

# IMPACT ANALYSE

# LELYLIJN

Opgaven en kansen voor  
de Noordoostpolder bij  
komst van de Lelylijn



gemeente  
NOORDOOSTPOLDER

**SITE**

**MUST**

**REGIOPLAN**

## Inhoudsopgave

|  |    |
|--|----|
| Managementsamenvatting                       | 3  |
| <b>1 Aanleiding</b>                          | 9  |
| <b>2 De NOP in 2024</b>                      | 11 |
| <b>3 De opgaven</b>                          | 18 |
| <b>4 Wat zeggen de experts?</b>              | 25 |
| <b>5 Vier toekomstscenario's voor de NOP</b> | 31 |
| <b>SCENARIO 0</b>                            |    |
| NOPE – Wel een Lelylijn, geen station        | 32 |
| <b>SCENARIO 1</b>                            |    |
| NOP Centreren – Station in het hart          | 38 |
| <b>SCENARIO 2</b>                            |    |
| NOP Uitbreiden – Station op de flank         | 44 |
| <b>SCENARIO 3</b>                            |    |
| NOP Spreiden – Meerdere stations             | 50 |
| <b>6 Impact van de scenario's op de NOP</b>  | 57 |
| <b>7 Lessen</b>                              | 72 |
| <b>8 Bijlagen</b>                            | 77 |
| Colofon                                      | 88 |

# Managementsamenvatting

## INLEIDING/AANLEIDING

Het Rijk heeft in de NOVEX 16 gebieden aangewezen waar ruimtelijke transitie vragen om een ontwikkelperspectief. De Lelylijn (spoorlijn Amsterdam-Groningen) is een van deze gebieden. Bij de aanleg van deze lijn komt er mogelijk een station in de Noordoostpolder (NOP).

De gemeente Noordoostpolder brengt met deze impactanalyse in beeld wat de gevolgen van een station in de Noordoostpolder kunnen zijn en welke keuzes de gemeente daarin te maken heeft. Het is het huiswerk waarmee de gemeente de volgende fase van het onderzoek in wil gaan. Het geeft antwoord op de vraag waar de gemeente voor wil gaan (dit willen we), maar ook wat haar propositie aan het Rijk is (dit hebben we te bieden).

Met een station aan de Lelylijn komt de Noordoostpolder aan het landelijke spoorwegnetwerk te liggen en verbetert de aansluiting met de rest van het land aanzienlijk. Tegelijk heeft de gemeente nu ook al haar eigen krachten en opgaven voor de toekomst, waarvoor de gemeente in haar omgevingsvisie de koers uitzet. Hoe hangen deze met elkaar samen, en hoe kan de Lelylijn hier invloed op hebben?

## DE NOP NU

Om de impact van de Lelylijn in te schatten is het belangrijk om eerst een beeld te hebben van de samenleving in de Noordoostpolder anno 2024. Deze basis – uitgewerkt in **Hoofdstuk 2** – vormt de basis waarop wordt voortgebouwd en is het perspectief van waaruit de impact wordt bekeken.

- **Nieuw land land met een eigen identiteit.**  
Tachtig jaar geleden is de Noordoostpolder drooggelegd. Zestig jaar geleden is de Noordoostpolder een gemeente geworden. En sindsdien is er met elkaar een bijzondere samenleving opgebouwd met een eigen identiteit.
- **De NOP: een hechte samenleving.**  
Brede welvaart. Uit de Monitor Brede Welvaart komt de gemeente Noordoostpolder als een van de meest gemiddelde gemeenten van Nederland naar voren. Op een aantal (welvaarts)indicatoren scoort de gemeente echter gunstiger dan het landelijk gemiddelde.
- **Emmeloord als sterk hart, maar maatschappelijke voorzieningen staan onder druk.**  
Emmeloord is het voorzieningencentrum van de Noordoostpolder en omgeving. In de stad staan het gemeentehuis, een bibliotheek, een muziekschool, basis- en middelbare scholen, een mbo-instelling, een ziekenhuislokatie (voor polikliniek, diagnose en dagbehandeling), een regionaal busstation en zijn verschillende sportclubs en -voorzieningen, waaronder een zwembad.
- **De sociaal-economische structuur van de NOP is ondernemend en kennisintensief.**  
De gemeente Noordoostpolder heeft een sterke economische structuur en wil ruimte bieden aan groei, ondernemerschap en innovatie. Veel van de werknemers van bedrijven in Noordoostpolder wonen ook in Noordoostpolder. Het aantal banen per

100 personen is hoog en daarmee is Noordoostpolder te typeren als een werkgemeente. Per saldo is er een grotere inkomende dan uitgaande pendel.

### – Een nieuw hoofdstuk in de historie van de NOP kost tijd.

Het realiseren van grote projecten neemt veel tijd in beslag. Net als het droogleggen van de Noordoostpolder zelf, ligt een spoorlijn als de Lelylijn er niet van vandaag op morgen.

## VIJF OPGAVEN VOOR DE NOORDOOSTPOLDER

Om de effecten van de Lelylijn te kunnen beschrijven is het ook belangrijk om de bestaande opgaven van de Noordoostpolder in beeld te hebben. Sommige opgaven hebben een directe relatie met de Lelylijn, sommige opgaven indirect of niet. De vraag is wat de Lelylijn kan betekenen in deze opgaven. De volgende vijf opgaven zijn in **Hoofdstuk 3** nader toegelicht:



– De opgave voor wonen: blijf bouwen voor doorstroming en starters.



– De opgave voor werken: blijf voldoende talent aantrekken.



– De opgave voor landschap: behoud de voor de NOP karakteristieke pioniersgeest om landschappelijke opgaven het hoofd te bieden



– De opgave voor mobiliteit: beweeg van een echte autogemeente naar een gemeente waar andere vormen van vervoer de rol van de auto terugdringen



– De maatschappelijke opgave: zorg dat het voorzieningenniveau niet verschaalt en in de toekomst op peil blijft.



## EXPERTS

Om de effecten van de Lelylijn te duiden zijn experts gevraagd hun visie te geven op de toekomst van de Noordoostpolder met en zonder Lelylijn. Zo zijn gesprekken gevoerd met een groep stakeholders uit de Noordoostpolder. Daarnaast heeft Pieter Tordoir – hoogleraar economische geografie en planologie aan de Universiteit van Amsterdam – een position paper geschreven waar hij peilt wat de mogelijke economische effecten kunnen zijn van een komst van de Lelylijn naar gemeente Noordoostpolder. Een samenvatting van het position paper staat in **Hoofdstuk 4**.

Een station is niet alleen een plek waar de trein stopt. Stationsomgevingen zijn belangrijke plekken in een gemeenschap. De kwaliteit van een stationsomgeving bepaalt hoe de samenleving zich verhoudt tot het station. Een goed stationsgebied zorgt voor een aangename reis en bevordert het gebruik van de trein. Een slechte stationsomgeving kan juist negatief uitstralen op de omgeving en het gebruik van het station in de weg staan. In Hoofdstuk 4 zijn een aantal stationsgebieden gewaardeerd – waaronder drie die als referentie voor de Noordoostpolder kunnen dienen.

## TOEKOMSTSCENARIO'S

Om de effecten van de komst van een station aan de Lelylijn in de NOP te onderzoeken hebben we vier toekomstscenario's opgesteld. Eén scenario zonder station, en drie scenario's met station. Deze drie scenario's variëren in de locatie van het station en de manier waarop wonen, werken, mobiliteit en landschap daar op aansluiten. Per scenario beschrijven we in **Hoofdstuk 5** eerst de keuzes die horen bij de scenario's en vervolgens de effecten die daarbij horen.

### S0 NOPE

gaat uit van geen station in de NOP.



### S1 NOP CENTREREN

gaat uit van een sterk centraal in Emmeloord gelegen station dat leidt tot dynamiek in de directe stationsomgeving.



### S2 NOP UITBREIDEN

gaat uit van een station buiten Emmeloord gekoppeld aan nieuwe woon- en werkmilieus en natuur ten zuiden van Emmeloord.



### S3 NOP SPREIDEN

gaat uit van drie stations (Urk/Nagele – Emmeloord – Lemmer) en een meer gespreide wijze van ontwikkeling van wonen, werken en recreëren in de polder.





DE DRIE SCENARIO'S VERGELEKEN

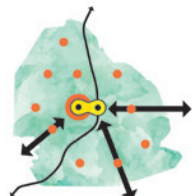
SCENARIO 1  
NOP CENTREREN

Station in het hart



STATION EN NETWERK  
CENTRUMHUB+SPOKE

Het station komt aan de oostzijde van het centrum van Emmeloord (Marknesserweg-A6). Het station krijgt een centrale functie in het 'hub and spoke'-netwerk. Parkeren kan, maar de bereikbaarheid van het station met deelmobiliteit en fiets gaat voor bereikbaarheid met de auto.



WONEN  
STEDELIJK EN DIVERS

Het grootste gedeelte van de nieuwe woningen zal worden gerealiseerd nabij het nieuwe stationsgebied van Emmeloord. Het stationsgebied is compact en stedelijk en biedt naast (gestapelde) woonfunctie ook ruimte aan werken, winkelen en voorzieningen. Binnen Emmeloord worden bestaande wijken versterkt door verdichting. Binnen fietsafstand van de HOV-routes komen ook woningen (Emmeloord-Oost; Tollebeek, Marknesse, Ens). Emmeloord worden stedelijker; de dorpen blijven dorps.



WERKEN  
DEEL VAN  
KENNISNETWERK NL

Emmeloord gaat meedraaien in het Kennisnetwerk Nederland. De stationsomgeving wordt nadrukkelijk een kennisintensieve hotspot voor innovatie en onderwijs.



VOORZIENINGEN  
GROTER CONTRAST EN  
SPECIALISATIE

Emmeloord wordt na de schaalsporang het absolute centrum van de Noord-oostpolder. Het in de periode 2007-2011 vernieuwde centrum wordt verder uitgebreid in de richting van het nieuwe station. Nieuw winkelaanbod en onderscheidende horeca trekt ook bezoekers aan vanuit de regio.



GROEN  
LANDSCHAPSTRANSITIE  
EN TOERISTISCHE TREKKER

Emmeloord krijgt een groene mantel conform het oorspronkelijke plan voor de NOP. Met de komst van de Lelylijn centraal gelegen Emmeloord is er in Emmeloord ruimte voor een toeristische trekker die aansluit bij het DNA van de NOP of iets unieks biedt voor de regio. Er is geen specifiek programma verbonden aan het bodemdalingsgebied.



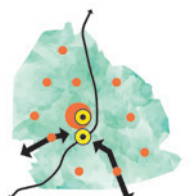
SCENARIO 2  
NOP UITBREIDEN

Station op de flank



STATION EN NETWERK  
SUBURBHUB+SPOKE

Het station komt aan de zuidwestzijde van Emmeloord (A6-N717 Hannie Schaftweg). Het station wordt een mobiliteitshub voor de NOP en krijgt verbindingen met andere centrale plekken in de regio, waaronder het centrum van Emmeloord.



WONEN  
EXPERIMENTEEL EN  
REGENERATIEF

Rondom het nieuwe station aan de zuidwestzijde van Emmeloord ontstaat een nieuwe wereld. In dit bodemdalingsgebied wordt een voor de NOP en zelfs voor Nederland nieuw klimaatadaptief woonmilieu gecreëerd waarin bodem en landschap de condities voor wonen scheppen. Rondom het station wordt gebouwd in iets hogere dichtheden.



WERKEN  
NIEUWE KENNISCAMPUS

Transitie vormt de basis van de economische ontwikkeling van de NOP. Hier worden nieuwe vormen van landbouw bedrijven bedacht, getest en uitgevoerd. Onderwijs, bedrijfsleven en de agrarische sector komen samen en coproduceren de toekomst. Een nieuwe kenniscampus vormt het nieuwe epicentrum en uithangbord van de economie van de NOP.



VOORZIENINGEN  
NIEUWE WERELD

Een belangrijke pijler van de nieuwe kenniscampus is onderwijs. Een zelfstandige HBO-onderwijsinstelling of een afdeling van een bestaande instellingen op het gebied van voedselproductie en leefomgeving zoals de Wageningen Universiteit openen in Emmeloord. De nieuwe wereld ten zuidwesten van Emmeloord wordt gebouwd vanuit het niets en heeft dus behoefte aan alle basisvoorzieningen als scholen, gezondheids-, buurt- en sportvoorzieningen.



GROEN  
BEWOONDE  
LANDSCHAPSTRANSITIE

De opgaven van water en bodem vormen de inspiratie voor het landschap van de toekomst. In het bodemdalingsgebied wordt agrarisch landschap getransformeerd naar een gebied waarin meer ruimte is voor water en natuur én voor wonen. Uniek voor Nederland!



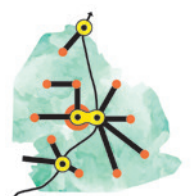
SCENARIO 3  
NOP SPREIDEN

Meerdere stations



STATION EN NETWERK  
MINIHUBS+SPOKES

Er komen drie stations: station Urk-Nagele (ter hoogte afslag 13 op de A6), station Emmeloord aan de oostzijde van het centrum (Marknesserweg) en een station net buiten de NOP, maar niet ver van Rutten in Lemmer (afslag 17 op de A6).



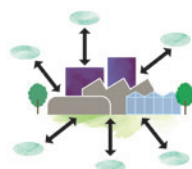
WONEN  
GELIJKE GROEI

De woningbouwopgave wordt verdeeld over alle dorpen van de NOP. Een kans om in lijn met de oorspronkelijke stedenbouwkundige uitgangspunten kwaliteit toe te voegen in elk dorp. De dorpen die het dichtst bij de drie nieuwe stations liggen krijgen net iets meer woningen. Vrijkomende boerenerven worden op kleine schaal getransformeerd tot 'buitens'.



WERKEN  
TOEGANKELIJKE ECONOMIE

De aanwezige economische activiteit in de NOP wordt verder doorontwikkeld, maar profiteert nadrukkelijk van de betere toegang tot talent. Er wordt niet ingezet op een nieuwe economische agenda — de economische activiteit wordt over de dorpen verspreid.



VOORZIENINGEN  
NABIJ EN TOEGANKELIJK  
VOOR IEDEREEN

Omdat de woningbouwopgave in alle dorpen landt, wordt het draagvlak voor voorzieningen in alle dorpen verbeterd. Waar nodig worden worden klaslokalen toegevoegd aan basisscholen. In dorpen als Rutten waar relatief veel nieuwe woningen komen, wordt de komst van een (buurt)supermarkt gefaciliteerd/gestimuleerd.



GROEN  
VERBONDEN NATUUR- EN  
RECREATIELANDSCHAP

Verspreid over de NOP worden de bestaande polderstructuren verder aangezet en recreatief aantrekkelijk gemaakt. Er wordt gebouwd aan een verbonden netwerk van verschillende landschappen: de bossen, UNESCO-werelderfgoed Schokland en de dorpen worden verbonden via bestaande routes langs de tochten en nieuwe recreatieve (fiets)verbindingen door het polderlandschap. In het bodemdalingsgebied komt de natuur op één en wordt recreatieve beleving minder belangrijk.



De hiernaast kort geduide scenario's zijn:

– **SCENARIO 0 NOPE** – Wel een Lelylijn, geen station

– **SCENARIO 1 NOP Centrereren** – Station in het hart

– **SCENARIO 2 NOP Uitbreiden** – Station op de flank

– **SCENARIO 3 NOP Spreiden** – Meerdere stations

In de matrix worden de 3 scenario's Centrereren, Uitbreiden en Spreiden nader toegelicht en wordt inzichtelijk gemaakt op welke vlakken de scenario's onderling verschillen.

## IMPACT VAN DE SCENARIO'S OP DE NOP

De Lelylijn heeft effect op de toekomst van de maatschappelijke structuur van de Noordoostpolder. Sommige van deze effecten zijn direct, andere zijn indirect door keuzes die we koppelen aan de aanleg van de lijn. Per thema wordt in **Hoofdstuk 6** een korte duiding gegeven van hoe de Lelylijn bestaande opgaven een impuls kan geven.



### Wonen: extra woningen kan mismatch tegengaan

**SCENARIO 0 – NOPE** Geen extra woningbouw en daarmee een stabiele bevolking. De bestaande mismatch op de woningmarkt voor met name senioren en jongeren blijft.

**SCENARIO 1 – CENTREREN** Toevoegen van 5.000 met een accent op het centraal gelegen stationsgebied. Dit betekent een combinatie van stedelijke woonvormen en nieuwe uitleggebieden. Hierbinnen kunnen verschillende woonmilieus gemaakt worden die aansluiten bij de vraag vanuit de Noordoostpolder en van nieuwkomers en daarmee zorgen voor doorstroming in de woningmarkt.

**SCENARIO 2 – UITBREIDEN** Toevoegen van 5.000 woningen in een landschappelijke setting buiten Emmeloord. Dit kan aantrekkelijk zijn voor verschil-

lende doelgroepen, zoals hoogopgeleiden van buiten de gemeente, maar ook voor doelgroepen binnen de gemeente die een nieuwe woonomgeving wensen.

**SCENARIO 3 – SPREIDEN** 5.000 woningen worden meer verspreid over de polder en kan aansluiten bij de specifieke behoeften van bewoners van de dorpen en Emmeloord. Ook in de dorpen komt meer ruimte voor doorstroming.



### Werk: vergroten beroepsbevolking

**SCENARIO 0 – NOPE** Toegang tot talent blijft een beperkende factor voor de ontwikkeling van de economie.

**SCENARIO 1 – CENTREREN** De polder kan met haar eigen kwaliteiten een sterkere plek innemen in het innovatieve netwerk van Nederland. Dit leidt in combinatie met een sterk en gemengd stationsgebied tot de grootste economische impact van de scenario's.

**SCENARIO 2 – UITBREIDEN** De gemeente wordt aangesloten op de rest van het land, maar het stationsgebied is een gebied op zich en geen onderdeel van een groter gemengd stedelijk gebied. Het kan zich daarom minder goed ontwikkelen tot innovatiemilieu.

**SCENARIO 3 – SPREIDEN** Drie minder sterke (sprinter)stationsgebieden zorgen voor minder economische impact dan één goed stationsgebied met een snelle intercity. De impact op werken zal in dit scenario meer liggen op het beter bereikbaar worden van banen binnen de regio en minder op het bouwen van een nieuw economisch netwerk.



### Landschap: blijvend pionieren om opgaven het hoofd te bieden

**SCENARIO 0 – NOPE** Impact op het landschap doordat een nieuw lijnvorming element wordt gebouwd.

In dit geval geldt: wel de lasten, niet de lusten.

Maatschappelijk draagvlak zal waarschijnlijk laag zijn en een zorgvuldige inpassing des te belangrijker.

**SCENARIO 1 – CENTREREN** Extra woningbouw en tracé hebben effect op landschap, maar geen extra impuls om met landschappelijke transitie aan de slag te gaan.

**SCENARIO 2 – UITBREIDEN** Landschappelijke transitie worden aangejaagd door ontwikkeling van nieuwe woon- en werkgebieden buiten de kern van Emmeloord.

**SCENARIO 3 – SPREIDEN** Verspreid over de polder geven nieuwe woningbouwlocaties aanleiding tot kleinschalige recreatieve ingrepen die samen de grote landschappelijke structuren beter verbinden.



### Mobiliteit: een autogemeente met een mobiliteitsopgave

**SCENARIO 0 – NOPE** Beperkt effect op mobiliteitsgedrag.

**SCENARIO 1 – CENTREREN** Sterke centrale hub en netwerk zorgen voor het grootste effect op mobiliteitsgedrag.

**SCENARIO 2 – UITBREIDEN** Een station op afstand van het centrum zorgt voor een diffuus OV-netwerk en heeft minder bewoners in de directe stationsomgeving, waardoor het effect op mobiliteitsgedrag minder groot zal zijn dan in scenario 1. Wel biedt een station bij de afrit van de snelweg goede kansen voor een P+R transferium.

**SCENARIO 3 – SPREIDEN** Meerder sprinterstations kunnen meer mensen bedienen, maar zullen een minder snelle verbinding met grote stedelijke centra hebben.

## LESSEN

In **Hoofdstuk 7** zijn onderstaande 12 lessen geformuleerd:

- ① De scenario's laten zien dat er iets te kiezen valt!
- ② Het bedrijfsleven profiteert van de Lelylijn en de economie wordt sterker met een station.
- ③ Een station met woningbouw geeft een impuls aan sociaal-maatschappelijke agenda's.
- ④ De bevolkingssamenstelling verandert. Of dit een probleem is, hangt af van tempo, ontwerp, soort woningen, houding en opvatting.
- ⑤ Van dorp tot stad: het station reikt tot in de dorpen.
- ⑥ Een tracé gebundeld aan de A6 past het beste bij de kernkwaliteiten van de Noordoostpolder.
- ⑦ De locatie van het station doet ertoe.
- ⑧ De kwaliteit van het stationsgebied moet uitstekend zijn. Daarop moet gemeente nu al (hoog) inzetten.
- ⑨ Zorg ervoor dat iedereen meedoet.
- ⑩ Het tracé en het station zijn ook een landschappelijke ontwerpogave.
- ⑪ Gebruik het organiserend vermogen van een nieuw station in de samenwerking met Urk
- ⑫ Geef een impuls aan recreatie en toerisme

### Mogelijke 'no regrets'

De vergelijking tussen de kaarten en tijdlijnen van de scenario's brengt een aantal overeenkomsten in beeld. Deze kunnen aangemerkt worden als 'no regrets'

- Stapsgewijze ontwikkeling HOV-netwerk richting Kampen/Zwolle en Steenwijkerland, conform de aanwezige dagelijkse verplaatsingspatronen. Beginnen met HOV richting Lelystad als opmaat naar de Lelylijn en om te beginnen met het versterken van relaties met de MRA.

- Transformeren bestaande bedrijventerreinen door te verduurzamen en te verdichten waarbij een clustering van innovatieve bedrijvigheid uit de NOP centraal staat. Wat hebben zij nodig aan specifieke voorzieningen (anders dan de gebruikelijk)?

- Vertellen van het unieke verhaal van de NOP. De Poldertoren zal altijd het herkenningspunt blijven (en logisch uitzichtpunt).

- Daarmee samenhangend is het versterken van het toeristisch-recreatieve aanbod en voorzieningenstructuur als derde economische motor van de gemeente.

- In welk scenario dan ook is een gefaseerde, gestage en bewuste woningbouwontwikkeling voorwaardelijk. De Lelylijn is er pas over circa 1,5 tot 2 generaties.

### Bod naar het Rijk

- NOP bouwt ten minste 5.000 extra woningen in de buurt van het station Emmeloord met accent op stationsgebied en in de dorpen.

- NOP draagt extra bij aan de economie van Nederland door ons te verbinden aan kennisnetwerken: we worden het innovatielab voor de internationale agrofoodsector. We voegen daarmee banen toe.

- NOP is een potentieel testlab voor nieuwe vormen van mobiliteit, waarmee het MITC gekoppeld kan worden aan de aanleg van de Lelylijn. Bijvoorbeeld als testlab voor autonoom vervoer in de polder

- NOP brengt bestaande en nieuw toeristische bestemmingen samen en zorgen daarmee voor een spreiding van het Nederlandse toerisme.

Station Emmeloord wordt de poort het landschap met volop toeristische bestemmingen en daar wordt de 'polder experience' aan toegevoegd. Het landschap biedt ruimte aan nieuwe vormen van landbouw die weten om te gaan met de gevolgen van klimaatverandering, bodem en water.

- NOP draagt met de Lelylijn en ondersteunend mobiliteitsbeleid bij aan de duurzaamheid en mobiliteitstransitie van Nederland.

### Vervolgstappen en vervolgstrategie

Met de lessen uit deze studie kan de gemeente Noordoostpolder verder aan de slag om te helpen de Lelylijn een realiteit te maken, invloed uitoefenen op het tracé en stationslocatie, en zich voorbereiden op de komst van deze lijn.

### De gemeente kan dit doen langs twee sporen:

Influens naar buiten uitoefenen: In de trajecten van de NOVEX Lelylijn en het MIRT:

- Steun blijven geven aan de lobby voor de Lelylijn, onderbouwd met de verwachte positieve effecten op de economie en de brede welvaart in de Noordoostpolder
- Uitwerken en uitdragen van het bod aan het Rijk
- Pleiten voor een zo goed mogelijke Lelylijn voor de Noordoostpolder met:
  - Een traject parallel aan de A6 om de landschappelijke impact te minimaliseren
  - Een lijn met snelle en frequente verbindingen naar de grote steden, waarmee de economische en mobiliteitsimpact voor de Noordoostpolder het grootst is
  - Een station nabij het centrum om daarmee een zo groot mogelijk maatschappelijk effect te kunnen realiseren
  - Een station en stationsgebied met een uitstekende (omgevings)kwaliteit



**Wat de gemeente zelf kan doen:**

- Een verdiepende ruimtelijke en programmatische studie naar mogelijkheden van gebiedsontwikkeling rond verschillende potentiële stationslocaties en in de gehele Noordoostpolder (Emmeloord en de dorpen). Van impactanalyse naar mogelijke ruimtelijke invullingen en daarmee een verleidelijk perspectief voor de toekomst neerzetten
- Uitwerken welke keuzes de gemeente nu al moet maken om goed te anticiperen op de opening van een station en in beeld brengen hoe dit verschilt bij verschillende mogelijke stationslocaties (uitwerken van de tijdlijn)
- Samen met Urk en andere buurgemeenten werken aan de lobby voor de Lelylijn en werken aan het netwerk van bereikbaarheid van het station, zoals HOV lijnen, maar ook P+R voorzieningen en andere vormen van mobiliteit.
- Het (op termijn) breder betrekken van de bevolking bij de voorbereiding op de Lelylijn en de mogelijke effecten

## HOOFDSTUK 1

# AANLEIDING

Het Rijk heeft in de NOVEX 16 gebieden aangewezen waar ruimtelijke transitie vragen om een ontwikkel-perspectief. De Lelylijn (spoorlijn Amsterdam-Groningen) is één van deze gebieden. Bij de aanleg van deze lijn komt er een station in de Noordoostpolder. Het Rijk en de regio onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheid van de aanleg van de Lelylijn.

De gemeente Noordoostpolder brengt met deze impactanalyse in beeld wat de gevolgen van een station in de Noordoostpolder kunnen zijn en welke keuzes de gemeente daarin te maken heeft. Het is het huiswerk waarmee de gemeente de volgende fase van het NOVEX onderzoek in wil gaan. Het geeft antwoord op de vraag waar de gemeente voor wil gaan (dit willen we), maar ook wat haar propositie aan het Rijk is (dit hebben we te bieden).

Met een station aan de Lelylijn komt de Noordoostpolder aan het landelijke spoorwegnetwerk te liggen en verbetert de aansluiting met de rest van het land aanzienlijk. Tegelijk heeft de gemeente nu ook al haar eigen krachten en opgaven voor de toekomst, waarvoor de gemeente in haar omgevingsvisie de koers uitzet. Hoe hangen deze met elkaar samen en hoe kan de Lelylijn hier invloed op hebben?

Door het onderzoeken van een aantal (ruimtelijke) scenario's wordt de impact van de Lelylijn op de gemeente verkend. Deze impact wordt ingeschat voor

een aantal onderwerpen, waarbij de verschillen tussen de scenario's helder naast elkaar gezet worden.

Als onderdeel van deze analyse is ter verdieping van de economische propositie van de Noordoostpolder een position paper opgesteld door Prof. dr. Pieter Tordoir (Universiteit van Amsterdam)

#### LEESWIJZER

Deze impactanalyse bestaat uit:

- Een kenschets van het karakter van de NOP anno 2024
- De opgaven waar de gemeente voor staat
- Position paper
- Een aantal toekomstscenario's voor de Lelylijn
- Lessen voor de gemeente en voor de Lelylijn

De analyse is opgesteld door bureaus SITE, MUST en Regioplan, in nauwe samenwerking met de Gemeente Noordoostpolder. In het proces hebben zij verschillende inhoudelijke experts, lokale stakeholders en bestuurders meegenomen. Deze hebben geholpen richting te geven aan de conclusies uit dit onderzoek.

Er zijn nog verschillende tracés mogelijk voor de Lelylijn. Deze worden momenteel onderzocht in het MIRT-onderzoek.



Een station in de Noordoostpolder is aanleiding voor extra woningbouw. De gemeente wil ten minste 5.000 extra woningen bouwen als het station er komt. Dat dit mogelijk is, is onderzocht in een eerdere studie door Ruimtevolk.





## HOOFDSTUK 2

# NOP 2024

Om de impact van de Lelylijn in te schatten is het belangrijk om eerst een beeld te hebben van de samenleving in de Noordoostpolder anno 2024. Dit is de basis waarop wordt voortgebouwd en het perspectief van waaruit de impact wordt bekeken.

## 2.1 Nieuw land met een eigen identiteit

Tachtig jaar geleden is de Noordoostpolder drooggelegd. Zestig jaar geleden is de Noordoostpolder een gemeente geworden. En sindsdien is er met elkaar een bijzondere samenleving opgebouwd met een eigen identiteit. Op nieuw land, met een doordachte

links: kaart van de Zuiderzee in 1925 (bron: Kadaster)  
rechts: voormalig eiland en UNESCO-werelderfgoed Schokland (bron: Programma Landschap van de Toekomst, Provincie Flevoland, 2021)



structuur, is het gebied leefbaar geworden. Voor de Noordoostpolderaren en anderen. In rust en ruimte. Met een menselijke maat, gemeenschapszin en een hoge kwaliteit van leven. Waar begrippen als ‘aanpakken’, ‘ondernemen’, ‘samenwerken’ en ‘innoveren’ samen het karakter van de NOP kenmerken. Met een duidelijk resultaat dat gekoesterd wordt: landbouw van wereldniveau, een bloeiende maakindustrie, een hechte samenleving met gemeenschapszin en een actief verenigingsleven en goede mogelijkheden voor persoonlijke ontplooiing, vrijetijdsbeleving, recreatie en toerisme.

Bij het nadenken over de Lelylijn komt de vraag naar boven hoe dit de samenleving zal veranderen. Om dat te kunnen inschatten duiken we eerst in de manier waarop de mensen in de Noordoostpolder samenleven. De basis die er nu is, is de basis waarop de polder door zal groeien naar de toekomst.



### Noordoostpolder: perfecte ruimtelijke ordening landbouwgemeenschap

(uit: Programma Landschap van de Toekomst, Provincie Flevoland, 2021)

**Filosofie** De Noordoostpolder werd aangelegd om het areaal aan landbouwgrond in Nederland sterk uit te breiden. Dit ten behoeve van onze voedselvoorziening. Het ideaal bij de inrichting was om een goede basis te leggen voor een uitgebalanceerde leefgemeenschap. Deze stond in het teken van de landbouw. De Noordoostpolder is nu bekend als symbool van planologie uit de wederopbouwperiode. Leidend bij de inrichting van de polder is de centrale-plaatsentheorie van de Duitse geograaf Walter Christaller. Deze ging uit van een optimale verspreiding van dorpskernen over het gebied. Dit had in de theorie van Christaller een economische basisgedachte. Hierin was de afstand tussen de woonkernen gebaseerd op de nabijheid en toegankelijkheid van voorzieningen voor de inwoners. Tegelijk moest dit zorgen voor de zekerheid van afzet van goederen voor winkeliers.

