Masterplan Lelylijn

IGV Drachten

SAMENVATTING

Integrale gebiedsvisie

1.	Inleiding	4
2.	Huidige situatie en Gebiedsopgave	6
3.	Toekomstbeelden Drachten	12
4.	Conclusie en aanbevelingen	28

STUDIO —— BEREIKBAAR MUST TwynstraGudde DECISIO

Management samenvatting

Als onderdeel van het Masterplan Lelylijn worden integrale gebiedsverdiepingen uitgevoerd naar Drachten en Heerenveen. Het resultaat van de integrale gebiedsverdiepingen is inzicht in de kansen en beperkingen van 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. De mogelijke komst van de Lelylijn vormt een dragende factor voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Noord-Nederland en versnelt de schaalsprong, nodig voor de gewenste verbetering in leefkwaliteit en Brede Welvaart voor beide steden. 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.

De toekomstbeelden zijn opgezet vanuit de systematiek van bouwstenen voor leefmilieus en interventies, waarbij ook ontwerpprincipes voor de stationsomgeving zijn opgesteld. Er zijn 2 onderscheidende toekomstbeelden opgesteld voor Drachten:
Toekomstperspectief 'Autonoom Drachten': geen Lelylijn en daarmee geen station Drachten (0-scenario);
1. Toekomstperspectief 'Verbonden Drachten':
Lelylijn wel parallel aan de Rijksweg 7 (zuidzijde) met een station in het verlengde van de Burgemeester Wuiteweg;
2. Toekomstperspectief 'Bestemming Drachten':
Lelylijn niet parallel aan de Rijksweg 7 (zuidzijde) met een station in het verlengde van de Burgemeester Wuiteweg.

Het ontwerpend onderzoek naar de conclusies levert een aantal belangrijke lessen op, die leiden tot de volgende conclusies:

+ **Schaalsprong** (Drachten en Heerenveen worden meer stad) is **vanuit Brede Welvaart en samenwerking binnen Noordelijk NL noodzakelijk;** de Lelylijn is een vliegwiel, maar geen randvoorwaarde
+ **Gebiedsontwikkeling rondom de HOV-knopen** met hogere dichtheden en ruimte voor toekomstige verdere verdichting is noodzakelijk voor de schaalsprong
+ Zonder duidelijke **economische strategie** is de verwachting dat Heerenveen en Drachten met een Lelylijn de concurrentie verliezen van Groningen; strategie is gericht op schaalsprong door internationalisering van huidig profiel en verdere samenwerking tussen Drachten en Heerenveen
+ **Mobiliteitstransitie** is nodig voor de schaalsprong vanuit stedelijke dynamiek en ruimtelijke kwaliteit; parkeerbeleid, (regionaal) fietsnetwerk gericht op de HOV-knopen en goede loopverbinding tussen centrum en HOV-knoop

Daarbij doen we ook een aantal aanbevelingen en no-regrets voor een eventueel vervolg:

+ Ontwikkel een HOV-as Heerenveen (station, stadion) – Drachten – P&R Hoogkerk – Groningen) als structurerend element voor de verstedelijking (wonen & werken)
+ Doe een ruimtereservering voor het toekomstige tracé en houdt rekening met een Lelylijn in de planvorming rondom stationslocaties en economische centrumgebieden
+ Kies voor een Friese verstedelijking: hogere dichtheden in combinatie met ruimte voor water en gemeenschappelijk groen van hoge kwaliteit
+ Onderzoek in de MIRT een tracé – variant voor Drachten: de noordelijke ligging tussen A7 en centrum
+ Doorpakken Centrumplan en versterken meerpolige Campus Drachten komende 15 jaar
+ 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.

1. Inleiding

In het voorliggende eindrapport van de Integrale Gebiedsverdieping (IGV) voor Drachten en Heerenveen worden de resultaten van zes maanden gezamenlijk onderzoek naar kansen en implicaties van de komst van de Lelylijn uiteengezet. Dit rapport maakt geen keuzes of afwegingen, maar verkent mogelijke beleidsrichtingen en hun effecten. Daarmee vormt het een basis voor toekomstige bestuurlijke besluiten over de Lelylijn bij Drachten en Heerenveen.

Kwaliteiten en uitdagingen noordelijk NL
Noord-Nederland beweegt op twee snelheden. Enerzijds is er het 'trage' landschap: een gevarieerde omgeving met aantrekkelijke dorpen en steden, rijke cultuurhistorie, meren, waterlopen, bossen en open ruimte. Deze kwaliteiten zorgen voor rust,leefbaarheid en een sterk gewortelde identiteit. Anderzijds is er het 'snelle' Noord-Nederland: een dynamische economie met kennis- en maakindustrie, verbonden langs een internationale corridor (A7). De uitdaging is om deze twee snelheden in hun optimale vorm te ontwikkelen. Dat betekent: de leefkwaliteit behouden én de economische kansen verzilveren. Dit vraagt om slimme keuzes voor bereikbaarheid, ruimtegebruik en samenwerking, zodat het noorden duurzaam kan groeien zonder zijn unieke karakter te verliezen.

Toekomstbeelden voor de Lelylijn
De Lelylijn en de stations zijn een mogelijk vliegwiel voor de de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Noord-Nederland. Drachten en Heerenveen krijgen met de Lelylijn de kans om de leefkwaliteit te behouden en te versterken door ruimtelijke ontwikkelingen te richten op de (komst van) de Lelylijn: verdichten rond de stations met woon-, werk-, en recreatief programma in een netwerk van onderling goed verbonden dorpen en steden. De toekomstige stationsomgeving verknopen straks de twee snelheden van Noord-Nederland.

Ontwikkelperspectief NOVEX Lelylijn 2050
Vertrektpunt van de IGV's Drachten en Heerenveen is het Ontwikkelperspectief NOVEX Lelylijn 2050. De kern van het Ontwikkelperspectief is dat de realisatie van de Lelylijn wordt gecombineerd met integrale gebiedsontwikkeling voor wonen, werken en voorzieningen met respect voor de kwaliteiten en identiteit van de regio. En met water en bodem sturend als basis. Het toekomstperspectief gaat uit van bundeling van de Lelylijn met de Rijkswegen A6/A7/A32. Voor de Lelylijn wordt uitgegaan van een ontwerpsnelheid van 200km/h, een intercity stop in Heerenveen en een station met passeermogelijkheid in Drachten.

Proces en leeswijzer
De integrale verdieping Drachten en Heerenveen hebben wij opgedeeld in 4 fasen (zie ook schema hiernaast):

+ Luisteren & Begrijpen: We verdiepten de ruimtelijke opgaven om te zien wat er speelt op stadsniveau (hoofdstuk 2-3).
+ Passen & Meten: We benoemden mogelijke bouwstenen die een bijdrage kunnen leveren aan de opgaven (bijlage 1).
+ Verbinden & Verbeelden: We combineerden de bouwstenen tot samenhangende perspectieven (hoofdstuk 4).
+ Verdiepen & Vastleggen: Op basis van de perspectieven formuleerden we lessen, conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 5 en 7).

Bovenstaand proces zijn doorlopen in nauwe samenwerking met het projectteam en door middel van een aantal maakdagen zijn stakeholders betrokken. Ook zijn er intervisiebijeenkomsten geweest met de teams van de IGV's Groningen en Emmeloord. Tot slot hebben een aantal dwarskijkers meegedacht en zijn de resultaten tussentijds gespiegeld aan het 100-jarig perspectief dat parallel uitgevoerd werd.

CONTEXT: MASTERPLAN LELYLIJN
Voor het Masterplan Lelylijn voeren we integrale gebiedsverdiepingen uit. Het doel is om de MIRT-Verkenning te ondersteunen met meer inzicht over de opgaven en mogelijke opties. De focus ligt op de stations en stationsomgevingen in Drachten en Heerenveen. Het gaat nadrukkelijk niet om keuzes, maar om het zichtbaar maken mogelijke beleidsrichtingen en hun effecten.

2. Huidige situatie
Gebiedsopgave

Introductie Drachten

Drachten ontstond in de 17e eeuw als veenkolonie langs de Drachtster Compagnonsvaart en bleef tot 1850 een bescheiden dorp met scheepswerven waar skûtsjes (traditionele Friese vrachtschepen) werden gebouwd. De komst van de Dunlop-fabriek (1920) en later Philips (1950) zorgde voor een explosieve groei: nieuwe woonwijken, voorzieningen, een modern winkelcentrum, ziekenhuis, schouwburg, haven en vliegveld. In de jaren zeventig werkten 2.500 mensen bij Philips en het inwonertal steeg van 10.000 in 1950 naar 40.000 in 1980.

Vanaf de jaren tachtig stokte de groei van de maakindustrie in Drachten door verplaatsing van industrie naar lagelonenlanden. Drachten breidde uit met grote bedrijventerreinen zoals De Haven en Azeven en diversifieerde haar economie. De verschillende groeiperiodes van Drachten zorgden voor een rijkheid aan culturele voorzieningen (Poppodium Iduna, Museum Drachten en Schouwburg De Lawei). De vernieuwing van het centrum, heropening van de Drachtstervaart (2015) en betere OV-verbindingen zijn enkele voorbeelden van hoe Drachten continu blijft sleutelen aan de leefkwaliteit. In 2008 werd Drachten het R&D-centrum voor Philips Consumer Lifestyle en in 2014 ontstond het Innovatiecluster Drachten, gericht op hightech, robotica en duurzame energie, in samenwerking met o.a. Rijksuniversiteit Groningen.

