

Infrastructuurkaart



4. INVENTARISATIE EN ONDERZOEK INFRASTRUCTUUR

4.1 AUTOVERKEER

verschil in structuur

Infrastructuur is traditioneel de basis voor occupatie van het land. In het gebied rondom Leek en Roden zijn de verschillende occupatievormen ook duidelijk herkenbaar in de wegenstructuur. Roden heeft, als esdorp met een veelvormige kerkbrink, een ei-vormige ring als hart van het dorp. Hierop aangetakt is een radiale wegenstructuur met grillige uitlopers over de zandruggen naar Foxwolde/ Roderwolde, Leutingewolde, Nietap/ Terheijl, Steenberg en Lieveren. Opvallend is een weg die met een boog om Roden heen loopt, dit is de Tolweg.

Leek en Nietap zijn georganiseerd rondom de brugverbinding over het Leekster Hoofddiep. De basisvorm is een kruis met bebouwing, zowel langs het Hoofddiep als haaks hierop langs de verbindingsweg tussen Midwolde en Roden.

De drie landgoederen Niemoord, Ter Heijl en Mensinge (Huis te Roden) kenmerken zich door een formele structuur van lanen. Niemoord heeft een lineaire hoofdvorm, Ter Heijl een kwadrant met kruisvorm en Mensinge is aangetakt met de bebouwing aan Roden en heeft een radiale laan- en bosstructuur richting Lieveren. Ten noorden van Leek ligt de grillig verlopende weg met lintbebouwing in oost-westelijke richting van Marum naar Groningen. Hierlangs zijn de wegdorpen Tolbert, Midwolde, Lettelbert en Oostwold gesitueerd.

In het zuid-oostelijk deel van het gebied ligt een lineaire vaartenstructuur in het veenontginningsgebied, ontgonnen vanaf Leek en Terheijl tot aan Zevenhuizen. Later, vanaf het eind van de 19^e eeuw, is hier een lineaire wegenstructuur in het heideontginningsgebied Steenbergerveld aan toegevoegd. Na 1945 krijgt de positie van de infrastructuur veel meer een autonoom karakter, dat is gekoppeld aan de uitbreidingen van Roden en Leek. Een voorbeeld van de autonome structuren zijn de rondweg aan de noordzijde van Roden en de verlegging van de Van Nassauweg door middel van een tunnel aan de oostkant van Leek.

infrastructuur gebruik

De kernen Leek en Roden 'hangen' beide vooral aan de A7: verkeerskundig zijn beide kernen sterk op de A7 georiënteerd, via twee routes. Deze maken onderdeel uit van één en dezelfde weg: de N372 via Leek (Midwolde) en de N372 via Peize/Hoogkerk. De weg maakt een lus door het plangebied. Bij Peize zorgt de N386 (Noordenveldweg) voor de verbinding naar Assen. Een alternatief voor deze route is de N373 (Norgeweg). De wegenstructuur ten zuiden van Leek en Roden is zodanig, dat slechts weinig verkeer een route door het plangebied kiest. Alternatieven die via de A28 en A7 lopen liggen veel meer voor de hand. Dat is goed herkenbaar in het netwerk: in het gebied ten zuiden van Leek en Roden ligt geen grote infrastructuur. Bovendien blijkt het uit de verkeerscijfers: het overgrote deel van het verkeer in Leek en Roden heeft een relatie met één van beide kernen. Doorgaand verkeer is slechts beperkt aanwezig.

De ontwerpogave is een goede aanleiding om de infrastructuur in het gebied integraal te beschouwen. Integraliteit moet er toe leiden dat een optimaal rendement wordt behaald met de benodigde investeringen. Algemeen uitgangspunt is terughoudend zijn met de toevoeging van nieuwe infrastructuur, zodat schade aan het landschap en hindereffecten voor andere functies tot een minimum worden beperkt. De ambitie voor het toekomstige infrastructuurnetwerk is daarom meerledig:

1. Opheffen van knelpunten op het wegennet: nieuwe infrastructuur toevoegen of bestaande infrastructuur aanpassen, zodat bestaande en verwachte knelpunten in het wegennet worden opgeheven.

