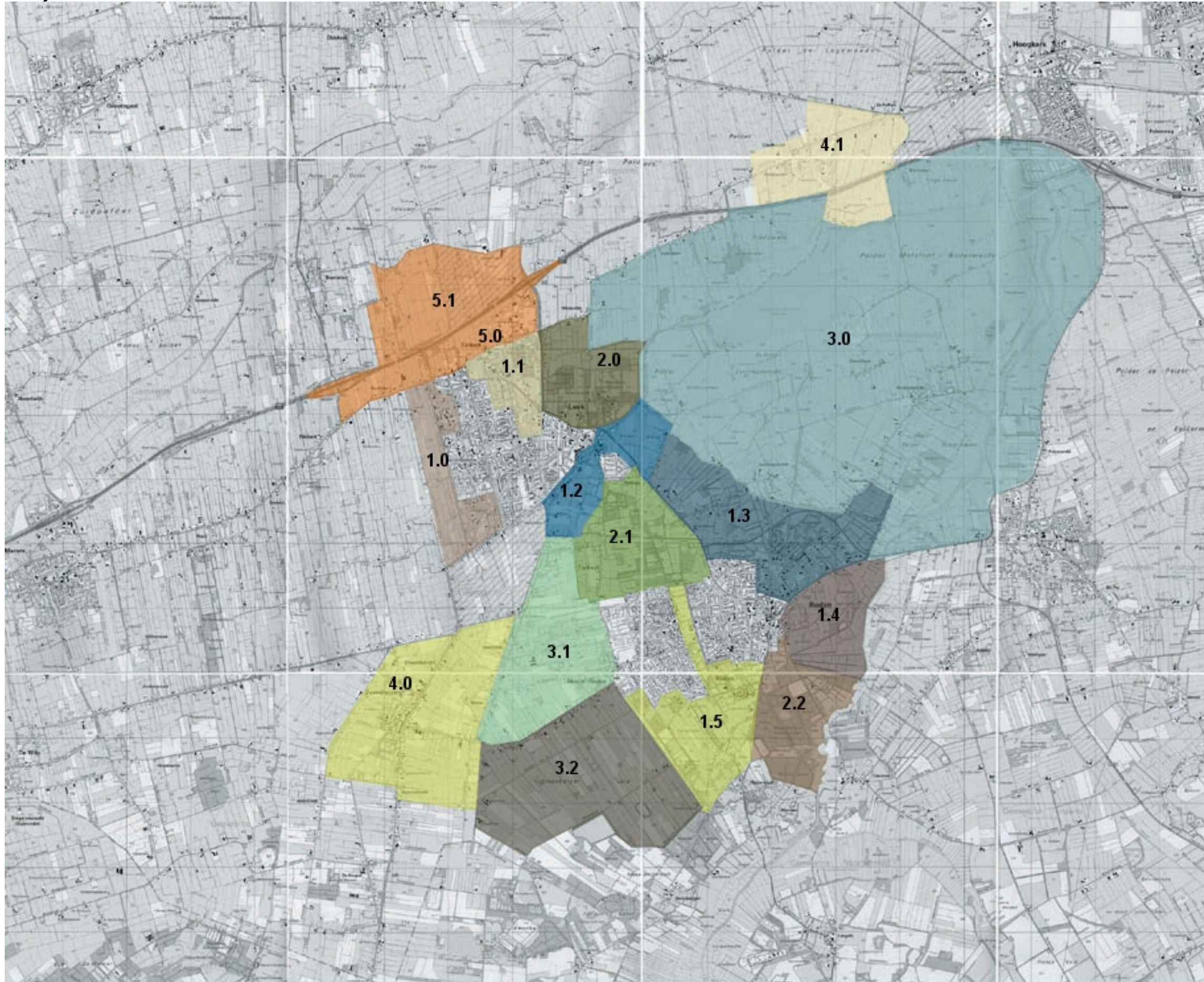


5. RELATIE MET DE STRATEGISCHE MILIEU BEOORDELING

Projectenkaart



- 1.0 dorpsrand Tolbertervaart
- 1.1 dorpsrand Leek-centrum
- 1.2 dorpsrand Leek- zuid
- 1.3 dorpsrand Roden- noord
- 1.4 dorpsrand Roden- oost
- 1.5 dorpsrand Roden- zuid

- 2.0 landgoed Nienoord
- 2.1 landgoed Terheijl
- 2.2 landgoed Mensinge

- 3.0 Leekstermeer
- 3.1 Wijkengebied
- 3.2 Steenbergerveld

- 4.0 dorp Zevenhuizen
- 4.1 dorp Oostwold

- 5.0 Leek Noord, A7 zuid
- 5.1 Leek Noord, A7 noord

5.1 FORMULERING 4 MODELLEN

Om te komen tot een goede afweging welk verstedelijkingsmodel het beste past bij de opgave op deze locatie is gekozen te werken met een viertal significant van elkaar verschillende ontwikkelingsmodellen. Deze modellen zijn op hun milieueffecten beoordeeld in het SMB. Een vergelijking van de modellen in het planproces heeft geleid tot de formulering van kernkwaliteiten die de basis vormen voor het uiteindelijke ontwerp.

