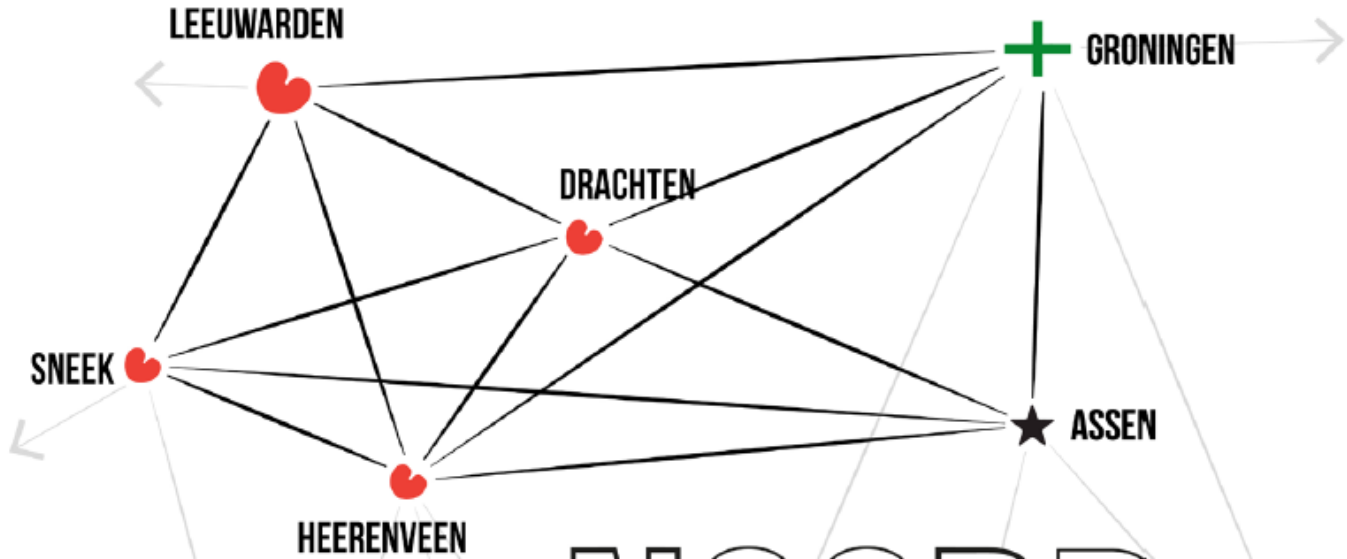


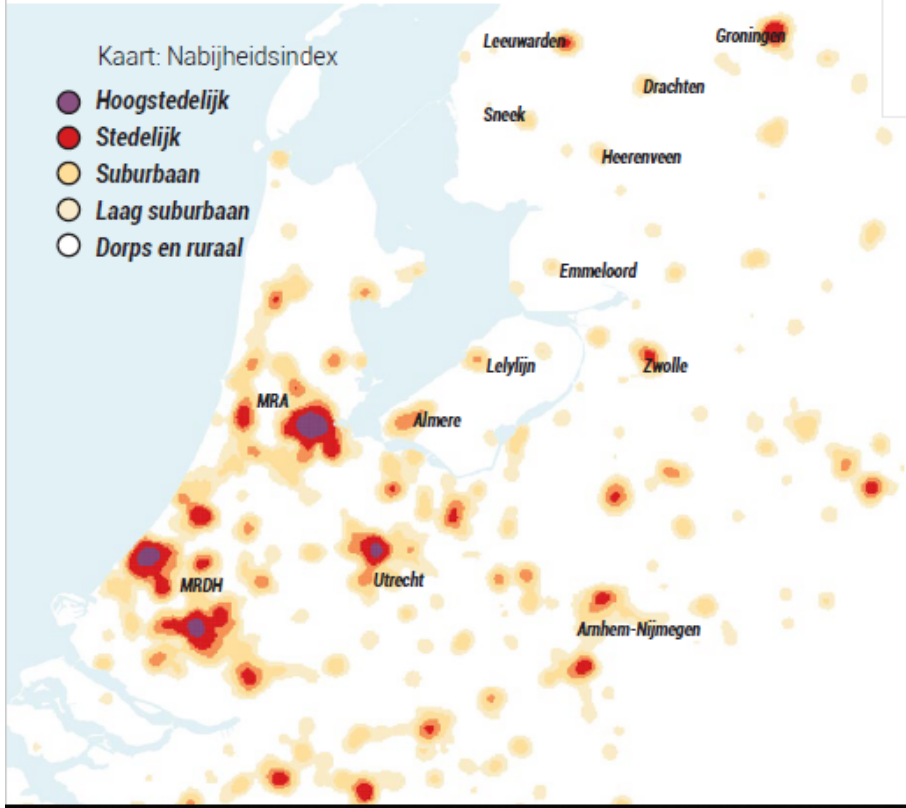
NOORDSTAD

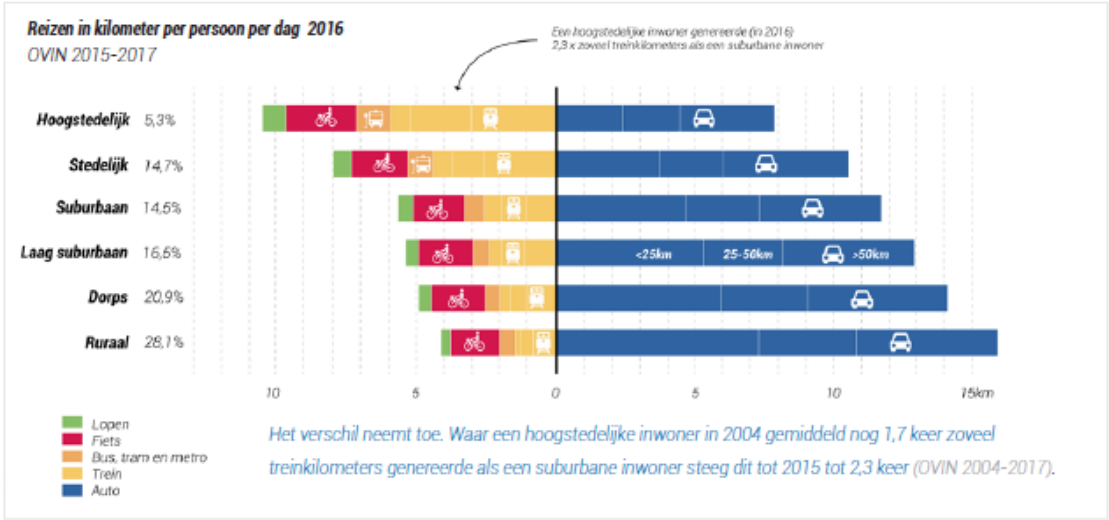
AGGLOMERATIE NOORD-NEDERLAND

... als onderdeel van Nationaal Stedelijk Netwerk

Toenemend belang stedelijke netwerken

- ***Inwoners, arbeidsplaatsen, kennis en inkomen concentreren zich steeds meer in de stedelijke gebieden*** van Nederland.
- ***Binnen de steden zijn lopen, fietsen en snel openbaar vervoer het dominante (en groeiende) vervoerssysteem***. Tussen de steden