk komen te staan en dat de verschillen binnen de stationslocaties, maar ook tussen de stationslocaties toe gaan nemen.

Effect Lelylijn op identiteit regio

Mede door de relatief beperkte bevolkingsgroei zal het voorzieningenniveau in met name in de kleinere kernen onder druk komen te staan. Dit is in veel kleine kernen overigens al langer het geval. Op langere termijn kan dit een negatieve impact hebben op de identiteit van de regio.

Effect Lelylijn op imago regio

Aangezien er sprake is van een autonome ontwikkeling zijn er geen grote veranderingen in het imago van de regio te verwachten.

Belangrijke karakteristieken

- ✓ *autonome ontwikkeling van de woningbehoefte*
- ✓ *sterk inzetten op bouwen van levensloopgeschikte woningen*
- ✓ *beperkte mogelijkheden om nieuwe / innovatieve woonmilieus te realiseren*

Scenario 2 “Continueren aanpak woondeals in sleutelprojecten”

trendmatige bevolkingsgroei + concentratie van de woningbouwopgave

In dit scenario is er eveneens sprake van een relatief beperkte bevolkingsgroei in noordelijk Nederland. In tegenstelling tot scenario 1 wordt de beleidsmatige keuze gemaakt om de woningbouwopgave te concentreren rond de potentiële stationslocaties. De belangrijkste reden hiervoor is het concentreren, en daarmee in standhouden, van de aanwezige voorzieningen. Maar ook het sparen van het open landschap en de ruimte. Daarbij is rekening gehouden met de opgave die is afgesproken in de Woondeals die zijn gesloten. In dit scenario zullen meer voorzieningen in het ommeland verdwijnen en de verschillen tussen kernen en gebieden rond de potentiële stationslocaties groter worden. De ruimtelijke impact op het ommeland is beperkt maar deze ontwikkeling zal leiden tot een trek naar de stedelijke knooppunten en de potentiële stationslocaties. Denk hierbij aan ouderen die in de nabijheid van winkel- en zorgvoorzieningen willen wonen. De impact van de komst van de Lelylijn is ten opzichte van scenario 1 iets groter omdat er iets meer mensen rond de potentiële stationslocaties komen te wonen.

Effect investeringscapaciteit

De investeringscapaciteit zal in dit scenario beperkt toenemen als gevolg van (beperkte) concentratie van woningbouw rondom stationslocaties. In kernen zonder station zal de investeringsbereidheid naar verwachting iets lager worden.

Effect Lelylijn op identiteit regio

In de potentiële stationslocaties zal de identiteit hetzelfde blijven. In de omliggende (kleine) kernen is er mogelijk afname van de identiteit doordat inwoners wegtrekken naar de grotere kernen.

Effect Lelylijn op imago regio

Het imago van kleine kernen zonder station verslechtert als gevolg van afname van bevolkingsgroei en voorzieningen die onder druk komen te staan. Het imago van kleinere stationslocaties verbetert juist.

Belangrijke karakteristieken

- ✓ *concentratie van voorzieningen rond potentiële stationslocaties*
- ✓ *woonkwaliteit ommeland komt verder onder druk te staan*
- ✓ *geen extra stijging van de woningprijzen te verwachten en daarmee de investeringsbereidheid bestaande voorraad*

Scenario 3 "Verspreiden van de groei"

Boven trendmatige bevolkingsgroei + spreiding van de woningbouw

De Nederlandse bevolking blijft in de periode tot 2050 sterk groeien vanwege instroom van vestigers vanuit het buitenland. De druk op de Randstad en de steden neemt sterk toe. Het gevolg is dat steeds meer (jonge) gezinnen uitwijken naar een woning in een rustig, dorps woonmilieu met een goede prijskwaliteitsverhouding. Dit heeft een positief effect op de vitaliteit van de dorpen in het ommeland. De instroom van veelal jonge gezinnen zorgt ervoor dat het voorzieningenniveau en verenigingsleven op peil blijft. Keerzijde is dat lokale woningzoekenden te maken krijgen met de negatieve effecten van verdringing. De woningprijzen zullen in dit scenario relatief sterk stijgen. Dit komt omdat veel vestigers over het algemeen meer vermogend zijn dan lokaal woningzoekenden en dit gaat ten koste van deze laatste groep. In dit scenario wordt de woningbouwopgave verspreid over de regio waardoor de druk op de landelijke omgeving toeneemt. De auto blijft een dominant vervoersmiddel in dit scenario.

Effect investeringscapaciteit

In scenario 3 is er over de gehele regio sprake van een relatief sterke groei van de bevolking waardoor de investeringscapaciteit over de brede regio toeneemt. Er is beperkt verschil tussen de potentiële stationslocaties en plaatsen zonder een treinstation.

Effect Lelylijn op identiteit regio

In de grotere stationskernen (Drachten, Heerenveen, Emmeloord) verschuift de identiteit naar meer stedelijk. In de overige stationskernen verschuift de identiteit naar 'woondorpen' waar vooral forenzen die in grote steden wonen komen wonen. In omliggende (kleine) kernen zal er mogelijk verlies van de identiteit optreden door de relatief grote instroom van mensen van buitenaf (verlies aan harmonie).

Effect Lelylijn op imago regio

De grotere stationskernen worden aantrekkelijker door verstedelijking en groei van economie en voorzieningen. Dit zal in toenemende mate vestigers van buiten de regio aantrekken. Deze ontwikkeling zal een positieve impact hebben op het imago van Groningen en Leeuwarden, en daarmee ook de regio.

Belangrijke karakteristieken

- ✓ *voorzieningen blijven in stand*
- ✓ *sterk georiënteerd op aantrekken (jonge) gezinnen*
- ✓ *bouwen voor lokale behoefte én groei vestigers*

Scenario 4 “Versterken agglomeratiekracht (schaalsprong)

Boven trendmatige bevolkingsgroei + concentratie van de woningbouw

Ook in dit scenario blijft de Nederlandse bevolking in periode tot 2050 sterk groeien vanwege instroom van vestigers vanuit het buitenland. Het ruimtelijk beleid is erop gericht om de woningbouwopgave sterk te concentreren in de stedelijke locaties in - en rond - de OV-locaties. Vanwege de agglomeratie-effecten zullen de steden Groningen en Leeuwarden nog sterker groeien dan de overige plaatsen langs de Lelylijn. Voor alle potentiële stationslocaties geldt dat er ruimte is om nieuwe woonmilieus toe te voegen met hogere dichtheden. In dit scenario zal de druk op de woningmarkt het hoogst zijn en het grootste effect hebben op de prijsontwikkeling van koopwoningen. Het aantal mensen dat binnen 15 minuten fietsafstand zal sterk toenemen. Daardoor neemt het aantal mensen dat gebruik maakt van het OV toe in dit scenario.

Effect Lelylijn op investeringscapaciteit

In dit scenario concentreert de woningbouw zich in en rond de potentiële stationslocatie. Als gevolg van de agglomeratie-effecten zal er sprake zijn een relatief sterke toename van de investeringscapaciteit in locaties in met name Groningen en Leeuwarden.

Effect Lelylijn op identiteit regio

Leeuwarden en Groningen zijn de grotere kernsteden van het Noorden, met groei van (internationale) werkgelegenheid. Hier vindt een verdere intensivering en toename van de stedelijke dichtheid plaats. In de grotere stationskernen (Lelystad, Drachten, Heerenveen, Emmeloord) verschuift de identiteit naar meer stedelijk. In de overige stationskernen is er een verschuiving van identiteit naar ‘woondorpen’ waar vooral forenzen die in grote steden werken komen wonen. In omliggende (kleine) kernen verlies van de identiteit door relatief grote instroom van mensen van buitenaf (verlies aan harmonie). Daar staat tegenover dat het voorzieningenniveau op peil blijft.

Effect Lelylijn op imago regio

Het imago van Groningen en Leeuwarden verbetert sterk en daar profiteert de regio sterk van. Op nationaal niveau worden de twee steden economische groeilocaties en vormen een aantrekkelijk alternatief voor de drukke Randstad. Voor plaatsen als Drachten, Leek en Lelystad biedt de Lelylijn kansen om het imago te verbeteren en ook meer dagjesmensen aan te trekken.

