1689-03

Intergemeentelijk Structuurplan Leek – Roden

4 MODELLEN

20 december 2005

JUURLINK STEDENBOUW [+] GELUK bv LANDSCHAP

Intergemeentelijk Structuurplan Leek – Roden

4 MODELLEN

Inhoudsopgave

voorwoord 05

01 inleiding 07

02 landschap 09

bodem 11
water 13
typologie 15
structuren 17
natuur 19
recreatie 21
kritiek 23

03 cultuurhistorie 25

Roden, Landgoed Mensinghe 26
Roderesch, Leutingewolde, Roderwolde, Foxwolde 27
Tolbert, Midwolde, Oostwold
Leek, Nienoord 28
Nietap, Terheijl, Zevenhuizen 29
groei van Roden en Leek 31
ambitie en kritiek 33

04 infrastructuur

structuur, gebruik, ambitie 35
openbaar vervoer, ambitie 37

05 4 modellen 39

model 1: 2 dorpen 3 landschappen 43
infrastructuur 45
model 2: netwerklandschap 47
infrastructuur 49
model 3: nieuwe weg – nieuw dorp 51
infrastructuur 53
model 4: wonen op het zand 55
infrastructuur 57

06 literatuurlijst 59

07 colofon 61

voorwoord

De raden van de gemeente Leek en Noordenveld besloten in juni 2004 in te stemmen met de geactualiseerde regiovisie Groningen Assen en de daaruit voor de beide gemeenten voortvloeiende ontwerpopgaven.

In november 2004 besloten de beide raden om voor de invulling van de ontwerpopgave Leek/Roden te kiezen voor het maken van een intergemeentelijk structuurplan overeenkomstig de Wet Ruimtelijke Ordening.

De colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten hebben voor de uitvoering van dit besluit een stuurgroep ingesteld waarin beide colleges zijn vertegenwoordigd. De provincies Drenthe en Groningen zijn eveneens vertegenwoordigd in deze stuurgroep.

Na de besluitvorming in de gemeenteraden is het gebied geinventariseerd en zijn enkele belangrijke dilemma's die in het gebied spelen met de bevolking gecommuniceerd.

Er hebben in het voorjaar twee ontwerpateliers plaatsgevonden waaraan vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, inwoners en deskundigen hebben deelgenomen.

Er zijn enkele workshops georganiseerd rond de thema's duurzaamheid, verkeer en vervoer en water in relatie tot de dorpsranden.

Het kwaliteitsteam van de regiovisie Groningen Assen heeft een tweetal adviezen uitgebracht.
Op grond van het laatste advies van het kwaliteitsteam is besloten naast het maken van enkele ruimtelijke modellen een groen blauwe onderlegger te laten maken die als inspiratiebron kan worden gebruikt voor de ruimtelijke modellen en het te vervaardigen intergemeentelijk structuurplan.

Voordat een voorontwerp structuurplan kan worden gemaakt zal een Strategische Milieubeoordeling moeten worden gemaakt conform de Europese Richtlijn.

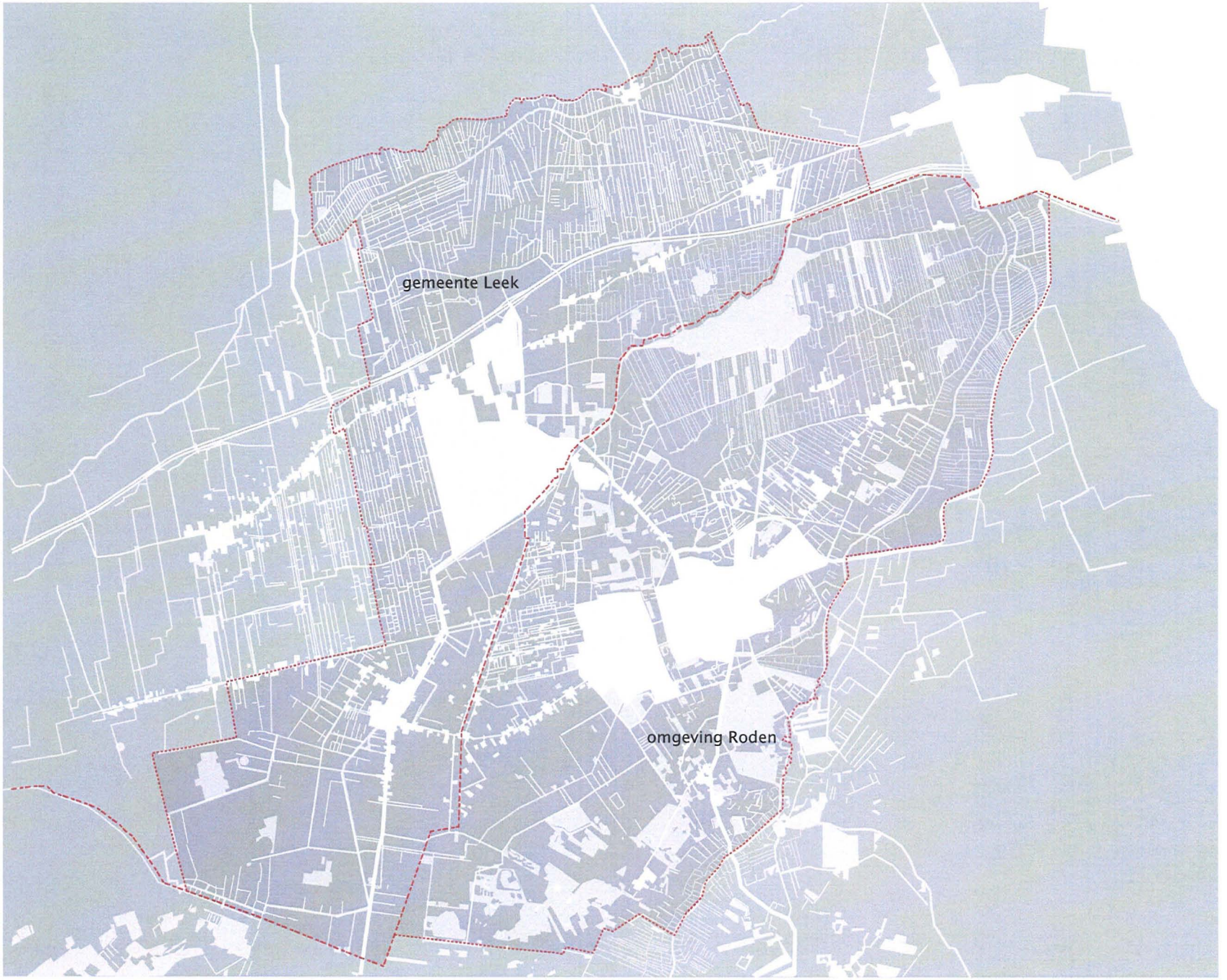
Het hiernavolgende rapport vormt de basis voor de op te stellen "notitie reikwijdte en detailniveau", alsmede het op te stellen SMB.

Wij benadrukken hier dat de 4 betrokken overheden, de beide gemeenten en de provincies, geen inhoudelijke besluiten hebben genomen, anders dan dat de landschappelijke onderlegger en de 4 modellen op hun milieueffecten zullen worden beoordeeld.

Na de opstelling van de Strategische Milieubeoordeling komt in het late voorjaar van 2006 de discussie op gang over de samenstelling van het intergemeentelijk structuurplan. Naast de milieueffecten zullen ook andere elementen in de afweging worden betrokken, zoals de planeconomische haalbaarheid, het duurzame karakter de modellen, de kwaliteit van de woonmilieu's en dergelijke.

20 december 2005
H.Fellinger, voorzitter stuurgroep ontwerpopgave Leek Roden.

overzichtskaart



provinciegrens
projectgrens

01. inleiding

opgave regiovisie

kwantitatief:

5300 nieuwbouw
1100 herstructurering

20 ha bedrijventerrein leek
50 ha bedrijventerrein roden, lokaal

In het plan moet voldoende ruimte worden vrijgemaakt voor een verdere duurzame ontwikkeling van beide kernen.

kwalitatief:

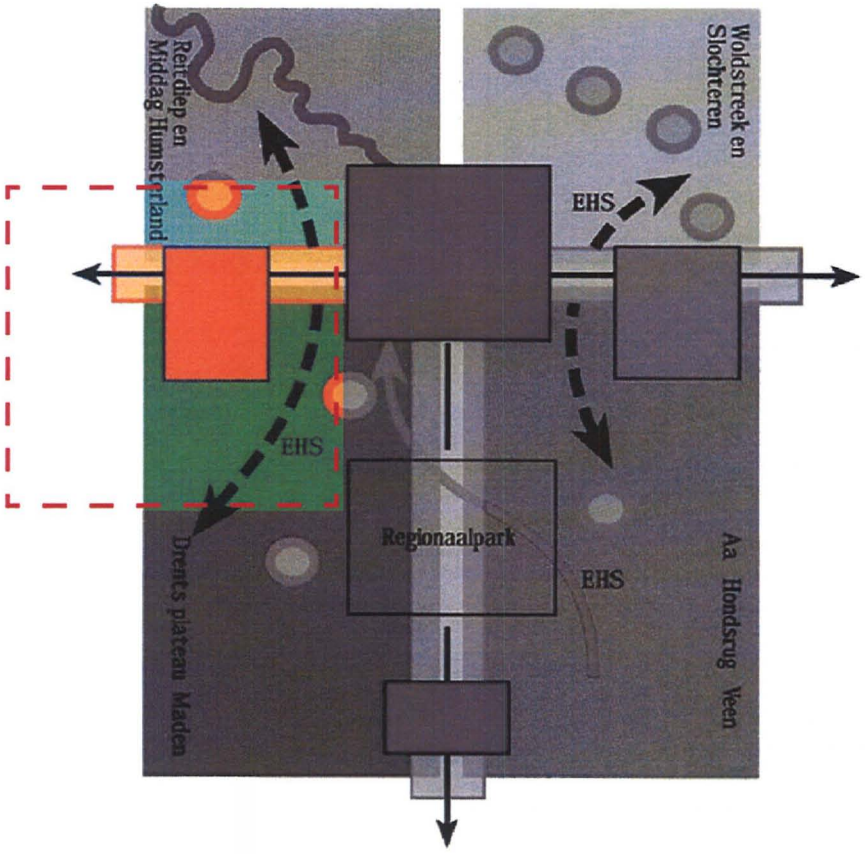
Benutting lokale kwaliteiten, ontspannen wonen en werken in groene dorpen omringd door een verscheidenheid aan landschappen.

Concentratie van verstedelijking in 'T-structuur', Leek en Roden vervullen een schragende functie in de verstedelijkingsopgave van de regio.

Ondersteuning van de verstedelijking met goede bereikbaarheid, zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer (ontwikkeling regionaal openbaar vervoersysteem).

Projectgrens:

Het zoekgebied voor de opgave behelst de gemeente Leek en de omgeving van Roden



verstedelijkings diagram Regiovisie

landschappelijk raamwerk

escomplex
bos
bos streefbeeld
water
landgoederen

structurerende landschapselementen
singels

wegdorpenlandschap
ontginningslandschap
esdorpenlandschap

vaarroute
kanoroute
fiets-en wandelroute

02. landschappelijk raamwerk

Het landschap rondom Leek en Roden is voor een groot deel de identiteitsdrager van de dorpen.

Dit landschap is niet eenvormig maar bestaat uit een grote verscheidenheid van verschillende landschappelijke belevingen variërend van het gesloten bos tot open weidegebied met tal van tussenvormen als houtsingels en forse eikenlanen.

Het rijke landschapsbeeld vormt een enorme inspiratie voor de verstedelijkingsopgave in de komende 30 jaar.

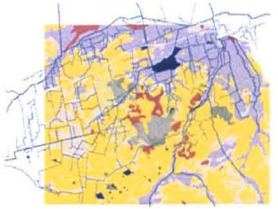
Om het landschap goed op zijn waarde te kunnen schatten is, naast onze eigen visuele waarnemingen, een inventarisatie gemaakt van alle relevante beleidsdocumenten van de verschillende overheden.

De inventarisatie is opgedeeld in de thema's bodem, water, landschapstypen, landschapsstructuren, natuur en recreatie.

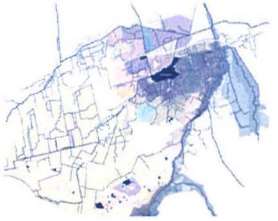
De samenvoeging van de thema's is getekend in een

landschappelijk raamwerk

waarin de verbanden tussen de verschillende thema's worden getoond die karakteristiek zijn voor het projectgebied Leek-Roden. Het landschappelijk raamwerk vormt de basis voor de 4 ontwikkelingsmodellen.



bodemkaart



waterkaart

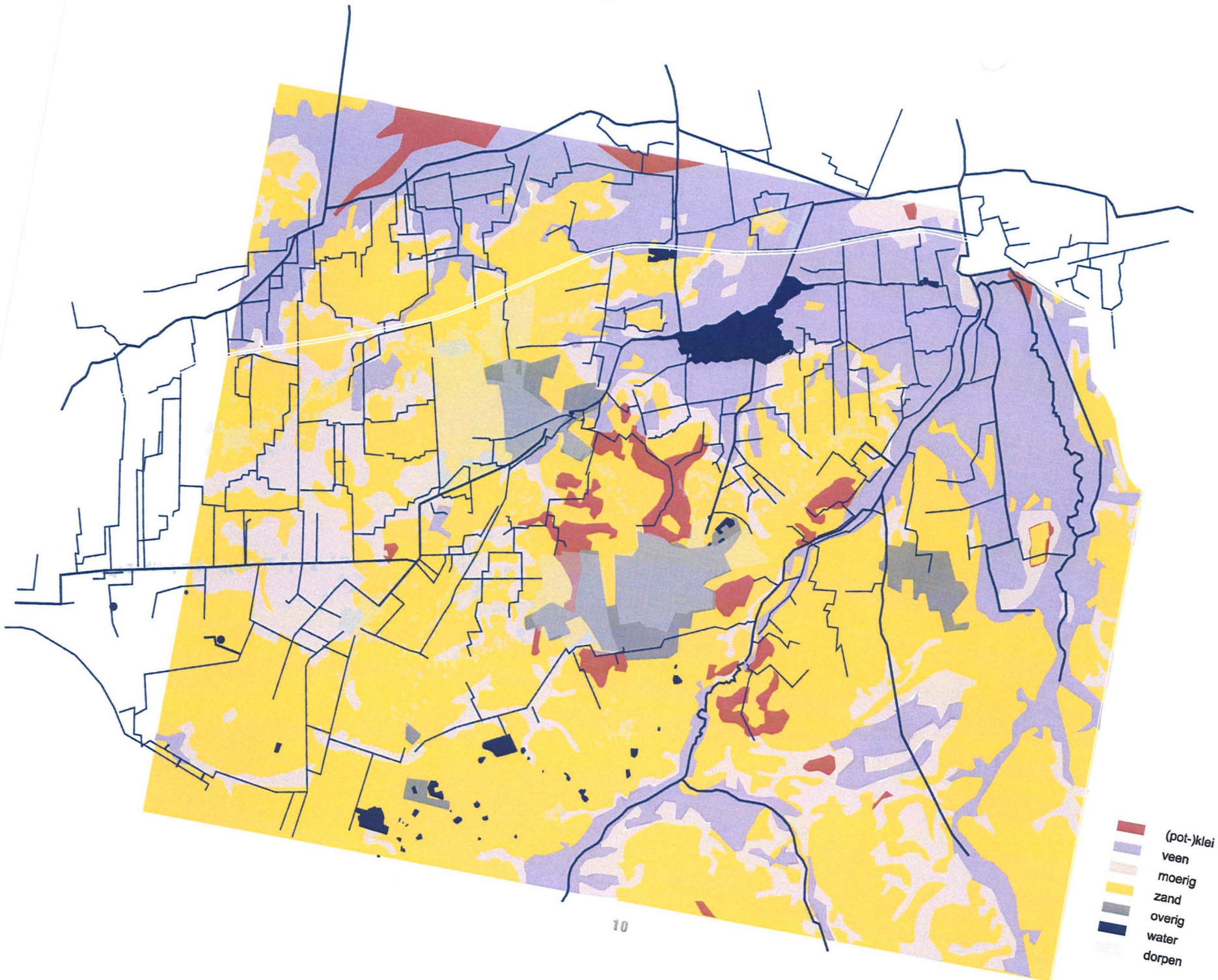
landschapstypen

landschapsstructuur

natuurkaart

recreatiekaart

bodemkaart

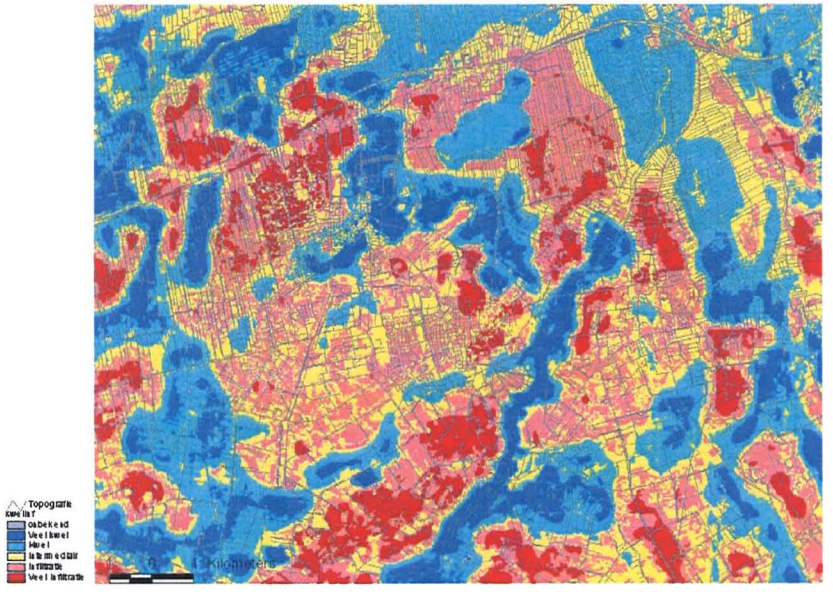


02. landschap en bodem

Het gebied rondom Leek en Roden bevindt zich op de rand van het Drents-Fries plateau. In de Noordoosthoek duikt het reliëf onder een laagte van veen. Op deze overgang van zand naar veen is de bodem sterk gerodeerd.

