

RODEN-ZUID

OPGAVEN EN AMBITIES

Roden, 28 oktober 2020

GEMEENTE NOORDENVELD

RODEN-ZUID OPGAVEN EN AMBITIES

Inhoudsopgave

1. AANLEIDING 2

2. Roden-Zuid 3

3. OPGAVEN EN ONDERZOEKEN 7

3.1 VERKEER 7
3.2 WONEN 14
3.3 SPORT 20
3.3 WATER 24
3.5 OVERIG 27
3.5.1 Recreatie 27
3.5.2 Onderwijs 27
3.5.2 Toegankelijkheid en inclusie 28
3.5.2 Duurzaamheid 28

4. AMBITIES RODEN-ZUID 29

Verkeer 30
Wonen 30
Sport 31
Water en natuur 32

Bijlagen

- **Overzichtstekening Roden-Zuid**
- **Rapport Mobycon “Variantenanalyse doorgaand verkeer Roden”**
- **Varianten uit “Variantenanalyse doorgaand verkeer Roden”**
- **VERTROUWELIJK Verkenning binnendorpse locaties**
- **Opgaven en Ambities kaart totaal**

1. AANLEIDING

In 2018 heeft de gemeenteraad een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld om de haalbaarheid te onderzoeken van woningbouw op de Beukenhoflocatie. Er is namelijk vraag naar woningbouwlocaties en -mogelijkheden in Roden. Groei is belangrijk. Groei van het aantal woningen helpt de druk op de bestaande voorraad te verminderen en levert een positieve bijdrage aan het draagvlak voor voorzieningen (lokale economie, sport, onderwijs, e.d.).

Echter het onderzoek rondom de Beukenhoflocatie gaf aanleiding om breder naar het gebied te kijken. De opgaven water/groen, sport, verkeer en wonen vragen om een integrale aanpak in Roden-Zuid. Keuze voor één opgave heeft direct consequenties voor het ruimte gebruik van een andere opgave. En ook of een opgave niet meer te realiseren is. Om deze reden is de startnotitie Roden-Zuid opgesteld om tot een gebiedsplan te komen. In september 2019 heeft de gemeenteraad ingestemd met dit plan. Daarbij zijn een motie van de fracties CDA en ChristenUnie en amendement van DUO Fractie PvdA/GroenLinks aangenomen.

Motie CDA en ChristenUnie

- *Na integrale afweging in het plangebied 2 gebieden aan te wijzen waar op zo kort mogelijke termijn nieuwe woningbouw gerealiseerd zou kunnen worden.*

Amendement Duo Fractie PvdA/GroenLinks

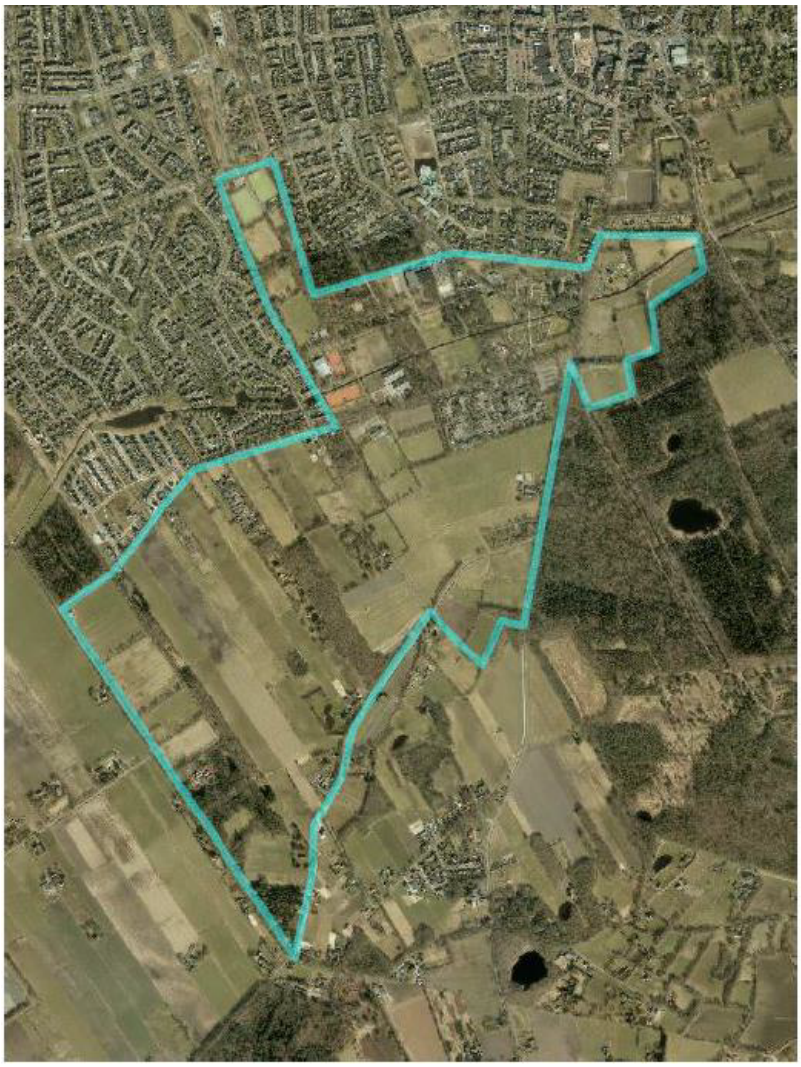
- *Bij de uitwerking van de opgaven wordt nadrukkelijk gekeken naar de functies die het gebied heeft met betrekking tot ecologie, flora en fauna. De functies worden gewaarborgd bij de uitwerking van de plannen.*

Het afgelopen jaar zijn er gesprekken gevoerd met stakeholders en belanghebbenden. Er zijn onderzoeken uitgevoerd. De wensen, de ruimtebehoeftes en de gebiedskenmerken zijn bekend. Puzzelstukjes die samen komen, maar er ontstaan ook moeilijkheden en uitdagingen. Over deze onderwerpen en richtingen zal een keuze gemaakt moeten worden door de raad. Vervolgens kunnen concrete projecten worden opgestart. Daarna wordt actief de participatie opgestart voor bewoners en belangstellenden.

