

Ontwikkelrichtingen voor de oude spoorlijn Leeuwarden- Stiens



Grontmij Nederland B.V.
Groningen, 21 oktober 2014

Verantwoording

Titel : Ontwikkelrichtingen voor de oude spoorlijn Leeuwarden-Stiens

Subtitel :

Projectnummer :

Referentienummer :

Revisie :

Datum : 21 oktober 2014

Auteur(s) : Shanti Faber, Tim Verver & Esther Bergstra

E-mail adres : Shanti.Faber@grontmij.nl

Gecontroleerd door :

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door :

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Grontmij Nederland B.V.
Rozenburglaan 11
9727 DL Groningen
Postbus 7057
9701 JB Groningen
T +31 88 811 51 11
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Achtergrond en aanleiding	4
2	We hâlde 't sa – We houden het zo	5
3	Kultuer histoarysk kuijerje op en lans it spoar – Cultuurhistorisch wandelen op en langs het spoor	6
4	Rekreaasje op it spoar – Recreatie op het spoor	8
5	Werom yn de tiid– Terug in de tiid	10
6	Wenje oan't spoar – Wonen aan het spoor	11
7	De tiid Foarút – De tiid vooruit	12

1 Achtergrond en aanleiding

In Fryslân liggen verschillende oude tram- en spoorlijnen door het landschap die niet meer in gebruik zijn. Een groot deel van deze tracés is nog goed zichtbaar in het landschap door de openstrook in het landschap, bijbehorende stationsgebouwen en verwijzingen zoals de Stasjonswei in Marrum. In het kader van het behoud van de cultuurhistorische elementen wil de gemeente Leeuwarderadeel een stuk van de oude spoorlijn tussen Leeuwarden en Stiens kopen van ProRail. Het tracé behoort tot de vroegere verbinding tussen Leeuwarden en Holwerd. Het doorkruist het landschap en begint ten westen van Jelsum en eindigt in de bebouwde omgeving van Stiens. De totale lengte van het tracé is ongeveer 5 kilometer en de breedte verschilt tussen de 10 en 20 meter. De gemeente is op zoek naar een ontwikkelrichting voor dit oude tracé.

Inhoud van de notitie

Deze notitie beschrijft de verschillende ontwikkelingsrichtingen voor het toekomstige gebruik van het oude spoortracé. De notitie geeft daarmee een globaal inzicht in de ontwikkelrichtingen. Daarnaast is een scan uitgevoerd van de mogelijkheden voor de financiering van deze verschillende ontwikkelrichtingen. Deze verschillende richtingen zijn in deze notitie beschreven.

2 We hâlde 't sa – We houden het zo



In deze ontwikkelingsrichting verandert er niets aan het huidige beeld van het voormalige spoortracé. Om het gehele tracé te kunnen bewandelen is het nodig dat er twee bruggen worden (terug)geplaatst. Dit geldt overigens niet alleen voor deze ontwikkelingsrichting, maar ook voor de andere ontwikkelingsrichtingen. Het huidige gebruik (wandelen/de hond uitlaten) door de lokale bevolking wordt op deze manier voortgezet. Vooral de directe omgeving zal gebruik maken van het tracé.

Financiering: De investeringskosten voor de plaatsing van twee bruggen zijn voor rekening van de gemeente. Hiervoor zal gemeentelijke dekking gezocht moeten worden. Het huidige beheerniveau door ProRail is zeer laag en zou voor een beter gebruik door omwonenden verhoogd moeten worden. De kosten voor het beheer zullen daardoor hoger liggen dan de kosten die ProRail heeft aan beheer. De onderhoudskosten zijn opgenomen in het aankoopbedrag. In deze ontwikkelrichting zijn er geen aanvullende inkomsten te verwachten.

Afwegingstabel:

	Laag	Middel	Hoog
Ontwikkelingskosten	x		
Onderhoudskosten	x		
Inkomsten voor gemeente	x		
Inkomsten voor derden	x		
Behoud tracé		x	
Marktpotentie	x		
Duurzaam			x
Inpassing in omgeving		x	
Aantal gebruikers	x		

Kultuer histoarysk kuierje op en lans it spoar – Cultuurhistorisch wandelen op en langs het spoor



