



- projectgebied
- centrumdorps wonen
- dorps wonen
- landelijk dorps wonen

Woonintensiteit

Het ontwerp voorziet zowel in de ontwikkeling van het buitengebied als in de herstructurering van de dorpskernen.

Op twee locaties ligt het voor de hand de woonfunctie in het centrum van de dorpen te versterken: in Leek op het industriepark Leek, en in Roden op het bedrijventerrein Bitseveld. Beide locaties liggen dichtbij het centrum met hun voorzieningen en lenen zich voor een relatief compacte bouwvorm. Niet ieder gebied leent zich echter voor een zelfde woningdichtheid. Zo lijkt het ontspannen wonen aan de rand van het dorp zich juist beter te verhouden met een relatieve lage woonintensiteit of woningdichtheid. Sommige landschapstypen lenen zich beter voor dichtere bebouwing dan andere. Ook de verdeling van de woningen over woningprijzen met een fors aandeel in de sociale categorie stelt eisen aan de woningdichtheid. Om deze wensen goed te kunnen accommoderen, zijn er vier vormen van wonen geïntroduceerd: centrum dorps wonen (bruto dichtheid 30–40 woningen per hectare), dorps wonen (bruto dichtheid 10–20 woningen per hectare), landelijk dorps wonen (bruto dichtheid 5–10 woningen per hectare), en wonen in het landschap (bruto dichtheid 1–3 woningen per hectare).

Kernkwaliteit ontwikkeling

8.	Een gevarieerde aanpak van woonintensiteiten met wonen in hogere dichtheden nabij de dorpskernen en lagere dichtheden aan de randen
9.	Herstructurering van bestaande oude bedrijventerreinen nabij de dorpscentra tot aantrekkelijke dorpse woonmilieus in hogere dichtheden.



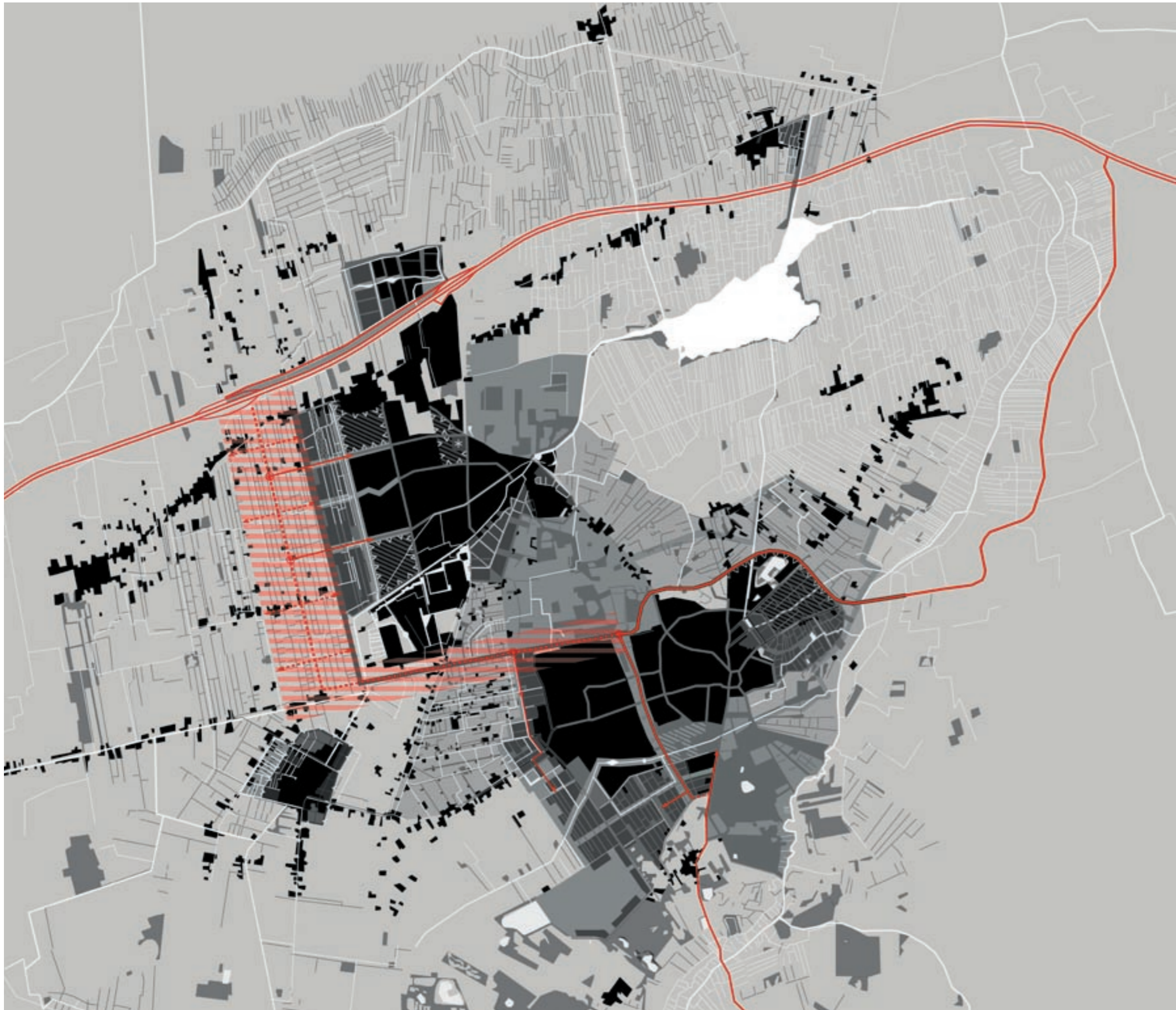
Voorbeeld centrumdorps wonen



Voorbeeld dorps wonen



Voorbeeld landelijk dorps wonen



zoekgebied
infrastructuur

De hoofdinfrastructuur is zo gesitueerd dat zowel bestaande als nieuwe verstedelijking hier optimaal van kan profiteren.

