Masterplan Lelylijn

IGV Heerenveen

SAMENVATTING

Integrale gebiedsvisie

1.	Inleiding	4
2.	Huidige situatie en Gebiedsopgave	6
3.	Toekomstbeelden Heerenveen	12
4.	Conclusie en aanbevelingen	30

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 3 onderscheidende toekomstbeelden opgesteld voor Heereenveen:
Autonoom Heerenveen ontwikkelt zich verder, ook zonder Lelylijn, maar wel in beperktere omvang.
1. Noordelijke werkstad Waarbij Heerenveen zich vooral aan de noordzijde ontwikkeld, 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 Uitgaande van de gebundelde ligging komt een station wat verder van de kern te liggen tussen Joure en Heerenveen.

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 **aantal tracé – varianten**:
  + Heerenveen: een oostelijke S-bocht (bundeling spoor en A32) met station op de stadsas
  + Heerenveen: zuidelijke ligging (gegegraven tunnel) met verbindingsbogen van en naar Station Heerenveen
+ Onderzoek de S-bocht door Heerenveen als **verdiepte ligging** vanuit stedelijk perspectief
+ Gebruik de HOV-as om werklocaties **multimodaal** te ontsluiten (noodzakelijk voor de schaalsprong)
+ Ontwikkel het **stadiongebied** in combinatie met een nieuwe HOV-halte
+ Gebruik het **sport-profiel** voor positionering in Noordelijk NL en ontwikkel een **economische visie** voor de toekomst

1. Inleiding

In deze samenvatting voor Heerenveen 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.

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 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.

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

NOVEX Ontwikkelperspectief
De essentie: De Lelylijn is een vliegwiel voor (sociaal-)economische structuurversterking, identiteitsversterking en nieuwe ruimtelijke kwaliteit met als belangrijke bouwsteen de verdere doorontwikkeling van het **Stedelijk Netwerk** in noordelijk Nederland

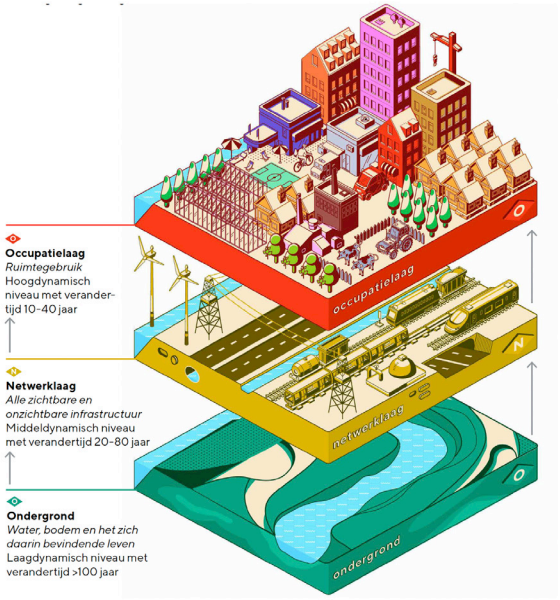
Proces en leeswijzer
De integrale verdieping Drachten & Heerenveen hebben wij opgedeeld in 4 fasen (zie ook schema hiernaast):

+ 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 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 bij het hoofdrapport: bouwstenen)
+ verbinden & verbeelden: de opgave is geconfronteerd met de bouwstenen om tot een set van mogelijke toekomstbeelden te komen (zie hoofdstuk 3)
+ verdiepen & vastleggen: op basis van deze toekomstbeelden trekken we een aantal lessen (zie en conclusies en aanbevelingen (zie hofdstuk 4).
+ Bovenstaand proces hebben wij de afgelopen 6 maanden doorlopen in nauwe samenwerking met het projectteam en dor middel van een aantal maakdagen om met een groep brede betrokken stakeholders tot gedragen toekomstbeelden te komen.

CONTEXT: MASTERPLAN LELYLIJN
Ten behoeve van het Masterplan Lelylijn worden integrale gebiedsverdiepingen uitgevoerd. Doel van de verdiepingen is om de MIRT-Verkenning dichterbij te brengen door informatie te verzamelen die inzicht in de opgaven en inzicht in de mogelijke opties. Het resultaat van de integrale gebiedsverdiepingen is inzicht in de kansen en beperkingen van de toekomstbeelden van het ruime gebied rond de stationsomgevingen. 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.

2. Huidige situatie
Gebiedsopgave

De gebiedsopgaven voor Heerenveen zijn opgebouwd vanuit de 3 lagen van de lagenbenadering.



Huidige situatie Heerenveen

Heerenveen is ruim van opzet, waarbij een dalende trend in dichtheid zichtbaar is. Tussen 1960 en 1980 is de inwonerdichtheid gehalveerd tot 42 inwoners per hectare, en daarna nog eens teruggebracht tot 18 inwoners per hectare door de ruim opgezette uitbreidingswijken en de landelijke trend van huishoudenverdunning.
Deze daling van dichtheid, in combinatie met de toename van het aantal inwoners heeft serieuze consequenties. De gevolgen van lagere bevolkingsdichtheid worden steeds zichtbaarder, zeker in samenloop met andere transities. Ruim opgezette, ondichte woon en werklocaties leveren minder OV-reizigerspotentieel op. 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. Tegelijkertijd nemen autoafhankelijkheid en ritafstanden toe.

De ruimtelijke spreiding zet bovendien druk op voorzieningenbereikbaarheid. 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. Knooppuntgerichte verdichting maakt juist kortere afstanden, hogere loop en fietsaandelen en een stabieler OV gebruik mogelijk. Daarnaast is een lagere dichtheid minder efficiënt en vergroot het verhard oppervlak, met negatieve consequenties voor klimaatadaptatie wat juist in deze laaggelegen omgeving van groot belang is.



Ontwikkeling infrastructuur

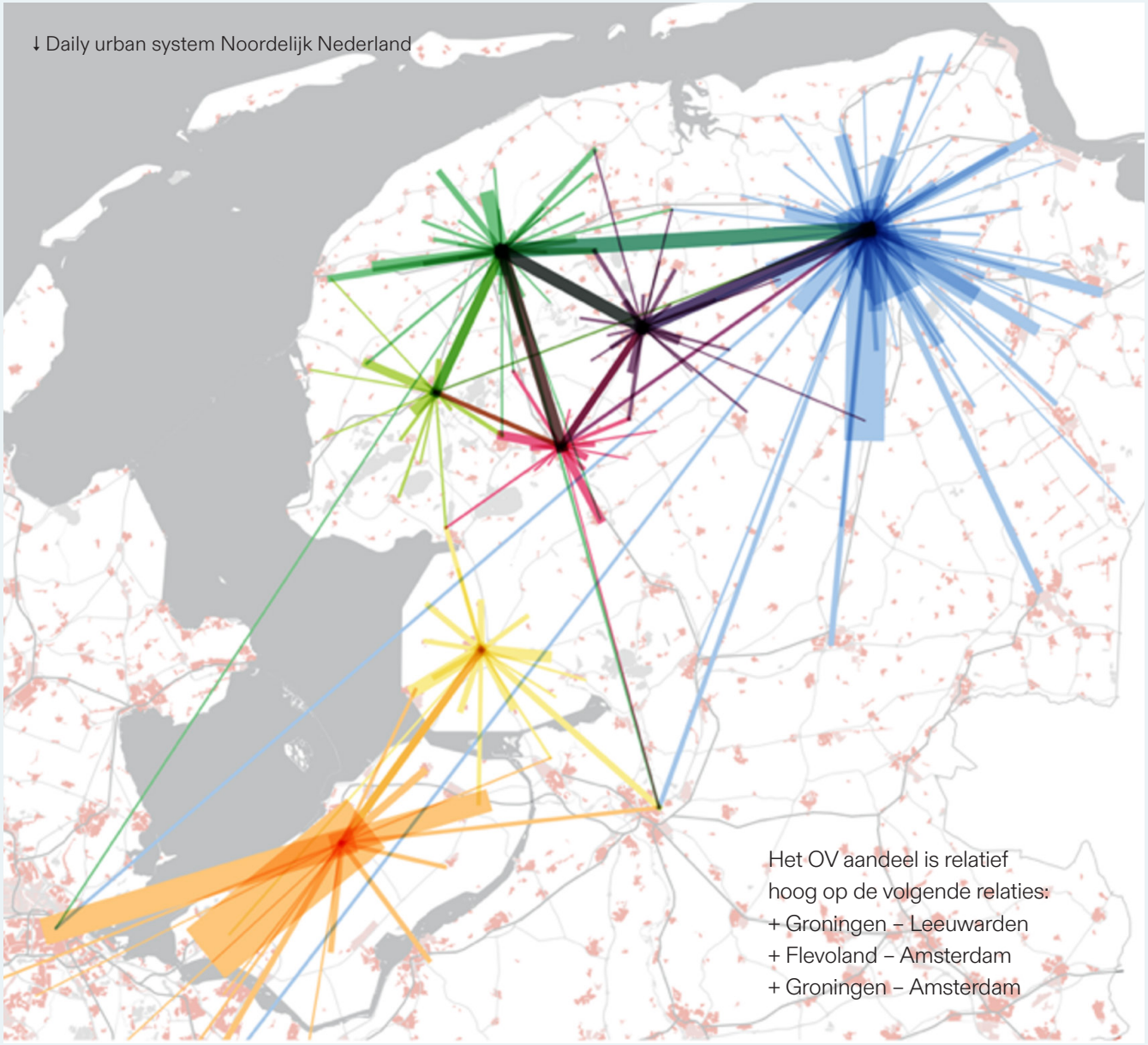
De spoorlijn, die in 1868 in gebruik werd genomen, vormt sinds de 19e eeuw al een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van Heerenveen en de omliggende plaatsen. Heerenveen is gelegen in de oksel van snelwegen, en heeft zich hier overheen ontwikkeld. De ontwikkeling van Skoatterwâld en het internationale bedrijvenpark ten oosten van de A32 zijn hier duidelijke voorbeelden van. Bij de ontwikkeling van de Lelylijn is het nadrukkelijk de bedoeling om in te zetten op nabijheid en het slechten van barrières. Mede door de barrièrewerking van deze twee verkeersaders -en de gemeentegrens - 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. Verdere uitbreiding in deze westelijke richting wordt verder bemoeilijkt door de natheid van het gebied ten zuiden van Ouderhaske: Het Onland.

