

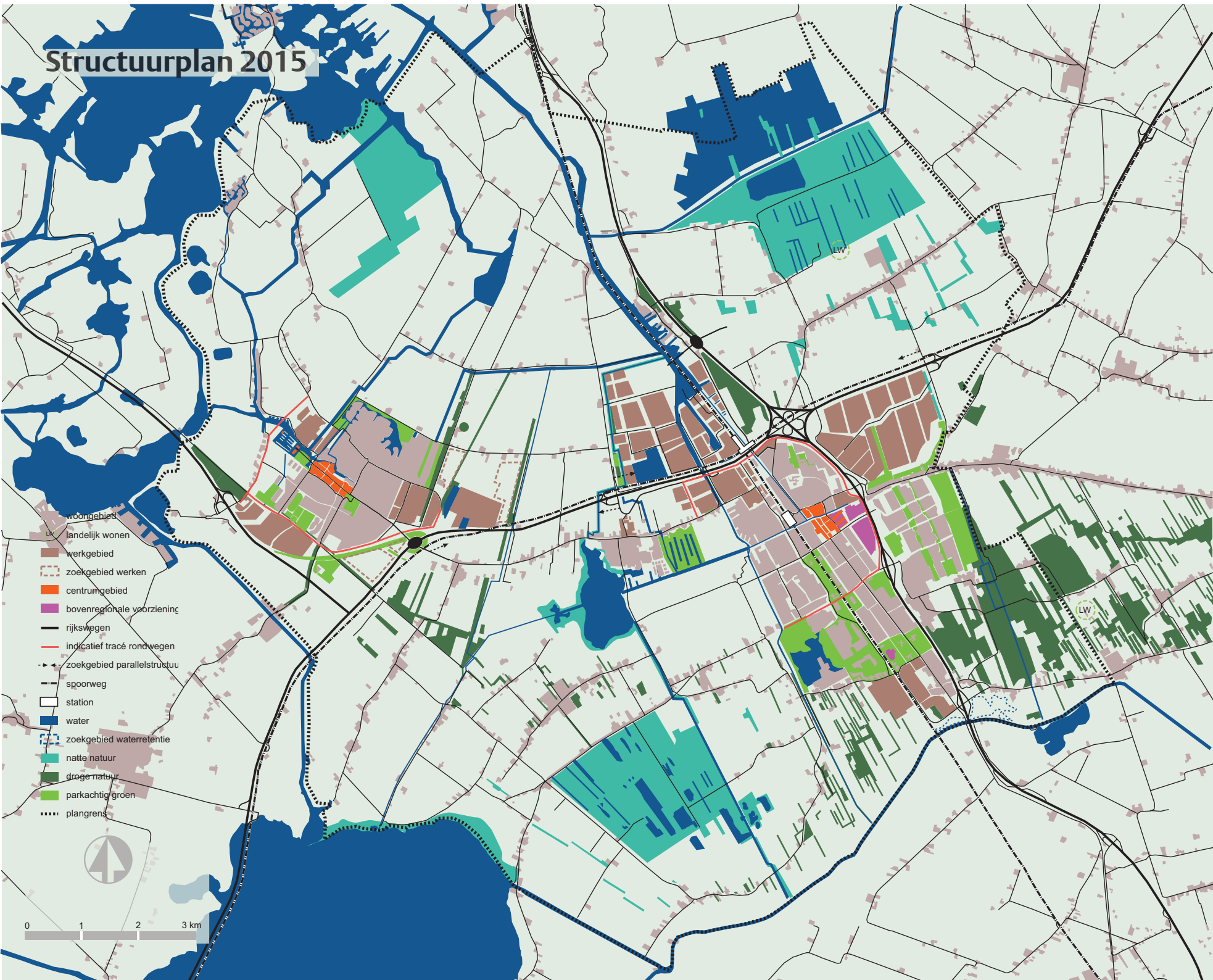
# INTEGRALE VISIE

## HEERENVEEN / SKARSTERLÂN

RUIMTE VOOR DE TOEKOMST



# Structuurplan 2015



- woongebied
- landelijk wonen
- werkgebied
- zoekgebied werken
- centrumgebied
- bovenregionale voorziening
- rijkswegen
- indicatief tracé rondwegen
- zoekgebied parallelstructuur
- spoorweg
- station
- water
- zoekgebied waterretentie
- natte natuur
- droge natuur
- parkachtig groen
- plangrens



# INTEGRALE VISIE

## HEERENVEEN / SKARSTERLÂN

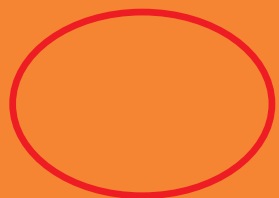
RUIMTE VOOR DE TOEKOMST

©BVR  
adviseurs  
stedelijke  
ontwikkeling  
landschap en  
infrastructuur

Gemeente  
SKARSTERLÂN  
JOURE

GEMEENTE HEERENVEEN

# INHOUD



## **Voorwoord 6**

Burgemeester Heerenveen  
Burgemeester Skarsterlân

## **Leeswijzer 8**

## **Plankaarten 76**

## **Colofon 138**

## **1 Integrale visie 12**

- 1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis
- 1.2 Intergemeentelijk structuurplan en  
intergemeentelijke structuurvisie
- 1.3 Plangebied
- 1.4 Verantwoording

## **2 Ambities en opgaven 20**

- 2.1 Kernkwaliteiten
- 2.2 Groei en ontwikkeling
- 2.3 Ambities en opgaven
- 2.4 Conclusie

## **3 Planconcept 30**

- 3.1 Landschap, bodem, water en natuur
- 3.2 Infrastructuur en bebouwing
- 3.3 Conclusie

4

## **4 Plan voor Heerenveen/ Skarsterlân 40**

- 4.1 Landschap, natuur, water  
en landbouw
- 4.2 Infrastructuur
- 4.3 Programma en bebouwing
- 4.4 Conclusie

5

## **5 Integrale visie in vogelvlucht 82**

- 5.1 Joure en Joure-West
- 5.2 Joure-Zuid
- 5.3 Joure-Oost en Noord
- 5.4 Heerenveen-centrum  
en bestaande wijken
- 5.5 Heerenveen Zuidoost
- 5.6 Heerenveen Noordoost
- 5.7 Heerenveen Noordwest
- 5.8 Heerenveen-West en Oudehaske
- 5.9 Rottum en de binnenlijst
- 5.10 Tjongjervallei
- 5.11 De Deelen en omgeving
- 5.12 Conclusie

6

## **6 Realisatiestrategie 92**

- 6.1 Economische uitvoerbaarheid
- 6.2 Realisatie planonderdelen
- 6.3 Integrale gebiedsontwikkeling
- 6.4 Gebiedscommissie
- 6.5 Conclusie

B

## **Bijlage A Onderbouwing 102**

- A1 Landschappelijke analyse
- A2 Verkeer
- A3 Programma
- A4 Ruimtelijke analyse

## **Bijlage B Verantwoording 132**

- B1 Juridisch-procedurele aspecten
- B2 Proces
- B3 Communicatie en inspraak
- B4 Lijst van medewerkers



## VOORWOORD | BURGEMEESTER HEERENVEEN

De Integrale Visie heeft de aandacht van velen getrokken. Meer dan zeshonderd reacties hebben we gekregen. Dat betekent dat het plan duidelijk is geweest. Iedereen heeft goed kunnen zien hoe zijn of haar belangen een plaatsje kregen en of dat de goede plaats was. Wat dit betreft is de visie nu al geslaagd: een helder plan leidt tot een goede discussie die een weerslag is van de betrokkenheid van ons allen bij dit gebied. Wij wonen en werken nu eenmaal met elkaar op een van de interessantste stukjes van Fryslân.

Niemand kan in de toekomst kijken. Toch proberen we de goede uitgangspunten die de regio Heerenveen-Joure biedt voor wonen en werken, te behouden voor de toekomst. We schetsen nu een beeld hoe we het liefst verder willen. Ongetwijfeld komen er nog vele onverwachte veranderingen. Hoe duidelijker we weten waar we heen willen, des te beter kunnen we die veranderingen een plek geven. Daarom is het ook zo goed dat veel mensen hebben meegedaan. Daar is het plan beter door geworden.

De uitvoering van het plan gaat veel tijd kosten, zeker tot 2030. Maar aan de andere kant, als er geld te besteden is, dan hebben wij de ideeën klaar liggen. Een goed plan schept mogelijkheden. En zo kunnen we toch een beetje in de toekomst kijken!

In de reactienota hebben we Uw bijdragen verwoord en aangegeven wat we er mee gedaan hebben. Dat heeft geleid tot het definitieve ontwerp. Ook hierop kunt U weer reageren, door Uw zienswijze kenbaar te maken. Daarna zullen de beide gemeenteraden de visie definitief vaststellen.

**Ik reken ook nu weer op Uw actieve inbreng!**

*Peter de Jonge*



## Voorwoord | BURGEMEESTER SKARSTERLÂN

'Het komt toch anders'. Dat heb ik vaak gehoord tijdens de bijeenkomsten over de Integrale Visie. Dat kan zijn. Maar dat is absoluut geen reden om niet na te denken over de toekomst. Het gebied Heerenveen-Joure staat onder grote druk. Of wij dit nu leuk vinden of niet. De uitstekende ligging en ontsluiting brengen dit met zich mee. Ook als de Zuiderzeelijn er niet komt. Wij moeten beslissingen nemen over de toekomst van dit gebied. Wat kan er wel en wat kan er niet. Waar wel en waar absoluut niet. Niet zonder over de gemeentegrens te kijken, maar in goed overleg met onze inwoners, maar ook met onze Heerenveense burens. Kortom, we moeten samen werken aan de toekomst.

Het voorlopig ontwerp is eind vorig jaar uitgebreid en enthousiast - soms emotioneel - besproken. Vooral door bewoners van het gebied. De betrokkenheid bleek enorm en wat mij betreft hartverwarmend. Het feit dat de avonden bepaald niet gemakkelijk waren voor de bestuurders doet daar niets aan af. Verantwoordelijkheid nemen is van groot belang. Het gaat om het woon- (en werk-) gebied van veel inwoners van de gemeenten Skarsterlân en Heerenveen. En om deze en toekomstige inwoners gaat het immers in deze visie.

U heeft van zich laten horen, zowel mondeling als schriftelijk. Dank daarvoor. Op de inspraakbijeenkomsten heb ik u laten weten dat wij luisteren naar alle opmerkingen en argumenten. Het resultaat hiervan ligt voor u. Het definitief ontwerp van de Integrale Visie. Aangepast na een zorgvuldige beoordeling van alle reacties en informatie die wij de afgelopen maanden hebben ontvangen. Het is een plan geworden waarin niet alleen aandacht is voor woningbouw en bedrijventerreinen, maar ook een plan waarin nadrukkelijk aandacht is voor de landbouw en voor landschap, water en natuur. In deze Integrale Visie is naar mijn mening een goede balans gevonden tussen de voorgestelde ontwikkelingen. Een plan waar we met elkaar trots op kunnen zijn!

Uiteindelijk beslissen de gemeenteraden. Zo hoort dat ook. Voordat het zover is kunt u uw 'zienswijzen' nog kenbaar maken. Maak daarvan - indien nodig - gebruik. Graag dank ik u allen hartelijk voor uw betrokkenheid.

**De toekomst is van ons allemaal!**

*Bert Kuiper*







## LEESWIJZER |

In dit rapport wordt de Integrale Visie Heerenveen / Skarsterlân beschreven. De Integrale Visie bevat de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van een groot deel van beide gemeenten.

Zowel bij de planontwikkeling als bij de planbeschrijving is gebruik gemaakt van de lagenbenadering. Hierbij wordt allereerst naar de letterlijke ondergrond gekeken: het landschap, de natuur, het water. Vervolgens is de laag van de infrastructuur van belang: de wegen, spoorlijnen en kanalen. Tenslotte worden op basis van de ondergrond en de infrastructuur keuzen gemaakt ten aanzien van het programma: de uitbreiding van wonen, werken en voorzieningen.

Het eerste hoofdstuk bevat een inleiding met daarin de aanleiding en het doel van de Integrale Visie en het gebied waarop de visie betrekking heeft. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de ambities van beide gemeenten en op de opgaven waar het gebied voor staat. Hoofdstuk 3 beschrijft het planconcept. Dit zijn de belangrijkste planprincipes die aan de Integrale Visie ten grondslag liggen.

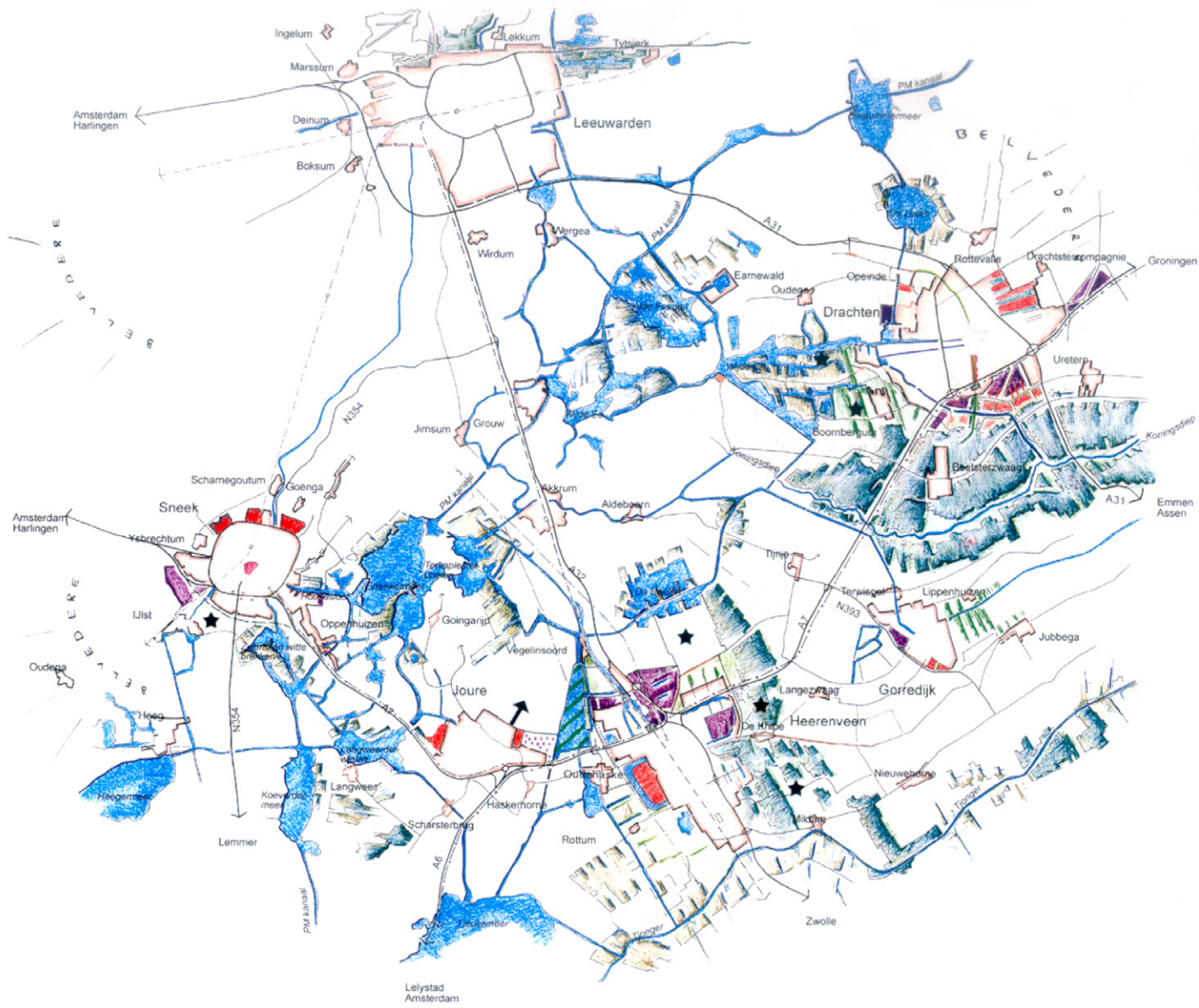
De concrete Visie wordt in hoofdstuk 4 per laag uiteengezet, terwijl in hoofdstuk 5 het plan integraal per gebied bondig wordt beschreven. Dit laatste hoofdstuk leent zich goed om als samenvatting van de Integrale Visie te lezen. Hoofdstuk 6 gaat in op de realisatiestrategie en de haalbaarheid van de voorgestelde ingrepen. Tenslotte bevatten de bijlagen achtergrondinformatie over de planinhoud en het planproces.



INTEGRALE VISIE

1

Structuurschets A7 zone



### 1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

De Friese gemeenten langs de A7 doen het goed. Een groot deel van de groei in Noord-Nederland manifesteert zich in enkele economische kernzones en de A7-zone is daar één van. In het beleid wordt gestreefd naar de bundeling van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in deze kernzones. De kernen Joure en Heerenveen vormen het hart van de A7-zone. Dit gebied rond Joure en Heerenveen is uitstekend gelegen langs de A7, aan de A6 en de A32 en aan het spoor tussen Zwolle en Leeuwarden. De gunstige ligging binnen Noord-Nederland en de relatieve nabijheid van de economische centra in het midden en westen van het land, heeft gezorgd voor een voorspoedige economische en ruimtelijke groei. Deze groei is sinds eind jaren negentig zelfs hoger dan het gemiddelde van Noord-Nederland. Binnen de A7-zone zelf was de groei het hoogst in het gebied Heerenveen-Joure. In rap tempo worden bedrijfsterrinen uitgegeven en kantoren gebouwd. Ook de woningbouw ontwikkelt zich voorspoedig.







De toekomst ziet er voor het gebied ook naar verwachting gezond uit. In de komende 25 tot 30 jaar groeien de bevolking en de economie. Het gaat daarbij om autonome groei met een extra groei als gevolg van de gunstige marktomstandigheden en de ligging in de kernzone. Om de bevolkingsgroei en de dalende woningbezetting te accommoderen zijn nieuwe woningen nodig, zowel binnen de bestaande kernen als in enkele uitbreidingswijken en in de dorpen. Dit geldt ook voor werklocaties: de prognoses laten zien dat in het plangebied nieuwe bedrijfsterrinen en nieuwe kantorenlocaties nodig zijn. Ook treden naar verwachting in het landelijke gebied veranderingen op. In de traditioneel sterke agrarische sector zullen in de komende 20 tot 30 jaar belangrijke veranderingen plaatsvinden. Naar verwachting stoppen tientallen bedrijven, waarbij veel bedrijfsgebouwen vrij komen.

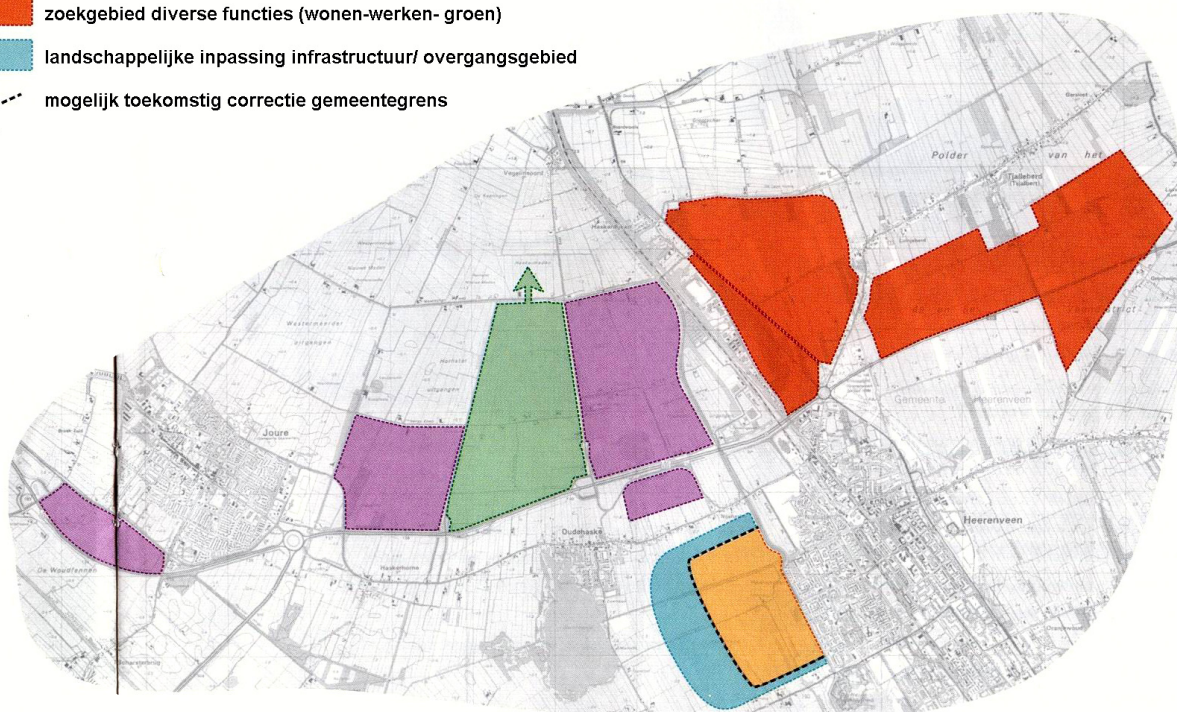
De aanleg van de Zuiderzeelijn (ZZL) zal de positie van het gebied en de geschetste ruimtelijk-economische ontwikkelingen versterken. De discussie over deze nieuwe snelle treinverbinding tussen Schiphol en Groningen met in alle varianten een halte in Heerenveen speelt nog.

In het licht van de vaak achterblijvende Noord-Nederlandse economie zijn deze voorspoedige ontwikkelingen toe te juichen. Maar groei en ontwikkeling kunnen ook een bedreiging vormen voor het gebied. Door ongebreidelde uitbreidingen kan het zo gekoesterde landschap eenvoudig volrommelen met nieuwe bedrijfsterrinen en woonwijken of kan de goede bereikbaarheid sterk onder druk komen te staan. Ook kunnen ongestuurde ruimtelijke ontwikkelingen ongewenste effecten hebben op het voorzieningenniveau, de leefbaarheid en de cultuurhistorische kwaliteit van de kernen in het gebied.

De gemeenten in de A7-zone hebben dan ook samen met de provincie geconcludeerd dat alleen met duidelijke aansturing van overheidswege de groei in goede banen geleid kan worden. Onder gezamenlijke verantwoordelijkheid is de ruimtelijk-programmatische sturing opgepakt met de Structuurschets A7 2030. In dit langetermijn perspectief zijn uitgangspunten voor de ontwikkeling van de A7-zone opgesteld, waarbij goede onderlinge afstemming van de ambities en ontwikkelingen binnen deze zone voorop staat. Ook de Nota Ruimte en het nieuwe provinciale Streekplan kiezen voor deze beleidslijn. De Structuurschets A7 geeft op hoofdlijnen de kaders voor ontwikkeling aan en constateert dat het wenselijk is voor het gebied Heerenveen-Joure een verdere integrale langetermijn uitwerking te maken. Deze Integrale Visie geeft hier uitvoering aan.

## Bestuursovereenkomst

-  zoekgebied werken
-  zoekgebied groen ('ecologische' verbinding)
-  zoekgebied wonen
-  zoekgebied diverse functies (wonen-werken- groen)
-  landschappelijke inpassing infrastructuur/ overgangsgebied
-  mogelijk toekomstig correctie gemeentegrens



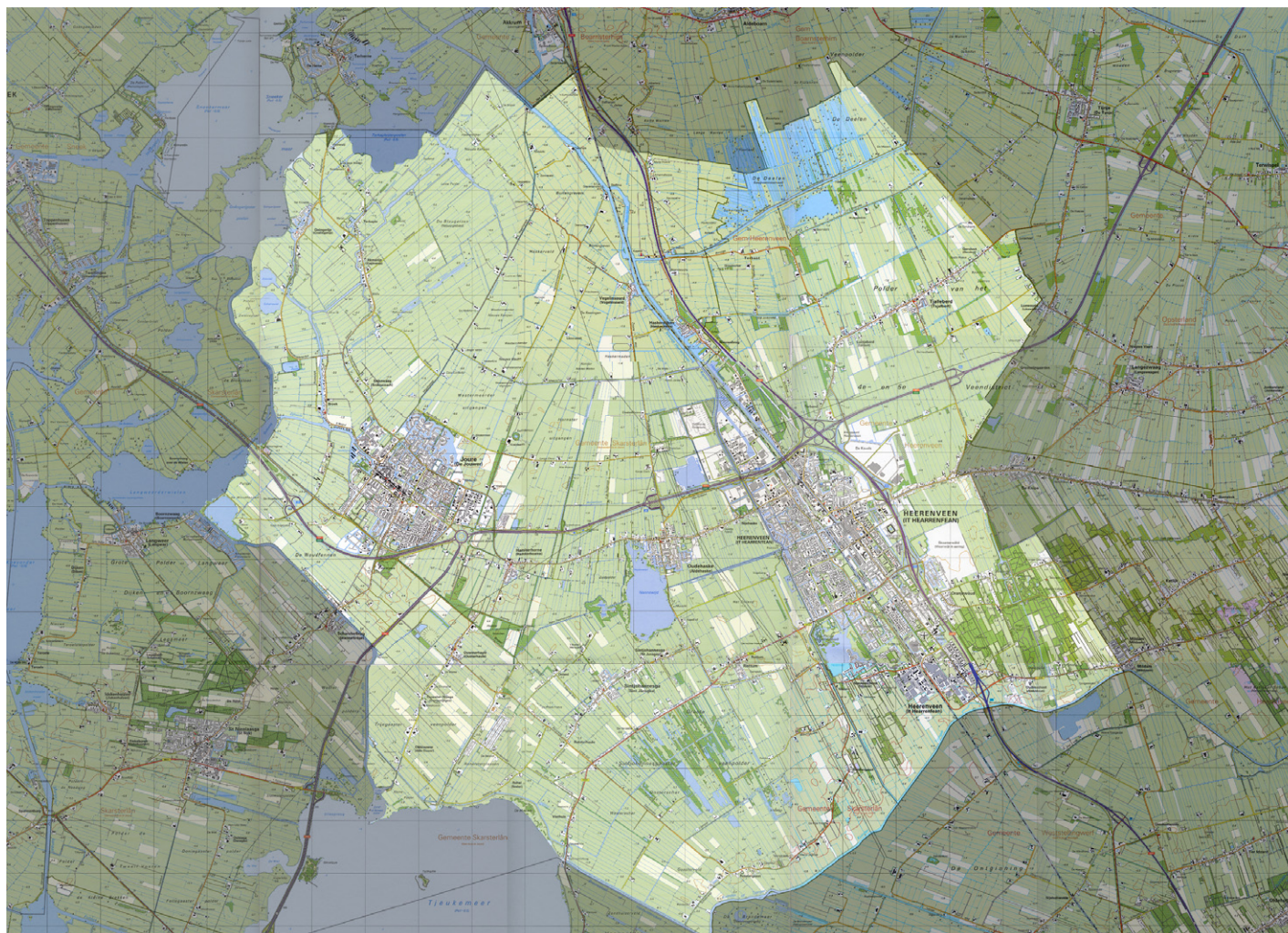
## 1.2 Intergemeentelijk structuurplan en intergemeentelijke structuurvisie

Het maken van de intergemeentelijke visie is niet hetzelfde als het gelijktijdig opstellen en vervolgens aan elkaar plakken van een Heerenveense en een Skarsterlânse visie. Het gaat om één intergemeentelijk project waarbij de gezamenlijke visie van beide gemeenten in één ruimtelijk plan tot uiting komt. De Integrale Visie geeft invulling aan het besef dat de succesvolle ontwikkeling van beide gemeenten sterk samenhangt met onderlinge afstemming op velerlei gebied. Zonder afstemming ontstaat het gevaar van onderlinge concurrentie of contraproductieve ontwikkelingen. Het uitgangspunt voor de Integrale Visie is dat door complementaire ontwikkeling, zowel ruimtelijk als programmatisch, het gebied als geheel zo sterk mogelijk wordt.

De Integrale Visie bestaat uit twee onderdelen: een intergemeentelijk structuurplan voor de periode tot 2015 en een intergemeentelijke structuurvisie voor de periode tot 2030. Het structuurplan is een ontwikkelingsplan op de middellange termijn waarin enerzijds het gemeentelijke ruimtelijke beleid is vastgelegd en anderzijds het ruimtelijke beleid van provincie en rijk doorwerking krijgt. Het is een formeel juridisch-planologisch instrument, waarvan de gemeenten alleen gemotiveerd kunnen afwijken. Met de structuurvisie geven beide gemeenten aan welke koers op lange termijn ze uitzetten. De structuurvisie bindt de burger echter niet. Vanzelfsprekend vormt de structuurvisie ook een belangrijk gemeentelijke beleidsdocument waar zomaar vanaf geweken kan worden. De structuurvisie is echter een beleidsdocument zonder formele juridische status.

Ondanks het juridische onderscheid tussen beide planvormen is er nadrukkelijk voor gekozen om het structuurplan en de structuurvisie niet als twee losstaande documenten op te stellen maar als één integraal stuk. Ruimtelijke ontwikkelingen nemen over het algemeen veel tijd, waardoor het op korte termijn vaak moeilijk is keuzen op hun consequenties te beoordelen. Juist door het ontwikkelen van een samenhangende visie op de lange termijn is het beter mogelijk een duidelijke koers uit te zetten. De ontwikkelingen op de lange termijn dwingen daarmee op de korte termijn heldere keuzen af. Omdat het wel van belang is te weten welke planonderdelen de status van structuurplan hebben, wordt dit duidelijk aangegeven. De structuurplankaart voor 2015 speelt daarbij een centrale rol.

## Plangebied





### 1.3 Plangebied

Het plangebied beslaat het hart van de A7-zone: het gebied Heerenveen-Joure. Het omvat de beide hoofdkernen, hun directe omgeving en in ruime zin het gebied tussen beide kernen. In het plangebied liggen alle zoekgebieden uit de Bestuursvereenkomst, waarin beide gemeenten in 2000 afspraken hebben gemaakt. Verder omvat het plangebied belangrijke landschappelijke en ecologische elementen zoals De Deelen, Oranjewoud, de Tjonger, het Oosterschar, het Nannewiid en de noordoever van het Tjeukemeer en grenst het aan het Friese merengebied.

### 1.4 Verantwoording

De Integrale Visie is opgesteld door beide gemeenten, daarbij ondersteund door externe adviseurs. De visie is tot stand gekomen in een open planproces waarbij op een aantal momenten afstemming en input is georganiseerd in klankbordgroepen met maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en andere overheden. Tijdens de inspraak zijn alle inwoners en geïnteresseerden geïnformeerd over de inhoudelijke en procesmatige voortgang in het project.

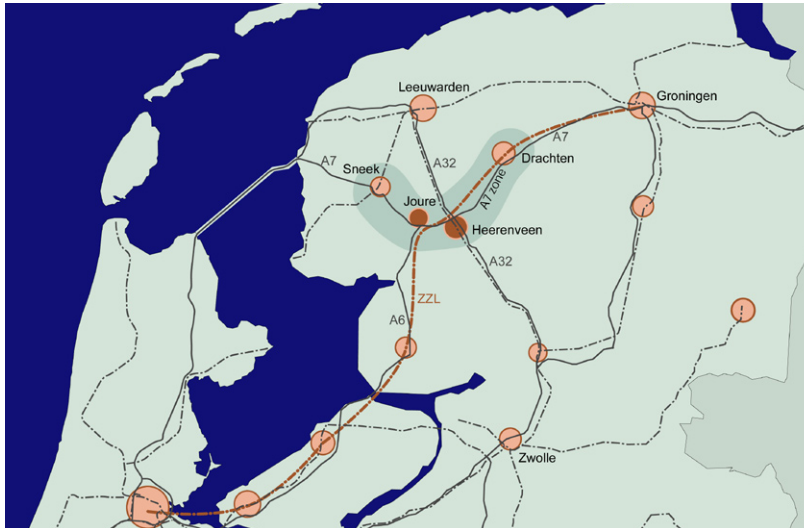
De concept visie, het zogenaamde Voorlopig Ontwerp (VO), heeft eind 2004 de voorgeschreven gemeentelijke inspraakprocedure doorlopen waarbij diverse inspraakavonden zijn georganiseerd. Daarnaast heeft de commissie van overleg, waarin het overleg ex. artikel 10 WRO plaatsvindt, het voorlopig ontwerp van advies voorzien. Op basis van de inspraakreacties en de adviezen is het voorliggende Definitief Ontwerp (DO) opgesteld.



# AMBITIES EN OPGAVEN

2

## Positie in Noord - Nederland



### 2.1 Kernkwaliteiten

Het gebied Heerenveen-Joure onderscheidt zich in de regio door de combinatie van enkele kenmerkende elementen die de identiteit van het gebied bepalen. Dit zijn de kernkwaliteiten. Deze kernkwaliteiten zijn sturend voor het planconcept en de inhoud van deze Visie. Er is een onderscheid te maken naar landschappelijke, verkeerskundige en ruimtelijke kernkwaliteiten.

#### *Landschappelijke kernkwaliteiten*

Een belangrijke kernkwaliteit wordt gevormd door de landschappelijke diversiteit. Er zijn maar liefst drie landschapstypen te vinden, het hoger gelegen zandgebied ten oosten van Heerenveen, het open veenweidegebied in het midden en het prachtige merengebied aan de westzijde van het plangebied. Elk van deze landschappen heeft zijn eigen kenmerken, maat en schaal. Ze zijn relatief onaangetast door verstedelijking en bieden ze nog rust en ruimte. Er is dan ook een belangrijk ruimtelijk contrast tussen de compacte kernen Joure en Heerenveen en het omliggende landschap. De dorpen in het gebied sluiten door hun historische lintstructuur goed aan op het cultuurlandschap en versterken de landelijke identiteit. De landschappelijke diversiteit vormt een unieke kwaliteit, die behouden moet worden en waar mogelijk versterkt. Daarbij speelt de openheid van het gebied tussen Joure en Heerenveen een belangrijke rol, zowel in landschappelijk opzicht als vanuit agrarisch belang.

Het gebied kent bovendien enkele grootschalige natuurgebieden die belangrijke ecologische waarden hebben, ook op bovenregionaal schaalniveau. Het merengebied ten westen van Joure is onderdeel van de nationale ecologische hoofdstructuur, het Oosterschar en De Deelen zijn belangrijke natuurgebieden en vormen 'stepping stones' voor de provinciale

ecologische structuur die ten westen van Heerenveen beide natuurgebieden verbindt. Oranjewoud is een vermaard bosrijk gebied met grote landschappelijke en recreatieve waarde. De Tjonger vormt een ‘natuurlijke parel’ langs de zuidrand van het plangebied. Ook deze natuurgebieden maken deel uit van de landschappelijke kernkwaliteiten. Ze zijn immers niet alleen vanuit ecologisch oogpunt van belang maar spelen ook een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid van het gebied als vestigingsplaats of als recreatiebestemming.

#### *Verkeerskundige kernkwaliteiten*

De gunstige economische ontwikkelingen zijn voor een belangrijk deel te danken aan de uitstekende bereikbaarheid van het gebied. Een van de belangrijke troeven van het gebied is de ligging aan de snelwegen A7, A6 en A32 en aan het spoor tussen Leeuwarden en Zwolle. Het gebied Heerenveen-Joure bevindt zich daarmee op een strategische locatie in Noord-Nederland op relatief korte afstand van Groningen, Leeuwarden, Zwolle en de noordelijke Randstad. De beide kernen Heerenveen en Joure hebben door het gunstige bereikbaarheidsprofiel goede vestigingslocaties voor bedrijvigheid ontwikkeld. De snelwegen zijn daarnaast ook van grote invloed op de lokale ontsluitingskwaliteit van het plangebied, omdat het ontbreekt aan een goede secundaire wegenstructuur. Belangrijk is verder de planvorming voor de Zuiderzeelijn. Deze uitstekende bereikbaarheid over weg en spoor is daarmee een belangrijke kernkwaliteit voor de planvorming.

#### *Ruimtelijke kernkwaliteiten*

Naast de aantrekkelijkheid van het landschap en de goede bereikbaarheid en ligging ten opzichte van andere economische zwaartepunten wordt de identiteit van het gebied bepaald door de kernen in het gebied.

Heerenveen, Joure en de kleine kernen hebben elk een sterke, eigen en historisch gegroeide identiteit, sfeer en uitstraling die door de bevolking en door bezoekers ook als zodanig wordt herkend, beleefd en gewaardeerd. Heerenveen is de dynamische maar kleinschalige stad, Joure het grote dorp met allure. De dorpen vormen hierop een belangrijke aanvulling met name als woonmilieu. In de afgelopen decennia zijn beide gemeenten erin geslaagd om, ondanks de stormachtige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen, hun identiteiten te behouden. Deze verscheidenheid wordt gezien als een belangrijke kernkwaliteit. Het gaat daarbij niet alleen om sfeer, identiteit en uitstraling, maar ook om de verscheidenheid in woonmilieus, werkmilieus en voorzieningen. Door deze verscheidenheid en onderlinge verschillen is er op het schaalniveau van het plangebied sprake van een breed, aantrekkelijk en relatief compleet aanbod, waarbij Joure en Heerenveen elkaar goed aanvullen.

## **2.2 Groei en ontwikkeling**

Het gebied Heerenveen-Joure heeft in de afgelopen tien jaar een snelle ontwikkeling doorgemaakt waarbij onder andere een belangrijke bijdrage is geleverd aan de ontwikkelingsopgave van de provincie Fryslân en Noord-Nederland. Deze groei is mogelijk gebleken door onder andere de bovengeschetste kernkwaliteiten en het concentratiebeleid in kernzones. Dit beleid wordt ook in het komende decennium voortgezet. De vraag naar nieuwe woningen, bedrijventerreinen en voorzieningen houdt volgens de prognoses ook in de toekomst voor de A7 zone aan. Het is eveneens te verwachten dat het gebied Heerenveen-Joure wederom een belangrijk deel van de vraag op zich af ziet komen. De behoefte aan nieuwe woningen, aan nieuwe bedrijventerreinen en aan kantoren is geprognosticeerd voor 2015 en 2030. De voorspellingen zijn gebaseerd op de cijfers uit de Structuurschets A7, de historische ontwikkeling van de laatste 15 jaar en de laatste gemeentelijke



en provinciale prognoses. Er is gekozen om voor de behoefte een bandbreedte aan te houden zodat rekening wordt gehouden met een snellere of tragere groei. De hoge prognose gaat uit van een voorspoedige ontwikkeling van de lokale economie, waaraan de aanleg van Zuiderzeelijn een belangrijke bijdrage levert. De lage prognose is gebaseerd op een voorzigtigere economische ontwikkeling waarbij onder andere wordt uitgegaan dat de (snelle variant) van de Zuiderzeelijn niet wordt aangelegd. Een gedetailleerd inzicht in de prognoses staat in de bijlagen.

#### Wonen

De vraag naar meer woningen heeft ten eerste te maken met de groei van de bevolking, deze wordt bepaald door natuurlijke aanwas en door nieuwe inwoners die van buiten het gebied komen. Daarnaast zijn er ook meer woningen nodig, doordat de gemiddelde woningbezetting naar verwachting verder daalt. In het plangebied zijn in de periode 2000- 2030 tussen de 7.400 en 10.000 woningen nodig (waarvan zo'n 1400 in de periode 2000 t/m 2004 reeds zijn gerealiseerd).

Vraag naar woningen	2000-2015		2015-2030	
	laag	hoog	laag	hoog
Totale vraag plangebied	4320	4720	3070	5270
Heerenveen	2950	3300	2100	3950
Joure	800	850	550	900
Dorpen plangebied gemeente Heerenveen*	140	140	120	120
Dorpen plangebied gemeente Skarsterlân	430	430	300	300

\* incl. landelijk wonen

## Ambities en opgaven 2

In de Structuurschets A7 wordt de ambitie uitgesproken om, mede gebaseerd op de actuele en voorspelde woonbehoefte, een woonmilieu in lage dichtheden aan te bieden: het landelijk wonen. Dit woonmilieu gaat uit van dichtheden tussen 1 en 10 woningen per hectare. Deze vorm van wonen voorziet in circa 5% van de woningvraag in het plangebied.

Heerenveen is één van de steden in de A7 zone en kiest daarom voor het bouwen van de meeste woningen in de kern Heerenveen. Een relatief klein gedeelte van alle woningbouw in de gemeente, circa 12%, wordt in de dorpen gebouwd. In Heerenveen worden de wijken De Greiden, Heerenveen-Midden en de Akkers in de komende jaren geherstructureerd. Met herstructurering worden per saldo echter weinig woningen toegevoegd. Heerenveen heeft daarom naast de inbreidingslocaties ook nieuwe uitbreidingslocaties nodig. Deze uitbreidingslocaties voorzien vooral in het suburbane woonmilieu.

In de gemeente Skarsterlân is beleidsmatig afgesproken dat de gemeentelijke nieuwbouwoopgave voor de helft in Joure wordt gerealiseerd en dat de andere helft over de dorpen wordt verdeeld. In Joure is beperkt ruimte om binnen de bestaande kern woningen toe te voegen, herstructurering is nauwelijks aan de orde. Een belangrijk deel van de woningbouw in Joure moet plaats vinden in uitbreidingslocaties, met een subuurbaan woonmilieu.

Bij suburbane milieus wordt uitgegaan van gemiddeld 16 woningen per hectare en bij toevoegingen in de dorpen van gemiddeld 13 woningen per hectare. Voor landelijk wonen is uitgegaan van een gemiddelde dichtheid van 5 woningen per hectare. In totaal zorgt dit tussen 2000 en 2030 voor een ruimtebehoefte van 370 tot 505 hectares voor wonen.

### Bedrijventerreinen

Bij bedrijventerreinontwikkeling wordt in beide groeivarianten (conform de Structuurschets A7) uitgegaan van het doortrekken van de groei van respectievelijk 1991 t/m 2000 en 1995 t/m 2000 met een 'aftopping' van de groei met 15% na 2015. Daarbij wordt in deze Visie aangenomen dat het mogelijk is om in 20% van deze ruimtebehoefte te voorzien door herstructurering van bestaande terreinen en door nieuwe terreinen intensiever te gebruiken. Dit is een ambitieuze doelstelling die aanstuurt op zuiniger ruimtegebruik passend binnen de brede kwaliteitsbenadering van het gebied. Het zal dan ook nodig zijn om hier specifiek beleid voor te ontwikkelen en in te zetten op regionale sturing.

Net als bij de woningbehoefte, bestaat er ook bij bedrijventerreinen een gedifferentieerde behoefte. Er worden terreinen in verschillende profielen en kwaliteiten ontwikkeld, van modern gemengd tot hoogwaardig. In totaal gaat het tussen 2000 en 2030 om een ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen van 355 tot 475 hectares.