Belangrijkste karakteristieken

- ✓ *sterkere focus op aantrekken hoogopgeleiden + jongeren*
- ✓ *focus op bouwen voor instroom*
- ✓ *grootste effect op de kwantitatieve woningbehoefte*

3.3 Effect scenario's op woningbehoefte

In deze paragraaf is per scenario het effect op de woningbehoefte uitgewerkt. Dit is stapsgewijs opgebouwd zodat inzichtelijk wordt wat de totale behoefte is en wat het effect is van de aanleg van de Lelylijn.

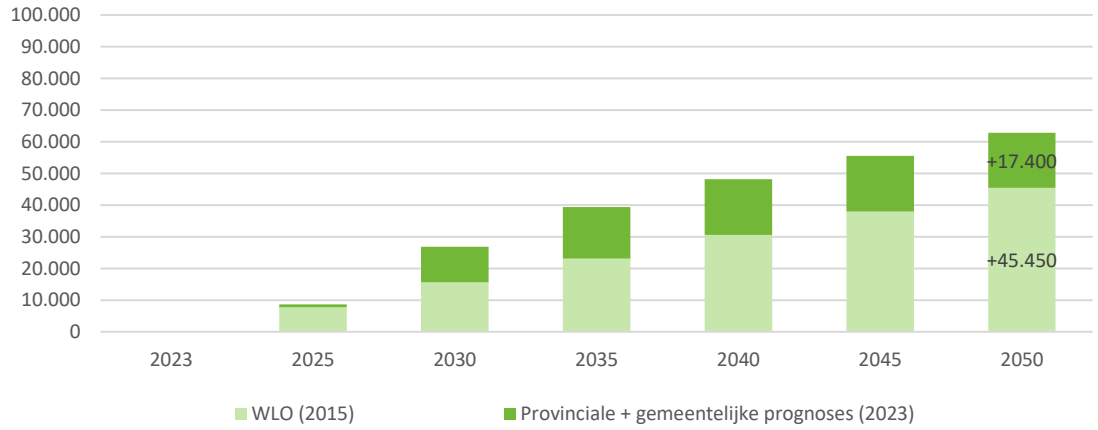
Scenario 1 "Organische ontwikkeling"

Als basis voor de doorrekening van de scenario's gebruiken we de meest actuele provinciale- en gemeentelijke huishoudensprognoses. De provincies Flevoland en Fryslân en de gemeente Groningen stellen periodiek eigen prognoses op die zij gebruiken voor het maken van lokale beleidskeuzes. Om een inschatting te maken van de huishoudensontwikkeling en de woningbehoefte, werken prognosemodellen met meerjarige verhuistrends. In hoofdstuk 2 zagen we al dat de vestiging in Groningen, Fryslân en Flevoland vanuit de Randstad de afgelopen jaren is toegenomen (figuur 2.4). In trendprognoses die werken op basis van recente verhuistrends is deze ontwikkeling dus ook (deels) al meegenomen.

Het valt op dat de meest recente prognoses hoger uitvallen dan de huishoudensprognoses van een aantal jaar geleden (zoals de WLO prognose hoog). Prognoses werken altijd met verschillende inputvariabelen. Sommige inputvariabelen zijn vrij stabiel en daarmee goed te voorspellen, zoals geboorte- en sterftecijfers. Andere inputvariabelen zoals binnenlandse migratie, buitenlandse migratie, het woningtekort of het nieuwbouwprogramma zijn sterk afhankelijk van de marktsituatie of de (inter)nationale politieke context. Landelijk is de druk op woningmarkt in de afgelopen jaren verder toegenomen. Dit heeft zich ook vertaald in een hogere verwachting voor de huishoudensontwikkeling en de behoefte aan woningen in het noorden van Nederland.

De totale woningbehoefte is in dit scenario geraamd op 62.850 woningen in de periode tot 2050. Dit is een extra groei van 17.400 huishoudens ten opzichte van de WLO-hoog prognose.

Figuur 3.1: Uitwerking woningbehoefte scenario 1, 2023-2050

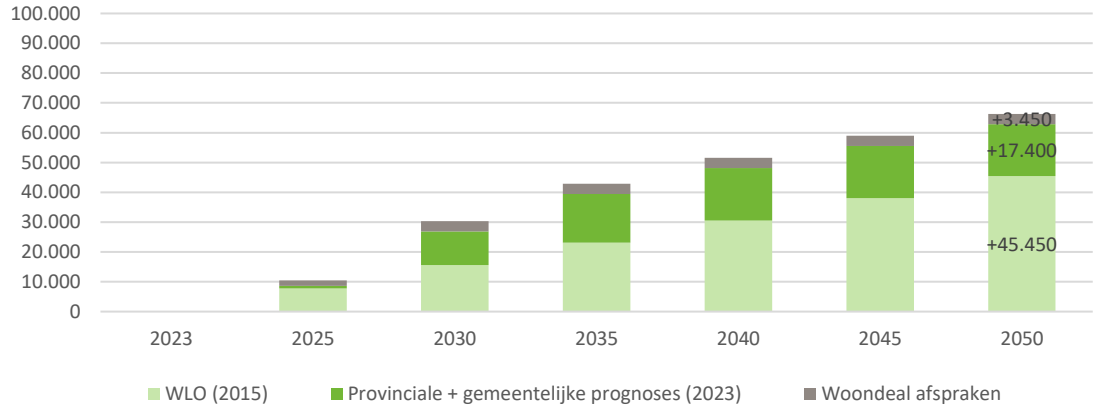


Scenario 2 “Continueren aanpak woondeals in sleutelprojecten”

Om het woningtekort terug te dringen en een gezond evenwicht te bereiken heeft het Rijk in maart 2022, binnen de Nationale woon en bouwagenda, het programma Woningbouw vastgesteld. Met dit programma wordt landelijk ingezet op de realisatie van 900.000[23] woningen tot en met 2030. (De opgave is overigens bijgesteld tot 980.000 woningen in deze periode, maar dit is nog niet vertaald in de woondeals). Gemeenten, provincies en Rijk maken afspraken over ieders aandeel in het behalen van deze doelstellingen. Uit verschillende woondeal-afspraken blijkt hoe de gemeenten in deze regio deze opgave gezamenlijk oppakken. In de gemeenten met potentiële stationslocaties wordt in totaal gestreefd naar de realisatie van ruim 39.900 woningen in de periode tot en met 2030. Elke gemeente neemt hierin een haalbaar en passend deel van de regionale opgave voor haar rekening. Er zijn concrete afspraken gemaakt over de (minimale) opgave en de realisatie per gemeente. Als we de woondealafspraken vergelijken met de basisprognose (scenario 1), dan valt op dat sommige gemeenten afspraken hebben gemaakt om meer woningen te realiseren. Dit is het geval voor Leeuwarden, Lelystad, Smallingerland en Westerkwartier.

De extra woningbehoefte bedraagt in dit scenario +3.450 woningen. De totale woningbehoefte komt daarmee op +66.300 woningen te liggen in de periode tot 2050.

Figuur 3.2: Uitwerking woningbehoefte scenario 2, 2023-2050



Scenario 3 “Verspreiden van de groei”

In het derde scenario gaan we ervan uit dat de gemeenten aan de Lelylijn met de komst van de spoorlijn en alle stations een aantrekkelijkere vestigingslocatie worden. Om een inschatting te maken van de potentiële extra binnenlandse vestiging in de verschillende gemeenten, is gekeken naar:

- De piek in het vestigingssaldo vanuit de Randstad in de afgelopen jaren. Hoe groot was de groep die zich in de afgelopen jaren vanuit de Randstad in Groningen, Fryslân en Flevoland heeft gevestigd? Dit geeft een realistisch beeld van het totale vestigingspotentieel van de hele regio.
- Het vestigingssaldo dat al in de basisprognoses (scenario 1) wordt meegenomen. Omdat de provinciale- en gemeentelijke prognoses voor een belangrijk deel gebaseerd zijn op verhuistrends, is een deel van de toename van de vestiging vanuit de Randstad naar het Noorden al in deze prognoses meegenomen. Deze vestiging is namelijk onderdeel van de totale binnenlandse migratie. Vaak wordt in prognoses hiervoor gewerkt met een gemiddeld vestigingssaldo over de afgelopen 3 tot 5 jaar. Om een realistische inschatting te maken van de extra vestiging kijken we daarom naar het verschil tussen het piekjaar en het 5-jaarsgemiddelde. Dit maakt inzichtelijk welk deel van de binnenlandse vestiging