Vandaag telt Drachten ruim 45.000 inwoners. Slechts 42% van de werknemers woont lokaal. Veel jongeren trekken naar Groningen en Leeuwarden. De uitdaging is om blijverschap te stimuleren door meer stedelijke kwaliteit te creëren en de ligging tussen De Friese Meren en Friese Wouden beter te benutten. Ambities zijn het verbinden van De Haven, Tussendiepen en het centrum tot een ‘wateretalage’ met campus en gemengde functies, uitbreiding van Azeven voor hightechbedrijven en het geschikt maken van de vaarweg naar het Prinses Margrietkanaal voor grote binnenvaartschepen.

Historische ontwikkeling netwerk in Drachten

Drachten wordt begrensd door drie barrières: in het oosten de N31, in het zuiden de A7 en in het westen het Gaasterdjip. Deze infrastructuur en waterwegen hebben uitbreiding tot nu toe beperkt. De N31, sinds de jaren zeventig een belangrijke verbinding in noordelijk Nederland en werd in de jaren 2000 verbreed tot vier rijstroken, waardoor uitbreiding naar het oosten lastiger is geworden. Aan de zuidzijde vormt de A7 sinds de jaren vijftig een vergelijkbare barrière; bebouwing reikte tot de snelweg, maar is er niet overheen gegaan, op bedrijventerrein Azeven, ontwikkeld in samenwerking met Opsterland, na. Aan de westkant zorgen waterwegen en plassen, die de afgelopen decennia zijn uitgebreid, voor een natuurlijke begrenzing, vooral rond industriegebied De Haven.

Ontwikkeling: economie

+ Drachten is met ruim 45.000 inwoners de tweede stad van provincie Fryslân en ontwikkelde zich sinds 1950 van dorp tot industriestad dankzij Philips. De hele gemeente Smallingerland telt ruim 57.000 inwoners (2025).
+ De hightech 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.
+ Industrieterrein De Haven is met 300 hectare een van de grootste industrieterrein van Noord-Nederland en biedt plek aan 550 bedrijven en circa 10.000 banen in diverse sectoren.
+ Het Innovatiecluster Drachten (ICD) huisvest meer dan 20 hightech bedrijven en kennisinstellingen, met focus op robotica, 3D-metaalprinting en Autonomous Systems.
+ Onderwijs: 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 *braindrain* (kennisvlucht) naar Groningen en de Randstad.
+ Drachten zet in op verduurzaming, energietransitie (aardgasvrij in 2050) en verdere groei als hightech en innovatiehub, maar moet ook netcongestie, afhankelijkheid van Philips en demografische uitdagingen aanpakken.

Mogelijke inpassing Lelylijn

In de IGV Drachten wordt uitgegaan van een station aan de zuidzijde van de stad, als onderdeel van een nieuw spoortraject langs de A7 richting Groningen. Deze ligging is excentrisch ten opzichte van het centrum en vraagt om sterke verbindingen: veilige routes voor fietsers en voetgangers, snelle busverbindingen en een goede koppeling met de regio. Hoewel weg en spoor worden gebundeld, ontstaat ook een barrière tussen het centrum en het station.
De bestaande stad kent blijvende opgaven: vergrijzing en toenemende zorgvraag, armoede en beperkte mobiliteit. Dit vraagt om betaalbare, levensloopbestendige woningen dicht bij voorzieningen.

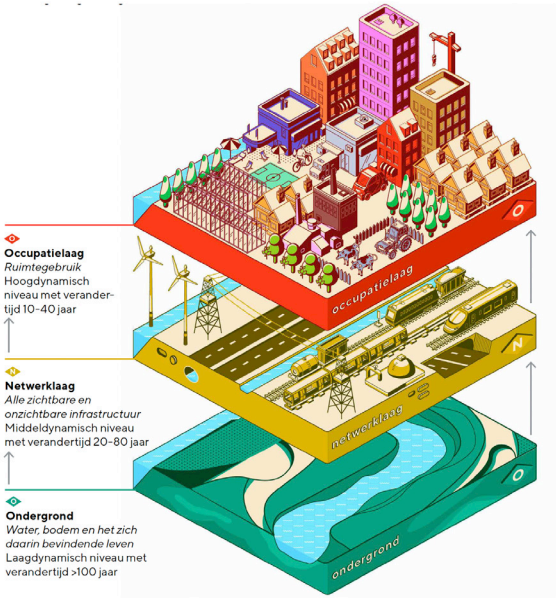
Campusontwikkeling is een speerpunt. Een sterke verbinding tussen de campuslocaties, centrum en station verstevigd de propopsitie van Drachten als aantrekkelijke kennisintensieve maakstad. De stationsomgeving is in alle varianten de plek voor verdichting: gemengde functies (wonen, werken en voorzieingen), veel groen en water, en een mobiliteitshub met P+R-functie.

Welke keuze ook wordt gemaakt, hoge mate van connectiviteit in de directe omgeving van het station is cruciaal: korte overstappen, directe looproutes naar centrum en voorzieningen, en een fijnmazig fietsnetwerk dat wijken en omliggende dorpen snel koppelt.

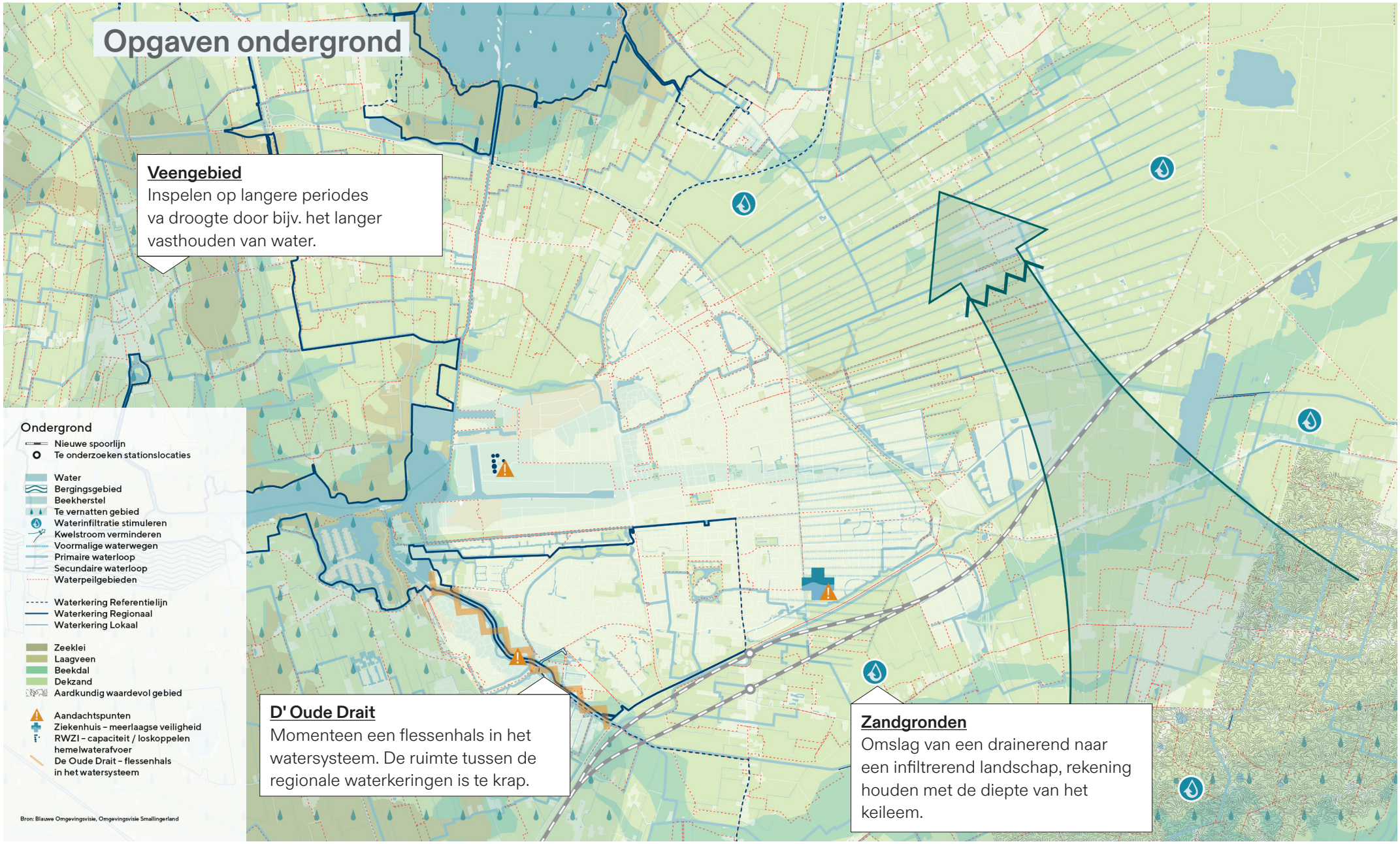
De gemeente kan dit ondersteunen met beleid dat gebiedsontwikkeling en mobiliteit samenbrengt: vroegtijdige reservering van ruimte voor de hub en een programmamix die wonen, werken en voorzieningen combineert. Binnen korte afstand komen vele functies samen. Dit vraagt scherpe keuzes voor ruimtelijke kwaliteit: waar intensiveren, waar rust en groen behouden, waar nieuwe verbindingen aanleggen.