vervult de trein die rol. De 'fiets-trein' combinatie is de snelst groeiende vervoerswijze van de afgelopen 20 jaar.
- ***Aangehaakt zijn op het fiets-treinsysteem is een economische ontwikkelingsfactor van betekenis geworden.***

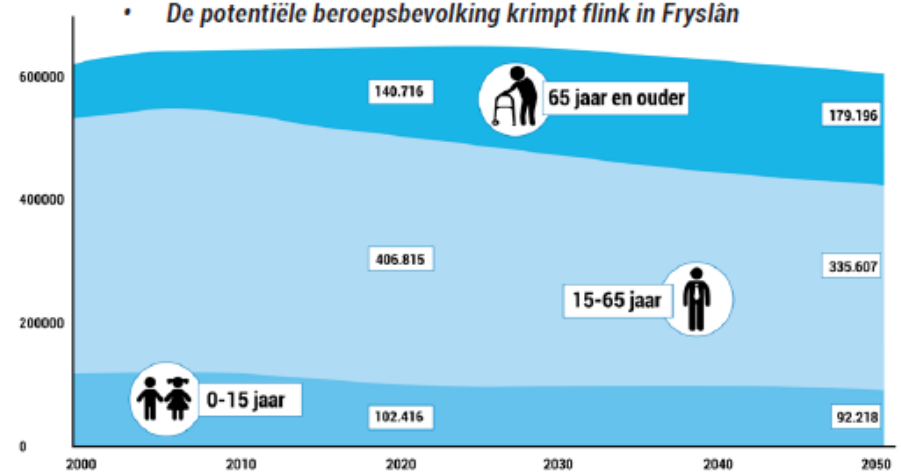




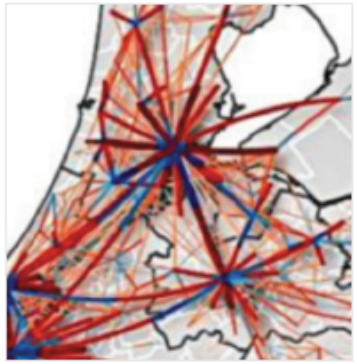
Het verschil neemt toe. Waar een hoogstedelijke inwoner in 2004 gemiddeld nog 1,7 keer zoveel treinkilometers genereerde als een suburbane inwoner steeg dit tot 2015 tot 2,3 keer (OVIN 2004-2017).