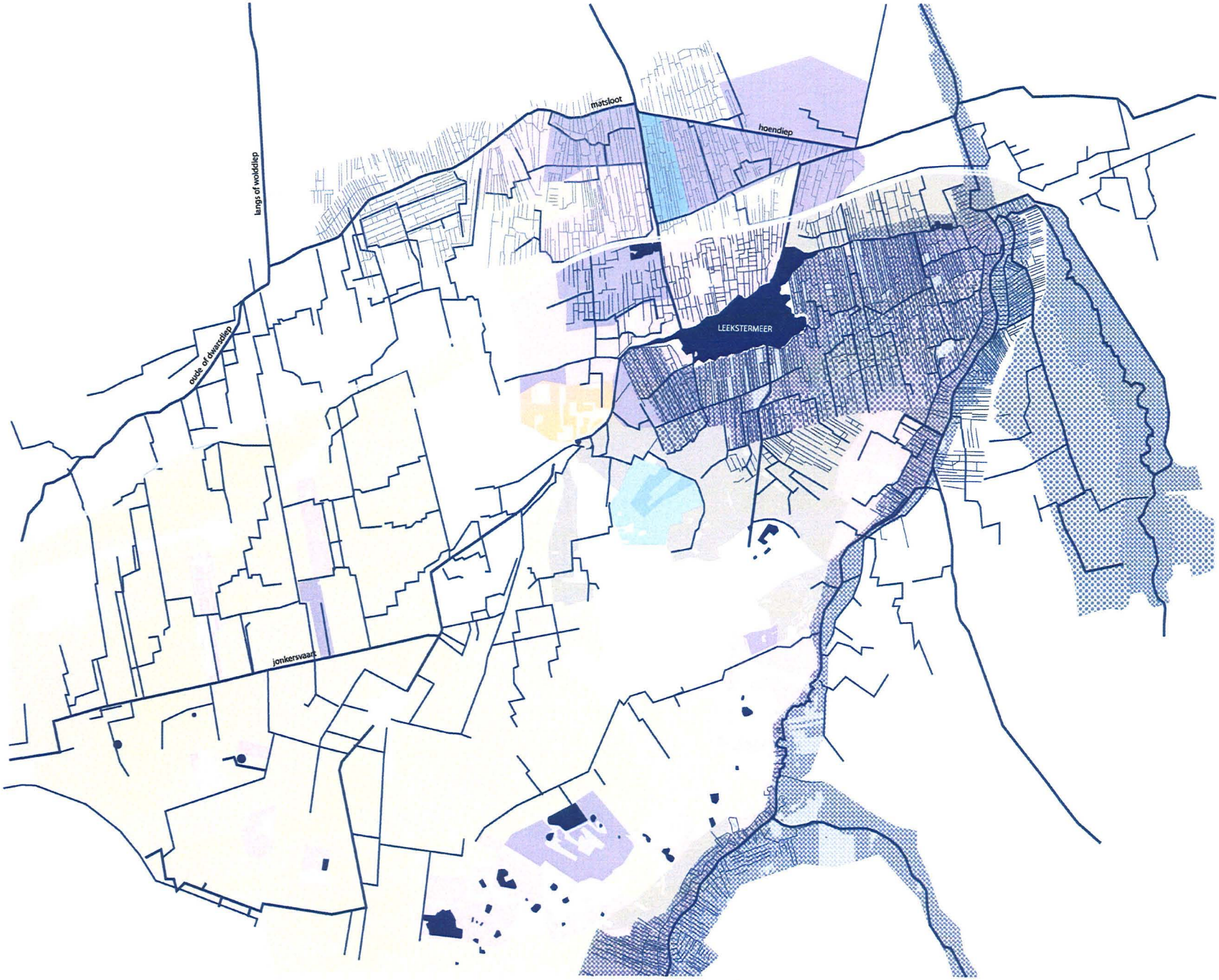
Een groot deel van het kleileem is tijdens de laatste ijstijd weggespoeld en daardoor zijn oude bodems aan de oppervlakte gekomen. Rondom Roden is potklei daardoor de overheersende bodemsoort. Het Lieverse diep en de Steenbergerloop doorsnijden beide de potkleilaag.

De specifieke bodemsituatie laat een grillig kwelpatroon zien met veel kwel ten noorden van Roden, rondom Nietap, ten oosten van Leek en aan de flanken van het Lieverse diep/ Peizerdiep en de Steenbergerloop.



kwel/infiltratiekaart

waterkaart



- oppervlaktewater
- frequente overstroming
- incidentele overstroming
- waterwingebied
- grondwaterbeschermingsge
- water voor landbouw
- water voor landbouw met landschappelijke eisen
- water voor natuur
- water voor landbouw en natuur
- water voor recreatie

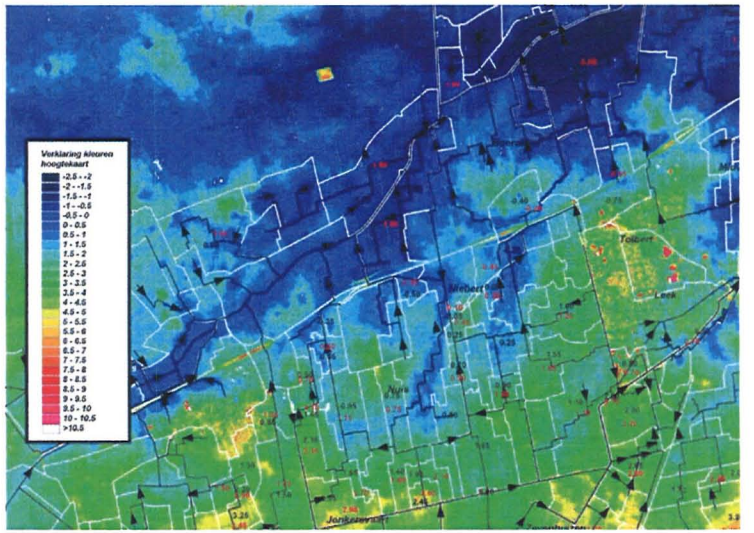
02. landschap en water

Het watersysteem in het gebied rondom Leek en Roden is verdeeld in twee stroomgebieden: het gebied met als centrale stroom het Lieverse Diep/ Peizerdiep (het gebied ten oosten van Roden), en het gebied met als centrale stroom de Jonkersvaart/ Leekster Hoofddiep (het gebied ten westen van Roden). Beide stroomgebieden komen samen in de omgeving van het Leekstermeer. Rondom het Peizerdiep is een meer natuurlijk watersysteem aanwezig op basis van vrij verval. Op dit systeem zitten naast landbouwgebieden ook veel natuurgebieden gekoppeld met een relatieve goede waterkwaliteit.

Rondom het Leekster Hoofddiep is een veel kunstmatigere situatie van gegraven kanalen, vaarten en sloten met sluisjes en pompen aanwezig. In de zomer wordt water ingelaten en in de winter afgevoerd. Op dit systeem zitten hoofdzakelijk landbouwgronden gekoppeld met een relatief slechte waterkwaliteit.

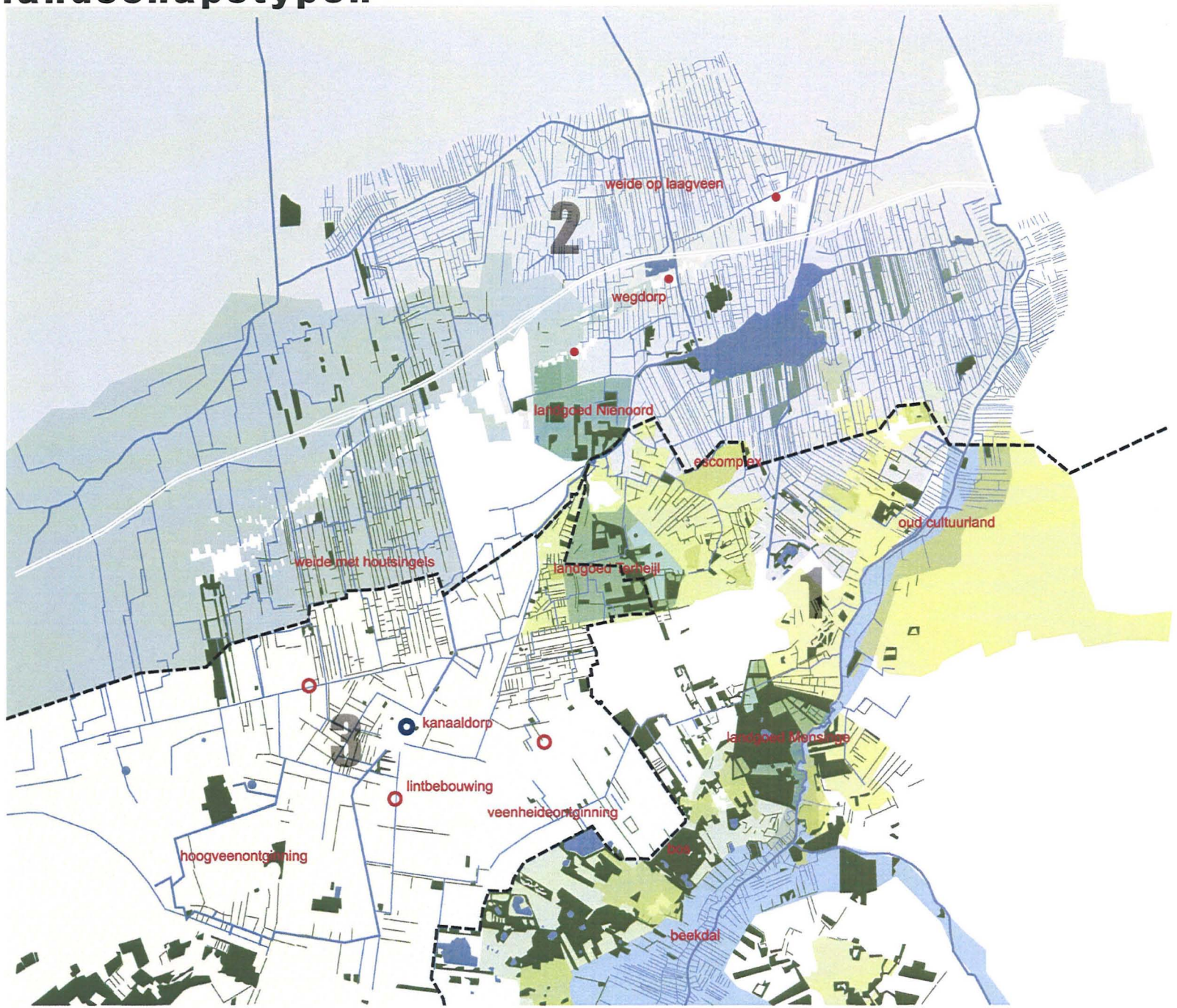
Naast het watersysteem komt er in het gebied een grote variatie tussen kwel- en infiltratiegebieden voor. Het kwelwater komt hoofdzakelijk voor op de lagere gradiënten in het noord-oosten (omgeving Leekstermeer) en rondom het beekdal van het Peizerdiep en de Steenbergerloop.

Om de waterhuishouding in het gebied zelfstandiger en dus ook duurzamer te laten opereren heeft het waterschap ervoor gekozen om rondom het Leekstermeer frequente en incidentele overstroming toe te staan. Dit zogenaamde waterbergingsgebied wordt uitgebreid met de oevers van het Peizerdiep en eventueel in de toekomst langs de Steenbergerloop. Tussen Roden en Nietap bevindt zich aan de oostzijde van de J.P. Santeeweg een waterzuiveringsstation met rondom een waterbergingsgebied.



hoogtekaart

landschapstypen



esdorpenlandschap

1
- escomplex
- landgoed met lanen
- beekdal
- oud cultuurland
- bos

wegdorpenlandschap

2
- wegdorp
- landgoed met lanen
- weide op laagveen
- weide met houtsingels
- bos
- bos streefbeeld

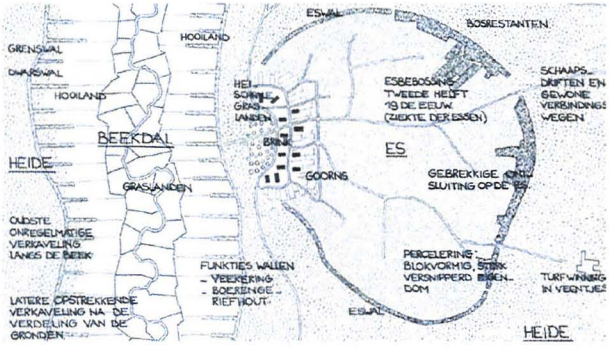
ontginningslandschap

3
- kanaaldorp
- lintbebouwing
- hoogveenontginning
- veenheideontginning
- bos

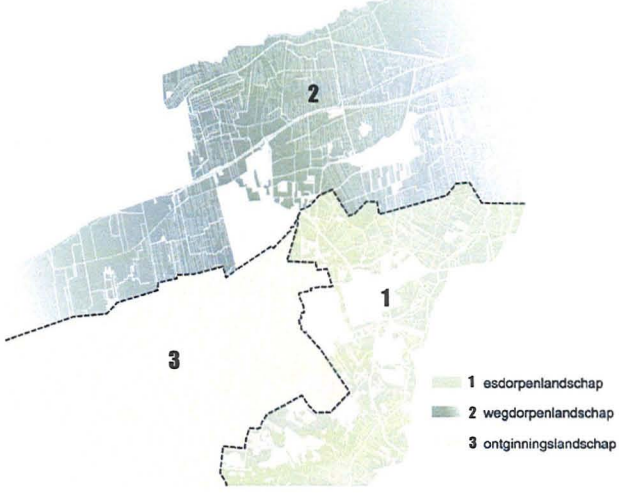
02. landschapstypen

Rondom het gebied van Leek en Roden bevinden zich drie occupatie-landschappen: het esdorpenlandschap (Drenthe) het wegdorpenlandschap (Groningen) en het ontginningslandschap (Drenthe en Groningen). De landschappen hebben een verschillende ontstaansperiode: zo is het esdorpenlandschap het oudste landschap daterend uit de middeleeuwen met veel variatie en kleinschalige ingrepen. Het wegdorpenlandschap dateert na de 12e eeuw en laat een systematische lineaire verkaveling zien. Het ontginningslandschap is het meest recent en dateert van de 16e eeuw tot de 19e eeuw.

De samenkomst van de drie landschappen, met streekeigen nederzetting- en boerderijtypen, gebiedskenmerken en landschapsstructuren, is uniek voor de omgeving van Leek en Roden. Binnen de drie landschappen zijn verschillende landschappelijke hoofdstructuren te onderscheiden.



opbouw esdorpen landschap



1. Esdorpenlandschap

Esdorp: Roden
Agrarische vestiging rondom de brink op de rand van droog bouwland (es) en nat hooiland (beekdal)

Escomplex: Esch van Leutingewolde, Esch van Roderwolde, Roderesch, Steenbergeresch
Microreliëf in het landschap

Bos / landgoed met lanen: Mensinghe, Terheijl, Noorderduinen, Zuursche duinen

Beekdal / beekdalvlakte: Lieverse Diep, Peizerdiep, Steenberger loop

Oud Cultuurland: ten westen van Roderesch, ten Noorden en Oosten van Roden
Dit typische kleinschalige potkleilandschap kenmerkt zich door voor de ontwatering een dicht patroon van sloten en greppels. Naast de slootkanten staan houtsingels. Tevens komen bosopstanden, lanen richting de wegdorpen op de rand van het plateau (Leutingewolde, Foxwolde, Roderwode, Sandebuur) en houtwallen voor waardoor het landschap een besloten karakter heeft.

2. Wegdorpenlandschap

Wegdorp: Tolbert, Midwolde, Oostwold

Landgoed met lanen

Weide op laagveen
smalle percelen haaks op de richting van het wegdorp die ieder door een sloot worden omgeven. Door de hoge waterstanden worden de percelen gebruikt als weiland en hooiland.

Weide met houtsingels
Langs de kavels staan houtsingels van voornamelijk elzen haaks op de richting van het wegdorp. Het geheel heeft een sterke coulissevorming waardoor het landschap intiem wordt.

3. Ontginningslandschap

Kanaaldorp/ lintbebouwing met een mix van agrarische-, burger-, en soms industriële bebouwing behorende bij de hoogveenontginning: Zevenhuizen

Hoogveenontginning
akkerbouwgebied is open en wordt gekenmerkt door grote maten, rechte lijnen en parallelle wijken. Transparante lintbebouwing afgewisseld met kanalen met reeksen lintbebouwing van aaneengesloten tot transparant.

Jonge heide- of veenheideontginning
heideontginningslandschap bestaande uit rechte heideontginningswegen met verspreide bebouwing en grootschalige openheid afgewisseld met bosopstanden. Weinig en voornamelijk agrarische bebouwing.

beekdal

oudcultuurland

leekstermeer

wijkengebied

steenbergerveld

wijkengebied

wijkengebied

landschapsstructuren

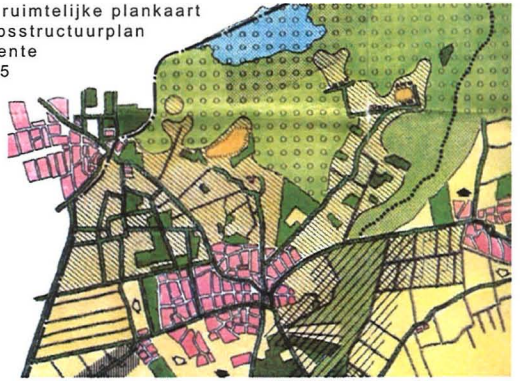
structurerende landschapselementen
singels
escomplex
bos
bos streefbeeld
water
wegdorpenlandschap
ontginningslandschap
esdorpenlandschap

02. landschapsstructuren

Het gebied rondom Leek en Roden bevat een groot aantal landschappelijke structuren die voor een belangrijk deel de ruimtelijke kwaliteit van het gebied bepalen.