De onderlegger voor verstedelijking is het landschappelijk raamwerk. Per ontwikkelingsmodel wordt een verschillende interpretatie van het landschappelijk raamwerk aangenomen. Zo gaat het model 2 dorpen – 3 landschappen meer in op de identiteit van de landschappen, terwijl het model netwerklandschap meer in gaat op de verbindende structuren. Het model Nieuwe Weg – Nieuw Dorp en het model Wonen op het Zand transformeren een specifieke landschappelijke eenheid (het Wijkengebied, het Steenberger veld) tot een stedelijk gebied. Hier vormen de landschappelijke structuren (de Wijken, de Steenbergerloop) en de duidelijke randen van de landschappelijke eenheid de basis voor ontwikkeling.

Binnen de opgave is onderscheid gemaakt in een aantal projectgebieden, die in de vier modellen verschillend worden ingevuld. De projectgebieden zijn gekoppeld aan:

1. De dorpsrand van Leek (Tolbertervaart, Leek Centrum, Nietap) of Roden (Roden Noord, Roden Oost, Roden Zuid).
2. Een landgoed (Nienoord, Terheijl, Mensinge).
3. Een landschap met een eigen identiteit (Leekstermeer, Wijkengebied, Steenbergerveld).
4. Een gebied rondom een klein dorp (Oostwold, Zevenhuizen).
5. Een gebied gekoppeld aan de positie van de A7 (Leek-Noord).

Voor ieder ontwikkelingsmodel is een globale plankaart ontwikkeld en een infrastructuur model gemaakt, dat een logisch verband houdt met de programmatische ingrepen. In de uitwerking naar het voorkeursmodel bestaat de mogelijkheid onderdelen van de verschillende modellen met elkaar uit te wisselen.