In dit rapport worden de verschillende onderzoeken (kort) belicht, de wensen van de verschillende opgaven en ruimtebehoefte wordt aan gegeven. Zover het mogelijk is worden er conclusies gegeven met daarbij een optie qua locatie in het gebied. Het geheel wordt uiteindelijk samengevoegd in verschillende ambities voor Roden-Zuid.

2. Roden-Zuid

Roden-Zuid is een groot gebied en is hieronder in het figuur aangegeven. Het loopt van de Norgerweg, Esweg, Kaatsweg, Hullenweg tot aan de Maatlanden.



In de bijlage is een uitsnede van de Basisregistratie Grootschalige Topografie voor Roden-Zuid opgenomen. Het huidige landgebruik is onderverdeeld in categorieën.

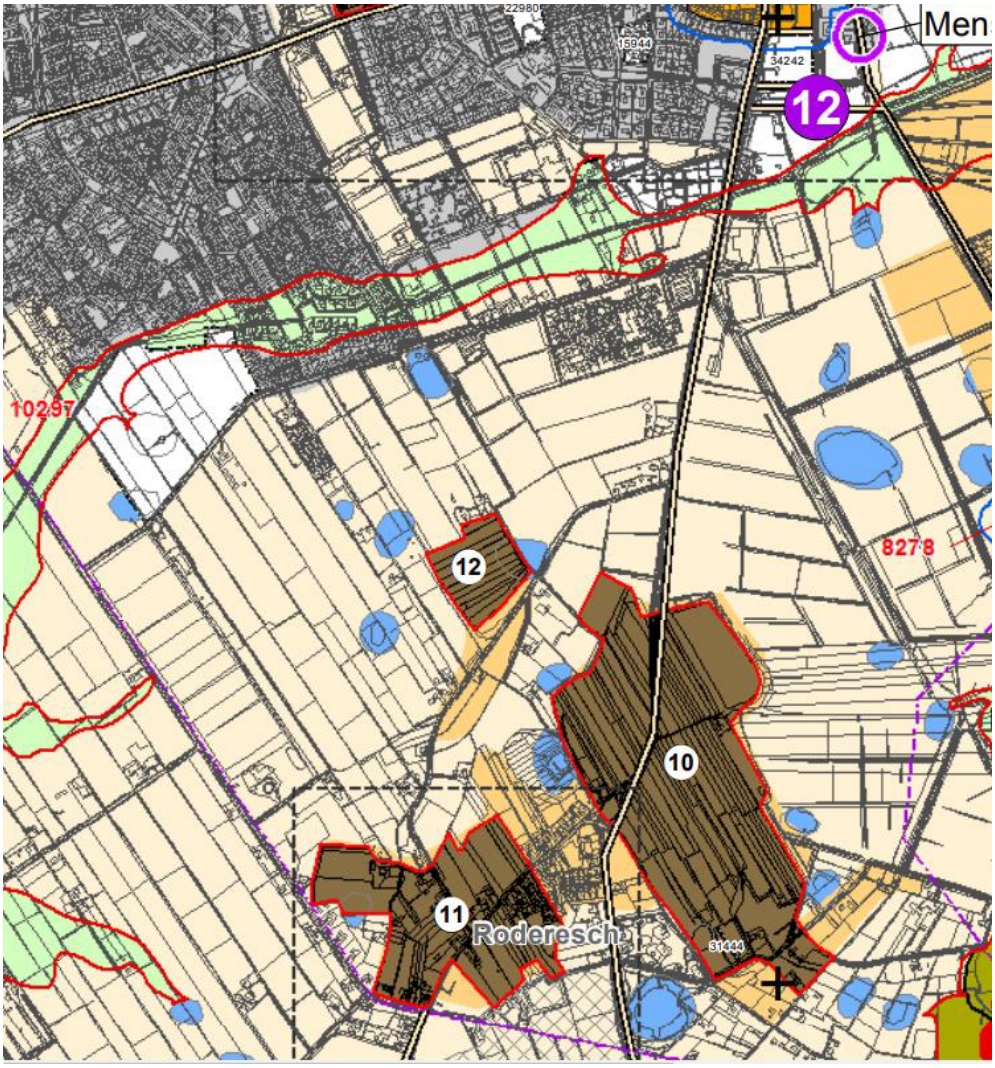
Het gebied grenst aan de woningwijken Roderveld en Hullenveld. Het overgrote deel van het projectgebied (ten zuiden van de Steenbergerloop) bestaat uit landbouwpercelen, voornamelijk hooi- en weiland, alsmede braakliggend terrein. De percelen worden veelal gescheiden door aanwezige houtwallen. Ook zijn meer dan 100 jaar oude bospercelen in het plangebied aanwezig. Aan de overzijde van de N373 (buiten het plan) ligt het Mensingebos. Verspreid door het gebied zijn woningen gesitueerd, er zijn twee vakantieparken aanwezig, een groot zorgcomplex (Noordenkroon) en een omvangrijke begraafplaats. De Steenbergerloop is een prominent waterlichaam dat het gebied van oost naar west doorkruist. Ten noorden hiervan is een groot gedeelte van het projectgebied ingericht. Hier ligt onder andere een groot sportcentrum (de Hullen) en sportvelden (hockey, korfbal, tennis). Ten zuiden van de Steenbergerloop zijn aangrenzend en aan de overzijde van de N373 voetbalverenigingen gevestigd, ook is er een manege.

