

Masterplan Lelylijn

Integrale gebiedsverdieping Emmeloord

januari 2026

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	4	Reflectie	42
Inleiding	12	Aandachtspunten voor het vervolg	50
Achtergrond en aanleiding			
Doel en reikwijdte			
Twee tracés, drie stationslocaties			
Emmeloord langs de lijn			
Hoofdopgaven en kansen Lelylijn	16		
Wonen als integrale gebiedsopgave			
Regiokern Emmeloord			
Toegang tot talent			
Gebruiks- én belevingswaarde van de polder			
Een multimodale Noordoostpolder			
Toekomstbeelden en hotspots	24		
Drie schaalniveaus			
Aanvullende uitgangspunten			
Compacte Stad – station Oost			
Maakstad – station Zuid			
Ecostad – station West			

01

**Management
samenvatting**

1 Managementsamenvatting

Inleiding

Deze rapportage is het resultaat van een verkennende studie naar toekomstperspectieven voor Noordelijk Flevoland, met focus op Emmeloord en in relatie tot de komst van de Lelylijn. Het is één van de vier gebiedsverdiepingen die zijn bedoeld om de volgende stap te zetten in het onderzoek naar de Lelylijn en om de realisatie van deze spoorverbinding dichterbij te brengen en lokale overheden inzicht te geven waar kansen voor investeringen liggen, zowel met als zonder Lelylijn.

De uitkomsten zijn bedoeld om mogelijkheden, samenhangen en aandachtspunten zichtbaar te maken en vormen geen richtinggevende keuzes. Deze studie biedt géén nieuw beleid, vastomlijnde visie of keuze, maar verkent ruimtelijke mogelijkheden, kansen en aandachtspunten als input voor vervolgstappen in het MIRT-proces. De uitwerking is gebied specifiek en integraal – ruimtelijke, economische, vervoerskundige en ecologische thema's worden in samenhang beschouwd. Het onderzoek is uitgevoerd in nauwe samenwerking met lokale en regionale stakeholders.

Scope en opzet

- Doel: Het inzichtelijk maken van ruimtelijke perspectieven, ontwikkelopties en scenario's voor drie mogelijke stationslocaties in Emmeloord, als basis voor verdere verkenning.
- Onderzoeksvragen: Hoe werken verschillende stationslocaties (oost, zuid, west) door in verstedelijking, woningbouw, werk, voorzieningen, recreatie, water en bodem, natuur en infrastructuur? Welke kansen en risico's ontstaan voor een toekomstbestendige, samenhangende gebiedsontwikkeling?

- Lagenbenadering: Analyse van de fysieke onderleggers (water, bodem), bestaande infrastructuurnetwerken, huidige en toekomstige gebiedsontwikkeling en verstedelijkingslogica.
- Reikwijdte: Aandacht voor de verbinding met omliggende regio (noordelijk Flevoland: Noordoostpolder en Urk), en de mogelijke impact op bereikbaarheid, economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit.

In deze studie zijn drie onderscheidende toekomstbeelden voor Emmeloord/Noordelijk Flevoland opgesteld. Hierin is niet alleen gekeken naar mogelijke tracé- en stationslocaties, maar ook naar de samenhang met gebiedsontwikkeling, kostenoptimalisatie en de effecten op de toekomstbeelden en inzichten per stationslocatie.

Keuze van tracés en stationslocaties

Het vertrekpunt voor dit onderzoek zijn de tracéalternatieven uit het MIRT-onderzoek Lelylijn-alternatieven (2024). Daarbij zijn twee hoofdtracés onderzocht voor Emmeloord:

- Bundelingstracé: Loopt langs de A6/A7 en maakt stationslocaties mogelijk aan de oost- of zuidrand van Emmeloord.
- Vrij-liggend tracé: dit tracé laat het bundelingsprincipe los. Dit biedt ruimte voor een stationslocatie aan de westkant van Emmeloord

Hieruit volgen drie onderzochte stationslocaties: Oost, Zuid en West. Andere opties, zoals een tracé dwars door het centrum of een station aan de noordzijde, zijn voor nu buiten beschouwing gelaten. Voor het eerst is het vrij-liggend tracé op dit detailniveau meegenomen, om de kansen en knelpunten van een westelijke

stationslocatie inzichtelijk te maken. De technische uitgangspunten uit eerdere onderzoeken blijven leidend, met waar nodig kleine aanpassingen op basis van ruimtelijke ontwikkelingen of technische eisen.

Hoofdpunten en kansen voor Emmeloord en de Noordoostpolder

Het rapport benoemt vijf centrale hoofdpunten voor Emmeloord en de Noordoostpolder, die richtinggevend zijn voor de gebiedsontwikkeling en de inpassing van de Lelylijn. Deze punten zijn gebaseerd op voorgaand onderzoek en regionale omgevingsvisies, en vormen het kader waarlangs de impact van verschillende toekomstbeelden is geanalyseerd.

De vijf hoofdpunten zijn:

1. Wonen als integrale gebiedsopgave:
Inspelen op de groeiende woningvraag door het toevoegen van diverse en kwalitatief hoogwaardige woonmilieus, die zowel regionale als nationale woningbehoeften adresseren.
2. Regiokern Emmeloord (voorzieningen):
Versterken van Emmeloord als centrale regiokern, met een breed en toekomstbestendig aanbod aan voorzieningen, onderwijs, zorg, sport en cultuur.
3. Toegang tot talent (werken en onderwijs):
Verbeteren van de economische structuur door het creëren van aantrekkelijke werk- en leeromgevingen, het binden van jongeren en het faciliteren van innovatie, met name in de agrofoodsector.
4. Gebruiks- en belevingswaarde van de polder (landschap, ecologie, water en bodem):
Versterken van de unieke kwaliteit van het polderlandschap, met aandacht voor natuur, recreatie, cultuurhistorie en duurzame

landbouw. Meer ruimte voor en rekening houden met water en bodem.

5. Een multimodale Noordoostpolder (mobiliteit):
Werken aan een toekomstbestendig en multimodaal mobiliteitssysteem, waarin OV, fiets, auto en langzaam verkeer goed op elkaar aansluiten, en de bereikbaarheid van Emmeloord en de regio wordt verbeterd.

De Lelylijn wordt gezien als een sleutelproject om deze hoofdpogaven te versterken. De komst van de lijn biedt kansen om wonen, werken, voorzieningen en bereikbaarheid te verbeteren, en zo een bijdrage te leveren aan zowel regionale als nationale vraagstukken.

Drie toekomstbeelden

Om deze kansen, maar ook de belemmeringen en aandachtspunten weer te geven is voor elk van de drie stationslocaties (Oost, Zuid, West) een uitgewerkt toekomstbeeld opgesteld. De toekomstbeelden zijn bewust onderscheidend van elkaar gemaakt en laten daarmee de hoeken en de kansen van het speelveld zien. Het streven was niet om een optimale versie te ontwikkelen, maar om duidelijk verschillende versies te maken die inzicht geven in de kansen die verschillende versies van de Lelylijn voor de ontwikkeling van Emmeloord kunnen bieden en vice versa. Elk beeld is opgebouwd rond een specifieke stationslocatie en verschillende mate van verdichting en verstedelijking. De toekomstbeelden laten zo zien hoe keuzes in spoorinfrastructuur en stationslocatie door kunnen werken in de ruimtelijke ontwikkeling, met specifieke aandacht voor de lagen water, bodem, infrastructuur, gebruik en verstedelijking.

Compacte stad (station Oost)



Maakstad (station Zuid)



Ecotad (station West)



Toekomstbeeld 1: De Compacte Stad – Station Oost

De Compacte Stad zet in op verdichting en vergroting van het bestaande stedelijk weefsel rondom het centrum van Emmeloord. Het station wordt aan de oostzijde van het centrum geplaatst, op loop- en fietsafstand van het bestaande voorzieningshart. In dit toekomstbeeld worden 11.000 woningen toegevoegd, waarvan ca. 650 in de bestaande stad en de overige woningen in de compacte, hoogstedelijke nieuwe wijk

Onderscheidende uitgangspunten:

- Nabijheid en verdichting: Nieuwe woningbouw en voorzieningen worden zo veel mogelijk rondom het station en het bestaande centrum geconcentreerd. Dit bevordert lopen, fietsen en OV-gebruik en beperkt autoverkeer.
- Kwaliteitsslag centrum: Het centrum van Emmeloord blijft het primaire voorzieningencluster. De komst van de Lelylijn wordt benut om hoogwaardige, bovenregionale voorzieningen aan te trekken en het centrum te versterken.
- Groene mantel: De stationsomgeving en centrumrand worden vergroend, met ruimte voor sport, recreatie, passende bebouwing, ontmoeting en klimaatadaptatie.
- Infrastructuur: De Urkerweg wordt getransformeerd tot stadsboulevard. Er is weinig extra auto infrastructuur nodig; mobiliteit is multimodaal, met prioriteit voor fiets en OV.
- Water en bodem: Door ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied te concentreren, wordt druk op kwetsbare bodems en waterhuishouding geminimaliseerd.
- Sociaal: Kansen om jongeren, starters en ouderen te binden door diversiteit aan woningtypologieën nabij voorzieningen en OV.

Toekomstbeeld 2: De Maakstad – Station Zuid

De Maakstad draait om een grootschalige stadsuitbreiding aan de zuidzijde van Emmeloord, waarbij het station wordt gepositioneerd in het industrie- en havengebied Nagelerweg aan de zuidflank, direct langs de A6. Hier ontstaat een nieuwe gemengde stadswijk. In dit toekomstbeeld worden 10.550 woningen toegevoegd, waarvan ca. 450 in de bestaande stad, 3.500 rond het nieuwe station en 6.680 in de wijken in het getransformeerde bedrijventerrein.

Onderscheidende uitgangspunten:

- Transformatie bedrijventerrein Nagelerweg: dit gebied aan de zuidflank wordt gefaseerd omgevormd tot een gemengde wijk met ruimte voor innovatieve werkmilieus, nieuwe woonvormen en stedelijke voorzieningen.
- Stedelijke diversiteit: Er ontstaat een veelzijdig stadsdeel, met een stedelijk karakter aan de Nagelerweg en een meer industrieel karakter aan de Zuidervaart en de insteekhavens. Dichtheden variëren van hoogstedelijk rond het station tot meer open aan de randen.
- Verbondenheid: Goede verbindingen worden gelegd met het bestaande Emmeloord (ook over de A6), met multimodale knooppunten, busstation, P+R en deelmobiliteit.
- Natuurpoort Schokland: Station Zuid fungeert als toegangspoort tot Schokland, met nog aan te leggen recreatieve routes en nieuwe natuur- en recreatiegebieden in de polder.
- Water en bodem: nieuwe stadsontwikkeling vindt plaats op te transformeren gronden. Hier moeten nog de nodige klimaatadaptieve maatregelen worden getroffen, om hittestress aan te pakken en wateropgaven een plek te bieden.
- Gefaseerde groei: De ontwikkeling kan in stappen plaatsvinden, waarbij het aanbod van woningen en werkplekken aansluit op de marktvraag en infrastructuur geleidelijk wordt uitgebreid.

Toekomstbeeld 3: De Ecostad – Station West

In de Ecostad ligt het station aan de westzijde van Emmeloord, op de as richting Urk. Hier ligt de nadruk op gezonde, groene, klimaatadaptieve stadsuitbreiding in combinatie met hoogwaardige natuur, water en recreatie. In dit toekomstbeeld worden 8.500 woningen toegevoegd in het nieuwe stadsdeel Ecowijk en 650 woningen in de bestaande stad, in totaal 9.150.

Onderscheidende uitgangspunten:

- Groen en gezond wonen: Nieuwe woonwijken worden ruim opgezet, met aandacht voor natuur-inclusief bouwen, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Er is veel ruimte voor water, groen, wandelen en fietsen.
- Een station in West ligt op de belangrijkste as tussen Emmeloord en Urk; beide plaatsen kunnen zo optimaal profiteren van het station.
- Het westelijke spoortracé is een nieuwe doorsnijding van het landschap, wat vraagt om een zorgvuldige inpassing met oog voor de kwaliteiten van de polder. Om de impact te beperken wordt het tracé opgenomen in een nieuw stedenbouwkundig plan voor Emmeloord West, dat veel kwaliteit toegevoegd aan dit deel van de stad.
- Nieuwe identiteit: De westelijke uitbreiding biedt ruimte voor een nieuwe stadswijk met een eigen karakter, losser van het bestaande centrum en meer gericht op regionale verbindingen (ook met Urk).
- Bereikbaarheid: Station West ligt minder centraal ten opzichte van het centrum van Emmeloord, waardoor extra aandacht nodig is voor goede fiets- en OV-verbindingen naar het centrum en de omliggende dorpen.
- Water en bodem: De ontwikkeling speelt actief in op bodem- en wateropgaven, met innovatieve oplossingen voor waterberging en natuurontwikkeling.

Belangrijkste inzichten

Deze gebiedsverdieping biedt een samenhangend beeld voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Emmeloord in relatie tot de Lelylijn. Het rapport levert inzichten en handelingsperspectieven voor beleidskeuzes en investeringsafwegingen in de mogelijke volgende fases van het MIRT-traject en de gebiedsontwikkeling in de Noordoostpolder/ Noordelijk Flevoland.

Algemene overkoepelende inzichten en aanbevelingen:

- **Water en bodem:** In alle toekomstbeelden is aandacht voor bodemdaling, waterbeheer en klimaatadaptatie essentieel, zowel in bestaand stedelijk gebied en in nieuwe stedelijke ontwikkelingen als in het buitengebied. Door op een aantal plekken mee te bewegen met bodemdaling en vernatting ontstaan kansen voor natuurontwikkeling, recreatiegebieden, andere vormen van landbouw en innovatieve woontypologieën. Grootchalige stedelijke ontwikkeling in bodemdalingsgebied raden we af. In de toekomstbeelden is dit ook niet naar voren gekomen als noodzakelijke of wenselijke ontwikkelrichting. Er zijn genoeg ontwikkelmogelijkheden in en tegen de huidige stad aan op gronden zonder sterke bodemdaling.
- **Recreatie en natuur:** Onderzoek de kansen van het netwerk van vaarten, tochten, plassen. Dit netwerk is een goed uitgangspunt voor een groen-blauw raamwerk voor de polder dat naast ecologisch ook recreatief interessant is. Daar passen ingrepen bij als natuurlijke oevers en fiets- en wandelroutes. Een nieuw spoortracé moet de belangrijke vaarten niet afsnijden, daarmee gaan interessante routes over water verloren.

- **Infrastructuur:** De keuze voor de stationslocatie beïnvloedt niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de stedelijke structuur en mobiliteitsnetwerken (fiets, OV, auto). Stationslocaties in Oost- en West sluiten bijvoorbeeld beter aan op bestaande OV netwerken en passen makkelijker in de ringwegstructuur voor de auto. Wel vragen ze om een visie op de Urkerweg/Korte- en Lange dreef; deze centrum-as is interessant als OV en fietsroute tussen centrum en station. Het liefst wordt doorgaand verkeer hier sterk teruggedrongen of beperkt (zeker met de groeiambitie in het achterhoofd). Een stationslocatie in Zuid vraagt om grotere infrastructurele investeringen. De ringweg moet worden aangepast, en nieuwe verbindingen tussen Zuidflank en de bestaande stad zijn nodig om het gebied en het station goed op elkaar aan te sluiten.
- **Vergroten vervoerswaarde:** Er zijn meerdere knoppen om aan te draaien om de vervoerswaarde van het station te versterken en te zorgen voor meer in- en uitstappers. Zet in op complete ontwikkeling rondom het station, met een mix van wonen, voorzieningen én werk en zorg voor een goede aansluiting op het onderliggend regionale fiets- en OV-netwerk voor bereikbaarheid van en naar de dorpen.
- **Doorgaand verkeer buitenom:** Met de schaalsprong van de stad zal het verkeer toenemen. Doorgaand verkeer wil je dan het liefst om centrum heen leiden. Dat voorkomt opstoppen op de centrum-as Urkerweg/ Korte- en Lange Dreef, en geeft de kans tot herinrichting van deze as met meer ruimte voor andere weggebruikers dan de auto. Een belangrijke missing link in de huidige

ringstructuur is tussen rotonde Kuinderweg en de Amsterdamweg.

- **Wel of niet bundelen:** Het vraagstuk bundelen spoortracé met snelweg of niet, is een fundamentele. Beiden kennen voor- en nadelen. Bundelen voorkomt een nieuwe doorsnijding van de polder maar vraagt investeringen in sociale veiligheid en verblijfskwaliteit rondom het station en andere onderdoorgangen. Het vrij-liggende tracé voegt een grote nieuwe doorsnijding toe aan het unieke wederopbouwlandschap van Noordoostpolder, maar levert wel een aangename stationslocatie op die goed bereikbaar is voor Emmeloord én Urk.
- **Gebiedsontwikkeling:** Concentratie van wonen, werken, voorzieningen en recreatie biedt kansen voor schaal- en kwaliteitssprongen in mobiliteit, voorzieningenniveau en leefkwaliteit. Verdichting en nabijheid zijn hierbij belangrijke principes. Compact ontwikkelen zorgt voor meer draagvlak voor (hoog)frequent OV, hoogwaardige voorzieningen, beter benutten van bestaande infrastructuur en maakt lopen en fietsen aantrekkelijker.
- **Landschappelijke inpassing:** Elke variant biedt kansen om recreatie, natuur en cultuurhistorie (werelderfgoed Schokland, Urk) beter te verbinden en zichtbaar te maken. Ongeacht de ligging in oost, zuid en west kan het station een functie als buitenpoort vervullen. Vanuit zuid vertrekken mogelijk de mooiste routes. In west zien we de meeste kans op integratie van landschap en stationsomgeving. In oost zal een station in een stedelijkere omgeving liggen, waarbij vooral de groene mantel en het stadspark zorgen voor de landschappelijke kwaliteiten.

- Fasering woningbouw: In elk toekomstbeeld is een gefaseerde, gestage en bewuste woningbouwontwikkeling voorwaardelijk. De Lelylijn is er pas over ongeveer 1,5 tot 2 generaties.
- Grondbeleid: Start als gemeente met actief grondbeleid in de bestaande stad. Er liggen kansen om veel kwaliteit toe te voegen binnen de huidige contouren, maar deze vragen wel om sturingsmogelijkheden.

Concrete inzichten en vragen uit de drie toekomstbeelden:

- **De Compacte Stad (station in Oost) lijkt veel op te lossen, maar investeren in leefbaarheid en verblijfskwaliteit is essentieel.** Op veel van de hoofdpogaven heeft dit toekomstbeeld het passende antwoord. Door de compactheid van de ontwikkeling en de stationslocatie die een goede verbinding met de bestaande stad mogelijk maakt, wordt een succesvolle schaalsprong gemaakt op het vlak van wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit (modal shift) én recreatie. De stad als geheel profiteert en zet een stap in stedelijkheid. De grootste kanttekeningen komen uit technische hoek (complexiteit inpassing), klimaatadaptatie, én vanuit sociale veiligheid en leefbaarheid. Dit zijn geen kleine mitsen en maren, maar serieuze zorgpunten. Er zal flink geïnvesteerd moeten worden in de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied rond het station. Er is veel programma en activiteit nodig, ook in de avonduren. Maar ook de vormgeving van het stadspark, de onderdoorgangen en bufferzone tussen infrabundel en stedelijke ontwikkeling moeten met veel aandacht worden ontworpen.

- **De Maakstad (station in Zuid) is complex, maar biedt een nieuwe ontwikkelrichting voor de stad.** Maakstad is de meest complexe ontwikkelrichting. De technische opgave (inpassing van station en spoor), de uitvoering (opkopen, uitplaatsen én mixen met bedrijven) en de fasering (lastige eerste fase, veel afhankelijkheden bij rest van de fases). Wat je in ruil voor die inspanningen krijgt is wél iets nieuws. De stad heroriënteert zich op het ontwikkelen van de noord-zuid as (langs de Nagelerweg en Zuidervaart), die in het hart van de stad aansluit op de al ontwikkelde oost-west as. Zo ontstaat een stad die het volledige historische assenkruis benut. Denk daarbij aan de Nagelerweg als stadboulevard met ontwikkeling aan weersijden. De fundamentele vraag blijft echter of deze noord-zuid ontwikkeling wel samen moet gaan met een station op die plek inclusief alle complicaties.
- **Veel kwaliteit mogelijk in de Ecostad (station in West), maar hoe komt het spoortracé in de polder?** Ecostad past goed bij het huidige Emmeloord en de kwaliteiten van de polder; rust, ruimte, groen. Het biedt een gewild leefmilieu dat veel doelgroepen, in de polder en daarbuiten, zoeken. Hier wil je wonen, óók zonder Lelylijn. Ook zorgt het voor een complete en integrale afronding van de stad aan de westzijde, hoewel wel op grotere afstand van het huidige centrum. Ook zal Urk optimaal mee profiteren. Het grote vraagstuk wordt echter duidelijk bij het uitzoomen naar de schaal van de Noordoostpolder: het spoortracé vormt een nieuwe doorsnijding van het polderlandschap. In hoeverre kan deze doorsnijding de kwaliteiten van de polder bewaren, en hoeveel levert de Ecostad op om deze ingreep te overwegen?

No regrets: Waar kan Noordelijk Flevoland/ Emmeloord vanaf vandaag in gaan investeren ongeacht de komst van de Lelylijn?

- **Centrumzone doorontwikkelen:** De centrumzone van Emmeloord kan een volgende impuls goed gebruiken. Door hier gericht verder te verdichten en het programma te versterken, kan een deel van de groeiambitie landen in de bestaande stad, dicht bij het huidige zwaartepunt van voorzieningen. Dit biedt kansen om gelijktijdig een kwaliteitssprong te maken in het voorzieningenniveau én in de openbare ruimte. Goede pleinen, verblijfsruimtes en plekken voor ontmoeting zijn hierbij essentieel. Door wonen, voorzieningen en openbare ruimte sterker met elkaar te verweven, kan het centrum zijn rol als hart van Emmeloord verder versterken en toekomstbestendig maken.
- **Invulling van de groene mantel:** De groene mantel rondom Emmeloord biedt ruimte om in te spelen op een groeiende behoefte aan sport, recreatie en klimaatadaptatie. Dit gebied kan zich ontwikkelen tot een robuuste groen-blauwe zone die de stad begrenst en tegelijkertijd kwaliteit toevoegt aan het dagelijks leven. Naast ruimte voor beweging en ontmoeting kan hier ook plek zijn voor passende, landschappelijk ingepaste bebouwing. Daarmee draagt de groene mantel niet alleen bij aan gezondheid en biodiversiteit, maar ook aan een duidelijke en herkenbare overgang tussen stad en landschap.
- **Gemeentehuis en andere openbare voorzieningen verplaatsen:** Het verkennen van een nieuwe locatie voor het gemeentehuis en andere openbare voorzieningen in de groene mantel is een reële optie. Dit kan bijdragen aan het ontlasten van de centrumzone en tegelijk nieuwe impulsen geven aan de randen van de

stad. Een ligging nabij station Oost ligt hierbij voor de hand, vanwege de bereikbaarheid en de koppeling met openbaar vervoer. Zo kunnen publieke functies fungeren als katalysator voor nieuwe stedelijke milieus, zonder de bestaande structuur te overbelasten.

- **Herontwikkeling Bouwerskamp en benutten van het kanaal:** De Bouwerskamp biedt kansen voor herontwikkeling, waarbij de kwaliteiten van het kanaal en de insteekhavens nadrukkelijk kunnen worden benut. Door wonen, werken en recreatie te verbinden aan het water ontstaat een aantrekkelijk stedelijk milieu met een eigen identiteit. Het kanaal kan daarbij fungeren als structurerend element en als drager van verblijfskwaliteit, langzaam verkeer en recreatief gebruik. Hiermee wordt een nu onderbenut gebied beter geïntegreerd in de stad.
- **Nagelerweg alzijdig ontwikkelen:** De Nagelerweg biedt een kans voor binnenstedelijke ontwikkeling. Door deze (historische) as alzijdig te ontwikkelen, kan een meer stedelijk profiel ontstaan dat verschillende functies met elkaar verbindt. Met name de nu nog agrarische kavel aan de rand van de bestaande stad vormt een logische uitbreidingslocatie. Door hier zorgvuldig te verdichten, wordt de stad afgerond en versterkt, zonder versnippering of uitleglocaties verder het landschap in.
- **Ontwikkeling Emmeloord West als integraal plan:** De ontwikkeling van Emmeloord West vraagt om een integrale benadering. Door hier een duidelijke begrenzing van de stad aan te brengen, ontstaat helderheid over waar verstedelijking eindigt en waar landschap begint. Tegelijkertijd biedt dit kansen om robuuste groen- en recreatiestructuren

aan deze zijde van de stad te realiseren. Zo wordt Emmeloord West niet alleen een uitbreidingsgebied, maar ook een belangrijk recreatief en landschappelijk onderdeel van de stad.