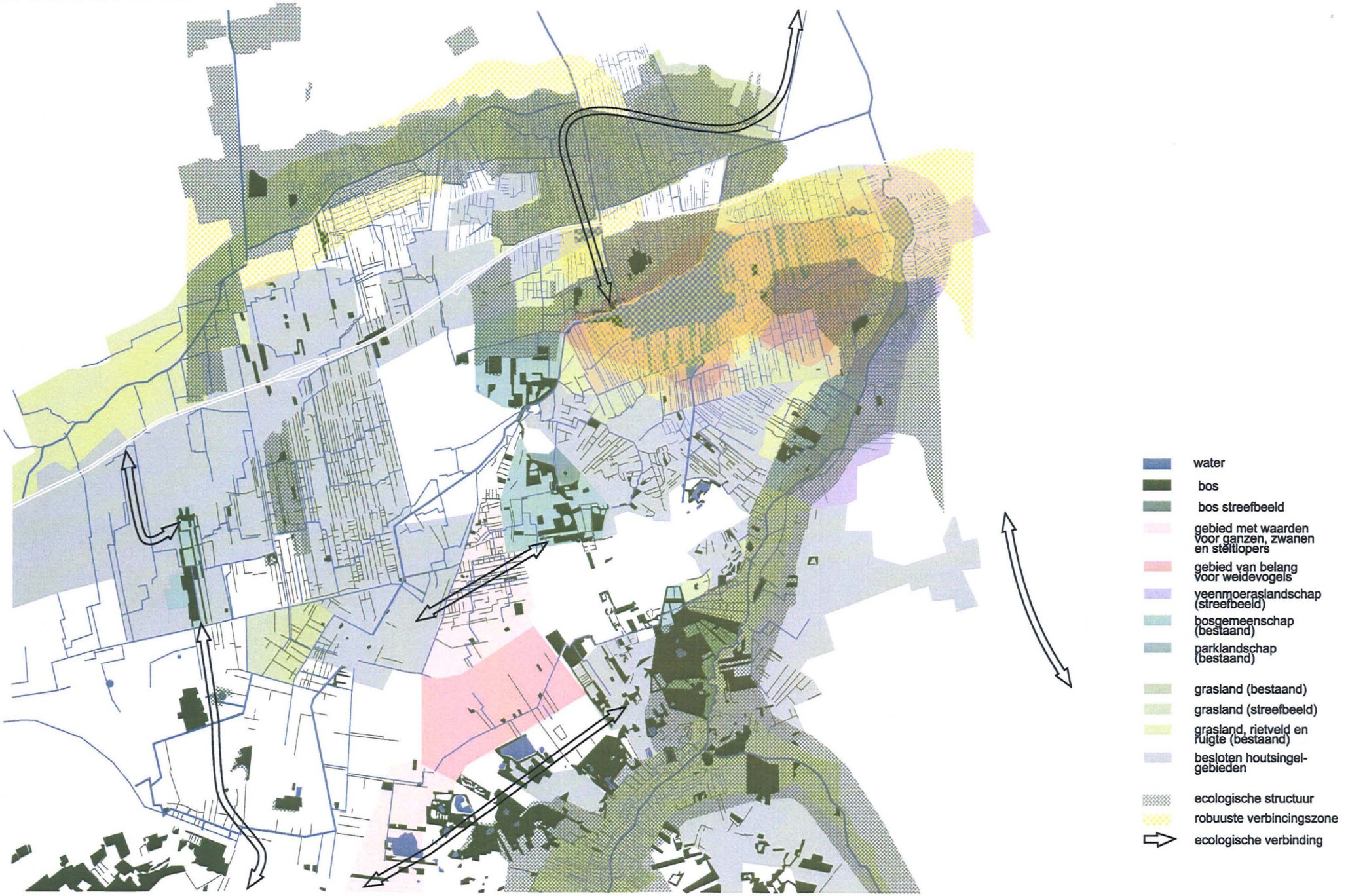
Soms vallen deze structuren samen met het type landschap (houtwallen in het esdorpenlandschap, houtsingels in het wegdorpenlandschap, vaarten en wijken in het hoogveenontginningslandschap) maar soms overlappen de structuren (lanen in het esdorpenlandschap, bij de landgoederen en in het heideontginningslandschap).

De samenhang van deze structuur bepaald de kwaliteit van het landschappelijk netwerk.



fragment ruimtelijke plankaart
landschapsstructuurplan
Noord Drente
SBB, 1985

natuurkaart



02. Landschap en natuur

De natuur in het gebied rondom Leek en Roden is op verschillende manieren te omschrijven:

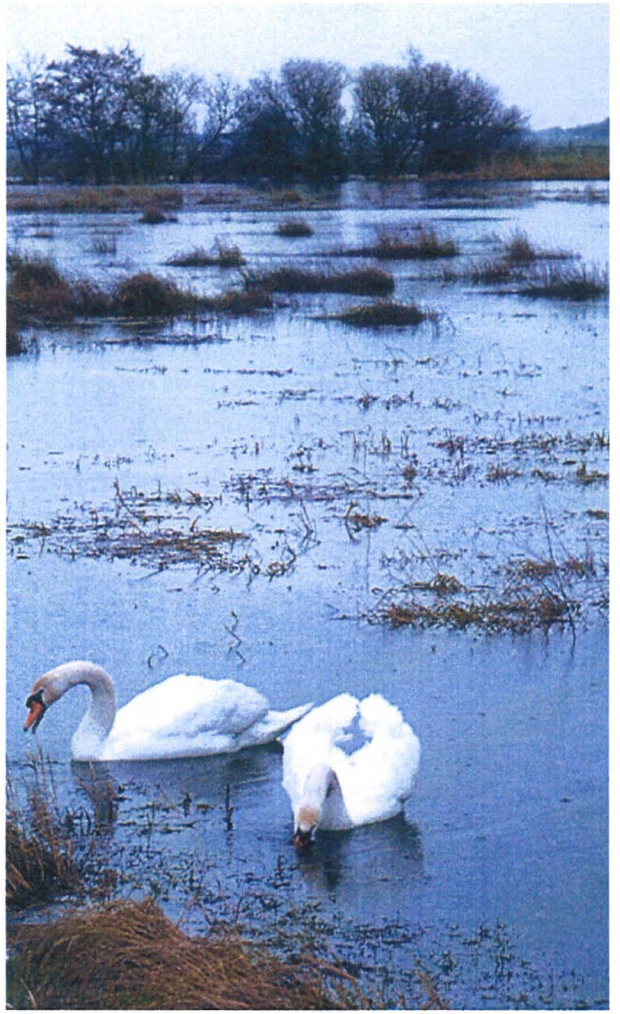
De Ecologische Hoofd Structuur (EHS) legt verbanden door middel van zogenaamde natte structuren. Voor het studiegebied zijn met name de Dwarsdiep-Matsloot-Hoendiep, Het Lieverse Diep-Peizerdiep als beekdalsysteem met hooilanden en extensieve begrazing, en de omgeving rondom het Leekstermeer met waterrijke kwelgebieden in de laagveenvlakte bestaande uit natte graslanden, rietvelden en ruigten van belang.

De EHS betrekt hier ook bij de bosgemeenschappen verspreid in vele kleine eenheden over het gebied met een relatief grotere concentratie rond het beekdal. Rondom het Leekstermeer ligt een stiltegebied voor weidevogels, en foerageergebied voor ganzen.

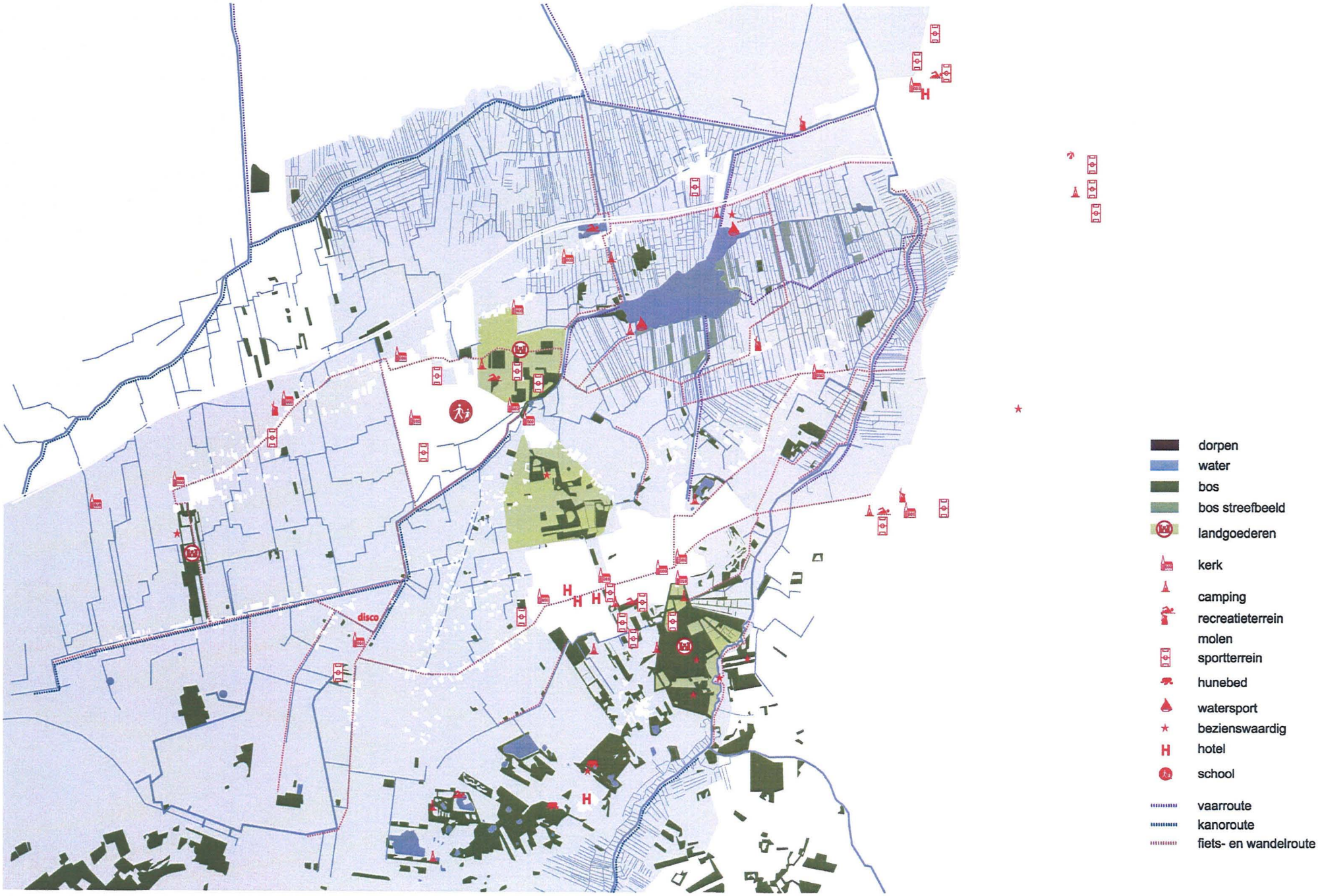
Naast de EHS worden de volgende structuren van belang geacht voor de natuurwaarde van het gebied:

- Besloten houtsingelgebieden ten noorden van de Jonkersvaart
- De veen- en heiderestanten in de jonge ontginningsgebieden: deze zijn in omvang ech ter te klein en liggen te geïsoleerd om een blijvende bijdrage te leveren aan een levensvatbare ecologische structuur.
- De veenplassen bij het Steenbergerveld met een belangrijke functie als slaap- en pleisterplaats voor diverse soorten steltlopers.

Bijzondere beplanting kwelzones (ntb)



recreatiekaart

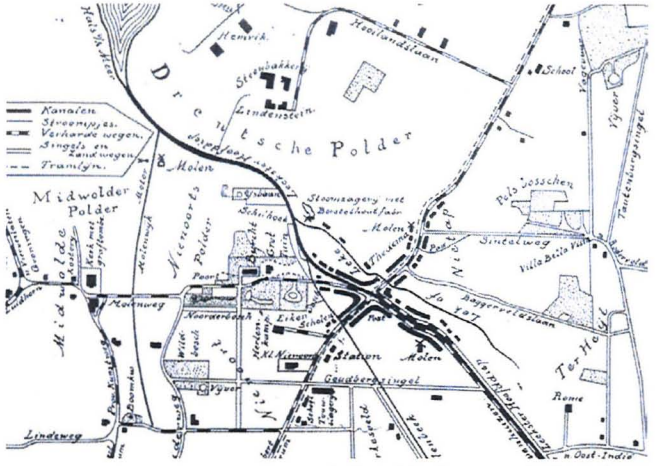


02. Landschap en recreatie

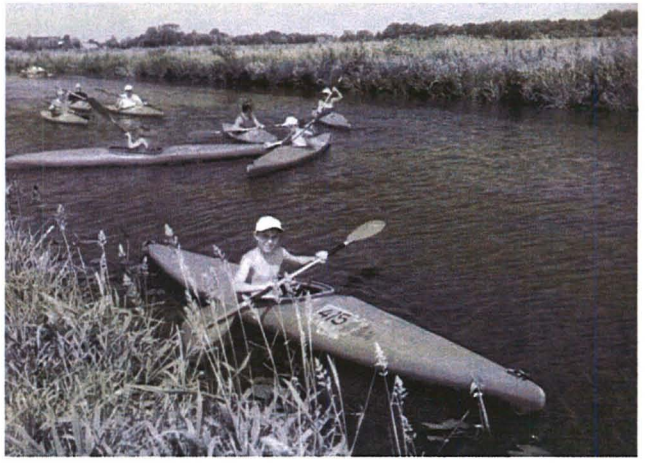
Het recreatief gebruik van het gebied rondom Leek en Roden is gemaakt uit een verzameling van interessante plekken, objecten en gebieden. Daarnaast bevinden zich een aantal officiële recreatieve fietsroutes door het gebied.

De grote trekpleisters zijn het landgoed Nienoord, en de Zuursche duinen ten zuiden van Roden. Opvallend is dat het Leekstermeer met een verbinding naar het noorden, het dorp Roden en het landgoed Mensinghe een zeer bescheiden rol speelt.

De fietsroutes in het gebied zijn fragmentarisch van opzet. De enige route die op verschillende wijzen is af te leggen is die van Roden naar de stad Groningen.



wandelkaart leek en omstreken, 1913



02. Landschap kritiek

De wensen vanuit het landschap zijn ambitieus.

Vanuit de verschillende invalshoeken bodem, water, landschapstypologie, landschapsstructuur, natuur en recreatie blijken vele wensen echter in de werkelijkheid toch iets anders uit te pakken.

Enkele opvallende aspecten in het landschap zijn:

Reeds lang wordt er op minder geschikte bodems gebouwd

de waterstructuur in het veenontginningsgebied is nog maar een fractie van wat er ooit geweest is

typische landschappelijke elementen als houtwallen en houtsingels zijn vanwege de rationalisatie in de landbouw vaak verdwenen

de lanen in de dorpen zijn niet meer de dragers van de structuur

de natuur is uit het veenontginningslandschap verbannen

de recreatieve potentie van het gebied is fragmentarisch benut.

leekster hoofddiep mager beplant

voormalige Leekster Hoofddiep

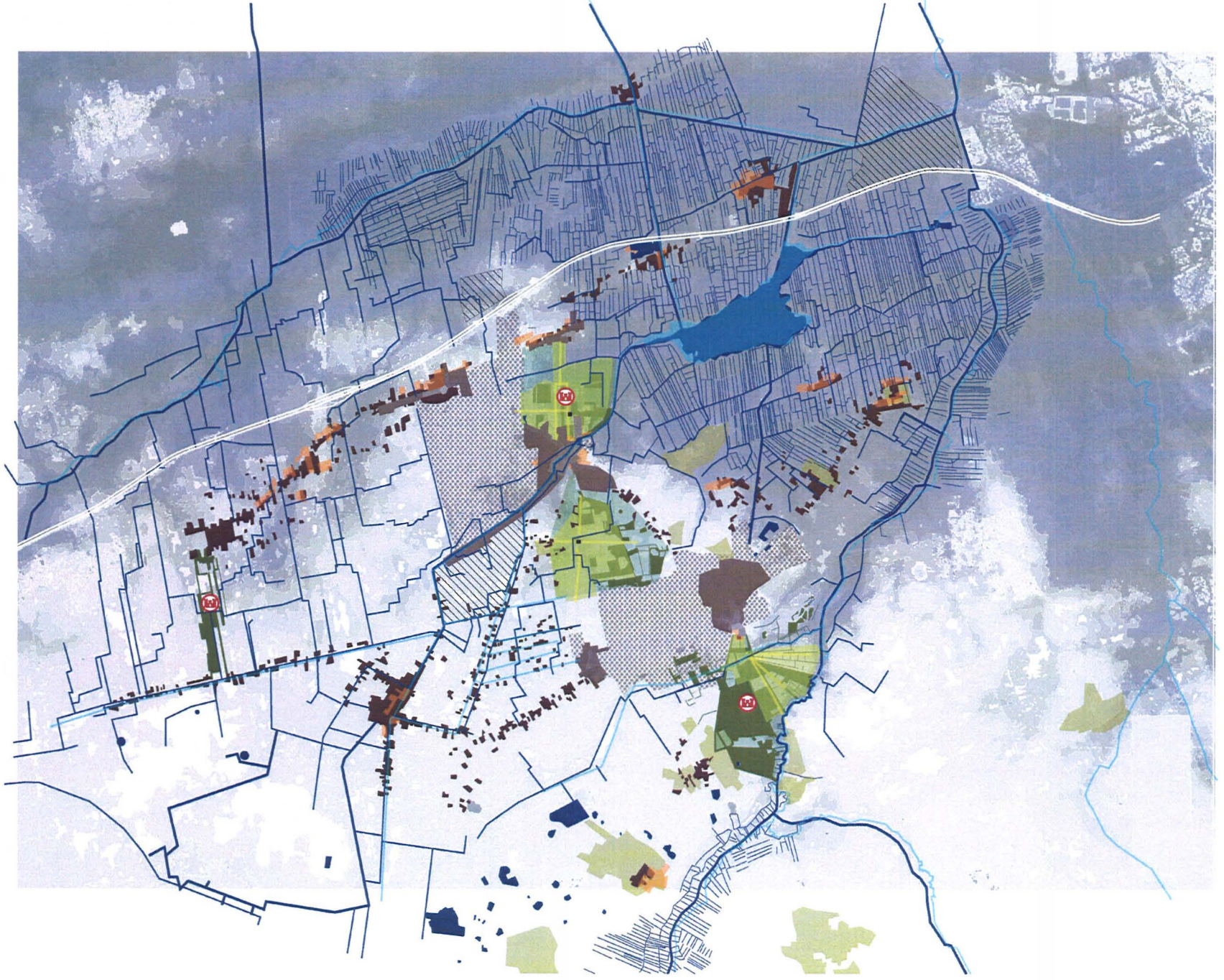
rommelig landschap

kaal beekdaal

magere beplanting op Steenbergerveld

vervallen sfeer langs Tolbertervaart

cultuurhistorischekaart



- dorpen in 1870
- dorpen voor 1960
- dorpen na 1960
- toekomstige dorpsuitbreidingen
- landgoederen in 1850
- landgoederen heden
- bos
- escomplex
- watersysteem heden
- oorspronkelijk watersysteer