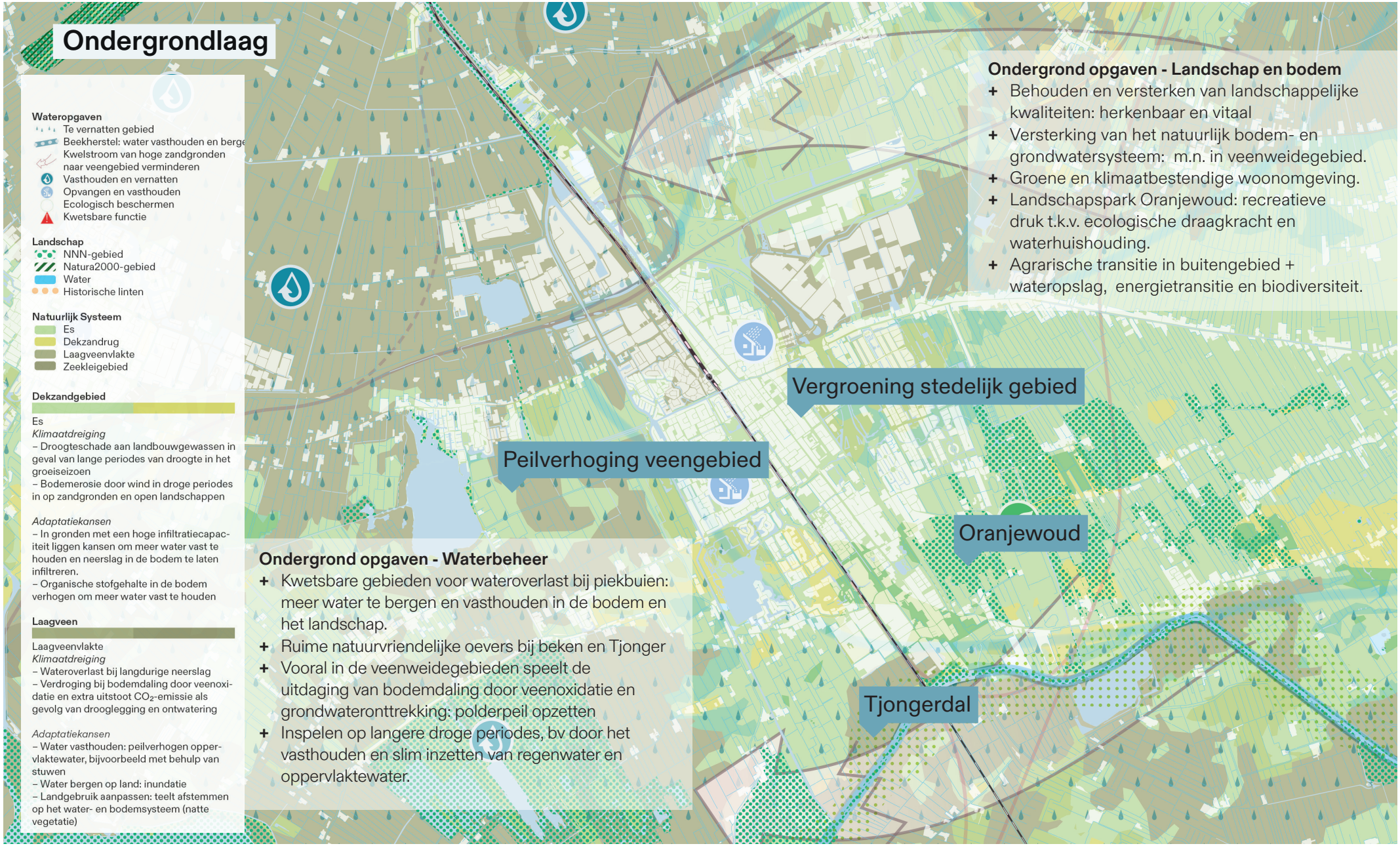
De huidige ruimtelijke structuren hebben natuurlijk gevolgen voor de praktische inpasbaarheid van de ontwikkeling van de Lelylijn. Voor Heerenveen bestaan er nog meerdere varianten waartussen zal moeten worden gekozen.

DUS van Noordelijk Nederland

Het Daily Urban System van Noord Nederland laat duidelijk de relaties zien. Voor Heerenveen is vooral de relatie naar Leeuwarden van belang, daar na ook naar de ander Fries steden van de F4. De ligging op de as Zwolle- Leeuwarden is goed zichtbaar, hier is het aandeel ov ook wat hoger, maar niet zo hoog als op enkele andere sterke spoorlijnen.

↓ Daily urban system Noordelijk Nederland




Ondergrondlaag
Wateropgaven
Te vernatten gebied
Beekherstel: water vasthouden en berge
Kwelstroom van hoge zandgronden naar veengebied verminderen
Vasthouden en vernatten
Opvangen en vasthouden
Ecologisch beschermen
Kwetsbare functie
Landschap
NNN-gebied
Natura2000-gebied
Water
Historische linten
Natuurlijk Systeem
Es
Dekzandrug
Laagveenvlakte
Zeekleigebied
Dekzandgebied
Es
Klimaatdreiging
– Drooglegingschade aan landbouwgewassen in geval van lange periodes van droogte in het groeiseizoen
– Bodemerosie door wind in droge periodes in op zandgronden en open landschappen
Adaptatiekansen
– In gronden met een hoge infiltratiecapaciteit liggen kansen om meer water vast te houden en neerslag in de bodem te laten infiltreren.
– Organische stofgehalte in de bodem verhogen om meer water vast te houden
Laagveen
Laagveenvlakte
Klimaatdreiging
– Wateroverlast bij langdurige neerslag
– Verdroging bij bodemdaling door veenoxidatie en extra uitstoot CO_2-emissie als gevolg van drooglegging en ontwatering
Adaptatiekansen
– Water vasthouden: peilverhogen oppervlaktewater, bijvoorbeeld met behulp van stuwen
– Water bergen op land: inundatie
– Landgebruik aanpassen: teelt afstemmen op het water- en bodemsysteem (natte vegetatie)
Ondergrond opgaven - Waterbeheer
+ Kwetsbare gebieden voor wateroverlast bij piekbuien: meer water te bergen en vasthouden in de bodem en het landschap.
+ Ruime natuurvriendelijke oevers bij beken en Tjonger
+ Vooral in de veenweidegebieden speelt de uitdaging van bodemdaling door veenoxidatie en grondwateronttrekking: polderpeil opzetten
+ Inspelen op langere droge periodes, bv door het vasthouden en slim inzetten van regenwater en oppervlaktewater.
Ondergrond opgaven - Landschap en bodem
+ Behouden en versterken van landschappelijke kwaliteiten: herkenbaar en vitaal
+ Versterking van het natuurlijk bodem- en grondwatersysteem: m.n. in veenweidegebied.
+ Groene en klimaatbestendige woonomgeving.
+ Landschapspark Oranjewoud: recreatieve druk t.k.v. ecologische draagkracht en waterhuishouding.
+ Agrarische transitie in buitengebied + wateropslag, energietransitie en biodiversiteit.
Vergroening stedelijk gebied
Peilverhoging veengebied
Oranjewoud
Tjongerdal