Samenstelling bevolking Fryslân 2000-2050

- ***De potentiële beroepsbevolking krimpt flink in Fryslân***



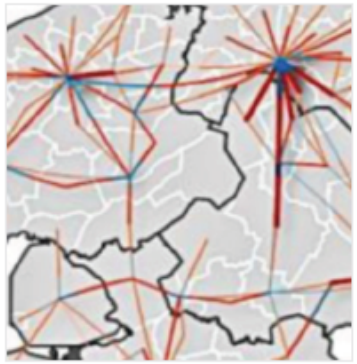
Noord-Nederland onvoldoende aangesloten op Stedelijk Netwerk



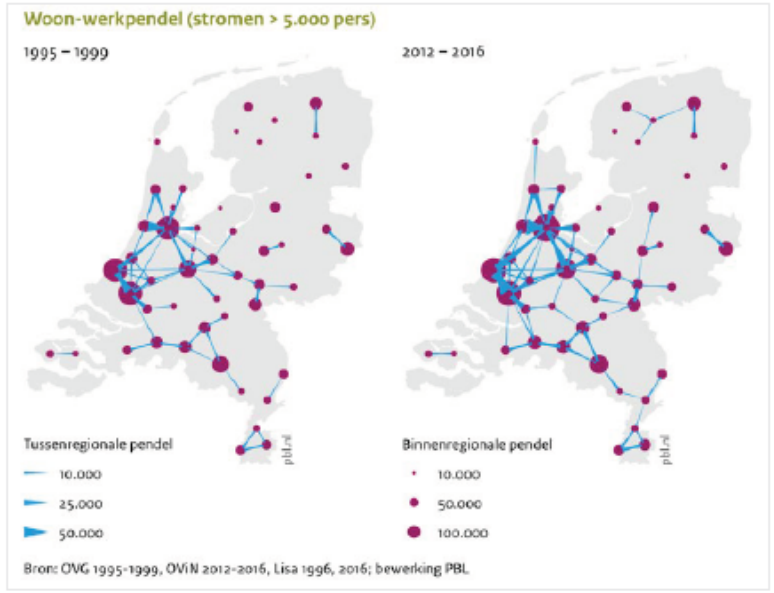
MRA en MRU

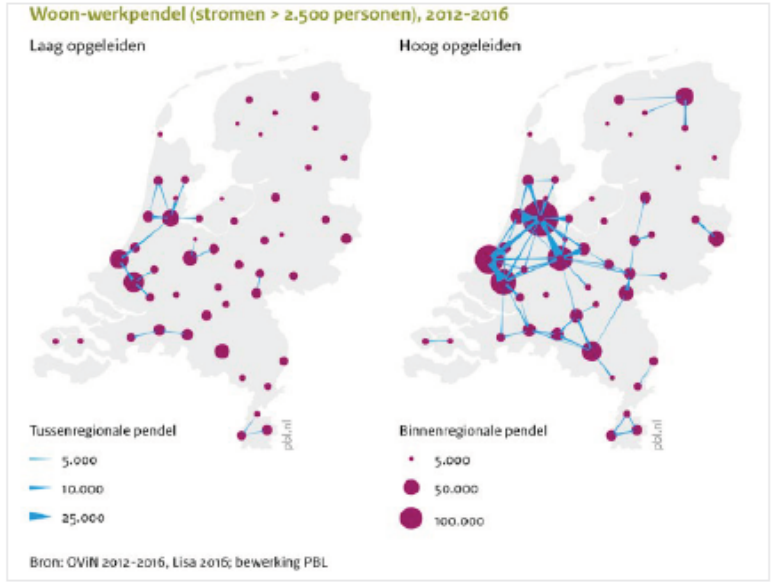


Brabantstad



Noord-Nederland





- ***Ruimtelijk-economisch functioneren de steden in Noord-Nederland nog teveel als op zichzelf staande Daily Urban Systems.***