De ondergrond stelt randvoorwaarden: veen en klei vragen aandacht voor fundering, waterberging en peilbeheer. Bij piekbuien is extra wateropvang nodig; op warme dagen zorgen bomen en open bodem voor verkoeling. Een stationsomgeving met groen, wadi's, lage verharding en prettige verblijfsplekken vergroot eigenheid en toekomstbestendigheid.

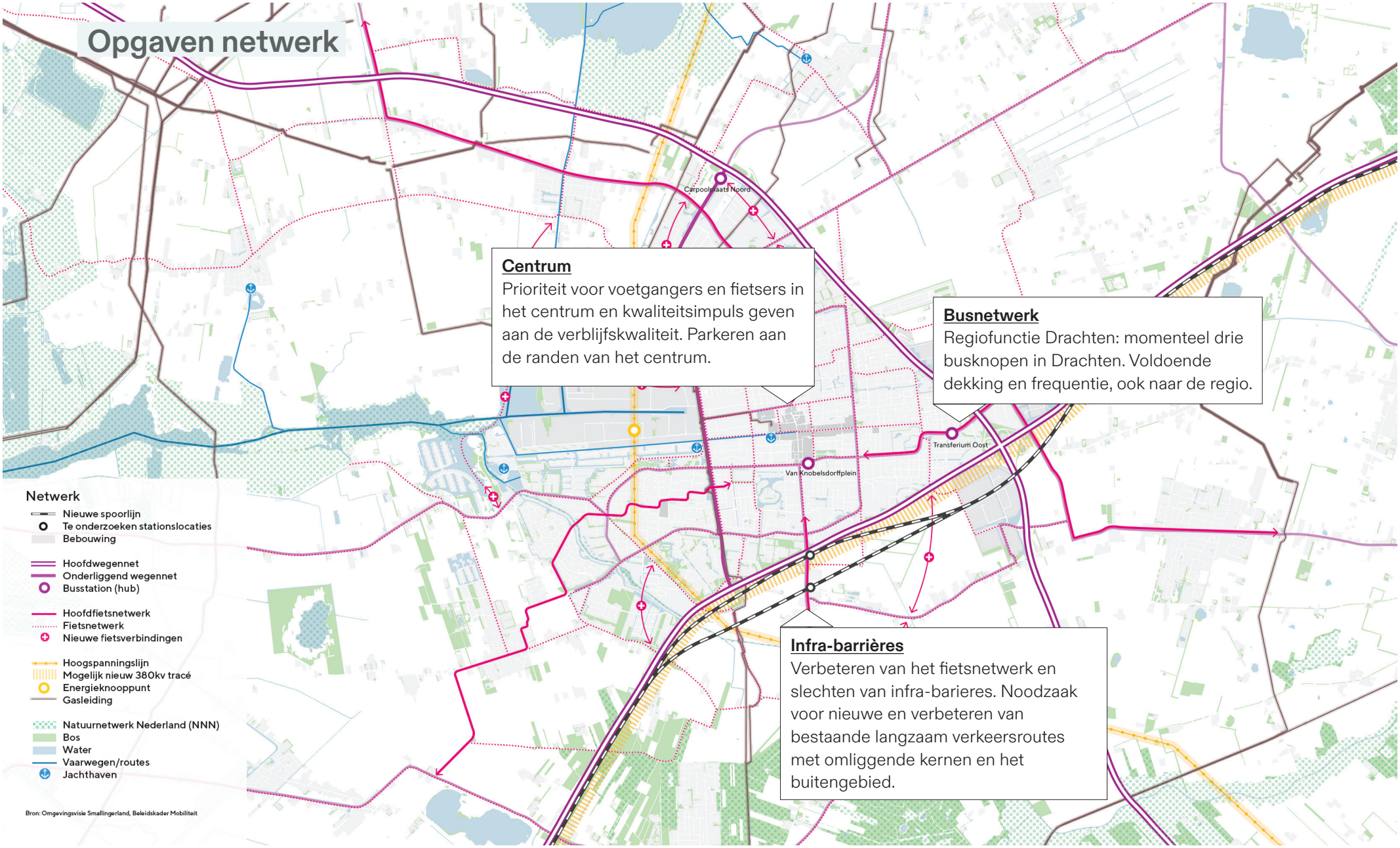
De gebiedsopgaven voor Drachten zijn opbouwd vanuit de 3 lagen van de lagenbenadering



Opgaven ondergrond



Opgaven netwerk

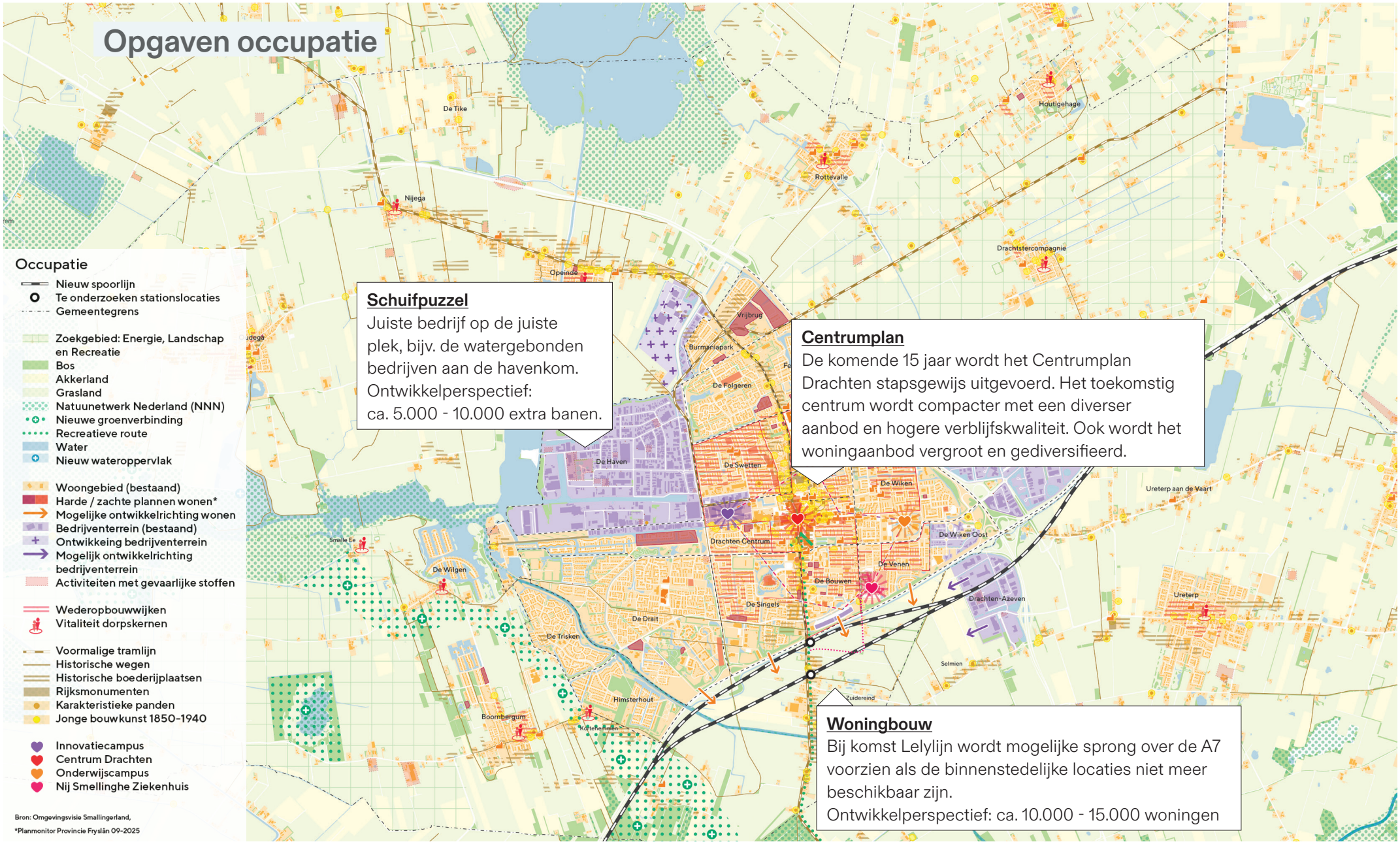


Centrum
Prioriteit voor voetgangers en fietsers in het centrum en kwaliteitsimpuls geven aan de verblijfskwaliteit. Parkeren aan de randen van het centrum.

Busnetwerk
Regiofunctie Drachten: momenteel drie busknopen in Drachten. Voldoende dekking en frequentie, ook naar de regio.

Infra-barrières
Verbeteren van het fietsnetwerk en slechten van infra-barieres. Noodzaak voor nieuwe en verbeteren van bestaande langzaam verkeersroutes met omliggende kernen en het buitengebied.

Opgaven occupatie



Schuifpuzzel
Juiste bedrijf op de juiste plek, bijv. de watergebonden bedrijven aan de havenkom.
Ontwikkelperspectief:
ca. 5.000 - 10.000 extra banen.

Centrumplan
De komende 15 jaar wordt het Centrumplan Drachten stapsgewijs uitgevoerd. Het toekomstig centrum wordt compacter met een diverser aanbod en hogere verblijfskwaliteit. Ook wordt het woningaanbod vergroot en gediversifieerd.