Het functioneren van de weg

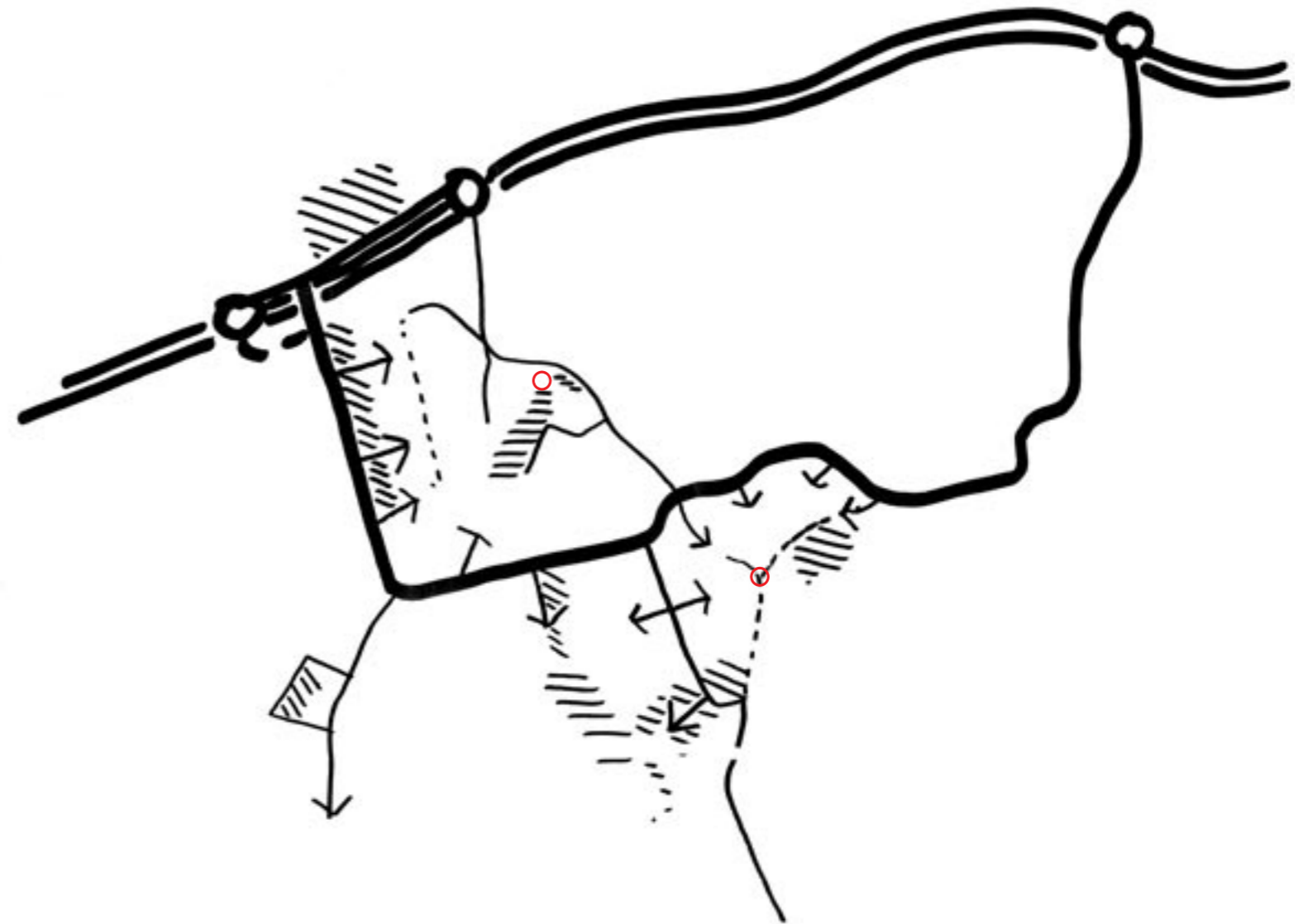
Centraal staat een hoofdontsluitingsweg, die in de oost-west richting door het gebied heen loopt en die verschillende functies in zich verenigt. In combinatie met de Westtangent – westelijk van Leek – vervult de nieuwe verbinding de rol van een weg met een regionale functie, zodat deze niet langer meer door Leek loopt. Deze hoofdontsluitingsweg krijgt een belangrijke verdeelfunctie voor zowel Leek als Roden. Vanaf de hoofdontsluitingsweg kan het bestemmingsverkeer voor beide kernen op meer punten de kern binnenrijden, zodat de verplaatsingen door de kernen tot een minimum kunnen worden teruggebracht. In Leek leidt dit bijvoorbeeld tot een aanzienlijke afname van het verkeer op de Auwemalaan en op de Hooilanden/J.P. Santeeweg. Zo worden de mogelijkheden die de ontwikkelingsopgave op infrastructureel gebied biedt optimaal gebruikt. Uitgangspunt in dit structuurplan is terughoudend om te gaan met het inplannen van nieuwe infrastructuur. Daarmee worden de negatieve effecten van nieuwe verbindingen tot een minimum beperkt. De getalsmatige onderbouwing voor de ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur is terug te vinden in hoofdstuk 6 van de SMB.

