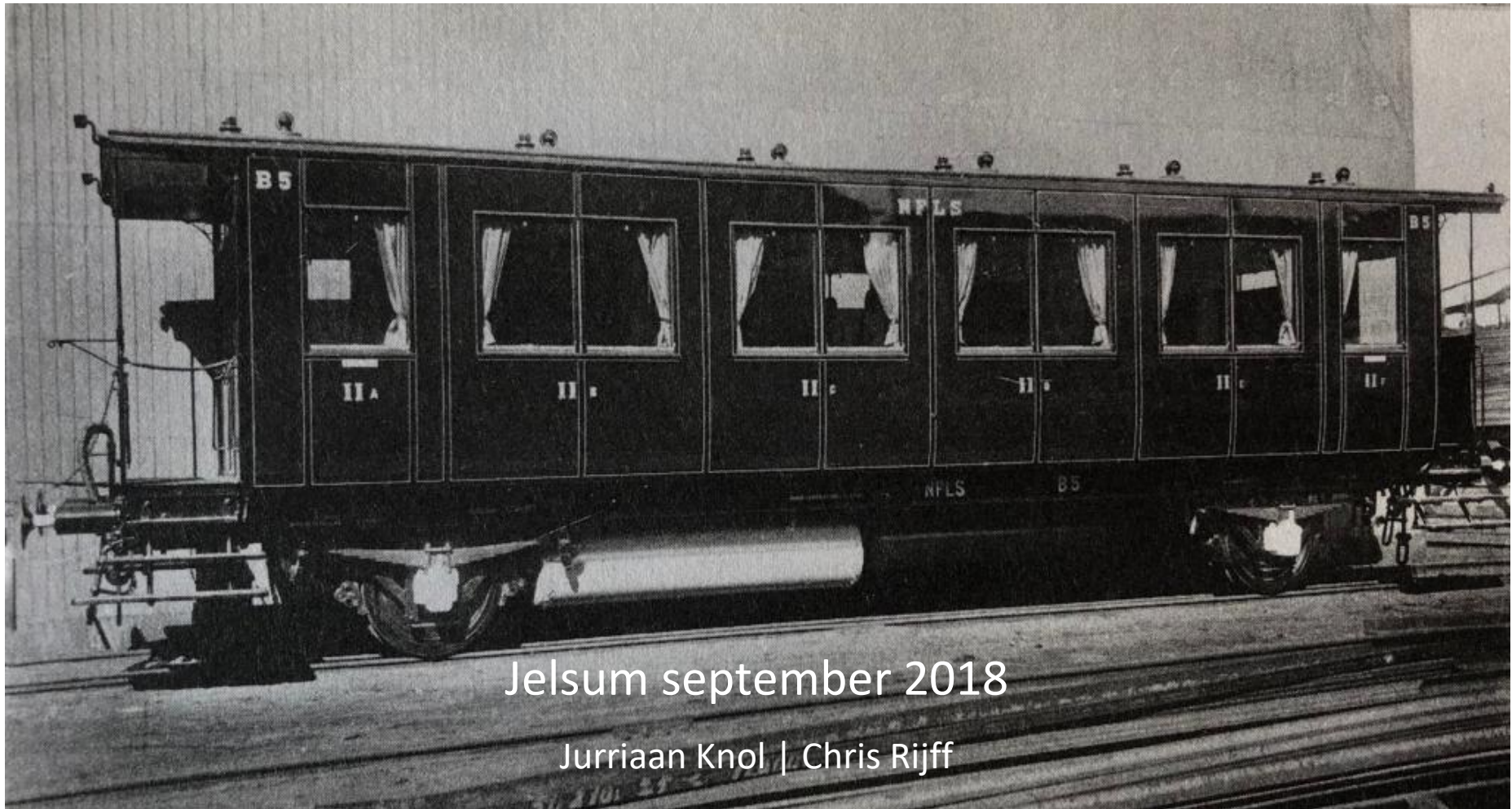


Projectplan spoorrijtuig Jelsum



Jelsum september 2018

Jurriaan Knol | Chris Rijff

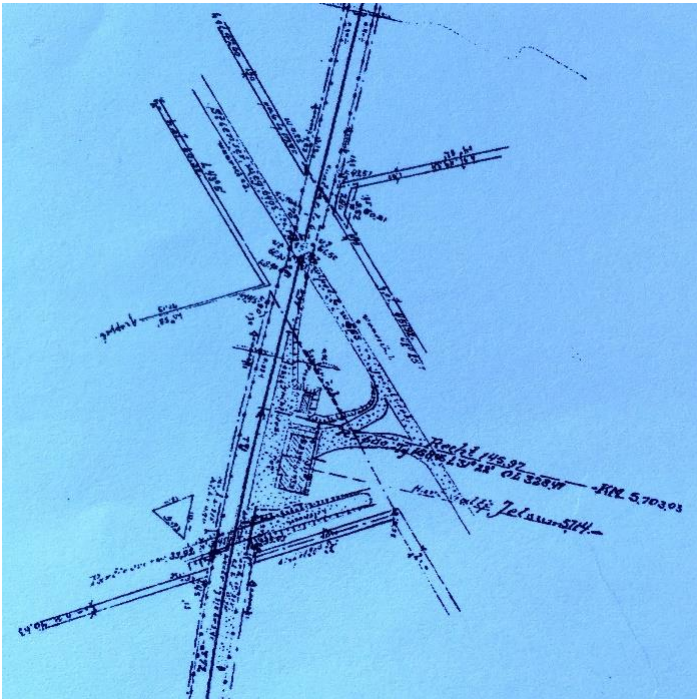
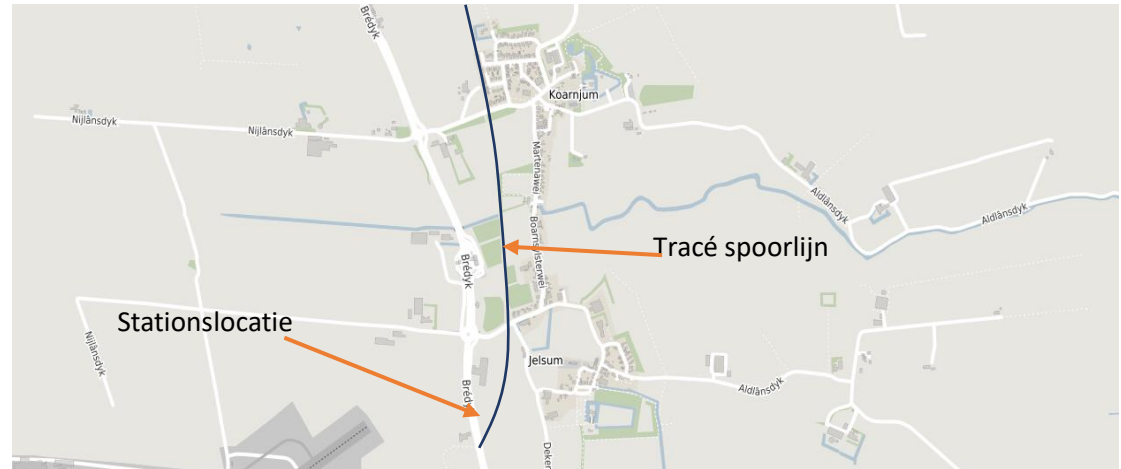
DEEL I

LOCATIE

Locatie Jelsum (voormalig station)



Locatie aan de spoorlijn



Op de luchtfoto wordt de stationslocatie van Jelsum getoond. Het kaartje ernaast maakt inzichtelijk waar de locatie aan de spoorlijn is gelegen. Het blauwe kaartje daaronder betreft de oorspronkelijke bestektekening uit 1901 van het stationsgebied.

SAMENVATTING

In Friesland werd eind 1899 een netwerk aan lokaalspoorlijnen gerealiseerd. Deze spoorlijnen raakten nauw verweven met de samenleving en bleken vooral van belang voor de landbouw. Nadat in de jaren dertig het onrendabele reizigersvervoer werd gestaakt, zijn de lijnen nog decennia lang gebruikt voor het vervoer van goederen. In Leeuwarden is enkele jaren geleden een waardevol restant van dit netwerk behouden gebleven door dit een speciale groenbestemming te geven. Dankzij de exploitatie van een Proeverij (High Tea) kan een ander deel van de lijn nabij Jelsum een bijdrage leveren aan de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio.

Deze Proeverij wordt opgezet als een Rustpunt en sociale onderneming. Dat houdt in dat de onderneming op basis van een gezonde bedrijfseconomische exploitatie voldoende inkomsten verwerft. Het is voor het voortbestaan dus niet afhankelijk van exploitatiesubsidies of andere vormen van structurele subsidie. Aan de andere kant streeft de sociale onderneming ook maatschappelijke doelen na, die deels uit de exploitatie-inkomsten betaald kunnen worden. Afhankelijk van het ambitieniveau, zijn daarvoor wel aanvullende bedragen nodig. Daarvoor zijn verschillende creatieve oplossingen denkbaar, ook in de vorm van samenwerking met overheden, maatschappelijke organisaties, zorginstellingen en MVO bedrijven.

In de praktijk zal de Proeverij | High Tea in staat zijn om maatschappelijke opgaven op een creatieve manier met elkaar te verbinden.

Maatschappelijke baten:

- waarde als marketinginstrument voor de regio;
- cultuurhistorische waarde;
- ecologische en landschappelijke waarde;
- sociale waarde;

Het concept van de High Tea kan een belangrijke stap zijn in een groter masterplan waarmee de beleving rond de voormalige spoorlijn wordt versterkt. Dat masterplan is vertaald in ambities voor de lange termijn en concrete stappen op de korte termijn. De plannen komen niet tot stand door het opstellen van een “blauwdruk”. Er zijn wel hoge ambities, zodat er een duidelijke en gedeelde focus is. Dit helpt bij het stellen van doelen en prioriteiten, maar draagt ook bij aan een gedreven inzet van de betrokken partijen.

Of de doelen worden gerealiseerd, en zo ja, in welke volgorde en op welke termijn, is afhankelijk van de kansen die zich voordoen. Zo is het mogelijk om het investeringsbedrag te beperken, door op “natuurlijke” momenten aan te haken bij (gebieds)ontwikkelingen.

Doordat zich telkens nieuwe kansen voordoen, blijft er voldoende vaart in het project, zodat het zich op “organische” wijze steeds verder ontwikkelt.

Op korte termijn (medio 2019) is het onder andere de bedoeling om het voormalige stationsgebied van Jelsum te ontwikkelen als Rustpunt | pleisterplaats voor fietsers en wandelaars. Daartoe zal op de locatie een stuk spoor van ongeveer 24 meter worden aangelegd waarop een replica van een historisch NFLS rijtuig zal worden geplaatst welke zal gaan functioneren als Rustpunt aan het fiets- wandelpad Jelsum – Stiens.

Voor een optimale samenwerking is het van belang dat de subsidieverstrekker (en de gemeente) het concept van de High Tea niet ziet als een puur commerciële onderneming, maar deze als sociale onderneming herkent en erkent. Dan kan er ruimte ontstaan om afspraken te maken, bijvoorbeeld door samen te bekijken welke maatschappelijke en sociale doelen van de gemeente mede door het project kunnen worden ingevuld. Ook kan er dan beter ingespeeld worden op de gemeentelijke / provinciale prioriteiten. Door gebruik te maken van elkaars sterke kanten, kunnen beide partijen daar bij winnen. Een relatief kleine bijdrage van de overheid aan het project kan een grote maatschappelijk impact hebben (olievlekwerking).

Het aangedragen project is niet gericht op het behalen van winst maar wel op rendement. Door uit te gaan van een gezond verdienmodel verschaft dat de stichting juist de mogelijkheid om het behaalde rendement zo in te zetten dat het project op organische wijze kan doorontwikkelen naar de herontwikkeling en bouw van het station. Als eerste fase in dat traject komt de bestemmingsplanwijziging aan de orde op basis waarvan ontwikkeling en herbouw van het station kan worden gerealiseerd. Zonder dat laatste zou voortgang van het project afhankelijk worden van subsidies om die doelen te bereiken.

Een concrete kans doet zich voor bij het Iepen Mienskip Fonds waaruit een bijdrage kan worden geleverd aan het project door de Provincie Friesland. De particuliere investeringen komen daar nog bij. Er wordt een bijdrage van het Iepen Mienskip Fonds gevraagd als tegemoetkoming in de kosten voor de aankoop en bouw van het spoorrijtuig en de inrichting van het terrein als Rustpunt t.b.v. de Proeverij | High Tea. De uiteindelijke doorontwikkeling van het stationsgebied kan alsdan vanuit Leader worden ondersteund.