**Ruimtelijke opbouw** In de ruimtelijke opbouw van de Noordoostpolder heeft dit geleid tot een concentrische ruimtelijke opbouw. Dit is onder meer leesbaar door de ligging van Emmeloord in het centrum van de polder. Met daaromheen een ring van dorpen op fietsafstand. Emmeloord en de dorpenring zijn verbonden door radialen van vaarten die het assenkruis vormen. De groene aankleding werd aansluitend vanuit deze basis ontworpen. Zo heeft de dorpenring een eigen beplantingsstructuur van lanen. De erven hebben een erfingel, gekoppeld aan bomenlanen. De beplanting van de erfingels is aan de zuidwestkant breder en robuuster vanwege de overheersende windrichting. De polder is niet zuiver rond. Dat maakt dat ten noorden van de dorpenring een extra kruispunt-nederzetting werd toegevoegd. Deze is via wegen verbonden met de andere dorpen. Ondergeschikt aan de dorpenring werden ontsluitingswegen toegevoegd. Deze verbinden de polder met het oude land. De inrichting van de polder werd bepaald door het bodemtype. De landbouwkundige verkaveling kwam voort uit de stand van de drainagetechniek van toen. Deze had een maximale maat van 300 bij 800 meter. Het modulaire verkavelingssysteem is zeer systematisch doorgevoerd en zorgt voor het beroemde mozaïekpatroon. Vanaf de buitenrand van de polder – de dijk – is naar binnen toe verkaveld. Dit zorgde voor hoekverdraaiingen, waarbinnen plekken ontstonden voor de dorpen. Vervolgens ontstonden binnen dit systeem de agrarische erven in clusters van 2, 3 of 4 erven. Plekken die niet geschikt waren voor het verbouwen van voedsel – en in de theorie van Christaller geen plek gaven voor een dorp – kregen de bestemming bos. Vanuit al deze overwegingen ontstond een perfecte verdeling van kavels en erven met een duidelijke logica.

## 2.2 Brede welvaart: een hechte samenleving

verkavelingskaart van de Noordoostpolder, C. van Eesteren, 1948  
(bron: Canon Noordoostpolder)



Uit de Monitor Brede Welvaart komt de gemeente Noordoostpolder als een van de meest gemiddelde gemeenten van Nederland naar voren. Op een aantal (welvaarts)indicatoren scoort de gemeente echter gunstiger dan het landelijk gemiddelde. Dit geldt voor bijvoorbeeld psychische klachten, ervaren eenzaamheid, deelname aan verenigingsleven en sociale overlast en -veiligheid.

De tevredenheid met het aanbod van voorzieningen in de nabije omgeving, is in de gemeente lager dan gemiddeld in Nederland. Dit geldt in het bijzonder voor zorg- en welzijnsvoorzieningen en openbaar vervoer.<sup>1</sup>

Door inwoners wordt gevonden en gewaardeerd dat het een hechte samenleving is, met gemeenschapszin en een actief verenigingsleven met veel vrijwilligers. Mensen zijn er voor elkaar als dat nodig is en bieden burenhulp en mantelzorg. Op de inzet voor anderen en maatschappelijke doelen – mantelzorg en vrijwilligerswerk – scoort de gemeente hoger dan Nederland gemiddeld. Maar ook wordt – met het oog op de toekomst – aangegeven dat men zorgen heeft omdat men vindt dat deze verworvenheden op de tocht staan.

<sup>1</sup> uit: Monitor Brede Welvaart en VNG Burgerpeiling (waarstaatjegemeente.nl)

### Noordoostpolder: gesamt-kunstwerk van de wederopbouw

(uit: Programma Landschap van de Toekomst, Provincie Flevoland, 2021)

#### Dorpenring en assenkruis

De Noordoostpolder is een gesamt-kunstwerk van de naoorlogse wederopbouwperiode. De consequente concentrische opbouw en het assenkruis staan hier centraal. Als ruimtelijke drager van de polder is de dorpenring inclusief de begeleidende beplanting van grote waarde. De boerenerven, arbeidershuisjes, dorpen en de stad zijn op een logische wijze met elkaar verbonden. Een fijnmazig netwerk van verschillende landschapselementen zorgt hierin voor samenhang. Denk daarbij aan lanen en singels, erfbeplantingen, dorpsbossen en de grotere boscomplexen in het oosten van de polder. In z'n totaliteit heeft de polder hierdoor een bijzondere gaafheid, samenhang en leesbaarheid.

#### Landschap van rust en regelmaat

Deze landschapselementen zijn essentieel voor de karakteristiek van het gebied en omsluiten maatvast open ruimtes. In deze open ruimtes is het agrarische landschap bepalend voor de beleving. Een rationele lappendeken van kavels met een grote diversiteit aan teelten en landgebruik zorgt voor het iconische Mondriaanlandschap.

#### Relicten van het oude land

Bijzonder van waarde is ook de zichtbaarheid van relictten van het oude landschap van de Zuiderzee. Relicten zoals de voormalige eilanden Urk en Schokland (UNESCO Werelderfgoed). Ook de bewaard gebleven havenhoofden bij Kuinre en Kraggenburg en de oude zeedijk van de Zuiderzee in het noordoosten van de polder zijn plekken waar het contrast tussen oud en nieuw land sterk te ervaren is.

#### Bijzondere accenten

Daarnaast zijn er architectonische objecten met een sterke landschappelijke component in de polder te vinden. Hieronder vallen de typerende boerschuren van schokbeton. En de kenmerkende hoge bruggen over het netwerk van de vaarten. Deze bouwkundige elementen hebben een onderscheidende waarde.



## 2.3 Maatschappelijke voorzieningen: Emmeloord als sterk hart, maar voorzieningen staan onder druk

Emmeloord is het voorzieningencentrum van de Noordoostpolder en haar omgeving. In de stad staan het gemeentehuis, een bibliotheek, een muziekschool, basis- en middelbare scholen, een mbo-instelling, een ziekenhuislokatie (voor polikliniek, diagnose en dagbehandeling), een regionaal busstation en er zijn verschillende sportclubs en -voorzieningen, waaronder een zwembad.

luchtfoto van Emmeloord, 1962 (bron: Canon Noordoostpolder)



De inwoners van de omliggende dorpen zijn voor een deel op deze voorzieningen in Emmeloord aangewezen. Maar de dorpen hebben ook eigen voorzieningen, zoals scholen, peuterspeelzalen, 1e lijns-zorgvoorzieningen (huisarts, apotheek en thuiszorg), boeken-uitleen, sportvoorzieningen, horeca en dorpshuizen. Er zijn verschillende soorten (dorps-)verenigingen in de dorpen en mede met de inzet van vrijwilligers worden bewonersinitiatieven en voorzieningen draaiende gehouden.

Het aanbod van een deel van de voorzieningen staat echter onder druk: scholen zijn kleiner geworden en in de meeste dorpen samengevoegd en winkels zijn verdwenen. Door de gemeente wordt ingezet op het

tegengaan van verschraving van huisartsen- en andere zorg. Opvallend is dat over het aanbod van zorg- en welzijnsvoorzieningen inwoners minder tevreden zijn dan inwoners gemiddeld in Nederland.

Inwoners zien en begrijpen dat het aantal voorzieningen minder wordt, maar geven daarbij wel aan dat enkele voorzieningen onmisbaar zijn voor de dorpen: genoemd worden ontmoetingsplekken, de buurtsuper, een bushalte en de huisarts.

Het gemis aan voorzieningen in de dorpen leidt ertoe dat senioren die verhuizen, liever verhuizen naar Emmeloord. De aanwezigheid van voorzieningen daar is daarbij een belangrijke beweegreden. Hetzelfde geldt voor de jongeren uit de dorpen. De trek van met name de senioren uit de dorpen is in zekere zin een verlies voor de dorpen, want het gaat om senioren die ondernemend zijn en maatschappelijk actief.

## 2.4 Sociaal-economische structuur: ondernemend en kennisintensief

De gemeente Noordoostpolder heeft een sterke economische structuur en wil ruimte bieden aan groei, ondernemerschap en innovatie. Veel van de werknemers van bedrijven in de Noordoostpolder wonen ook in de Noordoostpolder. Het aantal banen per 100 personen is hoog en daarmee is de Noordoostpolder te typeren als een werkgemeente. Per saldo is er een grotere inkomende dan uitgaande pendel.

Onderzoek laat zien dat vooral het patroon van hoog-opgeleide werknemers bijzonder is. Het aantal banen voor hoogopgeleiden in de kleine kernen groeit tegen de landelijke trend in. Dit is toe te schrijven aan innovaties in de agrifood sector en bedrijven die daar een spinoff van zijn. De kennisintensiviteit van de bevolking past daar niet bij. Het blijkt dat de kennisintensiteit van de beroepsbevolking in de Noordoostpolder onvoldoende aansluit bij de kennisintensiteit van de lokale economie.


De gemeente kent ook relatief veel arbeidsmigratie vanuit Midden- en Oost-Europa. Dit hangt voor een deel samen met de seizoensgebonden werkgelegenheid in de landbouw, maar arbeidsmigranten werken ook in andere sectoren en in de visverwerkende industrie van Urk. De ontwikkeling naar minder tuinbouw kan leiden tot veranderingen in het aandeel van arbeidsmigranten in de beroepsbevolking. Vooralsnog vragen de huisvesting en integratie van hen de nodige aandacht.


De Sociaaleconomische status (SES) ligt in de gemeente iets onder het landelijk gemiddelde en de ervaren gezondheid in de lage SES-gebieden is relatief laag. Desalniettemin wordt van sociale voorzieningen in de gemeente Noordoostpolder minder gebruik gemaakt dan gemiddeld in Nederland. Dit geldt zowel voor de inkomensvoorzieningen (uitkeringen) als voor zorg- en welzijnsvoorzieningen (Wmo en Jeugd). Er wordt relatief meer gebruik gemaakt van een re-integratietraject.

### Ordenen volgens de lagenbenadering

De tijdlijn is geordend volgens de lagenbenadering. De lagenbenadering beziet de ruimte in drie lagen.

De onderste laag (de  **ondergrond**) bestaat uit de fysieke ondergrond, het grondwatersysteem en al het leven dat zich hierin bevindt. De ondergrond is laag dynamisch en heeft een verandertijd van meer dan 100 jaar.

De middelste laag (de  **netwerklaag**) bestaat uit netwerken van infrastructuur met wegen, spoorlijnen, waterwegen, kabels en leidingen. De netwerklaag is middeldynamisch en heeft een verandertijd van 20–80 jaar. Een infrastructurele ingreep als de aanleg van de Lelylijn bevindt zich in deze laag.

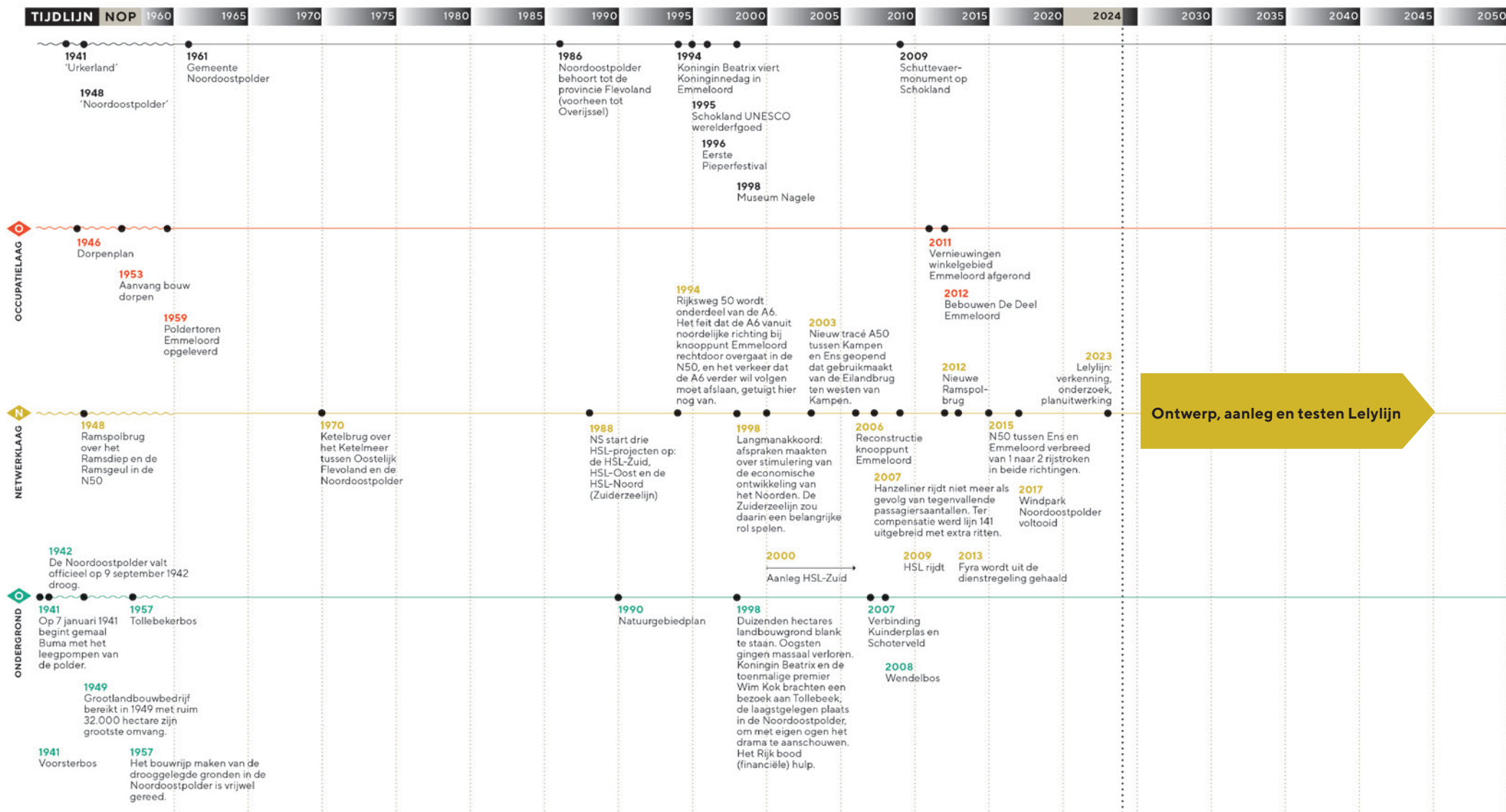
De bovenste laag (de  **occupatielaag** of activiteitenlaag) is de ruimtelijke inrichting en heeft betrekking op alle menselijke activiteiten als wonen, werken en recreëren. De occupatielaag is de meest dynamische laag en heeft een verandertijd van 10–40 jaar.

Het Rijk maakt 'water en bodem sturend' bij de ruimtelijke inrichting van Nederland. Dit hebben minister Harbers en staatssecretaris Heijnen uitgewerkt in de kamerbrief van 25 november 2022. Conform 'water en bodem sturend' start het denken over de ruimte in de minst dynamische laag: de ondergrond.

## 2.5 Een nieuw hoofdstuk in de historie van de NOP kost tijd

Het realiseren van grote projecten neemt veel tijd in beslag. Net als het droogleggen van de Noordoostpolder zelf, ligt een spoorlijn als de Lelylijn er niet van vandaag op morgen. Op de tijdlijn zien we de periode van de drooglegging van de NOP tot nu. De mogelijke aanleg van een Lelylijn voegt een nieuw hoofdstuk toe aan deze tijdlijn. Stel dat in 2030 wordt begonnen met de aanleg, dan zullen de eerste treinen met passagiers waarschijnlijk in 2045/2050 rijden. De tijdlijn (op de volgende pagina) laat de verhoudingen zien. Van nu tot 2050 is ongeveer een kwart van de historie van de NOP (vanaf de drooglegging) en beslaat ongeveer een periode waarin 1 à 2 generaties zullen opgroeien in de NOP.

Nadenken over wat er tot die tijd gebeurt en welke keuzes daarin gemaakt kunnen worden, zijn van evengroot belang als de uiteindelijke opening van de Lelylijn zelf en de mogelijkheden die daarna ontstaan. Per scenario zullen we de tijdlijn aanvullen; niet alleen met de effecten van de Lelylijn, maar ook met wat de gemeente nu al kan doen om te anticiperen op deze toekomstige effecten.





## NOP NU

Deze illustratie toont de Noordoostpolder in 2024. Duidelijk zichtbaar is de structuur van de Noordoostpolder die de planologische uitgangspunten van Christallers centrale-plaatsentheorie volgt. Het principe van een centrale plaats met een voorzieningencluster en een omliggend verzorgingsgebied is in belangrijke mate gebruikt voor het vormgeven van de Noordoostpolder. Emmeloord vormt de centrale plaats. De Poldertoren is het geografische middelpunt van de polder. Rondom liggen tien dorpen, allemaal op vergelijkbare (fiets)afstand van elkaar. Bodem en ondergrond bepaalden de locatie van de bossen in het oosten. Relicten van het oude Zuiderzeelandschap – de eilanden Schokland en Urk – werden opgenomen in het Mondriaanlandschap van de nieuwe polder. Duidelijk herkenbaar zijn de dorpenring die de dorpen verbindt en het assenkruis dat de dorpenring middels radialen verbindt met Emmeloord: het hart van de polder. De A6, N50 en de hoogspanningstraces volgen grotendeels de verkavelingsstructuur van de NOP.

- huidige bebouwing
- voornamelijk wonen
  - bedrijventerrein
  - glastuinbouw
  - bebouwing buiten de Noordoostpolder
  - bos
  - Schokland UNESCO werelderfgoed
  - bodemdalingsgebied
  - overig landbouwgebied
  - water
  - tochten en vaarten (selectie)
  - hoofdweg
  - auto(snel)weg
  - hoogspanning





## HOOFDSTUK 3

# DE OPGAVEN

Om de effecten van de Lelylijn te kunnen beschrijven is het ook belangrijk om de bestaande opgaven van de Noordoostpolder in beeld te hebben. Sommige opgaven hebben een directe relatie met de Lelylijn, sommige opgaven indirect of niet. De vraag is wat de Lelylijn kan betekenen in deze opgaven.



## 3.1 Wonen: bouwen voor doorstroming en starters

### Wonen in de NOP

Het wonen in de NOP kenmerkt zich als dorps en landelijk wonen, in lage dichtheden, voornamelijk in eengezinswoningen in Emmeloord en de dorpen en op de vele boerenerven die het gebied rijk is.

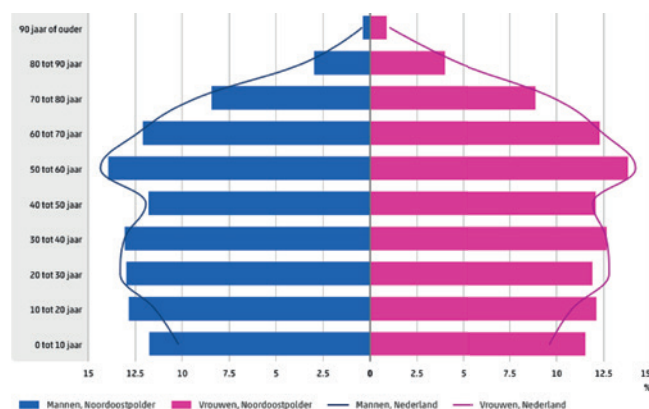
Emmeloord onderscheidt zich ten opzichte van de dorpen in zijn stedelijkheid, maar ook daar bestaat de woningvoorraad vooral uit eengezinswoningen. Verhoudingsgewijs woont de helft van de bevolking in Emmeloord en de helft van de inwoners in de dorpen en op erven in het buitengebied.

De landelijke trend van huishoudensverduunning en vergrijzing raakt ook de NOP. Met als gevolg dat er een mismatch ontstaat tussen de woningvoorraad en de woonbehoefte. Jongeren, alleenstaanden, empty nesters en senioren grijpen het vaakst naast een passende en betaalbare woning. Deze trend zal de komende jaren sterker worden, zoals ook de woonvisie beschrijft.

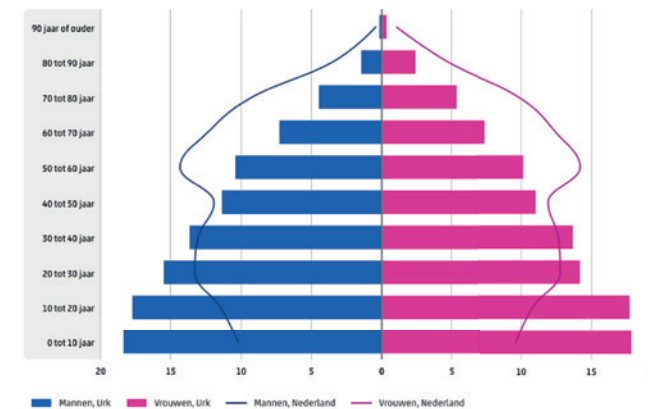
Naast de huishoudensverduunning zorgt de transitie in de landbouw ervoor dat in het buitengebied van de

### Demografische opbouw gemeenten Noordoostpolder en Urk (2023) (bron: CBS)

Het totaal aantal inwoners van de gemeente Noordoostpolder in 2023 is 49.729



Het totaal aantal inwoners van de gemeente Urk in 2023 is 21.829



NOP een aanzienlijk deel van de boerenerven vrij komt voor ander gebruik. Dit biedt kansen voor wonen in een landelijke setting, hoewel dit mogelijkwerijs op gespannen voet kan staan met de economische functie van het agrarische land.

### Plannen voor 3.300 woningen in de NOP

De autonome groei van de woningvoorraad is in plannen en locaties vertaald (3.300 woningen). Deze zijn verdeeld over Emmeloord (ca. 2/3) en de dorpen (ca. 1/3) met een accent op de groeidorpen Marknesse en Ens.

De woningvoorraad groeit met deze plannen ten opzichte van de huidige ca. 20.000 woningen met 16%. De verwachting is dat door de vergrijzing en de verdere gezinsverduunning op termijn de bevolking van de polder stabiliseert rond de 51.000 inwoners (nu: 50.000 inwoners). Er is met name behoefte aan woonruimte voor starters en doorstromers.

De gemeente streeft naar 30% sociale woningbouw, maar in de gemeente en vooral de dorpen ligt dat percentage

op dit moment lager. Bij het toevoegen van woningbouw zal hier dus goed over nagedacht moeten worden.

In de buurgemeente Urk is de bevolkingsopbouw aanzienlijk anders. Hier is de bevolking jong en is de natuurlijke aanwas groot door het bovengemiddeld aantal kinderen per gezin. De gemeente zal ook in de toekomst sterk blijven doorgroeien, wat een druk op de woningmarkt op Urk, maar ook op de omliggende dorpen in de Noordoostpolder oplevert.

De aanleg van de Lelylijn is voor de gemeente aanleiding om ten minste 5.000 woningen extra toe te voegen (inzet raad (25/5/2021) n.a.v. motie Koerhuis). Wat dit betekent en hoe extra groei ingevuld kan worden wordt in de scenario's (hoofdstuk V) verkend. Een eerdere studie naar de mogelijkheden voor woningbouw (Ruimtevolk) laat zien dat deze extra woningbouw ruimtelijk mogelijk is. Deze impactanalyse gaat een stapje verder en onderzoekt in scenario's verschillende mogelijke invullingen van dit woningbouwprogramma en beschrijft de impact hiervan integraal.



## 3.2 Werken: toegang tot talent als grote uitdaging

### Werken in de NOP anno 2023

In de NOP heeft ondernemerschap en economie al tijd hoog in het vaandel gestaan. Innovatie en dienstverlening in de agri-sector, maar ook de logistieke sector en de maakindustrie maken een belangrijk deel van de economie uit.

Een deel van deze economie is geconcentreerd op de bedrijventerreinen in Emmeloord, maar verspreid over de polder zijn innovatieve ondernemers te vinden in de agrifood sector of afgeleiden daarvan, zoals de machine industrie. Sommige ondernemers werken samen aan innovatie, zoals de negen bedrijven die in het Innovatiecluster Noordoostpolder samenwerken om te leren en te innoveren. Ook de campus van het mobiliteit en infrastructuur testcentrum in Marknesse is een voorbeeld van innovatie in de Noordoostpolder. Emmeloord kent daarnaast een sterke dienstensector met banen in voorzieningen, zoals de zorg, winkels en horeca.

Vandaag de dag biedt de NOP meer banen dan arbeidskrachten. Voor een plattelandsgemeente is dit ongebruikelijk. De meeste instroom aan arbeidskrachten komen uit de directe omgeving zoals de buurgemeenten Urk en Steenwijkerland.

De schaarste aan juist opgeleid personeel raakt ook de NOP. De slechte OV-bereikbaarheid speelt hierin een rol. Vooral aan hoger opgeleid personeel is een tekort. Deze werknemers komen vaak uit stedelijke regio's met een sterke kennisinfrastructuur (vooral universiteit- en HBO steden), waar de Noordoostpolder slecht op aangesloten is.

De NOP heeft moeite om jongeren en studenten vast te houden met het beperkte aanbod aan onderwijsinstellingen gecombineerd met het slechte OV. Jongeren die gaan studeren verhuizen veelal naar studentensteden en zijn vervolgens lastig te verleiden om weer terug te komen. Dit vormt een bedreiging voor de bestaanszekerheid van de economie die steeds sterker op kenniswerkers leunt.

Naast kenniswerkers zijn ook arbeidsmigranten van groot belang in de economie van de polder. In de landbouw, maar ook in de industrie werken dagelijks duizenden arbeidsmigranten, waarbij de juiste huisvesting een probleem is.

De economie van de NOP is dus sterk en divers, maar heeft als grootste opgave dat juist opgeleid talent

moeilijk te vinden of naar de polder te halen is. Daarnaast zijn de innovatieve bedrijven verspreid over de polder: er liggen kansen om innovatiekracht te bundelen op een fysieke plek en de netwerken beter met elkaar te verbinden.

Ook op Urk is een groot gebrek aan huisvesting voor het grote aantal arbeidsmigranten dat in de visverwerkende industrie werkt.

De Lelylijn verandert de manier waarop de NOP verbonden is met de rest van het land. Dit heeft directe impact op de toegang tot arbeidskrachten en de aantrekkelijkheid als vestigingslocatie. In de scenario's worden deze effecten verkend.

**Werken in de Noordoostpolder**  
**“Een sterke economie waarbij de toegang tot talent beperkend is”**



### 3.3 Landschap: pioniersgeest nodig om opgaven het hoofd te bieden

Het landschap zit verankerd in het DNA van de polder en het behoud van de openheid is een centraal thema in de omgevingsvisie van de gemeente. De ontstaansgeschiedenis van de NOP heeft ervoor gezorgd dat het landschap is ontworpen vanuit een duidelijke gebruikswaarde, vooral ten dienste van de landbouw. Vanuit een vast patroon verkaveld, groot van schaal met minder nadruk op natuurontwikkeling en recreatielandschappen. De economie stond centraal, met de rijke landbouwgrond als voedingsbodem. Ook vandaag de dag is dit terug te zien in de hoogtechnologische innovaties die in de landbouw worden doorgevoerd. In de loop der tijd is wel steeds meer ruimte gemaakt voor bos, natuur en recreatie.

Behalve utilitair is het landschap ook monumentaal: de structuur op zich is door de RCE aangemerkt als wederopbouwgebied van nationale betekenis en het UNESCO-werelderfgoed Schokland staat internationaal op de kaart.

#### **Water, bodem en ecologie als opgaven**

Tegelijkertijd zal de landschappelijke agenda steeds meer worden bepaald door de opgaven in bodem en water en het toenemende belang van natuurontwikkeling, biodiversiteit en recreatie. Dit betekent iets voor het speelveld waarbinnen de agrarische sector en innovaties daarbinnen zich verder zullen ontwikkelen. In delen van de polder is dit door bodemdaling en waterproblematiek al een urgente opgave. De grondwaterstand kan niet verder verlaagd worden wegens effecten buiten de polder, maar het land wordt op sommige plekken te nat voor de huidige functie.

De agrarische identiteit botst op de laagste plekken met de realiteit van bodemdaling en grondwaterproblematiek. Het adresseren van deze problemen ligt door de verwevenheid met de identiteit gevoelig, maar op sommige plekken zullen keuzes gemaakt moeten om meer ruimte voor water en natuur te maken. De aanwezige innovatiekracht van de landbouwsector in de NOP zal aangesproken moeten worden voor oplossingen voor de uitdagingen van morgen.

Er liggen kansen in het beter verbinden van de bijzondere en natuurlijke plekken van de NOP, zoals het Kuinderbos, het Waterloopbos en Schokland. Ook kunnen de verhalen van het wederopbouwlandschap en Urk beter verteld en beleefbaar gemaakt worden en is er ruimte voor nieuwe recreatieparken.

Het effect van de Lelylijn op het landschap is meervoudig. Het meest directe effect is dat de aanleg en het tracé zorgen voor een nieuw element in het landschap, waarvan de impact zo klein mogelijk gehouden moet worden. De lijn heeft verder indirect effect op het landschap doordat er meer ruimte voor wonen, werken en recreatie nodig zal zijn. Dit zal voor een deel ten koste gaan van landbouwgrond en de openheid. Ook kan de NOP aantrekkelijker worden voor bezoekers en toeristen. Er is geen direct effect op de opgaven van water en bodem en de landbouwtransitie.

**Landschap in de Noordoostpolder**  
**“De opgaven voor water, bodem en natuur botsen met de agrarische identiteit”**





### 3.4 Mobiliteit: een autogemeente met vraag naar andere vormen van vervoer

#### Mobiliteit in de NOP nu

De NOP is goed bereikbaar per auto. De A6 en de N50 zijn de backbones van de polder. Ook beschikt de gemeente over een goed dekkend OV-netwerk. Het busstation Emmeloord is daarin met 300.000 in- en uitstappers per jaar het belangrijkste knooppunt. Maar vooral in de avonden en in het weekend is het aanbod van OV beperkt en is de busfrequentie laag, wat het een uitdaging maakt om de NOP op deze momenten te bereiken met het OV.

Vooraf voor mensen die afhankelijk zijn van het OV, zoals bijvoorbeeld jongeren, is de bereikbaarheid van de NOP een probleem.

De NOP kent dan ook vooral een cultuur van auto-gebruik. Ook waar er alternatieven zijn met het OV. Het autobezit neemt eerder toe dan af. Met name in de woonbuurten en bij voorzieningencentra levert dit hoge parkeerdruk op. De uniforme stedenbouwkundige opzet van destijds maakt dat deze problemen

vrijwel overal spelen. De dominantie van de auto leidt in de gemeente nog maar zeer beperkt tot congestie.

Naast de auto is ook de fiets belangrijk. Ondanks dat de dorpen op ideale fietsafstand van elkaar zijn geplaatst in het ontwerp van de NOP, is het gebruik relatief laag. Er zijn fietsverbindingen tussen Emmeloord en de dorpen die vooral door scholieren goed gebruikt worden.

De bereikbaarheid van werklocaties is een uitdaging. Op de bedrijventerreinen en de verspreide werklocaties in de polder is het OV aanbod niet goed.

#### Grote vraag naar een breder aanbod van keuzes

Toch is ook in de NOP behoefte aan meer keuze in het mobiliteitsaanbod. In de gesprekken rond de omgevingsvisie geeft 70% van de mensen aan gebruik te willen maken van deelmobiliteit.

Vanuit mobiliteitsbeleid wordt geprobeerd het aanbod deelmobiliteit nabij OV-knooppunten/haltes te vergroten en het gebruik van de fiets te stimuleren. Ook op de bedrijventerreinen worden door bedrijven kansen gezien voor het inzetten van deelmobiliteit. De auto blijft echter dominant, en scherpe keuzes over bijvoorbeeld ander parkeerbeleid blijven tot op heden uit.

De Lelylijn zal directe impact hebben op hoe mensen naar en binnen de NOP bewegen en geeft een impuls aan de gewenste transitie. Hoe deze impuls uitpakt verkennen we in de scenario's.

#### Mobiliteit in de Noordoostpolder

“De Noordoostpolder is een échte autogemeente”



### 3.5 Maatschappelijk: een goede basis voor de toekomst

In hoofdstuk 2 is de samenleving van de Noordoostpolder geschetst als een gemiddelde gemeente in Nederland. Er is een stevige basis als het gaat om sociale samenhang en het gevoel van een hechte samenleving waar mensen naar elkaar omkijken. En tegelijkertijd staat het voorzieningenniveau onder druk door onder meer de vergrijzing van de bevolking.