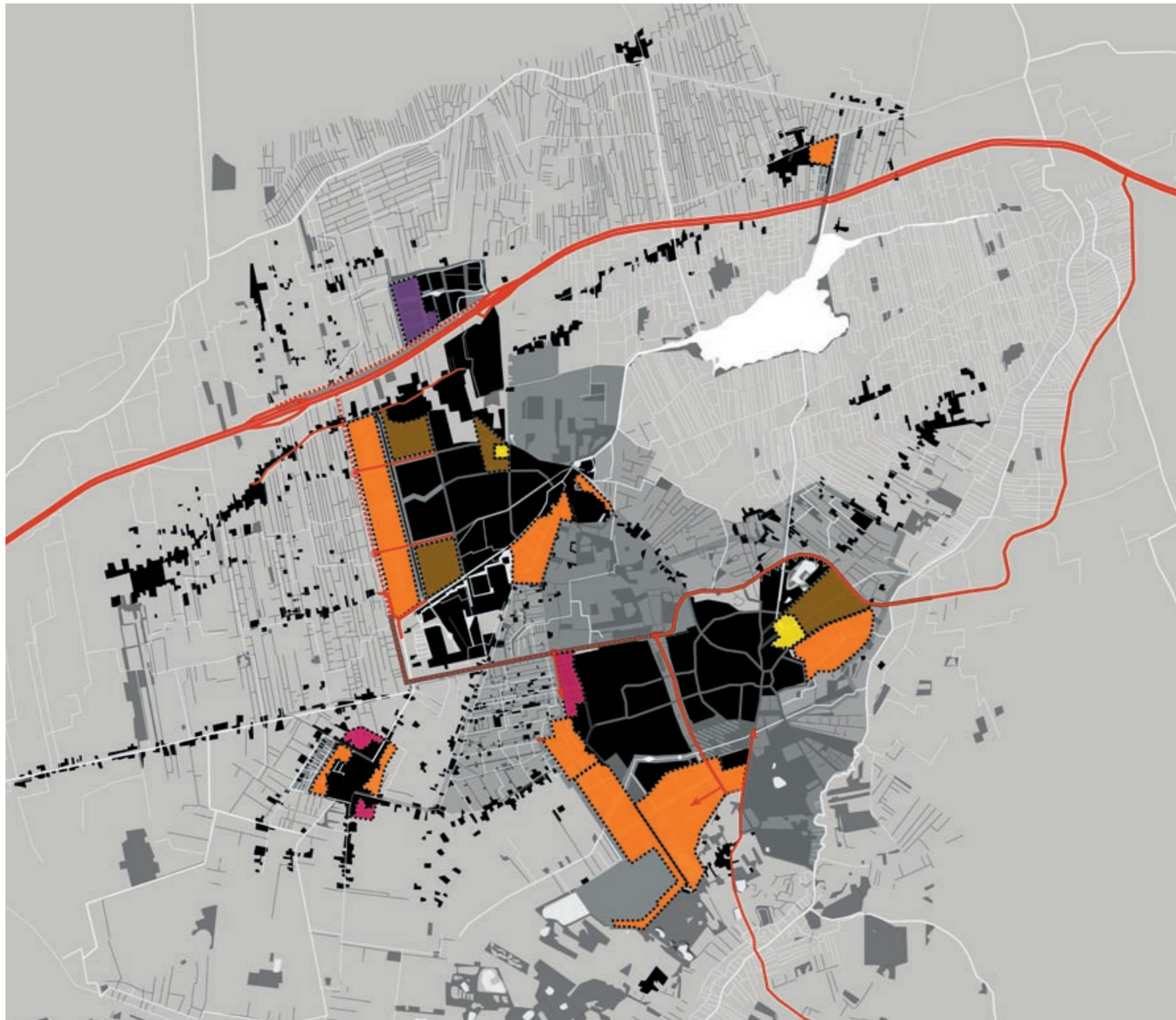
Inpassing van de Nieuwe Hoofdontsluitingsweg

De locatie van de nieuwe Hoofdontsluitingsweg is zo bepaald, dat er sprake is van een logische doorkoppeling van de noordelijke randweg bij Roden tot aan de op/afrit van de A7 bij Boerakker. Naast een logische verbinding is het van belang dat de weg op een vanzelfsprekende manier in het landschap is opgenomen door een positionering die sterk overeenkomt met de aanwezige landschappelijke hoofdstructuur. De meest natuurlijke ligging is aan de noordzijde van Roden-West, met een doorsnijding van het Wijkengebied die precies op de grens ligt tussen het noordelijk deel (met de karakteristiekeken van het landgoed Terheijl) en het middelste deel (met een oost-west gerichte wijkenstructuur). De weg loopt in oost-westelijke richting tot voorbij Oost-Indie, waar hij een scherpe bocht naar het noorden maakt en precies is uitgelijnd met het noord-zuid gerichte houtsingelgebied van het wegdorpenlandschap.

Voor de positie van het wegdeel ten noorden van Roden door het Wijkengebied is een aantal varianten bekeken, alvorens te komen tot deze voorkeurspositie. Deze afweging is te vinden in bijlage 2 (variantenstudie hoofdontsluitingsweg).

De exacte positie voor de Hoofdontsluitingsweg zal nog nader moeten worden verfijnd. Hiervoor is in het IGS zowel voor het noord-zuid gerichte traceedeel bij Tolbertervaart als voor het oost-west gerichte traceedeel bij Roden Noord-West een bandbreedte opgenomen.