Vraag naar bedrijven- terrein (hectares)	2000-2015		2015-2030	
	laag	hoog	laag	hoog
Totale vraag plangebied	185	240	170	235
Modern gebied	125	150	115	140
Transport & distributie	45	65	35	65
Hoogwaardig	15	25	20	30



Binnen de bestaande bedrijventerreinen en de reeds aangewezen zoekgebieden is nog volop ruimte om een groot deel van de voorziene groei op te vangen.

Het totale aanbod bedrijventerreinen komt tot 2015 op 220 hectare en tot 2030 op 245 hectare. Hieruit wordt duidelijk dat alleen in het hoogste scenario een klein tekort zal ontstaan.

Aanbod bedrijventerreinen (hectares)	2000-2015	2015-2030
Totaal aanbod plangebied	220	245
Modern gemengd	135	160
Transport & distributie	60	55
Hoogwaardig	25	30

#### *Kantoren*

Ook de vraag naar extra kantoorruimte is voor de planperiode in beeld gebracht. De behoefte aan kantoorruimte concentreert zich ook in de toekomst in Heerenveen, dat in het provinciale beleid een belangrijke regionale kantoorstad vormt. In Skarsterlân is ruimte voor lokale, kleinschalige kantoren.

Vraag naar kantoren (m <sup>2</sup> bvo)	2000-2015		2015-2030	
	laag	hoog	laag	hoog
Totale vraag plangebied	60.000	90.000	60.000	140.000



In 2004 bevond zich in de gemeente Heerenveen ongeveer 85.000 m<sup>2</sup> kantoren. In de periode tot 2015 voorziet het vigerend beleid in enkele nieuwe kantoorlocaties. Naast Sportstad gaat het om enkele kantoorlocaties in het stationsgebied en in het centrum. In de periode na 2015 biedt de driehoek Sportstad – KR Poststraat – stationsgebied (/centrum) voldoende mogelijkheden.

Indien de Zuiderzeelijn wordt aangelegd, zal in de nabije omgeving van het nieuwe station een nieuwe kantoorlocatie ontstaan. Het aanbod komt hiermee tot 2015 op 76.000- 96.000 m<sup>2</sup> bvo en de volgende 15 jaar op 62.000- 112.000 m<sup>2</sup> bvo. Hiermee wordt voldoende aan de vraag voldaan.

### 2.3 Ambities en opgaven

De prognoses voor de behoefte aan woningen en bedrijventerreinen laten zien dat de groei van het bebouwd gebied de komende 30 jaar tussen de 725 en 980 hectare beslaat. Dit is vergelijkbaar met de toename in de afgelopen 30 jaar. Tegelijk moet de landbouw gekoesterd worden en is de open ruimte zeer belangrijk voor het behouden van de huidige ruimtelijke kwaliteit. De druk op het landschap neemt bovendien verder toe omdat nieuwe inwoners, werknemers en bezoekers grotere verkeersstromen tot gevolg hebben, terwijl de autonome verkeersdruk eveneens toeneemt. Bovendien is de verwachting dat de vrijetijdseconomie belangrijker wordt, en dat steeds meer mensen op zoek gaan naar recreatiemogelijkheden (natuurgebieden, fietspaden etc).

Daarmee is duidelijk dat de voorspelde ontwikkelingen een bedreiging kunnen vormen voor de kernkwaliteiten van het gebied, die juist een van de voorwaarden van de groei vormen. Dit alles onderstreept de noodzaak om een zorgvuldig en uitgebalanceerd langetermijn plan te maken.

Het ambitieniveau is hoog. Beide gemeenten willen de vruchten plukken van de voorspelde ontwikkelingen. Zij zien het als een belangrijke kans om de regionale economie, het voorzieningenniveau en de sociale dynamiek blijvend te ondersteunen. Expliciet wordt tegelijk de ambitie uitgesproken dat groei en ontwikkeling samen moeten gaan met veel aandacht voor het behoud en het versterken van de kernkwaliteiten. Dit betekent dat het landschap niet vol mag rommelen met nieuwe bedrijventerreinen en woonwijken, dat de bereikbaarheid en de 'quality of life' in het gebied duidelijk overeind moeten blijven. Deze ambitie formuleert een aantal opgaven.



Waar het gaat om de groei in 'rode' functies (wonen, werken, voorzieningen) moeten de ontwikkelingen aansluiten op de eigenheid van de verschillende kernen en de unieke kwaliteiten van het gebied. Ze moeten bovendien bijdragen aan de compleetheid van het aanbod in het gebied. Daarnaast moet het plan de juiste keuzen bevatten voor de ruimtelijke ordening van de nieuwe rode functies zodat de groei niet ten koste gaat van de landschappelijke kernkwaliteiten, zoals het open tussengebied en voldoende ruimte voor de landbouw.

Op het gebied van infrastructuur moet het plan de kaders zetten voor het oplossen van huidige knelpunten en het duurzaam veiligstellen van de doorstroming op het hoofdwegenet. Ook binnen de kernen gaat het om het structureel waarborgen van de interne bereikbaarheid en de verkeersveiligheid, waarbij een sterke relatie bestaat tussen nieuwe rode ontwikkelingen en de keuze voor de ontsluitingsstructuur. Daarnaast moet het plan rekening houden met de aanleg van de Zuiderzeelijn en het nieuwe station in Heerenveen en deze zo mogelijk benutten voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Voor de groenblauwe aspecten is de opgave om door middel van landschapsontwikkeling en natuurontwikkeling de landschappelijke kernkwaliteiten van het gebied te versterken. Investerings in groen en water moeten worden gebruikt om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen en de toenemende recreatieve druk op te vangen. Enkele belangrijke natuurgebieden en de verbindingen daartussen, moeten worden versterkt om de ecologische diversiteit in het gebied veilig te stellen en een ecologisch netwerk te creëren. Daarbij speelt water in toenemende mate een sturende en structurerende rol. De ambitie is de kansen die water biedt zoveel mogelijk te benutten, zowel bij de landschaps- en natuurontwikkeling als bij recreatie en

de ontwikkeling van nieuwe bebouwing. Daarnaast wordt ter voorkoming van wateroverlast de bergingscapaciteit in de Friese boezem vergroot. De landschapsontwikkelingen in het plan moeten hieraan zo mogelijk een bijdrage aan leveren.

Juist waar de nieuwe rode functies en de groenblauwe functies elkaar raken, moet het plan de condities scheppen voor onderlinge synergie en kwaliteitsverhoging. Het aansluiten op het onderliggende landschap biedt kansen voor het verhogen van de kwaliteit van de gebouwde omgeving en kan leiden tot bijzondere en onderscheidende woon- en werkkwaliteiten.

#### 2.4 Conclusie

Het gebied rond Heerenveen en Joure kent bijzondere kwaliteiten op het gebied van landschap en natuur, infrastructuur en bereikbaarheid en op het gebied van ruimtelijke ordening. De status van kernzone en de gunstige combinatie van kernkwaliteiten hebben tot gevolg dat het gebied relatief populair is als woonplaats, als vestigingsplaats voor bedrijven en als recreatiebestemming. De prognoses voorspellen een verdere groei in woningaantallen, bedrijventerreinen, kantoren en mobiliteit. De omvang van deze groei in de komende 10 tot 25 jaar is dusdanig dat de kernkwaliteiten onder druk kunnen komen te staan wanneer onvoldoende sturing van de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvindt.

De ambitie is dan ook om niet te kiezen voor groei als doel op zich, ook niet te kiezen voor behoud van het bestaande ten koste van groei en ontwikkeling maar door zorgvuldige planvorming duurzame ontwikkeling mogelijk te maken. Dit is de opgave op hoofdlijnen.



PLANCONCEPT

3



Het planconcept beschrijft de belangrijkste planprincipes. Het planconcept geeft aan hoe de ambities en opgaven in het plan tot uiting komen. Dit gebeurt aan de hand van de lagenbenadering. Door de lagenbenadering als uitgangspunt te nemen wordt het mogelijk het belang van bodem, water en groen meer accent te geven (de basislaag) en functies als wonen en werken beter te koppelen aan de kenmerken van de ondergrond en aan het infrastructurele netwerk.

### 3.1 Landschap, bodem, water en natuur

Het uitgangspunt is dat zoveel mogelijk wordt aangesloten op de aanwezige kwaliteiten van deze basislaag, de letterlijke ondergrond van bodem, water, landschap en natuur. Dat betekent dat voor het versterken van ecologie, landschap en waterbeheer (berging, waterkwaliteit), maar ook bij nieuwe bebouwing, gezocht wordt naar aanknopingspunten in de basislaag. Bovendien wordt bij het toevoegen van gebouwde functies gestreefd naar synergie tussen deze uitbreidingen en het versterken van de groene en blauwe functies.

Deze opgaven wordt ingevuld met de begrippen landschappelijke binnen- en buitenlijst. Deze lijsten zorgen voor een duurzame en hoogwaardige landschapskwaliteit rond Heerenveen en Joure, met een verscheidenheid aan ecologische milieus. Ook spelen de lijsten een belangrijke rol in het tegengaan van stedelijke uitwaaiing en van het aan elkaar groeien van Joure en Oudehaske/ Heerenveen langs de A7.

#### *Buitenlijst*

Aan de randen van het plangebied liggen grootschalige landschappelijke en ecologische elementen. Deze vormen belangrijke ecologische schakels op het schaalniveau van Fryslân en zelfs Nederland. Het gaat om De Deelen

## Buitenlijst en binnenlijst

in het noordoosten van het gebied, Oranjewoud aan de zuidoost zijde, de Tjongervallei en het Oosterschar aan de zuidzijde en het Friese merengebied met het Tjeukemeer en het Sneekermeer aan de westzijde. Vooral De Deelen leent zich voor uitbreiding. Deze elementen vormen de zogenaamde ankers van de buitenlijst. De ankers worden met elkaar verbonden door deels bestaande en deels nieuw aan te leggen ecologische en landschappelijke verbindingen. Tezamen vormen deze ankers en verbindingen de buitenlijst.

De buitenlijst biedt het ruimtelijke kader voor de ontwikkelingen in het gebied Heerenveen-Joure. De buitenlijst heeft vooral de functie van landschappelijke geleiding, waarbij met een heldere, robuuste begrenzing ongewenste verstedelijking tussen Joure en Sneek, respectievelijk Heerenveen en Drachten wordt tegengegaan. Ook biedt de buitenlijst kansen voor het vergroten van de ecologische waarden in het plangebied, met name door het versterken van bestaande natuurgebieden en het aanleggen van verbindingen daartussen. Daarnaast speelt de lijst een belangrijke rol als stedelijk recreatief uitloopgebied. Het vormt de begrenzing van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de oostzijde van Heerenveen en aan de westzijde van Joure.

### *Binnenlijst*

De binnenlijst is nauw verbonden met het tussengebied. Dit tussengebied is het open gebied aan weerszijden van de A7 tussen Joure en Heerenveen. Het vormt één van de essenties van het plangebied. Het is de natuurlijke geleidingzone tussen beide kernen. Terwijl beide gemeenten de voordelen van de ligging langs de snelweg A7 graag uitbuiten, is een open tussengebied een waarborg om te voorkomen dat beide kernen ongewenst vergroeien tot een groot stedelijk gebied. De binnenlijst heeft als hoofdfunctie een duidelijke en duurzame grens te markeren tussen de stedelijke ontwikkeling en het open landschap van het tussengebied.





Op de overgang van de kernen naar het open gebied wordt onder meer met landschapsontwikkeling de landschappelijke binnenlijst gedefinieerd. Belangrijk daarbij is dat de landschappelijke binnenlijst ook een meerwaarde voor de aangrenzende rode functies heeft door het toevoegen van landschappelijke kwaliteiten aan de gebouwde omgeving.

Een open tussengebied is niet alleen afhankelijk van een duurzame grens aan de stedelijke ontwikkelingen van Heerenveen en Joure, maar ook van sterke gebruiksfuncties in het gebied zelf. Het tussengebied kent gunstige condities voor agrarische functies, waarbij het uitgangspunt is dat de landbouw ook op langere termijn als hoofdfunctie geldt. Diverse ruimtelijke ontwikkelingen in Joure en Heerenveen op het gebied van woningbouw en bedrijventerreinen gaan echter ten koste van de landbouw. De binnenlijst dient de landbouw de zekerheid te geven van duurzame grenzen aan de (toekomstige) bebouwing op de lange termijn. Daarnaast is het tussengebied van belang voor het versterken van de landschapsstructuur en de ecologie. Het tussengebied speelt bijvoorbeeld een belangrijke rol voor weidevogels, die landelijk steeds meer onder druk komen te staan. Naast het feit dat de (landelijke) ecologische hoofdstructuur aan de westgrens van het plangebied loopt, voorziet het provinciale beleid in een belangrijke ecologische verbinding tussen Tjonger, via Oosterschar en Nannewiid richting De Deelen. Deze verbinding versterkt de ecologische waarde van het tussengebied.

Vanuit recreatief en ecologisch oogpunt is het belangrijk dat de binnen- en buitenlijst op enkele plaatsen met elkaar verbonden worden. Het Oosterschar vormt met de provinciale ecologische verbinding het scharnier met de Tjonger. Dezelfde verbinding sluit in het noordoosten van het plangebied aan op De Deelen. Ten noorden van Joure liggen kansen om de waterverbindingen uit te bouwen en een scharnier te laten zijn tussen binnenlijst en buitenlijst.



## Infrastructuur en bebouwing

### 3.2 Infrastructuur en bebouwing

De opgave ten aanzien van infrastructuur betreft ten eerste het faciliteren van de geprognosticeerde groei door het veiligstellen van de goede bereikbaarheid op de rijkswegen. Ten tweede gaat het om een structurele aanpak voor de interne ontsluiting van Joure en Heerenveen, waarvoor de noodzaak toeneemt door de voorziene uitbreidingen.

#### *Hoofdinfrastructuur*

Voor de snelwegen wordt de capaciteit en de doorstroming van de huidige snelwegen en knooppunten gehandhaafd en waar nodig verbeterd. Belangrijk daarbij is dat de goede doorstroming in dit gebied ook van vitaal belang is voor de bereikbaarheid van Leeuwarden en van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen. Het is een belangrijke schakel in de verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland en verder naar Noord-Duitsland en Scandinavië. Deze bereikbaarheid ondervindt belangrijke knelpunten bij de knooppunten Joure en Heerenveen, waar zowel de capaciteit als de verkeersveiligheid onder de maat is. Hiervoor is het nodig het knooppunt Joure fundamenteel aan te passen en te scheiden van de afslag Joure. Het klaverblad bij Heerenveen moet eveneens worden verbeterd. Ook het traject op de A7 tussen beide kernen verdient aandacht, waarbij een parallelstructuur een serieuze optie vormt. Daarnaast blijven de snelwegen van belang voor de ontsluiting van de kernen zelf, zij het dat de interne ontsluiting een deel van de functie van de snelweg overneemt.

Uitgangspunt voor de spoorwegen is behoud van de bestaande spoorverbinding met het intercitystation Heerenveen. Daarnaast wordt rekening gehouden met de aanleg van de Zuiderzeelijn. Daarbij wordt uitgegaan van het voorkeustracé voor de Zuiderzeelijn met een nieuw station.



## Structuurschema



Dit nieuwe station komt waar de Zuiderzeelijn de huidige spoorlijn kruist, aan de noordzijde van de A7 in Heerenveen. Dit kruisstation dient optimaal bereikbaar te zijn voor autoverkeer vanuit Heerenveen zelf, maar ook vanuit de verschillende windrichtingen op de snelwegen A7 en A32.

*Bebouwing*

Uitgangspunt voor de bebouwing is complementariteit tussen de kernen. Juist omdat de sfeer en identiteit van Heerenveen, Joure en de kleine kernen zo onderscheidend zijn, is het belangrijk dat er sprake is van complementaire ontwikkeling. Dit betekent dat bij de voorziene ontwikkelingen in het gebied nadrukkelijk gekeken wordt waar ze het beste tot hun recht komen. In Heerenveen worden bijvoorbeeld andere woonmilieus gebouwd dan in Joure. De dorpen en het landelijk wonen voegen hun eigen milieus aan het palet toe. Complementariteit betekent tevens dat er zo weinig mogelijk onderlinge concurrentie ontstaat, maar dat elke kern op zijn eigen wijze bijdraagt aan de compleetheid van het gehele plangebied. Deze compleetheid vormt tevens een belangrijk uitgangspunt. Het gebied als geheel moet van zo veel mogelijk markten thuis zijn, op het gebied van wonen, bedrijventerreinen, kantoren en voorzieningen.

*Heerenveen*

Heerenveen is historisch gezien vooral in de noord-zuid richting langgerekt gegroeid. Deze oriëntatie wordt versterkt door de noord-zuid infrastructuur van de A32, het spoor en de Van Engelenvaart. Dit heeft ten zuiden van de A7 een stedenbouwkundige structuur tot gevolg die gekenmerkt wordt door relatief smalle en lange 'bebouwingsschijven', waarbij onderlinge verbindingen tussen de schijven niet overal mogelijk zijn. Naast de schijven is de kwadrantenstructuur kenmerkend. Door de uitbreidingen van bedrijventerreinen Kanaal en Haskerveen strekt Heerenveen zich over drie

kwadranten van het snelwegenkruis uit. Het vigerende beleid voorziet op de langere termijn in de mogelijkheid voor een uitbreidingswijk ten westen van de kern, over de Van Engelenvaart, en in de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen in het vierde, nu nog ongebruikte, kwadrant: Klaverblad Noord-oost.

Voor woningbouw wordt uitgegaan van een evenwichtige en compacte kern. De toevoeging van Skoatterwâld draagt hieraan bij doordat nu niet in de lengterichting van de kern wordt toegevoegd, maar in de breedte. Het is van belang dat de uitbreidingen gunstig gesitueerd worden ten opzichte van de voorzieningenconcentraties, met name in het centrum, ten behoeve van maximale voeding van het voorzieningenapparaat. Hierin past de westelijke uitbreiding, aan de 'overzijde' van de Van Engelenvaart, tussen Jousterweg en Binnendyk dan ook goed. De oriëntatie op het open landschap van het tussengebied wordt daarbij aangewend voor onderscheidende woonmilieus, die een contrast bieden met de bosrijke omgeving van Skoatterwâld. De nieuwe westelijke wijk krijgt een optimale verweving met het landschap waarbij openheid en water bepalende elementen zijn.

Voor bedrijventerreinen vormen snelweglocaties de beste biotoop. De bereikbaarheid is voor de meeste bedrijven een belangrijk vestigingscriterium. Hiermee wordt de voorziene ontwikkeling op de lange termijn van het vierde kwadrant aan de noordoost zijde van Heerenveen onderschreven. Wel is het belangrijk dat de landschappelijke lijsten een duurzame grens aangeven van de corridorontwikkeling langs de snelwegen.

Het uitgangspunt voor infrastructuur bestaat uit een interne ringstructuur, of rondweg, die voor goede verbindingen tussen de schijven zorgt en ook de externe bereikbaarheid van de afzonderlijke wijken faciliteert.

De ringweg maakt het tevens beter mogelijk een scheiding aan te brengen tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer, waarbij doorgaand verkeer via de ring geleid kan worden en bestemmingsverkeer via de straten tussen de wijken zijn weg vindt. Daarnaast biedt de ring ruimte voor nieuwe programmatische ontwikkelingen die goed bereikbaar moeten zijn. Ook zijn de onderlinge verbindingen van de vier kwadranten en de aansluiting van deze kwadranten op de snelwegen belangrijk. Daarvoor zal op de A32-Noord een nieuwe afslag nodig zijn, waarbij ook de bereikbaarheid van het kruisstation een rol speelt en de bereikbaarheid van de bestaande en nieuwe bedrijvenlocaties.

#### *Joure*

Joure wordt gekenmerkt door een typische wijkenopbouw. Vanuit het centrum is wijksgewijs een uitdijende groei doorgemaakt. De oudere wijken hebben in toenemende mate te maken met doorgaand verkeer van nieuwere, naar buiten gelegen wijken. Het centrum ligt inmiddels excentrisch aan de westelijke rand, ten opzichte van het zwaartepunt van de kern. De werklocaties liggen in een kraag tussen het dorp en de snelwegen aan de zuid- en oostzijde, met een cluster van bedrijven aan de noordwest zijde. Het vigerende langetermijn beleid gaat uit uitbreidingen voor woningbouw aan de westzijde en noordzijde. Voor bedrijven is verdere uitbreiding aan de zuid- en oostzijde voorzien.

Voor Joure is net als voor Heerenveen voorzien in een compacte en evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling. Daarbij geeft het excentrische centrum alle aanleiding om aan de westzijde, bij Broek-Zuid, met woningbouw uit te breiden, zodat een optimale voeding van het centrum ontstaat. Tevens wordt de oriëntatie van Joure op het water en het merengebied versterkt.



Dit gebeurt onder andere door het doortrekken van de voorzieningen in westelijke richting, maar ook door de uitbreiding bij Broek-Zuid en een latere dorpsuitbreiding in noordelijke richting aan water(wegen) te koppelen. Voor bedrijventerreinen worden de succesvolle snelweglocaties voortgezet, waarbij echter verdere oostelijke uitbreidingen in het ter plaatse smalle tussengebied zoveel mogelijk wordt beperkt. Dit is afhankelijk van de mogelijkheden om alternatieve uitbreidingsruimte aan de zuidzijde (als gevolg van het ontvlechten van knooppunt Joure) te kunnen benutten.

De verkeersstructuur van Joure gaat bestaan uit een ringstructuur die de groei van het dorp faciliteert en de verkeersoverlast beperkt. De ring aan de westkant dient ter ontsluiting van de uitbreidingen aldaar. Een verbinding onder de Zijlroede zorgt voor een directere verbinding van de bedrijven (Douwe Egberts en Imperial Tobacco) met de snelweg. Bovendien ontstaat hiermee een directe verbinding naar de snelweg vanuit de dorpen ten noorden van Joure. Dit verkeer belast nu nog de kern van Joure. De ring kan aan de noordzijde gesloten worden of open blijven. Hier dient de ring om het verkeer vanuit de bestaande wijken Skipsleat en Wyldehoarne en de toekomstige uitbreiding rechtstreeks af te voeren richting centrum of snelweg, zodat de oudere wijken minder verkeersbelasting ondervinden. Aan de oost- en zuidzijde dient de ring, grotendeels over de bestaande Sewei, eveneens om de bedrijvenlocaties De Ekers en Bedrijvenpark Woudfennen te ontsluiten.

#### *Dorpen*

De dorpen in het gebied behoren alle tot de lintdorpen, met een langgerekte structuur langs één of meerdere hoofdwegen. In de afgelopen decennia zijn de dorpen gestaag gegroeid, vaak door middel van enkele kleinschalige compacte wijkjes. Doel van de nieuwe ontwikkelingen in de dorpen is ruimte voor autonome groei en het versterken van de leefbaarheid.

Voor de woningbouw in de dorpen wordt, naast de wijksgewijze groei, een meer op het landschap en de cultuurhistorie geënte uitbreidingswijze aangereikt. Hierbij gaat het minder om compacte groei op een kleinstedelijke manier, maar om aansluiting op de lintenstructuur en de landschappelijke elementen zoals waterwegen. In het verlengde hiervan ligt de discussie over het behoud van de identiteit van elk dorp. Nu vaak blijkt dat groei onvoldoende is om de schaalvergroting van de voorzieningen te compenseren, moet de invloed van groei op de eigenheid van het dorp kritisch door de bewoners bekeken worden.

#### *Landelijk wonen*

Het ruimtelijke beleid heeft het steeds moeilijker gemaakt in het buitengebied in lage dichtheden woningen te bouwen. De vraag naar dit soort woonmilieus bestaat echter wel en neemt naar verwachting toe. In de Nota Ruimte is de mogelijkheid voor landelijk wonen opgenomen. Door het toestaan van landelijk wonen in beperkte mate wordt tegemoet gekomen aan deze behoefte. Belangrijk hierbij is de synergie tussen nieuwe bebouwing en natuur- en landschapsontwikkeling, zowel ruimtelijk als financieel. Landelijk wonen moet aansluiten op de landschappelijke kenmerken en cultuurhistorische elementen, zoals vrijkomende boerderijen. Daarnaast moet landelijk wonen bijdragen aan het verbeteren van de recreatieve mogelijkheden door onder andere de toegankelijkheid van het gebied te verbeteren.

#### **3.3 Conclusie**

Met een landschappelijke binnen- en buitenlijst wordt een samenhangende structuur geïntroduceerd waarin zowel de ruimtelijke, landschappelijke, ecologische als recreatieve opgaven gerealiseerd worden.

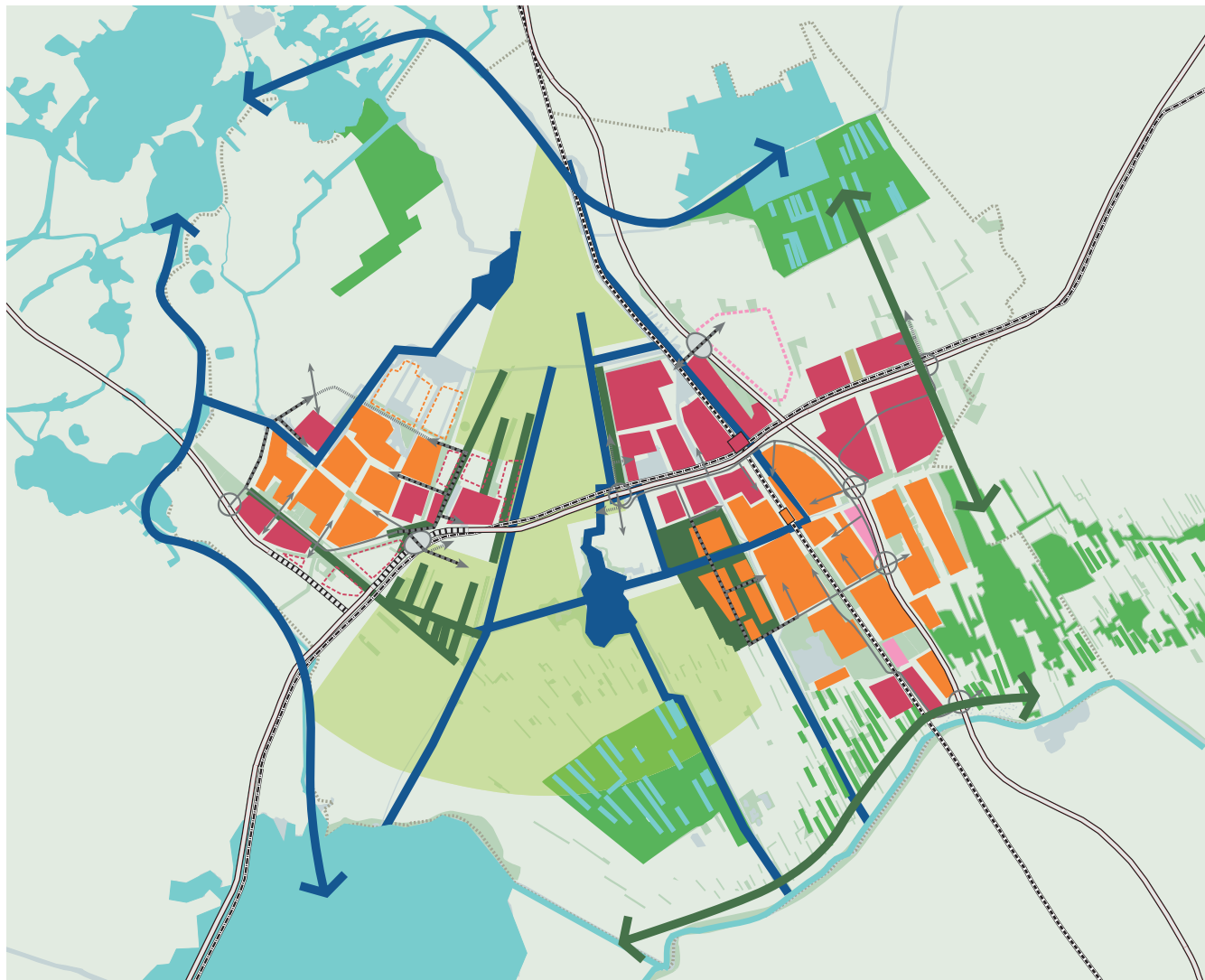
Een nauw samenspel tussen de uitbreidingsprincipes in Joure en Heerenveen en het concept voor de infrastructuur leidt tot een compacte, goed ontsloten stedelijke structuur en de beste ondersteuning van het voorzieningenapparaat. Daarnaast bieden de planprincipes voor rood en groen de mogelijkheid voor onderlinge versterking van de ruimtelijke kwaliteit van uitbreidingen en landschapsontwikkeling, waarmee tegelijk een duurzame begrenzing van de kernen wordt gerealiseerd. Dit planconcept vormt de richtinggevende kader.



PLAN VOOR  
HEERENVEEN/SKARSTLÂN

4

Structuurkaart





Dit hoofdstuk beschrijft het plan aan de hand van planelementen. In dit plan is het planconcept geconcretiseerd en de ambities en opgaven beantwoord. Allereerst wordt het plan voor de basislaag beschreven: landschap, natuur, water en landbouw. Vervolgens wordt het plan voor de infrastructuur beschreven. Tenslotte wordt ingegaan op het programma voor wonen, werken en voorzieningen en de ruimtelijke keuzen ten aanzien van de bebouwing.

#### 4.1 Landschap, natuur, water en landbouw

Het buitengebied bestaat voor een belangrijk deel uit landbouwgrond. De agrarische sector is van groot belang vanuit economisch, maatschappelijk en landschappelijk perspectief. Het streven is een sterke landbouw die voldoende kansen heeft om op lange termijn succesvol te blijven. De ligging in een economische kernzone betekent echter dat relatief veel landbouwgrond naar woon- en werklocaties transformeert.

Voor een aantrekkelijke leefklimaat en de juiste balans tussen bebouwde functies en natuur is het ook van belang te investeren in het landschap en de natuurgebieden. De hoofdelementen voor het landschap worden gevormd door de landschappelijke lijsten. In deze lijsten bevinden zich alle onderdelen waarop landschappelijke en ecologische ingrepen worden voorgesteld. De lijsten zijn opgenomen in het provinciale en nationale ecologische netwerk. Het gaat veelal om natte natuur, dus er ligt een belangrijke relatie met water. Voor water moet de bergingscapaciteit van de boezem worden vergroot en het schone kwel worden vast gehouden en benut. Water speelt ook een belangrijke rol voor recreatie. Daarbij wordt vooral gestreefd naar versterking van de aansluiting van Joure op het Friese merengebied. De landschappelijke lijsten bieden de kaders voor ruimtelijke ontwikkelingen en vormen de geledingstructuur op het niveau van de A7 zone en op

intergemeentelijk niveau. Intergemeentelijk begrenst de binnenlijst het tussengebied tussen Joure en Heerenveen. Dit vormt zowel ten noorden als ten zuiden van de A7, een bijzondere eenheid. Doel is dit gebied open te houden en vrij van grootschalige stedelijke of infrastructurele ontwikkelingen langs de A7.

##### 4.1.1 Landbouw

De agrarische sector neemt in het buitengebied een belangrijke positie in, zowel in grondgebruik en landschappelijk als ook in economische bedrijvigheid. In dit gebied is sprake van relatief veel jonge ondernemers en een relatief hoge opvolgingsdruk. Dit zijn indicatoren voor de continuïteit van de agrarische sector, ook op termijn. De sector kent in dit gebied een combinatie van éénduidigheid en differentiatie. Eenduidig omdat, met uitzondering van enkele intensieve veehouderijbedrijven, de meeste bedrijven specifiek gericht zijn op melkveehouderij. In vergelijking met andere gebieden komen verder alternatieven in de vorm van een tweede tak, zoals een boerencamping of een kaasmakerij, in relatief beperkte mate voor.

Het beeld is nader te nuanceren. De Haskerveenpolder, het tussengebied ten noorden van de A7, is een agrarisch gebied bij uitstek. Het kenmerkt zich door de aanwezigheid van veel jonge ondernemers met relatief grote bedrijven. Datzelfde geldt ook voor het gebied tussen Rotstergaast-Oosterschar en het Tjeukemeer. Oorzaken hiervan zijn ondermeer dat in beide gebieden in het recente(re) verleden maatregelen op het vlak van landinrichting en waterbeheersing zijn getroffen. Maar ook in de andere gebieden bevinden zich merendeels bedrijven met een zodanige omvang (oppervlakte en melkquota) dat kan worden gesproken van een structureel perspectief. Het feit dat de mogelijkheden voor bedrijfsopvolging relatief goed kunnen worden benut, moet zeker in dat licht worden gezien.



Naast deze primair agrarische bedrijven is in beperkte mate sprake van een kleinschaliger variant van agrarisch gebruik. Deze kleinere bedrijven hebben vanuit agrarisch oogpunt minder toekomstperspectief en/ of er is sprake van een andere aanvullende inkomstenbron voor de betrokken ondernemer.

#### *Provinciaal beleid*

De provincie Fryslân onderstreept in haar nota Provinciaal Landbouw-Economisch beleid 2004- 2008 het belang van de agrarische sector voor Fryslân, de waarde die in dit kader wordt gehecht aan de productiefunctie en aan de functie als beheerder van groene ruimte. In het nieuwe Streekplan 2005- 2015 geeft de provincie om deze reden ook aandacht aan de landbouw. Ook in het bestuursakkoord 2003- 2007 is aangegeven dat de landbouw de nodige ontplooiingsruimte geboden moet worden en dat er zorgvuldig moet worden omgegaan met het onttrekken van grond aan de landbouw.

De sector biedt in Fryslân meer werkgelegenheid dan gemiddeld in Nederland en ook de toegevoegde waarde van de agri-business is belangrijk. De landbouw heeft momenteel zo'n. 75% van de ruimte in gebruik. De Friese melkveehouderij is ten opzichte van Nederland een sterk ontwikkelde sector, de bedrijven zijn circa 15% groter dan elders in het land. Ook de externe productieomstandigheden zijn onder andere door landinrichting en grondruil behoorlijk geoptimaliseerd.

#### *Ontwikkeling*

Met het wegvallen van de Europese ondersteuning van de melkprijs zal de belangrijkste bedrijfstak in Friesland, de melkveehouderij, op termijn forse veranderingen ondergaan. Verwacht wordt dat de schaalvergroting versneld doorzet. De melkveehouderij blijft een dominante rol spelen in de grondgebonden landbouw in Friesland. Het noorden van Nederland biedt

de melkveehouderij goede kansen door de aanwezige ruimte, ook voor melkveebedrijven die elders niet meer kunnen ontwikkelen of moeten wijken voor andere functies, en door de lage kosten. De internationale concurrentie zal toenemen met als gevolg lagere melkprijzen en noodzaak tot beheersing van de kostprijs. Naar verwachting stopt tussen nu en 2015 ongeveer 40% van de melkveebedrijven met de productie, waarbij het melkquotum wordt overgenomen door de overblijvende boeren. De afname van het aantal bedrijven wordt gedeeltelijk gecompenseerd door instroom van melkveehouders van buiten Friesland. Hierdoor daalt het totale aantal melkveebedrijven in Friesland per saldo met zo'n 25%.

Verwacht mag worden dat de op geschetste ontwikkelingen zeker ook gelden voor de agrarische sector in het plangebied. Uiteraard is er, binnen het overwegend positieve en vitale beeld van de sector, sprake van verschillend toekomstperspectief tussen individuele ondernemers. Zoals gezegd vormt de landbouw een belangrijke factor die ook voor de toekomst als zodanig wordt gezien. Dit betekent dat de agrarische sector als belangrijke economische, ruimtelijke en maatschappelijke peiler wordt gesteund. Anderzijds is ligt dit gebied in een economische kernzone. Dit betekent dat er vergeleken met andere delen van de provincie relatief veel landbouwgrond getransformeerd wordt naar woon- en werklocaties.

Deze Visie schetst de lange termijn ontwikkelingen en de plekken waar deze ten koste gaan van landbouwgrond. Dit betekent dat zekerheid wordt geboden over de gebieden waar geen transformaties plaatsvinden. In deze gebieden is het van belang dat de relatief gunstige condities voor de landbouw in Friesland ten volle benut kunnen worden. De transformaties van agrarische grond naar andere functies brengen voor de agrariër ingrijpende veranderingen met zich mee. Een ruimtelijke claim maakt het moeilijk om

investeringen te doen, wel biedt het sommigen een aanleiding om elders een nieuwe start te maken. Ook de termijn waarop de transformatie plaats vindt, speelt een rol. Er wordt niet alleen een ruimtelijk toekomstbeeld geschetst maar ook een aanpak en instrumenten aangedragen om deze transformatieprocessen zo bevredigend mogelijk te laten verlopen. Enerzijds om zo de beoogde ontwikkelingen efficiënt, effectief en rechtvaardig te laten verlopen op basis van draagvlak en betrokkenheid. Anderzijds om dit zo te doen dat het hand in hand kan verlopen met een verdere ontwikkeling van een robuuste agrarische sector met toekomstperspectief. Een mogelijk instrument hiervoor is het gebiedsgewijs uitwerken waarbij een sterke agrarische sector een belangrijk uitgangspunt is en vanuit de kansen voor de agrariërs zelf wordt gezocht naar optimale oplossingen. Hierbij worden ook de Dienst Landelijk Gebied en rijks- en provinciaal instrumentaria en financieringsmogelijkheden betrokken. Als eerste stap is tijdens het planproces van deze Visie gestart met het verkennen van de mogelijkheden voor het installeren van gebiedscommissies. De gemeenten, DLG en LTO-Noord nemen hiervoor het voortouw.

## Buitenlijst



#### 4.1.2 Buitenlijst

De buitenlijst bestaat uit ecologische ankers en de ecologische en landschappelijke verbindingen ertussen. Het doel is het geleden van dit deel van de A7 zone.

##### *De Deelen*

De Deelen is een natuurgebied van formaat met belangrijke ecologische kwaliteiten. De Deelen valt als geheel onder de Europese Vogelrichtlijn. De Deelen staat nu echter op zichzelf en is nog onvoldoende opgenomen in een aaneensluitend ecologisch netwerk. Daarnaast wordt De Deelen door verdroging bedreigd.

Met het realiseren van een ecologische verbinding tussen de Tjonger en De Deelen, via het Oosterschar en het Nanneviid wordt De Deelen opgenomen in het ecologische netwerk van Fryslân. Hiermee wordt invulling gegeven aan de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Daarnaast wordt aansluitend aan De Deelen, ten zuiden van de Hooivaart, een bijna even groot nieuw natuurgebied aangelegd. Met als belangrijkste doel het creëren van één robuuste ecologische eenheid. Hierdoor ontstaan meer mogelijkheden voor de ontwikkeling van gebiedseigen natuur. Een substantiële vergroting van het gebied heeft voor de aanwezige fauna, zoals vele vogelsoorten en zelfs de otter, naar verwachting een positief effect. De zuidelijke begrenzing is indicatief en moet in een uitwerkingsstudie preciezer worden bepaald. Twee bestaande gebieden met hoge natuurwaarden, die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur, worden in deze uitbreiding opgenomen.

De polder aan de zuidkant van De Deelen vormt het laagst gelegen gebied in de directe omgeving van De Deelen. Uitbreiding met waterrijke natuur ligt vanuit de ondergrond dan ook voor de hand.

In dit voormalige petgatenlandschap sluit een waterrijke toekomst goed aan op de waterrijke geschiedenis. Bovendien wordt de verscheidenheid van het landschapstype van de veenpolders ondersteund door toevoeging van de open watercomponent. Onderzoek moet uitwijzen in welke mate het waterpeil daadwerkelijk opgezet kan worden, dit onder andere in relatie tot bestaande en nieuwe bebouwing.

Hydrologisch gezien wordt De Deelen in de huidige situatie voornamelijk gevoed door regenwater, terwijl het van oorsprong een (kalkrijker) grondwater gevoed systeem is. Door het proces van veenoxidatie en de daarbij behorende bodemdaling in het omliggende landbouwgebied is het natuurgebied hydrologisch gezien op een eiland komen te liggen. Dat leidt tot een structureel verdrogingsproces. Ter compensatie wordt het relatief schone water vanuit de zandwininput mechanisch in het natuurgebied gepompt. Dit schone water komt via diepe kwel van het Drents Plateau hier naar de oppervlakte. Dit schone water biedt unieke aanknopingspunten voor het creëren van bijzondere biotopen in de uitbreiding.

De beste oplossing voor het verdrogingsprobleem bestaat uit het in sterke mate verhogen van het peil ten noorden van de Hooivaart. De doelstelling van de uitbreiding is echter om langzamerhand in het laaggelegen uitbreidingsgebied de waterrijke biotopen uit De Deelen over te nemen, waarmee de kunstmatige verhoging van het peil in De Deelen op lange termijn kan worden afgebouwd. Beide gebieden bedienen dan gezamenlijk een grotere variatie natuurdoeltypen. De voorgestelde verhoging van het waterpeil ten zuiden van de Hooivaart zou in zichzelf in beperkte mate bijdragen aan een natuurlijk hoger waterpeil in De Deelen. Dit gebied is in het Waterplan Heerenveen aangeduid als potentieel waterbergingsgebied.



Deze functie is, mits daartoe de juiste waterhuishoudkundige maatregelen worden genomen, goed te combineren met de functie als natuurgebied. De combinatie van functies is in sterke mate bepalend voor het uiteindelijk te realiseren natuurdoeltype. Onderzoek moet uitwijzen of het bijvoorbeeld wenselijk en mogelijk is waterhuishoudkundig een scheiding aan te brengen tussen een deel van de uitbreiding waar de flora en fauna geschikt is voor incidentele overstroming uit de boezem, en een ander deel hiervan te vrijwaren zodat optimaal ingespeeld kan worden op natuurtypen gerelateerd aan het schone kwelwater.

Een andere belangrijke reden voor uitbreiding is het creëren van meer mogelijkheden voor recreatief gebruik. Nu al is het gebied populair en wordt het intensief bezocht, onder andere vanwege de nabijheid van Heerenveen. De verwachting is dat de recreatieve druk op De Deelen verder toeneemt. De toegankelijkheid van het uitbreidingsgebied is dus belangrijk. De druk kan zich dan dusdanig verspreiden dat de ecologische kwaliteiten hiervan niet te lijden hebben.



Tenslotte biedt deze transformatie uitstekende aanknopingspunten voor een gebiedseigen vorm van landelijk wonen die in de uitbreiding en in de directe omgeving ervan gepland is. Bij de natuur- en landschapsontwikkeling wordt gestreefd naar synergie tussen groene, blauwe en rode functies.