- **Transformatie van de Urkerweg tot stadsboulevard:** De Urkerweg, die overgaat in de Korte- en Lange Dreef kan transformeren van verkeersroute naar een volwaardige stadsboulevard. In combinatie met het completeren van de ringweg waarmee doorgaand verkeer om het centrum wordt geleid. Dit maakt het mogelijk de Urkerweg in te richten met meer aandacht voor verblijfskwaliteit, langzaam verkeer en stedelijke functies. Daarmee wordt deze route niet langer een barrière, maar een verbindend element binnen de stad.

02

Inleiding

2 Inleiding

2.1 Waarom een IGV? Achtergrond en aanleiding

Voor het Masterplan Lelylijn zijn integrale gebiedsverdiepingen uitgevoerd voor vier gebieden: Groningen, Drachten, Heerenveen en Emmeloord. Deze gebiedsverdiepingen zijn bedoeld om de volgende stap te zetten in het onderzoek naar de Lelylijn en om de realisatie van deze spoorverbinding dichterbij te brengen. Door het verzamelen en analyseren van relevante informatie willen we inzicht krijgen in de opgaven, kansen en opties die samenhangen met de mogelijke komst van de Lelylijn. Dit inzicht is van grote waarde voor de volgende fase, de MIRT-Verkenning en draagt eraan bij dat de Lelylijn goed wordt verankerd in plannen op alle schaalniveaus.

De aanpak kenmerkt zich door een integrale en beeldvormende benadering, waarbij ruimtelijke, economische, vervoerskundige en ecologische aspecten gezamenlijk worden onderzocht. In de eerste fase, grotendeels uitgevoerd in 2025, zijn per gebied toekomstbeelden opgesteld. Hierin is niet alleen gekeken naar mogelijke tracé- en stationslocaties, maar ook naar de samenhang met gebiedsontwikkeling, kostenoptimalisatie en de effecten op de omgeving. In het vervolg worden deze toekomstbeelden als input gebruikt voor een verdere verkenning door de gemeente Noordoostpolder. Ook wordt dan voorgesorteerd op het maken van keuzes. Hierbij draait het expliciet om het in kaart brengen van opties en het verdiepen van inzichten, zonder al keuzes te maken.

Dit rapport is het eindresultaat van de gebiedsverdieping Emmeloord. We presenteren hierin verschillende toekomstbeelden voor de ontwikkeling langs het tracé en stations. We brengen de kansen en beperkingen van de inpassing van de Lelylijn in beeld en de ruimtelijke

impact op de omgeving, met bijzondere aandacht voor verdichting, stedelijke en landschappelijke inpassing, waterbeheer en programmatische invulling. Door deze verdieping en visievorming voegen de rapportages ook waarde toe voor de betrokken gebieden als de Lelylijn er uiteindelijk niet zou komen.

Omdat elke kern en stationslocatie een eigen karakter en opgave kent, is voor elk gebied een gebiedsspecifieke aanpak gevolgd. Voor Groningen en Heerenveen ligt de nadruk op inpassing en kostenramingen, terwijl in Emmeloord en Drachten de uitwerking van nieuwe stationslocaties centraal staat.

Het masterplan richt zich op de periode tot 2050, met een doorkijk naar 2125, en sluit aan op het MIRT onderzoek uit 2024 en de ambities uit eerdere beleidskaders en gebiedsvisies. De uitwerking vond plaats in nauwe samenwerking met gemeenten, provincie, Rijk, waterschap en andere stakeholders, waarbij brede welvaart, duurzaamheid, kostenoptimalisatie en uitvoerbaarheid centraal staan.

Deze gebiedsverdiepingen staan niet op zichzelf, maar maken onderdeel uit van een bredere onderzoeks- en realisatiecontext. Zo wordt het financieel masterplan onderzocht, worden mogelijkheden voor gefaseerde uitvoering verkend en wordt gekeken naar de impact van de Lelylijn over 100 jaar.

Met deze integrale gebiedsverdiepingen hopen we een bijdrage te leveren aan het dichterbij brengen van de MIRT-Verkenning. We creëren hiermee een stevig fundament voor weloverwogen keuzes rond de Lelylijn en een toekomstbestendige gebiedsontwikkeling in Noord-Nederland.

2.2 Doel en reikwijdte van het onderzoek

Het resultaat van de integrale gebiedsverdiepingen is inzicht in de toekomstige ruimtelijke perspectieven van het ruime gebied rond de stationsomgevingen van de vier locaties, uitgaande van de realisatie van de Lelylijn, mogelijke opties en de daarbij horende stappen richting realisatie. Deze rapportage biedt een integraal beeld op alle relevante thema's rondom gebiedsontwikkeling en spoor-infra/-bediening, inclusief programma en ruimtelijke neerslag, landschap, inpassing, economie en water. Hierbij sluiten de toekomstbeelden aan bij de uitkomsten van eerdere onderzoeken, zoals het MIRT-onderzoek en het NOVEX Ontwikkelperspectief, en vormen ze een vervolg op de rapportage Ontwikkelperspectief Lelylijn (17 september 2024).

Het doel van deze rapportage is niet om keuzes te maken, maar om mogelijkheden en scenario's inzichtelijk te maken die als basis dienen voor verdere verkenning. Dit betekent dat de scope zich richt op het verkennen van de ruimtelijke potentie, de kansen en aandachtspunten voor de ontwikkeling van de stationsomgevingen en omliggende gebieden, in samenhang met de realisatie van de Lelylijn.

Specifiek voor Emmeloord staat de relatie tussen het toevoegen van een spoorverbinding en station, de ontwikkeling van de stationsomgeving en de verstedelijking van de gemeente centraal. Het gaat concreet om drie mogelijke stationslocaties; in het oosten, zuiden en westen. Er wordt onderzocht hoe deze verschillende stationslocaties doorwerken in de mogelijkheden voor woningbouw, werkgebieden, voorzieningenclusters, ruimte voor recreatie en natuur en infrastructuur, evenals de kansen en risico's die samenhangen met het realiseren van een toekomstbestendige en

samenhangende gebiedsontwikkeling. Hierbij worden ook de relaties met omliggende regio, met name Urk, en de mogelijke impact van de Lelylijn op bereikbaarheid, economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit meegenomen.

De integrale gebiedsverdieping Emmeloord biedt daarmee een integrale verkenning van de toekomstperspectieven voor de stationsomgevingen, met aandacht voor ruimtelijke samenhang, duurzame ontwikkeling en de kansen die de Lelylijn biedt voor zowel Emmeloord als de bredere regio.

2.3 Aanscherping en afstemming IGV's

Deze IGV belicht de hoeken van het speelveld voor Emmeloord / de Noordoostpolder. Hierbij is naar een breed pallet van kansen (en knelpunten) gekeken. Zonder nog al te veel 'aan de voorkant' ontwikkelmogelijkheden in te kaderen door te kijken wat wel/niet past in relatie tot de andere stations aan de Lelylijn.

Die nadere afstemming is echter wel degelijk nodig. Welke kwaliteiten heeft Emmeloord / de Noordoostpolder uit zichzelf én in relatie tot de andere mogelijke stations? Hoe vullen de stations langs de lijn elkaar aan? Wat kan waar het beste landen?

2.4 Emmeloord: de keuze uit twee tracés en drie stationslocaties

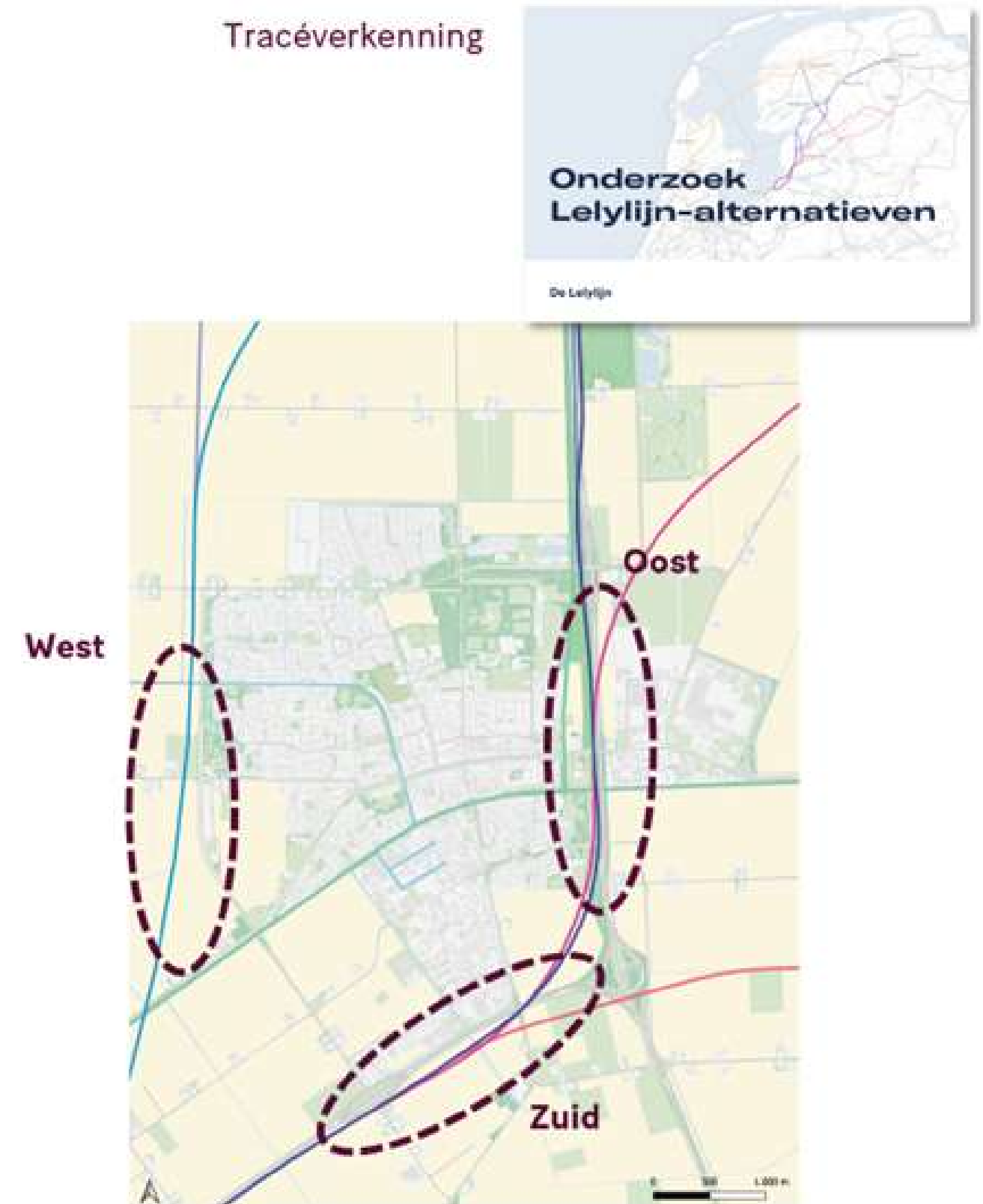
Het vertrekpunt voor tracé en stationskeuze in deze IGV zijn de tracéalternatieven uit het MIRT-onderzoek Lelylijn-alternatieven (2024). In dit onderzoek worden meerdere tracés geschetst. Ter hoogte van Emmeloord lopen deze soms aan de westzijde en soms aan de zuid- en oostzijde van de stad.

- Het **'bundelingstracé'** loopt van Groningen naar Lelystad zoveel als mogelijk gebundeld met de snelweg A6 en A7. Dit maakt stationslocaties mogelijk aan de zuid- of oostrand van Emmeloord.
- Het **'vrij-liggende tracé'** laat de bundeling met de A6 als principe los. Dit maakt stationslocaties mogelijk aan de westrand van Emmeloord.
- Zodoende komen we tot een scope van **3 stationslocaties** die nader onderzocht moeten worden voor Emmeloord. Oost, Zuid en West. Dit vertaalt zich door in drie toekomstbeelden (Oost = Compacte stad, Zuid = Maakstad, West = Ecostad).
- Buiten het MIRT-onderzoek Lelylijn alternatieven zijn nog meer tracés denkbaar. Denk aan een tracé dwars door de bestaande stad (een lange tunnel), met een mogelijke stationslocatie in het huidige centrum. Dergelijke opties nemen we niet mee in deze IGV. Maar ze komen mogelijk in een volgende verkenningsfase aan bod.
- Het meenemen van het 'vrij-liggende tracé' is nog niet eerder op dit detailniveau gedaan. In de Impactanalyse naar de impact van de Lelylijn voor de Noordoostpolder (SITE en MUST), is dit tracé niet meegenomen als optie. Met als argumentatie dat bundeling de voorkeur verdient boven het toevoegen van een nieuwe

'doorsnijding van het landschap'. Deze IGV wil echter de hoeken van het speelveld laten zien, en daar hoort een onderzoek naar kansen en knelpunten van een station in het westen van Emmeloord bij.

De tracés uit voorgaand onderzoek zijn dus leidend. Dat betekent echter niet dat we ze altijd 1-op-1 overnemen in deze IGV. Zo maken we, beargumenteert vanuit bijvoorbeeld de stedelijke ontwikkeling, soms de keuze om het tracé aan de andere kant van de A6 te bundelen (oost in plaats van west) of om bochten net eerder of later in te zetten (wel met behoud van dezelfde boogstralen en eisen aan perronlengte/rechtligging). De technische uitgangspunten uit voorgaand onderzoek blijven dus leidend. Een gedetailleerde technische uitwerking van de aanpassingen is echter niet gedaan in deze IGV; de tracevarianten moeten dus kwalitatief worden beschouwd.

Tracéverkenning



03

**Hoofdopgaven en
kansen Lelylijn**

3 Hoofdopgaven en kansen Lelylijn

Om de effecten van de Lelylijn in beeld te krijgen is het belangrijk om eerst de bestaande opgaven scherp te hebben. Er wordt gekeken naar opgaven op de schaal van Noordelijk Flevoland, bestaande uit de gemeenten Urk en Noordoostpolder, en specifiek naar de stad Emmeloord. Sommige opgaven hebben een directe relatie met de Lelylijn, andere eerder indirect. De centrale vraag is: ‘wat kan de komst van de Lelylijn betekenen in de aanpak van deze opgaven?’

De analysefase van dit onderzoek maakt gebruik van een rijke basis aan voorgaand onderzoek naar de Noordoostpolder, Urk en de Lelylijn. Een belangrijk startpunt is de Impactanalyse van MUST uit 2024, waarin 5 hoofdopgaven van de Noordoostpolder worden benoemd. Deze structuur wordt vastgehouden. Daarnaast wordt geput uit de Omgevingsvisies voor Noordoostpolder en Urk, waarin een drietal kernopgaven voor de gemeenten zijn opgesteld. De analyse is verder aangescherpt met input uit het NOVEX Ontwikkelperspectief Lelylijn, het MIRT onderzoek Lelylijn-alternatieven en meerdere verdiepende onderzoeken naar de impact van de Lelylijn (Wonen – Companen, Economie – Bureau Buiten, Natuur – Royal HaskoningDHV, en anderen).

Dat leidt tot een opbouw van **5 hoofdopgaven**. Dat zijn opgaven op het vlak van: **voorzieningen, wonen, werken, landschap en mobiliteit**. Voor elk van deze opgaven wordt de doorvertaling gemaakt naar ‘wat kan de Lelylijn hierin betekenen?’. Deze vraag leidt tot een aantal uitgangspunten, die in de toekomstbeelden straks op verschillende manieren ingevuld worden.

Verwerking 1e maakdag

De hoofdopgaven zijn op de 1e Maakdag (8 juli 2025) gepresenteerd en gezamenlijk doorvertaald naar hoe deze met de komst van de Lelylijn aangepakt kunnen worden. Zo werd de consensus duidelijk om opgaven op het vlak van wonen (deels) aan te vliegen door compacter en stedelijker te gaan ontwikkelen. Ook op het vlak van werken werden duidelijke kansen benoemd; plaats bieden voor doorontwikkeling van innovatie én productie passen goed bij het economisch profiel van de polder. De input en inzichten uit de maakdag zijn meegenomen in de uitgangspunten in de volgende paragrafen.

Opgave voor de regio in relatie tot nationale opgaven

De hoofdopgaven zoals deze in dit hoofdstuk worden toegelicht zijn de belangrijkste opgaven die spelen in de Noordoostpolder. Dat wil echter niet zeggen dat deze opgaven zich niet verhouden tot regio-overstijgende, nationale vraagstukken. Zo kan het aanpakken van de mismatch tussen de huidige woningvoorraad en woningvraag (een regionale opgave) prima samengaan met een bijdrage aan de aanpak van de nationale woningbouwopgave. Evengoed kan de aanpak van de regionale opgave om jongeren aan de regio te binden, leiden tot het uitbouwen van een hooginnovatieve agrofoodsector van (inter)nationaal belang. Laten zien hoe de regio een bijdrage kan leveren aan nationale opgaven (en deze waar mogelijk samen laat gaan met de aanpak van regionale opgaven) maakt het verhaal vóór de komst van de Lelylijn alleen maar sterker.

In de volgende paragrafen zal dan ook regelmatig een bruggetje naar nationale opgaven worden gemaakt. Zo ontstaan eerste suggesties voor onderdelen van een mogelijk bod naar het Rijk, die duidelijk maken wat Emmeloord/Noordelijk Flevoland kan bieden voor Nederland. En daarbij is de komst van de Lelylijn natuurlijk zeer wenselijk.

Hier volgt alvast een voorzetje:

De Noordoostpolder kan met de komst van de Lelylijn:

- een bijdrage leveren aan de **nationale woningbouwopgave**, door ten minste 5.000 woningen bij te bouwen, in nabijheid van het station. Op termijn wordt zelfs naar 10.000 gekeken (waarvan een deel in omliggende dorpen, wat zal zorgen voor vitaliteit van de kernen en een evenwichtige ontwikkeling van de Noordoostpolder).
- bijdragen aan een **sterkere Nederlandse economie**, door ruimte te bieden voor innovatie voor een internationaal georiënteerde agrofoodsector
- bijdragen aan de **voedselzekerheid van Nederland**,
- ruimte bieden aan **innovatieve nieuwe mobiliteitsvormen** (zoals zelfrijdend vervoer) in het Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum (MITC), waar heel Nederland van meeprofiteert,
- bijdrage aan het **spreiden van toerisme**, door het polderlandschap beleefbaar te maken en belangrijke attracties te verbinden.



3.1 Wonen als integrale gebiedsopgave (de opgaven voor wonen)

De opgave:

Het wonen in Noordelijk Flevoland kenmerkt zich als dorps en landelijk; de meeste wijken zijn gebouwd in lage dichtheden. In die wijken staat een eenzijdig aanbod dat vooral bestaat uit eengezinswoningen. Dit maakt de Noordoostpolder gevoelig voor de (landelijke) trend van huishoudensverdunding en vergrijzing. De mismatch tussen de woningvoorraad en de woonbehoefte wordt groter. Met name jongeren, alleenstaanden, empty-nesters en senioren hebben steeds meer moeite om passende en betaalbare woningen te vinden. Hierdoor stagneert de doorstroming. Starters worden genoodzaakt een woning elders te vinden, waardoor de bevolkingssamenstelling uit balans raakt, wat doorwerkt in het draagvlak voor voorzieningen en daarmee de leefbaarheid.

De vraag is hoe de komst van de Lelylijn kan helpen bij het aanpakken van de mismatch in de woonvoorraad. Er zullen woningen bij moeten komen die de doorstroming weer op gang kunnen krijgen. Maar er zal evengoed moeten worden gekeken naar het type woningen dat past bij nieuwe doelgroepen die met de komst van een station naar de regio komen. Het wordt bouwen voor huidige bewoners én nieuwe bewoners. Hoe ligt die balans? Hoe moet worden omgegaan met inkomensverschillen, segregatie, stijging in grondprijzen en woningwaarde?

De verwachte instroom van hogere inkomensgroepen kan namelijk een opwaartse druk op de woningprijzen veroorzaken, waardoor het voor inwoners in de Noordoostpolder met een bescheidener inkomen lastiger wordt om een passende woning te vinden (TNO analyse

Brede Welvaarteffecten Lelylijn). Belangrijke aandachtspunten zijn daarbij:

- Voorkomen van verdringing van lokale doelgroepen
- Maatregelen nemen om betaalbaarheid te borgen
- Waarborgen dat instroom van hogere inkomensgroepen niet ten koste gaat van een evenwichtige sociale samenstelling

Een andere opgave om rekening mee te houden is de veroudering van de bestaande voorraad. Grote delen van de stad zijn gebouwd in dezelfde periodes (1945-1960 en 1960-1975). De opgaven voor verduurzaming of algehele stedelijke vernieuwing zal in dezelfde periode vallen als de opgave voor nieuwbouw. Hoe worden deze opgaven met elkaar opgepakt?

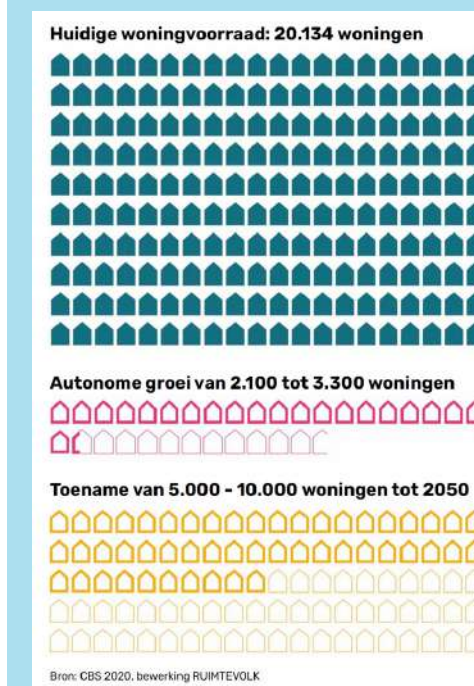
Tot slot wellicht de meest ingewikkelde opgave. De grootte van de groeiambitie die komt kijken bij een station in Emmeloord, is zodanig dat deze zou moeten worden gezien als een integrale gebiedsopgave. Met de komst van 13.000 extra woningen (toelichting in kader hiernaast) moeten voorzieningen, werk, groen en mobiliteit mee groeien. Het gaat om een ontwikkeling die even groot is als het huidige Emmeloord (12.000 woningen). Waar en hoe landt deze groeiambitie? Hoe kan een stad als Emmeloord op een toekomstbestendige manier zo'n grote ontwikkeling laten plaatsvinden?

Toelichting groeiambitie

De druk op de woningmarkt is groot. De provincie Flevoland wil met het programma 'Flevoland bouwt aan Nederland' in beeld krijgen hoe het tot 2050 grofweg 100.000 extra woningen kan bouwen. De gemeente Noordoostpolder wil haar steentje bijdragen en verkent de kansen en mogelijkheden om 5.000 tot 10.000 extra woningen te bouwen.

Deze 5.000 tot 10.000 woningen komen bovenop de autonome woningbehoefte (ca 3.000 woningen) van de Noordoostpolder. In de 'Verkenning groeiambitie Noordoostpolder' (2022) is onderbouwd hoe 5.000 extra woningen tot 2050 toekomstbestendig kunnen landen in de Noordoostpolder. In het NOVEX Ontwikkelperspectief Lelylijn wordt geschetst hoe, in een hoogdynamisch scenario, een groei met 7.500 extra woningen mogelijk is.

In deze IGV werken we met een ambitie voor 10.000 extra woningen voor de Noordoostpolder. Mede omdat de scope van deze IGV verder rijkt dan 2050. De groeiambitie krijgt gefaseerd een plek: in eerste fases zullen de toekomstbeelden rond de 5.000 woningen toevoegen. De resterende 5.000 zijn meegenomen als mogelijke ontwikkelrichtingen.



Bron: Verkenning Groeiambitie Noordoostpolder (2022)

Wat kan de Lelylijn betekenen?