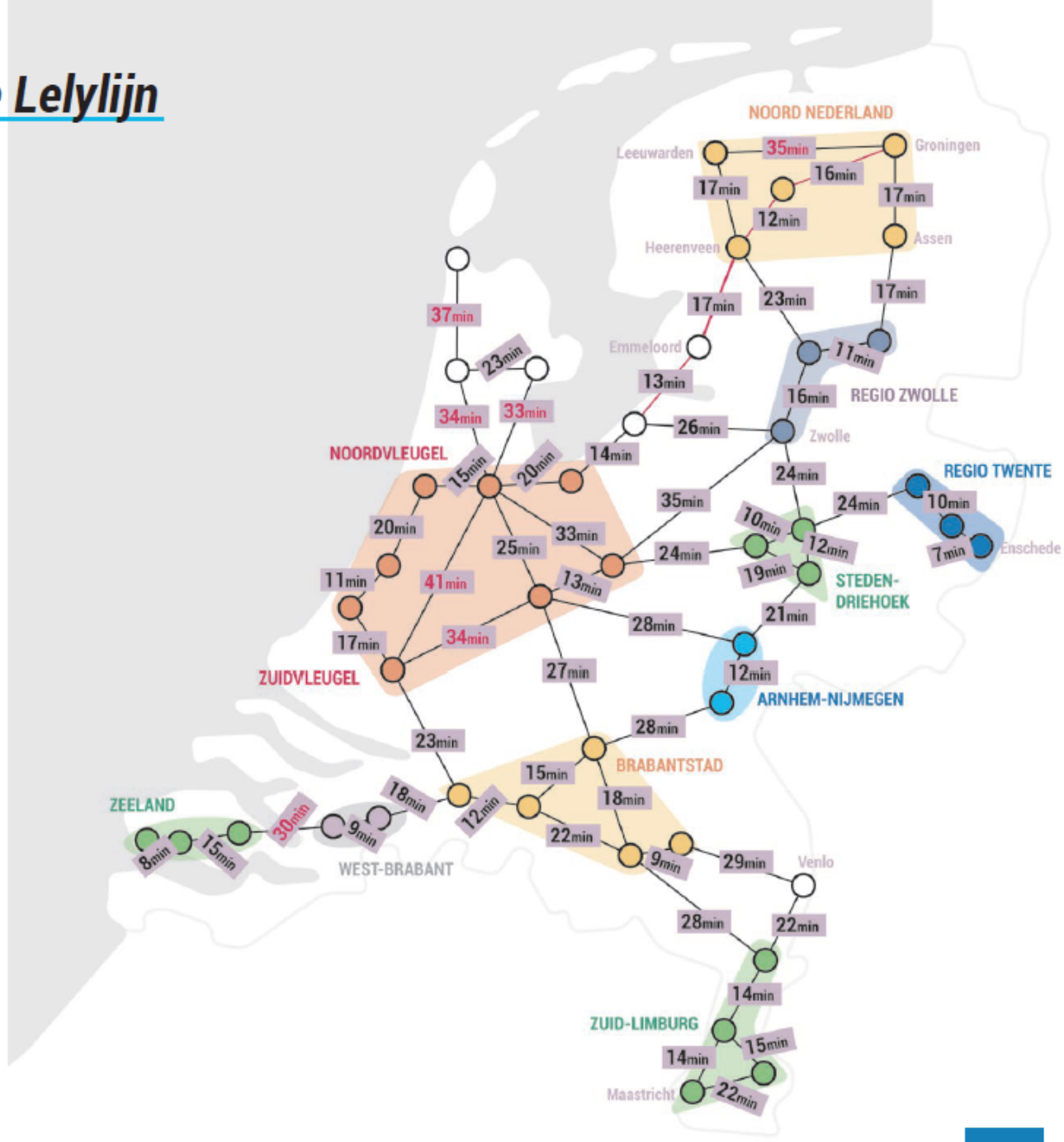
- ***Arbeidsmarkt in Noord-Nederland is nauwelijks verweven met de rest van het Nationaal Stedelijk Netwerk.***

- Juist omdat de steden in Noord-Nederland – buiten Groningen en Leeuwarden – relatief klein zijn, is het achterblijven van de netwerkvorming een extra handicap.