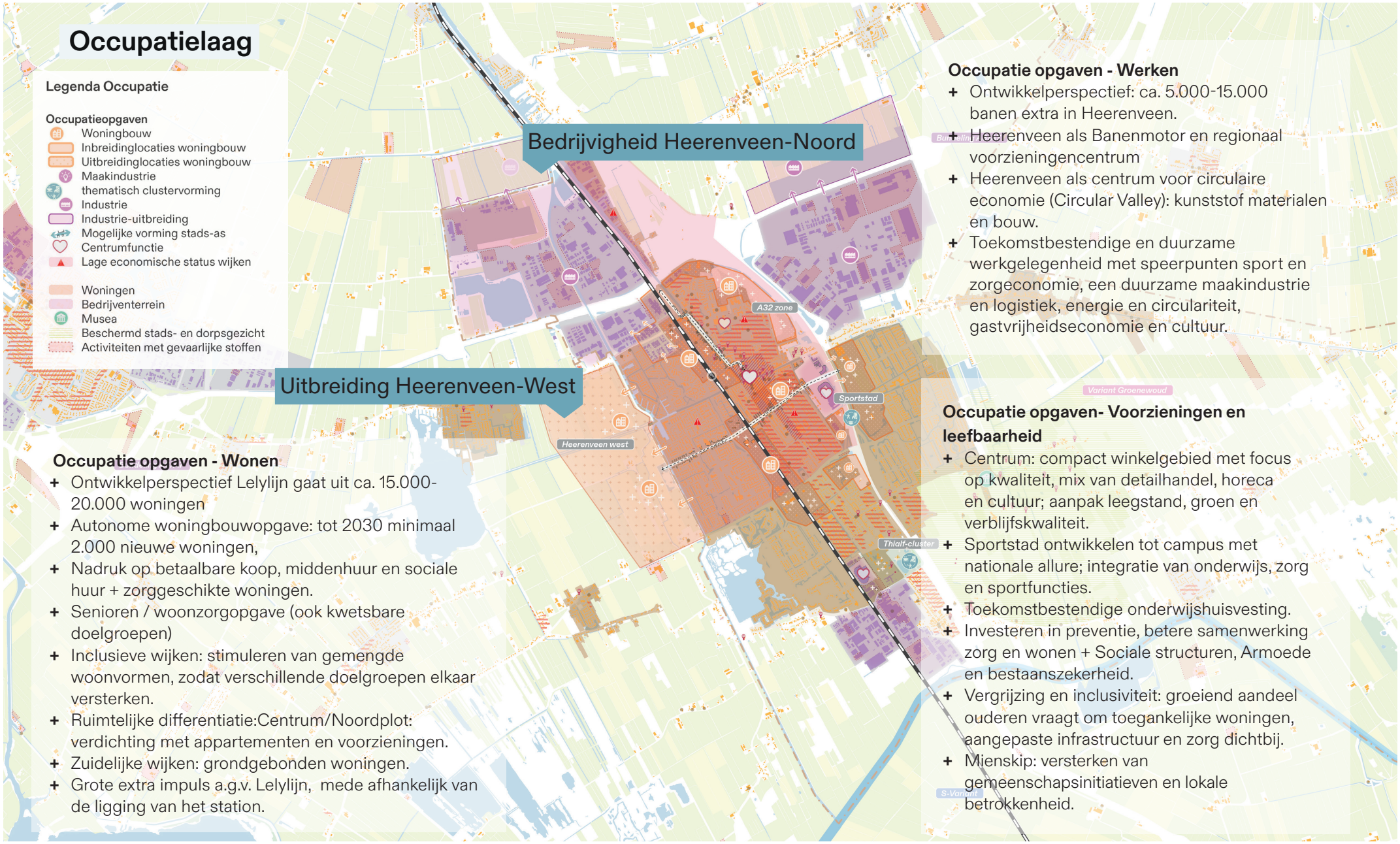
Netwerklaag

Opgaven netwerk en mobiliteit

+ Fiets- en voetgangersnetwerk verbeteren
+ Doorfiets- en snelfietsroutes richting Leeuwarden, Drachten en Zwolle.
+ Lokale fijnmazigheid: versterken van noord-zuid en oost-west fietsverbindingen
+ Langzaam verkeer in centrum: prioriteit voor voetgangers en fietsers bij herinrichting centrumgebied en historische linten.
+ Openbaar vervoer versterken (+aandacht voor OV naar bedrijventerreinen)
+ Voldoende dekking en frequentie creëren voor busnet, ook regionaal.
+ (toekomstig) stationslocatie: integratie met woningbouw en voorzieningen.
+ voorbereiding op mogelijke aansluiting Lelylijn, met grote implicaties voor bereikbaarheid, woningbouw en economische ontwikkeling.
+ Auto- en wegennet efficiënt benutten
+ Dynamiek rond knooppunten en stadion vraagt slimme ontsluiting + beperking verkeersdruk.
+ Verkeersveiligheidsknelpunten: vergrijzing en meer kwetsbare verkeersdeelnemers vragen om veiliger inrichting.
+ Stimuleren vervoer over water en beter benutten haven en omliggend bedrijventerrein
+ Deelmobiliteit: deelauto's, deelscooters en deel(fiets)systemen: hubs en parkeren.
+ Voorzieningen voor elektrisch rijden + slimme netaansluitingen.
+ Logistiek: nieuwe oplossingen voor stadsdistributie / laad- en losvoorzieningen.



Occupatielaag



Occupatie opgaven - Wonen

+ Ontwikkelperspectief Lelylijn gaat uit ca. 15.000-20.000 woningen
+ Autonome woningbouwopgave: tot 2030 minimaal 2.000 nieuwe woningen,
+ Nadruk op betaalbare koop, middenhuur en sociale huur + zorggeschikte woningen.
+ Senioren / woonzorgopgave (ook kwetsbare doelgroepen)
+ Inclusieve wijken: stimuleren van gemengde woonvormen, zodat verschillende doelgroepen elkaar versterken.
+ Ruimtelijke differentiatie:Centrum/Noordplot: verdichting met appartementen en voorzieningen.
+ Zuidelijke wijken: grondgebonden woningen.
+ Grote extra impuls a.g.v. Lelylijn, mede afhankelijk van de ligging van het station.

Occupatie opgaven - Werken

+ Ontwikkelperspectief: ca. 5.000-15.000 banen extra in Heerenveen.
+ Heerenveen als Banenmotor en regionaal voorzieningencentrum
+ Heerenveen als centrum voor circulaire economie (Circular Valley): kunststof materialen en bouw.
+ Toekomstbestendige en duurzame werkgelegenheid met speerpunten sport en zorgeconomie, een duurzame maakindustrie en logistiek, energie en circulariteit, gastvrijheidseconomie en cultuur.

Occupatie opgaven- Voorzieningen en leefbaarheid

+ Centrum: compact winkelgebied met focus op kwaliteit, mix van detailhandel, horeca en cultuur; aanpak leegstand, groen en verblijfskwaliteit.
+ Sportstad ontwikkelen tot campus met nationale allure; integratie van onderwijs, zorg en sportfuncties.
+ Toekomstbestendige onderwijshuisvesting.
+ Investeren in preventie, betere samenwerking zorg en wonen + Sociale structuren, Armoede en bestaanszekerheid.
+ Vergrijzing en inclusiviteit: groeiend aandeel ouderen vraagt om toegankelijke woningen, aangepaste infrastructuur en zorg dichtbij.
+ Mienskip: versterken van gemeenschapsinitiatieven en lokale betrokkenheid.

3. Toekomstbeelden

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

Autonoom
Heerenveen ontwikkeld zich verder, ook zonder Lelylijn, maar wel in beperktere omvang.

1. Noordelijke werkstad
Waarbij Heerenveen zich vooral aan de noordzijde ontwikkeld, 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 ven de kern te liggen tussen Joure en Heerenveen.

De toekomstbeelden zijn opgezet vanuit de systematiek van bouwstenen voor leefmilieus en interventies, waarbij ook ontwerpprincipes voor de stationsomgeving zijn opgesteld. Tijdlijnen, referentiebeelden en doorsnedes maken de toekomstbeelden al in deze fase meer beeldend.



Heerenveen Autonoom

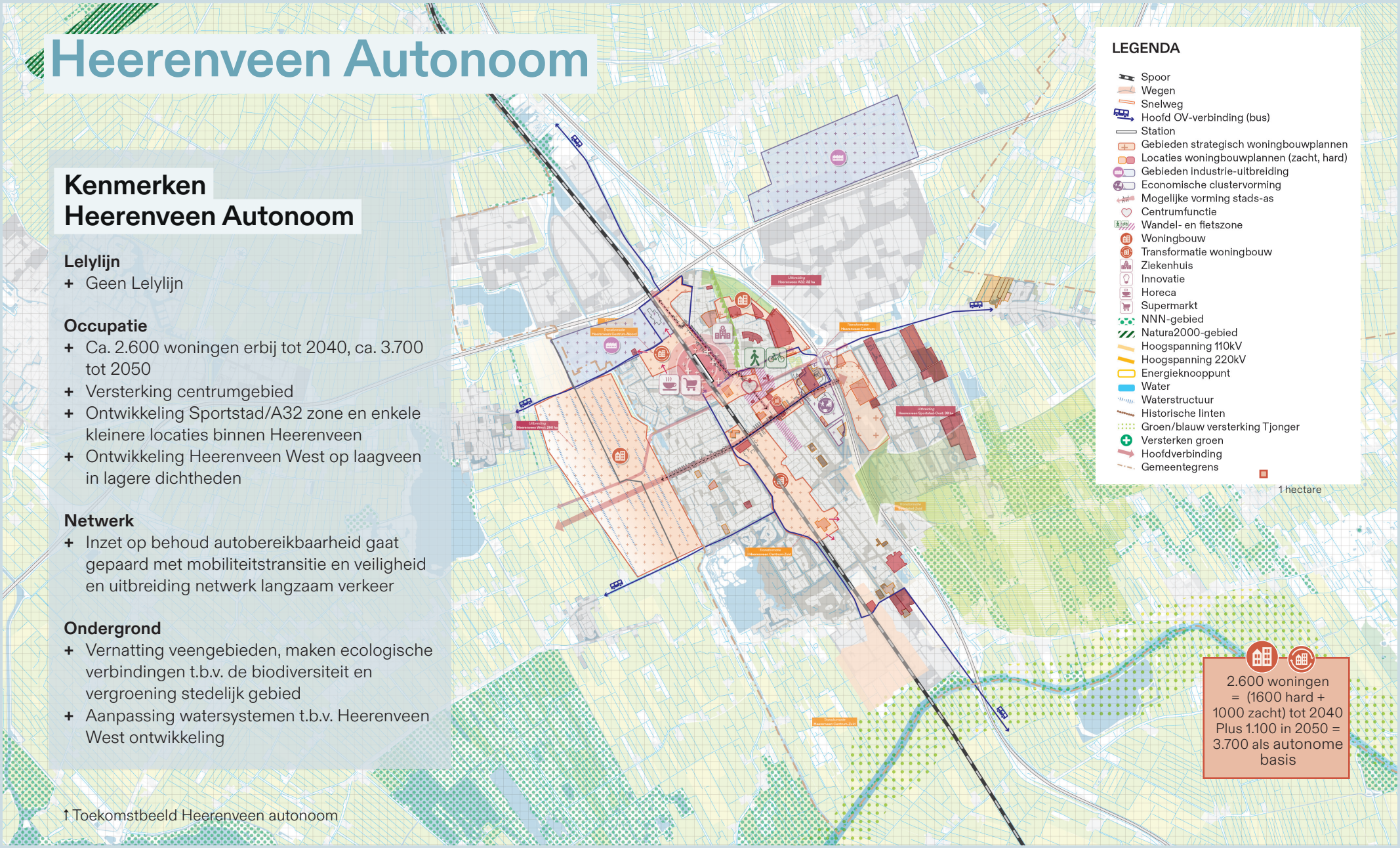
Kenmerken Heerenveen Autonoom

Lelylijn
+ Geen Lelylijn

Occupatie
+ Ca. 2.600 woningen erbij tot 2040, ca. 3.700 tot 2050
+ Versterking centrumgebied
+ Ontwikkeling Sportstad/A32 zone en enkele kleinere locaties binnen Heerenveen
+ Ontwikkeling Heerenveen West op laagveen in lagere dichtheden