Op dit moment staan er in de Noordoostpolder ruim 27.000 woningen. De groeiambitie van 10.000 woningen bovenop de autonome groei, betekent dus een toename van de woningvoorraad met 38%. In potentie een nieuwe kern ter grootte van Emmeloord, die voor een deel landt in de dorpen, maar merendeels in Emmeloord en nabij het nieuw station. Het toekomstbestendig vormgeven van een kleine verdubbeling van de stad betekent een serieuze schaalsprong die vraagt om een integrale aanpak van mobiliteit, voorzieningen, economie en duurzaamheid. Het verhaal is een stuk breder dan alleen woningbouw.

Het is daarom noodzakelijk om anders te gaan verstedelijken. Emmeloord is vanaf 1960 verdund van 90 inwoners/hectare naar 27 inwoners/hectare in 2024. Een verdubbeling van de stad in dezelfde dichtheden zal zorgen voor grote afstanden tot voorzieningen en werk, resulterend in meer en langere vervoersbewegingen, en dus problemen in bereikbaarheid. Ook worden kansen gemist om door middel van concentratie en nabijheid te zorgen voor genoeg draagvlak voor schaal- en kwaliteitssprongen in mobiliteitssystemen, voorzieningencentra en groengebieden.

Ook zullen de nieuwe ontwikkelingen van de stad een goede combinatie moeten worden van woning, woonomgeving en landschap. De doelgroepen die van buiten Noordelijk Flevoland komen vragen om woonmilieus die zowel uitstekend bereikbaar zijn, dichtbij hoogwaardige voorzieningen liggen én diverse woontypologieën bevatten. Dat vraagt dus om iets nieuws. Niet meer van hetzelfde.

Uitgangspunten voor toekomstbeelden:

- Het verdubbelen van een stad kan op allerlei manieren. In de toekomstbeelden onderzoeken we dan ook uiteenlopende wijzen waarop de ontwikkeling kan plaatsvinden. Toch staan een aantal principes vast, omdat deze randvoorwaardelijk zijn voor toekomstbestendig ontwikkelen van de stad.
- Zo is nabijheid een belangrijk uitgangspunt. Dat kan nog verschillen tussen nabijheid in afstand en nabijheid in tijd (door bijvoorbeeld uitstekende verbindingen). Het punt is dat er wordt gezorgd voor nabijheid van wonen, werk, voorzieningen en groen. Dit dient meerdere doelen:
 - Lange afstanden worden voorkomen, waardoor de keuze voor OV, de fiets of te voet vanzelfsprekend en aantrekkelijk is.
 - Geen onnodige belasting van het bestaande wegennet, waardoor de investeringen in nieuwe infrastructuur beperkt kunnen worden.
 - Meer concentratie zorgt voor genoeg draagvlak voor een schaalsprong in voorzieningen en openbaar vervoer. Randvoorwaardelijk voor goed wonen.
 - Meer concentratie / compact ontwikkelen zorgt voor een beperktere aantasting van het landschap. Nieuwe ontwikkelingen zullen ten koste gaan van landbouwgrond, of andere functies – deze impact willen we beperkt houden.
- Een afgeleide van nabijheid is het uitgangspunt om nieuwe ontwikkelingen goed te verbinden met het huidige centrum. Een Emmeloord met 20.000 woningen (35.000-40.000 inwoners) heeft behoefte aan een sterk stadshart. Dit wil je niet aan de randen van de stad hebben, maar in het hart. Daarom moet het huidige centrum worden doorontwikkeld, en dus ook goed

Voor wie zijn dan die 10.000 extra woningen?

Met de 3.000 woningen uit de planvoorraad wordt de autonome groei in de Noordoostpolder al gedekt. Voor wie worden die extra 10.000 woningen dan gebouwd? Uit de Verkenning groeiambitie volgt de volgende onderbouwing: “de extra woningen richten zich voornamelijk op een doelgroep van buiten de gemeente Noordoostpolder. Deze doelgroep heeft specifieke wensen als het gaat om de woning en de woonomgeving. Met name de bereikbaarheid en het voorzieningenniveau spelen een belangrijke rol. Daarom kan het toevoegen van de extra woningen niet los gezien worden van uitstekende bereikbaarheid. De komst van de Lelylijn en de daarbij behorende stationsontwikkeling is dan ook een nadrukkelijke voorwaarde voor groei.”

Verder specificeert het onderzoek de primaire doelgroepen en gewenste typologieën. Het zal in de Noordoostpolder met name gaan om gezinnen, senioren, starters, zorgdoelgroepen en studenten. Deze vragen een divers aanbod aan woontypologieën. Denk aan ruime gestapelde woningen, gezinsvriendelijke stadswoningen, collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO) en woon-werk units. In deze IGV zullen we de vraag op verschillende manieren een plek geven, grotendeels in Emmeloord, maar ook deels in Urk en de andere dorpen in de Noordoostpolder.

De toekomstbeelden zullen dus in ieder geval ruimte moeten bieden voor:

- Wonen in bijzondere woonmilieus en woonvormen.
- Initiatief (particulier, collectief).
- Ruime woningen met buitenruimte voor een betaalbare prijs.
- Woningen voor senioren (levensloopbestendig).
- Woningen voor starters.

verbonden zijn met de nieuwe wijken.

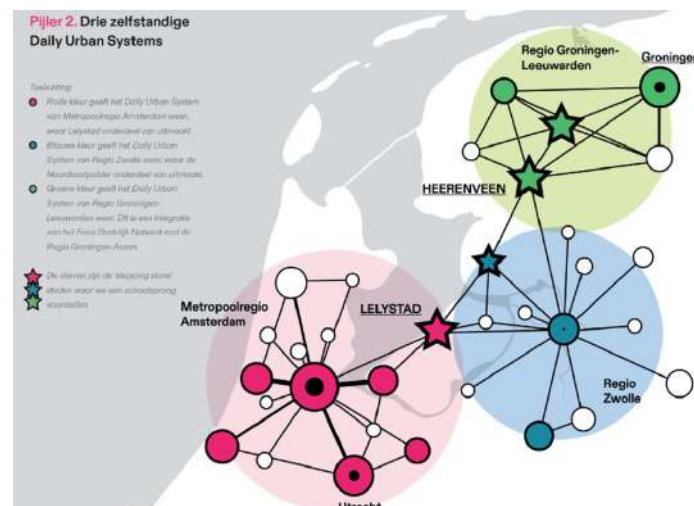
- Deze mate van verstedelijking en verdichting vraagt om hoge ambities op het vlak van klimaatbestendig en natuurinclusief bouwen, voldoende groen en ruimte voor spelen, sporten en ontmoeten in een relatief klein oppervlak aan openbare ruimte. Ook de sociale kant is van belang. De schaalsprong moet ervoor zorgen dat nieuwe en bestaande bewoners goed samenleven.

3.2 Regiokern Emmeloord (de opgaven voor voorzieningen)

De opgave:

Emmeloord is het voorzieningencentrum van de Noordoostpolder, met basisscholen, middelbare scholen, mbo, een ziekenhuislocatie, gemeentehuis, sportvoorzieningen, bibliotheek en regionaal busstation. De stad vervult de rol van regiokern waar omliggende dorpen deels op steunen.

De dorpen hebben daarnaast hun eigen voorzieningen zoals basisscholen, kinderopvang, eerstelijnszorg, sport en buurthuizen. Een deel hiervan staat onder druk door vergrijzing en een tekort aan personeel. Een trend die overigens op veel meer plekken in Nederland speelt. Concreet voor de Noordoostpolder betekent het echter een groeiende afhankelijkheid van Emmeloord, vooral op het gebied van onderwijs en zorg. De vraag is wat de komst van de Lelylijn hierin kan betekenen. Krijgen we één nog sterkere regiokern en (zeer) afhankelijke dorpen, of zal er sprake zijn van een sterke regiokern én zelfstandiger dorpen met een robuuster eigen voorzieningenaanbod? Welke maatregelen zijn nodig om de hele Noordoostpolder mee te laten profiteren?



Wat kan de Lelylijn betekenen?

De Lelylijn kan een meervoudige impuls geven aan het voorzieningenaanbod in de Noordoostpolder. Een betere bereikbaarheid van de regio helpt bij het aantrekken en behouden van benodigde beroepsgroepen (zoals in zorg en onderwijs). En extra woningbouw gekoppeld aan de Lelylijn levert meer inwoners en daarmee meer draagvlak voor voorzieningen op.

De impuls is van zodanige grootte dat de gemeente op meer kan inzetten dan alleen instandhouding van voorzieningen. Er liggen kansen voor een echte kwaliteitssprong. Dat betekent niet alleen meer voorzieningen, maar ook een ander soort voorzieningen. Dit is niet alleen wenselijk maar wellicht randvoorwaardelijk, want een groot deel van de nieuwe doelgroepen die worden beoogd verlangt ook een hoger voorzieningenniveau dan dat de stad (en regio) nu biedt. Denk aan hoger onderwijs en betere culturele voorzieningen.

De vraag is daarnaast hoe de komst van het station kan doorwerken tot in de voorzieningencentra in de dorpen. Een goed bereikbaar en veelzijdiger voorzieningenaanbod in Emmeloord kan helpen om jongeren (en ouderen) perspectief te bieden in de dorpen. Als zij langer in de dorpen blijven, wordt het draagvlak in de dorpen groter en kunnen meer voorzieningen overeind blijven.

Tot slot kan de Lelylijn ook het tweede grote voorzieningencentrum van de regio, dat van Urk, een impuls geven. Door te zorgen voor goede verbinding met het station worden trekpleisters als het historische Oude Dorp beter bereikbaar.

Emmeloord als sterke regiokern waar de NOVEX-Lelylijn een schaa sprong voorstelt.

Bron: Ontwikkelperspectief NOVEX-Lelylijn.

Uitgangspunten voor toekomstbeelden:

- Goede bereikbaarheid van voorzieningen is belangrijk. Het helpt daarom om slim te clusteren op locaties die goed ontsloten zijn, met het OV, de fiets en te voet. Logische plekken voor voorzieningencluster zijn het centrum van Emmeloord, wijkcentra, 'speciale clusters' (zoals het onderwijscluster) en de nieuwe stationsomgeving.
- Het is interessant om te onderzoeken hoe de verdeelsleutel van voorzieningen tussen deze gebieden kan verschillen. Hoe wordt de impuls van de Lelylijn verspreid over huidige en nieuwe voorzieningenclusters? Een belangrijk uitgangspunt is dat het huidige centrum van de stad altijd het belangrijkste voorzieningencluster blijft. Een verschuiving van het zwaartepunt van de stad is niet wenselijk. Ook is goede afstemming tot de voorzieningenclusters belangrijk; symbiose in plaats van onderlinge concurrentie.
- Met de Lelylijn kan worden ingezet op een kwaliteitsslag van het voorzieningenaanbod. Onderzocht moet worden welke (grotere) bovenregionale voorzieningen de stad zou kunnen aantrekken.
- De komst van de Lelylijn kan ook een positief effect hebben op het voorzieningenniveau van Urk en de andere dorpen. Het wordt aantrekkelijker om in het dorp te blijven wonen, waardoor meer draagvlak voor voorzieningen ontstaat (een basisschool, zorg, sport, etc.)
- Voorzieningen moeten goed bereikbaar zijn voor de dorpen, niet alleen per auto maar ook met OV en fiets. Daarom clusteren we voorzieningen op multimodaal bereikbare locaties, zoals OV-knooppunten.

3.3 Toegang tot talent (de opgaven voor werken en onderwijs)

De opgave:

Het ondernemerschap heeft in Noordelijk Flevoland altijd hoog in het vaandel gestaan. De polder kent veel innovatie, maakindustrie, logistiek en dienstverlening. Er zijn zelfs meer banen dan arbeidskrachten, uitzonderlijk voor een plattelandsgemeente. Het behoud van deze sterke en diverse economie is echter niet vanzelfsprekend. Er is schaarste aan passend opgeleid personeel en jongeren vertrekken, een knelpunt voor de doorontwikkeling van de regionale economie. Het bieden van aantrekkelijke woonruimte voor studenten, werknemers en arbeidsmigranten is daarbij een belangrijke sleutel. Maar ook het versterken van de samenwerking van overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Ook ruimtelijk gezien liggen er opgaven. De innovatieve bedrijven in Noordelijk Flevoland liggen verspreid over de polder, waardoor bundeling van innovatiekracht lastig is. Fysiek clusteren op multimodaal bereikbare locaties zou helpen om de agglomeratiekracht te vergroten. En om de banen beter bereikbaar te maken met het OV. Hetzelfde geldt voor het onderwijs (de gemeente is al bezig met de Onderwijscampus Noordoostpolder in Emmeloord). Een van deze mogelijke concentratie-assen loopt van Urk, via de Urkerweg, naar Emmeloord en vervolgens via de Marknesserweg naar Marknesse, het glastuinbouwcluster en het Waterloopbos/het MITC (Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum). Een tweede as loopt vanuit Emmeloord naar het zuiden, via Ens en Kampen naar Zwolle.

Wat kan de Lelylijn betekenen?

De komst van de Lelylijn kan de toegang tot talent vergroten. De regio wordt beter bereikbaar voor werknemers en studenten van buitenaf, zoals uit Lelystad en Heerenveen. Ook kan de spoorverbinding jongeren stimuleren in de regio te blijven, omdat onderwijs en werk buiten de Noordoostpolder beter bereikbaar worden. Deze combinatie van aantrekken en vasthouden van talent kan zorgen voor een grotere arbeidsmarkt met voldoende juist opgeleid personeel. Van groot belang voor een toekomstbestendige regionale economie in de Noordoostpolder.

Een nieuw station vormt een goede locatie voor het clusteren van innovatieve bedrijven en onderwijs. Bedrijven/onderwijsinstellingen hebben hier toegang tot een grote, bovenregionale pool aan werknemers en studenten. Het toevoegen van dit soort functies rondom het station zorgt daarnaast voor het beter benutten van de 'tegenspits' (de treinen richting Emmeloord). Daarnaast kan het station een logisch overstappunt vormen van trein naar OV, waarmee andere belangrijke werklocaties beter bereikbaar worden. Denk aan de MITC Marknesse en de Port of Urk.

Tot slot zorgt de impuls van 10.000 woningen (15.000-20.000 inwoners) ook voor een grote impuls in arbeidspotentieel. De vraag is echter in hoeverre men naar de Noordoostpolder komt om er te gaan werken, of dat een aanzienlijk deel blijft pendelen naar steden als Amsterdam en Groningen. Het zou veel opleveren voor Noordelijk Flevoland als werklocaties zoals de Munt, de MITC en de Port of Urk aanspraak kunnen maken op het aangetrokken arbeidspotentieel.

Uitgangspunten voor toekomstbeelden:

- Elk toekomstbeeld zal zoeken naar manieren om jongeren aan te trekken en te binden aan de regio. De mate waarin dat gebeurt en de gekozen oplossingsrichtingen zullen verschillen.
- Toevoegen van werk en voorzieningen goed bereikbaar vanaf het station benut de tegenspits. Het helpt om meer mensen in de trein richting Emmeloord te krijgen. De manier waarop kan verschillen. Goede bereikbaarheid kan door fysieke nabijheid, of door nabijheid in tijd/goede verbindingen.
- Doelgroepen zonder auto, zoals jongeren, studenten en ouderen, zijn afhankelijk van voorzieningen bij OV-knooppunten. Onderwijs- en zorgclusters worden daarom bij voorkeur bij het station of een ander OV-knooppunt gepositioneerd.
- Idealiter wordt werk toegevoegd op plekken die multimodaal bereikbaar zijn. Zo blijft de toename van autogebruik beperkt. Dat betekent inzetten op OV diensten en fietsroutes richting werkgebieden.



Differentiatie werkmilieus.

Bron: Ontwikkelperspectief NOVEX-Lelylijn.

3.4 Gebruiks- én belevingswaarde van de polder (de opgaven voor landbouw, ecologie en water)

De opgave:

In het oorspronkelijke polderontwerp heeft de agrarische gebruikswaarde altijd de boventoon gevoerd. Het landschap stond (en staat) ten dienst van de landbouw en dat is terug te zien in de grote verkavelingsstructuur en beperkte belevingswaarde. Recreatie- en natuurgebieden hebben minder aandacht gekregen, terwijl de behoefte gezien de groeiambitie flink zal groeien. Zowel aan nieuwe gebieden, als aan betere onderlinge recreatieve en/of ecologische verbindingen.

Daarnaast bepalen veranderende bodem- en watercondities het nieuwe speelveld voor de agrarische sector. In delen van de polder leiden bodemdaling en waterproblemen al tot urgente knelpunten; het land wordt op sommige plekken te nat voor de huidige functie of teelten. Wateroverlast, watertekort en verzilting zijn allen indicatoren voor het bereiken van de grenzen van het watersysteem. De opgave is om toe te werken naar een robuuster en vitaler water en bodemsysteem. Dat vraagt om de nodige klimaatadaptieve maatregelen in buitengebied én bebouwd gebied.

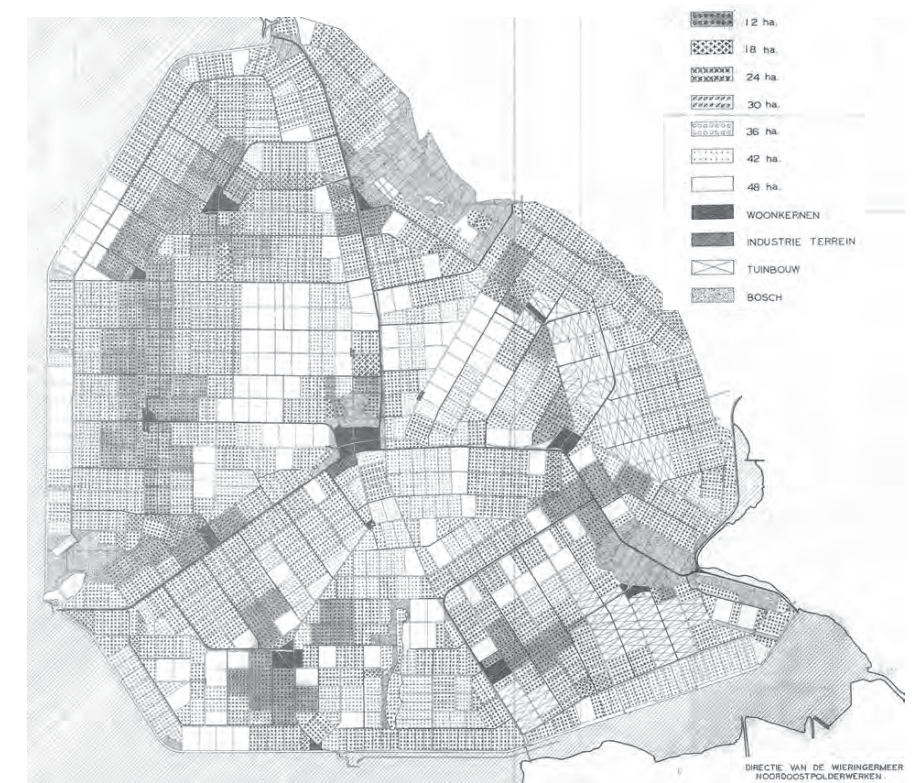
Wat kan de Lelylijn betekenen?

Er liggen kansen om bijzondere plekken zoals het Kuinderbos, Waterloopbos en Schokland beter met elkaar te verbinden. Het verhaal van het wederopbouwlandschap en van Urk kan beter zichtbaar en beleefbaar worden. Het nieuwe station kan hierin de toegangspoort vormen voor bezoekers. Het tracé zelf kan een landschappelijk element vormen, die bijdraagt aan de verbinding van recreatie- en natuurgebied. De doorsnijding blijft echter een grote impact hebben, die

bijvoorbeeld ter hoogte van de erftoegangswegen vraagt om verhoging van het spoor of tunnels. Waar bodemdaling en vernatting de huidige functie onhoudbaar maken, zijn nieuwe bedrijfsmodellen nodig, met bijvoorbeeld nieuwe teelten, ecosysteemdiensten of koppeling met recreatie. Samen met agrariërs en het waterschap zal in de sterke bodemdalingsgebieden samen gezocht moeten worden naar de beste oplossingen. De Lelylijn heeft hier geen directe invloed op. Wel zal de lijn zich moeten verhouden tot de nattere gebieden, wat invloed heeft op de inpassing van het spoortracé.

Uitgangspunten voor toekomstbeelden:

- Het landschap is naast functioneel ook monumentaal: het is aangemerkt als wederopbouwgebied van nationale betekenis en herbergt UNESCO-werelderfgoed Schokland. De beleefbaarheid kan beter. Ook vanuit toeristisch oogpunt is dit interessant, het kan een belangrijke aanvullende economische pijler zijn voor de regio.
- Ingrepen zoals een nieuw spoortracé moeten rekening houden met de unieke kwaliteiten van het polderlandschap als openheid, rust en regelmaat. Tracéopties die het landschap doorsnijden sluiten we niet op voorhand uit; wel zoeken we naar zorgvuldige inpassing.
- De groeiambitie vergroot de recreatieve druk, en vraagt om meer ruimte voor recreatie en natuur. Tegelijkertijd vragen veranderende condities van water en bodem ook voor meer ruimte; bijvoorbeeld voor een klimaat robuust watersysteem en klimaat robuuste inrichting van zowel het landelijk als stedelijk gebied. In alle toekomstbeelden is daarom meer ruimte voor natuur, recreatie, water, bodem en klimaatadaptatie opgenomen. Deze ruimtevragers kunnen soms slim worden gecombineerd.



Oorspronkelijke Plan van Uitgifte met aanduiding bedrijfsgrootte (1947)
Bron: Landschapsvisie Noordoostpolder (2012)



Visie ontwikkelkansen
Bron: Landschapsvisie Noordoostpolder (2012)

3.5 Een multimodale Noordoostpolder (de opgaven voor mobiliteit)

De opgave:

De Noordoostpolder was van oorsprong een fietsgemeente met overal voorzieningen op redelijke fietsafstand, maar is snel daarna een echte autogemeente geworden. Veel werkgebieden zijn alleen per auto bereikbaar en alternatieven zijn beperkt. Vooral 's avonds en in het weekend rijden weinig bussen, wat de bereikbaarheid voor OV-afhankelijke groepen, zoals jongeren, bemoeilijkt.

Het autobezit neemt eerder toe dan af. Met name in woonbuurten en bij voorzieningencentra levert dit hoge parkeerdruk op. Belangrijke doorgaande wegen in Emmeloord kennen al opstoppingen. Met de grote groeiambitie zal de stad vastlopen zonder modal shift. Een shift die niet alleen nodig is bij de nieuwe bewoners en werknemers, maar ook in de bestaande wijken en werkgebieden. Er is dus een grote opgave om te zorgen dat het OV, fiets en deelmobiliteit volwaardige alternatieven vormen voor de auto.

Wat kan de Lelylijn betekenen?

De auto blijft belangrijk, maar alternatieven moeten aantrekkelijker worden. Het station kan hierin een belangrijke plek vormen als mobiliteitshub voor bus en vervoer-op-afroep. Op langere termijn zijn zelfrijdende flexibele OV diensten voorstelbaar. De elektrische fiets is een vervoersmiddel met veel potentie in de Noordoostpolder. De oorspronkelijke opzet van Emmeloord en de dorpenring is namelijk deels uitgetekend met de fiets in gedachten (Afstanden van 6–10 km, circa 25 minuten). Deze kans benutten vraagt om comfortabele, doorlopende (snel)fietsroutes en goed georganiseerde fietsparkeerplekken, vooral bij het station.

Uitgangspunten voor toekomstbeelden:

- Een verdubbeling van de stad vraagt om een serieuze modal shift. Dit betekent investeren in alternatieven voor de auto: betere busverbindingen, vraaggestuurd OV, inspelen op de elektrische fiets en sterke voet- en fietsverbindingen op korte afstanden.
- Het vraagt ook om keuzes; in hoeverre blijven we het autogebruik (en gemak) faciliteren? In de toekomstbeelden verkennen we verschillende oplossingsrichtingen. In sommige wijken komt de auto bijvoorbeeld niet standaard voor de deur, maar op afstand in centrale hubs.