Emmeloord kenmerkt zich ten opzichte van de tien omliggende dorpen al snel wat meer in de stedelijke problematiek, maar *overall* kan gesteld worden dat de sociale cohesie een groot goed is in de NOP.

Uitdagingen richten zich gezien de demografische ontwikkelingen en vergrijzing op het op peil houden van het voorzieningenniveau. Onderwijs en met name zorg begeven zich op de weg van verschraling, met wegtrekkende zorgvoorzieningen en een grotere groep zorgbehoevenden.

Binnen de NOP perspectief bieden aan beroepsgroepen die de zorg en het onderwijs vitaal moeten houden, is voor de komende jaren een belangrijk thema.

Het effect van de Lelylijn is hier meervoudig: ten eerste wordt de polder beter bereikbaar en daarmee ook aantrekkelijker als woonplaats voor beroepsgroepen die nodig zijn om de maatschappelijke voorzieningen op peil te houden, zoals onderwijzers en huisartsen. Ten tweede wordt aan de Lelylijn ook woningbouw gekoppeld. Extra woningbouw zorgt voor nieuwe inwoners en daarmee voor meer draagvlak voor voorzieningen.

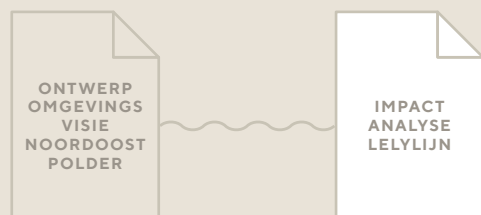
Een derde effect kan zijn dat de verdere verstedelijking van Emmeloord in combinatie met het vergroten van de knooppunt met het station de 'stedelijke problematiek' kan aanwakkeren. Dit hangt echter sterk af van de manier waarop en in welk tempo de nieuwe verstedelijking plaatsvindt.

**De maatschappij van de Noordoostpolder  
"Emmeloord kenmerkt zich  
ten opzichte van de tien  
omliggende dorpen al snel  
wat meer in de stedelijke  
problematiek, maar *overall*  
kan gesteld worden dat de  
sociale cohesie een groot  
goed is in de NOP"**

## 3.6 Samenhang met de Omgevingsvisie

Tegelijk met deze impactanalyse werkt de gemeente aan een nieuwe omgevingsvisie. De ontwerp-omgevingsvisie is onlangs vrijgegeven voor het indienen van zienswijzen (4 maart 2024). De ontwerp-omgevingsvisie van de NOP schetst **drie kernopgaven** waaraan de Lelylijn een bijdrage kan leveren.

De scenario's in deze impactanalyse zullen worden gespiegeld aan de drie kernopgaven hiernaast.



### KERNOPGAVE 1

#### Groei en bloei van dorpen en wijken door meer inwoners én behoud van sociale binding

We zetten in op de menselijke maat: nieuwe buurten die zorgen voor versterking van bestaande en nieuwe voorzieningen, waar inwoners zich thuis voelen en naar elkaar omzien. Want zo behouden we de sociale binding in onze kernen, dorpen en wijken bij verdere groei. Die sociale binding is van oorsprong sterk in de Noord-oostpolder. En dat willen we zo houden. Tegelijkertijd is er een woningbehoefte, staan de voorzieningen onder druk en willen inwoners perspectief hebben. Extra inwoners door nieuwe woningen combineren we met het borgen en versterken van de leefbaarheid, de werkgelegenheid en de voorzieningen.

#### **Aandachtspunten voor de impactanalyse:**

Omvang ruimtelijke ontwikkelingen in of nabij het station, fasering van de ontwikkelingen, mogelijkheden tot woonmilieudifferentiatie.

### KERNOPGAVE 2

#### Een vitaal landelijk gebied met landbouw, landschap en andere functies

We bieden ruimte aan (agrarisch) ondernemen, waar dat past bij een goed en duurzaam woon- en leefklimaat, de natuur, het kenmerkende landschap en een aantrekkelijk recreatie- en toerismeaanbod. Want zo

houden we een goede balans tussen de speerpuntsectoren van de Noordoostpolder en duurzaam ruimtegebruik. Die balans vraagt om oog te hebben voor bestaande belangen als ook te zorgen dat de nieuwe ontwikkelingen met impact op de ruimte goed op de toekomst voorbereid zijn.

#### **Aandachtspunten voor de impactanalyse:**

Inpassing in het landschap, mogelijkheden voor toeristische en recreatieve ontwikkelingen, mogelijkheden om bestaande economische clusters en/of bedrijventerreinen te verbeteren.

### KERNOPGAVE 3

#### Een aantrekkelijke regio waar iedereen profijt van heeft

We zorgen dat de Noordoostpolder voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers, voor de regio en Nederland aantrekkelijk is. Want daarmee behouden we de rol die de Noordoostpolder van meet af aan had: het bieden van brede welvaart en profijt aan velen. Dit profijt vraagt om zelfbewustzijn, het verder uitbouwen van de sterke samenwerkingsverbanden, voorzieningen om beter en duurzaam bereikbaar te worden en onderscheidende woonmilieus.

#### **Aandachtspunten voor de impactanalyse:**

Borgen en verder versterken regionale hubfunctie.

## HOOFDSTUK 4

# WAT ZEGGEN DE EXPERTS?

Om de effecten van de Lelylijn te duiden, zijn experts gevraagd hun visie te geven op de toekomst van de Noordoostpolder met en zonder Lelylijn.



## 4.1 Stakeholders aan het woord

Tijdens twee rondetafelgesprekken in Emmeloord heeft een groep stakeholders het gesprek gevoerd over hun visie op de toekomst van de Noordoostpolder met en zonder Lelylijn rond de thema's "economie en werk", "maatschappelijk en sociaal", "wonen en ruimte" en "landschap, toerisme en cultuur".

Deelnemers kwamen van ondernemers- tot sportverenigingen, uit de landbouw- tot cultuursector en uit het sociaal werk, het onderwijs of de dorps-vertegenwoordiging, de horeca- tot de bloemenwereld, uit de culturele sector, een woningcorporatie of uit de projectontwikkeling.

Stakeholders benoemen de sociale samenhang (ons kent ons) in de Noordoostpolder als kracht en willen graag dat dit in de toekomst ook zo blijft. Ook de agrarische identiteit wordt benoemd als centrale kracht en moet blijven. In het gesprek werd gevraagd of een Lelylijn (met extra woningbouw) deze kernkwaliteiten aantast. Enerzijds werd dit als een bedreiging van de sociale samenhang gezien, maar de voordelen van een Lelylijn voeren de boventoon: "we zijn allemaal nieuwkomers" klinkt het regelmatig, en nieuwe mensen zijn

hard nodig voor de economie. Ook wordt gesproken over het vasthouden van jongeren, wat met een station makkelijker is.

Stakeholders zien een impuls in de economie als belangrijk positief effect van de Lelylijn, vooral de toegang tot talent is nu een probleem voor de ondernemers. Meer mensen, betere voorzieningen, meer werk, kan leiden tot een positieve spiraal die Emmeloord en de dorpen versterkt. Daarbij ging voor de meeste mensen de voorkeur uit naar een station dichtbij het centrum van Emmeloord, zodat het bestaande centrum versterkt kan worden. Toch moeten ook de dorpen kunnen meeprofitieren van de extra dynamiek: ook daar kunnen woningen bij die het voorzieningen-aanbod ondersteunen.

Vanuit de agrarische sector worden ook zorgen geuit over de doorsnijding van het landschap door de Lelylijn. Deze moet zo min mogelijk zijn en zo weinig mogelijk (agrarische) ruimte innemen.

"Met de Lelylijn wordt het aantrekkelijker voor jongeren om te blijven"

"De Lelylijn brengt talent dichterbij. Dit is nodig voor onze innovatieve economie"

"De dorpen moeten ook meeprofitieren"

"In de NOP kent men elkaar. Is dat met een Lelylijn ook nog zo?"

"De agrarische identiteit moet blijven"

"Een impuls voor het toerisme: kunnen we de polder experience tastbaar maken?"

## 4.2 Economische effecten Lelylijn

*Het volledige position paper van Pieter Tordoir is opgenomen als bijlage (Hoofdstuk 8, pagina 78).*

De Lelylijn zorgt voor een revolutionaire verbetering van het openbaar vervoer in de richting van Zuidelijk Flevoland, de Randstad en Noord-Nederland. Uiteraard heeft dat economische effecten op de gemeente, maar daarbij moet worden beseft dat Noordoostpolder een landelijke gemeente is met een specifiek karakter, sterk ingesteld op autoverkeer. Omdat de auto althans op korte en middellange afstand weinig belangrijke knelpunten ondervindt, kan niet worden verwacht dat er direct een run ontstaat op de lijn. Het gebruik zal slechts geleidelijk toenemen naarmate de bevolking en bedrijvigheid zich meer oriënteren op reisbestemmingen die door de lijn beter bereikbaar worden—zoals centra van de grote steden—en zich bij verhuizingen meer laten leiden door de treinontsluiting. Er kan een generatief samenspel ontstaan tussen de treinontsluiting en de structuur van de bevolking, economie en voorzieningen, maar dat heeft tijd nodig en vraagt nadrukkelijk ook voorwaarden en beleid op andere vlakken dan alleen de treinontsluiting zelf.

Welvaartsgeneratie door een nieuwe of verbeterde verbinding kan langs verschillende schijven verlopen. Een eerste schijf is het wegnemen van bestaande vervoersknelpunten en het dichterbij komen van mogelijke bestemmingen voor de bestaande bevolking en bedrijvigheid, zodat minder reiskosten en reistijd nodig zijn om vraag en aanbod (bestand en potentieel) in de economie, de arbeidsmarkt en voorzieningenstructuur bij elkaar te brengen. Een tweede schijf kan gaan werken als de omvang, samenstelling en ruimtelijke structuur van de bevolking, bedrijvigheid en voorzieningen in Noordoostpolder gaan veranderen onder invloed van de nieuwe verbinding. De lijn kan bevolking en bedrijvigheid van buiten aantrekken, kan stimulerend werken voor lokale voorzieningen en kan zorgen voor

ruimtelijke clustering die gunstig werkt voor het lokale vestigings-, innovatie- en woonklimaat.

### Effecten langs de eerste schijf: dagelijkse verplaatsingen

In zoverre de Lelylijn reizen voor werk, diensten en voorzieningen naar en vanuit Noordoostpolder gemakkelijker maakt voor de bestaande bevolking en bedrijvigheid, in richtingen die ertoe doen, zullen de betreffende arbeids- en consumentenmarkten beter gaan functioneren met welvaartsgroei tot gevolg. Concluderend kan worden gesteld dat de Lelylijn langs de eerste, directe schijf een zeker oplossend vermogen geeft voor knelpunten op de arbeidsmarkt in Noordoostpolder. Dit vermogen wordt wat betreft de kleinere kernen echter weer beperkt door drempels ten aanzien van vooral het natransport vanaf het treinstation. Een echt significant welvaartseffect van de treinontsluiting vraagt ruimtelijke concentratie van uitvalsbases en bestemmingen langs stations, en die concentratie is momenteel nu eenmaal beperkt in Noordoostpolder. De treinontsluiting kan echter wel een geleidelijk concentratieproces op gang brengen door verhuizingen van inwoners, beroepsbevolking en bedrijvigheid, en dat brengt ons op effecten langs de tweede schijf.

### Effecten langs de tweede schijf: verhuizingen

De lokale demografie en economie van gemeenten en regio's in Nederland wordt op langere termijn sterk bepaald door verhuizingen van burgers, bedrijven en voorzieningen. Hoe meer ruimtelijk geconcentreerd de verhuisbestemmingen, hoe groter het draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer. Hoogwaardige ontsluiting en lokale voorzieningen zijn op hun beurt weer aantrekkingskrachtig op bevolking en bedrijvigheid, zodat aldus een zekere spiraalwerking in gang komt. De huidige populariteit van stedelijke regio's en de leegloop en vergrijzing van grote delen van het platteland zijn het gevolg van deze spiraalwerking.

Gegeven de ruimte, de groene omgeving en cultuurhistorische kwaliteit van Noordoostpolder zijn

vooral ruimtezoekers en jonge gezinsvormers die graag betaalbaar wonen in ruime huizen een interessante doelgroep. Dit marktsegment wordt met name bevolkt door hoger opgeleiden met een beta-achtergrond—alfa's en gamma's zoeken doorgaans eerder de grotere steden op. Als Emmeloord hoger opgeleide beta's kan trekken heeft dit meteen ook grote waarde voor de lokale bedrijvigheid, dat immers zit te springen om hoger opgeleid personeel met een technische en biowetenschappelijke achtergrond. Dat betekent dat op zo kort mogelijke afstand van het station ruimte moet worden gevonden voor ontwikkeling van ruime gezinswoningen en appartementen met veel omringend groen en goede voorzieningen voor jonge kinderen, waarbij die ontwikkeling zeer gefaseerd gestalte moet kunnen krijgen—een toekomstige instroom zal zich alleen geleidelijk ontwikkelen. Betaalbaarheid is essentieel.

### Bijdrage aan economische structuurversterking

Er zijn twee bewezen sterke en innovatieve clusters in de lokale economie: de agrofoodsector en de metaalnijverheid. En één cluster met nog onbewezen potentie, de toeristisch-recreatieve sector. Belangrijke vestigingscondities voor de toegepaste activiteiten in de clusters zijn de reeds genoemde ondernemingsgeest en cultuur van samenwerking in de polder, alsmede de beschikbare ruimte en de goede ontsluiting voor goederenvervoer over de weg. Recent is daar ook de havenontsluiting van Lelystad bijgekomen. Voor die toegepaste activiteiten zal de Lelylijn op zich geen grote betekenis krijgen—afgezien van de reeds besproken betekenis voor de arbeidsmarkt. De lijn zal echter wel betekenis kunnen krijgen voor de in belang snel toenemende kenniscomponent, ook los van de besproken aantrekkingskracht op kenniswerkers. Die kenniscomponent zal verder worden gestimuleerd met de vestiging van kennis-ontwikkende en -overdragende activiteiten en hoogwaardig onderwijs. Tenslotte maar niet tenminste kan de Lelylijn betekenis krijgen voor de toeristisch-recreatieve potentie van de Noordoostpolder. Die potentie is significant maar nog onvoldoende benut.

## 4.3 Stationsgebieden van de toekomst

Een station is niet alleen een plek waar de trein stopt. Als de NOP een station krijgt, wat is dan belangrijk in het creëren van een stationsomgeving?

Stationsomgevingen zijn belangrijke plekken in een gemeenschap. De kwaliteit van een stationsomgeving bepaalt hoe de samenleving zich verhoudt tot het station. Een goed stationsgebied zorgt voor een aangename reis en bevordert het gebruik van de trein. Een slechte stationsomgeving kan juist negatief uitstralen op de omgeving en het gebruik van het station in de weg staan.

Belangrijke notie is dat een station een plaats- en netwerkwaarde kent. De plaatswaarde zegt iets over het aantal bestemmingen die in de directe nabijheid van het station liggen. Denk aan een school, winkel of vergadercentrum. De netwerkwaarde zegt iets over hoe goed het station bereikbaar is en bediend wordt per OV. Hoeveel arbeidsplaatsen en bestemmingen kan je binnen een bepaalde reistijd bereiken en hoe vaak. Een station met een zeer hoge plaats- en netwerkwaarde is vaak een centraal gelegen IC-station in hoogstedelijk gebied. Een voorbeeld is station Zwolle of Utrecht Centraal. Stations met een zeer lage plaats- en netwerkwaarde liggen vaak ver van de bebouwing af en er stopt maar af en toe een trein. Een voorbeeld is station Lage Zwaluwe of Heiloo. Afhankelijk van de mogelijkheden van gebiedsontwikkelingen en de ligging in de toekomstige netwerken, scoort een station in de NOP op deze aspecten. Qua plaatswaarde heeft de gemeente meer instrumenten in handen om te sturen. Je wilt als gemeente een plek die verschillende functies verbindt, en dus niet aan-

voelt als een plek die twee delen van de gemeente scheidt. Inzetten op een goed stationsgebied is dus essentieel voor de Noordoostpolder.

Naast de plaats- en netwerkwaarde is de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving belangrijk. Het ministerie van I&W heeft hiervoor een stationsagenda opgesteld met daarin de volgende aanbevelingen:



1. OV-knoop is de optimale verbinding tussen mobiliteitsnetwerk en de omgeving;
2. Maak van de OV-knoop geen barrière maar een verbinding;
3. Zet voetganger op 1 (fietser op 2);
4. Goede organisatie voor- en natransport verhoogt kwaliteit van knooppunt en omgeving;
5. Ontwikkeling van OV-knooppunt en het OV-netwerk beïnvloeden elkaar;
6. Een aangename beleving van de knooppunten en hun omgeving vergroot de aantrekkingskracht van het OV;
7. Een multimodaal hubnetwerk draagt bij aan autoluwe steden en regionale bereikbaarheid;
8. Knooppunten kunnen het visitekaartje zijn voor een duurzaam en klimaatadaptief mobiliteitssysteem;
9. Een optimaal knooppunt ontstaat vanuit een gezamenlijke analyse en aanpak.

Op de volgende pagina's zijn een aantal stationsgebieden gewaardeerd op hun **P** plaats- en **N** netwerkwaarde. Daarnaast is gekeken naar de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving. De **B** belevingswaarde gaat over de beeldkwaliteit en sociale veiligheid. De **G** gebruikswaarde gaat over het functioneren van de stationsomgeving voor de verschillende gebruikers. De **T** toekomstwaarde gaat over de aanpasbaarheid en mogelijke fasering van ontwikkelingen.

Station Emmeloord ligt ongeveer halverwege Amsterdam Zuid en Groningen (ieder ca 90 km). Een station in Emmeloord brengt een groot deel van Nederland dichterbij. Inschatting van reistijden (ICD treinen):

|                     |        |                     |        |
|---------------------|--------|---------------------|--------|
| Amsterdam Centraal: | 50 min | Heerenveen:         | 25 min |
| Amsterdam Zuid:     | 45 min | Rotterdam Centraal: | 1h 15  |
| Schiphol:           | 50 min | Utrecht Centraal:   | 1h 10  |
| Lelystad Centrum:   | 15 min | Brussel Noord:      | 2h 25  |
| Groningen:          | 45 min | Paris Gare du Nord: | 3h 55  |
| Leeuwarden:         | 40 min | London St. Pancras: | 4h 45  |





- P** Plaatswaarde gemiddeld/hoog\*  
**N** Netwerkwaarde gemiddeld/goed\*\*

**B** Belevingswaarde

- ++ Stationskap
- ++ Rustige uitstraling en aantrekkelijke verbinding met het Veluws landschap
- + Veilige (nieuwe) fiets- en wandelroutes
- + Open ruimtes met moderne voorzieningen, aangenaam wachten
- + Winkels in de plint (entree)
- + Moderne en locatiespecifieke architectuur door gebruik van hout, bakstenen voor Ede
- + Duurzaam: natuurlijke materialen

**G** Gebruikswaarde

- ++ Goed bereikbaar station – trein, bus, fiets, auto
- ++ Overstapmogelijkheden op bus
- ++ Grote bewaakte en overdekte fietsenstalling
- ++ WC
- ++ Mindervaliden-WC
- + Fietsenstalling (7.500 plaatsen)
- + OV-fiets (Zuidzijde)
- + Deelvervoer hub vlakbij

**T** Toekomstwaarde

- + Station ligt naast een gebied met ontwikkelmogelijkheden (de wijk Enka aan de zuidzijde en de herontwikkelde kazerneterreinen aan de noordzijde). Het station lag voorheen meer in de periferie en was meer een overstaplocatie).
- + Duurzaam: zonnepanelen op het dak
- Het station ligt niet bij het centrum van Ede (maar daar bevindt zich aan de Valleilijn wel het station Ede Centrum). Het centrum van Ede ligt op 24 minuten loopafstand van het station.



- P** Plaatswaarde laag\*  
**N** Netwerkwaarde gemiddeld/goed\*\*

**B** Belevingswaarde

- ++ Groen viaduct (park) over de A12 en de spoorlijn Den Haag - Gouda
- + Aandacht aan vormgeving station
- + Gelegen in het hart van de Randstad
- Meerdere keren genomineerd/ prijzen gewonnen, voor o.a.:
- + Tijdloze uitstraling: ruimtelijk, overzichtelijk en warm ontwerp
- + Zeer groen: lommerrijke laan op hoogte met beplanting van bomen, hagen en gras
- + Duurzaam: natuurlijke materialen

**G** Gebruikswaarde

- ++ Loopafstanden tot ander vervoer zijn kort
- + Goed bereikbaar station – trein, bus, fiets, auto
- + RandstadRail - vier grote steden (Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Amsterdam, met luchthaven Schiphol) liggen dichtbij
- + Auto en fiets goed op één knooppunt samengebracht
- + Veiligheid - oversteek voetgangers en fietsers
- (Mindervaliden-)WC
- Geen OV-fiets

**T** Toekomstwaarde

- + Station ligt naast gebied met ontwikkelmogelijkheden (Dutch Tech Campus)
- Overstaplocatie: het station op flinke loopafstand van centra
- Potentie voor woningbouw, maar provincie laat het vooralsnog niet toe



- P** Plaatswaarde laag\*  
**N** Netwerkwaarde gemiddeld/goed\*\*

**B** Belevingswaarde

- + Sociale veiligheid (verbeterd door maatregelen)
- + Goed bereikbaar station – trein, bus, auto
- + Koppeling aan landschappelijke structuren met haventje
- + Gelegen aan doorfietsroute
- Ingeklemd in smalle strook tussen snelweg en spoor
- Vanuit de kern Sassenheim toegankelijk via een klein en laag tunneltje

**G** Gebruikswaarde

- ++ P+R-functie voor Leiden en Amsterdam die uiterst succesvol is
- + Fietsenstalling (1.500 plaatsen)
- ++ Overstapmogelijkheden op bus
- Geen lift of helling
- (Mindervaliden-)WC
- Geen OV-fiets

**T** Toekomstwaarde

- + Biedt steeds meer mensen een werkplek - biedt ook werkplek voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt
- + Net aangelegde passantenhaven biedt aanleiding voor opkappen beoogde plannen recreatieknooppunt
- Snelweg A44 zal blijvende barriere blijven. De kans dat deze overkluisd zal worden is nihil



STATION DRONTEN



- P** Plaatswaarde laag\*
- N** Netwerkwaarde gemiddeld/slecht\*\*

- B** Belevingswaarde
  - + Sociale veiligheid
  - Perron gelegen op spoordijk vangt veel wind

- G** Gebruikswaarde
  - ++ Overstapmogelijkheden op bus
  - ++ WC
  - ++ Mindervaliden-WC
  - + Fietsenstalling
  - Geen winkels of andere voorzieningen
  - Geen OV-fiets
  - Geen deelauto

- T** Toekomstwaarde
  - + Station is gelegen op 13 minuten loopafstand van het centrum
  - + Station ligt in gebied met ontwikkelmogelijkheden voor een milieu dat compacter is dan gemiddeld in Dronten (diversificatie woon-werkmilieus)

STATION KAMPEN ZUID



- P** Plaatswaarde laag\*
- N** Netwerkwaarde gemiddeld/slecht\*\*

- B** Belevingswaarde
  - ++ Winkels nabij
  - Weinig sociale veiligheid
  - Perron gelegen op spoordijk vangt veel wind

- G** Gebruikswaarde
  - ++ P+R-terrein (betaald)
  - + Fietsenstalling
  - + Kiosk op pleintje
  - Busverbinding aanwezig, maar dienstregeling in de avonduren met centrum Kampen en regio laten te wensen over
  - Geen OV-fiets
  - Geen deelauto
  - Geen WC

- T** Toekomstwaarde
  - Station ligt aan de rand van de wijk, tegen de snelweg aan, met weinig mogelijkheden voor ontwikkeling of verdichting.
  - Nieuwe ontwikkelingen hebben een lage dichtheid en dit zal, omdat het net is gerealiseerd, ook niet op korte termijn veranderen.

STATION NOORDERKEMPEN (B)



- P** Plaatswaarde laag/nihil\*
- N** Netwerkwaarde gemiddeld\*\*\*

- B** Belevingswaarde
  - Weinig sociale veiligheid
  - Desolate plek

- G** Gebruikswaarde
  - ++ Overstapmogelijkheden op bus
  - ++ P+R-terrein (gratis)
  - + Fietsenstalling
  - + Pakjesautomaat
  - Geen OV-fiets
  - Geen deelauto

- T** Toekomstwaarde
  - Spoorlijn, snelweg en bedrijventerrein liggen tussen station en het naastgelegen dorp Brecht

\* op basis van aantal bestemmingen op 10 minuten loopafstand (bovenlokale voorzieningen, arbeidsplaatsen)

\*\* op basis van PTAL-score (Vereniging Deltametropool en ARUP, 2018)

\*\*\* inschatting

## HOOFDSTUK 5

# VIER TOEKOMSTSCENARIO'S VOOR DE NOP

Om de effecten van de komst van een station aan de Lelylijn in de NOP te onderzoeken, hebben we vier toekomstscenario's opgesteld. Eén scenario zonder station, en drie scenario's met station. Deze drie scenario's variëren in de locatie van het station en de manier waarop wonen, werken, mobiliteit en landschap daar op aansluiten. Per scenario beschrijven we eerst de keuzes die horen bij het scenario en vervolgens de effecten die daarbij horen.

De scenario's zijn:

- S0. NOPe: wel een Lelylijn, geen station
- S1. NOP Centreren: station in het hart
- S2. NOP Uitbreiden: station op de flank
- S3. NOP Spreiden: meerdere stations

**Let op:** Het doel is niet om een scenario te kiezen, maar om lessen te trekken uit de scenario's waarmee een beeld ontstaat over wat voor de gemeente goed en belangrijk of juist negatief of neutraal is.

### S0 NOPE

gaat uit van geen station in de NOP.



### S1 NOP CENTREREN

gaat uit van een sterk centraal in Emmeloord gelegen station, dat leidt tot dynamiek in de directe stationsomgeving.



### S2 NOP UITBREIDEN

gaat uit van een station buiten Emmeloord, gekoppeld aan nieuwe woon- en werkmilieus en natuur ten zuiden van Emmeloord.



### S3 NOP SPREIDEN

gaat uit van drie stations (Urk/Nagele - Emmeloord - Lemmer) en een meer gespreide wijze van ontwikkeling van wonen, werken en recreëren in de polder.



## 5.1 Uitgangspunten scenario's

### **Uitgangspunt:**

#### **Extra woningbouw gekoppeld aan Lelylijn**

In de scenario's met een station gaan we uit van de bouw van ten minste 5.000 woningen bovenop de bestaande woningbouwplannen voor 3.300 woningen. In het scenario zonder station zien we geen aanleiding voor een extra woningbouwopgave. De woningbouw is geen direct gevolg van de Lelylijn, maar wel een gekoppelde beleidskeuze. De effecten van de woningbouw en bevolkingsgroei zijn daarmee indirecte effecten van de aanleg van de Lelylijn.

Wanneer na de verkenningsperiode definitief zou worden besloten om de Lelylijn aan te leggen, dan volgt nog een lange periode van ontwerp en technische uitwerking (van spoorlijn, materiaal en stations) alvorens de daadwerkelijke aanleg kan starten. Voorafgaand aan de opening van de lijn vindt voorts nog een uitgebreide testperiode plaats. De aanleg van andere vergelijkbare spoorlijnen in ogenschouw nemend, duurt het tot ongeveer 2050 voordat de eerste reizigers gebruik kunnen maken van de lijn. Stel dat de eerste nieuwe woningen worden opgeleverd in 2025, dan duurt het nog 25 jaar voordat de nieuwe bewoners op de trein kunnen stappen. In de tussengelegen periode kunnen – in het licht van de

komst van de Lelylijn – al wel andere infrastructurele aanpassingen worden gedaan, zoals de bouw van een busstation op de toekomstige stationslocatie. Met zulke ingrepen kan zelfs vóór het nemen van het definitieve besluit worden aangevangen, wanneer zij ook bij het uitblijven van de Lelylijn bijdragen aan de kwaliteit van het mobiliteitsnetwerk van de Noord-oostpolder – zogenaamde 'no regret'-maatregelen. Het is van belang om het faseren van woningbouw en infrastructurele ingrepen op elkaar af te stemmen om te voorkomen dat nieuwe wijken georiënteerd op een station dat pas in 2050 in gebruik kan worden genomen niet blijvend een autodominante wijk worden. Het op korte termijn aanleggen van een goede HOV-verbinding die nu al de nieuwe wijk en straks ook het station bedient, kan dit voorkomen.

#### **Uitgangspunt tracé: Bundeling met A6**

In deze impactanalyse is uitgegaan van een tracé van de Lelylijn gebundeld aan de A6 omdat de landschappelijke kwaliteit van de polder als kernkwaliteit naar boven kwam in de analyse. Bij scenario's met verschillende tracés zal de discussie vooral daarover gaan, terwijl de analyse gaat over de effecten van een station.

#### *Wat als er toch een ander tracé wordt gekozen?*

Indien toch een tracé gekozen zou worden, bijvoorbeeld ten westen van Emmeloord dan kunnen de volgende effecten benoemd worden:

- Een sterke aantasting van het cultuurhistorische landschap;
- Emmeloord raakt ingeklemd tussen infrastructuur met de A6 in het zuiden en oosten en de spoorlijn in het westen;
- De locatie van een station ten westen van Emmeloord betekent een station buiten de bestaande kern op afstand van het centrum van Emmeloord. Er is volop ruimte voor aanvullende uitleglocaties voor woningbouw. Aan de westkant van Emmeloord is minder bedrijvigheid aanwezig, dus er is minder aanleiding om het station te koppelen aan een doorontwikkeling van de bestaande werklocaties. De locatie is te koppelen met een HOV-verbinding Urk – Emmeloord – Marknesse en ligt relatief gunstig voor bewoners van Urk.
- Een tracé dat niet gebundeld is aan bestaande infrastructuur zal aanvullende doorsnijdingen veroorzaken van grond, wegen en vaarten en zal daarmee meer impact hebben op de eigenaren/gebruikers van de omgeving van het tracé. Het landschap raakt meer versnipperd.



## 5.2 SCENARIO 0

# NOPE

## WEL EEN LELYLIJN, GEEN STATION



## Mobiliteitssysteem: Sterke centrale hub

In dit scenario komt er geen treinstation in de Noordoostpolder. De dichtstbijzijnde treinstations zijn nog steeds te vinden in Heerenveen, Lelystad en Kampen. De uitdaging voor de Noordoostpolder zal zijn om toch beter bereikbaar te worden door de verbindingen met deze steden en stations te verbeteren, bijvoorbeeld door snelle en frequente HOV-verbindingen, ook in de avonduren, of een snelbusstation langs de A6 waar bussen de snelweg op- en af kunnen. Ook kan de gemeente lobbyen voor betere P+R overstapmogelijkheden bij bestaande spoorwegen, bijvoorbeeld in de buurt van Lelystad.

Belangrijk is om het lokale ontsluitende busnetwerk overeind te houden en in te zetten op fietsen en op nieuwe vormen van deel- en autonoom vervoer, zodat er meer keuze is voor bewoners, bezoekers en werknemers in de NOP. Maar zonder Lelylijn zal het gebruik van de auto dominant blijven en het gedrag van mensen niet snel veranderen.



## Wonen: Vergrijzen en de druk van Urk

Er is in dit scenario geen aanleiding voor de bouw van 5.000 extra woningen. Dit betekent dat de demografische trends van nu zich verder doorzetten. De bevolking vergrijst en op termijn ligt bevolkingskrimp op de loer. Nadat de 3.300 woningen uit bestaande plannen zijn gerealiseerd zullen de dorpen en Emmeloord nog mondjesmaat bouwen of vernieuwen. Jongeren zullen, net als nu, wegtrekken om te studeren en te werken aan hun carrière.