-  infrastructuur
-  zoekgebied hoofdontsluiting
-  tracé Zuiderzeelijn
-  recreatieve route
-  oriëntatie bebouwing
-  sport
-  golfbaan
-  combinatie onderwijs-sport
-  landmarklocatie

-  landschappelijke structuur
-  landschappelijke inpassing hoofdinfrastructuur
-  landschappelijke drager
-  sport
-  combinatie sport-wonen-park-maatschappelijke functie
-  nieuw landgoed
-  bestaand landgoed
-  water

-  centrumdorps wonen
-  dorps wonen
-  landelijk dorps wonen
-  functiewisselingsgebied
-  revitaliseringslocatie
-  woon/werk-locatie
-  bedrijvigheid
-  bedrijvigheid gepland
-  begraafplaats
-  bestaande bebouwing

Stedenbouwkundige begeleiding

Naast een inpassing die recht doet aan het landschap, is het van belang dat de hoofdontsluiting een stedenbouwkundige verankering krijgt in het gebied. Behalve voor een functionele afwikkeling van het verkeer is de weg immers het 'visitekaartje' van beide dorpen. Op twee plaatsen kan de bebouwing van de dorpen zich ook letterlijk richten op de weg: bij de ontwikkelingslocatie Tolbertervaart en het revitalisatiegebied aan de noordkant van Roden. Voor beide gebieden zou dit ingevuld kunnen worden met commerciële bedrijvigheid of kleinschalige bedrijven met een kantoorfunctie. Daar waar de weg wordt geflankeerd door woningbouw zal er of voldoende afstand tot de weg genomen moeten worden, of zal de weg worden verdiept of worden begeleid door wallen. Omdat er bij de inpassing van de Hoofdontsluitingsweg nog sprake is van een bandbreedte zou de directe relatie met de aanliggende bebouwing kunnen veranderen. Van belang is voor de ontwikkeling van het gebied ten alle tijde een integraal ontwerp te realiseren. Voor Tolbertervaart is bij uitwerking per deelgebied daarom een variant opgenomen die uitgaat van een positie van de weg in het landschap. In een nadere planstudie zal de exacte positie van weg, bebouwing en landschap worden vastgelegd.



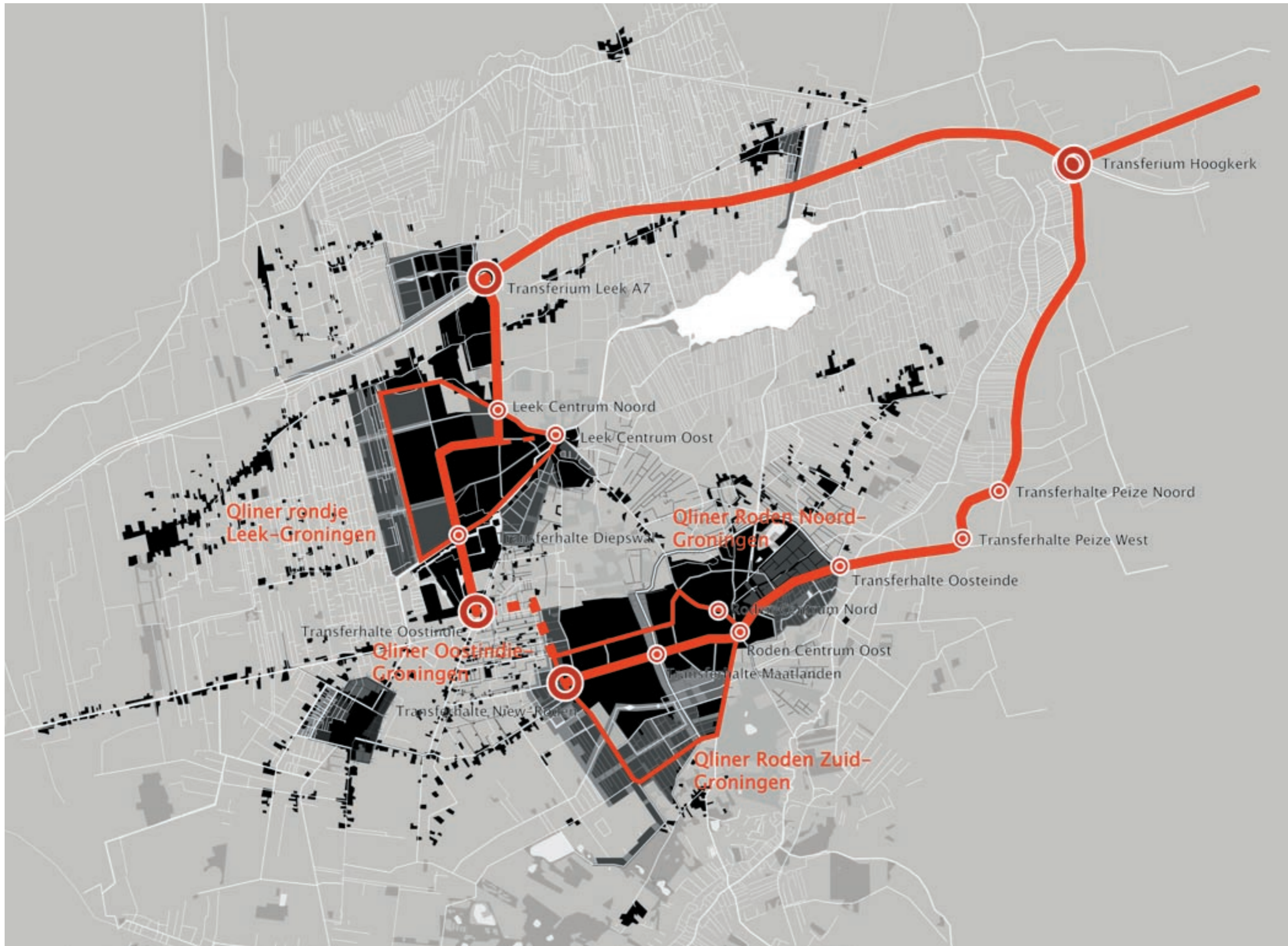
Allure van de weg

Het 'visitekaartje' wordt niet alleen bepaald door de landschappelijke inpassing en de stedenbouwkundige begeleiding. Ook de ruimtelijke kwaliteit van de weg zelf (het profiel) zal voor een groot deel imago bepalend zijn. Traditioneel worden belangrijke wegen in dit gebied uitgevoerd als laan. Ook de nieuwe ontsluitingsweg kan begeleid worden met begeleidende bomenrijen in groene berm.