In het Masterplan voor ‘It Dockumer Lokaeltsje’ wordt dit principe in detail beschreven. De spoorlijn als kralensnoer van toeristische attracties en als economische aanjager van de streek. De stationslocatie – het rijtuig als beleving i.c.m. het Rustpunt en de High Tea - als bescheiden inkomstenbron voor toekomstige doorontwikkeling van de stationslocatie en oude spoorbaan!



De laatste jaren van het goederenvervoer tussen Leeuwarden en Stiens. Een locomotor (bijgenaamd sik), bedoeld voor lichte goederentreinen en rangeerwerkzaamheden, was sterk genoeg voor de steeds kleiner wordende goederentreinen. Sik 341 met een sleep koelwagens nabij Jelsum op weg van Stiens van Leeuwarden op 21 februari 1994.

Foto: Hans Elzinga

Friesche High Tea | proeverij

De afdeling Hospitality Operations Management van de Hotelschool Stenden heeft een bedrijfsplan gemaakt voor een Friese High Tea en proeverij die op termijn in het station van Jelsum kan worden gevestigd. Daartoe zal een replica worden gebouwd van een authentiek spoorrijtuig zoals die vroeger door de NFLS werden gebruikt en worden ingericht als lounge met een kleine keuken erbij. De high tea zal als Rustpunt fungeren en als zodanig worden uitgebaat. De bemensing wordt vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning gedaan. De locatie ligt aan de N357 Leeuwarden – Holwerd waarlangs op jaarbasis ruim een miljoen passanten komen. Op grond van deze bewegingen mag worden aangenomen dat Rustpunt ‘Station Jelsum’ genoeg klandizie kan verwachten.



Na de laatste goederentrein vormde Talent 188707 de allerlaatste trein van Stiens naar Leeuwarden op 22 februari 1997. Daarmee werd het spreekwoordelijke boek over de exploitatie op de 'Noord-Friesche', tegen de achtergrond van het pittoreske en oerfriesse kerkje van Jelsum, na een kleine eeuw gesloten.

Foto: Bert de Graaf.

1 INLEIDING

In Friesland werd rond 1900 een netwerk aan lokaalspoorlijnen gerealiseerd. Deze spoorlijnen raakten nauw verweven met de samenleving en bleken vooral van belang voor de landbouw. Nadat in de jaren dertig het onrendabele reizigersvervoer werd gestaakt, zijn de lijnen nog decennia lang gebruikt voor het vervoer van goederen. In Leeuwarden is het gelukt om een waardevol restant van dit netwerk te behouden door dit een nieuwe bestemming te geven. Ook elders langs de lijn zijn historische kenmerken van de spoorbaan behouden gebleven, zoals bijvoorbeeld het station van Marrum-Westernijkerk en de loc-loodsen in Stiens. Met de exploitatie van het rijtuig kan opnieuw een bijdrage worden geleverd aan de (her)ontwikkeling van de oude spoorbaan en de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio.

Op het moment van schrijven is het september 2018, en zijn de voorbereidingen voor de bouw van het rijtuig en het gereedmaken van de locatie in volle gang. Uit een breed gehouden onderzoek, wat enkele jaren geleden werd uitgevoerd in het kader van de herontwikkeling van 'It Dockumer Lokaeltsje', blijkt dat het aantal bezoekers dat de regio aandoet ten opzichte van 2014 verder zijn gestegen. Met name het nieuwe fiets- wandelpad tussen Jelsum en Stiens maakt dat deze prognose lokaal nog verder naar boven kan worden bijgesteld. Sinds de aanleg van dit recreatieve fiets- wandelpad verplaatsen de meeste fiets- en wandelpassanten tussen Leeuwarden en Stiens zich namelijk via de oude spoorbaan in plaats van langs de parallelweg N357 richting Stiens.

In een aantal opzichten vervult het project een pioniersrol, bijvoorbeeld door de opzet als sociale onderneming. Voor deze onderneming weegt de sociaaleconomische betekenis van het project zwaarder dan de puur commerciële betekenis. Daardoor blijkt het in een aantal opzichten af te wijken van het verwachtingspatroon. Ook de flexibele manier waarop het project doorontwikkeld kan worden, blijkt vragen op te roepen¹. In dat opzicht kan het project wellicht het beste beschreven worden als een als een doos met legostenen, die op verschillende manieren gebruikt kunnen worden. Sommige stenen kunnen meteen worden gebruikt, andere komen wellicht later van pas.

Door alle ontwikkelingen vanaf begin 2011 is er van verschillende kanten de behoefte ontstaan aan een actueel projectplan, dat inzicht geeft in de ambities, plannen en aanpak. Dit document is bekend onder de titel "Masterplan It Dockumer Lokaeltsje" en werd op verzoek van de gemeente Leeuwarderdeel, Ferwerderadeel en Dongeradeel en de provincie Fryslân door de stichting NFLS opgesteld. Dit projectplan gaat vooral over de ambities en de gekozen aanpak m.b.t. de ontwikkeling van het rijtuig, de High Tea en het Rustpunt en bevat bewust geen financiële onderbouwing. Die wordt als bijlage bij dit document gevoegd onder de titel

¹ Zodra de High tea in Jelsum is gerealiseerd wil de stichting ook de halteplaats Koarnjum ontwikkelen en deze betrekken bij de ontwikkelingen van Jelsum.

“Bedrijfsplan voor een Friesche High Tea”. De ontwikkelingskosten van het rijtuig en de locatie worden op pagina 21 gepresenteerd in de vorm van een investeringsoverzicht. Het masterplan is beschikbaar via de website van de [NFLS](#).

2 Het concept van het spoorrijtuig en de high tea: een sociale onderneming

Het spoorrijtuig met de high tea zijn opgezet als een sociale onderneming. Dat houdt in dat de onderneming op basis van een gezonde bedrijfseconomische exploitatie voldoende inkomsten verwerft. Het is voor het voortbestaan dus niet afhankelijk van exploitatiesubsidies of andere vormen van structurele subsidie. Aan de andere kant streeft de sociale onderneming ook maatschappelijke doelen na, die grotendeels uit de exploitatie-inkomsten betaald kunnen worden. Afhankelijk van het ambitieniveau, zijn daarvoor wel aanvullende bedragen nodig. Daarvoor zijn verschillende creatieve oplossingen denkbaar, ook in de vorm van samenwerking met overheden, maatschappelijke organisaties, zorginstellingen of MVO ondernemingen.

Sociale ondernemingen zijn er in vele soorten en maten, met heel verschillende doelstellingen. Van buurtbedrijven, tot restaurants tot grote sociale werkbedrijven. Het project is daarom heel geschikt als basis voor het opzetten van een sociale onderneming. De uitvoering van het project is mogelijk geworden dankzij een burgerinitiatief in combinatie met een aantal sociaal ondernemers, hulp in natura van diverse bedrijven en opleidingsinstituten en een grote inzet van een aantal vrijwilligers. De initiatiefnemers hebben van nature de neiging om dingen zonder hulp van de overheid, maar we met goede onderlinge afstemming, te realiseren. Als het lukt om het project succesvol te exploiteren, is de basis gelegd voor een verdere uitbouw van het project. Door met vele partijen aan hetzelfde “koord” te trekken kunnen verschillende maatschappelijke belangen worden gediend, die elkaar ook nog eens versterken.

De gemeente is gehouden aan publieke waarden als rechtmatigheid, gelijkheid en het voorkomen van precedentwerking. Dit wringt soms met de behoeften van de sociale onderneming. Het van beide kanten benoemen en erkennen van dat spanningsveld, kan bijdragen aan het vinden van oplossingen daarvoor. Een pilotproject, waarin vooraf eerlijk de risico's en kansen worden benoemd, kan daarbij wellicht een rol vervullen.

Om de maatschappelijke ambities van het project waar te kunnen maken, is het ook noodzakelijk de omzet van de sociale onderneming te vergroten, op die manier komt er geld beschikbaar om medewerkers professioneel te begeleiden. Ook wordt de financiële basis van het project zo sterker en ontstaat er investeringsruimte voor het verder doorontwikkelen van het project. Die omzetverhoging kan gerealiseerd worden door het vergroten van de attractieve waarde en het aanboren van nieuwe inkomstenbronnen. In het Masterplan ‘It Dockumer Lokaeltsje’ worden aanknopingspunten en ideeën aangedragen waarmee deze doelstellingen kunnen worden gerealiseerd.

3 Sociaaleconomische en maatschappelijke baten van het rijtuigproject

De initiatiefnemers achter het rijtuigproject in Jelsum hebben ruime ervaring opgedaan met een vergelijkbare projecten in België (Brasschaat) en Nederland (Twente). In de praktijk blijken deze sociale ondernemingen nu al in staat om maatschappelijke opgaven op een creatieve manier met elkaar te verbinden. In dit deel van het projectplan wordt in het kort beschreven om welke opgaven het gaat in Noordoost en Noordwest Friesland. Het rijtuig vormt zo de basis voor verdere doorontwikkeling van het project.

Maatschappelijke baten: Waarde als marketinginstrument voor de regio

De spoorlijnen van de NFLS uit 1899 zijn als industrieel erfgoed nauw verweven met de geschiedenis van deze regio's. De combinatie van een oude spoorlijn met daarop een recreatief fiets- wandelpad kan op een opvallende, unieke maar ook zeer passende manier aanjager zijn van met name de regio Noordoost Friesland en gepromoot kan worden. Andere initiatieven en ondernemingen kunnen bijvoorbeeld ook door middel van arrangementen gebruik maken van deze bijzondere aanvulling op de reeds bestaande toeristische infrastructuur in de wijde periferie van de spoorbaan.

Het project in Twente blijkt een brede doelgroep aan te spreken, zowel qua leeftijden als qua achtergrond. Veel bezoekers zijn gezinnen met kinderen, grootouders met kleinkinderen, complete families, verenigingen, of afdelingen van bedrijven. Het gaat om bezoekers die aan de ene kant graag actief bezig willen zijn, maar ook willen genieten van een fraaie en rustige omgeving.

Hoewel tussen Jelsum en Stiens niet kan worden gespoorfietst kan met slimme arrangementen een dergelijke koppeling met het dorpscentrum van Stiens goed mogelijk worden gemaakt. Zo kan een bewezen troef, namelijk het aantrekkelijke coulisselandschap tussen Jelsum en Stiens, er aan bijdragen dat dit dorpscentrum een impuls krijgt. Recreatief fietsen over een als zodanig nog duidelijk herkenbare oude spoorlijn trekt over het algemeen meer bezoekers van binnen en buiten de regio dan gewone fiets- en wandelpaden. Zo'n arrangement kan er aan bijdragen dat deze bezoekers die dat anders nooit gedaan hadden, de dorpskern van Stiens nu wel zullen ontdekken.

Cultuurhistorische waarde:

De Noord-Friese spoorlijnen uit 1901 werden aangelegd als economische ontsluiting van het noorden. De restanten daarvan zijn een zeldzaam overblijfsel van dit zeer bekende lokaalspoornetwerk van Friesland. Mede dankzij de aanleg van fiets- of wandelpaden zijn op verschillende plaatsen delen van het spoortracé behouden gebleven. Door het behoud van deze tracés kunnen diverse historische ensembles behouden blijven, zoals de passage van deze fietspaden bij oude overwegen en bruggen.

Ecologische en landschappelijke waarde:

Spoorlijnen blijken door hun specifieke karakter ook heel waardevol te zijn als leefgebied voor dieren en planten. Bijvoorbeeld doordat zij verschillende gebieden met elkaar verbinden, opgebouwd zijn uit zand- en grindbeddingen en niet of nauwelijks bemest zijn. In dat opzicht zijn ze te beschouwen als ecologische snelwegen. Uit een eerste quickscan blijkt ook de spoorlijn tussen Jelsum en Stiens in ecologisch opzicht heel waardevol te zijn. Juist doordat deze gekenmerkt wordt door een ruigheid die elders zeldzaam is geworden. Daardoor is het een goede habitat voor allerlei dieren, waaronder vlinders. Met enige aanpassingen is deze zelfs geschikt te maken als bijenlint door het plaatsen van bijenkasten. Ook als verbinding tussen de stad en het buitengebied is de lijn van belang, zo wordt de route bijvoorbeeld, vanwege de aanwezigheid van insecten, gebruik door vleermuizen, maar ook zwaluwen.