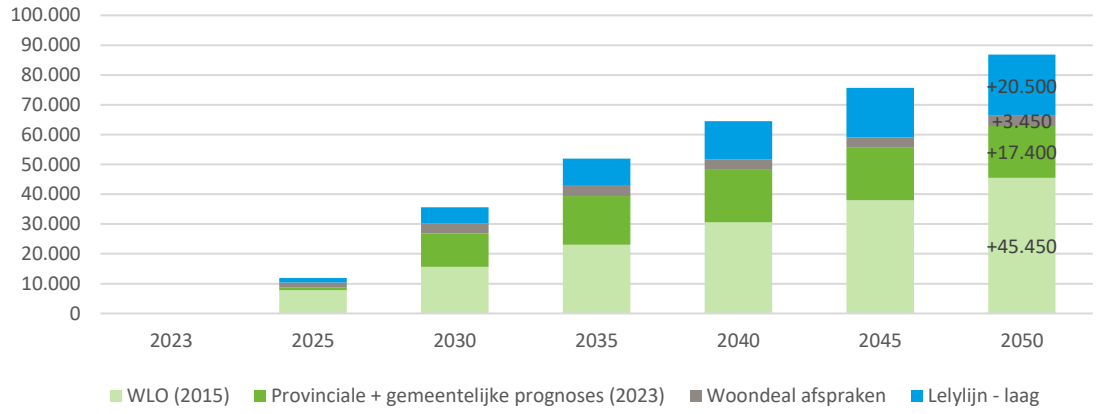
[23] De opgave is inmiddels bijgesteld naar 980.000 woningen, maar hierover moeten nog afspraken gemaakt worden.

'extra' is en wat al in de basisprognoses wordt meegenomen. Voor de hele regio gaat het om een extra jaarlijkse instroom van ruim +760 huishoudens.

- Om een verdere vertaling te maken naar de extra groei per gemeente, nemen we het potentiële effect op werkgelegenheid door de komst van de Lelylijn als startpunt (zie rapportage Economische Effecten Lelylijn, Bureau Buiten). Naar verwachting zal de grootste toename van het aantal banen in de gemeente Groningen en Leeuwarden plaatsvinden. Door de agglomeratievoordelen van grote steden en het feit dat woningzoekenden het liefst dichtbij hun werk willen wonen, is te verwachten dat Groningen en Leeuwarden als vestigingslocatie hier het meest van profiteren. Andere plaatsen als Heerenveen, Emmeloord en Lelystad profiteren door de toegenomen bereikbaarheid van banen per OV ook, maar in veel mindere mate.

Door de extra instroom vanuit de Randstad naar de gemeenten met een (potentieel) station aan de Lelylijn is dan een extra groei van in totaal +23.950 huishoudens te verwachten. De totale groei is geraamd op +86.800 woningen in de periode tot 2050.

Figuur 3.3: Uitwerking woningbehoefte scenario 3, 2023-2050

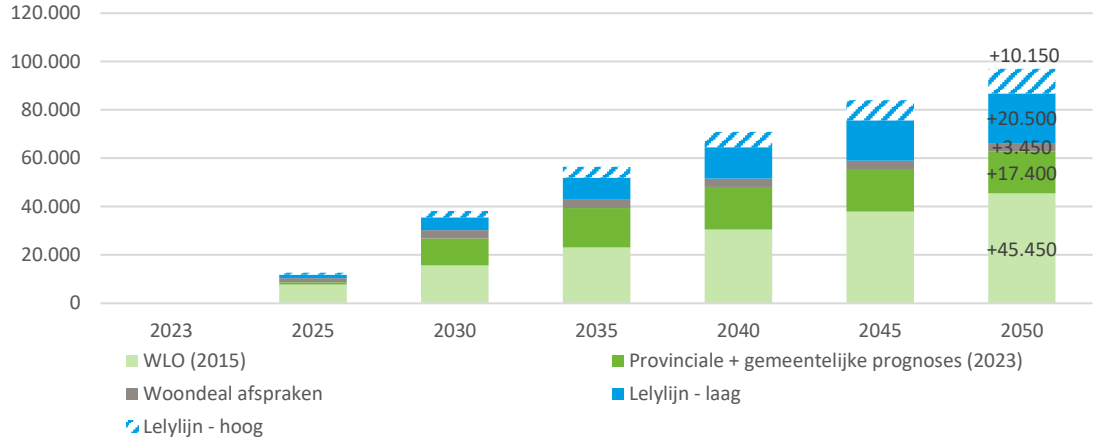


Scenario 4 "Versterken agglomeratiekracht (schaalsprong)"

In het laatste scenario vindt er grotere extra instroom in de regio plaats als gevolg van de Lelylijn. We gaan ervan uit dat deze extra groei vooral het effect is van de toegenomen (internationale) aantrekkelijkheid van de grootste banenmotoren in de regio: Groningen en Leeuwarden. De andere gemeenten profiteren in dit scenario in mindere mate van deze extra instroom. Als richtlijn voor het bepalen van deze extra instroom kijken we weer naar de piek in het vestigingssaldo in de afgelopen jaren, maar vergelijken dit met de gemiddelde instroom in de afgelopen 7 jaar. Dit geeft een extra jaarlijkse instroom van ruim +375 huishoudens.

In dit scenario is de geraamde groei het hoogst. Er is een extra groei berekend van +34.150 woningen en daarmee komt de totale groei uit op +97.000 woningen.

Figuur 3.4: Uitwerking woningbehoefte scenario 4, 2023-2050



Samenvatting scenario's

De autonome woningbehoeftegroei in de gemeenten langs het Lelylijn-tracé is geraamd op +62.850 (scenario 1). In scenario 2 komen daar +3.450 woningen bij waardoor de totale groei +66.300 bedraagt. Bij een aanzienlijke hogere instroom vanuit de Randstad (scenario 3) zal de woningvraag toenemen met +23.950 in de periode tot 2050. De totale behoefte komt daarmee uit op +86.800 woningen. In scenario 4 is de extra groei geraamd op +34.150 woningen. De totale groei komt uit op +97.000 woningen.

Tabel 3.2: Samenvatting woningbehoeftegroei per scenario, 2023-2050

	Autonome groei	Extra groei als gevolg Lelylijn	Totale groei 2023-2050
Scenario 1	62.850	-	+62.850
Scenario 2	62.850	+3.450	+66.300
Scenario 3	62.850	+23.950	+86.800
Scenario 4	62.850	+34.150	+97.000

De invloedsfeer van de Lelylijn op de woningbehoefte

De aanleg van een Lelylijn zal met name invloed hebben op de woningbehoefte in de directe nabijheid van de stationslocaties. In de literatuur wordt doorgaans uitgegaan van circa 15 minuten fietsafstand van het station. Dit betekent dat de impact op de woningbehoefte buiten deze invloedsfeer relatief beperkt zal zijn. Urk ligt, afhankelijk van de locatiekeuze, op circa 10 tot 15 kilometer van de potentiële stationslocatie in Emmeloord. De verwachting is dat dit voor Urk niet zal leiden tot een extra groei van de woningbehoefte en dit komt vooral door de specifieke lokale context. De woningbehoefte in Urk is groot en dit zal in de toekomst ook het geval zijn. Deze behoefte komt door het hoge geboortesaldo en is zeer lokaal georiënteerd. Het ligt dan ook niet in de lijn der verwachting dat de Lelylijn zal leiden tot een extra instroom van vestigers van elders uit het land.

Een stad als Sneek ligt niet aan het tracé van de Lelylijn maar kan wel profiteren van de verbeterde bereikbaarheid van de regio als geheel. Hoewel het niet te kwantificeren is zal de Lelylijn een positieve invloed hebben op de woningbehoefte in Sneek. Hierbij geldt dat het belangrijk is om een snelle busverbinding te realiseren met nabijgelegen (potentiële) stationslocaties als Joure, Heerenveen of Lemmer.

Voor de gemeente Opsterland lijkt de Lelylijn weinig effect te hebben op de woningbehoefte. Mogelijk dat op termijn bij een toenemende verstedelijking de woningvraag groeit in de dorpen die beter zijn aangesloten op het stedelijk netwerk in de regio. Het gaat bijvoorbeeld om kernen als Bakkeveen en Beemsterzwaag.