model 1 2 dorpen- 3 landschappen



model 2 netwerklandschap



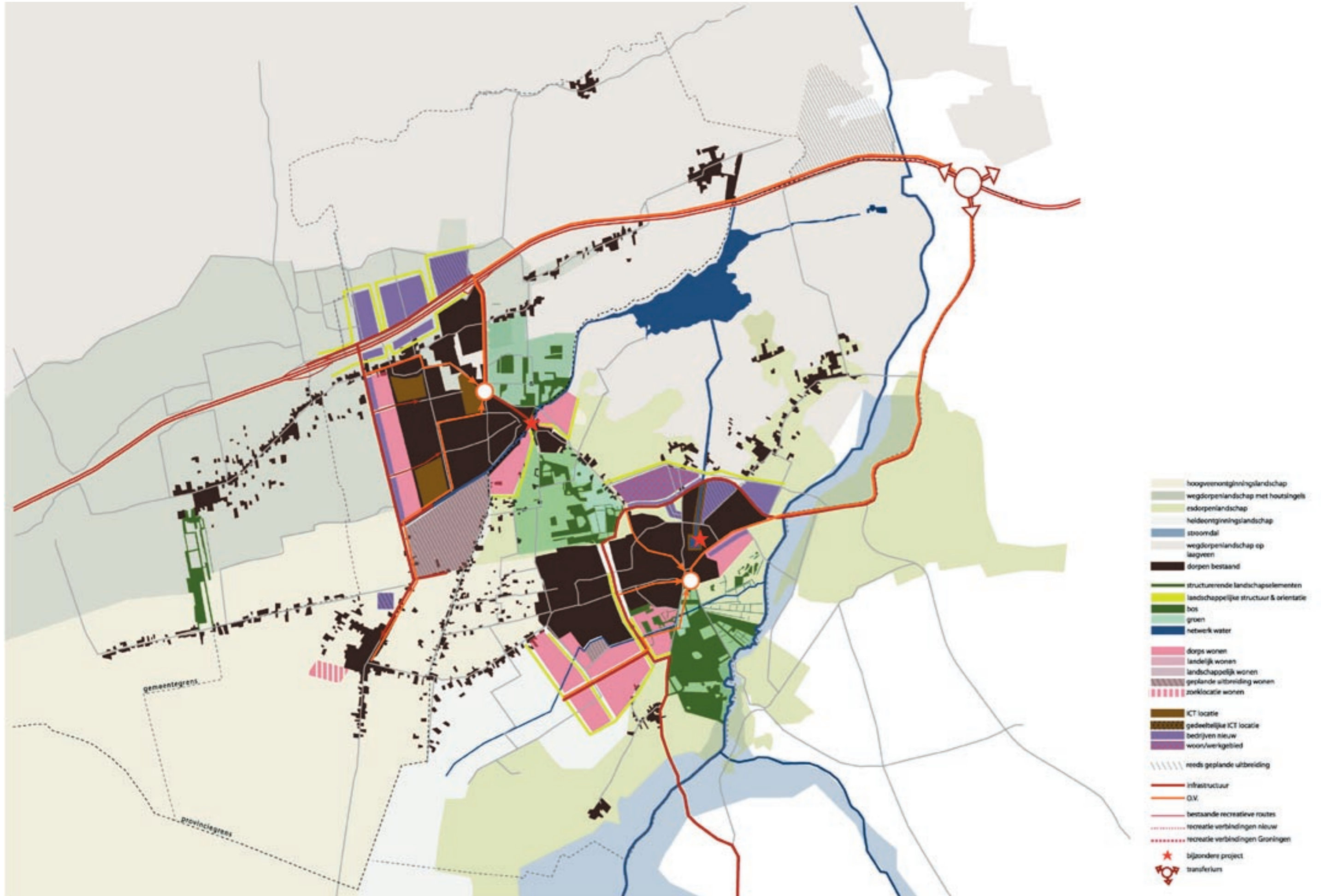
model 3 nieuwe weg- nieuw dorp



model 4 wonen op het zand



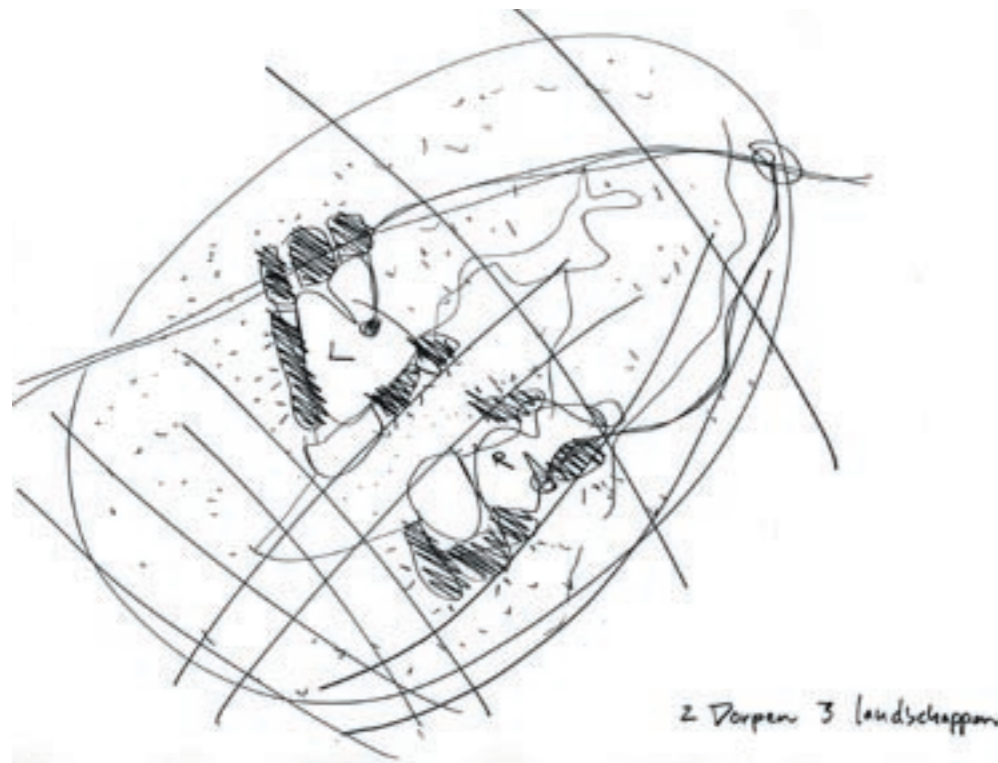
MODEL 1 2 dorpen – 3 landschappen



MODEL 1 2 dorpen – 3 landschappen

Vanaf de jaren '50 zijn de dorpen Leek en Roden afzonderlijk van elkaar uitgegroeid tot twee forse woonkernen met hun eigen voorzieningen. In het model 2 dorpen – 3 landschappen wordt gestreefd naar een identiteitsversterking van beide dorpen, met nog meer verschil ten opzichte van elkaar.