Ook op het gebied van ecologie en landschap zijn vele verbindingen mogelijk. Hierin wordt samen gewerkt met Honey Highway. Honey Highway is een initiatief waarbij de bermen van Rijkswegen, Provinciale wegen, Spoorrails en Waterdijken ingezaaid worden met meerjarig streekeigen wilde Honey Highway bloemenzaden afgestemd op de grondsoort en omstandigheden. De stichting heeft de toezegging gekregen om gronden langs de spoorbaan die het eigendom zijn van Rail Pleasure te betrekken bij de ontwikkeling van het stationsgebied waarop deze bloemen ook kunnen worden ingezaaid. Hiermee kan een unieke beleving tot stand worden gebracht tussen Jelsum en Stiens. Het plan is tevens om langs de route telegraafpalen terug te plaatsen waarmee zowel de ecologische- als ook de belevingswaarde worden versterkt. Tevens kan bijvoorbeeld door gericht te snoeien, aan te planten of in te zaaien de habitat worden geoptimaliseerd. Het project kan daarmee een aanjager zijn voor maatregelen die de teruggang van de biodiversiteit kunnen stoppen, een probleem dat steeds breder wordt erkend.

Sociale waarde:

Het project kan ook bijdragen aan het creëren van sociale waarde, bijvoorbeeld door het aanbieden van werkervaringsplaatsen of door bij te dragen aan de ontwikkeling van scholieren. Immers vraagt uitvoering van het plan ook om onderhoud van het omringende groen nabij de stationslocatie. Omdat het project raakt aan allerlei maatschappelijke thema's, leent het zich zeer goed voor educatieve doeleinden. Dit blijkt al uit diverse uitgevoerde opdrachten. Samenwerking bestaat met het ROC, Stenden, en Van Hall Larenstein. Op deze manier raken ook veel jongeren actief bij het project betrokken. Op die manier kunnen zij het project mee realiseren, maar ook meebepalen. De opdrachten blijken aantrekkelijk voor studenten, niet alleen leveren ze zo een bijdrage aan het realiseren van het project, maar het motiveert meer en is tastbaarder dan een fictieve opdracht die nooit tot uitvoering leidt.

Het is de bedoeling om mensen met afstand tot de arbeidsmarkt een rol te geven in het project, bijvoorbeeld door het aanbieden van dagbesteding. Omdat dit onderdeel nog al wat voeten in aarde heeft wordt al geruime tijd contact onderhouden met het operationeel management van Wil BV in Stiens. Voordeel van dit project is niet alleen dat er veel verschillende werkzaamheden voorkomen, maar dat het niet of nauwelijks verdringing oplevert voor bestaande commerciële partijen. Dat is bijvoorbeeld het geval bij groenonderhoud rondom de spoordijk, dat zodoende geen concurrentie oplevert voor bijvoorbeeld hoveniersbedrijven. Door met andere initiatieven samen te werken en kennis te delen wil de NFLS een bijdrage leveren in de zoektocht naar een nieuwe verhouding tussen overheid en burgers.

Participatiewet

Met de participatiewet wil de overheid meer mensen met een arbeidsbeperking of afstand tot de arbeidsmarkt aan het werk krijgen. De wet is een samenvatting van alle bestaande regelingen op het gebied van arbeidsmarktbeleid en maakt de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering. Samen met de decentralisatie van de Jeugdhulp en de AWBZ / Wmo markeert de participatiewet een ingrijpende verandering van de samenleving: de verzorgingsstaat verandert in een participatiesamenleving. Zelfredzaamheid en eigen verantwoordelijkheid zijn de sleutelwoorden die deze verandering begeleiden.

Iedereen moet meedoen.

Wil werkt daar graag aan mee. De dagbestedingslocaties van Wil zijn nu al onderdeel van de samenleving, maar zijn dat in de toekomst als bedrijven nog meer. Wil blijft ook altijd voor mensen met een beperking zoeken naar oplossingen midden in de samenleving, passend bij de persoon en zijn of haar omgeving en altijd met een scherp oog voor verbindende bijdragen aan de samenleving.

4 Aanpak, ambities en toekomstvisie

Het concept van het masterplan is vertaald in ambities voor de lange termijn en concrete stappen op de korte termijn. Deze plannen komen niet tot stand door het opstellen van een “blauwdruk”. Er zijn wel hoge ambities, zodat er een duidelijke en gedeelde focus is. Dit helpt bij het stellen van doelen en prioriteiten, maar draagt ook bij aan een gedreven inzet van de betrokken partijen.

Of de doelen worden gerealiseerd, en zo ja, in welke volgorde en op welke termijn, is afhankelijk van de kansen die zich voordoen. Zo is het mogelijk om het investeringsbedrag te beperken, door op “natuurlijke” momenten aan te haken bij (gebieds)ontwikkelingen.

Doordat blijkt dat zich telkens weer nieuwe kansen voordoen, blijft er voldoende vaart in het project, zodat het zich op “organische” wijze steeds verder ontwikkelt.

Deze aanpak maakt de organisatie flexibel en slagvaardig. We realiseren ons dat deze keus voor andere betrokkenen en belanghebbenden (zoals omwonenden) ook voor onduidelijkheid en onzekerheid kan zorgen. Goede communicatie en het opbouwen van vertrouwen is dus van groot belang. Voorspelbaarheid helpt daarbij, bijvoorbeeld door inzicht te geven in de plannen. Het spreekt voor zich dat de stichting zich als een goede buur wil gedragen en stakeholders zoals omwonenden ook invloed wil geven op de nadere uitwerking en de te maken keuzes.

Bij het ontwikkelen van de plannen is goed gekeken naar de toekomstvisies van de gemeente Leeuwarden en de DDFK gemeenten, alsmede naar de toekomstvisie die door de Provincie is ontwikkeld. De ontwikkelde plannen blijven binnen de kaders van die toekomstvisies en willen tevens waarde toevoegen aan de omgeving. Het masterplan ‘It Dockumer Lokaeltsje’ gaat uit van extensieve recreatie dat zich wil voegen in de omgeving. De stichting NFLS zal daarom geen plannen ontwikkelen voor intensieve recreatie, die passen niet binnen het concept van het marketinginstrument. Juist door de plannen in samenspraak met lokale partijen te verweven met de omgeving, kunnen deze bijdragen aan de leefbaarheid en de kwaliteit van het landschap. Ze sluit daarmee bijvoorbeeld aan bij organisaties als stichting Regiomarketing Toerisme Noordoost Friesland en Lokaal ondernemerschap als verbindende factor.

De stichting NFLS richt zich met haar masterplan op het maken van verbindingen, zowel letterlijk als figuurlijk. Dat houdt in dat zij contact zoekt met partners om kennis te delen of om samen op te trekken bij het maken en uitvoeren van plannen. Hoewel het daardoor soms meer tijd kost om dingen te realiseren, betaalt zich dat ruimschoots terug in meer betrokkenheid en een groter maatschappelijk (vliegwielen) effect.

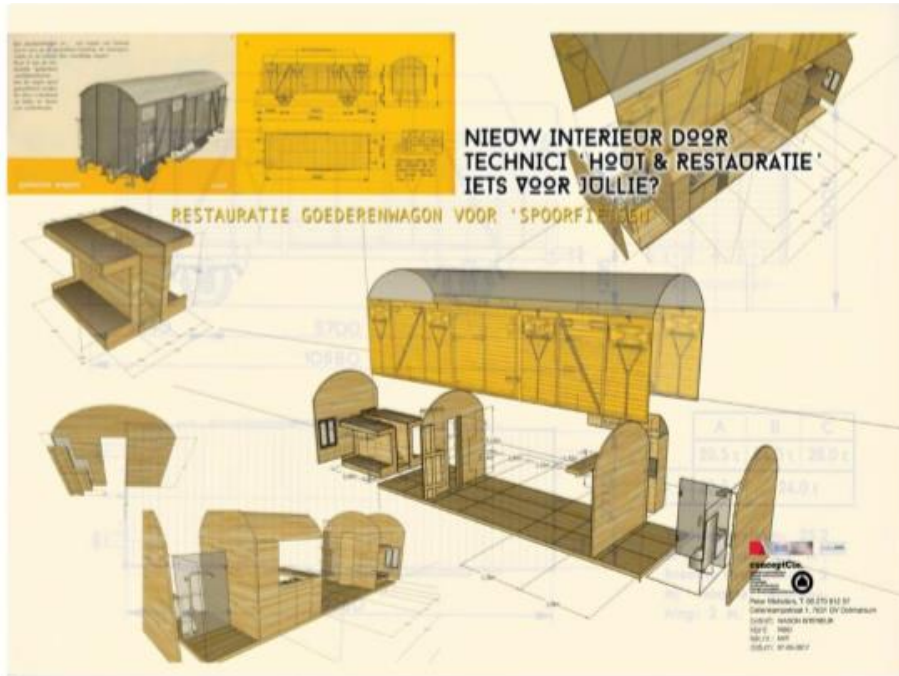
Verbinden kan door:

- 1 Het DNA van Noordoost Friesland en de spoorregio inzichtelijk, zichtbaar en beleefbaar te maken;
- 2 verschillende thema's met elkaar te verbinden: toerisme, cultuurhistorie, biodiversiteit en sociale economie;
- 3 diverse toeristische initiatieven in de periferie van het spoor met elkaar te verbinden (arrangementen);
- 4 verbindingen te maken tussen de dorpen en het buitengebied;
- 5 zo veel mogelijk aan te sluiten bij bestaande initiatieven en die te versterken;
- 6 aan te sluiten op de routenetwerken in Noordoost Friesland;
- 7 samen te werken met opleidingen en studenten;
- 8 samen te werken met (MVO) bedrijven in de omgeving;
- 9 contacten te leggen met overheden (ambtelijk en politiek) en kennis te delen over burgerinitiatieven.

Lange termijn ambities

- 1 Het gefaseerd realiseren van een (spoorfiets)verbinding tussen Dokkum en Metslawier, het herstel van de historische spoorlijn als fiets- wandelpad naar Eson-stad is daarbij één van de uitgangspunten;
- 2 veilig stellen van het daarvoor benodigde tracé;
- 3 het aankleden van de spoorlijn en omgeving met historische elementen;
- 4 het verwerven en herstellen van historisch vastgoed in de omgeving, dat past binnen het concept;
- 5 arrangementen ontwikkelen met partners voor de vrijetijdseconomie en voor zakelijk toerisme;
- 6 bijdragen aan het ontwikkelen van de spoorlijn en directe omgeving als een groene verbindingszone;
- 7 doorontwikkelen van de relaties met opleidingsinstituten;
- 8 positie opbouwen als speler op het gebied van werkervaringsplaatsen, dagbesteding en SW werkplekken.

PROJECTVOORBEELD | Restauratie en ombouw van NS wagon 5922 uit 1956 tot trekkershut



Dit type gesloten wagon is ontwikkeld door het internationale Office de Recherches et d'Essays (ORE), gezeteld in Utrecht, met toepassing van vele gestandaardiseerde onderdelen. Het onderhoud en eventueel schadeherstel kon daardoor in alle Europese landen plaatsvinden. Dit destijds zeer moderne type werd ook door vele Europese maatschappijen aangeschaft. NS heeft tussen 1956 en 1959 in totaal 3400 van deze wagens in dienst gesteld. In 1958 werd op de wereldtentoonstelling in Brussel een exemplaar getoond.



Dit type wagon is veel ingezet voor het zoutvervoer van en naar Hengelo. Er er reden regelmatig treinen die uit 20 of 30 van deze wagens waren samengesteld. Het is straks dus mogelijk om in Twekkelo in een originele zoutwagon te overnachten.



HERONTWIKKELING | Het rijtuigplan in breder perspectief

De stichting Noord Friesche Lokaal Spoorwegmaatschappij, kortweg (stichting) NFLS, heeft enkele jaren geleden een masterplan ontwikkeld om de voormalige spoorlijn Leeuwarden – Anjum te reactiveren als marketinginstrument van Noordoost Friesland. Kern van dit plan is aanjager te zijn van toeristische en economische ontwikkelingen in de regio en deze waar mogelijk te verbinden met de spoorbaan. Zij werkt daarin samen met (lokale) partijen zoals Adema Architecten in Dokkum, Wil BV in Stiens, de Nederlandse Fietzersbond, Rustpunt, Honey Highway en tal van lokale ondernemers in de periferie van de spoorbaan. De NFLS wil met deze ontwikkeling niet alleen in een maatschappelijke functie voorzien maar tevens ook markante en historische landschapselementen terug brengen in het Friese landschap. Dit projectplan is onderdeel van het Masterplan Dockumer Lokaeltsje².

Replica NFLS spoorrijtuig

Bodemonderzoek ter plaatse heeft opgeleverd dat het fundament van het station nagenoeg geheel aanwezig is en bruikbaar als basis voor een nieuw station. Vooralsnog wil de stichting een replica laten bouwen van een authentiek NFLS spoorrijtuig uit 1900 bij een bedrijf in Blija en deze een plek geven op de locatie waar ooit het station van Jelsum heeft gestaan. Op de volgende pagina worden enkele foto's getoond van het rijtuig en is een indeling te zien van de inrichting. Vanwege de buitengewoon gunstige ligging net buiten Leeuwarden en de bijzondere historie van deze plek levert herontwikkeling een even markant als uniek object op welke – in samenhang met de abri van Koarnjum – bijzonder goed bruikbaar is voor tal van recreatieve en maatschappelijke toepassingen.