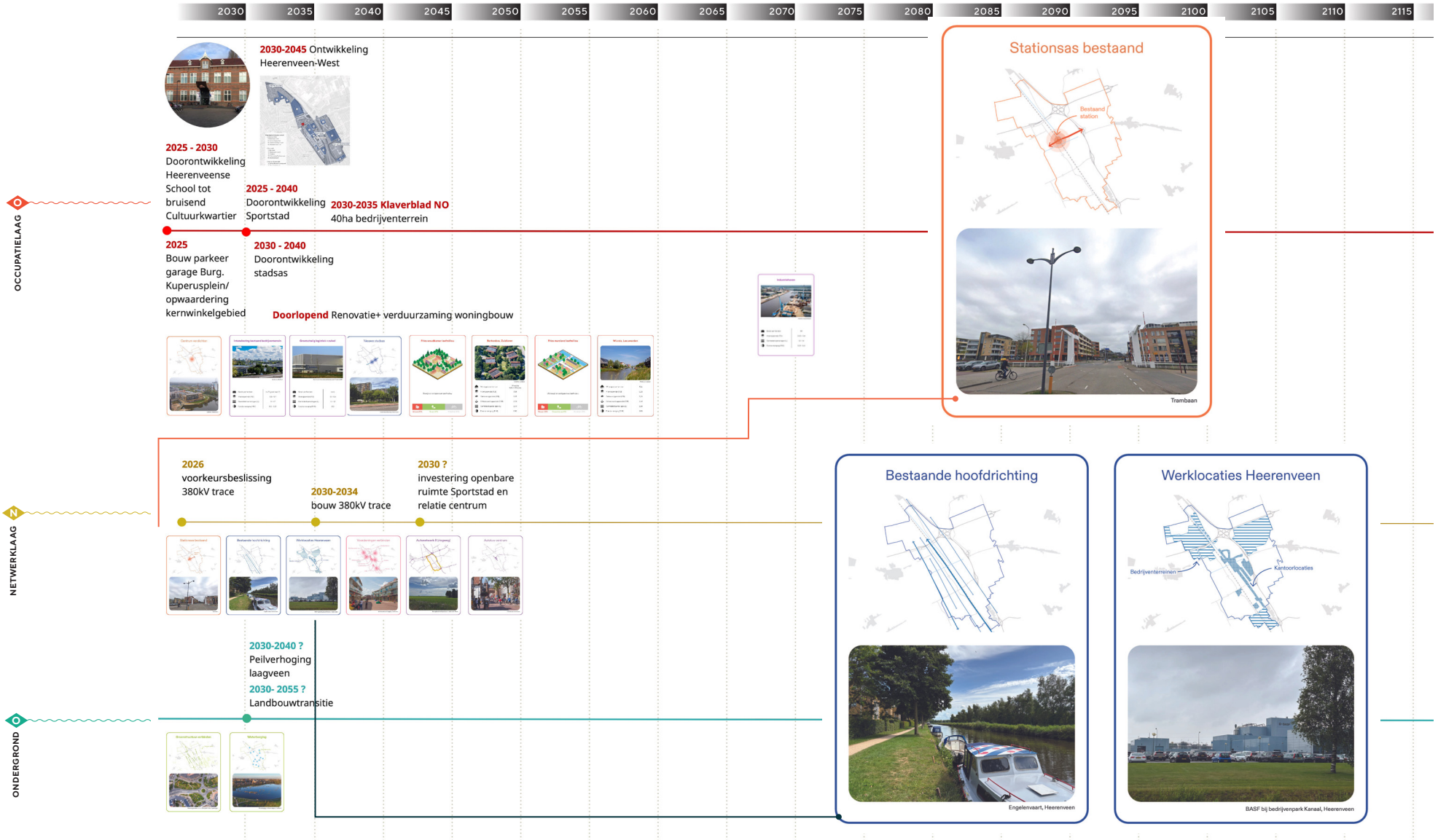
Netwerk
+ Inzet op behoud autobereikbaarheid gaat gepaard met mobiliteitstransitie en veiligheid en uitbreiding netwerk langzaam verkeer

Ondergrond
+ Vernatting veengebieden, maken ecologische verbindingen t.b.v. de biodiversiteit en vergroening stedelijk gebied
+ Aanpassing watersystemen t.b.v. Heerenveen West ontwikkeling



↑ Toekomstbeeld Heerenveen autonoom

Bouwstenen Heerenveen Autonoom op de tijdlijn vanaf nu



Noordelijke werkstad

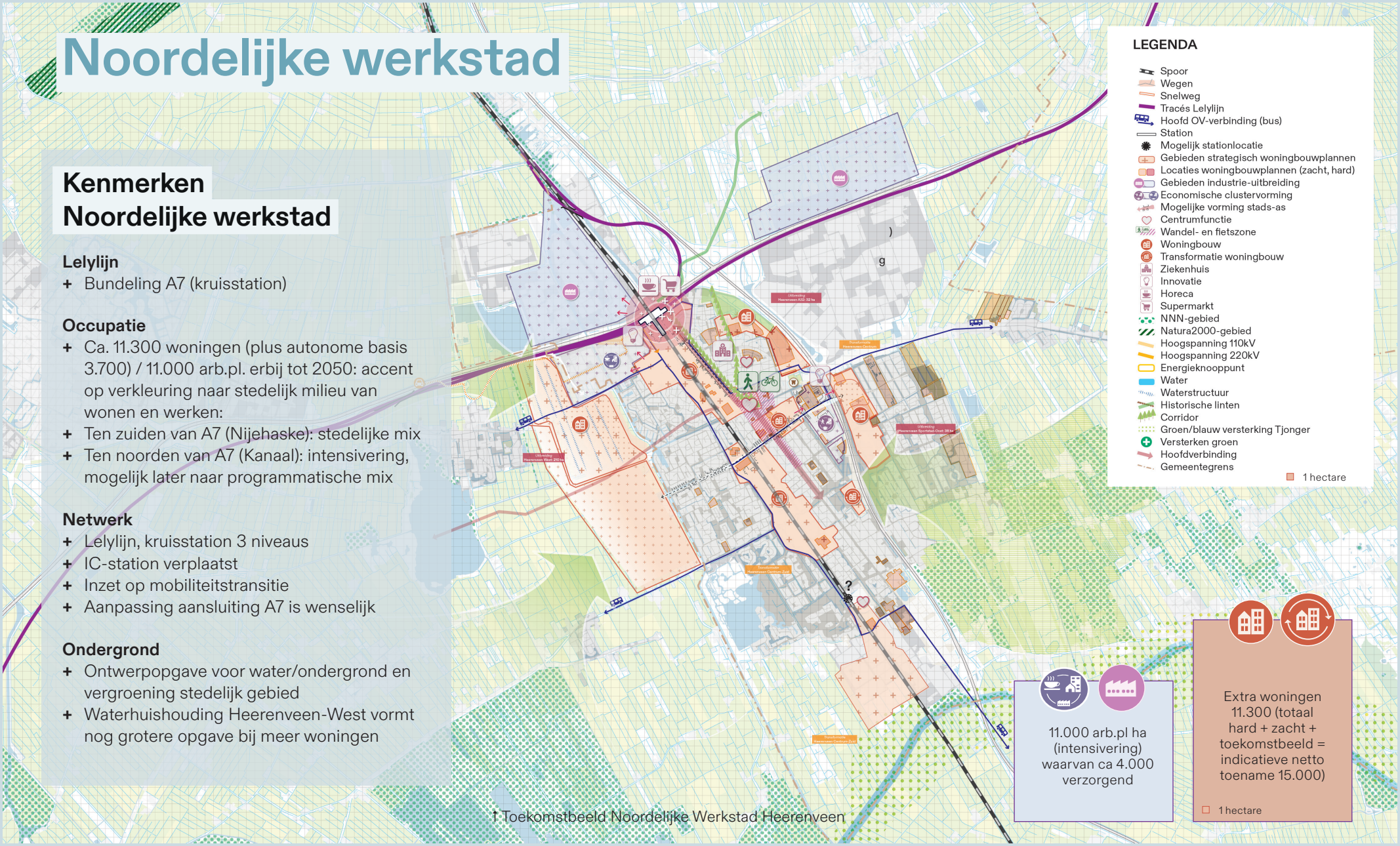
Kenmerken Noordelijke werkstad

Lelylijn
+ Bundeling A7 (kruisstation)

Occupatie
+ Ca. 11.300 woningen (plus autonome basis 3.700) / 11.000 arb.pl. erbij tot 2050: accent op verkleuring naar stedelijk milieu van wonen en werken:
+ Ten zuiden van A7 (Nijehaske): stedelijke mix
+ Ten noorden van A7 (Kanaal): intensivering, mogelijk later naar programmatische mix