*Fietsen zit in het DNA van de Noordoostpolder
Foto van een Walcheren boer in Marknesse*

0

4

**Toekomstbeelden en
hotspots**

4 Toekomstbeelden en hotspots

Om de effecten van de komst van een station aan de Lelylijn in Noordelijk Flevoland te onderzoeken zijn drie toekomstbeelden uitgewerkt. Deze drie toekomstbeelden variëren in de locatie van het station, de manier waarop ze aansluiten op de bestaande stad en het omringende landschap en de wijze waarom vorm en inhoud wordt gegeven aan wonen, werken en mobiliteit.

Voorafgaand worden nog een aantal aanvullende uitgangspunten (4.2) benoemd die gelden voor alle toekomstbeelden; deze verklaren onder andere technische keuzes over spoortracé en stations. De toekomstbeelden (4.3 t/m 4.5) zijn opgebouwd aan de hand van 3 onderscheidende uitgangspunten, die vervolgens leiden tot een uitgebreide beschrijving van de volledige ontwikkeling (wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, landschap, water en bodem) op de schaal van de regio, de stad Emmeloord en de directe stationsomgeving.

Let op: Het doel is **niet om een toekomstbeeld te kiezen**, maar om **lessen te trekken** uit de toekomstbeelden. We maken de hoeken van het speelveld inzichtelijk. Wat is er zoal denkbaar op de schaal van de Noordoostpolder, Emmeloord en de types stationsomgevingen? In het volgende hoofdstuk reflecteren we op deze inzichten.

Compacte Stad – Station Oost



Maakstad – Station Zuid



Ecostad – Station West



4.1 Drie schaalniveau's

Het regionale verhaal

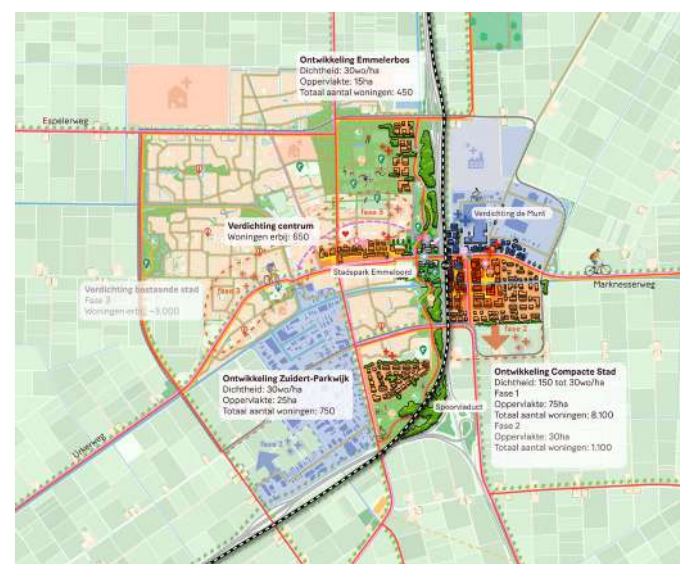
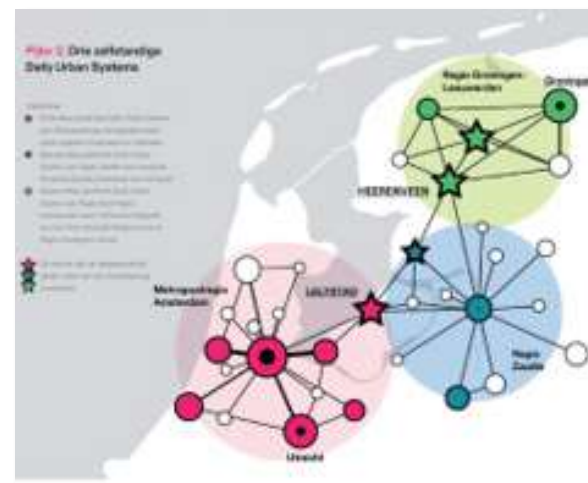
- Een beschrijving van het 'Daily Urban System' van Noordelijk Flevoland en de relatie tussen de stad Emmeloord en de omliggende plaatsen.
- Een beschrijving van de relatie tussen de Noordelijk Flevoland en omliggende de regio's Zwolle, Lelystad, Heerenveen?

Het verhaal op stadsschaal

- De unieke kwaliteiten van het station in relatie tot de stad, en welke ontwikkelingen daardoor denkbaar zijn.

De beleving van de stationsomgeving

- De ruimtelijke kwaliteit, verblijfskwaliteit (en sociale veiligheid) van de stationsomgeving.
- Het nieuwe programma (wonen, werken, voorzieningen, groen én mobiliteit) dat wordt georganiseerd rondom het station.
- De inpassing van station, spoortracé en bijkomende functies (busstation, P&R).



4.2 Aanvullende uitgangspunten

In dit overzicht worden de thematische uitgangspunten uit hoofdstuk 3 aangevuld met een aantal aanvullende uitgangspunten.

Technische / spoorse uitgangspunten

Uitgangspunten spoortracés

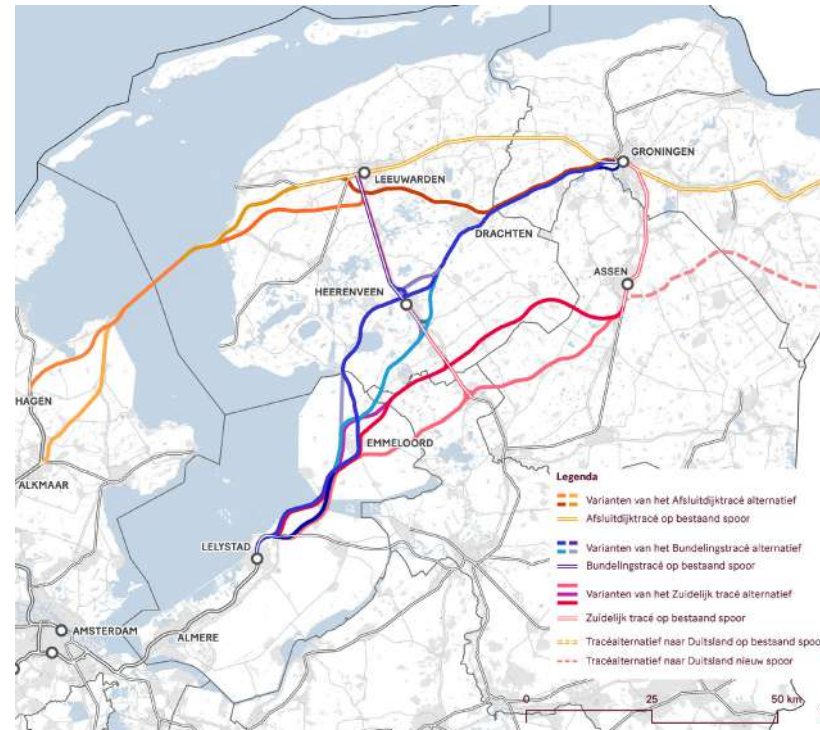
- Er wordt gekeken naar 2 tracés uit het onderzoek Lelylijn Alternatieven: tracé Oost en tracé West. Zie paragraaf 2.4 voor toelichting.
- In sommige toekomstbeelden worden kleine aanpassingen gedaan aan de ligging van het spoortracé t.o.v. het onderzoek. Hierbij zijn technische uitgangspunten uit het onderzoek vastgehouden (maten van boogstralen, lengte van perrons, benodigde hoogteliggingen), maar de nieuwe tracés zijn niet volledig technisch uitgewerkt en getoetst. Zie ze dus eerder als 'kwalitatieve beschouwing'; ze laten zien hoe nieuwe kansen ontstaan (voor bijvoorbeeld stedelijke ontwikkeling) door op een aantal plekken af te wijken.
 - In het bundelingsalternatief (A6+Lelylijn) is gerekend met een ontwerpsnelheid van 200km/h. Dit betekent grofweg boogstralen van 2500m en hellingbanen van ca. 700 meter lengte om 6 meter hoogte te overbruggen om een lokale weg ongelijkvloers te kruisen.
 - Compacte stad: het spoor komt aan de oostzijde van de A6 te liggen, gebruikmakend van de reserveringsstrook van de gemeente. In de voorverkenning blijft het spoortracé langer aan de oostzijde van de A6.
 - Maakstad: het spoor komt aan de noordzijde van de A6 te liggen, zodat het station beter aansluit op de bestaande stad. In het onderzoek blijft het spoor aan de zuidzijde van de A6. Een boogstraal van 2500 meter is waarschijnlijk niet in te

passen waardoor de snelheid van de treinen lager zal zijn dan 200km/uur. De lijn komt volgens het bundelingsalternatief aan de zuidzijde van Urk de Noordoostpolder in (vanuit een tunnel onder het Ketelmeer), het spoor kruist de A6 waarbij het logisch is alle kruisingen met lokale wegen en vaarten op +1 (toelichting op p.27) aan elkaar te rijgen.

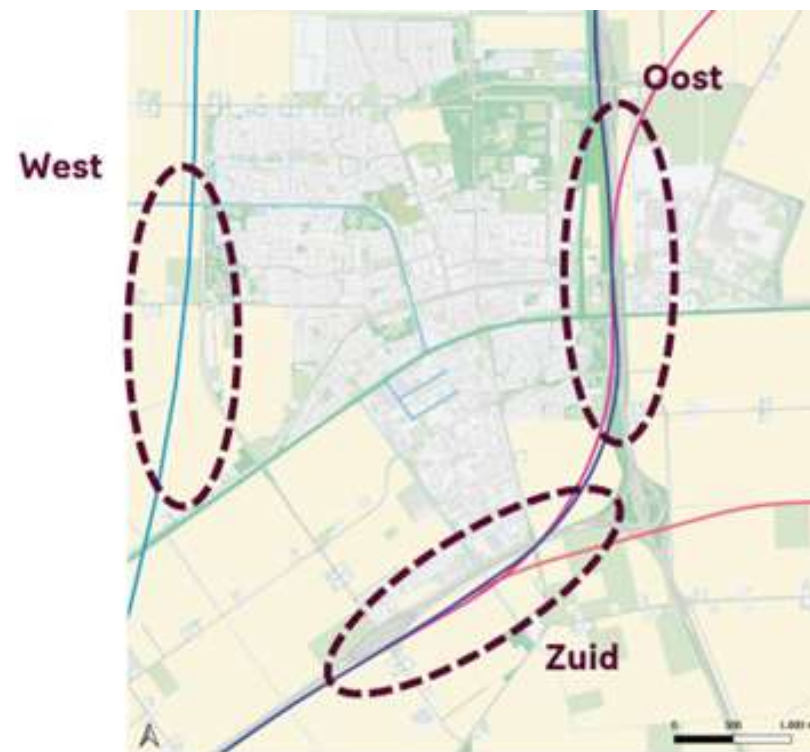
- Bij de keuze voor het westelijke tracé (vrij-liggend), is sprake van een nieuwe 'doorsnijding' van het landschap. Deze IGV laat vooral de kansen en knelpunten van de inpassing zien op de schaal van de stationsomgeving. De verdere inpassing (voor en na Emmeloord) moet in vervolgonderzoek nader onderzocht worden.

Uitgangspunten stations

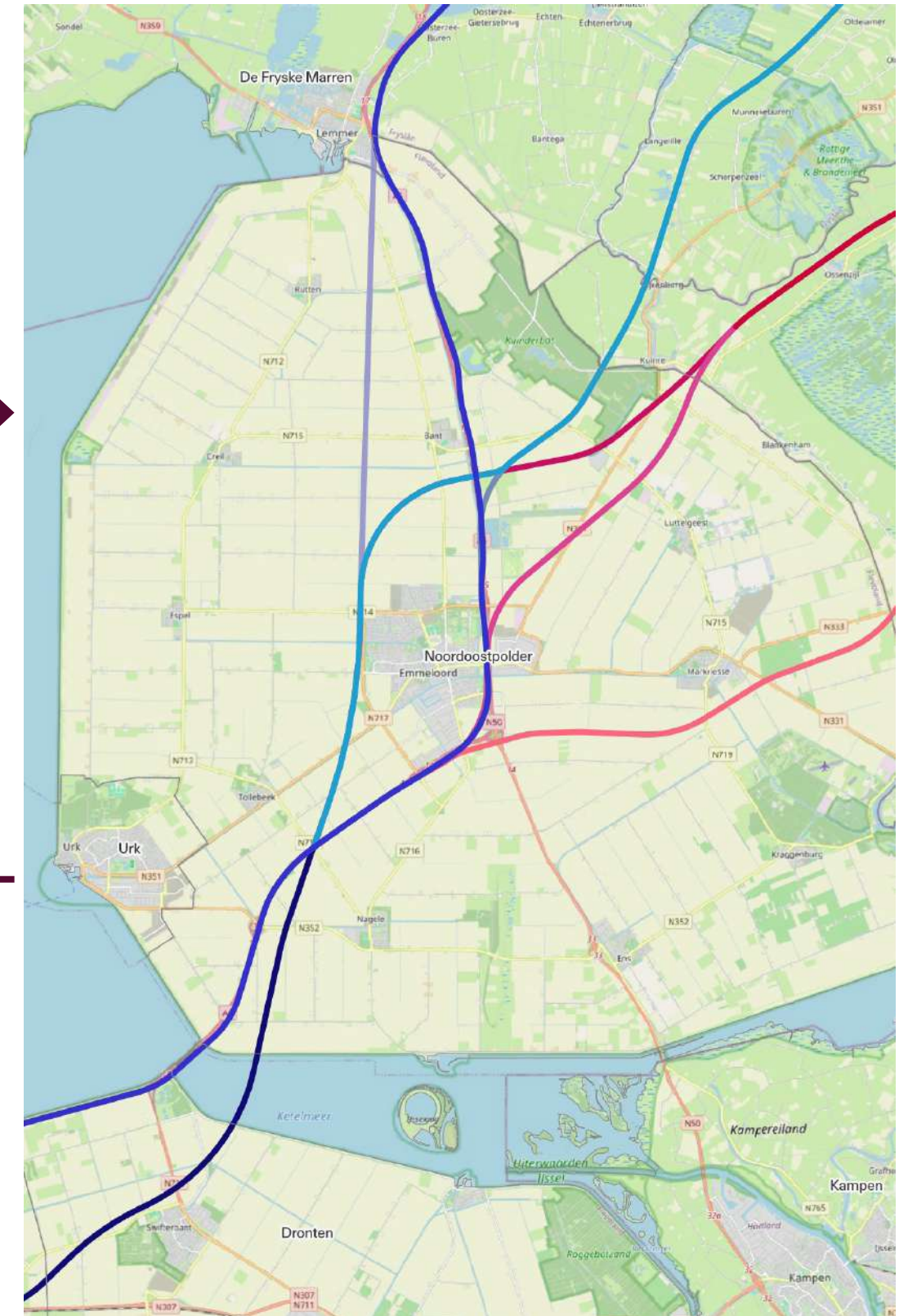
- Stations liggen in rechtstand.
- Stations kunnen worden uitgevoerd met een eilandperron of zijperrons. De uitvoering heeft gevolgen voor de maatvoering van stations. De totale lengte van een station met een eilandperron is ca. 1300 meter, voor een station met zijperrons is de perronlengte maatgevend, 340 meter.
- Minimale breedte station met een eilandperrons is 23,8 meter, want:
 - Eilandperron minimale breedte: 3,6 meter.
 - Stijgpunten naar perron trap 3 meter.
 - Hart spoor tot rand kunstwerk 5 meter
 - Hart spoor tot perronrand ca. 1,8 meter.
- Minimale breedte station met zijperrons is 22,3 meter, want:
 - Zijperron minimale breedte: 3,6 meter.
 - Stijgpunten naar perron trap 3 meter.
 - Afstand hart spoor tot perronrand ca. 1,8 meter.
 - Afstand tussen de sporen (hart spoor tot hart spoor) 5,5 meter.



De basisalternatieven die zijn uitgezocht in het MIRT-onderzoek Lelylijn-alternatieven
Bron: Onderzoek Lelylijn-alternatieven (2024)



De basisalternatieven in relatie tot Emmeloord. Waaruit de 3 mogelijke stationslocaties zijn af te leiden.
Bron: eigen bewerking



De basisalternatieven op de schaal van de Noordoostpolder. Waarbij duidelijk wordt hoe de rode en donkerblauwe tracés worden gebundeld aan de A6 (stations Oost en Zuid), en de lichtblauwe en paarse een nieuwe doorsnijding vormen van het landschap (station West)

Uitgangspunt zelfde dienstregeling, andere onderbouwing vervoerswaarde

- Deze IGV kiest voor **dezelfde dienstregeling** in de drie toekomstbeelden.
- De manier waarop, en de gemakkelijheid waarmee de stations aan de benodigde **vervoerswaarde** (het aantal in- en uitstappers per werkdag) komen verschilt wel. Zo zal in het toekomstbeeld Ecostad de vervoerswaarde vermoedelijk lastiger te bereiken zijn door de lage dichtheid van wonen, het beperkte programma binnen de stationsomgeving (geen werk, klein voorzieningencluster) en de grote afstand tot het centrum en de afhankelijkheid van reizigers uit Urk. Het hoofdstuk 5 Reflectie gaat dieper in op de risico's en mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden om de gewenste vervoerswaarde te bereiken.
- Uit het onderzoek Lelylijn Alternatieven volgt een **bandbreedte van te verwachten in- en uitstappers** (per werkdag, excl overstappers) per dienstregeling:
 - Trein 2x/u: 3.500
 - Trein 4x/u: 4.400
 - Trein 8x/u: 4.200
- Deze verwachte omvang van in- en uitstappers is vergelijkbaar met station Almere Oostvaarders of Dronten.
- We kunnen deze getallen echter niet zo overnemen in deze IGV. Ze zijn namelijk **gebaseerd op de WLO Hoog 2040 prognose**. In deze prognose zit een verwachte groei van de Noordoostpolder + Urk van ongeveer 5.000 huishoudens, grofweg 13.000 inwoners. Daarmee komt de het totaal van Noordoostpolder + Urk op ongeveer 87.000 inwoners.

- Deze IGV rekent **mét de hogere groeiambitie**. Dus, stel: de Noordoostpolder + Urk groeit niet met 5.000 huishoudens, maar met 13.000 huishoudens. Deze IGV komt dan uit op ongeveer 107.800 inwoners in plaats van 87.000. Welke nieuwe bandbreedte aan in-uitstappers is dan realistisch?
 - Met 87.000 inwoners zijn 3.500 tot 4.400 in- uitstappers (max 5% van inwoners).
 - Met 107.800 inwoners zijn er dan 4.330 tot 5.450 in- uitstappers.
 - Echter is te verwachten dat de nieuwe doelgroep waarvoor extra wordt gebouwd (voornamelijk rondom het station) meer gebruik zal maken van de Lelylijn. Het percentage inwoners dat gebruik maakt van de Lelylijn komt dan hoger te liggen dan 5%.
 - Een eerste grove schatting komt uit op een ordegrootte van 4.500 - 7.000 in-uitstappers.
- **Daarbij moet worden gedacht aan een station als Meppel (ondergrens) of Assen (bovengrens).**



Station Assen, intercity-station met momenteel rond de 7.400 in- en uitstappers per dag.

	Huidig Totaal inwoners NOP (Emmeloord + dorpen) + Urk	Groeiambitie Extra inwoners NOP (Emmeloord + dorpen) + Urk (na realisatie Lelylijn)	Groeiambitie Extra inwoners in Emmeloord*	Toekomst Totaal inwoners Emmeloord (na realisatie Lelylijn)	Ordegrootte in- uitstappers (door variatie in percentage Lelylijn- gebruikers)	Vergelijkbaar met:
Compacte stad (oost)	74,000	33,800	22,000	49,300	6000 - 7000	Assen
Maakstad (zuid)	74,000	33,800	21,000	48,300	5500 - 6500	Weert
Ecostad (west)	74,000	33,800	18,400	45,700	4500 - 5500	Meppel
*De variatie in extra inwoners in Emmeloord verschilt, door andere keuzes in de verdeling van woningen over Emmeloord, Urk en de dorpen per toekomstbeeld. Maar het ligt rond de 2/3 in Emmeloord, 1/3 Urk en dorpen. Die verhouding geldt alleen voor de verdeling w/d ambitie.						

Snelle rekensom: hoe dezelfde groeiambitie anders wordt uitgevoerd per toekomstbeeld, heeft effect op de ordegrootte in- en uitstappers. Dit is een groffe schatting, maar het geeft een beeld bij de bandbreedte.

Uitgangspunt aantal sporen + ruimtereserving

- In het onderzoek Lelylijn Alternatieven wordt uitgegaan van viersporigheid ter plaatse van sprinterstations, de intercitysporen worden om het sprinterstation geleid. In de gebiedsverdiepingen is in alle varianten gekozen voor een compact intercitystation met 2 sporen. In alle gevallen moet viersporigheid in de toekomst wel mogelijk zijn. Denk aan goederenvervoer of Intercity diensten die station Emmeloord direct passeren.
- We adviseren een ruimer gebied voor het station aan te houden, enige flexibiliteit voor de toekomst is aan te bevelen. Voor 4-sporigheid gaat het om een reservering van 14 meter extra t.o.v 2-sporigheid (7m per toekomstig spoor).

Toelichting ligging spoortracé op +1 of +2

- Het spoortracé kan op maaiveld liggen of verhoogd op een grondlichaam of kunstwerk. Als er sprake is van een verhoogde ligging noemen we dat +1 of +2. Daarmee wordt bedoeld dat onder het tracé voldoende vrije hoogte is voor het eronder passeren van voertuigen. In de paktijk betekent dit voor +1 dat de beschikbare vrije hoogte onder het kunstwerk ca 4,5 meter is. Afhankelijk van de uitvoering van het kunstwerk waarop het spoor rijdt ligt de bovenzijde van het spoor op ca. 6m boven maaiveld. Voor +2 is dat het dubbele.
- In alle varianten is sprake van een (deels) hoge ligging van het spoor. Ter plaatse van kruisende infrastructuur (wegen en vaarwegen) zijn viaducten voorzien. De hoogteverschillen worden overbrugd met taluds.
- De inpassing van het spoor is vergelijkbaar met de inpassing van de snelweg: het uitgangspunt is een ligging op maaiveld, op- en afritten met taluds en kunstwerken ter plaatse van kruisende infrastructuur.

Uitgangspunt wel/geen alzijdige ontwikkeling station

- Om de opgave breed te verkennen is een alzijdige ontwikkeling niet het uitgangspunt. Vanuit de wens naar onderscheidende toekomstbeelden en overweging van ruimtelijke kwaliteit maken we juist verschillen.
- Altijd hogere bebouwingsdichtheden rondom het station toepassen, wel met variatie in de programmering (wonen-werken-plintprogramma).
- Soms past in het toekomstbeeld een alzijdige stedelijke ontwikkeling minder goed. Eerder groene, recreatieve functies (Ecostad).
- Werk bij station en scholen zorgen voor benutten tegenspits. Maar ook hier variëren we in, is niet heilig. Soms is het station meer een 'woonstation', of een 'natuurpoort', dan een compleet 'woon-werk station'.