Roden-Zuid heeft een divers karakter: groen uitloopgebied van omliggende woonwijken, diverse sportvoorzieningen, woon-zorgfunctie en agrarische functie. De opgave is of we met de ontwikkeling van Roden-Zuid een bijdrage kunnen leveren aan het versterken en verduidelijken van de ruimtelijk-structuur van Roden.

Landschappelijke kenmerken

In deze paragraaf zijn gebiedskenmerken en randvoorwaarden beschreven die invloed kunnen hebben op de locatiekeuze voor de verschillende ontwikkelingen.
Het gaat hierbij om bijvoorbeeld archeologie, natuur en cultuurhistorische zaken en is niet als volledig te beschouwen. Het geeft een beeld van de belangrijke elementen die in het gebied aanwezig zijn of waar rekening mee gehouden moet worden.

Archeologie



In bovenstaand figuur is een overzichtskaart met belangrijke archeologische waarden. Zo geldt voor bijna het gehele gebied een hoge tot middelhoge verwachting op archeologische vondsten. In het gebied zijn tevens depressies/laagten te vinden, al dan niet gevuld met organisch materiaal. In het beekdal geldt een middelhoge verwachting. Bijzonder is vooral het gebied rondom de nummers 11 en 12 (nr 10 ligt buiten het projectgebied). Deze zijn gecategoriseerd als essen en hier geldt een hoge verwachting op archeologische vondsten.

Kortgezegd komt het erop neer dat overal in het plangebied archeologisch onderzoek moet worden verricht (deels met een vrijstelling tot 1000 m2). De gebieden met een rode rand eromheen moet worden afgestemd voor een eventuele ontwikkeling.

Cultuurhistorie

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt dient het karakteristieke esdorpenlandschap rondom Roden te worden behouden. Daarom wil de provincie sturen op:

- Het in stand houden van de karakteristiek van het esdorpenlandschap. Deze karakteristiek uit zich in een zichtbare ruimtelijke samenhang tussen esdorp, es, beekdal en veld, met bijbehorend microreliëf en beplantingselementen als houtwallen, esrandbosjes en middeleeuwse gebruiksbossen.
- Het vasthouden en zorgvuldig doorzetten van de ruimtelijke opzet van de esdorpen. Deze opzet wordt getypeerd door een vrije ordening van bebouwing en boerderijen, afwisseling tussen bebouwde plekken en open ruimtes (in het bijzonder de brinken) en doorzichten naar het omliggende buitengebied.
- Het behouden van de openheid van de brede beekdalen als contrast met hun scherpe begrenzingen in de vorm van houtwallen en bossen.

Voor het projectgebied zijn voornamelijk de Steenbergerloop, de onverharde weg Windgat, de begraafplaats, in totaal vier pingo ruïnes en de historische houtwallen belangrijke historisch-geografische waarden waar rekening mee dient te worden gehouden.

Landschap en natuur

Het landschapbeleidsplan van de gemeente Noordenveld (vastgesteld in 2003) is een plan dat een kader vormt voor alle maatregelen die betrekking hebben op natuur en landschap. In het Landschapsbeleidsplan wordt voor het buitengebied van de gemeente een visie weergegeven welke zich richt op het bieden van ruimte aan nieuwe processen en het versterken en behouden van bestaande waarden van de natuur en het landschap.

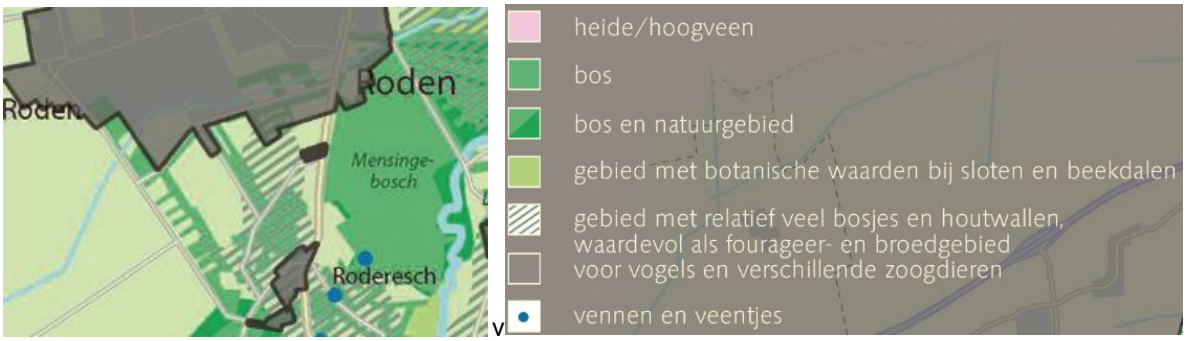
Relevante punten uit de Landschapsvisie

- Het versterken en herstellen samenhangen van cultuurhistorische, landschappelijke en aardkundige waarden.
- Het behouden van landschappelijk, aardkundig en/ of cultuurhistorisch waardevolle elementen of gebieden.
- Handhaven en beschermen van karakteristieke samenhang van het esdorpenlandschap.
- Landschappelijk inpassing van de dorpsranden.
- Zowel in dorp als daarbuiten gebruik maken van gebiedseigen en landschappelijke beplantingen.