Door de snelle groei van Urk en de krimp van de NOP groeit de druk van Urk op de NOP, ruimtelijk en sociaal. Er zullen meer Urkers verhuizen naar de dorpen in de Noordoostpolder, omdat de druk op de woningmarkt op Urk groot zal blijven, en die in de Noordoostpolder wat zal verminderen.



## Werken: toegang tot talent beperkt de groei

Het bedrijfsleven blijft zich in dit scenario doorontwikkelen, maar krijgt steeds meer moeite met het aantrekken van talent. Door de vergrijzing wonen er minder werkenden in de polder. Hoogopgeleide jongeren kiezen voor het wonen en werken op meer stedelijke plekken. Het bedrijfsleven in de Noordoostpolder zal zich sterker moeten richten op het recruten van talent uit deze stedelijke centra. Een sterkere relatie met het groeiende en bloeiende Zwolle kan bijvoorbeeld helpen om werknemers naar de NOP te halen.



## Voorzieningen: Grotere druk op het voorzieningenniveau

Het bedrijfsleven blijft zich in dit scenario doorontwikkelen, maar krijgt steeds meer moeite met het aantrekken van talent. Door de vergrijzing wonen er minder werkenden in de polder. Hoogopgeleide jongeren kiezen voor het wonen en werken op meer stedelijke plekken. Het bedrijfsleven in de Noord-oostpolder zal zich sterker moeten richten op het recruten van talent uit deze stedelijke centra. Een sterkere relatie met het groeiende en bloeiende Zwolle kan bijvoorbeeld helpen om werknemers naar de NOP te halen.



## Groen: Open en weids

Toerisme en recreatie – De Noordoostpolder behoudt het rustige, open en weidse karakter. Er is geen grote nieuwe vraag naar recreatiegebieden vanuit de eigen bevolking. Wel kan het toeristisch potentieel van de polder zich in dit scenario verder ontwikkelen, er is ruimte voor nieuwe recreatieve voorzieningen en meer bezoekers, maar deze komen allemaal met de auto.

Landschap, bodem en water – De opgaven voor landschap bodem en water zijn zonder een Lelylijn niet anders dan met een Lelylijn. Vanuit de ruimtelijke ontwikkelingen is in dit scenario geen extra impuls te verwachten.

SCENARIO 0  
**NOPE**

- huidige bebouwing
- voornamelijk wonen
- bedrijventerrein
- glastuinbouw
- bebouwing buiten de Noordoostpolder
- bos
- Schokland UNESCO werelderfgoed
- bodemdalingsgebied
- overig landbouwgebied
- water
- tochten en vaarten (selectie)
- hoofdweg
- auto(snel)weg
- hoogspanning





## 5.2 SCENARIO 1

# NOP CENTREREN

## STATION IN HET HART

# SCENARIO 1 NOP CENTREREN



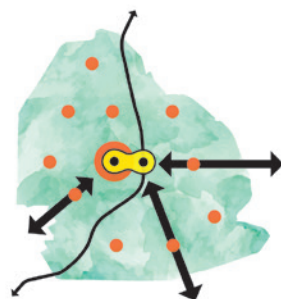
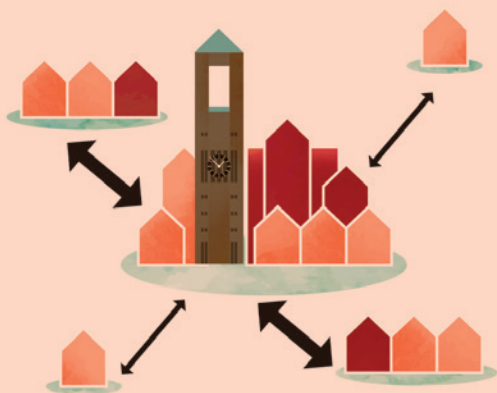
ingezoomd:  
de stations-  
omgeving  
van station  
Emmeloord  
gelegen aan de  
oostzijde van  
het centrum

- huidige bebouwing**
- voornamelijk wonen
  - bedrijventerrein
  - glastuinbouw
  - bebouwing buiten de Noordoostpolder
  - bos
  - Schokland UNESCO werelderfgoed
  - bodemdalingsgebied
  - overig landbouwgebied
  - water
  - tochten en vaarten (selectie)
  - hoofdweg
  - auto(snel)weg
  - hoogspanning
- scenario**
- Lelylijn
  - nieuw station
  - route hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)
  - halte HOV
  - snelfietsroute
  - nieuwe bebouwing
  - nieuwe bedrijvigheid
  - revitaliseren bedrijvigheid
  - aanzetten groene landschapsroute

hoeveel ruimte nemen de nieuwe woningen in beslag?



## Scenario 1 NOP Centrereren Station in het hart



### Station en netwerk: Centrumhub + Spoke

Er komt in dit scenario een station aan de oostkant van Emmeloord langs de A6 in de buurt van de Marknesserweg, precies op de plek van het cultuurhistorische assenkruis van de polder. Ook het busstation wordt hier naartoe verplaatst. Het wordt dé centrale vervoershub van de regio. Vanaf deze plek is de hele regio goed te bereiken met versterkte OV lijnen, maar ook is het station de plek om over te stappen naar deelvervoer en de fiets. Een frequente en snelle HOV buslijn verbindt Urk, Tollebeek, Emmeloord, Marknesse en Steenwijk. In Emmeloord verbindt deze bus ook de zorgvoorzieningen met het centrum en het station. Ook is er een snelle en frequente verbinding van Lemmer en Bant via Emmeloord (station) naar Ens, Kampen (Zuid) en Zwolle. Het station is met de auto ook goed te bereiken (P+R), maar is in het stationsgebied niet dominant aanwezig. Vanuit dit sterke knooppunt kan vervoer op maat georganiseerd worden naar de bedrijventerreinen en agrarische bedrijven, zodat kenniswerkers en arbeidsmigranten makkelijk hun werk kunnen bereiken.



### Wonen: Stedelijk en divers

In het centrum van Emmeloord en rond het station worden in dit scenario stedelijke woonmilieus toegevoegd met een accent op woningen voor starters, jongeren en senioren. Zij wonen graag op plekken met goede voorzieningen op loopafstand en kunnen met de fiets en het OV goed uit de voeten. Ook is woningbouw mogelijk in nieuwe buurten aan de zuid en zuidoostkant van Emmeloord en ter hoogte van de nieuwe OV-verbindingen de dorpen (bijvoorbeeld in Tollebeek, Marknesse en Ens). Het woonmilieu in de buurt van station Emmeloord zal stedelijker zijn dan wat we nu gewend zijn. Er is ruimte voor middelhogewoningbouw, waar appartementen voor starters en jongeren gemaakt kunnen worden. Er komt een gemengd woonprogramma van sociale huur, middensegment en vrijesectorwoningen. Voor jongeren betekent dit ook dat het aantrekkelijker is om in Emmeloord te blijven wonen tijdens en na de studie. Er komen meer banen en opleidingsmogelijkheden binnen bereik. De nieuwe wijken aan de zuid en zuidoostkant zullen lijken op wijken die we nu in Emmeloord kennen met groen en ruimte.



### Werken: Deel van Kennisnetwerk Nederland

De stationsomgeving wordt in dit scenario een plek waar de kenniseconomie bloeit. Het bestaande bedrijventerrein De Munt verkleurt naar een plek waar de innovatieve netwerken van de NOP bij elkaar komen. Er is ruimte voor nieuwe vormen van onderwijs. Door de goede verbondenheid is het een aantrekkelijke plek voor werknemers en scholieren uit de hele regio. Het naastliggende bedrijventerrein wordt geleidelijk getransformeerd naar een meer gemengd werk-woongebied, intensiever gebruikt, waar ook plek is voor innovatieve kennisintensieve (productie) bedrijven. Er kan hier bijvoorbeeld een innovatiehub gecreëerd worden voor de agrotechnische sector door het concentreren van kennisintensieve bedrijven die nu verspreid over de polder zijn gevestigd.



### Voorzieningen: Groter contrast en specialisatie

Tussen de Poldertoren en het station ontstaat in dit scenario een nieuw en vergroot centrumgebied. Het is een kwartiertje lopen tussen Poldertoren en het station en in dit gebied vind je alles wat je in een stad kan verwachten: culturele, maatschappelijke en winkelvoorzieningen, maar ook nieuwe vormen van wonen, werken en onderwijs. De voorzieningen in Emmeloord kunnen zich zo doorontwikkelen en iets meer stedelijk worden.

De voorzieningen in de dorpen krijgen in dit scenario maar beperkt een impuls, omdat de woningbouw vooral in Emmeloord plaatsvindt. Het voorzieningenniveau en de leefbaarheid in de dorpen blijft daarom vergelijkbaar met de huidige situatie en blijft de druk van vergrijzing voelen.

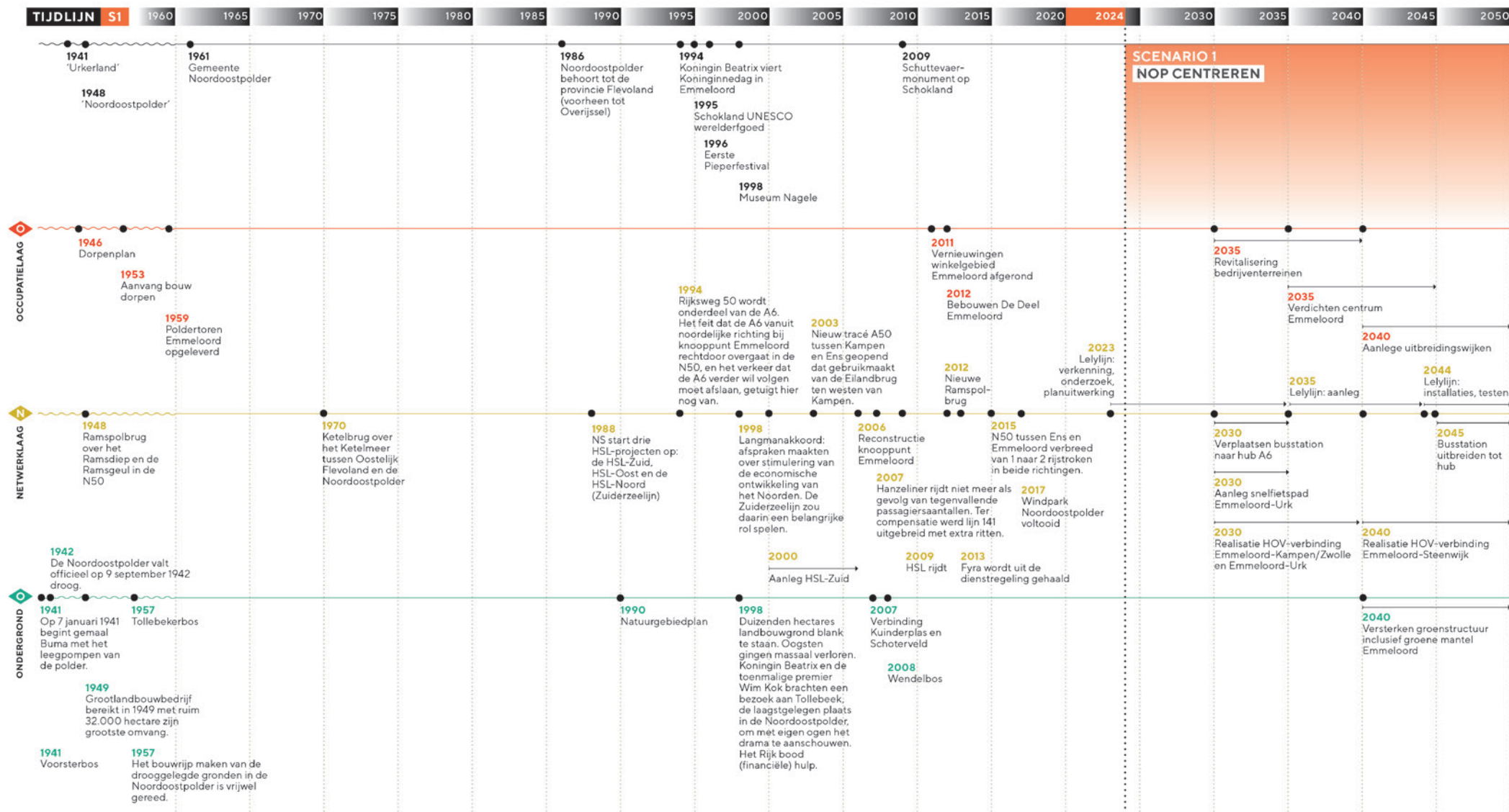


### Groen: Landschapstransitie en toeristische trekker

Toerisme en recreatie – Het station is in dit scenario een toegangspoort naar de recreatieve en landschappelijke waarden van de NOP. De betere bereikbaarheid geeft een impuls aan het ontwikkelen van nieuwe recreatiegebieden en nieuwe toeristische trekkers. Zo kan er een recreatieve fietsroute ontwikkeld worden langs de Kuindertocht naar Pantropica en het Kuinderbos. Ook kan het station de poort naar de bollenroute worden en kan er een cultuurhistorische “polder experience” komen. Het landschap wordt beter toegankelijk en de recreatieve waarden krijgen een impuls

Landschap, bodem en water – De opgaven voor water en bodem blijven, maar de locatie van het station geeft in dit scenario geen extra aanleidingen om deze aan te pakken. De transitie van landbouw en klimaatadaptatie worden gevoed door het versterken van de kenniseconomie, maar zullen los van de ontwikkeling van de Lelylijn moeten worden opgepakt en aangegaan.





### Mogelijke tijdlijn

De Lelylijn opent niet van vandaag op morgen. In het geval van een station in het hart, tegen bestaand bebouwd gebied aan, is het waarschijnlijk dat ontwikkelingen verspreid in en rond Emmeloord plaats gaan vinden. Bij voorkeur vinden

deze ontwikkelingen op wandel- en fietsafstand van het station plaats. Het gaat om een mix van verdichten en uitbreiden. Door de versnipperde ontwikkeling is fasering in tijd goed mogelijk. Er zou gestart kunnen worden met het verplaatsen van het busstation om plek te maken voor bouw.



Referentiebeelden voor de stationsomgeving



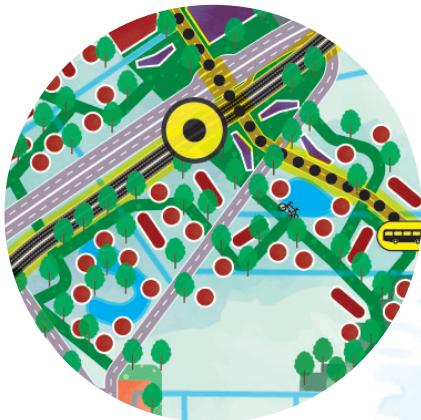


## 5.4 SCENARIO 2

# NOP UITBREIDEN

## STATION OP DE FLANK

SCENARIO 2  
**NOP UITBREIDEN**



ingezoomd:  
 de stations-  
 omgeving  
 van het station  
 gelegen aan  
 de zuidzijde van  
 Emmeloord

**huidige bebouwing**

- voornamelijk wonen
- bedrijventerrein
- glastuinbouw
- bebouwing buiten de Noordoostpolder
- bos
- Schokland UNESCO werelderfgoed
- bodemdalingsgebied
- overig landbouwgebied
- water
- tochten en vaarten (selectie)
- hoofdweg
- auto(snel)weg
- hoogspanning

**scenario**

- Lelylijn
- nieuw station
- route hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)
- halte HOV
- snelfietsroute
- nieuwe bebouwing
- nieuwe bedrijvigheid
- revitaliseren bedrijvigheid
- aanzetten groene landschapsroute

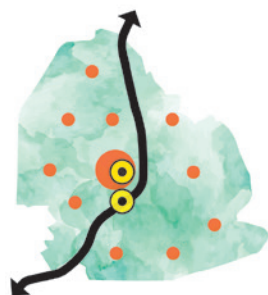
**hoeveel ruimte nemen de nieuwe woningen in beslag?**

|  |  |  |
|--|--|--|
| <span style="color: red;">■</span> 3.000 | <span style="color: red;">■</span> 3.000 | <span style="color: red;">■</span> 3.000 |
| <span style="color: red;">■</span> 5.000 | <span style="color: red;">■</span> 5.000 | <span style="color: red;">■</span> 5.000 |
| dichtheid<br>10 woningen<br>per hectare  | dichtheid<br>20 woningen<br>per hectare  | dichtheid<br>30 woningen<br>per hectare  |





## Scenario 2 NOP Uitbreiden Station op de flank



### Station en netwerk: Toegangspoort tot veranderend landschap

Er komt in dit scenario een station aan de zuidwestkant van Emmeloord dichtbij de A6, bij de afrit Emmeloord-West/ Nagelerweg. Ook het busstation wordt hier naartoe verplaatst. Het wordt een nieuwe centrale plek en mobiliteitshub die toegankelijk is voor Emmeloord én Urk. Vanaf deze nieuwe mobiliteitshub is de bereikbaarheid van de regio relatief, vooral de westkant is goed te bereiken met versterkte OV lijnen, maar het station is wel de plek om over te stappen naar deelvervoer en de fiets. Een frequente en snelle HOV buslijn verbindt Urk, Tollebeek en Emmeloord. Er is concurrentie in centraliteit van dit nieuwe knooppunt met het centrum van Emmeloord. Ook is er een snelle en frequente verbinding van Emmeloord (station), naar Ens, Kampen (Zuid) en Zwolle. Het station is met de auto goed te bereiken (P+R) en speelt een grotere rol in dit diffuse stationsnetwerk.



### Wonen: Een nieuwe wereld, verweven met het landschap

In dit scenario ontstaat bij het station een complementair hart waar plek is voor nieuwe agenda's, programma's en transitie's. Er ontstaat een nieuwe wereld aan woonmilieus, nieuwe vormen van experimenteel en landschappelijk wonen (landschappelijk, klimaatadaptief, biobased), aan de zuidwestzijde van Emmeloord. In dit bodemdalingsgebied wordt een voor de NOP, en zelfs voor Nederland, nieuw klimaatadaptief woonmilieu gecreëerd waarin bodem en landschap de condities voor wonen scheppen. Emmeloord groeit naar het zuiden en westen, rondom het station zal worden gebouwd met iets hogere dichtheden.

Ook de dorpen kunnen in dit scenario uitbreiden. Er wordt een nieuwe laag toegevoegd die los staat van het huidige contrast tussen Emmeloord en de dorpen. Een nieuwe natuur als drager, waarin woningen worden verweven met het landschap, zal zorgen voor een nieuwe instroom NOP-ers van buiten de gemeente. Het accent ligt met name op kenniswerkers (hoogopgeleiden) die ruimte en nabijheid van groen in de nieuwe omgeving aantrekkelijk vinden. Maar dit trekt ook starters en senioren aan. Er komt een gemengd woonprogramma van sociale huur, middensegment en vrijesectorwoningen. Voor jongeren betekent dit ook dat het aantrekkelijker is om in Emmeloord te blijven wonen tijdens en na de studie. Er komen meer banen en opleidingsmogelijkheden binnen bereik in de vorm van een nieuwe kenniscampus.



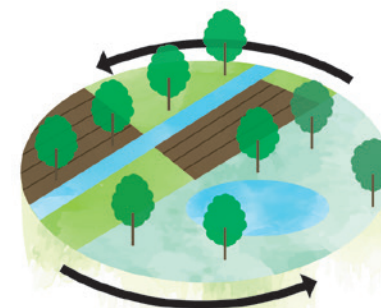
### Werken: Verbonden kenniscampus voor vereniging

In dit scenario kan bij het station een nieuwe kenniscampus gemaakt worden om mensen uit het onderwijs, bedrijfsleven en de agrarische sector samen te brengen. Transitie vormt de basis van de nieuwe ontwikkelingen van de NOP, ook de (kennis)economie zal parallel groeien. Bijvoorbeeld met nieuwe vormen van landbouw, omgaan met klimaatproblematiek, etc. Bedrijventerreinen nabij het station, zoals het bestaande bedrijventerrein Nagelerweg, kunnen uitbreiden en vernieuwen naar een plek die bio-based en circulair ontwikkelt, klaar voor de toekomst.



### Voorzieningen: Een nieuw centrumgebied

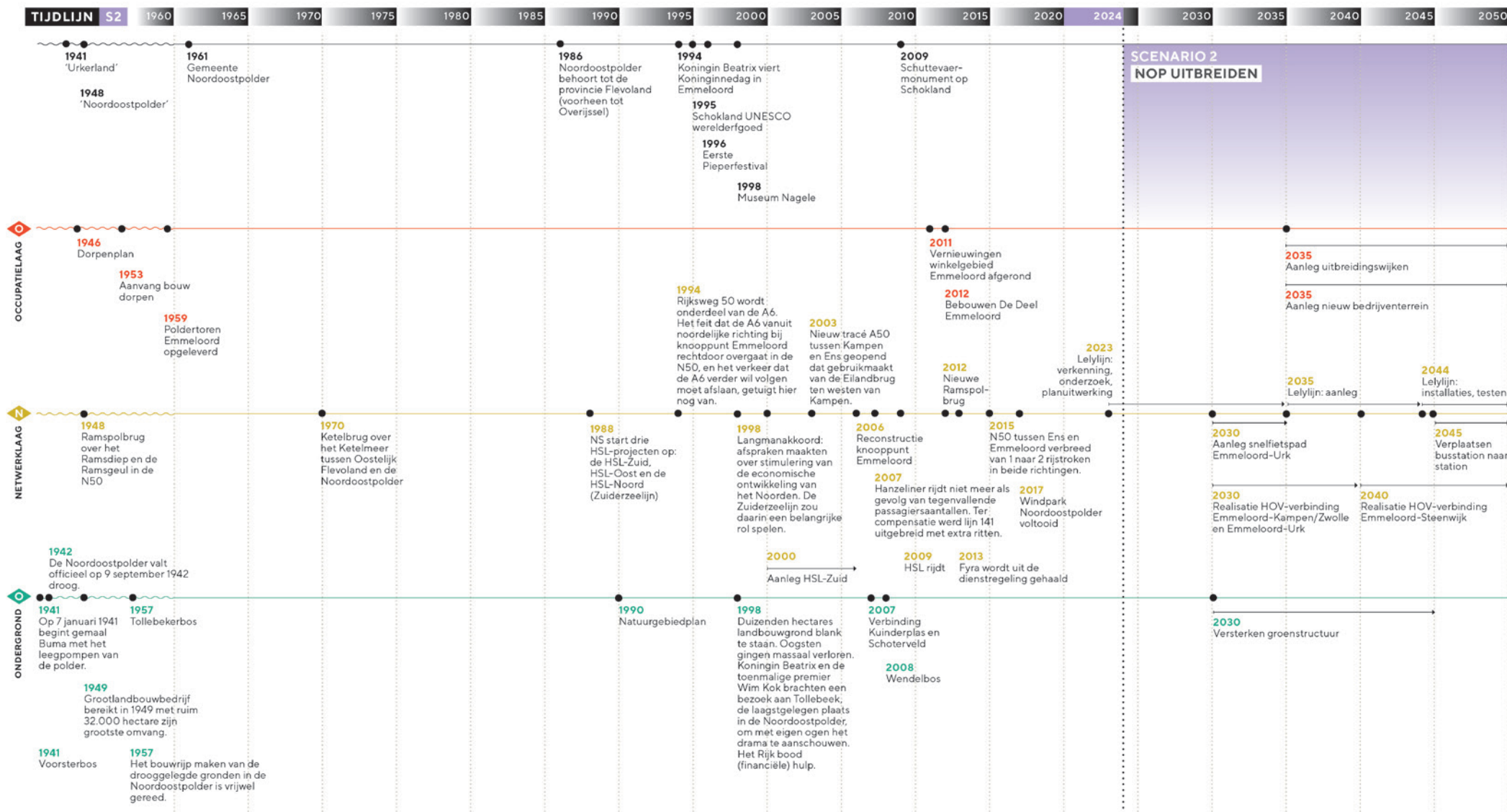
In dit scenario wordt vanuit het 'niets' een nieuwe wereld gebouwd. Deze plek heeft dus behoefte aan alle basisvoorzieningen zoals zorg-, sport- en buurtvoorzieningen en scholen. Onderwijs wordt een belangrijke pijler van de kenniscampus. Een zelfstandige HBO-onderwijsinstelling of een afdeling van een bestaande instellingen op het gebied van voedselproductie en leefomgeving zoals de Wageningen Universiteit openen in Emmeloord. Deze nieuwe wereld is niet vanzelfsprekend verbonden met de bestaande NOP-maatschappij. Omdat er meer centrale plekken zijn of worden gevormd, zal het voorzieningenniveau van Emmeloord gaan concurreren.



### Groen: Bewoonde landschapstransitie

Toerisme en recreatie – Het station is in dit scenario een toegangspoort tot veranderd landschap met nieuwe mogelijkheden voor recreatie. In de buurt liggen het cultuurhistorisch landschap van Urk en cultuurmonumenten Nagele en Schokland met boerenerven als kleine "eilanden van groen" nabij. Een nieuwe 'polder experience' vanuit de opgaven van de toekomst.

Landschap, bodem en water – Deze plek is bodemdalingsgebied en is dus in dit scenario de aanleiding en inspiratie voor koppeling tussen woningbouw en landschapstransitie; nieuw bos, nieuw water, nieuw bouwen, maar altijd verweven met het landschap. Een groter deel van het landschap zal veranderen en het open karakter van de polder verdwijnt daarmee in dit scenario voor een deel.



### Mogelijke tijdlijn

De Lelylijn opent niet van vandaag op morgen. In het geval van een station op afstand van de kern van Emmeloord, is het waarschijnlijk dat er ruimte ontstaat voor een grote, aaneengesloten gebiedsontwikkeling. Het gaat in dit scenario

voornamelijk om uitbreiden. De eerste bewoners van deze 'nieuwe kern' zullen nog geen station tot hun beschikking hebben en aangewezen zijn op de auto of tijdelijke maatregelen. Goede landschappelijke kwaliteit voor een aantrekkelijke leefomgeving vergt tijd om te groeien.



Referentiebeelden voor het woonmilieu en de stationsomgeving (rechtsboven)



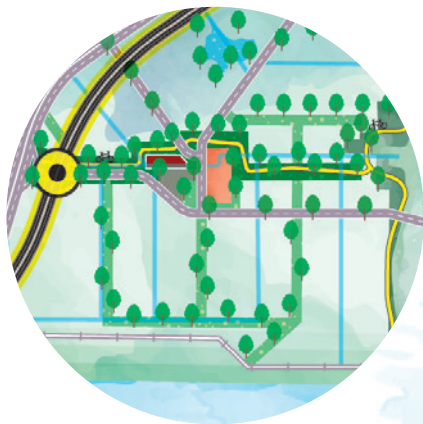


## 5.5 SCENARIO 3

# NOP SPREIDEN

## MEERDERE STATIONS

SCENARIO 3  
**NOP SPREIDEN**



ingezoomd:  
 aanzetten van groene  
 landschapsroutes  
 tussen station  
 bij Nagele en  
 werelderfgoed  
 Schokland.  
 Ook vanuit het station  
 Lemmer worden  
 landschapsroutes  
 via het Kuinderbos  
 richting Emmeloord  
 aangezet

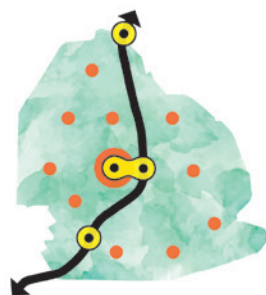
- huidige bebouwing
- voornamelijk wonen
  - bedrijventerrein
  - glastuinbouw
  - bebouwing buiten de Noordoostpolder
  - bos
  - Schokland UNESCO werelderfgoed
  - bodemdalingsgebied
  - overig landbouwgebied
  - water
  - tochten en vaarten (selectie)
  - hoofdweg
  - auto(snel)weg
  - hoogspanning

- scenario
- Lelylijn
  - nieuw station
  - route hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)
  - halte HOV
  - snelfietsroute
  - nieuwe bebouwing
  - nieuwe bedrijvigheid
  - revitaliseren bedrijvigheid
  - aanzetten groene landschapsroute

hoeveel ruimte nemen de nieuwe woningen in beslag?

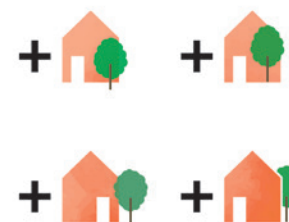


### Scenario 3 NOP Spreiden Meerdere stations



#### Station en netwerk: gespreid sprinten met mobiliteitshubs

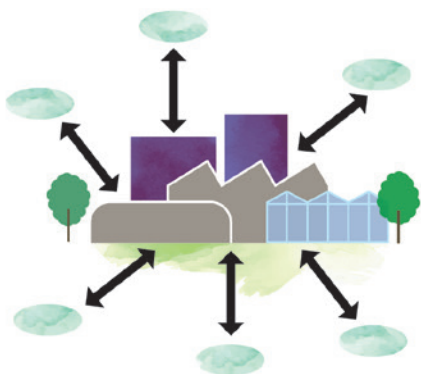
Er komen in dit scenario meerdere kleine stationsgebieden. Er komen sprinterstations in Urk-Nagele (ter hoogte van afslag Urk op de A6), Emmeloord (aan de oostzijde van het centrum ter plaatse van de Marknesserweg) en Lemmer (net buiten de NOP, maar niet ver van Rutten). Het netwerk is meer verspreid, waardoor minder HOV lijnen mogelijk zijn. Er komt dus niet één groot station, maar meerdere kleine stations. Minder centraliteit is in het netwerk georganiseerd, maar de meeste dorpen profiteren mee. Ieder station kent een eigen mobiliteitshub; de plek om over te stappen naar deelvervoer en de fiets. Station Urk-Nagele wordt een P+R hub buiten de bebouwde kom. De auto blijft een relatief grote rol spelen in de NOP. De kwaliteit van de stationsgebieden is lager dan bij de andere scenario's: de middelen moeten gespreid worden over drie stations.



#### Wonen: Gelijke groei in het groen

In Emmeloord en Lemmer ontstaan in dit scenario kansen voor woningbouw, omdat ieder station ontwikkelt tot een mobiliteitshub. De groei is verspreid over de polder, dus de impact per station is minder groot dan in de andere scenario's. Dit biedt een kans om in lijn met de oorspronkelijke stedenbouwkundige uitgangspunten kwaliteit toe te voegen in elk dorp. Vrijkomende boerenerven worden op kleine schaal getransformeerd tot 'buitens'. De 5.000 extra woningen worden meer verspreid over plekken die binnen de invloedssfeer van de stations liggen. Dit betekent dat er vooral verspreid groei zal zijn aan de noord- en westkant van de NOP, rond respectievelijk Urk-Nagele en Lemmer.

Ook verschillende dorpen groeien in dit scenario sterker, zoals Rutten, Nagele, Bant, Tollebeek en natuurlijk Emmeloord (centraal gelegen). Het contrast tussen Emmeloord en de dorpen neemt niet verder toe. Het verschil tussen de dorpen wel; sommige dorpen hebben meer aanleiding tot groei dan anderen.



### Werken: Beter bereikbare toegang tot talent

De spreiding van nieuwe stationsomgevingen in dit scenario geeft geen aanleiding tot inzet op nieuwe economische agenda's of extra kenniscampus. Het effect op de dorpen is meer gespreid. De bestaande economie van en aanwezige activiteit in de NOP wordt verder doorontwikkeld en profiteert nadrukkelijk van de betere toegang tot talent.