Effect van de interventie Lelylijn

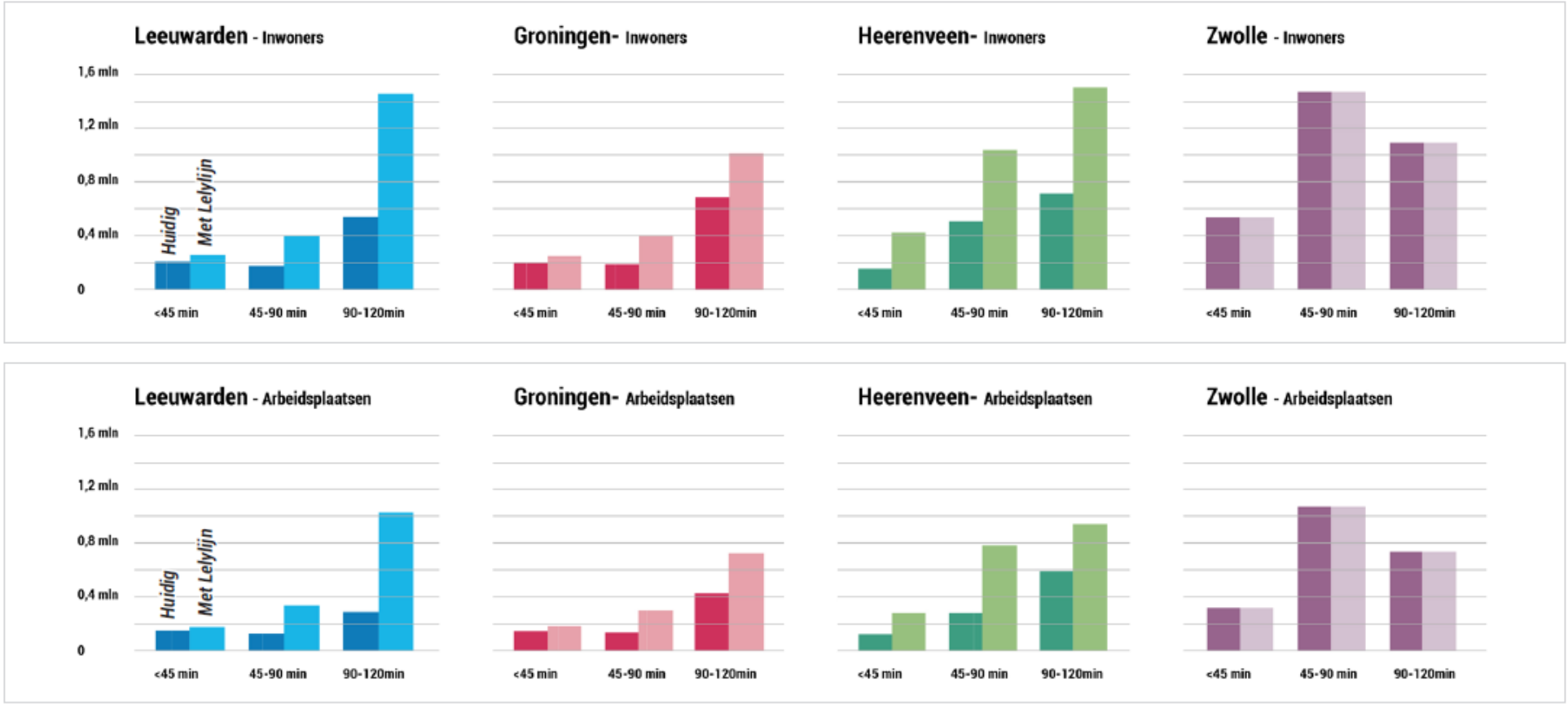
- *De noordelijke steden krijgen een positie in het Nationaal Stedelijk Netwerk vergelijkbaar met die van Zwolle, Apeldoorn/Deventer of Arnhem/ Nijmegen.*

- *Drachten, Heerenveen, Leeuwarden en Groningen vormen met de Lelylijn bovendien een eigen stedelijk netwerk met onderlinge reistijden van minder dan een half uur.*



Verdubbeling in bereikbare inwoners en banen

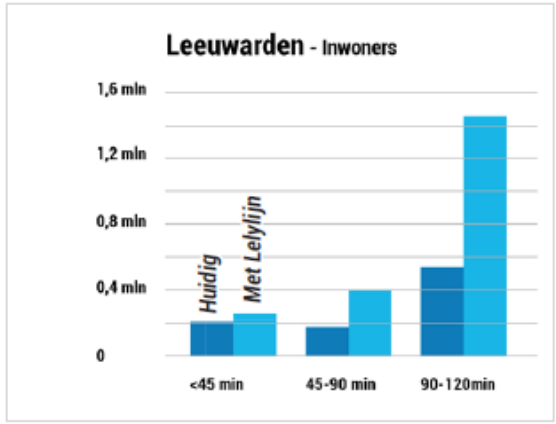
- Leeuwarden: ***Het aantal bereikbare arbeidsplaatsen voor minder frequente reizigers verdrievoudigd.***
- Heerenveen: ***Alle plaatsen met een groot aantal banen en inwoners binnen de Randstad zijn na komst van de Lelylijn te bereiken voor de groep van regelmatige reizigers*** of de minder frequente reizigers.
- ***Heerenveen krijgt met de Lelylijn qua bereikbaarheid van banen een vergelijkbare score als Zwolle.***
- Groningen: ***vooral de bereikbaarheid voor de groep regelmatige reizigers en minder frequente reizigers wordt met de Lelylijn vergroot***.

