

Masterplan Lelylijn

IGV Drachten & Heerenveen

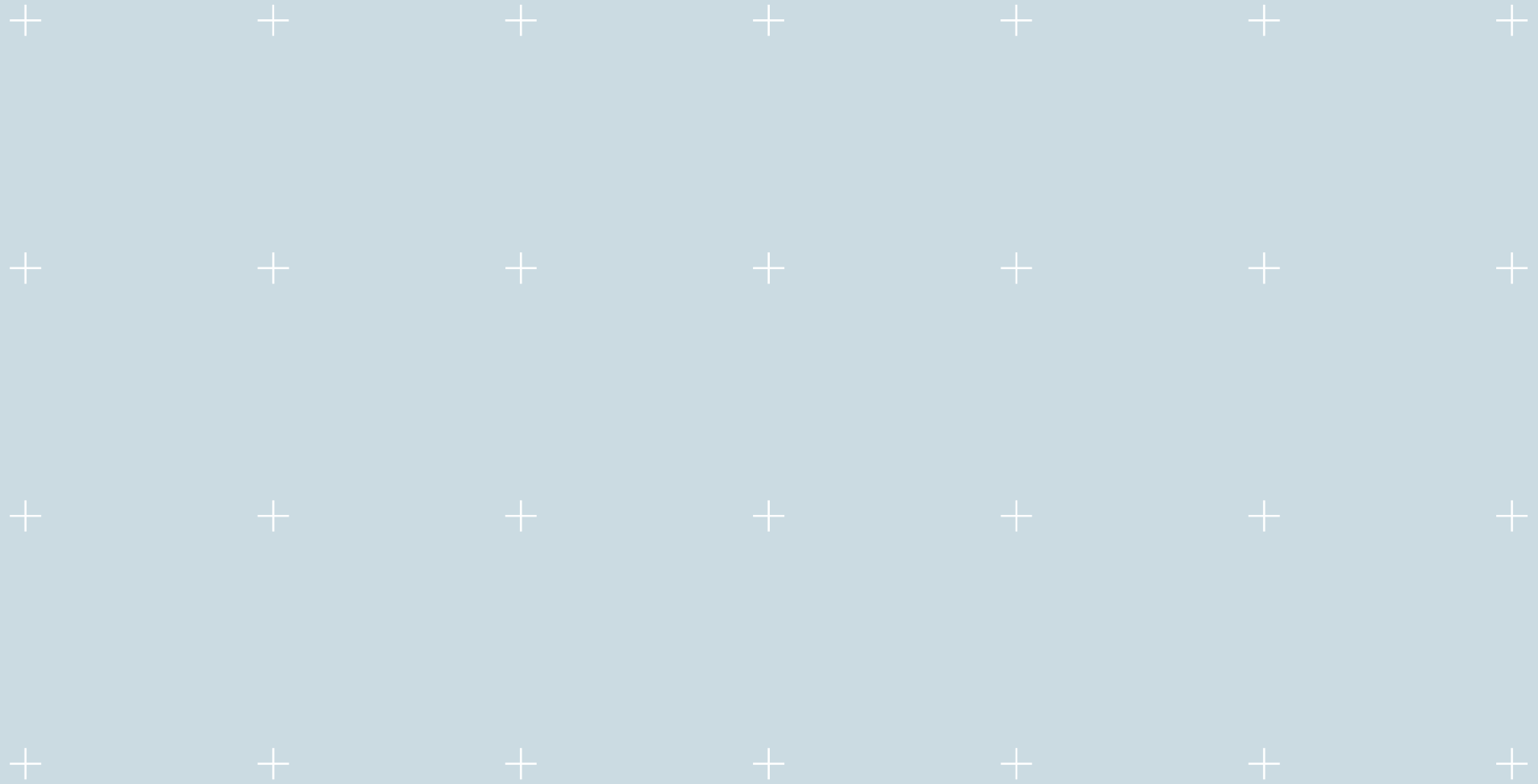
EINDRAPPORT



STUDIO — BEREIKBAAR



1. Inleiding	4	5. Geleerde lessen	76
1.1 Kwaliteiten en uitdagingen noordelijk Nederland	5	5.1 Doorkijk richting 2100	79
1.2 Lelylijn voor economische structuur noordelijk NL	7	5.2 Impact op Brede Welvaart	79
1.3 NOVEX Ontwikkelperspectief	7	5.3 Economische ontwikkelingen	84
1.4 Brede Welvaart	9		
1.5 Proces en leeswijzer	9	5.1 Lessen uit het ontwerpend onderzoek	77
		5.2 Doorkijk naar 2100	79
2. Huidige situatie	10	5.3 Economische ontwikkelrichtingen	80
2.1 De ondergrond	11	5.4 Kosten	82
2.2 Infrastructuur: weg en spoor	13	5.5 Indicatieve meerwaarde Brede Welvaart	83
2.3 Heerenveen: wonen en werken	15		
2.4 Drachten: wonen en werken	17	6. Conclusie en aanbevelingen	84
2.5 Mobiliteit	19	6.1 Conclusies en aanbevelingen IGv	85
		6.2 Aanbevelingen MIRT Lelylijn	86
3. Gebiedsopgave	20	6.3 No-regret maatregelen	87
3.1 Hoofdpogave: Stationsgebieden als motoren van stedelijk dynamiek	21		
3.2 Verdieping van de opgave	21	Bijlagen	
3.3 Heerenveen	23	A) Bouwstenen	
3.4 Drachten	29	B) Brede Welvaart	
		C) Economische ontwikkeling	
4. Toekomstbeelden	34		
4.1 Ontwikkeling toekomstbeelden	35		
4.2 Toekomstbeelden Heerenveen	37		
4.2 Toekomstbeelden Drachten	59		



1. Inleiding

In deze eindrapportage van de Integrale Gebiedsverdieping (IGV) voor Drachten en Heerenveen presenteren wij de resultaten van 6 maanden onderzoek naar de gevolgen van de aanleg van een Lelylijn. In dit rapport maken we geen eindafweging; we verkennen beleidsrichtingen en hun effecten als basis voor bestuurlijke keuzes voor de komst van de Lelylijn bij Drachten en Heerenveen.

1.1 Toekomstbeelden voor de Lelylijn

De mogelijke komst van de Lelylijn vormt een dragende factor voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Noord-Nederland en versnelt de schaa sprong, nodig voor de gewenste verbetering in leefkwaliteit en Brede Welvaart voor beide steden en de hele regio. Drachten en Heerenveen krijgen met de Lelylijn de kans om verder te groeien door knooppuntgerichte verstedelijking: verdichten rond OV-knooppunten, met het station als motor voor wonen, werken en voorzieningen voor de hele regio. Binnen het Masterplan Lelylijn is daarom gestart met een integrale gebiedsverdieping (IGV) voor beide kernen. Deze verdieping brengt ruimtelijke, economische en mobiliteitsopgaven samen en vormt een cruciale stap van strategische verkenning naar een concreet ruimtelijk-economisch perspectief. De IGV Drachten-Heerenveen biedt daarmee een fundament voor besluitvorming over woningbouw, bereikbaarheid, leefkwaliteit en brede welvaart in relatie tot de Lelylijn.

Deze integrale gebiedsverdieping richt zich op het uitwerken van perspectieven voor ontwikkeling van de omliggende gebieden van de locaties van stations bij Heerenveen en Drachten. De overkoepelende opgaves van wonen, werken en omgeving komen hierbij samen in de ruimtelijke vraagstukken die duidelijk worden met de ontwikkeling van de Lelylijn. Deze opgaves komen samen in een aantal toekomstbeelden voor Heerenveen en Drachten.

Deze toekomstbeelden beschrijven de (verstedelijkings-)keuzes van station en de omliggende gebieden. De kansen die liggen in de benutting van deze ruimte zullen worden geschetst en onderbouwd. Functies als wonen, werken, voorzieningen, recreatie, etc. zullen hierbij aan bod komen. Hierbij hoort ook de spoorontwikkeling en ruimtelijke inpassing van stationslocaties in deze plaatsen.

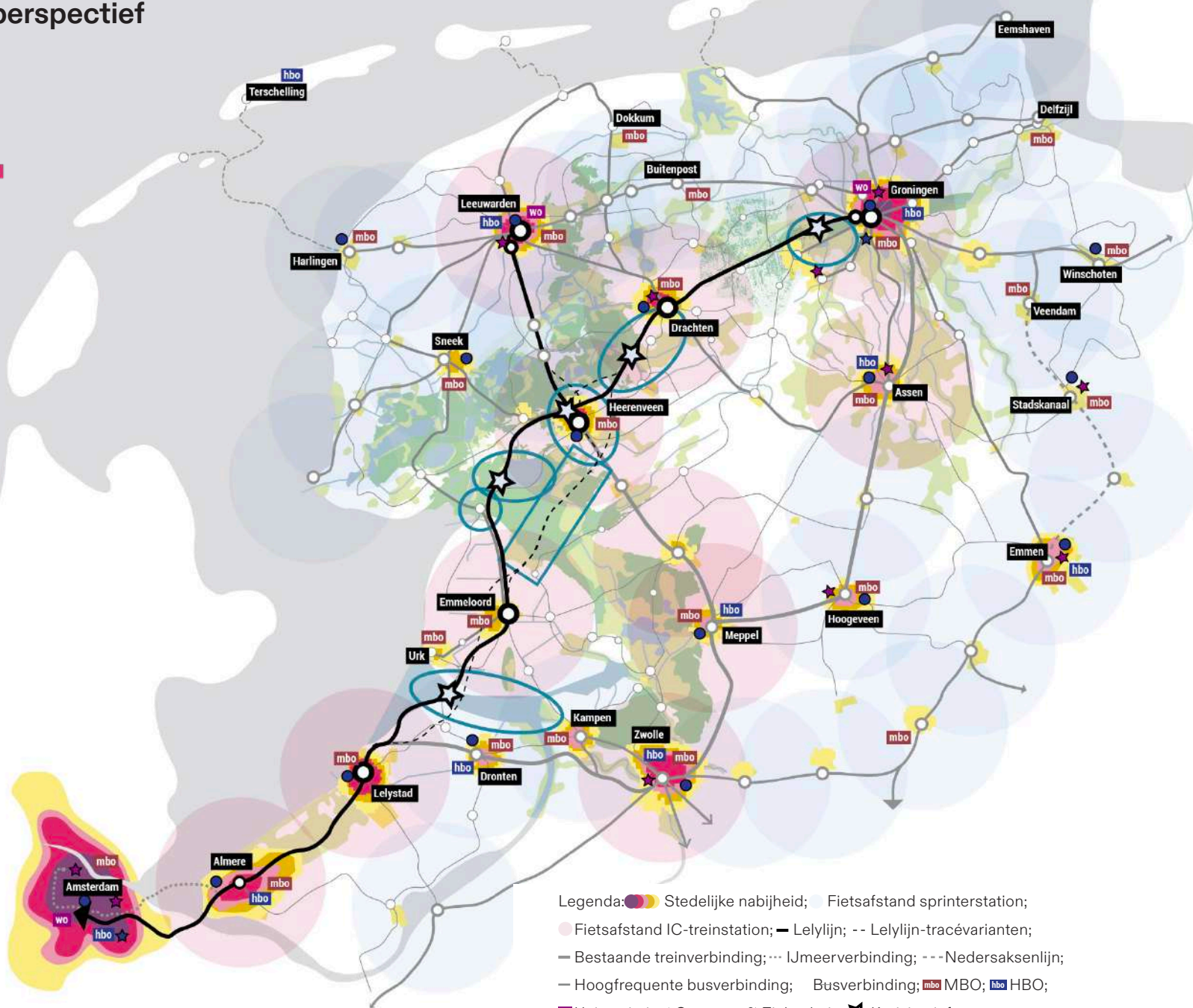
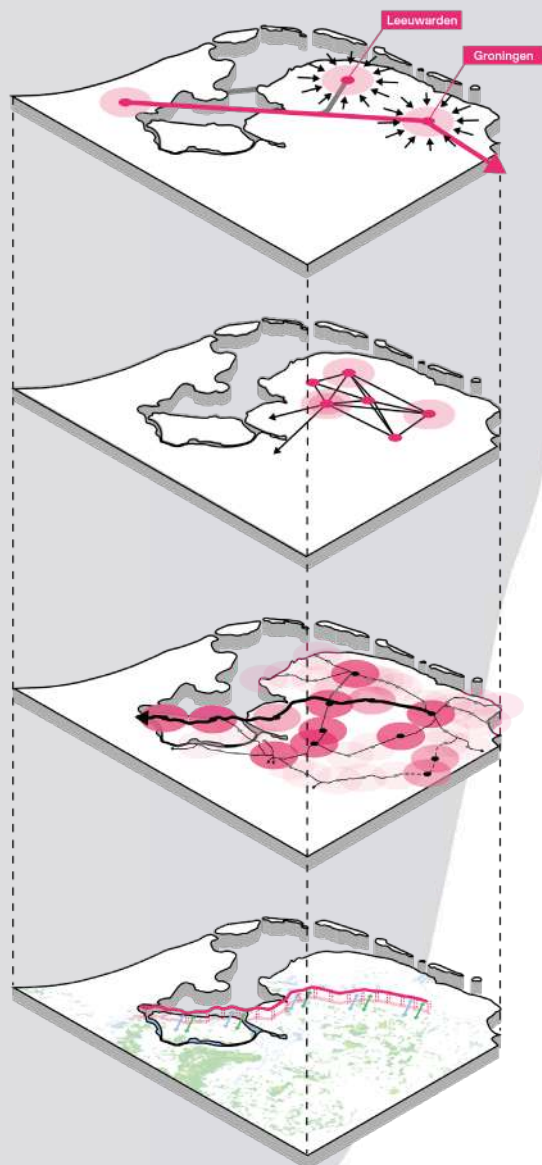
De inzichten uit de IGV Drachten-Heerenveen bouwen voort op het ontwikkelperspectief zoals gepresenteerd in het NOVEX Lelylijn 2050-rapport van september 2024. De strategische uitgangspunten en ruimtelijke ambities uit dat rapport vormen het kader waarbinnen deze gebiedsverdieping is uitgewerkt. De Lelylijn kan een belangrijke bijdrage leveren aan het versneld toekomstbestendig maken van de regio.

CONTEXT: MASTERPLAN LELYLIJN

Ten behoeve van het Masterplan Lelylijn worden integrale gebiedsverdiepingen uitgevoerd voor een 4-tal gebieden, kernen cq. stations. Het gaat om Groningen, Drachten, Heerenveen en Emmeloord. Doel van de verdiepingen is om de MIRT-Verkenning dichterbij te brengen door informatie te verzamelen die inzicht geeft in de opgaven en inzicht in de mogelijke opties, die bruikbaar is in de MIRT-Verkenning en om de Lelylijn te verankeren in plannen op alle schaalniveaus.

Het resultaat van de integrale gebiedsverdiepingen is inzicht in de kansen en beperkingen van de toekomstbeelden van het ruime gebied rond de stationsomgevingen van de vier locaties (uitgaande van realisatie van de Lelylijn, en de daarbij horende stappen richting realisatie). Het gaat dus om een integraal beeld op alle vlakken rond de thema's van gebiedsontwikkeling & spoor-infra/-bediening, om programma & ruimtelijke neerslag, landschappelijke en stedelijke inpassing en water. Het gaat nu expliciet niet om het maken van keuzes, maar om de opgaves en kansen van dit brede spectrum van thema's inzichtelijk te maken voor de mogelijke verkenning.

+ **Integrale kaart.** Ontwikkelperspectief
+ **NOVEX Lelylijn**



Legenda: ■ Stedelijke nabijheid; ■ Fietsafstand sprinterstation;
■ Fietsafstand IC-treinstation; — Lelylijn; - - Lelylijn-tracévarianten;
— Bestaande treinverbinding; ... IJmeerverbinding; --- Nedersaksenlijn;
— Hoogfrequente busverbinding; Busverbinding; ■ MBO; ■ HBO;
■ WO; ★ Campus; ★ Ziekenhuis; ★ Kruising infra en natuur;
○ Integrale opgave groenblauw.

1.2 Kwaliteiten en uitdagingen noordelijk NL

De sterke landschappelijke en sociale kwaliteiten van Noord-Nederland staan onder druk door verspreide groei en mobiliteitsafhankelijkheid; de opgave is om te verduurzamen én te verbinden zonder de eigen identiteit te verliezen. Het noorden van Nederland onderscheidt zich bijvoorbeeld van andere gebieden door zijn open landschap, rust en ruimte. Deze kwaliteiten dragen bij aan een hoge leefkwaliteit voor de inwoners van dit gebied en vormen een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor mensen die veel waarde hechten aan deze aspecten.

De mentaliteit van 'gewoon doen' die in het gebied leeft versterkt een pragmatische en betrokken economische en maatschappelijke cultuur, waarin deze nuchterheid en samenwerking neutraal kunnen staan. Tegelijkertijd vormt de komst van de Lelylijn een uitdaging en trendbreuk, die vraagt om meer visie en toekomstdenken dan men gewend is.

Daarbij kent het noorden ook uitdagingen die vragen om heldere analyse en erkenning van de ruimtelijke en sociaaleconomische opgaven (noodzakelijke schaa sprong voor wonen en werken), gezamenlijke inzet en slimme oplossingen. Deze uitdagingen t.a.v. de brede welvaart hebben hun oorsprong in de bereikbaarheid, demografische ontwikkeling en ruimtedruk.

Verbindingen met de rest van Nederland zijn nog niet optimaal en kunnen verder worden uitgebouwd. De combinatie van grotere afstanden en autoafhankelijkheid vergroot het risico op vervoersarmoede en zet betaalbaarheid en duurzaamheidsambitie onder druk; knooppuntgericht OV, fietsen, keten- en deelmobiliteit bieden tegenwicht. Structurele impulsen: investeringen die langdurig doorwerken in bereikbaarheid, woningvoorraad, arbeidsmarkt en leefkwaliteit zullen nodig zijn en blijven om de positieve aspecten van deze regio te behouden voor toekomstige generaties.

Vergrijzing en toenemende sociaaleconomische ongelijkheid in sommige gebieden vragen om gerichte aandacht. Hierdoor ontstaat er ook ruimte voor innovatie om deze uitdagingen het hoofd te bieden. Door te investeren in inclusieve groei en regionale samenwerking kunnen deze opgaven worden omgezet in duurzame oplossingen.

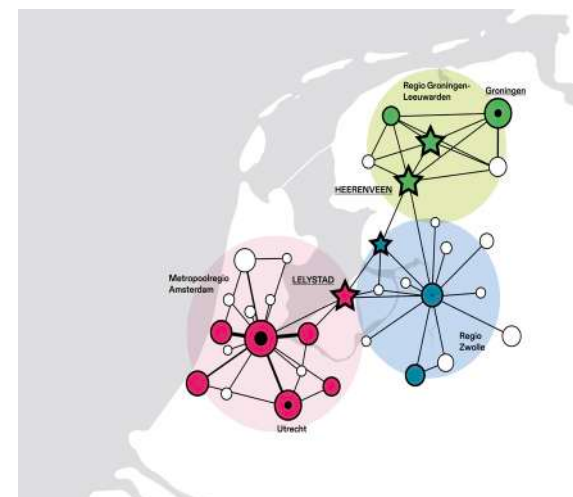
De landschappelijke kwaliteit die vaak genoemd wordt door inwoners van het gebied als één van de kernkwaliteiten van het gebied staat ook onder druk vanuit verschillende richtingen. Uitbreiding van woonkernen, noodzakelijk in het perspectief van de wooncrisis, de energietransitie en omringende infrastructuur zoals hoogspanningscorridors, landbouw, klimaatadaptatie (wateropgave), natuur en recreatie doen allemaal een beroep op de beperkte ruimte.

Een toekomstbestendige balans tussen verdichten bij knooppunten, landschappelijke kwaliteit, betaalbaarheid en bereikbaarheid vormt de kern van de opgave.

1.3 NOVEX Ontwikkelperspectief

De essentie: De Lelylijn is een vliegwiel voor (sociaal-)economische structuurversterking, identiteitsversterking en nieuwe ruimtelijke kwaliteit.

- + Verdere doorontwikkeling van het **Stedelijk Netwerk** in noordelijk Nederland. In verbinding met Regio Zwolle, MRA en verder.
- + **Contrast van het mozaïek** te vergroten. Steden meer stedelijk, dorpen floreren dorps.
- + **Economische ruggengraat** als randvoorwaarde voor ondernemerschap en innovatie.
- + **Zuinig meervoudig ruimtegebruik.** Ongebreidelde ruimtesprawl tegengaan.
- + Perspectief op **blijverschap**, op het binden aan de regio, en verbonden blijven met de regio.



Proces Integrale Gebiedsverdieping Drachten & Heerenveen



1.4 Brede Welvaart

We hanteren brede welvaart als kompas. “Hier en nu” gaat over de kwaliteit van leven vandaag: bereikbare voorzieningen, passend en betaalbaar wonen, gezond en veilig bewegen. “Later” borgt de toekomstbestendigheid: water- en bodembewust ontwikkelen, energietransitie en circulaire economie, een adaptief mobiliteitssysteem en een woning- en banenmix die meegroeit. “Elders” bewaakt de regionale balans: betere verbindingen binnen het noorden en met het landelijk netwerk, terwijl rust en ruimte worden behouden via zuinig ruimtegebruik en bundeling bij knooppunten.

De toekomstbeelden die wij ontwikkelen gaan over “Later”, daarom hebben we specifiek gekeken naar de impact van de Lelylijn en het bijbehorende station en de verstedelijking op de Kapitalen voor “Later”. Hierbij horen vier ‘kapitalen’. Via indicatoren is een eerste inzicht gegeven in score van de kapitalen en de verwachting voor de toekomstbeelden (paragraaf 5.2).

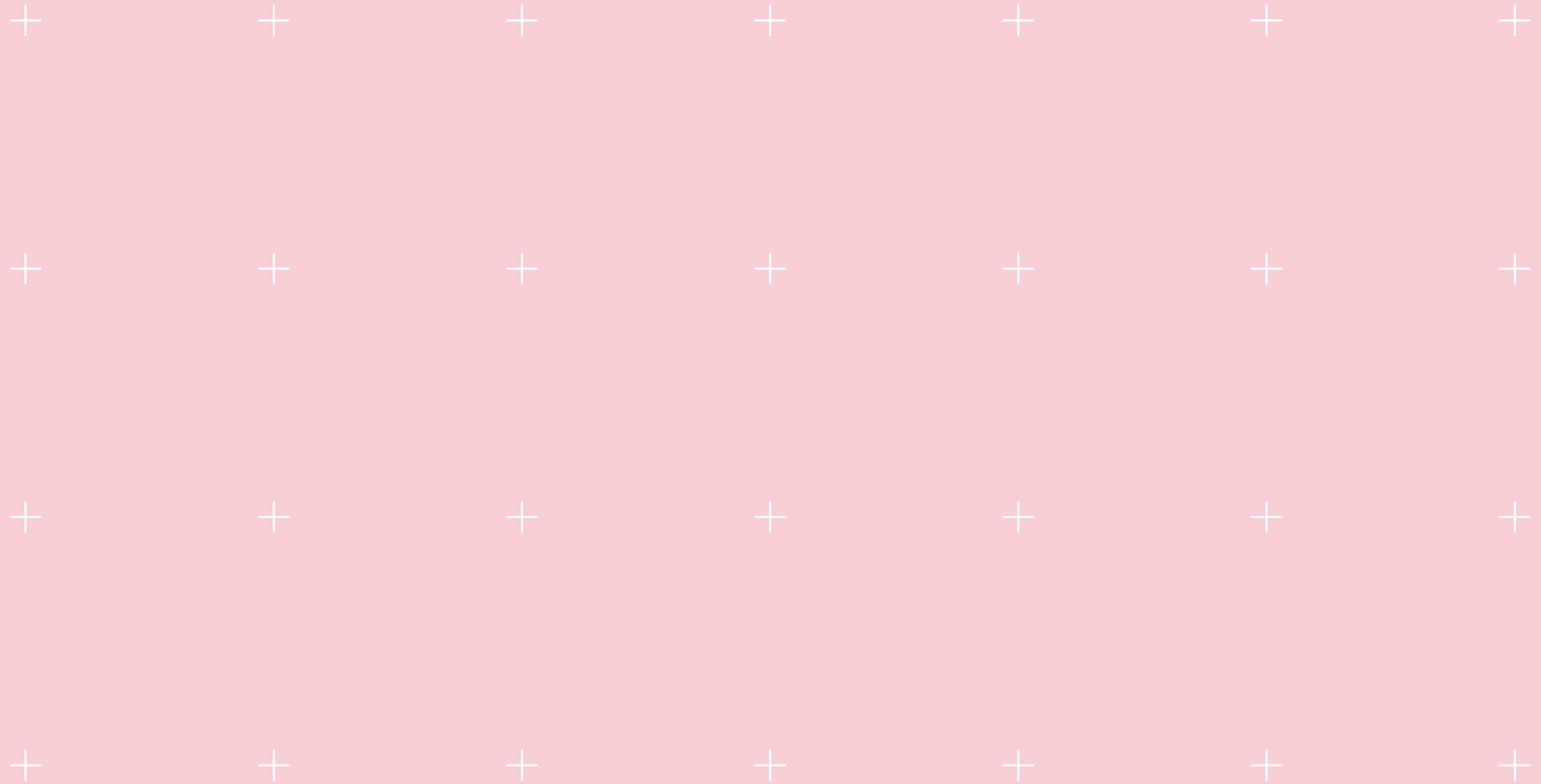
1.5 Proces en leeswijzer

De integrale verdieping Drachten & Heerenveen hebben wij opgedeeld in 4 fasen (zie ook schema hieronder):

- + luisteren & begrijpen: als eerste hebben wij de opgave en doelstelling van de Lelylijn verdiept naar het niveau van de beide steden om daadwerkelijk te begrijpen wat er speelt (zie hoofdstuk 3) vanuit een goed beeld van de huidige situatie (zie hoofdstuk 2)
- + passen & meten: vervolgens hebben wij een aantal zaken geanalyseerd en geïnventariseerd om tot een set van mogelijke bouwstenen te komen voor de toekomst (zie bijlage 1: bouwstenen)
- + verbinden & verbeelden: de opgave is geconfronteerd met de bouwstenen om tot een set van mogelijke toekomstbeelden te komen (zie hoofdstuk 4)
- + verdiepen & vastleggen: op basis van deze toekomstbeelden trekken we een aantal lessen (zie hoofdstuk 5) en conclusies en aanbevelingen (zie hoofdstuk 6).

Bovenstaand proces hebben wij de afgelopen 6 maanden doorlopen in nauwe samenwerking met het projectteam en door middel van een aantal maaddagen om met een groep brede betrokken stakeholders tot toekomstbeelden te komen. Hierbij wordt opgemerkt dat de inpassingsvraagstukken complex zijn en de toekomstbeelden van mogelijke oplossingsrichtingen illustreren, maar een vervolgitwerking nodig zal zijn om uitsluitel over maakbaarheid en haalbaarheid te verkrijgen.

	Menselijk Kapitaal Het menselijk kapitaal gaat over inwoners van de gemeente zelf en over hun kwaliteit van leven, gezondheid en kennis en kunde.		Menselijk kapitaal + Gezondheid & actieve mobiliteit + Ruimtelijke kwaliteit + Jongeren vasthouden (gezonde demografie)
	Natuurlijk Kapitaal Het natuurlijk kapitaal is een eerste levensvoorwaarde en omvat de natuur, het bodem- en watersysteem en de luchtkwaliteit. Ook de capaciteit aan hernieuwbare vormen van energie vallen hieronder.		Natuurlijk kapitaal + Klimaatadaptatie (bodem en water) + Gezonde leefomgeving (geluid & lucht) + Landschap en cultuurhistorie
	Economisch Kapitaal Het economisch kapitaal gaat over datgene wat nodig is om materiële welvaart op te bouwen en economische groei mogelijk te maken, zoals infrastructuur voor mobiliteit en energie.		Economisch kapitaal + Werkgelegenheid & innovatie + Bereikbaarheid + Agglomeratiekracht
	Sociaal Kapitaal Het sociaal kapitaal gaat over de kwaliteit van sociale verbanden en hoe de samenleving als geheel functioneert en zichzelf organiseert. Dit kan bijvoorbeeld tot uiting komen in typische gebruiken en evenementen of in een sterk verenigingsleven.		Sociaal kapitaal + Identiteit + Voorzieningen & dynamisch stadscentrum + Sociale veiligheid



2 ■ Huidige situatie

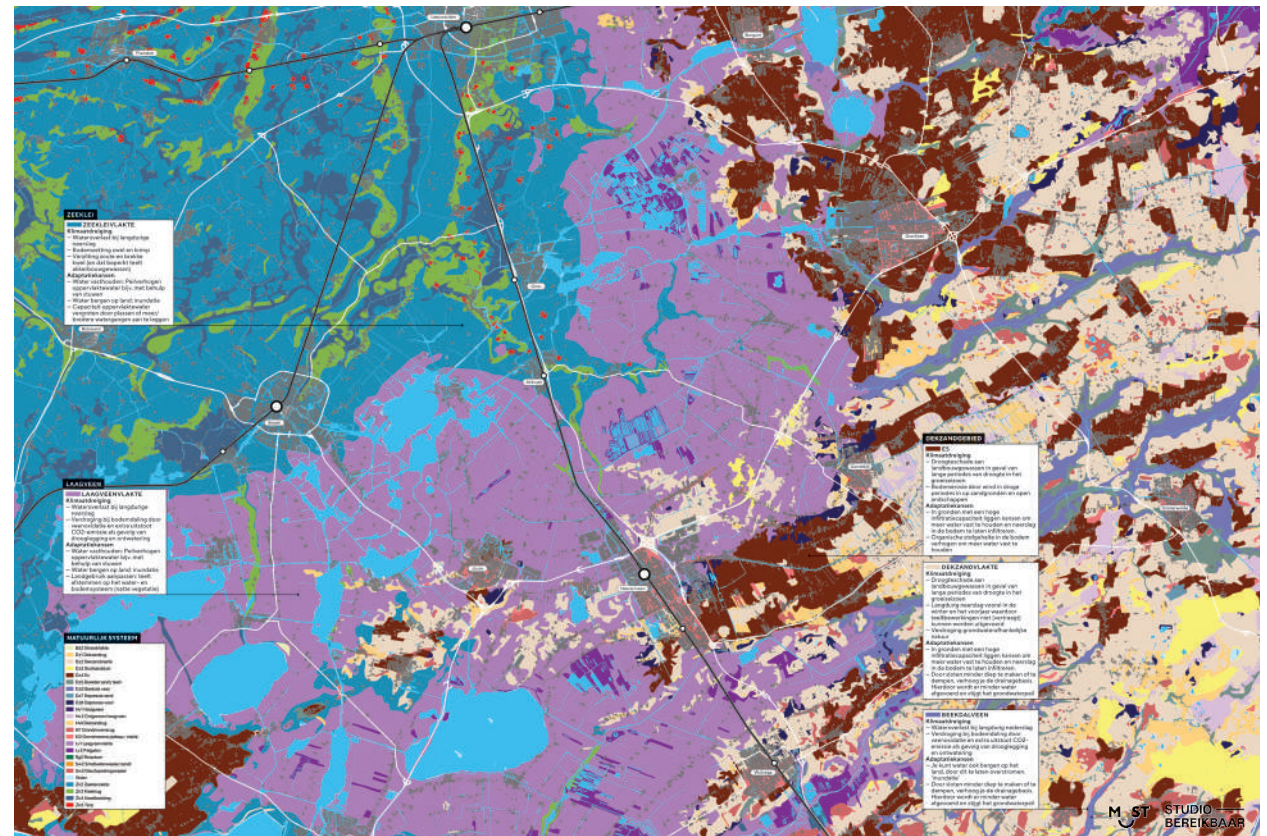
2.1 De ondergrond

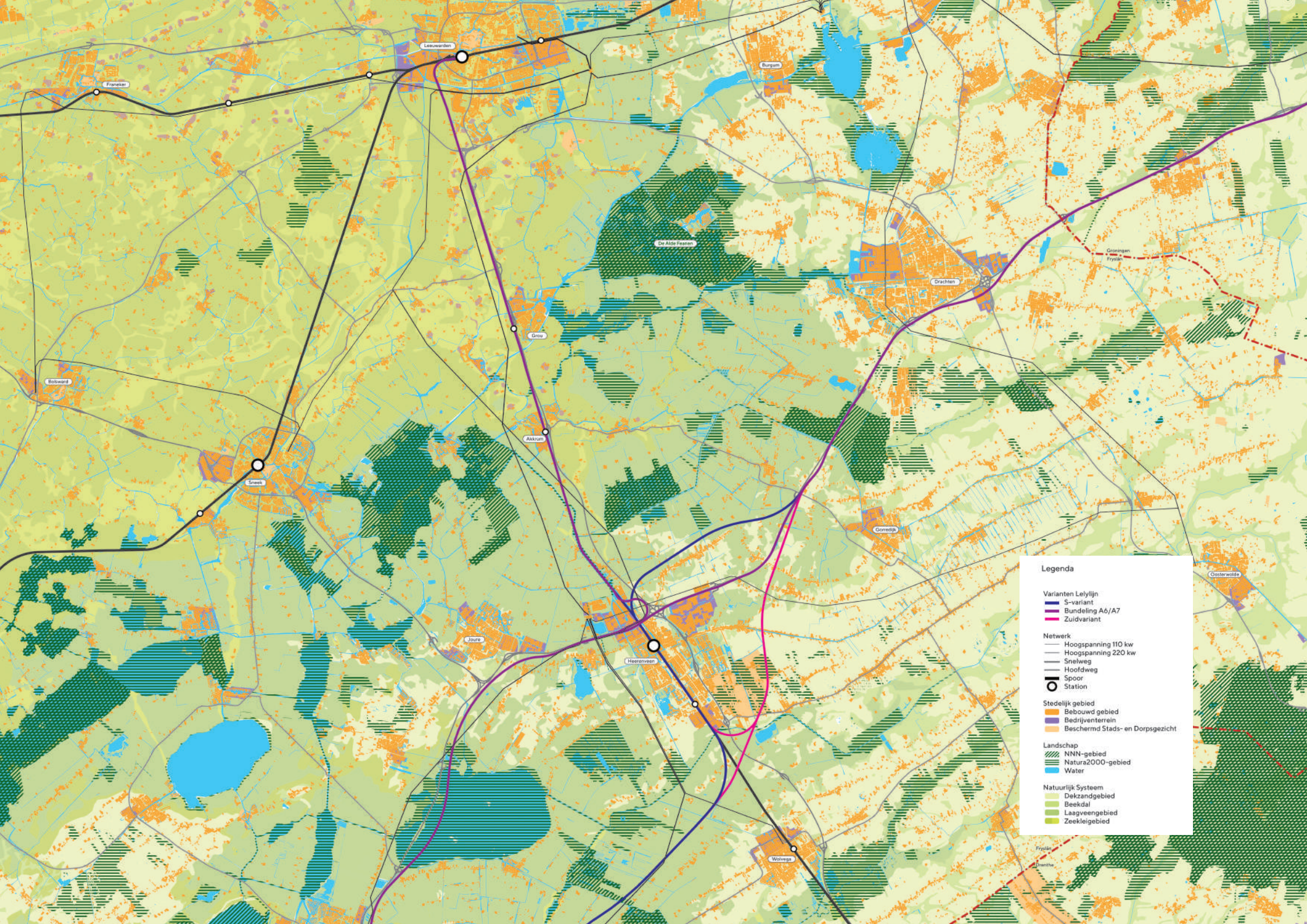
Fryslân – en dus ook het gebied rond Heerenveen en Drachten – behoort tot de delen van Nederland waar oude veenmoerassen en veengebieden liggen. In brede delen van (noord-) Nederland, waaronder Fryslân, komt het zogenaamde “veenlandschap” voor. De ondergrond zorgt ook voor een specifiek aantrekkelijkheid: het Friese Merengebied.

Zowel Drachten als Heerenveen zijn op iets hogere plateaus gebouwd ten opzicht van de lager gelegen gebieden rondom.

- + Bij de gemeente Heerenveen is de ondergrond gevarieerd: deels zandig, (voormalig) veen en in sommige zones uit moerige gronden. Tegelijkertijd ligt in sommige delen – vooral waar vroeger hoogveen was – nog veen onder de oppervlakte. Aan de noordwestkant is sprake van laaggelegen veengebied dat aan de oppervlakte komt, het gebied kenmerkt zich door natte gronden en veel kleine afvoersloten, overwegen in de richting noordwest – zuidoost.
- + Drachten ligt op de uitloper van het Drents Plateau, deze ligging is bepalend voor de waterhuishouding, de landschapstypering en de opgaven in het bodem- en watersysteem in en rond Drachten.