Rustpunt, proeverij en refugio

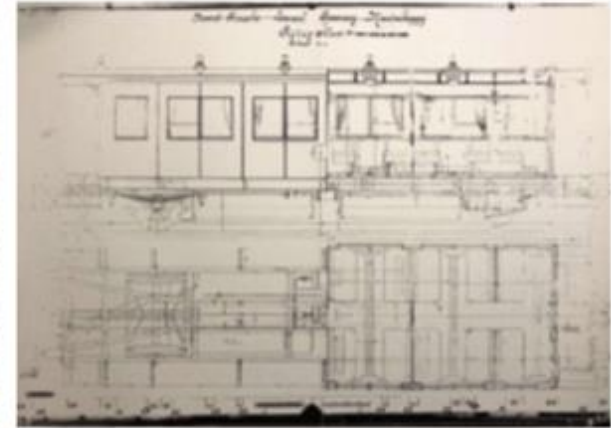
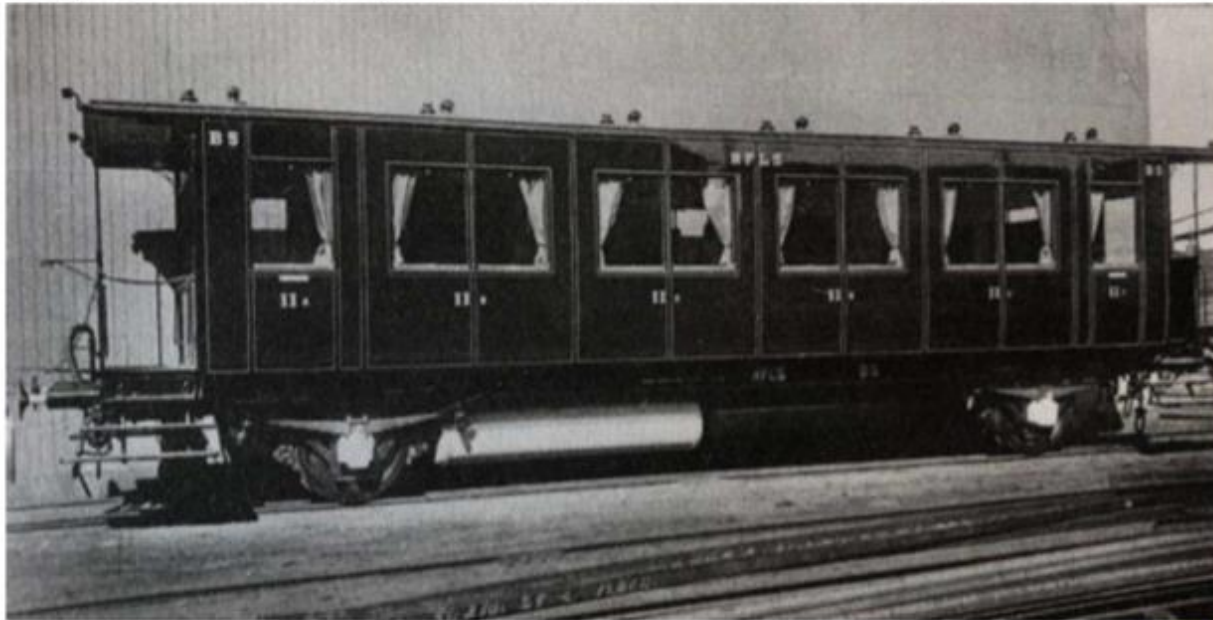
Om deze ontwikkeling een impuls te geven is de NFLS voornemens om het stationsgebied van Jelsum op korte termijn tot ontwikkeling te brengen als Rustpunt en pleisterplaats aan het fietspad. De replica van het rijtuig fungeert kan daarbij als uitgiftepunt van het Rustpunt en de proeverij van Friesche (streek)producten fungeren. Op termijn kan het project gelegenheid bieden tot ontwikkeling van de abri van Koarnjum als zogenaamde refugio t.b.v. pelgrim wandelaars op het Jabikspaad of bezoekende toeristen³.⁴ Bij de uitvoering van dit project wil de NFLS dus nadrukkelijk in een maatschappelijke functie voorzien. In die context heeft het operationeel management van Wil BV aangegeven samen te willen werken in de bemensing en bedrijfsvoering van het Rustpunt en de proeverij. Door deze benadering kunnen de ontwikkelingen zich organische wijze doorontwikkelen tot een groter geheel.

² Het masterplan 'It Dockumer Lokaeltsje' is te downloaden via de website <http://www.dokkumerlokaaltje.com/wachtkamer-documentatie>

³ Meer informatie over refugio 's via de website www.santiagoaanhethad.nl

⁴ Een klein gedeelte van het Jabikspaad loopt over het voormalige spoortracé Leeuwarden – Anjum, www.jabikspaad.nl

Replica NFLS rijtuig als Rustpunt en Friese High Tea te Jelsum



High Tea Menu

Sandwiches
 Duitsebrood met witte boter van de Friese boer 1.50
 Soezenbrood met verschillende soorten boerenkaas 2.50
 Droge vossen 1
 Soezen met slinked cream en vruchten 2.50
 Roggebrood met haring 1

Soetigheden
 Friese oliebollen 1
 Soezenburg bonbon 1
 Oranje- en voodesje petit four 1
 Soezenijs 1

Vers fruit
 Verse seizoensfruit uit de regio 1

Een grote pot thee met Friese kruiden 1

1. Soezenijs
 2. Soezenburg
 3. Soezenijs
 4. Hilde

e15,-

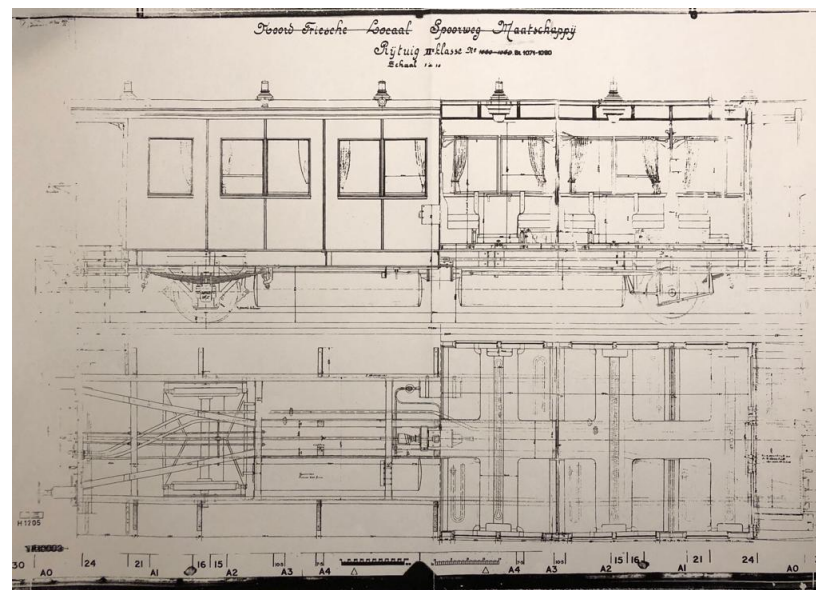
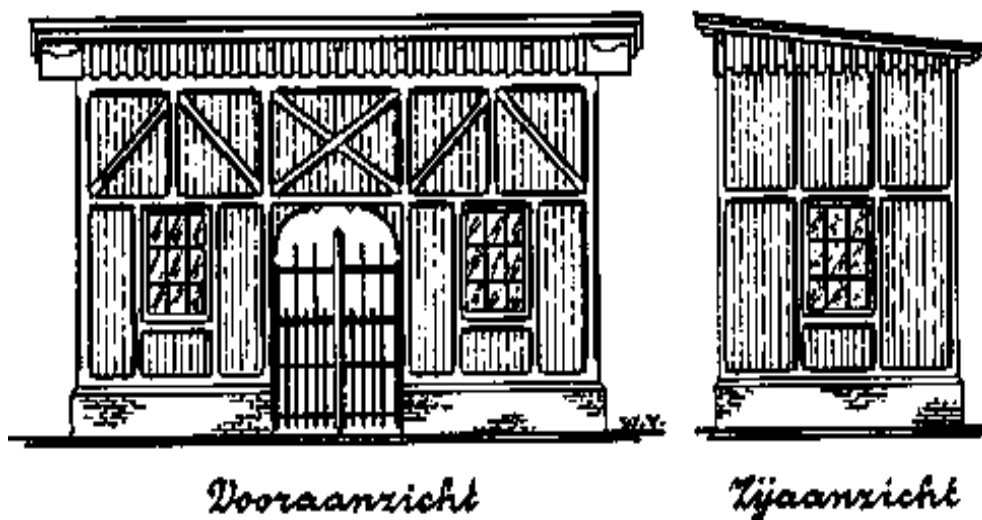
In Noord Friesland is vanaf 1899 een netwerk van lokaalspoorlijnen gerealiseerd. Deze spoorlijnen van de NFLS zijn vooral van belang geweest voor de landbouw. Voor het vervoer van personen liet de NFLS fraaie rijtuigen bouwen. Op basis van het originele bouwbestek kan een reconstructie worden gemaakt, die op de voormalige stationslocatie van Jelsum een plek krijgt.

Het rijtuig vergroot de beleavingswaarde van het oude spoortraject en kan een functie krijgen als Rustpunt en als Friese High Tea. Zo kan een sociale onderneming ontstaan die zich inzet voor maatschappelijke doelen op het gebied van cultuurhistorie, natuur, werk en regiopromotie.



ONTWERP, BOUW EN OPLEVERING

In de archieven van het Utrechts Archief zijn de originele bouwbestekken en constructietekeningen gevonden van de NFLS op basis waarvan ruim 100 jaar later een replica gemaakt kan worden van een authentiek rijtuig. Met de kennis die werd opgedaan in een ander restauratieproject zijn we nu in staat deze tekeningen te digitaliseren en als basis voor toekomstige productie van het rijtuig te gebruiken. De bouw van het casco zal worden uitgevoerd door Postmus Reparatie & Constructie in Blija. De houten interieurdelen zullen worden gemaakt door de opleiding hout & bouw van het ROC in Leeuwarden. De getoonde bouwtekening geeft een indruk hoe het rijtuig er uit komt te zien.



Hoewel er ambities zijn om op termijn ook de abri te herbouwen beperkt dit plan zich tot de bouw van een replica van het rijtuig en de ontwikkeling van de stationslocatie Jelsum waarbinnen de het rijtuig een plek krijgt als Rustpunt en Friesse High Tea en proeverij. Zodra zich echter de mogelijkheid voordoet om ook deze ontwikkeling op te pakken gaat de NFLS er mee aan de slag. Het ontwerp van de abri van Koarnjum bevat karakteristieke architectonische elementen van een typisch Noord-Friesse stijl. Er werden slechts 2 abri's gebouwd aan de Noordoostelijke tak van de Friesche Lokaal-spoorlijnen. Eén in Koarnjum en één in Britsum. Herbouw is daarmee dus een echte ambitie.

FRIESCHE HIGH TEA

De Friesche high tea en proeverij zullen enkel samengesteld worden uit Friese streekproducten. Hierbij kan gedacht worden aan Fryske dumkes, Sûkerbôle, Friese (schapen)kaas, droge worst, Berenburg (bonbon) bier, koek, koffie enz. Nadruk ligt hierbij op proeven en niet zozeer op gastronomie. Aangezien mag worden verwacht dat er veel toeristische fietsers en wandelaars zullen passeren, kan de keuken ook (Friese high tea) picknickmandjes klaarmaken voor de gasten. Deze mandjes kunnen dan meegenomen worden voor onderweg. Buiten de high tea om kan het rijtuig een maatschappelijke functie vervullen als lokale ontmoetingsplaats.

WMO-loket

De WMO wordt ook wel de participatiewet genoemd. Als het voor mensen niet mogelijk is om op eigen kracht of met behulp van familie en bekenden voldoende mee te doen, kunnen mensen hulp krijgen van de gemeente. Dat kan gaan om huishoudelijke hulp, een woonaanpassing of de maaltijdvoorziening. Ook verslaafdenzorg en hulp aan daklozen vallen onder het brede bereik van de WMO. De high tea zal zich hier waar mogelijk aansluiten bij de uitgangspunten van deze maatschappelijke ondersteuning.