In de toedeling van het programma wordt gestreefd naar een evenwichtige verdeling rondom de beide dorpen. Hiervoor worden de volgende locaties onderscheiden: Tolbertervaart, Leek Centrum, Leek Noord, Nietap, Roden Noord, Roden Oost, Roden Zuidwest.

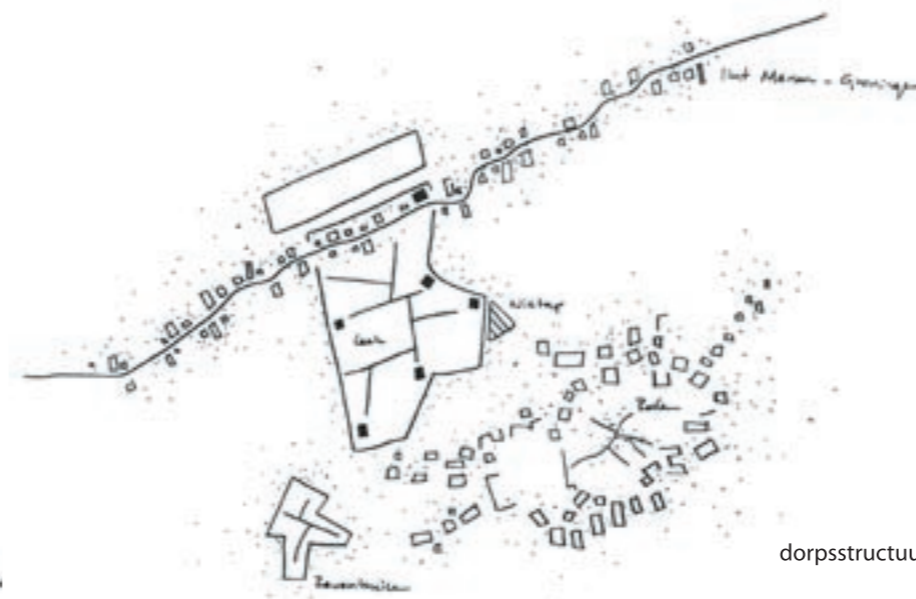


De ambitie voor de dorpen is gericht op een sterk verbeterde relatie tussen het dorp en het omliggende landschap.

Tolbertervaart krijgt een prominente dorpsrand met een nieuwe ontsluitingsweg. Langs de nieuwe ontsluitingsweg kan een deel van de commerciële bedrijvigheid worden gehuisvest. Aansluitend aan de locatie liggen twee ICT- (Intensiveren, Combineren, Transformeren) locaties op de plek van bestaande bedrijventerreinen in Leek.

Leek Centrum, op het hoekpunt van Leek en Nienoord is eveneens een ICT-locatie, die gedeeltelijk is gelegen op een bestaand bedrijventerrein. Het vormt een nieuwe entree voor het dorp. Leek Noord richt zich op de A7, en wordt opgedeeld in een aantal landschappelijke kamers met een noord-zuid oriëntatie. Nietap bevindt zich aan de zuidkant van het Leekster Hoofddiep en richt zich op landgoed Terheijl en het open landschap rondom het Leekstermeer. In deze opgave zal de positie van het oude Nietap worden betrokken en een herinterpretatie van de grensovergang tussen Drenthe en Groningen (de oorsprong van Leek) zal noodzakelijk zijn.

De locatie Roden Noord ligt zowel aan de zuidkant als aan de noordkant van de nieuwe rondweg. Een goede stedenbouwkundige begeleiding van de rondweg is hier essentieel. De ontwikkelingslocaties ten noorden van de rondweg bevinden zich in een landschappelijk waardevol kleinschalig landschap met bosjes en houtwallen. Het is het gebied waar potklei voorkomt in de bodem. Door gebruik te maken van deze specifieke omstandigheid kan Roden een bijzondere dorpsrand creëren, waarbij het adres aan het Leekstermeer opnieuw is gemaakt. De relatie met het Leekstermeer kan bovendien worden versterkt door de Rodervaart tot in het centrum van Roden te trekken, eindigend in een waterplein (buffer voor opgevangen regenwater uit het centrum). Hier bevindt zich een zogenaamde ICT-locatie.



De locatie Roden Oost is zeer compact en vlakbij het centrum. Het zal een verbeterde relatie tussen Roden en het beekdal van het Peizerdiep tot stand brengen. De locatie Roden Zuidwest is het grootste ontwikkelingsgebied. Een deel van deze locatie ligt in het kleinschalig houtwallen- en boslandschap tussen Roden en Roderesch, wat zal worden opgenomen in bebouwingsvoorstellen. Een deel ligt in het Steenbergerveld. De opgave voor deze locatie is zowel de integratie van de landschappelijke structuren als het leesbaar houden van de verschillende landschapstypen (contrast tussen besloten houtwallengebied en open Steenbergerveld).