#### *Oostelijke buitenlijst*

De oostelijke landschappelijke lijst verbindt De Deelen met Oranjewoud en de Tjonger. Tussen De Deelen en Oranjewoud wordt een landschappelijke verbinding gerealiseerd. Deze verbinding heeft een nat karakter op het veen en een droog karakter op de zandgronden. De buitenlijst vervult hier vooral een functie als landschappelijke geleiding, die een heldere begrenzing

moet geven aan de stedelijke ontwikkeling. De lijst wordt bij de aanleg van de bedrijventerreinen IBF en Klaverblad Noord-Oost benut voor de landschappelijke inpassing en een representatieve entree van de stad. Door brede open stroken haaks op de A7 ontstaan compartimenteringen en doorzichten vanaf de snelweg op het achterland. Ook als stedelijk uitloopgebied speelt de oostelijke buitenlijst een belangrijke rol. Ten eerste vanwege de koppeling die gelegd wordt tussen de recreatieve zwaartepunten Oranjewoud en De Deelen, maar bovendien door het recreatieve netwerk dat gevormd wordt door de nieuwe structuur en de lintdorpen.

Naast de landschappelijke functie van de oostelijke buitenlijst kan deze gradiëntrijke zone ook een ecologische functie krijgen: als verbinding tussen Tjonger en Oranjewoud en mogelijk ook naar De Deelen. De vegetatie past zich aan de aanwezige ondergrond aan, waardoor een gevarieerde overgang ontstaat van bos (ten zuiden van de A7) naar natte natuur, open water met oeverbeplanting en open water met onvergraven percelen (ten noorden van de A7).

Deze oostelijke buitenlijst bestaat al gedeeltelijk. Oranjewoud en het groengebied van Skoatterwâld vormen reeds de oostelijke landschappelijke begrenzing van het stedelijke gebied van Heerenveen. In Oranjewoud wordt ingezet op het behoud van de huidige recreatieve en cultuurhistorische waarde. Ten oosten van Oranjewoud in het gebied Katlijk-Mildam wordt op beperkte schaal landelijk wonen mogelijk gemaakt, waarbij ingespeeld wordt op de bosrijke omgeving.

#### *Tjongervallei*

De Tjongervallei vormt een belangrijke verbinding in de buitenlijst met een sterke recreatieve, landschappelijke en ecologische betekenis.

De Tjonger is in sterke mate gekanaliseerd en ligt in het plangebied bijna overal op boezempeil. In de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur is de Tjongervallei aangeduid als een belangrijke ecologische verbinding. In het stroomopwaarts gelegen deel van de Tjonger wordt de ecologische functie versterkt. Het streven is in het plangebied een vergelijkbare ontwikkeling in gang te zetten. Het primaire doel is het herstellen van het historische landschapsbeeld van een beekdal met opstreckende singelstructuur en het verbeteren van de natuurlijke kwaliteit van het gebied. De Tjonger krijgt door lichte hermeandering een natuurlijkere en speelsere loop.

De Tjongervallei krijgt een grotere ecologische waarde door de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Er wordt bij de natuurontwikkeling aansluiting gezocht bij de landschapsontwikkeling aan de randen van zuidwest Heerenveen. Om het landschappelijke contrast tussen de Tjonger en de hoger gelegen oeverwal te vergroten wordt het besloten karakter op de oeverwal versterkt, door de aanplant van houtwallen te stimuleren, zoals in de omgeving van Rotstergaast al veelvuldig aanwezig zijn. Vooral de hoger gelegen percelen die grenzen aan de Schoterweg komen hiervoor in aanmerking. Ter hoogte van het Oosterschar wordt een ecologische verbinding gelegd tussen de Tjonger en het Oosterschar, die verder via het Nannewiid een verbinding legt met De Deelen. Deze verbinding kan ook dienen als waterinlaat voor het Oosterschar.

De recreatieve waarde van de Tjongervallei wordt versterkt door het verbeteren van de toegankelijkheid van de oeverzones voor wandelaars en fietsers. De Tjonger zelf wordt aantrekkelijker voor waterrecreanten door de speelsere loop.





### *Oosterschar*

Het Oosterschar is een belangrijk natuurgebied en een stepping stone in de ecologische verbinding tussen de Tjonger en De Deelen. Naast de ecologische functie vervult het Oosterschar ook een recreatieve rol. Het is met een netwerk van weggetjes en paden toegankelijk voor automobilisten, fietsers en wandelaars. Het gebied is recentelijk flink uitgebreid in het kader van het project Skarlannen. Nieuwe uitbreiding van het Oosterschar naast het bestaande convenant, dat in het kader van dit project is gesloten, zijn niet aan de orde. De verdrogingsproblematiek is grotendeels opgelost door de maatregelen uit dit project. De huidige waterinlaat vindt plaats vanuit de polders aan de noordzijde van het natuurgebied. Met de aanleg van de ecologische verbinding tussen Tjonger en Oosterschar ontstaat de mogelijkheid water uit de Tjonger te toe te laten.

### *Westelijke buitenlijst*

De westelijke buitenlijst vormt de begrenzing van het plangebied aan de (zuid-) westzijde en wordt gevormd door het Tjeukemeer en het Sneekermeer en de vele natte verbindingen tussen beide meren. Dit waterrijke gebied vormt één van de aantrekkelijkste troeven van waterrecreatie in de provincie. Het gebied heeft naast grote recreatieve waarde ook een belangrijke ecologische betekenis. De nationale Ecologische Hoofdstructuur schampt hier het plangebied. Het gebied is van belang voor de weidevogels. Daarnaast heeft de westelijke buitenlijst ter hoogte van Joure de functie van landschappelijke begrenzing van het 'stedelijke' gebied.

De planvoorstellen ten aanzien van de westelijke buitenlijst zijn vooral landschappelijk en recreatief van aard. De nadruk ligt op behoud en beheer van de huidige landschappelijke kwaliteit inclusief de agrarische functies, waardoor het gebied belangrijk blijft voor de weidevogels. De oevers van

de meren en vaarten wordt verder toegankelijk gemaakt voor wandelaars en fietsers en de voorzieningen worden verbeterd voor deze extensieve recreatie. Voor zover de westelijke buitenlijst is gelegen in die gebieden waar ook het Friese Meren Project betrekking op heeft, is de mogelijkheid van nader te concretiseren voorzieningen, zoals het ontwikkelen en opwaarderen van recreatieve voorzieningen en het leggen van koppelingen met andere beleidsontwikkelingen op het gebied van waterhuishouding, natuur en landschap, hier op voorhand niet uitgesloten. Bij de verdere uitwerking kunnen deze aspecten nader aan de orde komen.

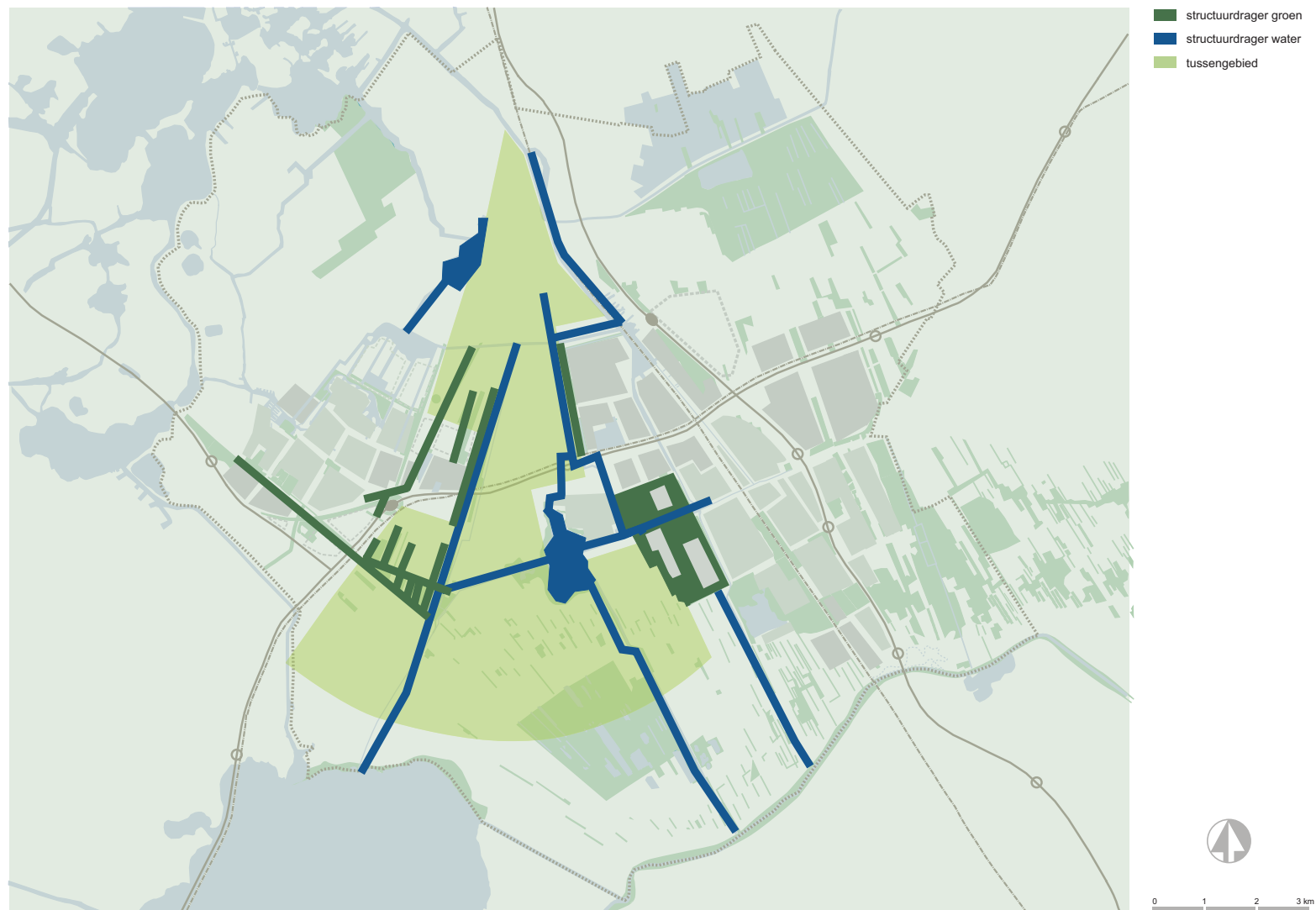
De aantrekkelijkheid van het gebied voor de waterrecreant krijgt een flinke impuls door de aanleg van een nieuwe vaarroute langs de noordwestrand van Joure, via het aan te leggen nieuwe Hornstermeer richting de Tekaplesterpoelen. Joure komt hiermee aan een vaarcircuit te liggen dat de positie van het dorp aan de rand van het Sneekermeergebied versterkt. Bovendien biedt de route en het meer nieuwe recreatiemogelijkheden voor de inwoners van Joure en de omliggende dorpen. De plannen voor het nieuwe meer worden bij de binnenlijst van Joure in detail besproken.

Ter hoogte van Joure vormt het lint Broek-Zuid de natuurlijke grens van de westelijke buitenlijst en bepaalt daarmee ook de uitbreidingsruimte van Joure.

### *Noordelijke buitenlijst*

In het noorden wordt de buitenlijst gevormd door het open weidelandschap en begrensd door de bestaande vaarverbinding tussen Drachten, De Deelen en het Friese merengebied. Deze vaarverbinding verbindt het centrum van Heerenveen aan het merengebied. Tussen het Heerenveense Kanaal en de Hooivaart / De Deelen maakt de waterverbinding deel uit van de ecologische verbinding tussen Tjonger en De Deelen.

## Binnenlijst



### 4.1.3 Binnenlijst

De binnenlijst is onlosmakelijk verbonden met het tussengebied tussen Joure en Heerenveen. Samen vormen ze de ruimtelijke scheiding tussen de kernen Heerenveen en Joure. De belangrijkste functie van de binnenlijst is ten eerste het markeren van duidelijke en duurzame grenzen aan de bebouwing om daarmee het tussengebied open te houden. Dit biedt de komende 30 jaar duidelijkheid aan de landbouw en aan bewoners van de kleinere dorpen en het buitengebied over de uitbreiding van woonwijken en bedrijventerreinen. Ten tweede is de binnenlijst een middel om de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe uitbreidingen en de stadsranden te verhogen. De binnenlijst vormt bij de uitbreidingen een aantrekkelijke landschappelijke inpassing. Ten derde biedt de binnenlijst ruimte om de recreatieve druk uit beide kernen op te vangen. Als laatste heeft de binnenlijst een verbindende functie op ecologisch gebied.

#### *Tussengebied*

Het tussengebied wordt onderverdeeld in twee deelgebieden, grofweg ten noorden en ten zuiden van de lijn Haskerhorne - Oudehaske. In beide gebieden is landbouw de belangrijkste functie die ook op de lange termijn zo veel mogelijk behouden blijft. In het noordelijke deel wordt ingezet op het behoud van het open karakter waarbij het van groot belang is dat de landbouw op de lange termijn stand houdt. De openheid is voor de veenweidevogels als het broedgebied van groot belang. Voorgesteld wordt om in overleg met de agrarische sector en op vrijwillige basis de condities voor de veenweidevogels te verbeteren. Voor de periode na 2015 kan, afhankelijk van de ontwikkeling van de agrarische sector, een verdere landschapsontwikkeling worden overwogen. Ook met deze maatregelen wordt een combinatie van doelen nagestreefd: het ondersteunen van natuurwaarden, het behouden van het open landschap en mede daarmee, het duurzaam veiligstellen van de agrarische bestemming.

Het zuidelijke deel van het tussengebied kent door de afwisseling van zandruggen met bebouwingslinten en lager gelegen open veenpolders een kleinschaliger karakter. De beslotenheid in de linten wordt vergroot door in aansluiting op de historische situatie houtwallen aan te planten op de zandruggen, dus langs percelen direct grenzend aan het lint. De aanplant kan plaatsvinden op vrijwillige basis. Het versterken van het landschappelijk contrast heeft mede tot gevolg dat de linten, die nu al aantrekkelijke recreatieve routes vormen vanuit Heerenveen, in de toekomst door de grotere verscheidenheid en afwisseling interessanter worden. Wanneer bovendien het recreatieve netwerk verder uitgebouwd wordt, door enkele koppelingen tussen de linten dwars door de open polders te realiseren, ontstaat een prachtig uitloopgebied voor de inwoners van de dorpen en van Heerenveen(-West).

#### *Ecologische verbinding Tjonger – De Deelen*

De landschappelijke kwaliteit van het tussengebied wordt verder ontwikkeld door een gevarieerd netwerk van kleinschalige ecologische verbindingen. Dit netwerk is opgebouwd uit verschillende verbindingen die elk zowel aan de natte als droge ecologie ruimte bieden. Bij bestaande watergangen worden natuurvriendelijke oevers aangelegd en bestaande en nieuwe houtwallen worden versterkt en aangelegd. In het netwerk liggen verschillende grotere landschappelijke eenheden, zoals de Haulsterbossen, het Oosterschar en het Nannewiid.

Het belangrijkste element hierin is de verbinding tussen Tjonger en De Deelen, die onderdeel vormt van de provinciale ecologische hoofdstructuur. Bij deze verbinding wordt gestreefd naar een breedte van minimaal 50 meter.

## Ecologische verbinding Tjonger - De Deelen



De verbinding gaat een rol spelen voor diverse diersoorten, waaronder de otter, ringslang, waterspitsmuis en diverse vlinder- en vissoorten. Open water, riet en bosjes van wilg en els vormen de componenten van deze zone, die met een variërende steilte van de oevers een gradiëntrijk milieu vormt. Voor het gedeelte ten zuiden van het Nanneviid moeten vooral de koppelingen gerealiseerd worden tussen Tjonger en Oosterschar en tussen Oosterschar en Nanneviid. Onderzoek moet uitwijzen of de aangegeven locaties, grofweg langs Rotstersloot en Badweg zich hiervoor het beste lenen. Ter plaatse van de bestaande linten zorgen faunapassages met nat en droog milieu voor de verbinding. Vanwege ruimtegebrek kan de zone hier plaatselijk smaller zijn dan 50 meter.

Ter hoogte van Oudehaske loopt de ecologische verbinding in de huidige situatie deels over het uit te breiden bedrijventerrein A7-Zuid (uitbreiding van Businesspark Friesland). Gelet op de mogelijke verstoringeffecten van deze ligging wordt dit deeltraject vanaf het Nanneviid langs de westrand van Oudehaske gesitueerd. De zone langs het bedrijventerrein Haskerveen wordt begeleid door opgaande beplanting en vormt daarmee een onderdeel van de 'harde' begrenzing tussen het verstedelijkt gebied en het open agrarische gebied. De grootste knelpunten vormen de passage van de A7 en de infrastructurele bundel van kanaal, spoorlijn en A32. Voorgesteld wordt om de A7 te passeren ten westen van het knooppunt bij Oudehaske. Een nadere studie moet uitwijzen op welke wijze het knelpunt van de kruising met de A32/ spoorlijn en kanaal voldoende robuust kan worden ingevuld. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt bij deze studie en de realisatie ervan betrokken.

### *Binnenlijst Heerenveen*

De binnenlijst van Heerenveen vormt de toekomstige duurzame grens van de stad. Aan de zuidkant van de A7 begrenst de lijst de woonwijken van

Heerenveen en zorgt voor ruimtelijke kwaliteit op de overgang van stad naar land. De invulling van de lijst sluit aan op de hoogteligging, ondergrond en het omliggende landschap en legt daarmee het accent op openheid en water. Hiermee vormt het een tegenhanger van de landschappelijke inpassing van Skoatterwâld aan de oostzijde van Heerenveen, waar het accent ligt op beslotenheid. De uitbreiding Heerenveen-West wordt verweven met het nieuwe landschap van de binnenlijst met een structuur van groen en water in de wijk die bijdraagt aan een onderscheidend en aantrekkelijk woonmilieu. De Veenscheiding en de Van Engelenvaart blijven herkenbaar in het landschap en worden aangegrepen als structurerende elementen in de ruimtelijke ontwikkeling van de wijk. Een brede landschappelijke strook langs de hoogspanningsleiding zorgt voor een robuuste afronding van de wijk. Rond Oudehaske wordt ingezet op het behoud en de versterking van het open landschap rondom het dorp, met uitzondering van de voorziene uitbreidingsruimte aan de oost- en zuidzijde van het dorp. Kernpunt is het behoud van voldoende afstand tussen Oudehaske en de nieuwbouw in bedrijventerrein A7-Zuid en Heerenveen-West. Dit open gebied vormt een hedendaagse variant op het schootsveld en levert een belangrijke waarborg dat het gebied niet aaneen groeit. Ook voor Rottum biedt de lijst een buffer met de nieuwe wijk en waarborgt hiermee de vrije ligging van Rottum.

Het gebied ten zuiden van Oudehaske tussen de (toekomstige) bebouwde kom van Heerenveen en de lijn Oosterschar-Nanneviid, vormt een overgangszone tussen stad en land. Er is een overgang van stedelijke functies naar agrarisch gebruik naar natuurfunctie. De recreatieve behoefte (wandelen, fietsen) van de inwoners van Heerenveen maar ook van Oudehaske, Rottum en Sintjohannesga richt zich voor een groot deel op dit gebied. De druk op het gebied vanuit de kernen neemt in de toekomst door de trend in vrijetijdsbesteding en door de aanleg van Heerenveen-West

alleen maar toe. Tegelijkertijd is handhaving van de huidige dominante agrarische functie gewenst. Om de verschillende wensen rond het gebruik en de inrichting van het gebied zo te combineren dat er meerwaarde ontstaat voor alle gebruikers, wordt een gebiedsgerichte aanpak voorgesteld. Deze integrale gebiedsgerichte aanpak is de opmaat naar een vitaal platteland: het waarborgen van het nieuw toekomstperspectief van sterke agrarische functies en voldoende toegankelijkheid en gebruikswaarde voor omwonenden. Hiervoor wordt geïnvesteerd in een grotere ruimtelijke kwaliteit. Deze aanpak biedt de mogelijkheid om synergie te behalen tussen de verschillende wensen en doelstellingen. Er wordt onder meer gestreefd naar grotere toegankelijkheid van het gebied voor fietsers en wandelaars vanuit de omliggende kernen. Faciliteren van recreatief medegebruik bij agrarische bedrijven biedt daarnaast de mogelijkheid voor kamperen bij de boer etc. Ook kan het wenselijk zijn om in bepaalde delen in te zetten op vormen van agrarisch natuurbeheer.

Ten noorden van de snelweg vormt de lijst een harde grens tussen bedrijventerrein Haskerveen en het open tussengebied. De lijst valt hier samen met de ecologische verbinding tussen Nanneviid en het Heerenveense Kanaal.

#### *Binnenlijst Joure*

Direct ten noorden van de A7 fungeert de binnenlijst bij Joure als begrenzing van de kern en als landschappelijke geleiding van het bedrijventerrein De Ekers. De landschapsontwikkeling haakt hier in op de karakteristieke singelstructuur. Aansluitend op het open en laag gelegen landschap ten noorden van Joure, staat de nieuwe uitbreiding van het dorp aan deze zijde in het teken van waterrijke woonmilieus en een grote verweving van de wijk met het open landschap. Het water in de toekomstige uitbreiding Joure-Noord komt te liggen op boezemniveau en wordt aangetakt op de Friese boezem en het

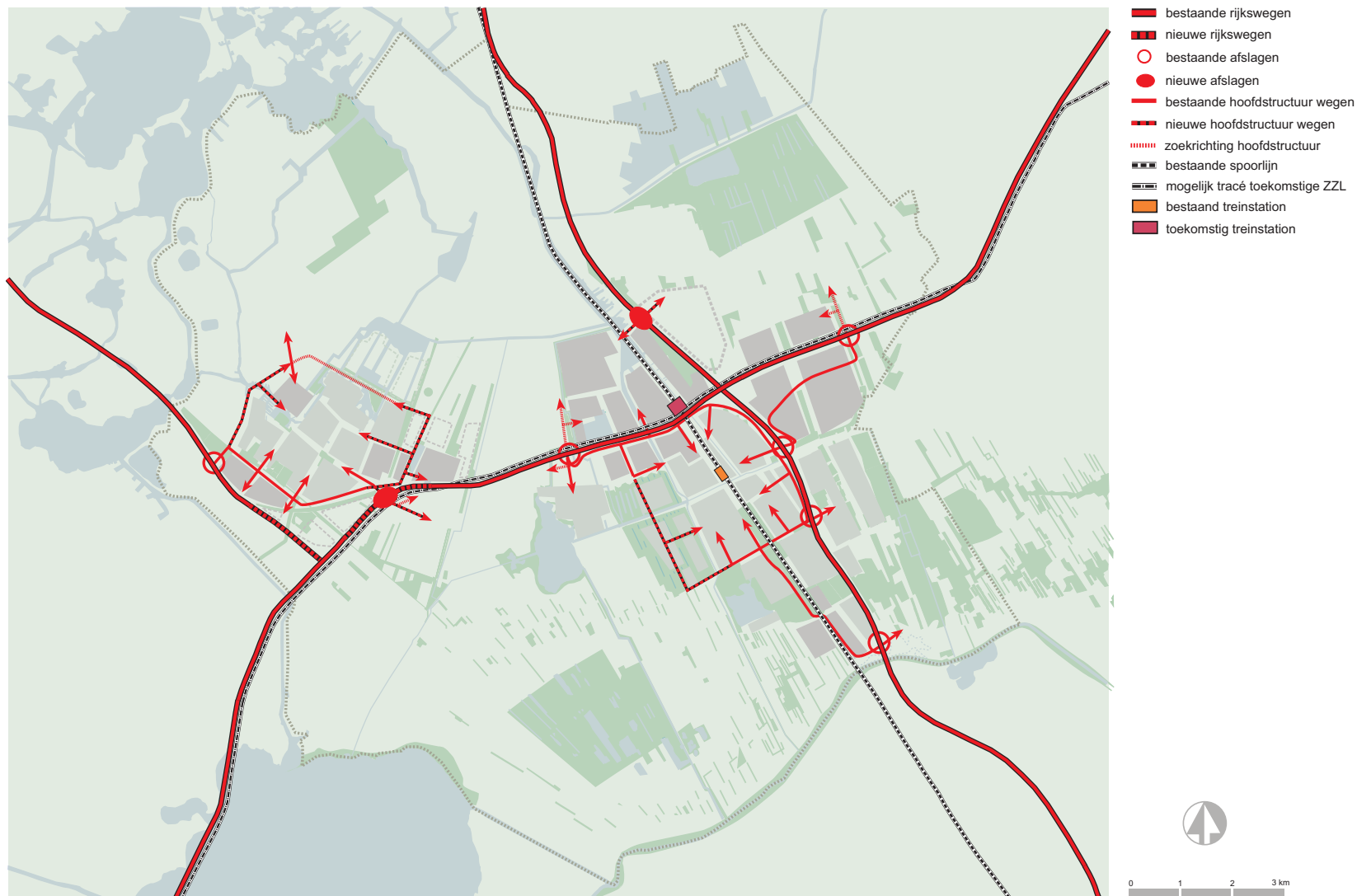


merengebied. Hiermee ontstaat een bijzonder en aantrekkelijk woonmilieu op korte afstand van het centrum van Joure.

Een belangrijke toevoeging aan de binnenlijst bij Joure is het in ere herstellen van het Hornstermeer. Waar vroeger het Groot Hornstermeer lag, heeft de drooglegging een laag gelegen gebied opgeleverd dat relatief eenvoudig tot een nieuw meer kan worden omgezet. Dit meer wordt aangelegd op boezempeil, en levert daarmee een aanzienlijke bijdrage aan het vergroten van de Friese boezem. Het nieuwe Hornstermeer takt aan op het bestaande boezemnetwerk door middel van twee nieuwe vaarverbindingen. Eén vaarverbinding verbindt het meer met de Zijlroede in Joure en daarmee met het Friese merengebied. Aan deze verbinding komt ook de uitbreidingslocatie Joure-Noord. De andere vaarverbinding sluit aan op de Oude Geeuw en verder op de Terkaplesterpoelen. De verbindingen zorgen voor voldoende doorstroming ten behoeve van de waterkwaliteit. Kades en dijken begrenzen de vaarverbindingen. Daarbij wordt een waakhoogte van een meter ten opzichte van boezempeil aangehouden. De dijkhoogten liggen ongeveer één meter ten opzichte van het omliggende maaiveld. De precieze landschappelijke inpassing verdient nadere studie, alsmede de afwatering van enkele omliggende polders. Naast de waterhuishoudkundige functie vormt het nieuwe Hornstermeer met vaarverbindingen naar het Friese merengebied een aantrekkelijk toevoeging aan het recreatieve profiel van Joure. In feite wordt het vaargebied van de Friese meren door deze ingreep vergroot tot aan de grens van het centrale veenweidegebied. Joure komt aan een doorgaande vaarroute te liggen en wint daarmee aan aantrekkelijkheid en belang in de waterrecreatie. De route kan (op termijn) als staande mast-route worden uitgevoerd waarmee het belang voor de recreatievaart verder toeneemt.

Het landschap ten zuiden van de A7 is minder open van karakter. Hier is de afwisseling van open landerijen met singels en bosjes kenmerkend. De binnenlijst sluit met de ontwikkeling van enkele nieuwe singelstructuren hierop aan. De Haulsterbossen worden gekoesterd en waar mogelijk versterkt. De nieuwe singels zorgen voor landschappelijke continuïteit met de lijst ten noorden van de A7. Daarnaast worden enkele waterlopen benut om de ecologische verbindingen met het noordelijke tussengebied te leggen. De binnenlijst kent direct ten zuidoosten van Joure een specifieke functie van landschappelijke inpassing van de nieuwe infrastructuur. Ontwikkelingen in het kader van het nieuwe knooppunt worden landschappelijk op een aantrekkelijke manier ingepast. Bij de eventuele aanleg van de Zuiderzeelijn vraagt ook deze nieuwe treinverbinding om zorgvuldige landschappelijke inpassing.

## Infrastructuur





## 4.2 Infrastructuur

Ondanks goede bereikbaarheid bestaan op diverse plaatsen problemen met de doorstroming, verkeersveiligheid of milieuhinder als gevolg van verkeer. Deze problemen kennen vaak onderlinge relaties. Naast het oplossen van deze knelpunten moet ingespeeld worden op de sterke relatie tussen infrastructuur en de ruimtelijke ontwikkeling van met name Heerenveen en Joure.

### 4.2.1 Hoofdinfrastructuur

#### *Knooppunt Joure en omgeving*

Knooppunt Joure vormt één van de belangrijkste obstakels voor de bereikbaarheid van het plangebied en Noord-Nederland. Het gaat daarbij om capaciteitsproblemen die de doorstroming belemmeren, maar ook om een omvangrijk verkeersveiligheidsprobleem. Het knooppunt scoort hoog in de landelijke ongevalstatistieken.

Met relatief kleine aanpassingen aan de rotonde is de laatste jaren getracht de problemen het hoofd te bieden. De overtuiging bestaat echter dat het knooppunt structureel moet worden aangepakt. Uitgangspunt is de ontvlechting van de afslag Joure en de aansluiting van de A6 op de A7. Hiervoor worden de snelwegen via een reguliere aansluiting verbonden. Door voldoende afstand van het huidige knooppunt in zuidelijke richting te nemen, is het mogelijk om de afslag Joure te handhaven op de huidige plek, in het verlengde van de historische entree via de Geert Knolweg. Hierdoor ontstaat bovendien een aantrekkelijk ontwikkelingsgebied tussen de Sewei en de nieuwe ligging van de A7. Dit gebied leent zich uitstekend voor bedrijventerreinen in het hoogwaardige of modern-gemengde segment. Het nieuwe tracé van de A7 komt enerzijds op een zo groot mogelijke afstand tot Haskerhorne te liggen om de invloed van de infrastructuur op het dorp zo klein mogelijk te houden. Anderzijds moet voor een gezonde doorstroming

voldoende afstand bewaard worden tot de minirotonde bij de entree van Joure. Door de grotere afstand tussen de afslag Joure en de minirotonde ontstaat bovendien ruimte voor een mooie landschappelijke entree, met eventueel plaats voor beperkte ruimtelijke ontwikkeling. In eerste instantie vormt de minirotonde het centrale verdeelpunt voor het verkeer richting het centrum of naar de ringweg. De aanleg van de oostelijke ringweg vraagt een heroverweging van het functioneren van de minirotonde. Dit moet in een uitwerkingsstudie nader worden onderzocht. Duidelijk is dat er voor de minirotonde en de kruising ringweg - Geert Knolweg één oplossing moet komen. De ringweg wordt aan de zuidzijde van Joure gevormd door de bestaande Sewei. De precieze tracékeuzes en de exacte locatie voor het nieuwe knooppunt van A6 en A7 moeten nader worden onderzocht. Dit geldt ook voor de mogelijke bundeling van de voorgestelde nieuwe ligging van de A7 en de mogelijke Zuiderzeelijn. In deze studies is voorts aandacht voor de afstand tussen het nieuwe knooppunt en de brug over de Scharsterrijn.

Bij de nieuwe afslag Joure wordt gestreefd naar het herstellen van de historische directe verbinding tussen Haskerhorne en de Geert Knolweg. Hiermee wordt recht gedaan aan de relatie tussen beide dorpen en wordt de toegankelijkheid van Joure vanuit Haskerhorne sterk verbeterd. Belangrijk aandachtspunt bij deze nieuwe verbinding is het voorkomen van sluipverkeer via Haskerhorne – Oudehaske. Dit kan een alternatieve route vormen voor de huidige A7, zeker wanneer op de snelweg doorstromingsproblemen zouden ontstaan. Het streven is dit mogelijke sluipverkeer te voorkomen, waarbij de voorkeur uitgaat naar een nieuwe parallelstructuur direct aan de zuidzijde van de A7. Er is ook een tracé aan de noordzijde mogelijk. De verkeerseffecten, een voorkeurstracé en een kostenraming van een nieuwe parallelstructuur worden nader onderzocht in een uitwerkingsstudie. Hierbij worden de mogelijkheden van maatregelen langs de rijksweg zelf ook meegenomen.



### *Knooppunt Heerenveen*

Het knooppunt Heerenveen is een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van Leeuwarden en Groningen. De krappe dimensionering van de in- en uitvoegstroken van het klaverblad zorgen voor problemen op het gebied van verkeersveiligheid. Onderzoek wijst uit dat op termijn ook capaciteitsproblemen ontstaan. Met verschillende aanpassingen aan het knooppunt worden de huidige en verwachte problemen opgelost. Het gaat met name om een of meerdere bypasses/ fly-overs tussen de A32 en de A7, waarbij geen gebruik gemaakt hoeft te worden van de weefvakken in het klaverblad. Deze maatregelen worden goeddeels binnen de dimensies van het klaverblad gerealiseerd. Andere maatregelen ten behoeve van de doorstroming en verkeersveiligheid op het klaverblad betreffen het afleiden van bestemmingsverkeer van het klaverblad naar onderliggende (parallel)wegen in het ontsluitingssysteem van Heerenveen.



### *Heerenveen ten noorden van de A7*

Door de verdere uitbreiding en ontwikkeling van het noordwestelijke kwadrant van Heerenveen ontstaan grotere verkeersbewegingen naar dit gebied. Nu is het kwadrant bereikbaar via de afslag Oudehaske en de halve aansluiting Heerenveen-West. Bij de keuze voor de aanleg van een by-pass tussen A32 vanuit Zwolle en de A7 richting Oudehaske kan de huidige halve aansluiting Heerenveen-West fysiek waarschijnlijk niet langer worden gehandhaafd.

Vanaf de A32 is het gebied dan slechts via een grote omweg bereikbaar, met name vanuit Leeuwarden, waarbij bovendien altijd gebruik moet worden gemaakt van het klaverblad. Dit is niet optimaal. Daar komt bij dat de mogelijke aanleg van het kruisstation en de daarvan verwachte spin-off optimale ontsluiting behoeven aan beide zijde van het Kanaal. Hiervoor

is een nieuwe afslag op de A32-noord ook nodig. Deze kan bovendien de mogelijk aan te leggen grootschalige dagattractie (aan de oostzijde van de A32) en het bedrijventerrein Klaverblad Noordoost ontsluiten. De precieze voorkeurslocatie van deze nieuwe afslag is nog niet aan te geven en moet uit een uitwerkingsstudie blijken. Aspecten van veiligheid en leefbaarheid van de inwoners van de dorpen Nieuwebrug, Haskerdijken en Vegelinsoord spelen daarbij een belangrijke rol. Wel is al duidelijk dat de nieuwe afslag ten zuiden van de dorpskernen van Haskerdijken-Nieuwebrug komt te liggen. Nader onderzoek moet uitwijzen op welke wijze en op welk moment deze nieuwe afslag nodig is, waarbij duidelijk is dat het besluit inzake de Zuiderzeelijn en het kruisstation belangrijk maar niet doorslaggevend is voor de noodzaak van deze afslag.

#### 4.2.2 Secundaire infrastructuur

##### *Kwadranten Heerenveen*

In de planperiode neemt het stedelijk grondgebruik in en om Heerenveen toe. Dit veroorzaakt samen met de autonome groei van het autogebruik een aanzienlijke toename van de druk op het lokale wegennet, waar nu ook al sprake is van knelpunten. De uitbouw van de bestaande structuur van verzamelwegen is nodig om deze toenemende verkeersdruk op te vangen. Met de geplande uitbreiding aan de noordoostzijde van het klaverblad strekt Heerenveen zich over vier kwadranten uit. Deze kwadranten van de stad zijn onderling door snelwegen van elkaar gescheiden. De onderlinge verbindingen worden daarmee van groot belang, met name de verbinding van de overige kwadranten met het centrum en de ringweg die dit kwadrant ontsluit. Daarnaast is het voor elk deel van de stad van belang op een goede manier aangesloten te zijn op het snelwegennet. Voor de verbinding tussen het noordwestelijke en het noordoostelijke kwadrant wordt uitgegaan van een nieuwe verbinding tussen afslag

Oudehaske en afslag IBF aan de noordzijde van de A7. Daarbij zijn er twee hoofdmogelijkheden. Er kan parallel en direct ten noorden van de A7 een verbindingsweg worden aangelegd. Het is ook mogelijk de verbinding te leggen met gebruikmaking van de nieuwe afslag op de A32, waarbij een nieuwe weg in het noordwestelijke kwadrant buiten de bestaande en geplande bedrijventerreinen om aangelegd wordt. De bestaande barrières van hoofdvaarwater, spoor en rijksweg betekenen dat het bepalen van de optimale oplossing voor deze verbinding moeilijk is. Een uitwerkingsstudie is nodig om beter inzicht te krijgen in de verschillende mogelijkheden, de verkeerstechnische aspecten en de kosten. Daarbij speelt ook de mogelijkheid van een nieuwe wegverbinding tussen het bedrijventerrein Haskerveen en de bestaande loskade op bedrijventerrein Kanaal een rol. Dit biedt een bijzondere kans om het goederenvervoer over water vanuit deze bedrijventerreinen te stimuleren.

Binnen het noordwestelijke kwadrant vormt de bereikbaarheid van het mogelijk te bouwen kruisstation een belangrijk element. Dit station zal een belangrijke (boven-) regionale functie hebben en wordt afhankelijk van de uitvoering van de Zuiderzeelijn, de enige halte in Friesland. Dit betekent dat naast een overstapfunctie ook aan faciliteiten als een busstation en park&ride voorzieningen moet worden gedacht. De mogelijke komst van de Zuiderzeelijn en de verbetering van de omgeving van het kruisstation zullen ook aanleiding geven om in de omgeving hoogwaardige bedrijven- en kantorenlocaties te ontwikkelen. De verkeersaantrekkende werking hiervan zal aanzienlijk groter zijn dan van het station alleen. Voorts is een goede fysieke relatie van het kruisstation met het centrum, het huidige station en de ontwikkelingen rond Sportstad voor Heerenveen van groot belang. Het gaat er dus om de bereikbaarheid voor zowel extern verkeer (van buiten Heerenveen, via de snelweg) als voor intern verkeer optimaal te

organiseren. Hiervoor is een directe route van A32 en A7 naar het kruisstation nodig, waarbij het verkeer het overbelaste klaverblad zoveel mogelijk moet vermijden. De nieuwe noordelijke afslag op de A32 speelt daarbij een belangrijke rol, net als de mogelijkheid voor een parallelroute aan de noordzijde van de A7 tussen afslag Oudehaske en IBF. Daarnaast is een directe verbinding tussen het nieuwe station en het centrum van belang.

De noodzaak van goede verbindingen tussen de kwadranten en het centrum geldt ook voor de woonwijk Skoatterwâld dat aan de andere kant van de rijksweg ligt. Momenteel verloopt de belangrijkste verbinding tussen de wijk en het centrum en de snelweg via de Oranje Nassaulaan en de Rottummerweg. De aansluiting van deze wegen op de A32 heeft door krappe dimensionering in de toekomst een capaciteitsprobleem. Aanpassingen op deze afslag zijn dus niet alleen van belang voor de bereikbaarheid van Heerenveen aan de westzijde van de A32 (met name Sportstad) en het functioneren van de ringstructuur, maar ook voor de relatie van Skoatterwâld met het centrum.

Een deel van de wijk is in de toekomst aangewezen op de route via de aansluiting Heerenveen-centrum (KR Poststraat). Deze route is ook voor dorpen als De Knipe de belangrijkste verbinding met het centrum en de snelweg en is voor bedrijventerreinen in dit kwadrant (IBF/ De Kavel) een van de twee belangrijkste ontsluitingsmogelijkheden. Bij de aansluiting worden momenteel al aanpassingen uitgevoerd om de capaciteit te vergroten. De bedrijventerreinen maken ook gebruik van de afslag IBF/ Tjalleberd op de A7. Deze afslag is bovendien een belangrijke verbinding met het noordoostelijke kwadrant, naast de bestaande weg tussen Terband en bedrijventerrein De Kavel.

#### *Heerenveen ringstructuur*

Een belangrijk onderdeel van de toekomstige hoofdstructuur van Heerenveen is de ringweg. Deze ringweg wordt ontsloten via afslagen op het rijkswegennet en heeft binnen het kwadrant van de oude kern als belangrijkste functie het bundelen van het autoverkeer. Aan de noord- en oostzijde loopt de stadsring via het bestaande wegtracé van de Nije Fjildwei, Weinmakker en Stadionweg tot aan de afslag Heerenveen. De stadsring loopt ten zuiden van het centrum verder via de Rottummerweg. In samenhang met de ontwikkeling van Heerenveen-West wordt ook een westelijke randweg gerealiseerd, die de ringweg completeert. Op deze wijze verbindt de ringweg de meeste delen van Heerenveen op een efficiënte manier met de snelweg en met andere delen van de kern. Bovendien voorkomt de ringweg dat verkeer onnodig door wijken heen moet om een verder gelegen bestemming te bereiken. Tenslotte zorgt de ringweg ervoor dat de nieuwe wijk Heerenveen-West goed aangesloten wordt op de rest van Heerenveen en op de snelwegen. Er wordt een autoverbinding aangelegd tussen de nieuwe wijk en het wijkcentrum van De Greiden en zo met de voorzieningen van Heerenveen. Deze verbinding wordt dusdanig ingericht dat doorgaand verkeer wordt ontmoedigd maar dat voeding van de voorzieningen in de Greiden voldoende gefaciliteerd wordt. Enkele fietsverbindingen over de Van Engelenvaart completeren een goede aanhechting met de bestaande stad.

De ringweg heeft aan de westzijde primair de functie van verzamelweg voor Heerenveen-West. De nieuwe weg kan een deel van de groei op twee andere noord-zuid routes opvangen, namelijk de Haskeruitgang en Heerenveen en de Badweg in Skarsterlân. Aan de oostzijde sluit de ringweg aan op de A32 via de afslagen Heerenveen (Rottummerweg) en Heerenveen-centrum (KR Poststraat). Deze afslagen en de toeleidende wegen kennen in de toekomst een capaciteitsprobleem dat door aanpassingen en door het afleiden van

verkeer naar andere aansluitingen (Oudehaske, IBF) wordt opgevangen. De ontwikkelingen bij Sportstad liggen direct aan de ringstructuur. Mogelijk is er elders langs de ringweg ook ruimte voor het ontwikkelen van publiekstrekkingen die passen bij het goede bereikbaarheidsprofiel dat de ringweg biedt.

#### *Joure ringstructuur*

Ook voor Joure ontstaat met de voorgestelde uitbreidingen de noodzaak om de verschillende delen van het dorp op een andere manier met elkaar te verbinden dan nu het geval is. Nieuwe uitbreidingen aan de noordzijde van het dorp zouden in de huidige situatie leiden tot veel doorgaand verkeer door de bestaande wijken. Een al of niet volledige ringstructuur biedt hiervoor een adequate oplossing. De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen, met name het terrein van Douwe Egberts en Imperial Tobacco, verbetert door de ringstructuur eveneens sterk.