Verschil met Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B)

In de Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B) is op basis van de verhuistrends en de verbeteringen als gevolg van het Deltaplan, ingeschat dat de vraag vanuit de Randstad die mogelijk door Noordelijk Nederland kan worden bediend ergens tussen de 25.000 tot 75.000 woningen ligt. Er is daarbij op onderdelen een andere methodiek gehanteerd.

- In de aanpak van de Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland wordt het jaar met het hoogste verhuissaldo rechtlijnig doorgetrokken naar de toekomst. In dit onderzoek gebruiken we echter een prognose als basis waarin de toegenomen vestiging in Noordelijk Nederland vanuit de Randstad al deels is meegenomen. Dit vraagt om een andere benaderingswijze voor het inschatten van de 'extra' instroom van vestigers.
- Daarnaast is er sprake van een andere geografische afbakening. In de aanpak van de Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B) is ook de extra groei voor de provincie Drenthe en de gemeente Almere meegenomen. De aantallen zijn hierdoor dus niet een-op-een met elkaar te vergelijken. De verwachting is overigens dat het effect van de Lelylijn op de groei van Almere en de provincie Drenthe beperkt is.
- Hoewel de aanpak op onderdelen verschillend is komen we in onze analyse op een vergelijkbare orde van grootte. In scenario 3 zitten we aan de ondergrens van deze bandbreedte en scenario 4 zit met +34.150 woningen tussen de bandbreedte in.

Scenario-uitkomsten per gemeente

De ontwikkeling van de bevolkingsgroei per gemeente voor de periode tot 2035 en 2050 ziet er per scenario als volgt uit:

Tabel 3.3: Indicatie bevolkingsontwikkeling per gemeente tot 2035 en 2050

Gemeente	**Scenario 1**		**Scenario 2**		**Scenario 3**		**Scenario 4**	
	'23-'35	'35-'50	'23-'35	'35-'50	'23-'35	'35-'50	'23-'35	'35-'50
Lelystad	18.050	16.250	19.600	16.250	21.150	18.150	21.750	18.900
Noordoostpolder	3.950	2.300	3.950	2.300	4.950	3.600	5.350	4.100
De Fryske Marren	200	-1.900	200	-1.900	700	-1.250	900	-1.000
Heerenveen	1.700	400	1.700	400	2.700	1.700	3.100	2.200
Leeuwarden	5.000	1.550	6.650	1.550	8.950	4.450	10.250	6.100
Smallingerland	-700	-3.350	1.700	-3.350	2.500	-2.400	2.800	-2.000
Westerkwartier	2.050	-1.300	2.500	-1.300	3.000	-650	3.200	-400
Groningen	24.300	23.150	24.300	23.150	29.400	29.550	32.350	33.200
Totaal	**54.550**	**37.100**	**60.600**	**37.100**	**73.350**	**53.150**	**79.700**	**61.100**

De woningbehoefte ziet er per gemeente als volgt uit:

Tabel 3.4: Indicatie woningbehoefte-ontwikkeling per gemeente tot 2035 en 2050

Gemeente	Scenario 1		Scenario 2		Scenario 3		Scenario 4	
	'23-'35	'35-'50	'23-'35	'35-'50	'23-'35	'35-'50	'23-'35	'35-'50
Lelystad	9.400	8.250	10.200	8.250	11.300	9.600	11.750	10.150
Noordoostpolder	2.650	1.600	2.650	1.600	3.350	2.550	3.650	2.900
De Fryske Marren	1.150	-800	1.150	-800	1.500	-300	1.650	-150
Heerenveen	1.750	200	1.750	200	2.500	1.100	2.800	1.450
Leeuwarden	4.250	1.550	5.700	1.550	7.300	3.600	8.250	4.750
Smallingerland	450	-1.400	1.250	-1.400	1.800	-700	2.000	-450
Westerkwartier	2.000	-200	2.400	-200	2.750	250	2.900	450
Groningen	17.750	14.250	17.750	14.250	21.400	18.800	23.500	21.400
Totaal	**39.400**	**23.450**	**42.850**	**23.450**	**51.900**	**34.900**	**56.500**	**40.500**

In onderstaande tabel is de woningbehoefte per gemeente voor de totale periode tot 2050 weergegeven.

Tabel 3.5: Indicatie woningbehoefte-ontwikkeling per gemeente 2023-2050.

'23-'50	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Lelystad	+17.650	+18.450	+20.900	+21.900
Noordoostpolder	+4.250	+4.250	+5.900	+6.550
De Fryske Marren	+350	+350	+1.200	+1.500
Heerenveen	+1.950	+1.950	+3.600	+4.250
Leeuwarden	+5.800	+7.250	+10.900	+13.000
Smallingerland	-950	-150	+1.100	+1.550
Westerkwartier	+1.800	+2.200	+3.000	+3.350
Groningen	+32.000	+32.000	+40.200	+44.900
Totaal	**+62.850**	**+66.300**	**+86.800**	**+97.000**

4 Effect potentiële stationslocaties

In dit hoofdstuk zijn de uitkomsten van de scenario's nader vertaald naar de potentiële stationslocaties. Per stationslocatie is het effect op de woningbehoefte beschreven en zijn de kansen aan aandachtspunten voor de woonaantrekkelijkheid, realisatie van nieuwe woonmilieus en groei beschreven.

4.1 Lelystad

Kenmerken huidige situatie

Regionale stad

83.100 inwoners

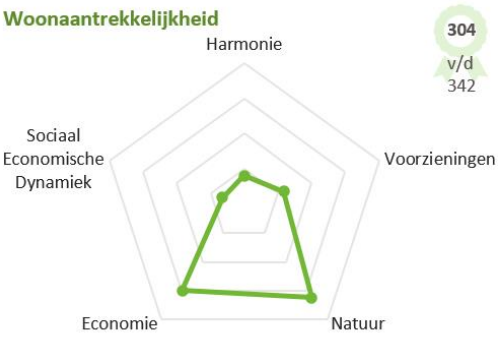
1,0 per huishouden

€380.000

Groningen 1u 25

Amsterdam 42 min

Woonaantrekkelijkheid



Scenario's woningbehoefte

1. Organische ontwikkeling
- +17.650
- Sterke autonome groei
- Inbreiding en uitbreiding aan de randen van Lelystad.
- Verder bouwen in huidige woonmilieus

2. Realisatie woondeal in sleutelprojecten
- +18.450
- Sterkere concentratie rond het station
- Meer stedelijke woonmilieus
- Kansen om Lelystad aantrekkelijker te maken voor jonge en kleine huishoudens

3. Spreiden van de groei
- +20.920
- Inbreiding en uitbreiding aan de randen van Lelystad.
- Bouwen voor gezinnen en huishoudens uit regio Amsterdam en/of Almere

4. Versterken agglomeratiekracht
- +21.895
- Volledig benutten potentieel stationslocatie: (hoog) stedelijke inbreiding
- Extra instroom van jonge huishoudens
- Extra investeringen in voorzieningen nodig

Conclusies
- Relatieve groei van 21% tot 26%
- Aandachtspunten woonaantrekkelijkheid:
  - ✓ Groei van het voorzieningenniveau, van regionale stad naar grote kernstad
- Kansen voor nieuwe woonmilieus
  - ✓ Kansen voor verstedelijking naar centrum-stedelijk of groen-stedelijk woonmilieu
  - ✓ Wonen aan het water
- Aandachtspunten bij groei
  - ❑ Groei en verstedelijking als kans voor het verbeteren van imago
  - ❑ Onderscheidend vermogen: geen concurrentie met Almere

4.2 Emmeloord

Kenmerken huidige situatie

Dorpskern landelijke gemeente

26.200 inwoners

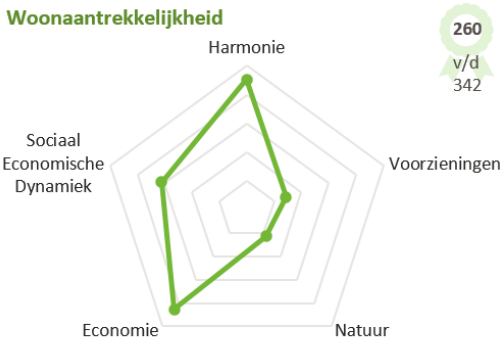
1,2 per huishouden

€335.000

Groningen 1u 48

Amsterdam 1u 27

Woonaantrekkelijkheid



Scenario's woningbehoefte

1. Organische ontwikkeling
- +2.250 (53% t.o.v. totale groei gemeente)
- Relatief sterke autonome groei
- Groei verdeeld over alle kernen, beperkte concurrentie.