### Voorzieningen: Gespreide impuls voor voorzieningen

De woningbouwopgave landt in dit scenario in alle dorpen wat leidt tot verbeterd draagvlak voor voorzieningen in alle dorpen. Onderwijs fuseert op veel plekken, maar waar nodig worden kleinschalige klaslokalen toegevoegd in dorpskernen. Op plekken waar relatief veel nieuwe woningen kunnen komen, zoals in Rutten, wordt een (buurt)supermarkt gefaciliteerd.

In Emmeloord is de impuls voor voorzieningen minder groot dan in scenario 1, maar ook in dit scenario profiteert het centrum van Emmeloord van het station en het groeiende aantal bewoners.



### Groen: Verbonden natuur- en recreatielandschap

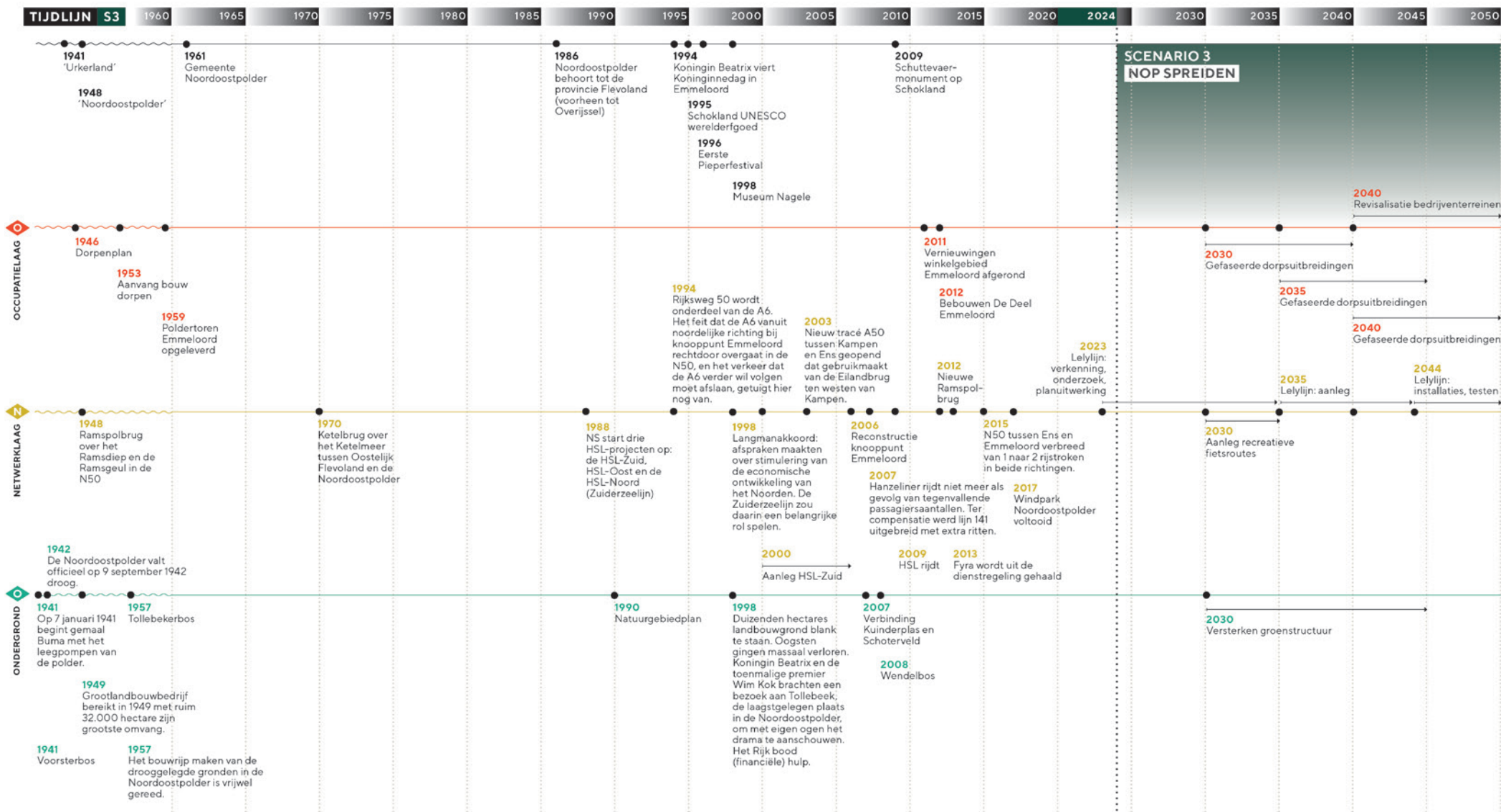
Toerisme en recreatie – Verspreid worden in dit scenario bestaande polderstructuren, ooit planmatig bedacht door Christaller, verder aangezet en recreatief aantrekkelijk gemaakt. Er wordt gebouwd aan een verbonden netwerk van verschillende landschappen; de bossen, Werelderfgoed Schokland en de dorpen worden verbonden via bestaande en nieuwe (fiets- en wandel)verbindingen, langs de tochten, door het polderlandschap.

Landschap, bodem en water – Kleinschalige initiatieven dragen bij aan transities. De dorpsranden kunnen worden verbeterd. Vrijkomende boerenerven, kleine "groene eilanden" kunnen worden ingezet om herontwikkeld te worden. Er zijn geen grootschalige nieuwe ingrepen in het landschap.



**Mogelijke tijdlijn**  
 De Lelylijn opent niet van vandaag op morgen. In het geval van meerdere stations, is het waarschijnlijk dat ontwikkelingen verspreid over de gemeente plaats gaan vinden. Bij voorkeur vinden deze ontwikkelingen op wandel- en fiets-

afstand van de nieuwe stations plaats. Het gaat om een mix van verdichten en uitbreiden. Door de versnipperde ontwikkeling is fasering in tijd goed mogelijk. De aanleg danwel het versterken van recreatieve en groene routes vergt tijd en hier kan al vroeg mee gestart worden.





Referentiebeelden voor woonmilieus (linkerkolom) en de stationsomgeving aan de oostzijde van het centrum van Emmeloord (rechterkolom)



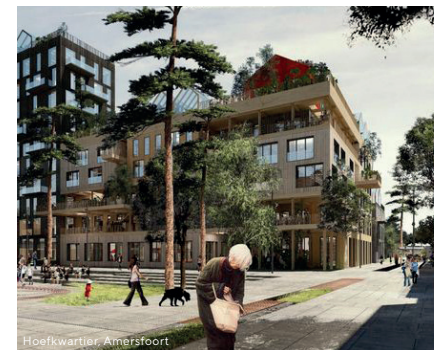
Veghels Buiten



Strandelland, Amsterdam



Ede



Hoefkwartier, Amersfoort



De Vierlanden, Ommen



Klein Kadoelen, Amsterdam



station Sassenheim



Ede



Nieuwe Oogst, Oirschot



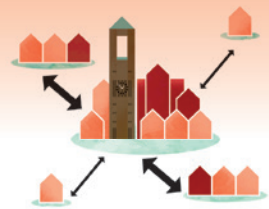
Hoefkwartier, Amersfoort



## 5.6 Keuzes per scenario op een rij

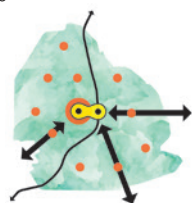
### SCENARIO 1 NOP CENTREREN

#### Station in het hart



### STATION EN NETWERK CENTRUMHUB+SPOKE

Het station komt aan de oostzijde van het centrum van Emmeloord (Marknesserweg-A6). Het station krijgt een centrale functie in het 'hub and spoke-netwerk'. Parkeren kan, maar de bereikbaarheid van het station met deelmobiliteit en fiets gaat voor bereikbaarheid met de auto.



### WONEN STEDELIJK EN DIVERS

Het grootste gedeelte van de nieuwe woningen zal worden gerealiseerd nabij het nieuwe stationsgebied van Emmeloord. Het stationsgebied is compact en stedelijk en biedt naast (gestapelde) woonfunctie ook ruimte aan werken, winkelen en voorzieningen. Binnen Emmeloord worden bestaande wijken versterkt door verdichting. Binnen fietsafstand van de HOV-routes komen ook woningen (Emmeloord-Oost, Tollebeek, Marknesse, Ens). Emmeloord wordt stedelijker; de dorpen blijven dorps.



### WERKEN DEEL VAN KENNISNETWERK NL

Emmeloord gaat meedraaien in het Kennisnetwerk Nederland. De stationsomgeving wordt nadrukkelijk een kennisintensieve hotspot voor innovatie en onderwijs.



### VOORZIENINGEN GROTER CONTRAST EN SPECIALISATIE

Emmeloord wordt na de schaalessprong het absolute centrum van de Noordoostpolder. Het in de periode 2007-2011 vernieuwde centrum wordt verder uitgebreid in de richting van het nieuwe station. Nieuw winkelaanbod en onderscheidende horeca trekt ook bezoekers aan vanuit de regio.



### GROEN LANDSCHAPSTRANSITIE EN TOERISTISCHE TREKKER

Emmeloord krijgt een groene mantel – conform het oorspronkelijke plan voor de NOP. Met de komst van de Lelylijn, centraal gelegen in Emmeloord is er in Emmeloord ruimte voor een toeristische trekker die aansluit bij het DNA van de NOP of iets unieks biedt voor de regio. Er is geen specifiek programma verbonden aan het bodemdalingsgebied.



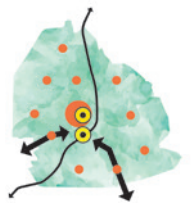
### SCENARIO 2 NOP UITBREIDEN

#### Station op de flank



### STATION EN NETWERK SUBURBHUB+SPOKE

Het station komt aan de zuidwestzijde van Emmeloord (A6-N717 Hannie Schaftweg). Het station wordt een mobiliteitshub voor de NOP en krijgt verbindingen met andere centrale plekken in de regio, waaronder het centrum van Emmeloord.



### WONEN EXPERIMENTEEL EN REGENERATIEF

Rondom het nieuwe station aan de zuidwestzijde van Emmeloord ontstaat een nieuwe wereld. In dit bodemdalingsgebied wordt een voor de NOP en zelfs voor Nederland nieuw klimaatadaptief woonmilieu gecreëerd waarin bodem en landschap de condities voor wonen scheppen. Rondom het station wordt gebouwd in iets hogere dichtheden.



### WERKEN NIEUWE KENNISCAMPUS

Transitie vormt de basis van de economische ontwikkeling van de NOP. Hier worden nieuwe vormen van landbouw bedrijven bedacht, getest en uitgevoerd. Onderwijs, bedrijfsleven en de agrarische sector komen samen en coproduceren de toekomst. Een nieuwe kenniscampus vormt het nieuwe epicentrum en uithangbord van de economie van de NOP.



### VOORZIENINGEN NIEUWE WERELD

Een belangrijke pijler van de nieuwe kenniscampus is onderwijs. Een zelfstandige HBO-onderwijsinstelling of een afdeling van een bestaande instellingen op het gebied van voedselproductie en leefomgeving zoals de Wageningen Universiteit openen in Emmeloord. De nieuwe wereld ten zuidwesten van Emmeloord wordt gebouwd vanuit het niets en heeft dus behoefte aan alle basisvoorzieningen als scholen, gezondheids-, buurt- en sportvoorzieningen.



### GROEN BEWOONDE LANDSCHAPSTRANSITIE

De opgaven van water en bodem vormen de inspiratie voor het landschap van de toekomst. In het bodemdalingsgebied wordt agrarisch landschap getransformeerd naar een gebied waarin meer ruimte is voor water en natuur en voor wonen. Uniek voor Nederland!



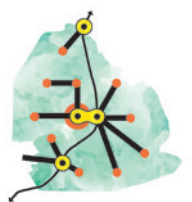
### SCENARIO 3 NOP SPREIDEN

#### Meerdere stations



### STATION EN NETWERK MINIHUBS+SPOKES

Er komen drie stations: station Urk-Nagele (ter hoogte van afslag 13 op de A6), station Emmeloord aan de oostzijde van het centrum (Marknesserweg) en een station net buiten de NOP, maar niet ver van Rutten in Lemmer (afslag 17 op de A6).



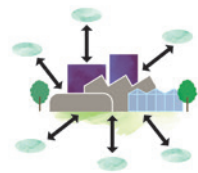
### WONEN GELIJKE GROEI

De woningbouwopgave wordt verdeeld over alle dorpen van de NOP. Een kans om in lijn met de oorspronkelijke stedenbouwkundige uitgangspunten kwaliteit toe te voegen in elk dorp. De dorpen die het dichtst bij de drie nieuwe stations liggen krijgen net iets meer woningen. Vrijkomende boerenerven worden op kleine schaal getransformeerd tot 'buitens'.



### WERKEN TOEGANKELIJKE ECONOMIE

De aanwezige economische activiteit in de NOP wordt verder doorontwikkeld, maar profiteert nadrukkelijk van de betere toegang tot talent. Er wordt niet ingezet op een nieuwe economische agenda – de economische activiteit wordt over de dorpen verspreid.



### VOORZIENINGEN NABIJ EN TOEGANKELIJK VOOR IEDEREEN

Omdat de woningbouwopgave in alle dorpen landt, wordt het draagvlak voor voorzieningen in alle dorpen verbeterd. Waar nodig worden klaslokalen toegevoegd aan basisscholen. In dorpen als Rutten waar relatief veel nieuwe woningen komen, wordt de komst van een (buurt)supermarkt gefaciliteerd/gestimuleerd.



### GROEN VERBODEN NATUUR- EN RECREATIELANDSCHAP

Verspreid over de NOP worden de bestaande polderstructuren verder aangezet en recreatief aantrekkelijk gemaakt. Er wordt gebouwd aan een verbonden netwerk van verschillende landschappen: de bossen, UNESCO-werelderfgoed Schokland en de dorpen worden verbonden via bestaande routes langs de tochten en nieuwe recreatieve (fiets)verbindingen door het polderlandschap. In het bodemdalingsgebied komt de natuur op één en wordt recreatieve beleving minder belangrijk.



## HOOFDSTUK 6

# IMPACT VAN DE SCENARIO'S OP DE NOP

De Lelylijn heeft effect op de toekomst van de maatschappelijke structuur van de Noordoostpolder. Sommige van deze effecten zijn direct, andere zijn indirect door keuzes die we koppelen aan de aanleg van de lijn. Per thema geven we een korte duiding hoe de Lelylijn bestaande opgaven een impuls kan geven.



## 6.1 Impact op hoofdlijnen



### Wonen: extra woningen kan mismatch tegengaan

#### Behoud van identiteit

De komst van 5.000 extra woningen maakt dat er een andere kleur aan het palet van woonlocaties in de NOP kan worden toegevoegd. De groei is niet enkel gericht op het bedienen van de woonbehoefte van de bestaande gemeenschap in Emmeloord en de dorpen, maar zal zich ook richten op instromers van 'buiten' de NOP; de Randstad, regio Groningen en Zwolle. Wanneer de schaa sprong in wonen gepaard gaat met een verkleuring van de economie, wordt de aantrekkingskracht groter. Door het bouwtempo en de woonmilieus die de gemeente bouwt, kan gestuurd worden in het soort doelgroepen dat de gemeente aantrekt of voor welke bevolkingsgroepen de gemeente kansen voor doorstroming biedt.

#### Nieuwe rol

De woonopgave voor de NOP gaat behalve over de veranderingen in de feitelijke woningvoorraad – waar komen welke woningen en hoeveel – daarom ook over het omgaan met de nieuwe – meer open – rol die de NOP binnen de regio kan spelen. Over het op de juiste manier laten samengaan van bestaand en nieuw en hoe de onderscheidende identiteit en DNA van de NOP als 'eiland' hierin kan blijven doorklinken.

#### SCENARIO 0 – NOPE

Geen extra woningbouw en daarmee een stabiele bevolking. De bestaande mismatch op de woningmarkt voor met name senioren en jongeren blijft.

#### SCENARIO 1 – CENTREREN

Toevoegen van 5.000 woningen met een accent op het centraal gelegen stationsgebied. Dit betekent een combinatie van stedelijke woonvormen en nieuwe uitleggebieden. Hierbinnen kunnen verschillende woonmilieus gemaakt worden die aansluiten bij de vraag vanuit de Noordoostpolder en van nieuwkomers. Dat kan zorgen voor doorstroming in de woningmarkt.

#### SCENARIO 2 – UITBREIDEN

Toevoegen van 5.000 woningen in een landschappelijke setting buiten Emmeloord. Dit kan aantrekkelijk zijn voor verschillende doelgroepen, zoals hoogopgeleiden van buiten de gemeente, maar ook voor doelgroepen binnen de gemeente die een nieuwe woonomgeving wensen.

#### SCENARIO 3 – SPREIDEN

De 5.000 woningen worden meer verspreid over de polder en kunnen aansluiten bij de specifieke behoeften van bewoners van de dorpen en Emmeloord. Ook in de dorpen komt meer ruimte voor doorstroming.



## Werk: vergroten beroepsbevolking

Vanuit de economie is er behoefte aan het vergroten van de beroepsbevolking. Het verbeteren van de bereikbaarheid en daarmee de groei van de NOP zou dan ook in het teken kunnen staan van het verstevigen van de economie door het aantrekken van geschoold (vooral hoger opgeleid) personeel naar de NOP.

### Beter verbonden met kennisnetwerken

Een station verlaagt de drempel om hier te komen of blijven wonen, maar het brengt de NOP ook binnen het bereik van de beroepsbevolking uit bijvoorbeeld andere regio's. Op het moment dat de groei wordt ingezet om een grote groep jongeren en studenten een fijne woonplek in de NOP te bieden, is daar ook de koppeling met onderwijs makkelijker te maken. De toenemende digitalisering en technologische innovaties in de agrarische en logistieke sector vragen om bredere profielen van arbeidskrachten (praktisch en theoretisch opgeleid). Samenwerkingen met HBO en WO instellingen buiten de NOP kunnen worden versterkt; nieuwe onderwijsinstellingen kunnen hun intrede maken in de NOP.



### SCENARIO 0 – NOPE

Toegang tot talent blijft een beperkende factor voor de ontwikkeling van de economie.



### SCENARIO 1 – CENTREREN

De polder kan met haar eigen kwaliteiten een sterkere plek innemen in het innovatieve netwerk van Nederland. Dit leidt in combinatie met een sterk en gemengd stationsgebied tot de grootste economische impact van de verschillende scenario's.



### SCENARIO 2 – UITBREIDEN

De gemeente wordt aangesloten op de rest van het land, maar het stationsgebied is een gebied op zich en geen onderdeel van een groter gemengd stedelijk gebied.



### SCENARIO 3 – SPREIDEN

Drie minder sterke (sprinter)stationsgebieden zorgen voor minder economische impact dan één goed stationsgebied met een snelle intercity. De impact op werken zal in dit scenario meer liggen op het beter bereikbaar worden van banen binnen de regio en minder op het bouwen van een nieuw economisch netwerk.



## Landschap: blijvend pionieren om opgaven het hoofd te bieden

### Lelylijn: indirect effect op landschap

De Lelylijn heeft (naast het toevoegen van een nieuw element in het landschap) geen directe effecten op zaken als landbouw, water, bodem of ecologie.

De lijn kan wel een impuls betekenen om te werken aan de toekomstbestendige visie op het landschap:

- Meer bewoners betekent meer vraag naar recreatieruimte;
- Nieuwe woningbouwlocaties vragen ruimte, veelal ten koste van agrarische grond of zelfs op boerenerven;
- Betere toegankelijkheid zorgt voor een impuls in het toeristisch potentieel van de polder.

Om de landschappelijke opgaven het hoofd te bieden is het verstandig om deze ruimtelijke ontwikkelingen te laten bijdragen aan de toekomstbestendigheid van het landschap. Dat betekent visie op bodem en water, toeristische ontwikkelingen en recreatie en juist daar waar het nodig is in te zetten op landschapstransities. Zo kan een win-win ontstaan.



### SCENARIO 0 – NOPE

Impact op het landschap doordat een nieuw lijnvorming element wordt gebouwd. In dit geval geldt: wel de lasten, niet de lusten. Maatschappelijk draagvlak zal waarschijnlijk laag zijn en een zorgvuldige inpassing des te belangrijker.



### SCENARIO 1 – CENTREREN

Extra woningbouw en tracé hebben effect op het landschap, maar geen extra impuls om met landschappelijke transitie aan de slag te gaan.



### SCENARIO 2 – UITBREIDEN

Landschappelijke transitie worden aangejaagd door ontwikkeling van nieuwe woon- en werkgebieden buiten de kern van Emmeloord.



### SCENARIO 3 – SPREIDEN

Verspreid over de polder geven nieuwe woningbouwlocaties aanleiding tot kleinschalige recreatieve ingrepen die samen de grote landschappelijke structuren beter verbinden.



## Mobiliteit: een autogemeente met een mobiliteitsopgave

### Lelylijn zorgt voor keuzevrijheid

Bij de komst van een Lelylijn-station in Emmeloord is de wens vanuit mobiliteit om een stevige koppeling met het bestaande busstation te maken zodat overstappen van het ene netwerk op het andere netwerk ook daadwerkelijk gebeurt (te grote afstand doet afbreuk aan het netwerk als geheel).

Het station wordt daarmee een sterke hub in het netwerk. Dat biedt kansen om ook andere plekken aan te sluiten op deze hub, bijvoorbeeld hoge kwaliteit buslijnen naar Urk, Lemmer, Steenwijk, Kampen en Zwolle die bij het station bij elkaar komen. De hub-functie van Emmeloord wordt hiermee verzaamd.

Aandachtspunt daarbij is hoe de delen van de polder die verder weg liggen van een station ook profiteren. Daarvoor zijn toekomstige oplossingen voor de 'last mile' belangrijk. Dit kan bestaan uit (elektrische) fietsen, deelmobiliteit, flexibele OV-lijnen, maar ook uit oplossingen die we nu nog niet hebben. Met het MITC om de hoek zijn er kansen om nieuwe vormen van mobiliteit te testen in de polder, zoals autonome voertuigen. Stappen we straks in een autonoom rijdende deeltaxi tussen het station en Creil?

Naast het creëren van meer mobiliteitsopties door een station, leidt het toevoegen van woningen in de NOP ook in de dorpen tot een positief effect op de vervoerswaarde van de bestaande buslijnen en daarmee de lange termijn OV-bereikbaarheid van de dorpen. Meer mensen betekent meer draagvlak voor OV. Daarbij spelen ook de fasering en de opzet van nieuwe woonlocaties een rol. Mensen die al gewend zijn de auto te gebruiken zijn minder snel geneigd het OV te pakken.



### SCENARIO 0 – NOPE

Beperkt effect op mobiliteitsgedrag.



### SCENARIO 1 – CENTREREN

Sterke centrale hub en netwerk zorgen voor het grootste effect op mobiliteitsgedrag.



### SCENARIO 2 – UITBREIDEN

Een station op afstand van het centrum zorgt voor een diffuus OV-netwerk en heeft minder bewoners in de directe stationsomgeving, waardoor het effect op mobiliteitsgedrag minder groot zal zijn dan in scenario 1. Wel biedt een station bij de afrit van de snelweg goede kansen voor een P+R transferium.



### SCENARIO 3 – SPREIDEN

Meerder sprinterstations kunnen meer mensen bedienen, maar zullen een minder snelle verbinding met grote stedelijke centra hebben.





## 6.2 Maatschappelijk impact

### Scenario 1: NOP Centrereren



#### ONTWIKKELING VAN DE BEVOLKINGSSAMENSTELLING

In scenario 1 zal het grootste deel van de 5.000 bij te bouwen woningen zich concentreren in het centrum van Emmeloord, rondom het nieuwe station. Naar verwachting is 30% hiervan sociale huurwoningen. Een vergelijkbaar aandeel van de nieuwe woningvoorraad zou kunnen bestaan uit nieuwe woningen voor senioren, ervan uitgaande dat in de Noordoostpolder dezelfde verhouding wordt aangehouden als de verhouding die het Ministerie van BZK schetst in het Programma Zorg en Wonen voor Ouderen. Naast de toename van dit woningaanbod voor de laagste inkomens en voor senioren, neemt ook de bereikbaarheid van met name Emmeloord toe in dit scenario.

Er zijn voor scenario 1 een aantal aannames te doen, over hoe de bevolkingssamenstelling zich ontwikkelt.

#### Veranderende bevolkingssamenstelling door geconcentreerde woningbouw

De geconcentreerde woningbouw kan leiden tot betere doorstroom op de woningmarkt in Emmeloord voor de plaatselijke bevolking. Uit onderzoek blijkt dat er onder senioren nog wel enige verhuisbereidheid is als het gaat om verhuizen binnen hun woonplaats (naar een andere buurt), maar dat er weinig bereidheid is om te verhuizen naar buiten de woonplaats. Senioren verhuizen in dit scenario naar nieuw passend woningaanbod, waardoor er nieuwe

woningvoorraad beschikbaar komt voor starters en gezinnen. Voor de dorpen rondom Emmeloord zal die doorstroom wat beperkter zijn, aangezien senioren van buiten Emmeloord minder snel daarnaartoe zullen verhuizen. Verjonging van de bevolking zal zich daarmee vooral in Emmeloord voordoen en in beperktere mate daarbuiten.

Het is ook denkbaar dat er een zekere toestroom vanuit de Randstad zal zijn van senioren die op zoek zijn naar beter betaalbare woonruimte, waardoor de druk van deze groep op de woningmarkt mogelijk enigszins zal toenemen. Het aantal senioren in de gemeente Noordoostpolder (en met name Emmeloord) zal naar verwachting dus toenemen binnen dit scenario. Daardoor stijgt de vraag naar bepaalde gemeentelijke voorzieningen, zoals Wmo, en (op de lange termijn) naar zorgaanbod binnen geclusterde woonvormen en zorginstellingen.

Verder zijn er twee andere ontwikkelingen waarschijnlijk in de bevolkingssamenstelling. Het stijgende aanbod aan sociale huurwoningen leidt tot instroom van mensen met een lagere sociaaleconomische status. Ten tweede voorziet het nieuwe woningaanbod in woongelegenheid voor 'ruimtezoekers' en jonge gezinsvormers (waar voornamelijk hoger opgeleiden met een bèta-achtergrond vertegenwoordigd zijn). Voor deze groep zijn naast de betaalbaarheid, ook de ruimte, de nabijheid van groen en de nabijheid van belangrijke voorzieningen voor kinderen belangrijke

wensen qua woonvorm. Aangezien de woningbouw in scenario 1 een meer stedelijk karakter zal hebben dan nu de norm is in de gemeente, scoort de uitgebreide woningvoorraad in dit scenario minder op ruimte en de nabijheid van groen dan in de andere scenario's. De betaalbaarheid en het karakter van de nieuwe woningvoorraad zijn echter niet de enige factoren die de aantrekkelijkheid van het wonen voor deze groepen bepalen. De bereikbaarheid die door de Lelylijn wordt gecreëerd, heeft daar naar verwachting ook een zekere invloed op.

### **Veranderende bevolkingssamenstelling door betere bereikbaarheid**

Wanneer er met een treinverbinding een drempel verdwijnt voor hoger opgeleiden uit de Randstad of de vierhoek Leeuwarden-Sneek-Drachten-Herenveen, is te verwachten dat er meer hoogopgeleid personeel naar de polder komt. Ongeacht of deze mensen ook in de gemeente komen wonen, leidt dit met name in en rondom Emmeloord tot een impuls in de economische bedrijvigheid. Het vestigingsklimaat voor bedrijven wordt daardoor ook beter, wat de werkgelegenheid verder doet toenemen, al moet dit effect niet te hoog worden ingeschat: de eerste 10 jaar na de aanleg van de Lelylijn zal dit (nog) niet gaan om vele duizenden nieuwe werkplekken[3]. Dit effect wordt versterkt doordat het voor studenten aantrekkelijker is om bijvoorbeeld in Emmeloord te blijven wonen tijdens hun studie omdat steden met hoger onderwijsinstellingen ineens gemakkelijker bereik-

baar worden. Deze veranderende bevolkingssamenstelling heeft sociaal-maatschappelijke impact.

## **SOCIAAL EN MAATSCHAPPELIJK**

### **Impact op de sociale cohesie**

De doorstroom in scenario 1 draagt ertoe bij dat de plaatselijke bevolking in Emmeloord blijft en/of gaat wonen, waaronder ook jongeren uit Emmeloord en de omliggende dorpen. Hiervan kan worden verwacht dat het de sociale cohesie bevordert: het gemeenschapsgevoel dat de gemeente zo kenmerkt blijft behouden. De trend van vergrijzing in de NOP wordt doorbroken: er blijven veel senioren in de gemeente wonen, maar tegelijkertijd zorgt de betere doorstroom ervoor dat er meer jonge starters en jonge gezinnen in de gemeente komen en blijven wonen, in plaats van dat er met name uitstroom is van deze jonge bevolkingsgroep.

Scenario 1 heeft niet uitsluitend een positief effect op de sociale cohesie. Er is ook een tegengesteld effect te verwachten, doordat er ook een zekere toestroom van mensen buiten de gemeente op gang komt. Hoger opgeleiden die banen kunnen vinden in de geïntensiverde kenniseconomie in de NOP, en nu makkelijker vanuit bijvoorbeeld de Randstad of de noordelijke provincies naar Emmeloord kunnen reizen. Hetzelfde geldt – zij het in mindere mate – voor midden-opgeleiden, voor wie de as Lelystad-Emmeloord belangrijker is.

Ook komen er meer mensen met een lagere SES, vanwege de toename aan sociaal huuraanbod. Dit betreft een toestroom van 'nieuwe inwoners' ten opzichte van wat er al is. Voor een gemeente zoals de NOP met een sterke lokale identiteit, is dit van invloed op de (ervaren) sociale cohesie. De nieuwe inwoners van buiten de gemeente, delen niet dezelfde geschiedenis en zullen niet hetzelfde 'ons-kent-ons'-gevoel ervaren dat deze gemeente zo kenmerkt. Het is bovendien denkbaar dat een sterke concentratie van nieuwbouw in het centrum van Emmeloord in de vorm van bijvoorbeeld hoogbouw (waarbij minder ruimte en/of aandacht is voor het 'creëren van een buurt(gevoel)') het gevoel van anonimiteit onder inwoners versterkt, en daarmee de sociale cohesie wat doet afnemen.

Deze verhuizingsstroom vindt echter niet van de ene op de andere dag plaats: deze stroom neemt waarschijnlijk echt vlucht als de andere effecten van de komst van de Lelylijn (zoals meer economische bedrijvigheid door een beter vestigingsklimaat) materialiseren. Dit biedt tijd en gelegenheid om als gemeente keuzes te maken in hoe er wordt gebouwd in Emmeloord en hoe de huidige inwoners worden meegenomen in deze 'toekomst-transitie', die weer invloed heeft op hoe de sociale cohesie verandert.

### **Impact voor voorzieningendruk**

De uitbreiding van Emmeloord trekt meer arbeidskrachten naar de gemeente, die er door de tekorten

in bepaalde sectoren gemakkelijk werk kunnen vinden. Dit komt het beschikbare aanbod van voorzieningen ten goede. Allereerst is daardoor een stijging van het zorgaanbod in met name Emmeloord te voorzien, omdat het voor jonge zorgprofessionals aantrekkelijker wordt om zich in Emmeloord te vestigen. Daarnaast komt de betere bereikbaarheid van Emmeloord het vestigingsklimaat – ook voor zorgbedrijven – ten goede. Doordat de toename in de vraag naar zorg zich in scenario 1 hoofdzakelijk binnen Emmeloord zal concentreren, wordt Emmeloord voor deze bedrijven een aantrekkelijke plaats om aan nieuw zorgaanbod te werken. Maar ook op het gebied van onderwijs kan dit tot verbeteringen leiden, doordat bestaande/nieuwe onderwijsinstellingen gemakkelijker aan personeel kunnen komen. Een groter aantal starters en gezinnen dat naar Emmeloord komt, betekent (in de toekomst) ook een toenemende vraag naar goed onderwijs, waardoor deze stijging in het voorzieningenaanbod hier ook nodig zal zijn. Ten tweede: Doordat er in dit scenario meer geconcentreerd aanbod is aan sociale huurwoningen, zal het bevolkingsaandeel met een lagere SES dat van buiten de regio naar Emmeloord verhuist naar verwachting toenemen. Waar de druk op gemeentelijke voorzieningen en stapeling van voorzieningen in de gemeente Noordoostpolder nu relatief laag is (vergeleken met het landelijk gemiddelde) zal deze naar verwachting wat toenemen, met name waar het sociale zekerheidsvoorzieningen betreft, zoals de bijstand uit de Participatiewet.