Ondanks een gescheiden ontwikkeling kunnen de dorpen meer van elkaar profiteren door het benoemen van een aantal gemeenschappelijke ambities. Het voorstel is niet langer identieke bedrijventerreinen te ontwikkelen, maar meer gebruik te maken van de verschillende ligging. Leek ligt bij de A7 en kan uitstekend transport en distributie gerichte bedrijvigheid accommoderen.

De noordkant van Roden ligt in een landschappelijk waardevol gebied en zou zich kunnen ontwikkelen in meer kleinschalige bedrijvigheid, die goed is in te passen in de omgeving. Ook de vraag naar ruimte voor kleinschalige lokale bedrijvigheid kan hier worden gehonoreerd. De grootste gemeenschappelijke verantwoordelijkheid ligt in het beheren van de drie omringende landschappen, die een robuuste contramal vormen voor de ontwikkelingslocaties rondom Roden en Leek. Het uitgangspunt voor de landschapontwikkeling is een sterkere benutting van de specifieke eigenschappen. Zo zal het landschap rondom het Leekstermeer zich meer gaan ontwikkelen in de vorm van een nat natuurlandschap.

Ook het beekdal van het Peizerdiep zal een meer natuurlijk karakter krijgen. In het houtsingellandschap zal de instandhouding van houtsingels centraal staan. In het veenontginningslandschap zijn vooral de waterstructuren (kanalen, vaarten, wijken) de dragers. In het heideontginningslandschap kan de gewenste openheid worden gegarandeerd door een rendabele landbouw.

In de drie landschappen liggen de drie landgoederen op strategische locaties. Traditioneel hoort Nienoord bij Leek en Mensinge bij Roden, Terheijl ligt echter precies tussen de dorpen in en zou tot een gemeenschappelijk natuur en recreatielandgoed voor beide dorpen kunnen worden ontwikkeld.



dorpsrand aan het landschap

MODEL 1 2 dorpen – 3 landschappen infrastructuur



MODEL 1 2 dorpen – 3 landschappen infrastructuur

Autoverkeer

De problemen voor het autoverkeer in Leek worden aangepakt door het verkeer te segmenteren: de route via de N372 wordt geoptimaliseerd voor het verkeer uit Leek Oost en het doorgaand verkeer vanuit Roden. Een nieuwe route aan de westzijde van Leek neemt het westelijk deel van Leek (inclusief nieuwe uitbreidingen) en het doorgaand verkeer uit het achterland voor haar rekening.

Verkeerskundig past bij dit model een kleinschalige aanpak, waarin de verkeersproblemen in Leek worden opgelost door de kern op te delen in segmenten: het deel oostelijk van de Auwemalaan wordt ontsloten via de bestaande (maar van haar knelpunten ontdane) N372; het deel westelijk van de Auwemalaan – inclusief de nieuwe uitbreidingen – wordt ontsloten via een nieuwe noord-zuid verbinding. Beide verbindingen sluiten rechtstreeks aan op de bestaande A7-aansluitingen. De Auwemalaan zelf wordt aan het verkeerssysteem onttrokken, en als centrale route toebedeeld aan het openbaar vervoer en eventueel de fiets. Ter plaatse komt een ‘waterscheiding’ voor het autoverkeer, die de kern Leek verkeerskundig in twee stukken verdeelt.