Het streefbeeld voor 2030 is dat Joure beschikt over een ringweg waaraan alle belangrijke nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen gelegen zijn. Deze ringweg is met het rijkswegennet verbonden via de bestaande afslag Joure-West en de nieuwe afslag Joure-Centrum. De ringweg vereist aan de west- en oostzijde nieuwe verbindingen die in samenhang met de aldaar geplande uitbreidingen worden gerealiseerd.

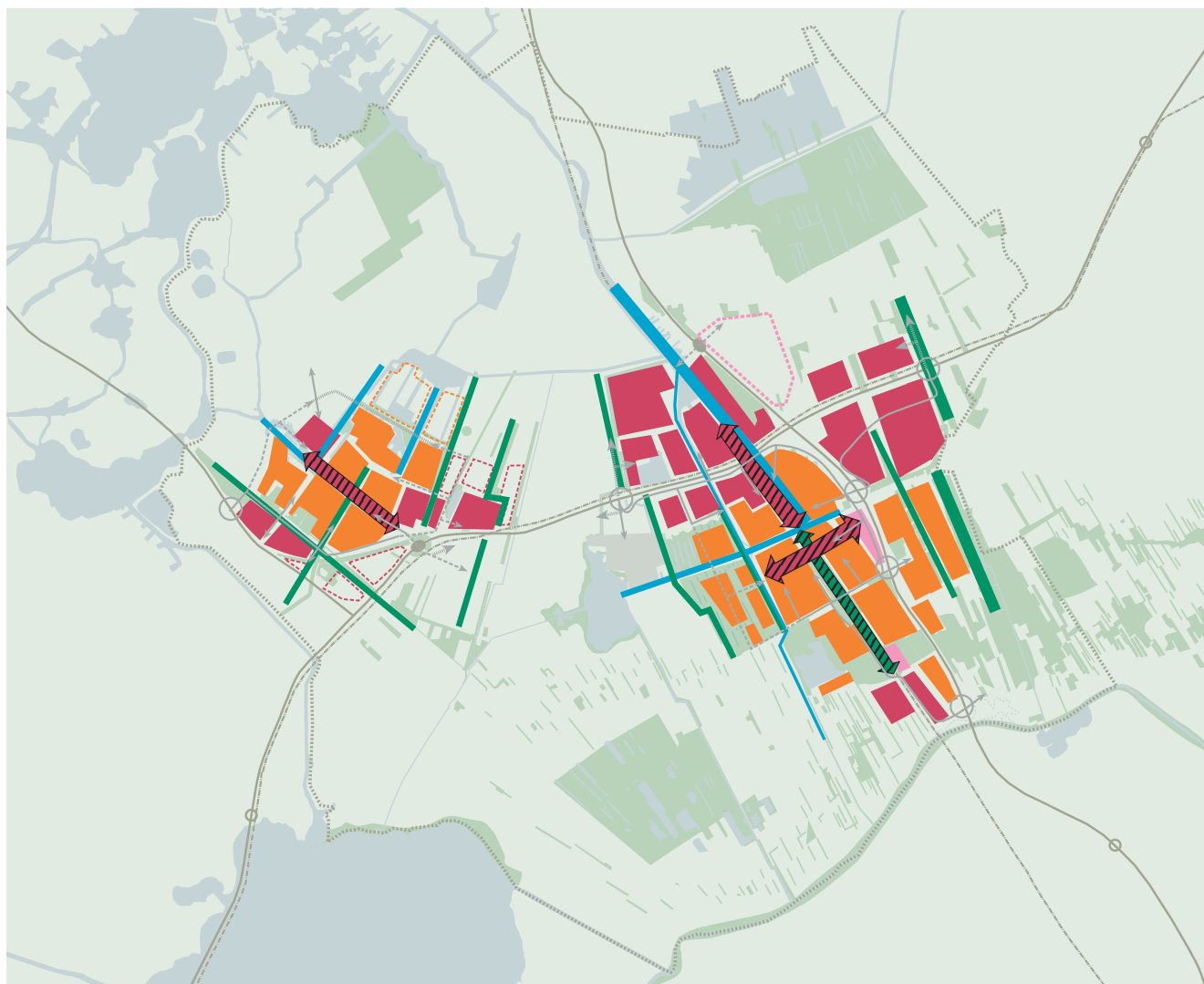
Aan de westzijde gaat het om het realiseren van een nieuwe verbinding tussen afslag Joure-West en het bedrijventerrein van Douwe Egberts en Imperial Tobacco tot aan de Leeuwarderweg. Deze verbinding is niet alleen nodig om nieuwe woonwijken aan de west- en noordzijde te ontsluiten, maar ook voor het (vracht)verkeer van en naar dit bedrijventerrein, dat momenteel gebruik maakt van de Haskerveldweg en Harddraversweg en daar voor overlast zorgt. Ook wordt met deze nieuwe verbinding de bereikbaarheid van de A7 vanuit

de dorpen ten noorden van Joure (via de Leeuwarderweg) sterk verbeterd, waardoor het verkeer niet langer voor overlast zorgt in het centrum. De ambitie is de oeververbinding bij de Zijlroede uit te voeren in de vorm van een tunnel zodat de waterverbinding van Joure met de Friese meren optimaal blijft. De westelijke ringweg volgt in principe de lijn van de bebouwing van Broek-Zuid. Een uitwerkingsstudie moet uitwijzen welk tracé precies gekozen wordt. De afstand van de ringweg tot bestaande en nieuwe bebouwing mag daarbij niet te klein gekozen worden om overlast van het verkeer op deze verzamelweg te minimaliseren.

Aan de oostzijde wordt de ontsluiting van het bedrijventerrein De Ekers sterk verbeterd door de oostelijke ringweg direct langs De Ekers te situeren. Voor de noordelijke ringstructuur zijn twee opties in beeld. De bestaande hoofdstructuur kan met een nieuwe noordelijke randweg ter hoogte van de Koarte Ekers uitgebouwd worden tot een complete ringweg. Het is echter ook mogelijk om een stemvork in plaats van een volledige ringweg te maken. Beide opties hebben voor- en nadelen die bij verdere planvorming voor dit deel van Joure nader worden onderzocht. Aan de zuidzijde van het dorp volgt de ringweg het huidige tracé van de Sewei. Mogelijkerwijs kan de ringweg ook gebruik maken van het vrijkomende wegvak van de A7, dat hier niet langer als snelweg wordt gebruikt.

Met de aanleg van de ringstructuur wordt het mogelijk doorgaand verkeer te weren uit het centrum, waardoor de kwaliteit van het centrum als winkel-, voorzieningen- en woongebied toeneemt. De relatie tussen het centrum en de omliggende woon- en werkgebieden van Joure wordt eveneens verbeterd door het aanleggen van directe en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes.

## Bebouwing



- bebouwing wonen
- bebouwing werken
- zoeklocatie wonen
- zoeklocatie werken
- stedelijke structuurdragers
- groene stedelijke structuurdragers
- landschappelijke structuurdrager (water)
- landschappelijke structuurdrager (groen)
- bovenregionale voorzieningen
- zoeklocatie dagrecreatie



0 1 2 3 km

### 4.3 Programma en bebouwing

Deze Visie omvat een samenhangende combinatie van programma en ontwikkellocaties voor wonen, werken en voorzieningen voor de periode tot 2030. Het plangebied kent een groot aantal ontwikkellocaties die tezamen een breed palet aan mogelijkheden en identiteiten bieden. Hiermee wordt de ambitie om een breed aanbod te creëren, en zodoende van alle markten thuis te zijn, concreet ingevuld. Ook wordt hiermee invulling gegeven aan de belangrijke wens om in Heerenveen, Joure en de dorpen complementaire ontwikkelingen te starten. Zo dragen de ontwikkelingen bij aan een zo compleet mogelijke regio en wordt onderlinge concurrentie vermeden. Bovendien is het daardoor mogelijk de programma's op de geschiktste plek te realiseren. Daarbij is een zorgvuldige fasering van de ontwikkelingen nodig om te voorkomen dat er te weinig of teveel aanbod wordt geschapen.

#### 4.3.1 Wonen

De kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte kan in het plangebied met de aangewezen bouwlocaties goed worden gerealiseerd. Naast een aantal (suburbane) uitbreidingen wordt er ook in voorzien dat, met name in Heerenveen, een groot deel van de woningbehoefte door middel van binnenstedelijke inbreiding en herstructurering wordt gedekt. Bij de nadere uitwerking en de uitvoering is het van belang naast kwalitatieve complementariteit, ook een goede balans tussen huur en koop, duur en bereikbaar in ogenschouw te houden.

#### *Joure*

De huidige uitbreidingslocatie Wyldehoarne biedt de komende jaren voldoende ruimte voor de behoefte in het suburbane segment. De wijk is naar verwachting rond 2015 volgebouwd. Vanaf 2010 kan de locatie Broek-Zuid, voor woningbouw worden aangewend. Het is de bedoeling om in Broek-Zuid

in totaal zo'n 500 woningen te bouwen met gemiddelde dichtheden van ongeveer 13 woningen per hectare. Deze wijk ligt op zeer korte afstand van zowel het centrum, het buitengebied met de meren en de snelweg A7.

Op de lange termijn is ruimte voor een nieuwe uitbreiding in Joure-Noord. De capaciteit van deze zoeklocatie, ten noorden van Skipsleat en Wyldehoarne, is sterk afhankelijk van de stedenbouwkundige opzet. Bovendien zullen de eerste woningen pas in de laatste fase van de planperiode gerealiseerd worden. De gedachten gaan uit naar een waterrijke wijk van ongeveer 800 woningen. Een directe vaarverbinding met het nieuwe Hornstermeer en de Zijlroede maakt ook deze wijk tot een unieke aanvulling op het woonpallet van Joure.

In de bestaande kern is in de totale planperiode ruimte voor enkele tientallen nieuwe woningen. Daarnaast biedt de locatie Sevenwolden, direct aan het centrum gelegen, tot 2015 ruimte voor ongeveer 125- 200 woningen, in hogere dichtheden. De wijk Zuiderveld wordt in deze periode geherstructureerd, met verbetering van de kwaliteit maar een neutraal bouwsaldo.

#### *Heerenveen*

Heerenveen biedt met haar grotere schaal en voorzieningenapparaat andere vestigingskwaliteiten dan Joure.

De woonmilieus in Heerenveen worden daarom vooral afgestemd met andere grote kernen in de A7 zone zoals Drachten en Sneek. In het bestaande stedelijke gebied van Heerenveen wordt een groot deel van de woningbehoefte gebouwd. Het betreft een flinke inbreidingsopgave maar ook enkele herstructureringsprojecten. In totaal worden tot 2015 tussen 1050 en





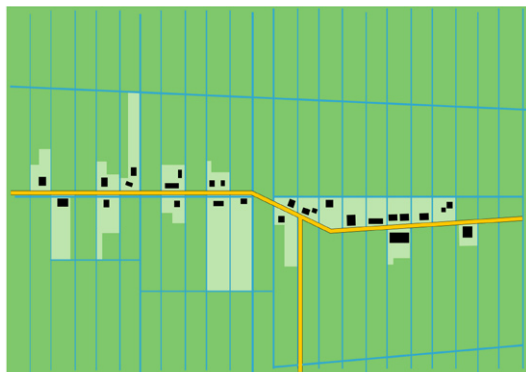
1250 woningen binnen de bestaande bebouwing van Heerenveen gebouwd. Na 2015 gaat het om 600 tot 800 woningen, afhankelijk van de aanleg van de Zuiderzeelijn. De verdichting vindt met name plaats in het centrum, rond Sportstad en op de locatie Heerenveen Noordoost. Daarnaast zijn nog andere locaties beschikbaar.

De huidige suburbane uitbreidingslocatie Skoatterwâld biedt een aantrekkelijke woonomgeving van hoge kwaliteit in de directe nabijheid van het vermaarde Oranjewoud. De wijk sluit landschappelijk aan op de hogere zandgronden en de bosrijke omgeving. Tegelijk ligt de wijk op korte afstand van het centrum en Sportstad. In Skoatterwâld is voldoende capaciteit tot ongeveer 2015- 2020. De volgende nieuwbouwwijk in Heerenveen is Heerenveen-West. Aanvullend op de karakteristiek en de kwaliteit van Skoatterwâld en aansluitend op het onderliggende landschap krijgt Heerenveen-West een meer op het water en het open veenweide landschap georiënteerde signatuur. Het plan voorziet in ongeveer 2000 woningen in suburbane dichtheden van gemiddeld 16 tot 18 woningen per hectare. De landschappelijke verweving en de inbreng van water in de wijk maken de wijk een bijzondere aanvulling op het woonprogramma van Heerenveen.

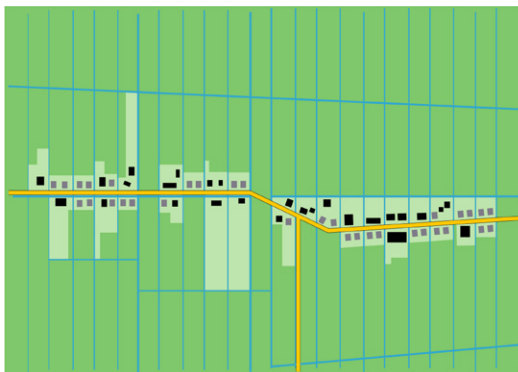
Dit laatste is ook het geval voor de twee locaties voor experimenten met landelijk wonen. Met dichtheden van ongeveer 5 woningen per hectare en een in het landschap ingebedde stedenbouwkundige opzet, zijn dit unieke mogelijkheden op woongebied. Het gaat om uitbreidingen in de vorm van een nieuw extensief bebouwd lint of zelfstandige toevoegingen gecombineerd met natuur- en landschapsontwikkeling. De locaties liggen ten noorden van Tjalleberd en bij Mildam, Katlijk en Oranjewoud. Ten noorden van Tjalleberd wordt uitgegaan van een capaciteit van maximaal 150 woningen in aansluiting op en ten zuiden van de uitbreiding van De Deelen. Het biedt een unieke

mogelijkheid om een nieuw waterrijk woonmilieu toe te voegen, waarbij de natuurontwikkeling integraal met de woningbouw wordt beschouwd. Bij Mildam, Katlijk en Oranjewoud komen naar schatting maximaal 50 woningen. Hier gaat het om een bosrijk gebied op korte afstand van diverse dorpen en aan de rand van Oranjewoud, aangesloten op de bestaande bospercelen en weilanden.

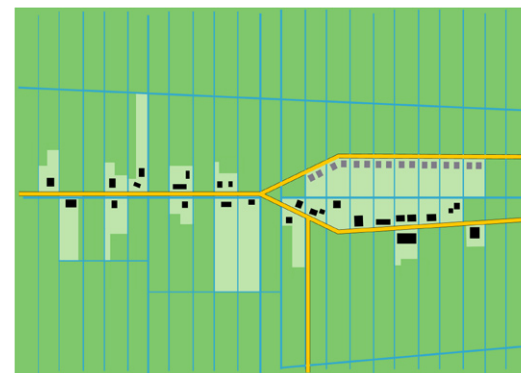
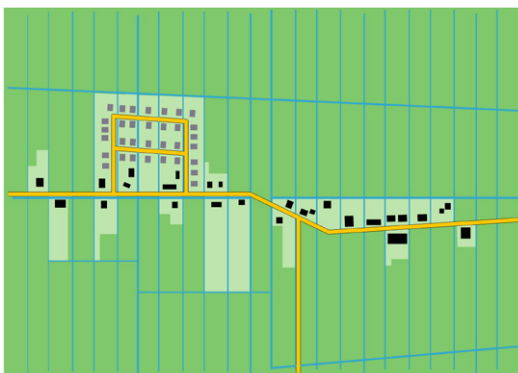
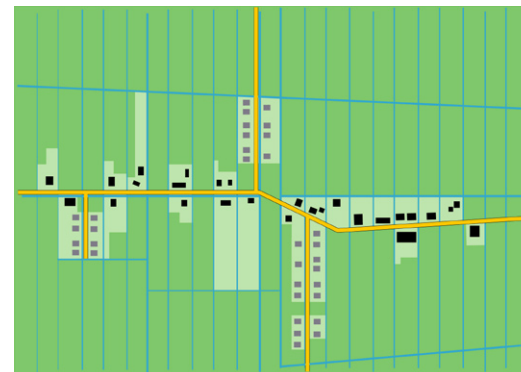
Lint zonder uitbreiding



Verdichting van het lint  
Compacte uitbreiding



Uitbreiding haaks op een lint  
Uitbreiding in nieuw lint



### *Dorpen*

De dorpen vervullen vooral in het woonprogramma een belangrijke rol. Ze voorzien vooral in de woningbehoefte van de ‘eigen bevolking’. Hier wordt een meer ontspannen woonmilieu aangeboden dan in de uitbreidingswijken van de beide hoofdkernen waar in de regio veel vraag naar is. Het gaat om dichtheden van gemiddeld 13 woningen per hectare. Het aantal nieuwbouwwoningen verschilt per dorp. De gemeente Heerenveen kent een concentratiebeleid ten faveure van Heerenveen, terwijl in Skarsterlân het huidige beleid uitgaat van een evenwichtige spreiding van het totale nieuwbouwprogramma over de dorpen en Joure.

Voor de uitbreidingswijze in de dorpen wordt een nieuw instrumentarium aangedragen. Hierbij wordt veel gewicht gegeven aan het aansluiten op de cultuurhistorische identiteit van het dorp en de landschappelijke karakteristieken van de omgeving. Doel is dat de uitbreidingen bijdragen aan het versterken van de eigenheid van elk dorp. Het aantal te bouwen woningen is daarin niet maatgevend, ook hierbij kan aangesloten worden op de wensen van de inwoners. Zo is het voorstelbaar dat in bepaalde dorpen groei niet langer wenselijk is, bijvoorbeeld omdat het kleinschalige karakter te veel onder druk komt te staan. Terwijl in andere, grotere dorpen er ruimte is voor enige ‘zorgvuldige groei’.

De afgelopen decennia is in de dorpen redelijk compact gebouwd. Het voordeel is dat het agrarische landschap maar in beperkte mate hoeft te worden ingeruild voor woningbouw. Het nadeel is dat daarmee een suburbaan milieu wordt gebouwd in plaats van de authentieke dorpse dichtheden. Het verschil met uitbreidingen in de hoofdkernen is hiermee soms maar klein. Bovendien is de relatie met de cultuurhistorische structuur van het dorp en met de landschappelijke eigenschappen erg zwak. De nieuwe methodiek biedt

een alternatieve uitbreidingswijze in de dorpen, waarbij juist aangesloten wordt bij de cultuurhistorische en landschappelijke identiteit. Zo wordt bovendien een bijdrage geleverd aan het verbreden van de variatie op de woningmarkt in het plangebied. Het gaat in het plangebied voornamelijk om lintdorpen op hoger gelegen zandruggen, te midden van het agrarisch gebied. Daarbij bieden het bestaande lint, parallelle en haakse wegen en paden en watergangen aanknopingspunten voor uitbreidingen.



### 4.3.2 Werken

Ook ten aanzien van de bedrijventerreinen en kantorenlocaties is er een sluitend ruimtelijk-programmatisch plan voor de middellange en lange termijn. Er is daarbij uitgegaan van de prognoses voor de economische ontwikkeling en de ambitie van intensiever ruimtegebruik. In het plangebied zijn de juiste locaties gevonden om een breed scala aan bedrijven een aantrekkelijk plek te bieden in dit deel van de A7-zone.

#### *Joure*

In Joure wordt de huidige hoogwaardige bedrijvenlocatie Woudfennen III verder afgemaakt. Als het bedrijvenpark in ongeveer 2015 vol is, biedt het reeds voorziene Woudfennen IV nog eens 15 hectare ruimte. Door de verlegging van met name de A7-west in zuidelijke richting ontstaat een groot aantrekkelijk ontwikkelingsgebied tussen de bestaande kern en de snelweg. De ligging aan de snelweg biedt goede kansen voor bedrijven door de gunstige bereikbaarheid en het zicht vanaf de snelweg. Het gebied is ongeveer 120 hectare groot en wordt tot 2030 voor ongeveer 60 hectare ontwikkeld als bedrijventerrein voor de segmenten modern-gemengd en hoogwaardige bedrijven. Er is dus ook voor de periode na 2030 ruimte voor bedrijventerreinen. Omdat dit echter ten opzichte van de vigerende bedrijfsterreinenplanning een nieuw terrein is, kan er in de gezamenlijke planning van beide gemeenten overcapaciteit ontstaan. Daarom wordt de ontwikkellocatie Joure-Zuid ontwikkeld in samenhang met De Ekers, zowel in fasering als in profiel. Dit betekent dat wanneer Joure-Zuid wordt ontwikkeld, afgezien wordt van verdere uitbreiding van De Ekers. Hierdoor wordt ook bereikt dat het tussengebied, dat bij De Ekers al op zijn smalst is, niet onnodig verder wordt verkleind. In het bedrijventerrein Joure-Zuid is naast ruimte voor bedrijvigheid ook ruimte voor landschappelijke verweving.

#### *Heerenveen*

Rond Heerenveen wordt een groot aantal hectares bedrijventerrein en ook kantorenlocaties tot ontwikkeling gebracht om aan de verwachte economische groei in de kernzone te voldoen. Als eerste wordt het IBF ontwikkeld, nu toestemming is gegeven voor de herbestemming tot regulier bedrijventerrein. Het gaat dan om ongeveer 150 hectare netto uitgeefbaar terrein in de segmenten transport en logistiek en modern gemengd op een uitstekende locatie nabij de A32 en de A7. Het terrein is naar verwachting in 2015 volgebouwd. Indien de Zuiderzeelijn wordt aangelegd vóór 2015 wordt het bedrijvenpark A7-Zuid, nabij Oudehaske, vanaf 2010 als hoogwaardige locatie ontwikkeld. Tot 2015 is voorzien in de ontwikkeling van 5 hectare. Is er rond 2010 nog geen duidelijkheid over de Zuiderzeelijn, dan wordt een besluit genomen over het moment waarop en de categorie waarvoor dit terrein alsnog wordt ontwikkeld. Op de bedrijvenlocatie Haskerveen wordt tot 2015 45 hectare ontwikkeld, in het segment modern-gemengd. Een deel daarvan, ten noorden van de Wierde, is slechts voor beperkte segmenten geschikt en wordt aangeboden voor zware milieucategorieën. In Haskerveen liggen kansen voor het stimuleren van watergebonden bedrijvigheid aan het Kanaal, waarvoor de aanleg van een nieuwe loskade of het beter geschikt maken van de bestaande loskade op het terrein Kanaal te overwegen is.

Na 2015 is er ruimte voor nieuwe bedrijventerreinen in het gebied Klaverblad Noordoost (80 ha netto). Dit terrein is geschikt voor meerdere segmenten, zoals transport en logistiek, modern gemengd en wellicht hoogwaardig. Een zorgvuldige landschappelijke inpassing en interne landschappelijke geleding door middel van brede groenstroken geeft dit terrein een kwalitatieve uitstraling.



Ook op Haskerveen is na 2015 ruimte voor uitbreidingen. Wanneer de Zuiderzeelijn wordt aangelegd wordt ook in de directe omgeving van het kruisstation in deze periode een ontwikkeling van bedrijven en kantoren voorzien. Mogelijk gaat dit gepaard met de herstructurering van (delen van) de bedrijventerreinen Kanaal en Leeuwarderstraatweg. Ontwikkelingsmogelijkheden liggen er met name aan de oostzijde van het kruisstation. Verder wordt A7-Zuid in deze periode verder ontwikkeld.

Heerenveen is een gewilde vestigingsplaats voor kantoren. De goede ligging en de uitstekende bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer zijn hier mede de oorzaak van. Het provinciale beleid maakt kantorenontwikkelingen in Heerenveen bovendien mogelijk, aanvullend aan de rol van Leeuwarden als de grootste kantoorstad in de provincie. De stad heeft meerdere locaties beschikbaar om de goede kansen te verzilveren: Sportstad, het huidige stationsgebied, in het centrum, de KR Poststraat en omgeving en rond het kruisstation indien de Zuiderzeelijn wordt aangelegd. De totale capaciteit bedraagt tot 2015 tussen 75.000 en 95.000 m<sup>2</sup> (de hoge variant) en tussen 2015 en 2030 tussen 62.000 en 112.000 m<sup>2</sup>.

#### 4.3.3 Voorzieningen

Ten aanzien van de voorzieningen is de ambitie een complementair aanbod te creëren, dat aansluit bij de identiteit van Joure en Heerenveen. Daarbij moet het voorzieningenniveau corresponderen met zowel de economische groei als de bevolkingsgroei.

##### *Heerenveen*

Heerenveen is te typeren als een kleinschalige stad, die een steeds breder aanbod van voorzieningen opbouwt. De detailhandel bevindt zich vooral in centrum, rond de Dracht. Het centrum kent een redelijk compleet aanbod,

waarvan onderzoek uitwijst dat het achterblijft bij de potentiële vraag in het gebied. De recente en voorziene groei van Heerenveen en het toenemende belang van de A7 zone waarin Heerenveen de centrale spil vormt, schetsen het beeld van een op handen zijnde schaa sprong. Heerenveen bevindt zich in een fase tussen het uit de kluiten gewassen dorp en de completere stad. Bij deze schaa sprong hoort ook een hoger voorzieningenniveau, waar bijvoorbeeld op het gebied van leisure meer mogelijkheden zijn.

In Heerenveen fungeert een assenkruis als centrale voorzieningszone. Deze centrale voorzieningsas loopt van Sportstad langs het centrum naar De Greiden richting de uitbreidingslocatie Heerenveen-West. In het bijzonder wordt gekeken naar de mogelijkheden voor uitbreiding van het centrum tot aan Sportstad toe. In de noordzuid richting gaat het om de zone langs het spoor tussen Fok, centrum, Burg. Falkenaweg en de Haskeruitgang, Ds. Kingweg, De Zanden. Deze zone verbindt de locatie met het kruisstation, het centrum en diverse (sport-) voorzieningen aan de zuidzijde van Heerenveen, zoals Thialf. Binnen deze zones lenen de verschillende locatieprofielen zich voor een breed scala aan voorzieningen en bevindt er zich voldoende ruimte voor de toekomstige ontwikkelingen. Bij aanleg van de Zuiderzeelijn ontstaat rond kruisstation en in de omliggende gebieden een gunstig vestigingsklimaat voor voorzieningen.

##### *Sportstad*

In Heerenveen biedt de zone tussen de binnenring en de snelweg A32-zuid en A7-west een bijzonder vestigingsklimaat voor voorzieningen. Hier wordt in de komende jaren gewerkt aan de ontwikkeling van Sportstad. Dit majeure project past goed binnen de identiteit van Heerenveen en maakt gebruik van het uitstekende bereikbaarheidsprofiel van deze snelwegzone en de nabijheid van het centrum van Heerenveen.



Sportstad haakt in op het bijzondere profiel van Heerenveen als gevolg van de concentratie aan sportgerelateerde activiteiten, met SC Heerenveen en Thialf voorop, maar ook met sportopleidingen. Sportstad Heerenveen is een belangrijke ontwikkeling op het gebied van voorzieningen en richt zich op een regionaal en een bovenregionaal verzorgingsgebied. Het gaat om bijzondere voorzieningen op het gebied van sport, vrijetijd en reizen. De locatie kan tevens voorzien in de vestiging van GDV- en PDV-achtige voorzieningen als aanvulling op de bestaande winkelvoorzieningen in het centrum, wanneer provinciaal beleid daartoe de ruimte biedt. De ruimtelijke en programmatische aansluiting van Sportstad op het centrum en de Vlinderbuurt verdient bijzondere aandacht. De ontwikkelingen in Sportstad mogen bovendien niet ten koste gaan van het centrum, maar moeten en kunnen het centrum juist versterken door het aanboren van nieuwe klantenstromen en het aanbieden van aanvullende voorzieningen.

#### *Joure*

Joure heeft een aantrekkelijk centrum met een verrassend breed en diep aanbod op het gebied van kleinschalige detailhandel. Joure vervult een regiofunctie, met name voor de vele dorpen in de eigen gemeente. De kracht ligt in de kleinschalige sfeer en het historische karakter. De belangrijkste voorzieningen bevinden zich in de historische as tussen het gemeentehuis, Midstraat en Geert Knolweg. In dit gebied is voldoende ruimte beschikbaar voor intensivering en uitbreiding van huidige en toekomstige voorzieningen. Joure heeft daarnaast grote bekendheid als gevolg van enkele bijzondere (regionale) festiviteiten zoals het jaarlijkse ballonfeest.

#### *Grootschalige dagrecreatie*

De provincie heeft een inhaalslag te maken op het gebied van grootschalige dagrecreatie. De doelstelling voor een nieuwe dagrecreatie is in de Kadernota



Streekplan één miljoen bezoekers per jaar. Dit levert een belangrijke bijdrage aan het toeristisch-recreatieve product van Fryslân en aan de werkgelegenheid. Het gebied ten noordoosten van klaverblad Heerenveen, biedt hiervoor uitstekende mogelijkheden. Door de ligging op het kruispunt van twee snelwegen is de bereikbaarheid over de weg zeer goed. Vooral met de mogelijke komst van het kruisstation op korte afstand, zou de bereikbaarheid met openbaar vervoer ook uitstekend zijn. Dergelijke vormen van openbaar vervoer zijn, zo is ook in het buitenland te zien, zeer geschikt voor het ontsluiten van grootschalige dagrecreatie.

De inrichting van het recreatiegebied moet goed aansluiten op het bestaande landschap en moet het woonmilieu van bestaande bewoners in het gebied respecteren. Mogelijke aantasting van het landschap is, gelet op de geringe landschappelijke waarde van de directe omgeving van de infrastructuur, beperkt. Er kan zelfs een formule ontwikkeld worden waarbij een extra stimulans gegeven wordt aan de landschapsontwikkeling ten zuiden van De Deelen. Gedacht wordt aan aansluiting bij de identiteit van Heerenveen op het gebied van sportieve recreatie. De nieuwe afslag A32 maakt het gebied goed te ontsluiten.

#### *Extensieve recreatie*

Het gebied kent belangrijke recreatieve trekkers: de Friese meren, Oranjewoud, Oosterschar en De Deelen. De mogelijkheden voor extensieve recreatie worden verder verbeterd. Met name de buitenlijst vervult hierin een belangrijke rol, met het nieuwe Horstermeer en de vaarroutes ernaar toe, de verbetering van het fietsnetwerk langs de Friese meren, de uitbreiding van De Deelen en het aantrekkelijker maken van de Tjongervallei voor fietsers, wandelaars en waterrecreanten.

Ook de binnenlijst maakt het tussengebied voor recreatie veel aantrekkelijker, door toevoeging van groene en blauwe elementen en fiets- en wandelnetwerken. Hieraan kan de gebiedsgerichte aanpak voor het gebied ten westen van Heerenveen een grote bijdrage leveren.

#### **4.4 Conclusie**

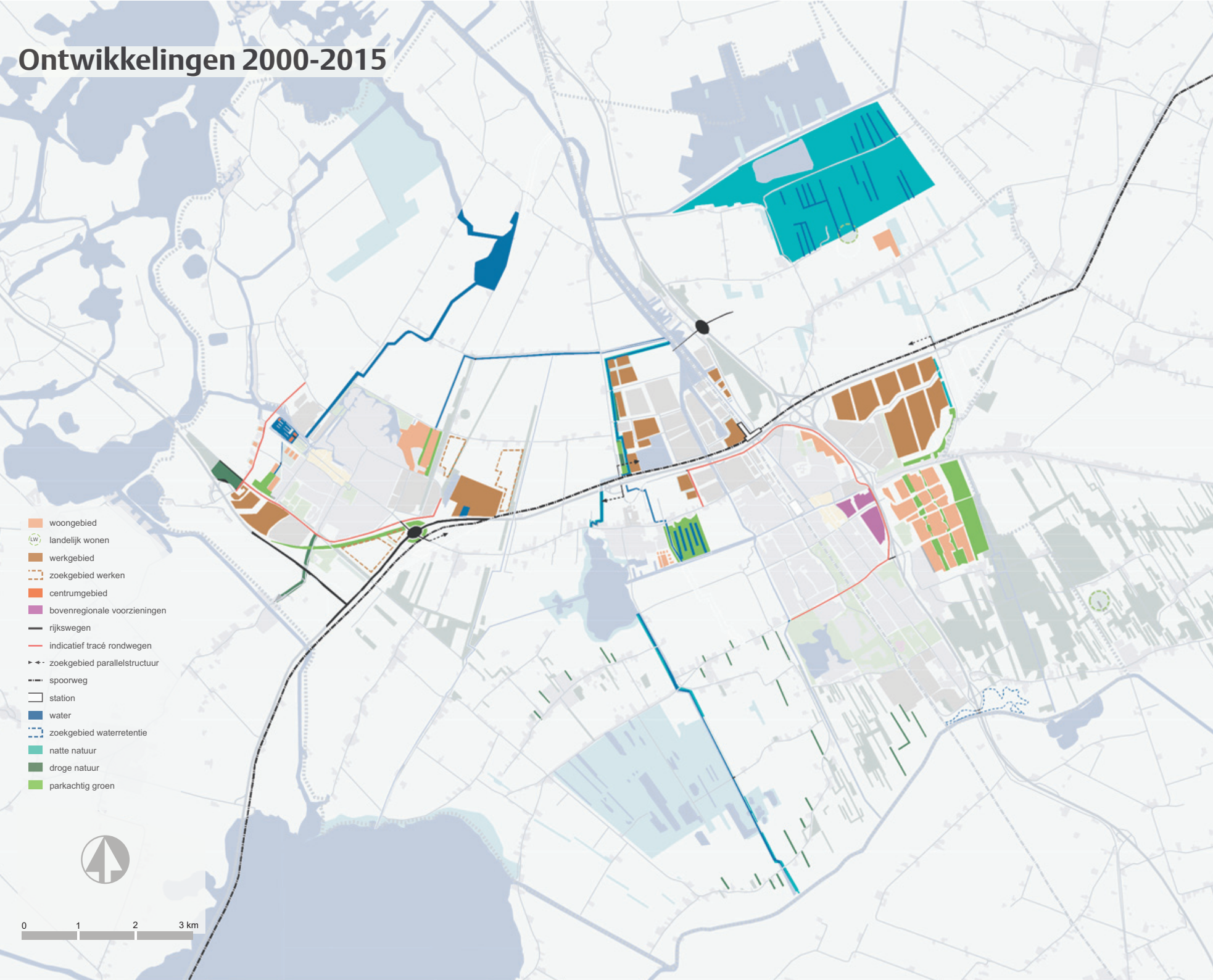
Naast het in goede en evenwichtige banen leiden van de op het gebied afkomende ontwikkelingen, hebben beide gemeenten zich ten doel gesteld om een goede balans te vinden tussen de verschillende opgaven. In de beschreven planelementen komen alle verschillende opgaven op het gebied van landschap, natuur, water, landbouw, infrastructuur, wonen en werken aan bod. Een breed palet aan ontwikkelingen, waarbij de onderlinge samenhang tussen de verschillende elementen nadrukkelijk opvalt. Dit is de planbeschrijving per laag met een goede verweving van de landschappelijke, stedelijke en infrastructurele opgaven.



PLANKAARTEN



# Ontwikkelingen 2000-2015

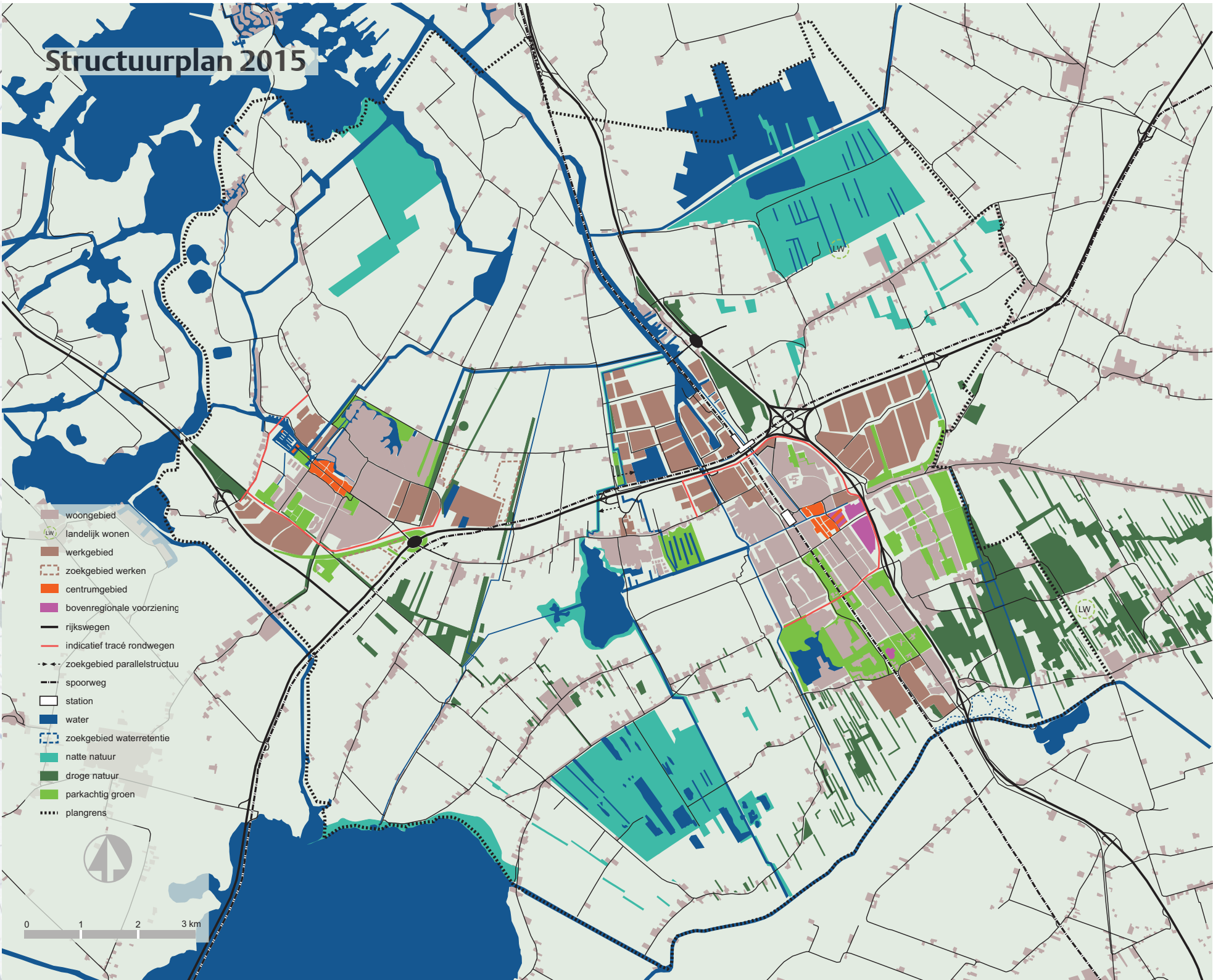


- woongebied
- landelijk wonen
- werkgebied
- zoekgebied werken
- centrumgebied
- bovenregionale voorzieningen
- rijkswegen
- indicatief tracé rondwegen
- zoekgebied parallelstructuur
- spoorweg
- station
- water
- zoekgebied waterretentie
- natte natuur
- droge natuur
- parkachtig groen



0 1 2 3 km

# Structuurplan 2015



- woongebied
- landelijk wonen
- werkgebied
- zoekgebied werken
- centrumgebied
- bovenregionale voorziening
- rijkswegen
- indicatief tracé rondwegen
- zoekgebied parallelstructuur
- spoorweg
- station
- water
- zoekgebied waterretentie
- natte natuur
- droge natuur
- parkachtig groen
- plangrens

0 1 2 3 km

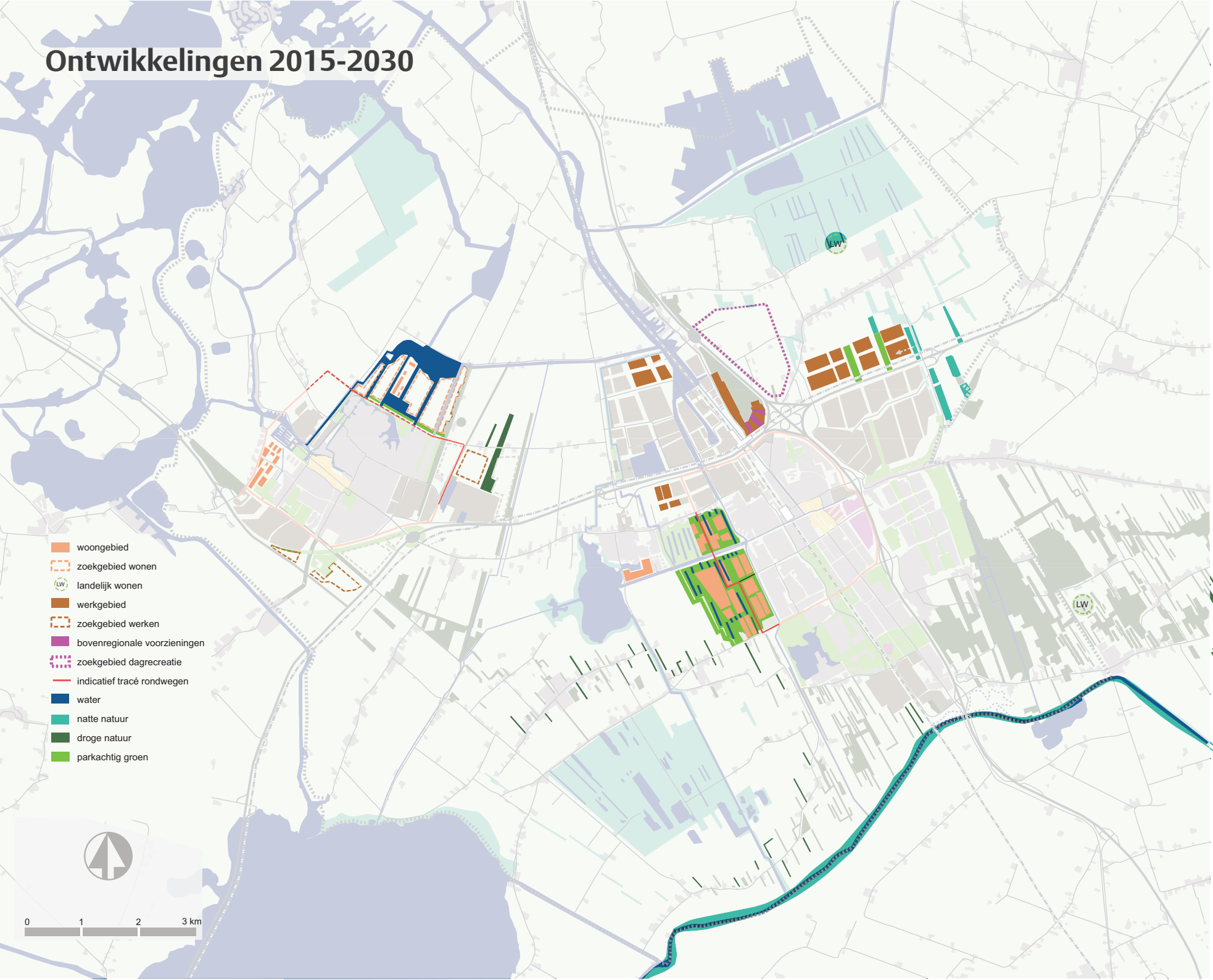


# Ontwikkelingen 2015-2030

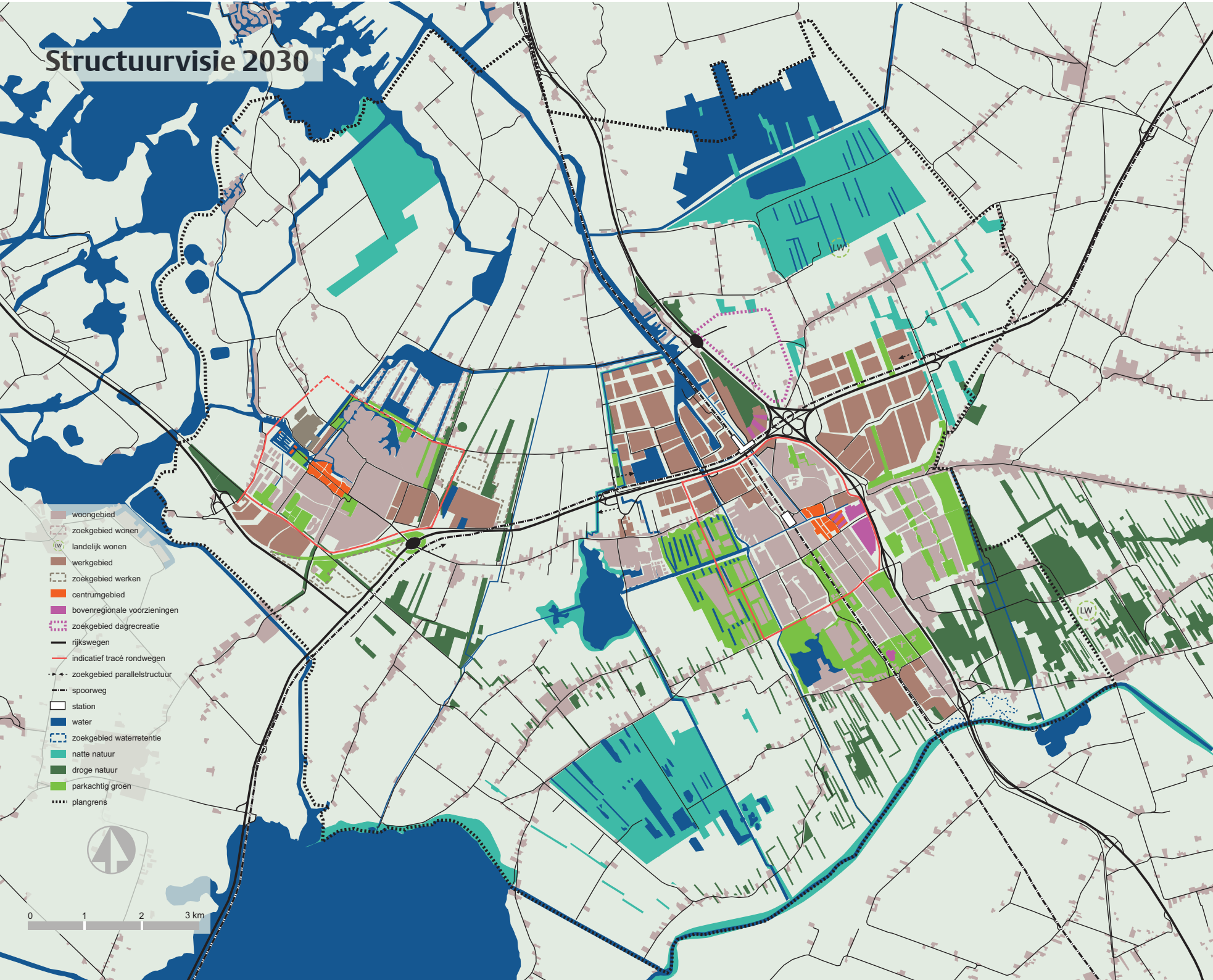
- woongebied
- zoekgebied wonen
- landelijk wonen
- werkgebied
- zoekgebied werken
- bovenregionale voorzieningen
- zoekgebied dagrecreatie
- indicatief tracé rondwegen
- water
- natte natuur
- droge natuur
- parkachtig groen



0 1 2 3 km



# Structuurvisie 2030



- woongebied
- zoekgebied wonen
- landelijk wonen
- werkgebied
- zoekgebied werken
- centrumgebied
- bovenregionale voorzieningen
- zoekgebied dagrecreatie
- rijkswegen
- indicatief tracé rondwegen
- zoekgebied parallelstructuur
- spoorweg
- station
- water
- zoekgebied waterretentie
- natte natuur
- droge natuur
- parkachtig groen
- plangrens







# INTEGRALE VISIE IN VOGELVLUCHT

5

Joure 2015



Joure 2030



In dit hoofdstuk worden de plankaarten aan de hand van elf deelgebieden toegelicht. De deelgebieden worden integraal beschreven. Daarbij worden dus alle planelementen per locatie samengenomen en wordt de synergie tussen de planelementen duidelijk. Per deelgebied is aangegeven welke planonderdelen binnen de horizon van het intergemeentelijke structuurplan (2015) vallen.