Woningbouw
Bij komst Lelylijn wordt mogelijke sprong over de A7 voorzien als de binnenstedelijke locaties niet meer beschikbaar zijn.
Ontwikkelperspectief: ca. 10.000 - 15.000 woningen

3. Toekomstbeelden

Toekomstperspectieven

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

+ Toekomstperspectief 'Autonoom Drachten': geen Lelylijn en daarmee geen station Dr chten (0-scenario);

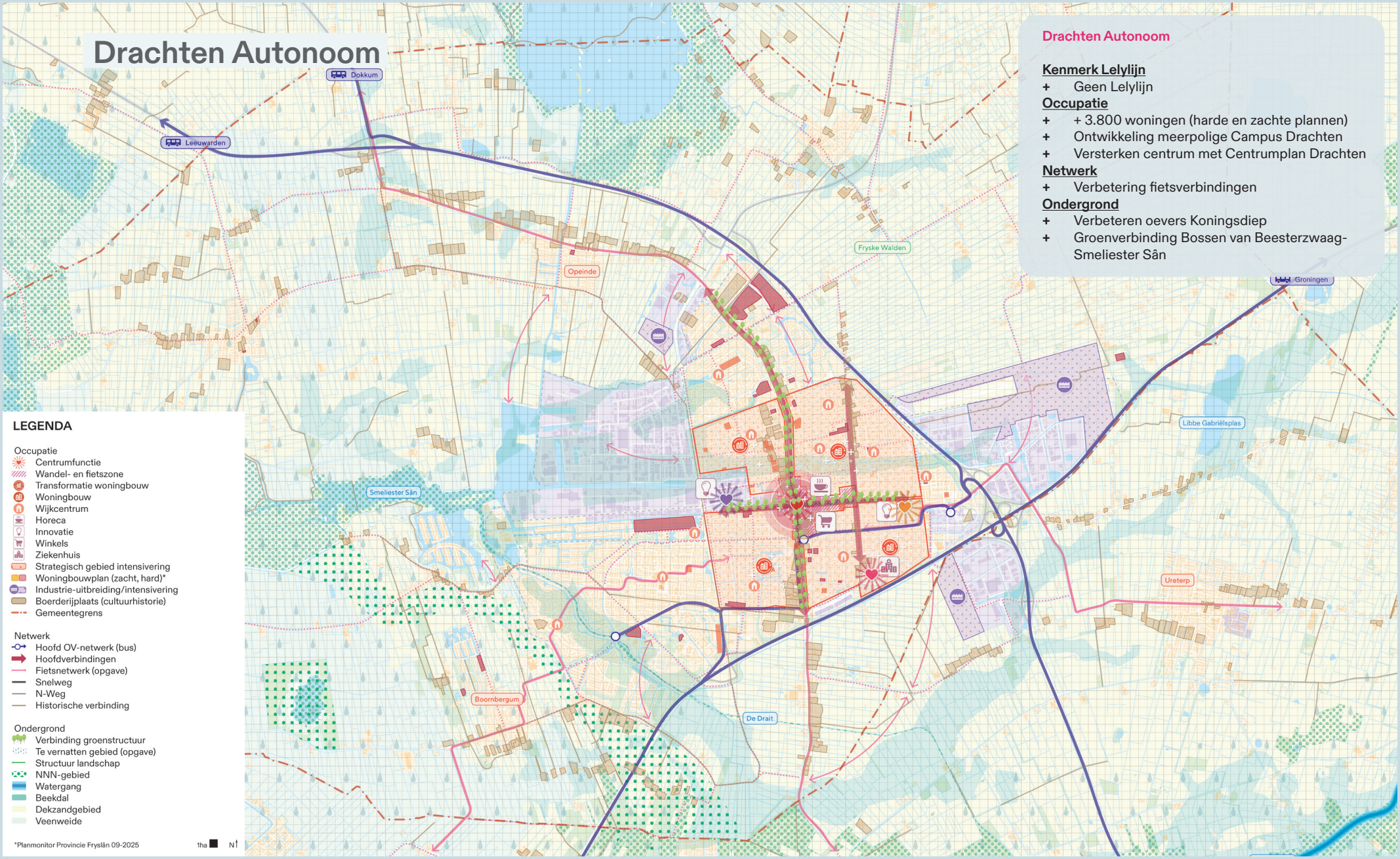
+ Toekomstperspectief 'Verbonden Drachten': Lelylijn wel parallel aan de Rijksweg 7 (zuidzijde) met een station in het verlengde van de Burgemeester Wuiteweg;

+ 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.