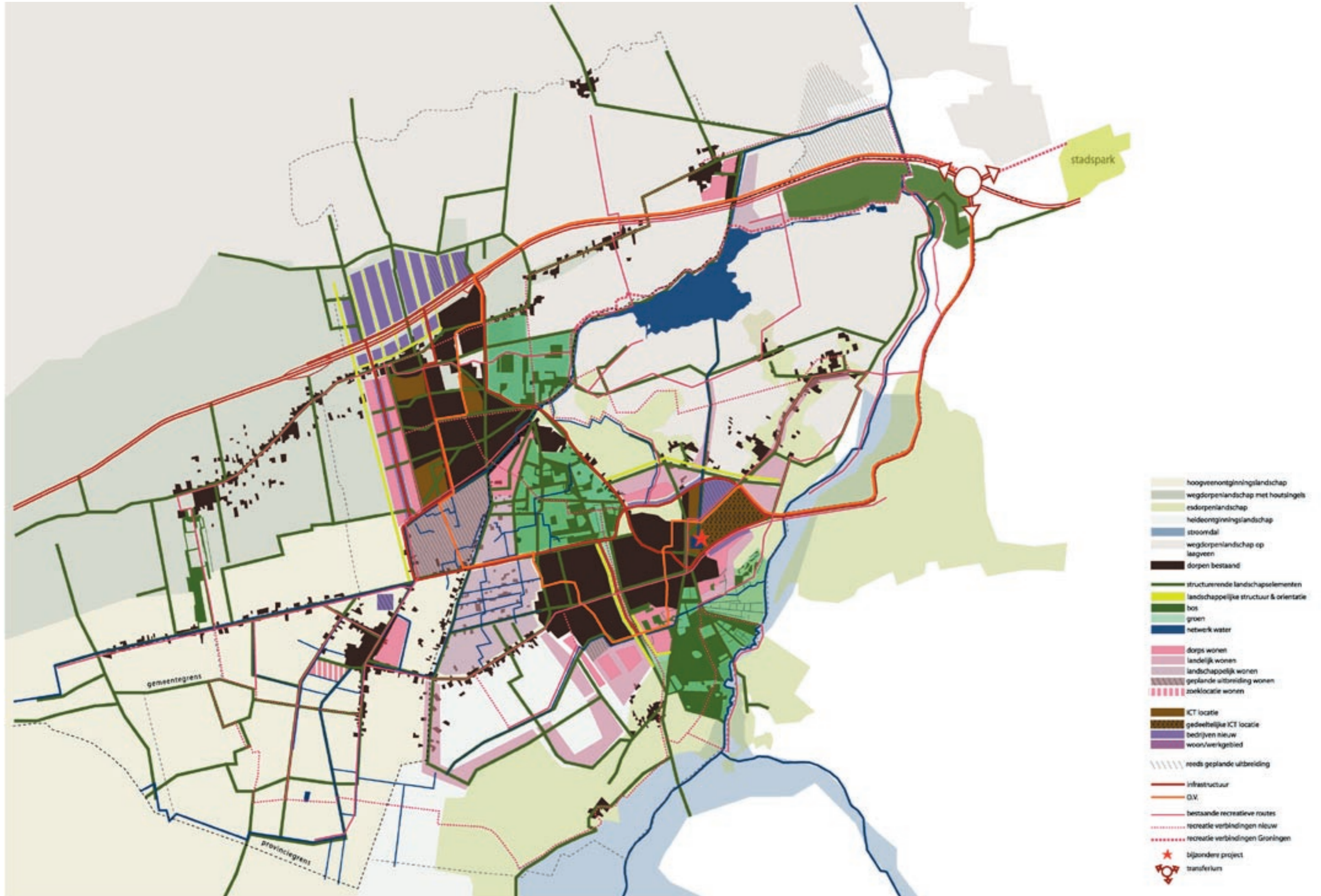
In Roden wordt het verkeer geconcentreerd. Daarvoor wordt de rondweg doorgetrokken tot aan de N373-Norgerweg. In de kern van Roden worden maatregelen getroffen om het aandeel doorgaand verkeer zoveel mogelijk te beperken. De ruimte die zo in beide kernen vrijkomt, kan worden aangewend voor verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer en voor het verbeteren van het netwerk voor de fiets.

De relatie tussen Roden en Leek wordt in dit model niet méér ondersteund dan nu al het geval is. Behalve het aanpakken van de bestaande knelpunten op de J.P. Santeeweg wordt er niet extra gefaciliteerd.

Openbaar vervoer

Uitgangspunt zijn de twee dorpen en de vijf omliggende landschappen, die elk hun eigen karakter hebben en behouden. Hierop past een ‘eigen’ bediening door het openbaar vervoer. Zowel Leek als Roden krijgen in dit model een eigen openbaar vervoerlijn zonder expliciete onderlinge doorkoppeling. Daardoor ontstaat meer ‘ruimte’ om verschillende attractiepunten in beide kernen rechtstreeks met het openbaar vervoer te bedienen.

MODEL 2 netwerklandschap



MODEL 2 netwerklandschap

In het model netwerklandschap is de structuur van het landschap de drager van de identiteit van het totale gebied. De ontwikkelingsopgave zal worden benut om deze landschapsspecifieke structuren als lintdorpen, lanen, houtsingels, houtwallen, natuurzones, beken, vaarten, wijken en dijkjes kwalitatief te verbeteren en daar waar ze ontbreken te completeren tot een samenhangende en beleefbare structuur.