### 5.1 Joure en Joure-West

Binnen de kern Joure wordt in de periode tot 2015 gebouwd direct ten westen van het bestaande centrum op de nieuwbouwlocatie Sevenwolden. Hier worden 125 tot 200 woningen toegevoegd in hogere dichtheden. Binnen de kern vindt in deze planperiode ook op beperkte schaal herstructurering plaats. Bovendien wordt in de kern Joure in de periode tot 2015 gewerkt aan het verbeteren van de relatie van het centrum met het water. De aandacht ligt daarbij vooral op de ruimte tussen de Midstraat en de Kolk. Daarnaast wordt in dezelfde periode ingezet op het verlengen van de centrale as aan de westzijde van het gemeentehuis. Het doel is de relatie met het merengebied en de oriëntatie op het landschap te verbeteren. De belangrijkste kansen liggen in het uitbreiden van de bestaande jachthaven tot een aantrekkelijke en levendige omgeving voor de recreatievaart, met centrumfuncties op het gebied van horeca en enkele op de watersportgerichte winkels.

In het uitbreidingsgebied Broek-Zuid worden na 2010 zo'n 500 woningen gebouwd. De wijk wordt ontwikkeld in combinatie met het aanleggen van het westelijke deel van de ringweg, die ten zuiden van de wijk aansluit op de afslag Joure-West op de A7. Aan de noordzijde van de wijk is de ringweg via een tunnel onder de Zijlroede met de Leeuwarderweg verbonden. Het gebied ten westen en noordwesten van Joure is onderdeel van de

buitenlijst. Het primaat ligt in dit gebied bij de landbouw, maar wel wordt ingezet op voldoende toegankelijkheid voor het recreatieve gebruik. Hierbij wordt aangesloten op de plannen voor nieuwe fiets- en wandelroutes, bijvoorbeeld in het kader van het Friese Meren Project.

### 5.2 Joure-Zuid

Bij het ontvlechten van knooppunt Joure wordt de aansluiting van de A6 op de A7 verschoven naar het zuiden. Daar is voldoende ruimte voor de aansluiting en wordt voldoende afstand gehouden tot afslag Joure. De afslag Joure blijft op dezelfde plaats liggen waarbij de historische verbinding tussen Haskerhorne met de Geert Knolweg wordt hersteld. Om mogelijk sluipverkeer van Joure richting Oudehaske te bestrijden wordt gestreefd naar een parallelstructuur langs de A7 tussen afslag Joure en afslag Oudehaske. Het nieuwe tracé van de A7 ligt op een zo groot mogelijke afstand tot Haskerhorne om de invloed van de infrastructuur op het dorp zo klein mogelijk te houden. De aanleg van het nieuwe knooppunt en de nieuwe afslag Joure wordt uitgevoerd voor 2015.

Aan de zuidzijde van Joure wordt het huidige Bedrijvenpark Woudfennen volgens bestaande inzichten verder ontwikkeld en bebouwd. De ringweg wordt aan de zuidzijde van Joure gevormd door de bestaande Sewei. Het nieuwe ontwikkelingsgebied dat ontstaat door de verlegging van de A7 in zuidelijke richting biedt goede kansen voor bedrijven door de goede bereikbaarheid en het zicht vanaf de snelweg. Het gebied is ongeveer 120 hectare groot en wordt tot 2030 voor ongeveer 60 hectare ontwikkeld als bedrijventerrein voor de segmenten modern-gemengd en hoogwaardige bedrijven. Er is hier dus ook na 2030 nog ruimte voor bedrijventerreinen. In dit gebied is naast ruimte voor bedrijvigheid ook ruimte voor landschappelijke verweving. De landschappelijke binnenlijst van Joure

sluit op deze plek aan op de oude singelstructuren, paden en bosschages ten zuiden van Haskerhorne. Door enkele bestaande lange groene lijnen door te zetten en te verbinden met het buitengebied wordt hier de fysieke aansluiting gemaakt tussen deze landschappelijke elementen en de groenstructuur van het dorp.

### 5.3 Joure-Oost en Noord

Aan de oostzijde van Joure wordt bedrijventerrein De Ekers afgemaakt, waarbij het noordelijkste en oostelijkste deel alleen wordt bebouwd indien de nieuwe ontwikkellocatie in Joure-Zuid niet doorgaat. De Ekers vormt de laatste bebouwingsgrens van Joure aan het open tussengebied. De binnenlijst wordt hier ingevuld door aansluiting te zoeken bij de kenmerkende noord-zuid verkaveling van het noordelijke tussengebied, waarbij singels en houtwallen een begrenzing aan de bebouwing geeft. De Ekers wordt aangesloten op de oostelijke ringweg, die aangelegd wordt rond 2015.

De woningbouwlocatie Wyldehoarne wordt afgebouwd en is rond 2015 vol. Aan de noordzijde van Joure is voor de langere termijn (vanaf ongeveer 2027), ruimte voor een nieuwe uitbreiding voor woningbouw. Deze uitbreidingsrichting is in het bestaande structuurplan Joure reeds voorzien. Het gaat om een onderscheidend woonmilieu dat gericht is op de openheid van het noordelijke tussengebied en sterk georiënteerd is op water. Het water in de wijk wordt aangelegd op boezempeil en staat in verbinding met het Friese merengebied en het nieuwe Hornstermeer via een nieuwe vaarroute. Deze vaarroute en het nieuwe Hornstermeer worden in de periode tot 2015 aangelegd. Met enkele directe langzaamverkeer routes wordt een goede verbinding met het centrum gemaakt. Autoverkeer wordt zoveel mogelijk via de nieuwe ringweg langs de randen van het dorp

afgeleid. De mogelijkheid bestaat de ringweg aan de noordzijde, tussen de woonwijken Skipsleat en Joure-Noord te sluiten. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van het tracé van de Koarte Ekers.

### 5.4 Heerenveen-centrum en bestaande wijken

De interne ontsluiting van Heerenveen wordt verbeterd door een ringweg, waar ook de noordwestelijke en zuidoostelijke kwadranten van de stad op aantakken. De ontbrekende verbinding wordt gevormd door een nieuwe weg door de uitbreiding Heerenveen-West tussen de Joustervweg en de Binnendyk. Aan de ringweg liggen belangrijke nieuwe ontwikkelingen zoals Sportstad, Skoatterwâld en Heerenveen-West en wordt de verbinding gelegd met de mogelijke ontwikkelingen rond het kruisstation.

Voor het voorzieningenniveau van Heerenveen en de omliggende regio is de ontwikkeling van Sportstad van belang. Rondom het stadion vindt gefaseerd een grootschalige locatieontwikkeling plaats met aan sport gerelateerd onderwijs, gezondheidszorg, kantoren, woningen, leisure en detailhandel. Sportstad wordt grotendeels gerealiseerd in de periode tot 2015. Er ontstaat een voorzieningenas tussen Sportstad, het centrum en wijkwinkelcentrum De Greiden. Naast het centrum is ook het wijkwinkelcentrum van De Greiden een belangrijke voorzieningencuster. Vanuit de Greiden wordt een verbinding gelegd naar de nieuwe wijk Heerenveen-West. Indien de Zuiderzeelijn wordt aangelegd wordt ook de fysieke en programmatische relatie tussen het centrum en het kruisstation belangrijk. Kantoorontwikkeling in Heerenveen wordt geconcentreerd in de driehoek Sportstad – stationsgebied – KR Poststraat (/centrum). In de periode tot 2015 gaat het vooral om Sportstad en het stationsgebied.

Heerenveen realiseert een aanzienlijk deel van de woningbouwopgave in bestaande stedelijke gebied. Dit gebeurt grotendeels door herstructurering en inbreiding. In het kader van herstructurering wordt in de gebieden De Greiden, De Akkers, Heerenveen-Midden en centrum in de periode tot 2015 voorzien in de sloop van circa 900 woningen met vervangende nieuwbouw van circa 940 woningen. De belangrijkste inbreidingslocaties in Heerenveen in de periode 2015 zijn: diverse locaties in het centrumgebied, De Telle/ AOC, het stationsgebied en Sportstad. In totaal gaat het om een toevoeging van 1170 woningen met een accent op appartementen.

### 5.5 Heerenveen Zuidoost

In het zuidoosten van Heerenveen wordt de uitbreidingslocatie Skoatterwâld afgebouwd tot 2015- 2020. De wijk is aangesloten op de ringweg, het voorzieningencluster Sportstad en het centrum. De wijk heeft een groen karakter en profiteert daarbij van de ligging nabij Oranjewoud. De groene geleding in de wijk legt de relatie met de omgeving. De buitenste groenstrook is onderdeel van de buitenlijst. Oranjewoud vormt een ankerpunt in de buitenlijst en fungeert als belangrijk regionaal recreatiegebied. Op de rand van het plangebied worden op de grens van Oranjewoud, Mildam en Katlijk maximaal 50 woningen toegevoegd in lage dichtheden, in het kader van landelijk wonen. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van het aanwezige besloten karakter en het bosrijke landschap. Naar het zuiden loopt de buitenlijst over de hoger gelegen bossen naar de open en natte Tjongervallei.

### 5.6 Heerenveen Noordoost

Het noordoostelijke deel van Heerenveen wordt gedomineerd door bestaande en toekomstige werklocaties. Het IBF is herbestemd tot een regulier bedrijventerrein met ongeveer 150 hectare netto uitgeefbaar

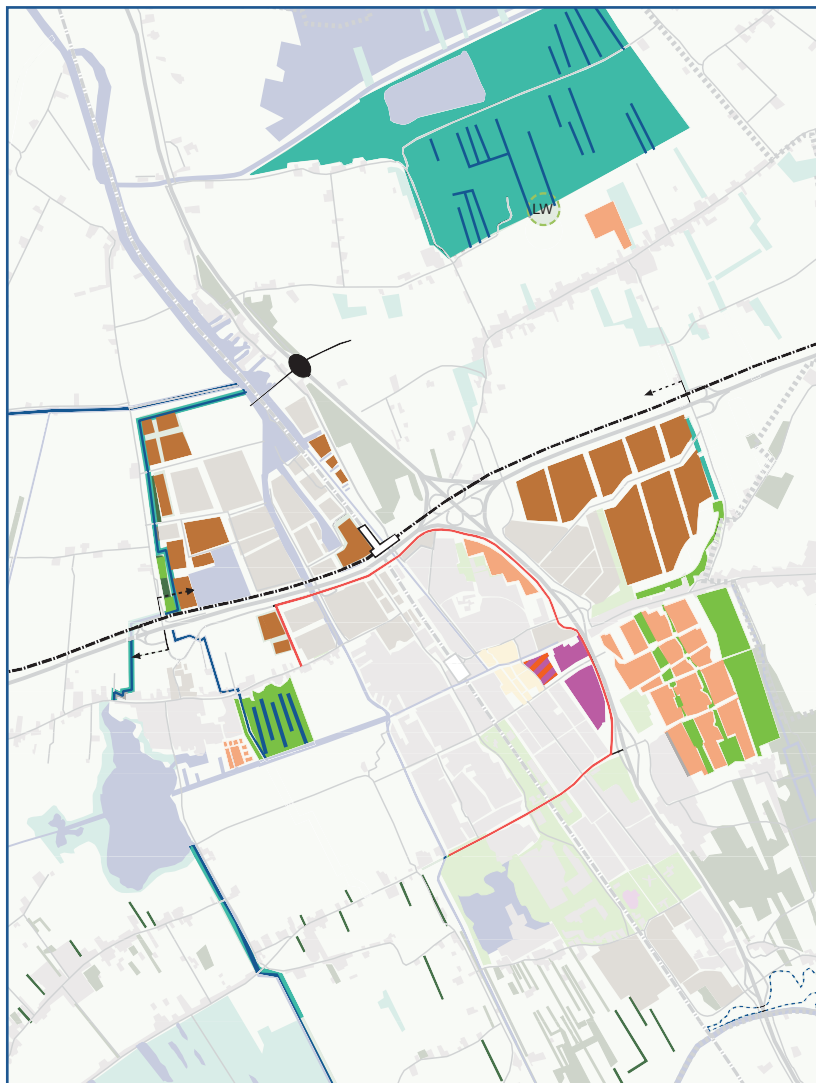
terrein. Het terrein is rond 2015- 2020 volgebouwd. Hierna wordt begonnen met Klaverblad Noordoost, aan de overzijde van de A7. Dit terrein is ongeveer 80 hectare netto groot en houdt geruime afstand tot Tjalleberd. De noordzijde wordt landschappelijke ingepast.

Aan de oostzijde van bedrijventerreinen IBF en Klaverblad Noordoost wordt de oostelijke buitenlijst doorgetrokken. Ook binnen de bedrijventerreinen is een ruimtelijke geleding mogelijk door bijvoorbeeld het afwisselen van bebouwingsvlekken met groenstroken haaks op de A7. Deze compartimentering draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de terreinen en de beleving vanaf de snelweg en kan bovendien goed gecombineerd worden met de fasering van de aanleg van de terreinen.

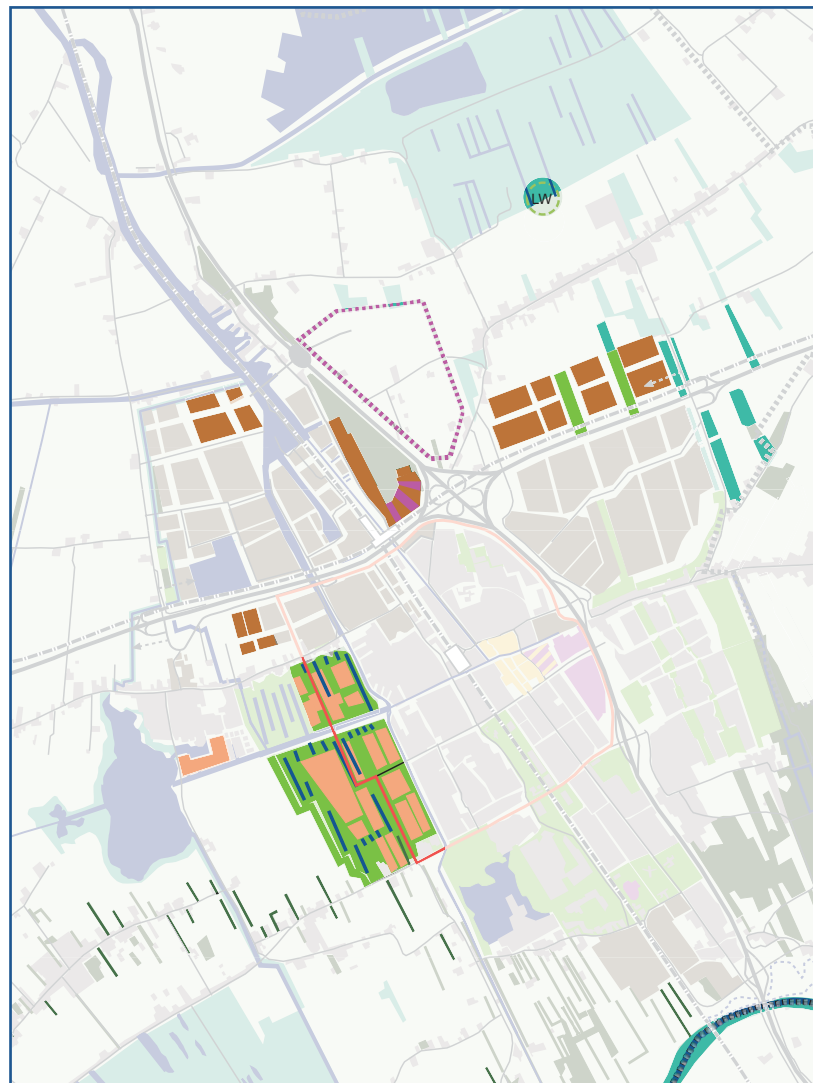
In het zoekgebied tussen de A32-Noord en Terband wordt ruimte gereserveerd voor de ontwikkeling van een grootschalige dagrecreatieve voorziening, waarbij gedacht wordt aan een attractie met ongeveer één miljoen bezoekers per jaar. Door de centrale ligging in Noord-Nederland en de directe nabijheid van twee snelwegen en het spoor is de bereikbaarheid zeer goed. De komst van de Zuiderzeelijn zou de bereikbaarheid verder verbeteren en daarom wordt uitgegaan van realisatie van deze grootschalige dagattractie na 2015. Bij een eventuele invulling van dit gebied wordt rekening gehouden met de belangen van de bewoners in de omgeving en de landschappelijke inpassing. De ontwikkeling van de locatie wordt niet door de gemeenten geïnitieerd maar initiatieven uit de markt worden gestimuleerd en gefaciliteerd.

Deze ontwikkelingen worden optimaal bereikbaar met een nieuwe afslag op de A32 ten zuiden van Nieuwebrug-Haskerdijken. De precieze locatie van de nieuwe afslag wordt bepaald in een uitwerkingsstudie.

Heerenveen 2015



Heerenveen 2030



### 5.7 Heerenveen Noordwest

Dit deelgebied omvat de werklocaties in het noordwestelijke kwadrant van Heerenveen. Aan de oostzijde van het Heerenveense Kanaal ligt het terrein Kanaal en ten oosten van de Heeresloot het terrein Leeuwarderstraatweg. De nieuwe afslag op de A32 maakt ook dit gehele kwadrant goed bereikbaar vanaf zowel de A7 als de A32. Als gevolg van de verbeterde verkeersafwikkeling op het klaverblad en de nieuwe afslag op de A32 wordt de bestaande halve aansluiting Heerenveen-West op de A7 naar alle waarschijnlijkheid opgeheven.

Binnen de grenzen van bedrijventerrein Haskerveen wordt in de periode tot 2015 een uitbreiding gerealiseerd. Ten noorden van Ecopark de Wierde wordt ook een bedrijventerrein aangelegd. Dit deel is bestemd voor de zwaardere milieucategorieën. Er wordt gestreefd naar een nieuwe loskade met een aansluiting op het Heerenveense Kanaal zodat watergebonden industrie gevestigd kan worden. Bedrijventerrein Haskerveen vormt de begrenzing van het stedelijke gebied van Heerenveen.

De binnenlijst wordt hier met behulp van landschaps- en natuurontwikkeling ontworpen. Aan de noordzijde van het gebied wordt eveneens met behulp van landschapontwikkeling een zorgvuldige overgang naar het agrarische ommeland gemaakt. Bovendien wordt de belangrijke ecologische verbinding tussen de Tjonger en De Deelen niet langer door het gebied gelegd maar komt deze langs de westgrens te liggen.

Het mogelijke kruisstation moet aan beide zijden van de Heeresloot toegankelijk zijn. Het kruisstation brengt een aantal grootschalige ontwikkelingen met zich mee zoals park&ride faciliteiten, hotels en

kantoren. Deze worden met name aan de oostzijde gebouwd op de beschikbare ruimte ten oosten van de Leeuwarderstraatweg. De verbindingen met de rest van Heerenveen en met name met het centrum zijn vooral bij de komst van de Zuiderzeelijn van groot belang. Het kruisstation wordt met het centrum verbonden via de bestaande routes. Daarnaast is een nieuwe onderdoorgang van de A7 in het verlengde van de Haskeruitgang een mogelijkheid. Vanaf de westzijde wordt het kruisstation via de bestaande verbinding Wetterwille met de stad en de ringweg verbonden. Ten behoeve van een goede verbinding met het noordoostelijke kwadrant bestaat de mogelijkheid een parallelweg aan de noordzijde van de A7 tussen afslag Oudehaske en afslag IBF aan te leggen.

### 5.8 Heerenveen-West en Oudehaske

In dit gebied wordt de nieuwe woonwijk Heerenveen-West en de bedrijvenlocatie A7-Zuid gebouwd. De uitbreiding A7-Zuid staat gepland in de periode na 2010, de woonwijk wordt vanaf 2015- 2020 ontwikkeld. Voor Oudehaske is een uitbreiding aan de oost- en zuidzijde voorzien. De uitbreiding aan de oostzijde vindt voor een deel in 2005 plaats. Er is gekozen voor een duidelijke ruimtelijke scheiding tussen Oudehaske en de ontwikkelingen ten oosten van de hoogspanningsleidingen. Dit betekent dat er een ruime, groene en open buffer rond Oudehaske wordt aangehouden, waarbij de uitbreiding van de eigen woningbouw doorgang vindt. Door de buffer komt de woonwijk Heerenveen-West verder van Oudehaske af te liggen en blijft de bedrijvenlocatie A7-Zuid aan de oostzijde van de hoogspanningsleidingen. Voor de toegangsweg van Heerenveen-West, tevens de nieuwe ringweg, wordt gedacht aan de aanleg door de nieuwe wijk. In het licht van de laatste informatie over het mogelijke gevaar voor gezondheid als gevolg van de elektromagnetische spanningsvelden is uitgegaan van een grotere afstand tussen de woonwijk

en de hoogspanningsleidingen dan in de huidige wetgeving. De open zone rond Oudehaske, het 'schootsveld', wordt open gehouden en mogelijk op langere termijn op bepaalde plekken parkachtig ingericht.

Heerenveen-West biedt een nieuw woonmilieu dat door een waterrijk karakter complementair is aan Skoatterwâld, dat aansluit op de bosrijke omgeving. De wijk wordt in vergelijkbare dichtheden gebouwd en biedt ruimte aan 1800 tot 2200 woningen. De verbinding tussen de nieuwe wijk en het wijkwinkencentrum de Greiden wordt dusdanig ingericht dat doorgaand verkeer wordt ontmoedigd maar voeding van de voorzieningen in De Greiden voldoende gefaciliteerd. Enkele fietsverbindingen over de Van Engelenvaart completeren een goede aanhechting met de stad.

De wijk wordt aan de westzijde begrensd door een brede landschappelijke overgangszone van stad naar het open landschap. Deze maakt net als het schootsveld rond Oudehaske, deel uit van de binnenlijst. Deze landschappelijke groenblauwe strook biedt een aantrekkelijke openbare ruimte voor de inwoners van de nieuwe wijk en markeert een duidelijke grens aan de stedelijke ontwikkeling.

### **5.9 Rottum en de binnenlijst**

Dit gebied ten westen van Heerenveen vormt een brede overgangszone van de bebouwing van Heerenveen via de agrarische gebieden tussen Oudehaske en de Tjonger naar de natuurbescherming in het Oosterschar en Nannewiid. Tussen Tjonger, Oosterschar en Nannewiid wordt een ecologische verbinding versterkt en aangelegd, die de A7 ten westen van afslag Oudehaske kruist. Ook bij de Rotstergaasterwallen vindt versterking van de landschapskwaliteiten plaats.

Met een integrale gebiedsgerichte aanpak wordt gestreefd naar een vitaal platteland: het waarborgen van een nieuw toekomstperspectief voor de agrarische sector. Hiervoor wordt de recreatieve functie versterkt en wordt geïnvesteerd in een grotere ruimtelijke kwaliteit. De gebiedsgerichte aanpak biedt de mogelijkheid binnen dit deel van de binnenlijst synergie te behalen tussen de verschillende wensen en doelstellingen. Er wordt onder meer gestreefd naar grotere toegankelijkheid voor fietsers en wandelaars. Faciliteren van recreatief medegebruik bij agrarische bedrijven biedt daarnaast de mogelijkheid voor kamperen bij de boer etc. Ook kan het wenselijk zijn om in bepaalde delen in te zetten op vormen van agrarisch natuurbeheer.

Net als bij Oudehaske wordt bij Rottum voldoende afstand gehouden tussen Heerenveen-West en het dorp. Bij de toekomstige uitbreidingen van Rottum wordt deze open buffer gerespecteerd. De verkeersdruk op de verbinding tussen Rottum en Oudehaske neemt door de nieuwe ringweg door Heerenveen-West naar verwachting af.

### **5.10 Tjongervallei**

De Tjonger wordt als belangrijke ecologische, landschappelijke en recreatieve verbinding verder versterkt. Daarbij wordt ingezet op een natuurlijker loop van de Tjonger met ecologische oevers die een gradiënt vormen tussen het water en de hogere en drogere oeverwallen. De Rotstergaasterwallen worden bovendien uitgebreid. De recreatieve functie wordt versterkt door de zones langs de Tjonger toegankelijker te maken voor wandelaars en fietsers. Stroomopwaarts van de kruising met de A32 bevindt zich een zoekgebied voor waterretentie.



### 5.11 De Deelen en omgeving

De Deelen wordt direct ten zuiden van de Hooivaart uitgebreid door het vernatten en deels vergraven van de landerijen. In het uitbreidingsgebied wordt een deelgebied gebruikt voor een bijzondere ecologisch milieu, gekoppeld aan het schone kwelwater. De nieuwe natuurontwikkeling is gericht op het versterken van De Deelen als onderdeel van de ecologische verbinding met het Oosterschar en de Tjonger en als onderdeel van de buitenlijst.

De natuurontwikkeling wordt gecombineerd met het creëren van nieuwe, bijzondere woonmilieus en het versterken van het recreatieve gebruik van het gebied. Er is ruimte voor maximaal 150 woningen in dichtheden van ongeveer 5 woningen per hectare. Het gaat om landelijke woonvormen die aansluiten op de historische verspreide bebouwing. De natuurontwikkeling en scheppen van een interessante ruimtelijke kwaliteit voor het wonen in lage dichtheden gaan hand in hand. Ook in de realisatie ligt er een relatie tussen de opbrengsten uit het toevoegen van woningen en de kosten voor het uitbreiden van het natuurgebied. Door verbetering van de toegankelijkheid van het gebied voor fietsers en wandelaars ontstaat ook voor bezoekers een nieuw en interessant gebied en een belangrijke toevoeging aan de recreatieve functie van de buitenlijst. Op recreatief gebied is verder van belang dat de Hooivaart een belangrijke vaarroute vormt.

### 5.12 Conclusie

Per deelgebied is de groei voor de toekomstige ontwikkelingen ingepast. Daarbij zijn de kernkwaliteiten op het gebied van landschap, bereikbaarheid en ruimtelijke ordening behouden en waar mogelijk en waar nodig versterkt. De ontwikkelingen zijn vertaald naar een structuurplan voor 2015 en een globale lange termijn visie in de vorm van een structuurvisie voor 2030. De ontwikkelingen voor 2015 vormen een samenhangend geheel met de ontwikkelingen voor 2030.



# REALISATIESTRATEGIE

6

## Matrixkosten en kostendragers

Te financieren activiteiten	Kostendrager													
	Mln euro*	Rijk	Provincie	Wetterskip	Gemeente(n)	Woningbouw H'veen West	Landelijk wonen	Woningbouw Joure-west	Woningbouw Joure-Noord	Woningbouw in de dorpen	B'venterrein Joure-Zuid	B'venterrein De Ekers	B'venterreinen Noord-oost en grootschalige dagrecreatie	B'venterreinen Heerenveen Noodwest
Ring Heerenveen-west	6,9	+	+			+								
Brug Heerenveen-west	1,7		+			+								
Sociale woningbouw Heerenveen-West	p.m.					+								
Herstructurering	2	+	+			+								
As Veenscheiding-Heerenveen-West	3		+			+								
Binnenlijst Heerenveen-West	2,5		+			+								
Ecologische verbindingzone onder Nanneviid	5,4	+	+		+	+				+				
Ecologische verbindingzone boven Nanneviid	5,4	+	+	+	+									
Buffer rond dorpen	P.M.									+				
Aansluiting A32-noord/ brug + doorkoppeling bedr.segm	8	+	+				+						+	+
Uitbreiding natuur De Deelen	10	+	+	+			+							
Ring Joure-Noord (incl. brug)	5									+				
Ring Joure zuidoost	3	+	+								+	+		
Ring Joure-West	10		+					+				+		
Ring Joure-Oost	6,5		+						+					
Aquaduct ringweg Joure-West	25	+	+					+						
Buitenlijst Joure-West	11,7	+	+		+			+						
Hornstermeer en aansluiting Friese meren	7,5	+	+	+	+					+				
Water woonwijk Joure-Noord	9		+	+						+				
Tjonger	P.M.			+										
Knooppunt Joure	60	+									+			
Aansluiting A32-R'weg	2,5	+	+		+	+								
Wegvak A7 (spitsstroken of parallelstructuur	20	+	+		+									

\* ruwe schatting kosten (prijspeil 2005)

Bij de ruimtelijke ontwikkelingen hoort ook een strategie over de realisatie ervan. Omdat het een hoog abstractieniveau en een lange termijn betreft, gaat het niet om gedetailleerde exploitatieberekeningen per project of per planonderdeel maar vooral om hoe de gemeenten het plan tot uitvoering willen brengen. In grote lijnen is in dit hoofdstuk aangegeven hoe de gemeenten van plan zijn de planonderdelen te realiseren.

### 6.1 Economische uitvoerbaarheid

De gemeenten leggen bij de ruimtelijke ontwikkelingen de nadruk op ruimtelijke kwaliteit. Dit is te zien in bijvoorbeeld de landschappelijke binnen- en buitenlijst. De totale opgave gaat de financieringsmogelijkheden van de beide gemeenten te boven. Daarnaast zijn de te verwachten opbrengsten uit de 'winstgevende' elementen beperkt.

Voor de realisatiestrategie is een globaal overzicht van de activiteiten en een zeer ruwe inschatting van de kosten en de potentiële kostendragers gemaakt. Ook zijn de projecten geïnventariseerd die, naast subsidies en 'publieke' bijdragen een bijdrage kunnen leveren aan de kosten. De afgebeelde matrix geeft deze inventarisatie. Omdat het een lange termijn visie betreft, gaat het vooral om de relaties tussen de verschillende deelprojecten en de daaraan gerelateerde kostendragers. Bijvoorbeeld in hoeverre moet een bepaald deelproject gefinancierd worden uit een gerelateerde ontwikkeling; op welke overheidsinstanties kan een beroep gedaan worden; welke deelprojecten moeten de gemeenten zelf (mede)financieren. Vanuit dit overzicht wordt gekeken naar de inspanningsverplichting die nodig is, om het beoogde ambitieniveau waar te maken. Het gaat over een periode van zo'n 30 jaar: de financiële ruimte en mogelijkheden die op de lange termijn beschikbaar zijn, kennen we nu nog niet. Maar vanuit dit overzicht kunnen de gemeenten Heerenveen en Skarsterlân, in overleg en in samenwerking met de overige betrokken partijen sturen op de realisatie.

Het plangebied kent een (boven)regionale opgave die past bij het (boven)regionale belang en de (boven)regionale functie, dat centraal staat in het regionale stedelijk netwerk en in de economische kernzone tussen Sneek en Drachten. De Visie heeft betrekking op de ambities en de plannen van de gemeenten maar ook op die van andere overheidsinstanties zoals de Provincie Fryslân, de Ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken en VROM, Wetterskip Fryslân, Staatsbosbeheer etc. In hun reacties op het Voorlopig Ontwerp van de Integrale Visie hebben deze instanties hun waardering voor de Visie en haar integrale benadering uitgesproken. Bij de realisatie zullen de gemeenten ervoor (moeten) zorgen dat deze beleidsmatige steun ook vertaald wordt naar de inzet van de middelen die nodig zijn om het ambitieniveau waar te maken. Uitvoeringsactiviteiten die passen binnen het kader van de Strategische Agenda Noord-Nederland 2007-2013 kunnen in aanmerking komen voor subsidies die lopen via het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN). Tot slot is bij de uitvoering de medewerking van private partijen van essentieel belang.

### 6.2 Realisatie planonderdelen

Naar aanleiding van de inventarisatie in de matrix wordt hieronder aangegeven hoe wordt omgegaan met de verschillende planonderdelen.

#### *Landschappelijke binnenlijst*

De investeringen in de landschappelijke binnenlijst van Heerenveen bestaan uit de landschappelijke investeringen in het gebied tussen de Tjonger en De Deelen aan de westzijde van Heerenveen. Er worden drie te financieren activiteiten onderscheiden: de ecologische verbinding tussen de Tjonger en het Nanneviid, de ecologische verbinding tussen het Nanneviid en De Deelen en de landschapsbuffer aan de westzijde van Heerenveen-West.



Voor het gebied tussen de Tjonger en het Nanneviid wordt een gebiedscommissie voorgesteld. In deze commissie nemen, naast beide gemeenten, onder andere Dienst Landelijk Gebied en LTO-Noord (/de betrokken boeren) zitting. Deze gebiedscommissie kijkt naar de nadere invulling van dit gebied. Tevens wordt het gebied stedenbouwkundig, landschappelijk en ecologisch in verband gebracht met de landschapsbuffer aan de westzijde van Heerenveen-West. Het ligt voor de hand te kiezen voor een gebiedsontwikkeling waar naast de woningbouw ook de ontwikkeling van de landschapsbuffer en de infrastructuur in één project en één samenwerkingverband worden opgepakt. Naast participatie van de beide gemeenten wordt gestuurd op participatie van in ieder geval de Ministeries van LNV (/Dienst Landelijk Gebied) en Verkeer en Waterstaat en de Provincie Fryslân. Beide gemeenten streven ernaar dat het Ministerie van LNV/ DLG en de Provincie Fryslân mee investeren in de landschappelijke binnenlijst, als hun bijdrage aan de ecologische en landschappelijke ambities in dit gebied. De mogelijkheden in het kader van de Strategische Agenda Noord-Nederland (thema 'vitaal platteland') worden verkend. Daar waar de landschappelijke binnenlijst raakvlakken heeft met de dorpsuitbreidingen in Oudehaske en Rottum en als zodanig deel uitmaakt van de buffer rondom deze dorpen, moet er vanuit deze plannen ook een financiële bijdrage worden geleverd.

In het gebied tussen het Nanneviid en de A7 wordt de versterking van de bestaande ecologische verbindingzone bekeken in relatie met het toekomstige bedrijventerrein A7-Zuid. Van de A7 naar De Deelen gaat het om het versterken en invullen van de ecologische verbindingzone. Naast Ministerie van LNV/ DLG en de Provincie Fryslân wordt gedacht aan het belang van deze verbinding voor Wetterskip Fryslân.

### *Landschappelijke buitenlijst*

Bij de realisatie van de landschappelijke buitenlijst zijn de grootste kosten te verwachten bij het nieuwe Hornstermeer, de bijbehorende nieuwe vaarverbindingen naar de Friese meren en de uitbreiding van De Deelen. Gestreefd wordt het Wetterskip Fryslân te betrekken bij de realisatie van het nieuwe meer en de bijbehorende vaarverbindingen en dit project op te voeren bij het Friese Meren Project. De mogelijkheden in het kader van de Strategische Agenda Noord-Nederland ('vitaal platteland') worden ook verkend. Waar het gaat om de landschappelijke inpassing van de nieuwe woonwijk bij Broek-Zuid is een bijdrage uit de opbrengsten van de woningbouw aan de orde. Het te realiseren water bij de woonwijk Joure-Noord valt voor een deel onder de nieuwe vaarverbinding van het Hornstermeer naar de Friese meren. Voor het merendeel moet dit bekostigd worden uit de opbrengsten van de woonwijk Joure-Noord, maar de mogelijkheden in het kader van het Fries Meren Project en de Strategische Agenda Noord-Nederland worden ook onderzocht.

De uitbreiding van De Deelen wordt aan het landelijk wonen gekoppeld. Naast de mogelijkheid om een aantrekkelijk woonmilieu aan te bieden in de omgeving van Heerenveen wordt in financiële zin de link gelegd tussen de opbrengsten van het landelijk wonen en de kosten van deze natuuruitbreiding. Daarnaast wordt gestreefd naar de steun van overheidsfondsen die gereserveerd zijn voor het realiseren van nieuwe natuurgebieden. In het kader van nieuwe waterberging is Wetterskip Fryslân als partner in beeld.

### *Infrastructuur*

In hoofdstuk 4 is aangegeven dat een aantal nadere uitwerkingsstudies uitgevoerd worden om de verkeerstechnische en financiële voor- en nadelen van de verschillende infrastructurele opties verder in beeld te brengen.

Hieronder wordt dus vooral de insteek van de gemeenten bij de eventuele realisatie van de voorgestelde aanpassingen aan de wegenstructuur beschreven. De kosten zijn mede afhankelijk van de keuzes die uiteindelijk gemaakt worden. Vanzelfsprekend is de rol van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat groot bij de realisatie van de projecten waar het de rijkswegen betreft. Het bijna volledig ontbreken van provinciale wegen neemt volgens de gemeenten niet weg dat de Provincie Fryslân (mede)verantwoordelijk is voor een wegenstructuur, die ook voldoet aan de eisen op provinciale schaal.

### *Knooppunt Joure*

Dit knooppunt van rijkswegen is van regionaal en landelijk belang. Voor de structurele oplossing voor de rotonde wordt dus uitgegaan van financiering door het Ministerie van verkeer en waterstaat. Indien blijkt dat bij de gekozen oplossing nieuwe gronden vrijkomen voor ruimtelijk-economische ontwikkeling kan een bijdrage hieruit aan de orde zijn.