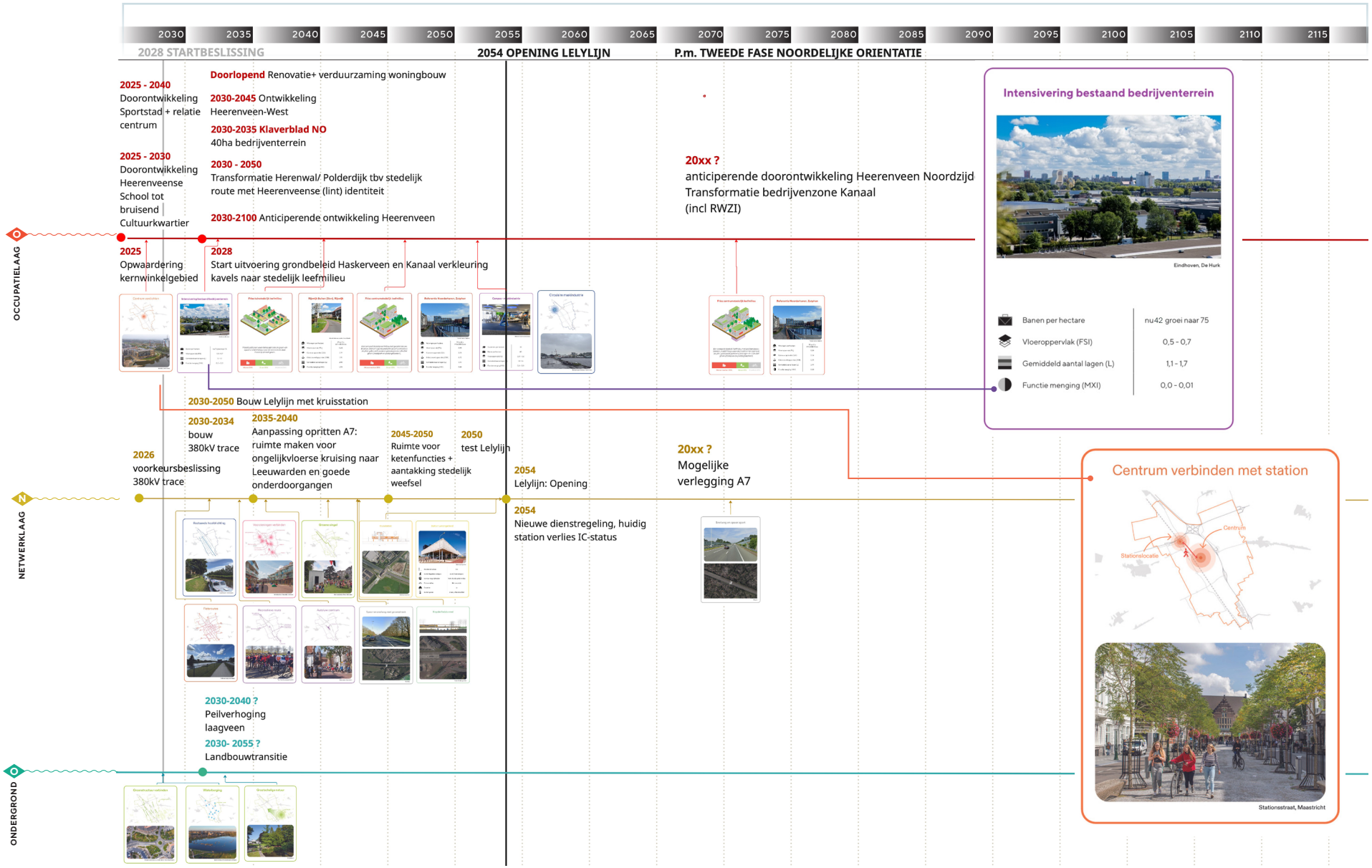
Netwerk
+ Lelylijn, kruisstation 3 niveaus
+ IC-station verplaatst
+ Inzet op mobiliteitstransitie
+ Aanpassing aansluiting A7 is wenselijk

Ondergrond
+ Ontwerpopgave voor water/ondergrond en vergroening stedelijk gebied
+ Waterhuishouding Heerenveen-West vormt nog grotere opgave bij meer woningen



↑ Toekomstbeeld Noordelijke Werkstad Heerenveen

Omgevingsbouwstenen op de tijdlijn voor toekomstbeeld Noordelijke werkstad





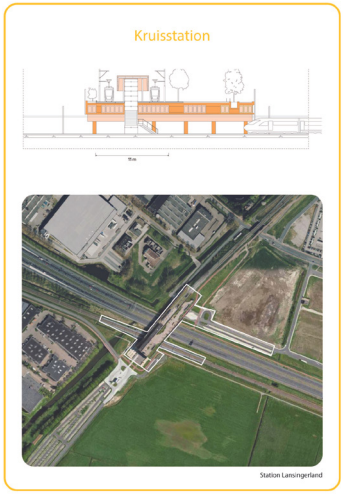
↑ Hotspot Noordelijke Werkstad Heerenveen





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

Stationsbouwstenen en ontwerpprincipes voor het toekomstbeeld Noordelijke werkstad





↑ Stationsbouwsteen voor het kruisstation



Eigen identiteit in aansluiting op bestaande structuren in Duivendrecht

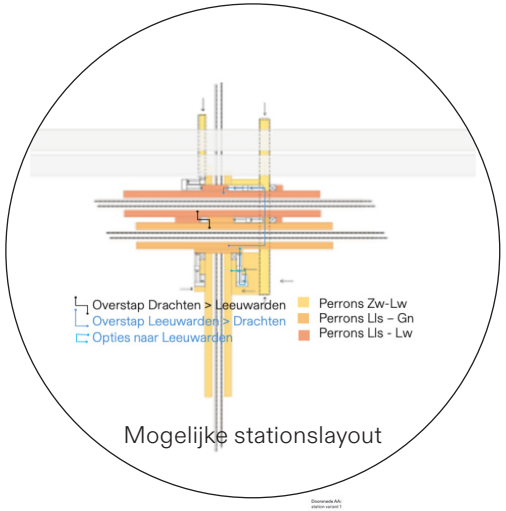
Delftse kades ingericht voor voetgangers

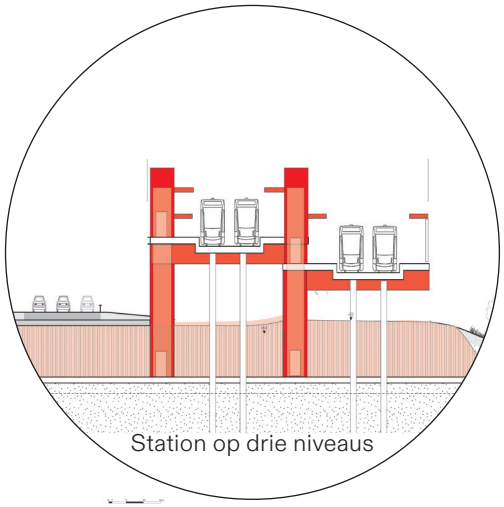
Stedelijke mix in flinke dichtheid in Venlo

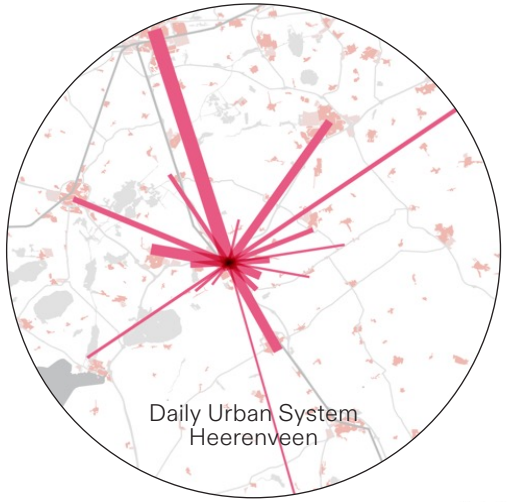
Station Castricum, kapgebaar creëert ruimte en herkenning

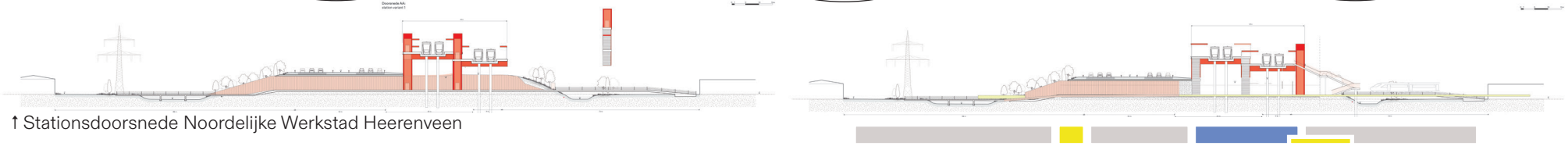
Station Breda, zicht op busstation bij de hellingbaan

↑ Ontwerpprincipes stationsomgeving Noordelijke werkstad









↑ Stationsdoorsnede Noordelijke Werkstad Heerenveen

Stadsas Heerenveen

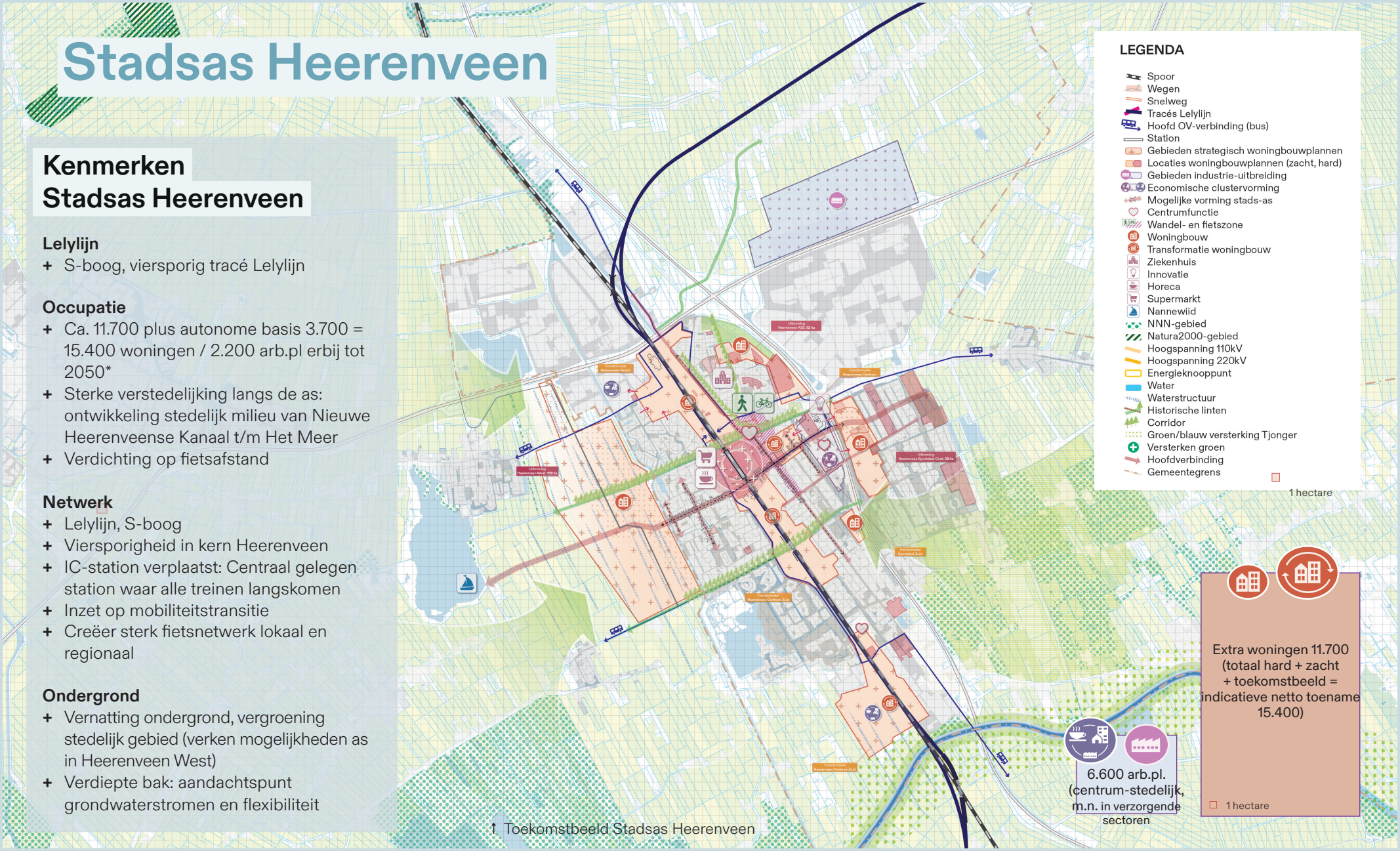
Kenmerken Stadsas Heerenveen

Lelylijn
+ S-boog, viersporig tracé Lelylijn

Occupatie
+ Ca. 11.700 plus autonome basis 3.700 = 15.400 woningen / 2.200 arb.pl erbij tot 2050*
+ Sterke verstedelijking langs de as: ontwikkeling stedelijk milieu van Nieuwe Heerenveense Kanaal t/m Het Meer
+ Verdichting op fietsafstand