De integrale toekomstbeelden gaan uit van de inzet op een veerkrachtig bodem- en watersysteem, dat een goede basis vormt voor een duurzame zoetwaterbalans in heel Fryslân, dat een omslag mogelijk maakt van water afvoeren naar water vasthouden, en beter kan omgaan met extreme omstandigheden.





Legenda

Varianten Lelylijn

- S-variant
- Bundeling A6/A7
- Zuidvariant

Netwerk

- Hoogspanning 110 kw
- Hoogspanning 220 kw
- Snelweg
- Hoofdweg
- Spoor
- Station

Stedelijk gebied

- Bebouwd gebied
- Bedrijventerrein
- Beschermde Stads- en Dorpsgezicht

Landschap

- NNN-gebied
- Natura2000-gebied
- Water

Natuurlijk Systeem

- Dekzandgebied
- Beekdal
- Laagveengebied
- Zeekleigebied

2.2 Infrastructuur: weg en spoor

Heerenveen

Staatslijn A, de officiële naam voor de spoorlijn tussen Arnhem en Leeuwarden is na enkele aangelegde vaarwegen de oudste infrastructuur in Heerenveen. Deze spoorlijn, die in 1868 in gebruik werd genomen, vormt sinds de 19e eeuw al een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van Heerenveen en de omliggende plaatsen. In de ontwikkeling van Heerenveen, tot op vandaag de dag, is duidelijk te zien dat meebewegen langs bestaande infrastructurele barrières makkelijker is dan over deze heen springen. Begin jaren '70 wordt de weg die nu de A7 heet tussen Joure en Heerenveen uitgebreid. Hiermee ontstaat ten noorden van Heerenveen een verkeersknooppunt van twee snelwegen die elkaar aanvankelijk tegenkomen op een rotonde met 6 afslagen en nu het klaverblad met de ruimtelijke beperkingen.

Mede door de barrièrewerking van deze twee verkeersaders focust de uitbreiding van Heerenveen zich in zuidoostelijke richting tussen de spoorlijn en de A32. Pas eind jaren '70 wordt de eerste sprong over de spoorlijn heen gemaakt.

Drachten

Drachten is vandaag de dag genesteld tussen 3 barrières die elk een kant van de plaats definiëren. In het oosten is gebouwd tot aan de Rijksweg N31 en provinciale weg N381, in het zuiden tot aan de A7 en in het westen tot aan het

water van het Gaasterdijp. Door de bekende barrièrewerking van infrastructuur is Drachten er nog niet in geslaagd om over deze barrières heen te springen om verder uit te breiden.

De N31 Wâldwei die eind jaren '70 vorm kreeg vormt een belangrijke verbinding in de Friese stedendriehoek Drachten, Heerenveen, Leeuwarden. Naar mate de hoeveelheid verkeer op deze verbinding toenam is in de jaren 2000 besloten tot verdubbeling van het traject Leeuwarden-Drachten. Hiermee vormt de N31 Wâldwei met vier rijstroken en een trajectbreedte van meer dan 50 meter een serieuze barrière voor de uitbreiding van Drachten in een oostelijke richting.

Sinds het eind van de jaren '50, eerst als rijksweg 43 en later als A7 bestaat een soortgelijke wegbarrière aan de zuidflank van Drachten. Begin jaren 2000 bereikt de bebouwing van Drachten de snelweg en sindsdien is de bebouwing niet over de snelweg heen gesprongen. Wel is er aan de zuidzijde van de A7 in samenwerking met gemeente Opsterland een bedrijventerrein gerealiseerd.

Aan de westzijde van Drachten bevindt zich een aantal waterwegen en plassen. Deze zijn in de afgelopen 70 jaar in omvang toegenomen en flankeren nu een groot deel van de westzijde van Drachten, met name het industriegebied de Haven.

Toekomstige varianten Lelylijn

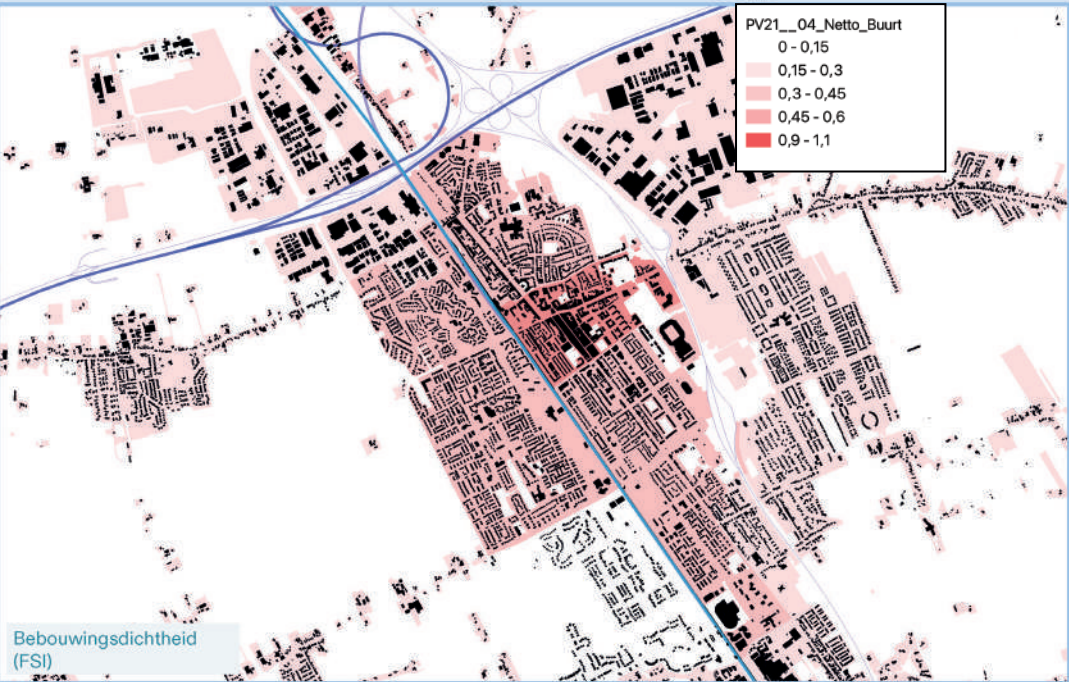
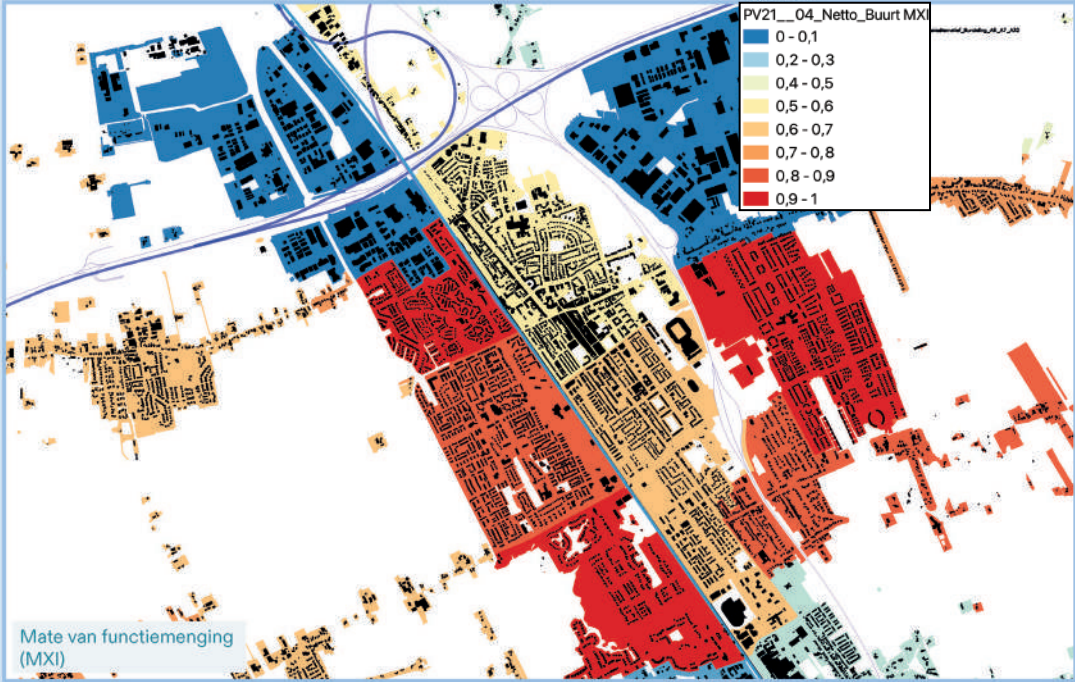
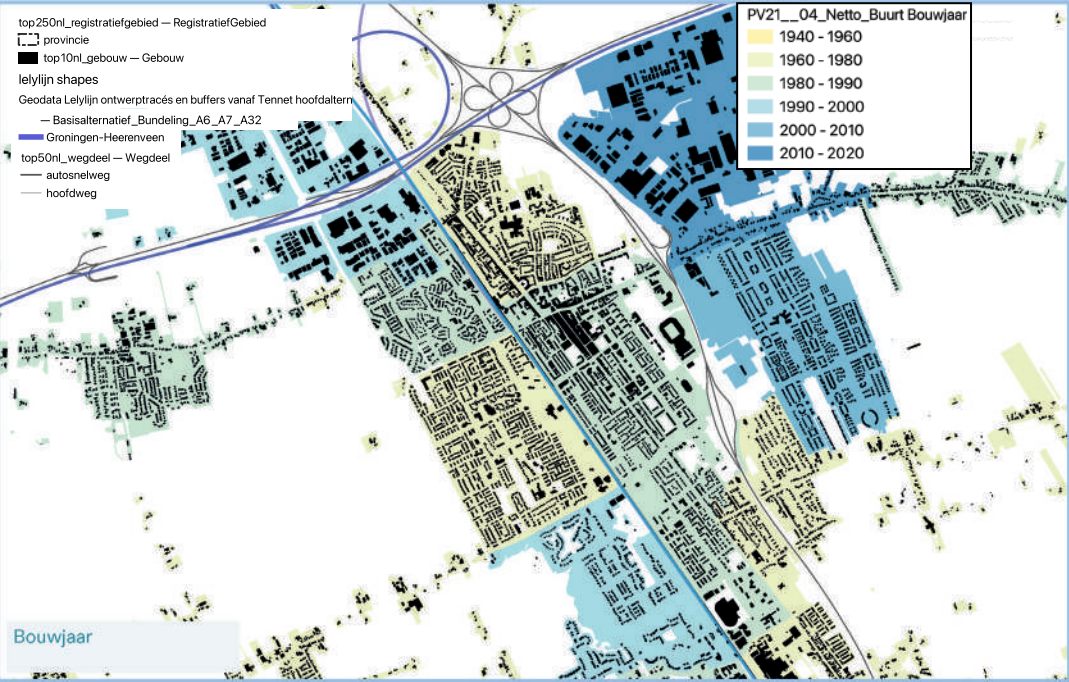
Voor Drachten is een nieuw station voorzien als onderdeel van een nieuw spoortraject dat vanaf Heerenveen langs de A7 richting Groningen loopt. De stationsligging is excentrisch ten opzichte van het huidige centrum. Weg en spoor worden gebundeld, maar vormen samen ook een barrière.

Heerenveen: 3 trace-opties

- + **Bundeling A7**, met een noordelijke passage aan de noordkant van Heerenveen. De lijn loopt ten noorden van Heerenveen met een nieuw kruisstation Heerenveen Noord. Treinen Lelystad Groningen en Lelystad Leeuwarden rijden hier met hoge frequenties door, terwijl de verbinding naar het bestaande station via een verbindingsboog wordt georganiseerd.
- + **Zuidelijke passage via Oranjewoud**. De lijn passeert Heerenveen aan de zuidzijde en sluit via een verbindingsboog aan op de spoorlijn Leeuwarden Meppel bij bestaand station Heerenveen.
- + **S-variant** via bestaand station. De lijn buigt af naar het bestaande station Heerenveen en rebundelt daarna richting A7 en Drachten.

In de toekomstbeelden hierna is de zuidelijke passage in de eerste weging als minder interessant beschouwd vanuit bereikbaarheid en kansen voor de schaalsprong. De bundeling met de A7 en de S-variant komen nu terug in de toekomstbeelden van Heerenveen.

Heerenveen



2.3 Heerenveen: wonen en werken

Wonen

Heerenveen is ruim van opzet, waarbij een dalende trend in dichtheid zichtbaar is. Het bebouwde gebied van Heerenveen besloeg in 1960 150 hectare. In dit gebied woonden op dat moment 13.200 inwoners. Een dichtere ruimtelijke structuur, in vergelijking met moderne bouw van woongebieden, maakte deze dichtheid mogelijk. Ook was de andere samenstelling van huishoudens in deze tijd een factor. Dit alles betekende wel dat er sprake was van een inwonersdichtheid van 88 inwoners per hectare. Deze inwonersdichtheid is de 20 jaar daarna meer dan gehalveerd tot 42 inwoners per ha in 1980.



De ontwikkeling van nieuwe woonvormen, betere bereikbaarheid door de opkomst van de auto en andere sociaalgeografische factoren zullen hieraan hebben bijgedragen. Deze daling heeft zich ook in de 21ste eeuw voortgezet en geeft geresulteerd in een dichtheid van 18 inwoners per hectare in 2024.

Een combinatie van nabijheid van aangelegde grenzen zoals snelwegen, een grotere relatieve bevolkingsgroei en beleid hebben in belangrijke mate bijgedragen aan de ontwikkeling van Heerenveen over deze barrières heen.

De ontwikkeling van Skoatterwâld en het internationale bedrijvenpark ten oosten van de A32 zijn hier duidelijke voorbeelden van. Toch is ook evident dat ontwikkeling langs infrastructuur vaak eerder wordt nagestreefd dan de sprong naar de andere zijde van de desbetreffende infrastructuur. Het is belangrijk om met het oog op de ontwikkeling van de Lelylijn hier nadrukkelijk rekening mee te houden.

Werken

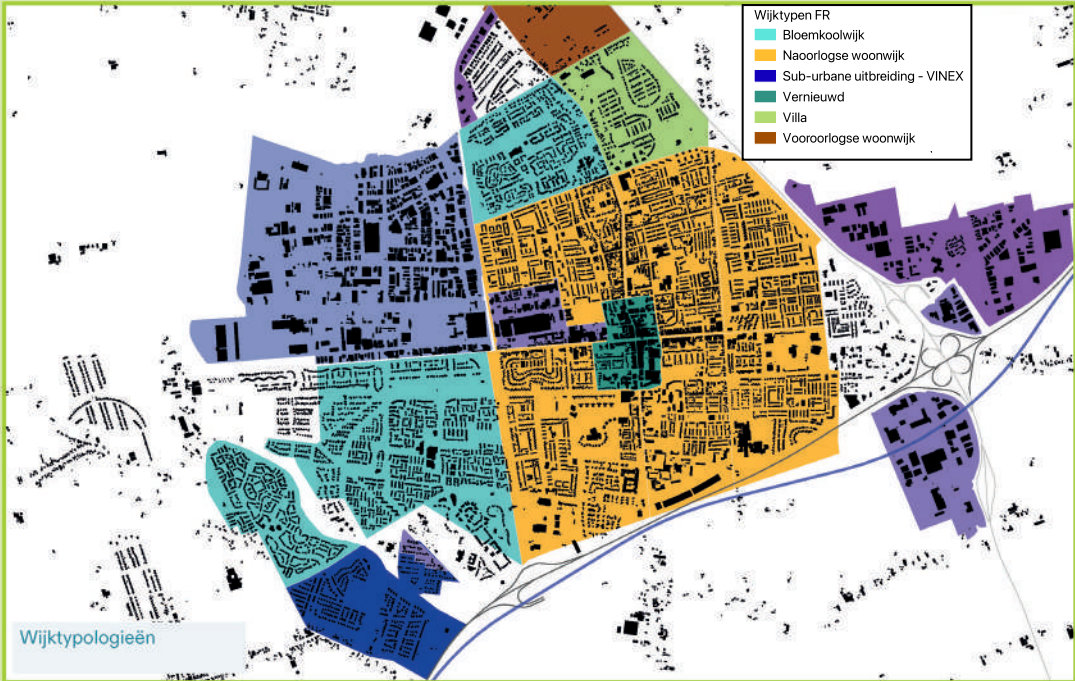
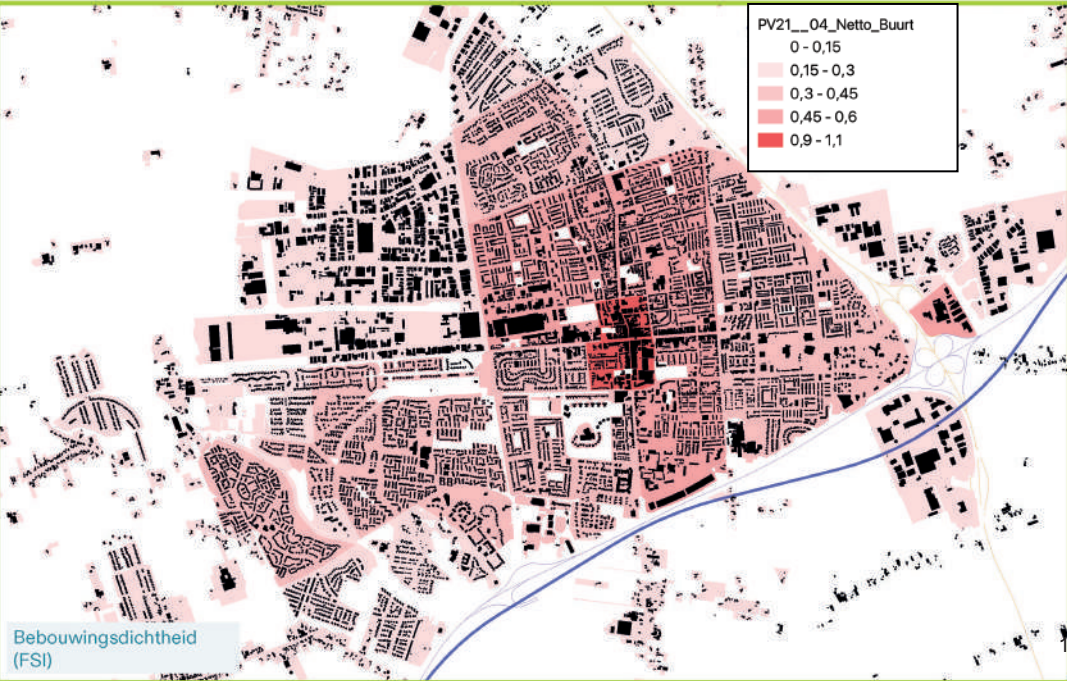
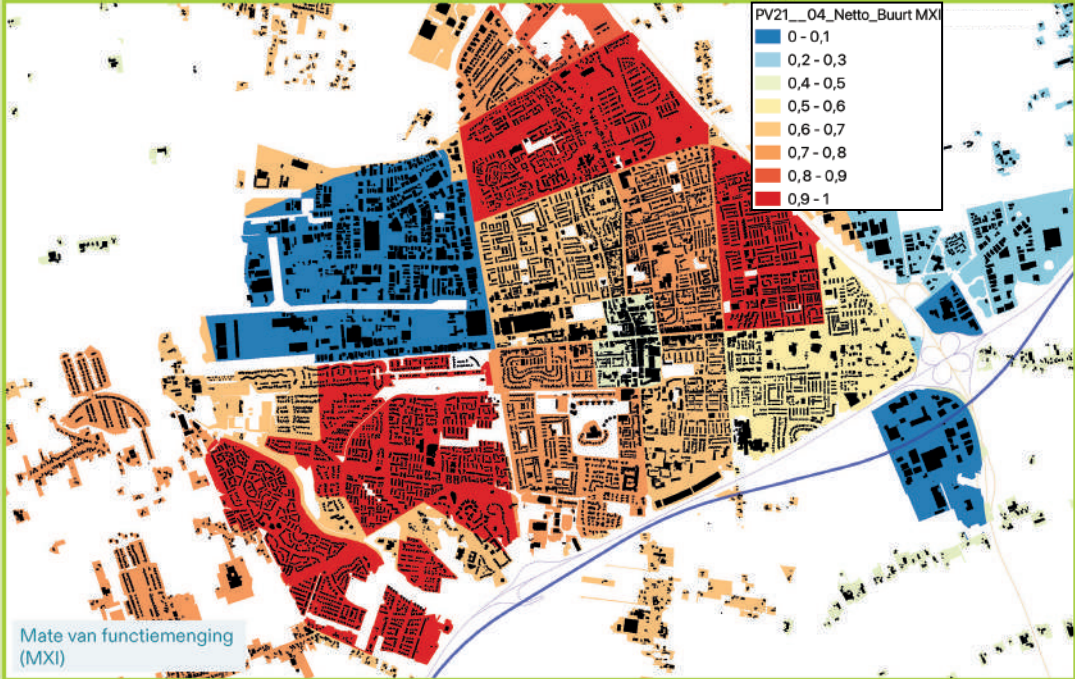
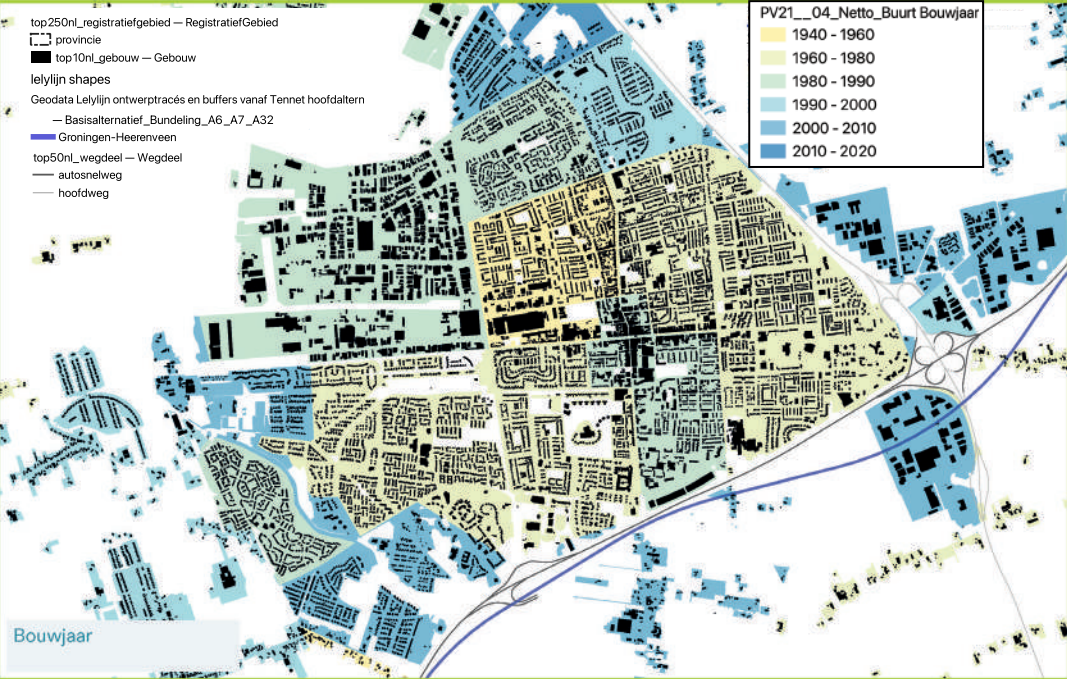
De stad Heerenveen telt ruim 30.000 inwoners (totaal gemeente Heerenveen 51.800) en 6400 bedrijfsvestigingen en 36.000 banen in 2024, met een werkgelegenheidsgroei van 17% in de jaren 2015-2024.

De centrale ligging op het kruispunt van de A7 en A32 maakt Heerenveen tot een logistiek knooppunt en banenmotor voor Fryslân (33.000 banen, waarvan meer dan de helft voor niet-inwoners). Heerenveen onderscheidt zich als topsportstad, met Thialf als internationaal schaatscentrum en Sportstad Heerenveen als landelijke jeugdopleiding en sportonderwijscentrum.

Heerenveen ontwikkelt zich als circulaire economie-pionier, onder meer via Omrin, het Nationaal Testcentrum Circulair Plastics en de Van Wijnen fabriek voor circulaire woningbouw. De zuivelindustrie is sterk vertegenwoordigd met internationale spelers en combineert traditionele productie met moderne technologie en export. Onderwijsinstellingen zoals NHL Stenden ondersteunen de regionale economie met opleidingen in finance, logistiek en circulaire economie.

Heerenveen zet in op klimaatneutraliteit en verdere uitbouw van circulariteit, maar uitdagingen liggen in de krapte op de arbeidsmarkt, financiering van duurzame transitie en behoud van concurrentiepositie in de zuivel.

Drachten



2.4 Drachten: wonen en werken

Wonen

De inwonersdichtheid van Drachten laat ook een dalende trend zien, van 56 inwoners per hectare in 1970 tot 24 inwoners per hectare in 2024. Drachten is erin geslaagd om het bewoonde gebied compacter te houden. De insluiting van het woongebied, zoals geïllustreerd op de kaarten, kan hierbij een rol hebben gespeeld. De rijkswegen A7 en A31/N31 hebben voor Drachten een duidelijke werking als barrière. Uitbreiding van het bewoonde gebied heeft makkelijk plaats kunnen vinden binnen deze ruimtelijke scheidslijnen. Naast deze grenzen heeft Drachten ook een grens aan de westzijde met de waterwegen die zich daar bevinden. Wanneer zoals hier de uitbreidingsmogelijkheden beperkt zijn ligt verdichting nog meer voor de hand.



Werken

Drachten is met 44.000 inwoners (totaal gemeente Smallingerland 56.000) de tweede stad van Fryslân en ontwikkelde zich van dorp tot industriestad dankzij Philips sinds 1950.

De high-tech maakindustrie en Autonomous Systems vormen de economische ruggengraat, met Philips als grootste werkgever (ca. 1.700 medewerkers) en een van Europa's grootste ontwikkel- en productiecentra. Industrierrein De Haven is met 300 hectare één van de grootste industrierrein van Noord-Nederland en biedt plek aan 550 bedrijven en circa 10.000 banen in diverse sectoren.

Het Innovatiecluster Drachten (ICD) omvat meer dan 20 high-tech bedrijven en kennisinstellingen uit Nood Nederland, met focus op robotica, 3D-metaalprinting en Autonomous Systems. Hogeschool NHL Stenden en de Rijksuniversiteit Groningen bieden technologische opleidingen in samenwerking met ICD; er is sterke samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven.

De arbeidsmarkt kampt met een tekort aan technisch personeel, vergrijzing en brain drain naar de Randstad.

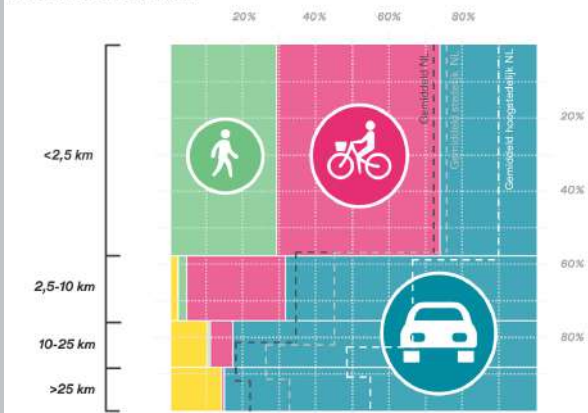
Drachten zet in op verduurzaming, energietransitie (aardgasvrij in 2050) en verdere groei als high-tech en innovatiehub, maar moet ook netcongestie, afhankelijkheid van Philips en demografische uitdagingen aanpakken.

Impact huishoudensverdunning

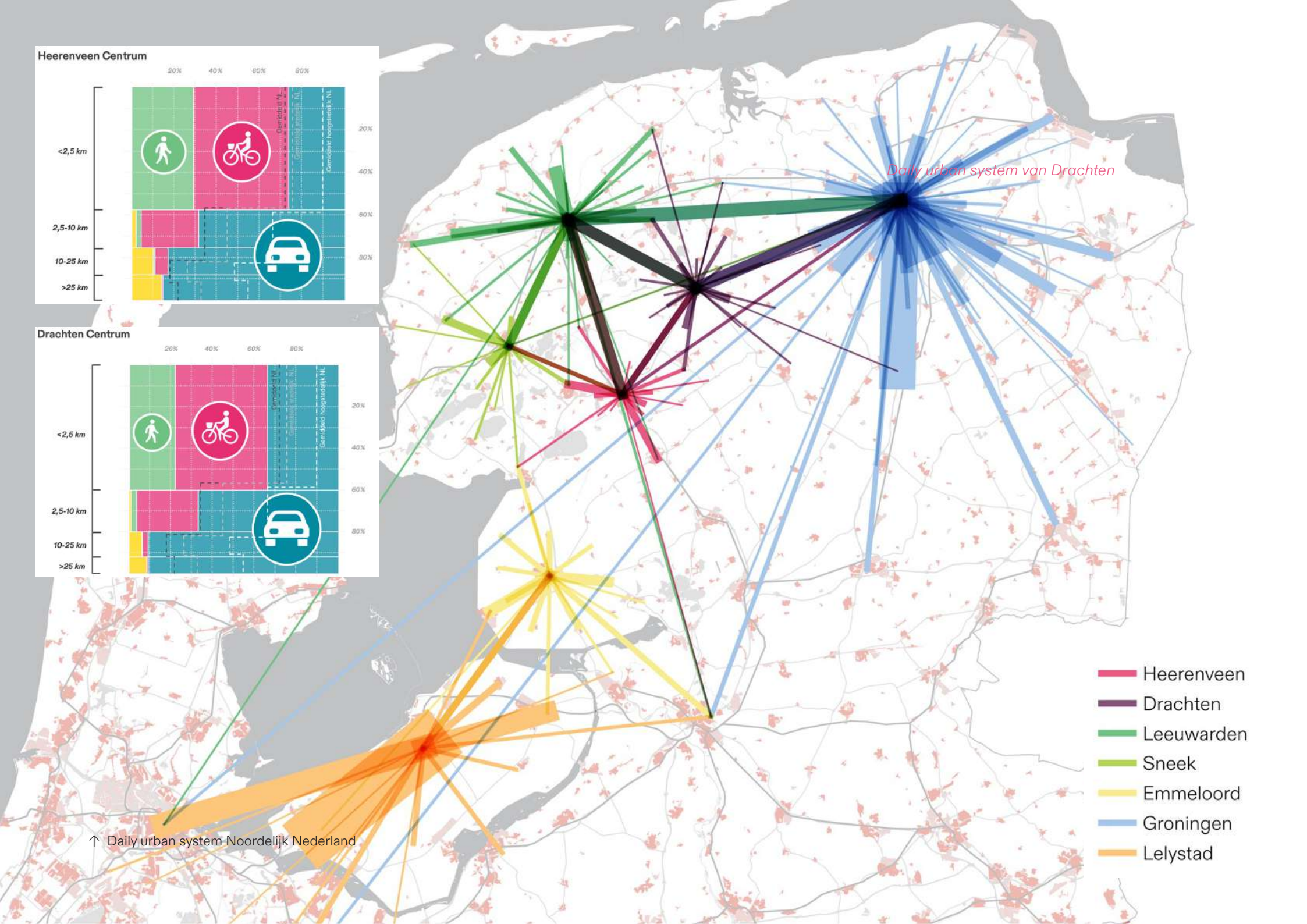
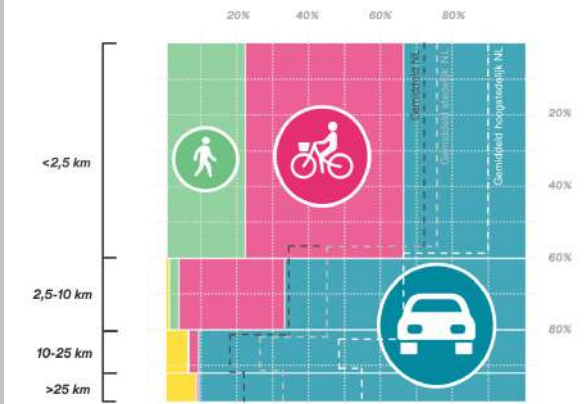
Deze daling van dichtheid, in combinatie met de toename van het aantal inwoners heeft serieuze consequenties

- + Ruim opgezette, ondichte woon en werklocaties leveren minder OV reizigerspotentieel op. Afstanden naar haltes zijn groter, herkomst en bestemmingen liggen verspreid. Dat leidt tot lagere frequenties en langere wachttijden, waardoor het OV minder concurrerend is op reistijd, betrouwbaarheid en comfort. Zo ontstaat een vicieuze cirkel: minder reizigers leidt tot minder aanbod en daardoor nog minder aantrekkelijk OV-systeem.
- + Tegelijkertijd nemen autoafhankelijkheid en ritafstanden toe, met kwetsbaarheid voor wie geen auto kan gebruiken. De ruimtelijke spreiding zet bovendien druk op voorzieningenbereikbaarheid. Scholen, zorg en winkels krijgen grotere verzorgingsgebieden en worden voor delen van de bevolking minder goed bereikbaar. Het gevolg is dat dagelijkse participatie, meedoen aan werk, onderwijs, zorg en sociaal leven, steeds vaker afhankelijk wordt van een (lange) verplaatsing of een eigen auto.
- + Lagere dichtheden zorgen voor relatief meer verhard oppervlak per inwoner, waardoor klimaatadaptatie, wateropgave en hittestress toenemen.
- + Een collectief gevoel van saamenhorigheid is moeilijker te onderhouden naar mate de afstanden, fysiek dan wel gevoelsmatig, in een gebied tussen de inwoners groeien.

Heerenveen Centrum



Drachten Centrum



Dagelijks stedelijk systeem van Drachten

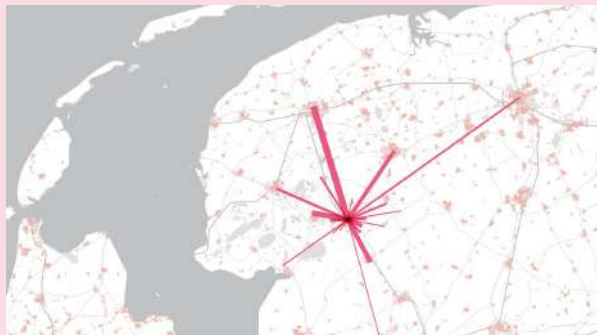
↑ Dagelijks stedelijk systeem Noordelijk Nederland

- Heerenveen
- Drachten
- Leeuwarden
- Sneek
- Emmeloord
- Groningen
- Lelystad

2.5 Mobiliteit

Daily urban system van Heerenveen

- + Belangrijkste relaties Heerenveen: Noord-Zuid georiënteerd (langs A32 + spoorlijn);
- + Relatie oost-west (m.n. Groningen) iets dunner, maar zeker aanwezig;
- + Relatie met andere F4 steden (Leeuwarden, Drachten en Sneek) goed herkenbaar.



↑ Daily urban system Heerenveen



↑ Daily urban system Drachten

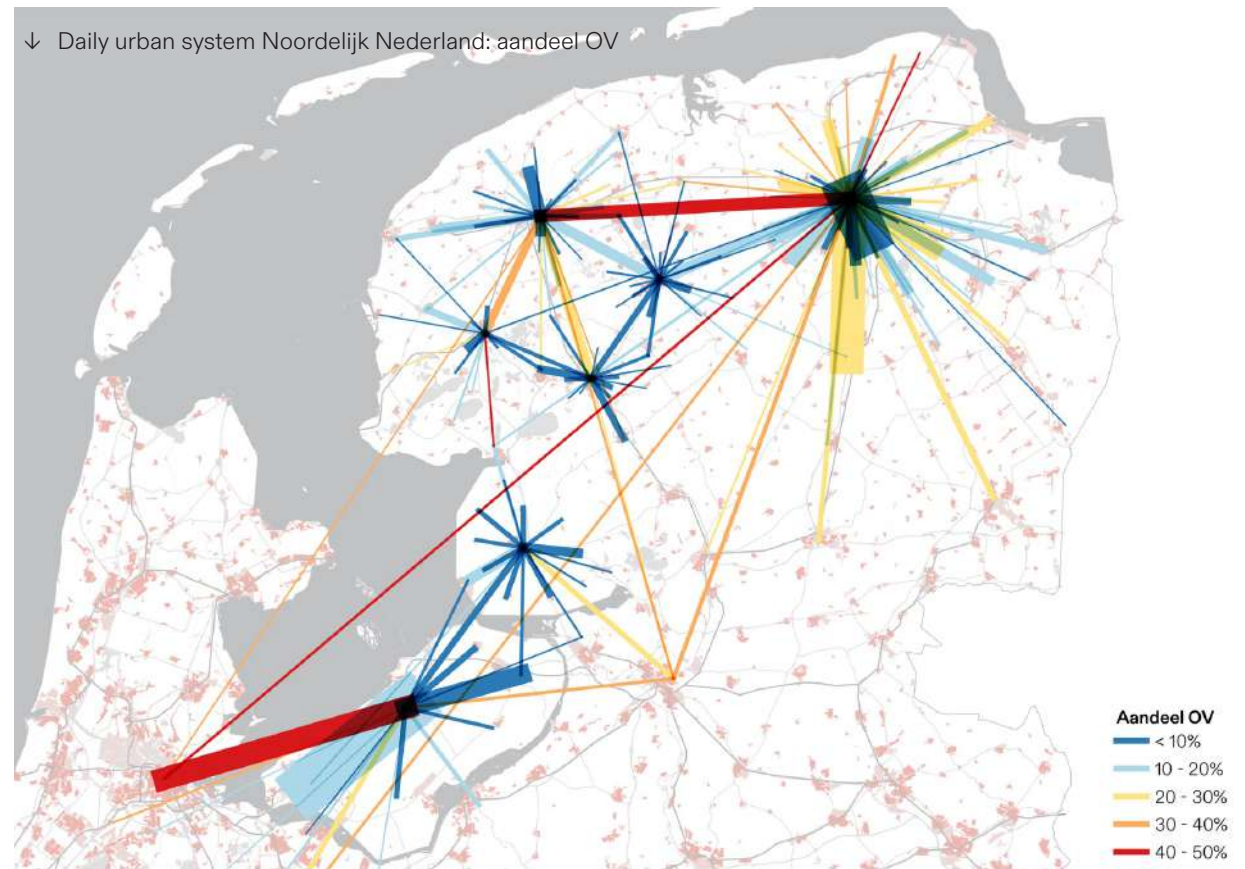
Daily urban system van Drachten

- + Belangrijkste relaties Drachten naar de provinciehoofdsteden:
 - Groningen langs A7
 - Leeuwarden langs N31;
- + F4 minder van belang.