Op het wegennet in de regio betreft het een aantal knelpunten. De route N372 door Leek is in de afgelopen jaren door de aanpak van de kruispunten verkeersveiliger geworden. Ook is de doorstroming bevorderd. Modelberekeningen hebben echter aangetoond, dat over een aantal jaren de capaciteit door de verwachte verkeersgroei weer onvoldoende zal zijn. Nu is het gedeelte bij het gemeentehuis soms zo druk dat de oversteekbaarheid in gevaar komt. Behalve de barrièrewerking die daarvan uitgaat, heeft het ook invloed op de verkeersveiligheid.

In de kern Leek maakt veel verkeer gebruik van routes, die weinig geschikt zijn als ontsluitingsweg: de Auwemalaan (vormt een barrière tussen twee woonwijken, heeft een geringe profielbreedte en veroorzaakt aanzienlijke geluidshinder) en de Oldebertweg (ligt 'verkeerd' ten opzichte van de A7-afslag Midwolde, waardoor sluiproutes ontstaan door het centrum van Leek). Op beide routes is bovendien sprake van een verkeersveiligheidsprobleem.

Het wegvak J.P. Santeeweg (N372) tussen Leek en Roden is de belangrijkste verbinding tussen beide kernen en wordt erg druk gebruikt, voor het overgrote deel door bestemmingsverkeer tussen beide kernen of verkeer wat van Roden richting de A7 (of vice-versa) rijdt. Het profiel (met aan weerszijden bomen) is verre van ideaal voor de verwerking van zoveel verkeer. Uit veiligheidsoverwegingen is een maximum snelheid van 60 km/h ingesteld.

De A7 in de richting van Groningen heeft een grote invloed op de regionale verkeerscirculatie en is structureel overbelast. Nog vóór Hoogkerk rijdt het verkeer zich elke ochtend vast in de file voor het verderop gelegen Julianaplein. Verkeer vanuit Leek wordt hierdoor gehinderd. De slechte afwikkeling op de A7 zorgt bij Hoogkerk ook voor congestie op het onderliggende wegennet. Verkeer vanuit Roden ondervindt daar last van tussen Peize en Hoogkerk. In de nabije toekomst worden ook problemen verwacht in de omgekeerde richting tijdens de avondspits.



2. Faciliteren van het bouwprogramma uit de ontwikkelingsopgave: nieuwe infrastructuur toevoegen of bestaande infrastructuur aanpassen, zodat deze het bouwprogramma uit de ontwerpogave kunnen faciliteren.