Drachten Autonoom

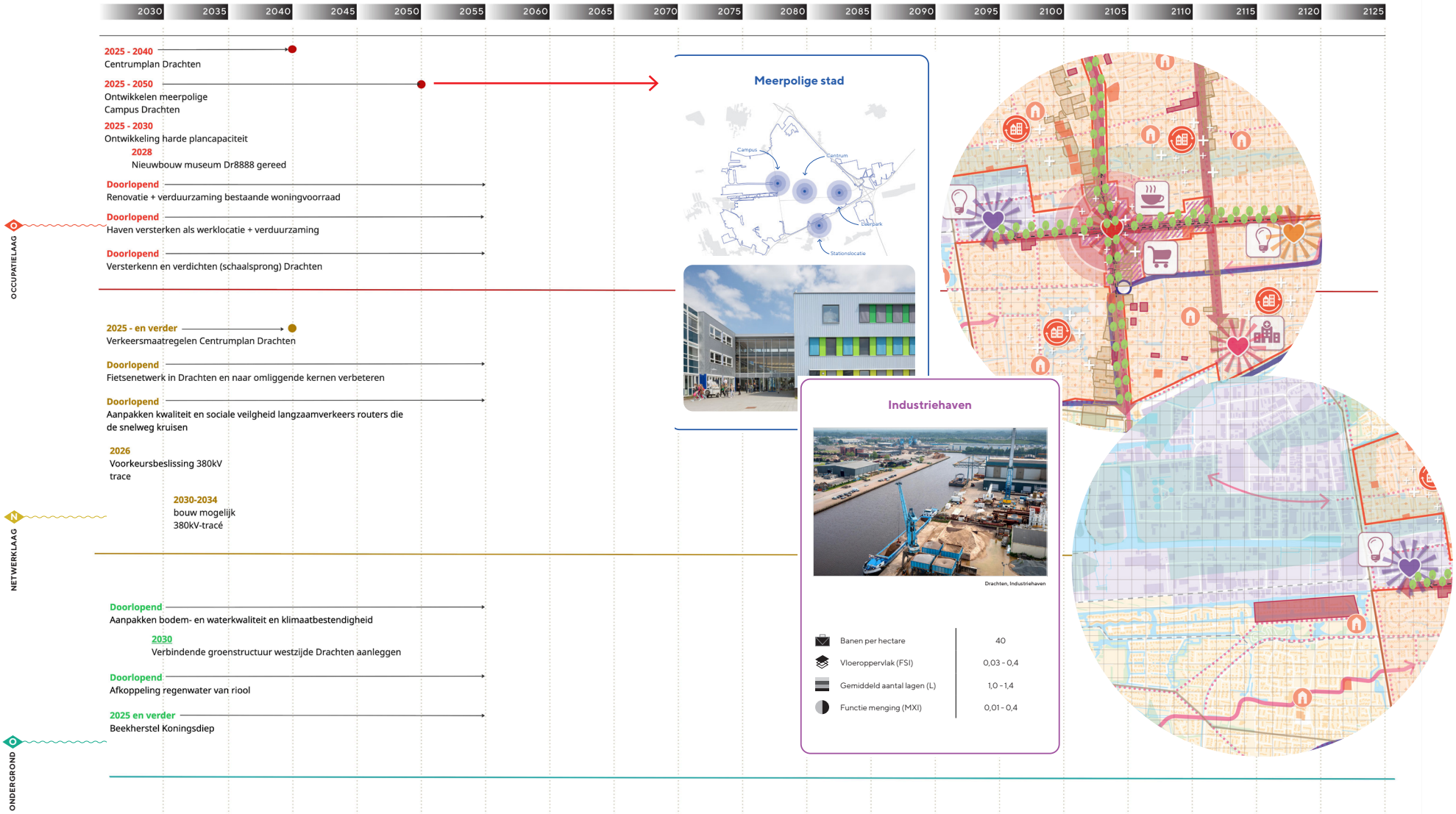
Kenmerk Lelylijn
+ Geen Lelylijn

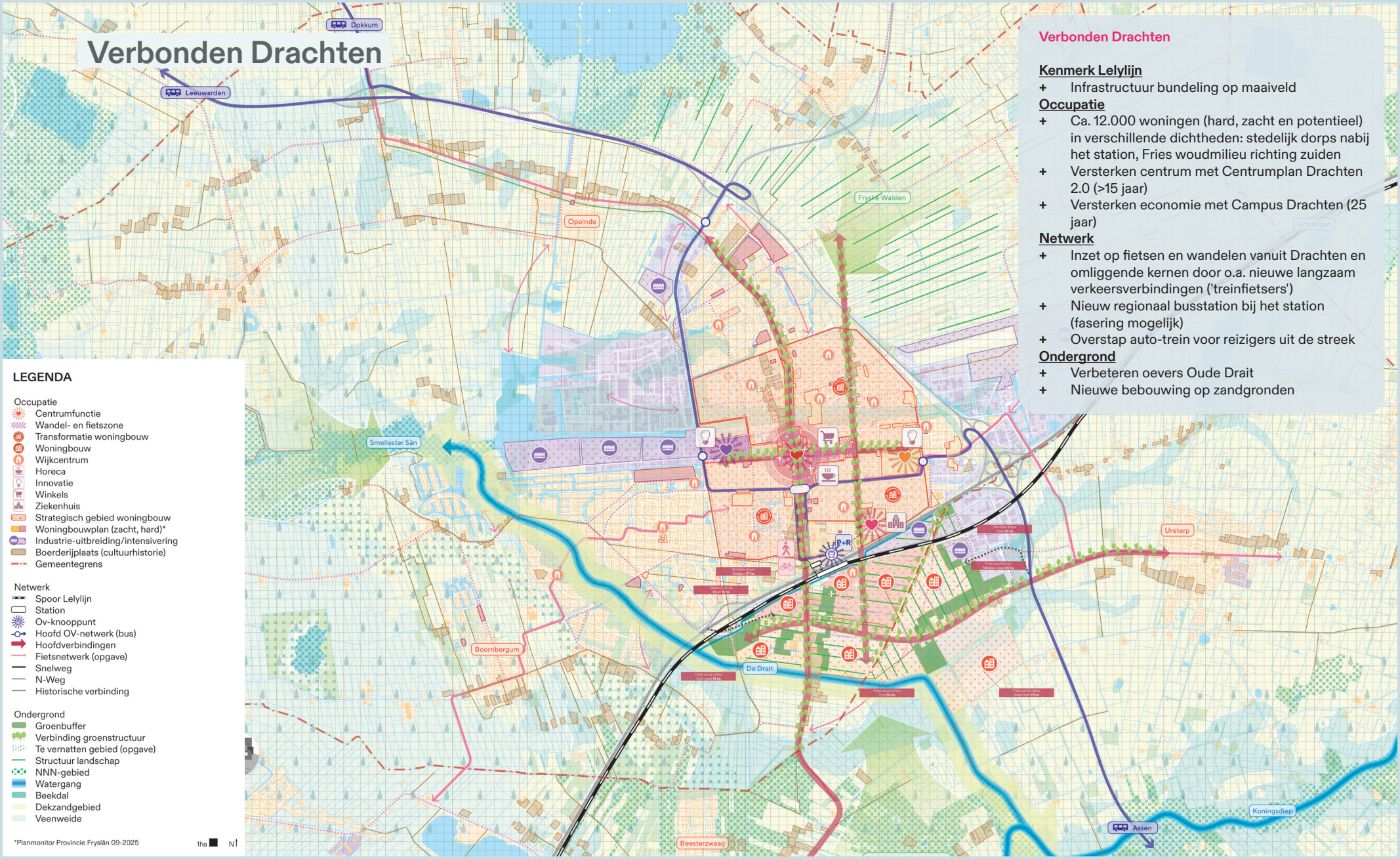
Occupatie
+ + 3.800 woningen (harde en zachte plannen)
+ Ontwikkeling meerpolige Campus Drachten
+ Versterken centrum met Centrumplan Drachten

Netwerk
+ Verbetering fietsverbindingen

Ondergrond
+ Verbeteren oevers Koningsdiep
+ Groenverbinding Bossen van Beesterzwaag-Smeliester Sân

Bouwstenen op de tijdlijn Drachten Autonoom





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

Bouwstenen op de tijdlijn Verbonden Drachten

2030 2035 2040 2045 2050 2055 2060 2065 2070 2075 2080 2085 2090 2095 2100 2105 2110 2115 2120 2125

OCCUPATIELAAG

2025 - 2040
Centrumplan Drachten

2040 - 2055
Centrumplan Drachten fase 2

2025 - 2050
Ontwikkelen meerpolige Campus Drachten

2025 - 2030
Ontwikkeling harde plancapaciteit

2028
Nieuwbouw museum Dr8888 gereed

Doorlopend
Renovatie + verduurzaming bestaande woningvoorraad

Doorlopend
Haven versterken als werklocatie + verduurzaming

Doorlopend
Versterken en verdichten (schaalsprong) Drachten

2030
Tijdelijke functies rondom HOV-station

2040 – 2060
Aanleg nieuw Stadsdeel Drachten Zuid (sprong over A7

2025 - en verder
Verkeersmaatregelen Centrumplan Drachten

Doorlopend
Fietsnetwerk in Drachten en naar omliggende kernen verbeteren

Doorlopend
Aanpakken kwaliteit en sociale veiligheid langzaamverkeers routers die de snelweg kruisen

2026
Voorkeursbeslissing 380kV trace

2030-2034
bouw mogelijk 380kV-tracé

2027 – 2030
Aanleg HOV-station zuidzijde Drachten aan A7 Heerenveen – Groningen

2030-2050
Bouw Lelylijn en station Drachten

2050
test Lelylijn

2054
Lelylijn: Opening

NETWERKLAAG

Doorlopend
Aanpakken bodem- en waterkwaliteit en klimaatbestendigheid

2030
Verbindende groenstructuur westzijde Drachten aanleggen

Doorlopend
Afkoppeling regenwater van riool

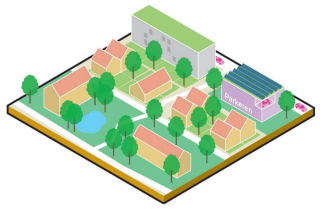
2025 en verder
Beekherstel Koningsdiep

2030 – 2035
Omleggen van Afwateringskanaal

2030 – 2040
Landschapsverbetering zuidzijde Drachten + verbeteren oevers de Drait

ONDERGROND

Stedelijk dorp



Woonmilieu met divers woonaanbod. Apartementen en gestapeld wonen aan de randen van een blok geeft ruimte aan een ontspannen groene en autevrije binnewereld.

Wonen 30% Groen 35% Mobiliteit 35%



Verspreid verbinden





ROC Friese Poort, onderdeel van het leerpark



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

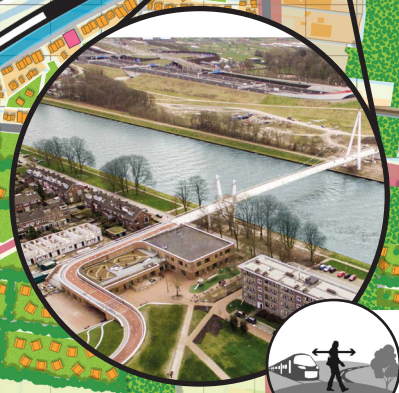
*Planmonitor Provincie Fryslân 09-2025

1ha

N



P1 **Referentiekarakteristiek**: Friese landschap met stedelijkheid in stedelijk dorps milieu



P5 **Menselijke maat**: Nieuwe bruggen en onderdoorgangen voor langzaam verkeer

Bouwstenen leefmilieu en station voor het toekomstbeeld Verbonden Drachten

Station op maaiveld



Station Assen

Dafne Schippersbrug, Utrecht



Dafne Schippersbrug

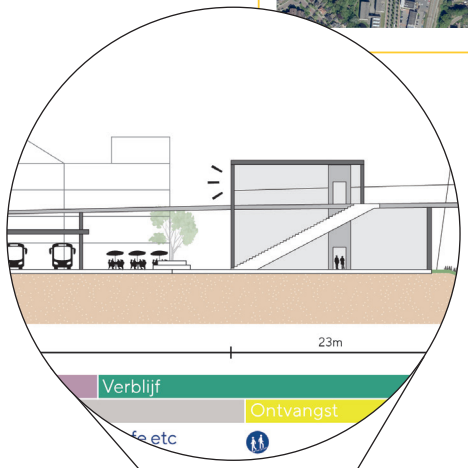
Uitgestrekte lengte	135 meter
Breedte	5,5 meter
NAP brug	+ 5,70 NAP
NAP maaiveld	+ 1,90 NAP
Hellingspercentage	2,8%
Gebruikers	Fietser en voetganger

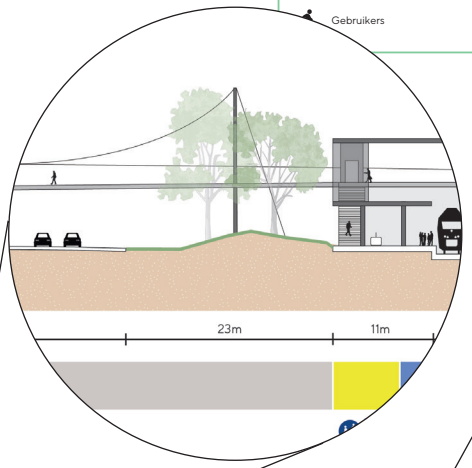
P+R Station Sassenheim

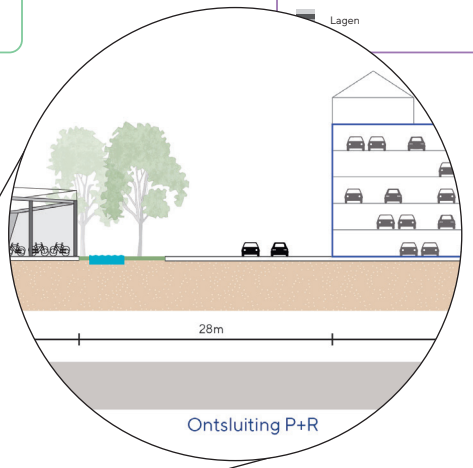


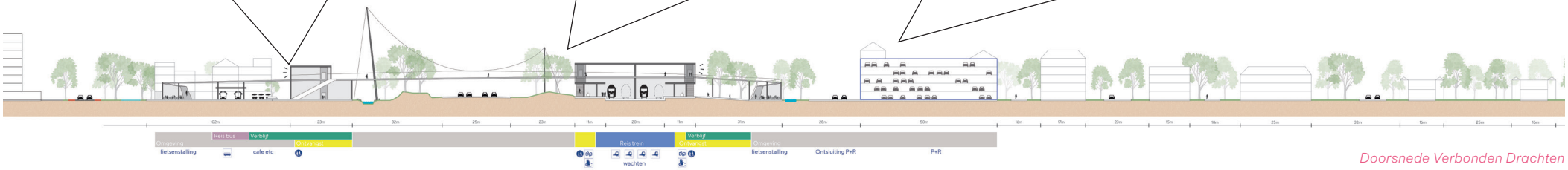
P+R Station Sassenheim

Grootte in hectare	0,56
Capaciteit	500
Overstappen	Trein en bus
Nabij gelegen	Amsterdam
Overdekt	Deels
Lagen	2