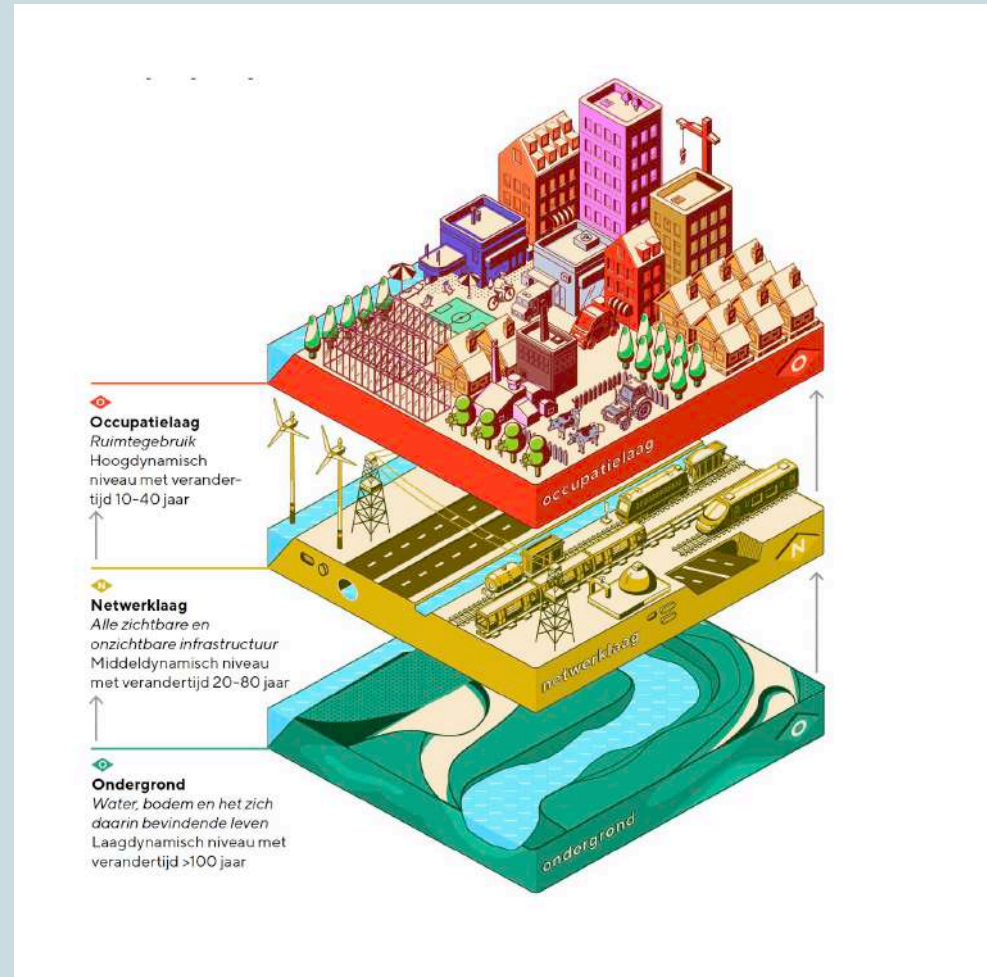
Verplaatsingsgedrag

- + Relatief veel autogebruik, meer dan gemiddeld NL (en dus veel meer dan stedelijke / hoogstedelijk);
- + Aandeel OV is laag op de kortere afstand;
- + Belangrijke OV verbindingen zijn Drachten - Groningen en Heerenveen - Leeuwarden.

↓ Daily urban system Noordelijk Nederland: aandeel OV



3 ■ Gebiedsopgave



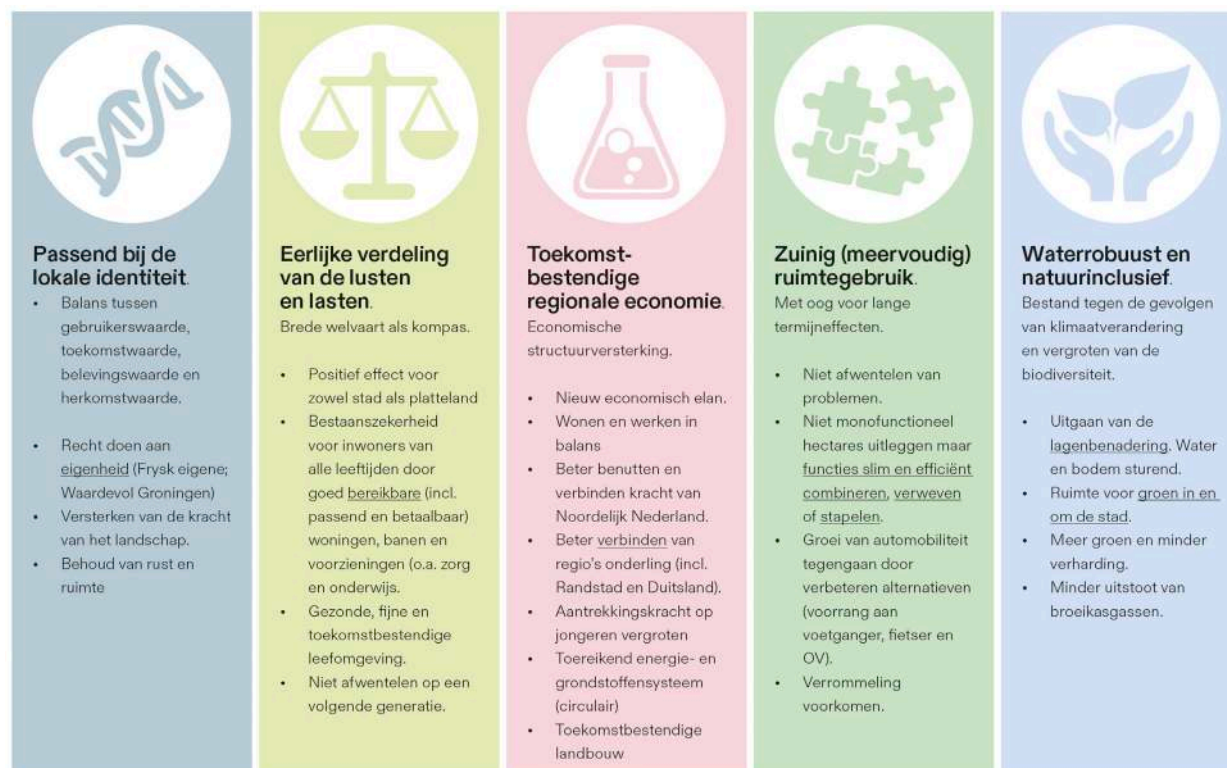
3.1 Hoofdpogave: Stationsgebieden als motoren van stedelijke dynamiek

De Lelylijn is meer dan een spoorverbinding. Het is een middel om brede welvaart te vergroten in het noorden. Het NOVEX ontwikkelperspectief Lelylijn 2050 (2024) schetst daarvoor een duidelijk kompas.

3.2 Verdieping van de opgave

Op basis van desk-onderzoek, de maakdagen, locatiebezoeken en gesprekken met stakeholders zijn opgavenkaarten samengesteld voor Drachten en Heerenveen.

Deze kaarten maken gebruik van de lagenbenadering (zie figuur op de pagina hiernaast). In deze benadering worden de uitdagingen opgedeeld in drie lagen die bovenop elkaar liggen.



De eerste van deze lagen is de ondergrond. Zaken als water en bodem zijn in deze laag van groot belang. Deze laag is van alle lagen ook het meest constant over tijd, met veranderingstermijnen die kunnen worden uitgedrukt in eeuwen of langer.

Bovenop deze ondergrondslaag ligt de netwerklaag. In deze laag bevinden zich alle netwerken waar systemen in het gebied gebruik van maken. Deze kunnen natuurlijk zijn ontstaan; zoals rivieren, maar ook aangelegd zijn zoals kanalen, spoorlijnen, hoogspanningskabels en wegen. De netwerklaag is veranderlijker dan de ondergrond maar verandert langzamer dan de bovenste laag.

De bovenste laag van het lagenmodel is de occupatielaag. Deze laag is van hoogdynamisch niveau met een verandertijd van 10-40 jaar. In deze laag bevinden zich de woningen, kantoren, parken, en andere ruimtelijke invullingen. Zichtbare ruimte invulling die niet behoort tot de netwerklaag hoort bij de occupatielaag. Op basis van deze lagenstructuur zijn afzonderlijke analyses en bijbehorende kaartbeelden gemaakt voor Drachten en Heerenveen.



3.3 Heerenveen

Heerenveen staat voor een aantal opgaven als het gaat om het beheer van de ondergrond waarop het is gebouwd. De eerste set van deze uitdagingen heeft te maken met waterbeheer, de tweede set is gerelateerd aan het landschap en de bodem.

Ondergrond – Waterbeheer

Heerenveen kent kwetsbare gebieden voor wateroverlast bij piekbuien. Dit betekent dat een relatief groot gedeelte van het gebied met de gevolgen van overstroming te maken kan krijgen als in een relatief kort tijdsbestek een grote hoeveelheid neerslag valt, zowel door overstroming vanuit de boezemwateren als door een tekort aan afvoercapaciteit van de regenwaterafvoer. Door de gevolgen van klimaatverandering wordt dit scenario steeds waarschijnlijker. Proactief omgaan met deze opgave kan grote positieve gevolgen hebben voor het moment dat een dergelijke piekbui plaatsvindt.

Om de overlast van piekbuien tegen te gaan, zal moeten worden gekeken naar manieren om meer water in het omliggende gebied vast te houden. De strategie zal moeten wijzigen van het zo snel mogelijk weg laten stromen van water naar een meer gelijkmatige stroom van water. Dit kan ook problematiek als hittestress en de gevolgen van extreme droogte verzachten.

Er bestaat een kans om de ecologische waarde van watergangen significant te verhogen door meer ruimte te geven aan de natuur, zo ontstaat de mogelijkheid om ook een deel van de eerdergenoemde wateroverlast opgave aan te pakken.

In de veengebieden rond Heerenveen is ook sprake van significante bodemdaling door veenoxidatie. Dit vormt een grote, structurele, uitdaging voor onder meer de landbouw in deze gebieden. Naast de veroorzaakte bodemdaling veroorzaakt veenoxidatie ook een significante hoeveelheid CO₂ uitstoot. Het verhogen van het waterpeil in deze gebieden is een instrument waarmee dit kan worden bestreden.

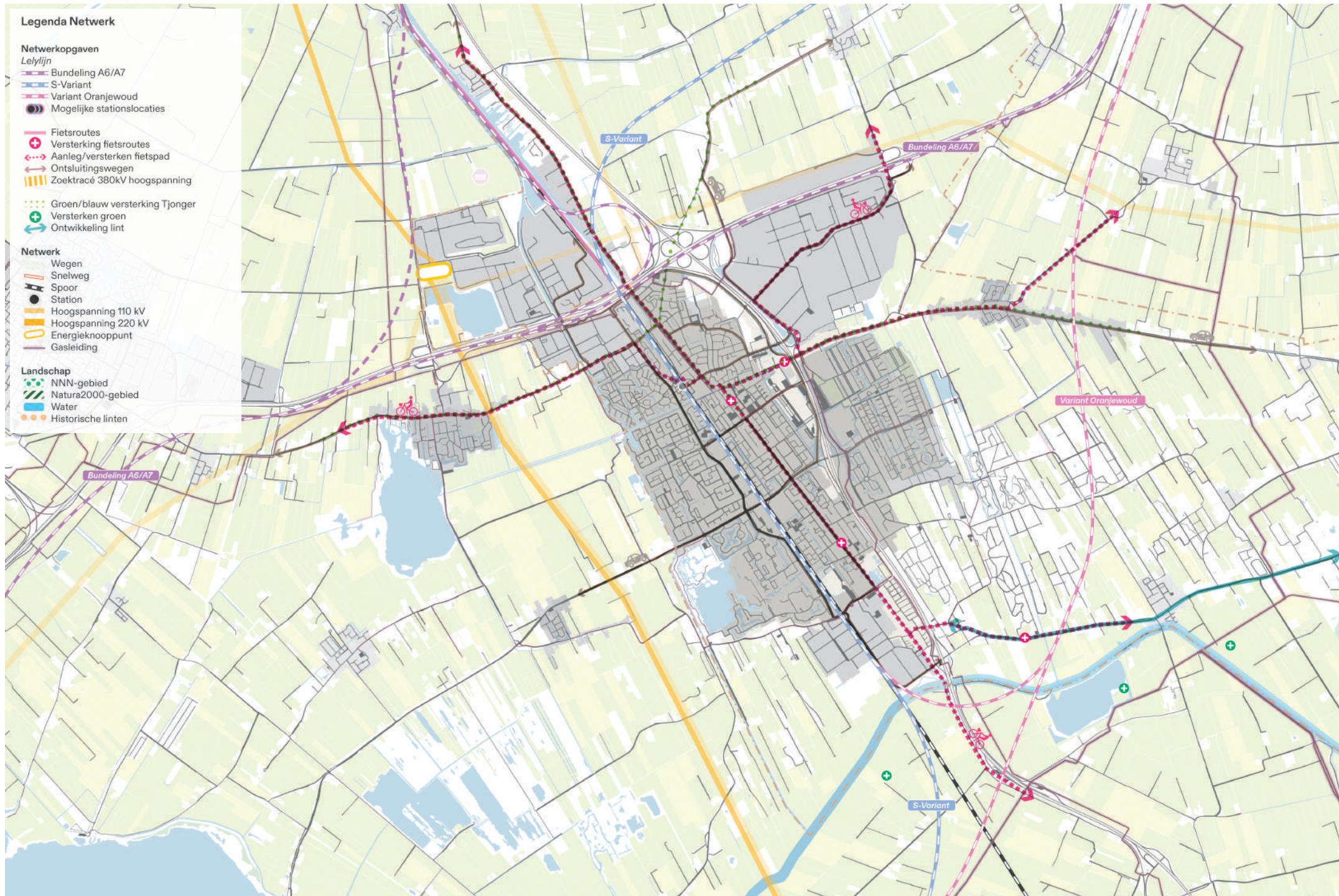
Ondergrond – Landschap en bodem

Naast de uitdagingen op het gebied van waterbeheer die te maken hebben met de ondergrondlaag in en rondom Heerenveen zijn er een aantal uitdagingen die te maken hebben met landschap en bodemkwaliteit. In en om Heerenveen word er veel landschappelijke kwaliteit ervaren. De herkenbaarheid en vitaliteit van deze landschappelijke kwaliteit moet zoveel mogelijk behouden blijven en waar mogelijk worden versterkt. Dit is een uitdaging vanwege het beroep dat wordt gedaan op deze ruimte in de landbouw- en energietransities. Daarnaast geldt voor de verstedelijkingsopgave ook een uitdaging voor het behouden van deze landschappelijke kwaliteit.

Druk op de landschappelijke kwaliteit kan ook worden gevonden in de staat van het natuurlijke bodem- en grondwatersysteem, met name in het veenweidegebied zoals benoemd in de wateropgaven. Deze druk heeft echter een direct effect op het landschap en past dus ook in dit deel van de opgaven.

Daarnaast ligt er ook een opgave om de bodemvruchtbaarheid en biodiversiteit in het gebied te vergroten. Hier zitten een aantal voordelen aan. Grotere bodemvruchtbaarheid en een hogere biodiversiteit kan significant bijdragen aan de klimaatbestendigheid, zeker in de context van waterbeheersing. Een biodiverse omgeving die bijdraagt aan dit soort kwesties door als spons te fungeren. Ook uitdagingen als hittestress kunnen hiermee worden aangepakt.

Naast druk uit de hoek van de energietransitie, landbouwtransitie en verstedelijking bestaat er ook een grote vraag naar ruimte voor recreatie. Oranjewoud is bijvoorbeeld een aantrekkelijke recreatieve bestemming om verschillende redenen. Er zit veel historische waarde in het gebied met verschillende landgoederen, verder is er ook geïnvesteerd in recreatieve infrastructuur voor onder andere fietsers en wandelaars. Het aantrekkelijk maken van een dergelijk recreatiegebied oefent echter wel druk uit op de onderliggende natuurstructuur die het gebied aantrekkelijk maakt.



Netwerk

Er liggen duidelijke ambities om in en rond Heerenveen de bereikbaarheid voor fietsers te verbeteren. Zoals op de bijgevoegde kaart te zien is, gebeurt dit op een aantal assen. Deze fietsroutes moeten fietsen makkelijker, veiliger en comfortabeler maken voor mensen uit Heerenveen, maar het ook mogelijk maken voor inwoners van omliggende kernen om van en naar Heerenveen te fietsen. Dit kan de druk op de andere transportnetwerken verminderen. Hierbij wordt concreet gedacht aan doorfietsroutes in de richtingen Leeuwarden, Drachten en Zwolle.

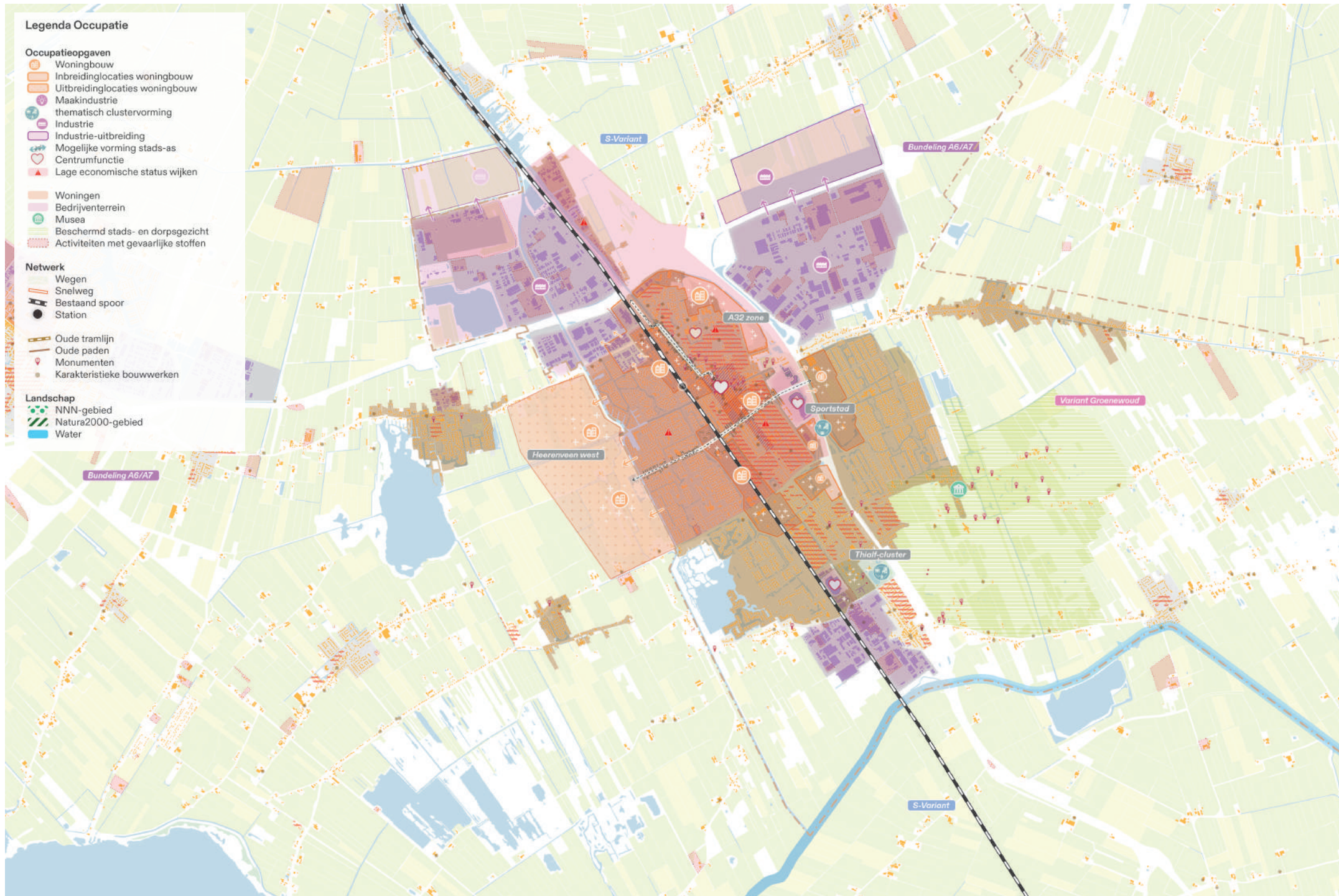
Bij deze netwerk laag hoort ook de versterking van het OV-netwerk. Dekking en frequentie zijn hierbij de grootste uitdagingen, die OV zowel duurder in exploitatie als aantrekkelijker als vervoersmiddel maken. Een juiste balans zal moeten worden gevonden tussen het aanbieden van een betaalbaar en aantrekkelijk ov-product. Deze opgave wordt gekoppeld aan het beter aan elkaar verknopen van verschillende OV diensten en het meer toegankelijk maken van OV (voorzieningen). Het toevoegen van voorzieningen nabij OV haltes vormt een kans om het OV netwerk aantrekkelijker te maken en te versterken in de toekomst

Een nieuwe stationslocatie of uitbreiding van de huidige stationslocatie biedt naast grote uitdagingen omtrent inpassing en ontwerp ook kansen voor integratie met woningbouw, voorzieningen en nieuwe infrastructuur. Het is belangrijk dat investeringen in de netwerklaag die in de jaren na een besluit over de Lelylijn worden gedaan met de komst van deze verbindingen in het achterhoofd worden gedaan.

Ook voor het wegennet kan de Lelylijn grote gevolgen hebben. De hoop bestaat dat door het aanbieden van een aantrekkelijk OV-product er een zeker deel van de reizigers die op dit moment voor de auto kiezen, kan worden overgehaald met de trein te gaan reizen. Hierbij hoort dan ook de realisering van een goede overstapmogelijkheid tussen auto en trein. Er kan worden gedacht aan de aanleg van efficiënte P+R terrein met een optimale aansluiting op het OV- aanbod. Tegelijkertijd zullen de autoverplaatsingen ook toenemen met mogelijk nieuwe infrastructuur als gevolg, denk hierbij aan een mogelijke westelijke ringweg, uitbreiding klaverblad, wellicht verbreding en/of verplaatsing in noordelijke richting van de A7 en extra invalswegen naar het centrum/ toekomstige stationsgebied. Het huidige wegennet zal zeker niet voldoende zijn om alle extra verkeersbewegingen op te vangen, ook al zal (hopelijk) daar een deel door het OV worden opgevangen.

Daarbij vormt de (multimodale) bereikbaarheid van de noordelijke bedrijventerreinen (langs de A7) ook nog een specifiek aandachtspunt.

Ook de verdere ontwikkeling van een gescheiden rioolsysteem vormt een uitdaging voor de toekomst. Er is nu in Heerenveen al veel regenwater afgekoppeld in o.m. (verbeterd) gescheiden riolsystemen. Verder afkoppelen is aan te bevelen en gewenst mede in relatie tot de groei van Heerenveen en de capaciteit en zuiveringsrendement van de RWZI in Heerenveen.



Occupatie: wonen en werken

De opgaven rond de occupatielaag van Heerenveen zijn in een aantal thema's onder te verdelen. Deze opgaven hebben namelijk hoofdzakelijk te maken met wonen, werkgelegenheid, voorzieningen, leefbaarheid en de tegenstrijdigheden die deze thema's vaak omvatten. Ruimte kan namelijk vaak maar voor één enkel doel worden ingezet. Dit betekent dat men moet zoeken naar een balans tussen de belangen van de verschillende thema's bij de occupatielaag.

Uitgaande van de autonome groei van de bevolking, zonder de komst van de Lelylijn, is uitgegaan van een minimale groei in het aantal woningen van ca. 3.000 stuks. Uit het NOVEX ontwikkelperspectief is rekening gehouden met de mogelijkheid van de realisatie van 15.000 – 20.000 nieuwe woningen wanneer de Lelylijn wordt gerealiseerd. Dit heeft onder andere te maken met de sterk verbeterde bereikbaarheid van werkgelegenheid die door de komst van de Lelylijn kan worden gerealiseerd.

Gezien de grote uitdagingen rond betaalbaarheid van woningen die op dit moment in Nederland speelt is het belangrijk dat in beide scenario's kritisch wordt gekeken naar het soort woningen dat wordt gebouwd en of dit aansluit bij vraag in de markt. Economische, demografische en maatschappelijke trends moeten hier nadrukkelijk bij in het oog worden gehouden.

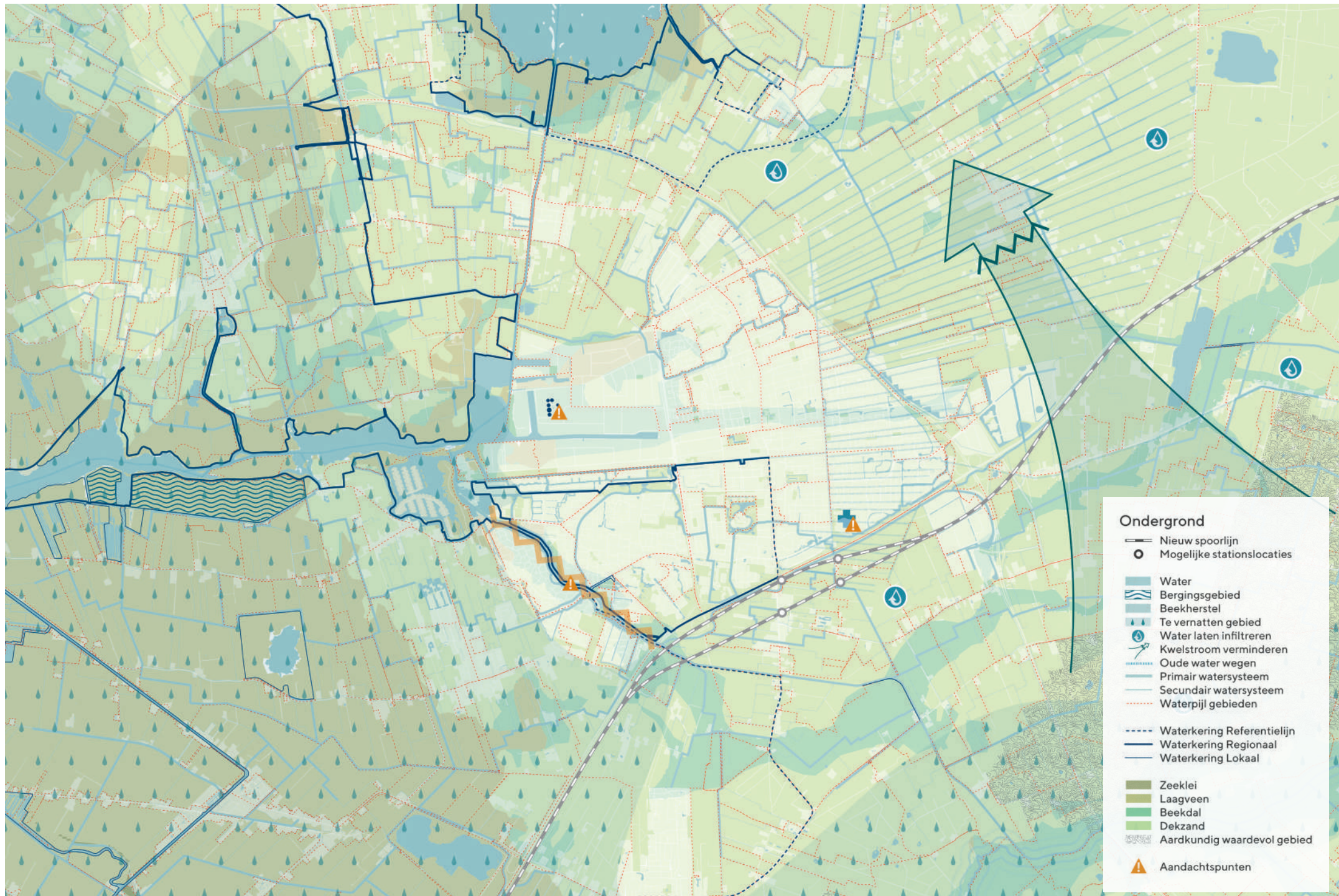
Betaalbaarheid van de woningen is erg belangrijk uit economisch oogpunt, het aanbod aan woningen moet passen bij de economische activiteit en het bijbehorende verdienpotentieel van mogelijke bewoners.

Demografische opgaven komen vooral tot uiting in vergrijzing. Een passend woningaanbod voor senioren zal moeten worden gerealiseerd om onder andere doorstroom op de woningmarkt te realiseren. Daarbij is het ook van belang dat er inclusief wordt gedacht over de samenstelling van nieuw te realiseren woningvoorraad. Heterogeniteit van woonvorm en bewoners moet hierbij in acht genomen en gestimuleerd worden omdat dit leidt tot een versterking van de maatschappelijke cohesie. Daarnaast is een belangrijke opgave om jongeren te behouden en waar mogelijk zelfs aan te trekken om de demografische opbouw te verbeteren.

In de occupatielaag moet, in dit geval voor de realisering van woningen, ook rekening worden gehouden met de bereikbaarheid. Verdichting van het woningaanbod is in Heerenveen het meest voor de hand liggend in het centrum en in de noordelijke wijken, waar deze woningen optimaal kunnen profiteren van de nieuw aan te leggen ov-verbindingen. Grondgebonden woningen passen echter beter in de zuidelijke wijken van Heerenveen waar minder aanleiding bestaat om een hoge dichtheid te realiseren.

In het Lelylijn NOVEX ontwikkelperspectief wordt uitgegaan van een realisatie van 5.000-15.000 extra banen als gevolg van de komst van de Lelylijn. Hiermee versterkt Heerenveen haar positie als banenmotor en regionaal voorzieningen centrum. Aansluitend op de ambities van de regio ontstaan er op deze wijze kansen voor bijvoorbeeld bedrijven die zich toespitsen op de circulaire economie. Daarnaast zou er meer kans ontstaan in de sport- en zorg economie, dienstensector, logistieke sector, duurzame energie en toerisme en culturele sector. Regionale samenwerking in de stedendriehoek Leeuwarden-Heerenveen-Drachten (inclusief Sneek en Joure) is hiervoor een randvoorwaarde. Zo wordt het mogelijk voor deze kernen om elkaars succesvolle activiteiten optimaal te ondersteunen en zo verder te ontwikkelen.

Als laatste groep uitdagingen in de occupatielaag zijn er een aantal kwesties die te maken hebben met de voorzieningen en de leefbaarheid van Heerenveen. Zo ligt er in het centrum van Heerenveen de uitdaging om te komen tot een compact winkelgebied met de juiste mix van detailhandel, horeca en cultuur. Het beheersen van leegstand is een moeilijke taak die in veel centra in Nederland wordt gevoeld. Er is ook een duidelijke ambitie om de sportstad die Heerenveen heeft te ontwikkelen tot een campus met nationale allure. In dit project kunnen verschillende onderwijs-, sport- en zorgfuncties elkaar vinden en versterken.



3.4 Drachten

Net als Heerenveen heeft ook Drachten te maken met een aantal complexe opgaven, die te maken hebben met de ruimtelijke verdeling en structuur. Ook deze opgaven kunnen worden uiteengezet aan de hand van de lagenstructuur. Net als bij Heerenveen bouwen deze lagen op elkaar en kunnen ze houvast geven voor het aanpakken van de opgaven en uitdagingen.

Ondergrond

De eerste opgave die zichtbaar is uit de analyse van de ondergrond-laag van het gebied rond Drachten hangt samen met de waterhuishouding. Drachten ligt op de uitloper van het Drents Plateau (zie Landschapsbiografie Smallingerland, 2019) en deze ligging is bepalend voor de waterhuishouding, de landschapstypering en de opgaven in het bodem- en watersysteem in en rond Drachten. De Oude Drait (waterloop) die tussen de wijken Himsterhout/De Trisken en De Drait (wijk) loopt is een flessenhals in het watersysteem. Bij grote regenval zou water zich op dit punt kunnen ophopen met serieuze gevolgen.

De regionale waterkeringen die op dit moment de loop van de Oude Drait bepalen hebben onvoldoende ruimte om in het geval van hevige regenval een significante vergroting van deze waterloop op te kunnen vangen. Gekoppeld met de aard van de bebouwing om de rivier heen kan dit betekenen dat er serieuze overlast ontstaat als

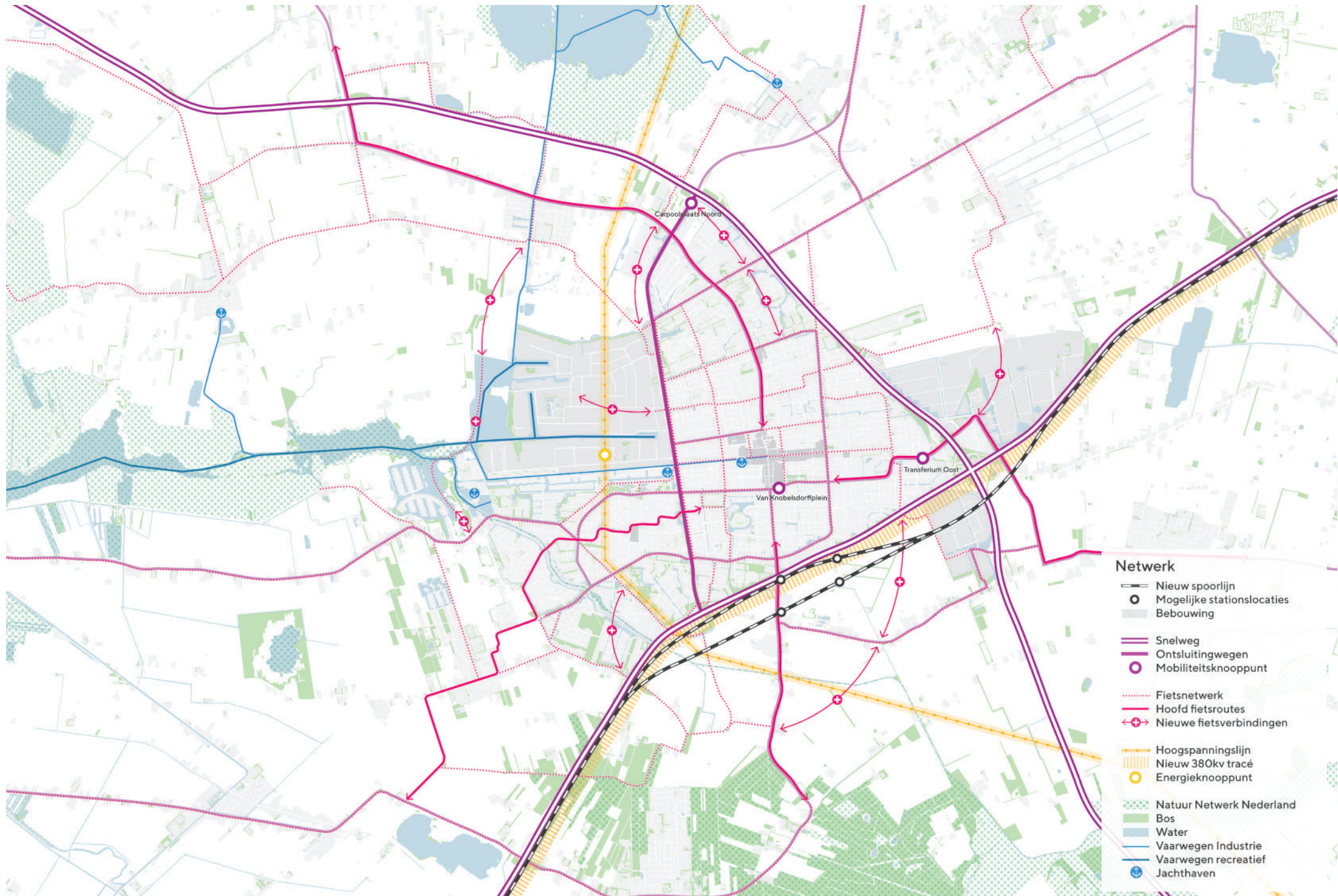
de stroom een knelpunt wordt in de afwatering. Verharde ondergrond, zoals straten, stoepen en andere bebouwing, hebben minder capaciteit om water op te vangen en vast te houden dan natuurlijke begroeiing.