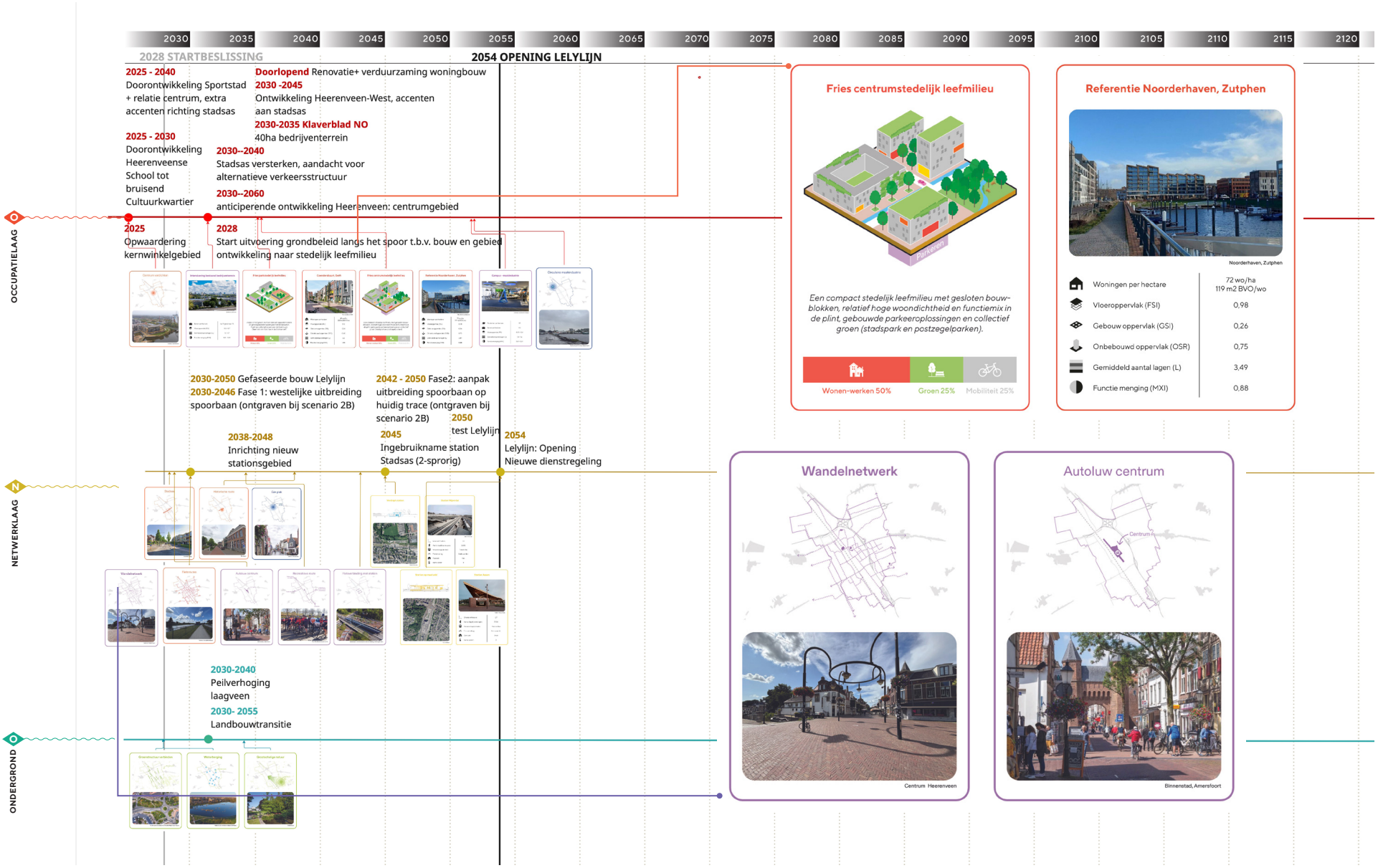
Netwerk
+ Lelylijn, S-boog
+ Viersporigheid in kern Heerenveen
+ IC-station verplaatst: Centraal gelegen station waar alle treinen langskomen
+ Inzet op mobiliteitstransitie
+ Creëer sterk fietsnetwerk lokaal en regionaal

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



1 Toekomstbeeld Stadsas Heerenveen

Bouwstenen op de tijdlijn voor het toekomstbeeld Stadsas Heerenveen



Hoogbouw van de Munt biedt stedelijke accenten in de stationsomgeving. Hiertussen is ruimte voor verdichting in parkachtige setting.



Breedpad als aantrekkelijke route met menselijke maat verbindt centrum en station





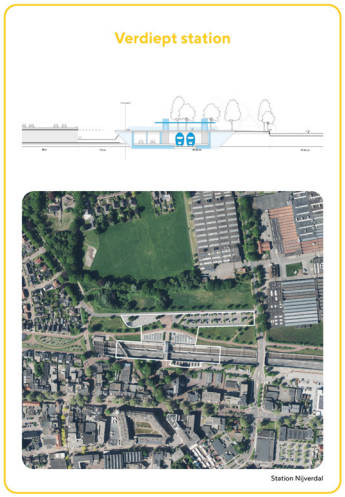
Verdichting en gebouwde parkeervoorziening Burgemeester Kuperusplein geeft stadsas stedelijke allure en programma

↑ Hotspot Stadsas



↑ Stadsas: schematisch lengteprofiel Spoor (horizontale schaal = 10x verticale schaal)

Stationsbouwstenen en ontwerpprincipes voor het toekomstbeeld Stadsas Heerenveen





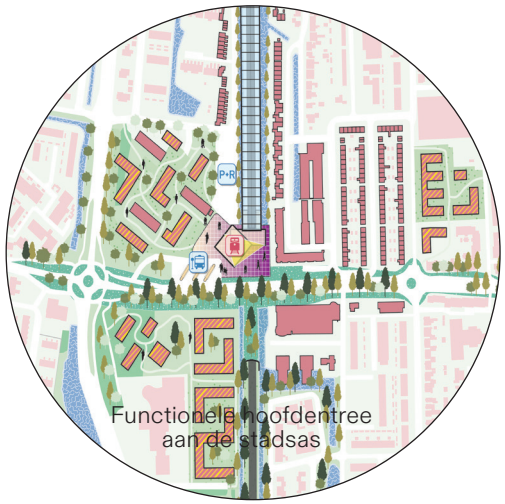
↑ Stationsbouwsteen voor de stadsas (verdiepte ligging, open bak)



↑ Ontwerpprincipes Stadsas Heerenveen



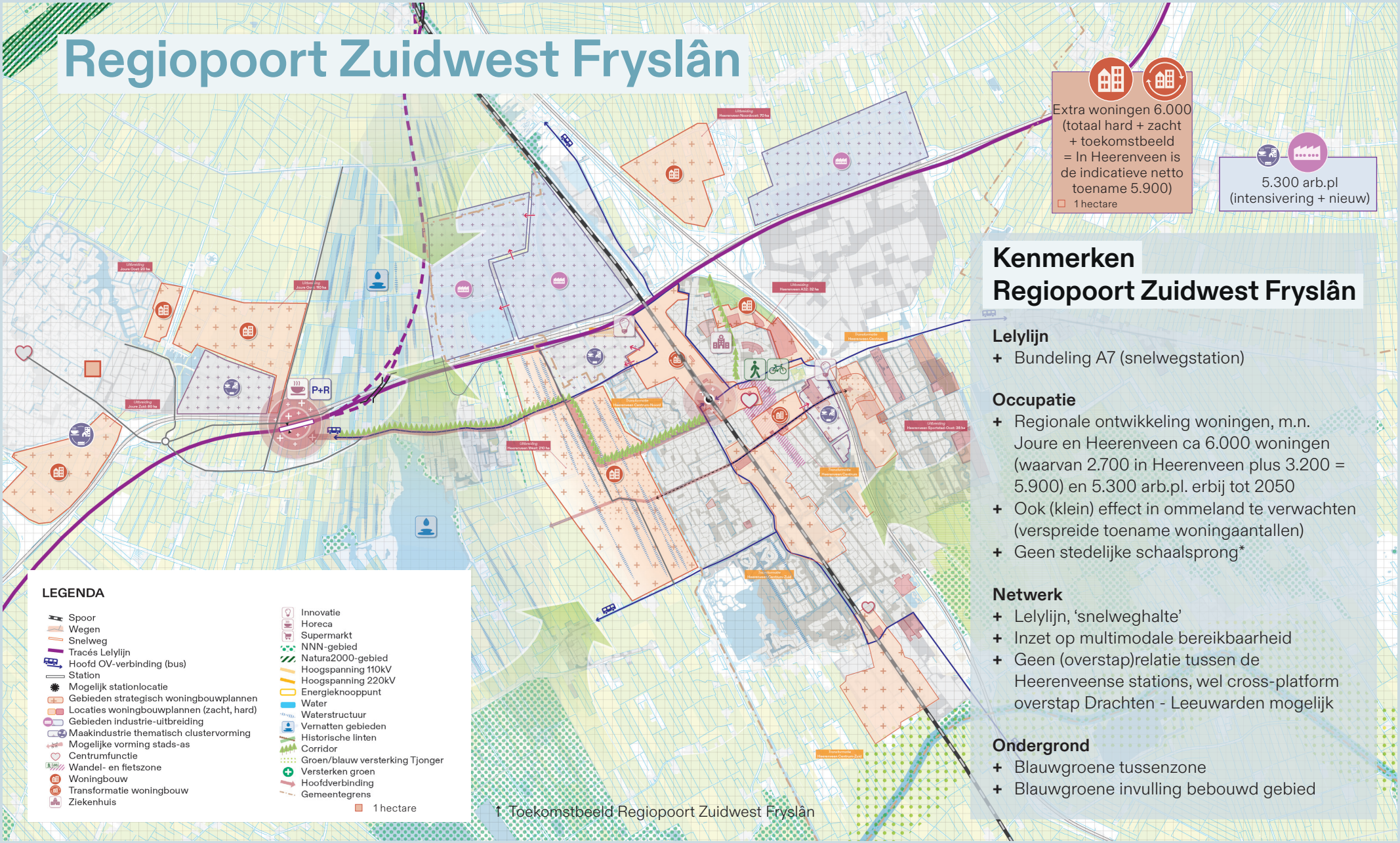
Stationsdoorsnede (verdiepte bak met dichte delen). Deze verdiepte ligging kent voordelen t.a.v. inpassing en barrièrewerking, maar vraagt ook aandacht t.a.v. grondwaterstromen, onderhoudskosten en flexibiliteit. Ook zal de bouwfase ingrijpend zijn in de bestaande kern. ↓