03. cultuurhistorie

13 dorpen en 3 landgoederen op de grens van Drenthe en Groningen

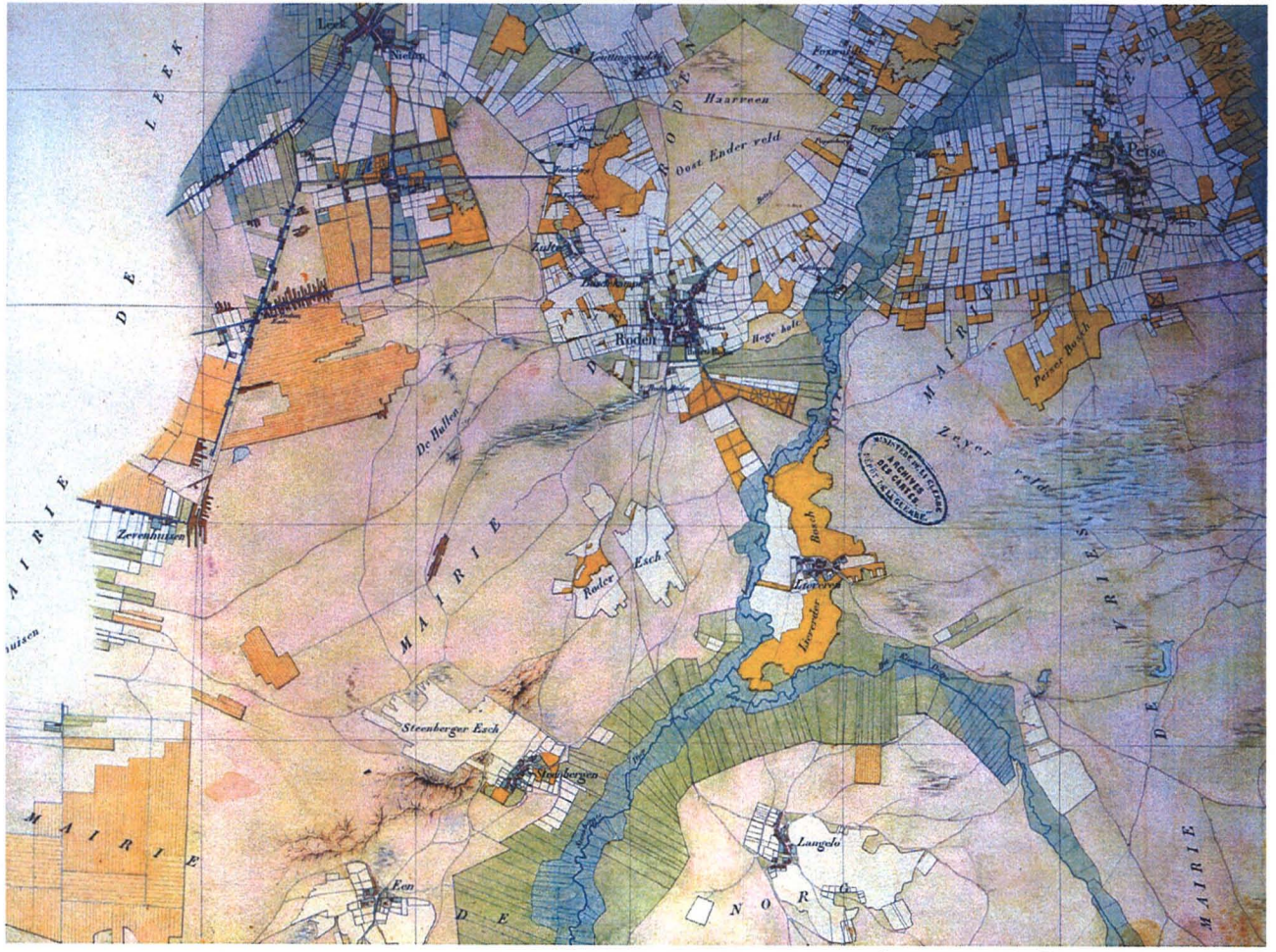
dorpsontwikkeling tot 1960

dorpsontwikkeling in samenhang met landschap tot 1960

03. cultuurhistorie

Roden

agrarisch brinkdorp
Het hart van Roden is een kerkbrink en is in 1139 voor het eerst vernoemd. Rondom de veelvormige brink zijn de kerk, het pastoorshuis (de Weeme) en boerderijen gesitueerd. Kenmerkend voor het dorp is de eivormige ring waarvan uit een radiale wegenstructuur beplant met eiken naar omliggende dorpen en buurtschappen is aangelegd. Roden is een typisch esdorp (tekst uit sbb rapport toevoegen). Tot 1940 is Roden voornamelijk een agrarisch esdorp gebleven.



fragment van de Fransekaart, 1811-1813

Landgoed Mensinge

Direct verbonden aan het dorp Roden ligt het landgoed Mensinge wat dateert uit 1380. Dat deze havezate nauw met het dorp is verbonden blijkt wel uit de aanduiding "Huis te Roden" op de oude topografische kaarten.

Landgoed Mensinge

Landgoed Mensinge

Landgoed Mensinge

03. cultuurhistorie

Leutingewolde, Foxwolde, Roderwolde, Roderesch

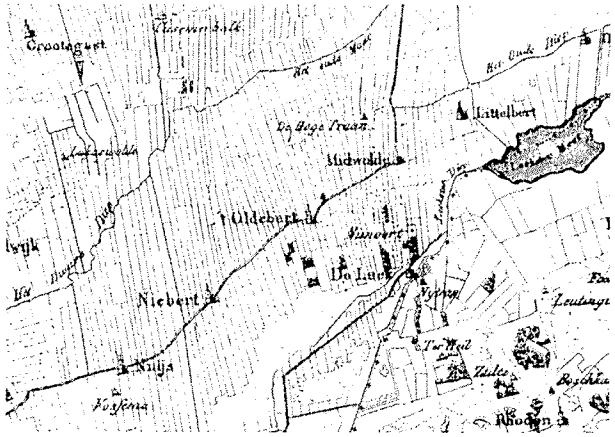
agrarische buurtschappen (kerspelen) rondom Roden.
De buurtschappen (kerspelen) Leutingewolde en Roderwolde zijn agrarisch georiënteerd en bevinden zich aan de noordzijde van Roden op de grens van de zandrug. Het occupatiepatroon betreft hier een informele setting zonder een duidelijke kern. Roderwolde heeft een kenmerkende oliekorenmolen die dateert uit 1851.

Roderwolde

Roderesch

Tolbert, Midwolde, Lettelbert, Oostwold

lint van agrarische buurtschappen (kerspelen) op zandrug.
De buurtschappen (kerspelen) op het lint van Marum naar Groningen (Tolbert, Midwolde, Lettelbert, Oostwold) zijn ontstaan in de 12e en 13e eeuw. Het zijn kleine agrarisch georiënteerde gemeenschappen met ieder hun eigen kerk. De ontwikkeling heeft zich in beperkte mate afgespeeld langs het lint. Tolbert en Oostwold zijn iets groter en hebben ook kleine uitbreidingen gemaakt in de 20e eeuw.



Kaart uit 1825, lint van Marum naar Groningen

Theehuis Midwolde, 1900

Kerk in Midwolde

Tolbert

Tolbert

03. cultuurhistorie

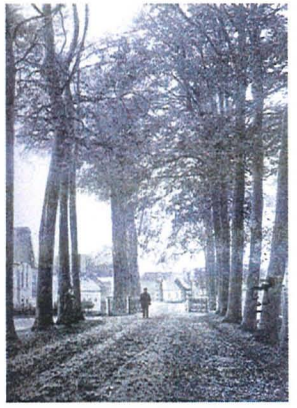
Leek: veen ontginnings dorp en handelsplaats

Dorp behorend bij een borg (Nienoord, 1525) met als economische basis de turfwinning (hoogveen) met het gevolg het graven van het Leekster Hoofddiep (hoofdstructuur van het dorp), dorp ontwikkeld vanuit kruising landweg Roden-Midwolde met nieuwe vaarweg (1559). Van meet af aan heeft Leek een 'stedelijk' karakter gehad met compacte bebouwing van niet-agrarische functies. Dit in tegenstelling tot alle omliggende kerspelen als Tolbert en Midwolde.
Ontwikkeling: eerste bebouwing dateert van 1550, tot 1867 zeer compacte kern, tot 1914 lineaire ontwikkeling langs Leekster Hoofddiep en de weg van Roden naar Tolbert.

Leek, 1825

landgoed Nienoord

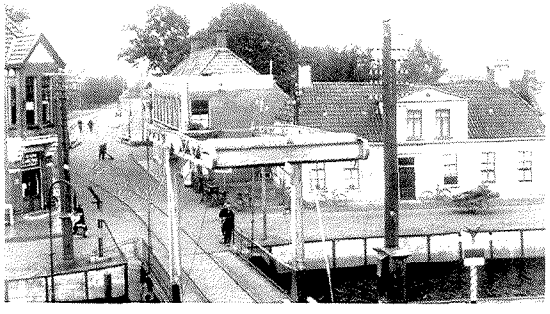
Aan de oostkant van Leek ligt het landgoed Nienoord. Het in 1525 door de heren Van Ewsums gesticht landgoed is opgezet ten behoeve van de hoogveenontginning. Het dorp Leek dankt daardoor zijn ontstaan aan het landgoed. Vanuit het landgoed werd halverwege de 16e eeuw de Leekster Hoofddiep gegraven om het hoogveen te kunnen ontginnen.



03. cultuurhistorie

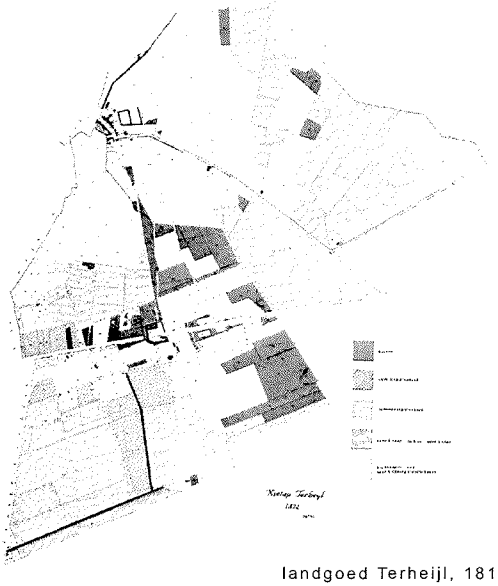
Nietap: handelsbuurtschap

Nietap is gesticht aan het einde van de 17e eeuw aan de zuidkant van het riviertje De Leke op Drents grondgebied, later is hierlangs het Leekster hoofddiep gegraven. Nietap kreeg vooral als grenspost (hier lag een van weinige oversteekmogelijkheden om van Drenthe naar Groningen te komen) betekenis waarbij handel en kleine industrie de voornaamste inkomstenbronnen waren. Daarnaast bevonden zich in Nietap veel herbergen wat ook de naam verklaart (de Nije Tap).

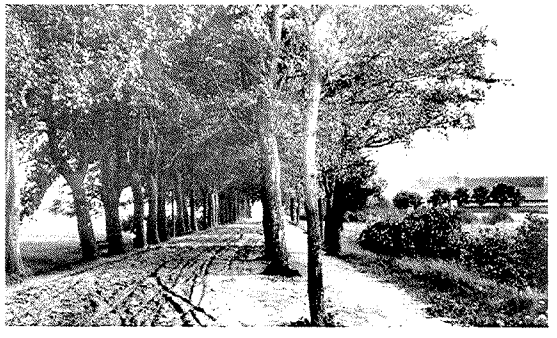


landgoed Terheijl

Terheijl is gesticht in de 13e eeuw door de Monniken van het Cisterien klooster van Aduard, als strafkolonie (Ter Helle) voor monniken die de kloosterregels hadden overtreden. De werkzaamheden waren hoogveenontginning. Samenwerking met steen- en pannenbakkerij te Foxwolde (potklei). In de 15e eeuw werd Ter Heijl een buitenverblijf voor bezinning en rust (kapel gebouwd, park aangelegd).

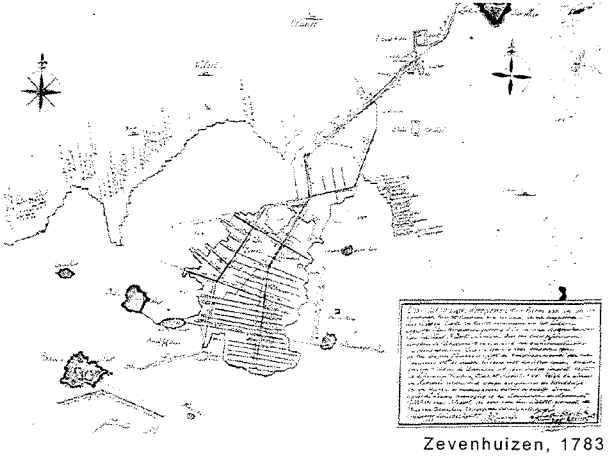


landgoed Terheijl, 1812

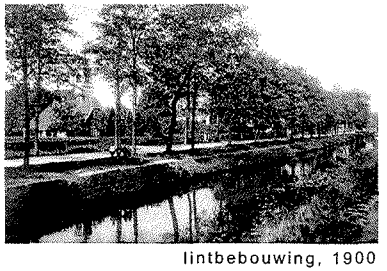


Zevenhuizen, Nieuw Roden

bebouwingslinten langs de vaarten en wijken: veenontginnings dorp/lint
Vanaf 1642 is er door veenontginners langs kanalen en vaarten gebouwd in de vorm van lintbebouwing. De eerste veenkolonie in het Zuidelijk Westerkwartier is Zevenhuizen, gesticht omstreeks 1650.
Het buurtschap Nieuw Roden is gesticht in de 19e eeuw ten behoeve van de hoogveen ontginning ten westen van Roden.



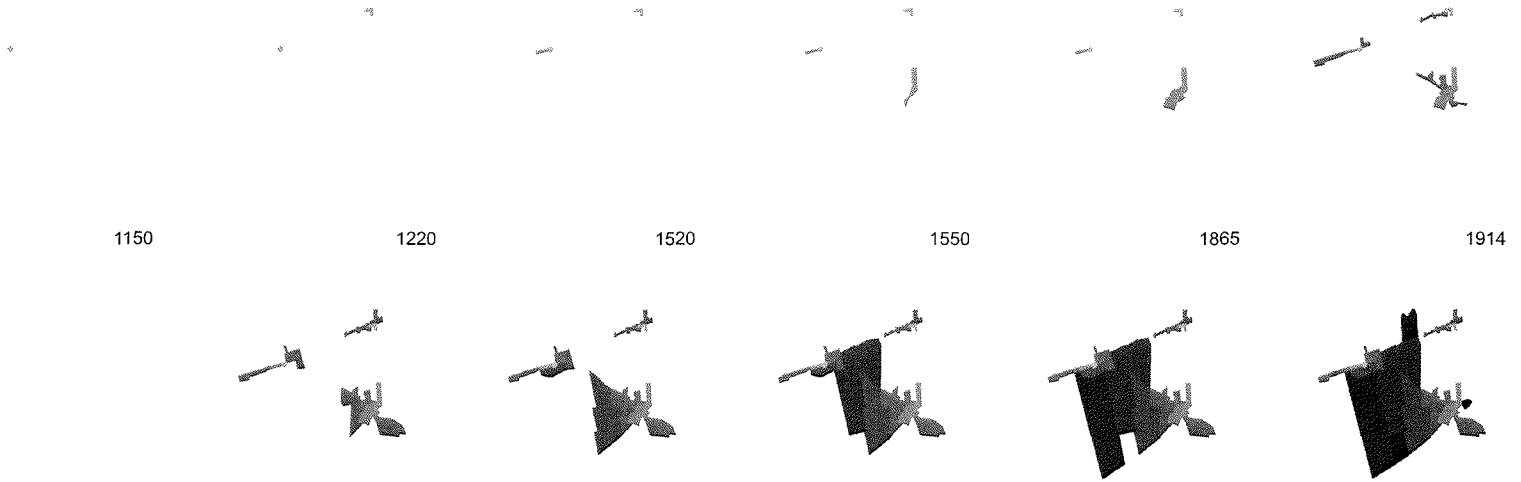
Zevenhuizen, 1783



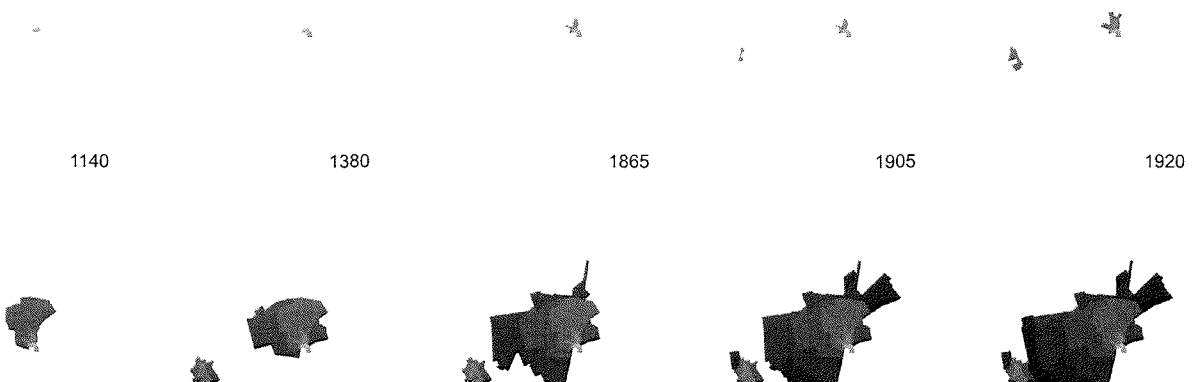
lintbebouwing, 1900

Hoofddiep, Zevenhuizen

dorpsontwikkelingen



Leek



Roden

03. cultuurhistorie

Groei van Roden en Leek na 1945

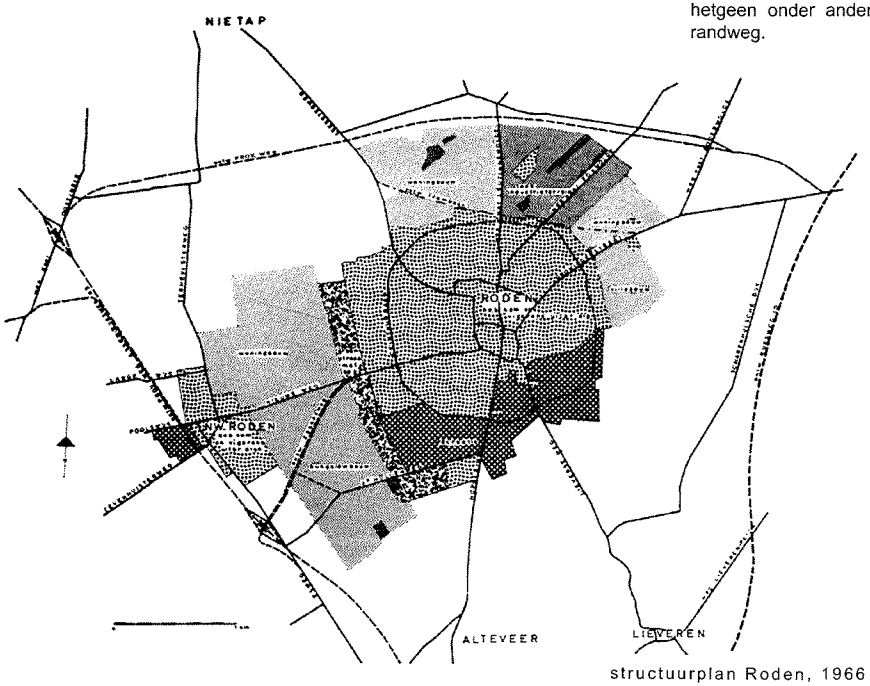
Roden...waar de schoonheid van De Olde Lantschap de hand reikt aan het ritme van de moderne tijd.

Leek...de ideale vestigingsplaats voor bedrijven aan de A7, waar het goed wonen is met uitstekende voorzieningen.