Er moet dus worden gedacht aan manieren om het watersysteem hier, ook in de toekomst, houdbaar te maken.

Naast de uitdaging in drainage bestaat er ook een transitie uitdaging in filtrering. Naarmate, mede door klimaatverandering zowel problematiek die samenhangt met te veel water in korte tijd als te weinig water toeneemt, moet er een transitie worden gemaakt van een watersysteem dat als drainage dient naar een watersysteem dat ook water vast kan houden. Extra aandacht vergt de keileemlaag in de bodem rondom Drachten. Deze diepteligging van deze laag varieert lokaal aanzienlijk. Infiltreren van water is lastig en hangt af van de diepte van het keileem. Al het water ter plaatse niet goed kan infiltreren is er meer ruimte nodig voor de waterbergende functie.

Naast de bodemuitdagingen die te maken hebben met water zijn er ook bodemgerelateerde opgaven die met andere domeinen te maken hebben. Zo ligt Drachten bijvoorbeeld op een duidelijk kruispunt van drie landschappen: De veenpolders van de Friese meren, hoge zandgronden van de noordelijke Fries wouden en zandgronden van de zuidelijke Friese wouden. Bij deze kruising past een overgang

in landschappelijke identiteit en bijpassende ruimtelijke inrichting die gevolgen heeft voor de bovenliggende planologische lagen. Voorwaarden voor infrastructuur en bebouwingsrealisatie zijn bijvoorbeeld verschillend voor verschillende delen van Drachten. Hier zal bij verdere uitwerking nadrukkelijke aandacht voor moeten zijn.



Netwerk

Net als in veel Nederlandse steden is de rol van de fiets in Drachten groot. Mede daarom is de opgave rond het versterken van de fietsinfrastructuur één van de grote opgaven voor Drachten. Er bestaat behoefte aan het realiseren van extra doorfietsroutes die een aantal belangrijke knooppunten in Drachten met elkaar verbinden en die het bereiken van de stad uit omliggende plaatsen makkelijker maakt. Beetsterzwaag wordt genoemd als een nadrukkelijke richting die een betere aansluiting nodig heeft. Deze routes zouden vervolgens bijdragen aan een afname van de autoafhankelijk in het gebied en daarmee een meer vitale leefomgeving. Ook in de bebouwde kom zelf is een behoefte aan een meer fijnmazig fietsnetwerk dat beter op elkaar aansluit.

In de netwerklaag van Drachten wordt het duidelijk dat infrastructuur, met name weg infrastructuur een enorme barrièrewerking kan hebben. Drachten is duidelijk aan twee zijden omringd door grootschalige weginfrastructuur: De A7 aan de zuidzijde en de N31 in het noordoosten. Deze barrières hebben er duidelijk voor gezorgd dat Drachten zich in een bepaalde richting heeft ontwikkeld: richting het noordwesten en zuidwesten.

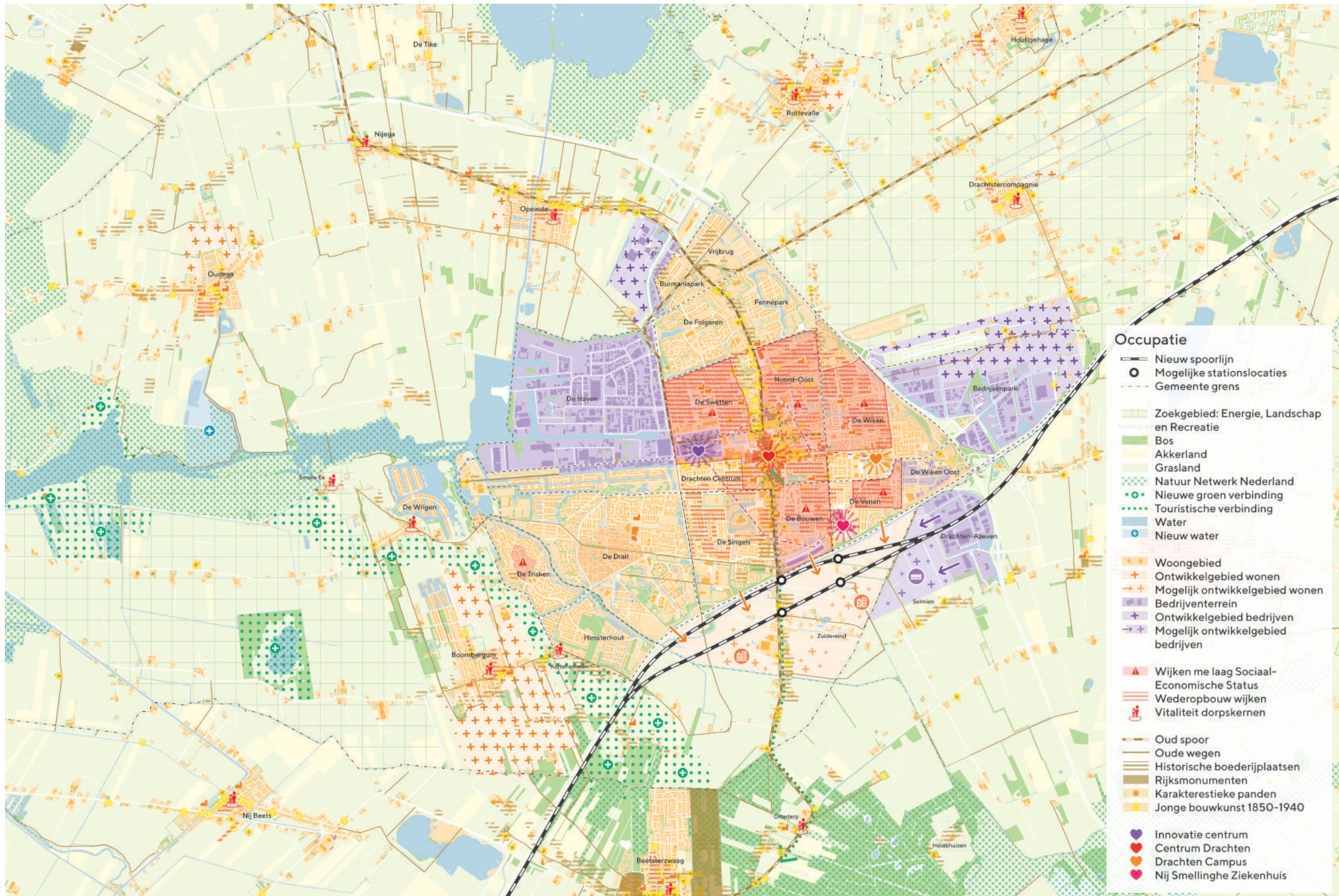
Als deze barrières kunnen worden verkleind bestaan er kansen voor ontwikkeling met een korte afstand tot de bestaande kern van Drachten.

Tunnels voor actieve modaliteiten onder de A7 zouden een mooie start kunnen vormen.

Ook in het centrum bestaat de ambitie om meer ruimte voor voetgangers en fietsers te realiseren. Parkeerbehoefte blijft bestaan en zal daarom aan de randen van het centrum moeten worden gerealiseerd.

In het OV netwerk speelt Drachten een regionaal belangrijke rol. Drachten heeft op dit moment 3 knooppunten voor het busvervoer. OV verbindingen in de richtingen Groningen, Leeuwarden, en Heerenveen maken gebruik van het omvangrijke wegennetwerk dat buiten de bebouwde kom bestaat, maar met dit soort busverbindingen is het uitdagend om ze aantrekkelijk te maken voor een grote groep reizigers. Mede hierom is de relatie tussen Drachten en de omliggende woonkernen en andere delen van het daily urban system nog sterk auto-afhankelijk.

De rioolwaterzuivering installatie waarover Drachten op dit moment beschikt, zal mogelijk moeten worden uitgebreid als de voorziene hoeveelheid woningen die met de komst van de Lelylijn wordt gerealiseerd. De capaciteit van de RWZI is nog groter aandachtspunt bij verdere verstedelijking van Drachten.



Occupatie: wonen en werken

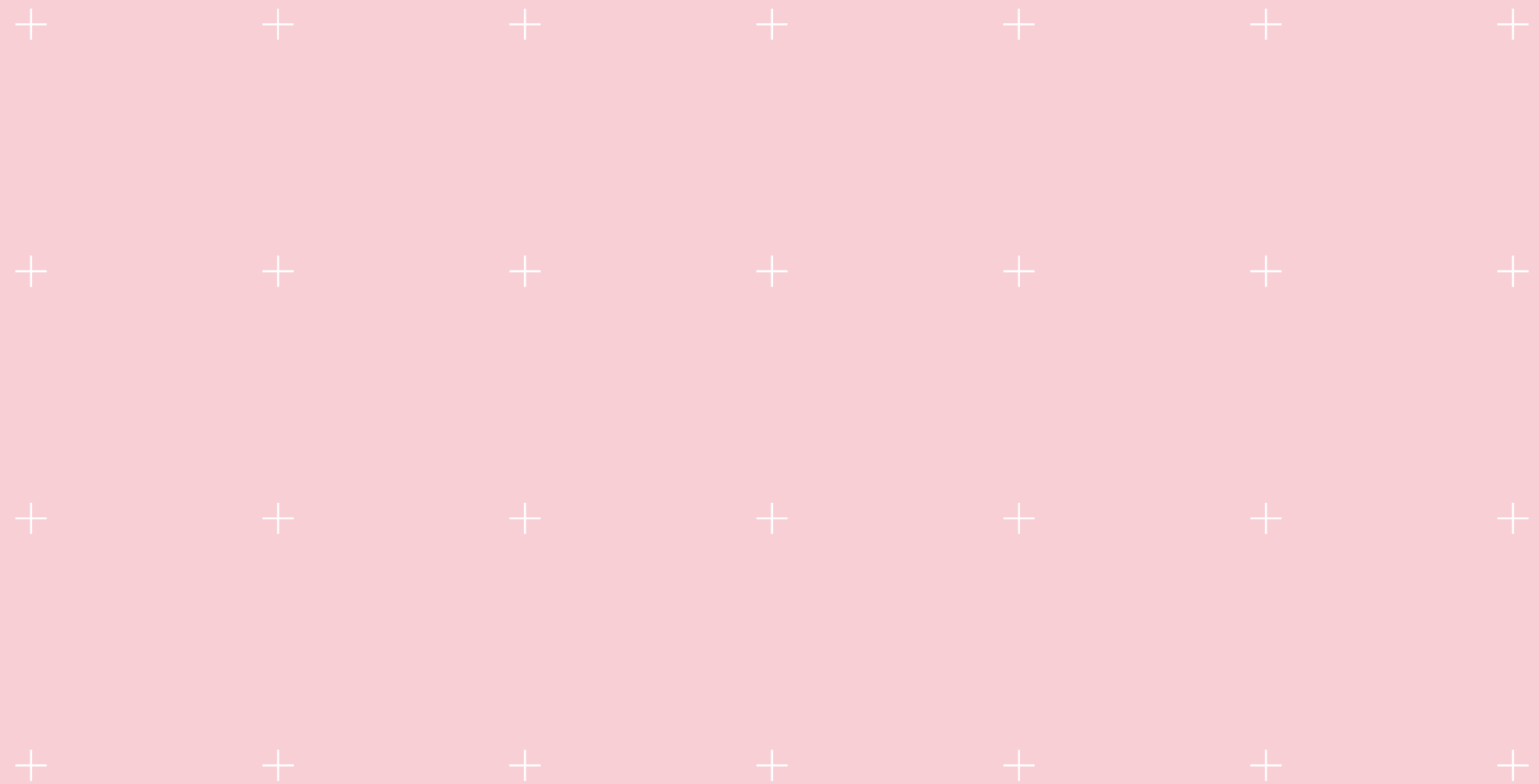
In het NOVEX ontwikkelperspectief Lelylijn wordt rekening gehouden met de realisatie van 10.000-15.000 woningen in de buurt van Drachten. Dit is een aanzienlijke toename in vergelijking met de verwachte autonome groei van 4.000 woningen in de gemeente Smallerland en 1.000 woningen in de gemeente Opsterland. Om optimaal gebruik te maken van de verbindingen die door de komst van de Lelylijn mogelijk worden gemaakt, zal er goed moeten worden gekeken naar een optimale plaatsing van de te realiseren woningvoorraad. Met de komst van een treinverbinding en een nieuwe stationslocatie ontstaan er kansen voor nieuwe invulling van het woningvraagstuk in de regio.

Grondwaarde wordt door de komst van een station vaak aanzienlijk verhoogd in de directe omgeving van het station. Woningaanbod zou moeten inspelen op deze verwachte verandering met een passende dichtheid in dit gebied. Ruimtelijke differentiatie is daarom een belangrijk begrip in de woningopgave. Er bestaat vaak welwillendheid, zeker onder jongere generaties, om woon- en tuinruimte in te ruilen voor betere bereikbaarheid. Verder kan er ook in deze dichtheid worden voldaan aan een passend aanbod voor de steeds ouder wordende bevolking van Drachten. Woningen die makkelijk, en op duurzame wijze, bereikbaar zijn voor zorgpersoneel en familie staan hoog op de prioriteitenlijst.

De nieuwe stationslocatie is een uitgelezen kans om hier optimaal op in te spelen. Op een relatief kleine hoeveelheid grond kan aan een aanzienlijk deel van de woningvraag worden voldaan.

Naast de nieuw te realiseren woningen is er ook een aanzienlijke opknappogave in Drachten. Een groot deel van de woningvoorraad is oud en moet, zeker met het oog op de energietransitie, onder handen worden genomen. Grootschalige isolatie, het ombouwen van installaties als verwarming en keukenapparatuur vormen de kern van deze opgave.

Samen met de opgaven in het kerngebied van Drachten zelf bestaan er uitdagingen in de omliggende woonkernen. Deze opgaven zijn vaak divers van aard, maar de bereikbaarheid van voorzieningen speelt hier vaak een grote rol. Autoafhankelijkheid is een veroorzaker van deze problemen, maar biedt in de bereikbaarheid vaak ook uitkomsten, dit is een zichzelf versterkende cirkel.



4. ■ Toekomstbeelden

4.1 Ontwikkeling toekomstbeelden

Een aantal varianten is verkend, waarbij is toegewerkt naar een beperkt aantal toekomstbeelden. Deze geven verschillende opties weer voor de toekomst van Heerenveen en van Drachten met een Lelylijn. Het toekomstbeeld schets een situatie met een Lelylijn station, zeg rond 2055/2060. Het toekomstbeeld biedt houvast waar de gemeente op in kan gaan zetten als het gaat om toekomstige stedelijke oriëntatie en ontwikkeling.

Per toekomstbeeld is een schets op hoger schaalniveau weergegeven met ontwikkellocaties en stedelijke hoofdstructuren, en is ingezoomd op het stationsgebied. Bij deze inzoom is wat beter zichtbaar wat de ruimtelijke implicaties en kansen zijn en hoe het stationsgebied is georganiseerd in het toekomstbeeld.

Hierbij worden doorsneden, lengteprofielen en bouwstenen opgenomen, net als een tijdlijn. Hierbij komen kansen en opgaven in beeld waarop geanticipeerd kan worden. Ook is een tijdlijn opgenomen waarin de ontwikkeling vanaf heden in eerste aanzet is geschetst.

Hiertegenover staat het beeld van de ruimtelijke ontwikkeling in de autonome situatie. Verder naar de toekomst kijkend kan dit ook verschillende kanten op gaan, hierin zijn eerste aannames gedaan met behulp van onder andere de gemeentelijke input.

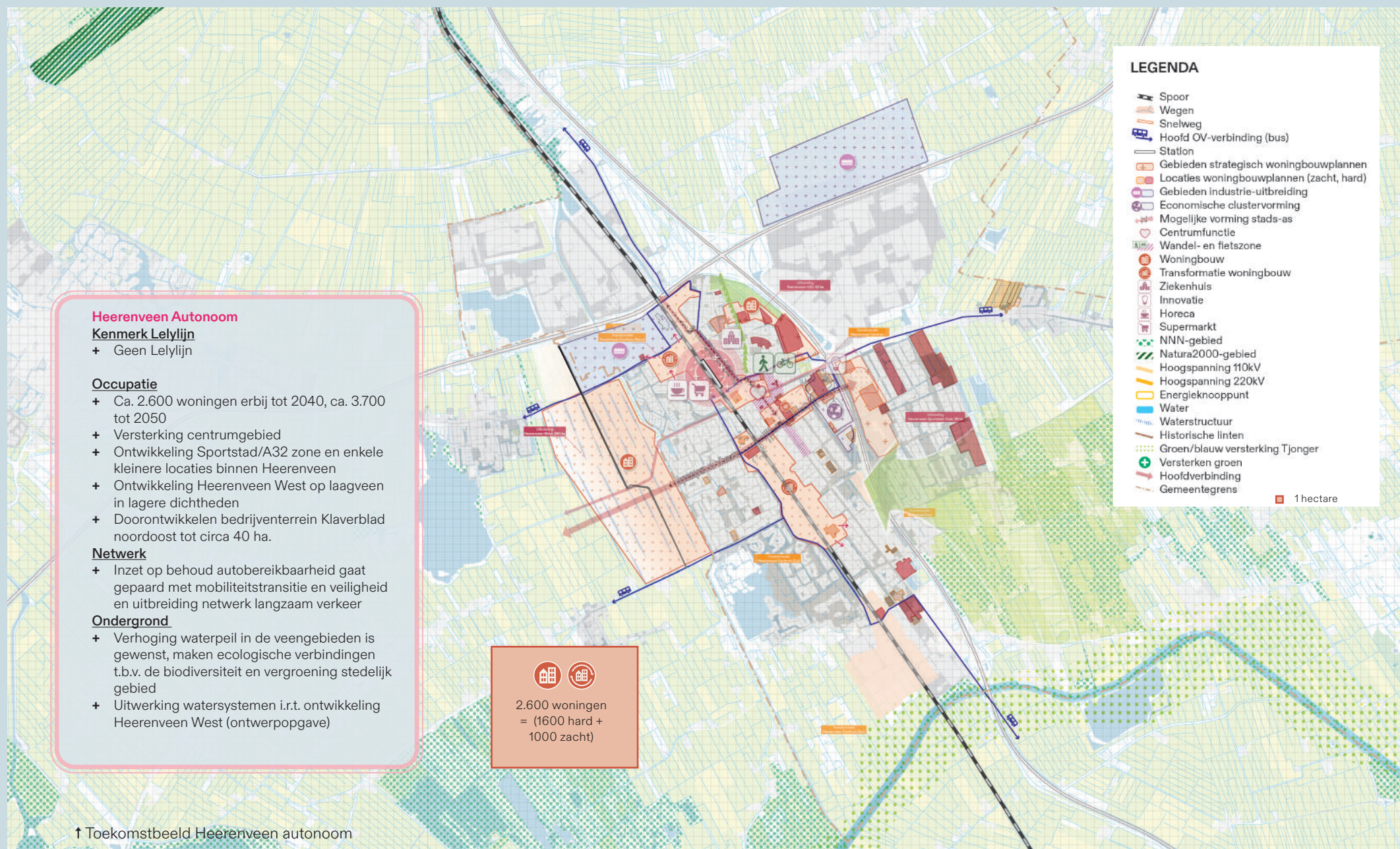
Voor het opstellen van de toekomstbeelden hebben we gebruik gemaakt van de ontwikkelprincipes, welke zijn opgesteld door het Bureau Spoorbouwmeester als hulp bij het goed ontwerpen van station en omliggende stationsomgeving.

Hieronder hebben we de 5 principes kort schematisch toegelicht.

De toekomstbeelden zijn vervolgens opgebouwd met behulp van een aantal verschillende bouwstenen. Hierin zijn de ontwikkelprincipes en opgaven vertaald in een aantal mogelijke oplossingsrichtingen.

De bouwstenen zijn uitgewerkt en waar mogelijk ook voorzien van referentiebeelden (zie bijlage). Per toekomstbeeld hebben we een tijdlijn opgesteld (met bouwstenen).





4.2 Toekomstbeelden Heerenveen

Voor de Integrale gebiedsverdieping (IGV Heerenveen) zijn in eerste instantie 6 mogelijke perspectieven verkend met een Lelylijn in combinatie met een autonoom perspectief zonder de Lelylijn. Dit is teruggebracht naar 3 onderscheidende toekomstbeelden, die in de paragrafen hierna worden toegelicht.

- + **Autonoom**
- + **1. Noordelijke werkstad** Waarbij Heerenveen zich vooral aan de noordzijde ontwikkelt, gericht op het kruisstation waar de bestaande spoorlijn en de Lelylijn kruisen. De Lelylijn is dan gebundeld met de A7.
- + **2. Stadsas Heerenveen** De Lelylijn benut het bestaande tracé in Heerenveen, dat zal worden uitgebreid. Het station verschuift naar het zuiden.
- + **3. Regiopoort West Fryslân**, met de gebundelde ligging komt een station wat verder van de kern te liggen tussen Joure en Heerenveen.

Autonoom

In de autonome situatie zal Heerenveen zich door ontwikkelen binnen de kaders van de ruim opgezette hoofdplaats Heerenveen. De doorontwikkeling van de gemeente omvat een toename van enkele duizenden woningen, waarbij het overgrote deel op de kern Heerenveen gericht is.

Ondergrond (water en bodem)

Het laagveen rondom Heerenveen kent specifieke opgaven en is steeds lastiger in stand te houden. Er wordt gewerkt aan het vertragen van bodemdaling door middel van vernatting van het veen, het is wenselijk het waterpeil hier te verhogen. Boeren worden hierbij betrokken om toekomstperspectief te behouden.

Aan de zuidkant van Heerenveen is wordt de Tsjonger als belangrijke ecologische, landschappelijke en recreatieve verbinding verder versterkt. Daarbij wordt ingezet op een natuurlijkere loop van de Tsjonger (hier vanuit de functie van boezemkanaal) met boezemuitbreiding en natuurvriendelijke oevers, die een gradiënt vormen tussen het water en de hogere en drogere oeverwallen.

Vanwege de klimaatverandering en de hieraan verbonden adaptatiemaatregelen zal ook in stedelijk gebied meer ruimte voor water en groen beschikbaar moeten komen.

In het bosrijke Oranjewoud ligt de opgave meer in het vasthouden van het water. In dit gebied met de status van beschermd dorpsgezicht zal naar de toekomst vooral worden ingezet op het behoud van de huidige recreatieve en cultuurhistorische waarden.

Overall is er vanuit provincie en gemeente aandacht voor het herstellen en verbeteren van ecologische verbindingen, bijvoorbeeld tussen de natuurgebieden om de biodiversiteit te verbeteren. Mogelijk kan ook de bossen en bomenstrategie van Fryslân voor Heerenveen een extra impuls aan de vergroening geven.

Netwerk (infrastructuur voor mobiliteit en energie)

Het fietsnetwerk wordt verbeterd op punten, met aandacht voor veilige en comfortabel routes voor verschillende fietsgebruikers (bv e-bike). Ook voor voetgangers komt meer aandacht, met groen routes en een prettige openbare ruimte. Dit zal vooral in het centrumgebied tot uiting komen.

Maar ook in de wijken zal een meer duurzame inrichting, met minder straatparkeren, meer ruimte bieden voor groen en ontmoeting. Ter wille van de ruimte en veiligheid voor langzaam verkeer en verkeersdeelnemers, wordt waar mogelijk 30 km/u als norm binnen de bebouwde kom ingevoerd.

Er is nadrukkelijk een wens om ook het OV te verbeteren en mobiliteitshubs te ontwikkelen waar verschillende vervoersvormen samenkomen, zoals OV, fiets en deelmobiliteit, ook in de kleine kernen. Daarbij ligt het gebied gunstig ten opzicht van de recreatiegebieden van de Friese meren en de bossen in Zuidoost Fryslân, het is wenselijk om (station) Heerenveen als toegangspoort van dit gebied meer te benadrukken.

Na de verlegging en opwaardering van de A32 ligt Heerenveen echt op de kruising van de twee snelwegen. Naar de toekomst zijn er wensen de halve aansluiting van Heerenveen Noord te verbeteren. Ook zal meer ingezet worden op een organisatie met een stedelijke ringstructuur, gebruik makend van de huidige wegen en de nieuwe weg die Heerenveen-West zou ontsluiten vanaf de A7.

De inpassingopgave van 380kV-lijn is zeer afhankelijk van het te kiezen tracé. De inpassingsmogelijkheden van een 380 kV lijn vragen aandacht, vooral wanneer deze gebundeld met het A7 tracé wordt aangelegd. Dit tracé is nu niet de inzet van het regioadvies van de 380kV lijn door Fryslân. Maar ook nu al is de zone van de A7 gekarakteriseerd door verschillende vormen van infra, naast de wegen, parallelwegen, ondergrondse buisleidingen ook bestaande hoog/middenspanningslijnen.

Occupatie (landgebruik zoals wonen en werken)

Twee grotere ontwikkellocaties zijn voorzien aan de oost- en westkant van Heerenveen:

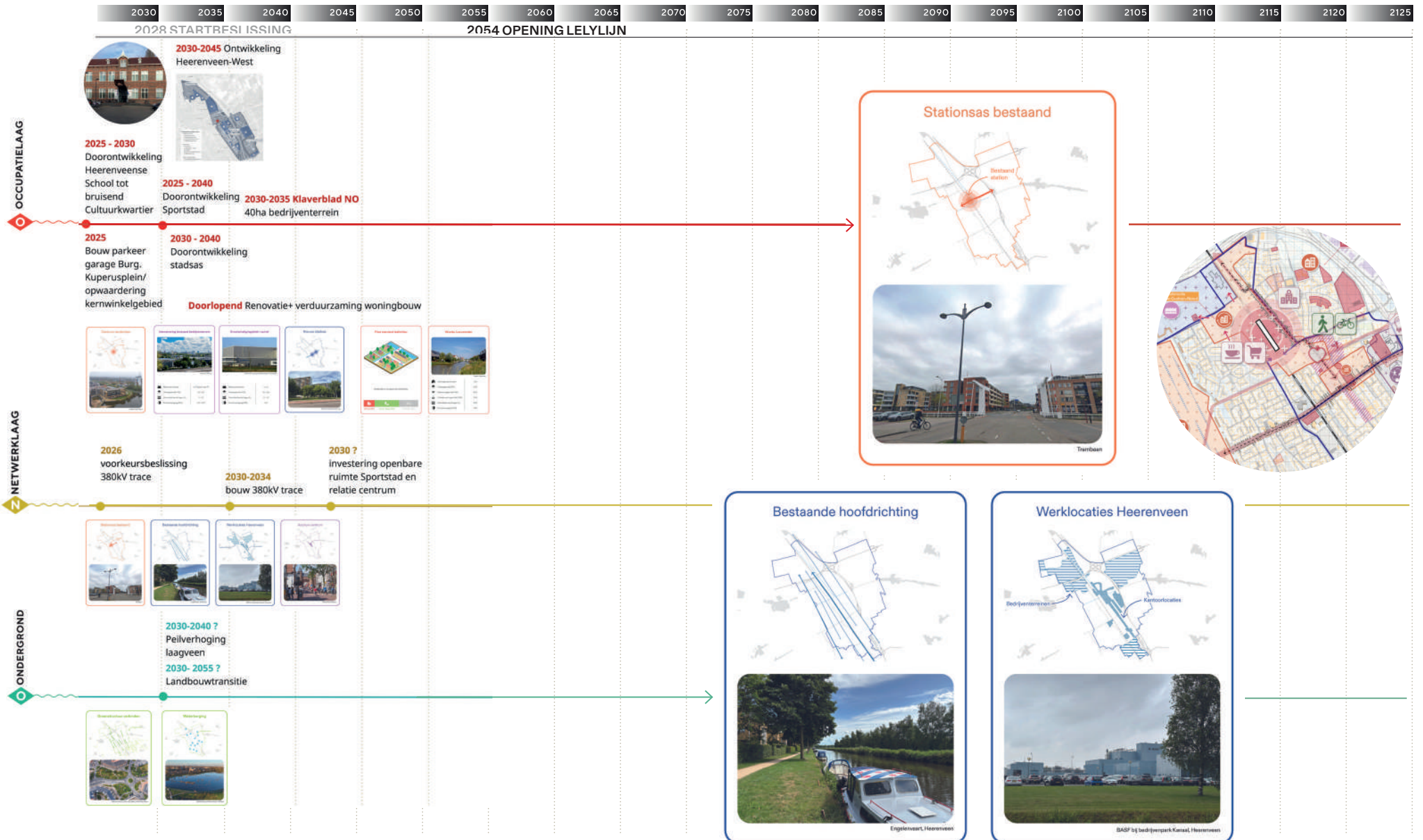
- + Ontwikkeling van Heerenveen West staat al meer dan 20 jaar op de agenda, en vormt uitgangspunt voor de gemeente. Aandachtspunt (ontwerpopgave) hierbij is de relatief lage ligging van de veengronden waarop dit geprojecteerd wordt. Gedacht wordt aan lage dichtheden en bouwen op een manier die past bij de ondergrond. Wel is de gedachte om een flink oppervlak op deze wijze te bebouwen, waardoor toch minimaal 2.000 woningen worden voorzien. Afhankelijk van schaa sprong en andere ontwikkelingen zou deze locatie ruimte kunnen bieden aan meer woningen.
- + Aan de oostkant wordt gewerkt aan de doorontwikkeling van de A32 zone. Op deze strook liep voorheen de weg, die in de jaren nul van deze eeuw naar het oosten is verlegd. Hier wordt in aansluiting op de activiteiten rondom het Abe Lenstra stadion een woon-werkmilieu ontwikkeld.
- + Ontwikkeling van circa 40 ha bedrijventerrein ten noorden van de A7.

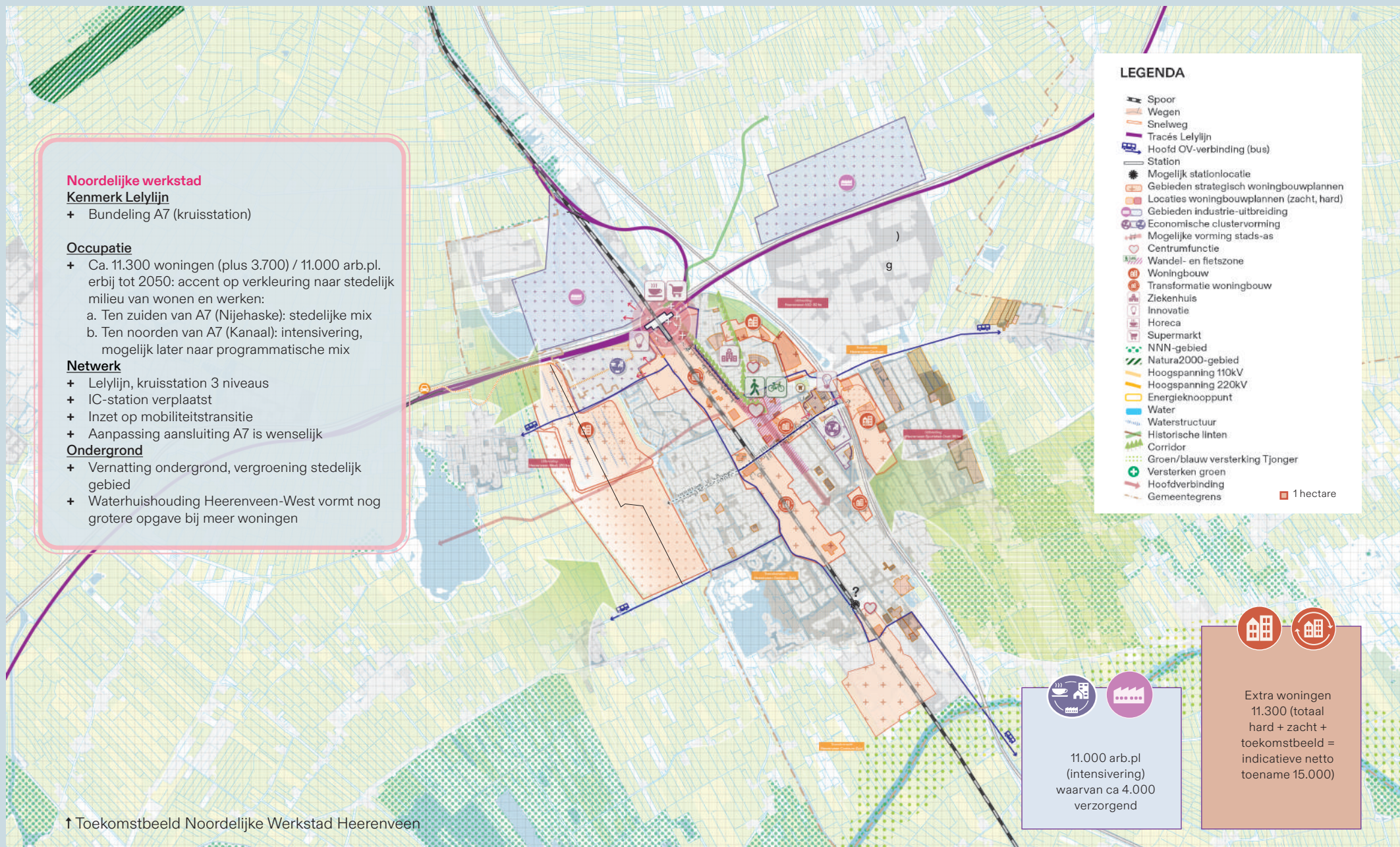
Hiermee zien we in de plannen tot 2040 een toename van ca. 2.600 woningen, waarna tot 2050 binnen de bestaande structuur nog eens 1100 woningen worden gerealiseerd. Deze aantallen zijn indicatief en vormen de onderlegger voor de toekomstperspectieven (dus 3.700 woningen als basis tot 2050).

Daarnaast is een aantal structuurversterkende ontwikkelingen reëel:

- + In Heerenveen wordt ingezet op de versterking en openbare ruimte van het centrum.
- + Aan de Koornbeursweg ontstaan de contouren van een stadsas, waaraan in hoger dichtheden gebouwd wordt.
- + De omgeving van het bestaande station van Heerenveen biedt ruimte voor verder verdichting. Het is aannemelijk dat hier in de loop der tijd een verdere stedelijke verdichting plaats vindt, concrete plannen zijn nu nog niet bekend. Wel wordt her en der kleinschalig wat programma toegevoegd, vooral op het gebied van wonen. Ook de verduurzaming van het vastgoed gaat door, voortbouwend op de reeds ingeslagen weg.
- + Aan de Noordkant van Heerenveen wordt de ontwikkeling van het bedrijventerrein Klaverblad Noordoost voortgezet. Dit bedrijventerrein kent hoge ambities op het gebied van duurzaamheid en circulariteit.
- + Speerpunten in de economische ontwikkeling van Heerenveen zijn het versterken van de circulaire economie (met name op het gebied van kunststoffen en de bouw), het verduurzamen van de grote logistieke sector, en de kansen die er liggen op het gebied van sport, gezondheid en voeding.

Bouwstenen Heerenveen Autonoom op de tijdlijn vanaf nu





Noordelijke Werkstad

Door de ligging van de Lelylijn in de gebundelde variant en de ambitie om een station te hebben voor de reizigers uit alle richtingen per spoor zal met een kruisstation de oriëntatie van de stad veranderen. Het huidige station verliest zijn status, de hoofdentree voor de treinreizigers ligt nu bij de A7.

Ondergrond (water en bodem)

De opgaven van water en bodem zijn in beginsel dezelfde als bij de autonome situatie. Wel vraagt de constructie van de Lelylijn aandacht in de drassige ondergrond, waarbij een betonconstructie mogelijk meer belemmerend is voor de (grond)water stromen dan een aarden baan. Belangrijker is echter de aantrekkingskracht die het station heeft op stedelijke ontwikkeling. Met bouwen van meer woningen in Heerenveen-West (noordzijde) vormt de waterhuishouding een nog grotere opgave.