Uitgangspunten rekening houden met water en bodem

- Nieuwe stedelijke ontwikkeling zal rekening houden met water en bodem. Nieuwe wijken komen in principe niet in gebieden met sterke bodemdaling en/of vernatting. Een uitzondering hierop is dat er wordt gekeken naar innovatieve vormen (kleinschalig van aard) die juist goed samen kunnen gaan met vernatting, zoals drijvend bouwen. Hiervan worden een á twee mogelijkheden verbeeld.
- Voor landelijk gebied dat te maken krijgt met (sterk) veranderde condities voor water en bodem wordt een aantal richtingen geschetst hoe meebewegen met deze condities nieuwe kansen kan opleveren. Denk hierbij aan nieuwe natte natuur en aangepaste landbouw, in combinatie met recreatieve routes. Dit blijven globale suggesties, deze IGV heeft niet tot

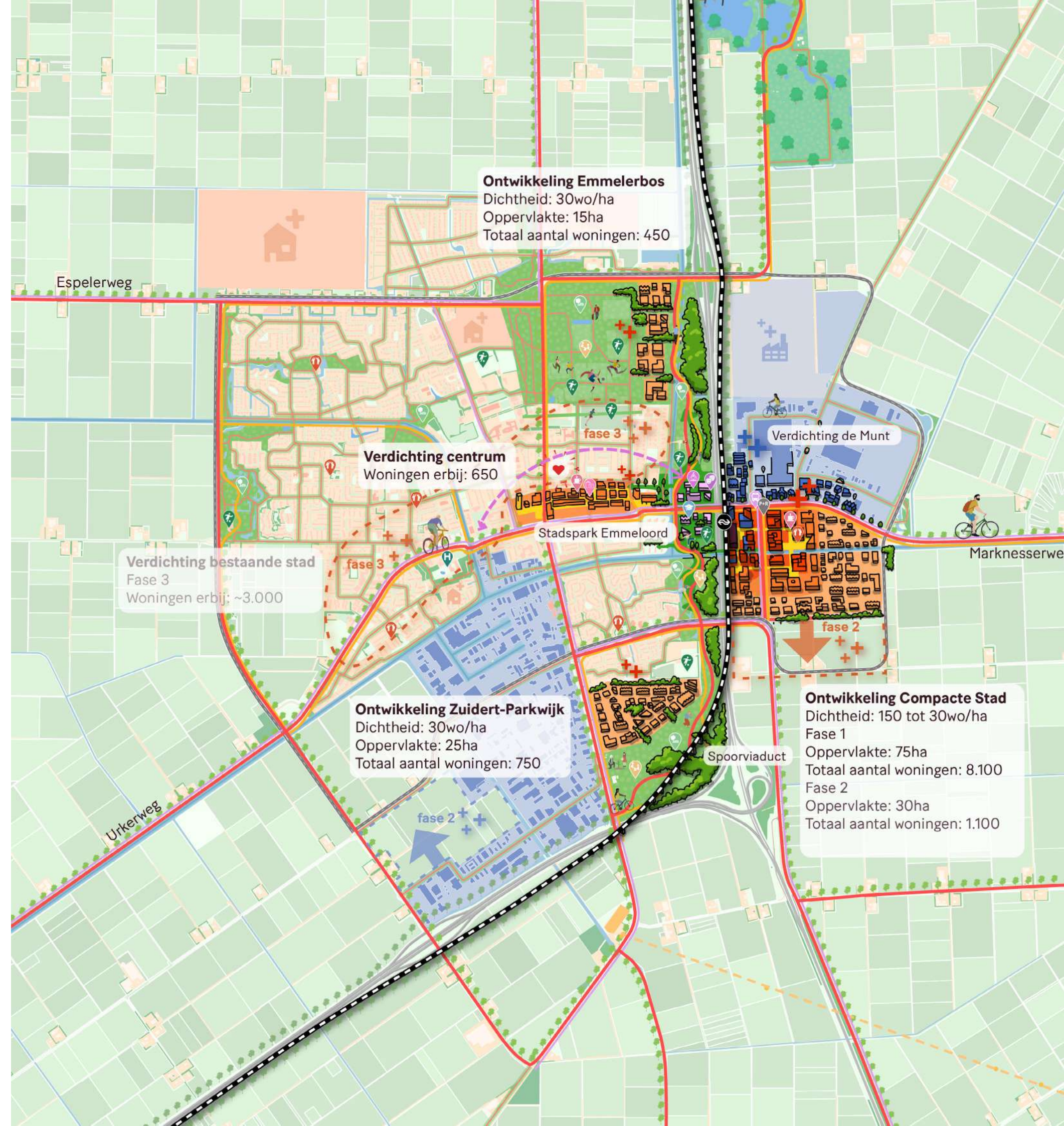
doel uitgewerkte oplossingsrichtingen te schetsen voor het buitengebied (waaronder de agrarische functies).

- Toekomstbestendige ontwikkeling gaat over meer dan toevoegen van programma als wonen, werken en voorzieningen. Er zal ook, in toenemende mate, ruimte nodig zijn voor recreatie, klimaatadaptatie, klimaatmitigatie én ecologie. De IGV laat zien hoe deze opgaven op verschillende manieren een plek kunnen krijgen; van technische oplossingen in hoogstedelijke wijken tot meer natuurlijke ingrepen in een eco-wijk. Ter inspiratie wordt onder andere uit de Regionale Sponsstrategie (regio Zwolle) geput.
- De toekomstbeelden zullen allen inzetten op een verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater. Het watersysteem met vaarten, tochten, kavelsloten en plassen biedt namelijk plek aan flora en fauna en vervult in het relatief 'open' Flevolandse landschap een belangrijke groenblauwe dooradering. De opgave voor waterkwaliteit is vooral gericht op het behoud en de verbetering van de ecologische kwaliteit en het verminderen van antropogene invloeden op de chemische kwaliteit. In de toekomstbeelden vertaalt zich dit door naar ingrepen als geleidelijke, natuurvriendelijkere oeverovergangen en ruimte voor wateropvang (en filtering) in het stedelijk gebied zelf.
- De potentie van de vaarten, tochten en sloten als recreatiegebieden wordt ook op verschillende manieren opgezocht. Met inachtneming van het feit dat veel water in de polder komt uit kwelstromen en in (veel) mindere mate uit waterinlaat; waardoor aantrekkelijk zwemwater niet vanzelfsprekend is.

4.3 Compacte Stad – Station Oost

In het kort – 3 onderscheidende uitgangspunten

1. Een station in Oost **zorgt voor een stationsomgeving zo dicht mogelijk bij het huidige centrum**. Van centrum naar station loop je straks in 10 minuten, over een stadsboulevard die geladen wordt met nieuw programma.
2. Tussen centrum en nieuwe compacte wijk ligt een zeer goed bereikbare plek **geschikt als onderwijslocatie én aanvullend voorzieningencentrum** met plek voor sport, cultuur, wellicht zelfs een nieuw gemeentehuis. Deze zone is daarnaast belangrijk om voldoende sociale veiligheid te garanderen op de route tussen centrum en station in.
3. De focus ligt op hoogstedelijke ontwikkeling en **nabijheid** (van wonen, werken, voorzieningen en groen). Alle kansen op **kwalitatief verdichten van de bestaande stad** worden gegrepen. Randen langs de groene mantel worden benut, vanwege de hoge groene kwaliteiten. Maar ook rondom het centrum en de Urkerweg wordt op termijn verder verdicht.



Thematische toelichting

Station en netwerk: **Emmeloord Centraal**

- Er komt een station aan de Oostkant van Emmeloord. Goed bereikbaar vanuit Marknesse, Ens, Kampen en Zwolle. Gelegen aan de Marknesserweg; één van de assen van het historische assenkruis van de polder.
- Het spoortracé ligt aan de oostzijde van de A6 gebundeld met de snelweg (allebei verhoogd, op +1) en maakt gebruik van de reserveringsstrook die hier ligt. Het station zelf wordt onder de bundel A6/spoortracé geschoven. Hier komt ook het busstation en ruimte voor fietsparkeren. P+R en deelmobiliteit krijgen ruimte op enige afstand.
- De compacte opzet van de stationsomgeving, in combinatie met goede voet- en fietsverbindingen, maakt een modal shift mogelijk. In dit gebied geldt het STOMP principe, wat inhoudt dat de prioriteit allereerst op ligt op voetganger en fietser, dan OV, deelmobiliteit en tot slot de privéauto.
- De ringstructuur van Emmeloord wordt compleet met het verbinden van de Kamperweg en Kuinderweg. Zo wordt autoverkeer (bijvoorbeeld reizigers uit Urk) om

het centrum van Emmeloord geleid, zodat er ruimte ontstaat voor HOV bussen en de fiets op de Markennesserweg/Lange Dreef. De nieuwe ring vormt ook de ontsluiting en begrenzing van de nieuwe compacte wijk.

Wonen: **Een uniek stadsdeel**

- Zowel in het centrum als in de nieuwe wijk worden (hoog)stedelijke woonmilieus toegevoegd. Er wordt gebouwd met oog voor jongeren, starters en senioren, doelgroepen die nu moeilijk passende woningen vinden in de regio. De compacte ontwikkeling zorgt daarnaast voor stedelijke voorzieningen, onderwijs, groen en werk op loop- en fietsafstand. Dit verhoogt de aantrekkelijkheid van Emmeloord als woonplaats voor diverse doelgroepen, van jong tot oud.
- Er landen nieuwe stedelijke woontypologieën (zoals urban villa's) in het Emmelerbos / de groene mantel die optimaal gebruik maken van recreatief groen en bestaande sportvoorzieningen. De verdichting vindt zoveel mogelijk binnen bestaande stadcontouren plaats, waarbij de aanwezige kwaliteiten van

groen en recreatie behouden blijven en worden benut.

- Het stedelijke, compacte stadsdeel vormt een groot contrast met de huidige stad en het omliggende polderlandschap. Er moet goed worden nagedacht over maximale bouwhoogte (passend bij de maat- en schaal van bijv. de Poldertoren), zichtlijnen in de polder, en de relatie van stad-nieuwe wijk en landschap-nieuwe wijk.

Werken: **Kennispark Emmeloord**

- De stationsomgeving is de plek waar de kenniseconomie van de Noordoostpolder bloeit. Emmeloord Centraal is een belangrijk station langs de Lelylijn is de poort voor het nieuwe Kennispark, waar een hogeschool en technologische maakbedrijven een plek hebben gevonden. De Munt ontwikkelt zich verder als proeftuin, waar pionierende ondernemers uit de regio zich clusteren. Ze hebben hier keuze uit kantoren, labs voor start- en scale-ups, maar ook grotere kavels waar op-overslag en productie plaatsvinden.

Referenties



Spoordok, Leeuwarden



Werkspoorpad, Utrecht



Europaallee, Zurich, Zwitserland

Voorzieningen: **Stedelijke Centrum-as**

- Tussen de Poldertoren en het station wordt het centrumgebied uitgebreid. Tijdens een wandeling van nog geen kwartier vind je alles wat je van een stad kan verwachten. Winkels, onderwijs, culturele en maatschappelijke voorzieningen, sport, en nieuwe woonvormen. De stad is niet alleen flink gegroeid in het aantal inwoners, maar ook in het voorzieningenaanbod. Denk aan goede restaurants en een groot poppodium. Het zijn voorzieningen die nieuwe doelgroepen aantrekken, maar waar huidige bewoners evengoed van profiteren.
- Deze voorzieningen zijn naar de stad gekomen dankzij de sterke focus op de ontwikkeling van de centrum-as. Elders in de Noordoostpolder heeft minder ontwikkeling plaatsgevonden. Dat maakt dat veel dorpen afhankelijk zijn van goede verbinding met het centrum.

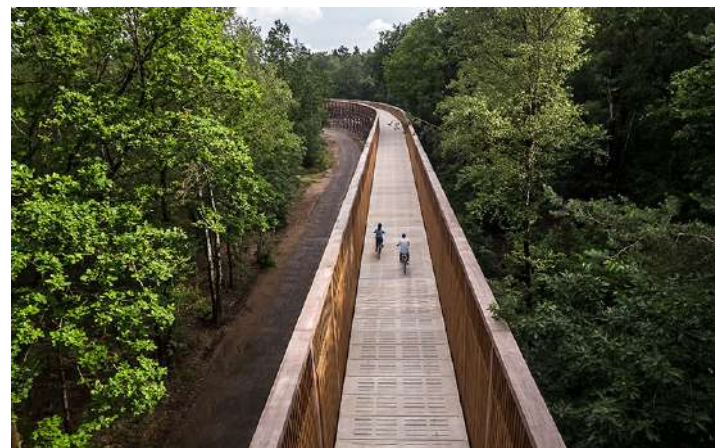
Referenties



Bogaardplein, Rijswijk

Landschap, water en bodem: **Poldertour**

- Vanuit het station start de 'Poldertour'; vanaf hier pakt men de fiets of het OV richting de recreatieve bestemmingen in de polder. Van de Wellerwaard tot het Kuinderbos en via de bollenvelden naar het Waterloopbos. Ook zijn er mooie fietsroutes te maken langs de 'Vergeten Randmeren' en de pittoreske havens van Blokzijl en Vollenhove.
- Hoogstedelijk ontwikkelen vraagt om genoeg groen nabij. De groene mantel kan hierin de rol aannemen van stadspark. Denk aan een divers en meer programma, zoals ruimte voor sport, recreatie en evenementen. Maar ook een gebied met veel ruimte voor klimaatadaptieve maatregelen.
- De nieuwe ontwikkeling ligt in een gebied met geen tot lichte bodemdaling en vernatting.
- In een compacte ontwikkeling zullen klimaatadaptieve en -mitigerende maatregelen slim moeten worden opgelost. Er kan worden gedacht aan natuurlijke oevers en verbreding van de Zwolsevaart, wateropvang een plek geven in de groene mantel, en technische oplossingen (water ondergronds opbergen) in de wijk zelf. Denk bijvoorbeeld aan de



Bike Republic Hoge Kempen

Superspons in Zwolle (een stationsplein waar ook 650.000 liter water kan worden opgevangen).

- De technische maatregelen zorgen echter voor een complexe ontwikkeling. Ook is het de vraag hoe robuust het systeem is; de compacte wijk kan een potentieel knooppunt vormen in het grotere watersysteem. En omdat ruimte voor klimaatadaptatie en -mitigatie beperkt is, is opschalen bij verdere klimaatverandering lastiger.
- Op stadsniveau betekent compact ontwikkelen een beperkte afname van (landbouw)gronden gelegen aan de randen. En minder verharding / afdekking van de bodem in vergelijking met uitgespreide ontwikkelingen.
- De uitbreiding volgt zoveel mogelijk de oorspronkelijke polderverkaveling.

Programma

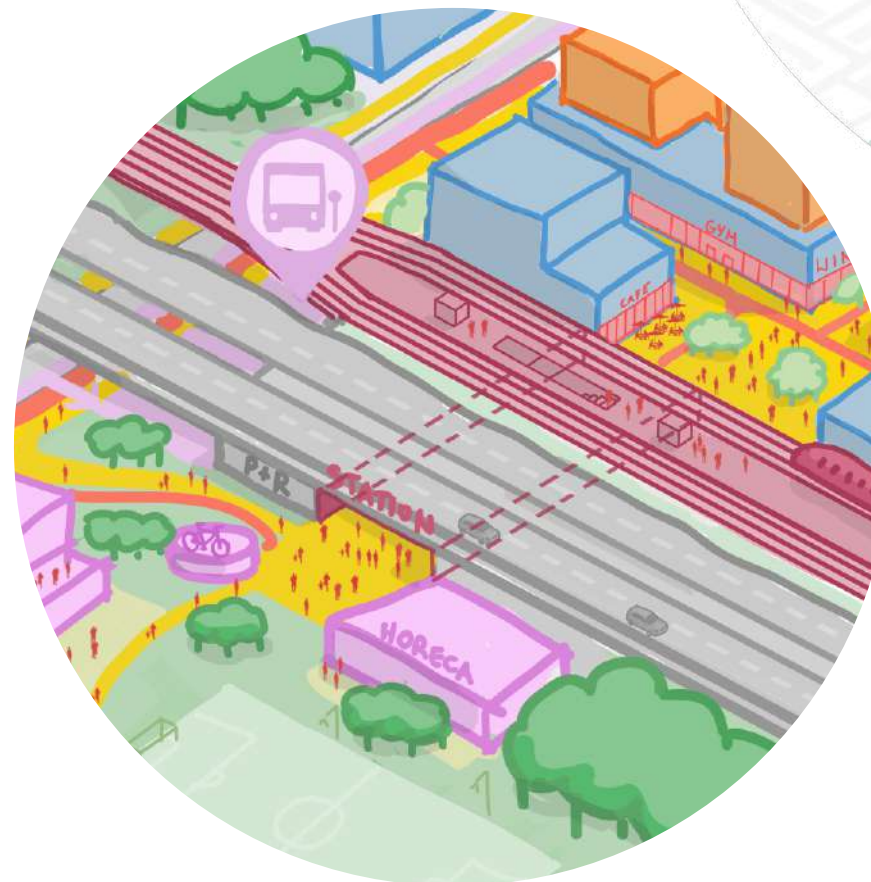
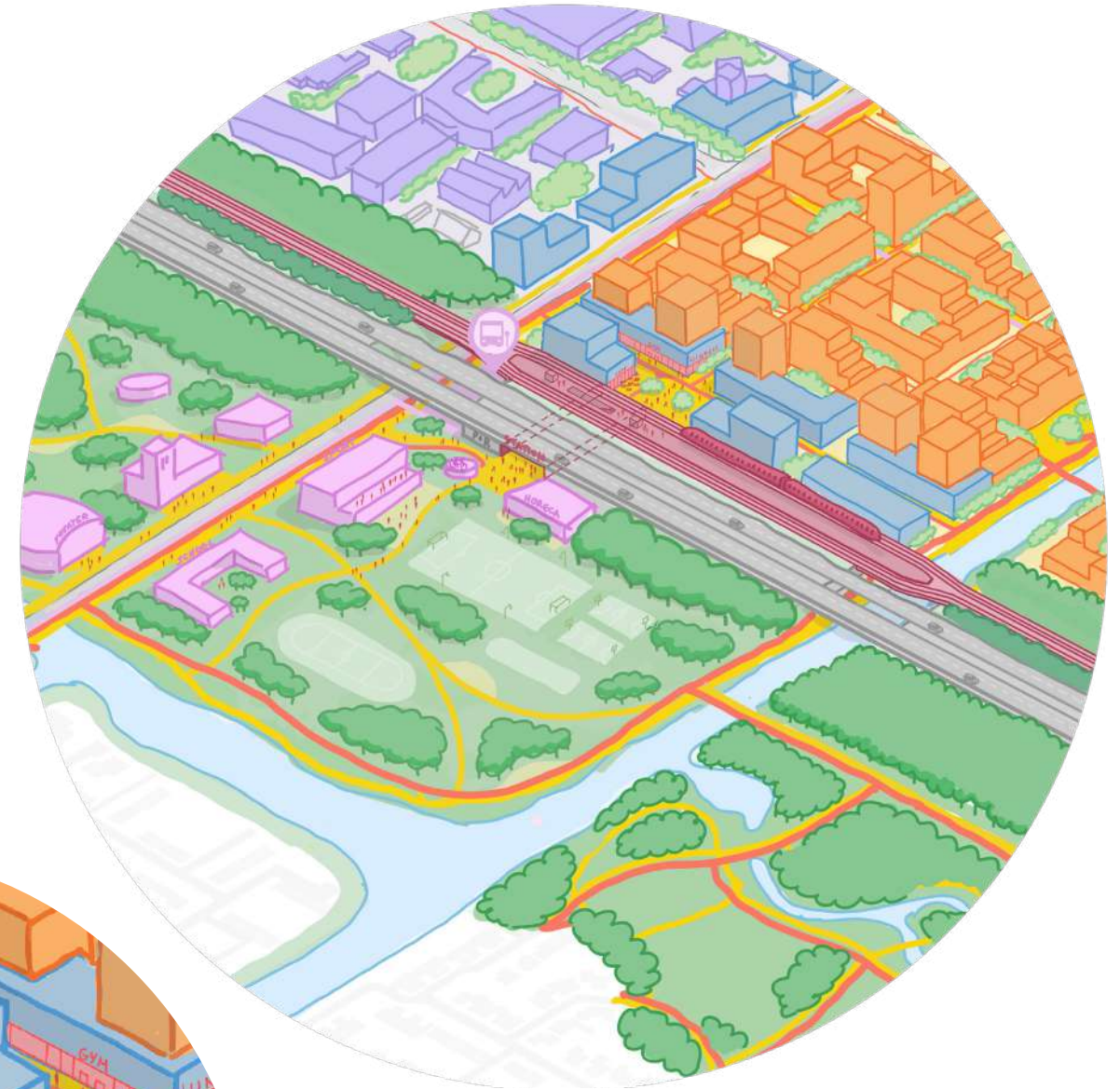
- Stationsgebied (20ha): zeer hoogstedelijk (150wo/ha) = 3.000 woningen.
- Rest van compacte wijk fase 1 (55ha): stedelijk (60-100wo/ha) = 5.100 woningen.
- Rest van compacte wijk fase 2 (30ha): laagstedelijk (30wo/ha) = 1.100 woningen.
- Sport-wijk (in Groene mantel) (15ha): laagstedelijk (30wo/ha) = 450 woningen.
- Park-wijk (Nagelerweg) (25ha): laagstedelijk (30wo/ha) = 750 woningen.
- In bestaande stad + 650.
- Totaal: **11.000 woningen.**

Stationsomgeving

Kansen en knelpunten stationsomgeving

- **Aan de centrum-as:** het busstation wordt aan de centrum-as gelegd, onder de bundel van snelweg en spoor. Er zijn snelle verbindingen naar het centrum, Urk en richting Marknesse. De Marknesserweg wordt een stadsboulevard met meer ruimte voor voetganger, fietser en bus. Doorgaand verkeer wordt zo veel mogelijk via de ringweg omgeleid.
- **Een hoge knoopwaarde:** in de 4 kwadranten rondom het station komt veel programma samen. Een stedelijk woongebied, kantoren, een onderwijscluster, sport, cultuur en recreatie. Het programma zorgt voor een goede benutting van de tegenspits.
- **Verbinding gebieden aan weerszijde infra-bundel:** De barriere tussen de huidige stad en de nieuwe ontwikkeling aan de oostzijde A6 wordt met het toevoegen van het spoortracé groter. Goede, aantrekkelijke en veilige verbindingen onder deze infra bundel door zijn noodzakelijk. Er zal een goede balans moeten zijn tussen voldoende verbindingen (fijnmazigheid gebied) en genoeg trechtering voor voldoende levendigheid.

- **Verblijfsklimaat een kritiek punt:** een goed verblijfsklimaat en leefbaarheid is een grote opgave bij een stationomgeving die wordt doorkruist door grote weg- en spoorinfra. Denk aan geluidsoverlast van voorbijrazend verkeer, grote barrières (geluidsschermen, taluds).
- **Sociale veiligheid:** sociale veiligheid is een serieus zorgpunt vanwege de ligging en bundeling met een breed tracé van de A6. Woningen komen op enige afstand van het station te liggen (want kunnen niet te dicht op de infrabundel komen). De groenstrook tussen bebouwing en de infrabundel kan ook bijdragen aan sociale onveiligheid. De stationsomgeving en route naar het centrum zal echt moeten worden geactiveerd met functies als sport, cultuur en horeca. Om zo, ook in de avonden, een gebied te zijn waar men zich veilig en gezien voelt.