Regiopoort Zuidwest Fryslân



↑ Toekomstbeeld Regiopoort Zuidwest Fryslân

Kenmerken Regiopoort Zuidwest Fryslân

Lelylijn

+ Bundeling A7 (snelwegstation)

Occupatie

+ Regionale ontwikkeling woningen, m.n. Joure en Heerenveen ca 6.000 woningen (waarvan 2.700 in Heerenveen plus 3.200 = 5.900) en 5.300 arb.pl. erbij tot 2050
+ Ook (klein) effect in ommeland te verwachten (verspreide toename woningaantallen)
+ Geen stedelijke schaalsprong*

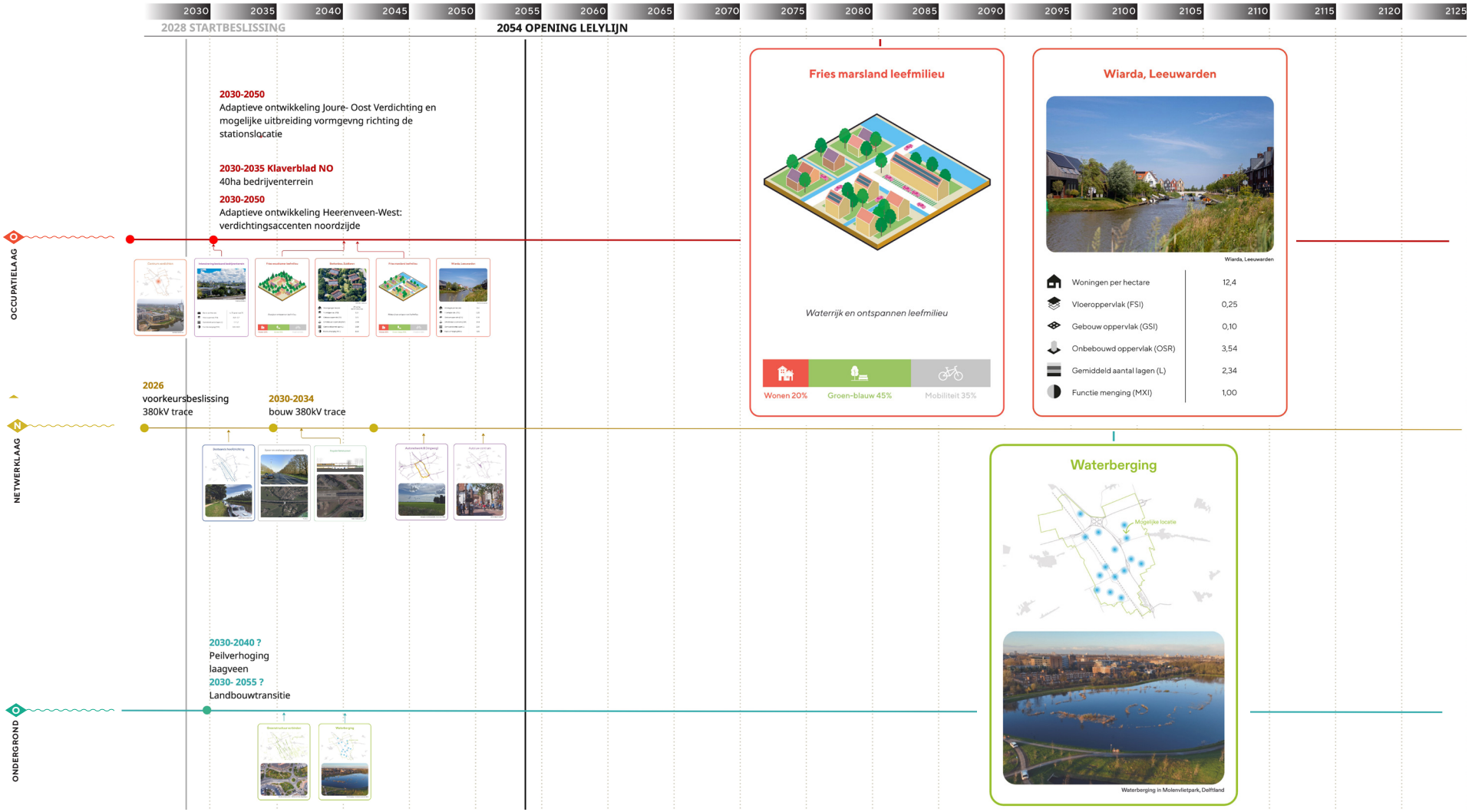
Netwerk

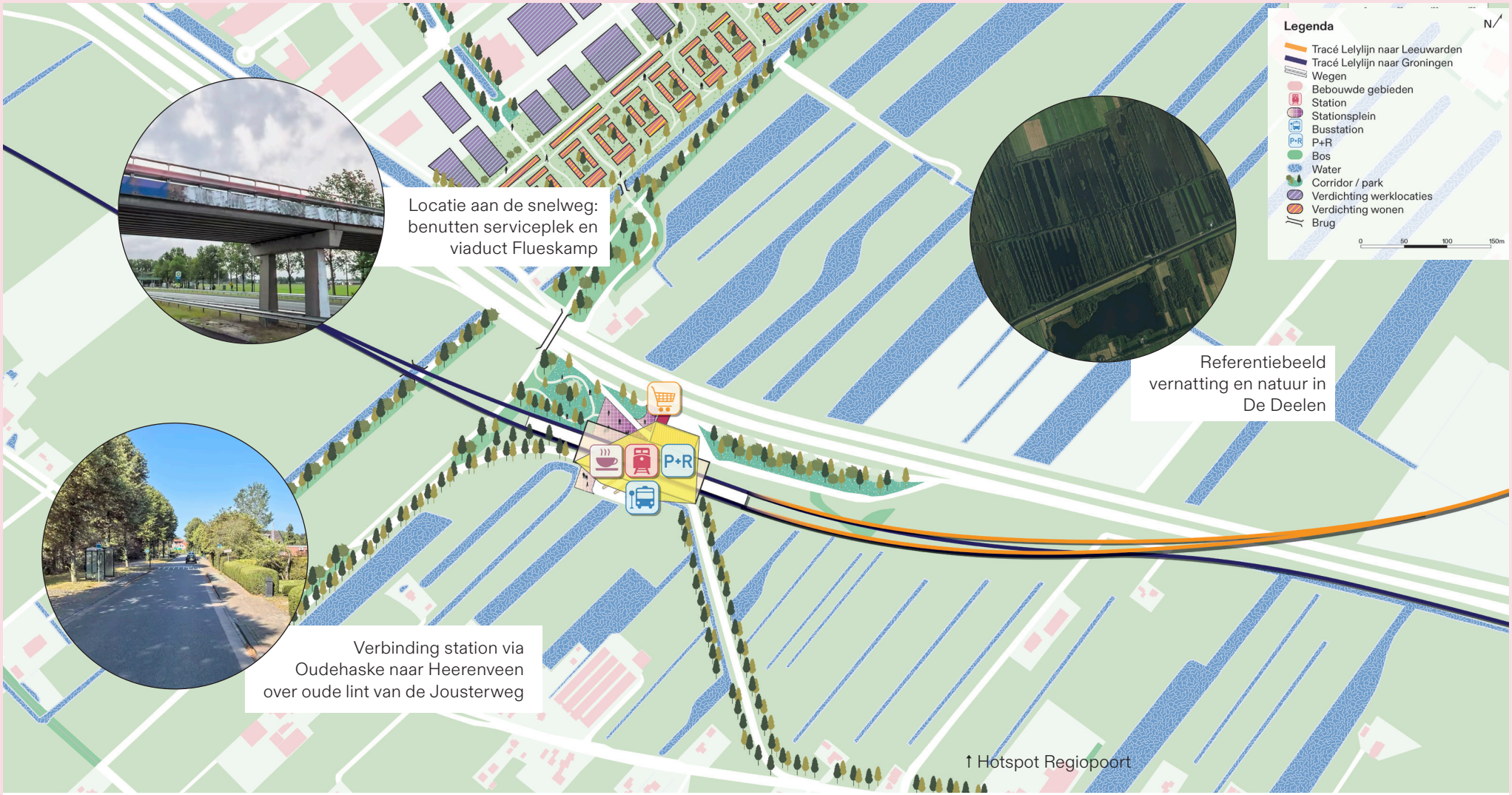
+ Lelylijn, 'snelweghalte'
+ Inzet op multimodale bereikbaarheid
+ Geen (overstap)relatie tussen de Heerenveense stations, wel cross-platform overstap Drachten - Leeuwarden mogelijk