Bemensing

Het is de bedoeling dat mensen met een (verstandelijke) beperking de high tea gaan bemensen. Dit laat ook zien dat de stichting maatschappelijke verantwoording op zich neemt. Aangezien (verstandelijk) beperkte mensen en mensen met afstand tot de arbeidsmarkt deel zullen uitmaken van het bedrijfsvoering is bewust voor een sociale opzet gekozen waarbinnen het project als dagbesteding kan functioneren. Bij de inrichting van het rijtuig zal daarom rekening worden gehouden met de eisen voor het faciliteren van mensen met een verstandelijke beperking en minder validiteit (Zie e-mail Wil BV op pagina 22).

High Tea Menu

Sandwiches

Suikerbrood met echte boter van de friese koe ^{1 4}
Boerenbrood met verschillende soorten boerenkaas ^{2 4}
Droge worst ³
Scones met clotted cream en vruchtenjam ^{1 3}
Roggebrood met haring ²

Goetigheden

Friese dūmkes ¹
Berenburg bonbon ³
Oranje- en woudkoek petit fours ³
Boerenijs ²

Verse fruit

Verse seizoensfruit uit de regio ²

Een grote pot thee met Friese kruiden ²

1. Boerderij
2. Boerderij
3. Boerderij
4. Molen

€15,-

RUSTPUNT

In heel Nederland zijn in de afgelopen jaren al meer dan 550 Rustpunten geopend. Het project begon in Salland, Overijssel, en spreidt zich langzaam uit over de rest van Nederland. En nu dus ook naar Jelsum! De organisatie achter het Rustpuntnetwerk heeft zich bereid verklaart actief mee te willen werken aan de ontwikkeling van het stationsgebied van Jelsum als Rustpunt in het Friese netwerk. Daarmee krijgt de beleving van het Dockumer Lokaeltsje een nieuwe dimensie.

Alle Rustpunten liggen aan een fiets- of wandelroute, vaak op een particulier erf met of zonder agrarische bestemming⁵. De bijna 600 Rustpunten vind je in Overijssel, Gelderland, Groningen, Utrecht, Friesland, Drenthe (nieuw in 2018), Laag Holland en West-Friesland. Je mag er zelf een bakkie leut zetten, gebruik maken van het toilet, informatie vinden over de omgeving, je e-bike opladen en je band plakken. Kortom, de tofste pleisterplaats op je fiets- en wandelroute!



Op de meeste locaties kun je een kijkje nemen op het erf zelf en iets opsteken over cultuurhistorie van het pand en de streek of over de passie van de mensen zelf. Op enkele Rustpunten zullen tevens eigen agrarische producten te koop aangeboden worden; in sommige gevallen kan de bezoeker de boerderij, een beeldentuin of museum bekijken of een Bed & Brochje overnachting boeken. Op elk Rustpunt is een gedetailleerde kaart aanwezig van het gebied, waarop alle punten, inclusief naam, adres en woonplaatsgegevens vermeld staan. www.rustpunt.nu

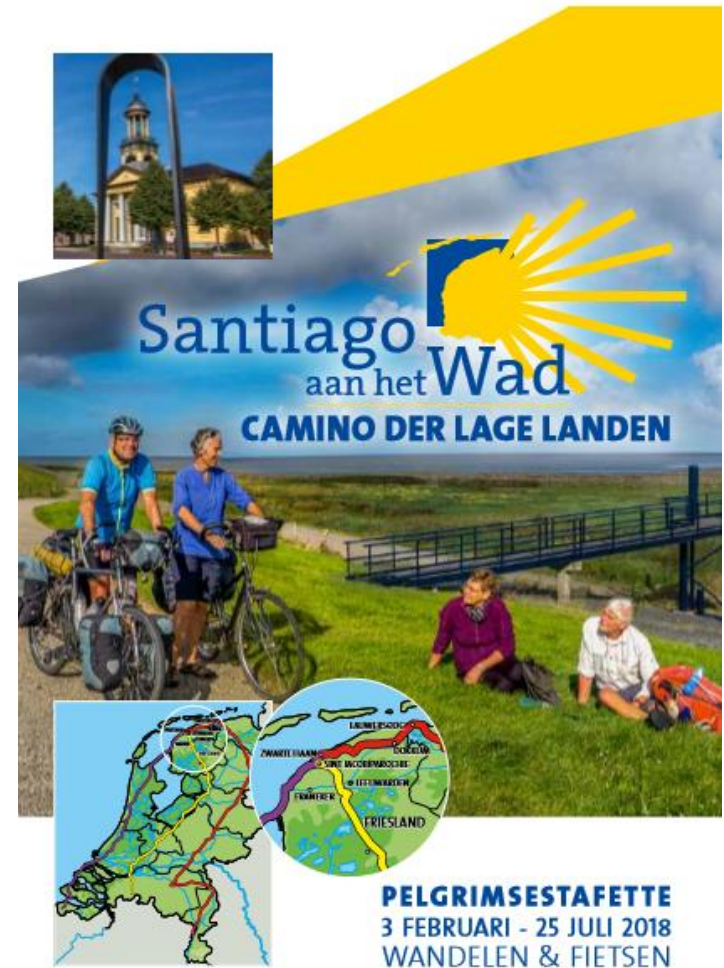


⁵ Bron: www.rustpunt.nu

REFUGIO PELGRIMSRROUTE JABIKSPAAD

In het kader van LF Culturele Hoofdstad 2018 organiseert Stichting Santiago aan het Wad een landelijk pelgrimsevenement, Camino der Lage Landen, en stimuleert route- en refugio ontwikkeling voor een netwerk van pelgrimspaden en faciliteiten in Fryslân. De pelgrimsestafette Camino der Lange landen, van zuid-Nederland tot noord- Fryslân, wordt georganiseerd met steun van het Nederlands Genootschap voor Sint Jacob (ruim 15.000 leden). De route loopt via het Jabikspaad, ook in de omgeving van Jelsum, en eindigt op 25 juli 2018 in een pelgrimsmanifestatie in St. Jacobiparochie (De Groate Kerk) en op Zwarte Haan (festival 'Nacht aan het Wad'). Beide plaatsen fungeren in 2018 als het Friese 'Santiago aan het Wad'; naar verwachting voor ca. 2000 deelnemers.

'Pelgrimeren' is een vorm van actieve bezinning door lange afstand wandelen of fietsen gedurende meerdere weken of zelfs maanden. Wandelen of fietsen naar Santiago de Compostella in Spanje is in de afgelopen jaren uitgegroeid tot een populaire trend van cultuurtoerisme, bij ouderen en onder jongeren. Jaarlijks arriveren meer dan 250.000 pelgrims uit 79 landen in Santiago. Eenmaal bevangen met het pelgrimsvirus zoekt men naar andere pelgrimsroutes, in Nederland of elders. Het Friese Jabikspaad is de noordelijkste aanlooproute naar Santiago. Voor LF 2018 wordt met medewerking WandelNet het Jabikspaad verlengd tot een blijvende nationale Santiago route door heel Nederland, ook na 2018. Santiago aan het Wad wil pelgrimeren in alle Friese streeklandschappen bevorderen. Als impuls voor lokale economie en cultuurtoerisme. Een netwerk van pelgrimspaden in Fryslân worden met elkaar verbonden en met andere routes in Nederland en Europa. De abri van Koarnjum zou in deze ontwikkelingen op termijn een (overnachtings)functie kunnen vervullen.



5 Realisatie en korte-termijnplannen

Voor deze korte notitie voert het wat te ver om uit te diepen op welke manier de plannen aansluiten bij het bestaande overheidsbeleid. Zo nodig is de wenselijkheid van het herstel van het traject heel goed te onderbouwen aan de hand van eerder uitgezet beleid:

1. Het project voldoet aan de toeristische plus waar de gemeente Leeuwarden bij de aanleg van het fiets- wandelpad al rekening mee heeft gehouden dergelijke ontwikkelingen te willen stimuleren.
2. In de gemeenten Leeuwarden, Ferwerderadeel en Dongeradeel (DDFK) worden de toeristische mogelijkheden van het oude spoortracé op de respectievelijke delen gelegen tussen Jelsum en Oostmahorn expliciet genoemd;
3. Het spoortracé is opgenomen in cultuurhistorische waardenkaart van de gemeenten Leeuwarden, Ferwerderadeel en Dongeradeel en de provincie Friesland
4. Met name de gemeente Ferwerderadeel en Dongeradeel lijken ruimte te willen bieden aan dit soort ontwikkelingen
5. In de gebiedsinrichting in Dongeradeel is het gehele tracé ingetekend als waardevol cultuurhistorisch element
6. In de verschillende bestemmingsplannen wordt het oude spoortracé als cultuurhistorisch element bewust zichtbaar gehouden. Dat is o.a. te zien in Leeuwarden in het gebied tussen het Valeriuskwartier en de wijk Westeinde met de herinrichting van het oude spoor, maar ook in Ferwerderadeel rondom de ontwikkeling van het stationsgebied van Marrum. De gemeente Dongeradeel houdt in haar beleid op tal van terreinen rekening met de mogelijkheden van de oude spoorbaan.

De uitvoering, haalbare en concrete stappen op korte termijn

De kosten van de herinrichting van het stationsgebied Jelsum liggen aanzienlijk lager dan bij een reguliere spoorlijn of museumspoorlijn. Niet alleen is er geen (duur) materieel nodig, maar ook geldt er andere en minder regelgeving. Daardoor kan de aanleg van een stuk spoor en de plaatsing van het rijtuig tegen aanzienlijk lagere kosten gebeuren. Zo kan gebruik worden gemaakt van tweedehands materialen zoals spoorstaven en houten dwarsliggers. Ook is het veel makkelijker om het project te faseren omdat het traject makkelijker in delen hersteld en geëxploiteerd kan worden. Een niet onbelangrijk element in dit plan betreft de mogelijkheid om vanuit de eigen organisatie een substantiële bijdrage te leveren met de productie van het spoorrijtuig.

INVESTERINGSBEGROTING

ONDERDEEL	BESCHRIJVING	AANTAL	KOSTEN	TOTAAL	Bronverwijzing
Aankoop wagon	Platte wagon (rijdend onderstel in kilo's)	22.500	€ 0,20	€ 4.500,00	https://oudijzer-prijs.com
Transport	Transportkosten Barneveld - Blija - Jelsum (km)	255	€ 3,50	€ 892,50	Sim Boerema BV Franeker
Spoorsectie	12 meter opstelspoor t.b.v. wagon - blija	12	€ 65,00	€ 780,00	Strukton Rail Maarsen
Nutsvoorzieningen	Water en electra, inclusief aansluitkast en montage	1	€ 1.452,00	€ 1.452,00	Offerte vitens / Aliander
Rustpunt	Inrichten locatie Rustpunt (bebording pick nick etc.)	1	€ 1.190,00	€ 1.190,00	Stichting Rustpunt
Perceel Jelsum	Gereedmaken terrein (egaliseren, inzaaien etc.)	12	€ 55,00	€ 660,00	Agrarisch Klussen bedrijf R. Jansen
Casco	Stalen bovenbouw rijtuig in kilo's	5.000	€ 1,50	€ 7.500,00	Postmus Reparatie & Constructie
Casco (exterieur)	Kozijnen, ruiten, deuren, dakventilatie etc.	1	€ 3.750,00	€ 3.750,00	
Casco (uren)	Afwerking bovenbouw (stelpost)	400	€ 40,00	€ 16.000,00	Postmus Reparatie & Constructie
Interieur (casco)	Hout t.b.v. vloeren, wanden, plafond, ramen etc.	1	€ 2.565,00	€ 2.565,00	www.afh.nl
Interieur (Afwerking)	Hout t.b.v. banken, tafels, toilet, keuken, verlichting etc.	1	€ 3.420,00	€ 3.420,00	www.afh.nl
Keuken (Inrichting)	Hout t.b.v. kastjes, aanrecht, sanitair etc.	1	€ 1.250,00	€ 1.250,00	
Keuken (Apparatuur)	Koffiemachine, magnetron, Quooker	1	€ 4.500,00	€ 4.500,00	www.maximakitchenequipment.com
Afwerking casco	Spuiten, striping en lakken	130	€ 29,65	€ 3.854,50	Nelf Paints Marrum
Grondwerk Jelsum	Aanleg spoor (cunet + bielzen en grind)	24	€ 65,00	€ 1.560,00	
Afwerking locatie	Fundament, evergreens, hekwerk	1	€ 2.461,00	€ 2.461,00	
Sanitair	Biotoilet o.b.v. zelfcomposterend	140	€ 10,12	€ 1.416,80	
				€ 57.751,80	

DEKKINGSPLAN

Financiering

Eigen bijdrage

Bedrag

Financiering derden

Partij

Toegekend

Opmerking

Postmus
Rail Pleasure
Rustpunt
GRA-CV
Nelf paints

ja
ja
ja
ja
nee

€ 4.001,00
€ 2.250,00
€ 1.190,00
€ 25.749,28
50% korting

uren
Nuts /

Zelfwerkzaamheid
Inkomsten Rustpunt
Inkomsten High Tea
Overige inkomsten

St. NFLS

140

€ 1.460,80

Werkuren

Gevraagde bijdrage
provincie

€ 23.100,72

Totale financiering

€ 57.751,80

PRIJSOPGAVE POSTMUS (werkorder)