Naast het landschapsbeleidsplan is een beheervisie gegeven. Per landschapstype/deelgebied wordt ingegaan op de huidige kwaliteit van de afzonderlijke landschapselementen, zoals weg- en laanbeplanting, singels, erfbeplanting, bospercelen en bermen.

Ecologie

In het bestemmingsplan buitengebied worden de ecologische waarden binnen de gemeente beschreven. Het projectgebied Roden-Zuid ligt in een ecologisch interessant gebied. Ecologie is een belangrijke pijler voor het inpassen van gebiedsopgaven. In onderstand figuur zijn de ecologisch waardevolle gebieden gegeven voortkomend uit het bestemmingsplan buitengebied.



v

De Noordenveldse Kwaliteitsgids

In de Kwaliteitsgids Noordenveld zijn structuurbepalende karakteristieken uitgewerkt. De karakteristieken in de kwaliteitsgids zijn niet ten opzichte van elkaar gewaardeerd, in die zin zijn ze allemaal even waardevol en dienen in samenhang te worden bezien.
Per landschappelijk deelgebied of dorp zijn een overzichtelijk aantal gidsprincipes geformuleerd hoe bij uiteenlopende ruimtelijke ontwikkelingen met deze karakteristieken om te gaan.

Voor het Esdorpenlandschap gelden de volgende gidsprincipes: wat heeft betrekking of Roden-Zuid

- initiatieven moeten passen bij de schaal van en meerwaarde opleveren voor het landschap;
- houd het onderscheid en de overgangen tussen de oude veldontginningen, jonge veldontginningen en beekdalen helder;
- houd de contrasten in het aanwezige reliëf zichtbaar;
- respecteer bestaande verkavelingspatronen van de oude veldontginningen en het beekdal;
- houd de landgoederen als zelfstandige gebieden met een samenhangende structuur leesbaar en publiek toegankelijk;
- versterk de parkachtige structuur van de oude veldontginningen door kleinschalige ontwikkelingen in de omgeving van de oude dorpen goed in te passen met bosachtige aanplant;
- behoud het open karakter van de essen en versterk waar mogelijk beplanting langs randen;
- laat beplanting langs wegen reageren op het karakter van het landschap;
- bouw op de hogere gronden en voorkom verdere bebouwing van het beekdal;
- behoud landschappelijk waardevolle elementen zoals pingoruïnes en heiderelicten;
- verhard zandpaden in principe niet;

Voor kern Roden zijn in de Kwaliteitsgids de volgende gidsprincipes vastgesteld:

- respecteer de heldere grenzen tussen Roden en het landschap zoals bijvoorbeeld bij de N372
- koester groene dorpsranden zoals Spijkerzoom en Oosteinde en geef bestaande, stenige en eventuele nieuwe dorpsranden een groen karakter
- maak de Rodervaart en de Steenbergerloop beter herkenbaar en beleefbaar
- versterk de verblijfskwaliteit in het centrum en verken de mogelijkheden om het aandeel doorgaand verkeer door het centrum te verminderen
- behoud en versterk het historische karakter van het esdorp in de omgeving van De Brink
- situeer eventuele uitbreidingslocaties op de hogere delen in het landschap
- borduur bij uitbreidingslocaties voort op de traditie van wijken met wijd vertakkende groenstructuren met ‘lucht’ tussen de huizen
- behoud en herstel zo mogelijk het open, agrarische karakter van de es;
- koester de groene dorps’weide’ aan de zuidrand van het dorp;
- voorkom vergraving van landschappelijk waardevol reliëf of elementen zoals dobben, poelen en pingoruïnes;
- voorkom aaneengesloten bebouwing aan de Kaatsweg;
- speel met (vervangende) nieuwbouw in op het heersende bebouwingsbeeld in de omgeving.

3. OPGAVEN EN ONDERZOEKEN

In dit hoofdstuk worden opgaven voor Roden-Zuid doorgenomen evenals de onderzoeken die zijn uitgevoerd. Per opgave komt er een advies rondom ruimtebehoefte en welke locatie(s) geschikt zijn in Roden-Zuid.

3.1 VERKEER

Het onderwerp verkeer is momenteel een belangrijk thema, niet alleen in de gemeente Noordenveld maar ook landelijk heeft dit grote aandacht. Mobiliteit is van belang om de economie draaiende te houden. Ondanks de coronacrisis en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals stimulering van deelmobiliteit, is het de verwachting dat de mobiliteitsvraag, zowel goederenvervoer als personenvervoer, de komende tien jaar blijft groeien. Zonder maatregelen ontstaan er diverse knelpunten op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarnaast worden de doelstellingen uit het klimaatakkoord en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 niet gehaald.