De woningbouwopgave wordt verdeeld in verschillende dichtheden met dorps wonen (15–35 woningen per hectare), landelijk wonen (5–15 woningen per hectare), en wonen in het landschap (1–5 woningen per hectare). Het dorps wonen vindt plaats in Tolbertervaart, Nietap, Roden Noord, Roden Oost en Roden Zuid-West. Daarnaast krijgen Zevenhuizen en Oostwold een deel van het dorps wonen toegekend. Zevenhuizen wordt hierdoor in staat gesteld een extraverte relatie met het omringende landschap aan te gaan, zodat het beter verankerd wordt met het veenontginningslandschap. Oostwold zou zich als een robuuster buurtschap kunnen ontwikkelen met een directe verbinding aan het Leekstermeer.

Het landschappelijk wonen kan vooral aan de buitenranden van Roden plaatsvinden, waardoor Leek een formele dorpsrand krijgt en Roden langzaam verdampt in het landschap. Het landschappelijk wonen vindt plaats langs een nieuw lint rondom het Steenbergerveld, langs de Rodervaart, langs het lint richting Roderwolde en langs de vaart van Oostwold naar het Leekstermeer. Ook kan een bescheiden opgave door middel van landschappelijk wonen in het wijkengebied een bijdrage leveren aan een duurzame ontwikkeling van dit typische kleinschalige veenontginningslandschap.

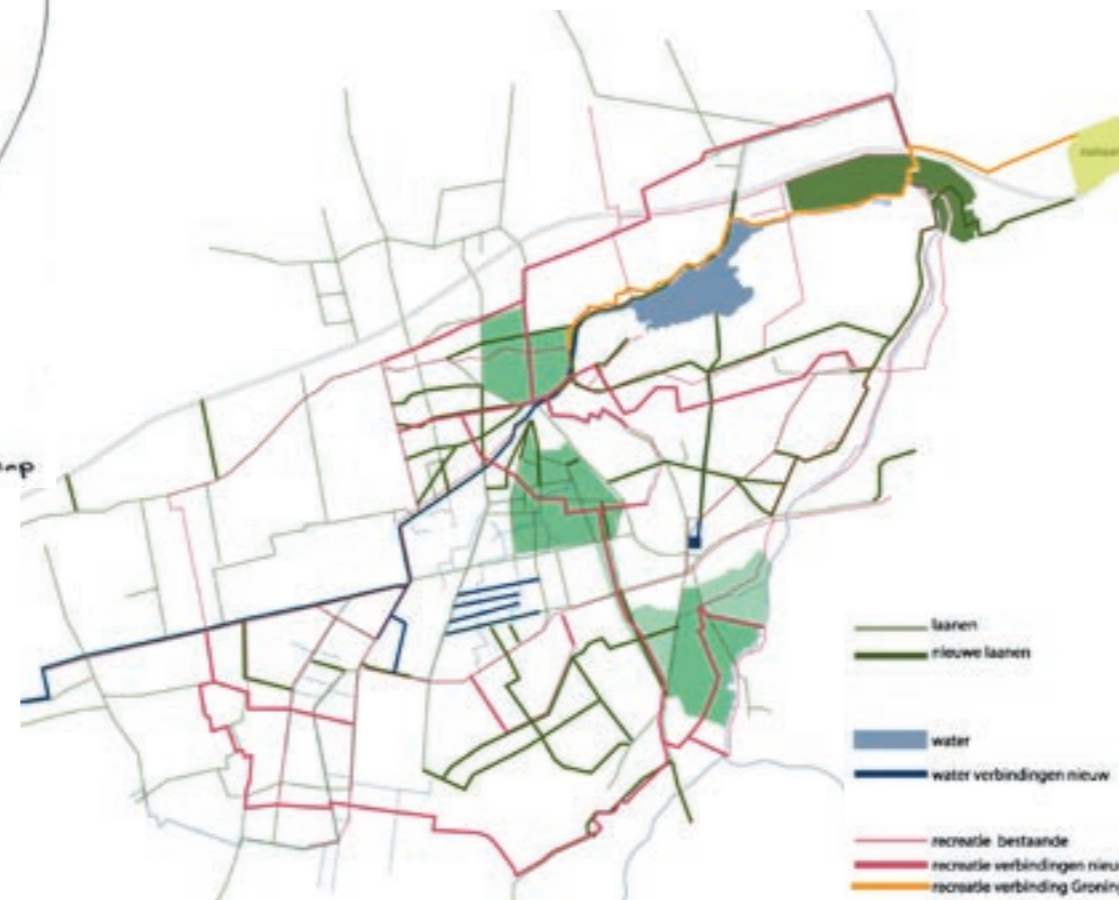
Om de aangename kleinschalige infrastructuur van het bestaande wegenpatroon te kunnen doorontwikkelen als een ontspannen netwerk, wordt een groot deel van de opgave bedrijvigheid gerealiseerd langs de A7. Het grootste deel van het vrachtverkeer zal hierdoor niet meer in de dorpen komen. Om het landschappelijk karakter ook hier te optimaliseren, zal het bedrijventerrein in noord-zuid richting worden doorsneden door een tiental robuuste singelstructuren.