3. Spreiden van de groei
- +3.125 (53% t.o.v. totale groei gemeente)
- Extra instroom van andere type vestigers (meer kleine huishoudens op OV gericht)

2. Realisatie woondeal in sleutelprojecten
- +2.930 (69% t.o.v. totale groei gemeente)
- Concentratie van groei in Emmeloord, overige kernen minder aantrekkelijk (meer concurrentie).
- Andere kernen op termijn onder druk

4. Versterken agglomeratiekracht
- +4.510 (69% t.o.v. totale groei gemeente)
- Grote groei en verstedelijking van Emmeloord. Brede schaalsprong nodig.
- Behoud eigen identiteit aandachtspunt.
- Trek van mensen uit overige kernen.

Conclusies

- Relatieve groei van 19% tot 39%
- Aandachtspunten woonaantrekkelijkheid:
  - ✓ Behoud harmonie onder huidige inwoners
  - ✓ Groei van het voorzieningenniveau, van dorpskern naar regiokern
- Kansen voor nieuwe woonmilieus
  - ✓ Ruim, open of polderrijk wonen
  - ✓ Kansen voor verstedelijking naar groen-stedelijk of buiten-centrum stedelijk woonmilieu
- Aandachtspunten bij groei
  - ❑ Door groei kansen voor specialisatie in innovatieve landbouw
  - ❑ Emmeloord alleen als woonplek: strategische woonlocatie midden tussen Amsterdam en Groningen in

4.3 Lemmer

Kenmerken huidige situatie

Dorpskern landelijke gemeente

10.300 inwoners

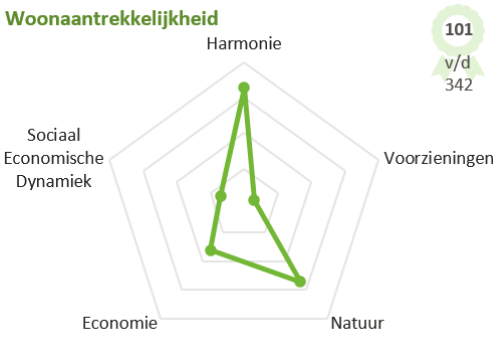
1,2 per huishouden

€360.000

Groningen 1u 40

Amsterdam 2u 16

Woonaantrekkelijkheid



Scenario's woningbehoefte

1. Organische ontwikkeling
- +75 (21% t.o.v. totale groei gemeente)
- Beperkte groei
- Sterke vergrijzing
- Beperkte concurrentie met andere kernen

3. Spreiden van de groei
- +240 (21% t.o.v. totale groei gemeente)
- Alle kernen draagvlak voorzieningen op peil.
- Weinig concurrentie tussen kernen
- Behoud huidig imago'

2. Realisatie woondeal in sleutelprojecten
- +95 (27% t.o.v. totale groei gemeente)
- Draagvlak voorzieningen blijft op peil
- Groei concurrentie tussen kernen in de gemeente.

4. Versterken agglomeratiekracht
- +395 (27% t.o.v. totale groei gemeente)
- Groei door vestigers van mensen die in Groningen/ Leeuwarden/ Lelystad werken.
- Behoud van eigen identiteit en kleinschaligheid aandachtspunt.

Conclusies

- Relatieve groei van 2% tot 9%
- Aandachtspunten woonaantrekkelijkheid:
  - ✓ Behoud harmonie en kleinschaligheid
  - ✓ Behoud water, groen, rust en ruimte
  - ✓ Geen 'badplaats aan Zee' worden (geen massatoerisme)
- Kansen voor nieuwe woonmilieus
  - ✓ Waterrijk wonen
  - ✓ Behouden huidig kleinschalig woonmilieu
- Aandachtspunten bij groei
  - ❑ Onderscheidend vermogen t.o.v. Joure en Heerenveen
  - ❑ Kans om jongeren aan het dorp te binden

4.4 Joure

Kenmerken huidige situatie

Dorpskern landelijke gemeente

11.500 inwoners

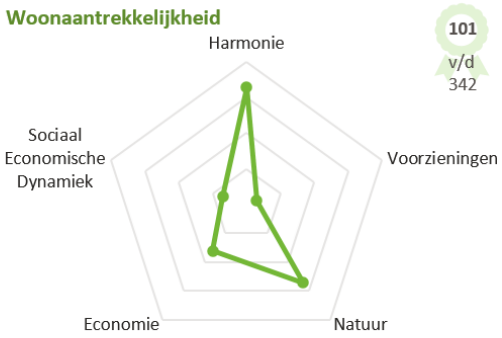
1,2 per huishouden

€360.000

Groningen 1u 12

Amsterdam 2u 17

Woonaantrekkelijkheid



Scenario's woningbehoefte

1. Organische ontwikkeling
- +95 (27% t.o.v. totale groei gemeente)
- Beperkte groei
- Sterke vergrijzing
- Beperkte concurrentie met andere kernen

3. Spreiden van de groei
- +310 (27% t.o.v. totale groei gemeente)
- In alle kernen blijft draagvlak voorzieningen op peil.
- Weinig concurrentie tussen kernen
- Behoud huidige identiteit

2. Realisatie woondeal in sleutelprojecten
- +125 (36% t.o.v. totale groei gemeente)
- Draagvlak voorzieningen blijft op peil
- In andere kernen draagvlak onder druk
- Groei concurrentie tussen kernen in de gemeente.

4. Versterken agglomeratiekracht
- +510 (36% t.o.v. totale groei gemeente)
- Groei door vestigers van mensen die in Groningen of Leeuwarden werken
- Behoud van eigen identiteit en kleinschaligheid aandachtspunt.

Conclusies

- Relatieve groei van 2% tot 9%
- Aandachtspunten woonaantrekkelijkheid:
  - ✓ Behoud harmonie en kleinschaligheid
  - ✓ Behoud water, groen, rust en ruimte
- Kansen voor nieuwe woonmilieus
  - ✓ Wonen in het groen
  - ✓ Behouden huidig kleinschalig woonmilieu
- Aandachtspunten bij groei
  - ❑ Onderscheidend vermogen t.o.v. Lemmer en Heerenveen
  - ❑ Kans om jongeren aan het dorp te binden

4.5 Heerenveen

Kenmerken huidige situatie

Regionale kern

29.800 inwoners

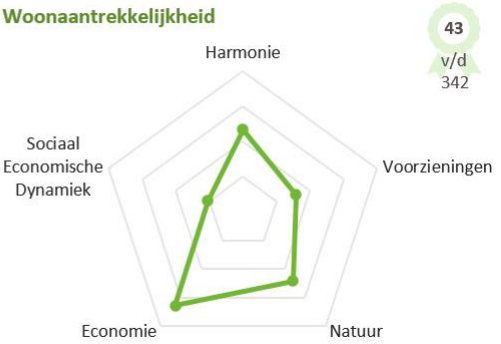
1,1 per huishouden

€358.000

Groningen 57 min

Amsterdam 1u 50

Woonaantrekkelijkheid



Scenario's woningbehoefte

1. Organische ontwikkeling
- +1.125 (58% t.o.v. totale groei gemeente)
- Groei verdeeld over alle kernen
- Draagvlak voorziening in kernen blijft op het huidige niveau.

3. Spreiden van de groei
- +2.080 (58% t.o.v. totale groei gemeente)
- Groei gespreid over alle kernen
- Beperkte concurrentie tussen kernen en behoud van lokale identiteit.

2. Realisatie woondeal in sleutelprojecten
- +1.465 (75% t.o.v. totale groei gemeente)
- Groei geconcentreerd op grote locaties rond/in Heereveen.
- Kleine kernen onder druk (vergrijzing).

4. Versterken agglomeratiekracht
- +3.195 (75% t.o.v. totale groei gemeente)
- Groei volledig op grote locaties rond Heereveen.
- Concurrentie met andere kernen in de gemeente neemt toe.