### *Ringstructuur Joure*

De realisatie van de westzijde van de ringweg Joure wordt in samenhang met de nieuwe woonwijk bij Broek-Zuid ontwikkeld. De opbrengsten van de woonwijk dragen bij aan de kosten van dit deel van de ringweg. Daarnaast wordt uitgegaan van een provinciale bijdrage, gezien de bovenlokale en provinciale functie van deze weg. Het beoogde aquaduct is een zeer kostbaar onderdeel van deze verbinding en er moet samen met de verschillende betrokken partijen gekeken worden naar de financieringsmogelijkheden en de kostenverdeling. De verbinding aan de noordkant wordt gekoppeld aan de realisatie van de woonwijk Joure-Noord. Naast de bijdrage uit de opbrengsten van de woonwijk wordt hier ook gedacht aan een bijdrage van de provincie Fryslân ook vanwege de bovenlokale en provinciale functie van de weg.





Ontsluiting noordzijde A7 tussen afslag Oudehaske en afslag IBF

In dit gebied spelen grote ruimtelijk-economische ontwikkelingen: de nieuwe bedrijventerreinen aan de noordzijde van de A7, de grootschalige dagattractie, de komst van het kruisstation bij de aanleg van de Zuiderzeelijn en de hieraan gerelateerde ontwikkelingen ten oosten van de stationslocatie. Deze ontwikkelingen brengen de noodzaak voor een nieuwe en verbeterde ontsluitingsstructuur met zich mee. Daar hoort onder andere een nieuwe afslag op de A32 ten zuiden van Haskerdijken en Nieuwebrug bij. Ook als de Zuiderzeelijn niet wordt aangelegd, is een verbinding tussen de afslag Oudehaske en de afslag Tjalleberd/ IBF nodig. Deze verbinding kan of om de nieuwe bedrijventerreinen heen gelegd worden, gebruik makend van de nieuwe afslag op de A32 of parallel aan de A7 gesitueerd worden. Bij de financiering van deze nieuwe ontsluitingsstructuur wordt gestreefd naar bijdragen van de provincie Fryslân, bijdragen uit de exploitatie van de nieuwe ontwikkelingen en mogelijke subsidie in het kader van de Strategische Agenda Noord-Nederland.

#### *Wegvak A7 Joure – Heerenveen*

Op het wegvak A7 tussen knooppunt Joure en klaverblad Heerenveen neemt de verkeersdruk toe en dit leidt tot toenemende capaciteitsproblemen. De gemeenten en Rijkswaterstaat voeren daarom een uitwerkingsstudie naar dit wegvak uit. De mogelijke oplossingen die onderzocht worden, zijn aanpassingen aan de rijksweg zelf, waaronder de mogelijkheid van een extra wegvak, en een nieuwe parallelstructuur naast de A7 tussen afslag Oudehaske en het knooppunt Joure. De studie moet een oplossing bieden voor het probleem van sluiptverkeer in Haskerhorne en Oudehaske over de Jouterweg. Bij dit planonderdeel wordt uitgegaan van een financiële bijdrage van zowel Rijkswaterstaat als de provincie Fryslân.

#### *Ringstructuur Heerenveen*

De realisatie van de oostzijde van de ringweg Heerenveen wordt in samenhang met de nieuwe woonwijk Heerenveen-West ontwikkeld. De opbrengsten van de woonwijk dragen bij aan de kosten van dit deel van de ringweg. Daarnaast wordt uitgegaan van een bijdrage van zowel Rijkswaterstaat als de provincie Fryslân, gezien de bovenlokale en provinciale functie van deze weg.

### **6.3 Integrale gebiedsontwikkeling**

Naast het bieden van kaders en structuren voor de uitwerking van toekomstige ontwikkelingen speelt deze Integrale Visie een belangrijke rol bij het bundelen van verschillende publieke en private deelbelangen. Dit is een eerste stap in het proces om te komen tot een integrale gebiedsontwikkeling.

Zoals hierboven wordt toegelicht, gaat het om een groot aantal min of meer autonome activiteiten (zoals wonen en werken) en nieuwe activiteiten (bijvoorbeeld op het gebied van infrastructuur, landschap, water en plattelandsontwikkeling) met elkaar verbonden en geïntegreerd en binnen een heldere context (integrale beleidsvorming) geplaatst. Er is niet sprake van één concreet uit te voeren project maar een groot aantal deelprojecten welke voor een deel project- en procesmatig worden aangestuurd en geregisseerd.

Voor de passende organisatievorm spelen de volgende specifieke kenmerken een rol bij de uiteindelijk best passende realisatiestrategie:

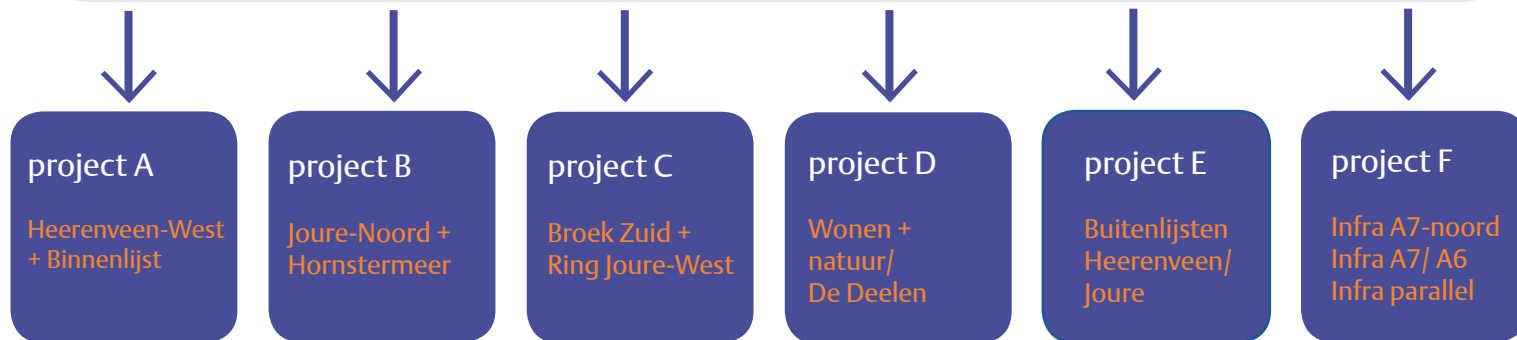
Er is niet sprake van één gebied met een éénduidige projectdoelstelling; Binnen het plangebied worden veelsoortige projecten gedefinieerd met elk hun eigen specifieke kenmerken ten aanzien van bijvoorbeeld planning, primaire processen, betrokken partners en planeconomische facetten; Voor financiële uitwisseling tussen projecten onderling zijn er nauwelijks

## Principe-model integrale gebiedsontwikkeling

Overeenkomst/ convenant publieke partners:

Gemeenten, provincie, wetterskip, rijk (LNV/ DLG, VROM, EZ, RWS)

- Publiekrechtelijke uitgangspunten (RO en landinrichtingsinstrument, ILG)
- Financiële afspraken (water, groen, infra)
- Gebiedsstatus (GIOS, groenverklaring etc)
- Statusverlening (GIOS, groenverklaring etc)



mogelijkheden; De ruggengraat wordt gevormd door het samenstel van binnen- en buitenlijsten (de ‘landschappelijke inbedding’ van rood en grijs). Dit onderwerp leent zich bij uitstek voor een heldere afspraken-set op het niveau van het gehele plangebied.

Vanuit deze specifieke kenmerken wordt het afgebeelde model voorgestaan.

#### 6.4 Gebiedscommissie

Bij de Integrale Visie hoort een gebiedsgerichte benadering. In het bijzonder speelt hierbij het belang van de landbouw en de agrariërs. De transformatie van agrarische grond naar andere functies brengt voor de agrariër ingrijpende veranderingen met zich mee. Een ruimtelijke claim maakt het moeilijker om investeringen te doen. Ook de termijn waarop de transformatie plaatsvindt, speelt daarbij een rol. De Visie wil niet alleen een ruimtelijk toekomstbeeld schetsen maar ook een aanpak en instrumenten aandragen om deze transformatieprocessen zo bevredigend mogelijk te laten verlopen. Enerzijds om zo de beoogde ontwikkelingen efficiënt, effectief en rechtvaardig te laten verlopen op basis van draagvlak en betrokkenheid. Anderzijds om dit hand in hand te laten verlopen met een verdere ontwikkeling van een robuuste agrarische sector met toekomstperspectief.

Een mogelijk instrument hiervoor is het gebiedsgewijs uitwerken waarbij de sterke agrarische sector een belangrijk uitgangspunt is en vanuit de kansen voor de agrariërs zelf wordt gezocht naar optimale oplossingen. Hierbij wordt ook de Dienst Landelijk Gebied en het rijks- en provinciaal instrumentaria en financieringsmogelijkheden betrokken. Als eerste stap is al tijdens het planproces van deze Visie gestart met het verkennen van de mogelijkheden voor het installeren van gebiedscommissie(s). De gemeenten en LTO-Noord samen met Dienst Landelijk Gebied nemen hierin het voortouw.

De voorgestelde gebiedscommissie moet dan met name een platform vormen om samen met agrariërs te zoeken naar acceptabele constructies en oplossingen bij functieverandering.

#### 6.5 Conclusie

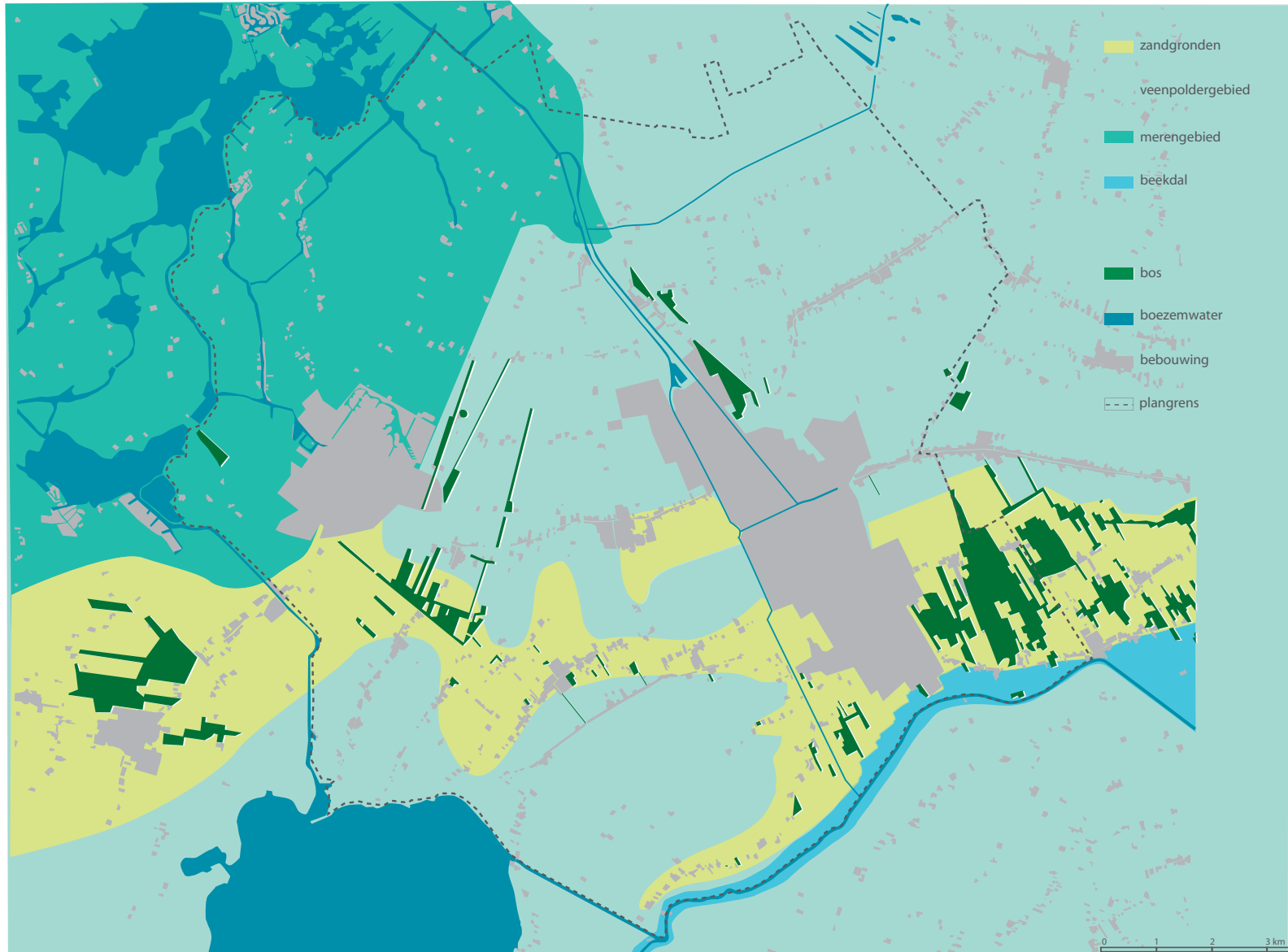
Aan het voorgestelde ruimtelijk toekomstbeeld hangt een aanzienlijke prijskaart. Toch zijn beide gemeenten van plan de ontwikkelingen met de bijbehorende ambitie te realiseren. Duidelijk is dat als de beoogde financiële bijdragen van verschillende partijen niet komen, dan heeft dat gevolgen voor de gewenste ontwikkelingen. Uitgangspunt voor de gemeenten daarbij is dat bij deze gebiedsontwikkeling vastgehouden moet worden aan een goede balans tussen ‘rode en grijs’ ontwikkelingen (wonen, werken, infrastructuur) en de groenblauwe investeringen die zorgen voor een duurzaam en aantrekkelijk leefmilieu.



BIJLAGE  
ONDERBOUWING



## Landschapstypen



## A1 Landschappelijke analyse

### A1 Landschappelijke analyse

De vigerende beleidsuitgangspunten van beide gemeenten voor landschap, bodem en water staan onder andere in de Structuurschets A7 en de landschapsbeleidsplannen van Skarsterlân en Heerenveen. Daarnaast heeft de provincie in de Kadernota voor het nieuwe Streekplan uitgangspunten voor deze laag geformuleerd en is het vigerende Integraal Water Beheersplan (IWBP) van het Wetterskip hierbij van belang.

Belangrijke elementen uit het vigerende beleid zijn:

- De grotere rol van water in de ruimtelijke ordening vanuit het belang van waterbeheersing, waterberging en waterkwaliteit;
- Het versterken van de karakteristieke landschapstypen;
- Het versterken van de ecologische waarden door het realiseren van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur;
- Het investeren in het landschap rondom beide kernen om zo een groenblauwe geleidingszone te creëren tussen stad en open landschap: de landschappelijke lijsten.

#### A1.1 Bodem en landschapstypen

Dit deel van Fryslân vormt een overgangsgebied van zand naar veen. Deze overgangen in de bodem hebben in de afgelopen eeuwen verschillende verschijningsvormen meegekregen, de landschapstypen. Grofweg vier karakteristieke landschapstypen bepalen het beeld in het plangebied: de zandgronden, het merengebied, het veenpoldergebied en het beekdal.

##### *Zandgronden*

De ondergrond van dit landschapstype bestaat uit leemarme en lemige podzolgronden ontstaan in dekzanden. In deze (uitlopers van) dekzandruggen komt op een aantal plekken keileem in de ondiepe ondergrond voor. De zandgronden gaan geleidelijk over in het merengebied, het veenpoldergebied en het beekdal. In het ruimtelijk beeld is onderscheid te maken tussen de smalle uitlopers van de zandgronden in het veenpoldergebied en de woudontginningen op de dekzandrug tussen Nieuweschot en Hornsterzwaag, onderdeel van het Friese Woudengebied.

De relatief verdichte en hoger gelegen ruggen tussen de veenpolders contrasteren sterk met de openheid van het omliggende landschap. De verdichting bestaat uit bebouwingskernen, erven en linten, boscomplexen (Haulstersingel), wegbepanting en houtsingels (met name eiken en op overgang naar lager gebied iepen en elzen). Het landschap van de woudontginningen ten zuiden en oosten van Heerenveen wordt bepaald door boskavels, singels en houtwallen en heeft daardoor een besloten en kleinschalig karakter. De linten, die allen de zandrug volgen zijn dicht bebouwd. Ter hoogte van Oranjewoud verheft het besloten beeld zich en bepalen grotere boscomplexen, laanbepanting en buitenplaatsen het karakter. De zuidkant van de dekzandrug vormt de overgang naar het beekdal van de Tjonger.

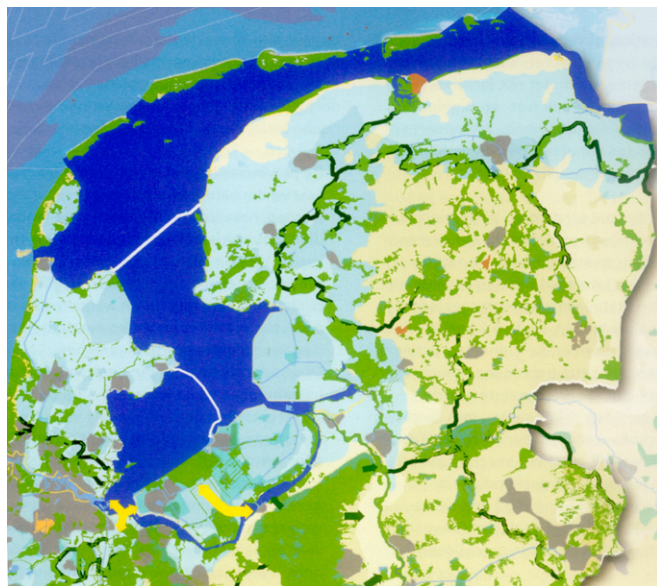
##### *Merengebied*

De grondslag van het merengebied bestaat uit voornamelijk kleiige veengronden of klei- op veengronden. Weidsheid en water zijn de belangrijkste kenmerken. Het water komt voor in de vorm van meren, het krekpatroon en verbindende vaarten daartussen. De verkaveling is langgerekt en veelal ontstaan vanuit de ontginningslinten op de hogere delen langs oevers van meren en krek. Het beeld van het merengebied wordt bepaald door een grootschalig, open en waterrijk weidegebied met een grillig patroon van meren en krek. De boezemwateren zijn hoger gelegen ten opzichte van het maaiveld. Kleinschalige lintbebouwing begrenst de openheid langs de oevers van meertjes of langs (voormalige) krek of zandige delen. De spaarzame bepanting is veelal aan de lintbebouwing en wegen gekoppeld en bestaat uit els, wilg, iep en es.

##### *Veenpoldergebied*

Het veenpoldergebied wordt gevormd door een mozaïek van veengronden, moerige gronden en zandgronden veelal met opgebrachte of gediëpploude grond. Deze gronden liggen op de overgang van zand naar klei, hebben een laag kleigehalte en zijn voor het grootste deel verveend. Het veen varieert in dikte en neemt toe in noordelijke richting. Het Tjeukermeer, het petgatengebied van Oosterschar, het Nanneviid en de Deelen zijn restanten van veenplassen, die na afgraving van het veen zijn ontstaan. Ze maken deel uit van het veenpoldergebied. De

## Nationale Ecologische hoofdstructuur



- begrensd Ecologische Hoofdstructuur
- begrensd Ecologische Hoofdstructuur grote wateren
- zoekgebied Ecologische Hoofdstructuur
- intensief gebruikte militaire terreinen (buiten de EHS)
- robuuste verbinding
- indicatieve robuuste verbinding (poort)
- nader uit te werken en bestuurlijk af te stemmen robuuste verbinding

## Provinciale Ecologische hoofdstructuur





## A1 Landschappelijke analyse

overige delen van het veenpoldergebied zijn ontgonnen vanuit de hogere oevers van (voormalige) riviertjes, hogere veelal kronkelige zandruggen in het veen en rechte veendijken. De verkaveling staat loodrecht op deze ontginningsbasis. De ontginningen van het veen hebben de basis gelegd voor het huidige waterstelsel, dat wordt gevormd door een rechtgetrokken sloten- en vaartenpatroon en dat zorgt voor de benodigde ontwatering in de polders. Deze overwegend open en agrarische gebieden worden gekenmerkt door lange lijnen, vergezichten en ruimte.

Het veenpoldergebied kan worden ingedeeld in vier grote landschapseenheden, die zijn ontstaan door de verving; het noordelijk veenpoldergebied (Haskerveenpolder), het zuidelijk veenpoldergebied (tussen Oudehaske en Tjonger), Het Tjeukermeer en veenpolder Tjalleberd. De Haskerveenpolder wordt gekenmerkt door grootschalige weidegronden, afgewisseld met verspreide erven in het open polderlandschap. De landbouwgronden kennen een regelmatige, blokvormige verkaveling, die is ontstaan na inpoldering en ruilverkaveling. De gronden worden doorsneden door vaarten en landbouwwegen die veelal worden begeleid met transparante wegbeplanting van els en populier. De windmolens bij de agrarische bedrijven accentueren de verspreide erven. De Wildhornstersingel, restant van het veenmoeras, is een belangrijk boscomplex dat de zuidwest zijde van het gebied begrenst. De A7 doorsnijdt de polder, die doorloopt tot aan Oudehaske. De doorsnijding wordt zichtbaar door de populierenbeplanting die de snelweg voor een deel begeleidt. Het zuidelijke veenpoldergebied wordt eveneens gekenmerkt door grootschalige weidegronden, maar kent veel afwisseling door het plaatselijk voorkomen van zandruggen en restanten van veenderijen. Structuurdragers zijn de open weidegronden tussen dijken en vaarten. Binnen de polders vormen de verdichte ontginningslinten structuurlijnen. De beplanting is gekoppeld aan deze oude ontginningslinten met weg- en erfbeplanting en bestaat voornamelijk uit eik en es. Het Tjeukermeer is een grote veenplas die bij uitzondering niet is ingepolderd en deel uitmaakt van Frieslands Boezem. Het beeld wordt bepaald door de grote waterplas met de omringende kades die de veenpolders tegen het water beschermen. De noordelijke oevers zijn begroeid met struweel, hier zijn tevens recreatievoorzieningen

geconcentreerd. In de Veenpolder Tjalleberd vormt de ontginningsas, het lintdorp Tjalleberd een sterk element in het open gebied, door de dichte structuur van beplanting en bebouwing. De openheid van de polder wordt doorbroken door kleine bossen (aangelegd tijdens ruilverkaveling) die deels haaks op de kavelrichting staan. De wegen zijn beplant met transparante laanbeplanting, veelal populier.

### *Beekdal*

Ten zuiden van Heerenveen stroomt de middenloop van de Tjonger. Het beekdal wordt begeleid door een lineair patroon van dekzandruggen, die meestal verdicht zijn en een sterk contrast vormen met het relatief open beekdal. Echter vooral ten zuidwesten van Heerenveen vervaagt dit beeld enigszins en zijn beekloop en beekdal niet meer duidelijk herkenbaar. De Tjonger heeft ter hoogte van het plangebied een gekanaliseerde loop met kades en sluizen. Het beekdal zelf is grootschalig en open en bestaat voornamelijk uit natte graslanden.

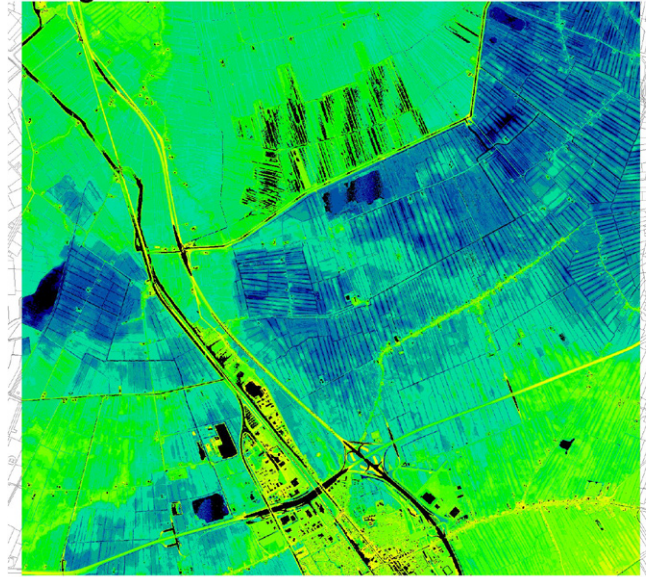
### **A1.2 Water**

De waterschappen voeren hun beheer op basis van het provinciale waterbeleid en het vigerende Integraal Water Beheer Plan (IWBP). Na vaststelling van deze plannen hebben zich verschillende nieuwe beleidsontwikkelingen voorgedaan. De volgende punten vormen onder meer een toetsingskader voor de Watertoets en de Europese Kaderrichtlijn Water.

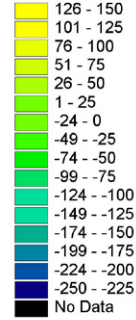
### *Veiligheid en waterberging*

Naar verwachting neemt de hoeveelheid neerslag in de toekomst toe. Om het extra water te bergen is meer ruimte nodig. In landelijk gebied wordt 'gebiedseigen' water opgevangen. Dit wil zeggen water dat in een bepaald gebied valt ook in dit gebied opvangen. Berging in open water heeft hierbij de voorkeur. Hiervoor is een toename van 2% aan open water per peilgebied gewenst. Dat komt in het landelijk gebied neer op bijna een verdubbeling van het bestaande oppervlakte water. In huidig en nieuw stedelijk gebied moet 10 tot 13% open water worden toegevoegd. Langs de Tjonger moet water worden geborgen dat van buiten het studiegebied komt. De voorkeurslocaties bevinden zich ten oosten van de spoorbrug,

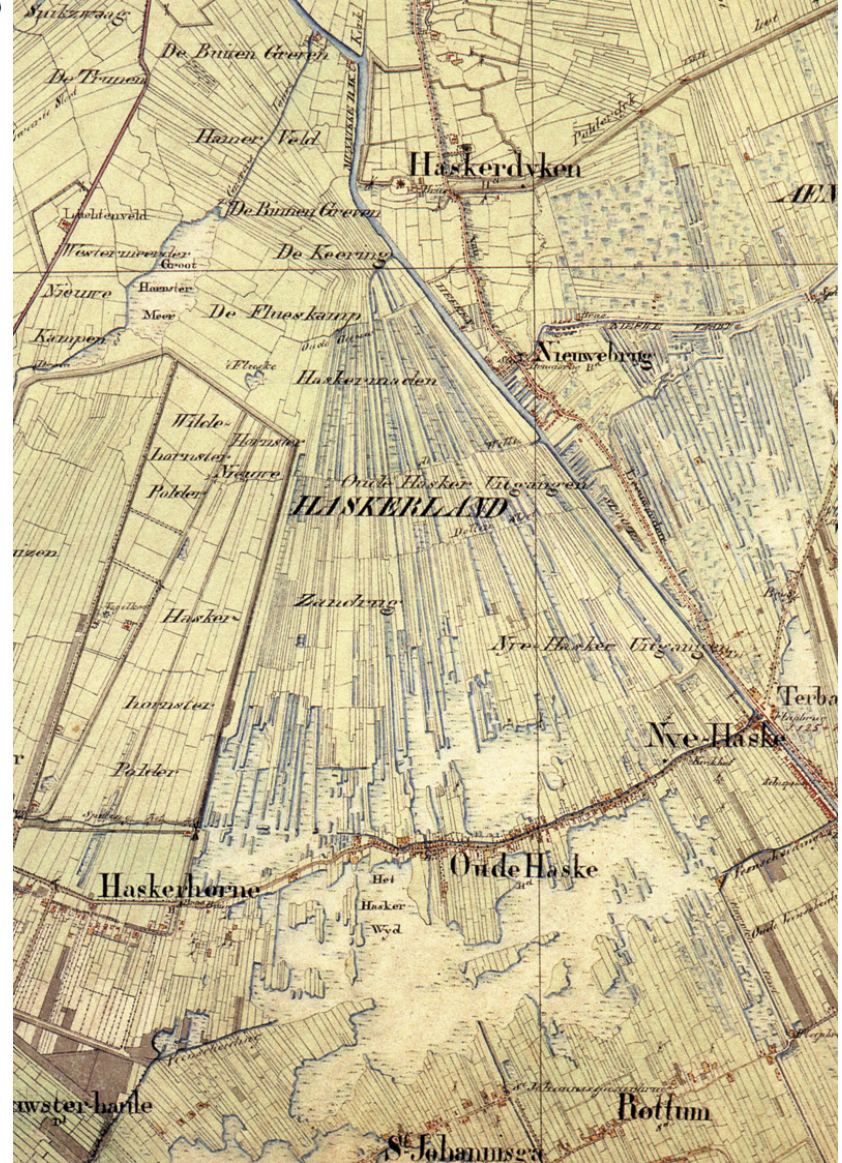
Hoogtekaart De Deelen en Hornstermeer



Hoogte (cm t.o.v. NAP)



Historisch beeld tussengebied



## A1 Landschappelijke analyse

afhankelijk van de maaiveldhoogte, de waterstanden en het benodigde oppervlak. Daarnaast ligt in het Waterplan Heerenveen in het gebied rond de zandwinput ten zuiden van de Hooivaart een zoekgebied voor waterberging.

De Friese boezem voldoet aan de huidige norm van het Tweede Waterhuishoudingsplan. Verschuivingen in het watersysteem of in het grondgebruik kunnen leiden tot overschrijding van deze norm. Ter voorkoming kunnen de volgende maatregelen in Fryslân genomen worden:

- Instellen van 1.300 hectare retentiepolder;
- Uitbreiden van het boezemoppervlak met 3.500 hectare;
- Uitbreiden van de maalcapaciteit;
- Vervanging van alle bestaande stuwen door drijfstuwen.

Het grootste deel van het plangebied ligt op polderpeil en ligt daardoor lager dan het boezemniveau. Het Wetterskip wil daarom bestaande en nieuwe kades de functie 'waterkering' meegeven. Dit houdt in dat langs elke kade een zone van 25 meter vrij moet blijven van obstakels en bij een ecologische functie zelfs 50 meter. Het streefbeeld is alle nieuwe kades ecologisch in te richten.

### *Waterkwaliteit*

Zowel voor het landelijk als het stedelijk gebied moet het zelfreinigend vermogen van de waterlopen worden vergroot. Dit kan met helofytenfilters en nazuiveringsmoerassen bij rioolwaterzuiveringsinstallaties. In het stedelijk gebied wordt de hemelwaterafvoer losgekoppeld van het rioolnet. Uitgangspunt is dat de waterkwaliteit van nieuw stedelijk gebied aan de normen voldoet, evenals op termijn de waterkwaliteit van het bestaand bebouwd gebied.

In het gebied komt lokale ondiepe kwel voor vanuit de zandruggen en regionale diepe kwel vanaf het Drents Plateau. Met name deze kwelstroom zorgt voor de aanvoer van water met een zeer goede kwaliteit. Dit water wordt merendeels opgevangen in de voormalige zandwinput en wordt deels overgeheveld naar het natuurgebied De Deelen ten noorden van de Hooivaart.

### *Water in veengronden*

Als gevolg van ontwatering klinkt het veen in en treedt veenoxidatie op. De daaruit voortkomende verrotting van houten paalfunderingen brengt schade toe aan gebouwen, kabels en kunstwerken. Een hogere waterstand of een groter percentage open water laat de klink en de veenoxidatie afnemen en vergroot de flexibiliteit van het gebruik van het gebied.

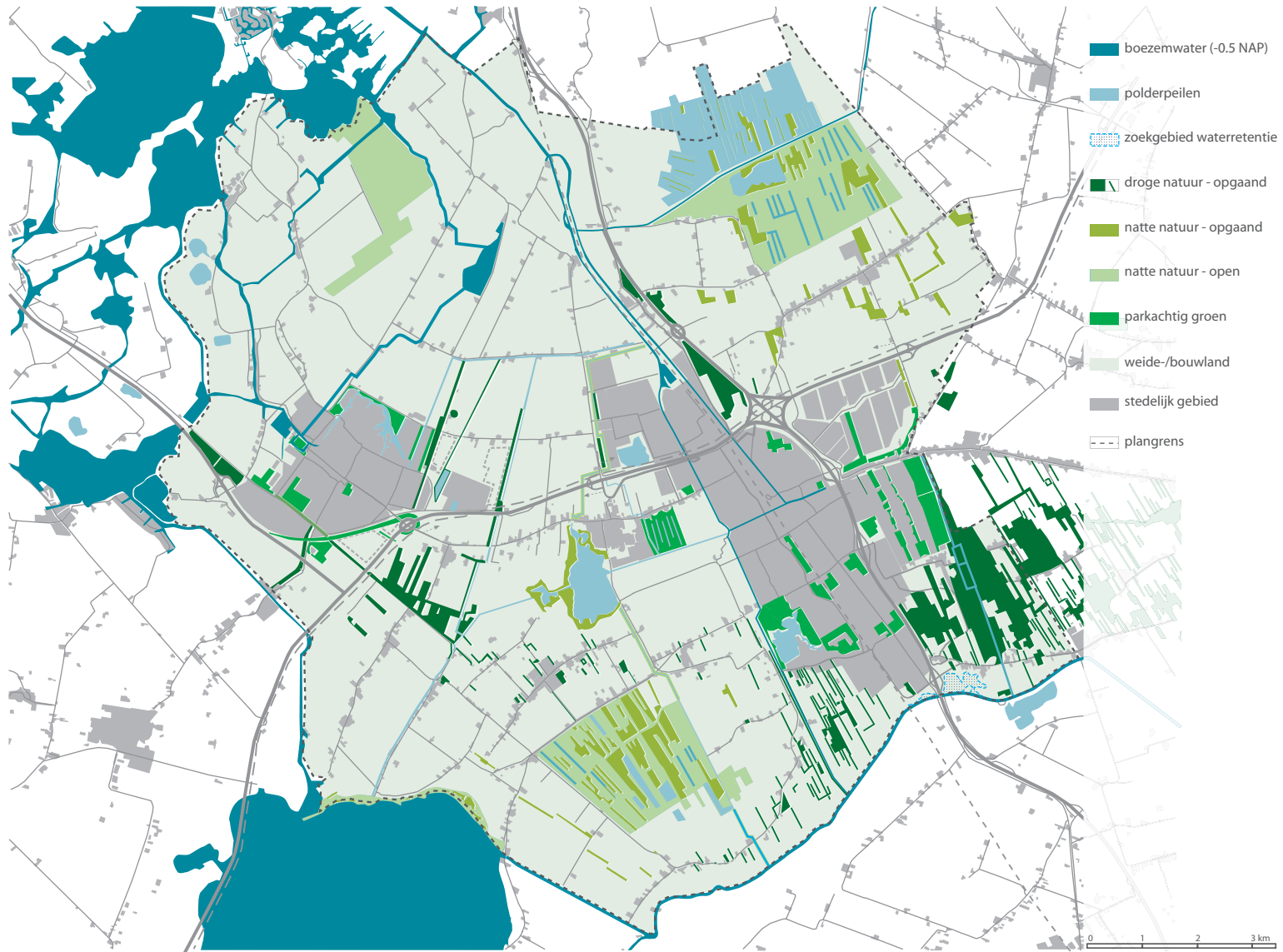
Dalingsgebieden, ontstaan uit de ontwatering en de veenoxidatie, zullen aan de direct ernaast gelegen natuurgebieden op termijn water onttrekken met als gevolg verdroging en afname van de natuurwaarden. Door vernatting van deze dalingsgebieden wordt de verdroging tegen gegaan en wordt de ecologische rijkdom ter plekke hersteld en voor het gehele ecologische netwerk vergroot. In dalingsgebieden zijn de waterpeilen hoger dan gemiddeld.

### **A1.3 Ecologie**

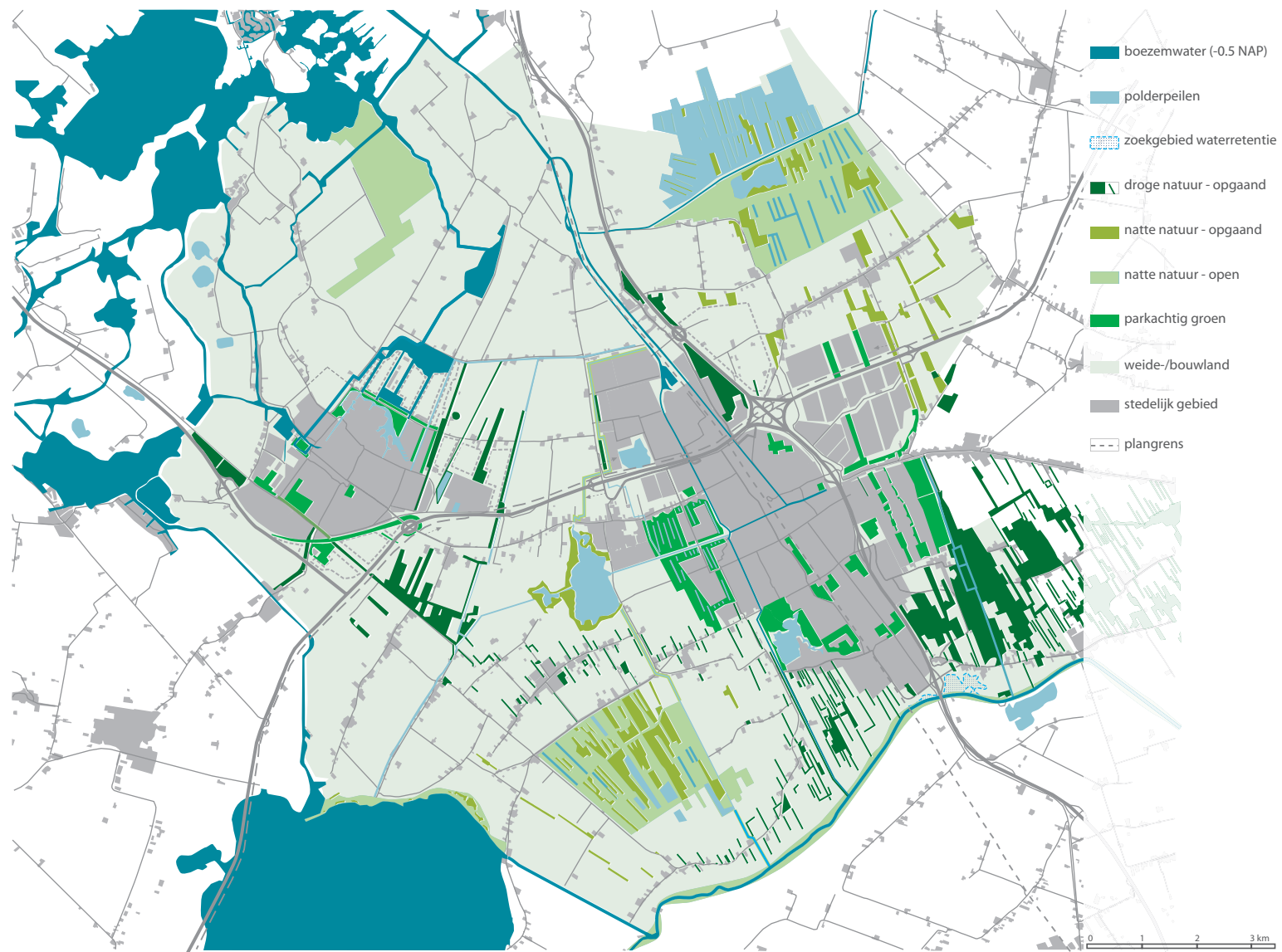
De Provinciale Ecologische Hoofdstructuur zet in op het verbinden van ecologische kerngebieden. In het studiegebied zijn dit het Oosterschar en De Deelen, gebieden die zich kenmerken door een overwegend natte veenstructuur en het Nanneviid, de bossen van Oranjewoud en de Tjongervallei. De grootte en soms geïsoleerde ligging in ecologische en hydrologisch opzicht, maken en geheel eigen soortenrijkdom mogelijk. Bij ecologische potenties spelen isolatie en verbinding een grote rol. Bij de toekomstige inrichting van het weidegebied wordt rekening gehouden met de soorten rijkdom van de weidevogels.

De Deelen kent als natuurdoeltype het veenmoeraslandschap met open water. Het vormt een (potentieel) leefgebied voor de gidssoorten otter, grote vuurvlieder en zilveren maan. Het Oosterschar kent een vergelijkbaar natuurdoeltype, zij het afgewisseld met veenboslandschap. Bovendien is het minder waterrijk. Het Nanneviid is een zoetwatergemeenschap, omringd met struweel. De bossen van Oranjewoud vormen de droge tegenhanger van de andere kerngebieden en bieden een (potentieel) leefgebied voor de das en de aardbeivlieder. Voor de Tjonger tenslotte wordt als natuurdoeltype de laaglandbeek genoemd, leefmilieu voor de gidssoort ringslang.

## Landschap 2015



## Landschap 2030



## A2 Verkeer

Op de schaal van Nederland liggen Joure en Heerenveen tussen Amsterdam (Randstad) en Groningen (Noord-Duitsland) en op de schaal van Noord-Nederland ligt Heerenveen tussen Leeuwarden en Zwolle. In het rijkswegennet vertaalt dit zich in de snelwegen A7 via de afsluitdijk en A6 via Flevoland tussen Amsterdam en Groningen en in de A32 tussen Leeuwarden en Zwolle. De spoorlijn bestaat in de huidige situatie uit de lijn tussen Zwolle en Leeuwarden met een intercitystation in Heerenveen. Zowel voor Heerenveen en Joure als voor het stedelijke netwerk Groningen-Assen is een goede verbinding met de Randstad belangrijk. Deze verbinding kent twee belangrijke knelpunten: de rotonde bij Joure en het klaverblad bij Heerenveen hebben beide een veel te lage capaciteit. Dit moet aanzienlijk worden verbeterd, zodat de doorstroming en bereikbaarheid van Noord-Nederland niet achteruit gaat.

### A2.1 Vigerend beleidskader

Bij de sectorale studie naar infrastructuur en bereikbaarheid is uitgegaan van de studie Voorkeurstracé Zuiderzeelijn in Fryslân, de verkenningen voor de aanpassing van de rotonde in Joure van Grontmij en het rapport Verkeersdoorstroming in en rond Heerenveen. Er zijn hierbij twee situaties te onderscheiden: de huidige situatie (2003/ 2004) en de situatie in 2015 met autonome ontwikkeling. Behalve de autonome groei van het verkeer zit ook een aantal projecten in de pijplijn. De verkeersprognoses voor de autonome ontwikkeling zijn gebaseerd op het verkeersmodel dat voor het gebied is opgesteld door DHV. Dit model is eind 2003 geactualiseerd. Met behulp van indicatieve berekeningen met het verkeersmodel is ook een schatting gemaakt van de situatie op de langere termijn.