Kernkwaliteit ontwikkeling

10.	Het ontwikkelen van een hoofdinfrastructuur, die zo is gesitueerd dat zowel bestaande als nieuwe verstedelijking hier optimaal van kan profiteren.
-----	--



Hoogwaardig openbaar vervoer verankert in ontsluitingsprincipe

Uitgangssituatie

Leek en Roden zijn van oudsher georiënteerd op Groningen. Dat vertaalt zich in een intensieve vervoersstroom naar de stad. Waarschijnlijk zal dat in de toekomst niet anders zijn. Op dit moment heeft het particuliere autoverkeer een groot aandeel in de dagelijkse vervoersstroom tussen Leek-Roden en Groningen, maar ook het openbaar vervoer scoort bovengemiddeld goed op die relatie. Met name de inzet van Q-liners zorgt voor snelle, directe verbindingen vanuit beide kernen, die verhoudingsgewijs veel reizigers trekken. Toch kan het – en moet het – nog aanzienlijk beter kunnen. De Ontwerpogave voor Leek en Roden biedt daarvoor een unieke kans.

Uitgangspunt voor het structuurplan is het streven de groei van de automobiliteit in het plangebied zoveel mogelijk te beteugelen. Daarvoor wordt krachtig ingezet op kwalitatief hoogwaardig vervoer, dat kan concurreren met de eigen auto. Hiervan gaat een positieve werking uit op het milieu, en het draagt bovendien bij aan het tegengaan van het (verder) dichtslibben van het wegennet in en rond Groningen en dus aan de bereikbaarheid van de stad. Hoogwaardig openbaar vervoer betekent onder andere:

- met een hoge frequentie;
- snel;
- stipt en betrouwbaar;
- goed bereikbaar vanuit de belangrijke attractie- en voedingspunten (in relatie tot voor- en natransport);
- comfortabel;
- herkenbaar (met een goede uitstraling).

Maatregelen voor het openbaar vervoer

De maatregelen voor het openbaar vervoer, die in het kader van het IGS worden voorgesteld vallen uiteen in twee groepen: de maatregelen op structuurniveau – het verbindend netwerk – en de maatregelen op detailniveau – het ontsluitende netwerk. Concreet gaat het om het volgende:

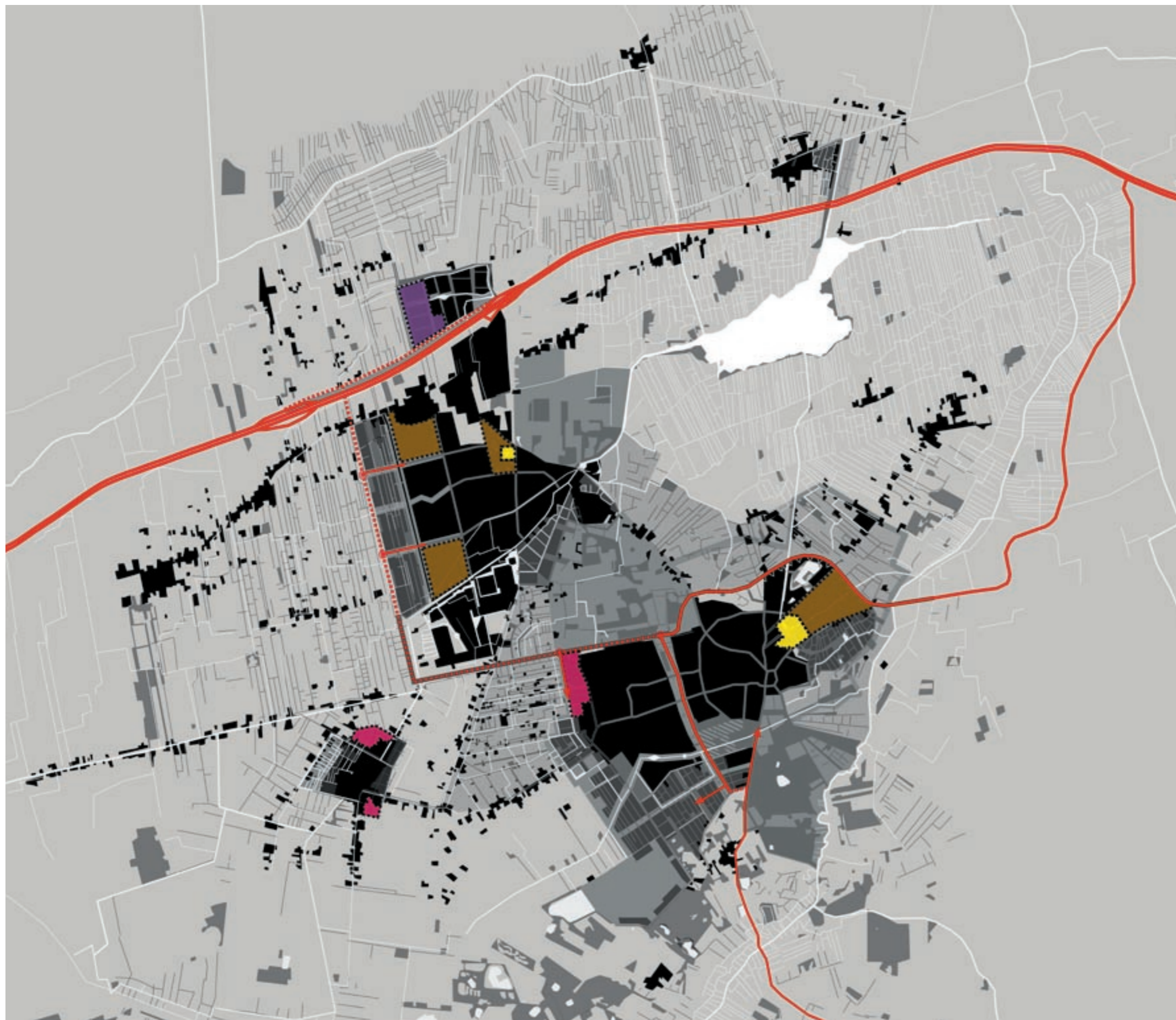
- **‘Stam’-lijnen voor hoogwaardig openbaar vervoer als dragers van de vervoersfunctie.**
Het systeem – op structuurniveau – is opgehangen aan twee separate ‘stam’-lijnen, de dragers van het systeem: één stamlijn tussen Groningen en Leek via de A7 en één stamlijn tussen Groningen en Roden via Peize. Beide stamlijnen lopen via het OV-knooppunt Transferium Hoogkerk. Ze worden uitgevoerd als volwaardig hoogwaardig openbaar vervoer (modern materieel, een gestrekte lijnvoering, primair gericht op snelheid en doorstroming, met een hoge betrouwbaarheid en een herkenbaar imago). Voor de stamlijnen staat de vervoersprestatie voorop. Daar waar zich potentiële vertragingen voordoen worden doorstromingsmaatregelen genomen, bijvoorbeeld in de vorm van eigen infrastructuur. In de bestaande kernen én in de nieuwe uitbreidingsgebieden wordt de route van de stamlijnen zoveel mogelijk ‘recht’ getrokken om snelheid en comfort op een zo hoog mogelijk peil te krijgen. Vooral in Roden is in dat verband nog veel verbetering mogelijk. Ook in de stad Groningen worden maatregelen voorgesteld, die het hoogwaardige karakter van de lijnen in termen van snelheid, doorstroming en stiptheid onderstrepen. Nu zijn daar belangrijke knelpunten, die moeten worden opgelost voordat gesproken kan worden van hoogwaardig openbaar vervoer. De aanpak van deze knelpunten is cruciaal: de kracht van de ketting wordt immers bepaald door de zwakste schakel. Stamlijnen krijgen een beperkt aantal, goed geoutilleerde haltes, die aansluiting geven op het onderliggend ontsluitend openbaar vervoernetwerk in Leek en Roden. Ze sluiten aan op het langzaam verkeersnetwerk, zodat de stamlijnen goed per fiets of te voet bereikbaar zijn, en de reikwijdte van de haltes aanzienlijk wordt vergroot.