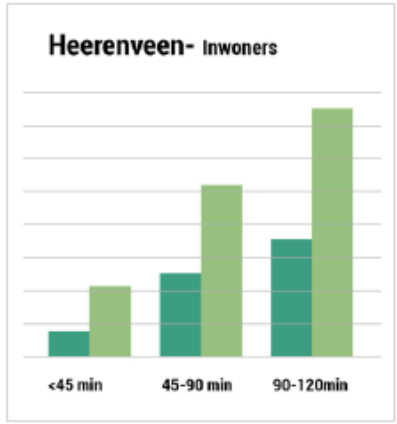


Extra vergelijking: Drachten

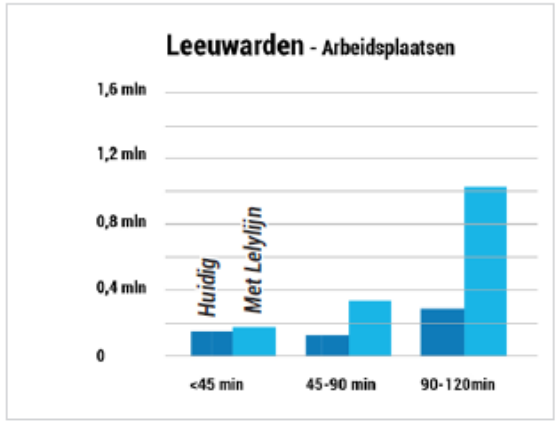
(op basis van huidige aantal inwoners en banen)

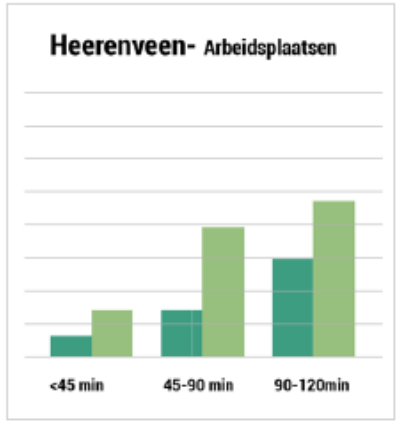
Drachten heeft momenteel geen treinstation, daarom is het huidige aantal niet ingevuld in de tabel. De bereikbaarheid voor de groep minder frequente reizigers is groot. Dit heeft te maken met de dubbele oriëntatie op zowel de richting Groningen-Assen als de richting Heerenveen-Amsterdam en Zwolle. In Drachten is de poel voor banen en inwoners in het dagelijkse en regelmatige systeem vergelijkbaar met Leeuwarden.