Omgevingsvisie Noordenveld 2030

In de Omgevingsvisie Noordenveld 2030, vastgesteld op 8 februari 2017, is op hoofdlijnen aangegeven wat wij als samenleving belangrijk vinden. Dit is vertaald naar ambities en kernwaarden. Leefbaarheid is één van de geformuleerde kernwaardes, waarbij mobiliteit een belangrijke rol speelt. Het mobiliteitsbeleid moet erop gericht zijn om de (economische) bereikbaarheid in stand te houden en de verkeersveiligheid te verbeteren. Vormen van duurzame mobiliteit worden gestimuleerd door de fiets op 1 te zetten en daarnaast het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Daarnaast worden de nadelige effecten van mobiliteit, zoals geluidsoverlast en luchtvervuiling, zoveel mogelijk beperkt.

Voor het centrum hebben wij de volgende ambities geformuleerd:

- De Heerestraat/Wilhelminastraat en het Brinkgebied zijn aan elkaar verbonden verblijfsgebied;
- De voetganger en fietser staan op 1;
- Er is een route voor doorgaand verkeer om de verkeersdruk in het centrum te doen afnemen en de verblijfskwaliteit te kunnen versterken.

Startdocument Centrumontwikkeling Roden

In het Startdocument Centrum Roden, vastgesteld november 2017, wordt richting gegeven aan de wijze waarop de ambities uit de Omgevingsvisie bewerkstelligd kunnen worden. Om de regiofunctie die Roden vervult te behouden en te versterken is het van belang om een aantrekkelijk klimaat te creëren voor wonen, ondernemen en verblijven. Dit kan alleen bereikt worden als het aanbod gemotoriseerd verkeer in het centrum teruggedrongen wordt. Daardoor kan de sfeer van de oude Brink hersteld worden en kan er een pleisterplaats ontstaan voor fietsers en voetgangers. Daarnaast kan de verblijfskwaliteit op de corridor Raadhuisstraat, Brink en Norgerweg versterkt worden door deze als meanderende laan vorm te geven, aangevuld met verblijfsplekken op prominente plekken zoals bij de Brink en het evenemententerrein.

Uitvoeringsprogramma Centrumontwikkeling Roden 2018-2022

De uitwerking van de ambities in concrete projecten is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Centrumontwikkeling Roden 2018-2022, vastgesteld op 19 september 2018. Hierin is het uitgangspunt opgenomen dat er een alternatieve route voor doorgaand verkeer ontwikkeld moet worden. Hierdoor is het mogelijk om het aanbod gemotoriseerd verkeer in het centrum terug te dringen en meer ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren. Concreet betekent dit dat de Raadhuisstraat een aangenamer verblijfsgebied kan worden met een uitstraling die past bij de cultuurhistorische koppeling met de historische Brink. Hetzelfde geldt voor de Brink, waar de inrichting is bepaald door ‘pragmatisme en praktisch nut’, zonder daarbij aandacht te hebben voor authenticiteit en het historische karakter van de Brink. De opgave zoals deze is geformuleerd richt zich dan ook vooral op het verbinden van cultuur, recreatieve en groen door ruimtelijke en fysieke aanpassingen die gezamenlijk de sfeer, dynamiek en beleving van de Brink herstellen. Het terugdringen van het aanbod gemotoriseerd verkeer is daarvoor een belangrijke voorwaarde.

Probleembeschrijving

Roden is van oudsher een dorp waar de auto een belangrijke rol heeft gespeeld. Rondom het centrum zijn diverse parkeerterreinen, waardoor het mogelijk is op korte afstand van het centrum te parkeren. Dit is een kwaliteit maar tegelijkertijd ook een bedreiging. Het centrum trekt hierdoor veel autoverkeer aan, niet alleen uit Roden maar ook uit omliggende dorpen. Naast het bestemmingsverkeer bevindt zich op de wegen rondom het centrum ook relatief veel doorgaand verkeer, met name op de relatie tussen Norg – Leek en Norg – Groningen. Dit is een logisch gevolg van de wegenstructuur die zich kenmerkt door radialen vanuit alle richtingen die uitkomen in het centrum. Daarnaast is er een ringstructuur die wordt gevormd door de Ceintuurbanen. Vanwege de knip in de Ceintuurbaan West is de ringstructuur niet volledig en daarmee niet interessant voor doorgaand verkeer. Het gevolg van de huidige wegenstructuur is dat vrijwel al het doorgaande verkeer gebruikt maakt van de radialen en daarmee uitkomt in het centrum van Roden. Wegen zoals de Raadhuisstraat, Leeksterweg, Nieuweweg en Groningerstraat hebben daardoor te maken met een hoog verkeersaanbod.

Om een indruk te krijgen van de omvang van het probleem zijn in 2018 diverse tellingen uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat er op de Raadhuisstraat circa 8.400 motorvoertuigen per dag rijden, waarvan circa 2.950 motorvoertuigen (35%) doorgaand is. Het gaat hier om verkeer op de volgende relaties:

- 1.300 mvt Norgerweg <-> Oosteinde
- 600 mvt Norgerweg <-> Leeksterweg
- 450 mvt Norgerweg <-> Vrijetijdsboulevard
- 450 mvt Oosteinde <-> Nieuweweg
- 150 mvt Nieuweweg <-> Vrijetijdsboulevard

Om de ambities uit de hierboven genoemde vastgestelde (visie) documenten waar te kunnen maken is het van belang om het verkeersaanbod in en rond het centrum te reduceren. Het weren van doorgaand verkeer maakt daar een belangrijk onderdeel van uit.