Onderliggende lijnen voor de voeding van de stamlijnen

Het ontsluitend netwerk – het detailniveau – is een samenstel van optimaal op de vervoersvraag toegesneden lijnen. De vorm is vraagafhankelijk en varieert van reguliere lijnen tot servicebuslijnen. Het netwerk kan eenvoudig worden uitgebreid of anderszins worden aangepast aan een veranderende vraag. Zodra het gebruik daartoe aanleiding geeft kan zelfs een kwaliteitsniveau vergelijkbaar met hoogwaardig openbaar vervoer geboden worden. Naar verwachting zal dat de eerste jaren in ieder geval nog niet aan de orde zijn. Bij voortgaande ruimtelijke, maatschappelijke en technische ontwikkeling wordt een koppeling tussen de beide stamlijnen in de toekomst niet uitgesloten.

Bij de keuze van het openbaar vervoersysteem is het aspect flexibiliteit nadrukkelijk meegenomen. De openbaar vervoerwereld is volop in beweging en een al te star systeem maakt inspelen op toekomstige veranderingen nodeloos moeilijk. Daarom wordt geen blauwdruk van het toekomstige systeem in het IGS neergelegd, maar een robuuste structuur met maximale flexibiliteit in de uitwerking. De functionele eis van een optimale openbaar vervoerontsluiting is daarbij vast uitgangspunt.

Het bovenomschreven principe legt daarvoor de basis. De uitwerking is een continu proces, startend met het opstellen van een separaat Masterplan Openbaar Vervoer Leek-Roden, waarin op korte termijn de ontwerputgangspunten voor het openbaar vervoersysteem verder worden uitgewerkt in termen van concrete maatregelen en financiering. Het Masterplan wordt opgesteld onder regie van de stuurgroep voor de Ontwerpogave, in samenwerking met het OV-bureau en Kolibri. Voorwaarde is dat de ontwikkeling van woongebieden zij aan zij gaat met het activeren van de openbaar vervoervoorzieningen.



-  infrastructuur
-  zoekgebied hoofdontsluiting
-  tracé Zuiderzeelijn
-  recreatieve route
-  oriëntatie bebouwing
-  sport
-  golfbaan
-  combinatie onderwijs-sport
-  landmarklocatie