Referenties

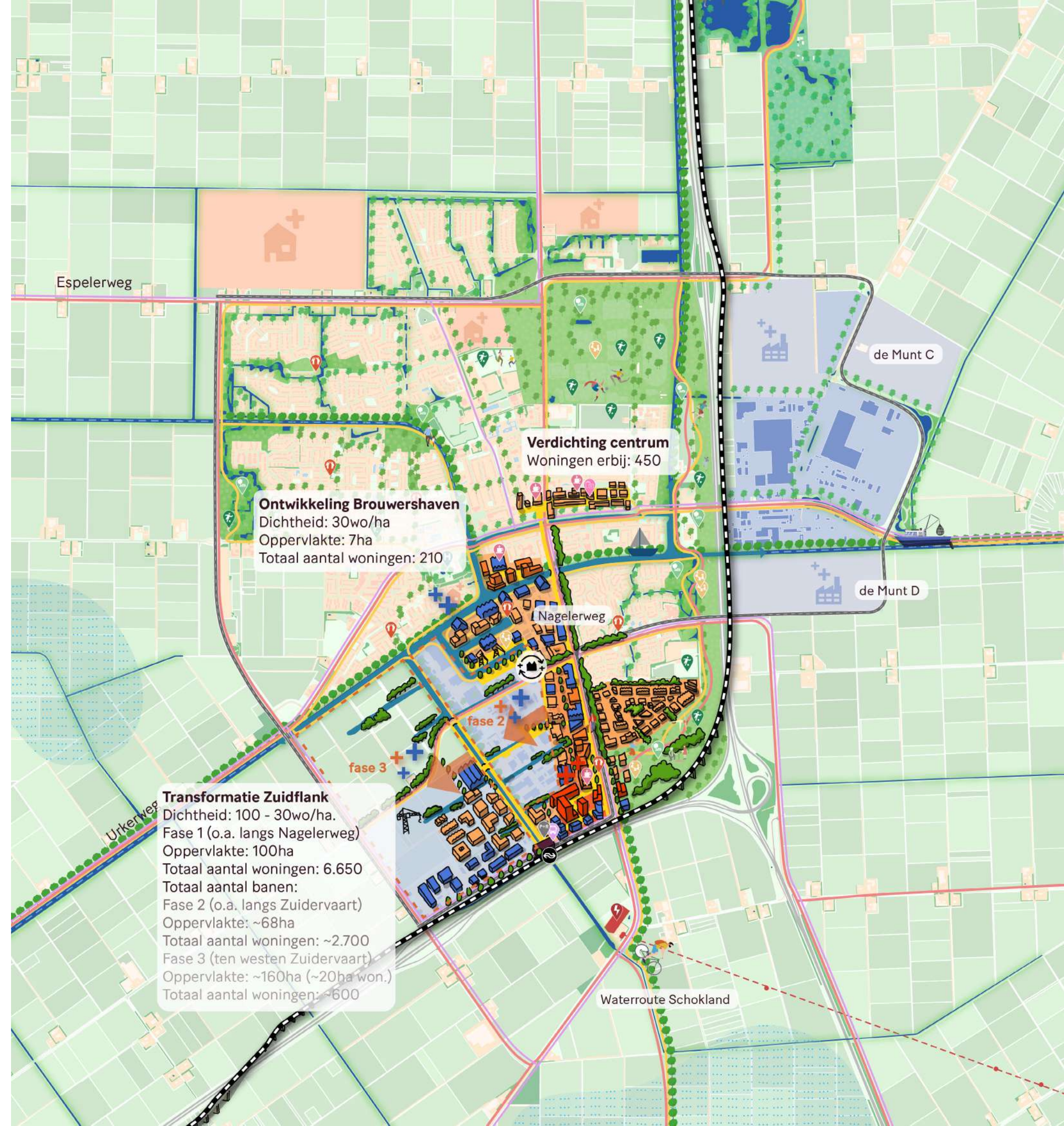


Station Ede-Wageningen

4.4 Maakstad – Station Zuid

In het kort – 3 onderscheidende uitgangspunten

1. Een station in Zuid vormt de aanleiding voor een gefaseerde transformatie van het haven- en **industriegebied Nagelerweg tot een gemengde wijk**, waarin een divers palet aan woon- en werkmilieus een plek krijgen. Alles goed verbonden met de huidige stad en binnen de A6.
2. Het ontwikkelgebied is een **veelzijdig stuk stad**. Er is een stedelijk karakter aan de Nagelerweg, en een meer industrieel karakter aan de Zuidervaart en de insteekhovens. Er is plek voor **nieuwe woonvormen én nieuwe werkmilieus**.
3. Station Zuid is de **‘natuurpoort’ van Schokland**. Hier kom je via een recreatieve route door een **nieuw polderlandschap** met meer natte natuur, en toekomstbestendige agrarische bedrijven.



Thematische toelichting

Station en netwerk: **Station Zuidflank**

- Er komt station aan de Zuidkant van Emmeloord, gelegen aan/over de Zuidervaart. Via de Nagelerweg, één van de historische assen, is men in 10min fietsen (35min lopen) bij de Poldertoren in het centrum.
- Het station ligt dichtbij de afrit A6 - Hannie Schaftweg, en is snel te bereiken vanuit Urk en Lelystad. Verkeer vanuit Ens/Kampen/Zwolle en Marknesse moet via de Amsterdamweg en Nagelerweg, een wat ongelukkigere route.
- Het spoortracé ligt aan de noordzijde van de A6 (+1), gebundeld met de snelweg (die ligt op maaiveld). Deze ligging is noodzakelijk voor de dubbele oversteek van de A6 (voor en na het station).
- Het station opent richting de nieuwe stadsontwikkeling van Zuidflank. Het voorplein bevat een bushalte, fietsparkeerruimte, P+R en deelmobiliteit. Richting het zuiden biedt het station uitzicht op het polderlandschap en Schokland.
- Dit station is niet alzijdig ontwikkeld. De sprong over de A6 naar het zuiden is niet

- wenselijk: het zou een geïsoleerd stadsdeel worden, waarbij grote vraagtekens zijn over de ruimtelijke kwaliteit (gelegen aan de A6, doorsneden door hoogspanningstracés en een transformatorstation).
- Genoeg vervoerswaarde creëren vraagt dus om hogere dichtheden van de ontwikkeling die wél naast het station ligt.
 - De afstand van het zuidelijke station tot de rest van de stad is groter dan bij een station in oost. Bestaande wijken liggen verder weg en goede routes naar de zuidelijke locatie bestaan nog niet. Goede verbinding met de bestaande stad vraagt om een flinke inspanning.

Wonen: **Mix aan milieus**

- De woon-werkontwikkeling van Zuidflank vindt gefaseerd plaats. In de eerste fase wordt de directe stationsomgeving hoogstedelijk ontwikkeld met kantoren langs spoor en A6, en woningbouw langs de Nagelerweg, die uitgroeit tot stadsboulevard van station tot centrum. In de Bouwerskamp (het oudste bedrijventerrein van de stad) wordt getransformeerd met

voorzieningen, wonen en werk.

- In de daaropvolgende fases verkleurt de rest van Zuidflank. Eerst tot aan de Zuidervaart, in vervolgfases daar voorbij. Hoe westelijker, hoe meer de nadruk op (klassieke) bedrijvigheid komt te liggen.

Werken: **Innovatielab Zuidflank**

- Zuidflank fungeert als werk-wijk en innovatielab voor maakindustrie, onderzoek en experimenten, met focus op de agri-techsector. Hier worden nieuwe agrarische machines ontwikkeld voor pionierende bedrijven in de Noordoostpolder.
- Via de vaarten is het innovatielab verbonden met omliggende dorpen. Zelfvarende “roboats” vervoeren onderdelen, waardoor een regionaal netwerk van maak- en innovatiedistricten ontstaat voor kennis- en materiaaluitwisseling.

Referenties



Little Coolhaven, Rotterdam



Havenkwartier, Deventer



Performance Factory, Enschede

Voorzieningen: **Onderscheidend voorzieningencentrum**

- Het centrum van Emmeloord behoudt het stedelijke tot regionale voorzieningenniveau. Rond het nieuwe station ontstaat een wijkcentrum met sporthal, scholen, winkels en ander programma afgestemd op de opzet en het karakter van Zuidflank.

Landschap, water en bodem: **Schokland in een nieuw polderlandschap**

- Het station is een startpunt van recreatieve routes richting UNESCO Werelderfgoed Schokland. In 20 minuten fiets je vanaf het station naar het voormalig eiland. De fiets- en wandelroutes doorkruisen een stuk polder waar de bodemdaling en vernatting sterker spelen dan elders. Meebewegen met deze veranderende condities biedt kansen voor nieuwe natuurontwikkeling en andere agrarische bedrijfsvoering en gewassen. Het gebied wordt een combinatie van het huidige polderlandschap in combinatie met meer

ruimte voor water, recreatie en ecologie.

Recreatie en ecosysteemdiensten kunnen hier een aanvullende inkomstenbron vormen voor agrariërs.

- De herontwikkeling van een bedrijventerrein tot woon-werk gebied vraagt om het toevoegen van veel meer ruimte voor water en groen. Zeker het verouderde gebied met o.a. de Bouwerskamp heeft last van een sterk hitte-eiland effect: hier is minder verharding en meer schaduw een vereiste voor een aangenaam en gezond verblijfsklimaat. Verder moet er een nieuw groen-blauw raamwerk komen in het gebied. Daarin kan het water/de vaarten een stuk beleefbaarder, door de kades te verbreden en te vergroenen. Binnenin het gebied zijn groene 'stap-stenen' nodig voor complete (ecologische) verbindingen.
- Een kanttekening bij het centraal stellen van de vaarten als drager van een recreatief-blauw netwerk is dat de waterkwaliteit nog niet geschikt is om in zwemmen. Water komt in de Noordoostpolder voornamelijk uit kwel, vanuit de grond, waardoor aanvoer van schoon water lastiger is.

Referenties



Broparken, Linköping, Zweden



Referentie buitengebied

Programma

- Stationsgebied (35ha): hoogstedelijk (100wo/ha) = 3.500 woningen.
- Zuidflank woon-werk (40ha): stedelijk (60wo/ha) = 2.400 woningen.
- Zuidflank werk-woon (25ha): laagstedelijk (30wo/ha) = 750 woningen.
- Bouwerskamp (7ha): laagstedelijk (30wo/ha) = 210 woningen.
- Fase 2 – tot Zuidervaart (68ha): mixed (40wo/ha) = 2.720 woningen.
- Fase 3 – overkant Zuidervaart (20ha): laagstedelijk (30wo/ha) = 600 woningen.
- In bestaande stad + 450.
- Totaal: **10.550 woningen.**

Stationsomgeving

Kansen en knelpunten stationsomgeving

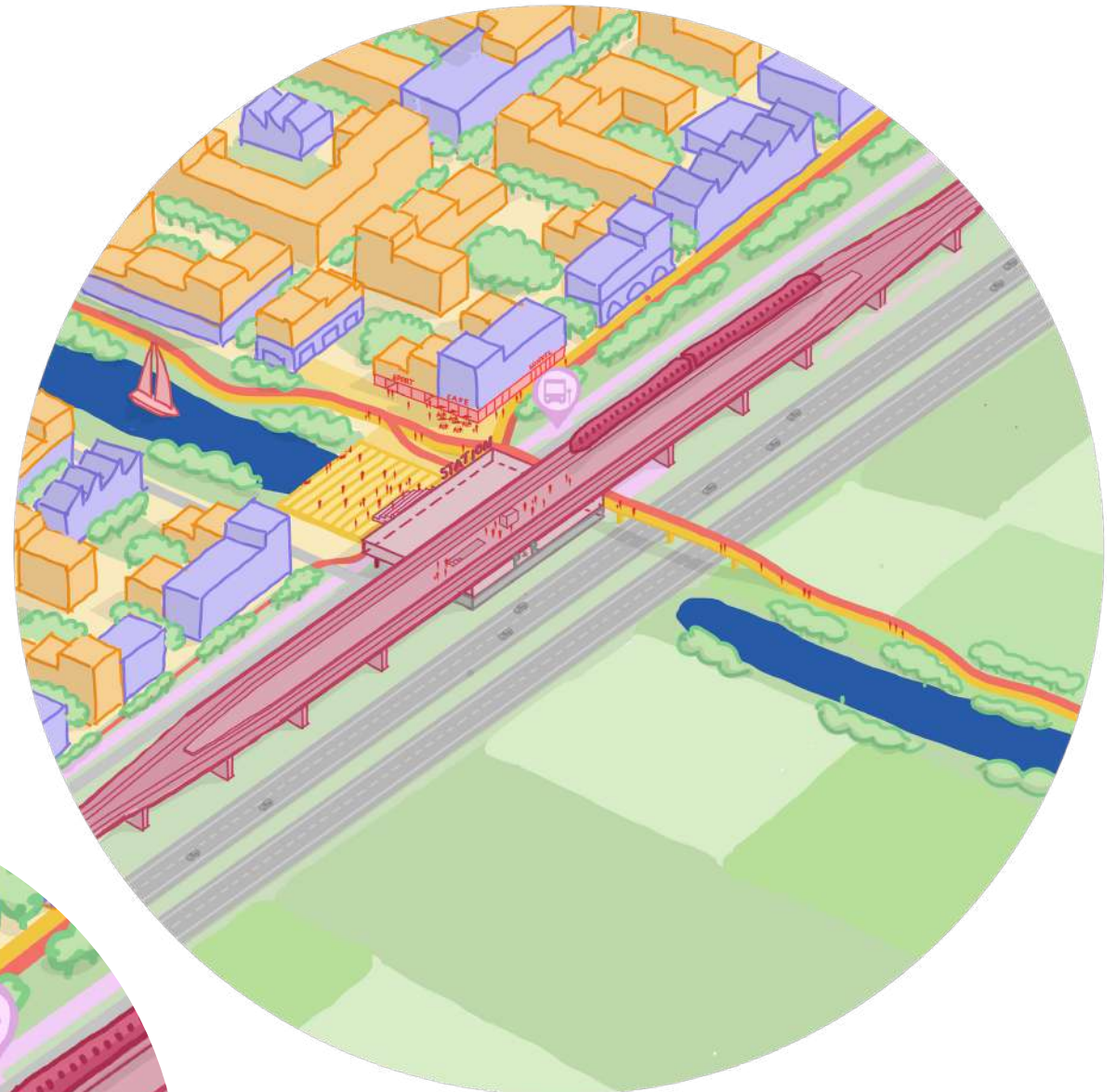
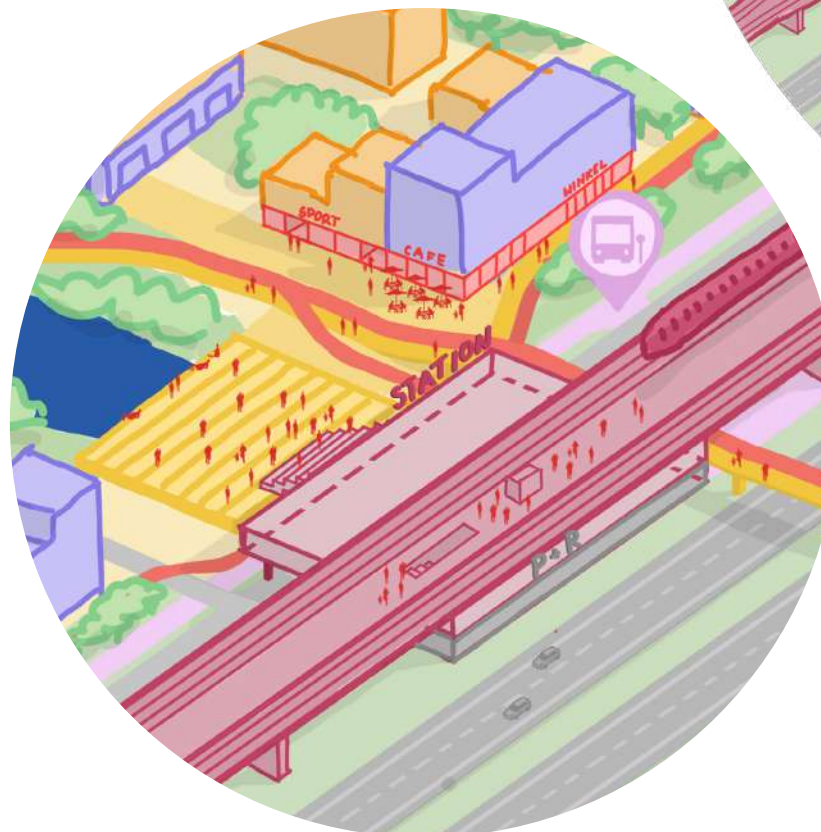
- **Gelegen aan het water:** het station ligt, in tegenstelling tot andere toekomstbeelden, niet aan een directe as verbonden met het centrum van Emmeloord. Hierdoor is een knik noodzakelijk, richting de Nagelerweg. Daartegenover staat de (potentiële) kwaliteit van de Zuidervaart als aantrekkelijke route met fiets- en wandelpaden langs de kades.
- **Verhogen van het spoor:** het spoor moet op +2. Vanwege de oversteek van de Nagelerweg en de A6 in oostelijke richting. Het stationsgebouw wordt onder het spoor geplaatst op +1. Daaronder komt ruimte voor een P+R en parkeren.
- **Verleggen van de ring:** het zuidelijke deel van de ringweg van Emmeloord komt langs het station. Dit betekent dat naast het spoortracé ook een weg moet worden ingepast boven de A6 en onder het bestaande bedrijventerrein. De dikte van dit pakket wordt rondom het station zodanig dat hier waarschijnlijk sloop noodzakelijk is. Dit zijn relatief nieuwe bedrijfspanden/kantoren.

Referenties



Station Lansingerland

- **Waarom niet aan de Nagelerweg:** een stationslocatie aan de Nagelerweg lijkt logischer, want beter verbonden met het huidige centrum en de rest van de stad. Deze locatie is echter niet mogelijk door de bocht die het spoor moet maken om gebundeld met de A6 richting het noorden te lopen. De locatie aan de Zuidervaart is daarom de meest oostelijke ligging mogelijk voor het station.
- **Alzijdig of niet:** de stationsomgeving alzijdig ontwikkelen heeft de voorkeur, om de nabijheid van het station te benutten en vervoers- en knooppaarde te verhogen. Een ontwikkeling ten zuiden van de bundel A6/spoor is echter problematisch om meerdere redenen. In dit gebied ligt een hoogspanningsstation en -tracé, de dikke infra-bundel zorgt voor een sterke barrière (om over te steken moet men met een brug of tunnel), en de ontwikkeling zou vrijwel los komen te liggen van de rest van de stad.



4.5 Ecostad – Station West

In het kort – 3 onderscheidende uitgangspunten

1. Een station in West ligt op de belangrijkste as tussen Emmeloord en Urk; **beide plaatsen kunnen zo optimaal profiteren van het station.**
2. Het westelijke spoortracé ligt, als enige tracé, niet gebundeld langs de A6. **Dat biedt kansen om een station met een aangename verblijfsruimte te maken** – een stationsomgeving met een karakter van ruimte, groen en gezondheid dat past bij de polder en de wensen van toekomstige inwoners die dit soort woningen elders niet kunnen vinden of betalen.
3. Het westelijke spoortracé is een nieuwe doorsnijding van het landschap, wat vraagt om een zorgvuldige inpassing met oog voor de kwaliteiten van de polder. Om de impact te beperken wordt het tracé opgenomen in **een nieuw stedenbouwkundig plan voor Emmeloord West**, dat veel kwaliteit toegevoegd aan dit deel van de stad.



Thematische toelichting

Station en netwerk: **Poort van de Polder**

- Er komt een station aan de Westkant van Emmeloord centrum. Gelegen aan de Urkerweg, een historische as tussen Urk (30min fiets, 10min busverbinding) en Emmeloord (10min fiets).
- Het spoortracé ligt vrij in het landschap en begrenst de stad aan de westzijde. Het tracé ligt op +1, vanwege de oversteek van de Urkervaart, maar zakt daarna naar maaiveldniveau. Er komt een gelijkvloerse spoorwegovergang ter plaatse van de Espelerlaan en Pilotenweg.
- Het station ligt aan de Urkerweg, met een goed busstation, P+R, fietsenstalling en ruimte voor deelmobiliteit. Het is makkelijk te bereiken vanuit Urk, Lelystad, Zwolle. Verkeer uit het oosten (Marknesse) moet via de ringweg om het centrum van Emmeloord worden geleid.
- De stationsomgeving is stedelijk, maar ruimer, groener en meer ontspannen van opzet dan de stationsomgevingen van andere toekomstbeelden. Dat zorgt, in combinatie met de grotere afstand naar het centrum, voor een lagere vervoerswaarde. Ter compensatie zal een HOV-buslijn die van Urk en Marknesse naar

het station loopt, voor de nodige voeding vanuit en naar de regio moeten zorgen.

- Het ontspannen karakter komt ook terug in het mobiliteitsprofiel van de wijk. De auto wordt geparkeerd aan de randen van de wijk in mobiliteitshubs. Binnenin komen woonerven/ autoluwe gebieden.

Wonen: **Landschappelijk wonen in de stad**

- Het nieuwe station vormt de aanleiding om in Emmeloord West aan de slag te gaan. Er is geen grote sloop-nieuwbouw nodig, veel van de gronden zijn landbouwgrond in eigendom van het Rijk. Het gebied vraagt wel om een overkoepelend stedenbouwkundig plan dat verder gaat dan de 'wijkje erbij-aanpak' die nu plaatsvindt aan deze rand van de stad.
- De stad moet groeien in balans. Dat betekent dat in west-Emmeloord naast woningen ook voorzieningen, recreatie en groen moet worden toegevoegd. Omdat grotere groenstructuren nog ontbreken in dit deel van de stad, en omdat het een vast ontwerpprincipe van de polder is, komt er een nieuwe groene mantel rondom de wijken met groene inprikkers de buurten in.
- Er worden lage tot stedelijke woonmilieus

toegevoegd, die naarmate ze dichterbij het station komen oplopen in dichtheid. Centraal staat het groene-blauwe karakter van de wijk. Er is plek voor recreatie, natuur, waterberging en kleinschalige landbouw, moestuinen en andere collectieve buitenruimte.

- Op termijn is een sprong over het spoor mogelijk, zoals "Wetland villages": woonvormen die inspelen op veranderende water- en bodemcondities, zoals drijvend wonen of ontwikkelingen vergelijkbaar met Almere Pampus, waar Water en Bodem sturend echt is omarmd bij de inrichting van stedelijk gebied.

Werken: **Economische as Urk - Marknesse**

- Rondom het station komt weinig bedrijvigheid. Maar langs de Urkerweg – Marknesserweg zit des te meer economische activiteit. De Port of Urk en de Maritieme Service Haven ontwikkelen sterk door. Ook werklocaties in Emmeloord, Marknesse en de MITC campus hebben veel potentie. Snelle en frequente busverbindingen langs de route zijn belangrijk, en het trein- en busstation moet hier goed op aansluiten.

Referenties



Dahliablok, Rotterdam



Østergården, Kopenhagen Denemarken



Brainport Smart District, Helmond

Voorzieningen

- Aan de westzijde van het station komt een cluster van regionale voorzieningen gefocust op sport en gezondheid. Denk aan een groot sportcomplex. Maar ook verzorgingstehuizen en kleinere zorgfuncties. Dit profiel past goed bij de kwaliteiten van het gebied - groen, ruim en ontspannen. Het grote zorgcluster (en ziekenhuis) ligt echter aan de oostzijde, langs de Urkerweg. Beiden zijn goed bereikbaar met het OV en de fiets.
- Het voorzieningencluster ligt tussen Emmeloord en Urk in. Beide kernen profiteren zo optimaal. Ook blijven veel bezoekers (per auto) op deze manier uit de stad.
- Het nieuwe voorzieningencluster ligt op grote afstand van het huidige centrum van Emmeloord. Maar het profiel is duidelijk anders; rondom het station komen bijvoorbeeld weinig winkels en horeca. Het zwaartepunt blijft duidelijk in de huidige stad liggen.
- De vraag is echter wel of het cluster niet te decentraal ligt, om bijvoorbeeld sportaccomodaties bereikbaar te maken voor iedereen.

Landschap, water en bodem

- Landschap en stad zijn in dit toekomstbeeld zo veel mogelijk verweven met elkaar. Het groene mantel principe wordt herhaalt, maar krijgt extra vingers de wijken in. Water en bodem zijn als sturende uitgangspunten meegenomen in de ontwikkeling van het gebied. Groen en water krijgen ruimte tot in de haarvaten van de wijk. De ruimere opzet maakt meer ruimte voor groen mogelijk, zeker ook omdat de auto aan de randen van de wijk wordt geparkeerd.
- De opzet biedt veel ruimte voor klimaatadaptatie. Het zorgt voor een robuust watersysteem. De wijk functioneert als spons, water wordt opgevangen daar waar het valt. In de toekomst kan er bovendien nog meer ruimte worden gevonden voor additionele wateropvang en -opslag.
- Daar staat tegenover dat de luwere wijken wél meer ruimte opeisen dan een compacte wijk. Het gaat hier met name ten koste van landbouwgrond.
- Het plan integreert het spoortracé in een landschappelijk ontwerp. Een soort 'polder-tracé-park' (zie referentie: the Underline).

Natuur en recreatie lopen langs en onder het spoortracé door. Het tracé ligt verhoogt (op kunstwerken) ten hoogte van het station. Een duurdere variant trekt deze hoge ligging door langs de hele stad, in plaats van terug naar maaiveld te zakken voor de Pilotenweg.

- Toch vormt het spoortracé een nieuwe barriere en doorsnijding, waarvan de impact groot is. Juist ook op de schaal van de hele Noordoostpolder. De uitvoering van het tracé (verhoogd of maaiveld, kunstwerken of spoordijk) maken veel uit voor de ervaring van het tracé en de relatie tussen stad en polder. Ook in de kruising met vaarten en erftoegangswegen zijn keuzes te maken: worden de wegen onder het spoort getunneld?
- Verder naar het westen word een deel van de polder steeds natter. Er wordt meebewogen met de vernatting. Er komt meer ruimte voor nieuwe natuur en recreatie. Dit nieuwe recreatiegebied dient tevens als groene buffer tussen Emmeloord, Tollebeek en Urk in, om te voorkomen dat beiden tegen elkaar aan groeien op lange termijn. Er is ruimte voor kleinschalige woonconcepten die innovatief omgaan met de natte condities, zoals drijvende enclaves.