PowerAll

1 2 3 4

Postmus

Postmus - (opvoer)

Invoeren/wijzigen werkorders

Relatiecode: 00001862 Werkordernummer: 12423

Werkorderdatum / Selectiecode: 11/10/18 Notitie: ☒

Werkordersoort: 1 **Algemeen**

Type werkorder: E **Externe werkorder**

Referentie: GP

Ordergegevens: OMBOUW WAGON

Flattering:

Kostenplaats: 0

Verkoper: 0

Rayon:

Richtprijs-/Vast bedrag excl BTW: 0,00

Algemeen Afleveradres Werkomschrijving

Extern (Afdruk en vrijgave boven werkorderregels)

Intern (Afdruk boven werkorderregels)

Nieuwe order
Wijzig order
Verwijder order
Kopie van order
Dossier
Urendetails
< Meer functies

Vrijgeven
Annuleer
Einde order

Rgl	Cat.cd	Artikelcode	Omschrijving	Geleverd	Prijs (Ext.)	Korting	Art.grp
1	T		RAMING OMBOUW WAGON				99
2	DIV		MATERIAAL VERLENGEN CHASIS	1,000	500,00	0,00	1
3	ARB		ARBEIDSLOON	25,000	40,00	0,00	86
4	DIV		STAALBOVENBOUW	1,000	5875,00	0,00	1
5	DIV		KOSTEN WERKPLAATS	1,000	1125,00	0,00	1
6	ARB		ARBEIDSLOON	375,000	40,00	0,00	86

Regel inkoop excl BTW/Marge: 0,00 100,00 % Totaal marge: 57,45 % Materiaal excl BTW: 23.500,00

Regel verkoop excl BTW: 5.875,00 Totaal excl BTW: 23.500,00 Uren excl BTW: 0,00 Aantal: 0,00 Prijs per: 1 Stuk

Regel verkoop incl BTW: 7.108,75 Totaal incl BTW: 28.435,00 Reistarief excl BTW: 0,00 Locatie: 1 Stuk

OBA01 2.20.12685 Gebr: ADM Prt: Auto 11/10/18 Korting percentage

21:54 11-10-2018

DRAAGVLAK

Wil BV

“Een verrijking voor het toerisme aan de Noordkant van Leeuwarden”

Het mooie landelijke gebied tussen Leeuwarden en Stiens is uitermate geschikt voor fietsers en wandelaars. Wat ontbreekt is een rust- en startpunt waar men op originele wijze de sfeer van de omgeving kan proeven.

Door het opzetten van dit unieke project kan de gehele omgeving profiteren van de toeloop van dagtoerisme. De Friesche High Tea kan hierin een grote rol van betekenis hebben. Door van deze locatie een dagbestedingsproject of een leer- werkplek te maken voor mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt zal het tevens een maatschappelijke meerwaarde hebben voor de Gemeente Leeuwarden.

Vele hulpvragen vanuit de W(wet) M (maatschappelijke) O (ondersteuning) zijn gericht op de vraag naar horecawerkzaamheden. Niet alleen de benodigde vaardigheden aanleren maar met name het participeren en in contact komen met andere mensen is hierin van groot belang.

Vanuit Wil bv, onderdeel van Stichting Alliade, hebben wij hierin al jarenlang positieve ervaringen op dit gebied. Naast het runnen van Kinderboerderij Doniastate en MFC De Skalm zouden wij graag een rol van betekenis willen hebben in de bedrijfsvoering van de Friesche High Tea.

Hille Bergsma, Operationeel Manager Wil BV



Rustpunt

Missie: Op bestaande erven, langs routestructuren in het buitengebied, aanbrengen van laagdrempelige voorzieningen waar deze niet aanwezig zijn en deze in stand houden.

Gelegen aan een fiets- of wandelroute, treffen passerende fietsers of wandelaars, herkenbaar aan het rustpuntbord tussen eikenhouten palen, een -uit inlands hout vervaardigde- robuuste picknickset en een typisch boomstam-fietsrek een vaak onverwachte en mooi gelegen plek aan waar gepauzeerd kan worden en men een kop koffie, thee of beker limonade kan nuttigen met iets lekkers er bij; dit tegen een vrijwillige bijdrage. Ook kan van het toilet gebruik gemaakt worden.

Rustpunten zijn een initiatief van Heemskerk Advies- en Ontwikkelingsbureau en neergelegd in Stichting Rustpunt. Meestal zijn Rustpunten ingericht bij bebouwing (een boerderij of 'landhuis') en bieden ze de recreant een plek om even op adem te komen, een kopje koffie te drinken en eventueel een elektrische fiets op te laden. In heel Overijssel, Gelderland, Groningen, Utrecht, Friesland, Drenthe (nieuw vanaf 2018), Laag Holland en West-Friesland (NH) zijn inmiddels ruim 575 Rustpunten actief. In Zuid-Holland loopt inmiddels een proef met enkele Rustpunten.

Op de meeste locaties kun je een kijkje nemen op het erf zelf en iets opsteken over cultuurhistorie van het pand en de streek of over de passie van de bewoner zelf. Op enkele Rustpunten zullen tevens eigen agrarische producten te koop aangeboden worden; in sommige gevallen kan de bezoeker de boerderij, een beeldentuin of museum bekijken of een Bed & Breakfast overnachting boeken. Op elk Rustpunt is een gedetailleerde kaart aanwezig van het gebied, waarop alle punten, inclusief naam, adres en woonplaatsgegevens vermeld staan.

Er is vaak informatie aanwezig over welke horecagelegenheid of belevingsplek een mogelijk volgende stop kan zijn. Voor smartphones zijn alle locaties gratis te uploaden vanaf de website rustpunt.nu, terwijl ook een digitale fietsrouteplanner en de Rustpuntzoeker op die site aanwezig zijn.

Fred Heemskerk, directeur stichting Rustpunt



Honey Highway

Er is veel groen eiwitrijk raaigras voor grote melkproductie in Nederland, maar er zijn veel te weinig bloemen. Honey Highway is een initiatief om inheemse wilde bijen en de originele sterke Nederlandse honingbij (en hommels en vlinders) te behouden en terug te brengen in Nederland, in Friesland. Mensen hebben bijen immers nodig om de groenten en fruit te bevruchten, ze staan dus aan het begin van onze voedselketen. Door bermen van Rijkswegen, Spoorrails, Provinciale wegen, dijken en braakliggende hoeken grond van ondernemers in te zaaien met meerjarig streekeigen wilde bloemenzaad (44 soorten) dat afgestemd is op de bodem en omstandigheden wordt een blijvend paradijs voor bijen gecreëerd. Zodat goed overwinteren voor bijen (en alle insecten) mogelijk wordt. Daarnaast doet Honey Highway de communicatie erom heen: Basisschoolkinderen, MBO-scholieren en buurtbewoners worden betrokken bij het inzaaien, er worden indicatie-bordjes geplaatst, er worden zakjes biologisch bloemenzaad uitgedeeld voor thuis in de tuin en een persmoment. En er wordt een natuurbouwkast voor honingbijen en / of bijenhotel voor wilde bijen.

In Friesland is dit voorjaar i.s.m. Rijkswaterstaat N32 Leeuwarden Honey Highway (10.000 m², ter hoogte van Wirdum) gerealiseerd door MBO-Scholieren van Nordwin en HBO studenten van HAL Larenstein, onder begeleiding van bijenlector Arjen Strijkstra. Ook is dit voorjaar knooppunt Joure Honey Highway (80.000 m²) gerealiseerd. Onlangs heeft het Friese Silence of the Bees i.s.m. Honey Highway een symposium georganiseerd in Buitenpost, deelnemers waren o.a. gedeputeerde Kramer Provincie Friesland, Landskip, Natuurmonumenten, Friese Milieufederatie, landeigenaren. Met als 1^e uitkomst dat landeigenaren land beschikbaar willen stellen, in orde willen maken en inzaaien met meerjarige streekeigen wilde bloemen.

Deborah Post, Honey Highway



Fiets- en landrecreatie: hergebruik Dokkumer Lokaaltje

Na het Friese merenproject en de structurele aandacht voor waterrecreatie is het naar onze mening tijd voor provinciale aandacht en financiële ondersteuning voor projecten op het gebied van de landrecreatie, in casu recreatief fietsen en wandelen. Het almaar groter wordende belang van de gastvrijheid economie en de daarmee gepaard gaande groei van het internationale toerisme biedt aan Fryslân belangrijke economische kansen. Om het belang daarvan te onderstrepen hebben De Staten van Fryslân daar een actuele beleidsbrief over vastgesteld.

Naast de economische motieven dragen goede recreatieve mogelijkheden bij aan het welzijn en gezondheid van de bevolking. Het hergebruik van het traject van het Dokkumer Lokaaltje als recreatief fiets- en wandelpad van Leeuwarden, via Holwerd , Ternaard naar Dokkum en verder naar het Lauwersmeer is de facto een kans voor open doel. Internationaal gezien tref je overal in Europa dit soort unieke fietsvoorzieningen. Merkwaardigerwijs wordt het in fietsland Nederland slechts sporadisch en fragmentarisch gebruik gemaakt van dit concept.

Hergebruik van het oude spoortracé van het Dokkumer Lokaaltje als recreatief fiets- wandelpad zou voor Nederland, en Fryslân in het bijzonder, een unieke verbinding en beleving opleveren waarmee duurzaam fiets- en wandeltoerisme kan worden gegenereerd. In dit kader werd al bijzonder veel werk verricht door de Stichting Noord Friese Lokaal Spoorwegmaatschappij. Zij hebben het gehele tracé in kaart gebracht en op tal van manieren verbonden met thema's zoals, toerisme, B&B, cultuurhistorie en andere lokale projecten zoals het Sud Ie project en Holwerd aan Zee. Kortom het DNA van Noordoost Friesland. Daarnaast beschikken ze over een goed doordachte strategie om met de beschikbare middelen het project op organische wijze te kunnen realiseren.

Kees Mourits,
Voorzitter Fietsersbond Fryslân



NELF Paints Marrum

Geachte heer Rijff,

Ik heb uw vraag doorspeeld gekregen van mijn collega Johan vd Meulen

Na het lezen van het bestek wat u heeft meegezonden is het inderdaad duidelijk dat de eindkleur van de panelen groen moet zijn. Helaas staat nergens vermeld welke kleur groen maar we kunnen wel aannemen dat dit een zogenaamde rijtuigengroen is geweest welke in het verleden veel werd toegepast. Dit is een zeer donkere groene kleur.

Ook is te lezen dat deze donkergroene kleur nog twee maal werd afgewerkt met een blanke beschermingslaag. Eerste blanke laag over deze groene kleur wordt omschreven als een Flatting Varnish. Flatting Varnish was een vullende, enigszins “geel-bruine” blanke lak welke na droging werd mat geslepen om te dienen als basislaag voor striping en belettering. Na het aanbrengen van striping en belettering werd een laag “Wearing Body” aangebracht, vrij vertaald “beschermende eindlaag” Wat opnieuw een blanke eindlaag was welke diende als weer- en Uv-bestendige eindlaag. Net als alle blanke lakken in die tijd was ook deze lak “geel-bruin” transparant van kleur. Hierdoor ontstond een “gouden gloed” over de donkergroene ondergrond.

Helaas zijn dergelijke blanke lakken niet meer verkrijgbaar dus zullen we met de hedendaagse producten iets moeten nabootsen bijvoorbeeld door toevoeging van kleurpigmenten. Voor informatie over de juiste groene kleur ga ik contact zoeken met het documentatiecentrum van Stoomtram Hoorn-Medemblik welke een uitgebreide databank hebben van historisch tram en trein materieel. Mogelijk dat ze mij hiermee wat verder op weg kunnen helpen. Zodra ik hier meer gegevens over kan vinden hou ik u gelijk op de hoogte.

Uiteraard zouden ook wij het erg leuk vinden om vanuit de Friesche P.K. Koopmans Lakfabrieken (onderdeel van Nelf Paints en al ruim 130 jaar actief in Friesland) hier aan mee te werken.

Met vriendelijke groet.

Rob Hoekstra

Technical Services | Nelf Lakfabrieken B.V. / P.K. Koopmans Lakfabrieken B.V. / DV Marrum BV / Nylo Food & Protective Coatings

LEGACY | Friesland-Leeuwarden Culturele Hoofdstad 2018 en daarna...