Het bestaande bedrijfengebied van Roden zal worden aangeduid als ICT-locatie (Intensiveren, Combineren, Transformeren), waarbij de insteek is een kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein (businesspark) met landschappelijke uitstraling te ontwikkelen.

Het landschappelijk raamwerk kan worden versterkt door de volgende landschappelijke ingrepen: een doorontwikkeling van de vaartenstructuur in het wijkengebied en rondom Zevenhuizen, de completering van een sterke oost-west lanenstructuur in Leek, het opzetten van een nieuwe landschappelijke rand aan de westkant van Leek, doorontwikkelen van de oude tolweg aan de noordzijde van Roden tot een aangename laan en dorpsrand, de structuur van het landgoed Ter Heijl sterker maken door de lanen aan te vullen en te herplanten, de ring van het nieuwe lint rondom het Steenberger veld, met een combinatie van landelijk wonen en dagrecreatie, in te richten als eikenlaan.

Op één plaats stellen wij een zware landschappelijke ingreep voor. Dit is aan noord-oost kant van het gebied. Hier komt de rustige landschappelijke identiteit op een brute wijze samen met de A7 en de oprukkende stadsrand van Groningen. Om het gebied robuust in het raamwerk op te nemen zal hier een forse landschappelijke ingreep nodig zijn, bijvoorbeeld een bos of aarden wallen landschap. Het vormt daardoor letterlijk de kop van Leek-Roden richting de stad Groningen. De versterking van het netwerk zal vaak gepaard gaan met het optimaliseren van het recreatieve gebruik. Zo stellen wij voor:

- Een duurzame langzaamverkeersroute op te zetten vanaf Leek, via Ni Noord, langs de noordoever van het Leekstermeer, de zuidrand van het bietenbos, en de noordrand van het Groninger stadspark naar het centrum van Groningen.
- Het inrichten van de groenzone tussen Roden en Nieuw Roden tot aangename langzaam verkeersverbinding van Mensinge naar Ter Heijl.
- Het opzetten van een recreatieve 'loop' rondom Leek en Roden waar alle landschapstypen worden beleefd.
- Het completeren van de recreatieve route langs het Peizerdiep van Roden naar Groningen.



aanvulling van het landschappelijk raamwerk



landschapstructuur is basis voor verstedelijking

MODEL 2 netwerklandschap infrastructuur



MODEL 2 netwerklandschap infrastructuur

Autoverkeer

De autostructuur is in dit model fijnmazig. Vergelijkbaar met het vorige model wordt het autoverkeer in Leek verdeeld over enkele segmenten. Behalve de oostelijke (N372) en westelijke route wordt nu ook de Auwemalaan in de structuur opgenomen. De belasting van de weg neemt echter sterk af (het bedient alleen het middensegment). De Auwemalaan wordt oostelijk van Tolbert over de A7 kortgesloten op de verdeelweg. Dit is een nieuwe weg, parallel aan de A7 aan de noordzijde, die de beide aansluitingen op de A7 met elkaar verbindt. Enerzijds wordt deze structuur gebruikt als ontsluitingsroute voor het bedrijventerrein, anderzijds is het de belangrijkste verdeelweg voor de kern Leek: hier kan het autoverkeer kiezen voor de westelijke, centrale of oostelijke ontsluitingsroute.

De relatie tussen Leek en Roden wordt volgens hetzelfde concept over verschillende lijnen bediend. Behalve de bestaande komt er een nieuwe (stedelijke) verbinding aan de westzijde van Roden, via Zevenhuizen, die aansluit op de nieuwe westelijke ontsluitingsroute van Leek. Dit ontlast de oude verbinding, maar is niet te beschouwen als een hele zware verbinding.

Openbaar vervoer

Fijnmazigheid van beschikbaar netwerk biedt mogelijkheden voor openbaar vervoer met een lusontsluiting: één lijn, die zowel Leek als Roden bedient. In dit geval wordt ook de relatie tussen beide kernen nadrukkelijk ondersteund. In dit model is er een delicaat evenwicht tussen verbinden en ontsluiten. Je kunt de route niet zo maar allerhande kronkels geven, gestrektheid is voorwaarde om voldoende snelheid te halen. Dat betekent geen volledige dekking van beide kernen, minder haltes en dus meer voor- en natransport. De aangegeven openbaar vervoer route op de kaart is indicatief en zal bij doorontwikkeling definitief worden ingevuld.