Tegelijkertijd zorgt een beter vestigingsklimaat voor bedrijven in Emmeloord, ook voor meer werkgelegenheid. Afhankelijk van de sectoren waar de gemeente in investeert, kan dit ervoor zorgen dat meer kwetsbare groepen op de arbeidsmarkt (door een lagere SES; of niet-Westerse migratieachtergrond) gemakkelijker aan een baan komen, wat een verwachte grotere druk op de sociale zekerheid deels ook weer kan afvangen. Over het algemeen is daardoor bij scenario 1 te verwachten, dat de voorzieningendruk en het voorzieningenaanbod beiden toenemen, waardoor dit redelijk in balans blijft – mede doordat het zich min of meer in Emmeloord concentreert.

Geraadpleegde bronnen:

Onderzoek wonen met zorg en ondersteuning in Flevoland (1 maart 2023). Companen. Provincie Flevoland.  
Tordoir, P. (2023). Noordoostpolder en Lelylijn: economische effecten en kansen.  
Waarstaatjegemeente.nl.





## 6.3 Maatschappelijk impact

### Scenario 2: NOP Uitbreiden



#### ONTWIKKELING VAN DE BEVOLKINGSSAMENSTELLING

In scenario 2 zal het grootste deel van de 5.000 bij te bouwen woningen zich concentreren rondom een station ten zuiden van Emmeloord, in een groten-deels nieuw te bouwen wijk. Hiervan is ongeveer 30% sociale huurwoningen. Een vergelijkbaar aandeel van de nieuwe woningvoorraad zou kunnen bestaan uit nieuwe woningen voor senioren. Naast de toename van dit woningaanbod voor de laagste inkomens en voor senioren, neemt ook de bereikbaarheid van de regio toe in dit scenario.

De bevolkingsdichtheid in de gemeente Noordoostpolder zal ook in scenario 2 een impuls krijgen, maar er zullen waarschijnlijk verschillen zijn in hoe de bevolkingssamenstelling zich ontwikkelt t.o.v. scenario 1.

#### Veranderende bevolkingssamenstelling door uitbreidende woningbouw

Er is in dit scenario minder sprake van doorstroom (vanwege verhuizende senioren): senioren die in het centrum van Emmeloord wonen verhuizen in minder grote getale naar de nieuwe wijk. Er is wel toestroom van senioren vanuit buiten de regio te verwachten, voor wie dit aantrekkelijk zou kunnen zijn vanwege lagere huizenprijzen.

Dit scenario biedt mogelijk ook meer mogelijkheden voor de andere aandachtsgroepen die in de onder-

zoeken van ABF en Companen worden uitgelicht, te weten a) de kwetsbare jongeren/jongvolwassenen, uitstromers uit beschermd wonen/maatschappelijke opvang en zelfstandige mensen die begeleiding krijgen uit de WMO of WLZ, zonder eerst in een instelling te hebben gewoond. Voor deze groep is de toename van een sociaal woningaanbod in een nieuwe wijk mogelijk wel aantrekkelijk.

Tegelijkertijd wordt de nieuwe wijk in scenario 2 ook aantrekkelijk voor hoger opgeleiden van buiten de regio. In de nieuwe wijk kan gemakkelijker een woningaanbod worden gerealiseerd dat aan de specifieke wensen van deze doelgroep tegemoet komt (ruime woningen met groen in de nabijheid). Voor deze groep kan het bovendien aantrekkelijker zijn om te verhuizen naar een nieuwe wijk, ten opzichte van een wijk in Emmeloord of de dorpen waar zij nadrukkelijk de 'nieuwkomers' zijn. In scenario 2 is daarom de sterkste instroom van hoger opgeleiden van buiten de regio te verwachten, vergeleken met de andere scenario's.

#### Veranderende bevolkingssamenstelling door toenemende werkgelegenheid

Een beter vestigingsklimaat voor bedrijven in Emmeloord, vanwege de betere bereikbaarheid, zorgt ook voor meer werkgelegenheid. Het nieuwe karakter van de wijk die in scenario 2 zou ontstaan en de ruimte die dit biedt om richting te geven in het kader van verduurzaming en vergroening, bieden wellicht extra mo-

gelijkheden/kansen voor investeerders/ondernemers. Dit scenario leidt in grotere mate tot vernieuwingen in de economie van de gemeente Noordoostpolder. Dit draagt er mogelijk toe bij dat kwetsbare groepen op de arbeidsmarkt (door een lagere SES; of niet-Westerse migratie-achtergrond) gemakkelijker aan een baan komen, wat een verwachte grotere druk op de sociale zekerheid deels ook weer kan afvangen. Het biedt echter ook – mogelijk meer nog dan in scenario 1 – kansen voor hoogopgeleide jonge professionals van zowel binnen als buiten Emmeloord/de regio (e.g. expats), voor wie er interessante baankansen ontstaan in het 'toekomstbestendig' maken van de nieuwe wijk.

Net als in scenario 1 is te verwachten dat in dit scenario, jongeren tijdens en na hun opleiding gemiddeld vaker in of rondom Emmeloord blijven wonen. Hoger onderwijsinstellingen in bijvoorbeeld Amsterdam en Groningen zijn ook in scenario 2 ineens een stuk beter bereikbaar voor jongeren uit Emmeloord. Het aantal thuiswonende studenten zou in dit scenario aanzienlijk kunnen toenemen, wat ook de kans vergroot dat jongeren na hun studie in/ rondom Emmeloord blijven wonen en werken, mede doordat de werkgelegenheid ook toeneemt.

## SOCIAAL EN MAATSCHAPPELIJK

### Impact op sociale cohesie

In scenario 2 concentreert de bevolkingsgroei zich in een nieuwe wijk, die buiten het centrum van

Emmeloord ligt. Wat het verschil tussen het centrum van Emmeloord en deze nieuwe wijk betreft, is het te verwachten dat de sociale cohesie binnen Emmeloord zich iets minder positief ontwikkelt dan in scenario 1. De nieuwe wijk die bij station Emmeloord-Zuid zal ontstaan, is nadrukkelijk een nieuw onderdeel van Emmeloord dat de huidige bewoners niet kennen. Het feit dat er veel nieuwe inwoners in de stad komen wonen die niet dezelfde geschiedenis en achtergrond hebben als de huidige inwoners, kan daardoor sterker worden beleefd.

Binnen de nieuwe wijk is de ontwikkeling op sociale cohesie wel positief. De nieuwe buurt moet groten-deels nog ontstaan en de wijk krijgt van meet af aan een eigen karakter, waarmee de bevolking die zich er vestigt zich identificeert. Het 'pioniersgevoel' dat de NOP eigen is, ontstaat in feite opnieuw in deze nieuwe wijk. Bovendien is er meer ruimte om in de bouw van de nieuwe wijk rekening te houden met een inrichting die het buurtgevoel bevordert, met brin-ken, pleinen en andere ontmoetingspunten.

Ten opzichte van de rest van Emmeloord zal deze sociale cohesie mogelijk in mindere mate aanwezig zijn. Er komen veel mensen van buiten Emmeloord in de wijk wonen, waaronder bv. ook hoogopgeleide migranten (e.g. expats) die minder met de oude kern van Emmeloord hebben. In die zin ontstaat er in een dergelijk scenario een groter contrast tussen 'oud' en 'nieuw'. Deze wijk en toestroom is er echter niet van

de een op de andere dag. Dit biedt ook tijd en ruimte om als gemeente maatregelen te treffen die ertoe bij kunnen dragen dat de nieuwe wijk meer gaat voelen als onderdeel van Emmeloord.

### Impact op voorzieningendruk

De toestroom van jonge starters en jonge gezinnen naar Emmeloord-Zuid gaat ook in scenario 2 de vergrijzing in de gemeente Noordoostpolder tegen. Bovenal kan dit echter ook in dit scenario – net als in scenario 1 – bijdragen aan de stijging van het zorg/ onderwijsaanbod in met name Emmeloord. Voor jonge professionals wordt het namelijk aantrekkelijker om zich in Emmeloord te vestigen, door het grotere woningaanbod en de betere bereikbaarheid.

Waar in scenario 1 de vraag om voorzieningen zich meer zou concentreren in het centrum van Emmeloord, is deze vraag in scenario 2 meer gespreid over het centrum én de nieuwe wijk. Voor scenario 2 geldt daarnaast nog steeds dat een stijging van het sociaal woningaanbod, ook aantrekkelijk is voor starters/ mensen met een lagere SES van binnen én buiten de regio. Dit kan ook de vraag naar sociale zekerheidsvoorzieningen vergroten. De aantrekkelijkheid van de nieuwe wijk voor kwetsbare groepen, kan daarnaast ook leiden tot een toename van een beroep op WMO en WLZ-voorzieningen in de gemeente.

Qua voorzieningenaanbod komt de betere bereikbaarheid van Emmeloord het vestigingsklimaat – ook

voor zorgbedrijven – ten goede. Doordat de toename in de vraag naar zorg zich ook in scenario 2 hoofdzakelijk binnen Emmeloord zal concentreren, wordt Emmeloord voor deze bedrijven een aantrekkelijke plaats om aan nieuw zorgaanbod te werken. Net als in scenario 1 is het wellicht te verwachten dat deze baten ook voelbaar zullen zijn in heel Emmeloord (ook buiten de nieuwe wijk), maar slechts in beperkte mate de bereikbaarheid van zorg/voorzieningen voor de dorpen ten goede zullen komen.

Over het algemeen zou je bij scenario 2 kunnen verwachten, dat de druk op gemeentelijke voorzieningen en het voorzieningenaanbod beiden toenemen (ook wat sociale zekerheid betreft). Wel wordt het een uitdaging hoe deze goed te verspreiden tussen het centrum van Emmeloord en de nieuwe wijk. Dit ligt echter ook aan de keuzes die de gemeente hierin maakt. Ook vergt dit voor voorzieningen als onderwijs mogelijk een andersoortige inzet vanuit de gemeente: de verhuizingsstroom zorgt net als in scenario 1 voor een toestroom van potentieel onderwijspersoneel, maar waar in scenario 1 meer gebruik kan worden gemaakt van reeds bestaande schoolgebouwen, vraagt scenario 2 mogelijk meer om de bouw van nieuwe scholen en vergelijkbare voorzieningen.

Geraadpleegde bronnen:

Onderzoek wonen met zorg en ondersteuning in Flevoland (1 maart 2023). Companen. Provincie Flevoland.



## 6.4 Maatschappelijk impact Scenario 3: NOP Spreiden



### ONTWIKKELING VAN DE BEVOLKINGSSAMENSTELLING

#### Veranderende bevolkingssamenstelling door gespreide woningbouw

In scenario 3 zullen de 5.000 bij te bouwen woningen zich niet concentreren in één kern, maar meer worden verspreid over de gemeente. Ervan uitgaande dat de te bouwen sociale huurwoningen moeilijker te realiseren zijn in de andere dorpen, zal de sociale woningbouw naar verwachting alsnog vooral in/rondom het centrum van Emmeloord plaatsvinden. Voor senioren kan het woningaanbod mogelijk meer worden gespreid over de gemeente, omdat bij deze groep voor meerdere inkomensklassen kan worden gebouwd. Daarnaast kan dit scenario voor twee doelgroepen interessante nieuwe woonruimte bieden:

Midden-opgeleide beroepsbevolking van binnen de gemeente: deze zijn naar verhouding vaak werkzaam in de verschillende kernen rondom Emmeloord. Wanneer in de dorpen meer woningaanbod beschikbaar komt voor deze groep, is het voor deze groep aantrekkelijk om te gaan wonen in het dorp waar zij werkzaam zijn.

Hoogopgeleide beroepsbevolking van buiten de gemeente: deze groep hecht belang aan ruime woningen, in de nabijheid van groen. Dit is in scenario 3 eenvoudiger te realiseren dan in scenario 1, en in meer vergelijkbare mate te realiseren als in scenario 2. Omdat dit mogelijk minder aantrekkelijk is voor deze groep dan een gehele nieuwe wijk die nog moet ontstaan,

waar zij van begin af aan deel van zijn, is de toestroom van deze doelgroep lager dan in scenario 2.

Er ontstaat hierdoor dus een gemengde instroom van midden-opgeleide mensen van binnen de gemeente en hoogopgeleide mensen van buiten de gemeente. Allereerst: de realisatie van nieuwe woningen voor senioren in het centrum van Emmeloord biedt in dit scenario ook kansen voor het realiseren van betere doorstroom op de woningmarkt (zij het minder dan in scenario 1, omdat het aandeel woningen wat hier wordt gebouwd lager zal zijn). Toestroom (van senioren) vanuit bv. de Randstad zal naar verwachting aanmerkelijk lager zijn dan in scenario 1 en 2, omdat bereikbaarheid een minder grote rol speelt.

#### Veranderende bevolkingssamenstelling door betere bereikbaarheid

Qua vestigingsklimaat voor bedrijven brengt scenario 3 naar verwachting te weinig teweeg om dit aanzienlijk te vergroten, waardoor de economie en werkgelegenheid in Noordoostpolder wellicht groeien, maar niet drastisch veranderen. De bereikbaarheid van de gemeente Noordoostpolder neemt in scenario 3 ietwat toe vergeleken met de huidige bereikbaarheid, maar de gemeente krijgt niet dezelfde 'pull factor' als in scenario 1 en 2. De bevolkingsdichtheid in de gemeente Noordoostpolder zal in scenario 3 dus een lichtere impuls krijgen en er zullen verschillen zijn in hoe de bevolkingssamenstelling zich ontwikkelt t.o.v. scenario 1 en 2.



De bereikbaarheid verbetert wel in zulke mate dat jongeren in scenario 3 tijdens en na hun opleiding gemiddeld vaker in of rondom Emmeloord blijven wonen – zij het in mindere mate dan in scenario 1 en 2. Via bepaalde knooppunten is het nog steeds eenvoudiger een IC-treinverbinding te bereiken, vergeleken met de huidige situatie. Het aantal thuiswonende studenten neemt in dit scenario ook ietwat toe, wat ook de kans vergroot dat jongeren na hun studie in/rondom Emmeloord blijven wonen en werken. Urk, Nagele en Lemmer gaan er in dit scenario wat dit betreft mogelijk zelfs op vooruit, ten opzichte van scenario 1 en 2.

## SOCIAAL EN MAATSCHAPPELIJK

### Impact op sociale cohesie

Ook in scenario 3 is enige bevolkingsgroei te verwachten, die zich echter meer verspreidt over de gemeente Noordoostpolder. De dorpen in Noordoostpolder zijn ook aantrekkelijk voor midden-opgeleiden uit de gemeente en hoogopgeleiden van buiten de gemeente. Op het vlak van sociale cohesie is de impact beperkt. Een deel van de nieuwe inwoners komt zelf uit de Noordoostpolder en kent de gemeente en de cultuur goed. Slechts een beperkt deel komt van buiten de gemeente en dit deel verspreidt zich ook over een groter deel van de gemeente dan in scenario 1 en 2 het geval is, wat de impact op de sociale cohesie ook beperkt. Er is geen sprake van een concentratie van een 'nieuwe groep' inwoners, waarmee de huidige bevolking zich gaat verhouden.

Omdat de bevolkingssamenstelling in scenario 3 naar verwachting het minste zal veranderen t.o.v. de andere scenario's, is de impact op de sociale cohesie voor dit scenario wellicht het meest gering. Emmeloord en de dorpen gaan zich niet drastisch anders ontwikkelen (ten opzichte van elkaar) dan nu het geval is. Wel is het denkbaar dat er meer jeugd in de dorpen blijft wonen die in dit scenario ook een station krijgen, vergeleken met de huidige situatie. Hetzelfde geldt voor Emmeloord, maar in mindere mate dan in scenario 1 en 2. Als jeugd die afkomstig is uit de Noordoostpolder hier ook na de studie blijft wonen, komt dat de sociale cohesie wel enigszins ten goede.

### Impact op voorzieningendruk

In scenario 3 neemt zowel de druk op voorzieningen als het voorzieningenaanbod beiden ietwat toe. Wel wordt het een uitdaging hoe deze goed te verspreiden tussen Emmeloord en de rest van de gemeente, omdat er mogelijk geen sprake is van een bepaalde bevolkingsconcentratie die het draagvlak versterkt voor bepaalde voorzieningen. Wel concentreert de bevolking met een lagere SES zich meer in Emmeloord vanwege de intensieve sociale woningbouw aldaar, waardoor de vraag om armoede-gerelateerde voorzieningen zich meer in Emmeloord zal blijven concentreren.

Effecten van vergrijzing worden in dit scenario in mindere mate tegengegaan door minder toestroom van jongere bevolkingsgroepen dan in de andere scenario's. Voor jonge zorg- en onderwijsprofessi-

onals kan het gezien de vraag (die an sich al in de Noordoostpolder aanwezig is) nog steeds aantrekkelijk zijn om zich in de gemeente te vestigen, door het grotere en goedkopere woningaanbod en de betere bereikbaarheid. Dit ligt echter ook aan de keuzes die de gemeente hierin maakt.

### Sociale cohesie

Instream is een mix van midden-opgeleiden van binnen de gemeente en hoogopgeleiden van buiten de gemeente. Doordat nieuwe inwoners deels uit de gemeente zelf komen en inwoners zich meer over de gemeente (Emmeloord en de dorpen) verspreiden, blijft de impact op de sociale cohesie heel beperkt.

### Voorzieningendruk

Vraag om voorzieningen neemt toe door bevolkingsgroei, maar spreidt zich meer over de gemeente. Het wordt een uitdaging om het voorzieningenaanbod goed te verdelen over Emmeloord en de dorpen. De vraag om armoedevoorzieningen concentreert zich mogelijk wel meer in Emmeloord doordat de sociale woningbouw zich hier meer concentreert. Het aanbod aan voorzieningen neemt tegelijkertijd ook toe, doordat de gemeente nog steeds aantrekkelijker wordt voor bv. zorg- en onderwijsprofessionals.

Geraadpleegde bronnen:

Tordoir, P. (2023). Noordoostpolder en Lelylijn: economische effecten en kansen.

## 6.5 Effecten op een rij

### Plussen en minnen

#### Scenario 0 – NOPE Wel een Lelylijn, geen station



#### Plussen

- + Er is geen aanleiding voor extra groei, waardoor de bestaande sociale samenhang blijft
- + Er is geen ruimte nodig voor extra woningbouw
- + Er hoeven nu geen ingewikkelde keuzes gemaakt te worden
- + Het leven in en de identiteit van de Noordoostpolder blijft goeddeels wat het is

#### Minnen

- Vergrijzing neemt toe en de bevolking stabiliseert. Hierdoor komen voorzieningen onder druk te staan en verandert de verhouding tussen (zorg)vragers en dragers
- De economie blijft last houden van de moeilijke toegang tot talent, wat een beperkende factor is in de economische ontwikkeling van de polder
- Jongeren verlaten de polder om elders te studeren en hun leven op te bouwen
- Het is moeilijk om invulling te geven aan de behoefte aan andere vormen van mobiliteit: de gemeente blijft een autogemeente
- Als de Lelylijn wordt aangelegd zonder station in Emmeloord, wordt de Noordoostpolder letterlijk gepasseerd. Het gevoel van afstand tussen stad en platteland kan hierdoor verder gevoed worden

### Plussen en minnen

#### Scenario 1 – NOP Centreren Station in het hart

#### Plussen

- + Het bestaande centrum (waar momenteel al veel energie en investeringen naar toe gaan) van Emmeloord wordt versterkt en kan zich verder doorontwikkelen
- + Geconcentreerde woningbouw vraagt het minste gebruik van agrarische ruimte
- + Bestaande plannen en investeringen in Emmeloord kunnen worden versterkt door een centraal gelegen station
- + Grootste economische effect door concentratie van functies rond het station
- + Grootste effect op mobiliteitstransitie door sterke mobiliteitsknoop en veel functies en activiteiten rond het station
- + Woningbouw sluit goed aan op behoefte die in woonvisie wordt benoemd
- + Station komt in het midden van het assenkruis te liggen (cultuurhistorisch)

#### Minnen

- Het contrast tussen Emmeloord en de dorpen wordt groter
- De maatschappelijke opbouw verandert en er is een kans op instroom van kwetsbare doelgroepen
- Er is geen directe aanleiding om landschappelijke opgaven te koppelen aan de Lelylijn
- De dorpen profiteren minder mee
- Dit scenario plaatst bestaande plannen en initiatieven in de omgeving in een ander perspectief: dit veroorzaakt op korte termijn al keuzes die voorsorteren op de komst van de Lelylijn

## Plussen en minnen

### Scenario 2 – NOP Uitbreiden Station op de flank



#### Plussen

- + De Noordoostpolder krijgt er een centrum bij. Naast het centrum van Emmeloord, komt er een centrum aan de zuidwestzijde bij, ter aanvulling op huidige voorzieningen
- + De kans kan aangegrepen worden om een duurzame meervoudige mobiliteitshub te ontwikkelen, vlakbij de snelweg
- + Nieuwe agenda's, programma's en transities kunnen worden opgepakt. Er is de mogelijkheid tot veel verenigingsruimte (op de nieuwe kenniscampus) en 'de nieuwe polder experience'
- + Dit scenario zorgt voor een nieuwe instroom mensen van buiten de Noordoostpolder, veel kenniswerkers met een bèta achtergrond die de natuur als nieuwe drager aantrekkelijk vinden
- + De locatie is ook toegankelijk voor Urk en (gedeelde) opgaven in de tussenruimte kunnen worden opgepakt

#### Minnen

- Het stijgende voorzieningenniveau in 'het tweede centrum', kan gaan concurreren met het huidige centrum. Dit moet meegenomen worden in ontwerp en inrichting
- Woningbouw heeft een relatief grote landbouwgrondinname en dit kan zorgen voor weerstand
- De dorpen profiteren minder mee
- De 'nieuwe NOP-er' kan in beginsel spannend zijn voor huidige bewoners. Het station zal hoogstwaarschijnlijk aan de zuidzijde van de snelweg komen te liggen, waardoor vanuit de kern Emmeloord altijd een brug of tunnel noodzakelijk is om het station te bereiken. Kan negatief zijn vanuit belevingswaarde als hier geen ontwerpaandacht aan wordt geschonken.

## Plussen en minnen

### Scenario 3 – NOP Spreiden Meerdere stations



#### Plussen

- + Meerdere dorpen profiteren mee
- + De woningbouwopgave kan verspreid worden over meerdere dorpen
- + Het voorzieningenniveau kan in sommige dorpen uitgebreid worden
- + Landschappelijke opgaven kunnen worden aangepakt – vrijkomende boerenerven, kleine "groene eilanden" kunnen worden ingezet en herontwikkeld.
- + Bestaande polderstructuren kunnen aangezet worden en recreatief aantrekkelijker worden gemaakt

#### Minnen

- Minder HOV-lijnen zijn mogelijk, er is minder centraliteit in het netwerk georganiseerd
- De auto blijft een relatief grote rol spelen
- Huidige uitdagingen blijven
- Doordat er geen nieuwe aanwas aan bewoners in de NOP komt, zal ook vergrijzing op huidig tempo doorgaan
- Er is een dreiging voor niet voldoende (zorg)personeel. Waar komen arbeiders vandaan?
- Er is geen directe reden om opgaven aan te pakken
- Het verschil tussen dorpen groeit
- De kwaliteit van de stationsgebieden zal minder zijn omdat investeringen over drie stations verspreid moeten worden

## HOOFDSTUK 7

# LESSEN



①

**De scenario's laten zien dat er iets te kiezen valt!**

De locatiekeuze van het station, de manier waarop het stationsgebied wordt ontwikkeld en hoe de dorpen en het landschap verbonden zijn met het station, zorgen voor verschillende toekomstbeelden voor de inwoners, ondernemers en bezoekers van de Noordoostpolder. Dit betekent dat visie en durf om te kiezen nu belangrijk is!

②

**Het bedrijfsleven profiteert van de Lelylijn en de economie wordt sterker met een station.**

De toegang tot talent is de sleutel tot de toekomst van de (innovatieve) economie van de NOP. De Lelylijn vormt een grote impuls in de toegankelijkheid voor talent van buiten en voor het (blijven) wonen van talent in de polder. De NOP is een toonaangevend innovatielab van de agrifood sector, sterk in metaal en testcentrum voor mobiliteit en infrastructuur (MITC). De NOP heeft hoogopgeleide mensen nodig die de sterke economie verder brengen. De Lelylijn brengt deze knappe koppen dichterbij - zorg er met het bedrijfsleven voor dat de stationsomgeving bruist van deze innovaties. Hoe sterker en meer gemengd een stationsomgeving is, des te sterker dit economische effect. Dit pleit voor een station bij het centrum van Emmeloord.

③

**Een station met woningbouw geeft een impuls aan sociaal-maatschappelijke agenda's.**

De extra woningbouw die de gemeente koppelt aan het station trekt een nieuwe generatie pioniers aan. Dit kan de effecten van vergrijzing en bijbehorende maatschappelijke problematieken tegengaan.

④

**De bevolkingssamenstelling verandert. Of dit een probleem is, hangt af van tempo, ontwerp, soort woningen, houding en opvatting.**

Met extra woningbouw komen er mensen van buiten naar de Noordoostpolder. Dit past bij het karakter van de polder (Noordoostpolderenaren zijn immers allemaal nieuwkomers), maar geeft wel een ander toekomstbeeld dan het huidige perspectief van afvlakkende groei. Door te sturen op tempo en woonmilieus kan de gemeente beïnvloeden welke doelgroepen zich aangetrokken voelen. Door te sturen op woonmilieus die door eigen inwoners gevraagd worden en door het tempo van extra woningbouw niet te hoog te leggen kan een goede balans van doorstroming van Noordoostpolderenaren en ruimte voor nieuwkomers bereikt worden.

⑤

**Van dorp tot stad: het station reikt tot in de dorpen.**

Het nieuwe station is de centrale hub en het kloppend hart van de polder waar alle soorten van vervoer comfortabel, sociaal veilig en efficiënt samenkomen. Daarbij hoort het stimuleren actief verkeer (lopen en fietsen) naar het station door het maken van aantrekkelijke verbindingen. Het station wordt versterkt door de aanleg van een aantal HOV-lijnen (Emmeloord-Tollebeek-Urk, Emmeloord-Marknesse-Steenwijk en Emmeloord-Ens-Kampen/Zwolle) die het station voor een groot aantal mensen dichtbij brengt. Binnen de polder hoort daar ook een fijnmazig netwerk van OV op maat bij, deelmobiliteit om ook de dorpen en verspreide werkgevers bereikbaar te maken en voldoende parkeerplekken bij het station. Dit betekent dat ook de dorpen kunnen profiteren en meegroeien door een station in Emmeloord.

⑥

**Een tracé gebundeld aan de A6 past het beste bij de kernkwaliteiten van de Noordoostpolder.**

Een gebundelde ligging voorkomt doorsnijdingen van de typische landschappelijke kamers waaruit het wederopbouwgebied van nationale betekenis bestaat en zorgt voor zo min mogelijk versnippering van het buitengebied.

7

**De locatie van het station doet ertoe.**

Een station bij het centrum van Emmeloord versterkt het bestaande hart van de polder, maar confronteert de gemeente ook met de vraag of zij nu al keuzes wil maken die voorsorteren op de komst van het station. Maakt de gemeente nu de juiste keuzes voor de gebieden rond het centrum als er straks een station komt?

Een station aan de rand van Emmeloord kan juist een heel nieuw type plek toevoegen aan de polder, en deze kan ingevuld worden los van de bestaande ontwikkelingen in Emmeloord. Je kunt bij een station ver weg van het centrum als gemeente wachten met het maken van ingrijpende keuzes. Het resultaat is echter wel een plek die qua voorzieningen en OV concurreert met het bestaande centrum.

De positieve impact van een station nabij het centrum lijkt vanuit economische impact en het effect op Emmeloord op te wegen tegen de complexe keuzes die hierbij komen kijken. Bovendien leiden keuzes (zoals meer bouwen rond het centrum) ook tot positieve effecten in het geval dat de Lelylijn er uiteindelijk toch niet zou komen. Dit pleit voor de keuze voor een station dichtbij het centrum.

8

**De kwaliteit van het stationsgebied moet uitstekend zijn. Daarop moet de gemeente nu al (hoog) inzetten.**

Dit gaat om de inzet voor het ontwerp van het station en de stationsomgeving, de intensiteit van het gebruik van het stationsgebied, maar ook de frequentie en kwaliteit van de verbindingen. Meer en snellere treinen zorgen voor een beter gebruikt gebied. Dit pleit eerder voor één sterk station, dan meerdere kleine stations en een scenario met snelle treinen naar grote steden in plaats van een lijn met veel stopplekken.

9

**Zorg ervoor dat iedereen meedoet.**

De sociale samenhang in de NOP is groot en voorkomen moet worden dat het station zorgt voor grotere tegenstellingen tussen mensen. De komst van de Lelylijn moet ook voor mensen in de dorpen en mensen met een afstand tot maatschappelijke netwerken van waarde zijn. Mét de inwoners werken aan de komst van de Lelylijn zorgt dat de pioniersgeest van de polder nieuwe energie krijgt.

10

**Het tracé en het station zijn ook een landschappelijke ontwerpogave.**

Ga voor een 'treinpanorama' waarbij nagedacht wordt over het beleven en beschermen van het monumentale landschap, zowel vanuit de trein als vanuit de polder.

11

**Gebruik het organiserend vermogen van een nieuw station in de samenwerking met Urk**

Urk en de Noordoostpolder profiteren beide van de Lelylijn. Er zal bij iedere locatie van een station goed samen met Urk gekeken moeten worden hoe beide gemeenten samen komen tot de beste oplossingen voor zowel de NOP als voor Urk. Goed gebruik van het station door Urkers zorgt ook voor een sterker station voor de NOP.

12

**Geef een impuls aan recreatie en toerisme**

De toeristische en cultuurhistorische waarden van de NOP komen met de Lelylijn binnen het bereik van meer mensen. Meer samenhang, het beter vertellen en ontsluiten van het verhaal van de NOP, maar ook samenwerking met de omgeving (o.a. N.P. Weerribben Wieden en Urk) bieden een kans voor de recreatieve en toeristische potentie van de gemeente.

## Mogelijke 'no regrets'

De vergelijking tussen de kaarten en tijdlijnen van de scenario's brengt een aantal overeenkomsten in beeld. Deze kunnen aangemerkt worden als 'no regrets'

- Stapsgewijze ontwikkeling HOV-netwerk richting Kampen/Zwolle en Steenwijkerland, conform de aanwezige dagelijkse verplaatsingspatronen. Beginnen met HOV richting Lelystad als opmaat naar de Lelylijn en om te beginnen met het versterken van relaties met de MRA.
- Transformeren bestaande bedrijventerreinen door te verduurzamen en te verdichten waarbij een clustering van innovatieve bedrijvigheid uit de NOP centraal staat. Wat hebben zij nodig aan specifieke voorzieningen (anders dan de gebruikelijke)?
- Vertellen van het unieke verhaal van de NOP. De Poldertoren zal altijd het herkenningspunt blijven (en logisch uitzichtpunt).
- Daarmee samenhangend is het versterken van het toeristisch-recreatieve aanbod en de voorzieningenstructuur als derde economische motor van de gemeente.
- In welk scenario dan ook is een gefaseerde, gestage en bewuste woningbouwontwikkeling voorwaardelijk. De Lelylijn is er pas over circa 1,5 tot 2 generaties.