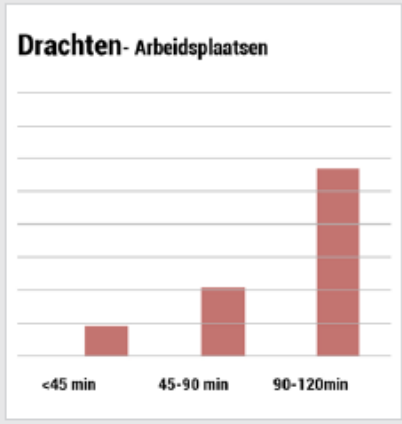










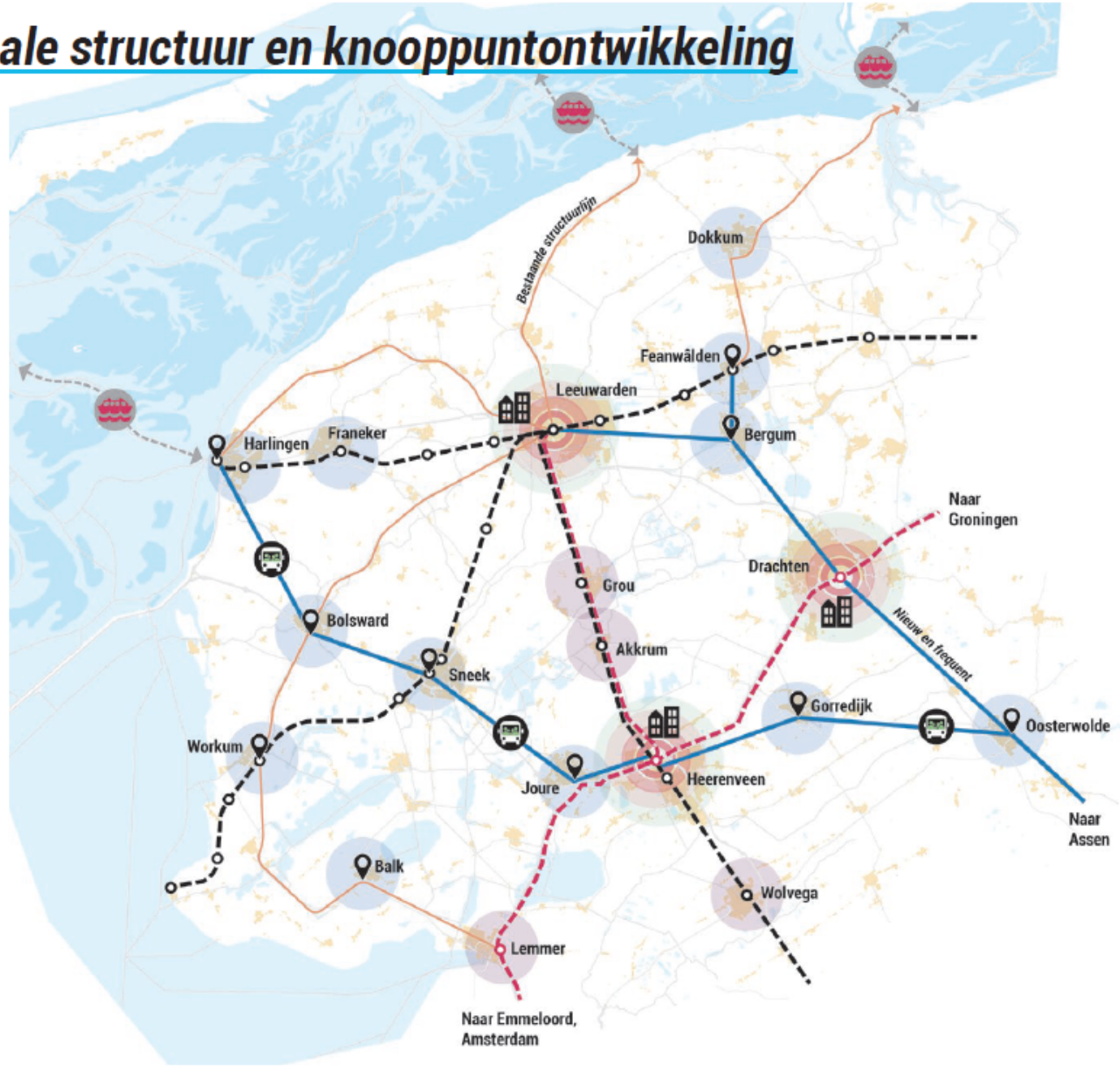


Versterking regionale structuur en knooppuntontwikkeling

- ***Noord-Nederland heeft nu maar weinig sterke snelle OV-lijnen. En dat soort lijnen vormen juist de ruggegraat van sterke netwerken. De toevoeging van de Lelylijn kan daardoor het hele netwerk versterken.***

Voorbeeld Harlingen-Sneek-Heerenveen
Momenteel gaat de 'directe' bus Harlingen-Sneek-Heerenveen (lijn 199) 1 keer per uur en hij doet er 1 uur en 40 minuten over *(ter vergelijk: Leeuwarden-Utrecht is zelfde reistijd!)*. Een dergelijke lijn kan met de Lelylijn veel beter (sneller en frequenter) dan nu, doordat:

- De reizigersstroom evenwichtiger in twee richtingen wordt verdeeld indien ***aan beide zijden opgehangen aan een sterke OV-hub*** *(in plaats van momenteel in een richting vol en in de andere richting leeg)*. De lijn wordt relevanter als die aantakt op een Lelylijn met een snelle verbinding naar Groningen en Amsterdam;
- Er het nodige aan materieel vrij komt doordat veel bussen op de corridor Heerenveen-(Drachten)-Groningen 'vrijvallen' (dat zijn er nu veel).