Referenties



The Underline, Miami



Hertha Hurnaus, Aspern

Programma

- Stationsgebied (5ha): stedelijk (80wo/ha) = 400 woningen.
- Ecowijk compact (30ha): laagstedelijk (35wo/ha) = 1.000 woningen
- Ecowijk landschappelijk wonen (245ha): laagstedelijk (30wo/ha) = 8.350 woningen
- In bestaande stad + 250.
- **Totaal: 10.000 woningen**

Stationsomgeving

Kansen en knelpunten stationsomgeving

- **Station als Poort van de Polder:** het tracé ligt op +1. Onder het spoor kunnen de belangrijke verbindingen probleemloos doorlopen; de Urkerweg, Urkervaart en de nieuwe fiets- en voetgangsverbinding tussen de nieuwe wijk en het zorg-sport cluster in het westen. Zo ontstaat een mooie overgang tussen stad en landschap.
- **Kans vrijliggend tracé:** het tracé is niet gebundeld aan de snelweg, zoals in andere toekomstbeelden. Dit zorgt voor een aangenamer verblijfsklimaat. Ook is de aanleg minder complex.
- **Afstand tot het centrum:** de afstand richting het centrum is in dit toekomstbeeld het grootst (40min lopen, 10min fietsen). Wel is de Urkerweg een logischere en directere verbinding met het centrum dan de route richting het zuidelijke station in Maakstad (35min lopen, 8min fietsen).
- Veel potentiële treinreizigers zullen daarom met de **auto of de fiets** naar het station komen. Zeker die laatste moet zeer goed

gefaciliteerd worden. Dat betekent een uitstekende fietsenstalling, goed bereikbaar en goed verbonden met het station. Maar er zal ook voldoende parkeergelegenheid moeten komen voor reizigers (uit omliggende plaatsen, met name Urk).

- **Drukke op de Urkerweg:** wat kan de kwaliteit van de Urkerweg worden? Het is de belangrijkste as naar het station, maar daarnaast ook een drukke verbinding voor ander verkeer richting het centrum van Emmeloord. Ook op de Hannie Schaftweg is drukte (door de rustige wijken!) te verwachten, door verkeer van/naar Lelystad of Zwolle.
- **Sociale veiligheid westzijde station.** De westzijde van het stationsgebied heeft wat weg van een campusomgeving, met sport en onderwijsgebouwen. De vraag is hoe hier 's avonds voldoende 'ogen op straat' zijn om te zorgen voor een veilige omgeving.



Referenties



Station Driebergen-Zeist

05

Reflectie

5. Reflectie

Dit hoofdstuk reflecteert op de toekomstbeelden in twee delen. Eerst wordt er gekeken naar de robuustheid en het aanpassingsvermogen van de toekomstbeelden; met name in welke mate hun fasering ze in staat stelt om om te gaan met onzekerheid (op de korte en lange termijn). Daarna wordt in beeld gebracht wat de impact van de toekomstbeelden is op de hoofdpogaven voor de Noordoostpolder en Urk. Uit de vergelijking tussen de drie toekomstbeelden volgen een paar belangrijke bevindingen.

5.1 Reflectie op robuustheid en aanpassingsvermogen

De toekomstbeelden in deze IGV zijn op twee manieren getest op hun robuustheid. Allereerst zit in elk van de toekomstbeelden een voorgestelde fasering. Sommige stappen in deze fasering zijn makkelijker te realiseren of minder afhankelijk van externe factoren dan andere, waardoor bepaalde toekomstbeelden robuuster zijn dan andere. Daarnaast zijn de toekomstbeelden getest op hun robuustheid op de lange termijn in een botsproefsessie. Hierin zijn de drie toekomstbeelden uit deze IGV vergeleken met vier scenario's voor de Lelylijn over 100 jaar. De belangrijkste inzichten uit deze botsproef worden hier gedeeld.

Inzichten fasering

Wat opvalt zijn de verschillen in complexiteit in de aanleg van de spoorlijn en de stadsontwikkeling. De Ecostad lijkt op het oog het minst ingewikkeld. Het spoortracé hoeft niet gebundeld te worden aan de A6, waardoor een hoop ingewikkelde en kostbare oversteken en onderdoorgangen hier in mindere mate nodig zijn. En de voorgestelde stadsontwikkeling vindt plaats op Rijksgronden, waar nu nog geen bebouwing staat. Zodoende lijkt Ecostad relatief snel te ontwikkelen, althans, het infrastructurele deel (spoortracé en station) en de stationsomgeving. De kanttekening hierbij is dat programma als groen en voorzieningen in dit deel van de stad ontbreken, de ringweg moet worden

aangepast en de afstand tot het centrum het grootst is. Groeien in balans en het voorkomen van lange vervoersbewegingen naar het centrum is in de Ecostad geen vanzelfsprekendheid.

De tegenpool van Ecostad is de Maakstad, met het station in Zuid. Om dit station en spoortracé te realiseren is grondaankoop nodig, zal een strook bestaand bedrijventerrein gesloopt moeten worden en zal een stuk ringweg aangelegd moeten worden. Om de stadsontwikkeling mogelijk te maken zal de gemeente instrumenten en middelen moeten hebben om aan te sturen op gefaseerde verkleuring van het bedrijventerrein Nagelerweg. Dit is een kostbaar en tijdrovend proces. Het is bovendien de vraag hoe de economische ontwikkeling van Emmeloord/de Noordoostpolder er dan uit ziet, en of het wel verstandig is om een (watergebonden)bedrijventerrein deels te laten verkleuren.

De Maakstad kent nog een unieke complicatie. Het is het enige toekomstbeeld waar geen alzijdige ontwikkeling van het station wordt geschetst. In de Compacte stad wordt het station omgeven door een campusomgeving, een werkgebied en een hoogstedelijke wijk. In de Ecostad wordt het station omgeven door een woonwijk en een sport- en zorgcluster. Het (gefaseerd) ontwikkelen van het zuidelijk deel van het station Maakstad is echter minder vanzelfsprekend. De oversteek over de A6

is lastig, de ontwikkeling zou volledig los liggen van de bestaande stad, en het gebied wordt doorkruist door een hoogspanningstracé en -station.

Maar bovenal moet worden benadrukt dat de Lelylijn er pas over 1,5 tot 2 generaties ligt. Een gefaseerde, gestage en bewuste woningbouwontwikkeling is voorwaardelijk. De vraag is welk toekomstbeeld hier het beste bij aansluit. De Compacte stad, en dan met name de ingrepen in de groene mantel en het verder ontwikkelen van de centrum-as, lijken ontwikkelingen waar de stad al voor de komst van de lijn veel profijt van heeft. Het sluit aan bij de huidige koers van kansen benutten in en rondom het huidige centrum. In de Maakstad zit een voorstel voor stedelijke vernieuwing/herstructurering van Bouwerskamp, wat ook een waardevolle ingreep kan zijn, ongeacht station of stationslocatie. Ecostad is wellicht de ontwikkeling waar de stad als geheel het minst aan heeft; er wordt veel van hetzelfde toegevoegd en door de beperkte concentratie is een schaa sprong in voorzieningen en mobiliteit is hier lastiger te realiseren. Het biedt daarentegen wél woonmilieus die, ook zonder komst van de Lelylijn, aantrekkelijk zijn en een grote doelgroep aanspreken.

Inzichten robuustheid lange termijn

De toekomstbeelden zijn 'gebotst' met vier scenario's voor de Lelylijn over 100 jaar. Deze vier scenario's verschillen in conjunctuur (veel of weinig mondiale handel, migratie, economische groei) en klimaattransitie (snel of vertraagd). Daar volgen een paar bevinden uit, over robuustheid op de lange termijn:

- De Compacte stad en de Maakstad zorgen beiden voor een diversere en sterkere regionale economie, door nieuwe werkmilieus aan te bieden en onderwijs en kennis aan de Noordoostpolder te binden. De Ecostad doet dit in mindere mate, de economie blijft eenzijdiger gericht op landbouw en agro-innovatie, en lijkt daarom het meest gevoelig voor economische (laag)conjunctuur.
- Andersom, in het geval van sterke economische groei, profiteren de Compacte stad en Maakstad ook het meest. Ecostad Emmeloord sluit in zo'n situatie minder aan bij hoogdynamische knopen als Heerenveen en Groningen, maar biedt wellicht wél een rustig, groene woonmilieu. Emmeloord als aantrekkelijke woonstad, voor mensen die elders werken.
- De Compacte stad zorgt voor een sterke clustering van wonen, werk en voorzieningen, waarmee Emmeloord een sterke en goed bereikbare regiokern blijft. Ook in een toekomst met lage economische- en demografische groei. Het meer uitgespreide Ecostad doet dat minder. Demografische krimp in een uitgespreide stad zet openbaar vervoer en voorzieningen onder druk.
- De Maakstad sluit goed aan op de regionale economie van de Noordoostpolder. Het haven-industriegebied Nagelerweg functioneert als machinekamer van de polder, verbonden met

de andere dorpen via vaarten en wegen. Het toekomstbeeld kan wellicht goed functioneren in én een hoogdynamisch scenario (opschalen naar een innovatief bovenregionaal netwerk) én een laagdynamisch scenario (goed onderling verbonden netwerk van bedrijven in de eigen polder).

- Een snelle klimaattransitie wordt door de toekomstbeelden op verschillende manieren ingevuld. Zo zorgt de Compacte stad voor de minste ruimtelijke impact (kleinste footprint) en sterkste modal shift, in combinatie met natuurlijke én technische maatregelen voor energieopwekking en groen- en wateropgaven in de stad. De Maakstad nut de potentie van Schokland en de vernatting van de polder volledig uit in de vorm van een nieuw natuurgebied, waar veel ruimte is voor waterberging en biodiversiteit, terwijl het maakdistrict inzet op duurzame (agrarische)-innovaties voor in de polder. In de Ecostad ligt minder focus op economische innovatie die inspeelt op de klimaattransitie. De focus ligt eerder op het verweven van stad en landschap en daarbij horende innovatieve woonvormen.

5.2 Impact toekomstbeelden op de hoofdpogaven

Op de volgende pagina's wordt de impact van de toekomstbeelden gevalueerd. Dit wordt gedaan aan de hand van de hoofdpogaven voor de Noordoostpolder en Urk (uit hoofdstuk 3, zie lijstje onderaan). Waarbij het thema landschap/natuur/landbouw is uitgesplitst naar polder en stad, om meer recht te doen aan de verschillende invulling van deze twee gebieden. Ook is uitvoerbaarheid toegevoegd als extra punt van evaluatie.

De kleuren geven een indicatie van het effect dat het toekomstbeeld heeft op de opgave. Hierbij kan rood zoets betekenen als: 'toekomstbeeld helpt niet bij het aanpakken van de opgave / of vergroot zelfs de opgave'. Geel staat voor 'pakt de opgave aan, maar met kanttekeningen'. Groen staat voor 'pakt de opgave succesvol aan'.

Ter herhaling, de 5 hoofdpogaven van de Noordoostpolder en Urk:

- Opgave wonen: Wonen als integrale gebiedsopgave
- Opgave voorzieningen: Regiokern Emmeloord
- Opgave werk en onderwijs: Toegang tot talent
- Opgave landbouw/ecologie/water. Gebruiks- én belevingswaarde van de polder
- Opgave mobiliteit: Een multimodale Noordoostpolder

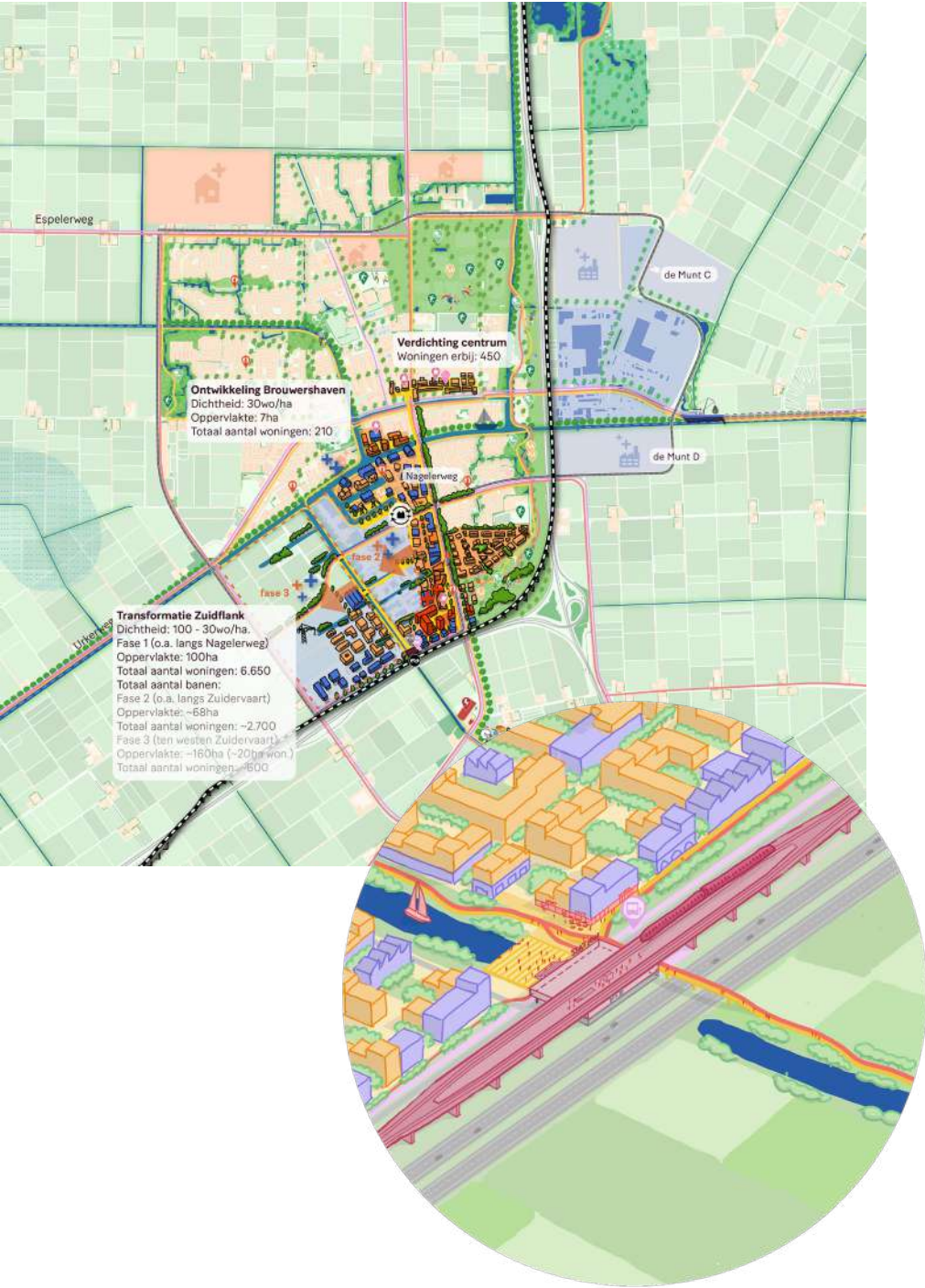
Compacte Stad - Station Oost



	Voorzieningen	Wonen	Werken en onderwijs	Mobiliteit	Water en bodem	Gebruik en belevingswaarde polder / landschap	Gebruik en belevingswaarde stad	Uitvoerbaarheid
Directe stationsomgeving	Veel mogelijk door nabijheid centrum én groene zone. Hoger onderwijs, cultuur, sport, nieuw gemeentehuis	Wat is de woonkwaliteit naast de A6/spoorbundel? Geluid, barrières, sociale veiligheid.	Aantrekkelijk milieu voor werken en onderwijs nabij station. Locatie zeer goed ontsloten met OV/goed bereikbaar voor jongeren/ studenten.		Plek voor water en een vitale bodem rondom het station in de vorm van een groot stadspark (onderdeel van de groene mantel) en de Zwolse Vaart (met natuurlijke, verbrede oevers). Aan de stedelijke zijde zijn technische oplossingen nodig (Superspons Zwolle). Complexe opgave.		Grote vraagtekens bij verblijfskwaliteit station en stationsomgeving door bundeling met A6 Grote opgave om te zorgen voor sociale veiligheid, zeker 's avonds	Lijkt goed uitvoerbaar. Spoor maakt gebruik van bestaande reserveringsstrook. Bundeling tracé en plaatsing station is wel een complexe ontwerputdaging.
Nieuwe gebieds-ontwikkelingen		In hoeverre past dit hoogstedelijke milieu bij de doelgroepen die naar de NOP willen komen?	De vraag is in welke mate hoogstedelijk wonen zich verhoudt tot bedrijvigheid op de Munt (geluidsoverlast, transport, etc). Ander profiel voor deel van de Munt wellicht wenselijk (meer kantoren dan logistiek georiënteerde bedrijven)	Flinke modal shift mogelijk door compacte opzet en nabijheid wonen, werken, voorzieningen.	De gebiedsontwikkeling is zeer compact, wat ruimte voor water en groen schaars maakt. Er zijn veel complexe, dure technische oplossingen nodig. Het grotere watersysteem is daardoor minder robuust, want de hoogstedelijke wijk vormt een potentieel groot knelpunt		Uitbreidingsrichting is niet de meest aantrekkelijke locatie: een te revitaliseren gedateerd bedrijventerrein en veel grote infra. Verbinding tussen nieuwe ontwikkeling en de bestaande stad is niet vanzelfsprekend door dikke infrabundel	Geen tot lichte bodemdaling en vernatting. Afhankelijk van uitkopen / verhuizen bedrijven verouderd bedrijventerrein.
Stad	Versterkt huidige stadscentrum door nabijheid en boulevard met programma. Tussenzone met ruimte voor sport, cultuur en publieke functies.	Aanbod voor jongeren en ouderen brengt doorstroming en balans woningmarkt. Waar mogelijk ook veel verdichting in de bestaande stad, waar meer doelgroepen van meeprofiteren	Kans voor geleidelijke ontwikkeling De Munt (B, C). Ook andere bedrijventerreinen kunnen doorontwikkelen (Zuidflank, bedrijventerrein A6).	Stedelijke modal-shift is randvoorwaardelijk. Hoe gaat dit samen met het hoge autogebruik van de bestaande stad? Ringstructuur Zuid-oost compleet	Ook in de rest van de stad wordt verdicht op veel locaties. Ruimte IN de stad voor water en bodem is dus schaars. Kwalitatieve verdichting, met aandacht voor water en bodem, is daarom essentieel maar ook complex. Weinig ruimte in de toekomst voor additionele klimaatadaptatie.	Groei zoveel mogelijk binnen bestaande contouren stad. Goede bereikbaarheid recreatiegebieden oosten van de polder.	Compacte groei stad en nabijheid. Kwaliteitsimpuls door centrum-as Groene mantel als stadspark. Stad benut de aanwezige groene kwaliteiten beter	Nieuwe ontwikkeling maakt goed gebruik van bestaande structuren stad. Aanpak van de centrum-as is wel noodzakelijk (ruimte voor OV en fietser, voetganger)
Regio	Door compacte ontwikkeling ontstaat een stevige regiokern, die toekomstbestendig is.	Hoogstedelijk bouwen past minder bij doelgroepen die rustiger willen wonen. Krijgen deze elders in de NOP plek?	Tussenzone met ruimte voor (boven)regionale voorzieningen zoals onderwijs	Regionale bereikbaarheid Intercystation als hub	Compacte verstedelijking betekent minimale afname open (agrarisch) landschap. En meer ruimte voor water (opvang, opslag) aan de randen van de stad	De 'Poldertour' als concept. Maar er worden geen grote nieuwe groen- of blauwe netwerken voorgesteld		

	Vervoerswaarde	Kosten
Lelylijn	Veel regionale voorzieningen en programma nabij IC station	Gemiddeld complex. Bundeling ingewikkelder dan vrij, stadsontwikkeling eenvoudiger

Maakstad - Station Zuid



	Voorzieningen	Wonen	Werken en onderwijs	Mobiliteit	Water en bodem	Gebruik en belevingswaarde polder / landschap	Gebruik en belevingswaarde stad	Uitvoerbaarheid
Directe stationsomgeving	Middelgroot voorzieningencluster bij het station. Bereikbaarheid vanuit rest stad is minder (oa door knik vanaf Nagelerweg)	Directe omgeving is minder geschikt voor wonen door naastgelegen spoor en snelweg.	Kantoren en onderwijs bij het station zijn ook goed bereikbaar met de auto en bus (afrit A6). Multimodaal regionaal cluster	Lastige infra-puzzel, auto en bus moeten voorlans het station worden ingepast.	Beperkte ruimte voor water en bodem. De Zuidervaart krijgt natuurlijke oevers. Maar de stationsomgeving is compact en minder groen van opzet.	Poort van Schokland. Met direct een goede fietsverbinding over de A6	Grote vraagtekens bij verblijfskwaliteit. Minder kwalitatief gebied. Kantoren/bedrijven en spoor/A6 bundel.	Complex, mogelijk sloop nodig van relatief jonge bedrijfspanden om tracé en nieuwe ringweg in te pasen.
Nieuwe gebieds-ontwikkelingen	Ontwikkeling Zuidflank is groot genoeg voor één tot twee wijkcentra. Centrum Emmeloord blijft belangrijk. Bereikbaarheid hiervan vraagt om verbindingen over de Urkervaart (meer dan alleen Nagelerweg).	Gemengd wonen en werken. Ruimte voor experimentele woonvormen/ architectuur.		Lastige infra-puzzel, auto en bus moeten via Nagelerweg richting station (ring wordt verlegt naar het zuiden). Veel verkeer over één weg. In conflict met fiets en voetganger die richting het centrum willen.	Het bedrijventerrein Zuidflank moet een nieuw groen-blauw netwerk krijgen. Bestaande vaarten kunnen een aangrijpingspunt vormen voor meer water (opvang en opslag) in de wijk. Groene boulevards zijn in potentie ook goed mogelijk. Een combinatie van technische en natuurlijke maatregelen voor klimaatadaptatie is denkbaar, met de nadruk op technisch.	Gebied is zelf stenig, industrieel van karakter. Grote opgave om de polder te ervaren. Wel kans om de vaarten + bedrijvige DNA van de polder te ervaren.	Grotere afstand tot groengebied (de groene mantel), in plaats daarvan vaarten en insteekhavens. In welke mate beleefbaar te maken?	Complex. Moet in fases (Bouwerskamp, Nagelerweg eerst). Daarna ingewikkeldere ontwikkeling in bestaand (goed functionerend) bedrijventerrein. Inpassing tracé + veel mitigerende maatregelen voor verblijfs- en woonkwaliteit
Stad	Mogelijk enkele grotere stedelijke voorzieningen, nabij station en afrit A6. Bioscoop, congrescentra. Maar gebied moet geen 2e Bataviastad worden.	Veel woningen erbij binnen de A6, maar toch (op Bouwerskamp na) vrij perifeer gelegen. Extra verbindingen nodig	Werkmilieu waarin bedrijfsleven en onderwijs samen komen. Testlabs, maakindustrie, creatieve industrie, verwerking, etc.	Minder sterke bijdrage aan modal shift, afstanden tot centrum, sportvoorzieningen, onderwijs zijn groter.	Water krijgt een centralere plek in de stad, kanalen worden beleefbaarder en belangrijker voor opvang en opslag		Urkervaart als recreatieve drager voor oude en nieuwe stad (vraagt wel een grote omslag in denken, en aanpak kades). Stadsboulevard Nagelerweg.	Er moet regulier bedrijventerrein elders gecompenseerd worden. Twee richtingen: Munt C + hoek Hannie Schaftweg/Urkervaart.
Regio	Stadscentrum niet goed per voet bereikbaar, blijft voor regionale functie afhankelijk van auto-bereikbaarheid	Uniek woonmilieu in de regio	Zuidflank als machinekamer voor de polder. Maakindustrie en agro-innovatie sluiten goed aan bij kracht van de NOP	Beperkte modal shift, maar wél een station dat zich uitstekend leent als P+R, door nabijheid afrit A6	Het landschap richting Schokland zet volledig in op nieuwe kansen recreatie, natuur en landbouw die rekening houden met water en bodem.	Hoog. Recreatieve routes lopen, via nieuwe natte natuur en innovatieve landbouw naar Schokland.		

	Vervoerswaarde	Kosten
Lelylijn	Veel werkgelegenheid, minder voorzieningen. Geen alzijdige ontwikkeling, wel IC station.	Grote complexiteit, zowel gebiedsontwikkeling als inpassing spoortracé en benodigde kunstwerken.