## Bod naar het Rijk

- NOP bouwt ten minste 5.000 extra woningen in de buurt van het station (2/3 in Emmeloord met accent op stationsgebied) en (1/3) in de dorpen
- NOP draagt extra bij aan de economie van Nederland door ons te verbinden aan kennisnetwerken: we worden het innovatielab voor de internationale agrofoodsector. We voegen daarmee banen toe.
- NOP is een potentieel testlab voor nieuwe vormen van mobiliteit, waarmee het MITC gekoppeld kan worden aan de aanleg van de Lelylijn. Bijvoorbeeld als testlab voor autonoom vervoer in de polder.
- NOP brengt bestaande en nieuwe toeristische bestemmingen samen en zorgt daarmee voor een spreiding van het Nederlandse toerisme. Station Emmeloord wordt de poort naar het landschap met volop toeristische bestemmingen en daar wordt de 'polder experience' aan toegevoegd. Het landschap biedt ruimte aan nieuwe vormen van landbouw die weten om te gaan met de gevolgen van klimaatverandering, bodem en water.
- NOP draagt met de Lelylijn en ondersteunend mobiliteitsbeleid bij aan de duurzaamheid- en mobiliteitstransitie van Nederland.

## Vervolgstappen en vervolgstrategie

Met de lessen uit deze studie kan de gemeente Noordoostpolder verder aan de slag om te helpen de Lelylijn een realiteit te maken, invloed uit te oefenen op het tracé en stationslocatie, en zich voorbereiden op de komst van deze lijn.

### De gemeente kan dit doen langs twee sporen:

Invloed naar buiten uitoefenen: In de trajecten van de **NOVEX Lelylijn** en het **MIRT**:

- Steun blijven geven aan de lobby voor de Lelylijn, onderbouwd met de verwachte positieve effecten op de economie en de brede welvaart in de Noordoostpolder
- Uitwerken en uitdragen van het bod aan het Rijk
- Pleiten voor een zo goed mogelijke Lelylijn voor de Noordoostpolder met:
  - Een traject parallel aan de A6 om de landschappelijke impact te minimaliseren
  - Een lijn met snelle en frequente verbindingen naar de grote steden, waarmee de economische en mobiliteitsimpact voor de Noordoostpolder het grootst is
  - Een station nabij het centrum om daarmee een zo groot mogelijk maatschappelijk effect te kunnen realiseren
  - Een station en stationsgebied met een uitstekende (omgevings)kwaliteit

### Wat de gemeente zelf kan doen:

- Een verdiepende ruimtelijke en programmatische studie naar mogelijkheden van gebiedsontwikkeling rond verschillende potentiële stationslocaties en in de gehele Noordoostpolder (Emmeloord en de dorpen). Van impactanalyse naar mogelijke ruimtelijke invullingen en daarmee een verleidelijk perspectief voor de toekomst neerzetten
- Uitwerken welke keuzes de gemeente nu al moet maken om goed te anticiperen op de opening van een station en in beeld brengen hoe dit verschilt bij verschillende mogelijke stationslocaties (uitwerken van de tijdlijn)
- Samen met Urk en andere buurgemeenten werken aan de lobby voor de Lelylijn en werken aan het netwerk van bereikbaarheid van het station, zoals HOV lijnen, maar ook P+R voorzieningen en andere vormen van mobiliteit.
- Het (op termijn) breder betrekken van de bevolking bij de voorbereiding op de Lelylijn en de mogelijke effecten



## HOOFDSTUK 8

# BIJLAGEN

## BIJLAGE

## Economische effecten Lelylijn

Pieter Tordoir – Universiteit van Amsterdam

### Inleiding

In dit essay worden mogelijke economische effecten van een komst van de Lelylijn naar gemeente Noordoostpolder gepeild. De Lelylijn zorgt voor een revolutionaire verbetering van het openbaar vervoer in de richting van Zuidelijk Flevoland, de Randstad en Noord-Nederland. Uiteraard heeft dat economische effecten op de gemeente, maar daarbij moet worden beseft dat Noordoostpolder een landelijke gemeente is met een specifiek karakter, sterk ingesteld op auto-verkeer. Omdat de auto althans op korte en middellange afstand weinig belangrijke knelpunten ondervindt kan niet worden verwacht dat er direct een run ontstaat op de lijn. Het gebruik zal slechts geleidelijk toe-

nemen naarmate de bevolking en bedrijvigheid zich meer oriënteren op reisbestemmingen die door de lijn beter bereikbaar worden—zoals centra van de grote steden—en zich bij verhuizingen meer laten leiden door de treinontsluiting. Er kan een generatief samenspel ontstaan tussen de treinontsluiting en de structuur van bevolking, economie en voorzieningen, maar dat neemt tijd en vraagt nadrukkelijk ook voorwaarden en beleid op andere vlakken dan alleen de treinontsluiting zelf. Vooruitlopend op de conclusies van dit essay kan worden gesteld dat de economische baten in zo'n 'beleidsenvelop', waarbij de Lelylijn onderdeel is van een breder pakket aan structuurversterkende maatregelen en ontwikkelingen, significant kunnen worden.

De lat waarlangs mogelijke effecten van de komst van de Lelylijn naar Noordoostpolder hier worden gezien is die van de brede welvaart. Het begrip brede welvaart is in opkomst en omvat niet alleen de welvaart als monetair inkomen maar nadrukkelijk ook effecten op het welzijn van de bevolking en effecten op het natuurlijk milieu: profit, people & planet. Dit essay beperkt zich tot effecten van de verbinding vanaf het moment van gereedkomen; effecten ten gevolge van de bouw van de lijn op de economie en het milieu komen niet ter sprake. De centrale vraag is in hoeverre en op welke wijze de beschikbaarheid en het gebruik van de nieuwe verbinding tot welvaartsgeneratie in de gemeente Noordoostpolder kan leiden. Een belangrijke vervolgvraag is in hoeverre en hoe de effecten worden versterkt door flankerend lokaal beleid.

Welvaartsgeneratie door een nieuwe of verbeterde verbinding kan langs verschillende schijven verlopen, die achtereenvolgens in dit essay de revue passeren. Een eerste schijf is het wegnemen van bestaande vervoersknelpunten en het dichterbij komen van mogelijke bestemmingen voor de bestaande bevolking en bedrijvigheid, zodat minder reiskosten en reistijd nodig zijn om vraag en aanbod (bestand en potentieel) in de economie, de arbeidsmarkt en voorzieningenstructuur bij elkaar te brengen. Daardoor gaan markten beter functioneren en nemen keuzemogelijkheden toe: werkgevers komen makkelijker aan personeel, lokale voorzieningen kunnen hun draagvlak verbreden en voorzieningen buiten de gemeente komen beter beschikbaar voor de lokale bevolking. Om dergelijke effecten in te kunnen schatten is een goed beeld nodig van de ruimtelijke structuur van de relevante markten ter zake en van het huidige reisgedrag van werknemers en consumenten binnen, vanuit en naar Noordoostpolder. Deze analyse staat centraal in de hiernavolgende sectie van dit essay.

Een tweede schijf kan gaan werken als de omvang, samenstelling en ruimtelijke structuur van de bevolking, bedrijvigheid en voorzieningen in Noordoostpolder gaan veranderen onder invloed van de nieuwe verbinding. De lijn kan bevolking en bedrijvigheid van buiten aantrekken, kan stimulerend werken voor lokale voorzieningen en kan zorgen voor ruimtelijke clustering die gunstig werkt voor het lokale vestigings-, innovatie- en woonklimaat. Voor dergelijke

effecten zal de lijn wellicht een belangrijke, maar geen voldoende voorwaarde vormen: generatieve effecten langs deze schijf vereisen vrijwel altijd aanpalende en complementaire voorwaarden, waaronder met name ontwikkelruimte maar ook samenwerking in het kader van breder ontwikkelings- en structuurbeleid. In de derde sectie van dit essay wordt nader ingegaan op de mogelijke aantrekkingskracht op bevolking, vooral op jonge hoger opgeleide mensen, waaraan Noordoostpolder behoefte heeft. In de vierde en afsluitende sectie komen mogelijke effecten op de economische structuur, innovatie en toeristische aantrekkingskracht nader aan bod.

### 1. Effecten langs de eerste schijf: dagelijkse verplaatsingen

#### Algemene effecten

In zoverre de Lelylijn reizen voor werk, diensten en voorzieningen naar en vanuit Noordoostpolder gemakkelijker maakt voor de bestaande bevolking en bedrijvigheid, in richtingen die ertoe doen, zullen de betreffende arbeids- en consumentenmarkten beter gaan functioneren met welvaartsgroei tot gevolg. Een verkenning van kwalitatieve informatie geeft aan dat de lijn hier betekenis kan krijgen; veel bedrijven in Noordoostpolder komen moeilijk aan hoger opgeleid personeel vanwege lange reisafstanden naar bevolkingsconcentraties buiten de polder. Om markteffecten te kunnen inschatten wordt hieronder allereerst de ruimtelijke structuur van bestaande arbeids- en

consumentenmarkten met netwerkkaarten van de betreffende verplaatsingen in beeld gebracht. Dat gebeurt met een geografisch informatiesysteem op basis van big data: microdata van het CBS over woon-werkverkeer en consumentenverkeer.

Een eerste reeks van netwerkkaarten betreft stromen van gemiddelde dagelijkse verplaatsingen naar en vanuit Noordoostpolder, voor werk, winkelen en zorgdiensten, middelbaar en hoger onderwijs, en sociale en recreatieve doeleinden (Kaart 1). Deze kaarten geven rijke informatie.

Kaart 1a toont het netwerk van gemiddelde dagelijkse pendelstromen en daarmee de bestaande ruimtelijke structuur van arbeidsmarkten. Noordoostpolder kent per saldo een sterk inkomende pendelstroom (dieprode kleur, zie de kaarttoelichting). Daarbij moet in aanmerking worden genomen dat meer dan een derde van het pendelverkeer zich binnen de polder zelf afspeelt—voor een gemeente van deze bevolkingsomvang is dat uitzonderlijk veel, gebruikelijk is minder dan een kwart intern pendelverkeer. Opvallend is verder dat de inkomende pendel vooral uit het noorden komt (i.h.b. vanuit gemeenten Fryske Marren en Steenwijkerland) terwijl de uitgaande pendel vooral zuidelijk is gericht, richting Lelystad, Kampen en Zwolle. Lelystad geeft de belangrijkste individuele werkrelatie met Noordoostpolder, met 6.000 dagelijkse pendelbewegingen. De Lelylijn kan vooral hier een belangrijke betekenis krijgen.

Kaart 1b geeft de structuur van dagelijkse verplaatsingen voor winkelen en zorg (gezondheid en welzijn), en hier blijkt dat Lelystad slechts een geringe betekenis heeft voor Noordoostpolder. Dat is opvallend omdat de modelberekening aangeeft dat Lelystad gezien haar omvang, voorzieningen en relatieve nabijheid eigenlijk veel belangrijker zou moeten zijn voor Noordoostpolder. Dronten, Fryske Marren en vooral Steenwijkerland hebben voor winkel- en zorgverkeer echter feitelijk meer betekenis dan Lelystad. Voor hoogstedelijke voorzieningen zijn inwoners van Noordoostpolder vooral gericht op Zwolle, en daarnaast op Groningen, Leeuwarden en Apeldoorn. Amsterdam en Almere spelen geen rol van betekenis. Uit kaart 1b blijkt verder dat Noordoostpolder als geheel en per saldo geen centrumgemeente vormt; inwoners zijn met name voor meer gespecialiseerde voorzieningen aangewezen op omliggende steden. Nadere analyse leert dat de hoofdkern Emmeloord overigens binnen de polder wel een sterke centrumfunctie heeft. Een groot deel van het voorzieningenverkeer speelt zich dan ook binnen de polder zelf af.

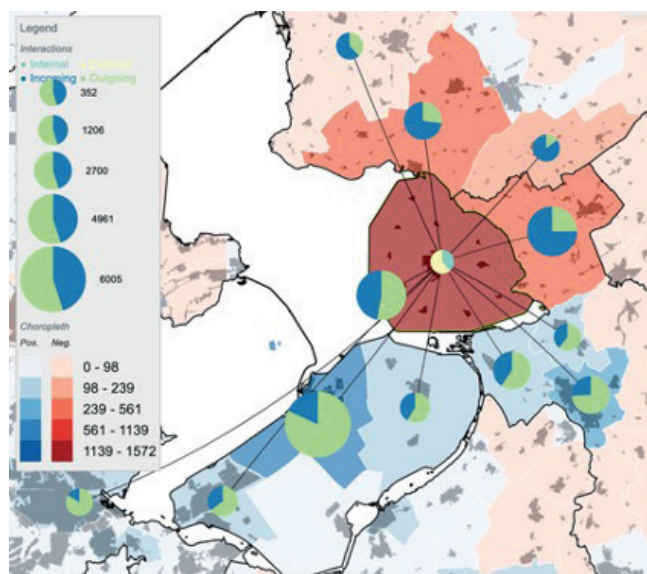
Al met al is er derhalve een 'gat' in het voorzieningenverkeer langs de as Noordoostpolder-Lelystad-Almere-Amsterdam en dat is opvallend gezien het grote voorzieningenpotentieel langs die as. Modelanalyse geeft aan dat knelpunten in autobereikbaarheid daar slechts een beperkte rol in spelen. Waarschijnlijk speelt een culturele scheiding op de achtergrond. De Lelyverbinding zal in dit opzicht voor de bestaande

bevolking niet zo heel veel doen, ook omdat de auto centraal blijft staan voor winkelen en zorgconsumptie over langere afstanden. Voor nieuwe bewoners die door de lijn worden aangetrokken kan dat wel veranderen, waarover later meer.

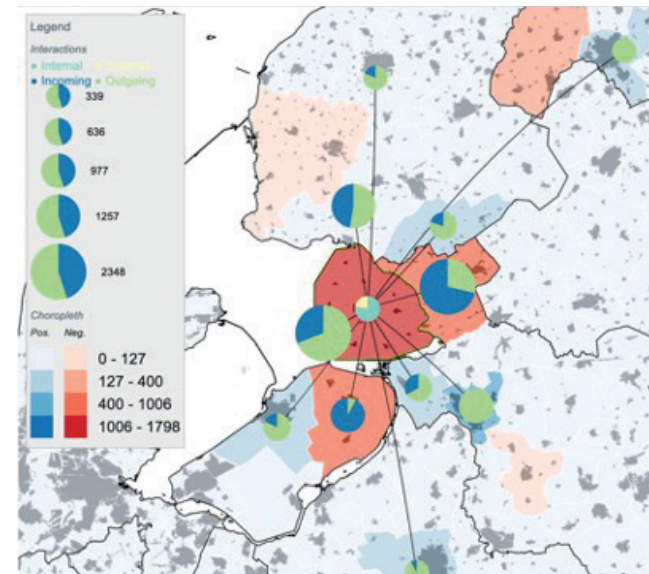
Kaart 1c toont dat de as Noordoostpolder-Lelystad-Almere-Amsterdam ook voor onderwijs maar weinig betekenis heeft. Hier speelt echter het gebrek aan hoogwaardig OV wel een hoofdrol omdat onderwijspendel sterk afhankelijk is van goed openbaar vervoer. We kunnen daarom verwachten dat de komst van de Lelylijn na verloop van tijd voor significante onderwijspendel zorgt tussen Noordoostpolder, Almere en Amsterdam. Zwolle speelt nu de hoofdrol voor hoger onderwijs voor Noordoostpolder. Met de Lelylijn komen er meer keuzemogelijkheden.

Kaart 1d laat zien dat inwoners van Noordoostpolder ook voor sociale en recreatieve activiteiten vooral de noordelijk gelegen buurgemeenten opzoeken. De betekenis van zuidelijk gelegen steden is ook hier niet al te groot, waarbij opvalt dat Lelystad, Almere en Amsterdam wel iets belangrijker zijn dan Zwolle. Interessant is dat inwoners van Almere vrij sterk gericht zijn op recreatie in Noordoostpolder. Dit is een teken van de recreatieve en ook cultuurhistorische potentie van Noordoostpolder, die momenteel nog weinig wordt benut. Gegeven het grote aandeel van de trein in recreatief verkeer over langere afstanden doet deze bevinding vermoeden dat een zuidwestelijke treinont-

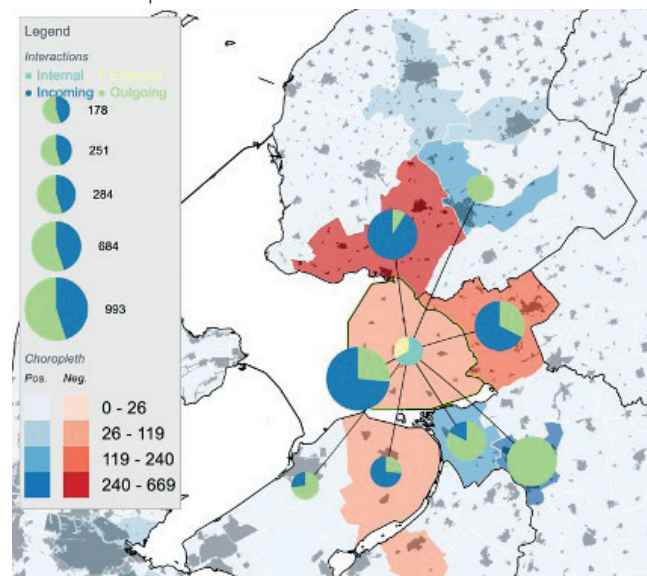
**Kaart 1. Gemiddelde dagelijkse verplaatsingen vanuit en naar Noordoostpolder, naar en vanuit omliggende gemeenten en steden, periode 2014-2022** Toelichting: de omvang van taartdiagrammen in omliggende gemeenten geeft het aantal verplaatsingen naar en vanuit Noordoostpolder (zie legenda). De blauwe fractie geeft het aandeel verplaatsingen naar Noordoostpolder, de groene fractie het aandeel vanuit Noordoostpolder. Kleuren van gemeenten geven saldi van inkomende en uitgaande verplaatsingen: blauw is per saldo inkomend, rood is per saldo uitgaand. Het kleine taartdiagram in Noordoostpolder geeft de verhouding tussen externe verplaatsingen naar en vanuit Noordoostpolder en de interne verplaatsingen binnen de polder. Bron: CBS Onderzoek Verplaatsingen in Nederland 2014-2022



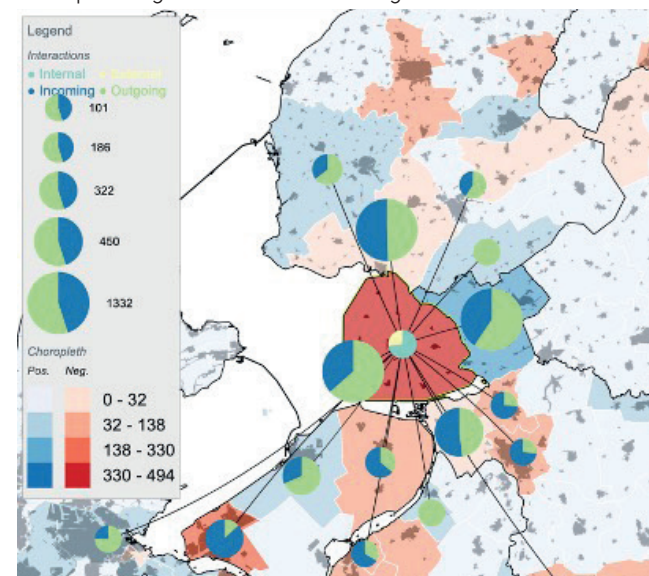
1a Woon-werkpendel



1b Verplaatsingen voor winkelen en zorg



1c Verplaatsingen voor middelbaar en hoger onderwijs



1d Verplaatsingen voor sociale en recreatieve activiteiten



sluiting voor Noordoostpolder in toeristisch-recreatief opzicht veel betekenis kan krijgen. Hier wordt later in het essay op teruggekomen.

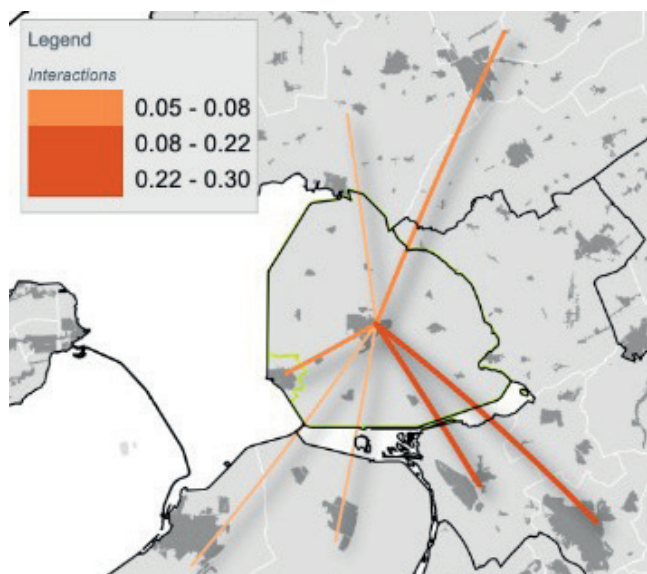
Tenslotte is ook het huidige aandeel (per 2022) van het openbaar vervoer op de belangrijkste routes in intergemeentelijke verkeer naar en vanuit Noordoostpolder in kaart gebracht (kaart 2).

Openbaar vervoer in de vorm van busverbindingen speelt alleen in het verkeer tussen Noordoostpolder, Kampen en Zwolle echt een rol van betekenis. Op de betreffende lijnen wordt ook veel voor onderwijs gependeld. Richting Zuidelijk Flevoland is de rol van het openbaar vervoer maar klein.

### Nadere effecten op werkpendel en de arbeidsmarkt

Woon-werkpendel neemt het grootste deel van dagelijkse verplaatsingen naar en vanuit Noordoostpolder in. Om die reden zullen de belangrijkste welvaartseffecten van de Lelylijn ook langs de route van arbeidspendel plaatsvinden, direct langs de eerste schijf en indirect langs de tweede schijf. Omdat de arbeidsmarkt voor hoger opgeleiden tevens een kanaal voor kennisoverdracht en innovatie vormt, met sterk generatieve economische effecten, is het zinvol om de arbeidsmarktanalyse in dit opzicht te verdiepen. Informatie over pendelstromen, de economische structuur en beroepsbevolking is beschikbaar op het niveau van de individuele kernen zodat hier ook rekenschap wordt

**Kaart 2. Aandeel van OV in verplaatsingen naar en vanuit Noordoostpolder (2022).** Bron: CBS OVin

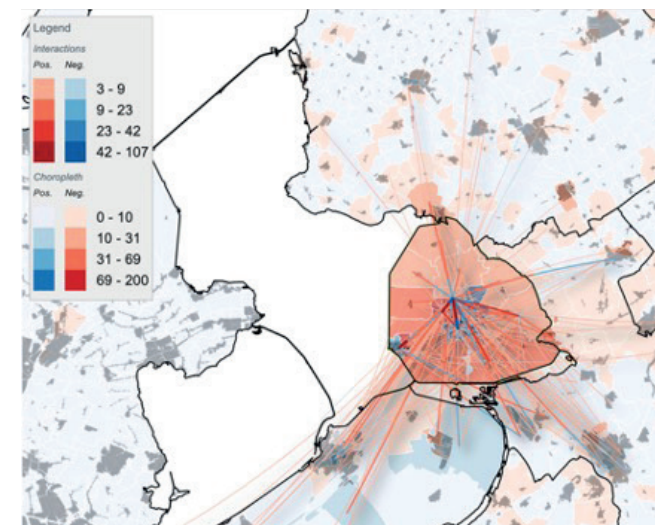


gegeven van de bijzondere ruimtelijke structuur van de polder. Die ruimtelijke structuur beïnvloedt de reistijd van voor- en natransport naar en vanuit het treinstation en is daardoor medebepalend voor markteffecten van de Lelylijn.

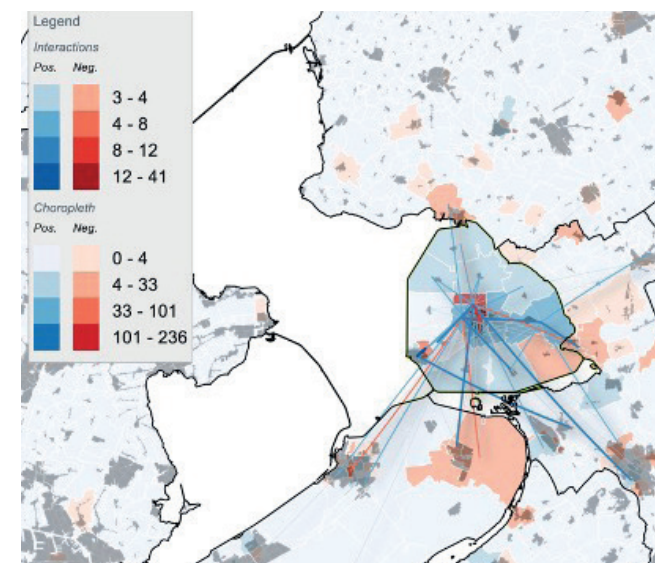
Kaart 3 toont pendelstromen van werkenden met een HBO- of academische opleiding naar en vanuit 4-cijferige postcodegebieden in Noordoostpolder, binnen de polder en naar en vanuit postcodegebieden in een grote cirkel rondom de polder. Kaart 3a geeft de situatie in 2018 (het meest recente jaar waarop deze microgegevens beschikbaar zijn), kaart 3b toont de ontwikkeling tussen 2007 en 2018.

Uit kaart 3a blijkt dat verreweg de meeste pendelstromen van hoger opgeleide werkers lopen vanuit en naar postcodes in Emmeloord. Inkomende pendelstromen zijn daarbij vooral gericht op bedrijventerreinen in Emmeloord; uitgaande lijnen vertrekken vanuit woonwij-

**Kaart 3. Gemiddeld dagelijks pendelverkeer van hoger opgeleide werkers binnen, vanuit en naar 4-cijferige postcodegebieden in Noordoostpolder, naar en vanuit postcodegebieden daarbuiten.** Toelichting: dikte en kleurintensiteit geeft de omvang van pendelstromen (zie legenda). De kleuren van postcodes geven het saldo van in- en uitgaande pendel aan: blauw is per saldo inkomend, rood per saldo uitgaand (zie 'Chropleeth' in de legenda). Bron: microdata CBS Sociaalstatistisch Bestand 2007-2018



3a Pendelstromen 2018 (absoluut)



3b Ontwikkeling 2007-2018 (absoluut)

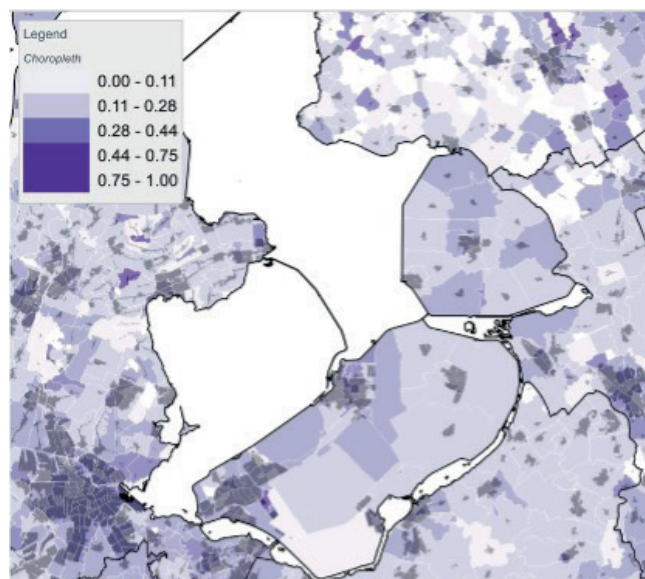


ken in de stad. De inkomende lijnen naar Emmeloord zijn hoofdzakelijk afkomstig van de overige kernen in Noordoostpolder en daarnaast van Lemmer. Uitgaande lijnen vanuit Emmeloord zijn gericht op centrumlocaties in Lelystad, Zwolle, Kampen en Steenwijk, en daarnaast op bedrijventerreinen rond Lelystad en Dronten. Tenslotte zijn beperkte uitgaande pendelbewegingen richting de noordelijke Randstad (Almere, Amsterdam en het Gooi) zichtbaar. Naast de lijnen naar en vanuit Emmeloord zien we ook pendelbewegingen vanuit kleinere kernen in Noordoostpolder richting Zwolle. De rode kleur van postcodegebieden in Noordoostpolder buiten Emmeloord geeft aan dat de pendel aldaar hoofdzakelijk uitgaand is.

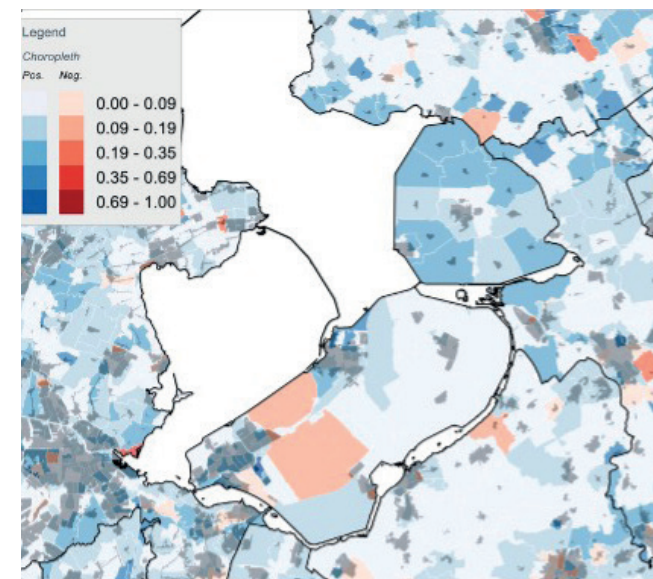
Meest interessant, zeker gezien het mogelijke effect van de Lelylijn, is de ontwikkeling van pendelstromen in het afgelopen decennium (zie kaart 3b). De pendelbewegingen van hoger opgeleiden tussen de kernen binnen Noordoostpolder nemen toe, waarbij vooral opvalt dat de richting van de stromen geleidelijk omdraait, getuige de blauwe kleur van die kernen in de kaart. Werkgevers in die kleinere kernen trekken blijkbaar steeds meer hoger opgeleiden aan, waarbij de woonplaats Emmeloord het belangrijkste wingebied is. Daarnaast nemen ook de pendel richting Zwolle en de pendel vanuit Dronten significant toe. De bewegingen richting Lelystad nemen echter af, en ook richting andere stedelijke centra zien we geen ontwikkeling.