Vanaf de jaren '50 hebben de dorpen Roden en Leek zich sterk ontwikkelt. Beide dorpen hebben in 1959 een aanwijzing van het rijk gekregen tot industriekern. Daarnaast hebben beide dorpen geprofiteerd van de opkomende suburbanisatie met een gemiddelde afstand van 15km tot de stad Groningen. Vanaf het begin hebben beide dorpen zich geprofileerd als het aantrekkelijke landelijke alternatief, waarbij Leek een accent heeft gelegd richting goede bereikbaarheid (A7) en Roden richting de landelijke ligging. Beide dorpen hebben in de jaren '60 een structuurplan gemaakt die de basis hebben gelegd van de huidige verschijningsvorm.

Roden (17.000 inwoners)

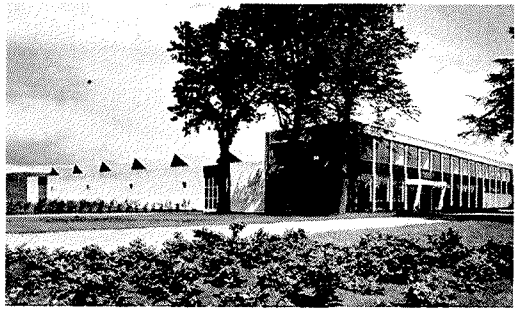
Structuurplan 1966, ambitie voor het behalen van 6100 woningen met 21.600 inwoners.
Het plan voorziet in de realisering van bedrijventerreinen en woningbouw met een gemiddelde dichtheid van 20 wo/ha, alleen laagbouw, geen etagebouw, waardoor het landelijke karakter kan blijven bewaard. De industrie breidt zich uit naar het noorden, woningbouw naar het noorden en westen (zie kaart). In het plan zijn tevens nieuwe provinciale wegen opgenomen aan de west-,noord-, en oostzijde. Het totaal aantal woningen wordt noodzakelijk geacht voor de realisatie van een winkelcentrum en sociaal / culturele voorzieningen. Aan de westkant van het dorp wordt voorzien in een 100m brede groenstrook, die als natuurelement in de bebouwing doordringt en de natuurgebieden ten zuiden en ten noordwesten van Roden met elkaar verbindt. Door de westelijke uitbreiding komen Roden en Nieuw Roden aan elkaar vast te zitten.
De realisatie van de woonwijken heeft geleid tot herijking van de positie van het centrum waar op dit moment een verdichtingopgave wordt gerealiseerd met meer appartementen, uitbreiding van het winkelcentrum en het opknappen van de openbare ruimte.
De sterke uitbreiding met bedrijventerreinen aan de noordzijde heeft ertoe geleid dat er op dit moment net zoveel beroepsbevolking is als werkgelegenheid. Het bedrijventerrein heeft inmiddels een landelijke bekendheid met het kampeerwarenhuis 'De Vrijbuiter'. Desalniettemin is er toch een grote vervoersstroom naar en van Groningen op gang gekomen hetgeen onder andere heeft geleid tot de aanleg van de noordelijke randweg.



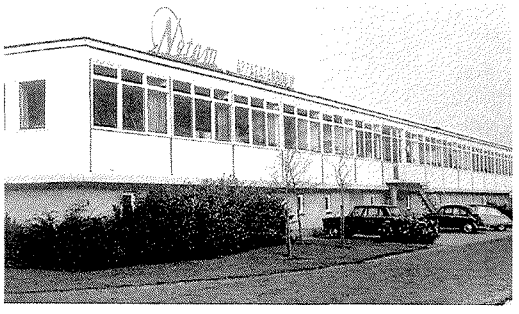
structuurplan Roden, 1966

Leek (18.000 inwoners)

Structuurplan 1964, ambitie voor het behalen van 3.500 woningen met 13.000 inwoners voor Leek-Tolbert.
Het plan voorziet in de realisering van bedrijventerreinen en woningbouw op een oppervlakte van 110ha en een gemiddelde dichtheid van 15 wo/ha. Door de ontwikkeling van Leek in noordwestelijke richting en Tolbert in zuidelijke richting komen beide dorpen aan elkaar vast te zitten. Ook de infrastructuur tussen beide dorpen wordt verbeterd. Anders dan in Roden worden de bedrijventerreinen op een drietal locaties ontwikkeld. De aanleg van Rijksweg 43 (A7) vormt een goede impuls voor zowel de vestiging van bedrijven als het ontwikkelen van de woonwijken. Reeds in een vroeg stadium wordt onderkend dat Leek zich wel erg excentrisch ontwikkeld in Noordwestelijke richting, hierdoor komt het oude centrum met de winkelvoorzieningen aan de rand te liggen. Ontwikkelingen naar de oostkant worden als onmogelijk gezien vanwege positie van het landgoed Nienoord, en naar de Zuidkant vanwege de positie van Nietap (gemeente Roden, provincie Drenthe). Naast het realiseren van woningen en bedrijven heeft Leek een goed kernwinkelgebied, heeft het zich ontwikkeld in de zorgsector en het voortgezet onderwijs. Op recreatief gebied is met name het Landgoed Nienoord ontwikkeld tot recreatieve trekpleister met rijtuigenmuseum, zwembad, kinderboerderij, kampeerboerderij, tennisbanen, schaatsbaan en jeugdpark.



industrie ontwikkelingen
Leek en Roden
in de jareen 50'-60'



03. cultuurhistorie

ambitie en kritiek

Beide dorpen zijn zeer ambitieus in het vervullen van de schragende functie uit de regiovisie. Voordat een stap voorwaarts wordt gemaakt (uitgewerkt in 4 modellen) ligt het voor de hand de stedenbouwkundige situatie op een paar aspecten nog eens kritisch te bekijken:

Identiteit van het dorp

Roden

Roden ziet zich graag als dorp in ontwikkeling. Dit leidt ook tot een aantal dilemma's. De omvang van de uitbreidingen hebben inmiddels zo'n mate bereikt dat deze stedenbouwkundige korrelgrootte meer weg heeft van een grote buitenwijk dan van een stoer esdorp. Ook in het centrum kent de ambitie twee kanten: weliswaar is er sprake van een goed voorzieningenniveau, de omliggende openbare ruimte is met grote parkeerplaatsen niet langer dorps te noemen. De oude radiale eikenlaanstructuur is niet langer als organiserende openbare ruimte herkenbaar. Het feit dat Roden door middel van uitbreidingen is vastgeplakt aan Nieuw Roden ondergraaft de kwaliteit van het gebied dat wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van verschillende dorpen met verschillende identiteiten.

Roden: forse uitbreiding centrum legt ook claim op openbare ruimte

Roden: openbare ruimte wordt gedomineerd door parkeren

Leek

De oorsprong van Leek ligt bij de oversteek over het Leekster Hoofddiep. Juist op deze plek zijn de afgelopen decennia forse veranderingen opgetreden die de identiteit van het dorp niet ten goede komen. Zo is het Leekster Hoofddiep uit het centrum verdwenen en is de oude brug eveneens verdwenen. In plaats hiervoor is de oude weg nu om Nietap en Leek geleid in de vorm van een tunnel, en is in het centrum een plein gemaakt. Het feit dat op de website van Leek wel oude foto's van deze plek worden getoond maar geen recente opnames spreekt boekdelen. Naast het verloren hart is de relatie tussen het centrum en de uitbreidingen moeizaam. Omdat de uitbreidingen meer noord-zuid zijn georiënteerd ontbreekt een goede oost-west relatie. Door de aanwezigheid van bedrijventerreinen op strategische locaties in het dorp lijkt het erop dat Leek zich verschanst achter de bedrijven. Het feit dat Leek en Tolbert bewust aan elkaar zijn gegroeid ondergraaft ook hier de kwaliteit van de identiteit van de plek.

identiteit centrum Leek

tunnel tussen Leek en Nietap

Zevenhuizen

Zevenhuizen is een typisch ontginningsdorp met als ontginningsbasis een vaart. Deze vaart is echter nog maar gedeeltelijk aanwezig. Hiervoor in de plaats is een breed profiel gekomen waarop het lokale pompstation zich als een monument manifesteert. Pas in tweede instantie kan de kerk en het dorpsplein worden waargenomen.

identiteit centrum zevenhuizen

verkeerde positie en identiteit van kantoren en industrie

Roden, loadingdock- bedrijventerrein op verkeerde locatie

Relatie van het dorp met het omringende landschap

Op een aantal plaatsen zijn de dorpen Roden en Leek de vanzelfsprekende relatie met het omliggende landschap verloren.
Vaak is de oorzaak hiervoor gelegen in het feit dat er meer planologisch is ontworpen (het toedelen van Functies) dan ruimtelijk. Daarnaast wordt nieuwe infrastructuur teveel ontworpen vanuit een verkeerskundig probleem en wordt de stedenbouwkundige impact van de weg uit het oog verloren.

Zo is Roden door de aanleg van industrieterreinen met een onduidelijke structuur en de nieuwe rondweg de relatie met het Leekstermeer kwijt geraakt. Ook in Leek is de relatie met het landschap vaak slecht. Aan de westzijde liggen achterkanten van bedrijventerreinen aan de Tolbertervaart en aan de zuidzijde is de zuidkant van het Leekster Hoofddiep een rommelig gebied met onduidelijke orientaties. Aan de oostkant van Leek heeft ondertunnelde Van Nassauweg niet geleid tot een hechtere relatie tussen Leek en Nienoord.

Leek, bedrijventerreinen aan de Tolbertervaart

infrastructuurkaart

04. infrastructuur

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 veelhoekige 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, Steenbergen 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 ('t Piepke') 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 Nienoord, Ter Heijl, Mensinghe(Huis te Roden) kenmerken zich door een formele structuur van lanen waarbij Nienoord een lineaire hoofdvorm heeft, Ter Heijl een kwadrant met kruisvorm heeft en Mensinghe is aangetakt met de bebouwing aan Roden en een radiale laan- en bosstructuur heeft 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 19e 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 die 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: verkeerskundige zijn beide kernen sterk op de A7 georiënteerd, via twee routes, die onderdeel maken van één en de zelfde 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 Norgerweg. De wegenstructuur ten zuiden van Leek en Roden is zodanig, dat slechts weinig verkeer een route door het plangebied kiest. De alternatieven via de A28 en A7 zijn veel meer voor de handliggend. Dat is goed herkenbaar in het netwerk: in dit gebied 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.

infrastructuur ambitie

Opheffen van knelpunten op het wegennet

Op het wegennet in de regio zullen de volgende knelpunten dienen te worden opgelost: In de avondspits raakt de A7-afslag bij Midwolde in de richting van Leek overbelast door de slechte afwikkeling van kruispunten bij de afslag met de Oude Postweg. Veel gehinderd verkeer heeft als bestemming Leek.

De N372 is erg druk. Op enkele kruispunten is de maximale capaciteit inmiddels bereikt. Vooral de kruispunten bij de A7-aansluiting, het kruispunt Midwolderweg/Oldebertweg en het wegvak bij Leek-centrum vormen een probleem. Deels worden deze knelpunten binnenkort aangepakt.

De N372 in de kern Leek is zodanig druk, dat de oversteekbaarheid in gevaar komt. Behalve de barrièrewerking die daar van 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 (doorsnijdt een woonwijk, 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. 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/u ingesteld.

De A7 in de richting van Groningen - weliswaar buiten het studiegebied, maar wel van invloed op de regionale Verkeerscirculatie - is structureel overbelast. Nog vóór Hoogkerk rijdt het verkeer zich elke ochtend vast in de file voor het verderop gelegen Europaplein. Verkeer vanuit Leek wordt hierdoor gehinderd.

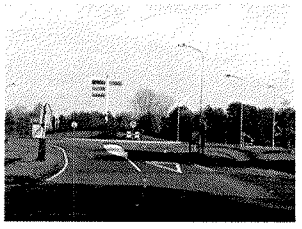
De slechte afwikkeling op de A7 zorgt bij Hoogkerk ook voor congestie op het onderliggend wegennet. Verkeer vanuit Roden ondervindt daar last van tussen Peize en Hoogkerk.

Faciliteren van het bouwprogramma uit de Ontwikkelingsopgave

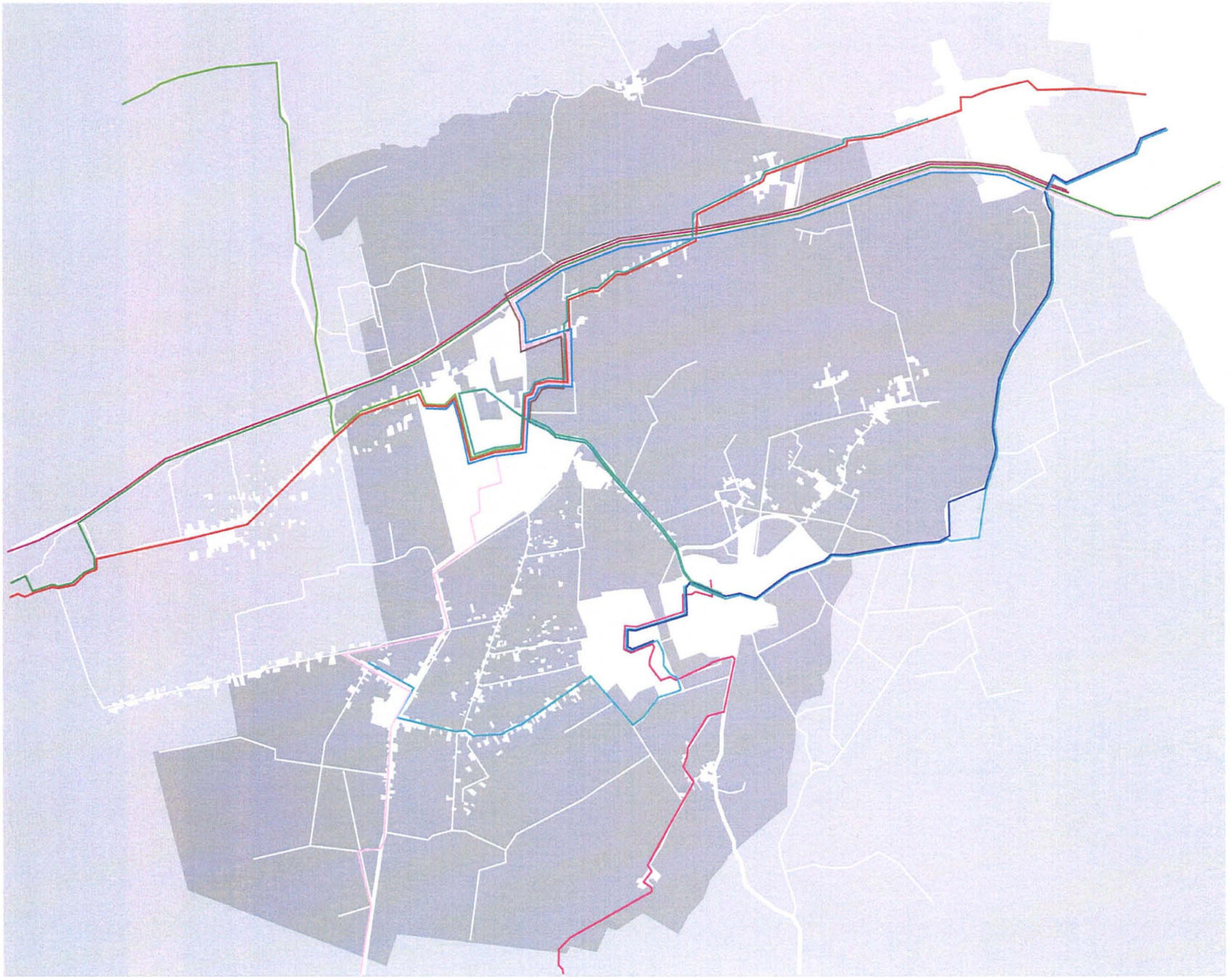
De ontwikkelingsopgave Leek/Roden voorziet in de bouw van een groot aantal woningen en de ontwikkeling van een aanzienlijk aantal hectaren bedrijventerrein. Beide functies genereren nieuw verkeer. Dit verkeer kan in ieder geval niet worden afgewikkeld op het bestaande wegennet. Dit wegennet heeft daarvoor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

Het opzetten van een goed langzaam verkeer netwerk

Het gebruik van de fiets is aantrekkelijk op de korte afstand (tot circa 5 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 v.v. (dat gaat nu per auto via de J.P Santeeweg)



infrastructuurkaart openbaar



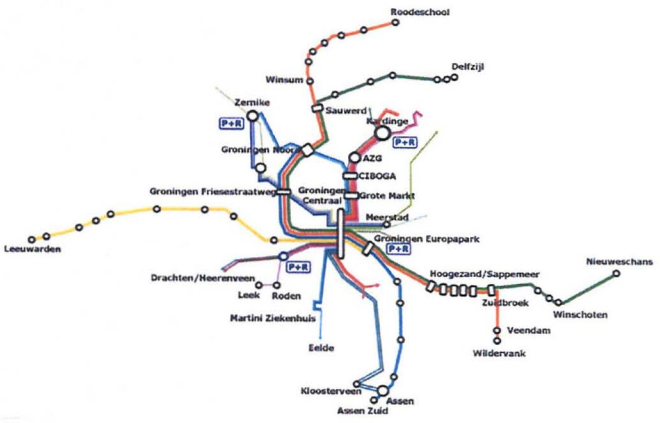
04. infrastructuur

openbaar vervoer

Op dit moment is er sprake van een bovengemiddeld gebruik van het openbaar vervoer, vooral in relatie met 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 o.v.-systeem van Groningen-Assen. Daarom is de huidige lijnvoering altijd een combinatie van:

verbindende lijnen, primair gericht op snelheid; 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.