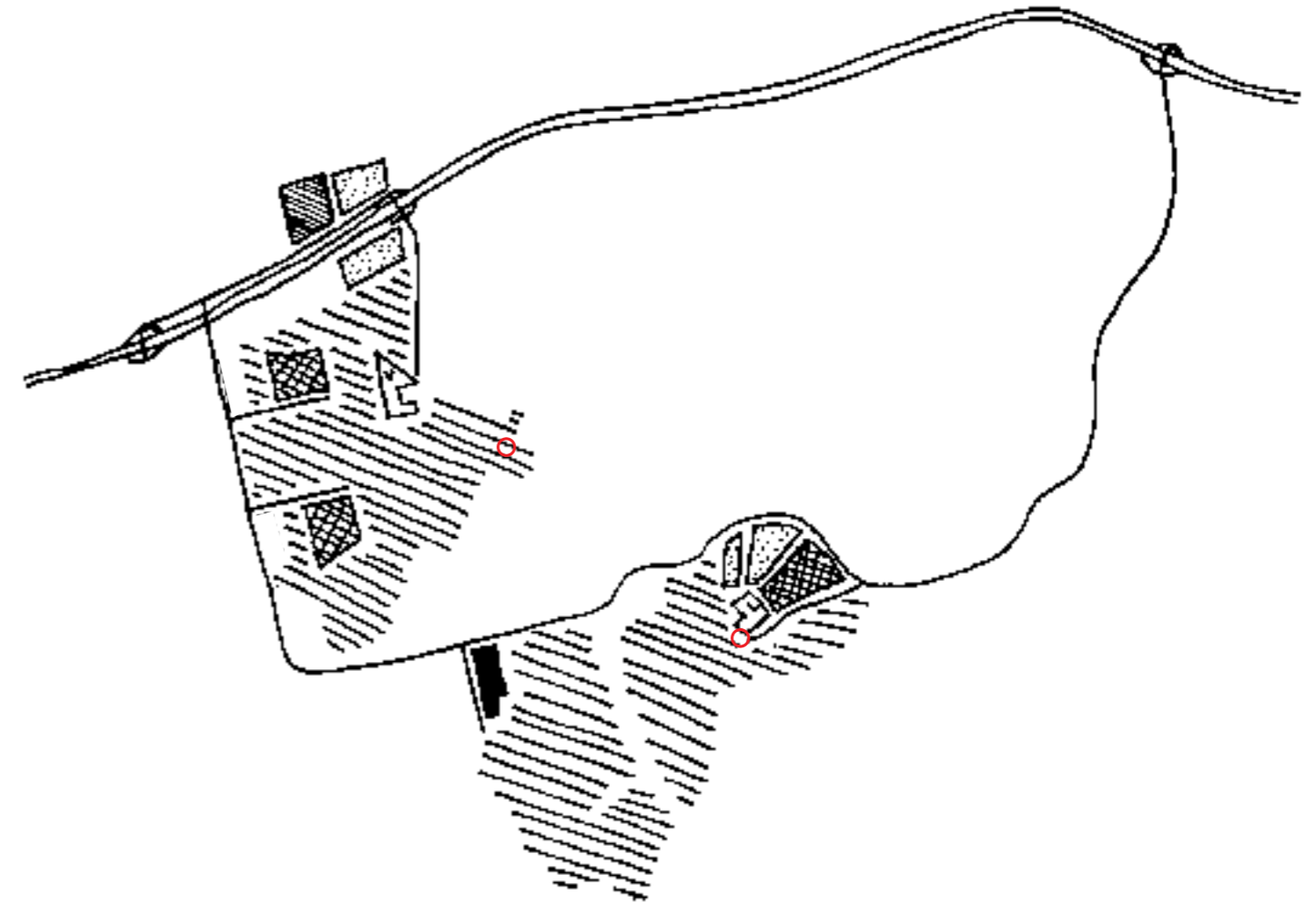
-  landschappelijke structuur
-  landschappelijke inpassing hoofdinfrastructuur
-  landschappelijke drager
-  sport
-  combinatie sport-wonen-park-maatschappelijke functie
-  nieuw landgoed
-  bestaand landgoed
-  water

-  centrumdorps wonen
-  dorps wonen
-  landelijk dorps wonen
-  functiewisselingsgebied
-  revitaliseringslocatie
-  woon/werk-locatie
-  bedrijvigheid
-  bedrijvigheid gepland
-  begraafplaats
-  bestaande bebouwing

De lokalisering van bedrijvigheid wordt intergemeentelijk bekeken en wordt voornamelijk beoordeeld op de nabijheid van infrastructuur.