Netwerk (infrastructuur voor mobiliteit en energie)

De Lelylijn ligt pal aan de A7, waarbij de insteek nadrukkelijk is om de spoorlijn ten zuiden van de bundel te leggen, om zo toch nog de verbinding met de bestaande woonkern en het centrum van Heerenveen te kunnen maken.

Hier ligt echter een belangrijke inpassingsopgave, waarbij naast de snelweg de Lelylijn naar Drachten moet worden ingepast, maar ook de aftakking van de Lelylijn naar Leeuwarden.

Deze zal na het station naar het noorden afbuigen, over de weg, waardoor dit spoor nog hoger komt te liggen en een extra niveau toevoegt in het station (er zijn dus 3 perronniveaus).

Om daarna over te gaan in een hoge spoorboog over de weg, door het landschap.

Deze infra-dominante omgeving is lastig tot een aantrekkelijk verblijfsgebied te maken met de juist menselijke maat. Dit is nadrukkelijk wel de inzet voor het gebied in het toekomstbeeld, er moet een prettig stedelijk gebied komen, met levendigheid en een gemengd programma. Prettige openbare ruimte leidt naar de structuur langs het kanaal, om zo via het oude lint de verbinding te leggen naar het centrum, ruimtelijke en voor fietsers en voetgangers.

Het station zal via de verschillende netwerken verbonden worden met de omgeving.

Fietsnetwerken worden vanuit de verschillende windrichtingen optimaal aangesloten op het station, het busstation verhuist met het station mee naar de noordelijke ligging. Dit kan voordelen bieden voor een snelle verbinding naar het ommeland.

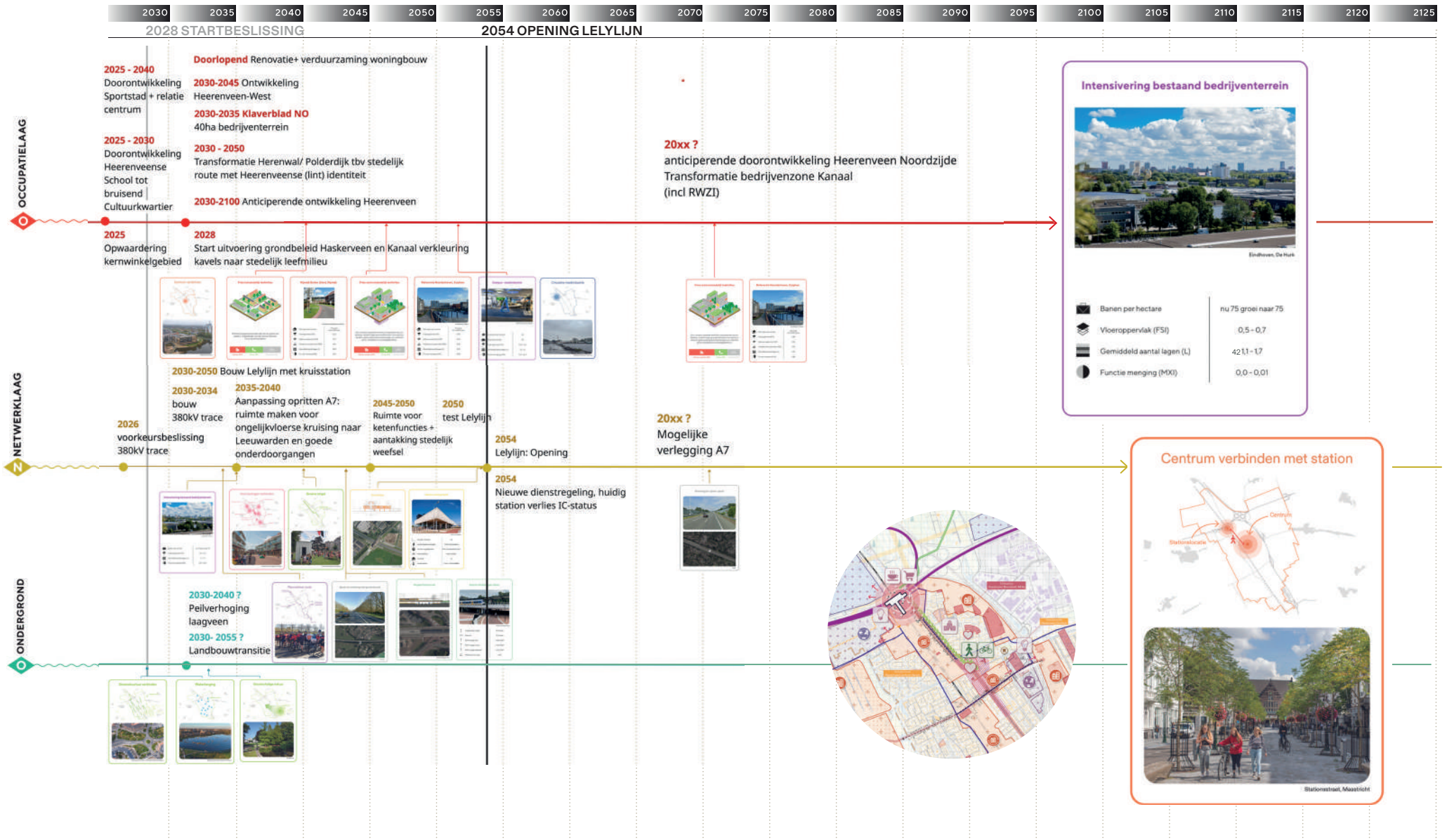
Hier moet dan wel een goede busbaan worden ingepast. Ook het autoverkeer zal via de afrit Oudehaske (de halve afrit Heerenveen West vervalt in dit toekomstperspectief) snel naar het station kunnen.

Voor het station zelf geldt dat alle treinen hier stoppen. Dit betekent dat de Intercitystop van Heerenveen vervalt op de huidige plek. Het is denkbaar dat wel een sprinterhalte blijft gehandhaafd meer naar het zuiden, inpasbaarheid in de dienstregeling zal terzijnerijd verkend moeten worden.

Overigens is een variant waarbij de A7 wordt verlegd om ruimte te maken voor een betere inpassing en stedelijke kwaliteit interessant.

- + De gasleiding ten zuiden van de A7 zal deels moeten worden verlegd.
- + Indien wordt gekozen voor de 380kV verbinding aan de zuidkant van de A7 wordt deze variant nog lastiger inpasbaar en feitelijk kan dan beter naar een andere oplossing worden gezocht. Overigens kent ook een eventuele tracékeuze voor 380kV aan de noordkant beperkingen op de voorgestelde ruimtelijke ontwikkeling van Heerenveen, maar in mindere mate dan de bundeling met de A7.

Bouwstenen op de tijdlijn voor toekomstbeeld Noordelijke werkstad



Occupatie (landgebruik zoals wonen en werken)

Heerenveen Noord, ten westen van het kanaal bestaat vooral uit werklocaties.

Ten noorden van de A7 betreft dit de zwaardere industrie, die pas op termijn zou kunnen gaan verkleuren, en nu mogelijk alleen een kleine ontwikkeling in de richting van het station zal kennen. Dergelijke transformatie is een kostbaar en langjarig proces, en hierbij zal waarschijnlijk een nieuwe locatie voor zwaardere industrieën gevonden moeten worden, deze blijven horen bij de stad en de regio.

Sneller gaat het waarschijnlijk aan de zuidkant, waar het gemengde bedrijventerrein met ook perifere detailhandelsvestigingen (pdv) gaandeweg transformeert (met gemeentelijke sturing) naar een aantrekkelijk stedelijk gebied voor wonen en werken. Het is ook nodig om hier een aantrekkelijke wijk te maken, juist om het nieuwe station bij de stad te betrekken.

De nabijheid van een toekomstig station, maar ook nu al op loop/fietsafstand van het huidige station Heerenveen biedt potentie voor een grootschalige vernieuwing voor een blauw-groene stedelijke wijk, met een centrum-stedelijk milieu en dichtheden tot ca 72 woningen/ hectare. Het merendeel zal in wat lagere dichtheden worden gerealiseerd tuinstedelijk of parkstedelijk met dichtheden van 45-27 woningen/ hectare. In elke dichtheid zal, juist in dit laaggelegen gebied aandacht zijn voor collectief groen en water.

Bovendien zal Heerenveen West wat meer richting het noorden schuiven, waar mogelijk in wat hogere dichtheden kan worden gebouwd dan nu gepland in de nabijheid van het station. Dit is slechts wenselijk indien de ondergrond dit toestaat. Dit toekomstbeeld gaat hiermee uit van zo'n 11.300 woningen extra te bouwen tot 2050, boven op de 3.700, dus in totaal ca. 15.000 woningen, met een accent op verkleuring naar stedelijk milieu van wonen en werken. Hierbij wordt ten zuiden van de A7 in een mix van wonen en werken geleefd, vooralsnog wordt uitgegaan van 100% werken ten noorden van de A7. Hierbij is ruimte voor zo'n 11.000 arbeidsplaatsen erbij tot 2050. Enerzijds voortkomend uit het accent op verkleuring naar stedelijk milieu van wonen en werken, anderzijds voortborduren op de Heerenveense (maak) economie die verder geïntensiveerd wordt.

Overigens is het goed denkbaar dat in tweede instantie ook het gebied ten noorden van de A7 (Kanaal) op de langere termijn gaat verkleuren en de zware bedrijvigheid elders een plek vindt.

Een dergelijk perspectief waarbij de A7 werd verplaatst, is de onderzoekfase als variant benoemd. Hierbij is de Lelylijn makkelijker inpasbaar en kan een prettiger station gerealiseerd worden, net als een alzijdige ontwikkeling. Deze is vooralsnog zo ingrijpend dat nu de variant met huidige A7 ligging is verwerkt, echter een verschoven A7 kan hierbij opnieuw beschouwd worden in de vervolgfase.

Kortom... Noordelijke Werkstad

De locatie is zeer centraal gelegen in het regionale netwerk, maar is hierdoor bijzonder lastig inpasbaar tussen de infrastructuur van de snelweg. Door de kruisingen met A7 (spoorboog Lelylijn - Leeuwarden) en de A32 (Lelylijn) zal het spoor nog verder stijgen en via verschillende niveaus en kunstwerken het beeld bepalen. Het vormt een enorme uitdaging, niet alleen om dit over en naast de verschillende lijnen (weg., spoor, buisleidingen, bovengrondse elektriciteitsleidingen) in gepast te krijgen, maar nog meer om hier een goede verblijfskwaliteit te realiseren, wat een voorwaarde is voor een geslaagd station als entree voor Heerenveen.

Er ligt langs kanaal de Heerensloot een goede ruimtelijke basis voor een aantrekkelijke route tussen station en centrum, maar de afstand tot het centrum is beduidend groter dan gebruikelijk en wenselijk is. Onderzocht kan worden of een zuidelijker centrumstation voor Heerenveen eventueel behouden kan blijven, maar de intercitystatus wordt in dit toekomstbeeld verondersteld voor het kruisingsstation voor de overstap met de Lelylijn. Dit is ook nodig om het gebied van de Noordelijke werkstad te activeren.



↑ Schematische lengteprofielen Noorderlijke Werkstad Heerenveen (horizontale schaal = 10x verticale schaal)



↑ Stationsbouwsteen voor het kruisstation

P1 De **kenmerk** van de stad is zichtbaar in de stationsomgeving. Karakteristiek zijn architectuur, stedelijk interieur, stad en landschap en de elementen daarbinnen.



Eigen identiteit in aansluiting op bestaande structuren in Duivendrecht

P2 Station en centrum zijn functioneel en ruimtelijk **verbonden**.



Delftse kades ingericht voor voetgangers

P3 De stationsomgeving is een **bestemming**. Plaats- en netwerkwaarde staan in verhouding.



Stedelijke mix in flinke dichtheid in Venlo

P4 Het station als hub krijgt ruimte in de stationsomgeving met **flexibiliteit** naar de toekomst toe. Zet de boel niet vast.



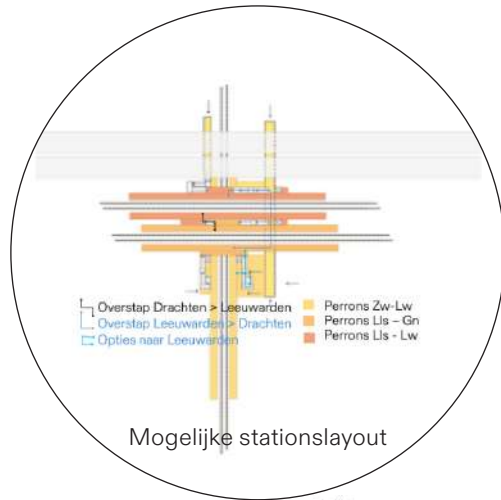
Station Castricum, kappebaar creëert ruimte en herkenning

P5 De stationsomgeving heeft een **menselijke maat** waarin infra-barrières zo veel mogelijk zijn verzacht.

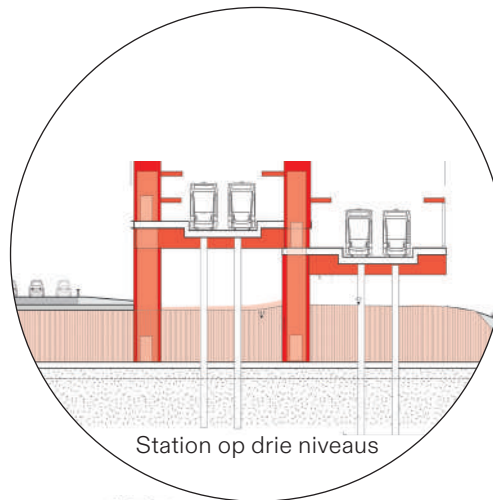


Station Breda, zicht op busstation bij de hellingbaan

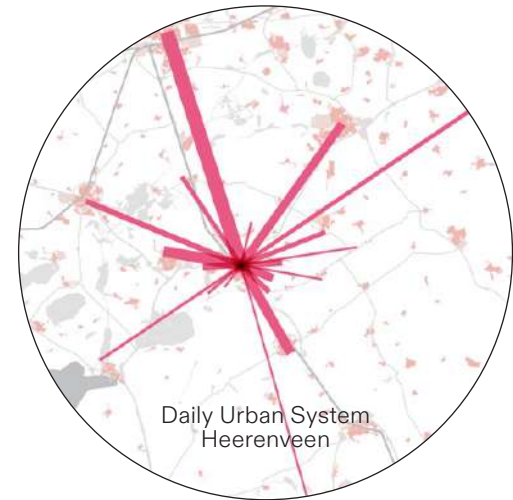
↑ Ontwerpprincipes stationsomgeving Noordelijke werkstad



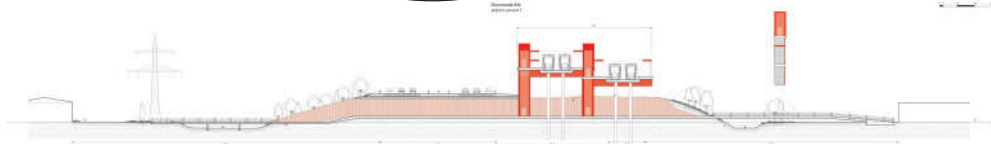
Mogelijke stationslayout



Station op drie niveaus



Daily Urban System Heerenveen



↑ Stationsdoorsnede Noordelijke Werkstad Heerenveen



Stadsas Heerenveen

Kenmerk Lelylijn

- + S-boog, viersporig tracé Lelylijn

Occupatie

- + Ca. 11.700 plus ca. 3.700 = 15.400 woningen erbij, en ca. 6.600 arb.pl erbij tot 2050 (m.n. in verzorgende en dienstverlenende sectoren)
- + Sterke verstedelijking langs de as: ontwikkeling stedelijk milieu van Nieuwe Heerenveense Kanaal t/m Het Meer
- + Verdichting op fietsafstand

Netwerk

- + Lelylijn, S-boog
- + Viersporigheid in kern Heerenveen
- + IC-station verplaatst: Centraal gelegen station waar alle treinen langskomen
- + Inzet op mobiliteitstransitie
- + Creëer sterk fietsnetwerk lokaal en regionaal

Ondergrond

- + Vernatting ondergrond, vergroening stedelijk gebied (verken mogelijkheden as in Heerenveen West)
- + Verdiepte bak: aandachtspunt grondwaterstromen en flexibiliteit



Extra woningen 11.700
(totaal hard + zacht
+ toekomstbeeld
= indicatieve netto
toename 15.400)



6.600 arb.pl.

(centrum-stedelijk,
m.n. in verzorgende
sectoren)

↑ Toekomstbeeld Stadsas Heerenveen

LEGENDA

- Spoor
 - Wegen
 - Snelweg
 - Tracés Lelylijn
 - Hoofd OV-verbinding (bus)
 - Station
 - Gebieden strategisch woningbouwplannen
 - Locaties woningbouwplannen (zacht, hard)
 - Gebieden industrie-uitbreiding
 - Economische clusterontwikkeling
 - Mogelijke vorming stads-as
 - Centrumfunctie
 - Wandel- en fietszone
 - Woningbouw
 - Transformatie woningbouw
 - Ziekenhuis
 - Innovatie
 - Horeca
 - Supermarkt
 - Nannewild
 - NNN-gebied
 - Natura2000-gebied
 - Hoogspanning 110kV
 - Hoogspanning 220kV
 - Energieknooppunt
 - Water
 - Waterstructuur
 - Historische linten
 - Corridor
 - Groen/blauw versterking Tjonger
 - Versterken groen
 - Hoofdverbinding
 - Gemeentegrens
- 1 hectare

Stadsas Heerenveen

Het toekomstbeeld Stadsas omvat een verschuiving van het station naar het zuiden, waar de Koornbeursweg zich aan het ontwikkelen is tot een stadsas die de belangrijke bestemmingen van Heerenveen verbindt.

Ondergrond (water en bodem)

De opgaven van water en bodem zijn in beginsel dezelfde als bij de autonome situatie. Voordeel van deze locatie is dat het station op iets steviger ondergrond ligt.

Echter met de verdubbeling van het spoor ontstaat nadrukkelijk de wens om de spoorbundel in het centrale deel van Heerenveen in een verdiepte bak te leggen om de barrièrewerking te beperken. Een dergelijk betonnen verdiepte bak zal effecten hebben op de grondwaterstromen, nader onderzoek moet uitwijzen hoe groot de effecten zijn en of deze gemitigeerd kunnen worden.

Netwerk (infrastructuur voor mobiliteit en energie)

De netwerken zullen zich richten op het station. Waarbij deze centrale ligging veel kansen biedt voor de mobiliteitstransitie, met meer nadruk op duurzame vormen van mobiliteit, waar Heerenveen mee bezig is.

Uitgangspunt is dat het spoor verdiept komt te liggen in een bak die dan weer dicht, dan weer open is (een zgn. DODO constructie). Het water van de Veenscheiding en de kruisende wegen gaan er overheen, zodat stedelijke structuren aaneen geheeld worden.

Bij het station is naast de Stadsas voor de zuidelijke uitgang ook de noordelijke entree van belang, waar via het historische Breedpad langs het water gewandeld of gefietst kan worden naar bijvoorbeeld het centrum dat dan echt op loopafstand ligt.

Occupatie (landgebruik zoals wonen en werken)

De Stadsas zal sterk kunnen verdichten, tot een stadsstraat met bebouwing georiënteerd op de weg. Dit sluit aan op de in gang gezette ontwikkeling, maar kan nog sterker worden aangezet langs de hele as, naar oost en naar west. Naar het Westen wordt de Oude veenscheiding als Stadsas doorgetrokken naar Heerenveen West, waarbij ook in de woonwijken aan weersijden verdicht wordt waar mogelijk.

Voor Heerenveen West geldt dat langs deze as in hogere dichtheden gebouwd kan worden indien de ondergrond dit toestaat. Bij het station wordt rondom de hoogbouwflats verdicht en is ruimte voor stationsprogramma (een kleine P+R voorziening etc.), het busstation komt direct bij het station te liggen.

De ontwikkeling van Sportstad en Kop van Skoatterwâld sluiten goed aan op dit toekomstbeeld, en dragen bij aan de verdichting die rechtstreeks verbonden is aan de Stadsas.

Verdichting gebeurt voor een deel op hogere delen, waarbij ook de link met Oranjewoud mogelijk interessant is (hoewel daar niet direct aan verdichting gedacht wordt) het mogelijk relevant dat het station zelf dichterbij komt en meer een entreefunctie kan krijgen voor bezoekers van Oranjewoud.

Zo zal het merendeel van de schaalsprong direct in het hart van Heerenveen plaatsvinden, in een centrum stedelijk en parkstedelijk milieu. Langs de stadsas van het Nieuwe Heerenveense Kanaal t/m Het Meer in Skoatterwâld. Deze oost-westlijn doet recht aan de Heerenveense structuur en verbindt alle noord-zuidlijnen in de verkaveling en de belangrijke Heerenveense bestemmingen.

Dit vraagt een goede strategie, temeer omdat langs deze as veel privaat eigendom is en veel bebouwing in stand blijft in de komende decennia. De transformatie van het bestaande stationsgebied naar meer stedelijk versterkt deze schaalsprong.

Bouwstenen op de tijdlijn voor het toekomstbeeld Stadsas Heerenveen



De woningbouwontwikkeling is aantal vergelijkbaar met die van het noordelijke werkstad toekomstbeeld, maar zal op een ander manier ingepast worden.

Het gaat om een indicatieve toevoeging 11.700 woningen plus de ca. 3.700, dus in totaal ca. 15.400 woningen.

De ontwikkeling op economisch gebied zal zich in de stationsomgeving wellicht meer dan nu richten op dienstverleningen, deels ook als voorportaal naar de verderop gelegen bedrijvigheid. Het ligt voor de hand dat zich aan de Stadsas t.z.t. ook een school (MBO / HBO) zal vestigen.

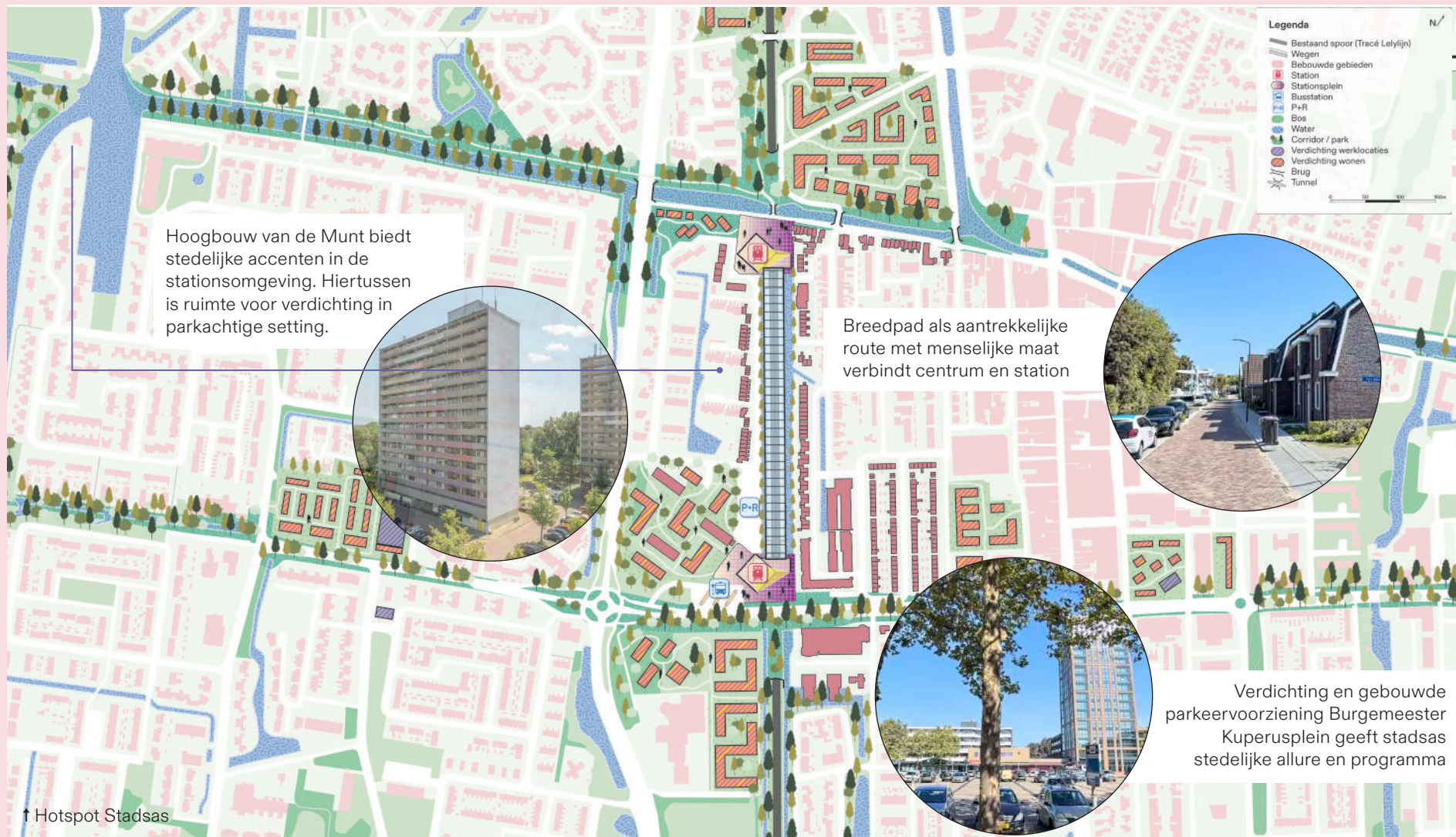
De stedelijke economie zal met deze schaalsprong in beginsel zo'n 6.600 arbeidsplaatsen kunnen opleveren in Heerenveen

In de onderzoekfase is een variant op maaiveld benoemd als alternatief. Vanuit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, leefomgevingen barrièrewerking verdient dit echter niet de voorkeur, daarom is gekozen voor een gedeeltelijk verdiepte ligging. Deze is nu niet verder uitgewerkt, maar kan net als een hooggelegen spoortracé voldoen aan de netwerkeisen. Daarbij is bovendien denkbaar om combinaties te kiezen waarbij Heerenveen aan de Leeuwarden boog ligt, maar de Lelylijn Heerenveen aan de zuidkant passeert. Een verbindingsboog is lastig inpasbaar in het bijzonder (beschermde) landschap van Oranjewoud, maar voor Heerenveen wel zeer wenselijk in de relatie Drachten en Groningen.

Kortom... Stadsas Heerenveen

De ligging aan de stadsas stimuleert in dit toekomstbeeld een compacte stedelijke ontwikkeling die de schaalsprong van Heerenveen met de meeste kwaliteit kan faciliteren. Hierbij geldt de stadsas als drager van de ontwikkeling, die ook juist de oude verkavelingsstructuren verbindt.

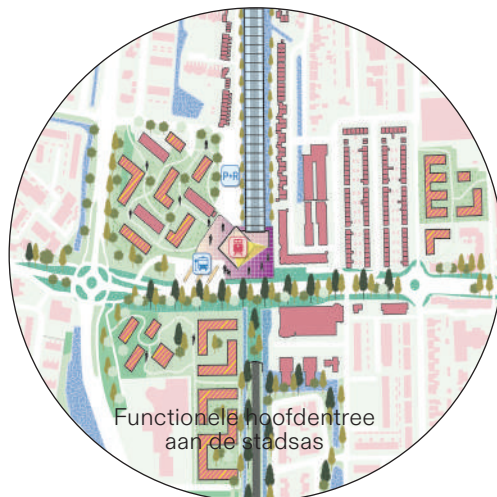
Het spoortracé in dit toekomstbeeld is ook het meest ingrijpend voor de bestaande bebouwing: jarenlang zal een bouwput het hart van Heerenveen domineren. Daarbij zullen de ingrepen aan de stadsas voor de gewenste schaalsprong ook best groot blijken te zijn, waarmee uiteindelijk wel het beste resultaat voor Heerenveen wordt bereikt. Dit is wel een kwestie van lange adem, maar bouwt direct voort op bestaande ontwikkelingen en genereert een goede basis voor een sterke stedelijke economie die aansluit op de goede bereikbaarheid in alle richtingen met het spoor.

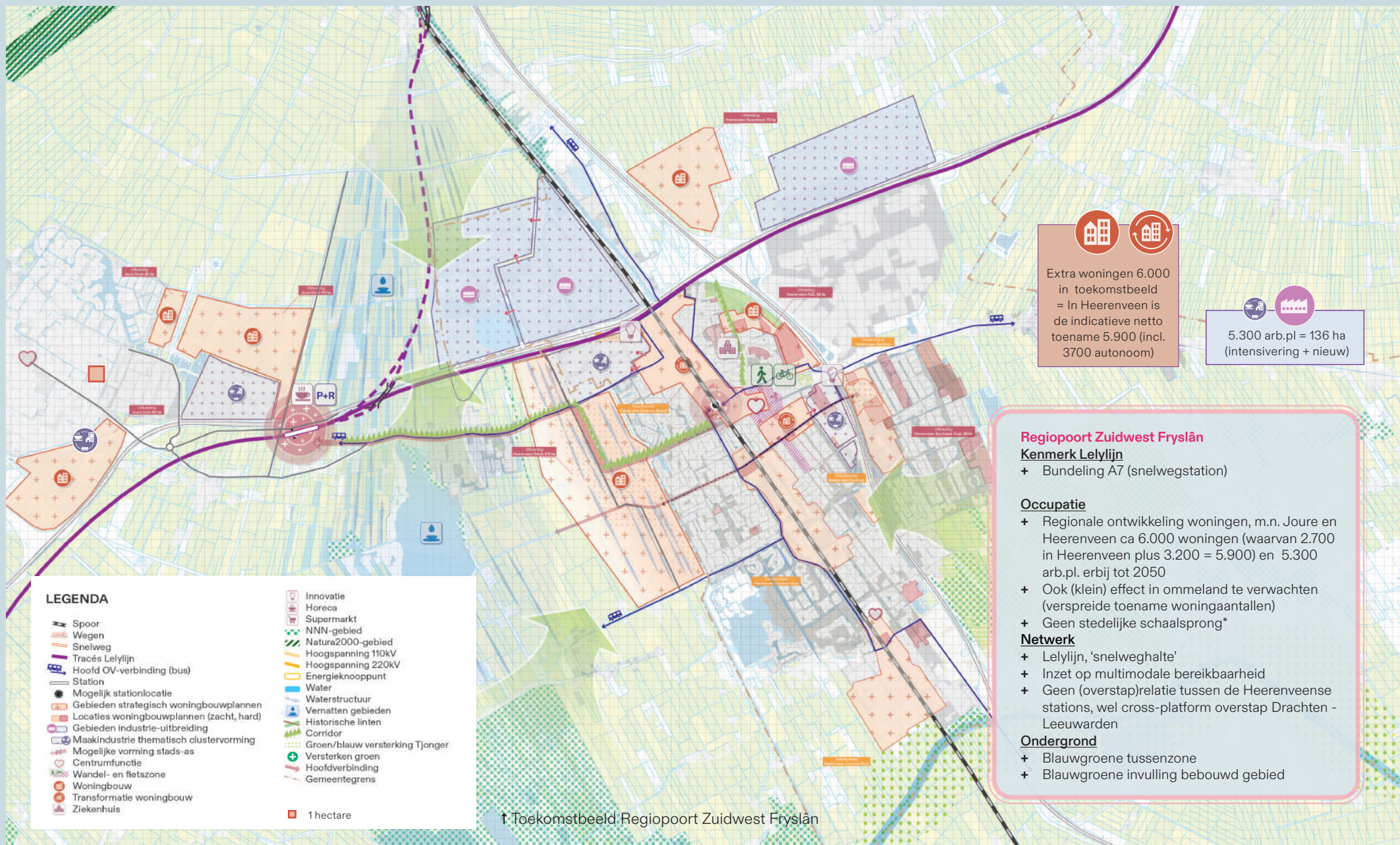




↑ Stationsbouwsteen voor de stadsas (verdiepte ligging, open bak)

↓ Stationsdoorsnede (verdiepte bak met dichte delen)





Regiopoort Zuidwest Fryslân

Het toekomstbeeld Regiopoort Zuidwest Fryslân vermijdt de stevige ingrepen in de kern van Heerenveen. De Lelylijn zal net als in toekomstbeeld Noordelijke werkstad gebundeld worden met de A7, maar de boog naar Leeuwarden buigt na Joure al snel af naar het noorden. Het Lelylijn-station van Heerenveen komt dan feitelijk tussen Joure en Heerenveen in te liggen.

Ondergrond (water en bodem)

Het station komt in een zeer laaggelegen veengebied te liggen. Met de verhoging van het waterpeil wordt het hier nog natter. Dit vraagt om een strenge aanpak, waarbij verstedelijking in goede banen wordt geleid. De verdichting die normaal gesproken in de stationsomgeving ontstaat zal hier beperkt (moeten) blijven. Het is dan ook een geheel ander stationstype dan het stedelijk station.

De link met een weidestation zoals de TGV-stations in Frankrijk is snel gemaakt, feit is wel dat de gemiddelde reisafstanden in Nederland wat korter zijn en een bijzonder aantrekkelijk station met een hoge treinfrequentie een randvoorwaarde is om dit station te laten slagen. Het station zal functioneren als een snelwegstation, maar kan worden vormgegeven als een landschapstation, met zicht over de plassen.

Netwerk (infrastructuur voor mobiliteit en energie)

Het station is aan de snelweg gelegen, en richt zich voor een belangrijk deel dan ook op reizigers uit de regio die met auto naar dit station komen, maar ook het voortransport van fiets of ov wordt gestimuleerd door goede voorzieningen en toeleidende routes. Voor de automobilist is de aansluiting optimaal: via de snelweg (rechtstreeks uit het westen) of via lokale wegenstructuur die goed is aangesloten op het nationaal systeem) rijdt met direct de parkeergarage in die verbonden is met het station.

Het station zelf is compact en overzichtelijk met mogelijk slechts 2 sporen (nader te onderzoeken). De splitsing naar Leeuwarden kan ten oosten hiervan worden georganiseerd, waarbij een fly-over een flinke landschappelijke impact heeft.

Een heel belangrijk aandachtspunt is hierbij de verblijfskwaliteit. Het aantrekken van levendigheid gaat hier niet vanzelf, het is noodzakelijk te investeren in toezicht en een sociale veilige inrichting, zodat ook op de rustige momenten veilig gewacht kan worden op de trein of op de Kiss+Ride plek. En veilig naar huis gefietst kan worden.