Ondergrond

+ Blauwgroene tussenzone
+ Blauwgroene invulling bebouwd gebied

Bouwstenen op de tijdlijn Regiopoort Zuidwest Fryslân

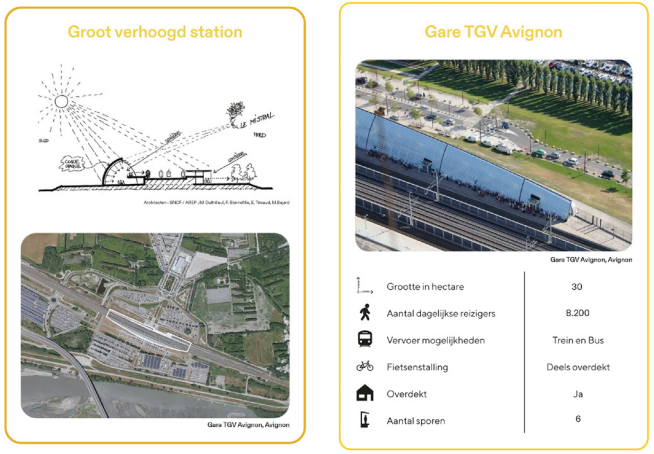






↑ Regiopoort Zuidwest Fryslân: schematisch lengteprofiel Spoor (horizontale schaal = 10x verticale schaal)

Stationsbouwstenen en ontwerpprincipes voor het toekomstbeeld Regiopoort Zuidwest Fryslân



↑ Stationsbouwsteen voor de regiopoort



Zicht op lint en waterrijk laagveen

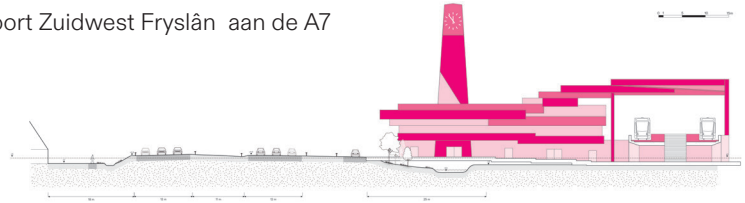
Organisatie station Nieuw-Vennep + groei naar station

Station Barneveld, knoop met P&R als een herkenbaar geheel

Ruimte rondom, duidelijke grens voor bebouwing (Gouda)

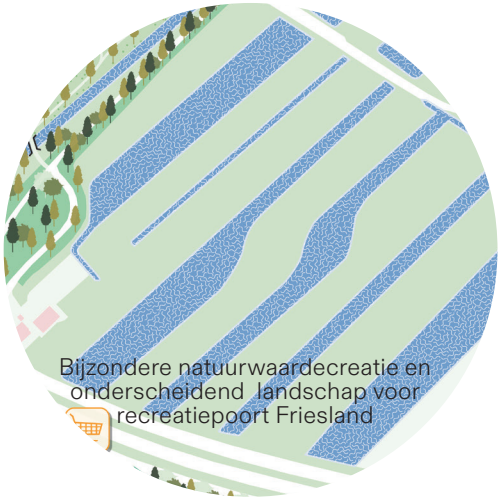
Barendrecht: beeld voor groot gebaar aan snelweg, menselijke maat in station

↓ Doorsnede Regiopoort Zuidwest Fryslân aan de A7

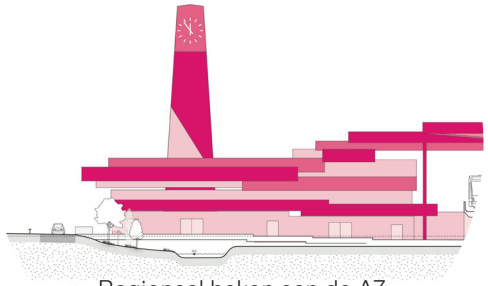




Snelwegstation voor de regio, gericht op snelle auto-trein relatie, met extra aandacht voor prettige plek en sociale veiligheid

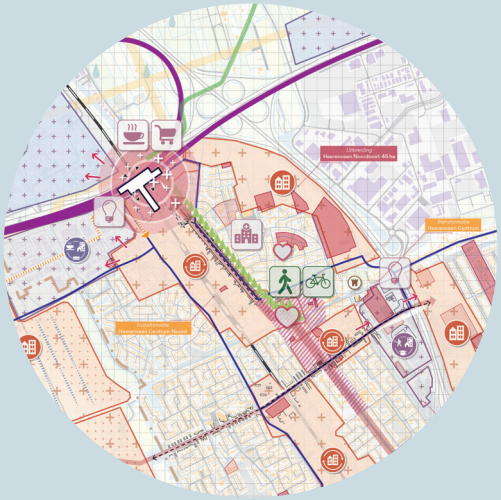


Bijzondere natuurwaardecreatie en onderscheidend landschap voor recreatiepoort Friesland



Regionaal baken aan de A7 integreert alle ketenfuncties

Kortom...

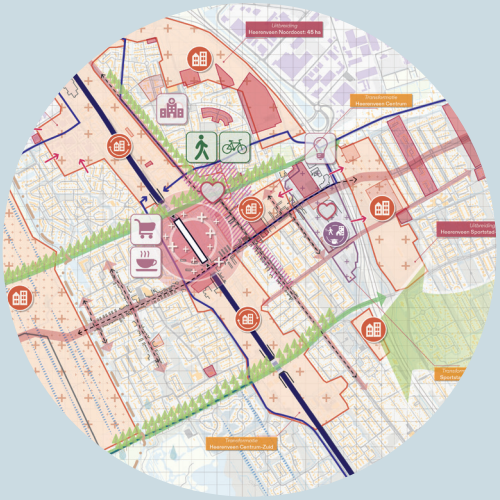


Noordelijke werkstad

De locatie is zeer centraal gelegen in het regionale snelwegennetwerk, maar is hierdoor bijzonder lastig inpasbaar tussen de verschillende infrastructuurlijnen. 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.

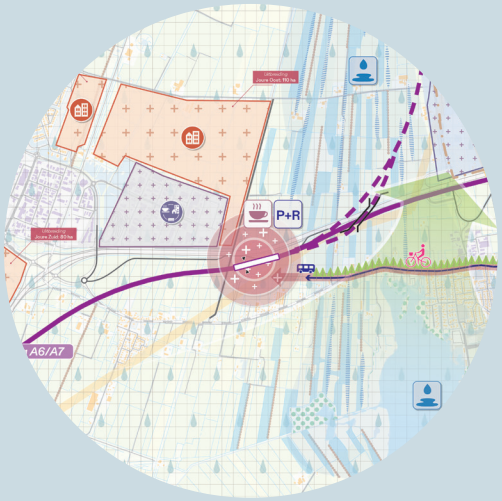
Tegelijkertijd biedt de ligging een duidelijke aanleiding voor een nieuw werkmilieu als aanjager voor een sterke economische toekomst op de kruising van de 'kennisas' (Groningen- Randstad en de 'maakas' (Leeuwarden - Zwolle).



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. Waarbij ook de kruisende wegen een tijdelijke oplossing vragen. Ook vraagt de verdiepte bak aandacht t.a.v. de grondwaterstromen.



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.

Regiopoort Zuidwest 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.

De ligging leent zich minder goed voor doorontwikkeling tot een echte stedelijke stationsomgeving vanwege de ligging in het buitengebied en de venige 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 het bijvoorbeeld ook in de stille uren prettig wachten is.

4. Conclusie en aanbevelingen

Conclusies en aanbevelingen IGV Heerenveen

+ Schaalsprong ('Heerenveen wordt meer stad') is vanuit Brede Welvaart en samenwerking binnen Noordelijk NL noodzakelijk; de Lelylijn is hierbij een vliegwiel
+ Hou rekening met de draagkracht van de ondergrond vanuit bodem en water
+ 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.
+ Heerenveen is te klein voor een meerpolig centrum (een tweede centrum beconcureert oorspronkelijk centrum, wat zo onvoldoende tot bloei komt)
+ Het is noodzakelijk een visie te ontwikkelen op "welke stad willen we zijn en welke rol heeft Heerenveen in en voor de regio". Daarbij hoort ook een duidelijk economische strategie, bij voorkeur in regionaal verband (Joure, Heerenveen, Drachten). Zonder een dergelijke visie is de verwachting dat Heerenveen de concurrentie met Groningen, Leeuwarden en Zwolle verliest. Deze strategie zal zich moeten richten op schaalsprong door internationalisering van huidig profiel en verdere samenwerking tussen Drachten en Heerenveen
+ Station in het gemeentelijk weefsel van Heerenveen heeft een meerwaarde voor Heerenveen, voorkeur gaat uit naar een sterk centrumstation op de stadsas
+ Onderzoek de S-bocht door Heerenveen als verdiepte ligging vanuit stedelijk perspectief
+ 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

Aanbevelingen MIRT Lelylijn

+ Onderzoek in de MIRT een aantal tracé – varianten:
+ Heerenveen: een oostelijke S-bocht (bundeling spoor en A32) met station op de stadsas
+ Heerenveen: zuidelijke ligging (gegegraven tunnel) met verbindingsbogen van en naar Station Heerenveen

Heerenveen No-regret maatregelen

+ 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 gebouwd e parkeervoorziengen. Zorg voor ruimte in het profiel naar de toekomst en maak een robuuste groenstructuur.
+ Gebruik een nieuwe HOV-as (vooruitlopend op de Lelylijn) en zet deze in om werklocaties multimodaal te ontsluiten (noodzakelijk voor de schaalsprong)
+ Ontwikkel het Abe Lenstra stadiongebied in combinatie met een nieuwe HOV-halte
+ Ontwikkel het bestaande stations gebied (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 lange termijn visie op Heerenveen en een daarbij behorende economische strategie.

Colofon
IGV Lelylijn
Samenvatting Heerenveen
18 december 2025

Opsteller **Studio Bereikbaar**
MUST Stedenbouw
Twynstra Gudde
Decisio

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