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

Opheffen van knelpunten voor het openbaar vervoer

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 mindere kwaliteit maar ook voor structureel hogere exploitatiekosten. De belangrijkste knelpunten zijn:
De A7-afslag bij Midwolde in de richting van Leek in de avondspits.
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.
De N372 in Leek, in het bijzonder de volbelaste kruispunten.
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 ontwikkelen van een duurzaam openbaar vervoer systeem

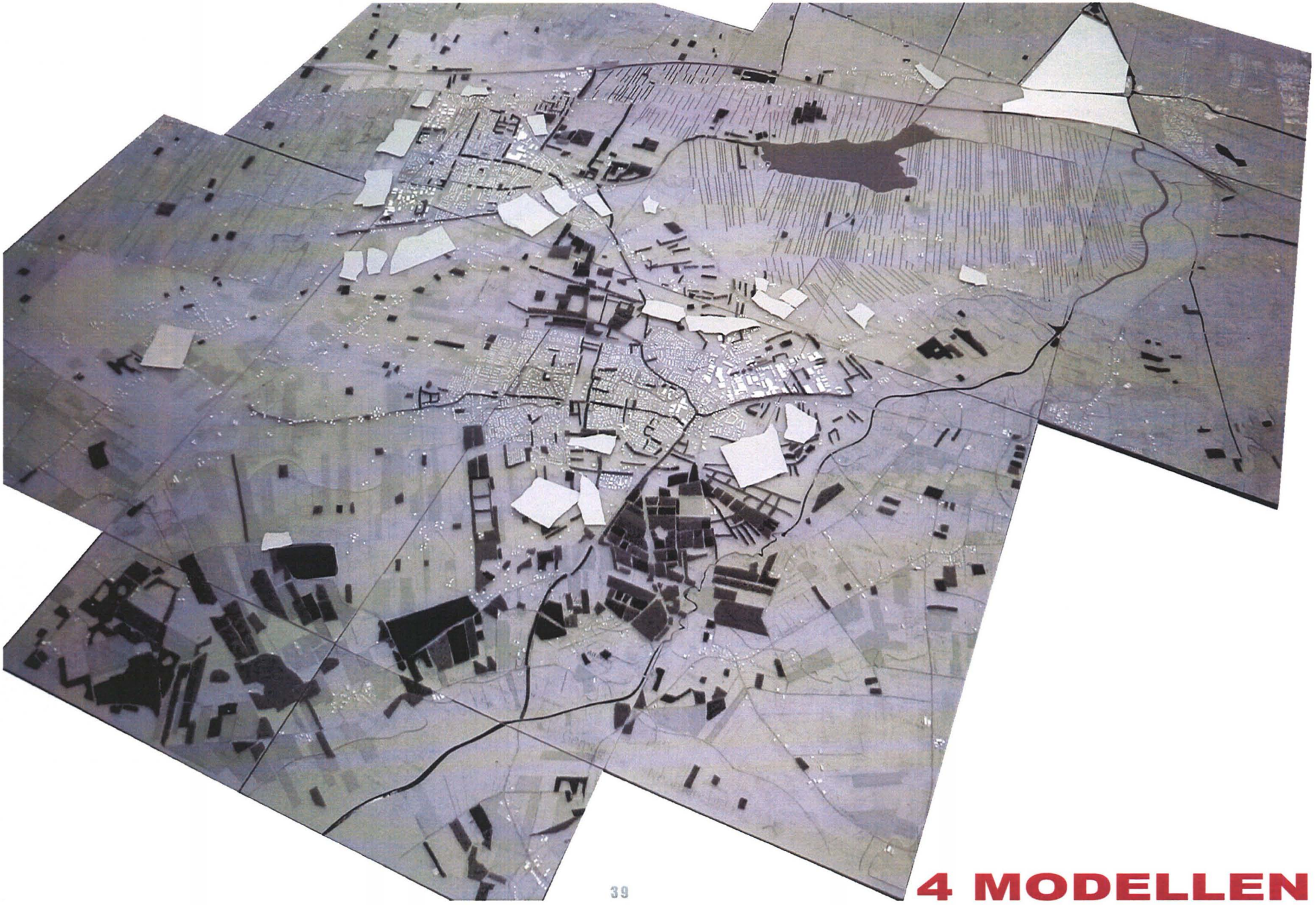
Het toekomstige o.v.-systeem van Leek/Roden beantwoordt liefst aan de volgende eigenschappen:

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 o.v.-systeem. Liefst wordt dit zoveel mogelijk beperkt door halteplaatsen op korte afstand van elkaar te plannen en op die manier zoveel mogelijk voedingsgebied te ontsluiten. Jammer genoeg staat dit op gespannen voet met de snelheid.

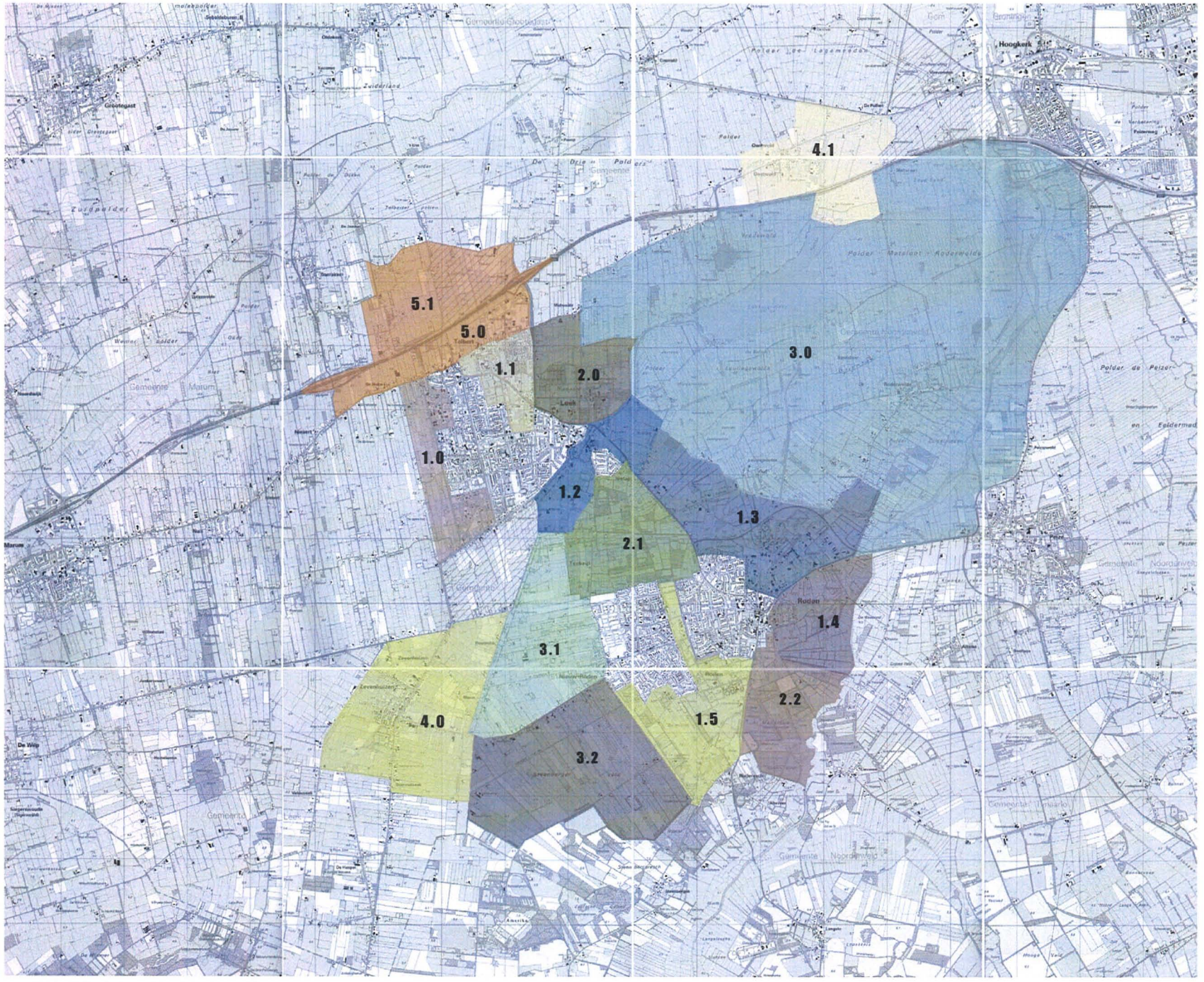
frequent en liefst doorlopende beschikbaar: een hoge frequentie - zeker tijdens de spitsuren - maakt de reiziger minder afhankelijk van de dienstregeling. Indien bovendien het vervoer gedurende het grootste deel van het etmaal plaats vindt, wordt de bruikbaarheid van het systeem voor de reiziger aanzienlijk groter.

comfortabel: onder deze noemer is het vooral belangrijk, dat haltevoorzieningen voldoende kwaliteit uitstralen en aantrekkelijk zijn als eventuele overstaphalte.



4 MODELLEN

projectenkaart



1.0 dorpsrand Leek- west
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 A7 zone
5.1 dorp Boerakker

05. 4 modellen

De combinatie van de opgave uit de regiovisie met het gewenste landschappelijk raamwerk, een versterking van de gevarieerde cultuurhistorie en verbetering van de aanwezige infrastructuur heeft geleid tot een viertal modellen.

De onderlegger voor verstedelijking is het landschappelijk raamwerk.

Per ontwikkelingsmodel wordt een verschillende interpretatie van het landschappelijk raamwerk aangenomen.

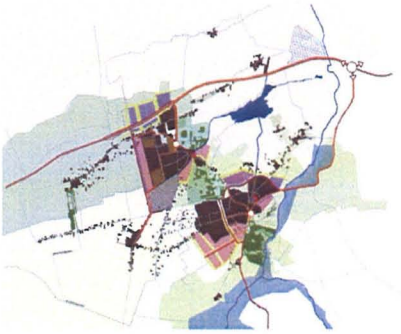
Zo gaat het model 2 dorpen – 3 landschappen meer in op de identiteit van de landschappen, terwijl het model netwerklandschap meer ingaat op de verbindende structuren. Het model Nieuwe Weg – Nieuw Dorp en het model Wonen op het Zand tranformeren een specifieke landschappelijke eenheid (het wijkengebied, 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 4 modellen verschillend worden ingevuld.

De projectgebieden zijn gekoppeld aan:
1. de dorpsrand van Leek (Leek-West, Leek-Centrum, Leek-Zuid) 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).

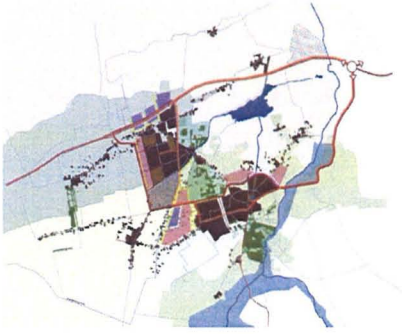
Voor ieder ontwikkelingsmodel is een globale plankaart ontwikkelt en een infrastructuur model gemaakt die een logisch verband houdt met de programmatische ingrepen.

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

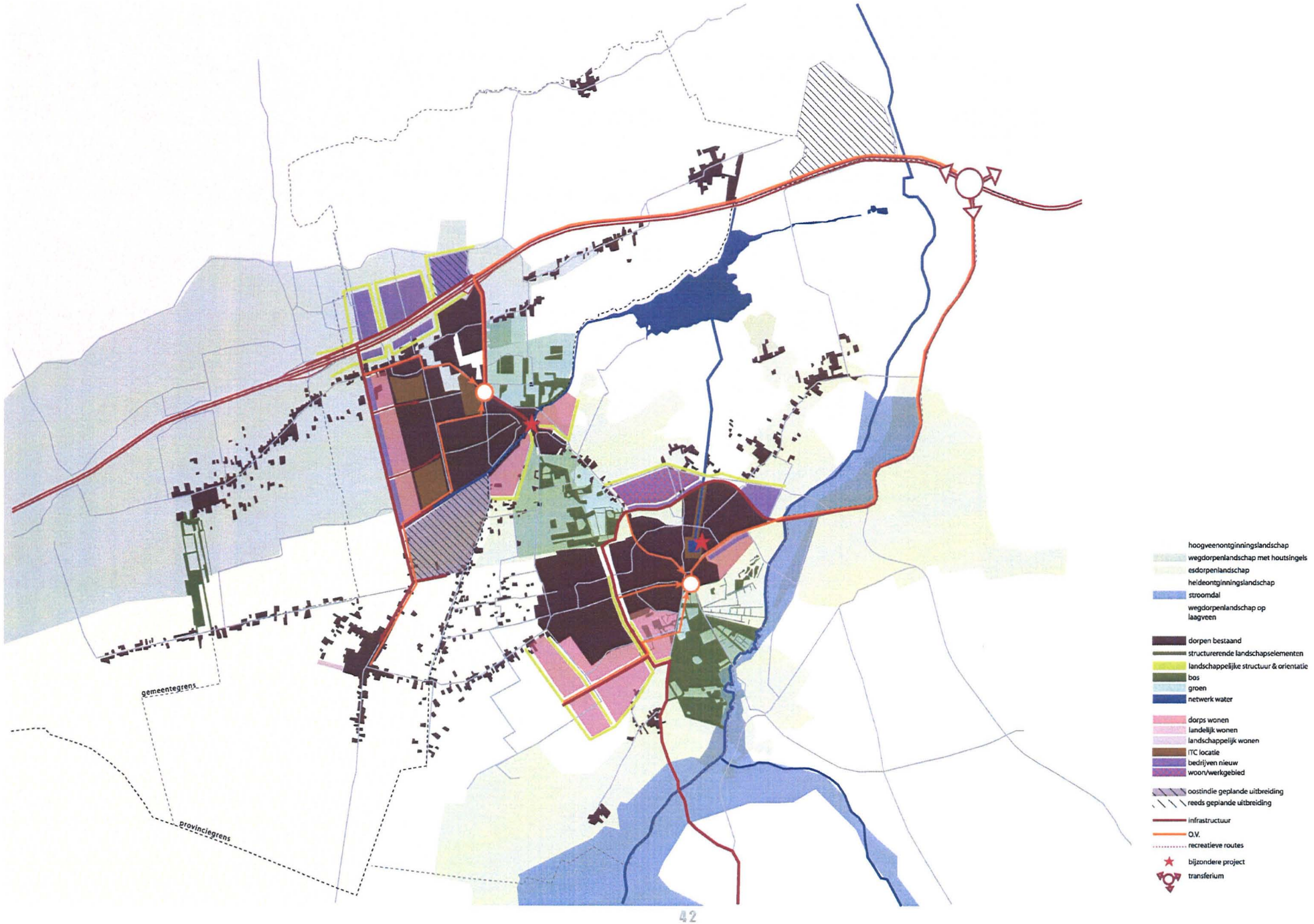
model 2 netwerklandschap



model 3 nieuwe weg- nieuw dorp

model 4 wonen op het zand

model 1 2 dorpen – 3 landschappen

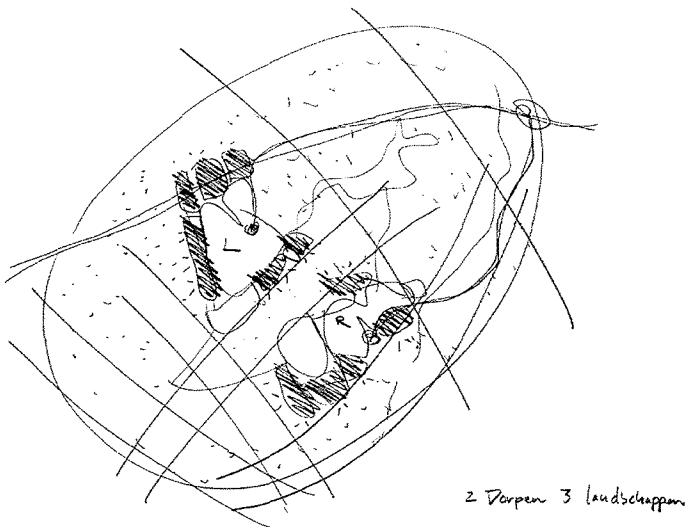


05. 4 modellen

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 gestreeft 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: Leek West, Leek Centrum, Leek Noord, Leek Zuid-Oost, Roden Noord, Roden Oost, Roden Zuid-West.

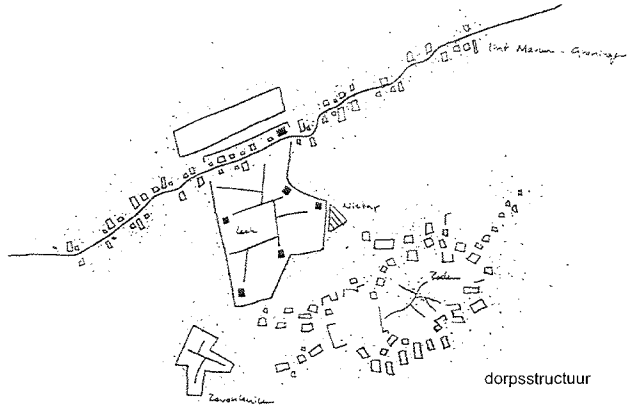


De ambitie voor de dorpen is gericht op een sterk verbeterde relatie tussen het dorp en het omliggende landschap.

Leek West 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 2 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 maar wordt tevens opgedeeld in een aantal landschappelijke kamers met een noord-zuid orientatie. Leek Zuid-Oost 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 Nietap worden betrokken en tevens een herinterpretatie van de grensovergang tussen Drenthe en Groningen (de oorsprong van Leek) 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 tevens het gebied waar potklei voorkomt in de bodem. Door gebruik te maken van deze specifieke omstandigheid kan Roden een bijzondere dorpsrand creeëren 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 (tevens buffer voor opgevangen regenwater uit het centrum). Hier bevindt zich een zogenaamde ICT locatie.



dorpsstructuur

De locatie Roden Oost is zeer compact en vlakbij het centrum. Het zal tevens een verbeterde relatie tussen Roden en het beekdal van het Peizerdiep tot stand brengen.

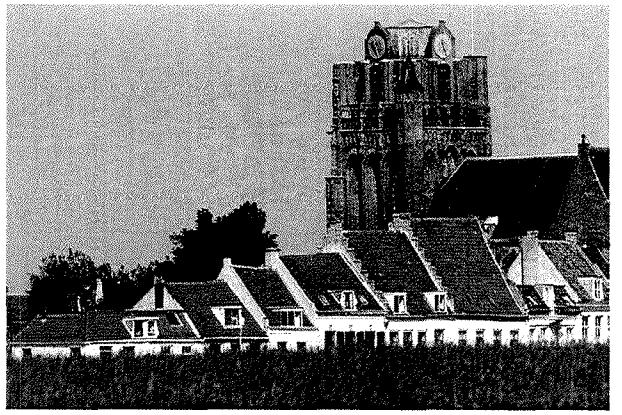
De locatie Roden Zuid-West is het grootste ontwikkelingsgebied. Een deel van deze locatie ligt in het kleinschalig houtwallen- en boslandschap tussen Roden en Roderesch hetgeen zal worden ogenomen in bebouwingsvoorstellen en een deel ligt in het Steenbergerveld. De opgave voor deze locatie is zowel de integratie van de landschappelijke structuren als het leesbaar houden van de verschillende landschapstypen (contrast tussen besloten houtwallengebied en open Steenbergerveld).

Ondanks een separate 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 verschillen in ligging. Leek ligt bij de A7 en kan uitstekend transport en distributie gerichte bedrijvigheid accomoderen.

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 3 omringende landschappen die een robuuste contramal vormen voor de ontwikkelingsslokaties rondom Roden en Leek. Het uitgangspunt voor de landschapsontwikkeling is een sterkere benutting van de specifieke eigenschappen. Zo zal het landschap rondom het Leekstermeer zich meer gaan ontwikkelen als een nat natuurlandschap.