Knooppuntontwikkeling op de stationslocaties van de Lelylijn

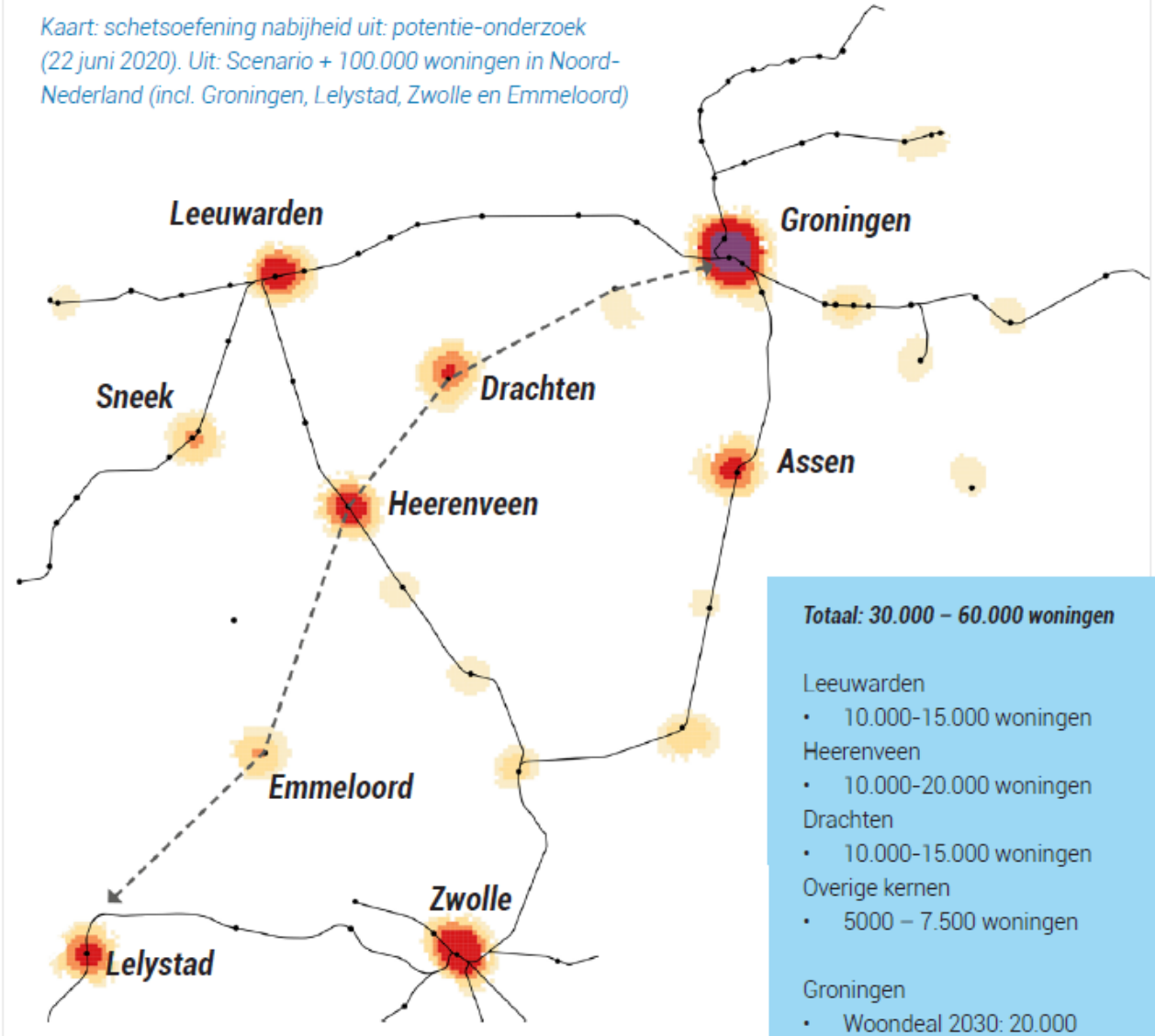
- Er ontstaat een ***noordelijk netwerk van steden***
- Noord-Nederland wordt ***aantrekkelijk als woon- en werkgebied voor kenniswerkers die werken en leven in het stedelijk netwerk Nederland.***
- Toevoeging van meer stedelijke milieus maakt ***wooncarrière binnen Friesland mogelijk***



Gedeelde stedelijke ruimte (LocHal Tilburg)


Stedelijk ingebed (Brainz Zwolle)

Kaart: schetsoefening nabijheid uit: potentie-onderzoek (22 juni 2020). Uit: Scenario + 100.000 woningen in Noord-Nederland (incl. Groningen, Lelystad, Zwolle en Emmeloord)



Totaal: 30.000 – 60.000 woningen

Leeuwarden
- 10.000-15.000 woningen

Heerenveen
- 10.000-20.000 woningen

Drachten
- 10.000-15.000 woningen

Overige kernen
- 5000 – 7.500 woningen

Groningen
- Woondeal 2030: 20.000 woningen