Doorsnede Verbonden Drachten

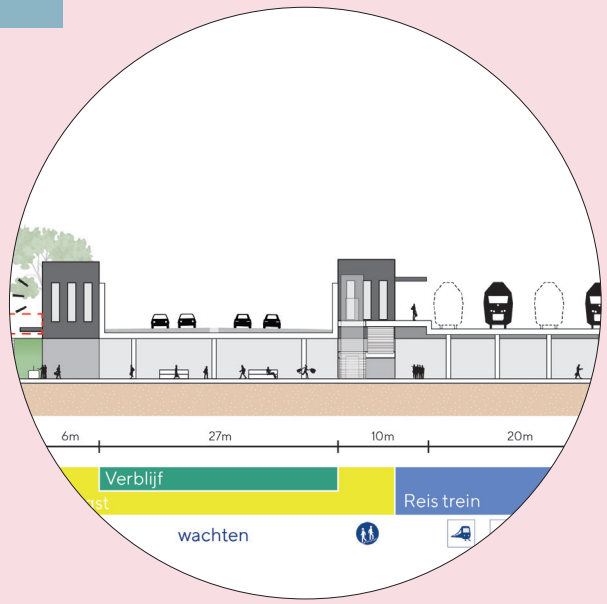
Variantenstudie Station

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

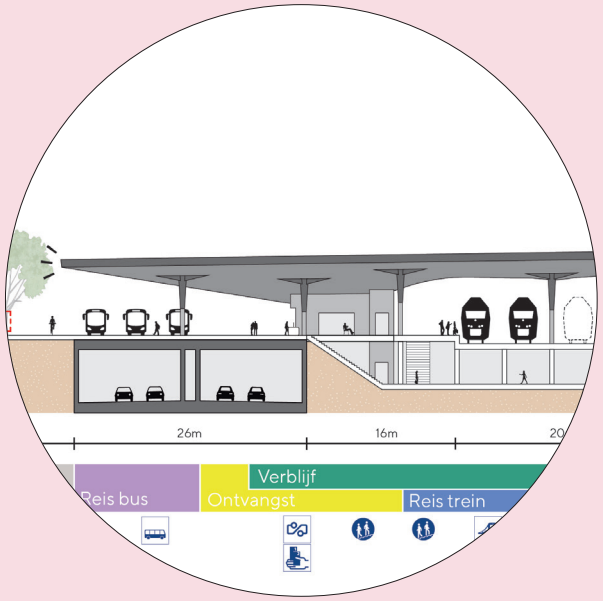
- Voor een aangename hellingsgraad is ruimte nodig
- Sociale veiligheid is een aandachtspunt bij onderdoorgangen
- Poortvrije interwijkverbinding is een aandachtspunt

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

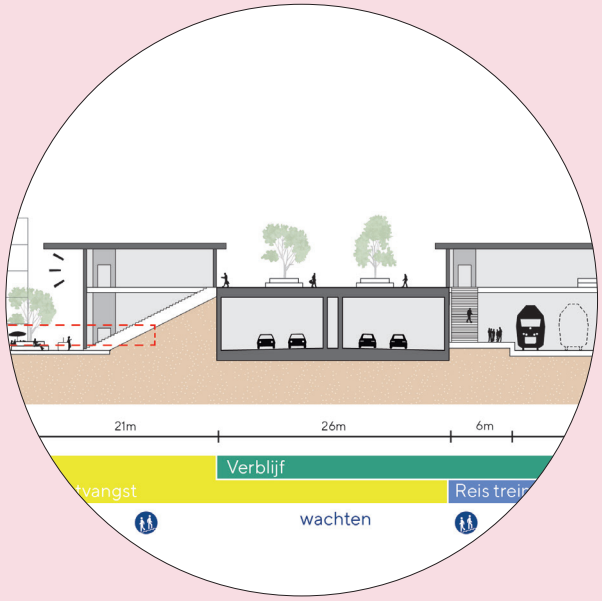
- Alsnog is er een barrière die geslecht dient te worden, namelijk het spoor

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

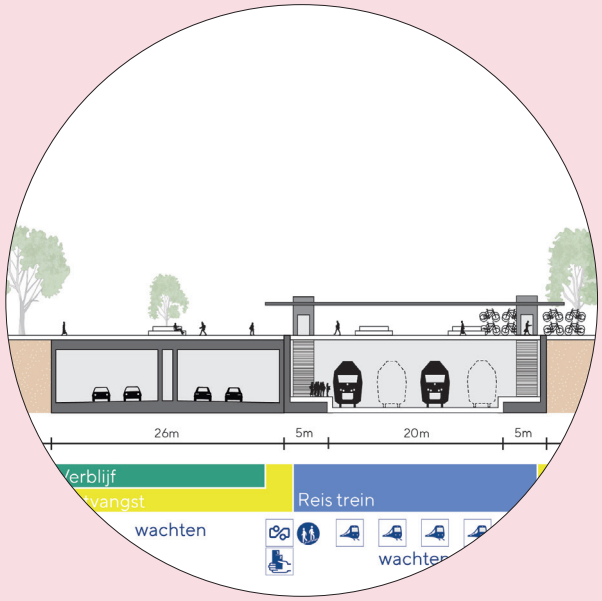
- De landtunnel dient te worden gekruist met trappen, hellingen of een door middel van een park met reliëf

Station Nijverdal



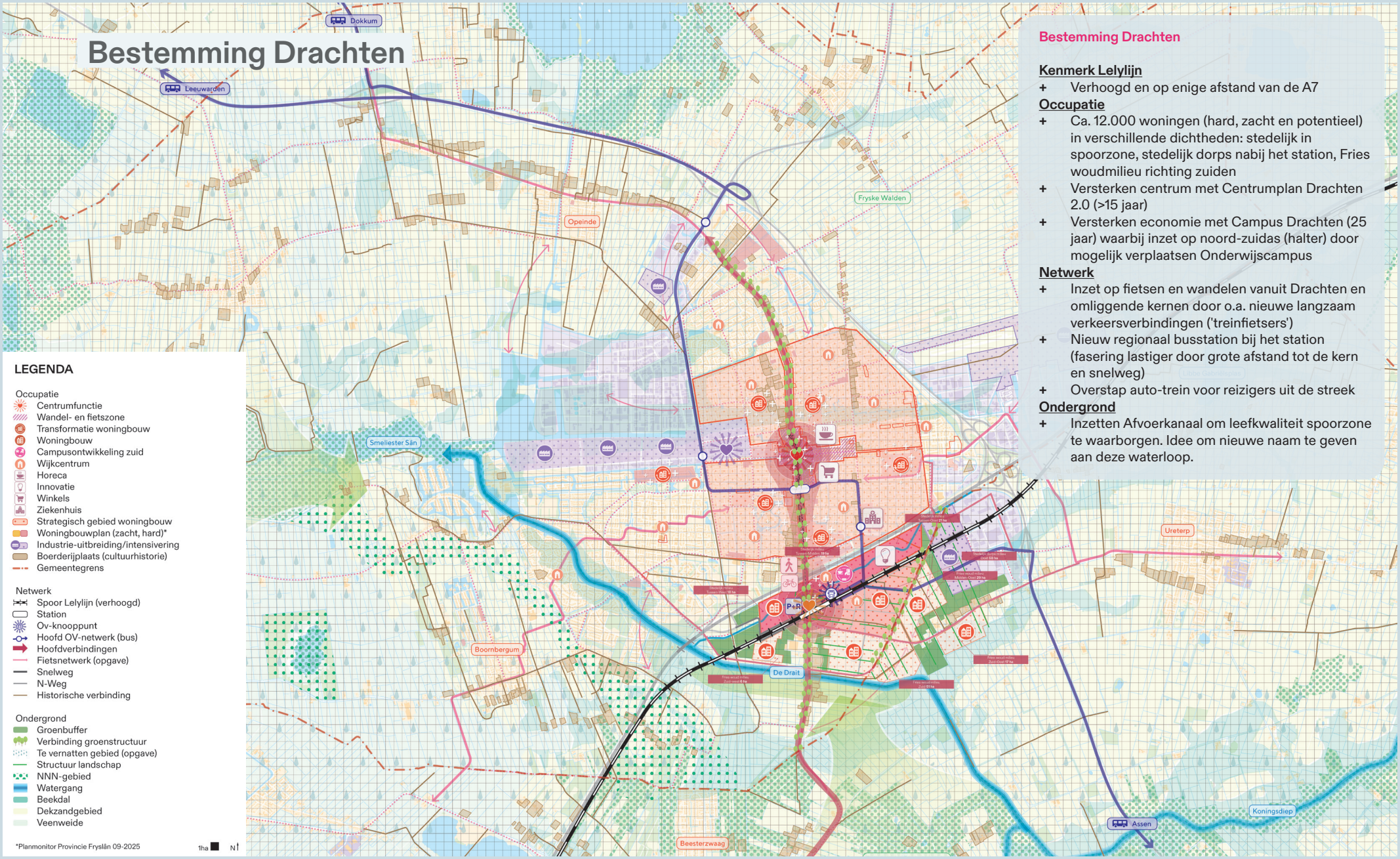
Station Nijverdal

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

Kenmerk Lelylijn

+ Verhoogd en op enige afstand van de 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 mogelijk verplaatsen Onderwijscampus