Conclusies

- Relatieve groei van 7% tot 21% t.o.v. 2023
- Aandachtspunten woonaantrekkelijkheid:
  - ✓ Behoud van de natuurlijke kwaliteiten
  - ✓ Doelgroep groei Lelylijn sluit minder goed aan bij huidige werkgelegenheid
- Kansen voor nieuwe woonmilieus
  - ✓ Verstedelijking naar centrum stedelijk of groen stedelijk woonmilieu
- Aandachtspunten bij groei
  - ❑ Goede verbinding tussen (nieuw) station en centrum van Heerenveen
  - ❑ Knooppuntfunctie wordt belangrijker (auto + OV). Heereenveen ook als woonplek op de kaart zetten.

4.6 Leeuwarden

Kenmerken huidige situatie

Kernstad

107.000 inwoners

0,8 per huishouden

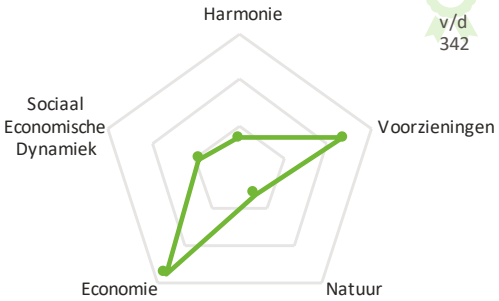
€287.000

Groningen 36 min

Amsterdam 2u 8

Woonaantrekkelijkheid

173 v/d 342



Scenario's woningbehoefte

1. Organische ontwikkeling
- +5.030 (87% t.o.v. totale groei gemeente)
- Groei verdeeld over de stad en de kleine kernen
- Inbreiding en uitbreiding
- Draagvlak voorziening in kernen blijft gelijk

3. Spreiden van de groei
- +9.490 (87% t.o.v. totale groei gemeente)
- In de stad groei door jonge huishoudens en studenten.
- Kleine kernen als overloopgebied van de stad (voorzieningsniveau blijft op peil).

2. Realisatie woondeal in sleutelprojecten
- +7.205 (100% t.o.v. totale groei gemeente)
- Groei volledig op grote inbreidingslocaties in de stad.
- Kleine kernen onder druk (vergrijzing)

4. Versterken agglomeratiekracht
- +13.035 (100% totale groei gemeente)
- Sterke groei van de stad. Inbreiding én uitbreiding aan de randen nodig.
- Bouwen voor instroom (studenten / jonge huishoudens)

Conclusies
- Relatieve groei van 9% tot 23%
- Aandachtspunten woonaantrekkelijkheid:
  - ✓ Groei aantal voorzieningen is nodig om aantrekkelijk te blijven (aandacht voor dynamiek/sfeer)
- Kansen voor nieuwe woonmilieus
  - ✓ Hoogstedelijk verdichten
- Aandachtspunten bij groei
  - ❑ Kansen om meer diversiteit in woningvoorraad toe te voegen (niet eenzijdig bouwen)
  - ❑ Lelylijn als aanjager voor herstructurering bestaande woningvoorraad
  - ❑ Grotere investeringsbereidheid in bestaande voorraad als gevolg van grote vraag naar wonen in de stad
  - ❑ Aandacht voor menging tussen huidige bewoners (ook met lage inkomens) en nieuwe groep vestigers.

4.7 Drachten

Kenmerken huidige situatie

Regionale kern

45.000 inwoners

1,1 per huishouden

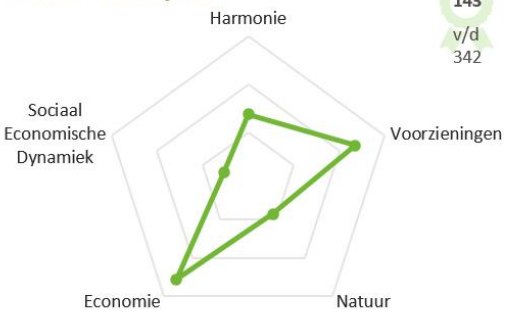
€304.000

Groningen 42 min

Amsterdam 2u 32

Woonaantrekkelijkheid

143 v/d 342



Scenario's woningbehoefte

1. Organische ontwikkeling
- Tot 2035 +360 (80% gemeentelijke groei)
- Na 2035 krimp in hele gemeente met -1.120 (ook in Drachten)
- Voorzieningsniveau onder druk
- Druk op de woningmarkt beperkt

3. Spreiden van de groei
- Tot 2035 +1.440 (80% gemeentelijke groei)
- Ook lichte groei in andere kernen
- Na 2035 vlakt de woningbehoefte in Drachten af. In andere kernen mogelijk sprake van krimp.

2. Realisatie woondeal in sleutelprojecten
- Tot 2035 +1.250 (100% totale groei)
- Na 2035 neemt tweedeling toe: woningbehoefte in Drachten stabiel, andere kernen afname met -1.120.
- Drachten trekt inwoners uit andere kernen

4. Versterken agglomeratiekracht
- Tot 2035 +2.000 (100% totale groei)
- Na 2035 verdere groei mogelijk als overloop vanuit Groningen, maar realisatie hiervan is onzeker (0 tot +1.000).

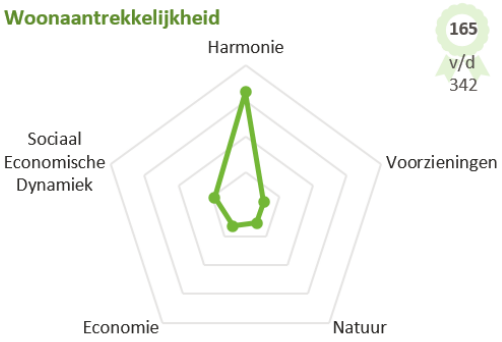
Conclusies
- Relatieve groei van -4% tot +7%
- Aandachtspunten woonaantrekkelijkheid:
  - ✓ Bereikbaarheid: Lelylijn als randvoorwaarde voor verdere groei van Drachten
  - ✓ Aantrekken van nieuwe groepen is nodig om inwoneraantal op peil te houden
- Kansen voor nieuwe woonmilieus
  - ✓ Woonmilieus voor mensen die in Groningen werken
  - ✓ Binnen de kern kansen voor verstedelijking naar stedelijk woonmilieu
- Aandachtspunten bij groei
  - ❑ Lelylijn als aanjager voor herstructurering bestaande woningvoorraad
  - ❑ Herstructureringsopgave in het centrum in verbinding brengen met potentiële locatie station
  - ❑ Koppelkansen met ligging A7
  - ❑ Lelylijn als kwaliteitsimpuls imago

4.8 Leek

Kenmerken huidige situatie

	Dorpskern suburb
	11.500 inwoners
	1,3 per huishouden
	€350.000
Groningen	31 min
Amsterdam	2u 45

Woonaantrekkelijkheid



Scenario's woningbehoefte

1. Organische ontwikkeling
- +320 (18% t.o.v. totale groei gemeente)
- Beperkte groei, sterke vergrijzing
- Voorzieningsniveau onder druk
- Geen impact op eigen identiteit

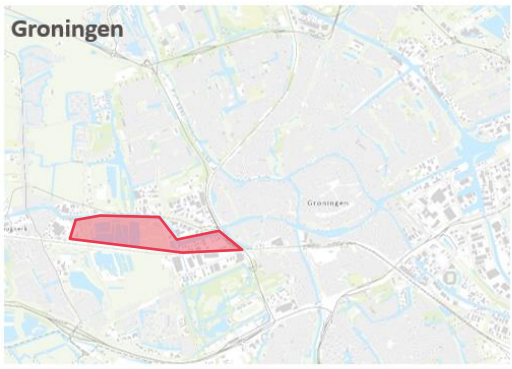
2. Realisatie woondeal in sleutelprojecten
- +510 (24% t.o.v. totale groei gemeente)
- Bouwen biedt kansen voor instroom en geeft tegenwicht aan vergrijzing
- Draagvlak voor voorzieningen blijft op peil
- Toename concurrentie met andere kernen

3. Spreiden van de groei
- +550 (18% t.o.v. totale groei gemeente)
- Sterkere groei, gespreid over alle kernen
- Beperkte concurrentie tussen kernen
- Behoud van lokale identiteit.