In deze ontwikkelingsrichting staat de combinatie van wandelen en de cultuurhistorische waarde van het tracé en het direct omliggende gebied centraal. Buiten de cultuurhistorische waarden van het tracé zelf, doorkruist het tracé ook het landschap waarin verschillende andere objecten te vinden zijn. Het doel is om de cultuurhistorische objecten beleefbaar te maken voor de wandelaar. De recreant ontdekt hier het unieke terpenlandschap en ervaart de weidse vergezichten. Om de beleefbaarheid van de cultuurhistorie in dit gebied te versterken kan aansluiting gezocht worden met andere wandel- en recreatienetwerken die er al zijn. Zo kan er een rondje gewandeld worden langs andere cultuurhistorische elementen in de buurt, zoals het vakwerkgebouw Stiens, Oerset bij Wyns, Bartlehiem en Dekema State, Martena State, Museum bij vliegbasis Leeuwarden en verschillende monumentale kerken en molens (De Hoop en de Kleine Molen). Door aan te sluiten bij een groter netwerk wordt het mogelijk om een lange of meerdaagse wandeling te maken en bijvoorbeeld te slapen in oude cultuurhistorische objecten.

Nieuwe technologieën maken het mogelijk om de belevingswaarde nog meer te versterken. Een toepassing om de cultuurhistorische beleving te versterken is augmented reality. Hiermee is door de gemeente al een eerste proef gedaan: Virtueel, Cultureel, Leeuwarderadeel. Door deze app voor het hele tracé te ontwikkelen kan de recreant terug in de tijd en meer leren over het spoordeel en aanverwante historische objecten.

Leeuwarden is in 2018 Kulturele Haadstêd. Dit biedt ook mogelijkheden voor de ontwikkeling van het spoortracé. Een voorbeeld is om het tracé te benutten als evenementenlocatie, waarbij oude wagons als ateliers en tijdelijke horecagelegenheden worden ingeruimd rondom het thema 'Oude Spoorlijnen'.

In deze ontwikkelrichting profiteren mogelijk de verschillende horecagelegenheden in het gebied en het winkelcentrum van Stiens.

Financiering: Voor de eerder gemaakte augmented reality applicatie is een Europese subsidie ontvangen: Europees LandbouwFonds voor PlattelandsOntwikkeling (ELFPO). Mogelijk dat er voor het uitbreiden van de applicatie en bewegwijzering naar het tracé kansen liggen bij deze regeling. Verder liggen er wellicht financieringsmogelijkheden bij de Stadsregio Leeuwarden en Kulturele Haadstêd fan Europa. Deze financieringsmogelijkheden moeten nader onderzocht worden.

Afwegingstabel:

	Laag	Middel	Hoog
Ontwikkelingskosten	x		
Onderhoudskosten		x	
Inkomsten voor gemeente	x		
Inkomsten voor derden		x	
Behoud tracé		x	
Marktpotentie		x	
Duurzaam			x
Inpassing in omgeving		x	
Aantal gebruikers		x	

4 Rekreaasje op it spoar – Recreatie op het spoor



Door waarde toe te voegen aan het tracé is er meer mogelijk. In deze ontwikkelingsrichting wordt dat gedaan door het tracé te verharderen. Vanuit de monitor vrije tijd en toerisme blijkt dat in de provincie fietsen en wandelen in de top 3 staan van favoriete vrijetijdsbestedingen. Voor fietsen worden in de hele provincie gemiddeld 7.570.000 activiteiten per jaar door de bewoners ondernomen¹. Dat deze activiteiten populair zijn is ook terug te vinden in het aantal voorzieningen en (infrastructurele) netwerken die in de provincie te vinden zijn. Door het tracé te verharderen zijn er mogelijkheden voor fietsers, skeelers, skate/long boards en wandelaars.

Dit idee is al eerder uitgewerkt in het rapport: Stoom afblazen! Fietsen en skeeleren op Friese historische trambanen². Het inrichten van een fietspad met referenties naar het spoorverleden

verhoogt de recreatieve aantrekkelijkheid van de route. De open lijn die door de spoorweg in het landschap ligt, is uniek en uitermate geschikt voor recreatieve activiteiten. Echter het aangekochte deel heeft maar een beperkte afstand. Voor deze ontwikkelingsrichting geldt, dat een uitbreiding van het netwerk van oude spoorlijnen in dit deel van Fryslân de gebruiksmogelijkheden duidelijk versterken. Door oude tracés aan elkaar te koppelen ontstaat er de mogelijkheid voor recreanten om langere routes af te leggen. Zeker voor bijvoorbeeld het fietsen en skeeleren is een dergelijke uitbreiding een pré.

Gekeken kan worden in hoeverre het tracé aangesloten kan worden op de provinciale hoofdstructuur. Op deze manier kan er aangehaakt worden op verschillende andere routes zoals: de literatuerrûte en de landelijke fietsroutes.