### A2.2 Autoverkeer

Heerenveen-Joure is een autogeoriënteerd gebied. Het openbaar vervoer kan niet de mobiliteitsfunctie vervullen, zoals het dat in de grotere stedelijke concentraties in bijvoorbeeld de Randstad wel doet. Het aandeel in de mobiliteit is en blijft beperkt, in de orde van grootte van 10%. De regio leent zich uitstekend voor fietsverkeer: de afstanden zijn kort en de infrastructuur is aanwezig. De korte nabijheid van de

(toekomstige) landschappelijke lijst vanuit de woongebieden vormt een uitstekend aangrijpingspunt voor recreatieve fietsroutes. Fietsen in de woonwerksfeer beperkt zich echter tot het verkeer dat zowel de herkomst als de bestemming in het gebied heeft (intern verkeer), dus in de regio Heerenveen/ Skarsterlân-Oost en in Joure en directe omgeving. Een groot deel van het woonwerkverkeer is daarentegen verkeer dat alleen de herkomst of de bestemming in het gebied heeft (extern verkeer), bijvoorbeeld van en naar Drachten, Leeuwarden, Zwolle en Sneek. Dit verkeer zal met de auto komen en daarom blijft het aandeel autoverkeer hoog.

Heerenveen en Skarsterlân liggen op een kruispunt van snelwegen: de A6, de A7 en de A32. Deze snelwegen worden gebruikt door zowel bestemmingsverkeer als doorgaand verkeer.

De verdeling van deze verkeersstromen zorgt ervoor dat met name de A7 tussen knooppunt Joure en Heerenveen een zwaar belast stuk weg is. Deze belasting komt deels tot stand omdat het extern en intern verkeer via de snelwegen rijdt: een regionale wegenstructuur om verkeer te verdelen is er niet echt. De belangrijkste herkomstrichtingen voor het externe verkeer zijn respectievelijk de A7 richting Drachten, de A6 richting Flevopolders, de A32 richting Zwolle, de A7 richting Sneek en de A32 richting Leeuwarden. Heerenveen en Skarsterlân hanteren het uitgangspunt dat extern verkeer zo veel mogelijk de rijkswegenstructuur moet gebruiken: de veiligste en snelste route tot de bestemming. De rijkswegen A7 en A32 vormen daarmee feitelijk de hoofdontsluitingsweg voor Heerenveen, terwijl de A6 en A7 deze functie voor Joure vervult.

#### *Prognose*

Met het verkeersmodel is een prognose voor de situatie in 2015 gemaakt en zijn verkenningen voor de langere termijn uitgevoerd. Daaruit volgt een indicatie van de opvangcapaciteit voor uitbreidingen.

De capaciteit van de snelwegen is erg belangrijk omdat doorgaand en bestemmingsverkeer hiervan gebruik maakt. Voor de doorstroming is de capaciteit van beide knooppunten cruciaal.

## A2 Verkeer

	Huidige situatie	2015 en verder
Knooppunt Joure	<p>Het knooppunt Joure vormt een kwetsbare schakel in de verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland. Al in de Structuurschets A7 is aangegeven dat dit het belangrijkste knelpunt is in het rijkswegennet in dit gebied. Ondanks de recente aanpassingen treden momenteel al nieuwe problemen op met de doorstroming en veiligheid. De zwaarste verkeersstroom is de richting Heerenveen (A7) – Lemmer (A6) vice versa. De problemen uiten zich in lange wachtrijen van en naar Joure en Sneek met name in de spits. Deze stromen hebben te weinig ruimte, omdat de zware stroom naar de A6 voorrang heeft.</p>	<p>De prognose voor 2015 laat een groei zien van 20 tot 25% van het verkeer op de rotonde, met name op het westelijke deel. De momenteel al zichtbare doorstromingsproblemen zullen door die groei tot grote problemen op de rotonde leiden. Rijkswaterstaat, provincie Fryslân en gemeente Skarsterlân bereiden momenteel een ‘Gebiedsgerichte Benadering Joure en omgeving’ voor volgens de methodiek Architectuur Verkeersbeheersing (AVB-methode). Doel hiervan is het geven van een concrete oplossing voor de korte en middellange termijn (tot 2010) waarbij op het samenhangend functioneel wegennetwerk een optimale verkeerskundige situatie wordt bewerkstelligd, gericht op doorstroming van het wegverkeer en rekening houdend met verkeersveiligheid en leefbaarheid. De verwachting is dat de uitkomsten van deze studie verdere ingrepen voor 2015 niet kunnen vermijden. Er is met de huidige vormgeving geen opvangcapaciteit voor verdere uitbreidingen. Infrastructurele ingrepen, bijvoorbeeld in de vorm van ontvlechting van de stromen van en naar Joure en conflictvrij afwikkelen van de stroom A7 (Heerenveen) – A6 (Lemmer), zullen noodzakelijk worden.</p>
Knooppunt Heerenveen	<p>Het knooppunt (klaverblad) is niet uitgerust met parallelbanen. Afslaand verkeer voegt rechtstreeks in op de hoofdrijbaan. De zwaarste stromen zijn A7 Drachten – A7 Joure, A7 Drachten – A32 Zwolle en A32 Zwolle – A7 Joure. Deze stromen weven op een zeer kort weefvak op de hoofdrijbaan. Dit leidt nu tot veiligheidsproblemen en incidenteel tot files.</p>	<p>Er is een substantiële groei voorzien van met name de genoemde stromen. Hierdoor zullen met de huidige vormgeving de genoemde doorstromingsproblemen zeker toenemen. Een relatief beperkte aanpassing van het knooppunt binnen de huidige ruimte kan verlichting geven. Tegelijkertijd kunnen dezelfde problemen ontstaan op de beide weefvakken in noordzuid richting (A32). De uitbreidingen Klaverblad-Noordoost, omgeving kruisstation en IBF/ Skoatterwâld zullen het klaverblad extra belasten. Afleiden van verkeer van en naar andere (of mogelijk nieuwe) aansluitingen kan een oplossing zijn.</p>

Naast de knooppunten is de capaciteit van de afslagen belangrijk.

	Huidige situatie	2015 en verder
Aansluiting Oudehaske op A7	De aansluiting kent zowel in de huidige situatie als tot 2015 weinig problemen.	Door de mogelijke ontwikkeling van Heerenveen-West en extra uitbreidingen van het bedrijventerrein ten noorden van de A7 wordt de aansluiting zwaarder belast. Als de aansluiting Heerenveen-West (zie 10) wordt opgeheven, zal nog meer verkeer gebruik moeten maken van deze aansluiting. Voorlopig lijkt echter een redelijk grote reservecapaciteit aanwezig.
Aansluiting Heerenveen-West op A7	De aansluiting is een 'halve' aansluiting en functioneert alleen voor verkeer van en naar het klaverblad Heerenveen. Verkeer naar het klaverblad komt daar via een minirotonde, waar de Nije Fjildwei en Weinmakker op aansluiten. Momenteel zijn er nog weinig doorstromingsproblemen. Door de halve aansluiting en de vele barrières in het gebied (A7, spoorlijn, Nieuwe Heerenveense Kanaal en Heeresloot) is er onduidelijkheid voor de weggebruiker.	De minirotonde wordt in de toekomst zwaarder belast en krijgt steeds meer te maken met doorstromingsproblemen. De korte weefvakken tussen aansluiting en knooppunt Heerenveen vormen een veiligheidsprobleem. Ten noorden van de A7 is de aanleg van het kruisstation voorzien, dat kan fungeren als motor voor de ontwikkeling van kantoren en bedrijventerrein. Zonder verdere ingrepen zal hierdoor de minirotonde overbelast worden en zal op de weefvakken, behalve dat het onveiliger wordt, ook de doorstroming afnemen.
Aansluiting Joure op A7: Minirotonde	De wachtrij voor het knooppunt Joure (zie 1) blokkeert vaak de minirotonde, waardoor op de Sewei en Geert Knolweg lang moet worden gewacht. Los hiervan schiet de capaciteit van de rotonde op sommige momenten tekort.	Naast de problemen als gevolg van de wachtrijen voor het knooppunt Joure (zie 1) is de capaciteit van de minirotonde zelf bereikt. Wachtrijen voor de minirotonde zullen ook gevolgen hebben voor de doorstroming op het knooppunt Joure. Dit vormt tevens een knelpunt in de bereikbaarheid van Joure. Het kruispunt Sewei-Geert Knolweg is en blijft het belangrijkste kruispunt in Joure. Uitbreidingen zullen er voor zorgen dat de belasting uit met name de richtingen Sewei (oost en west) zal groeien. Aanpassing van de vorm van het kruispunt is dan noodzakelijk.



## A2 Verkeer

Doordat de wegvakken en de afslagen te weinig capaciteit hebben, ontstaat sluisverkeer. In de analyse komen de volgende sluislocatie en mogelijke sluislocaties naar voren.

	Huidige situatie	2015 en verder
Wegvak Haskerhorne/Oudehaske-Jousterweg	Door de hoge belasting van de knooppunten Joure en Heerenveen en de aansluitingen in Heerenveen is de route via de snelweg vaak niet de meest aantrekkelijke. Het wegvak Heerenveen- Joure zelf is overigens nog niet overbelast. Op de Jousterweg is er veel (sluis)verkeer tussen Joure en Heerenveen, dat niet via de A7 wil. Dit geeft overlast in de vorm van verkeersonveiligheid en milieubelasting. Op de Badweg ontstaan leefbaarheidsproblemen mede als gevolg van het krappe profiel.	De problemen op de Jousterweg hebben een directe relatie met de toegankelijkheid van de A7 vanaf de verschillende aansluitingen (knooppunt Joure, aansluiting Oudehaske, aansluitingen Heerenveen-West en Heerenveen-Centrum). Verbetering van deze aansluitingen geeft de mogelijkheid om verkeer naar de A7 te geleiden. De opvangcapaciteit van het wegvak Heerenveen- Joure van de A7 is beperkt, maar hier bieden spitsstroken of een parallelstructuur mogelijk extra capaciteit.
Scharsterburg	Het sluisverkeer op de weg door Scharsterbrug neemt toe. Dit verkeer probeert het verkeersplein Joure te mijden en veroorzaakt leefbaarheidsproblemen op de onderliggende wegen.	Er is een directe relatie met de toename van het verkeer op en oplossing van de problemen van het knooppunt Joure. De opvangcapaciteit wordt daardoor bepaald.
Koarte en Lange Ekers	Er zijn maatregelen genomen om sluisverkeer tegen te gaan. Deze maatregelen zijn momenteel afdoende.	Als de doorstroming op het knooppunt Joure vermindert, neemt het risico op sluisverkeer toe. Voor de uitbreidingen ten noorden van Joure en de bestemmingen op het bedrijventerrein Kanaal (Heerenveen) is de Koarte/ Lange Ekers een aantrekkelijke route. Bij een ongehinderde doorstroming op het knooppunt Joure en toeleidende wegen is het risico op sluisverkeer laag.

Daarnaast ontstaan er onafhankelijk van de doorstroming op de snelwegen ook problemen binnen de kernen.

### A2.3 Openbaar vervoer

Momenteel is station Heerenveen de centrale knoop in het openbaar vervoer. Van daaruit vertrekken de bussen en interliners naar Drachten/ Groningen, Joure/ Lelystad en de trein naar Zwolle en Leeuwarden. De Zuiderzeelijn zal, als deze wordt aangelegd, zeer waarschijnlijk parallel aan de A7 lopen en dus de bestaande spoorlijn ten westen van het knooppunt Heerenveen kruisen. Er zijn twee mogelijkheden: de Zuiderzeelijn wordt een conventionele spoorlijn of het wordt een hogesnelheidslijn, al of niet als magneetbaan. In beide gevallen krijgt de Zuiderzeelijn een halte in Heerenveen. Onderdeel van de plannen voor de zweeftreinvariant van de Zuiderzeelijn is een shuttleverbinding met Leeuwarden. De meest logische plaats voor het kruisstation is op het kruispunt met het bestaande spoor, waar een overstappunt ontstaat. Dit betekent een derde station in Heerenveen (na Heerenveen NS en Thialf). De vraag is wat de functie van dit station wordt een overstaphalte of een knooppunt met functies rondom het kruisstation. Feit is dat het centrum, Sportstad en belangrijke kantorenlocaties niet in de buurt liggen, maar wel in de buurt van Heerenveen NS. Het blijven dus waarschijnlijk twee stations, elk met een eigen functie en belang op een afstand van zo'n 1 kilometer van elkaar.

Groei van inwoners en arbeidsplaatsen zal ook meer openbaar vervoer oproepen. Dit kan alleen een evenredig aandeel krijgen in de groei van de mobiliteit als de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer op een zelfde of hoger niveau komen te liggen. Diffuse en gespreide ontwikkelingen (Skoatterwâld, bedrijventerreinen oostzijde, Heerenveen-West) zijn minder aantrekkelijk om met openbaar vervoer te bereiken. Een concentratie van wonen en werken rondom het nieuwe kruisstation kan wel een goede randvoorwaarde bieden voor een gunstig openbaar vervoeraandeel. Ook het aantal en soort verbindingen (intercity's, sneltreinen en light-rail of alleen een magneetbaanhalt met verbinding naar bijvoorbeeld Hamburg en de Randstad) is daarvoor van belang.

### A2.4 Langzaam verkeer

Voor het langzaam verkeer is duidelijk dat het fietsnet op onderdelen gecompliceerd moet worden. Het gaat daarbij vooral om recreatieve en functionele verbindingen in het tussengebied aan weerszijden van de A7 en tussen Heerenveen-Centrum en de noordzijde van de A7 (tevens de mogelijke locatie van het kruisstation).

## A3 Programma

### A3 Programma

Voor het bepalen van de toekomstige ruimtevrage voor wonen en werken is de prognose van de Structuurvisie A7 als uitgangspunt genomen en kritisch tegen het licht gehouden. Er heeft een analyse plaatsgevonden van de sectorale gemeentelijke beleidsnota's Economische analyse en clustervorming Heerenveen, De gulden middenweg (Skarsterlân), Woonplan Heerenveen Ambitie Plus, Wonen Skarsterlân 2002-2010 en de Wijkontwikkelingsplannen De Greiden, Heerenveen-Midden en De Akker (Heerenveen). Ook is geput uit de provinciale nota's Ruimte voor Werk, Wenjen 2000+, Startnotitie en Kadernota Streekplan. De Bestuursovereenkomst Heerenveen – Skarsterlân uit 2000 vormt een ander belangrijk document. Verder is gebruik gemaakt van de laatste inzichten binnen beide gemeenten en zijn bilaterale gesprekken met ambtenaren van de provincie gehouden.

#### A3.1 Bedrijventerreinen

Vertrekpunt voor inventarisatie van de hoeveelheid geplande bedrijventerreinen vormt de Bestuursovereenkomst Heerenveen – Skarsterlân en de Structuurschets A7. In beide documenten is het uitgangspunt de complementaire ontwikkeling van bedrijventerreinen, voor zowel de gemeenten in de A7-zone als voor dit gebied. Met deze complementaire ontwikkeling wordt een breed palet aan segmenten en kwaliteiten geboden.

##### Vraag bedrijventerreinen

In de Structuurschets A7 is uitgegaan van een hoog en een laag groeiscenario. Bij het lage scenario wordt de trend van 1990-1999 doorgetrokken en na 2010 afgetopt met 15%. Het hoge scenario wordt de trend van 1995-1999, een periode van sterkere economische groei doorgetrokken met ook een aftopping van 15% na 2010. Dit hoge scenario gaat uit van de komst van de Zuiderzeelijn en van de realisering van de Kompas-doelstellingen.

De ruimtevrage uit de Structuurschets A7 dient genuanceerd te worden. Naarmate er nieuwe bedrijventerreinen aangelegd worden en de leeftijd

van bestaande terreinen toeneemt, wordt de herstructureringsopgave groter. Uitgangspunt is dat in 10% van de behoeftetoename kan worden voorzien door herstructurering. Dit is inclusief de vervangingsvraag vanuit bestaande bedrijventerreinen. Daarnaast resulteert de toenemende aandacht voor intensiever ruimtegebruik in een lagere behoefte. Beide uitgangspunten zijn ambitieus, maar desalniettemin achten we ze haalbaar. Bovendien verandert de economie langzaam van een productie- naar een diensteneconomie. De bijbehorende ruimtevrage is intensiever, dat wil zeggen hoogwaardiger. Het aantal arbeidsplaatsen per hectare neemt hiermee toe, waarmee het aantal gevraagde hectares relatief kleiner is. Er wordt aangenomen dat door herstructurering en verdichting samen 20% van de ruimtebehoefte kan worden opgevangen.

De Structuurschets A7 vermindert met 20%, geeft voor het lage scenario een groei van 130 hectare bedrijventerrein voor 2000 tot 2010. In het hoge scenario resulteert dit in 170 hectare voor 2000 tot 2010. De eerste drie jaar (2000 tot en met 2002) zijn bekeken om te zien of de ontwikkeling ook daadwerkelijk binnen deze bandbreedte valt. In deze jaren is in de gemeenten 41 hectare aan bedrijventerreinen uitgegeven. Dit ligt rond het lage scenario.

Dit maakt duidelijk dat er sprake is van een kernbehoefte, bestaande uit de minimale uitbreidingsvraag tot 2030 bij een laag scenario van 355 hectare en een maximale raming voor de behoefte naar nieuwe bedrijventerreinen van 475 hectare.

	2000-2010		2010-2030	
	Hoog	Laag	Hoog	Laag
Modern gemengd	105	90	185	150
Logistiek en distributie	45	30	85	50
Hoogwaardig	20	10	35	25
<b>Totaal</b>	<b>170</b>	<b>130</b>	<b>305</b>	<b>225</b>

Vraag naar bedrijventerrein in netto hectares

### Aanbod bedrijventerreinen

Ook voor het aanbod van bedrijventerreinen is de Structuurschets A7 uitgangspunt. Sinds het opstellen van de Structuurschets A7 is een aantal uitgangspunten gewijzigd:

- A7-Zuid: overwogen wordt om de planvoorbereiding van het terrein A7-Zuid op te schorten. Er wordt dan uitgegaan van de ontwikkeling van dit terrein na 2010. Als de Zuiderzeelijn wordt aangelegd, wordt voorzien in de ontwikkeling van dit terrein als hoogwaardig bedrijvenpark gerelateerd aan het kruisstation. Indien de Zuiderzeelijn niet wordt aangelegd, wordt rond 2010 een besluit genomen of de ontwikkeling voor hoogwaardige bedrijvigheid of voor andere categorieën zoals woon-werk, het beste voldoet aan de vraag. In eerste instantie moet de hoogwaardige bedrijvigheid elders in het plangebied worden opgevangen.
- IBF/ Klaverblad Noordoost: IBF-I en IBF-II worden ontwikkeld tot regulier bedrijventerrein waar verschillende categorieën van bedrijvigheid terecht kunnen. In totaal gaat het om: circa 55 hectare netto in fase I, waarvan 14 hectare reeds is uitgegeven, en circa 90 hectare netto in fase II. Met deze terreinen kan Heerenveen aan haar ruimtebehoefte tot circa 2018 voldoen. Daarna wordt Klaverblad Noordoost gerealiseerd ook voor verschillende categorieën. Dit terrein biedt voldoende ruimte voor een periode van zo'n 10 jaar.
- Gebied ten noorden van De Wierde: slechts de helft van dit terrein wordt meegerekend in het aanbod. In verband met de ligging van het gebied achter het Ecopark De Wierde is het voor slechts een beperkt aandeel van de markt van gemengde bedrijvigheid geschikt. Uitgangspunt is het reserveren van de helft voor zware bedrijvigheid die alleen als uitzondering binnen het plangebied gevestigd wordt. Met zware bedrijvigheid wordt bedoeld bedrijven in de milieuhinder categorieën 4 en 5. Er liggen kansen om een loskade te maken en watergebonden industrie te situeren.
- Gebied ten oosten van de A32: in de Structuurschets A7 en de Bestuursovereenkomst is uitgegaan van een totaal (zoek)gebied van 280 hectare bruto (circa 180 hectare netto). Aangezien het IBF nu als regulier bedrijventerrein is bestemd is de mogelijke ontwikkeling van dit gebied slechts in een laat stadium van de planperiode (2030) aan de orde. In deze visie wordt dit niet opgenomen voor ontwikkeling als bedrijventerrein. Alleen als de ontwikkeling van bedrijventerreinen nog sneller gaat dan de hogere variant, komt dit gebied eventueel in aanmerking. Het gebied kan wel ontwikkeld worden als grootschalige dagrecreatie.
- In de Structuurschets A7 gaat het om de periodes 2000-2010 en 2010-2030. In het kader van de Integrale Visie gaat het om de periode 2000-2015 (structuurplan) met een doorkijk naar 2030 (structuurvisie). Om hiermee rekening te houden is 25% van vraag en aanbod voor de periode 2010-2030 verschoven naar de periode 2000-2015.

Klaverblad Noord ten westen van de A32 is een zoekgebied dat gekoppeld wordt aan de komst van Zuiderzeelijn en het kruisstation. Voor functies in directe relatie met het kruisstation (40.000 - 60.000 m<sup>2</sup> bvo kantoren en maximaal 200 appartementen) wordt circa 20 hectare gereserveerd. Het overige gebied, circa 25 hectare netto, kan als modern gemengd bedrijventerrein worden ontwikkeld. Deze ontwikkeling is afhankelijk van een nieuwe noordelijke afslag op de A32.

Met deze aanpassingen ten opzichte van de uitgangspunten van de Structuurschets A7 is de tabel van vraag en aanbod opgesteld.

## A3 Programma

	2000-2015		2015-2030	
	Aanbod	Vraag	Aanbod	Vraag
<b>Modern-gemengd</b>	<b>135</b>	<b>125-150</b>	<b>160</b>	<b>115-140</b>
IBF I	20		-	
IBF II	25		25	
Klaverblad Noordoost	-		40	
Haskerveen	35		-	
De Ekers	30		40	
Klaverblad Noord	-		25	
Ten noorden van de Wierde	10		25	
Overig (nog uit te geven in 2000)	15		-	
<b>Transport en distributie</b>	<b>60</b>	<b>45-65</b>	<b>55</b>	<b>35-65</b>
De Kavels	20		-	
IBF I	20		-	
IBF II	20		20	
Klaverblad Noordoost	-		35	
<b>Hoogwaardig</b>	<b>25</b>	<b>15-25</b>	<b>30</b>	<b>20-30</b>
Woudfennen III	15		-	
Woudfennen IV	-		15	
A7 Zuid	5		10	
IBF / Klaverblad Noord-oost	5		5	
<b>Totaal</b>	<b>220</b>	<b>185-240</b>	<b>245</b>	<b>170-235</b>

Vraag en aanbod bedrijventerreinen in netto hectares

#### Conclusies bedrijventerreinen

Een confrontatie van vraag en aanbod leidt tot een aantal conclusies:

- Totaal bedrijventerreinen: zowel op kortere als langere termijn zijn vraag en aanbod van bestaande en geprojecteerde bedrijventerreinen redelijk in balans. Dit geldt zowel voor het totaal als voor de verschillende type terreinen;
- Segment Modern-gemengd: bij een hoge vraag in de periode tot 2015 is er voldoende capaciteit om terreinen die na 2015 gepland zijn naar voren te halen. Als de vraag 'laag' uitvalt dan zal een gedeelte van de geplande terreinen na 2030 gerealiseerd worden;
- Segment Logistiek en distributie: als er sprake is van hoge vraag dan kan in dit segment een klein tekort ontstaan;
- Segment Hoogwaardig: de geplande terreinen kunnen voldoen aan de hoge variant van de geprognosticeerde bandbreedte van toekomstige vraag. Bij lagere vraag ontstaat bij ongewijzigde fasering overcapaciteit.

#### A3.2 Kantoren

##### Vraag kantoren

Conform de huidige situatie en het vigerend beleid concentreert zich ook in de toekomst de kantoorontwikkeling van de beide gemeenten in Heerenveen. Heerenveen kan een belangrijke aanvullende rol spelen ten opzichte van Leeuwarden op het gebied van lokale en (boven)regionale kantoorvestigingen van bijvoorbeeld adviesdiensten, ICT-diensten, financiële dienstverleners etc. In 2001 bevond zich in de gemeente Heerenveen ongeveer 85.000 m<sup>2</sup> kantoren. Hiervan stond ongeveer 9.500 m<sup>2</sup> leeg. Het provinciale richtgetal voor nieuw te ontwikkelen kantoren in Heerenveen is 5.000 m<sup>2</sup> per jaar tot 2010 boven op wat al voorzien was. De Structuurschets A7 gaat voor Heerenveen uit van 4.000 m<sup>2</sup> tot 8.000 m<sup>2</sup> bvo per jaar tot 2030. In de Structuurschets A7 gaat het om de periodes 2000-2010 en 2010-2030. In het kader van de Integrale Visie gaat het om de periode 2000-2015 (structuurplan) met een doorkijk naar 2030 (structuurvisie). Om hiermee rekening te houden, is 25% van vraag en aanbod voor de periode 2010-2030 verschoven naar de periode 2000-2015.

*Aanbod kantoren*

Voor een lange periode is genoeg potentiële locaties voor kantoorontwikkeling beschikbaar: NS-station – KR Poststraat – Sportstad – centrum. Bij de aanleg van de Zuiderzeelijn wordt bij het kruisstation voorzien in de verwachte extra vraag naar kantoren. De capaciteit van deze locatie is redelijk flexibel op te rekken. Alhoewel het zwaartepunt in Heerenveen ligt, is ook in Skarsterlân ruimte voor lokale, kleinschalige kantoren. In Skarsterlân wordt dit opgevangen op het Bedrijvenpark Woudfennen.

*Conclusie kantoren*

In Heerenveen, en Joure voor zover relevant, kan met het vigerende plankader worden voldaan aan de geprognosticeerde vraag naar kantoren in de perioden 2000-2015 en 2015-2030.

**A3.3 Wonen***Vraag wonen*

Voor de periode tot 2015 wordt uitgegaan van de provinciale richtgetallen en de Structuurschets A7, waarbij daarnaast rekening wordt gehouden met de gemeentelijke ambities in Heerenveen vastgelegd in het Woonplan De Ambitie Plus 2002-2015 en in Skarsterlân in Wonen Skarsterlân 2002-2010. Voor de periode 2015-2030 wordt uitgegaan van de vraag naar woningen conform de Structuurschets A7. Bij het hoge scenario gaat het vooral om het aantrekken van meer nieuwe bewoners van buiten de regio (exogene groei). Bijvoorbeeld bij aanleg van de Zuiderzeelijn speelt dit vooral een rol.

Om een raming te maken van de ruimtebehoefte voor woningbouw, zijn de totale gemeentelijke woningbouwgetallen toegedeeld naar het plangebied.

	2000-2015		2015-2030	
	Aanbod	Vraag	Aanbod	Vraag
<b>Totaal</b>	<b>76.000 - 96.000</b>	<b>60.000 - 90.000</b>	<b>62.000 - 112.000</b>	<b>60.000-140.000</b>
K.R. Poststraat	18.000			
Stationsgebied	13.000		10.000	
As K.R. Poststraat-Stationsgebied	-		25.000	
Centrum	10.000		12.000	
Stadiongebied	35.000		15.000	
Omgeving kruisstation	0 - 20.000		0 - 50.000	

*Vraag en aanbod kantoren in m<sup>2</sup> bvo*

## A3 Programma

Allereerst zijn daarbij de beleidsafspraken van beide gemeenten van belang waarin de verdeling van de woningbouwopgave tussen de verschillende kernen is bepaald. In Heerenveen is bepaald dat 88% van de toename in Heerenveen plaats vindt en 12% in de dorpen. Skarsterlân kent een spreidingsbeleid waarbij 50% van de toename in Joure wordt gebouwd en de andere 50% in de dorpen. Een aantal dorpen van beide gemeenten ligt buiten het plangebied.

De verdeelsleutel voor de woningbouwprognose komt daarmee op:

Woonprogramma in het plangebied Heerenveen:	92%
Woonprogramma elders in de gemeente Heerenveen:	8%
Woonprogramma in het plangebied Skarsterlân:	77%
Woonprogramma elders in gemeente Skarsterlân:	23%

De invloed van de Zuiderzeelijn betekent een verandering in deze verdeelsleutel. Aangenomen wordt dat de extra woningen binnen de kernen Heerenveen en Joure worden gebouwd. Dit is ook aangegeven in de Kadernota van het Streekplan en in het Masterplan ZZL.

*Vraag naar woningen in aantallen*

Reeds gemaakte inschatting van de groeicapaciteit in de dorpen tussen 2000 en 2030 heeft geleid tot de volgende cijfers.

- Oudehaske: 250 woningen\*
- Rottum: 90 woningen\*\*
- Tjalleberd/ Luinjeberd: 120 woningen
- Vegelinsoord: 30 woningen
- Sint Johannesga: 175 woningen
- Haskerdijken: 40 woningen
- Haskerhorne: 30 woningen
- Ouwsterhaule: 30 woningen
- Goïngarijp: 50 woningen
- Terkaple/ Akmarijp: 30 woningen

\* Uitbreiding aan zuidzijde, ten noorden van Veenscheiding.

\*\* Uitbreiding in en aansluiting op het dorp. Bescheiden toevoegingen aan de bestaande linten rond het dorp.

	2000-2015		2015-2030	
	Laag	Hoog	Laag	Hoog
Hele gemeente Heerenveen	3500	3850	2400	4250
Hele gemeente Skarsterlân	1600	1650	1100	1450
Plangebied gemeente Heerenveen	3090	3440	2220	4070
Plangebied gemeente Skarsterlân	1230	1280	850	1200
<b>Totaal plangebied</b>	<b>4320</b>	<b>4720</b>	<b>3070</b>	<b>5270</b>
Kern Heerenveen	2950	3300	2100	3950
Dorpen en LW in plangebied Heerenveen	140	140	120	120
Kern Joure	800	850	550	900
Dorpen in plangebied Skarsterlân	430	430	300	300

*Vraag naar woningen in aantallen*

*Vraag woonmilieus*

Uitgangspunt is de Structuurschets A7 met de volgende verdeelsleutel in percentage woningen naar woonmilieu (2000-2030):

Centrum stedelijk (40 won/ha)	25%
Herstructurering (25 won/ha)	-*
Suburbaan (16 won/ha)	45%
Dorps (13 won/ha)	25%
Landelijk wonen (1 tot 10 won/ha)	5%

\* bij herstructurering worden geen woningen aan de voorraad toegevoegd

Ten opzichte van deze gehele A7 zone verdeelsleutel ligt het accent meer op suburbaan en minder op dorps. Dit is logisch gezien het relatief grote belang van de twee kernen binnen dit 'bundelingsgebied'. Verder zijn er verschillen in nadruk tussen het plangebied in de gemeente Heerenveen en het plangebied in de gemeente Skarsterlân. In het Heerenveense gedeelte is centrum stedelijk een belangrijke categorie, samen met suburbaan (uitbreiding van Heerenveen).

In het Skarsterlânse gedeelte gaat het vooral om de woonmilieus suburbaan (uitbreiding Joure) en dorps. Met de aanleg van de Zuiderzeelijn komt de vraag sterker op het suburbane woonmilieu te liggen, mede door de beperkte ruimte voor stedelijk wonen in de directe omgeving van het kruisstation. Aangenomen wordt dat 75% van de extra woningen in Heerenveen in het suburbane woonmilieu en 25% in de categorie centrum stedelijk gebouwd wordt.

Landelijk wonen is wonen in zeer lage dichtheden van gemiddeld 1 tot 10 woningen per hectare. Binnen het plangebied gaat het om twee soorten landelijk wonen. Het gaat om uitbreidingen in aansluiting op het landschap, bijvoorbeeld in de vorm van een nieuw extensief bebouwd lint of zelfstandige toevoegingen in het landschap. Deze toevoegingen kunnen goed gecombineerd worden met natuur- en landschapsontwikkeling. Binnen het plangebied gaat het om het gebied ten noorden van Tjalleberd en aan de rand van het plangebied bij Mildam, Katlijk en Oranjewoud. Ten noorden van Tjalleberd wordt uitgegaan van een capaciteit van ongeveer 150 woningen. Bij Mildam gaat naar schatting om 50 woningen.

	<b>Totaal (woningen)</b>	<b>Centrum stedelijk* (woningen)</b>	<b>Suburbaan 16 won/ha</b>	<b>Dorps 13 won/ha</b>	<b>Landelijk 5 won/ha</b>	<b>Totaal</b>
<b>Plangebied Heerenveen</b>						
Laag scenario	3090	1050	115 ha	5 ha	10 ha	130 ha
Hoog scenario	3440	1250	125 ha	5 ha	10 ha	140 ha
<b>Plangebied Skarsterlân</b>						
Laag scenario	1230	180	40 ha	35 ha		75 ha
Hoog scenario	1280	190	40 ha	35 ha		75 ha
<b>Plangebied totaal</b>						
Laag scenario	4320	1230	155 ha	40 ha	10 ha	205 ha
Hoog scenario	4720	1440	165 ha	40 ha	10 ha	215 ha

*Vraag naar woningmilieus tussen  
2000 en 2015*



## A3 Programma

Joure en Heerenveen moeten complementair worden ontwikkeld. Dus binnen de woonmilieus moeten de wijken zoveel mogelijk verschillen. Concurrentie tussen woongebieden speelt ook binnen de kernen Heerenveen en Joure. Nieuwe woonwijken in het suburbane segment concurreren ontegenzeggelijk met de oudere, naoorlogse uitlegwijken. Er moet voor worden gewaakt dat de uitbreiding de woonmarkt dusdanig verstoort dat de herstructureringsopgave onnodig verhevigt. Ook dient er aandacht te zijn voor de verhouding koop - huur en het prijsniveau binnen beide categorieën. De laatste jaren is er bijna uitsluitend gebouwd in de duurdere koopsegmenten. Hierdoor is het voor starters en lagere inkomens lastig geworden in en door te stromen op de lokale woningmarkt. Het bouwprogramma voor de toekomst dient aandacht te hebben voor (het herstellen van) dit evenwicht.

Herstructurering van de woningvoorraad is een thema dat in Heerenveen en in mindere mate in Joure speelt. Het gaat hierbij om een grootschalige

opgave om meer differentiatie in de wijken aan te brengen. Tot 2015 gaat het in ieder geval om de wijken de Greiden, Heerenveen-Midden, de Akkers en het centrum van Heerenveen. In Heerenveen-Midden en in de wijk De Greiden bestaat de woningvoorraad voor het overgrote deel uit huurwoningen. De Greiden, gebouwd in de jaren zeventig, kent daarbij weinig variatie in het soort woningen, een groot deel betreft eengezinswoningen (ongeveer 60%), ongeveer 40% bestaat uit koopwoningen. Ondanks de eenzijdige woningvoorraad en de gevolgen daarvan voor de bevolkingssamenstelling kent de wijk weinig problemen. In een aantal buurten is er toch sprake van een negatieve spiraal. In de huidige krappe woningmarkt is er in de wijk weinig leegstand, wanneer de markt verruimt, zal leegstand in de wijk De Greiden zichtbaar worden. Heerenveen-Midden bestaat met name uit jaren '50 woningen, zowel appartementen als rijtjeswoningen. Op langere termijn komen ook andere wijken in beeld voor herstructurering. Het realiseren van woon-zorgzones in zowel Skoatterwâld als een aantal bestaande wijken heeft een hoge prioriteit.

	Totaal (woningen)	Centrum stedelijk* (woningen)	Suburbaan 16 won/ha	Dorps 13 won/ha	Landelijk 5 won/ha	Totaal
<b>Plangebied Heerenveen</b>						
Laag scenario	2220	600	95 ha	5 ha	15 ha	115 ha
Hoog scenario	4070	800	200 ha	5 ha	15 ha	220 ha
<b>Plangebied Skarsterlân</b>						
Laag scenario	850	130	25 ha	25 ha		50 ha
Hoog scenario	1200	180	45 ha	25 ha		70 ha
<b>Plangebied totaal</b>						
Zonder ZZL	3070	730	120 ha	30 ha	15 ha	165 ha
Met ZZL	5270	980	245 ha	30 ha	15 ha	290 ha

*Vraag naar woningmilieus tussen 2015 en 2030*

\* 'centrum stedelijk' binnen het bestaande bebouwd gebied

## A3 Programma

### A3.4 Voorzieningen

Als in de toekomst het aantal woningen en arbeidsplaatsen toeneemt, groeien de voorzieningen mee. Dit leidt met name voor Heerenveen voor een schielsprong. Het voorzieningenniveau dient in omvang en aard hiermee te corresponderen. De opgave voor voorzieningen is naast de groei ook een complementair aanbod te creëren, dat aansluit bij de identiteiten van Joure en Heerenveen.

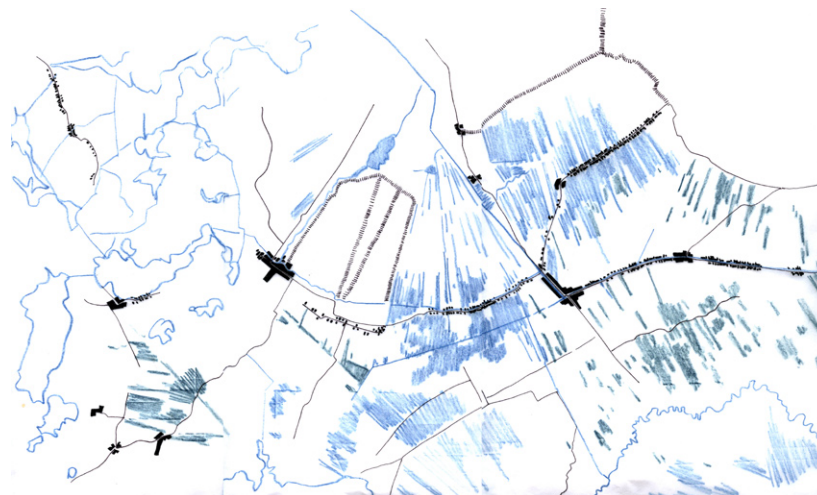
De regio is echter niet alleen een woon- en werkgebied, maar heeft ook veel te bieden op het gebied van recreatie en toerisme. Het Friese merengebied vormt één van de belangrijkste toeristische trekkers van Fryslân. Daarnaast recreëren de inwoners van de gemeenten ook in het gebied. Deze kwaliteiten worden versterkt door nieuwe natuurontwikkeling, nieuwe vaarverbindingen, fiets- en wandelpaden en een sterkere integratie van het landschap en water met bestaand en uitbreidingsgebieden.

### A4 Ruimtelijke analyse

De Structuurschets A7 is globaal van aard en heeft een grootschalige, bovenregionale invalshoek en doet dus weinig uitspraken over de ruimtelijke structuur en de interne potenties van Heerenveen en Joure.