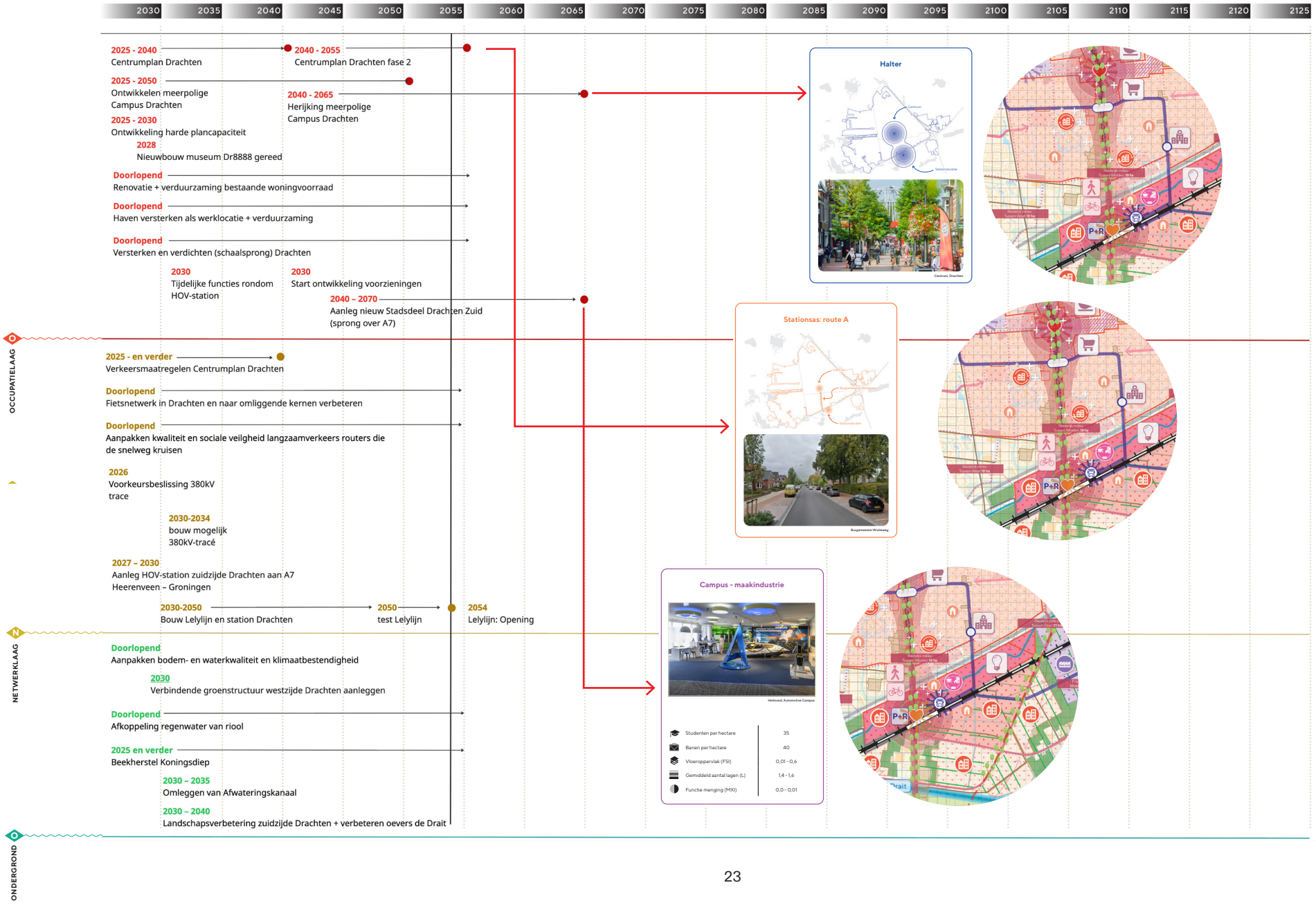
Netwerk

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

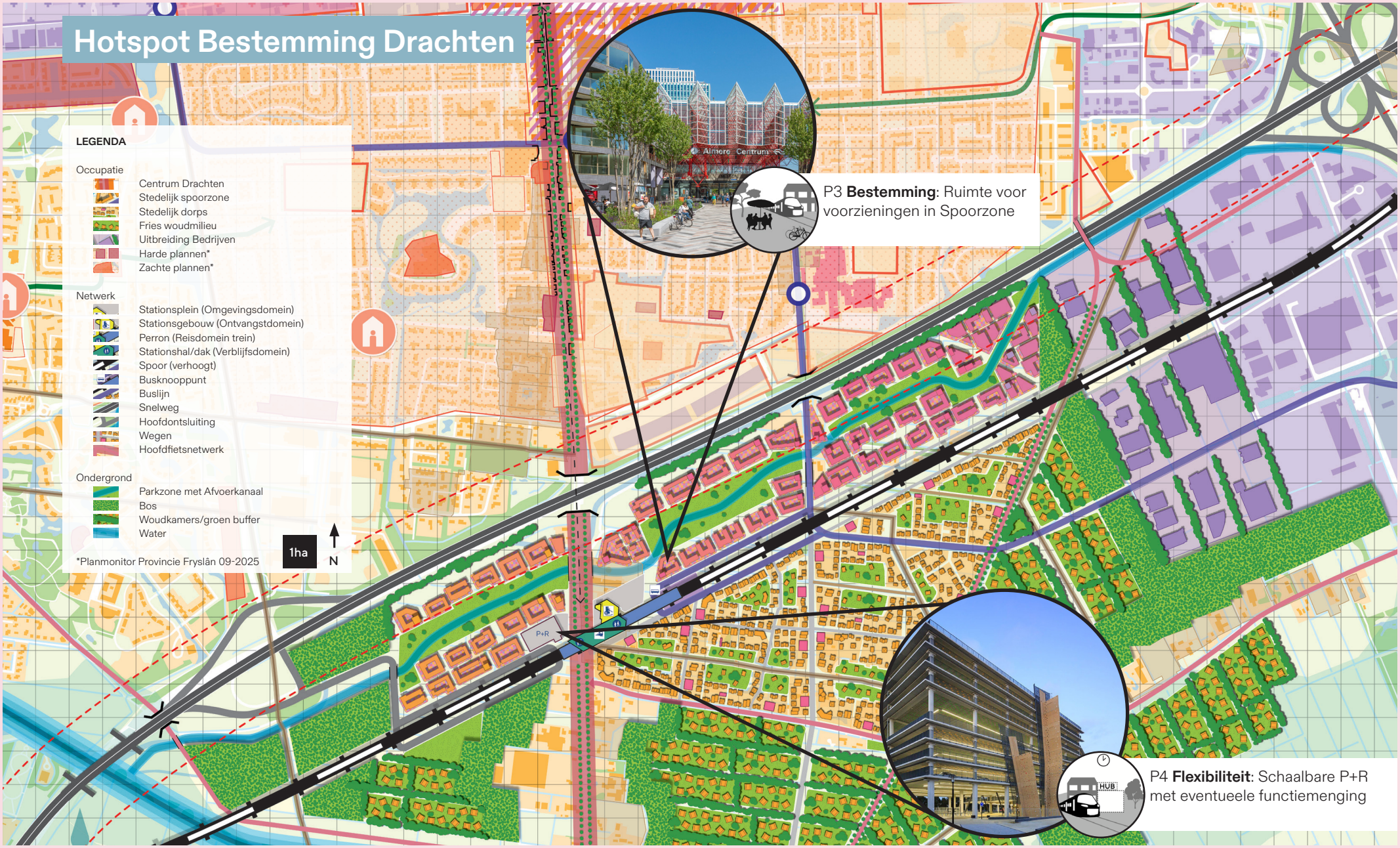
Ondergrond

+ Inzetten Afvoerkanaal om leefkwaliteit spoorzone te waarborgen. Idee om nieuwe naam te geven aan deze waterloop.