Het tracé kan daarnaast een veilig alternatief bieden voor de huidige fietsforenzen tussen Leeuwarden en Stiens + de noordelijke regio. De huidige fietsverbinding langs de N357 wordt mede gebruikt door landbouw- en bestemmingsverkeer en is daardoor minder veilig. Het spoortracé maakt een directe en snelle verbinding naar Leeuwarden mogelijk. Door de bovenregionale bediening kan een grotere doelgroep bereikt worden.

In vergelijking met ontwikkelingsrichting 2 zal naar verwachting de gebruiksintensiteit van de route groter zijn. Dit leidt ertoe dat ook de omliggende recreatieve voorzieningen (o.a. de horeca) in het gebied meer kunnen profiteren. Ook vanuit deze ontwikkelingsrichting kan er een koppeling gemaakt worden met Kulturele Haadstêd fan Europa.

Financiering: De financieringsmogelijkheden voor deze ontwikkelrichting zijn hetzelfde als voor ontwikkelrichting 2.

Afwegingstabel:

	Laag	Middel	Hoog
Ontwikkelingskosten			x
Onderhoudskosten		x	
Inkomsten voor gemeente	x		
Inkomsten voor derden		x	
Behoud tracé			x
Marktpotentie			x
Duurzaam			x
Inpassing in omgeving		x	
Aantal gebruikers			x

5 Werom yn de tiid – Terug in de tiid



Deze ontwikkelrichting is erop gericht om de oude spoorlijn weer terug te brengen in zijn oude staat. Op dit moment ligt er geen spoor op het tracé. Een grote investering is nodig om het spoor weer terug te brengen. Zo moet bijvoorbeeld rekening worden gehouden met de aanleg van 2 bruggen: bij Koarnjum en de bij de entree van Stiens. Deze ontwikkeling ligt echter wel het dichtste bij het verleden en heeft hierdoor een sterke cultuurhistorische verwijzing. Het laten rijden van historische treinen is in Nederland populair. Zo rijden er verschillende oude stoomtreinen, bijvoorbeeld bij Amersfoort en tussen Veendam en Stadskanaal (S.T.A.R). Er zijn ook verschillende spoorwegmusea zoals smalspoormuseum in Erica en het Spoorwegmuseum in Utrecht, die 2011 is uitgeroepen tot museum van het jaar. In Fryslân is de FSTM jaren bezig geweest een stoomtrein te realiseren tussen Sneek en Stavoren, maar is door financiële problemen gestrand.

Sneek en Stavoren, maar is door financiële problemen gestrand.

Andere mogelijkheden zouden kunnen zijn dat je met een spoorpompwagen het spoor gaat beleven. Hierbij kan het spoor versimpelt aangelegd worden en zijn er minder kosten aan het onderhoud. Kanttekening bij deze invulling is, dat het aan te kopen stuk maar een korte route is. Uitbreiding naar de aanliggende gemeenten zou de belevenis en de mogelijkheden zeker vergroten. Dit vergt echter een nauwe samenwerking tussen de betrokken partijen en een grote financiële investering. Verder lijkt het niet realistisch om het aan te kopen stuk spoorlijn te exploiteren als historische spoorlijn. Het vraagt een forse investering voor de aanleg van nieuwe infrastructuur (aankoop spoor, realisatie spoor, bruggen aanpassen of vernieuwen, aanbrengen passeermogelijkheden of halteplaatsen, start en eindlocatie realiseren). De potentiële inkomsten als gevolg van het toeristisch gebruik lijken te beperkt om deze investering terug te verdienen. Of er de mogelijkheid is om dubbel ruimte gebruik te realiseren over de gehele lijn is niet uitgezocht. Met name bij de bruggen vraagt dit naar verwachting extra maatregelen (en investeringen).

Deze ontwikkelrichting heeft wel de potentie om een sterke koppeling te maken met Kulturele Haadstêd fan Europa.

Financiering: De financieringsmogelijkheden die bij ontwikkelingsrichting 2 zijn genoemd kunnen ook voor deze richting van betekenis zijn. Verder kunnen inkomsten gegenereerd worden door het spoor te laten exploiteren door een externe partij.