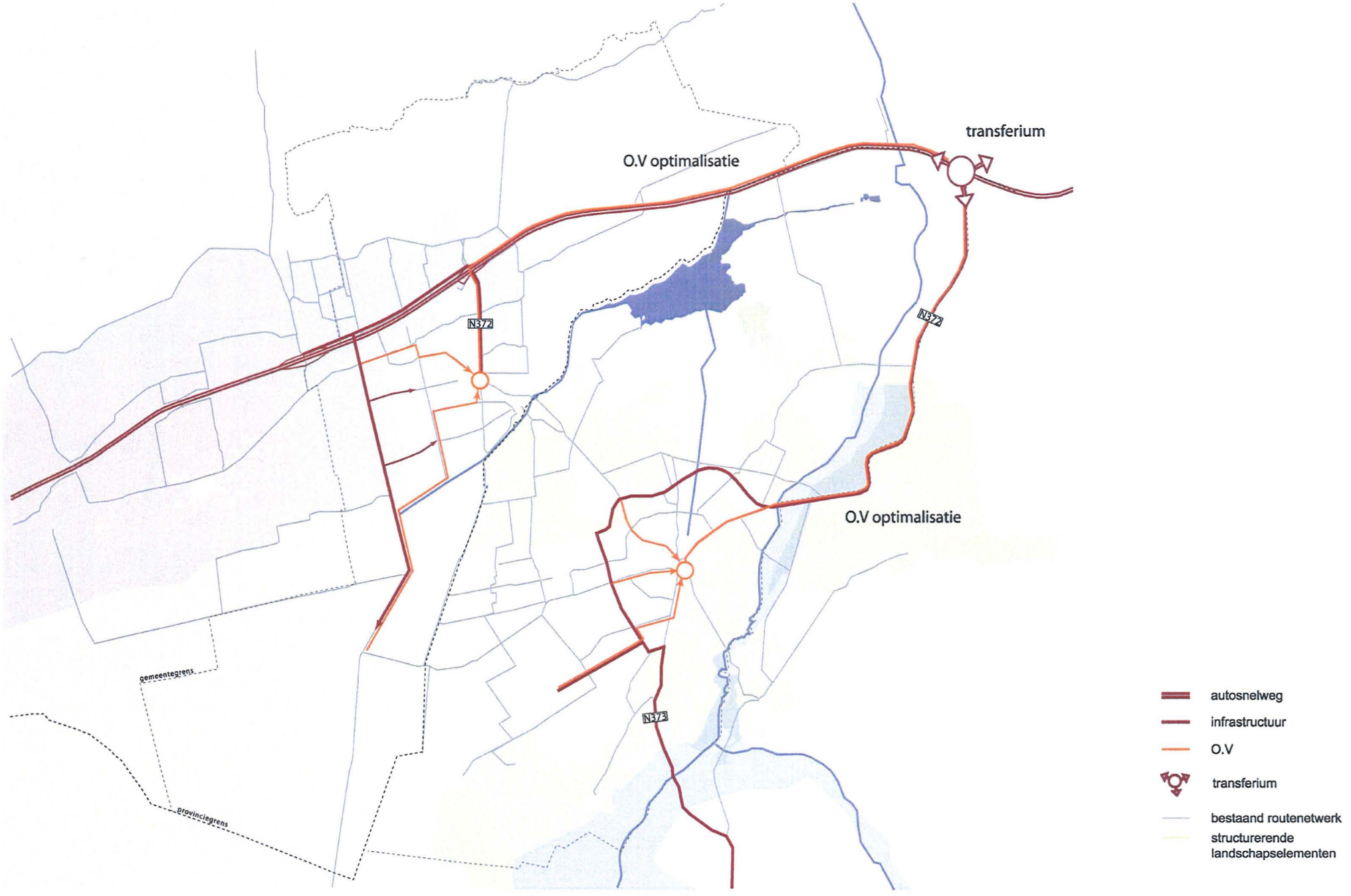
Ook het beekdal van het Peizerdiep zal een meer natuurlijk karakter krijgen. In het houtsingellandschap zal de instandhouding van houtsingels centraal staan. In het veenontginningslandschap zijn met name de waterstructuren (kanalen, vaarten, wijken) de dragers. In het heideontginnings-
landschap kan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

In de 3 landschappen liggen de 3 landgoederen op strategische locaties. Traditioneel hoort Nienoord bij Leek en Mensinghe 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



05. 4 modellen

model 1 2 dorpen – 3 landschappen infrastructuur

Autoverkeer

Voor het autoverkeer worden de problemen in Leek 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-zuidverbinding. Beide verbindingen sluiten rechtstreeks aan op de bestaande A7-aansluitingen. De Auwemalaan zelf wordt uit 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.

Ook 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 als op dit moment 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 drie 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 meerdere attractiepunten in beide kernen rechtstreeks met het openbaar vervoer te bedienen.

model 2 netwerklandschap

05. 4 modellen

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 wo/ha), landelijk wonen (5-15 wo/ha), en wonen in het landschap (1-5 wo/ha). Het dorps wonen vindt plaats in Leek West, Leek Zuid-Oost, Roden Noord, Roden Oost en Roden Zuid-West. Daarnaast krijgen Zevenhuizen en Oostwold een deel van het dorpse wonen toebedeelt. Zevenhuizen wordt hierdoor in staat gesteld een extraverte relatie met het omringende landschap aan te gaan en daardoor beter verankert te worden met het veenontginningslandschap. Oostwold zou zich als een robuuster buurtschap kunnen ontwikkelen met een directe verbinding aan het Leekstermeer.

Het landschappelijk wonen zal met name aan de buitenranden van Roden plaats kunnen vinden 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.

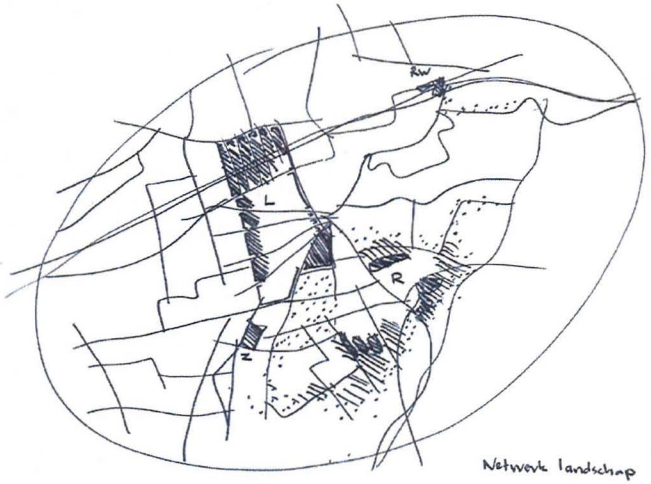
Om de aangename kleinschalige infrastructuur van het bestaande wegenpatroon te kunnen doorontwikkelen als een ontspannen netwerk wordt een groot deel van de opgave bedrijvigheid gerealiseerd langs de A7. Het grootste deel van het vrachtverkeer zal hierdoor niet meer in de dorpen komen. Om het landschappelijk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

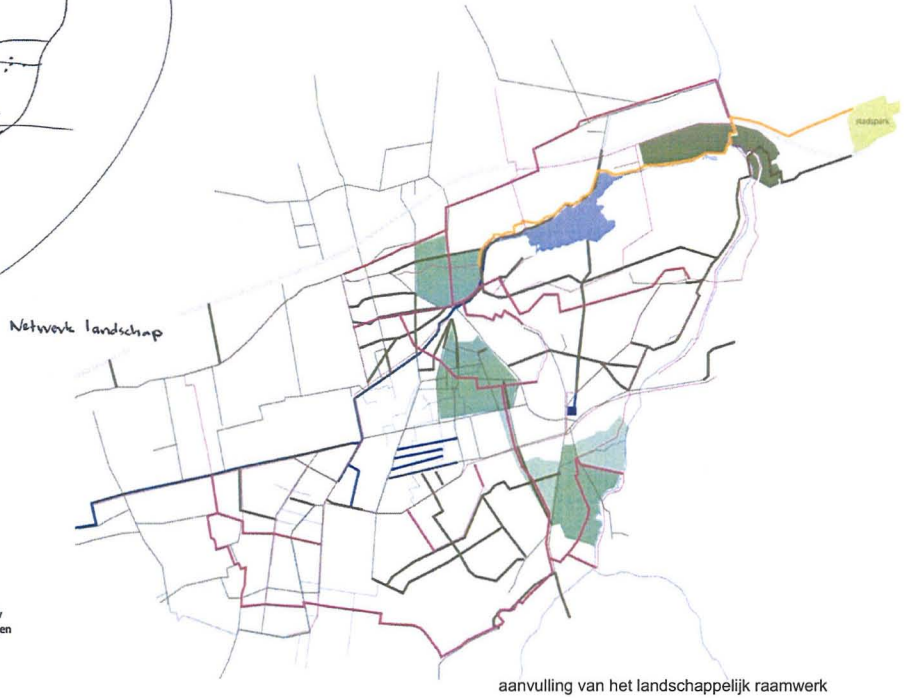
Het bestaande bedrijvengebied van Roden zal worden aangeduid als ICT locatie (intensiveren,combineren,transformeren), waarbij de insteek is een kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein (businesspark) met landschappelijke uitstraling te ontwikkelen.

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 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 de 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 als 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 Nienoord, 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 Mensinghe naar Ter Heijl. Het opzetten van een recreatieve 'loop' rondom Leek en Roden waar alle landschapstypen worden beleefd. Het completeren van de recreatie route langs het Peizerdiep van Roden naar Groningen.





aanvulling van het landschappelijk raamwerk

landschapstructuur is basis voor verstedelijking

model 2 netwerklandschap

autosnelweg
infrastructuur
O.V
transferium
bestaand routenetwerk
structurerende landschapselementen

05. 4 modellen

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 belangrijke verdeelweg voor de kern Leek: hier kan het autoverkeer kiezen voor de westelijke, centrale of oostelijke ontsluitingsroute.

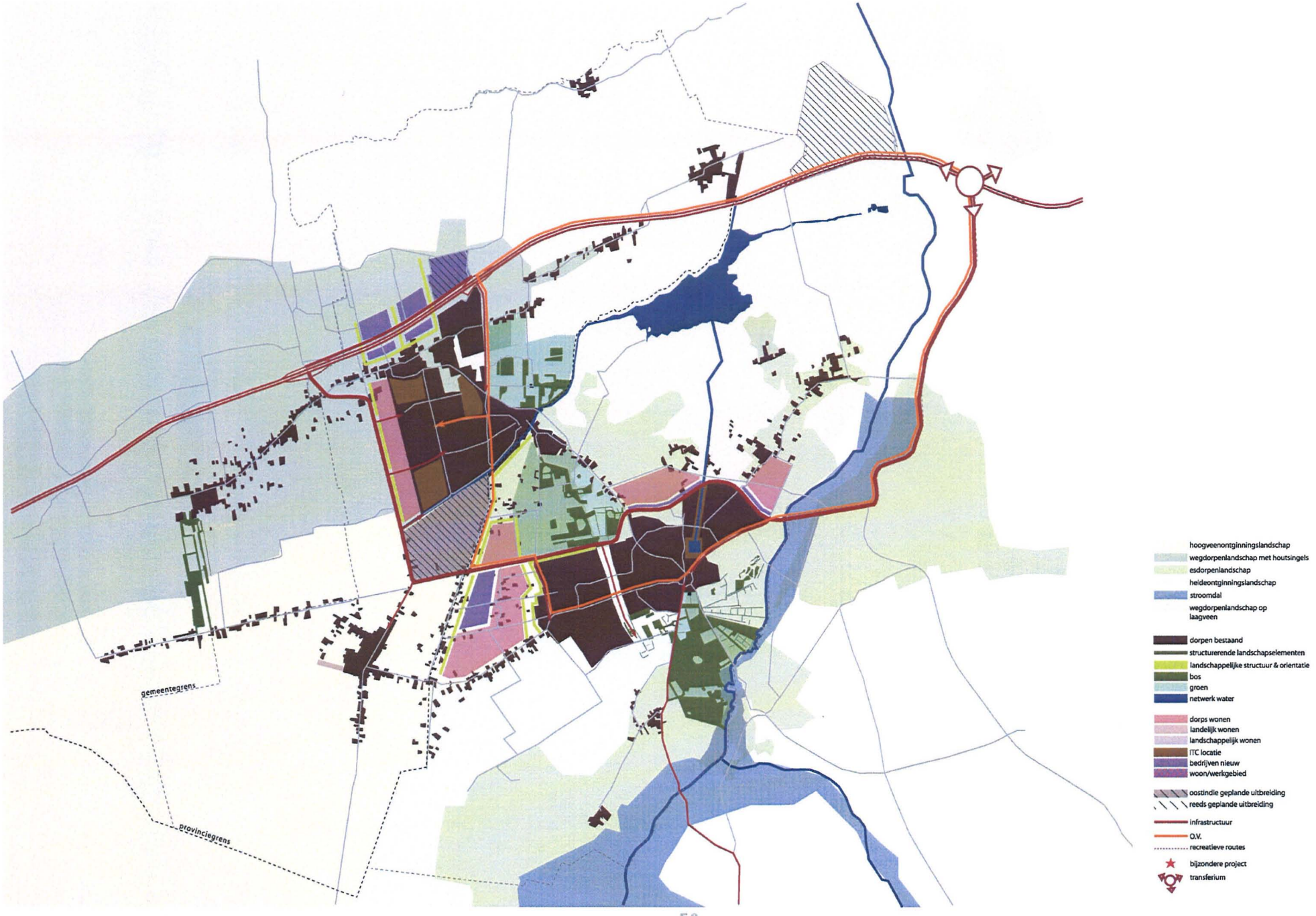
De relatie tussen Leek en Roden wordt volgens hetzelfde concept over meerdere lijnen bediend. Behalve de bestaande komt er een nieuwe (stedelijke) verbinding aan de westzijde van Roden, via Zevenhuizen, die aansluit op de nieuwe westelijke ontsluitingsroute van Leek. Dit ontlast de oude verbinding, maar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

Openbaar vervoer

Fijnmazigheid van beschikbaar netwerk biedt mogelijkheden voor O.V. met een lus-ontsluiting: 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 na transport.

De aangegeven openbaar vervoer route op de kaart is indicatief en zal bij doorontwikkeling definitief worden ingevuld.

model 3 nieuwe weg- nieuw dorp



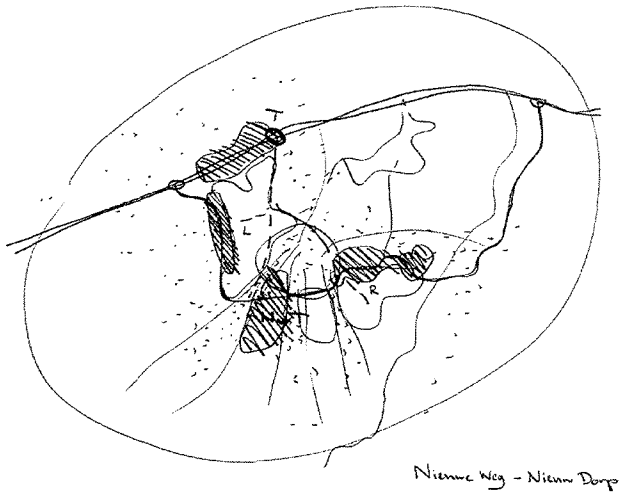
05. 4 modellen

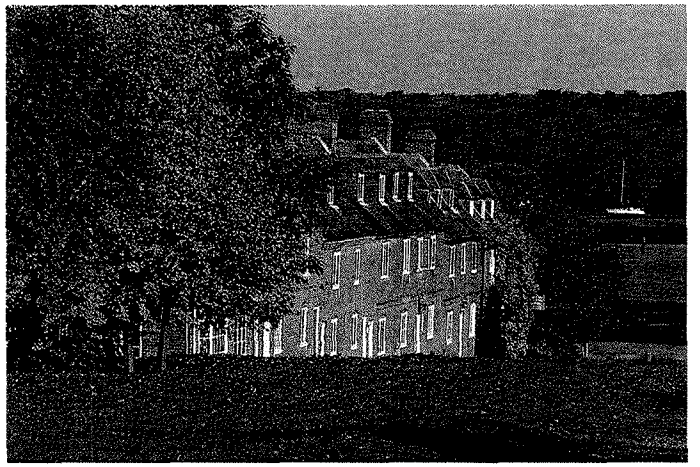
model 3 nieuwe weg- nieuw dorp

In het model Nieuwe Weg – Nieuw Dorp vormt de aanleg van nieuwe infrastructuur de basis voor de ontwikkelingsopgave. Een nieuwe verbindingsweg (de parklaan) maakt een kortsluiting tussen de westzijde van Leek en de noordelijke randweg van Roden en vormt tevens de basis voor de ontwikkeling van drie verstedelijkingslocaties.

Doordat de parklaan op twee plaatsen is aangetakt op de A7 (ten westen van Leek en ten noorden van Peize) ontstaat een heldere nieuwe ordening op intergemeentelijk niveau. Hierdoor ligt het voor de hand op een optimale manier gebruik te maken van de nieuwe weg en hier drie nieuwe ontwikkelingslocaties aan te koppelen: Leek West, Nieuw Ter Heijl, Roden Noord. Daarnaast kan het bedrijventerrein ten noorden van Leek autonoom op een bescheiden wijze worden ontwikkeld. Leek West is primair een woonlocatie op landschappelijke afstand van de parklaan, de zwaarste ingreep vindt plaats tussen Leek en Roden in het zogenaamde wijkengebied, de mate van de ingreep is groot genoeg om te spreken van een nieuw dorp tussen Leek en Roden: Nieuw Ter Heijl.