4. Versterken agglomeratiekracht
- +785 (24% t.o.v. totale groei gemeente)
- Eigen identiteit mogelijk onder druk: bouwen overloop uit megastad Groningen?
- Concurrentie met buitenwijken Groningen

Conclusies
- Relatieve groei van 7% tot 16%
- Aandachtspunten woonaantrekkelijkheid:
  - ✓ Behoud harmonie onder huidige inwoners
  - ✓ Behoud van eigen identiteit: geen buitenwijk van Groningen worden
- Kansen voor nieuwe woonmilieus
  - ✓ Woonmilieus voor nieuwe vestigers die in Groningen werken
- Aandachtspunten bij groei
  - ❑ Lelylijn als aanjager voor herstructurering bestaande woningvoorraad
  - ❑ Lelylijn biedt kansen voor herstructurering verouderde bedrijventerreinen

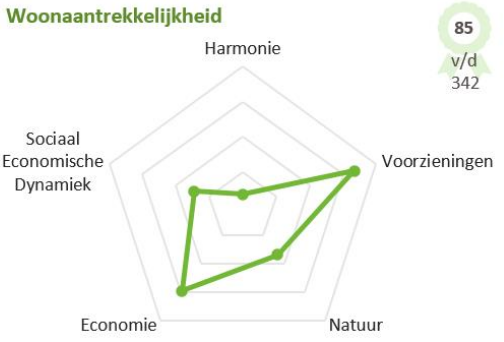
4.9 Groningen / Groningen-Suiker



Kenmerken huidige situatie

	Kernstad
	238.000 inwoners
	0,5 per huishouden
	€353.000
Groningen	-
Amsterdam	2u 10

Woonaantrekkelijkheid



Scenario's woningbehoefte

1. Organische ontwikkeling
- +27.500 (86% t.o.v. totale groei gemeente)
- Groei verdeeld over de stad en de kleine kernen
- Inbreiding en uitbreiding
- Draagvlak voorziening in kernen blijft gelijk

2. Realisatie woondeal in sleutelprojecten
- +31.975 (100% totale groei gemeente)
- Groei enkel op grote inbreidingslocaties in de stad
- Geen groei in kleine kernen: meer concurrentie tussen de dorpen en de stad

3. Spreiden van de groei
- +34.575 (86% t.o.v. totale groei gemeente)
- Grote groei in stad en kleine kernen
- Behoud voorzieningen in kleine kernen
- Mogelijkheden voor kleine kernen om jonge huishoudens uit stad aan te trekken

4. Versterken agglomeratiekracht
- +44.930 (100% totale groei gemeente)
- Sterke groei van de stad. Inbreiding én uitbreiding aan de randen nodig.
- Bouwen voor instroom (studenten / jonge huishoudens)

Conclusies
- Relatieve groei van 20% tot 32%
- Aandachtspunten woonaantrekkelijkheid:
  - ✓ Behouden van studenten na studietijd belangrijk voor een gemixte bevolkingssamenstelling
  - ✓ Versterking economie nodig om (inter)nationale concurrentiepositie te versterken
  - ✓ Groen en duurzaam groeien
- Kansen voor nieuwe woonmilieus
  - ✓ Hoogstedelijk verdichten in de stad
- Aandachtspunten bij groei
  - ❑ Combinatie van werken en wonen realiseren
  - ❑ Lelylijn als aanjager voor herstructurering bestaande woningvoorraad
  - ❑ Grotere investeringsbereidheid in bestaande voorraad als gevolg van grote vraag naar wonen in de stad

Bijlage 1: Achtergrond bepalende factoren

Demografische ontwikkelingen

- De **toename van het aantal kleine huishoudens** als gevolg van de vergrijzing en daarmee samenhangende gezinsverdunning is een belangrijke factor voor de woningbehoefte in Nederland. In de komende jaren daalt het aantal jongeren en neemt het aantal ouderen verder toe.
- Naast vergrijzing speelt de **binnen- en buitenlandse migratie** een sterke rol in de ontwikkeling van de bevolking in de provincies Flevoland, Fryslân en Groningen. In de afgelopen jaren kenden Flevoland en Fryslân een toename van het aantal vestigers vanuit andere delen van Nederland. Daarnaast is er een aanzienlijke toename van het buitenlands migratiesaldo door instroom van vluchtelingen, arbeidsmigranten, kenniswerkers en buitenlandse studenten.
- Vooral **jongeren trekken naar de (grote) steden**. Werk, studie en het stedelijke voorzieningenniveau spelen een belangrijke rol in deze keuze. Deze ontwikkeling speelt een belangrijke rol in de groei van stedelijke gebieden. Deze ontwikkeling is redelijk constant en doet zich voor in Groningen en Leeuwarden. De impact op wonen bij een stationslocatie is groot omdat jongeren naar verhouding vaker gebruik maken van het openbaar vervoer dan andere groepen.
- De afgelopen constateren we de trend dat **gezinnen steeds vaker de stad verlaten** en vertrekken naar de regio. Rust, ruimte en een betere prijs-kwaliteitverhouding zijn belangrijke motieven om de stad te verlaten. Deze ontwikkeling heeft een grote impact op de woningbehoefte in de regio. Vanwege de trek naar de regio is de impact op het wonen bij stationslocaties negatief.

Economische ontwikkelingen

- Door **agglomeratie-effecten concentreren veel bedrijven en werknemers zich in stedelijk gebied**. Bedrijven en werknemers kunnen elkaar makkelijker ontmoeten, hebben meer afnemers in de directe omgeving en kunnen makkelijker kennis uitwisselen. Voor goed functionerende steden geldt over het algemeen dat hoe groter een stad wordt, hoe aantrekkelijker die stad wordt. Meer inwoners leidt tot meer voorzieningen en meer inwoners maakt een stad aantrekkelijker voor bedrijven. En dit vergroot weer de aantrekkingskracht van het gebied. Dit heeft een grote impact op de woningbehoefte en vanwege de toenemende bevolkingsdichtheid neemt de impact op wonen bij een stationslocatie ook toe.
- De **nabijheid van werkgelegenheid** en een **goede bereikbaarheid** hebben beiden een positieve impact op de woningbehoefte en op het wonen bij een stationslocatie.
- **Toename van het aantal (internationale) studenten** heeft een grote impact op wonen bij een stationslocatie vanwege het feit dat deze groep veel gebruik maakt van het openbaar vervoer. Met name Groningen en in de mindere mate Leeuwarden zullen hier van profiteren.

Sociaal maatschappelijke ontwikkelingen

- De **betaalbaarheid van het wonen staat onder druk** en dit wordt versterkt door verdringing als gevolg van gentrification. Populaire buurten en dorpen trekken rijke(re) nieuwkomers aan waardoor het voor oorspronkelijke bewoners lastiger wordt om een geschikte woning te vinden. De impact op de woningbehoefte is groot omdat lagere inkomens moeten uitwijken naar andere delen van de stad of nabijgelegen kernen. Dit leidt tot verspreiding van de woningbehoefte. De impact op wonen bij een stationslocatie lijkt beperkt omdat het hier in de basis om nieuwbouw gaat.
- Door de groei van de bevolking kan **de identiteit en cultuur van regio's onder druk** komen te staan. Dorpsbewoners ervaren doorgaans meer lokale samenhang in hun buurt dan mensen in de stad. Men kent elkaar, is vaak actief in lokale verenigingsleven en neemt deel aan het sociale leven. Een grote

instroom ‘van buiten’ kan ervoor zorgen dat de identiteit en cultuur van de regio onder druk komt te staan. Zeker als nieuwkomers andere denkbeelden hebben en minder deelnemen aan het sociale leven.

- Er is een **groeiende tweedeling tussen arm en rijk** en dit zorgt ervoor dat de kansen voor een deel van de huishoudens op de woningmarkt beperkt is. Voor lage en middeninkomens is het steeds lastiger om de stap van een huur- naar een koopwoning te maken. Daarnaast heeft een grote groep huishoudens moeite om rond te komen.