Alternatieve route doorgaand verkeer

Om de mogelijkheden tot het reduceren van het verkeersaanbod in het centrum in beeld te brengen, is in 2019 door Mobycon een variantenstudie uitgevoerd. Zie bijlage rapport Mobycon “Variantenanalyse doorgaand verkeer Roden”.

In deze studie zijn de volgende varianten onderzocht (de varianten in de bijlage weergegeven):

1. Huidige situatie
2. Brink en Raadhuisstraat inrichten als 30 km/h-weg
3. Knip op de Brink (ten zuiden van het Brinkgebied) met alternatieve route via:
    a. Ceintuurbanen of ANWB-route (Ceintuurbaan Zuid, Nieuweweg, Maatlanden)
    b. Nieuwe infra ten oosten van Roden
4. Knip op de Norgerweg met alternatieve route via:
    a. Stinsenweg en Maatlanden
    b. Nieuwe infra en Maatlanden

Per variant is op hoofdlijnen inzichtelijk gemaakt wat de verwachte effecten zijn met betrekking tot het verkeersaanbod. Samengevat komt het erop neer dat variant 1 en 2 geen tot nauwelijks effect hebben op de verkeersintensiteiten in het centrum. Er zijn ingrijpendere maatregelen nodig om de intensiteiten wezenlijk naar te beneden te brengen. In variant 3 en 4 wordt daarom uitgegaan van een knip op de huidige doorgaande route (Norgerweg/Brink) in combinatie met een alternatieve route voor doorgaand verkeer. Het verkeer wordt door de knip ‘gedwongen’ een andere route te kiezen, waardoor het verkeersaanbod voorbij de knip aanzienlijk afneemt. Voor de alternatieve route zijn verschillende varianten uitgewerkt. In variant 3a wordt uitgegaan van een route via de Ceintuurbanen, waarbij de knip in de Ceintuurbaan West wordt opgeheven. Deze alternatieve route is onwenselijk, aangezien de leefbaarheid en verkeersveiligheid op deze route in het geding komt. Ook een route via een nieuwe verbinding aan de oostzijde van Roden (variant 3b) is niet haalbaar, aangezien de weg door een gebied met hoge natuurwaarden loopt wat gelet op de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe onmogelijk is. Wat resteert is een alternatieve route tussen de Maatlanden en de Norgerweg. Deze route kan via de Stinsenweg (variant 4a) lopen of via een nieuwe verbinding in het verlengde van de Maatlanden (variant 4b). De Stinsenweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h), maar heeft geen beschikking over fietsvoorzieningen. Daarnaast beschikt de Stinsenweg over onvoldoende restcapaciteit om de extra (doorgaande) verkeersbewegingen op een verkeersveilige wijze op te kunnen vangen. Aangezien de Stinsenweg tevens een woonstraat is, komt door de verkeerstoename ook de leefbaarheid onder druk te staan. Zowel qua verkeersveiligheid als leefbaarheid is deze variant dan ook niet geschikt. Wat resteert is het realiseren van een nieuwe verbinding in het verlengde van de Maatlanden (variant 4b). Door het realiseren van een nieuwe verbinding kan de relatief grote doorgaande verkeersstroom op een verkeersveilige wijze worden afgewikkeld en een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de doelstellingen uit de omgevingsvisie en de centrumvisie. Het is de verwachting dat het verkeersaanbod in de Raadhuisstraat van 8.400 motorvoertuigen per etmaal afneemt tot circa 5.600 motorvoertuigen.

Roden-Zuid

Het projectgebied Roden-Zuid ligt op een cruciale locatie als het gaat om de alternatieve route voor het doorgaande verkeer. Het is daarom van belang om de ontwikkeling van Roden-Zuid in samenhang met de verkeersopgave in het centrum te beschouwen.

Om de doelstellingen uit de omgevingsvisie en de centrumontwikkeling te kunnen verwezenlijken is het van belang de mogelijkheid open te houden dat de Maatlanden doorgetrokken wordt richting de Hullenweg/Norgerweg. Dit heeft consequenties voor de huidige invulling van Roden-Zuid. Er kan uitsluitend een nieuwe verbinding tussen de Maatlanden en Norgerweg gerealiseerd worden als (een deel van) de sportverenigingen verplaatst worden naar een andere locatie. Daarnaast is het wenselijk, zo niet noodzakelijk, dat de nieuwe verbinding zo vloeiend mogelijk doorloopt richting de