Ecostad - Station West



	Voorzieningen	Wonen	Werken en onderwijs	Mobiliteit	Water en bodem	Gebruik en belevingswaarde polder / landschap	Gebruik en belevingswaarde stad	Uitvoerbaarheid
Directe stationsomgeving	Middelklein voorzieningen-centrum. Beperkt draagvlak (sprinterstation + wijken in lage dichtheid). Wel enige aanloop uit Urk?	Aangenaam & gezond wonen. Weinig geluidsoverlast / goede luchtkwaliteit.	Ideale locatie voor onderwijs en zorg. Groene omgeving. Goed bereikbaar vanuit Urk en Emmeloord.	Lastige puzzel: Urkerweg als enige toevoer van het station. Grotere afstand tot A6, dus meer verkeer over ringstructuur	Groene en blauwe netwerken lopen tot in de stationsknoop. Het (gebouwde) programma is het meest bescheiden, wat meer ruimte laat voor water, bodem, ecologie.	Hoog. Station is een echte natuurpoort. De polder is te beleven tot in de haartaten van de wijken.	Lager. Veel ruimte voor recreatie, groen, water. Wel minder dynamiek in de wijk, vooral wonen.	Minder complex. Grond is eigenlijk al klaar om op te bouwen. Aanleg nieuwe ringstructuur is wel een vereiste. Afstand tot centrum maakt het een losse ontwikkeling in het akkerland.
Nieuwe gebieds-ontwikkelingen		Woontypologieën die goed passen bij de wensen van de doelgroepen groeiambitie (ruim, groen, ruimte voor CPO, drijvende woningen). Maar de lage dichtheden vragen wel om grote oppervlaktes, minder nabijheid van voorzieningen.	Grotere wijken in lagere dichtheid, vragen om traditionelere opzet van wijkhart met eigen school? Minder handige clustering, dus meer druk op vinden personeel, etc.	Uitdaging om in te zetten op autoluwe wijken, auto's afvangen in hubs aan de randen. En dat terwijl autobedrijf hoger zal liggen door grotere afstanden (tot centrum, werk etc)	De lagere dichtheden van de woonwijken laten in potentie ruimte voor natuurlijke ingrepen die de water en bodemcondities versterken. Deze zijn ook makkelijker opschaalbaar (mogelijke overmaat?), wat een robuuster uitgangspunt geeft voor de toekomst.	Groene Mantel west in combinatie met groene inrijders de wijken in. Maakt het polderlandschap op buurtniveau beleefbaar.	Groen- en waterrijk. Maar weinig 'point of interest' in de wijken. Meer op community schaal (gedeelte tuinen, speelveldjes) dan echt actieve centra.	Minder complex. Wel ingrepen nodig vooraf: infra ligt er deels nog niet, groenstructuur ligt er nog niet. Typische uitbreiding vs inbreiding discussie. Misschien sneller, maar wellicht minder toekomstbestendig.
Stad		Dichtheden die meer aansluiten bij de bestaande stad. Maar de stad breidt in oppervlakte flink uit, afstanden worden groter, alles komt aan de randen te liggen.	Geen nieuwe werklocaties in de stad, wel goede bereikbaarheid naar werklocaties langs de as Urk-Emmeloord-Markensse.	Modal shift zal langzamer verlopen. Autobezit blijft groter (zeker door sprinterstation en grotere afstanden)	Op stadsschaal wordt juist veel open grond gebruikt voor nieuwe woonwijken, door de lage dichtheden. Meer afdekking dus, dan bij zeer compacte ontwikkeling.	Hoog. Een nieuw sport en onderwijscluster voor de stad komt in het polderlandschap te liggen.	Lager. Volop ruimte voor groen, water, stadslandbouw. Maar verder weinig belevingswaarde. Grote afstanden, weinig concentratie van activiteit (meer rust dan reuring)	
Regio	Stadscentrum niet goed per voet bereikbaar, blijft voor regionale functie afhankelijk van auto-bereikbaarheid		Kans op aantrekkelijk, groen en gezonde omgeving voor een onderwijs en zorgcluster voor de regio.	Station komt te liggen tussen Emmeloord en Urk. Daardoor levert Emmeloord wat in (grotere afstand), maar krijgt Urk een goed bereikbaar station.	Het plan introduceert (en begrenst) een groen landschap, met ruimte voor vernatting en nieuwe natuur, tussen Emmeloord, Tollebeek en Urk.	De nieuwe doorsnijding van het tracé heeft op NOP niveau grote gevolgen / tast (unieke) kwaliteiten mogelijk sterk aan.		

	Vervoerswaarde	Kosten
Lelylijn	Lagere dichtheden oostzijde, geen woon- of werkprogramma westzijde, grote afstand tot centrum: Sprinterstation.	Minste complexiteit. Spoortracé niet gebundeld, uitleglocaties op Rijksgronden. Maar hele tracé optillen (keuze ivm zichtlijn polder) is echter wel duur

Verschillen toekomstbeelden

Concrete inzichten en vragen uit de drie toekomstbeelden:

De Compacte Stad (station in Oost) lijkt veel op te lossen, maar investeren in leefbaarheid en verblijfskwaliteit is essentieel. Op veel van de hoofdpogaven heeft dit toekomstbeeld het passende antwoord. Door de compactheid van de ontwikkeling en de stationslocatie die een goede verbinding met de bestaande stad mogelijk maakt, wordt een succesvolle schaalsprong gemaakt op het vlak van wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit (modal shift) én recreatie. De stad als geheel profiteert en zet een stap in stedelijkheid. De grootste kanttekeningen komen uit technische hoek (complexiteit inpassing), klimaatadaptatie, én vanuit sociale veiligheid en leefbaarheid. Dit zijn geen kleine mitsen en maren, maar serieuze zorgpunten. Er zal flink geïnvesteerd moeten worden in de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied rond het station. Er is veel programma en activiteit nodig, ook in de avonduren. Maar ook de vormgeving van het stadspark, de onderdoorgangen en bufferzone tussen infrabundel en stedelijke ontwikkeling moeten met veel aandacht worden ontworpen.

De Maakstad (station in Zuid) is complex, maar biedt een nieuwe ontwikkelrichting voor de stad. Maakstad is de meest complexe ontwikkelrichting. De technische opgave (inpassing van station en spoor), de uitvoering (opkopen, uitplaatsen én mixen met bedrijven) en de fasering (lastige eerste fase, veel afhankelijkheden bij rest van de fases). Wat je in ruil voor die inspanningen krijgt is wél iets nieuws. De stad heroriënteert zich op het ontwikkelen van de noord-zuid as (langs de Nagelerweg en Zuidervaart), die in het hart van de stad aansluit op de al ontwikkelde oost-west as. Zo ontstaat een stad die het volledige historische assenkruis benut. Denk daarbij aan de Nagelerweg als stadboulevard met ontwikkeling aan weersijden. De fundamentele vraag blijft echter of deze noord-zuid ontwikkeling wel samen moet gaan met een station op die plek inclusief alle complicaties.

Veel kwaliteit mogelijk in de Ecostad (station in West), maar hoe komt het spoortracé in de polder? Ecostad past goed bij het huidige Emmeloord en de kwaliteiten van de polder; rust, ruimte, groen. Het biedt een gewild leefmilieu dat veel doelgroepen, in de polder en daarbuiten, zoeken. Hier wil je wonen, óók zonder Lelylijn. Ook zorgt het voor een complete en integrale afronding van de stad aan de westzijde, hoewel wel op grotere afstand van het huidige centrum. Ook zal Urk optimaal mee profiteren. Het grote vraagstuk wordt echter duidelijk bij het uitzoomen naar de schaal van de Noordoostpolder: het spoortracé vormt een nieuwe doorsnijding van het polderlandschap. In hoeverre kan deze doorsnijding de kwaliteiten van de polder bewaren, en hoeveel levert de Ecostad op om deze ingreep te overwegen?

	Voorzieningen	Wonen	Werken en onderwijs	Mobiliteit	Water en bodem	Gebruik en belevingswaarde polder / landschap	Gebruik en belevingswaarde stad	Uitvoerbaarheid
Compacte stad Station Oost	Nabijheid en verbinding stadscentrum	Nieuwe woonmilieus met station nabij. Contrast met bestaande stad wel groot. En hoe groot is de doelgroep?	Kans voor nieuw onderwijscluster (HBO?) nabij station en regulier bedrijventerrein	Grote bijdrage aan modal shift gebieden en stad. Stad blijft compact	Veel technische en ruimteëfficiënte maatregelen nodig. Weinig restruimte, mogelijk knelpunt in de toekomst (minder robuust systeem). Wel ruimte aan de stadsranden.	Goede verbinding recreatiegebieden in het oosten van de polder.	Kwaliteitssprong door revitalisering stadscentrum en stadsentree	Gemiddeld complex. Inpassing station en bundeling komt met grote uitdagingen leefbaarheid, sociale veiligheid.
Maakstad Station Zuid	Stadscentrum op middelgrote afstand	Mogelijk beperkte doelgroep met interesse in woon-werkmilieu's.	Nieuw werkmilieu gericht op maakindustrie en koppeling onderwijs	Minder grote bijdrage aan modal-shift ivm afstand station tot rest van stad	Complexe ontwikkeling om water, groen en een vitale bodem te realiseren. Regionaal wél de beste benutting water en bodem voor recreatie en natuurontwikkeling.	Station als poort van poldergebied en fietsroute naar schokland	Beleving van het 'pionierskarakter' van de polder; woon-werk gebied met water als kwaliteit.	Complex ivm transformatie bedrijventerrein, bundeling tracé, ontwikkelen langs een spoor-snelwegbundel
Ecostad Station West	Stadscentrum op grote afstand	Aantrekkelijke woonmilieu's passend bij huidige stad	Beperkte bijdrage aan economisch profiel / vestigingsklimaat. Goede nieuwe onderwijs- en zorglocatie	Beperkte bijdrage aan modal shift door sprinter-station, afstand van de A6, minder werk en voorzieningen rondom station.	Water, bodem, groen zit tot in de haarvaten van het plan. Een robuust water en bodem systeem. Maar lage dichtheden vragen ook om veel verharding.	Stad groeit ten koste van polderlandschap, maar in combinatie met nieuwe natuur. De nieuwe doorsnijding van het landschap is mogelijk wél een grote aantasting van kwaliteiten in de polder	Neutraal	Relatief eenvoudig. Vrijliggend tracé en station, geen transformatie nodig. Wel uitdaging meegroeien (groen)voorzieningen

	Vervoerswaarde	Kosten
Station Oost	Gunstig gelegen in stad, veel programma en voorzieningen nabij station	Gemiddeld complex. Inpassing station en bundeling vraagt viaducten.
Maakstad Station Zuid	Perifeer t.o.v. rest van de stad, geen alzijdige ontwikkeling. Wel hogere dichtheden en veel werk rondom station.	Complex: bundeling tracé, optillen spoor tot +2 voor oversteek A6
Ecostad Station West	Perifeer t.o.v. rest van de stad, en weinig nabij programma. Wel koppeling met Urk	Relatief eenvoudig. Vrijliggend tracé en station



**Aanbevelingen voor
het vervolg**

In dit hoofdstuk volgen enkele aanbevelingen voor het vervolg. Die zijn geordend in drie delen: interessante en kansrijke projecten waar de gemeente nu al mee aan de slag kan (6.1), inzichten in de spoortracés (6.2) en meer algemene aanbevelingen die kunnen dienen als handvatten voor verdere ontwikkeling van Emmeloord en de Noordoostpolder (6.3).

6.1 Interessante projecten

In de lijst hieronder volgen een aantal concrete ingrepen/projecten die vanuit stedenbouwkundig oogpunt interessant zijn om mee te nemen. In verschillende toekomstbeelden zaten namelijk meerdere ideeën die, ongeacht de uiteindelijke stationslocatie (of ongeacht de komst van de Lelylijn) interessant kunnen zijn om op de agenda te zetten. Ze helpen bij het kwalitatief laten groeien van de stad.

Concrete projecten wonen, werken, groen, voorzieningen

- De Urkerweg afwaarderen / stadsboulevard + completeren ringweg door missing link Kleiweg (essentieel onderdeel in de modal shift en nieuwe autostructuur, nodig bij groei stad)
- Centrumzone door-ontwikkelen. Gebied kan een impuls blijven gebruiken. (groei vd stad liefst ook laten plaatsvinden in centrum, logisch om dat te doen in oostelijke richting) (koppeling met opgave kwaliteitssprong voorzieningen én kwaliteitssprong openbare ruimte, behoefte aan goede pleinen, ontmoetingsruimte, etc).
- Invulling Groene mantel (opgave meer ruimte nodig voor sport en andere voorzieningen)
- Gemeentehuis naar nieuwe locatie in Groene mantel? Nabij station. Daardoor kans herontwikkelen gebied centrum.
- Bouwerskamp + kwaliteiten kanaal/ insteekhovens (benutten blauwe kwaliteiten

in de stad. In combinatie met verbreden, natuurlijke kades, etc.. Dus recreatie én klimaatadaptatie)

- Nagelerweg (alzijdig ontwikkelen). Kans voor binnenstedelijk ontwikkelen. Stuk akkerland, goed ontsloten, tegen bestaande stad aan.
- Ontwikkeling Emmeloord west, hoe te doen? Duidelijk begrenzen van de stad. Zorgen voor recreatie / groenstructuren aan deze kant vd stad. Er zijn in Ecostad nieuwe wijktypologieën getekend die goed passen bij de identiteit en kwaliteiten van Emmeloord. Groen, rustig, ruim. Zijn deze interessant of kansrijk?

6.2 Inzicht in opties spoortracés

De toekomstbeelden hebben gekozen voor verschillende spoortracés. De fundamentele keuze daarbij is het verschil tussen een tracé gebundeld aan de A6 (die leidt tot een stationslocatie in Zuid of Oost), óf een vrij-liggend tracé die een stationslocatie in West mogelijk maakt.

Kort samengevat betekent een bundeling van het spoor met de A6 een serie taluds en kunstwerken parallel aan de A6 en een flyover ter plaatse van de aansluiting van de N50. Een aanzienlijk deel van het spoor voor én na deze flyover zal ook op +1 worden uitgevoerd, om de dubbele oversteek van de A6 te maken en om de Zwolse Vaart en Marknesserweg niet af te snijden. De bundelingsvariant heeft als kwaliteit dat het een additionele doorsnijding van de polder voorkomt. Maar de barrierewerking van de infrabundel zal worden versterkt. Onderdoorgangen en de hele bufferzone langs de infrabundel worden zo een stuk onaangename. Bij de stationsomgeving en viaduct-onderdoorgangen zal sociale veiligheid en verblijfskwaliteit een zorgpunt zijn.



Gebied met potentie: de oude insteekhovens (noorden van Zuidflank) en het nabijgelegen Bouwerskamp.



Gebied met potentie: evenemententerrein / reserveringsgebied in de Groene mantel, tussen centrum en A6

Het vrij-liggende tracé levert een ander dilemma op. De vraag is hoeveel kwaliteit het vrijliggende station en de kans om het westen van de stad te ontwikkelen oplevert, om de nieuwe doorsnijding van het polderlandschap te compenseren. Daarnaast is er een keuze te maken over de uitvoering. In toekomstbeeld Ecostad komt het tracé grotendeels op een talud, dat is vormgegeven als een nieuw landschappelijk element met een beplantingsstrategie als bij de aansluiting van de N50. Het spoor ligt ter hoogte van het station en Urkerweg/-vaart op +1 maar zakt daarna snel naar maaiveldniveau. Dit is de meest kostenefficiënte optie. Andere variaties die denkbaar zijn, zijn het optillen van het tracé op kunstwerken langs de hele westzijde van Emmeloord (duurder) of het optillen op kunstwerken door de hele Noordoostpolder (vele malen duurder). Daar staat tegenover dat een spoor op kunstwerken beter kan aansluiten bij de karakteristieken en kwaliteiten van het polderlandschap.

6.3 Algemene aanbevelingen vanuit de IGV

Naast concrete projecten en inzichten in tracékeuzes hebben de toekomstbeelden ook inzicht gegeven in mogelijk belangrijke uitgangspunten voor verdere ontwikkeling van Emmeloord en de Noordoostpolder. Ze staan hieronder gegroepeerd in landschap, netwerken en occupatie (programma als wonen en werken).

Landschap, water en bodem

- Polderverkavelingen vs vloeiend tracé van het spoor > streef naar minimale doorsnijdingen van de orthogonale verkavelingen van de polder
- Definieer de randen van de bebouwing. Het afmaken van de ringstructuur kan daarbij ondersteunend werken > Voorkom het volbouwen van weilanden zodat een te uiteengelegd Emmeloord ontstaat.

- In de studie van Feddes Olthof (*Landschapsvisie Noordoostpolder (2012)*) wordt een landschapsplan voorgesteld dat de oorspronkelijke ideeën van de ontwerpers 'afmaakt'. Maak een landschapsontwerp waarin dit mogelijk is.
- De groene zoom is een van de oorspronkelijke concepten die door de ontwerpers van de Noordoostpolder zijn ingezet. In de groene zoom rond de dorpen worden sportplekken, en recreatievoorzieningen geplaatst. Gebruik de principes van de groene zoom voor de opgaven van nu.
- Onderzoek de kansen van het netwerk van vaarten, tochten, plassen. Dit netwerk is een goed uitgangspunt voor een groen-blauw raamwerk voor de polder dat naast ecologisch ook recreatief interessant is. Daar passen ingrepen bij als natuurlijke oevers en fiets- en wandelroutes. Een nieuw spoortracé moet de belangrijke vaarten niet afsnijden, daarmee gaan interessante routes over water verloren.
- Vertellen van het unieke verhaal van de Noordoostpolder. De Poldertoren zal altijd het herkenningspunt blijven.
- Daarmee samenhangend is het versterken van het toeristisch-recreatieve aanbod en voorzieningenstructuur als derde economische motor van de gemeente. Het station kan hierin een belangrijke toegangspoort vormen.
- De condities van water en bodem veranderen, maar niet overal even snel. Op plekken in de polder waar bodemdaling en vernatting sterk spelen ontstaan uitdagingen voor huidige bedrijfsvoering, maar tegelijkertijd kansen voor nieuw recreatiegebied, natuurontwikkeling of andere bedrijvigheid.
- Er zijn voldoende opties voor binnenstedelijke ontwikkeling en compacte uitleglocaties aan de randen van de bestaande stad die zich op bodems zonder sterke bodemdaling bevinden. Verstedelijken in bodemdalingsgebieden zijn

niet nodig, sluit niet aan op de bestaande stad, en zijn af te raden vanuit het rekening houden met water en bodem.

- Er moet oog zijn voor het hele watersysteem; nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan een robuust watersysteem. Dat betekent niet te sterk afhankelijk zijn van technische maatregelen en genoeg ruimte in plannen bieden voor klimaatadaptieve maatregelen (zoals water opvangen, vertragen, vasthouden). Voorkom potentiële grote knelpunten in het systeem.

Netwerken

- Wel of niet bundelen: Het vraagstuk bundelen spoortracé met snelweg of niet, is een fundamentele. Beiden kennen voor- en nadelen. Bundelen voorkomt een nieuwe doorsnijding van de polder maar vraagt investeringen in sociale veiligheid en verblijfskwaliteit rondom het station en andere onderdoorgangen. Het vrij-liggende tracé voegt een grote nieuwe doorsnijding toe aan het unieke wederopbouwlandschap van Noordoostpolder, maar levert wel een aangename stationslocatie op die goed bereikbaar is voor Emmeloord én Urk.
- Bouw het fietsnetwerk uit tot een robuust netwerk waarmee de polder kan worden doorkruist en een versterking van het recreatieve netwerk.
- Maak werk van de mobiliteitstransitie. Denk in de woonwijken aan het stimuleren van parkeren aan de rand voor autovrij en veilige woonomgeving.
- Het nieuwe station is de centrale hub en kloppend hart van de polder waar alle soorten van vervoer comfortabel, sociaal veilig en efficiënt samenkomen. Daarbij hoort het stimuleren actief verkeer (lopen en fietsen) naar het station door het maken van aantrekkelijke verbindingen. Een goede centrumas

- (Urkwerweg-Korte en Lange Dreef) is hierbij van groot belang.
- Werk aan een bereikbaar en gezond Emmeloord door het clusteren van voorzieningen aan fietsverbindingen (15 minutenstad)
 - Met de schaalsprong van de stad zal het verkeer toenemen. Doorgaand verkeer wil je dan het liefst om het centrum heen leiden. Dat voorkomt opstoppen op de centrum-as Urkerweg/Korte- en Lange Dreef, en geeft de kans tot herinrichting van deze as met meer ruimte voor andere weggebruikers dan de auto. Een belangrijke missing link in de huidige ringstructuur is tussen rotonde Kuinderweg en de Amsterdamweg.
 - Ga met de dorpen in overleg en onderzoek waar de complementariteit ligt.
 - Gebruik het organiserend vermogen van een nieuw station in de samenwerking met Urk en Noordoostpolder profiteren beide van de Lelylijn. Er zal bij iedere locatie van een station goed samen met Urk gekeken moeten worden hoe beide gemeenten samen komen tot de beste oplossingen voor zowel de Noordoostpolder als voor Urk. Goed gebruik van het station door Urkers zorgt ook voor een sterker station voor de Noordoostpolder
 - Versterk de (H)OV-verbindingen richting Kampen/Zwolle en Lelystad. Belangrijke daily urban systems waar de Noordoostpolder op moet aansluiten. Dit kan ook in opmaat naar de Lelylijn, om alvast de relaties met de MRA te versterken.

Occupatie

- Er zijn meerdere knoppen om aan te draaien om de vervoerswaarde van het station te versterken en te zorgen voor meer in- en uitstappers. Zet in op complete ontwikkeling rondom het station, met een mix van wonen, voorzieningen én werk en zorg voor een goede

aansluiting op het onderliggend regionale fiets- en OV-netwerk voor bereikbaarheid van en naar de dorpen.

- Concentratie van wonen, werken, voorzieningen en recreatie biedt kansen voor schaal- en kwaliteitssprongen in mobiliteit, voorzieningenniveau en leefkwaliteit. Verdichting en nabijheid zijn hierbij belangrijke principes. Compact ontwikkelen zorgt voor meer draagvlak voor (hoog)frequent OV, hoogwaardige voorzieningen, beter benutten van bestaande infrastructuur en maakt lopen en fietsen aantrekkelijker.
- Transformeren bestaande bedrijventerreinen door te verduurzamen en te verdichten waarbij een clustering van innovatieve bedrijvigheid uit de Noordoostpolder centraal staat.
- De Noordoostpolder heeft hoogopgeleide mensen nodig die de sterke economie verder brengt. De Lelylijn brengt deze doelgroep dichterbij - zorg er met het bedrijfsleven voor dat de stationsomgeving bruist van deze innovaties. Hoe sterker en meer gemengd een stationsomgeving is, des te sterker dit economische effect, dit pleit voor een station dichtbij het centrum van Emmeloord.
- In welk toekomstbeeld dan ook is een gefaseerde, gestage en bewuste woningbouwontwikkeling voorwaardelijk. De Lelylijn is er pas over circa 1,5 tot 2 generaties.
- De bevolkingssamenstelling verandert. Of dit een probleem is, hangt af van tempo, ontwerp, soort woningen, houding en opvatting. Door te sturen op tempo en woonmilieus kan de gemeente beïnvloeden welke doelgroepen zich aangetrokken voelen. Eerst inzetten op woonmilieus die door eigen inwoners gevraagd worden en door het tempo van extra woningbouw niet te hoog te leggen kan een goede balans van doorstroming van Noordoostpolderenaren en ruimte voor nieuwkomers bereikt worden.

- Start als gemeente met actief grondbeleid in de bestaande stad. Er liggen kansen om veel kwaliteit toe te voegen binnen de huidige contouren, maar deze vragen wel om sturingsmogelijkheden.

Colofon

Dit ontwerpend onderzoek is uitgevoerd door
PosadMaxwan en Arcadis in opdracht
van de Projectorganisatie Lelylijn.

PosadMaxwan

René Heijne
Martyna Adamczyk
Jos Kenter

Arcadis

Joris Bokhove
Imme van der Leij
Rianne van Wijngaarden
Tobias Deelstra
Martijn Blankestijn
Erik Lindhout

Posad Maxwan
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869
Januari 2026