Technologische ontwikkelingen

- Vanwege de **toename van het thuiswerken** is voor steeds meer mensen de afstand tussen de woon- en werklocatie van minder groot belang. Technologische ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat steeds meer mensen de mogelijkheid hebben om vanuit huis te kunnen werken. De coronacrisis heeft het thuiswerken fors versterkt. Veel werkenden en werkgevers hebben tijdens de coronacrisis veel ervaring opgedaan met thuiswerken. Overigens heeft niet iedereen de mogelijkheid om thuis te werken en dit verschilt sterk per sector. Vooral bij de overheid, de financiële en de zakelijke dienstverlening wordt relatief veel thuisgewerkt. De horeca, de bouw, het onderwijs, zorg en detailhandel zijn sectoren waar mensen relatief weinig thuis (kunnen) werken[24]. Daarom is er een positieve impact op de woningbehoefte maar is deze vooralsnog beperkt. De impact op wonen bij een stationslocatie is groter om dat veel mensen die gebruik maken van de trein ook relatief veel thuiswerken.

Duurzaamheid

- In 2030 moet de CO2-uitstoot met 55% gereduceerd worden en in 2050 mag er praktisch geen CO2-uitstoot meer zijn. Een **duurzame transitie van mobiliteit** speelt een belangrijke rol in deze CO2-reductie. Dit betekent dat er duurzame alternatieven gevonden moeten worden voor de auto. Het gaat hierbij niet alleen om de overgang naar elektrische auto’s maar ook naar andere alternatieve vervoersmiddelen. Het gaat hierbij om een combi van lopen, fietsen, OV-gebruik en elektrisch verkeer. De trein kan hier een belangrijke rol in spelen mits het voor- en natransport goed georganiseerd is. Dit heeft met name een impact voor wonen bij stationslocaties.

[24] Thuiswerken voor, tijdens en na de coronacrisis. CPB achtergrondocument januari 2021

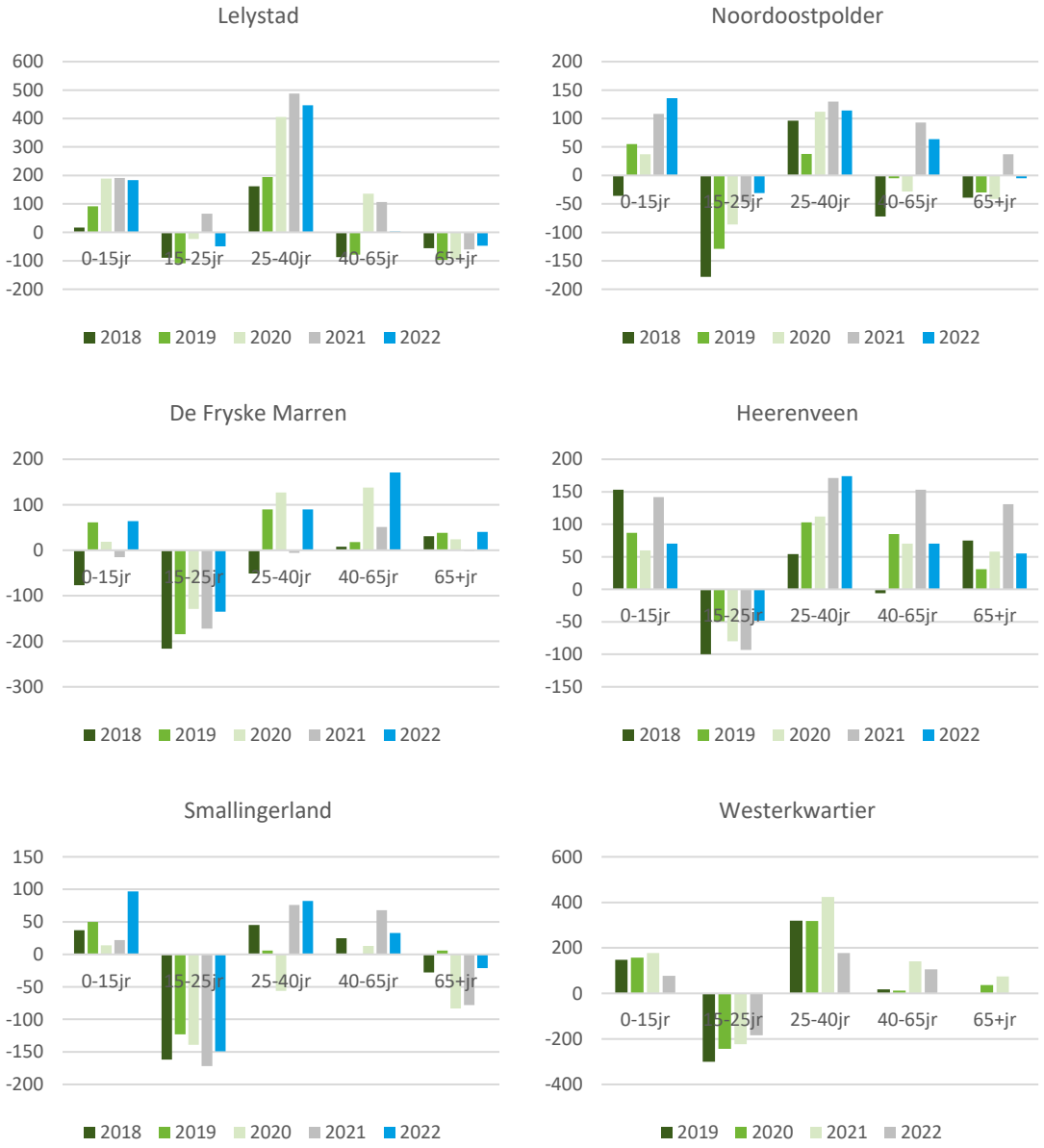
Bijlage 2: Karakteristieken van de scenario's

Tabel 4.1: Karakteristieken scenario's

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Bevolkings-ontwikkeling	Geen extra instroom migratie. In veel gemeenten bereikt rond 2035 / 2040 de piek in bevolkings-ontwikkeling. (vergrijzing) Migratie: 0 extra per jaar Autonome ontwikkeling	Geen extra instroom migratie. In veel gemeenten bereikt rond 2035 / 2040 de piek in bevolkings-ontwikkeling. (vergrijzing) Migratie: 0 extra per jaar Verdeling over regio conform woondeals	Extra instroom migratie waardoor bevolking harder groeit. (gezinnen met kinderen / modaal plus) Migratie: + 760 huishoudens per jaar Extra groei nabij banen: Groningen (40%) Leeuwarden (18%) Lelystad (12%) Heerenveen en Emmeloord (8%)	Extra instroom migratie waardoor bevolking harder groeit. (studenten / jonge huishoudens / hogere inkomens) Migratie: + 760 huishoudens + 375 huishoudens per jaar Extra groei vooral in agglomeratie-steden Groningen en Leeuwarden (5% extra clustering)
Woning-behoefte	Trendmatige ontwikkeling	Trendmatige ontwikkeling	Trendmatige ontwikkeling + bouwen voor instroom	Bouwen voor instroom
Mobiliteit / bereikbaarheid	Auto dominant vervoersmiddel	Accent oriëntatie OV	Auto dominant vervoersmiddel	Inzet op toename OV-gebruik
Bestaande voorraad	Op termijn stabilisatie / daling woningprijzen. Lage investeringsbereid-heid bestaande voorraad.	Op termijn stabilisatie / daling woningprijzen. Lage investeringsbereid-heid bestaande voorraad.	(Blijvende) stijging woningprijzen. Toename investeringsbereid-heid bestaande voorraad. Beperkte toename doorstroming	(Blijvende) stijging woningprijzen. Toename investeringsbereid-heid bestaande voorraad. Toename doorstroming.
Ruimtelijke impact	Beperkte impact voor stedelijke knooppunten, potentiële stationslocaties en ommeland	Beperkte concentratie woningbouw rond stedelijke knooppunten en potentiële stationslocaties	Toename druk ommeland	Toename druk stedelijke knooppunten en potentiële stationslocaties
Voorzieningen	Voorzieningenniveau komt onder druk te staan. Zowel bij potentiële stationslocaties als het ommeland.	Voorzieningenniveau op peil in potentiële stationslocaties. Voorzieningenniveau daalt in het ommeland.	Voorzieningenniveau blijft op peil in stationslocaties en het ommeland.	Voorzieningenniveau concentreert zich in stedelijke knooppunten en potentiële stationslocaties.
Identiteit	Geen verandering	Beperkte verandering	Meer instroom in het ommeland	Extra verstedelijking rondom potentiële stationslocaties.

Bijlage 3: Verhuisbewegingen naar leeftijd

Figuur 4.1: Verhuisbewegingen naar leeftijd per gemeente, 2018-2022



Bron: CBS, 2023