Dit regio station bedient zuidwest Fryslân voor een snelle verbinding met Flevoland en de Randstad en met Groningen. Hierbij behoudt

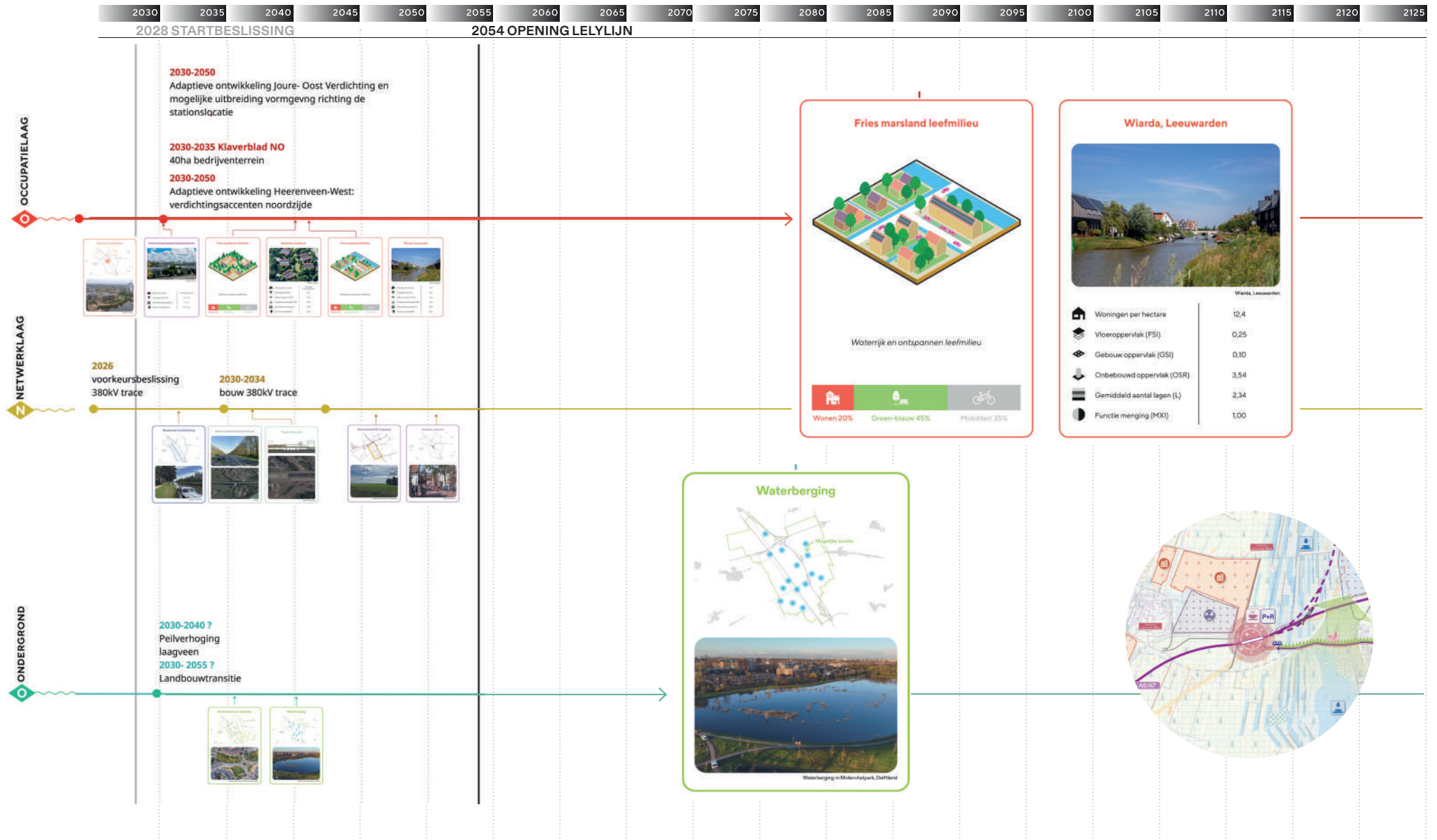
het huidige station Heerenveen de functie van stedelijk station. Er is in Heerenveen geen overstap voorzien (deze ligt verderop in of richting Leeuwarden, en tussen de beide stations is er feitelijk geen ruimtelijke relatie, de afstand van 7 kilometer is daarvoor te groot. Wel zal het busnetwerk doorrijden naar dit station, en beide stations verbinden.

Occupatie (landgebruik zoals wonen en werken)

Dit toekomstbeeld omvat niet de Heerenveense schaa sprong zoals de andere 2. De ontwikkeling kan wel gefaciliteerd worden, maar niet in de directe stationsomgeving. Het is wel denkbaar dat m.n. Joure meer naar het station toegroeit, maar de barrières van de weg en de onwenselijkheid om echt te bouwen in de drassige ondergrond maakt verstedelijking lastig. Wel kan een nieuw lint naar het station worden gerealiseerd met (lichte) lintbebouwing t.b.v. de sociale veiligheid en beleving.

De ontwikkeling van Heerenveen en Joure kan in het geschetste beeld ca 6.000 woningen omvatten, plus 3.200 woningen in Heerenveen (2.600 autonoom plus 600 extra verdichting) is dat 9.200 woningen. Hiervan valt ongeveer een derde in Joure, volgens het woonmilieu tuinstedelijk wonen (27 won/ha), in een blauw-groene setting.

Bouwstenen op de tijdlijn Regiopoort Zuidwest Fryslân



Ook in het ommeland zijn effecten te verwachten, in de trant van enkele honderden woningen per kern.

De effecten op de economie zijn lastig te voorspellen. Nu wordt uitgegaan van een toename in diensten en maakindustrie door de betere bereikbaarheid van ca. 5.300 arbeidsplaatsen.

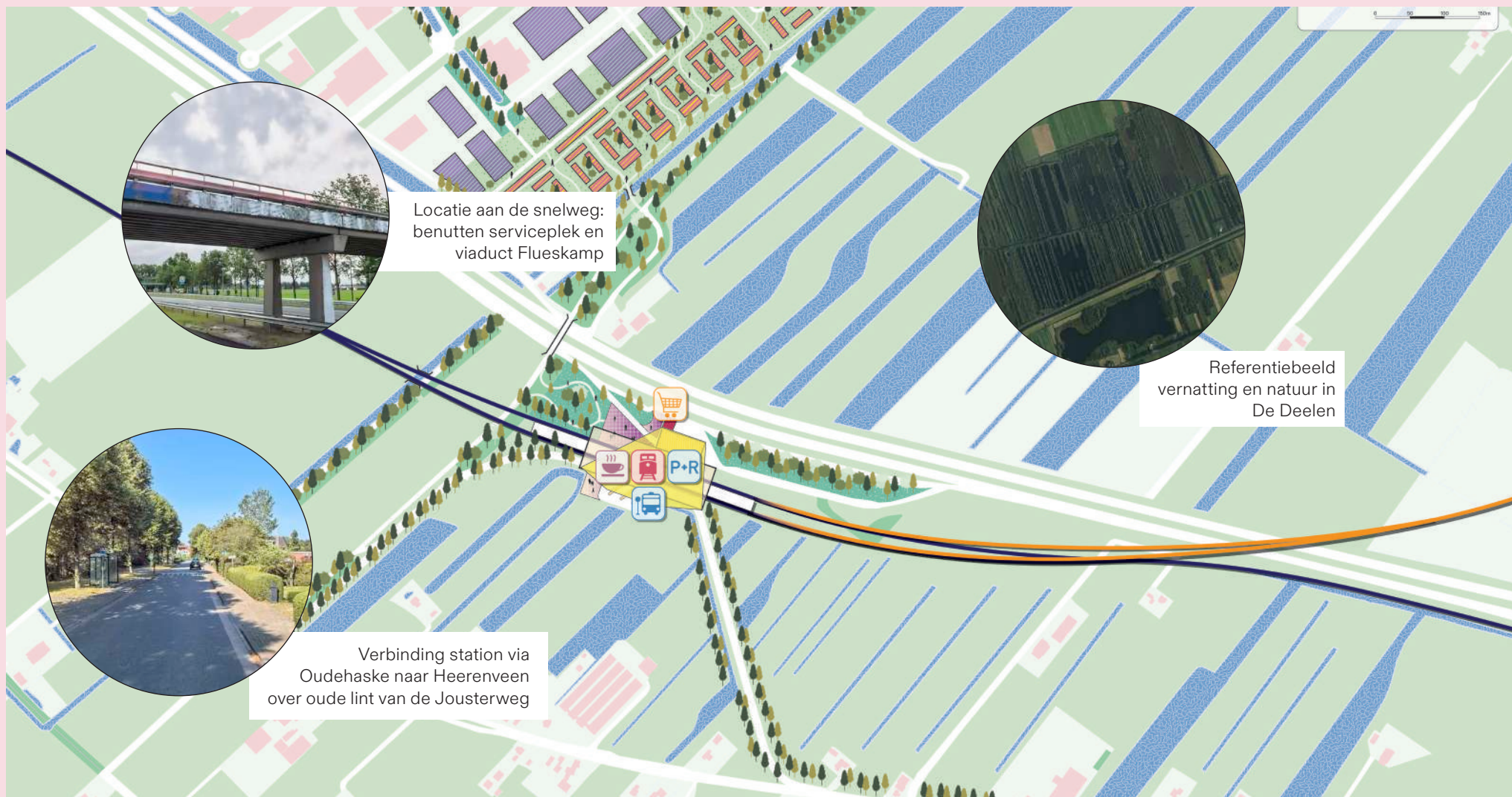
Ook hiervoor geldt dat het effect breder kan zijn dan alleen de kernen van Joure en Heerenveen, maar de verbinding naar de bestemming (last mile) is hierbij bepalend. Het is goed denkbaar deelsystemen op te nemen in het stationsgebouw, al dan niet gekoppeld aan de bedrijven.

In de onderzoekfase is een andere ligging voor de regiopoort benoemd: de zuidelijk regiopoort, waarmee een betere ondergrond benut wordt. Deze komt echter zo zuidelijk te liggen en is niet aangesloten op het netwerk dat deze nu niet meer is onderzocht.

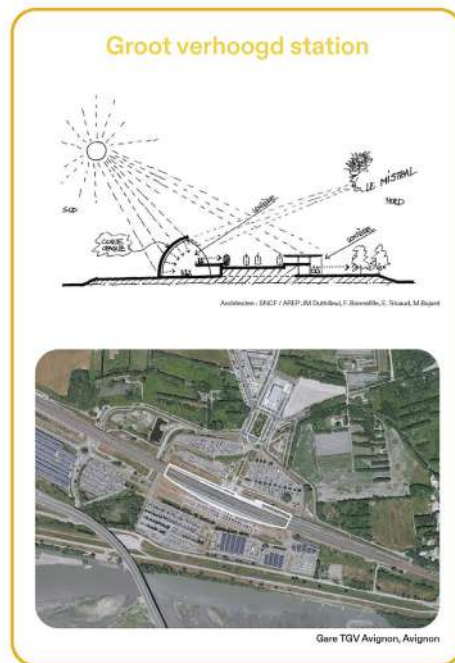
Kortom... Regiopoort Fryslân

De ligging van het Regiopoort station aan de snelweg kan de functie van toegangspoort tot een recreatieve (m.n. Friese Meren) en vitale regio goed invullen, waarbij vanaf het station een optimale aansluiting is op het wegennet, deelmobiliteit een plek krijgt en ook (regio)busvervoer en fiets goed worden aangesloten. Dit toekomstbeeld kan een positieve bijdrage leveren aan de gehele regio. De woningbouwaantallen van de beoogde schaa sprong zullen meer verspreid worden over de regio.

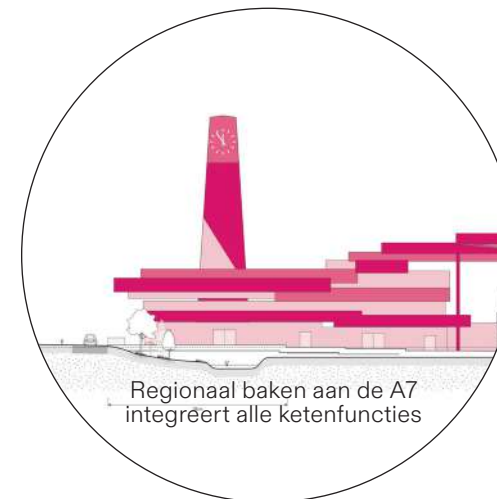
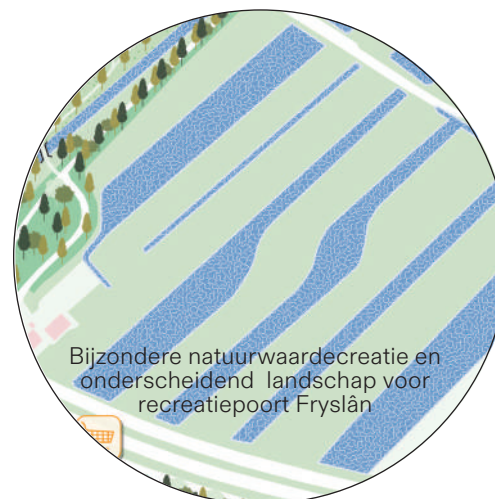
De ligging leent zich minder goed voor doorontwikkeling tot een echte stedelijke stationsomgeving vanwege de ondergrond. De relatie met Heerenveen is indirect. Wel zal een impuls naar de meest nabijgelegen delen van Joure, Oudehaske en Heerenveen-Noord uitgaan, allen gelegen op goede fietsafstand. Mede hierdoor ligt hier een grote opgave voor een goed en veilige stationsomgeving, waar bijvoorbeeld ook in de stille uren prettig gewacht kan worden.



↑ Regiopoort Zuidwest Fryslân: schematisch lengteprofiel Spoor (horizontale schaal = 10X verticale schaal)



↑ Stationsbouwsteen voor de regiopoort



P1 De kenmerkendheid van de stad is zichtbaar in de stationsomgeving. Karakteristiek zijn architectuur, stedelijk interieur, stad en landschap en de elementen daarin. Zicht op lint en waterrijk laagveen	P2 Station en centrum zijn functioneel en ruimtelijk verbonden. Organisatie station Nieuw-Vennep + groei naar station	P3 De stationsomgeving is een bestemming. Plaats- en netwerkwaarde staan in verhouding. Station Barneveld, knoop met P&R als een herkenbaar geheel	P4 Het station als hub krijgt ruimte in de stationsomgeving met flexibiliteit naar de toekomst toe. Zet de boel niet vast. Ruimte rondom, duidelijke grens voor bebouwing (Gouda)	P5 De stationsomgeving heeft een menselijke maat waarin infra-barrières zo veel mogelijk zijn verzacht. Barendrecht: beeld voor groot gebaar aan snelweg, menselijke maat in station
--	---	--	---	--

↓ Doorsnede Regiopoort Zuidwest Fryslân aan de A7



Drachten Autonoom

LEGENDA

- Occupatie**
- Centrumfunctie
 - Wandel- en fietszone
 - Transformatie woningbouw
 - Woningbouw
 - Wijkcentrum
 - Horeca
 - Innovatie
 - Winkels
 - Ziekenhuis
 - Strategisch gebied intensivering
 - Woningbouwplan (zacht, hard)*
 - Industrie-uitbreiding/intensivering
 - Boerderijplaats (cultuurhistorie)
 - Gemeentegrens

- Netwerk**
- Hoofd OV-netwerk (bus)
 - Hoofdverbindingen
 - Fietsnetwerk (opgave)
 - Snelweg
 - N-Weg
 - Historische verbinding

- Ondergrond**
- Verbinding groenstructuur
 - Te vernatten gebied (opgave)
 - Structuur landschap
 - NNN-gebied
 - Watergang
 - Beekdal
 - Dekzandgebied
 - Veenweide

*Planmonitor Provincie Fryslân 09-2025

1ha ■ N1

Drachten Autonoom

Kenmerk Lelylijn

- + Geen Lelylijn

Occupatie

- + + 3.800 woningen (harde en zachte plannen)
- + Ontwikkeling meerpolige Campus Drachten

Netwerk

- + Ontwikkeling HOV Heerenveen-Groningen

Ondergrond

- + Verbeteren Oevers Koningsdiep
- + Groenverbinding Bossen van Beesterzwaag-Smeliester Sân

4.3 Toekomstbeelden Drachten

Voor de Integrale gebiedsverdieping Drachten (IGV) zijn twee toekomstperspectieven en een '0-scenario' verkend om de ruimtelijke implicaties van de Lelylijn in beeld te brengen:

1. Toekomstperspectief 'Autonoom Drachten': geen Lelylijn en daarmee geen station Drachten (0-scenario);
2. Toekomstperspectief 'Verbonden Drachten': Lelylijn wel parallel aan de Rijksweg 7 (zuidzijde) met een station in het verlengde van de Burgemeester Wuiteweg;
3. Toekomstperspectief 'Bestemming Drachten': Lelylijn niet parallel aan de Rijksweg 7 (zuidzijde) met een station in het verlengde van de Burgemeester Wuiteweg.

Het toekomstperspectief Autonoom Drachten (0-scenario) is toegevoegd om een vergelijking te kunnen maken tussen wel of geen Lelylijn en station.

De variatie tussen het toekomstperspectief 'Verbonden Drachten' en 'Bestemming Drachten' lijkt op het eerste gezicht gering. Door kostenoptimalisaties kan in het vervolgproces het toekomstige tracé van de Lelylijn rechtgetrokken worden. In deze situatie zou de Lelylijn op enige afstand (ongeveer 350 meter) van de kern van Drachten komen te liggen.

De werkhypothese was dat dit op het schaalniveau van de hele Lelylijn niet veel verschil maakt, maar juist op het kleine schaalniveau van de gemeente grote gevolgen heeft. Dit heeft geleid tot toekomstperspectief 'Bestemming Drachten' om hier verdiepend onderzoek naar te doen. Uit het ontwerpend onderzoek blijkt deze werkhypothese te kloppen en zal in dit hoofdstuk worden toegelicht.

De toekomstperspectieven 'Verbonden Drachten' en 'Bestemming Drachten' zijn op twee schaalniveaus uitgewerkt. Voor de uitwerking van het station en de directe omgeving zijn verschillende stationsvarianten uitgewerkt om te zien wat de ruimtelijke implicaties zijn. De uitwerking op het laagste schaalniveau houdt de vijf ontwerpprincipes in acht. Deze ontwerpprincipes zijn geïnspireerd op diverse adviezen van Bureau Spoorbouwmeester.

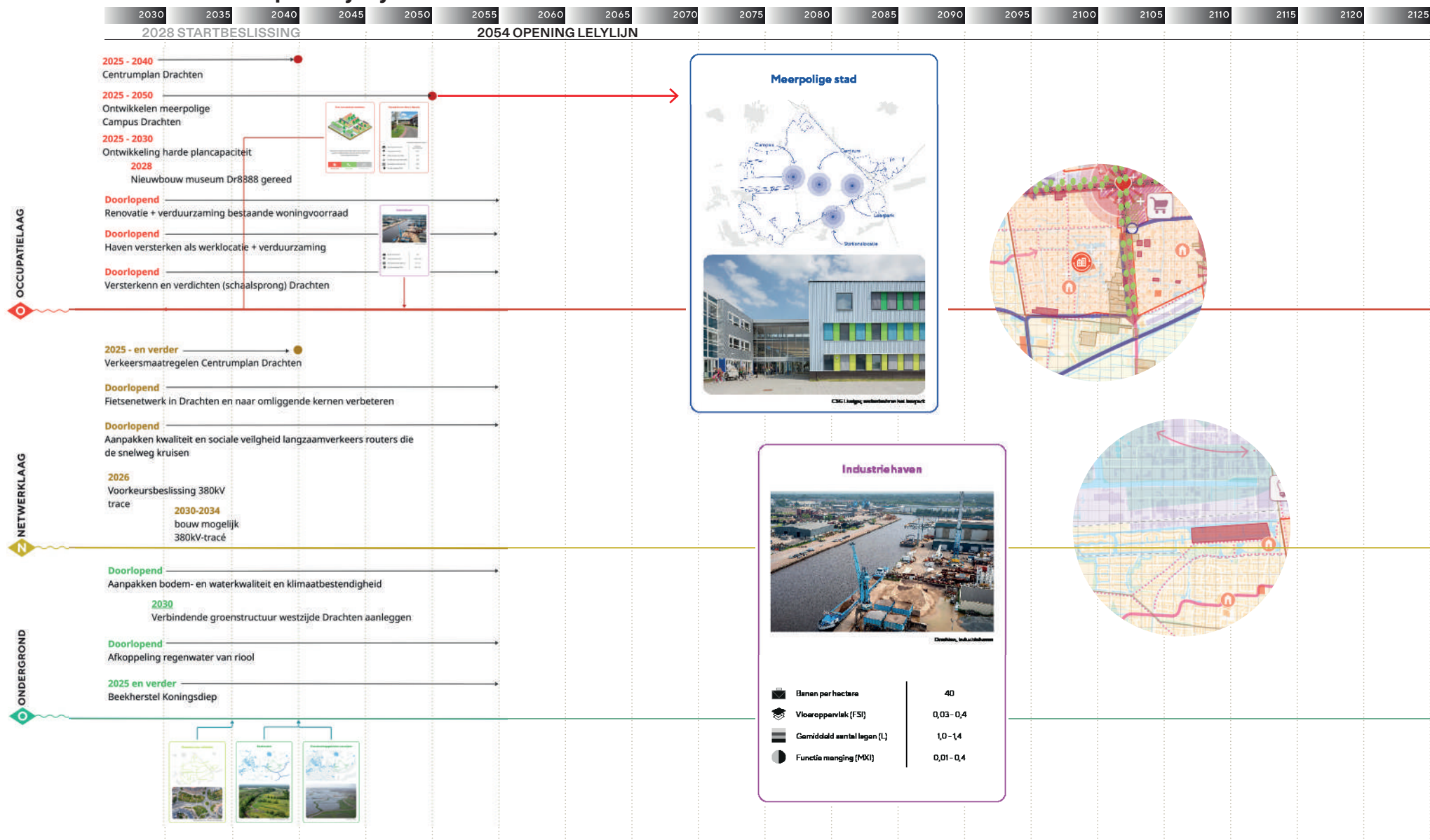
Autonome toekomst

Het toekomstperspectief 'Autonoom Drachten' schetst een toekomst waarin plannen die nu bekend zijn worden uitgevoerd, zonder de komst van de Lelylijn. In dit scenario wordt de leef- en vestigingskwaliteit voor bestaande en nieuwe bewoners, bedrijven en bezoekers doorgezet.

Ondergrond (water en bodem)

Grotere ontwikkelingen in de omgeving van Drachten zijn onder andere het vernatten van het veengebied ten westen van Drachten en het beekdal van het Koningsdiep, dat meer zuidelijk gelegen is. In het veengebied zal een peilverhoging plaatsvinden en wordt de waterbergingscapaciteit vergroot. In het gebied rond het Koningsdiep wordt ingezet op beekherstel, met als doel het water langer vast te houden en te bergen. Aandachtspunt is de aanwezigheid van keileem in de ondergrond rondom Drachten, wat een negatieve impact heeft op de waterdoorlatendheid van de bodem. Ook de zandgronden ten zuiden van de A7 kennen opgaven, zoals het vertragen van de waterafvoer door het vergroten van de waterbergingscapaciteit en het faciliteren van natuurlijke bufferzones rondom bestaande waterlopen. In dit toekomstperspectief is het niet opportuun om te verstedelijken aan de zuidzijde van de A7.

Bouwstenen op de tijdlijn Drachten Autonoom



Aan de westzijde is een groene verbinding tussen de Bossen van Beetsterzwaag en het Smeliester Sân (gebied tussen Boornbergum en Drachten) voorzien.

Netwerk (infrastructuur voor mobiliteit en energie)

Drachten is op dit moment sterk georiënteerd op autogebruik. In en rond het Drachten wordt ingezet op het verbeteren van het wandel- en fietsnetwerk. Dit netwerk verbindt het centrum van Drachten met de omliggende kernen en het buitengebied. Het verbeterde wandel- en fietsnetwerk heeft een hoge waarde voor recreatie. Zo wordt Drachten een schakelpunt tussen de waardevolle landschappen van de Friese Meren, Bossen & Buitenplaatsen en de Noardelijke Fryske Wâlden.

In dit toekomstperspectief is geen grootscheepse aanpassing voorzien in het snelbusnetwerk (huidige Q-liners) van en naar Drachten of aanpassingen aan het hoofdwegen- en onderliggend wegennet.

Occupatie (landgebruik zoals wonen en werken)

Tot 2040 wordt doorgewerkt aan de uitvoering van het Centrumplan Drachten. Het toekomstige centrum wordt compacter, met een divers aanbod aan winkels en een hoge verblijfskwaliteit. Ook wordt het woningaanbod in het centrum vergroot en gediversifieerd. Daarnaast speelt de ontwikkeling van de meerpolige Campus Drachten een centrale rol.

Een gemiddelde campusontwikkeling duurt 25 jaar. Tot 2050 groeit Drachten uit tot een aantrekkelijke campusstad, waarin het Phillips-terrein met het SKILL-gebouw, het centrum van Drachten, het Leerpark en het ziekenhuis het hart zijn van een regionaal economisch ecosysteem gefocust op Autonomous Factory Systems en Zorginnovatie. Onder andere de Rijksuniversiteit Groningen is betrokken bij de ontwikkeling van Campus Drachten.

Ook wordt ingezet op de verduurzaming en versterking van de haven als werklocatie, die een belangrijke rol speelt in het realiseren van een circulaire economie.

De harde en zachte planvoorraad (provinciale monitor) is circa 3.200 woningen in Drachten. Er worden gemiddeld 160 nieuwbouwwoningen per jaar gerealiseerd in gemeente Smallerland als we kijken naar de periode 2015-2024. De ontwikkeling van de woningvoorraad ligt, na correctie met andere toevoegingen en onttrekkingen, nagenoeg op hetzelfde aantal (bron: CBS Statline).

De renovatie en verduurzaming van de bestaande woningvoorraad blijven belangrijke opgaven.

Verbonden Drachten

LEGENDA

Occupatie

- Centrumfunctie
- Wandel- en fietszone
- Transformatie woningbouw
- Woningbouw
- Wijkcentrum
- Horeca
- Innovatie
- Winkels
- Ziekenhuis
- Strategisch gebied woningbouw
- Woningbouwplan (zacht, hard)*
- Industrie-uitbreiding/intensivering
- Boerderijplaats (cultuurhistorie)
- Gemeentegrens

Netwerk

- Spoor Lelylijn
- Station
- Ov-knooppunt
- Hoofd OV-netwerk (bus)
- Hoofdverbindingen
- Fietsnetwerk (opgave)
- Snelweg
- N-Weg
- Historische verbinding

Ondergrond

- Groenbuffer
- Verbinding groenstructuur
- Te vernatten gebied (opgave)
- Structuur landschap
- NNN-gebied
- Watergang
- Beekdal
- Dekzandgebied
- Veenweide

*Planmonitor Provincie Fryslân 09-2025

1ha ■ N

Verbonden Drachten

Kenmerk Lelylijn

- + Infrastructuur bundeling op maaiveld

Occupatie

- + Ca. 12.000 woningen (hard, zacht en potentieel) in verschillende dichtheden: stedelijk dorps nabij het station, Fries woudmilieu richting zuiden
- + Versterken centrum met Centrumplan Drachten 2.0 (>15 jaar)
- + Versterken economie met Campus Drachten (25 jaar)

Netwerk

- + Inzet op fietsen en wandelen vanuit Drachten en omliggende kernen door o.a. nieuwe langzaam verkeersverbindingen ('treinfietsers')
- + Nieuw regionaal busstation bij het station (fasering mogelijk)
- + Overstap auto-trein voor reizigers uit de streek

Ondergrond

- + Verbeteren oevers Oude Drait
- + Nieuwe bebouwing op zandgronden

Verbonden Drachten

Verbonden Drachten schetst een toekomst waarin de Lelylijn parallel aan de zuidzijde van de A7 wordt aangelegd met een station in het verlengde van de Burgemeester Wuiteweg (Het Zuid). Dit scenario bouwt voort op plannen uit het toekomstperspectief 'Autonoom Drachten' en voegt een nieuwe laag van regionale bereikbaarheid en stedelijke kwaliteit toe.

Ondergrond (water en bodem)

De opgaven in het landschap blijven leidend. Het vernatten van het veengebied ten westen en het beekherstel in het gebied van Koningsdiep blijven prioriteiten. Peilverhoging en waterbergingscapaciteit worden gerealiseerd om klimaatadaptatie te versterken. Op de hoge zandgronden ten zuiden van de A7 wordt ingezet op het vertragen van waterafvoer en het creëren van natuurlijke bufferzones. Nieuwe bebouwing mag niet ten koste gaan van waterbergend vermogen, maar moet juist bijdragen aan de vergroting ervan en aan klimaatadaptatie.

De groenstructuren worden uitgebreid en verbonden. Een royale groenblauwe zone rond d'Oude Drait vormt een ecologische schakel tussen de Bossen van Beetsterzwaag en het Smeliester Sân.

Sloten op dekzandgronden worden verondiept of verwijderd om water langer vast te houden. Ook bij uitbreidingen richting het zuiden geldt dat wateropgaven en klimaatadaptatie leidend zijn. Tot de komst van de Lelylijn worden landschappelijke en cultuurhistorische structuren in het gebied tussen Drachten, Beetsterzwaag en Ureterp versterkt.

Netwerk (infrastructuur voor mobiliteit en energie)

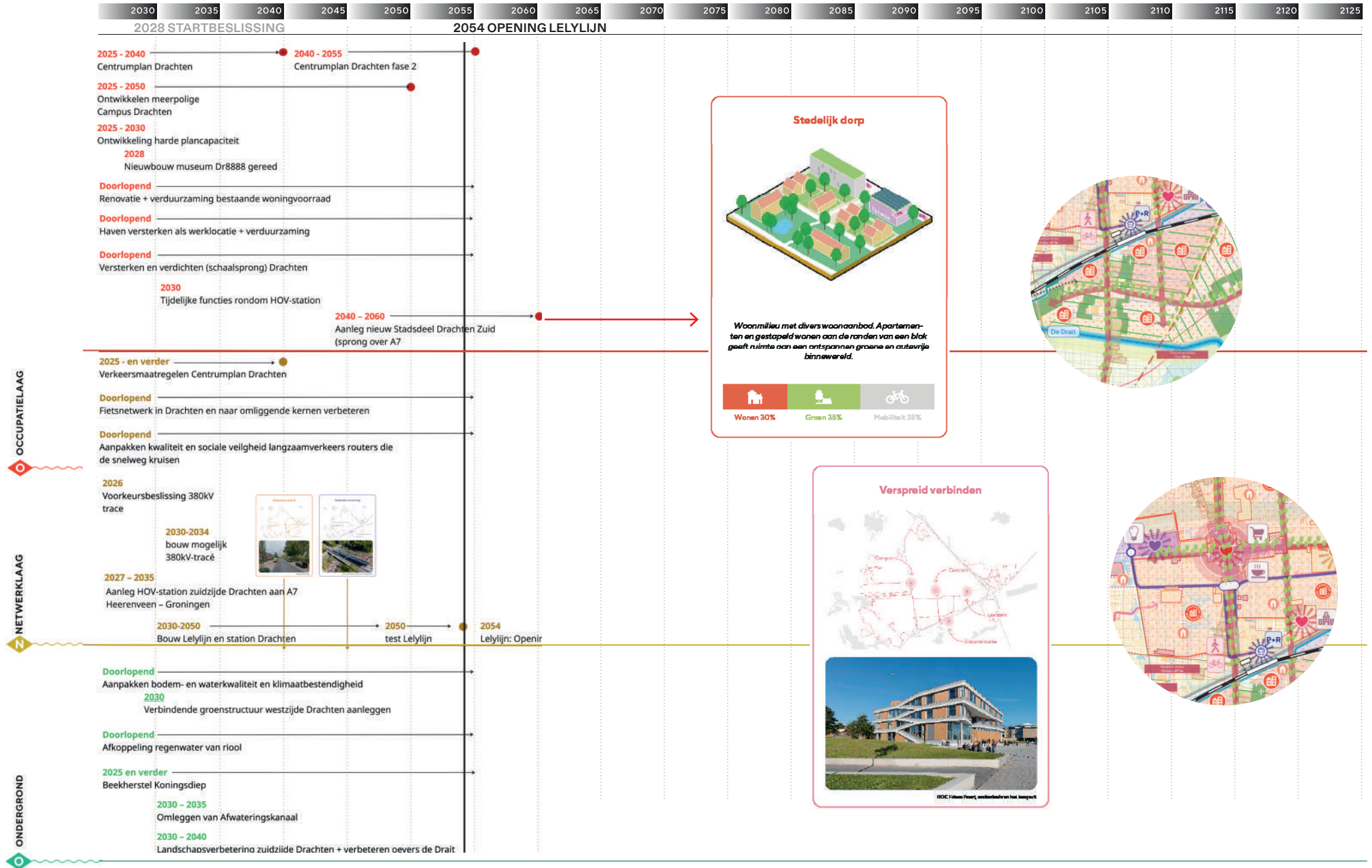
Met de komst van de Lelylijn verandert het mobiliteitsnetwerk ingrijpend. Het nieuwe station wordt een knooppunt voor trein, bus en fiets. Het wegnemen van barrières krijgt hierbij de hoogste prioriteit. Een royaal ontworpen fietsbrug en hoogwaardige langzaam verkeersverbindingen verbinden het station aan de zuidzijde van de A7 met het bestaande Drachten (het centrum en de campusgebieden) aan de noorzijde van de A7. Een kwalitatief goede ontsluiting van het station aan de noordzijde is van groot belang om het gebruik van de trein in Drachten zo laagdrempelig mogelijk te maken. Het station krijgt een P+R-voorziening met flexibiliteit voor toekomstige groei, geïnspireerd op hubs zoals station Driebergen-Zeist.

De ontwikkeling van een nieuw regionaal busknooppunt op de HOV-verbinding Heerenveen – Drachten – Groningen zou als eerste fase gerealiseerd kunnen worden, en

mogelijk als BRT (Bus Rapid Transit) worden ontwikkeld. Dit opent de deur voor de sprong over de A7, waar landschapsverbetering en tijdelijke invullingen kunnen starten. Na de opening van het station zal het busknooppunt functioneren als regionaal busstation.

Vanuit de kern van Drachten wordt ingezet op het versterken van het fietsnetwerk, met een aantal nieuwe langzaamverkeersverbindingen over en onder de snelweg en het spoor. Vanuit de regio is het station bereikbaar via een nieuwe auto-ontsluiting parallel aan het spoor, om zo de groei van het interne autoverkeer te beperken.

Bouwstenen op de tijdlijn Verbonden Drachten



Occupatie (landgebruik zoals wonen en werken)

Het Centrumplan Drachten 2040 blijft richtinggevend: een compact centrum met een divers aanbod en hoge verblijfskwaliteit. Tot 2030 wordt de harde plancapaciteit gerealiseerd, waarna de zachte plannen en de sprong over de A7 volgen. In dit toekomstperspectief is ruimtelijk rekening gehouden met in totaal 12.000 nieuwe woningen, inclusief de 3.200 woningen uit het perspectief 'Autonoom Drachten'. In 'Verbonden Drachten' wordt gerekend en ontworpen met een diversiteit aan leefmilieus, waaronder 'stedelijk dorps' en 'Fries woudmilieu' ten zuiden van de snelweg.

De meerpolige Campus Drachten ontwikkelt zich voortdurend en vormt een sterke economische motor. Het Leerpark en de komst van het station geven een extra impuls aan de reeds ingezette ontwikkelingen. De haven transformeert tot een circulaire werklocatie, passend bij de energietransitie en een duurzame economie. Rond het station ontstaat een nieuw stadsdeel. Het gebied van de woonboulevard aan de noordzijde van de snelweg kan zich transformeren en zich richten op het station, met bijpassende functies en voorzieningen.

Het nieuwe stadsdeel ten zuiden van de snelweg concurreert niet met het centrum, dankzij een afgestemd voorzieningenaanbod. Bij de ontwikkeling van de spoorzone is er aandacht voor hogere dichtheden langs het spoor, met voldoende ruimte om ook in de toekomst de hubfunctie van het station te blijven garanderen. Verder richting het zuiden neemt de dichtheid af en gaat het gebied geleidelijk over in het omliggende landschap. Een compacter leefmilieu 'stedelijk dorp' met circa 38 woningen per hectare, gevolgd door het 'Fries woudmilieu' met circa 28 woningen per hectare, maakt deze overgang mogelijk.

Kortom... Verbonden Drachten

In dit toekomstbeeld is de toekomstige Lelylijn gebundeld met de A7. Door bundeling is het ontwikkelvlak van Drachten Zuid het grootst, deze is immers niet doorsneden door de spoorlijn. De bundel van weg en spoor vormt hiermee wel een flinke barrière. Verschillende mogelijkheden zijn verkend om deze barrière te slechten, bijvoorbeeld door een landtunnel of een passage over maaiveld (doorgaand plein) onder de verhoogde bundel van weg en spoor door.

Een goede ruimtelijke kwaliteit van de verbinding via Het Zuid tussen het nieuwe gedeelte en het centrum is cruciaal voor de samenhang tussen het nieuwe aantrekkelijke woongebied en de bestaande kern van Drachten met een compact centrum met een divers aanbod en hoge verblijfskwaliteit. De meerpolige opzet van Drachten wordt zo versterkt en krijgt er in feite een nieuwe pool bij.

Het nieuwe station vormt een nieuwe knooppunt waar het netwerk zich op gaat richten. Ten zuiden hiervan ontstaat het nieuwe stadsdeel met iets hogere dichtheden langs het spoor. Dit gebied is vooral gericht op wonen en lokale voorzieningen die niet concurreren met het centrum van Drachten. De dichtheden nemen naar het zuiden af tot een ontspannen leefmilieu (type Friese Wouden) en gaat zo over in het omliggende landschap van de Drait. Een mogelijke eerste stap is het realiseren van een busknoop in de buurt van waar Het Zuid en de snelweg elkaar kruisen. Op deze manier wordt in aanloop naar de komst van het nieuwe station stapsgewijs het ov richting Groningen en Heerenveen versneld en aantrekkelijker gemaakt. Ook is de ruimtelijke oriëntatie van Drachten richting de beoogde stationslocatie (het zuiden) in gang gezet.