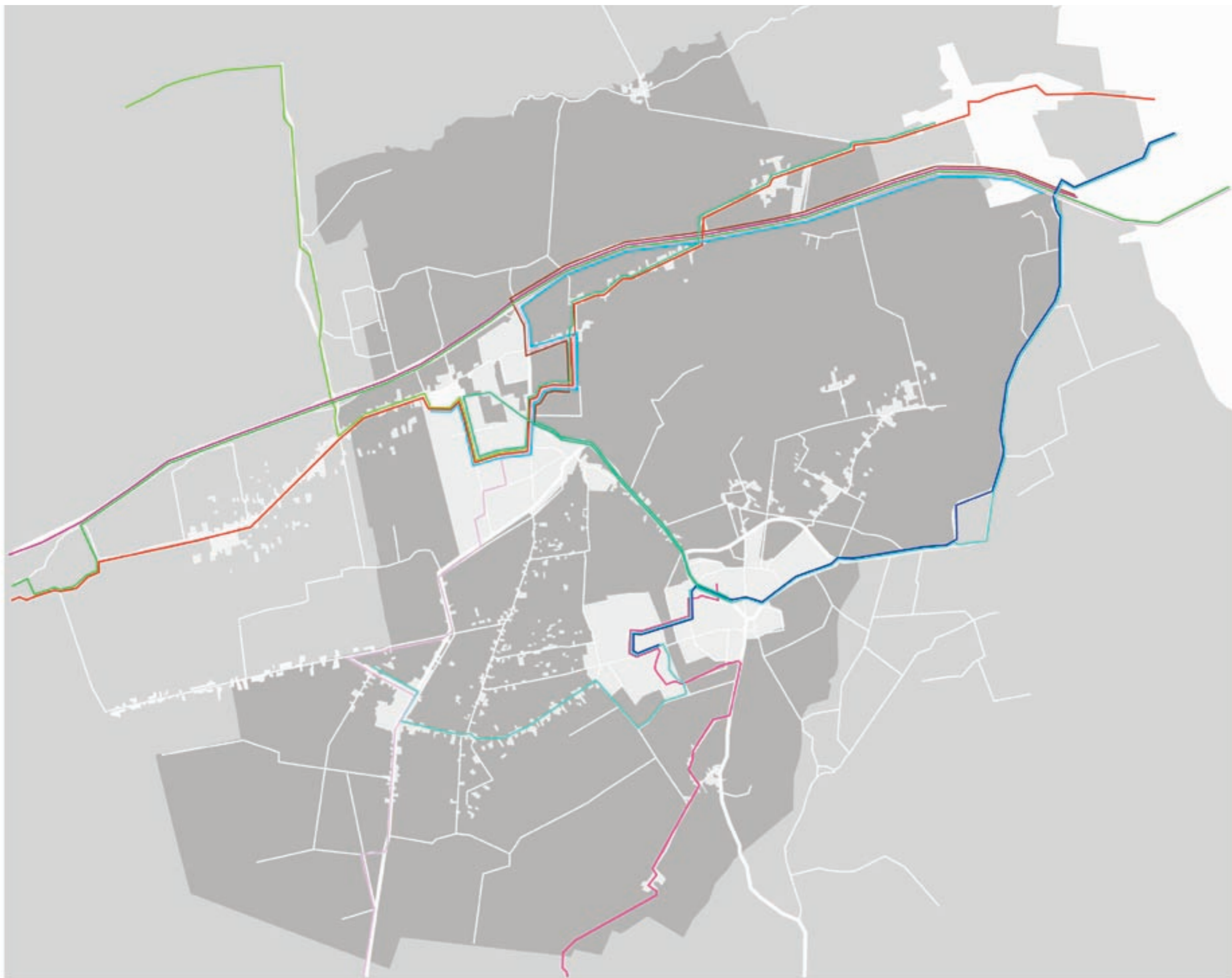
De ontwerpogave Leek/Roden voorziet in de bouw van een groot aantal woningen en de ontwikkeling van een aanzienlijk aantal hectaren bedrijventerrein. Beide functies genereren nieuw verkeer. Dit verkeer kan in ieder geval niet worden afgewikkeld op het bestaande wegennet. Capaciteitsuitbreiding is nodig en wordt gezocht in uitbreiding van de bestaande structuur en/of toevoeging van nieuwe structuren.

3. Het opzetten van een goed langzaam-verkeer-netwerk en waar mogelijk de verschillende modaliteiten elkaar laten aanvullen.

Verschuivingen in de circulatie van het wegverkeer bieden vaak nieuwe kansen voor de modaliteiten openbaar vervoer en fiets. Voor het eerste kan het verminderen van de autoverkeersdruk in de kernen ruimte bieden voor een soepelere doorstroming van het openbaar vervoer. In sommige gevallen wordt het zelfs mogelijk eigen infrastructuur te kiezen. Ook voor de fiets zijn er mogelijkheden.

Het gebruik van de fiets is aantrekkelijk voor de korte afstand (tot circa vijf kilometer). In Leek/ Roden vallen alle interne verplaatsingen daaronder. Stimulering van het fietsen kan door het netwerk voor de fiets fijnmazig, comfortabel en veilig te maken. De concurrentiepositie ten opzichte van de auto kan bovendien worden verbeterd door autoverbindingen minder rechtstreeks te maken en de daardoor vrijkomende ruimte voor de fiets in te richten. Het potentieel is met name groot in de verplaatsingen tussen Leek en Roden vice versa (dat gaat nu per auto via de J.P. Santeeweg).