De Europese erkenning Fryslân-Leeuwarden als Culturele Hoofdstad moet niet blijven steken in een eenmalige actie tot 2019. De activiteiten zijn bedoeld als stimulans voor blijvende cultuur en cultuur-toeristische activiteiten vanuit 'de mienskip'. Het rijtuig en de abri van Koarnjum kunnen uitstekend in die doelstellingen worden geïntegreerd.

In 2018 gaat Santiago aan het Wad meer aandacht trekken voor 'pelgrimeren in Fryslân' als aantrekkelijke vorm van cultuurtoerisme in het landelijk gebied. Dat moet na 2018 in stand gehouden worden ook door lokale stakeholders. Een refugio netwerk langs pelgrimsroutes in de provincie is een nieuw fenomeen in ons land, en bestaat momenteel alleen in Zuid-Europese landen. Leeuwarden = Friesland culturele hoofdstad 2018 gaat in het najaar een afsluitende manifestatie organiseren die in het teken moet staan van hun 'legacy': het erfgoed van LF 2018 dat haar functie behoudt voor de komende jaren.

Als Jelsum in 2019 geopend kan worden is dat een prachtig voorbeeld. Alliade (Wil BV) kan met hun zorg / horeca concept, en de NFLS als facilitator, helpen mee pelgrimeren voor Fryslân promoten, en gelijktijdig het cultuurhistorisch erfgoed van de stationslocatie Jelsum nieuw leven in blazen op een manier die het landschap respecteert en iets toevoegt aan bewoners en bezoekers van dorp en regio. De 'refugio' is onderdeel van een breder horecaconcept met zorgcomponent die door Will kan worden georganiseerd.

De stad Leeuwarden wil beleid ontwikkelen gericht op verkleining van de afstand tussen stad en platteland. Simpel gezegd; als stad moet je voor eigen burgers, maar ook voor de burgers van buurgemeenten zorg hebben voor leefbaarheid rondom de stad. Waar stedelingen rondfietsen, recreëren, met dat waar dorpen belang bij hebben. Kortom; de locaties Jelsum en Koarnjum kan een unieke recreatieve functie vervullen in dat geheel, en dat uitdragen met een sociale component.



DEEL II

Vergunningsproces

PLANOPZET STOPPLAATS JELSUM

Gefaseerde aanpak plaatsing spoorrijtuig t.b.v. Friese High Tea en proeverij (1^e fase; tijdelijk) en herbouw spoorstation (2^e fase)



PLANOPZET OP HOOFDLIJNEN

Enthousiasme over herbouw eerdere spoorstation

Al over een langere periode wordt met enthousiasme door de initiatiefnemers gewerkt aan plannen voor de herbouw van het eerdere spoorstation te Jelsum. Met de aanleg van een fietspad op het eerdere spoortracé Leeuwarden-Dokkum, bekend als de route van It Dockumer Lokaaltje, is de oude historische route ook voor de komende generaties blijvend gemarkeerd. Een verdere referentie aan het spoorverleden kan hier een aanzienlijke meerwaarde hebben in recreatieve en (dag)toeristische zin en op het vlak van cultuurhistorie. Juist langs de doorgaande weg naar Holwerd, een belangrijke autoroute naar “de boot van Ameland” kan de locatie een markante plek worden, die de aandacht trekt.

Goede inpassing mogelijk

Het eerdere bouwkegel ligt goed herkenbaar in de oksel van de doorgaande weg naar Holwerd (Bredijk/N357) en het spoortracé/fietspad. In het omliggende overwegend open landschap is de kavel nu een begroeid groenperceel, met een aantal flinke bomen en bosschages. Door de nu al aanwezige beplanting kan de herbouw op deze plek op een goede manier worden ingepast, zonder dat dit afbreuk doet aan de openheid of contrasteert met nabijgelegen bebouwing, zoals het boerderijperceel aan de overkant van de Bredijk/N357.

Gedegen voorbereiding voor definitieve aanpak

Bij het planproces is onderkend dat herbouw van het spoorstation een gedegen voorbereiding vraagt (zoals o.a. meer exacte functie-invulling, verkenning exploitatie-aanpak, financiering, fondsenwerving, subsidietrajecten, bouwvoorbereiding). Ook in procedurele zin zal hier de huidige agrarische bestemming moeten worden aangepast.

Tijdelijke aanpak door plaatsing spoorrijtuig

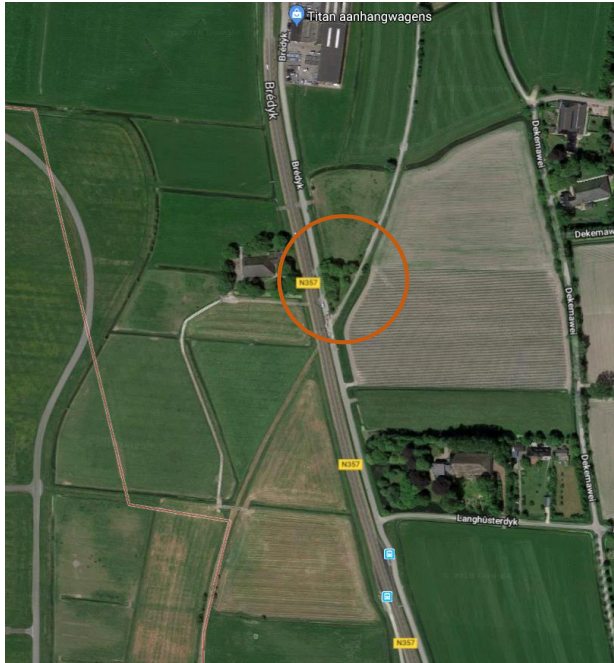
Vanuit het enthousiasme voor de lange termijn aanpak is nu, hierop vooruitlopend, een tijdelijke aanpak in beeld gekomen. De initiatiefnemers zien de tijdelijke plaatsing van een spoorrijtuig als mogelijkheid om te komen tot een eerste aanzet voor een herontwikkeling. Het gaat dan om een tijdelijke periode van maximaal **vijf** jaar. Het

spoorrijtuig kan fungeren als kleinschalige pleisterplaats voor fietsers en wandelaars. Op de locatie zal een stuk spoor van ongeveer 24 meter worden aangelegd, direct langs het fietspad. Hierop komt een replica van een historisch NFLS spoorrijtuig te staan. Bij een definitieve invulling kan het spoorrijtuig ook als permanent onderdeel binnen de totale opzet gehandhaafd kan blijven.

Aantrekkelijke eenvoudige pleisterplaats

Het spoorrijtuig zal binnen de tijdelijke opzet in hoofdzaak aantrekkelijk zijn voor passerende fietsers en wandelaars. Om redenen van beheer en exploitatie kan gebruik worden gemaakt van de bestaande afslag naar het perceel. De aanleg van parkeerplaatsen kan binnen het perceel worden ingepast. De groenopzet kan grotendeels intact blijven en handhaaft de beschutte sfeer van de pleisterplaats.

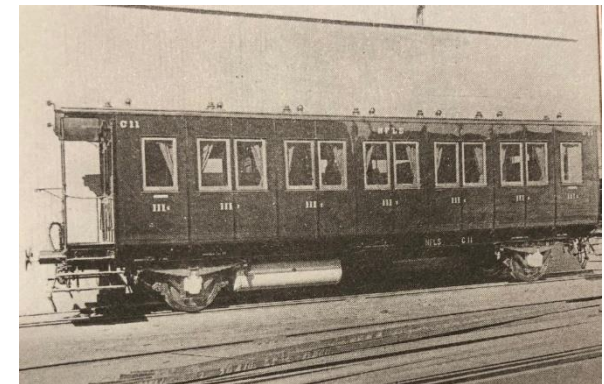
SITUERING LOCATIE



Figuur 1
Huidige situering plankavel
Ligging in de oksel van de doorgaande weg naar
Holwerd (Bredijk/N357) en het spoortracé/fietspad.

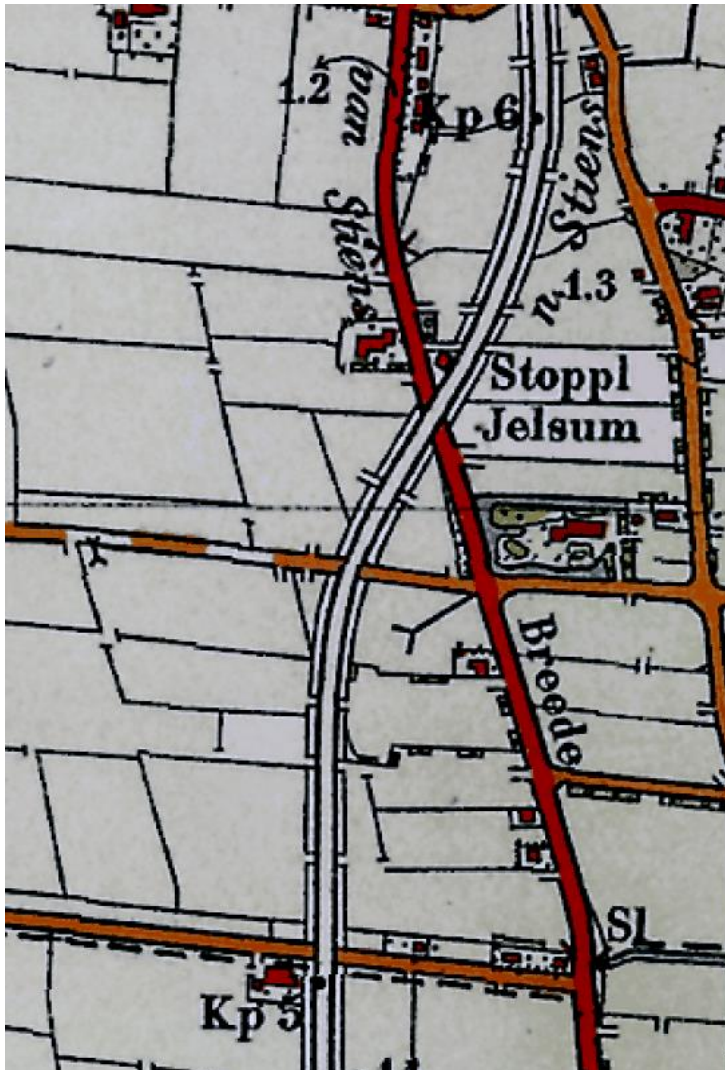


Figuur 2
Indicatieve situatietekening planopzet
Op de indicatieve tekening is de situering van het spoorstation globaal
aangegeven, met langs het fietspad een stuk spoor van ongeveer 24 meter
waarop een replica van een historische NFLS spoorwagon komt te staan.

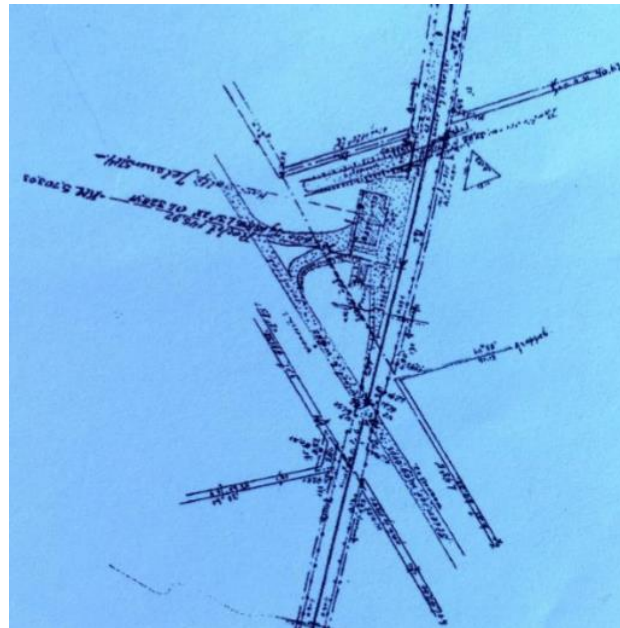


Figuur 3
Afbeelding Historisch NFLS rijtuig

HISTORISCHE CONTEXT



Figuur 4 Chromo topografische Kaart des Rijks (kaartblad 91: Dronrijp). Datering: 1932



Figuur 5 Oorspronkelijke besteksteking stationsgebied (1901)



Figuur 6 en 7 Oorspronkelijke station van Jelsum (rond 1900 en 1930)



Figuur 8 Luchtopname station Jelsum (1944)

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

Zowel de permanente aanpak als de nu actuele tijdelijke aanpak is goed landschappelijk in te passen.

In het omliggende overwegend open landschap is de kavel nu een begroeid groenperceel, met een aantal flinke bomen en bosschages. Door de nu al aanwezige beplanting kan de herbouw op deze plek op een goede manier worden ingepast, zonder dat dit afbreuk doet aan de openheid of contrasteert met nabijgelegen bebouwing, zoals het boerderijperceel aan de overkant van de Bredijk/N357.