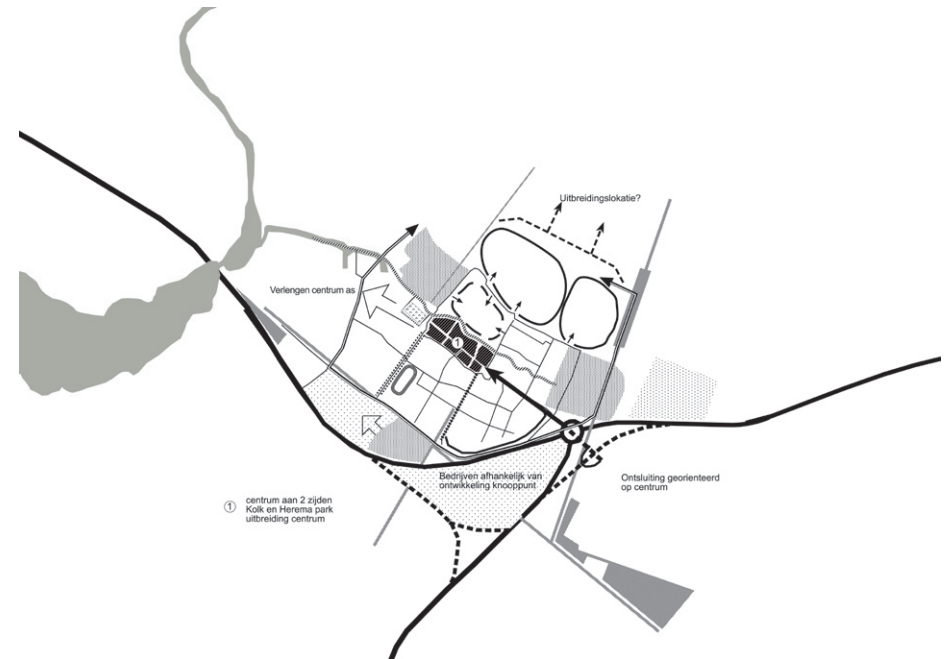
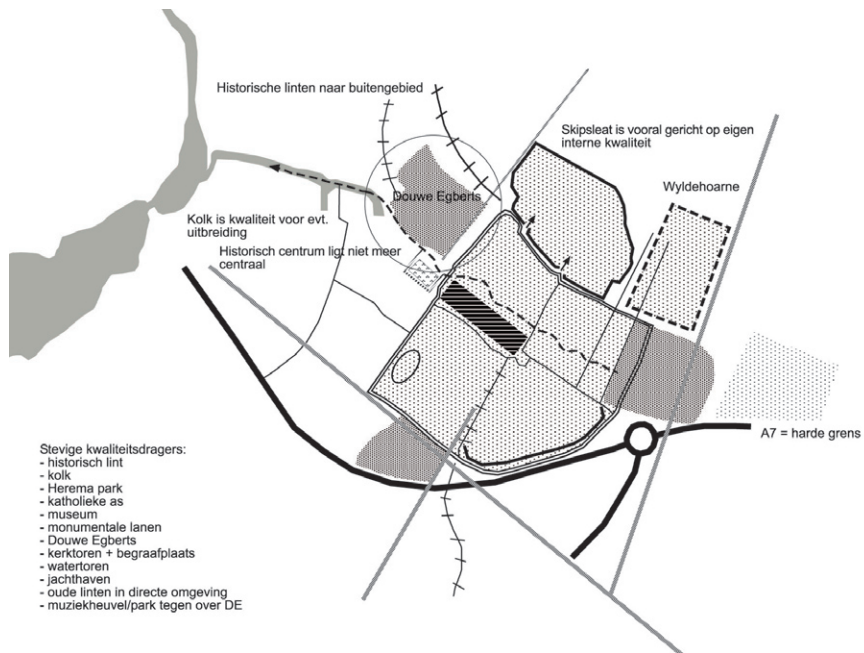
Verstedelijking 1850

Verstedelijking 1995

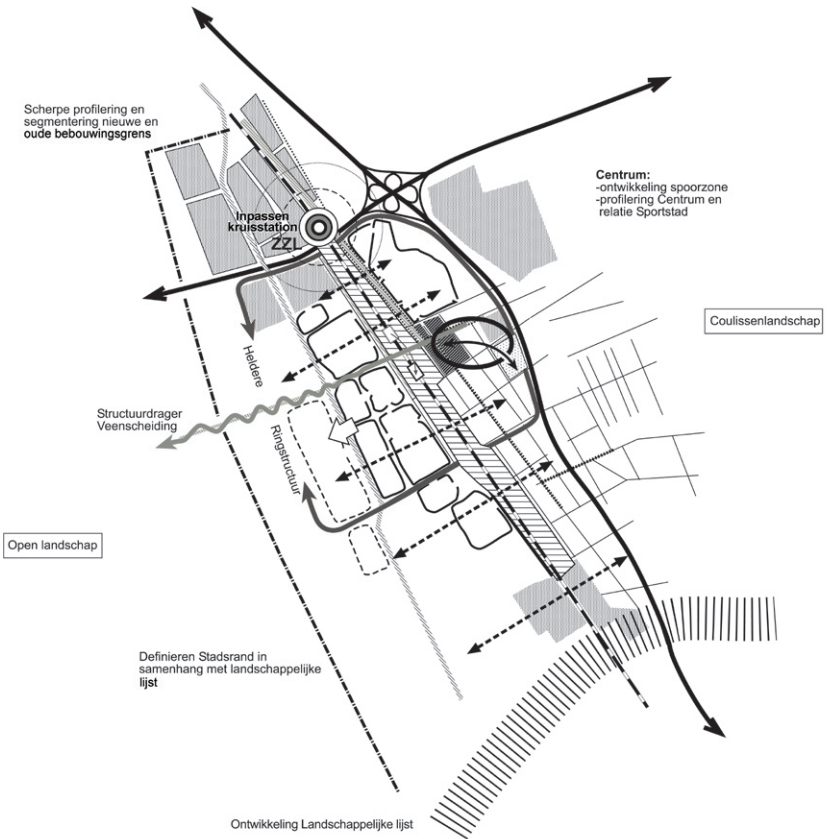
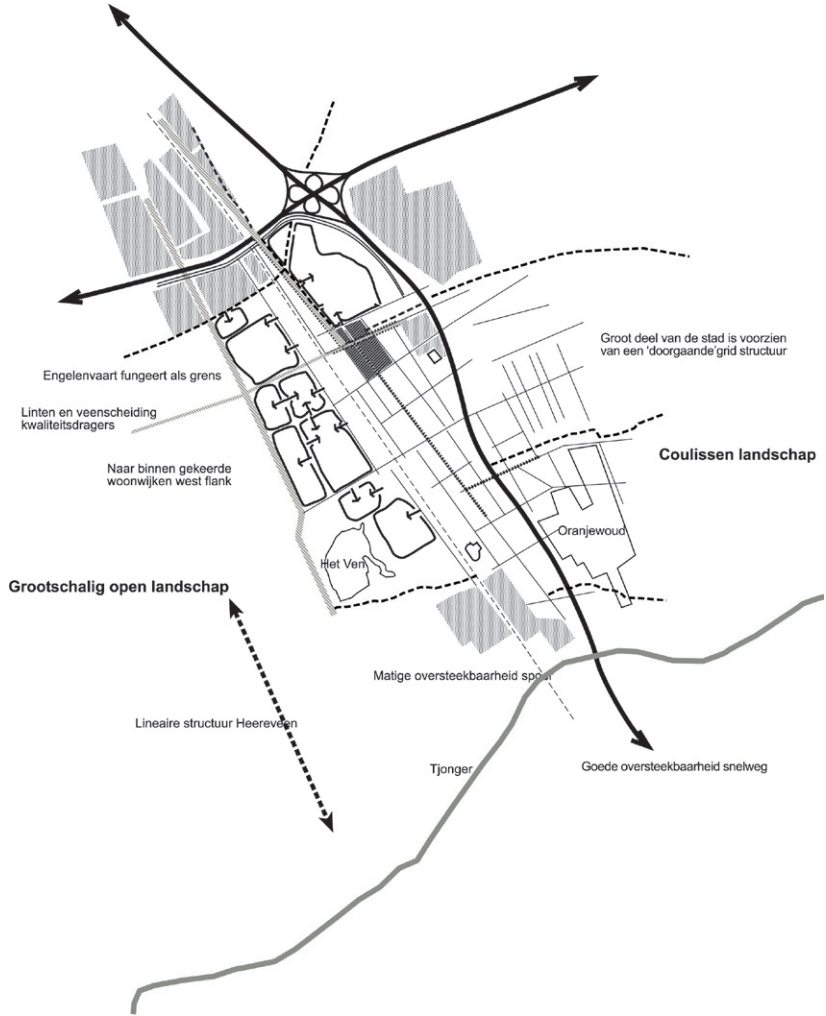


## Ruimtelijke structuur Joure

## A4 Ruimtelijke analyse



# Ruimtelijke structuur Heereveen



## A4 Ruimtelijke analyse

### A4.2 Ruimtelijke randvoorwaarden en belemmeringen

Het is van belang de ruimtelijke beperkingen te inventariseren. Voor de meeste randvoorwaarden geldt dat de beperkingen het gevolg zijn van beleidskeuzen en wet- en regelgeving. Gedurende de planvorming zijn nieuwe richtlijnen voor groepsrisico en voor luchtkwaliteit in werking getreden. Deze leiden niet tot andere uitkomsten.

#### *Hinder, huidige situatie*

Beperkingen op grond van de milieuwetgeving:

- Bufferzones snelwegen

Op de kaart is een geluidzone van 800 meter (400 meter vanuit het hart van de snelweg) aangegeven. Binnen deze zone dient nader onderzocht te worden of en zo ja welke beperkingen gelden voor geluidgevoelige functies, zoals wonen. De belangrijkste factoren zijn de verkeersintensiteit, het soort wegdek en de hoogteligging van de weg maar ook de maximaal toegestane geluidbelasting voor de desbetreffende functie uit de Wet geluidhinder. Concrete maatregelen, zoals een geluidswal of -scherm, kunnen bijdragen aan verlaging van de geluidsbelasting.

- Aandachtszone spoorweglawaaï

Over de spoorbaan Leeuwarden-Zwolle is een zone van 200 meter breed (100 meter vanuit de buitenste staaf van de spoorbaan) aangegeven. Deze zone is afkomstig uit het Besluit geluidhinder spoorwegen. In de praktijk kan deze zone 'uitdijen' tot maximaal 500 meter. Daarbinnen gelden beperkingen gelijkwaardig aan die voor de snelwegzone.

- Milieucontour bedrijventerreinen c.a.

De op de kaart aangegeven zones zijn opgebouwd uit de geluid- en geurcontouren zoals deze in de Wet milieubeheer zijn vastgesteld. Binnen deze contouren gelden beperkingen voor met name woonfuncties. Het betreft concreet de bedrijfterreinen Industrietrein Kanaal, DE-Joure, de Kavels/ IBF, Ecopark De Wierde en Vreugdenhil-Scharsterbrug (voorheen Nestlé).

Beperkingen op grond van specifieke functie

- Straalpaden

De PTT-straalpaden verbinden zendmasten met elkaar. Voor deze straalpaden is het van belang dat er geen elementen voorkomen welke

door omvang of hoogte een versturende invloed hebben op het transport van beeld- en geluidsignalen. De stroken op de kaart zijn 200 meter breed. Daarbinnen geldt een maximale bebouwingshoogte van ongeveer 40 meter.

- Molen

Rond de bestaande molens welke op de kaart zijn aangegeven geldt een molenbiotoop met een straal van 100 meter. Binnen deze biotoop gelden beperkingen ten aanzien van de hoogte van de bouwwerken en de opgaande beplanting om beperkingen van het windaanbod tegen te gaan. Voor moderne windmolens, zoals ten noorden van De Wierde, geldt een dergelijke biotoop niet. Indien door ingrepen in de omgeving de functie van deze molens wordt geschaad kan een beroep worden gedaan op de planschaderegeling vanuit artikel 49 van de Wet ruimtelijke ordening.

Beperkingen op andere gronden

- Hoogspanningsleidingen

Van en naar het schakelstation Oudehaske lopen een aantal hoogspanningsleidingen. Bebouwing onder of in de directe nabijheid van deze leidingen is ongewenst vanwege met name gezondheidsoverwegingen. In principe kan een bestaande hoogspanningsleiding worden omgelegd of ondergronds worden gelegd. Dit is echter zeer kostbaar, zodat deze leidingen als een hard gegeven worden beschouwd.

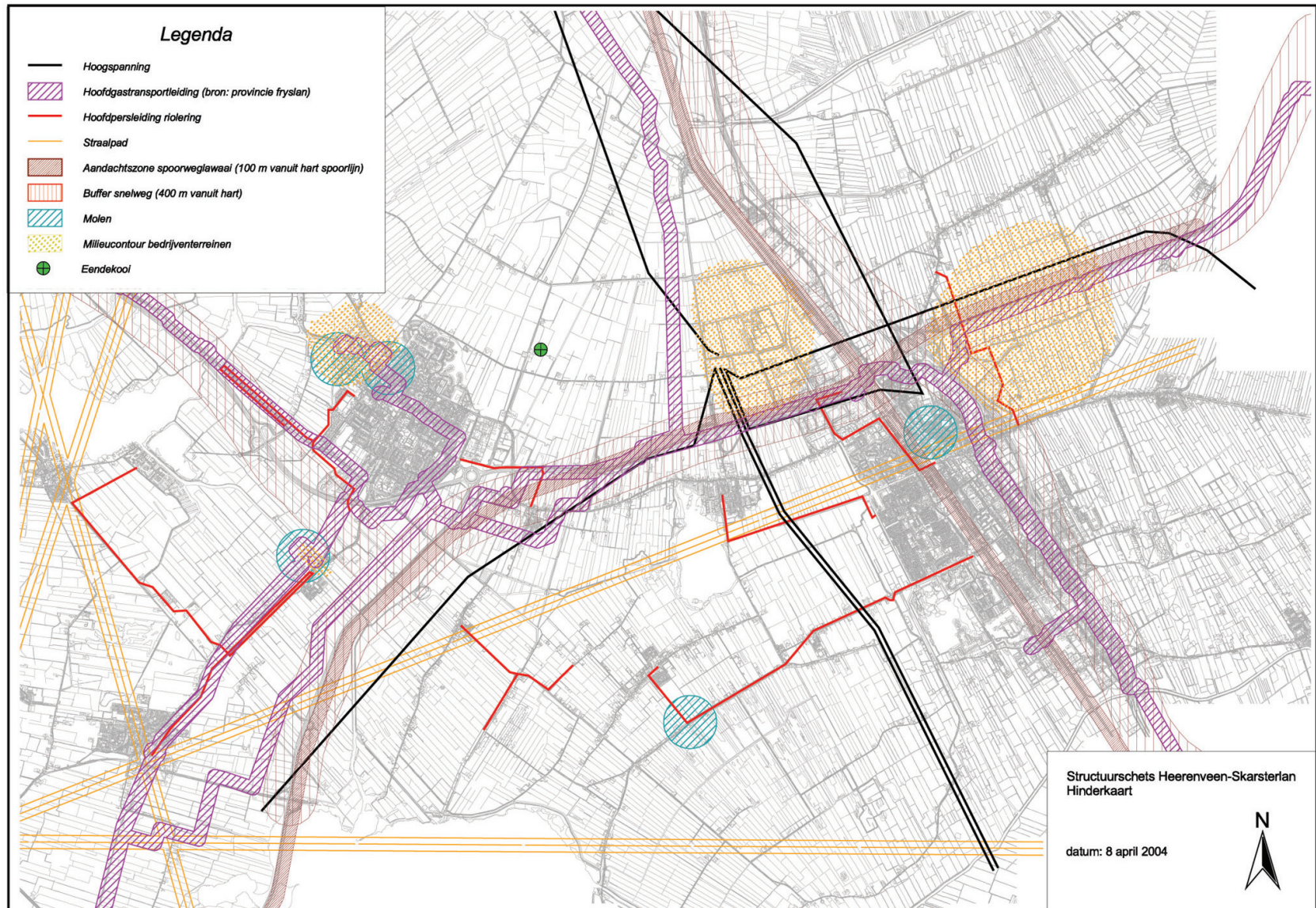
- Hoofdgasttransportleiding

Deze leidingen zijn op de kaart aangegeven. Daarbij is een zone van 150 meter vanuit het hart aangehouden. Ook dit is een globale zonerings. De feitelijke zonerings is afhankelijk van met name de diameter van de leiding en het drukniveau in de leiding. Omlegging van deze leidingen is in het algemeen een belangrijke kostenfactor, zij het minder sterk dan hoogspanningsleidingen.

- Hoofdwaterleiding en persleidingen riolering

De hoofdwaterleidingen zijn niet op de kaart aangegeven, omdat zij in de praktijk geen zwaarwegende beperkingen opleveren. Omlegging is in verhouding tot de andere hoofdleidingen minder ingrijpend. Op de kaart staan wel enkel tracés van persleidingen riolering. Daarvoor geldt hetzelfde als voor de hoofdwaterleiding.

## Hinder huidige situatie



## A4 Ruimtelijke analyse

### *Hinder, 2030*

Beperkingen op grond van de milieuwetgeving

- Bufferzones snelwegen

Ten opzichte van de huidige situatie is de situering van de bufferzone aangepast aan de gewijzigde aansluiting van de snelwegen A7 en A6.

- Aandachtszone spoorweglawaaï

Op de kaart is een zone van 100 meter vanaf het hart van de Zuiderzeelijn opgenomen. Deze breedte is slechts indicatief en is in de eerste plaats afhankelijk van het gekozen systeem (magneetweefbaan of HSL). TNO heeft een studie verricht naar de geluidhinder van de magneetweefbaan. In deze studie zijn echter geen harde uitspraken gedaan over de breedte van de zone waarbinnen beperkingen voor bepaalde functies (met name wonen) gelden.

- Milieucontour bedrijventerreinen c.a.

Ten opzichte van de huidige situatie is de contour rond de geplande uitbreiding van Haskerveen (onder andere ten noorden van De Wierde) vergroot. Deze contour is uiteraard indicatief omdat nog geen definitief profiel van deze terreinen is bepaald.

Voor de beperkingen op grond van specifieke functie en op andere gronden zijn de huidige situatie gehandhaafd.

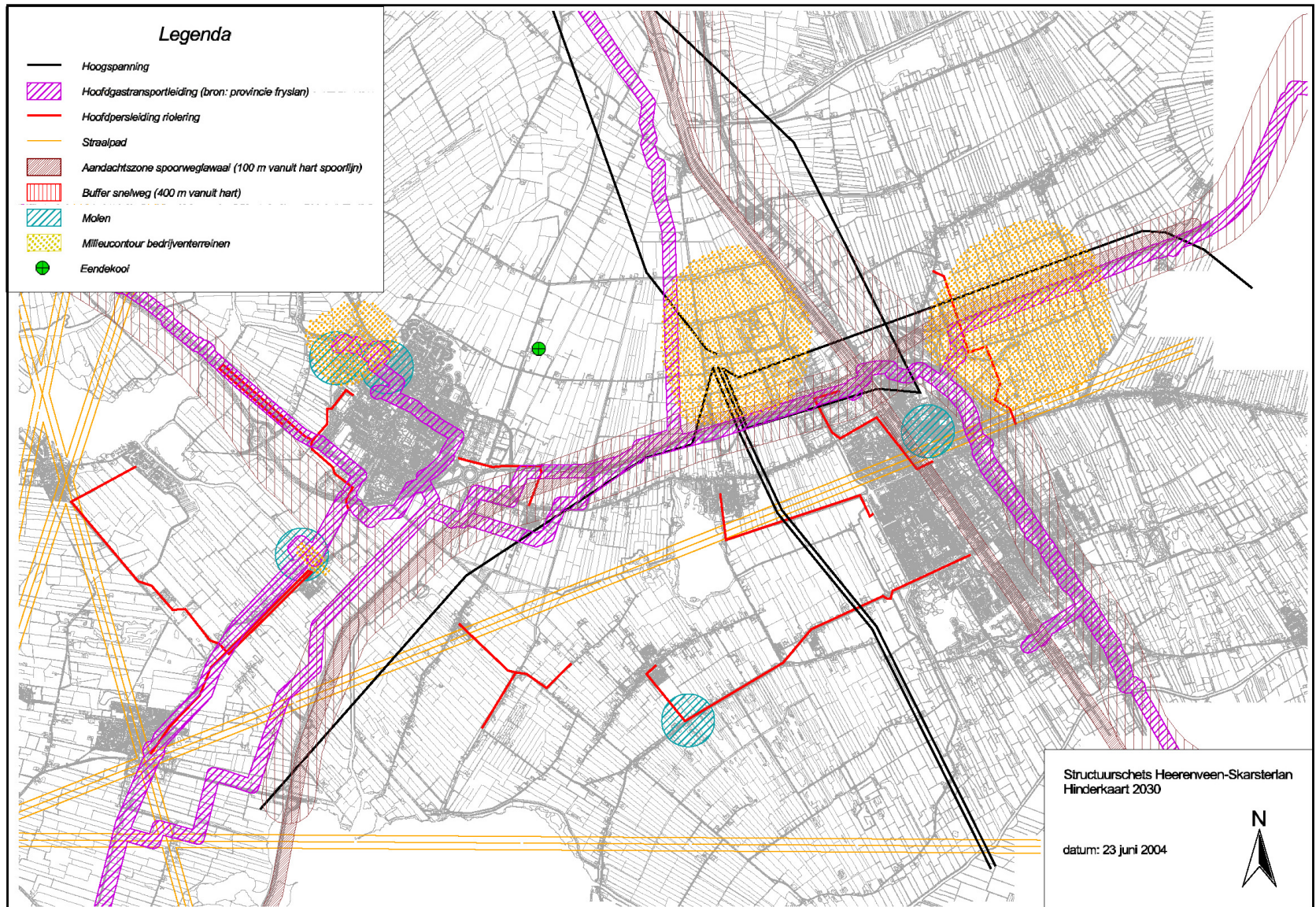
### *Risico, huidige situatie*

Op de risicokaart staan de volgende voorzieningen aangegeven:

- Ammoniak koelinstallatie
- Bedrijven met gevaarlijke stoffen
- Opslag bestrijdingsmiddelen
- Opslag gevaarlijke stoffen
- LPG-station

De bron van deze informatie is afkomstig van de provinciale Risicokaart welke via de internetsite van de provincie Fryslân voor een ieder raadpleegbaar is. De voorzieningen zijn als bron aangeduid. Afhankelijk van de specifieke stoffen en de opgeslagen hoeveelheid en dergelijke hebben zij een beperkende invloed op de omliggende functies. Overigens behoeft een dergelijke voorziening niet per definitie beperkend te zijn voor het toekennen van nieuwe hindergevoelige functies. In de afweging tussen ruimtelijk-functionele beperkingen en saneren zal in veel gevallen de keuze op het laatste uitkomen.

## Hinder 2030





## Risico huidige situatie

## A4 Ruimtelijke analyse





# BIJLAGE VERANTWOORDING



## B1 Juridisch-procedurele aspecten

### B1.1 Planologisch kader

Het planologisch kader voor de Integrale Visie bestaat uit het relevante vigerende beleid van de beide gemeenten, de provincie, het Wetterskip en het Rijk. Op Rijks niveau is met name de planvorming voor de Zuiderzeelijn van belang, onder andere opgenomen in de Nota Ruimte. Op provinciaal niveau wordt het kader voornamelijk gevormd door het economische beleid, het woonbeleid en het provinciale water- en landschapsbeleid. Het provinciale beleid wordt opgenomen in het nieuwe Streekplan. Het traject voor het opstellen van het Streekplan loopt deels parallel aan het opstellen van de Integrale Visie. Inhoudelijk wordt in het Streekplan aangesloten op de Structuurschets A7. De Structuurschets A7 is eveneens een belangrijke onderlegger van de Integrale Visie.

Op gemeentelijk niveau vormt de Bestuursovereenkomst een leidend document. In de Bestuursovereenkomst hebben Skarsterlân en Heerenveen afspraken gemaakt over de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. Er zijn zoekgebieden voor wonen en werken aangewezen en er zijn gebieden aangewezen die open moeten blijven. Deze gebieden liggen in het plangebied van de Integrale Visie. Op gemeentelijk niveau vormen bovendien diverse sectorale plannen en beleidsdocumenten het vertrekpunt voor de planontwikkeling van de Integrale Visie. Het gaat met name om de bestaande structuurplannen, het woonbeleid, het economische beleid en de landschapsbeleidsplannen.

### B1.2 Status structuurplan en structuurvisie

De Integrale Visie bestaat uit twee onderdelen: een intergemeentelijk structuurplan en een intergemeentelijke structuurvisie. Een structuurplan is in de Wet op de ruimtelijke ordening vastgelegd, een structuurvisie niet. Een structuurplan is daarmee een formeel juridisch-planologisch instrument, waar gemeenten alleen gemotiveerd van kunnen afwijken. Voor het vaststellen van een structuurplan is geen hogere goedkeuring vereist, wel moet de vaststelling van het plan aan GS en de Inspecteur voor de ruimtelijke ordening worden meegedeeld. Het is sinds de Wet

op de ruimtelijke ordening onmogelijk een concrete beleidsbeslissing in een (inter-) gemeentelijk structuurplan op te nemen. Dit heeft tot gevolg voor de burger dat er geen mogelijkheid van beroep is. Wel kan de burger zienswijzen indienen bij de raad.

### B1.3 SMB en MER

In het structuurplan staan geen m.e.r.(beoordelings)-plichtige onderdelen. Dus zowel een SMB als een MER zijn op deze grond niet nodig. Voor de gebieden die vallen onder de Habitat richtlijn is uit onderzoek gebleken dat deze hier niet SMB-plichtig zijn. Hoewel voor de Integrale Visie geen m.e.r. en SMB worden opgesteld, zijn de relevante milieuaspecten wel betrokken bij de gemaakte beleidskeuzes.

#### SMB

Gedurende het planproces heeft de Europese Unie de Strategische Milieubeoordeling (SMB) in werking gesteld. Met de SMB worden de milieu effecten van strategische plannen getoetst.

Volgens Europese Richtlijn 85/227/EEG moet voor plannen en programma's die door wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen zijn voorgeschreven en die een kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor de in bijlagen 1 en 2 bij de m.e.r.-richtlijn opgesomde projecten, een milieurapport worden opgesteld. In Nederland wordt dit rapport aangeduid als een plan-m.e.r. Eenzelfde verplichting geldt voor plannen en programma's, eveneens voor zover ze zijn voorgeschreven door wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen, waarvoor een verplichting bestaat tot het verrichten van een passende beoordeling als bedoeld in artikel 6 lid 3 Habitat-richtlijn.

Het structuurvisie is noch door een wettelijke noch door een bestuursrechtelijke bepaling voorgeschreven. Er is althans geen bestuursrechtelijke bepaling (bijvoorbeeld zijnde een Awb-besluit of een op de WRO gebaseerd plan) waarin de colleges van burgemeester en wethouders van Heerenveen en Skarsterlân worden verplicht een structuurvisie op te stellen.

## B1 Juridisch-procedurele aspecten

Ten aanzien van het structuurplan wordt het volgende opgemerkt. Een (inter)gemeentelijk structuurplan is een strikt indicatief plan en vormt niet het kader voor welke vergunningverlening dan ook. Een dergelijk plan valt dan ook buiten het bereik van de smb-richtlijn.

De Europese Richtlijn 85/227/EEG verplicht derhalve niet tot het vervaardigen van een strategische milieubeoordeling of Plan-m.e.r. voor de Integrale Visie, ook niet voor het structuurplan daarvan.

### *MER (beoordelings)plicht*

Volgens de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. dient voor ruimtelijke plannen, die als eerste voorzien in de aanleg van activiteiten die zijn opgesomd in de bijlagen C en D bij het Besluit m.e.r., een m.e.r.-beoordeling) te worden gemaakt. Blijkens vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State kan de verwerking van deze m-e-r (beoordelings)plicht alleen plaatsvinden bij ruimtelijke plannen, die het eerste bindende besluit vormen waarin de activiteit gepland is. De Integrale Visie, bestaand uit een structuurplan en een structuurvisie, vormt geen bindend besluit, dat m.e.r. beoordelingsplichtige activiteiten plant. De Integrale Visie is derhalve niet m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig.

### **B1.4 Watertoets**

Water is een belangrijk onderdeel van een integraal ruimtelijk plan. In deze Integrale Visie is water nadrukkelijk opgenomen, als onderdeel van de basislaag landschap. Water is een noodzaak en een kans. Het is noodzaak de kwaliteit van het water te verbeteren en de bergingscapaciteit te vergroten. In het plan wordt dit gedaan met verbetering van bestaande waterlopen, waaronder de Tjonger, en met de aanleg van nieuw oppervlaktewater: de uitbreiding van de Deelen en het Hornstermeer. Het water wordt hierbij ook ingezet als kwaliteit in het landschap en als versterking van de natuur. Daarnaast wordt in de Visie water ingezet als stedelijke kwaliteit door het maken waterrijke woonwijken.

Tijdens het planproces is veelvuldig overleg gevoerd met het Wetterskip. Het waterschap was vertegenwoordigd in een klankbordgroep, er zijn

overleggen met het Wetterskip geweest en ze hebben hun reactie gegeven in de Commissie van Overleg. In de Visie zijn de resultaten van deze overlegmomenten en reacties opgenomen.

## B2 Proces

In de Integrale Visie zijn belangrijke inhoudelijke keuzes voor de ruimtelijke toekomst gemaakt. De visie biedt een lange- en kortetermijn visie en bevat een groot aantal verschillende beleidsterreinen. Hiervoor is een nauwe samenwerking tussen disciplines nodig. Het is een intergemeentelijk project, waaraan op alle niveaus is samengewerkt door twee ambtelijke en bestuurlijke organisaties. Bovendien gaat de ruimtelijke toekomst van het plangebied vooral de bewoners, het bedrijfsleven en vele andere organisaties in het gebied aan. Andere overheden zoals het Rijk, de Provincie en het Wetterskip zijn ook belangrijke gesprekspartners. Al deze factoren zorgen voor een complex planproces met veel actoren.

### *Projectorganisatie*

De dagelijkse projectleiding lag bij het kernteam. Het kernteam bestaat uit twee projectleiders van de twee gemeenten en twee projectleiders van BVR adviseurs. De inhoudelijke werkzaamheden zijn verricht in de werkgroepen en het integratie-atelier. In het integratie-atelier zijn de sectorale producten uit de werkgroepen gecombineerd en afgestemd. De werkgroepen bestonden uit medewerkers van beide gemeenten op het gebied van verkeer, landschap, stedenbouw en programma en uit adviseurs van de adviesbureaus. Onder leiding van BVR zijn de volgende adviesbureaus betrokken: voor verkeer XTNT, voor landschap en natuur H+N+S, voor techniek en realisatie Grontmij en voor stedenbouw KAAP3.

De communicatie en participatie is georganiseerd vanuit de kwaliteitsgroep communicatie. De participatie tijdens het planproces vond plaats in klankbordgroepen. Ook heeft het plan de gebruikelijke inspraakperiodes doorlopen. De besluitvorming rond de (deel)producten van Integrale Visie vond plaats in de stuurgroep, na toetsing in de ambtelijke projectgroep, waarin de hoofden van de twee meest betrokken afdelingen zaten. In de stuurgroep zaten de burgemeesters van beide gemeenten alsmede de wethouders Economische Zaken en Ruimtelijke Ordening.

Buiten de projectorganisatie bestond de politieke besluitvormingsketen uit de gezamenlijke colleges, de gezamenlijke commissies en de gezamenlijke raden.

### *Planproces*

Het planproces is opgedeeld in drie fasen:

1. Projectdefinitie
2. Voorlopig Ontwerp: concept Integrale Visie
3. Definitieve Ontwerp: eindversie Integrale Visie

Met de Projectdefinitie is de opgave verkend en vertaald in een projectdefinitie met de concrete opgave voor de Integrale Visie. Het resultaat is in het najaar van 2003 voorgelegd aan de gezamenlijke colleges van B&W, de gezamenlijke raadscommissies en de klankbordgroepen. De resultaten hiervan en de Projectdefinitie waren het uitgangspunt voor het Voorlopig Ontwerp. Het Voorlopig Ontwerp is een complete en uitgewerkte concept versie van de Integrale Visie. Dit rapport is weer besproken met de beide colleges, de beide raadscommissies en de klankbordgroepen. In het najaar van 2004 is een informatie- en inspraakperiode georganiseerd. De resultaten van de inspraak zijn vervolgens verwerkt in dit Definitief Ontwerp. Het Definitief Ontwerp is in juni 2005 aan de gezamenlijke colleges voorgelegd. En wordt naar verwachting in het najaar van 2005 door beide raden goedgekeurd.

### B3 Communicatie en inspraak

De Integrale Visie is opgesteld in een interactief planproces, waarbij de 'buitenwereld' nadrukkelijk bij het opstellen van het plan is betrokken. Hiermee is alle kennis en informatie die bij personen en organisaties buiten de projectorganisatie aanwezig is, optimaal benut en een zo groot mogelijk draagvlak georganiseerd. Dit is bereikt door twee belangrijke aspecten binnen het planproces: inspraak en participatie.

#### **Inspraak**

Het planproces bevatte twee belangrijke informatie- en inspraakperioden. In de eerste periode zijn openbaar toegankelijke informatiebijeenkomsten gehouden op verschillende plaatsen in het plangebied. Geïnteresseerden zijn tijdens deze bijeenkomsten geïnformeerd over de concept Integrale Visie en hebben ruime gelegenheid gehad te reageren op de ideeën.

De eerste periode volgde op het gereedkomen van het Voorlopig Ontwerp. Deze ronde is nadrukkelijk bedoeld om te vernemen hoe over de voorgestelde planinhoud wordt gedacht en om standpunten en aanvullende informatie te verzamelen en te gebruiken voor het bijstellen van de definitieve versie van het plan. Na goedkeuring van de wijzigingen door de colleges worden de bevolking, de belanghebbenden en andere geïnteresseerden in een tweede ronde geïnformeerd over de wijzigingen in het Definitief Ontwerp ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp. Dit gebeurt door het ter inzage leggen van het Definitief Ontwerp. In deze ronde kan een ieder zienswijzen indienen. Deze worden samen met het Definitief Ontwerp aan de raad gegeven en deze besluit over de goedkeuring van de Integrale Visie.

#### **Participatie**

Met participatie zijn kennis en meningen uitgewisseld tijdens het opstellen van het plan. Een groot aantal organisaties en individuen was bereid om mee te denken en te praten over de Integrale Visie. Deze participatie heeft plaats gevonden in drie klankbordgroepen: maatschappelijke organisaties, overheden en marktgeoriënteerde partijen. In de klankbordgroep maatschappelijke organisaties is gesproken met plaatselijke belangen,

wijkbelangen, natuur- en milieuorganisaties, welzijnsorganisaties, de agrarische sector, lokale winkeliers- en ondernemersorganisaties en de organisatie voor verkeersveiligheid. Aan de klankbordgroep overheden namen deel vertegenwoordigers van de provincie, het Wetterskip, de ministeries VROM, LNV, EZ en Rijkswaterstaat. In de klankbordgroep marktgeoriënteerde partijen zaten vertegenwoordigers van diverse grotere bedrijven, banken, bedrijfsmakelaars, de kamer van koophandel, NLTO en de woningbouwcorporaties. Naast de klankbordgroepen is er een workshop met een ad-hoc groep van vertegenwoordigers van natuurwaarden gehouden bestaand uit de vogelwachten, de Friese Milieufederatie en het Milieuplatform Heerenveen-Skarsterlân. In het kader van het opstellen van de Integrale Visie is op twee momenten met de klankbordgroepen en de vertegenwoordigers van natuurwaarden gesproken. In de eerste bijeenkomst is de projectdefinitie besproken. Aan de hand van drie denkmodellen is uitgebreid gesproken over de mogelijkheden voor de toekomstige gebiedsontwikkeling en de keuzes en afwegingen die daarbij gemaakt moeten worden. De bijeenkomsten hebben veel informatie en inspiratie opgeleverd. Er bleek in grote lijnen consensus te bestaan over de belangrijkste elementen van de uitgangspunten van de Projectdefinitie. Bovendien is op tal van onderwerpen goede suggesties gedaan die als input hebben gediend bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp. In de tweede bijeenkomst is de inhoud van het Voorlopig Ontwerp besproken. Dit heeft ook veel informatie opgeleverd en de Integrale Visie aangescherpt. Naast de bijeenkomsten in klankbordgroepverband hebben enkele bijeenkomsten plaats gevonden met derden over specifieke onderwerpen. Deze bijeenkomsten zijn door de betrokkenen als positief en vruchtbaar ervaren en hebben informatie opgeleverd die in veel gevallen direct in het planproces toepasbaar is gebleken. Zo heeft overleg plaats gevonden met het Wetterskip Fryslân, waarbij afstemming heeft plaatsgevonden met de plannen van het Wetterskip. Met de provincie Fryslân heeft in het kader van het concept plan ambtelijk overleg plaatsgevonden over de prognoses voor bedrijventerreinen, kantoren en woningen. Er is daarbij consensus bereikt over de aan te houden programmatische onderlegger. Met Rijkswaterstaat heeft overleg plaats gevonden over de voorstellen op het gebied van de rijkswegen.

## B4 Lijst van medewerkers

### **Gemeente Skarsterlân**

G. Kuiper, Burgemeester  
D. Hylkema, Wethouder  
L. Bergsma, Projectleider, Programma en Planeconomie  
H. Nieuwenhuis, Communicatie  
F. Hoekstra, Verkeer  
K. van der Sloot, Stedenbouw  
R. Tax, Landschap/water/recreatie  
G. Zaal, Landschap/water/recreatie  
H. Nijboer, Techniek/milieu/planeconomie  
W. Poppe, Techniek/milieu/planeconomie  
F. Kuil, Wonen  
C. de Jong, Projectgroep

### **Gemeente Heerenveen**

P. de Jonge, Burgemeester  
F. Bouwers, Wethouder  
S. Waley, Projectleider en Programma  
B. de Vries, Projectondersteuning  
G. Haanstra, Juridische procedures  
A. Stelma, Communicatie  
K. Wartena, Verkeer  
G. de Vries, Stedenbouw/stedelijke vernieuwing  
H. Meijer, Stedenbouw/stedelijke vernieuwing  
H. Huisman, Landschap/water/recreatie  
R. Smit, Water/recreatie  
P. Zijlstra, Planeconomie  
K. Brandsma, Wonen  
F. Perdok, Projectgroep

### **BVR adviseurs**

F. Witbraad, Supervisor  
E. Pasveer  
M. Janssen  
M. Savelkoul  
J. Kruidierink  
E. Smit  
D. Klok

### **Kaap3**

S. van der Gaag, Supervisor stedenbouw  
S. van Assen  
G. van Nouweland  
M. Lankester  
E. van der Sluys

### **H+N+S Landschapsarchitecten**

L. van Nieuwenhuijze, Supervisor landschapsontwerp  
N. Dietz  
A. Nienhuis  
A. Hinz

### **XTNT**

J. Lax, Supervisor verkeerskundig ontwerp  
E. Stam

### **Grontmij**

J. van Weperen, Supervisor planeconomie, milieuaspecten en waterbeheersing  
W. de Jong  
M. Braaksma  
Y. de Leeuw



## B4 Lijst van medewerkers

**Klankbordgroepen**

G. Fennema  
H. Roelofsen  
C. Corbijn  
S. Braaksma  
B. van der Zijl  
dhr. Wiering, Friese Milieufederatie  
P. Postma, Staatsbosbeheer Fryslân  
H. de Vries, Fryske Gea  
R. Rieder, Milieuplatform Heerenveen/ Skarsterlân  
H. Klinker, Industriële Kring  
G. Blom, HOV  
L. van der Velde, WIH  
M. Cornel, Bouwbedrijf Cornel B.V.  
P. Vlootman, Caleidoscoop  
G. Broersma, Miks Welzijnsorganisatie  
J. Kootstra, 3VO Regio Friesland  
T. Sluyfer, Ministerie VROM  
J. Sikken, Ministerie LNV Regio Noord  
R. Bonnier, Ministerie EZ Regio Noord  
R. Jacobi, Ministerie EZ Regio Noord  
F. Nieuwenhuis, Ministerie RWS Dir. Noord-Nederland  
P. Dijkshoorn, Ministerie RWS Dir. Noord-Nederland  
A. van Dijk, Provincie Fryslân  
F. Kleysen, Provincie Fryslân  
N. Hoepman, Provincie Fryslân  
B. ten Brummelaar, Wetterskip Fryslân  
K. Koops, Wetterskip Fryslân  
B. Piekstra, Wetterskip Boarn en Klif  
K. Kloosterman, NLTO  
J. Riedstra, NLTO  
R. Zonderland, NLTO

E. Wind, Kamer van Koophandel Friesland  
P. Nammensma, ABN-AMRO  
H. Datema, Rabobank Sneek-Zuidwest Friesland  
E. Visser, VVV Friese Meren  
G. Leistra, Arqin  
S. Pieters, Arqin  
A. Reekers, Woningstichting Haskerland  
S. Bosma, Woonbedrijf Regio Zuid locatie Heerenveen  
H. Geesink, EFKA Additives B.V.  
J. Sluys, Koninklijke Douwe Egberts B.V.  
H. Folkersma, R. Hartsema  
C. Sinnige, A7-Makelaars

**Workshop Natuurwaarden**

J. van Aalsum, Vogelwacht Heerenveen  
T. Dieles, Milieufederatie Fryslân  
R. Kleefstra, Feriening Fryske Fjildbiologen (FFF)  
S. Krikke, Vogelwacht Oudehaske  
R. Rieder, Milieuplatform Heerenveen/ Skarsterlân  
K. Schiere, Vogelwacht Joure  
H. de Vries, Fryske Gea

# COLOFON | © BVR MEI 2005

Deze rapportage is in opdracht van de gemeente Heerenveen en de gemeente Skarsterlân opgesteld door BVR adviseurs in samenwerking met de beide gemeenten, Grontmij, H+N+S, Kaap3 en XTNT.

## **Samenstelling, tekst en grafisch ontwerp**

BVR adviseurs stedelijke ontwikkeling, landschap en infrastructuur, Rotterdam.

## **Stedenbouwkundig ontwerp en afbeeldingen**

BVR adviseurs stedelijke ontwikkeling, landschap en infrastructuur, Rotterdam.

H+N+S Landschapsarchitecten, Utrecht.

Kaap3 Ontwerpbureau, Rotterdam.

Grontmij, advies- en ingenieursbureau voor bouw, infrastructuur en milieu, Drachten.

XTNT, experts in traffic and transport, Utrecht.

Gemeente Heerenveen.

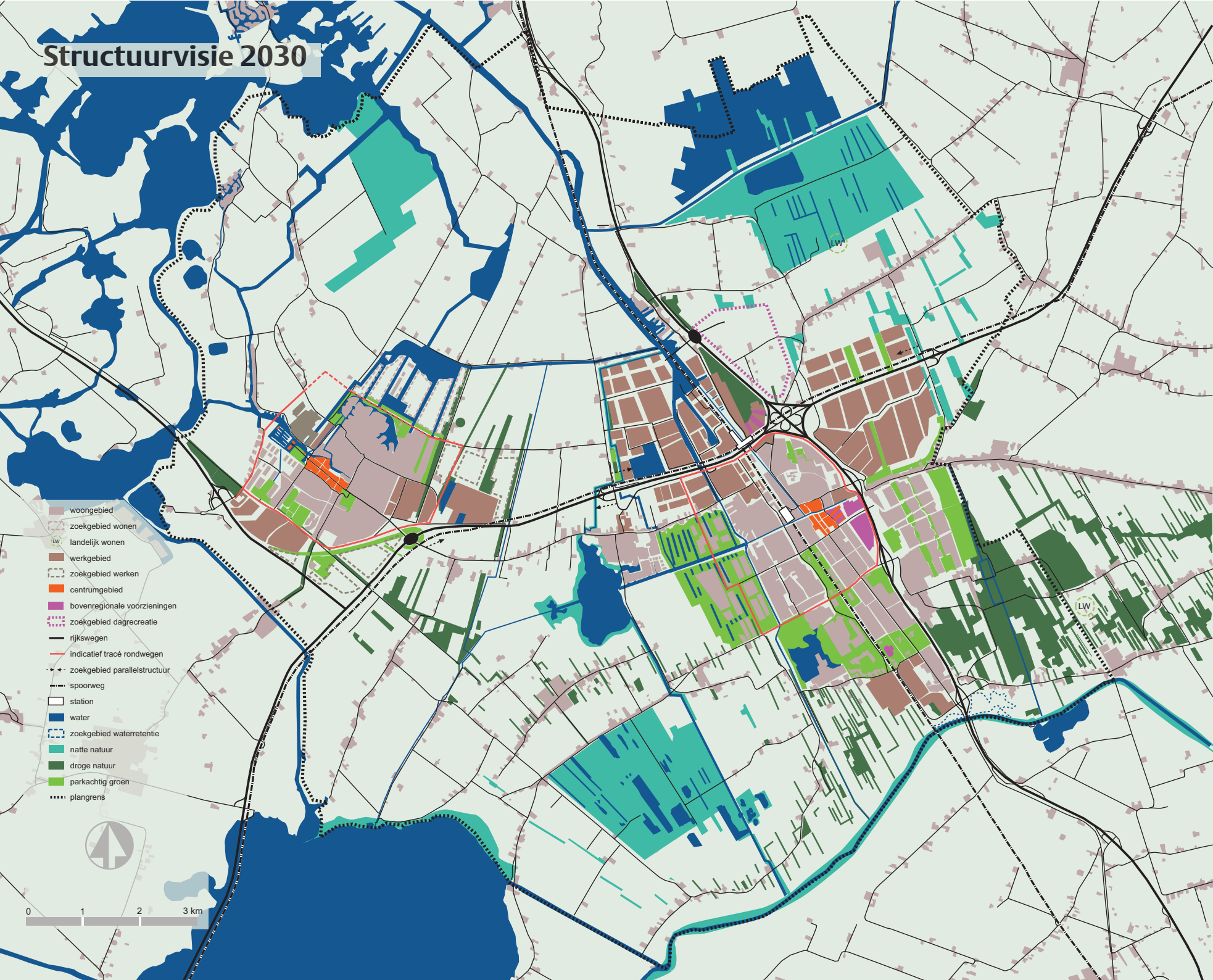
Gemeente Skarsterlân.

## **Druk en oplage**

300, Drukkerij FlyerPrint, Joure

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de bijlage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

# Structuurvisie 2030



- woongebied
- zoekgebied wonen
- landelijk wonen
- werkgebied
- zoekgebied werken
- centrumgebied
- bovenregionale voorzieningen
- zoekgebied dagrecreatie
- rijkswegen
- indicatief tracé rondwegen
- zoekgebied parallelstructuur
- spoorweg
- station
- water
- zoekgebied waterretentie
- natte natuur
- droge natuur
- parkachtig groen
- plangrens



0 1 2 3 km