Infrastructuurkaart openbaar vervoer



- O.V. Roden
- O.V. Leek-Roden
- O.V. Leek

Op dit moment is er sprake van een bovengemiddeld gebruik van het openbaar vervoer, vooral in relatie tot de stad Groningen. De openbaar vervoerrelatie tussen Groningen en Leek/Roden wordt ingevuld door bussen. Leek/ Roden wordt primair gezien als voedingsgebied voor het stadsregionaal openbaar-voervoer-systeem van Groningen-Assen. Daarom is de huidige lijnvoering altijd een combinatie van:

Verbindende lijnen, primair gericht op snelheid en betrouwbaar vervoer tussen twee belangrijke attractiepunten (het aantal haltes is beperkt en dus de onderlinge afstand tussen de haltes relatief groot). Snelle verbindingen is één van de belangrijkste concurrentiefactoren van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto, met name in congestiegebieden.

Ook belangrijk zijn ontsluitende lijnen, primair gericht op het aandoen van zoveel mogelijk attractiepunten (het aantal haltes is groot, zodanig dat binnen de bebouwde kom altijd een halte in de buurt is (de gemiddelde snelheid is relatief laag).



ambitie openbaar vervoer

De ambitie van het openbaar vervoer is opheffen van de bestaande knelpunten en aanhaking op het toekomstige Kolibrinetwerk zoals omschreven in de regiovisie Groningen-Assen.

Het openbaar vervoer en het wegverkeer maken grotendeels gebruik van dezelfde infrastructuur en hebben dus beide last van de aanwezige knelpunten. Voor het functioneren van het openbaar vervoer heeft dit verstrekkende gevolgen: vertragingen zorgen niet alleen voor langere reistijden, minder betrouwbaarheid en minder kwaliteit, maar ook voor structureel hogere exploitatiekosten. De belangrijkste knelpunten zijn:

De A7 in de richting van Groningen, bij Hoogkerk in de ochtendspits. De N372 vóór de A7-aansluiting bij Hoogkerk en bij Midwolde, beide in de ochtendspits. In de kern Leek op de Auwemalaan en de Oldebertweg.

Hoewel buiten het studiegebied is de routing door de stad Groningen (naar Groningen CS) problematisch. Slechte doorstroming zorgt voor aanzienlijk tijdverlies. Het wegnemen van deze knelpunten zorgt voor een grote kwaliteitsimpuls in het openbaar vervoer. De toegenomen snelheid en betrouwbaarheid leidt zeker tot een verbeterde concurrentiepositie ten opzichte van de auto en als gevolg daarvan tot een toename van het gebruik van het openbaar vervoer.

Het ontwikkelen van een duurzaam openbaar vervoer systeem Het toekomstige openbaar vervoer systeem van Leek/Roden beantwoordt het liefst aan de volgende eigenschappen:

- Snel: als gevoelsmatige bovengrens van een enkeltje Groningen wordt 30 minuten gehanteerd. Handicap is dat de afstand tussen de belangrijkste bestemming – de stad Groningen – en Leek/ Roden aanzienlijk is, waardoor al veel reistijd gemoeid is met het overbruggen van die afstand. De westzijde van Roden c.q. de zuidzijde van Leek is met enige moeite te bereiken binnen 30 minuten. Dat is met name afhankelijk van de lengte van de route (zoveel mogelijk 'gestrekt'), maar ook van de snelheid waarmee de route kan worden gereden (congestie is in dit verband desastreus).
- Groot bereik: voor- en na transport is een zwak punt van het openbaar vervoer systeem. Liefst wordt dit zoveel mogelijk beperkt door halteplaatsen op korte afstand van elkaar te plannen en zo zoveel mogelijk voedingsgebied te ontsluiten. Jammer genoeg staat dit op gespannen voet met de snelheid.
- Frequent en liefst doorlopend beschikbaar: een hoge frequentie – zeker tijdens de spitsuren – maakt de reiziger minder afhankelijk van de dienstregeling. Indien bovendien het vervoer gedurende het grootste deel van het etmaal plaats vindt, wordt de bruikbaarheid van het systeem voor de reiziger aanzienlijk groter.
- Comfortabel: onder deze noemer is het vooral belangrijk, dat haltevoorzieningen voldoende kwaliteit uitstralen en aantrekkelijk zijn als eventuele overstaphalte.

Het te ontwikkelen openbaar vervoersysteem kan in veel gevallen gebruik maken van nieuwe mogelijkheden die ontstaan als gevolg van maatregelen aan het auto netwerk.