Bouwstenen op de tijdlijn Bestemming Drachten



Hotspot Bestemming Drachten



Bouwstenen leefmilieu en station voor het toekomstbeeld Bestemming Drachten

Coendersbuurt, Delft



Coendersbuurt, Delft

Woningen per hectare	45 wo/ha 205m2 BVO/wo
Vloeroppervlak (FSI)	1,10
Gebouw oppervlak (GSI)	0,34
Onbebouwd oppervlak (OSR)	0,60
Gemiddeld aantal lagen (L)	3,2
Functie menging (MXI)	1,00

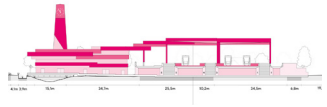
Hoofd fiets ontsluiting





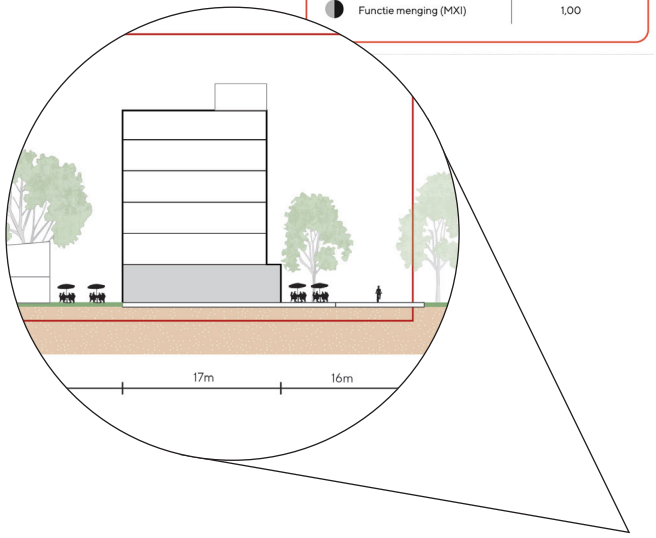
Fietssnelweg F35, Nijverdal tot a

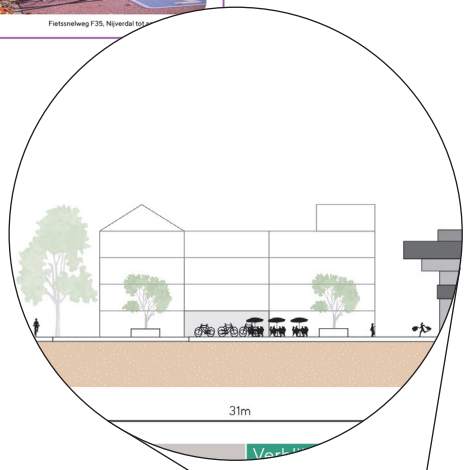
Groot verhoogd station

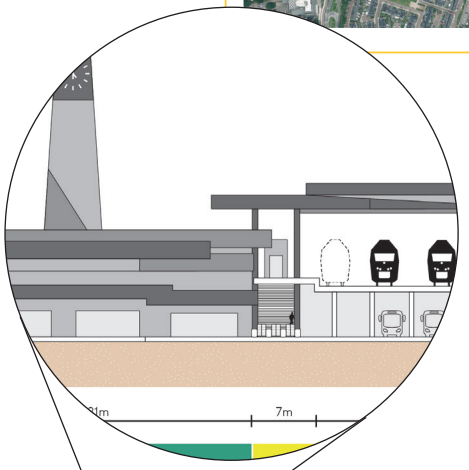


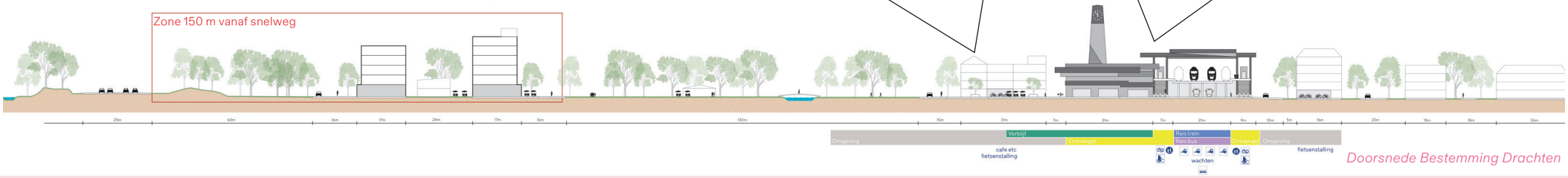


Station Ede Wageningen









Doorsnede Bestemming Drachten

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.

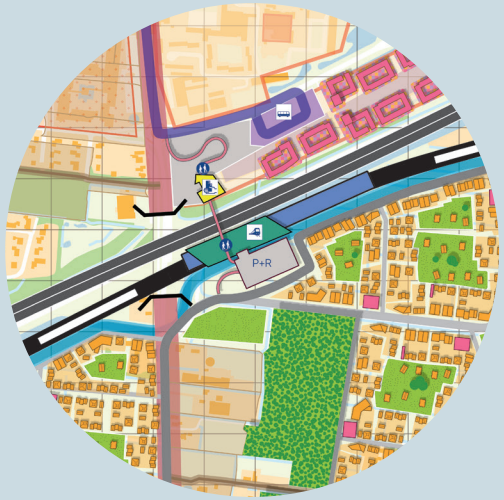
Een goede ruimtelijke kwaliteit van de verbinding via Het Zuid tussen het nieuwe gedeelte en het centrum is cruciaal voor de samenhang tussen het nieuwe aantrekkelijke woongebied en de bestaande kern van Drachten met een compact centrum met een divers aanbod en hoge verblijfskwaliteit. De meerpolige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

Het nieuwe station vormt een nieuw knooppunt waar het netwerk zich op gaat richten. Ten zuiden hiervan ontstaat het nieuwe stadsdeel met iets hogere dichtheden langst 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 Woudmilieu) en gaat zo over in het omliggende landschap van de de Drait.

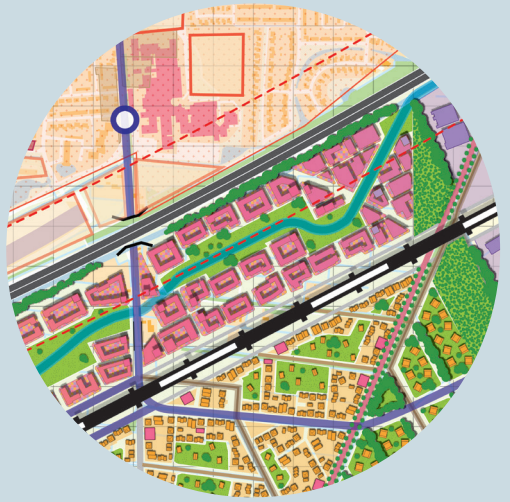
Bestemming Drachten

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 en station en een woongebied. Aan de zuidzijde van de Lelylijn ontstaat een wijk waar wel voornamelijk gewoond wordt.

Met de direct 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, een busknoop te organiseren op deze plek en de noord-zuid relatie te programmeren.



↑ Uitsnede Verbonden Drachten



↑ Uitsnede Bestemming Drachten


BD
PHILIPS
Sparck
Your Partner.
PHOTONIS
ASTRON
Innovatiecluster
High tech systems Drachten

4. Conclusie en aanbevelingen

Conclusies en aanbevelingen IGV

+ Schaalsprong (Drachten wordt meer stad) is vanuit Brede Welvaart en samenwerking binnen Noordelijk NL noodzakelijk; de Lelylijn is een vliegwiel, maar geen randvoorwaarde.
+ Ontwikkel een HOV-as Heerenveen (station, stadion) – Drachten – P&R Hoogkerk – Groningen) als structurerend element voor de verstedelijking. (wonen & werken)
+ Gebiedsontwikkeling rondom de HOV-knopen met hogere dichtheden en ruimte voor toekomstige verdere verdichting.
+ Mobiliteitstransitie is nodig voor de schaalsprong vanuit stedelijke dynamiek en ruimtelijke kwaliteit; parkeerbeleid, (regionaal) fietsnetwerk gericht op de HOV-knopen en goede loopverbinding tussen centrum en HOV-knoop.
+ Doe een ruimtereservering voor het toekomstige tracé en houdt rekening met een Lelylijn in de planvorming rondom stationslocaties en economische centrumgebieden.
+ Kies voor een Friese verstedelijking: hogere dichtheden in combinatie met ruimte voor water en gemeenschappelijk groen van hoge kwaliteit.
+ Drachten is te klein voor een meerpolig centrum.
+ Zonder duidelijke economische strategie is de verwachting dat Heerenveen en Drachten de concurrentie verliezen van Groningen; strategie is gericht op schaalsprong door internationalisering van huidig profiel en verdere samenwerking tussen Drachten en Heerenveen.

Aanbevelingen MIRT Lelylijn

+ Onderzoek in de MIRT voor Drachten een de tracé variant met een noordelijke ligging (tussen A7 en centrum).
+ Ontwerp bij gebundelde ligging een nieuwe toekomstige situatie voor zowel spoor als rijksweg.
+ Ontwerp niet te krap, zorg voor robuuste oplossingen richting 2100 met ruimte voor ontwikkeling, maar ook klimaatadaptatie
+ Neem voldoende dwarsverbindingen op voor langzaam verkeer ter hoogte van Drachten om een eventuele uitbreiding van Drachten naar het zuiden zo goed mogelijk aan te laten sluiten op de bestaande kern. Bij een onvoldoende aantal verbindingen is de verwachting het interne autoverkeer zal toenemen wat ook het gebruik van het station niet ten goede zal komen.

No-regret maatregelen

+ Doorpakken Centrumplan en versterken meerpolige Campus Drachten komende 15 jaa
  + 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

MUST

TwynstraGudde

DECISIO

COLOFON
IGV Lelylijn
Samenvatting Drachten
18 december 2025

Opsteller Studio Bereikbaar
MUST Stedenbouw
Twynstra Gudde
Decisio

Adres
Stationsplein 45 - D2.150
3013 AK Rotterdam
info@studiobereikbaar.nl