Norgerweg. Doorgaand verkeer wordt uitsluitend verleidt gebruik te maken van de nieuwe route als deze ook werkelijk sneller is dan de bestaande route. Dit kan enerzijds bereikt worden door de nieuwe doorgaande route zo vloeiend mogelijk in te passen en anderzijds de huidige route via de Norgerweg, Brink en Raadhuisstraat onaantrekkelijker te maken. Het aanbrengen van een knip waarmee de doorgang fysiek onmogelijk wordt gemaakt is daar het meest extreme voorbeeld van. Een knip kan worden bewerkstelligd door het plaatsen van een dynamische afsluiting, bijvoorbeeld in de vorm van een verzinkbare paal (poller). Aan specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld het openbaar vervoer of hulpdiensten, kan door middel van een transponder doorgang worden verleend. Een knip is een vrij extreme maatregel, waar ook de nodige nadelen aan vast zitten. Het is een kostbaar systeem, zowel qua aanschaf als beheer. Daarnaast moet onderzocht worden of een knip noodzakelijk is. Wellicht kan ook volstaan worden met minder ingrijpende maatregelen, zoals het afwaarderen van de Norgerweg tot erftoegangsweg (30 km/h) zodat er een aaneengesloten verblijfsgebied ontstaat met de Brink en Raadhuisstraat. Met een passende inrichting met gelijkwaardige kruispunten en fietsers op de rijbaan, wordt de reistijd voor de doorgaande automobilist groter en daarmee minder aantrekkelijk. Kortom, er zijn meerdere opties mogelijk. De afweging dient integraal en in overleg met alle stakeholders gemaakt te worden. Daarbij dient niet alleen naar Roden-Zuid en de Norgerweg te worden gekeken, maar naar heel Roden aangezien dit soort ingrepen invloed hebben op het hele verkeerssysteem van Roden. Het is ook denkbaar om een gefaseerde aanpak te hanteren, waarbij eerst met zachte maatregelen wordt gewerkt en bij onvoldoende effect over wordt gegaan naar zwaardere maatregelen, zoals de knip.

Een mogelijke nieuwe doorgaande verbinding door Roden-Zuid moet overigens niet alleen als oplossing voor het centrum gezien worden. Ook voor Roden-Zuid heeft deze verbinding voordelen. Hierbij valt te denken aan:

- Een optimale ontsluiting van Roden-Zuid, direct aan de hoofdstructuur van Roden;
- Afhankelijk van de toekomstige verkeersstructuur in en rond Roden-Zuid, kan de Hullenweg mogelijk afgewaardeerd worden tot erftoegangsweg, waardoor de knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid opgelost kunnen worden met behoud van het groene karakter van de weg;
- Er ontstaan kansen om een nieuwe hoogwaardige fietsverbinding te creëren tussen de Norgerweg en Maatlanden, waardoor Roden-Zuid optimaal is aangesloten op de hoofdfietsstructuur van Roden;
- Er ontstaan kansen om buslijn 83 (naar Leek en Assen) gebruik te laten maken van de nieuwe route, waardoor Roden-Zuid optimaal bereikbaar is vanuit Leek, Norg en Assen. Door daarnaast tevens een halte te realiseren ter hoogte van de Hofstedenlaan, is Roden-Zuid tevens goed aangesloten op de HOV-verbinding richting Groningen. Daarnaast wordt het verzorgingsgebied van buslijn 83 groter, doordat deze buslijn dichter in de buurt komt van een groot deel van de bewoners in Roden en Nieuw-Roden;
- Een clustering van voorzieningen doordat de huidige voorzieningen gedeeltelijk verplaatst moeten worden. Hierdoor is het mogelijk om bijvoorbeeld scholen en sportverenigingen bij elkaar te positioneren. Dit bevordert synergie, onderlinge samenwerkingen en daarnaast kan gezamenlijk gebruik worden gemaakt van parkeergelegenheid. Dit dubbelgebruik leidt ertoe dat volstaan kan worden met minder parkeerplaatsen wat bijdraagt aan een duurzame gebiedsontwikkeling;
- Een nieuwe verbinding kan goed samen gaan met de inrichting van een wateropgave. Tegenwoordig zijn er vele technische mogelijkheden op dit vlak.

Naast de voordelen voor Roden-Zuid biedt het eventueel doortrekken van Maatlanden tevens voordelen op voor de Norgerweg, Brink en Raadhuisstraat. Doordat het verkeersaanbod daar af zal nemen, ontstaat ruimte om deze route af te waarderen en de verblijfskwaliteit te verbeteren.

Uiteraard zijn er ook nadelen van een eventuele nieuwe doorgaande weg door Roden-Zuid. De nieuwe verbindingsweg zal relatief veel verkeer per dag afwikkelen. Dit kan al het verkeer uit het centrum zijn of met name zwaar verkeer. Omdat deze verkeersstroom Roden en Nieuw Roden doorkruist, kan er barrièrewerking ontstaan. Het is van belang om de oversteekbaarheid voor met name fietsers en voetgangers te waarborgen. Dit kan ongelijkvloers maar ook door middel van rotondes. Hier dient bij de nadere uitwerking aandacht voor te zijn.

Een andere nadeel is dat de sportverenigingen die er al jaren zitten moeten worden verplaatst. Echter biedt het wel kansen om de sport meer te centeren. Als de gemeentelijke gronden worden ingezet voor verkeer is woningbouw niet op deze plek mogelijk. Een eerste grove doorrekening liet overigens geen financiële plus zien i.v.m. het verplaatsen van de sport.

Samenvattend

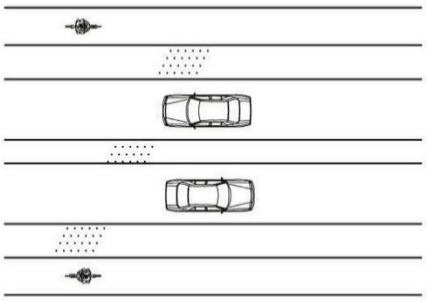
Om de doelstellingen uit de omgevingsvisie en de centrumontwikkeling te kunnen realiseren, is het van belang de mogelijkheid open te houden voor een nieuwe verbinding tussen de Maatlanden en de Norgerweg. Dit is variant 4b uit het Mobycon rapport. Dat kan een aantrekkelijke route worden voor doorgaand verkeer, waardoor de verkeersdruk in het centrum afneemt. Naast de voordelen die dit oplevert voor het centrum, heeft ook Roden-Zuid profijt van deze ingreep. Er zijn diverse koppelkansen die ervoor zorgen dat het eventuele doortrekken van de Maatlanden meerwaarde oplevert op verschillende beleidsterreinen. Door deze integraal te benaderen kan er invulling worden gegeven aan een duurzame gebiedsontwikkeling.