Hotspot Verbonden Drachten

LEGENDA

Occupatie

- + Centrum Drachten
- + Stedelijk dorps
- + Fries woudmilieu
- + Uitbreiding Bedrijven
- + Harde plannen*
- + Zachte plannen*

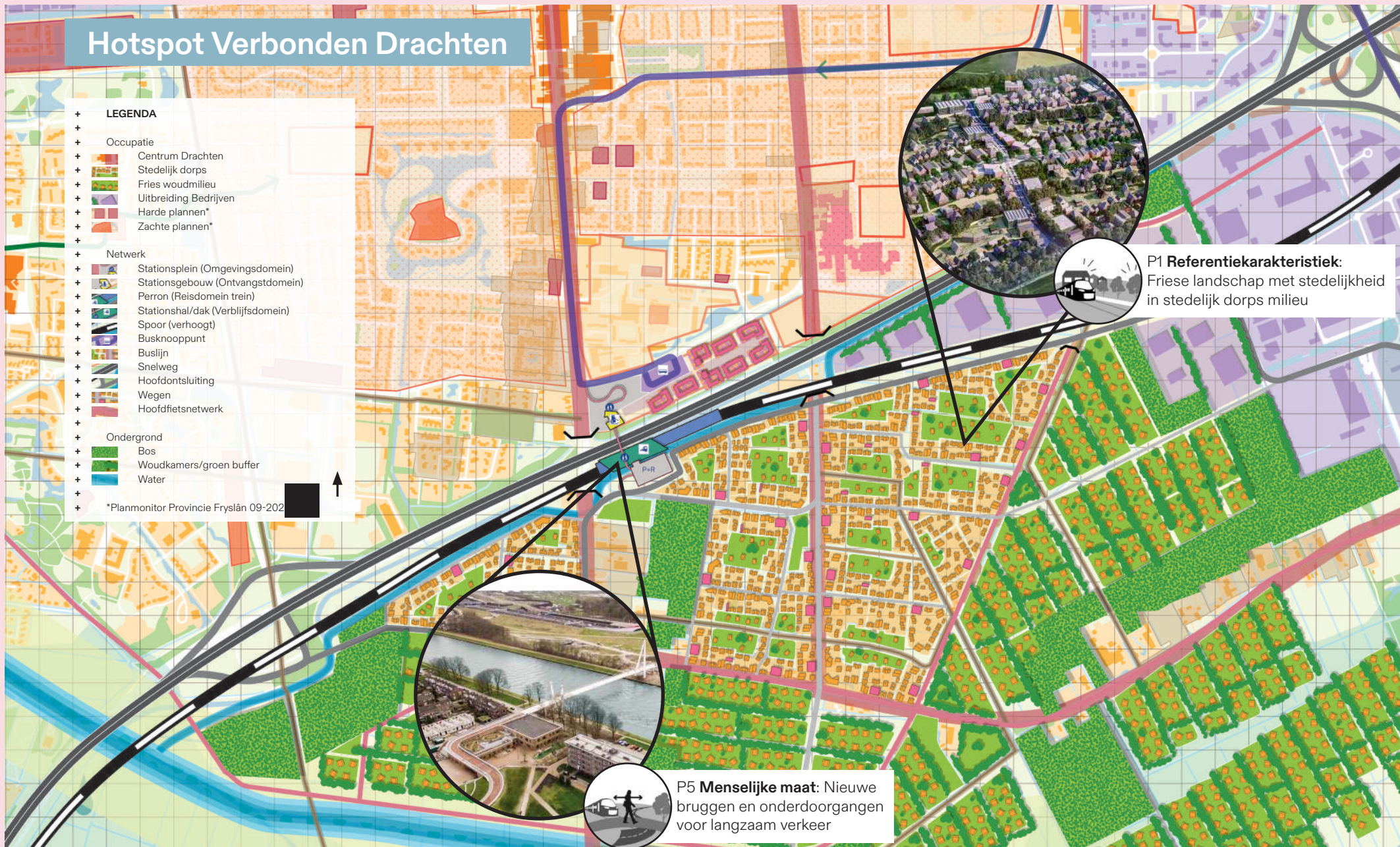
Netwerk

- + Stationsplein (Omgevingsdomein)
- + Stationsgebouw (Ontvangstdomein)
- + Perron (Reisdomein trein)
- + Stationshal/dak (Verblijfsdomein)
- + Spoor (verhoogt)
- + Busknooppunt
- + Buslijn
- + Snelweg
- + Hoofdontsluiting
- + Wegen
- + Hoofdfietsnetwerk

Ondergrond

- + Bos
- + Woudkamers/groen buffer
- + Water

*Planmonitor Provincie Fryslân 09-202



Station op maaiveld



Station Assen

Dafne Schippersbrug, Utrecht



Dafne Schippersbrug

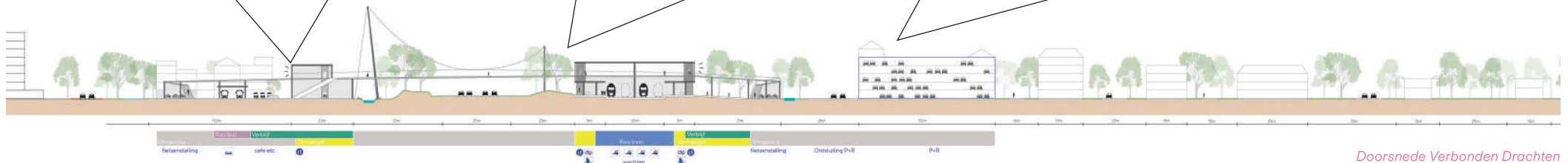
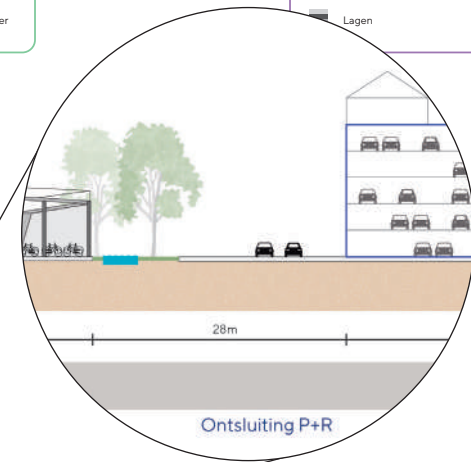
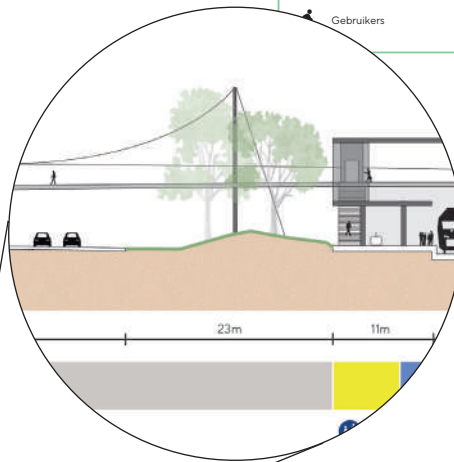
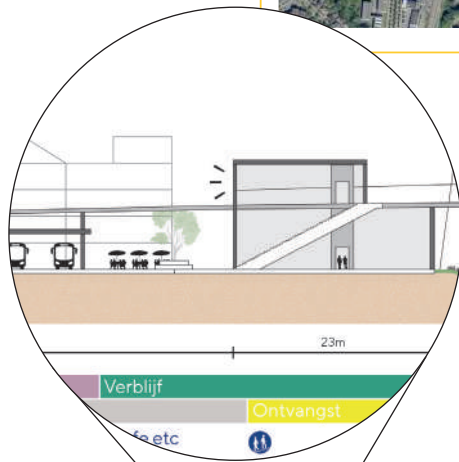
↑ ↓ Uitgestrekte lengte	135 meter
↔ Breedte	5,5 meter
↑ NAP brug	+ 5,70 NAP
↑ NAP maaiveld	+ 1,90 NAP
↗ Hellingspercentage	2,8%
🚶 Gebruikers	Fietser en voetganger

P+R Station Sassenheim



P+R Station Sassenheim

📏 Grootte in hectare	0,56
🚗 Capaciteit	500
🚆 Overstappen	Trein en bus
📍 Nabij gelegen	Amsterdam
🏠 Overdekt	Deels
🚶 Lagen	2



Doorsnede Verbonden Drachten

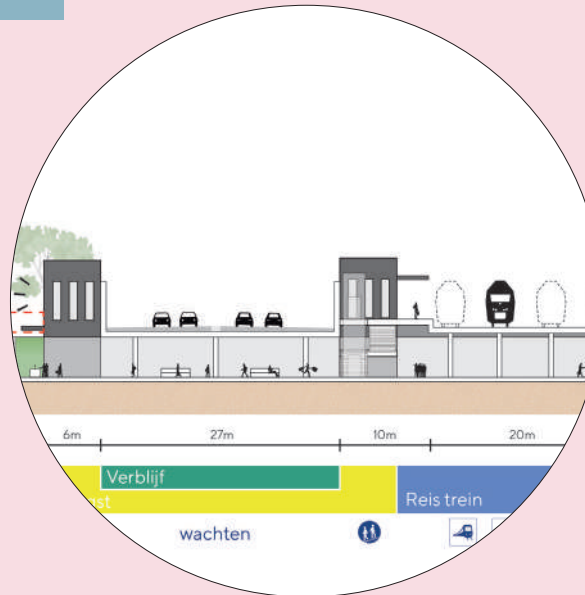
Variantenstudie Station

Station Driebergen-Zeist



Station Driebergen-Zeist

↕	Uitgestrekte lengte	100 meter
↔	Breedte	12,5 meter
↑	NAP hoogte trein	+4,80 NAP
↑	NAP hoogte tunnel	+0,60 NAP
↑	NAP hoogte maaiveld	+3,90 NAP
↙	Hellingspercentage	3,3%



Doorgaand plein

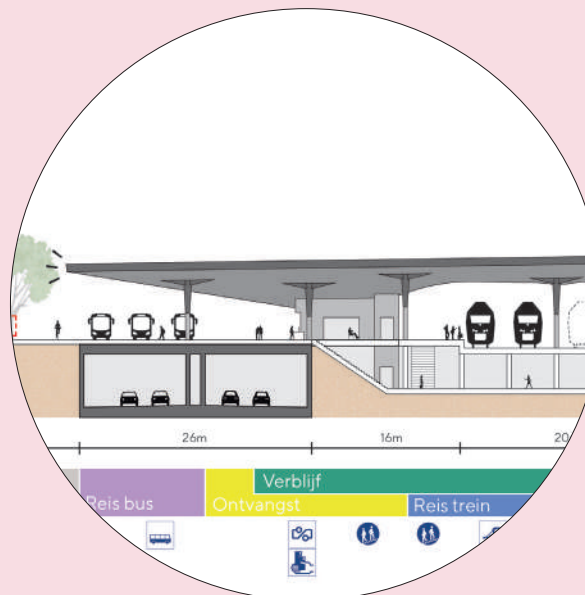
- Voor een aangename hellingsgraad is ruimte nodig
- Sociale veiligheid is een aandachtspunt bij onderdoorgangen
- Poortvrije interwijkverbinding is een aandachtspunt

Station Assen



Station Kampen Zuid

└─┘	Grootte in hectare	2,7
🚶	Aantal dagelijkse reizigers	7.500
🚊	Vervoer mogelijkheden	Trein en Bus
🚲	Fietsenstalling	Niet overdekt
🏠	Overdekt:	Deels
🚉	Aantal sporen	3



Snelweg verdiept

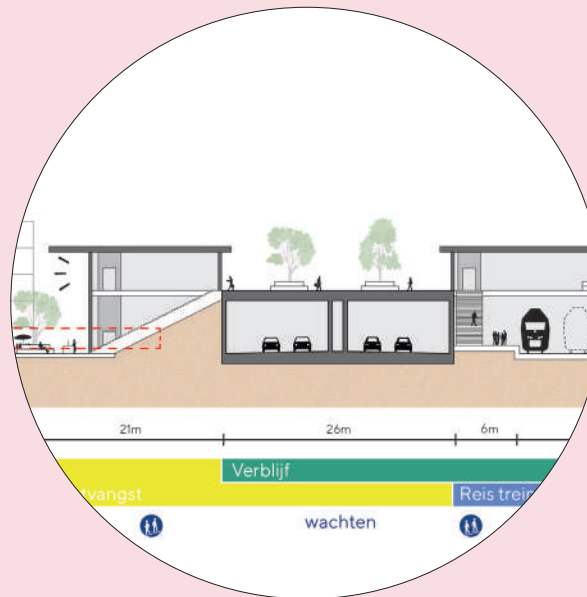
- Alsnog is er een barrière die geslecht dient te worden, namelijk het spoor

Station Barendrecht



Station Barendrecht

Grootte in hectare	3,7
Aantal dagelijkse reizigers	5.500
Vervoer mogelijkheden	Trein en Bus
Fietsenstalling	Deels overdekt
Overdekt	Ja
Aantal sporen	4



Landtunnel

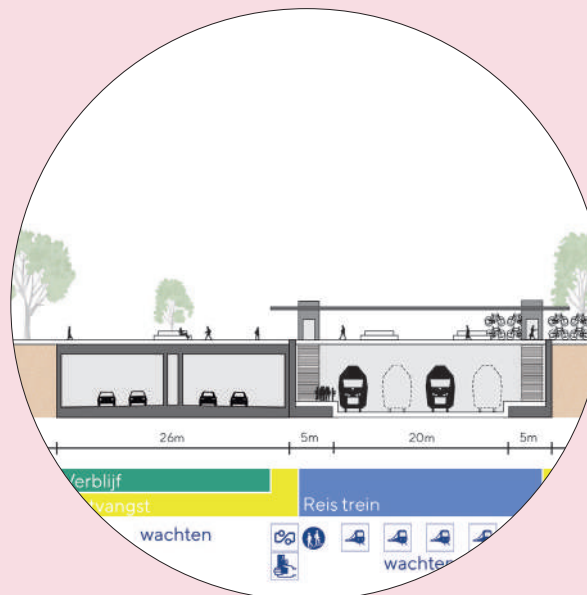
- De landtunnel dient te worden gekruist met trappen, hellingen of een door middel van een park met reliëf

Station Nijverdal



Station Nijverdal

Grootte in hectare	1,9
Aantal dagelijkse reizigers	2.600
Vervoer mogelijkheden	Trein en Bus
Fietsenstalling	Deels overdekt
Overdekt	Niet
Aantal sporen	3



Snelweg en station verdiept

- Sociale veiligheid is een aandachtspunt bij ondergrondse stations of stations in een bak.

Bestemming Drachten

LEGENDA

Occupatie

- Centrumfunctie
- Wandel- en fietszone
- Transformatie woningbouw
- Woningbouw
- Campusontwikkeling zuid
- Wijkcentrum
- Horeca
- Innovatie
- Winkels
- Ziekenhuis
- Strategisch gebied woningbouw
- Woningbouwplan (zacht, hard)*
- Industrie-uitbreiding/intensivering
- Boerderijplaats (cultuurhistorie)
- Gemeentegrens

Netwerk

- Spoor Lelylijn (verhoogd)
- Station
- Ov-knooppunt
- Hoofd OV-netwerk (bus)
- Hoofdverbindingen
- Fietsnetwerk (opgave)
- Snelweg
- N-Weg
- Historische verbinding

Ondergrond

- Groenbuffer
- Verbinding groenstructuur
- Te vernatten gebied (opgave)
- Structuur landschap
- NNN-gebied
- Watergang
- Beekdal
- Dekzandgebied
- Veenweide

*Planmonitor Provincie Fryslân 09-2025

thm N

Bestemming Drachten

Kenmerk Lelylijn

- + Verhoogd met afstand tot A7

Occupatie

- + Ca. 12.000 woningen (hard, zacht en potentieel) in verschillende dichtheden: stedelijk in spoorzone, stedelijk dorps nabij het station, Fries woudmilieu richting zuiden
- + /versterken centrum met Centrumplan Drachten 2.0 (>15 jaar)
- + Versterken economie met Campus Drachten (25 jaar) waarbij inzet op noord-zuidas (halter) door verplaatsen Leerpark

Netwerk

- + Inzet op fietsen en wandelen vanuit Drachten en omliggende kernen door o.a. nieuwe langzaam verkeersverbindingen ('treinfietzers')
- + Nieuw regionaal busstation bij het station (fasering niet mogelijk)
- + Overstap auto-trein voor reizigers uit de streek

Ondergrond

- + Inzetten Afvoerkanaal om leefkwaliteit spoorzone te waarborgen

Bestemming Drachten

Het toekomstperspectief 'Bestemming Drachten' schetst een scenario waarin Drachten zich ontwikkelt tot een regionale bestemming. Dit perspectief gaat uit van de komst van de Lelylijn, met een station op enige afstand van de A7 en de ontwikkeling van een nieuw stedelijk centrum. Het bouwt voort op het scenario 'Autonoom Drachten', maar kiest voor een tweepolige stad in plaats van een meerpole structure: de groei concentreert zich rond een tweede stedelijk brandpunt bij het station, complementair aan het bestaande stadscentrum.

Ondergrond

De landschappelijke opgaven blijven richtinggevend. Het beekherstel van het Koningsdiep en de Drait versterkt de natuurlijke structuren en vergroot het waterbergend vermogen. In het westen wordt het laagveen vernat, terwijl op de hoge zandgronden bufferzones ontstaan die water vasthouden. Nieuwe bebouwing moet bijdragen aan klimaat- en waterrobuustheid. Groenstructuren worden doorgetrokken tot aan het station, waarbij leefmilieus als Stedelijk dorps en Fries woudmilieu (bouwstenen) zorgen voor een groene overgang tussen stad en landschap.

Het Afvoerkanaal wordt verlegd naar het hart van de nieuwe tussenzone tussen spoor en snelweg (ca. 350 meter breed). In deze parkachtige groenblauwe ruimte worden waterberging, recreatie en ecologie gecombineerd, waardoor een aangename en klimaatadaptieve stedelijke leefomgeving ontstaat. De groenstructuren sluiten aan op het bestaande netwerk richting het Koningsdiep en Beetsterzwaag.

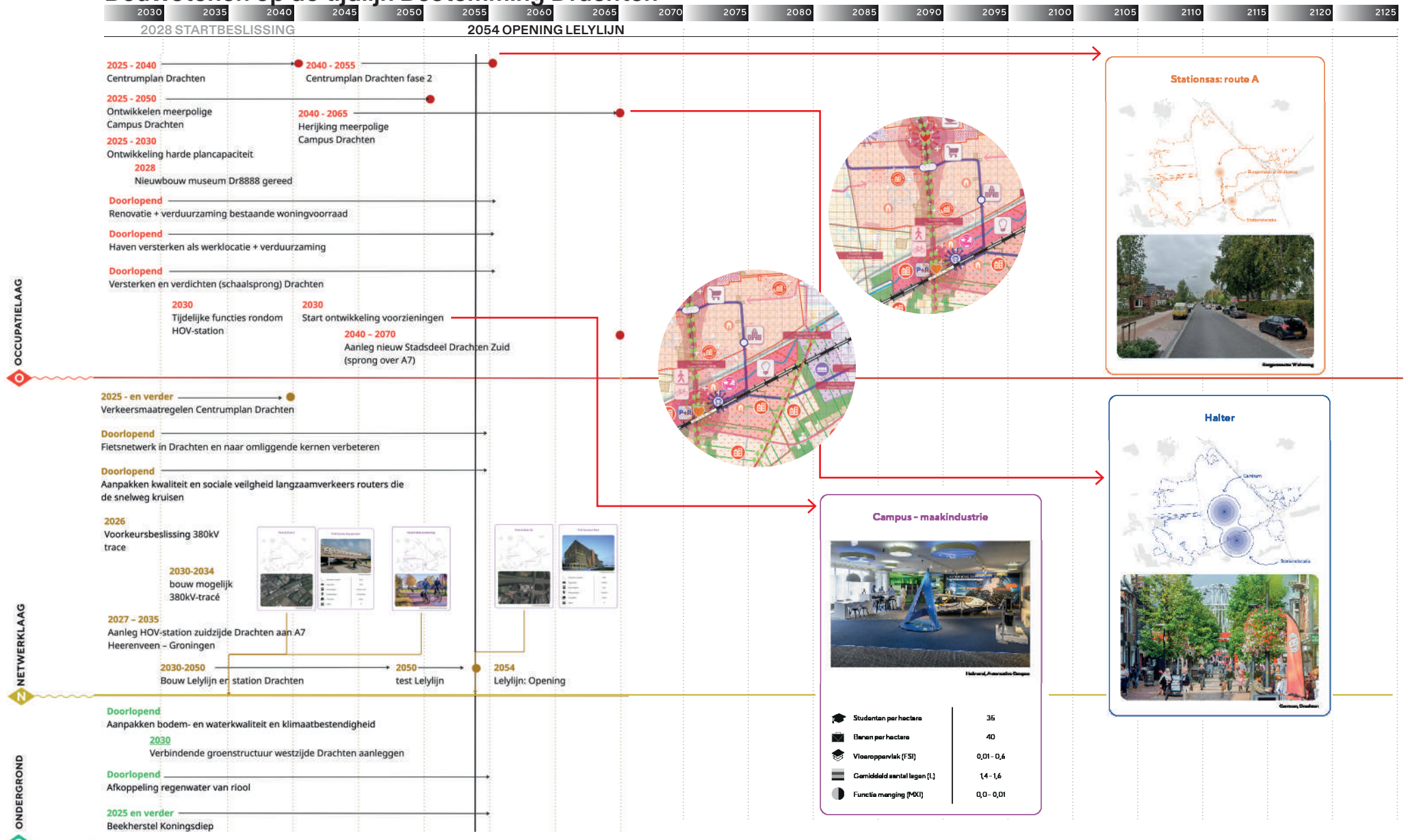
Netwerk

De Lelylijn wordt verhoogd aangelegd om een tweede barrièrewerking te voorkomen en vormt samen met de A7 een nieuw ruimtelijk raamwerk. Het station, gepositioneerd aan de verlenging van de Burgemeester Wuiteweg op circa 300 meter van de snelweg, wordt het middelpunt van een nieuw stedelijk knooppunt waar trein, bus, fiets en auto samenkomen.

De tussenzone tussen spoor en snelweg biedt ruimte voor een regionaal busknooppunt, een schaalbare P+R-voorziening en aanvullende functies zoals sport, ontmoeting en voorzieningen. Dit is vergelijkbaar met de gemengde functies van P+R Science Park Utrecht. Vrije en ruime onderdoorgangen en hoogwaardige langzaam verkeersroutes verbinden het nieuwe centrum met het bestaande. In dit model is een gefaseerde ontwikkeling van een regionaal busknooppunt niet mogelijk, vanwege de afstand tot de bestaande stad.

De stadsas langs de Burgemeester Wuiteweg wordt versterkt als hoofdverbinding tussen het oude en nieuwe centrum, en vormt een stedelijke route met ruimte voor fietsers, voetgangers en stedelijke functies.

Bouwstenen op de tijdlijn Bestemming Drachten



Occupatie

Drachten groeit in dit scenario met circa 12.000 extra woningen. De harde en zachte plancapaciteit biedt ruimte voor circa 3.200 woningen (Planmonitor Provincie Fryslân, september 2025). De resterende 9.000 woningen worden gerealiseerd in de nieuwe uitbreiding ten zuiden van de A7, verdeeld over verschillende dichtheden en leefmilieus:

- + Stedelijk dorps: ca. 38 woningen per hectare
- + Fries woudmilieu: ca. 28 woningen per hectare

De focus verschuift van een meerpolige stad naar een duale structuur:

- + Het bestaande centrum wordt verdicht en krijgt een afgestemd en onderscheidend winkelaanbod met een hoge verblijfskwaliteit.
- + Rond het nieuwe station ontstaat een tweede centrum, waar campusfuncties en stedelijke voorzieningen worden geconcentreerd. Hier is ruimte voor kennisinstellingen, werken, ontmoeten en wonen in een stedelijk milieu.
- + Doordat het spoor niet parallel aan de A7 ligt ontstaat er een tussengebied dat stedelijk ingevuld kan worden. Dit betekent wel dat de gemeente met tal van strategische uitdagingen en risico's te maken krijgt qua fasering en eventueel tijdelijke invulling. Hoe snel gaat het bouwtempo van zo'n zone en hoe is het in iedere fase een aangenaam gebied en geen desolate ruimte in wachtend op wat komen gaat.

De Campus Drachten transformeert tot een tweedelige kennisstad, waarbij het noordelijke deel (haven, centrum) en het zuidelijke deel (station en ziekenhuis) elkaar aanvullen en versterken.

Bestemming Drachten

Bestemming Drachten gaat net als Verbonden Drachten uit van de verdere versterking van het bestaande centrum. Maar in dit toekomstbeeld ontstaat een tweede centrum waar campusfuncties en stedelijke voorzieningen worden geconcentreerd. Dit gebeurt in een afgebakende strook tussen de weg A7 en het zuidelijke hooggelegen tracé van de Lelylijn. In deze strook wordt bestemming ontwikkeld, veel meer dan alleen een station en een woongebied. Aan de zuidzijde van de Lelylijn ontstaat een wijk waar wel voornamelijk gewoond wordt.

Met de directe verbinding naar (vooral) Groningen, maar ook naar de F4 en de Randstad ontstaat een interessant milieu die de oriëntatie van Drachten verandert: de meerpoligheid van Drachten transformeert in deze toekomst gaande weg naar een duale aanpak, met twee duidelijke focuspunten: het bestaande centrum en de omgeving van het Lelylijn station, waar tussen spoor en weg ruimte is voor een regionaal (bus)knooppunt, en voor kennisinstellingen, werken, ontmoeten en wonen in een stedelijk milieu. Een belangrijke opgave ligt in de fasering van dit gebied, bijvoorbeeld door nu al de strook in te richten met (tijdelijke) functies en de noord-zuid relatie te programmeren.

Hotspot Bestemming Drachten

LEGENDA

Occupatie

- + Centrum Drachten
- + Stedelijk spoorzone
- + Stedelijk dorps
- + Fries woudmilieu
- + Uitbreiding Bedrijven
- + Harde plannen*
- + Zachte plannen*

Netwerk

- + Stationsplein (Omgevingsdomein)
- + Stationsgebouw (Ontvangstdomein)
- + Perron (Reisdomein trein)
- + Stationshal/dak (Verblijfsdomein)
- + Spoor (verhoogt)
- + Busknooppunt
- + Buslijn
- + Snelweg
- + Hoofdontsluiting
- + Wegen
- + Hoofd fietsnetwerk

Ondergrond

- + Parkzone met Afvoerkanaal
- + Bos
- + Woudkamers/groen buffer
- + Water

*Planmonitor Provincie Fryslân 09-202

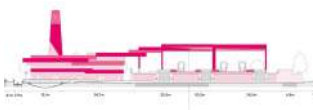


P3 Bestemming: Ruimte voor voorzieningen in Spoorzone



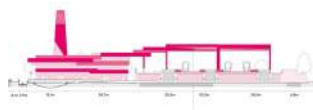
P4 Flexibiliteit: Schaalbare P+R met eventuele functiemenging

Groot verhoogd station

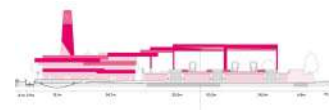


Station Ede Wageningen

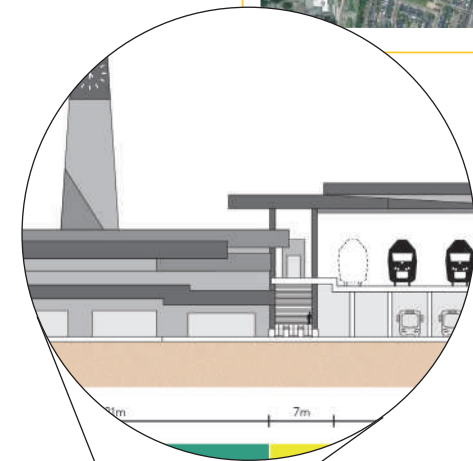
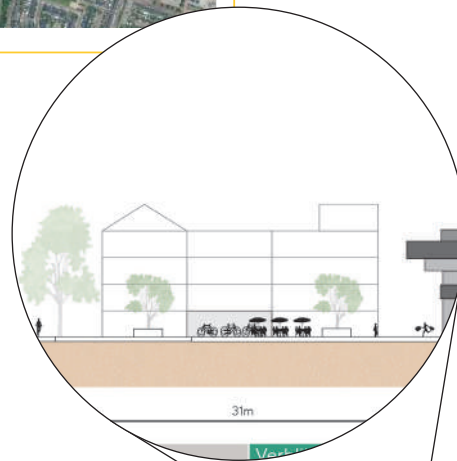
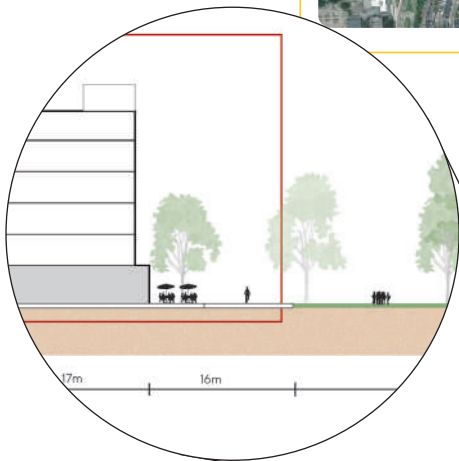
Groot verhoogd station



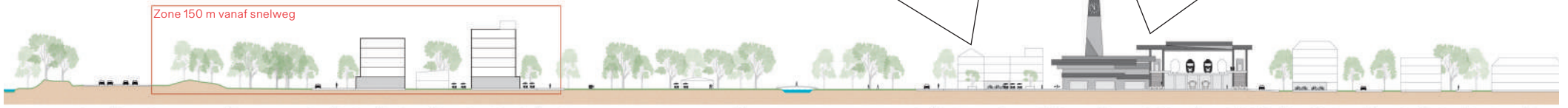
Groot verhoogd station



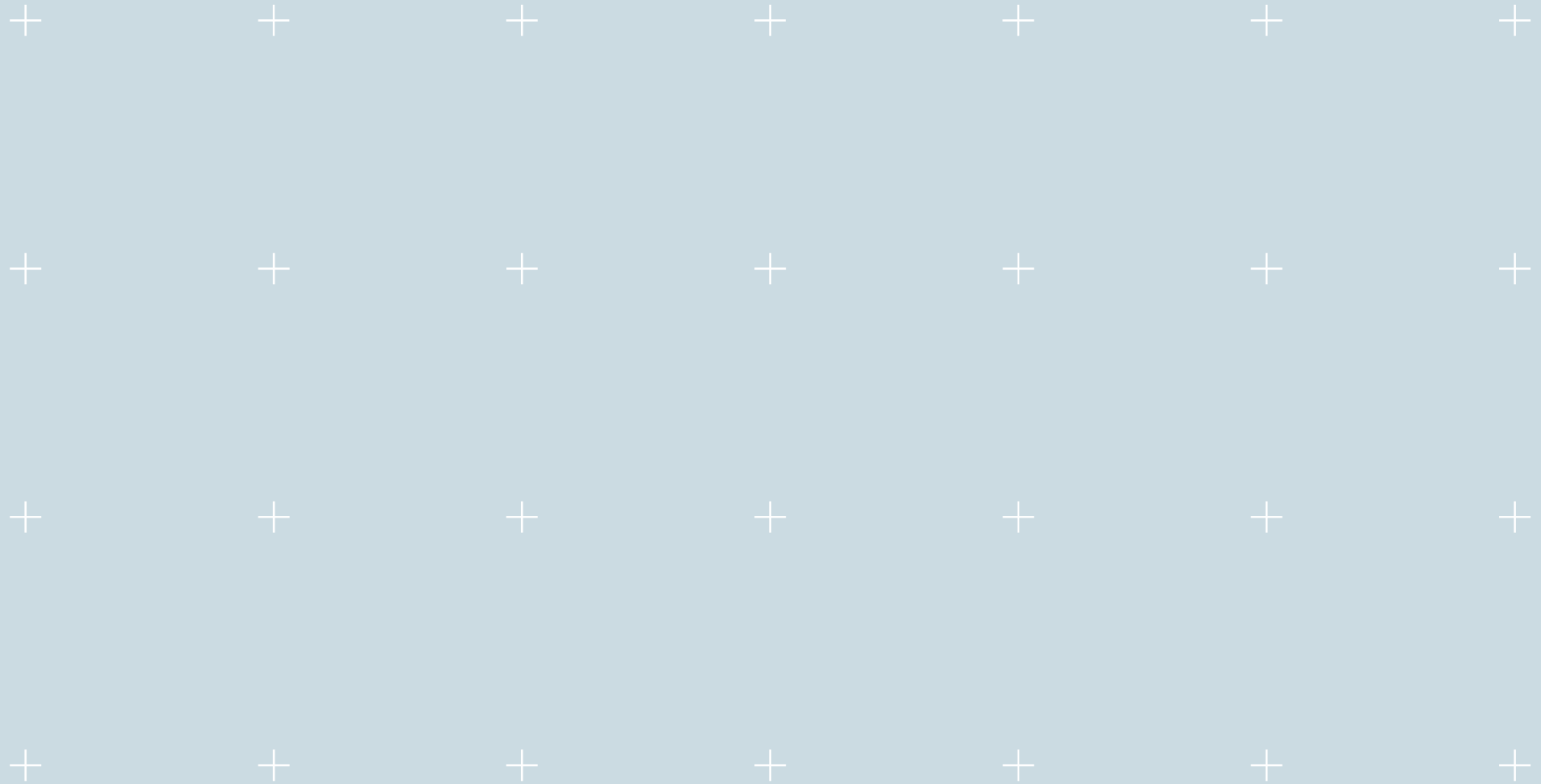
Station Ede Wageningen



Zone 150 m vanaf snelweg



Doorsnede Bestemming Drachten



5. ■ Geleerde lessen

5.1 Lessen uit het ontwerpend onderzoek

Wat hebben we geleerd in het ontwerpend onderzoek van de toekomstbeelden.

- + Drachten en Heerenveen zijn nu te klein voor meerdere centra.
- + Een station wil je zo dicht mogelijk bij bestaande stad en centrum. Dit is lang niet altijd mogelijk met de toekomstbeelden.
- + Bundeling snelweg A7 en spoor ligt voor de hand vanuit doorsnijding, maar we zien ook dat dit beperkend kan werken voor de ontwikkelpotentie door barrière en inpassingsmogelijkheden.
- + We zien uitdagingen op het gebied van de ondergrond, in m.n. Heerenveen (en in brede zin het tracé van de Lelylijn) geldt dat deze vanuit principes van water en bodem sturend minder geschikt is, dit geldt voor de infrastructuur, maar zeker ook voor de gebiedsontwikkeling die een station aan zou trekken.

Met de ontwerpbouwstenen die we hanteren voor de stations(gebieden)

- + P1 lokale karakteristiek zichtbaar in stationsomgeving: in een aantal toekomstbeelden is de relatie met de bestaande karakteristiek lastig, vooral omdat de gewenste karakteristiek ontbreekt in de boogde stationsomgeving. Mede daarom is het leggen van de relatie (fysieke verbinding, prettig, aantrekkelijk en levendig) zo belangrijk (P2).
- + P2 vraagt goede vervolgutwerking in later stadium, waarbij nu al een strategie zinvol is om hier te verlevendigen.

Hierbij is de afstand een aandachtspunt in sommige gevallen (zet in op fietskwaliteit, en deelsysteem, naast lopen)

- + P3 stationsomgeving als bestemming. Hier zijn suggesties voor gedaan, vraagt verder uitwerking en programmering, zonder te gaan concurreren met het bestaande centrum.
- + P4 Flexibiliteit. Zinvol om rekening mee te houden. Feitelijk is dit vooral ingewikkeld in Heerenveen, waar ruimte bij Noordelijk werkstad maar ook in bestaande situatie (voor 4-sporigheid) beperkt is. Juist daarom nu de ruimte gaan creëren!
- + P5 Menselijk maat. Enorm belangrijk om nu al rekening mee te houden, essentieel voor de verblijfskwaliteit. Geldt voor alle toekomstbeelden.

Met het advies om vast een HOV lijn te realiseren geldt juist ook om de knooppunten in te richten kan met deze ontwerpbouwstenen.

Heerenveen

Station Heerenveen ligt nu niet optimaal

Station Heerenveen ligt nu niet optimaal: als je kijkt naar de autonome ontwikkeling en de bestaande structuur is er ook zonder de Lelylijn een kans om het station te verplaatsen naar de stadsas.

Grootste opgave voor de schaalsprong

Heerenveen ligt in de noordzijde

De noordzijde van Heerenveen kent nu flink andere karakteristiek dan je zou willen bij een station van snelle spoorlijn.

De Lelylijn zal een schaalsprong moeten faciliteren, met een stedelijk leefmilieu. Dat is nu nog ver weg in deze omgeving. Hier zou snel op ingezet moeten worden indien een station hier voor de hand ligt.

Afstand station Noordelijke werkstad en centrum is erg groot -> aanzienlijke opgave voor kwalitatieve verbinding

Noordelijke werkstad: de afstand tot het centrum is erg groot, er ligt hierbij een goede basis om de route langs het kanaal in te richten als aantrekkelijke verbindingsstraat (voor langzaam verkeer), dan zal deze goed ingericht en geprogrammeerd moeten worden. Daarbij blijft mogelijk de behoefte voor een tweede station in Heerenveen, zuidelijker gelegen, bijvoorbeeld bij de stadsas.