Het wijkengebied als aparte landschappelijke identiteit is de basiscontour voor de ontwikkelingslocatie. Tussen Nieuw Ter Heijl en het aanpalende Oost-Indië aan de westkant en Nieuw Roden aan de oostkant liggen brede landschapsstroken die de landschappelijke/ecologische verbinding in noord-zuid richting waarborgen. Het versterkt tevens de autonome kwaliteit van Nieuw Ter Heijl. Een deel van deze ontwikkelingslocatie kan tevens worden benut voor de huisvesting van lokale bedrijven uit Roden zodat de noordkant van de Rodense rondweg uitsluitend ingericht kan worden als woongebied.





nieuwe bebouwing omgeven door landschapszones

model 3 nieuwe weg- nieuw dorp infrastructuur

05. 4 modellen

model 3 nieuwe weg- nieuw dorp infrastructuur

Autoverkeer

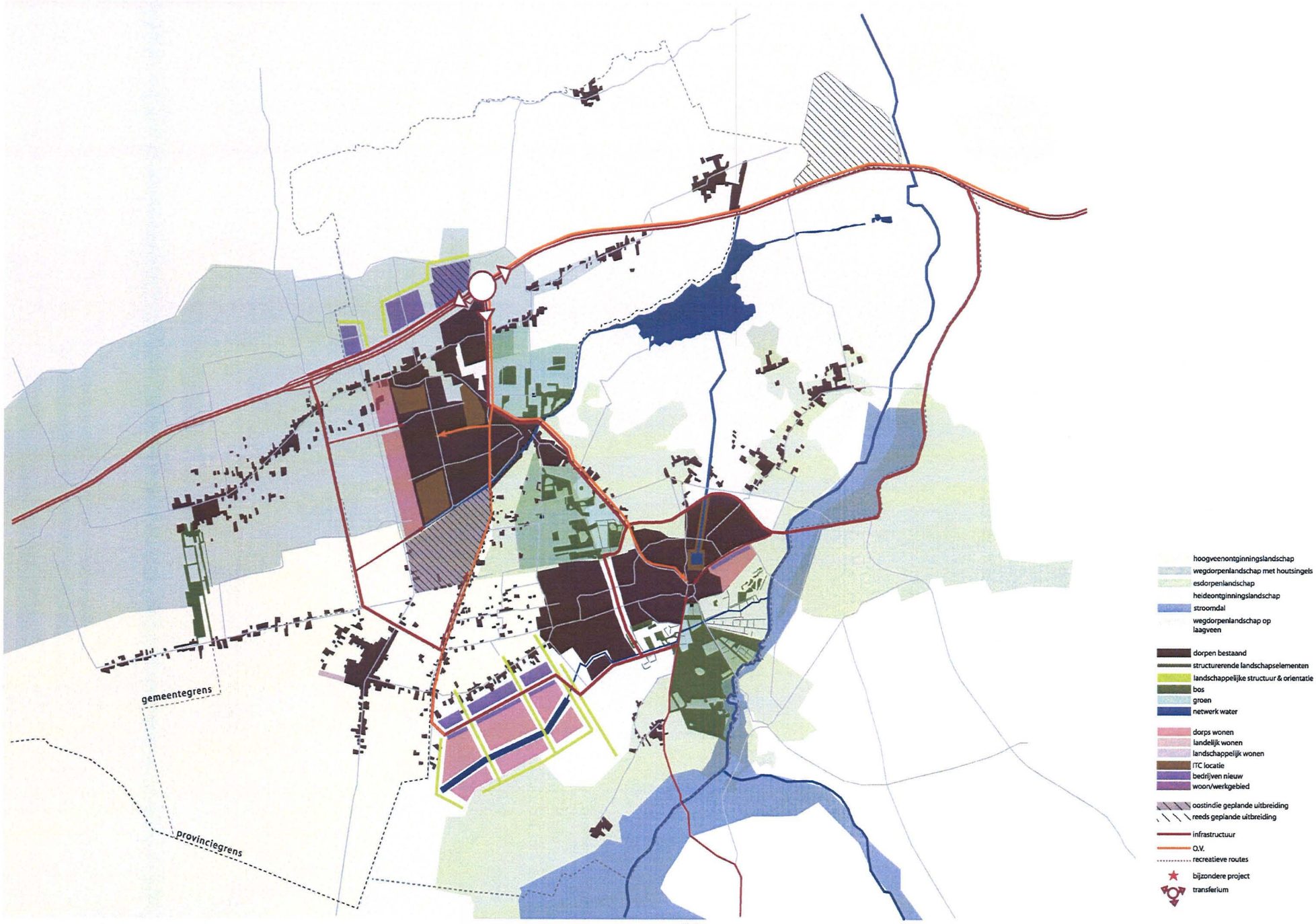
Het wegsysteem en O.V.-systeem worden hier beide beschouwd als één drager van de ruimtelijke ontwikkeling. Centraal door het gebied komt een Parkway, die zowel Roden met de ontwikkelingslocatie aan de noordzijde, de ontwikkelingslocatie Nieuw Terheijl, als het zuidelijk en westelijk deel van Leek met de ontwikkelingslocatie Leek-West ontsluit. Elk van de deelgebieden krijgt een aansluiting op de navelstreng, die in het westen aansluit op de A7 bij Boerakker. Aan beide zijden van de A7 wordt een parallel structuur gemaakt die de twee aansluitingen op de A7 met elkaar verbindt.

De Parkway neemt de functie van de J.P.Santeeweg over en wordt hiermee de nieuwe verbindingsweg tussen Leek en Roden. In zowel Leek als Roden wordt het doorgaand verkeer zoveel mogelijk verwijderd, zodat ruimte ontstaat voor het openbaar vervoer en de fiets.

Openbaar vervoer

Het o.v.-systeem wordt opgehangen aan het openbaar vervoerknooppunt bij Hoogkerk. Vanuit dat knooppunt wordt met een 'snelle loop' elk van de kernen bediend. Uitgangspunt voor de 'snelle loop' is een vrije baan en zoveel mogelijk een gestrekte positionering van deze baan.

model 4 wonen op het zand



05. 4 modellen

model 4 wonen op het zand

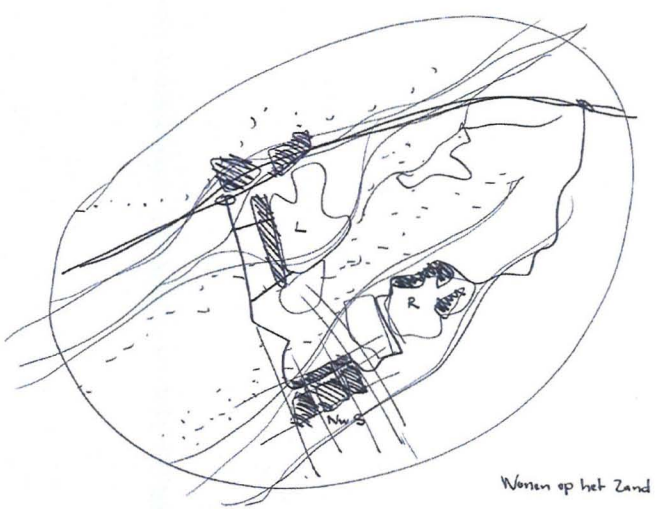
Het model Wonen op het zand is variant op model 3. Hierbij is de bodem en de daarbij horende waterhuishouding als basis genomen voor de ontwikkeling. De verscheidenheid aan bodemsoorten als zand, veen, moerige gronden, en verschillende kleisoorten met potklei als bijzonderheid maakt het gebied rondom Roden en Leek zeer divers. Als deze situatie wordt gekoppeld aan de waterhuishouding in het gebied zien we een grote variatie ontstaan tussen kwel en infiltratie gebieden.

Op basis van deze gegevens ligt het voor de hand locaties te zoeken in de infiltratiegebieden. Met name de gebieden direct ten noorden van Roden, de westkant van Leek en de Zuidwest kant van Roden komen hiervoor in aanmerking.

In dit model ligt de zwaarste ingreep op het Steenbergerveld. Net zoals bij model 3 is hier gekozen een landschappelijke entiteit te gebruiken voor de ontwikkelingsopgave: Nieuw Steenbergen. De maat van deze locatie kan een groot deel van het gewenste woon en bedrijven programma opvangen. Bij de ontwikkeling van Nieuw Steenbergen zal de Steenbergerloop met zijn oevers een bijzondere centrale positie innemen.

De typische orthogonale structuur van het veld biedt een goed uitgangspunt voor het stedenbouwkundig model. Hierbij is het wel belangrijk dat de randen ingericht worden als landschappelijke zones om de gewenste landschappelijke en ecologische verbindingen in stand te kunnen houden. Daarnaast kunnen de locaties Leek West, Leek Noord (bescheiden) en Roden Oost worden ontwikkeld.

De ingreep op het Steenbergerveld is zo groot dat de nieuwe infrastructuur komend vanaf de westzijde van Leek over het Steenbergerveld aansluiting vindt op de rondweg van Roden.



nieuwe bebouwing als eiland in het landschap

model 4 wonen op het zand

05. 4 modellen

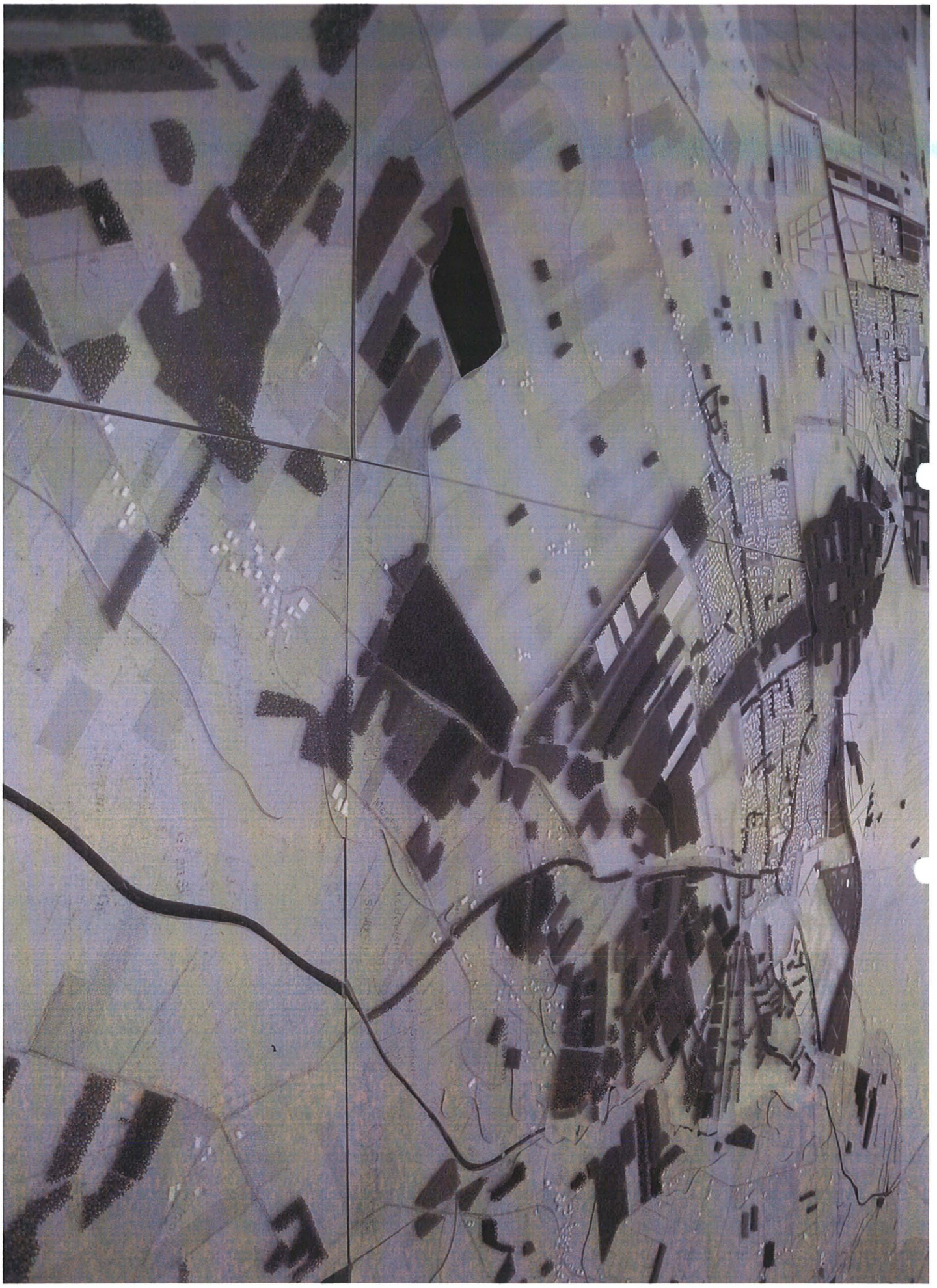
model 4 wonen op het zand

Autoverkeer

Het wegsysteem en O.V.-systeem zijn een variant op model 3, waarbij de nieuwe Parkway wordt opgerekt om het ontwikkelingsgebied op het Steenbergerveld te kunnen ontsluiten. Ten zuidwesten van Roden wordt de Parkway aangesloten op de doorgetrokken rondweg. In deze variant ligt de Parkway niet direct aan de ontwikkelingslocatie Leek-West maar vrij in het landschap.
De positie van de Parkway is hier indicatief en zal in de uitwerking met een ruime bandbreedte moeten worden bekeken.

Openbaar vervoer

Het o.v.-systeem wordt opgehangen aan een nieuw openbaar vervoerknooppunt Leek/Roden met snelle verbindingen naar Groningen en Drachten (een soort treindiensten). Vanuit dat knooppunt wordt met twee ontsluitende lijnen elk van de kernen bediend. De vrijheid in de routing van deze lijnen is veel groter dan in de andere modellen, omdat het tijdsaspect minder knellend is. Voorwaarde voor de ontsluiting van Roden is dat de bus vanaf het o.v.-knooppunt een zo snel mogelijke verbinding krijgt naar het centrum van Roden. Daarvoor kan de J.P.Santeeweg worden benut. Deze wordt voor het autoverkeer afgesloten. Daarnaast zal een directe verbinding vanaf de ontwikkelingslocatie Steenbergerveld naar het o.v.-knooppunt moeten worden gelegd.



06. literatuurlijst

Bronnen Bodem:
Hoogtekaart met peilgebieden, Waterschap Noorderzijlvest
Bodemkaart (tot 1,20m diep)
Leek – Roden (kwel/infiltratiekaart)
Een Potkleilandschap, 2005, artikel Wim Boetze en Ben Westerink

Bronnen Water:
Waterbeheersplan Noorderzijlvest 2003-2007 (kaart "Vaarwegen in beheer bij Waterschap Noorderzijlvest")
Provinciale omgevingsplan: koersen op karakter (kaart 2: aanduidingen water en milieu)
Noordenveld leeft met water: projectenplan Waterplan Noorderveld
Noordenveld leeft met water: Visieplan Waterplan Noorderveld
Waterkanskaart
Hoogtekaart met peilgebieden, Waterschap Noorderzijlvest
Waterbeheersplan Noorderzijlvest 2003-2007

Bronnen Landschapstypen:
Landschapsbeleidsplan Noordenveld (Oranjewoud)
Staatsbosbeheer (kaart "Landschappelijke hoofdstructuren")
Leven in natuur en landschap, natuur en landschap om te leven (kaart 2 "landschapstypen", Regiovisie Groningen-Assen 2030)
Gebiedsvisie NBL Noordenveld (kaarten "Natuurdoeltypenkaart voor de lange termijn" en "Instrumentenkaart voor de korte termijn")
Gebiedsplan Groningen (kaart "Overzicht toekomstige natuurgebieden", Dienst Ruimte en Milieu Provincie Groningen)
Visie houtsingelstructuur Zuidelijk Westerkwartier: Fase 1
De Grote Bosatlas
Houtsingelstructuur ZWK, Deel II, spelregels
Landschapsstructuurplan Noord Drenthe(kaart)
Landschapsbeleidsplan Noordenveld
Conceptkaart Identiteit Landschap, provincie Groningen, Beleidsinformatiecentrum
Houtsingel hoofdstructuur, Eelerwoude

Bronnen Landschapsstructuur:
Staatsbosbeheer (kaart "Landschappelijke hoofdstructuren")
Leven in natuur en landschap, natuur en landschap om te leven (kaart 2 "landschapstypen", Regiovisie Groningen-Assen 2030)
Gebiedsvisie NBL Noordenveld (kaarten "Natuurdoeltypenkaart voor de lange termijn" en "Instrumentenkaart voor de korte termijn")
Gebiedsplan Groningen (kaart "Overzicht toekomstige natuurgebieden", Dienst Ruimte en Milieu Provincie Groningen)
Visie houtsingelstructuur Zuidelijk Westerkwartier: Fase 1
De Grote Bosatlas
Houtsingelstructuur ZWK, Deel II, spelregels
Landschapsstructuurplan Noord Drenthe(kaart)
Landschapsbeleidsplan Noordenveld

Bronnen Natuur:
Gebiedsplan Groningen (kaart "Overzicht toekomstige natuurgebieden", Dienst Ruimte en Milieu Provincie Groningen)
Van Rotum tot Reest: natuurgebieden in Groningen en Drenthe
Noorderveld: gebiedsvisie: natuur, bos en landschap
Leven in natuur en landschap, natuur en landschap om te leven (kaart 1 "natuur" en kaart 3 "streefbeeld natuur", Regiovisie Groningen-Assen 2030)
Poelen en dobben in Roden/Norg (plan tot behoud en herstel)
Gebiedsplan foerageergebieden voor overwinterende ganzen (provincie Drenthe)
Provinciaal Omgevingsplan (kaarten "Ecologische structuren" en "Natuurdoelen")
Dienst Ruimte en Milieu Provincie Groningen (kaarten "Overzicht toekomstige natuurgebieden" en "Subsidiering agrarisch natuurbeheer")
Gebiedsvisie NBL Noordenveld (kaarten "Natuurdoeltypenkaart voor de lange termijn" en "Instrumentenkaart voor de korte termijn")
Atlas natuur
Geomorfologie
Stiltegebieden in Drenthe, Provincie Drenthe
Integraal gebiedsplan natuur- en landschapsdoelen in Drenthe, Provincie Drenthe

Bronnen Recreatie:
De rijke historie van Nietap en Terheijl
De Leek, de geschiedenis
Roden...waar de schoonheid van De Olde Lantschap de hand reikt aan het ritme van de moderne tijd.
Waterbeheersplan Noorderzijlvest 2003-2007 (kaart "Vaarwegen in beheer bij Waterschap Noorderzijlvest")
Strategische groenprojecten, Gemeente Leek
Conceptkaart Identiteit Landschap, provincie Groningen, Beleidsinformatiecentrum
ANWB Fietsgids, Groningen
ANWB/ VVV Toeristenkaart, Drenthe
VVV Gids Westerkwartier
Gemeente Leek, Gemeentegids 2004/ 2005
ANWB/ VVV Wateratlas, Groningen + Drenthe 2004/ 2005

Bronnen Cultuurhistorie:
'De' Leek, de geschiedenis, november 2000, Jan Bolling
Roden...waar de schoonheid van De Olde Lantschap de hand reikt aan het ritme van de moderne tijd, structuurplan 1966, J. Zigterman
1833: reuvens in Drenthe
De Franse kaarten van Drenthe en de noordelijke kust (1811-1813), Groningen 2001, H.J.Versfelt
Het kervoogdenboek van Roderwolde 1538-1608
De rijke historie van Nietap en Terheijl, 1993
Conceptkaart Identiteit Landschap, provincie Groningen, Beleidsinformatiecentrum
Topografische kaart 1864 (Groningen en Assen)
Brinkenboek, Assen 1981, Werkgroep Brinken

Bronnen Infrastructuur:
Topografische kaart 2001
topografische kaart 1811-1813 'Corps Imperial des Ingenieurs Geographes', schaal 1:20.000
topografische kaart 1870
Verkenningsnota STOV, september 2002, Boersma Van Alteren Groningen
Openbaar-vervoervisie Roden-Leek, juli 2003, Goudappel Coffeng
Startnotitie M.E.R. Roden/Leek-A7, november 2002, Grontmij Groningen
Intensiteitsberekeningen ontsluitingsvarianten M.E.R. Roden/Leek-A7, februari 2004, Goudappel Coffeng
Milieueffectrapport Roden/Leek-A7, Concept 4, augustus 2004, Grondmij Groningen

07. colofon

opdrachtgever:

Stuurgroep Ontwerpopgave Leek – Roden
Raadhuisstraat 1
Postbus 109

9301 AC Roden

samenstelling en ontwerp:

Juurlink en Geluk bv
Stedenbouw en landschap
Noordsingel 185
3035 ER Rotterdam
t: 010 – 4783711

e: main@jeng.nl

Cor Geluk
Huub Juurlink
Christina K. Olsen
Berry Verleijsdonk
Alexandra Kern
Francois Xavier Guillon
Jenny Eklund
Thierry Goossens