Afwegingstabel:

	Laag	Middel	Hoog
Ontwikkelingskosten			x
Onderhoudskosten			x
Inkomsten voor gemeente			x
Inkomsten voor derden		x	
Behoud tracé			x
Marktpotentie	x		
Duurzaam			x
Inpassing in omgeving		x	
Aantal gebruikers			x

6 Wenje oan't spoar – Wonen aan het spoor



Door de breedte van het tracé en de ligging in en langs de verschillende dorpen is het aantrekkelijk om ook woningbouw als ontwikkelingsrichting te beschouwen. De uitgifte van kavels ten behoeve van woningbouw kan inkomsten opleveren voor de gemeente. Echter is er onderzoek nodig naar de huizenmarkt in de gemeente om vast te kunnen stellen of en naar welk type woningen er vraag is. Uit onderzoek van woningmarktcijfers.nl blijkt dat er in de gemeente 136 woningen te koop staan van de 4.235 koopwoningen. De theoretische verkooptijd bedraagt 27,2 maanden³. Leeuwarderadeel heeft qua woningbouw onder andere ingezet op opvulling van braakliggende open plekken in dorpen. Vanuit deze gedachte is het goed denkbaar om de grond van de bestaande spoorbaan te gebruiken voor beperkte woningbouw. De kosten voor het bouwrijp maken lijken relatief laag. De noodzakelijke voorzieningen als riolering, elektra en water zijn bijvoorbeeld in Stiens in de aangrenzende straten aanwezig. Het ligt voor de hand om in de welstandseisen een koppeling met de spoor historie te maken.

Kanttekening bij deze invulling is, dat het in stukken knippen haaks staat op de cultuurhistorische waarde. De wens van de gemeente is om het tracé te behouden. De mogelijkheden kunnen wel onderzocht worden om - onder voorwaarde van behoud van een aaneengesloten tracé – delen van het tracé te verkopen ten behoeve van woningbouw.

Het verdient de aanbeveling om de actuele woningbehoefte mee te nemen in de afweging om te kiezen voor deze ontwikkeling.

Financiering: Deze ontwikkelrichting kan zowel door gemeente als door een commerciële partij gerealiseerd worden. In het eerste geval is sprake van een nieuwe gemeentelijke woningbouwexploitatie, in het tweede geval van grondverkoop met eventuele verrekening van meerwaarde. Daarnaast is het mogelijk om enkele locaties aan te merken als particulier initiatief. Een neven effect is dat het te beheren areaal kleiner en daarmee de onderhoudskosten lager worden.

Afwegingstabel:

	Laag	Middel	Hoog
Ontwikkelingskosten	x		
Onderhoudskosten	x		
Inkomen voor gemeente			x
Inkomen voor anderen			x
Behoud tracé	x		
Marktontwikkeling		x	
Hufterproof		x	
Inpassing in omgeving	x		
Aantal gebruikers	x		

7 De tiid Foarút – De tiid vooruit



De inspiratie voor deze ontwikkelingsrichting is ontstaan vanuit het Energieakkoord dat in 2013 door de verschillende provincies is ondertekend. In dit akkoord staat dat alle provincies een aandeel moeten nemen in het verminderen van het energiegebruik en meer hernieuwbare "groene" energie moeten gebruiken en produceren.

Het tracé kan een bijdrage leveren aan dit akkoord door 'groene' energie in het gebied op te wekken en tevens te dienen als toevoeging op het recreatieve netwerk. Invulling hiervan kan gegeven worden op verschillende manieren. Het tracé kan (deels) gebruikt worden voor kleinschalige windenergie en/of voor zonne-energie in combinatie met bijvoorbeeld wandelen. Het beleefbaar maken van de energietransitie kan bijdragen aan het versterken

van het groene imago van de gemeente. In deze ontwikkelrichting moet goed gekeken worden naar mogelijke restricties die hieraan verbonden zitten. Vooral de beveiliging van de panelen en kleinschalige molens en de veiligheid van de recreant spelen dan een grote rol. Hier moet eerst onderzoek naar gedaan worden.

Financiering: Deze ontwikkelrichting moet door een commerciële partij geëxploiteerd worden. Dit levert de gemeente jaarlijks inkomsten op (huurpacht). Voor commerciële partijen zijn er verschillende subsidieregelingen waarop aanspraak gemaakt kan worden. Voorbeeld hiervan is de Stimuleringsregeling Duurzame Energie (SDE+) en het Funs Skjinne Fryske Energzy (Provincie Fryslân).

Afwegingstabel:

	Laag	Middel	Hoog
Ontwikkelingskosten	x		
Onderhoudskosten	x		
Inkomsten voor gemeente		x	
Inkomsten voor derden			x
Behoud tracé	x		
Marktpotentie			x
Duurzaam	x*		x*
Inpassing in omgeving		x	
Aantal gebruikers		x	

*Het levert aan de ene kant groene energie op (duurzame waarde is hoog) maar is ook erg gevoelig voor vandalisme (duurzame waarde is laag).