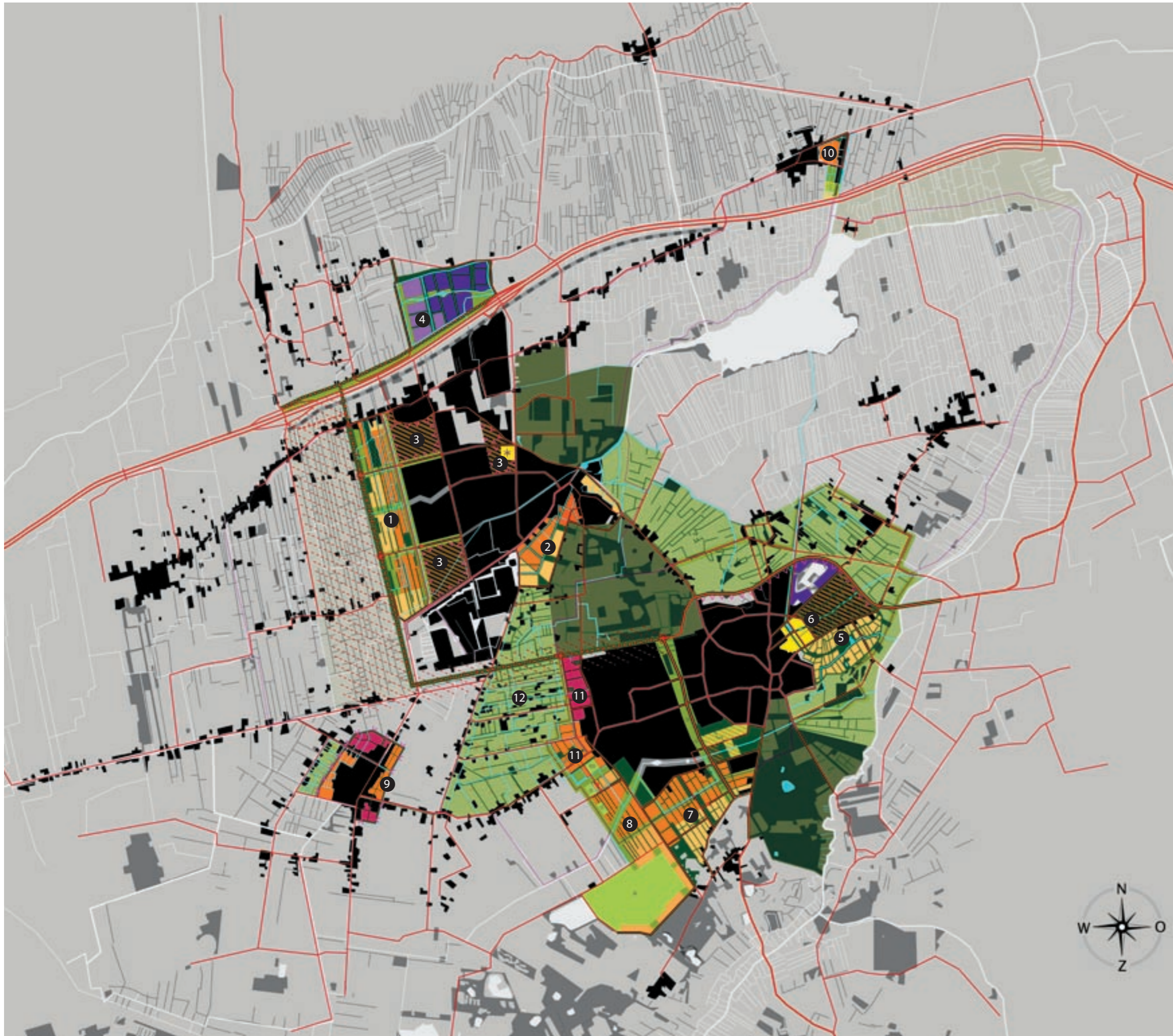
Leek en Roden hebben zich tot nu toe onafhankelijk van elkaar ontwikkeld. Ook de bedrijvigheid in beide plaatsen heeft zich onafhankelijk van elkaar ontwikkeld. Het resultaat is de aanwezigheid in beide dorpen van nauwelijks van elkaar te onderscheiden bedrijventerreinen met een grote mix van kleinschalige en grootschalige bedrijven. In het IGS wordt bepleit een scheiding te maken tussen het accommoderen van bedrijvigheid die zich vooral richt op de aanwezigheid van de A7, en het accommoderen van bedrijvigheid die profiteert van de ligging in het dorp. Voor de bedrijvigheid die is gericht op de snelweg wordt voorzien in de uitbreiding van het reeds in ontwikkeling gebrachte bedrijventerrein ten noorden van de A7 bij Leek (Leeksterveld). Het uitgangspunt is dat het type bedrijvigheid hier (boven) regionaal en/of 'stuwend' is. Daarnaast zijn er mogelijkheden om bedrijven die uitgeplaatst worden uit de bestaande binnendorpse bedrijventerreinen (herstructureringsopgave) hier onder te brengen. Het totale oppervlak aan bedrijven op deze locatie is 60 hectare netto met daarop 40 hectare voor infra-water-landschap (totaal 100 hectare bruto).

Voor de lokaal gerichte bedrijven wordt voorgesteld deze zowel te accommoderen in de bestaande te herstructureren oudere bedrijventerreinen (revitalisering locaties), alsmede aan de westrand van Roden in combinatie met wonen (nieuwe dorpsrand van Nieuw Roden aan het wijkengebied), en in beperkte mate aan de zuidoostkant van Zevenhuizen. Voor een deel worden de functiewisselingslocaties benut voor woningbouw, met name dichtbij het centrum van beide kernen (Bitseveld in Roden en industriepark Leek). Een belangrijke opgave is de mogelijke combinatie tussen bedrijven en wonen. Met name in de westelijk gelegen locatie bij Roden (Nieuw Roden-West) zal een combinatie tussen wonen en werken worden toegepast.



Kernkwaliteit ontwikkeling

11.	Lokalisering van bedrijvigheid op intergemeentelijk niveau en voornamelijk beoordeeld op de nabijheid van infrastructuur.
-----	---



- 1 Projectgebied Tolbertervaart
 - 2 Projectgebied Nietap
 - 3 Projectgebied ICT Kern Leek
 - 4 Projectgebied Leek Noord
 - 5 Projectgebied Roden Oost
 - 6 Projectgebied ICT Kern Roden
 - 7 Projectgebied Roden Zuid
 - 8 Projectgebied Steenbergerveld
 - 9 Projectgebied Zevenhuizen
 - 10 Projectgebied Oostwold
 - 11 Projectgebied Nieuw Roden
 - 12 Projectgebied Wijkengebied
 - L Landschapsopgave Roden Noord
 - L Landschapsopgave Oostwold
 - L Landschapsopgave Tolbertervaart en zoekgebied ontsluiting
-
- infrastructuur
 - - - zoekgebied hoofdontsluiting
 - tracé Zuiderzeelijn
 - ... recreatieve route
 - ~ orientatie bebouwing
 - ⊙ sport
 - ⊙ golfbaan
 - ⊙ combinatie onderwijs-sport
 - * landmarklocatie
-
- landschappelijke structuur
 - landschappelijke inpassing hoofdinfrastructuur
 - landschappelijke drager
 - sport
 - combinatie sport-wonen-park-maatschappelijke functie
 - nieuw landgoed
 - bestaand landgoed
 - water
-
- centrumdorps wonen
 - dorps wonen
 - landelijk dorps wonen
 - functiewisselingsgebied
 - revitaliseringslocatie
 - woon/werk-locatie
 - bedrijvigheid
 - bedrijvigheid gepland
 - begraafplaats
 - bestaande bebouwing

500m 1000m 5000m

Totaal overzicht