Bundeling van spoor en A7 is erg lastig inpasbaar

De bundel van de A7 met een spoor in Heerenveen is lastig inpasbaar, hier ligt een flinke uitdaging om de ruimtelijke kwaliteit goed te krijgen. Het is om deze reden goed denkbaar in te zetten op de verlegging van de A7, en de verkleuring van het bedrijventerrein Kanaal zodat hier meer kansen zijn voor een alzijdig stedelijk milieu en een betere verblijfskwaliteit.

Station op de Stadsas past goed bij de huidige structuur

Station aan de stadsas is interessant en logisch vanuit huidige structuur en ontwikkeling. Verdichting op de stadsas lijkt no regret, maar is het niet in geval van een noordelijke ligging van Lelylijn station (tenzij secundair station hier komt) Regiopoort kan interessant zijn, maar is een heel andere oplossing dan specifiek voor Heerenveen Regiopoort is een ander concept dan een stedelijk station. Het zou interessant kunnen zijn, echter ook hier geldt dat dit station zeer lastig tot prettige plek te maken is, terwijl deze optie in alle opzichten (reistijd. Frequentie, veiligheid, verblijfskwaliteit etc.) aantrekkelijk moet zijn om te kunnen concurreren met de auto. Dit geldt ook bij een andere ligging van een regiopoort-station

Drachten

Tussenzone (spoor & A7) kent strategische uitdagingen (fasering, milieuhinder en leefkwaliteit)

In de IGV Drachten zijn twee varianten op een ligging van de Lelylijn ten zuiden van de A7 onderzocht: strak langs de A7 (Toekomstperspectief 'Verbonden Drachten') en op enige afstand van de snelweg (Toekomstperspectief 'Bestemming Drachten'). Hoewel het verschil in eerste instantie klein lijkt te zijn tussen de twee toekomstperspectieven, zijn de verschillen groot in de gevolgen voor een goede inpassing, complexiteit van de gebiedsontwikkeling en toekomstvastheid/robustheid.

- + Inpassing: een strakke ligging zorgt ervoor dat de barrière zelf breder wordt (weg, water én spoor) tussen Drachten en een eventuele zuidelijke uitbreiding van Drachten. Een ligging op enige afstand zorgt voor twee separate barrières.
- + Complexiteit van de gebiedsontwikkeling: een ligging op enige afstand zorgt voor een 'tussenzone' tussen de snelweg en het spoor. Deze zone kent meer strategische uitdagingen om dit te ontwikkelen tot een goed stuk stad (fasering, milieuhinder, leefkwaliteit).
- + Toekomstvastheid/robustheid: uit het 100-jaar perspectief blijkt dat de demografische bandbreedte voor het noorden verschilt tussen krimp en grote groei. Een station zo dicht mogelijk bij het bestaande centrum en dat eveneens kan dienen als recreatieve hub ('Verbonden Drachten') is het meest robuust.

Bestaande stad Drachten vraagt de komende jaren om een kwaliteitsimpuls, zeker ook om de campusontwikkeling mogelijk te maken

'Fase 0': Het duurt nog flink wat jaren totdat het station opent en de verbinding naar Groningen en Heerenveen kwalitatief wordt verbeterd. Tot het zo ver is, kan er al gestart worden met een fase 0 waarbij de verdere versterking van de leefkwaliteit van Drachten wordt versterkt en de belangrijke verbinding met stad Groningen al een eerste kwaliteitsimpuls krijgt. Dit kan de campusontwikkeling van Drachten en de positionering van de kern in het Noorden verder verstevigen.

Denk hierbij aan een HOV-hub aan de zuidzijde, daar waar het station mogelijk komt.

Een nieuw station zorgt voor een nieuw brandpunt aan de zuidzijde van Drachten. Te zijner tijd dienen het Centrumplan Drachten en de Campusontwikkeling hierop geënt te worden.

Een HOV-station aan de zuidzijde kan helpen om de komende jaren de gebiedsontwikkeling te richten in voorbereiding op de komst van station Lelylijn en de stap te maken naar een hogere dichtheid en de ontwikkeling van de zuidkant van Drachten met een mogelijkheid om t.z.t. ook de A7 over te steken.

5.2 Doorkijk naar 2100

Parallel aan de studie van de integrale gebiedsverdieping is een snelle studie voor de langere termijn uitgevoerd (Polyfern+ De Zwarte Hond) om inzicht te krijgen in de robuustheid van de toekomstbeelden. De parallele trajecten zijn in oktober 2025 bijeen gekomen om te verkennen waar het 'botst' en eerst aanbevelingen op te stellen.

Eerste bevindingen/vragen:

- + De langetermijnsscenario's verschillen tussen hoge groei en krimp qua aantal inwoners. Hoe wendbaar zijn de perspectieven voor Heerenveen en Drachten? Hoe wendbaar zijn de perspectieven in een post-groeimaatschappij?
- + Per langetermijnsscenario vervult het stationsgebied een andere rol, perspectieven hier op testen:
 - Hoog-Snel: poort tot kennisclusters op stedelijke as;
 - Hoog-Vertraagd: wereldpoort op internationale as;
 - Laag-Snel: natuurpoort/ recreatiehub;
 - Laag-Vertraagd: poort tot de streek en ontmoetingsplek met voorzieningen.
- + Groningen zit 'strak in het jasje': wat is het uitwaaiereffect en tot waar reikt dit?
- + WABOS meest voorspelbaar, tegelijkertijd meeste discussie t.o.v. netwerk- en occupatielaag.

- + Kan goederenvervoer een (mede)drager zijn wanneer personenvervoer te beperkt is?
- + De Lelylijn doorkruist eigenlijk vijf streken (DUS'sen).

Hierbij wordt geen keuze gemaakt tussen de 100-jaar scenario's, deze leiden tot aanbevelingen en werken toetsend.

Aanbevelingen uit de botsing tussen de IGV's en 100 jaar:

- + WABOS leidende factor in langetermijn-scenario's en daarmee een 'no-regret'.
- + Een station zo dicht mogelijk bij het bestaande centrum lijkt ongeacht het scenario het meest wendbaar.
- + Verdichten rondom het station. Denk hierbij wel over de concurrentiepositie t.o.v. andere stations.
- + Ruimte reserveren langs de nieuwe spoorlijn. Later kan bepaald worden hoe hier invulling aan te geven.

Botsproef Heerenveen

In Heerenveen speelt heel veel op het gebied van **water en bodem**, ook qua infrastructuur en woningbouw.

De ondergrond vormt een heel belangrijk aandachtspunt om te gaan bouwen aan de Lelylijn en de schaalsprong. Technische ontwerp oplossingen zijn altijd toegepast in lage natte gebieden, de wenselijkheid hiervan op lange termijn is een keuzevraagstuk.

Specifieke aandachtspunten uit de botsproef:

- + Uitbreiding richting het westen botst met de 100-jaar-scenario's. Net als in stad Groningen wordt uitbreiding gezocht in de natste gebieden door schaarste in andere windrichtingen.
- + Schaalsprong hoeft niet per se rond het huidige station. Toevoegen nieuw station noorden of zuiden kan leiden tot verstedelijking. Relatie met bestaand centrum aandachtspunt.
- + Locatie en mate van verstedelijking is belangrijk thema in Heerenveen: groeien zonder verlies identiteit?
- + Wat betekent het uitwaaiereffect voor stad Groningen voor Heerenveen? Te ver, te verschillend?
- + Economisch profiel wat onbestemd: in hoge scenario's is inzet op innovatie / diensten, sectoren waarop Heerenveen zich nog moet ontwikkelen. Natuurpoort/ recreatiehub en poort tot de regio als ontmoetingsplek met voorzieningen (ook recreatie) zijn voorstelbaar. Poort tot kennisclusters op stedelijke as en wereldpoort op internationale as minder.

Botsproef Drachten

- + Uitwerking Drachten lijkt vrij robuust, in alle vier de gevallen haken ingezette en gewenste ontwikkelingen aan op de vier langetermijn-scenario's en wat dit vraagt van de stationsomgeving (**poort tot kennisclusters** op stedelijke as, **wereldpoort** op internationale as, **natuurpoort/** recreatiehub, **poort tot de streek** als ontmoetingsplek met voorzieningen).

- + Wat betekent het uitwaaiereffect voor stad Groningen voor Drachten? (DAG-regio?)
- + Locatie en mate van verstedelijking is ook belangrijk thema in Drachten: groeien zonder verlies identiteit?
- + Aandachtspunt is om de spoorlijn ook als een zone te beschouwen. -> slechten barrièrewerking heeft nu prioriteit gekregen.

5.3 Economische ontwikkelrichtingen

Als onderdeel van de IGV is ook gekeken naar de economische ontwikkelrichting (zie bijlage Economie). We hebben er op de maakdagen en in het opstellen van de Toekomstbeelden naar gekeken. Ook zijn er een aantal gesprekken gevoerd met belangrijke economische spelers van zowel Drachten als Heerenveen. De belangrijkste conclusies en aanbevelingen hebben we hieronder samengevat.

Bereikbaarheid als randvoorwaarde, niet als motor

De mogelijke komst van de Lelylijn biedt Drachten en Heerenveen een bijzondere kans om hun economische structuur te versterken en te vernieuwen, maar die kans verzilvert zich niet vanzelf. De kernconclusie van deze bijlage is dat bereikbaarheid een randvoorwaarde is, geen autonome motor voor groei. De Lelylijn werkt als hefboom, het vergroot het bereik van arbeidsmarkten, brengt kennisinstellingen en bedrijven dicht bij elkaar en versterkt de concurrentiepositie van steden die goed worden aangesloten. Of dit ook daadwerkelijk leidt tot extra werkgelegenheid, hogere productiviteit

en brede welvaart, hangt echter af van de keuzes die Drachten en Heerenveen nu maken over economische profilering, ruimtelijke ontwikkeling en arbeidsmarktbeleid. Zonder gerichte sturing is het reële risico dat de effecten van de Lelylijn zich vooral vertalen in extra forensenstromen en een versterking van de positie van grotere steden, terwijl Drachten en Heerenveen in toenemende mate woonsteden worden. Met andere woorden, bereikbaarheid creëert potentie, maar alleen beleid zet die potentie om in waarde.

Samenhang tussen economische ontwikkeling en verstedelijking

Daaruit volgt een tweede, even wezenlijke conclusie, economische ontwikkeling en verstedelijking kunnen niet los van elkaar worden gezien. Juist in de hedendaagse economie geldt dat kennisintensieve bedrijvigheid, innovatie en hoogwaardige dienstverlening het best gedijen in compacte, goed bereikbare en gemengde stedelijke milieus. Het gaat dus niet alleen om het beschikbaar hebben van voldoende ruimte voor bedrijvigheid, maar om het creëren van een samenhangend stedelijk systeem waarin wonen, werken, leren en ontmoeten elkaar versterken. Dat betekent dat keuzes over het economisch profiel directe gevolgen hebben voor de ruimtelijke structuur van de stad, en omgekeerd zonder de juiste ruimtelijke condities is het moeilijk om talent en bedrijven aan te trekken en vast te houden, hoe goed de infrastructuur ook is.

Kansrijke ontwikkelrichting: hightech dienstenregio

Binnen die samenhang laat deze bijlage zien dat de Lelylijn vooral waarde toevoegt in economische richtingen waarin kennis, innovatie, dienstverlening en (inter)nationale verbindingen centraal staan. De meest kansrijke ontwikkelrichting voor Drachten en Heerenveen is daarom het perspectief van de hightech dienstenregio door het versterken van bestaande industriële en logistieke activiteiten, maar met een duidelijker accent op kennisintensieve dienstverlening die de maakindustrie ondersteunt en verdiept. Dit vraagt om het expliciet versterken van ecosystemen rond bestaande clusters, in plaats van een generieke aanpak die te breed is om echt verschil te maken. In zo'n toekomstbeeld verschuift het zwaartepunt niet weg van industrie en productie, maar wordt het verdienvermogen vergroot door de koppeling met R&D, engineering, data, ontwerp, onderwijs, zakelijke ondersteuning en andere kennisgedreven functies die juist rondom sterke industriële basisclusters kunnen floreren.

Ruimtelijke en programmatische vertaling

Tegelijk vraagt deze koers om een heldere vertaling naar wat dit betekent voor ruimte, wonen en arbeidsmarkt. Het toekomstbeeld van een hightech dienstenregio vraagt om concentratie van groei rond de (toekomstige) stationsomgevingen en stedelijke assen, om verdichting en functiemenging in plaats van verdere spreiding, en om de ontwikkeling van

stationsgebieden als volwaardige stadsdelen met een herkenbaar stedelijk milieu. Het vraagt daarnaast om een woning- en voorzieningenaanbod dat past bij de doelgroepen die nodig zijn voor de beoogde economische ontwikkeling, met name jong talent en kenniswerkers. Dat betekent dat Drachten en Heerenveen meer moeten bieden dan voornamelijk grondgebonden woonmilieus; er is ook behoefte aan compacte, stedelijke woonvormen, hoogwaardige openbare ruimte en een levendig dagelijks voorzieningen- en cultuurmilieu.

In de praktijk betekent dit dat ruimtelijk beleid, arbeidsmarktbeleid en economisch beleid niet parallel naast elkaar kunnen bestaan, maar als één samenhangend programma moeten worden uitgevoerd. Juist wanneer investeringen worden versnipperd over te veel locaties of thema's, verwatert het effect en blijft de economische sprong uit. Dit vraagt niet alleen om focus binnen individuele gemeenten, maar ook om regionale afstemming en samenwerking. De opgave overstijgt de gemeentegrenzen van Drachten en Heerenveen, en mogelijk ook andere gemeenten in de regio, moeten gezamenlijk strategische keuzes maken over waar en hoe te investeren om de Lelylijn optimaal te benutten. Voor Drachten en Heerenveen zijn de uitgangsposities en daarmee ook de kernopgaven verschillend.

Aanbevelingen voor Drachten

Drachten heeft een relatief scherp economisch profiel met sterke ankerpunten in de hightech maakindustrie, zoals Philips, het Innovatiecluster Drachten en het industrieterrein De Haven. Tegelijk zijn de keuzemogelijkheden voor en rond de stationslocatie beperkt, wat betekent dat de ruimte om een nieuw stedelijk knooppunt te vormen ook begrensd is. De aanbeveling voor Drachten is daarom om de strategie te richten op verdieping en verankering, het verder ontwikkelen van de campusfunctie rond de hightech innovatie campus, het nog sterker verbinden van hightech maakindustrie met kennisontwikkeling en onderwijs, en het bewust creëren van een aantrekkelijk stedelijk werk- en leefmilieu rond de stationslocatie. Cruciaal daarbij is dat station, campus en werklandschappen niet als losse eilanden worden ontworpen, maar fysiek en functioneel met elkaar worden verbonden, zodat de extra bereikbaarheid ook daadwerkelijk leidt tot meer interactie, meer innovatie en meer vestigingskracht. Daarbij hoort ook het versterken van de leefkwaliteit en identiteit van het gebied, inclusief voorzieningen en cultuur, niet als 'extra', maar als integraal onderdeel van het vestigingsklimaat dat talent bindt en de economie versterkt.

Aanbevelingen voor Heerenveen

Heerenveen heeft een bredere economische basis en meer ontwikkelruimte, maar juist daardoor is het risico groter dat het profiel verwatert en dat ruimtelijke ontwikkeling versnipperd raakt. Bovendien zijn er meerdere varianten voor de stationslocatie denkbaar, die elk een andere impact hebben op ruimtelijke structuur en economische kansen. De belangrijkste aanbeveling voor Heerenveen is daarom om nu scherpe keuzes te maken in een expliciet economisch profiel dat richting geeft aan investeringen, een duidelijke voorkeur voor de stationsvariant die het beste past bij die koers, en een programmatische focus op concentratie van stedelijke en economische ontwikkeling in de omgeving van het knooppunt. Tegelijk is het een no-regret stap om, ongeacht de uiteindelijke stationskeuze, nu al te starten met de ontwikkeling en kwaliteitsverbetering van het huidige stationsgebied. In alle toekomstbeelden blijft dit gebied een belangrijk centrum- en entreegebied en zal het moeten meegroeien in kwaliteit en stedelijkheid om de stad als geheel aantrekkelijker en concurrerder te maken.

Gezamenlijke regionale opgave

Over beide steden heen komt daarmee één gezamenlijke aanbeveling naar voren die randvoorwaardelijk is voor succes: verbind economie, ruimte en arbeidsmarkt niet alleen in visie, maar vooral in uitvoering. Dat vraagt om een integraal toekomstbeeld of visie richting 2040–2050. Ontwikkel de economische visie en het uitvoeringsprogramma voor Drachten en Heerenveen gezamenlijk. Alleen door een gedeeld toekomstbeeld, gezamenlijke keuzes over economische profielen, ruimtelijke ontwikkeling en investeringsagenda's, en een afgestemde programmering van voorzieningen en arbeidsmarktbeleid, kunnen beide steden optimaal profiteren van de kansen die de Lelylijn biedt.

Het vraagt ook om een manier van sturen waarin deze domeinen gezamenlijk worden geprogrammeerd, gefaseerd en gemonitord, zodat investeringen elkaar daadwerkelijk versterken. Alleen in die samenhang kan de Lelylijn uitgroeien tot meer dan een verbinding; dan wordt zij een structurele motor voor economische vernieuwing en brede welvaart. Deze opgave vereist tevens een **sterke regionale samenwerking** waarin Drachten en Heerenveen gezamenlijk moeten opereren, complementaire profielen ontwikkelen en afspraken maken over waar welke functies worden geconcentreerd. Alleen door deze samenhang kan de Lelylijn uitgroeien tot meer dan een verbinding, dan wordt zij een structurele motor voor economische vernieuwing en brede welvaart.

5.4 Kosten

Als onderdeel van de IGV is ook gekeken naar de globale impact op de kostenraming uit de vorige fase. Doel van de kostenoptimalisatie is om te onderzoeken of het project substantieel goedkoper kan worden gerealiseerd op basis de alternatieven als ontwikkeld in de gebiedsverdiepingen. Bij het woord 'kostenoptimalisatie' zal de lezer mogelijk direct denken aan het reduceren van de investeringskosten, maar het is ook goed mogelijk dat een alternatief of variant juist duurder wordt.

De conclusie van de globale verkenning is dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat er substantiële aanpassingen nodig zijn aan de raming: de raming uit de studie Lelylijnalternatieven is robuust. De variaties zijn scopewijzigingen/beleidskeuzes en kunnen tot hogere of lagere kosten leiden. Dit moet in een verkenning nader uitgezocht worden.

De belangrijkste bevindingen per toekomstbeeld zijn (gericht op de kosten):

Drachten (Verbonden Drachten en Bestemming Drachten):

- + Variaties in stationsconfiguratie: gering besparingspotentieel.
- + Spoor gecombineerd met weg in tunnel(bak): extra investering orde-grootte 750 miljoen tot 1,5 miljard euro.

Heerenveen

- + 1: Noordelijke werkstad: Geen kostenverschillen geduid.
- + 2: Stadas Heerenveen: Als alleen Heerenveen beschouwd: geen besparingspotentieel, maar orde-grootte honderd miljoen duurder. Als groter geheel beschouwd dan geen groot kunstwerk in het Tsjûkemar en geen Aquaduct Scharsterrijn, dan besparingspotentieel achthonderd miljoen tot meer dan 1 miljard euro.
- + 3: Regiopoort: Besparingspotentieel orde-grootte driehonderd tot vijfhonderd miljoen euro.

5.5 indicatieve meerwaarden Brede welvaart

De aanleiding van de wens een Lelylijn te realiseren ligt nadrukkelijk in de brede benadering van Brede Welvaart en de opgaven die voor Noordelijk Nederland van toepassing zijn (zie onder andere het ontwikkelperspectief). Voor de IGV's werken we met de kapitalen van 'Later'. Hieronder hebben we op basis van de indicatoren een globale samenvatting weergegeven van de eerste inschatting op de Brede Welvaart

Heerenveen

Noordelijke werkstad

Het kruisstation creëert een tweede centrum in Heerenveen. Nieuwe mensen komen in de stad wonen, en kunnen er ook werken. Door de Lelylijn worden de woningen meer waard, al is de invloed beperkt door de noordelijke ligging van het nieuwe station. Jonge starters vinden hier wel een fijne plek: goed verbonden met andere steden waar hun opleiding was. Hoewel er jonge mensen komen wonen in het noordelijke deel, is er een risico van vergrijzing en verschraving het voorzieningenaanbod in het zuidelijke deel van de stad.

Stadsas

De Lelylijn en nieuwe ligging van het station geven een impuls aan Heerenveen: jonge starters worden aangetrokken en het voorzieningenaanbod wordt meer divers en groter. Doordat bestaande

wijken aantrekkelijk worden voor een diverse groep mensen, neemt de dichtheid van mensen, voorzieningen en banen toe door heel Heerenveen. En daarbij de woningwaarde. Ook werken meer mensen in Heerenveen die er wonen, wat bijdraagt aan de sociale cohesie.

Regiopoort

Voorals Joure profiteert van de komst van de Lelylijn: starters vinden er een fijne plek om te wonen, nadat het lang moeilijk was om daar een betaalbaar huis te vinden. Eigenlijk komen deze mensen alleen naar Heerenveen voor werk, en hun kinderen voor de middelbare school. Ondertussen vergrijst Heerenveen, en komen voorzieningen meer onder druk te staan. Al blijft Heerenveen een fijne plek om in het groen te wonen in grotere, grondgebonden huizen - wat de waarde ervan bepaalt.

Drachten

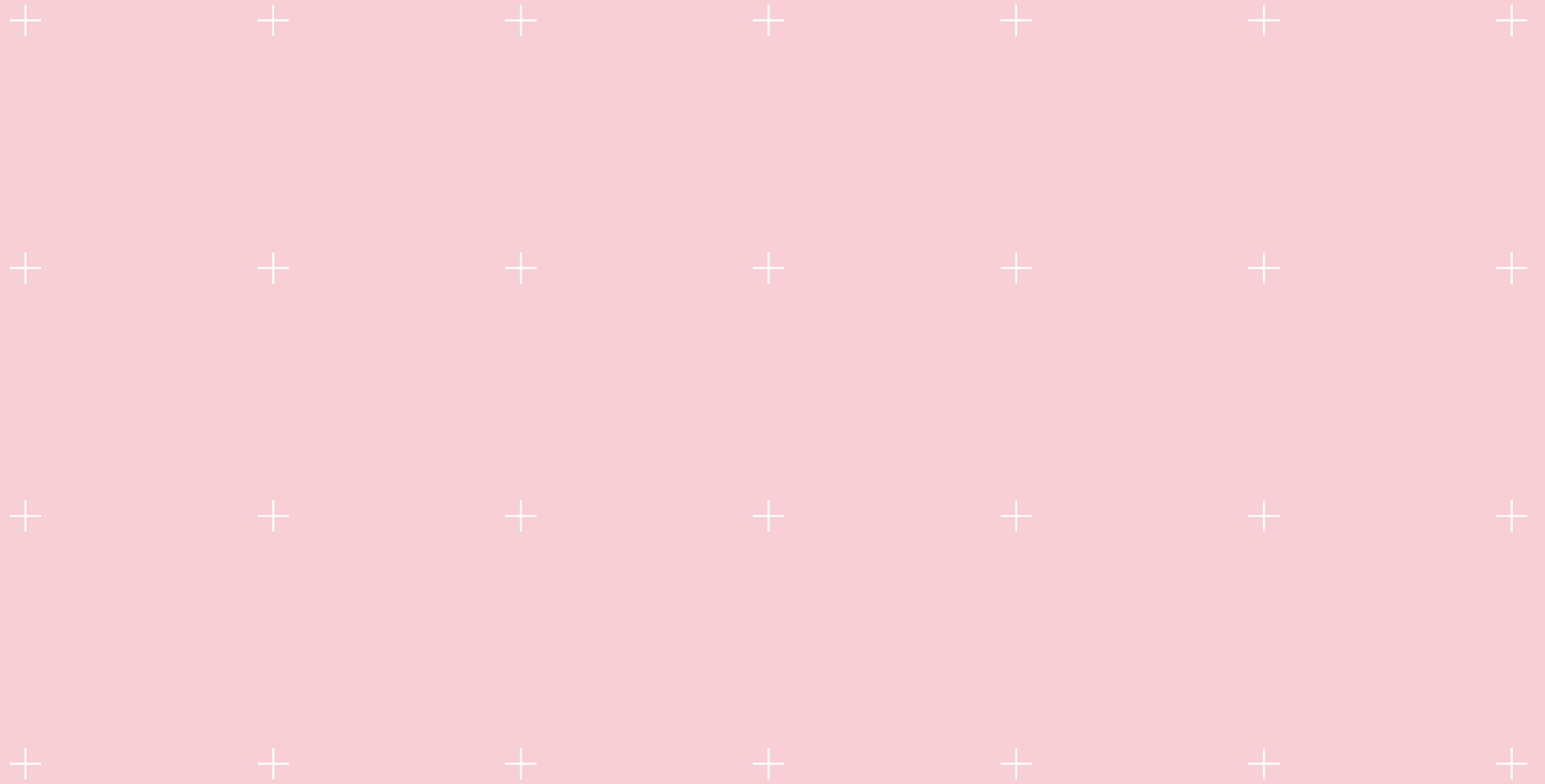
Verbonden Drachten

Door de Lelylijn is Drachten goed ontsluiten via snel ov en aangetakt op het spoornet, waar voorheen de bus de enige vorm van ov was. De structurerende werking die hier van uitgaat heeft een positief effect op verschillende aspecten van brede welvaart. Naar verwachting is het effect het grootst op economische en sociaal kapitaal. Inwoners hebben meer keuze in werk, ondernemers komen makkelijk aan arbeidskrachten. Door het meer stedelijk milieu en meer keuzemogelijkheden door

de bereikbaarheid door de Lelylijn wordt Drachten ook aantrekkelijker voor jongeren om te blijven of voor starters of andere doelgroepen om zich hier te vestigen. Het toekomstbeeld Verbonden Drachten zal het centrum verstreken, op voorwaarde van goede verbindingen tussen de uitleglocatie en het centrum.

Bestemming Drachten

Hier geldt dezelfde positieve effect op brede welvaart in brede zin als bij Verbonden Drachten. Verschil zit in het maken van een meer centrumstedelijk gebied in de strook tussen weg en spoor, waardoor de effecten op economisch kapitaal groter kunnen zijn. Een aandachtspunt ligt wel bij het bestaande centrum, functies moeten echt aanvullend zijn omdat Drachten te klein is voor twee plekken met vergelijkbare centrumfuncties.



6 ■ Conclusie en aanbevelingen

6.1 Conclusies en aanbevelingen IGV

Schaalsprong is noodzakelijk voor Drachten en Heerenveen

Vanuit de wens om de Brede Welvaart te verbeteren voor de inwoners van Drachten en Heerenveen is het inzetten op een schaalsprong noodzakelijk. Deze schaalsprong is ook nodig voor een betere samenwerking tussen de steden in noordelijk NL, voor een gelijkwaardige samenwerking is het nodig dat zowel Heerenveen en Drachten meer stad worden. Deze opgave komt ook uit de huidige vormgeving van het daily urban system, waarin met name zichtbaar wordt dat er weinig relatie is tussen Drachten en Heerenveen, zeker gezien hun geografische nabijheid.

De Lelylijn vormt een vliegwiel voor deze schaalsprong. De komst van de Lelylijn en het nieuwe station voor Drachten zorgt voor een extra impuls om de schaalsprong te versnellen. Ook zonder Lelylijn zal de schaalsprong in Drachten en Heerenveen vorm moeten krijgen.

Verstedelijking op de juiste plek en wijze

De schaalsprong voor Drachten en Heerenveen moet de komende jaren op de juiste wijze worden vormgegeven. Denk hierbij aan een verdere gebiedsontwikkeling rondom de HOV-knopen met hogere dichtheden en ruimte voor toekomstige verdere verdichting.

Daarbij is kiezen voor een Friese verstedelijking noodzakelijk: hogere dichtheden in combinatie met ruimte voor water en gemeenschappelijk groen van hoge kwaliteit. Hiermee wordt de compacte tuinstad verder vormgegeven, waarbij wel aandacht is voor een divers en betaalbaar woningaanbod om de gewenste economische schaalsprong ook verder te ondersteunen.

Om deze gebiedsontwikkeling op de juiste plek en met het juiste programma, is het noodzakelijk om (met name in Drachten) in te zetten op een (tijdelijke) HOV-knoop. Ontwikkel hiervoor een HOV-as Heerenveen (station, stadion) – Drachten – P&R Hoogkerk – Groningen) als structurerend element voor de verstedelijking (wonen & werken). Op deze wijze kan de komende jaren in de periode zonder Lelylijn (besluit) wel al worden ingezet op een gebiedsontwikkeling rondom de HOV-knopen met hogere dichtheden en ruimte voor toekomstige verdere verdichting.

Mobiliteitstransitie voor ruimtelijke kwaliteit

De regio en beide steden zijn voor haar mobiliteit erg gericht op de auto. Het versterken van de mobiliteitstransitie (verschuiving van auto naar OV en fiets) is nodig voor de schaalsprong vanuit stedelijke dynamiek en ruimtelijke kwaliteit. Daarbij komt dat het vergroten van het (regionale) OV-gebruik ook zorgt voor een betere benutting van de toekomstige Lelylijn.

De mobiliteitstransitie moet worden vormgegeven door het versterken van het parkeerbeleid (parkeernormen bij nieuwbouw en parkeerrestricties in de centra) in combinatie met het versterken van het (regionaal) fietsnetwerk gericht op de HOV-knopen en goede loopverbinding tussen centrum en HOV-knoop.

Economische strategie van levensbelang
Zonder duidelijke economische strategie is de verwachting dat Heerenveen en Drachten de concurrentie verliezen, bijvoorbeeld van Groningen. Deze strategie is gericht op een schaalsprong door internationalisering van huidig profiel en verdere samenwerking tussen Drachten en Heerenveen. Om deze schaalsprong en bijbehorende economische visie maximaal te faciliteren moet worden ingezet op een divers passend woningaanbod (denk aan kenniswerkers, jonge starters en gezinnen met kinderen) en ook het verbeteren van de (multimodale) ontsluiting van de huidige werkgebieden.

Regio-effecten variëren

De gehele Friese regio zal meeprofiteren van een sterk stedelijk netwerk waarin Fryslân goed is verbonden met de economische kerngebieden. De manier waarin verschilt per toekomstbeeld. Zo is bij de beelden in Drachten en de Noordelijke Werkstad Heerenveen het station snel bereikbaar vanuit het omliggende wegennet.

Bij de Stadsas in Heerenveen is dit minder het geval door de centrale stedelijke ligging. Bijzonder is de Regiopoort Zuidwest Fryslân, waarbij geen direct schaalsprong zal optreden, maar de bereikbaarheid in de regio gelijkwaardig verbetert (waarbij aanvullende ov en fietssystemen cruciaal zijn en een impuls aan de bredere regio geven, en het slagen van het station in sterke mate afhangt van de belevingswaarde, die hier een uitdaging vormt). Deze afwegingen en veronderstelde meerwaarde voor de regio dienen in breder kader afgewogen te worden.

Voorkom stilstand de komende jaren

Om te voorkomen dat de komende jaren het ruimtelijke beleid tot stilstand komt in afwachting van besluitvorming over de realisatie van de Lelylijn en de daarbij behorende tracékeuze, is het noodzakelijk om een gemeentelijke visie op te stellen gericht op versterken van de ruimtelijke ontwikkeling (schaalsprong) en de aanleg (komst) van de Lelylijn. Bepaal hierin ook als gemeente wat de gewenste tracering is, maar maak tegelijkertijd de overige tracés niet onmogelijk.

Koppel deze visie ook aan een aantal concrete stappen om de koers vast te leggen. Denk hierbij aan het doen van een ruimtereservering voor het toekomstige tracé en houdt rekening met een Lelylijn in de planvorming rondom stationslocaties en economische centrumgebieden. Hierbij kan het interessant zijn om een aantal strategische grondposities in te nemen de komende jaren.

Doorkijk richting 2100

Wanneer we kijken naar de langere termijn (richting 2100) zijn er meerdere scenario's denkbaar. Wanneer we uitgaan van een lagere economische groei, is het de vraag of er voldoende nieuwe woningen en bedrijvigheid is om (historische) kern te verbinden aan de nieuwe stationslocatie. In ieder geval zijn Drachten en Heerenveen te klein voor een meerpolygon centrum.

Drachten: de noordelijke ligging (tussen A7 en centrum)

Ontwerp bij gebundelde ligging een nieuwe toekomstige situatie voor zowel spoor als rijksweg.

6.2 Aanbevelingen MIRT Lelylijn

Neem in het onderzoek voor Heerenveen de volgende opties mee:

- + Heerenveen: een oostelijke S-bocht (bundeling spoor en A32) met station op de stadsas;
- + Heerenveen: zuidelijke ligging (gegraven tunnel) met verbindingbogen van en naar Station Heerenveen;
- + Bij een noordelijke ligging: verken de optie om direct ook de A7 te verleggen zodat een betere verblijfskwaliteit gerealiseerd kan worden.

Een station in het stedelijk weefsel van Heerenveen heeft een meerwaarde voor Heerenveen, de voorkeur gaat uit naar een sterk centrumstation op de stadsas.

Onderzoek de S-bocht door Heerenveen als verdiepte ligging vanuit stedelijk perspectief.

Onderzoek in de MIRT een aantal tracé – varianten:

6.3 No-regret maatregelen

Heerenveen

- + Investeer in een hoogwaardige openbare ruimte met groene verblijfskwaliteit.
- + Investeer in een aantrekkelijk centrum waarbij historische waarden (waaronder ook de waterstructuren) gekoesterd worden. Het centrum zal altijd het belangrijkste gebied zijn van Heerenveen, ondanks een mogelijk verschoven oriëntatie.
- + Versterk de stadsas waarin de belangrijkste bestemmingen gelegen zijn door stedelijke ontwikkeling en gebouwde parkeervoorzieningen. Zorg voor ruimte in het profiel naar de toekomst en maak een robuuste groenstructuur.
- + Gebruik een nieuwe HOV-as (vooruitlopend op de Lelylijn van Heerenveen naar Drachten en Groningen, en zet deze in om werklocaties multimodaal te ontsluiten (noodzakelijk voor de schaa sprong).
- + Ontwikkel het Abe Lenstra stadiongebied in combinatie met een nieuwe HOV-halte.
- + Ontwikkel het bestaande stationsgebied (met ruimtereservering voor viersporigheid), dit gebied zal altijd een belangrijke rol spelen in de toekomst van Heerenveen, ook wanneer het station verplaatst wordt.
- + Gebruik het sport-profiel voor positionering in Noordelijk NL.
- + Ontwikkel een economische visie voor de toekomst.

Drachten

- + Doorpakken Centrumplan en versterken meerpole Campus Drachten komende 15 jaar:
 - + Centrumplan: eerst de noordzijde afronden en als er meer zekerheid is over de Lelylijn t.z.t. plannen maken voor de zuidzijde van het centrum.
 - + Campus Drachten: doorzetten plannen een t.z.t. beslissen of bepaald programma van de Campus Drachten naar het nieuwe stationsgebied zou kunnen verhuizen. Denk bijvoorbeeld aan onderwijsprogramma. Wellicht dat nieuw programma zich aandient.
- + Doorpakken versterken en gerichte verdichting van Drachten waarbij de aanpak van verouderd woningbezit en openbare ruimte prioriteit krijgt.
- + Plan met schaarste: start pas met een zuidelijke uitbreiding van de kern als de projecten om de (stedelijke) leefkwaliteit in de bestaande kern goed op gang zijn gekomen of afgerond zijn.
- + Reserveer planologische ruimte voor het tracé van de Lelylijn en het station aan de zuidzijde van Drachten en doe dit in goede samenspraak met gemeente Opsterland.
- + Maak werk van een gemeenschappelijke visie en eerste uitvoeringsprogramma voor het gebied tussen Drachten, Beetsterzwaag en Ureterp. Dit betreft een gemeenschappelijke visie van de gemeenten Opsterland en Smallingerland. Dit gebied vraagt momenteel al om verbeteringen in het bodem- en watersysteem en het verbeteren van de landschappelijke kwaliteit.

STUDIO — BEREIKBAAR

Colofon

IGV Lelylijn

Samenvatting Heerenveen

januari 2026

Studio Bereikbaar

MUST Stedenbouw

Twynstra Gudde

Decisio

Adres

Stationsplein 45 - D2.150

3013 AK Rotterdam

info@studiobereikbaar.nl