Figuur 7
Locatie vanaf de zuidzijde. Het fietspad op het oude spoortracé was hier nog niet aangelegd. De bosschages etc. geven de plek een besloten karakter.



Figuur 8
Locatie langs het nieuw aangelegd fietspad. Ter hoogte van de beoogde locatie voor het stuk spoor met daarop de replica van de NFLS spoorwagon.

AANDACHTSPUNTEN

Planologische situatie

- Huidige bestemming

In het bestemmingsplan Bûtengebied & Doarpen (onherroepelijk) heeft het kavel de bestemming “Agrarisch” (artikel 3). De bestemming biedt, omdat ter plaatse een bouwblok/agrarisch bouwkwavel ontbreekt, geen bebouwingsmogelijkheden bij recht. Ook bij vrijstelling of wijziging biedt het plan geen ruimte voor de bouw van het spoorstation. Ook de plaatsing van het spoorrijtuig, die binnen de context van het beoogde gebruik als bouwwerk moet worden aangemerkt, valt niet binnen de bebouwingsmogelijkheden (ook hier niet bij vrijstelling of wijziging).

- Aanpassing bestemming voor spoorstation

Voor de realisatie van het spoorstation zal een wijziging van het bestemmingsplan nodig zijn. Een belangrijk aspect vormt hier de te kiezen definitieve invulling/functie, zodat de nieuwe bestemming kan worden aangepast.

- Tijdelijke vergunning voor spoorrijtuig

Gelet op de beoogde tijdelijke opzet in samenhang met een verdere verkenning van de definitieve aanpak is een tijdelijke toestemming nodig. De hier te kiezen aanpak kan verder meer in detail met de gemeente worden besproken. O.a. ook de garanties m.b.t. het tijdelijke karakter, mocht een verdere ontwikkeling m.b.t. spoorstation spaak lopen.

- Verkeerssituatie

De ligging langs de N357 vraagt vanuit verkeersoogpunt om een zorgvuldige aanpak. De huidige afslag naar het kavel ligt er bij recht. In feite is hier een vergelijkbare situatie aan de orde als bij het tegenovergelegen boerderijperceel. Een voldoende verkeersafwikkeling moet hier mogelijk zijn. De toevoer van autoverkeer naar het perceel moet zoveel mogelijk beperkt blijven. Bij de meer definitieve invulling van het perceel als spoorstation zal een verdere toetsing plaats kunnen vinden, ook afgestemd op de te kiezen functie-invulling.

- Parkeren

Op eigen terrein is een goede aanleg van voldoende parkeerplaatsen mogelijk. Het plaatsen van auto's op het fietspad of in de rand van de berm daarvan moet worden voorkomen. Onderzocht wordt of in de directe omgeving betere parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd. Voor dit onderdeel wordt contact onderhouden met een verkeersdeskundige

- Route naar een definitieve invulling

De plaatsing van de spoorrijtuig kan de realisatie van de uiteindelijke aanpak voor de herbouw van het spoorstation aanzienlijk ondersteunen. De voordelen m.b.t. bijv. fondsenwerving en subsidieverlening zijn evident. De aanwezigheid van de spoorrijtuig maakt de ontwikkelpotentieel tastbaar en werkt enthousiasmerend.

- Meer exacte invulling pleisterplaats

In overleg met de gemeente zijn nadere afspraken te maken over de meer exacte invulling van de aanpak pleisterplaats. Het gaat hier om een uitwerking van het concept Friese High Tea en proeverij. Er wordt ook aangesloten bij het Rustpunt-concept, dat elders in Fryslân steeds vaker wordt toegepast.

- Verdere aandachtspunten

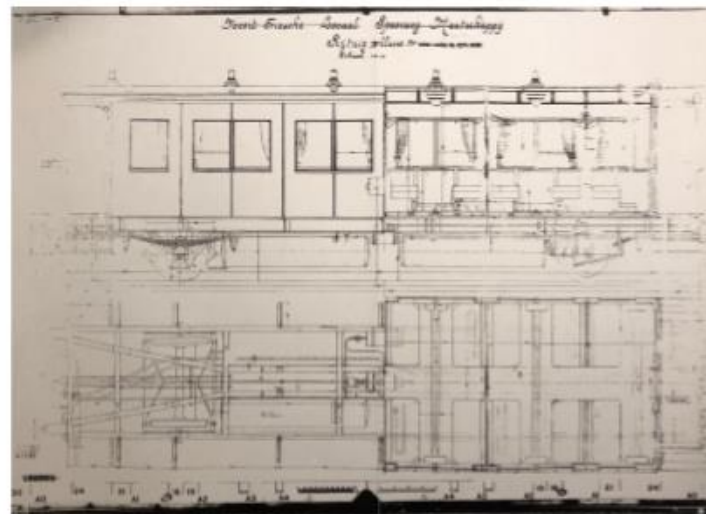
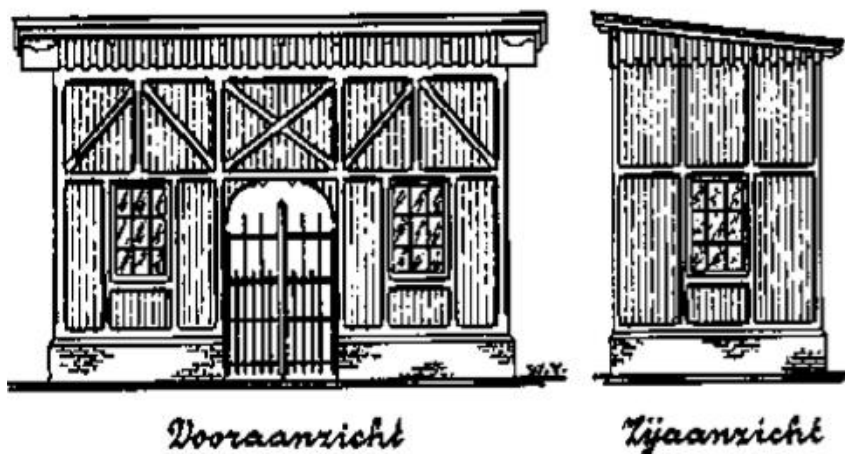
- Nutsvoorzieningen/Kabels en leidingen
 - Er is een procedure opgestart voor de aanleg van water en stroom (zie bijlage)
- Vandalismegevoeligheid
 - De aanwezigheid van stroom biedt de mogelijkheid tot camerabewaking
 - Het terrein kan deels worden afgeschermd met een hek en / of bosschages
- Duurzaamheidsmaatregelen
- Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO)
- Verkeersregulering locatie

Bijlage 1

Realisatie replica NFLS-spoorrijtuig

ONTWERP, BOUW EN OPLEVERING

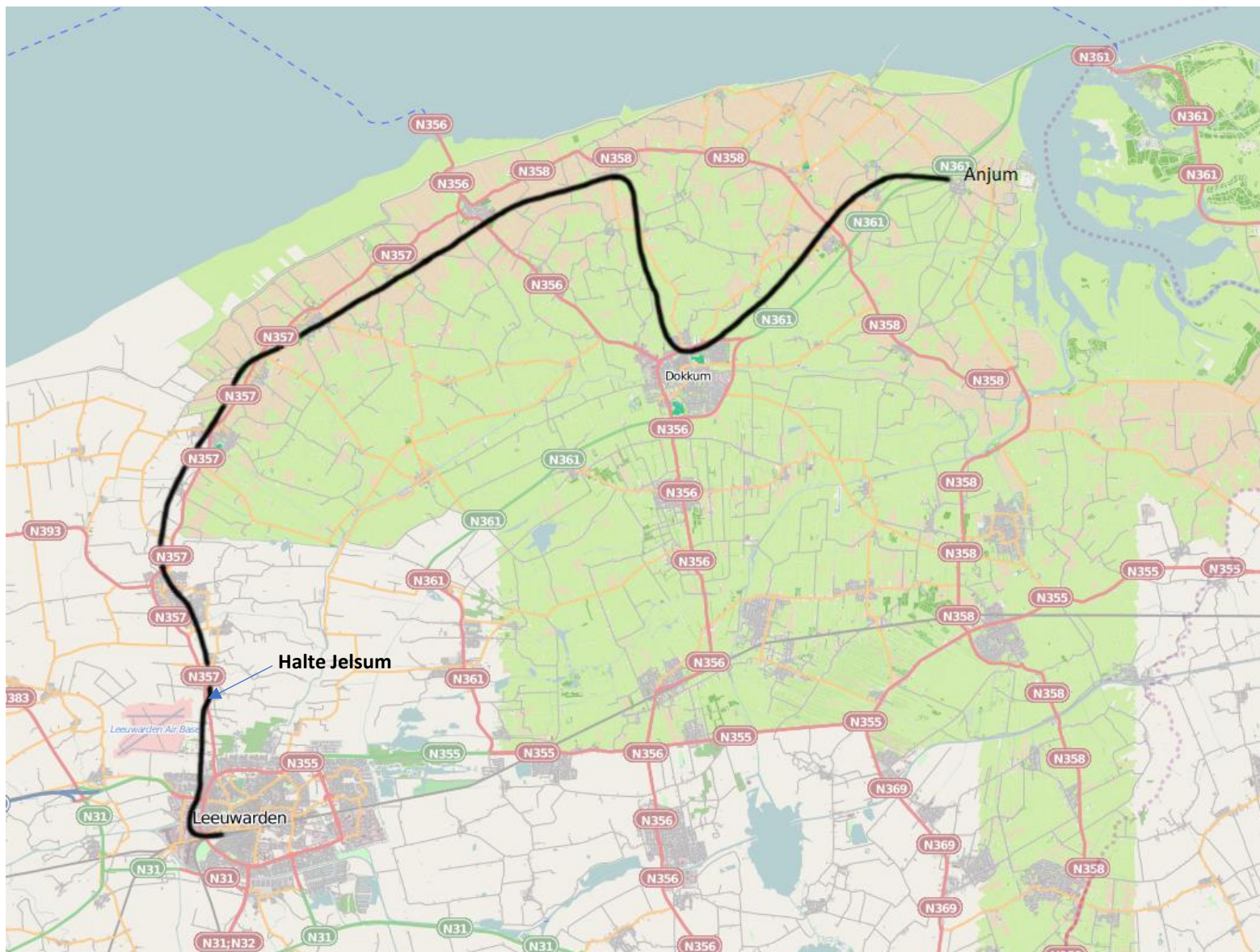
In de archieven van het Utrechts Archief zijn de originele bouwbestekken en constructietekeningen gevonden van de NFLS op basis waarvan ruim 100 jaar later een replica gemaakt kan worden van een authentieke wagon. Met de kennis die werd opgedaan in een ander restauratieproject zijn we nu in staat deze tekeningen te digitaliseren en als basis voor toekomstige productie van de wagon te gebruiken. De bouw van het casco van de wagon zal worden uitgevoerd door Postmus Reparatie & Constructie in Blija. De houten interieurdelen zullen worden gemaakt door de opleiding hout & bouw van het ROC in Leeuwarden. De getoonde bouwtekening geeft een indruk hoe de wagon er uit komt te zien.



Hoewel er ambities zijn om op termijn ook de abri te herbouwen beperkt dit plan zich tot de bouw van een replica van een wagon en de ontwikkeling van de stationslocatie Jelsum waarbinnen de wagon een plek krijgt als Rustpunt en Friese High Tea en proeverij. Zodra zich echter de mogelijkheid voordoet om ook deze ontwikkeling op te pakken gaat de NFLS er mee aan de slag. Het ontwerp van de abri van Koarnjum bevat karakteristieke architectonische elementen van een typisch Noord-Friese stijl. Er werden slechts 2 abri's gebouwd aan de Noordoostelijke tak van de Friesche Lokaal-spoorlijnen. Eén in Koarnjum en één in Britsum. Herbouw is daarmee dus een echte ambitie.

Bijlage 2

Tracé Dockumer Lokaaltje (Leeuwarden-Anjum)



Colofon

BIJLAGEN

- Presentatie NFLS rijtuig Jelsum
- Masterplan It Dockumer Lokaeltsje (via; <http://www.dokkumerlokaaltje.com/wachtkamer-documentatie>)
- Toelichting op situatie NFLS vs Leeuwarden (Aanbiedingsbrief)
- Offertes Vitens / Alliander (losse bijlage)
- Prijsopgave Postmus Blija (werkorder pag. 23)
- Bedrijfsplan Friesche High Tea (losse bijlage)
- Inschrijving Kamer van Koophandel (losse bijlage)
- Overige

DEEL II

- Toelichting in het kader van de omgevingsvergunning (planologische procedures)

CONTACT

Stichting Noord Friesche Lokaal Spoorwegmaatschappij

Curaçolaan 25

1213 VJ Hilversum

Tel: 06-53 76 31 25

info@nfls.eu