Alvorens conclusies te trekken is het nuttig om ook de ontwikkeling van aanbod en vraag voor hoger opge-

**Kaart 4. Aandeel van hoger opgeleide werkers (HBO/academisch geschoold) in de werkgelegenheid per postcode-4 gebied in Noordoostpolder en wijde omgeving.** Bron: CBS microdata SBB

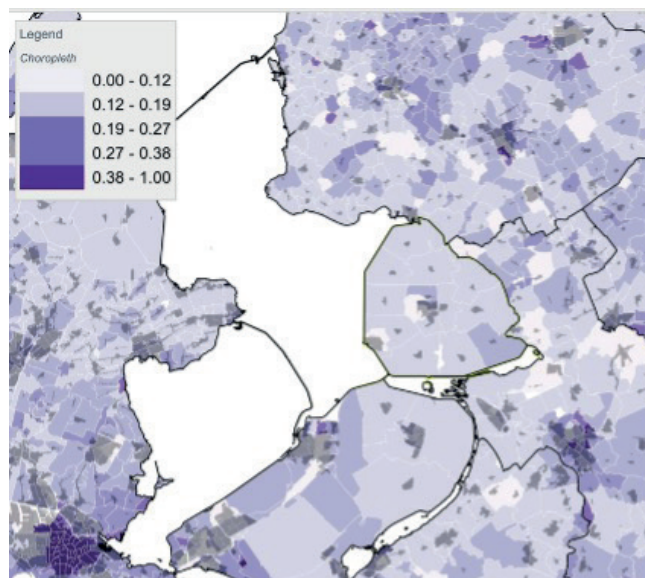


4a Aandeel hoger opgeleiden

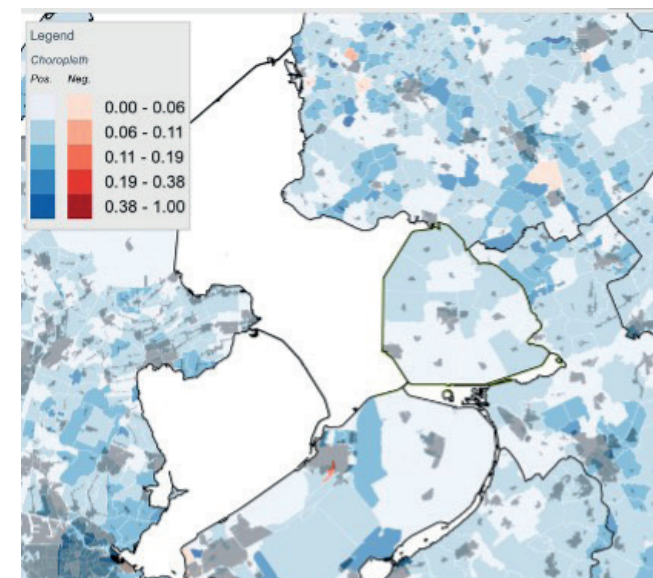


4b Verschil tussen het aandeel in 2007 en 2018

**Kaart 5. Aandeel van hoger opgeleide werkers (HBO/academisch geschoold) in de beroepsbevolking per postcode-4 gebied in Noordoostpolder en wijde omgeving.** Bron: CBS microdata SBB



5a Aandeel hoger opgeleiden



5b Verschil tussen het aandeel in 2007 en 2018

leid personeel in kaart te brengen om zo een ruimtelijk nauwkeurig beeld van de arbeidsmarkt te kunnen vormen. Daartoe is op basis van microdata van het CBS het aandeel en de ontwikkeling van het aandeel van hoger opgeleiden in de werkgelegenheid binnen postcode-4 gebieden in kaart gebracht (kaart 4), alsmede het aandeel van deze groep in de lokale beroepsbevolking (kaart 5).

Uit kaart 4a blijkt dat de kennisintensiteit van de economie van Noordoostpolder, gemeten naar het aandeel hoger opgeleiden, redelijk hoog ligt—zeker in aanmerking nemende dat de kenniseconomie zich doorgaans sterk concentreert in (groot-)stedelijke regio's. De kennisintensiteit van de lokale bedrijvigheid neemt bovendien snel toe, sneller dan gemiddeld in Nederland (zie kaart 4b). Noordoostpolder vormt onder de landelijke gebieden in Nederland een kennis-economisch buitenbeentje. Dit heeft vooral ook te maken met het hoogwaardige karakter van agrarische en industriële activiteiten in de polder, die sterk zijn op hoogwaardige veredeling, innovatie en informatisering. De afsluitende sectie van dit essay gaat daar nader op in.

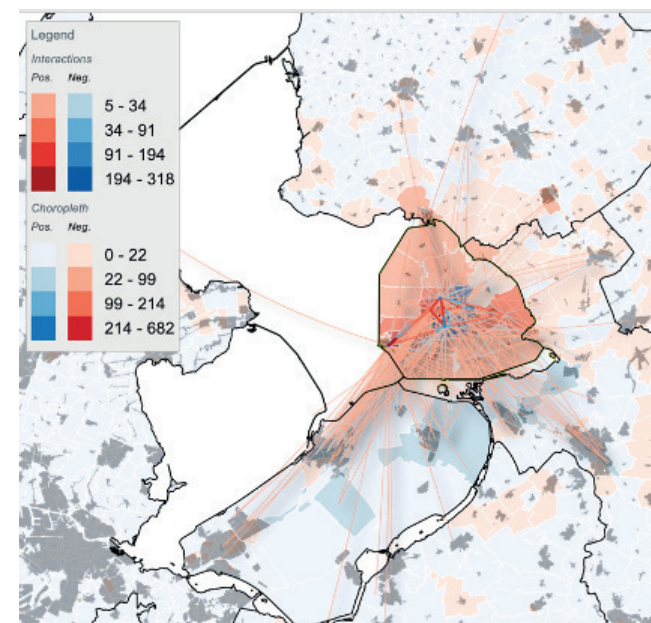
Indien we naast dit beeld van de vraag naar kenniswerkers het beeld van het aanbod leggen, gemeten als het aandeel van hoger opgeleiden in de beroepsbevolking van postcode-4 gebieden (kaart 5), zien we waar en in hoeverre vraag en aanbod ruimtelijk op elkaar aansluiten. Het blijkt dat de kennisintensiteit van de beroeps-

**Kaart 6 Gemiddeld dagelijks pendelverkeer van midden-opgeleiden (mbo-niveau) binnen, vanuit en naar 4-cijferige postcodegebieden in Noordoostpolder, naar en vanuit postcodegebieden daarbuiten** Toelichting: dikte en kleurintensiteit geeft de omvang van pendelstromen (zie legenda). De kleuren van postcodes geven het saldo van in- en uitgaande pendel aan: blauw is per saldo inkomend, rood per saldo uitgaand (zie 'Choropleeth' in de legenda). Bron: microdata CBS Sociaalstatistisch Bestand 2007-2018

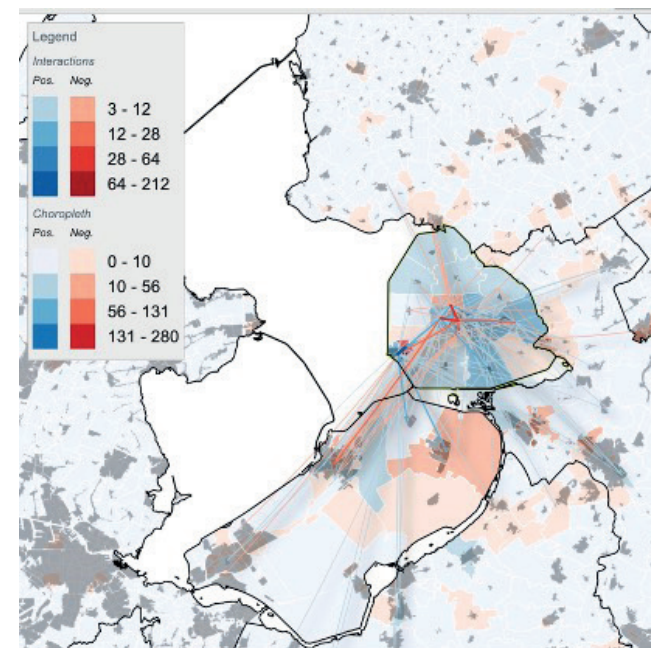
bevolking in Noordoostpolder onvoldoende aansluit bij de kennisintensiteit van de lokale economie, en dat de ontwikkeling van de kennisintensiteit in enerzijds de lokale werkgelegenheid en anderzijds de lokale beroepsbevolking uit elkaar lopen.

De toename van de arbeidspendel van kenniswerkers naar Noordoostpolder en vooral ook de kleinere kernen in Noordoostpolder (blijkend uit kaart 3b) kan aldus uit kaarten 4 en 5 worden verklaard, waarbij ook duidelijk wordt dat er sprake is van toenemende spanning op de arbeidsmarkt voor hoger opgeleiden. Werkgevers zullen mensen uit een bredere omgeving moeten halen, maar ondervinden daarbij drempels vanwege lange reisafstanden.

Aldus kunnen ook conclusies over het mogelijke nut van de Lelylijn voor het functioneren van de arbeids- en kennismarkt worden getrokken. De hoger opgeleide beroepsbevolking is vooral geconcentreerd in verstedelijkte regio's buiten de polder. Potentieel belangrijke wingebieden voor werkgevers in Noordoostpolder liggen in Zwolle en de IJsseldelta, in de noordelijke Randstad (Amsterdam, Almere en Lelystad) en in de vierhoek Leeuwarden-Sneek-Drachten-Heerenveen. De laatste twee aanbodregio's komen met de Lelylijn onmiskenbaar dichterbij, zeker ook gezien de relatieve concentratie van hoogopgeleide beroepsbevolking in hoogstedelijk gebied nabij treinstations. Met name jongere kenniswerkers pendelen ook bij voorkeur met de trein. De Lelylijn zal daarom zeker



6a. Pendelstromen 2018 (absoluut)



6b Ontwikkeling 2007-2018 (absoluut)



soelaas brengen voor de arbeidskrachte in Noordoostpolder, maar anderzijds geen algemeen panacee zijn. De arbeidsvraag ligt immers ook in kleinere kernen op afstand van een toekomstig station in Emmeloord. Door de lage bevolkingsdichtheid is snel, comfortabel en hoogfrequent natransport vanaf het station niet gemakkelijk realiseerbaar, en dat geeft ook voor de treinpendelaar een flinke drempel.

Tenslotte maar niet tenminste spelen midden-opgeleiden (mbo-niveau) ook een belangrijke rol in de economie, en ook jegens deze groep zien we een toenemende pendel naar Noordoostpolder, waaronder een toenemende pendel naar de kleinere kernen binnen de gemeente (zie kaart 6).

Het pendelpatroon van midden-opgeleiden verschilt wat betreft pendelsaldi van postcodegebieden en de ontwikkeling van die saldi in de loop der tijd niet fundamenteel van het patroon voor hoger opgeleiden. Wel is het patroon voor midden-opgeleiden veel minder gecentraliseerd naar en vanuit Emmeloord; er zijn ook veel kriskrasbewegingen tussen kleinere kernen. We zien echter ook voor deze groep een toenemende arbeidsvraag vanuit de polder als geheel en vanuit de kleinere kernen in het bijzonder. De pendelrelatie met Lelystad is bijzonder sterk voor deze groep, maar wordt in de loop der tijd wel iets zwakker. Ook de pendelrelatie tussen Emmeloord en de kleinere kernen binnen de polder verzwakt iets-terwijl die in het geval van kenniswerkers juist sterker wordt. Dit laatste volgt

direct uit de relatief sterke kennisintensivering in de economie van die kernen. Omdat de pendelrelatie van middenhoog opgeleiden met Lelystad sterk is, kan de Lelylijn voor deze groep pendelaars betekenis krijgen. Die betekenis zal anderzijds echter niet heel groot worden omdat de werkgelegenheid in kwestie tamelijk verspreid zit, met veel werkgelegenheid aan de randen van stedelijke en landelijke kernen die minder goed met OV zijn ontsloten. Natransport vanuit treinstations geeft een drempel.

Concluderend kan worden gesteld dat de Lelylijn langs de eerste, directe schijf een zeker oplossend vermogen geeft voor knelpunten op de arbeidsmarkt in Noordoostpolder. Dit vermogen wordt wat betreft de kleinere kernen echter weer beperkt door drempels ten aanzien van vooral het natransport vanaf het treinstation. Een echt significant welvaartseffect van treinontsluiting vraagt ruimtelijke concentratie van uitvalsbases en bestemmingen langs stations, en die concentratie is momenteel nu eenmaal beperkt in Noordoostpolder. De treinontsluiting kan echter wel een geleidelijk concentratieproces op gang brengen door verhuizingen van inwoners, beroepsbevolking en bedrijvigheid, en dat brengt ons op effecten langs de tweede schijf.

## 2. Effecten langs de tweede schijf: verhuizingen

De lokale demografie en economie van gemeenten en regio's in Nederland wordt op langere termijn sterk

bepaald door verhuizingen van burgers, bedrijven en voorzieningen. Hoe meer ruimtelijk geconcentreerd de verhuisbestemmingen, hoe groter het draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer. Hoogwaardige ontsluiting en lokale voorzieningen zijn op hun beurt weer aantrekkingskrachtig op bevolking en bedrijvigheid, zodat aldus een zekere spiraalwerking in gang komt. De huidige populariteit van stedelijke regio's en de leegloop en vergrijzing van grote delen van het platteland zijn het gevolg van deze spiraalwerking. Landelijke gebieden met een traditie van pionierend ondernemerschap en een gespecialiseerde en sterke economie, waaronder we Noordoostpolder nadrukkelijk kunnen scharen, hebben ook te maken met deze algemene concentratietrend en spiraalwerking waardoor het vertrek van jonge mensen en talent de lokale economie en gemeenschap kan bedreigen. Dat wil niet zeggen dat er geen uitwegen mogelijk zijn. Als landelijke woon- en werklocaties centraal liggen tussen stedelijke regio's, goed ontsloten zijn naar die regio's en bovendien een betaalbaar en hoogwaardig woonklimaat bieden worden ze juist weer aantrekkelijk als uitvalsbasis voor burgers, bedrijven en voorzieningen die op een hoog, interregionaal schaalniveau opereren. Zo'n toekomst is denkbaar voor Noordoostpolder, ontsloten door een snelle treinverbinding met het westen en het noorden.

Momenteel is er nog nauwelijks indicatie van aantrekkingskracht van Noordoostpolder vanwege een centrale ligging in interregionaal verband. Zoals in veel



andere landelijke gebieden zien we ook in Noord-oostpolder een structureel uitgaand verhuissaldo dat vooral wordt gedreven door vertrekkende jonge mensen. Daarbij gaat het niet alleen om kinderen die elders gaan studeren (en meestal niet meer terugkomen) maar ook om werkende hoger opgeleiden die naar stedelijke regio's trekken (zie kaart 6). Kaart 6a toont dat werkende hoger opgeleiden, de groep die voor de economie van Noordoostpolder juist zo belangrijk is, vertrekken naar Amsterdam, Utrecht, Zwolle en Leeuwarden. Vanuit studentenstad Groningen is gelukkig wel sprake van een netto instroom naar Noordoostpolder, maar die is onvoldoende om de hoger opgeleide beroepsbevolking op peil te houden.

Kaart 6b brengt de trendmatige ontwikkeling van het verhuisgedrag van werkende hoger opgeleiden in beeld en toont dat de uitstroom naar de steden toeneemt. Bovendien neemt ook de uitstroom naar zuidelijk Friesland toe. Die laatste trend kan te maken hebben met de hoge kwaliteit van de woonomgeving aldaar. Wel zien we een toenemende instroom vanuit Zuidelijk Flevoland.

Naast deze analyse moeten we ook mogelijke ruimtelijke concentratie binnen Noordoostpolder beschouwen. Daartoe zijn verhuizingen op het niveau van PC-4 gebieden gekarteerd (kaart 8).

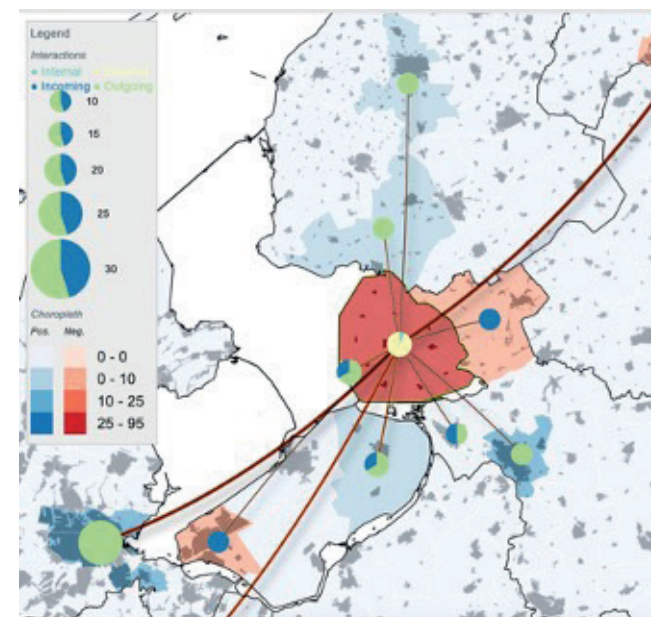
Binnen Noordoostpolder zien we dat vooral jongvolwassen inwoners, die relatief veel verhuizen vanwege

### Kaart 7. Verhuizingen van werkenden met een HBO- en academische opleiding vanuit en naar Noordoostpolder.

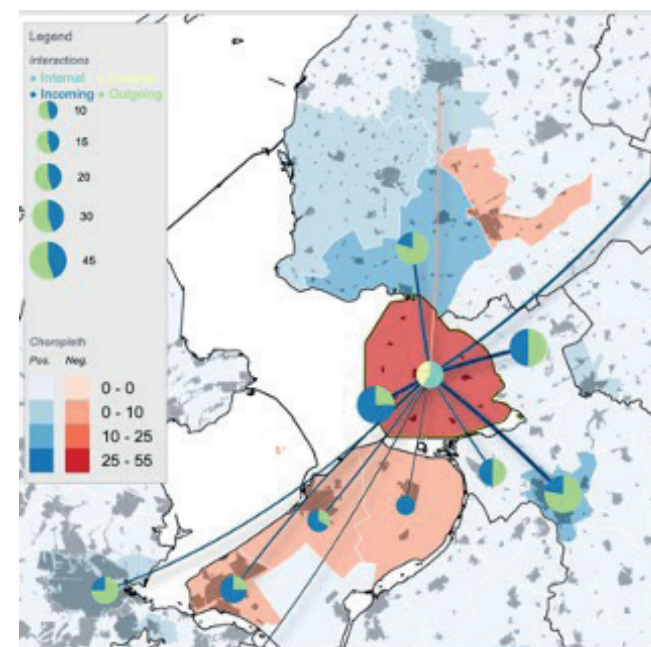
Toelichting: de omvang van taartdiagrammen in gemeenten geeft het aantal verhuizingen naar en vanuit Noordoostpolder. De blauwe fractie geeft de verhuizingen naar Noordoostpolder, de groene fractie vanuit Noordoostpolder. Kleuren van gemeenten geven saldi van in- en uitgaande verhuizingen: blauw is per saldo inkomend, rood per saldo uitgaand. Het taartdiagram in Noordoostpolder geeft de verhouding tussen externe verhuizingen naar en vanuit Noordoostpolder en verhuizingen binnen de polder. Bron: CBS OViN '14-'22

samenwonen en gezinsvorming, zich gaandeweg ruimtelijk meer concentreren in de centrale stad Emmeloord. Het gaat hierbij om flinke aantallen, die veel groter zijn dan geldt voor de relatief beperkte uitstroom uit de polder van hoger opgeleide werkers die eerder besproken is. Deze lokale concentratietrend vormt letterlijk en figuurlijk een opstap naar meer functionaliteit van een treinstation in Emmeloord—voor- en natransport voor een ruimtelijk verspreide bevolking is immers een nadeel voor de trein—maar bedreigt anderzijds ook de sociale vitaliteit van de kleinere kernen in de polder. Het zal daarom veel beter zijn voor Noordoostpolder als Emmeloord kan groeien door significante instroom van buiten de polder. Dat is nu nog niet het geval. Kan de Lelylijn daarvoor zorgen?

De laatste hamvraag kan in principe een positief antwoord krijgen, mits ook aan een aantal andere voorwaarden kan worden voldaan. Een aantal trends wat betreft woonvoorkeuren van vooral jonge en hoger opgeleide mensen spelen een toekomstige stationslocatie in Emmeloord in de kaart. Jonge hoger opgeleide (kennis-)werkers laten steeds meer de auto staan en reizen met de trein, voor werk en sociale activiteiten. Stationslocaties met snelle verbindingen naar grote(re) steden ondervinden daarom toenemende aantrekkingskracht op deze groeiende groep. De groep omvat relatief veel huishoudens met twee hoger opgeleide verdiemers. Voor deze belangrijke subgroep zijn centrale uitvals(woon-)locaties, van waaruit veel mogelijke werkplekken zijn te bereiken, extra aantrekkelijk.



7a Verhuizingen in de periode 2015-2018 (abs.)



7b Verschil tussen de periode 2011-14 en 2015-2018

De ontsluiting van de Lelylijn zorgt ervoor dat vanuit Emmeloord zowel de as Almere-Amsterdam als de as Drachten-Heerenveen-Groningen binnen een uur reistijd kunnen worden bereikt. Gegeven de redelijke OV-bereikbaarheid van Zwolle krijgt Emmeloord aldus een groot potentiaal aan met OV bereikbare banen. De betreffende reistijden vanuit Emmeloord zijn ook weer niet echt kort. Het treinstation is een noodzakelijke maar geen voldoende voorwaarde voor aantrekkingskracht als woonlocatie. Het woonklimaat van Emmeloord zal nadrukkelijk ook andere stimulansen moeten kunnen bieden. Om die te kunnen identificeren en te ontwikkelen is een nadere segmentering van interessante doelgroepen essentieel.

Gegeven de ruimte, de groene omgeving en cultuurhistorische kwaliteit van Noordoostpolder zijn vooral ruimtezoekers en jonge gezinsvormers die graag betaalbaar wonen in ruime huizen een interessante doelgroep. Dit marktsegment wordt met name bevolkt door hoger opgeleiden met een beta-achtergrond—alfa's en gamma's zoeken doorgaans eerder de grotere steden op. Als Emmeloord hoger opgeleide beta's kan trekken heeft dit meteen ook grote waarde voor de lokale bedrijvigheid, dat immers zit te springen om hoger opgeleid personeel met een technische en biowetenschappelijke achtergrond. Dat betekent dat op zo kort mogelijke afstand van het station ruimte moet worden gevonden voor ontwikkeling van ruime gezinswoningen en appartementen met veel omringend groen en goede voorzieningen voor jonge kinderen, waarbij die

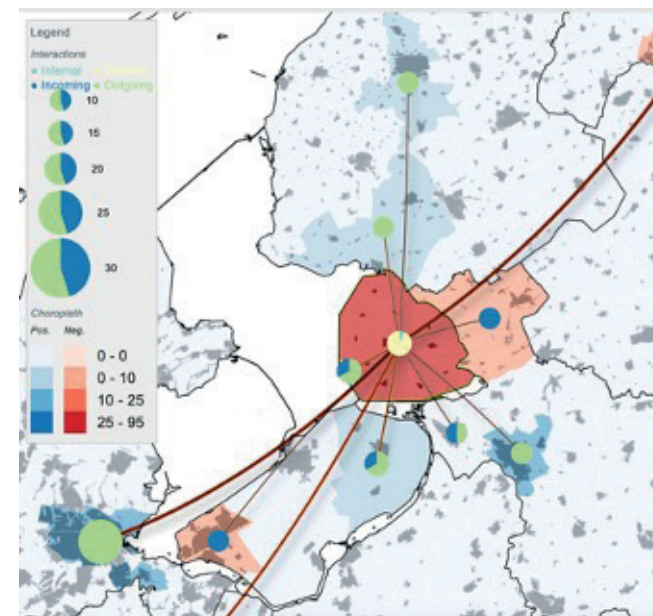
**Kaart 8. Verhuizingen vanuit en naar postcode-4 gebieden, vanuit, naar en binnen Noordoostpolder** Toelichting: dikte en kleurintensiteit geeft de omvang van pendelstromen (zie legenda). De kleuren van postcodes geven het saldo van in- en uitgaande pendel aan: blauw is per saldo inkomend, rood per saldo uitgaand (zie 'Chropoleeth' in de legenda). Bron: microdata CBS Sociaalstatistisch Bestand 2007-2018

ontwikkeling zeer gefaseerd gestalte moet kunnen krijgen—een toekomstige instroom zal zich alleen geleidelijk ontwikkelen. Betaalbaarheid is essentieel.

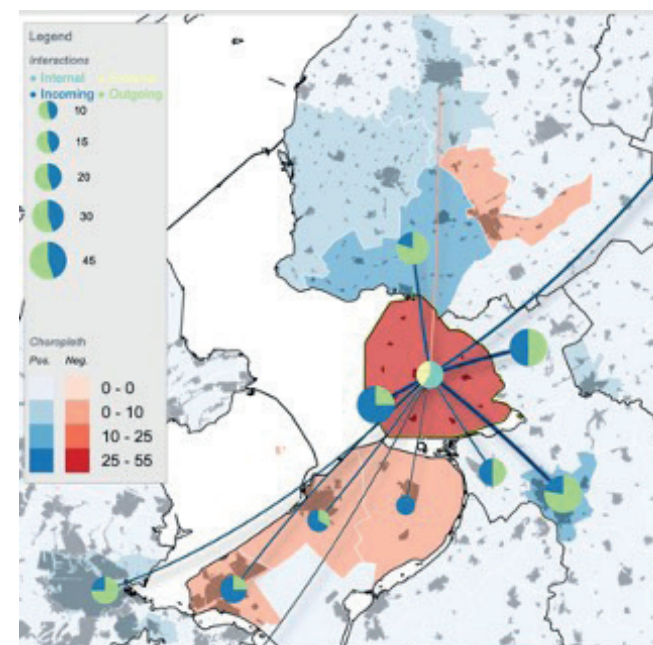
Naarmate aldus een zekere instroom van nieuwe bewoners op gang kan komen wordt Emmeloord ook meer interessant als vestigingsplaats voor (kennis-) werkgevers en gespecialiseerde voorzieningen, die zich mede vanwege de treinverbinding niet alleen op de lokale arbeids- en afzetmarkt kunnen richten maar ook op de veel grotere interregionale markt. Aldus kan een zekere lokale spiraalwerking op gang komen. De kracht van deze spiraal moet ook weer niet te hoog worden ingeschat: in het eerste decennium na gereedkomen van de verbinding zal het zeker niet gaan om vele duizenden nieuwe inwoners en werkplekken. Tenzij zich als toevalstreffer een grote nieuwe werkgever vestigt—dat kan natuurlijk niet worden uitgesloten.

### 3. Bijdrage aan economische structuurversterking

Dit essay sluit af met een korte beschouwing van de mogelijke betekenis van de Lelylijn voor verdere versterking van de economische structuur van Noordoostpolder, dit buiten de hierboven reeds geanalyseerde betekenis voor de arbeidsmarkt. We richten ons hierbij op twee bewezen sterke en innovatieve clusters in de lokale economie, de agrofoodsector en de metaalnijverheid, en op een cluster met nog onbewezen potentie, de toeristisch-recreatieve sector.



8a Verhuizingen van 23-19 jarigen, 2015-2018



8b Verhuizingen van gezinnen, 2015-2018

Noordoostpolder kent een traditie in pionierend ondernemerschap en pre-competitieve economische samenwerking. De gemeente voert in dit opzicht ook actief economisch ontwikkelingsbeleid. De stuwende lokale economie wordt gekenmerkt door twee sterke clusters, de agrofoodsector waarin vooral gewasveredeling centraal staat en de metaalnijverheid waarbinnen innovatieve constructiebedrijven de boventoon voeren. Binnen en tussen deze clusters is sprake van veel onderlinge toelevering, netwerkvorming en samenwerking op het vlak van techniek, innovatie en marketing. De clusters worden geschraagd door twee gemeenschappelijk gedragen organisaties voor structuurversterking en kenniscirculatie, het Agrofoodcluster en het Innovatiecluster, ieder met een kantoor en faciliteiten voor kennisoverdracht in Emmeloord.

Belangrijke vestigingscondities voor de toegepaste activiteiten in de clusters zijn de reeds genoemde ondernemingsgeest en cultuur van samenwerking in de polder, alsmede de beschikbare ruimte en de goede ontsluiting voor goederenvervoer over de weg. Recent is daar ook de havenontsluiting van Lelystad bijgekomen. Voor die toegepaste activiteiten zal de Lelylijn op zich geen grote betekenis krijgen—dit afgezien van de reeds besproken betekenis voor de arbeidsmarkt. De lijn zal echter wel betekenis kunnen krijgen voor de in belang snel toenemende kenniscomponent, ook los van de besproken aantrekkingskracht op kenniswerkers. Die kenniscomponent zal verder worden gestimuleerd met de vestiging van kennis-ontwikkende en -overdragende activiteiten en hoogwaardig onderwijs. Wellicht kan hier met onderzoeks- en onderwijsinstellingen elders, zoals Wageningen University, worden samengewerkt. Wellicht dat ook de commerciële advies- en onderzoeksector een grotere rol kan gaan spelen. Voor dergelijke kennisdiensten is treinontsluiting naar grootstedelijke regio's aantrekkelijk. Het is dan wel zaak de betreffende kennisactiviteiten ruimtelijk nabij het station te clusteren. Die clustering zal ook bijdragen aan kennisuitwisseling, onderlinge bevruchting en zichtbaarheid. Uiteraard verlangt zo'n

ontwikkeling actief beleid. De belangrijkste voorwaarden zijn echter een pionierende geest en een cultuur van samenwerking en gemeenschapszin, en daar wordt in Noordoostpolder ruimschoots aan voldaan.

Tenslotte maar niet tenminste kan de Lelylijn betekenis krijgen voor de toeristisch-recreatieve potentie van Noordoostpolder. Die potentie is significant maar nog onvoldoende benut. Schokland is het eerste cultuurhistorisch erfgoed in Nederland dat door Unesco als World Heritage is aangewezen, en niet voor niets: het gaat om een volstrekt uniek gebied. Het nabijgelegen Nagele is in architectonisch en stedenbouwkundig opzicht evenzeer uniek. Urk is uniek. Tenslotte maar niet tenminste is de Noordoostpolder als geheel wereldwijd uniek, niet alleen als grote landreclamatie maar ook en vooral als ensemble van stad en omliggende dorpen die als geheel is ontworpen op basis van de wetenschappelijke theorieën van de beroemde geograaf Walter Christaller. De Noordoostpolder is het oudste en meest zuivere voorbeeld van wetenschappelijke gebiedsplanologie in de wereld. De polder is als geheel daarom zowel een civieltechnisch als toegepast-sociaalwetenschappelijk kunstwerk, een proeve en erfgoed van menselijk kunnen in het midden van de vorige eeuw. Deze eigenschappen kunnen in principe een grote en internationale schare aan geïnteresseerden trekken. De polder is echter momenteel nog niet of nauwelijks opgenomen in de nationale en Europese 'erfgoedcanon' en wordt dan ook nauwelijks door nationale organisaties als zodanig in de markt voor toeristische en cultuurhistorische trips gezet. Een treinontsluiting, ook direct verbonden met Schiphol en Amsterdam, zou het startsein kunnen zijn om dat te veranderen. Overigens is een treinontsluiting ook in dit opzicht niet meer dan een stimulerende voorwaarde; er zijn ook toeristische accommodaties en lokale vervoersmogelijkheden nodig. De ontsluiting van Noordoostpolder voor dag- en verblijfstoeristen verlangt structuurbeleid en lokale en interregionale samenwerking. Wat betreft interregionale samenwerking is een nauwe relatie met de Metropoolregio Amsterdam

daarbij op zijn plaats—de MRA doet actief aan internationale toeristische ontwikkeling en marketing, en het historisch, architectonisch en planologisch erfgoed van Noordoostpolder past perfect bij het bestaande aanbod van die regio.

## Colofon

### **SITE**

Asterweg 20 F1  
1031 HN Amsterdam  
[www.site-ud.nl](http://www.site-ud.nl)  
Wouter Onclin  
Maud Ebbers

### **MUST**

Ridderspoorweg 140  
1032 LL Amsterdam  
[www.must.nl](http://www.must.nl)  
Sebastian van Berkel  
Rob Giesendorf

### **Regioplan**

Jollemanhof 18  
1019 GW Amsterdam  
[www.regioplan.nl](http://www.regioplan.nl)  
Niek van Ansem  
Marjon Tijl

in opdracht van de Gemeente Noordoostpolder  
februari 2023