Voor een eventuele keuze van het doortrekken van de Maatlanden kan worden gemaakt, zijn er nog diverse opgaves en studies die nader uitgewerkt moeten worden. Een opgave die integraal benaderd moet worden om te waarborgen dat de weg ruimtelijk, stedenbouwkundig en landschappelijk goed wordt ingepast. De tracékeuze bepaalt in hoeverre ruimte beschikbaar blijft voor andere functies zoals wonen (Blakenvelderhoeve, Beukenhof), sport (korfbal) en onderwijs. Nadere studie en participatie met de stakeholders is dan ook noodzakelijk om goede keuzes te maken. Daarnaast dienen alle neveneffecten van het eventueel doortrekken van de weg onderzocht te worden. Een ingreep als deze heeft namelijk consequenties op het hele verkeerssysteem in Roden. Doordat verkeersstromen worden herverdeeld, veranderen onder andere ook de routes van en naar het centrum en omliggende woonwijken. Kunnen deze routes dat aan of zijn ook daar aanvullende maatregelen noodzakelijk? Ook is het niet logisch om buslijn 83 via de huidige route (Norgerweg, Brink, Raadhuisstraat) te laten rijden. Daarnaast dient nagedacht te worden over maatregelen op de Norgerweg. Is een knip noodzakelijk of kan volstaan worden met een herinrichting conform de richtlijnen van een 30 km/h-weg? Kortom, het doortrekken van de Maatlanden biedt een hoop kansen, maar levert ook vraagstukken op. Het is daarom van belang om een integrale visie op te stellen en de consequenties van de diverse scenario's inzichtelijk te maken. Op basis daarvan kan vervolgens de nadere uitwerking plaatsvinden. Echter daarvoor is wel een uitspraak nodig deze mogelijkheid nu open te houden.

Ruimtebehoefte Verkeer

De ruimtebehoefte van een eventuele verbindingsweg wordt primair bepaald door het wegprofiel en het wegprofiel is een resultante van de functie die aan de weg toegekend wordt. Aangezien de nieuwe weg een aantrekkelijke doorgaande route moet vormen, is het noodzakelijk om deze net zoals de Maatlanden te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h). Een gebiedsontsluitingsweg kenmerkt zich door zowel een stroom- (op wegvakken) als uitwisselingsfunctie (op kruispunten) en is daarmee geschikt voor de toekomstige functie van de weg. Het standaard profiel van een gebiedsontsluitingsweg kan zoals hieronder eruit zien.





Dit 'ideaal' profiel gaat uit van gescheiden rijbanen en vrijliggende fietspad(en). Afhankelijk van de exacte maatvoering die per onderdeel gehanteerd wordt, beslaat het totale ruimtegebruik tussen de 16 en 20 meter, exclusief de buitenbermen. De inpassing van de weg is maatwerk. Bij de inrichting moet rekening worden gehouden dat geen 'racebaan' wordt. De huidige Maatlanden wordt als voorbeeld gezien. Daar waar de nieuwe weg aan de zuidzijde van het plangebied Roden-Zuid verlaat en het landschap verandert van een stedelijke omgeving in een landelijke omgeving, is het logisch om een nieuwe bebouwde komgrens aan te brengen. Het wegvak ten zuiden van deze bebouwde komgrens kan dan net zoals de huidige Norgerweg ingericht worden als erftoegangsweg (60 km/h). Deze inrichting gaat uit van een enkele rijloper en een vrijliggend fietspad. De totale breedte van dit wegprofiel is ongeveer 13 meter, exclusief buitenbermen.

Naast het wegprofiel speelt de Wet Geluidhinder een belangrijke rol. De onderzoekszone van een weg (50 km/h) in stedelijk gebied bedraagt 200 meter, gemeten vanaf de as van de weg. Indien binnen deze 200 meter bebouwing aanwezig is, dient door middel van akoestisch onderzoek bepaald te worden wat het geluidsniveau is. Indien deze boven de voorkeursgrenswaarde van 48dB ligt, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Daarbij kan gedacht worden aan het toepassen van stil asfalt, een geluidswal of voorzieningen aan de gevel zoals suskasten. Verkeerslawaai speelt dus een belangrijke rol bij de tracékeuze en het ontwerp van de nieuwe weg.

Voor het doortrekken van de Maatlanden is het overigens onontkoombaar dat deze op de locatie van (een deel van) de huidige sportvoorzieningen komt te liggen. De ruimte die vrijkomt als gevolg van het verplaatsen van deze sportvoorzieningen is geschikt om de nieuwe weg landschappelijk goed in te passen al dan niet in combinatie met een functie voor de waterberging. Met de aanleg van een rijbaan in grotendeels geroerde grond wordt naar verwachting voorkomen dat archeologische, cultuurhistorische of ecologische waardes in de weg liggen. Dit geldt alleen niet aan de zuidkant richting de Es! Daar is nader archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Voor de reservering van een tracé zijn aan de noord- en aan de zuidzijde grofweg twee opties denkbaar:

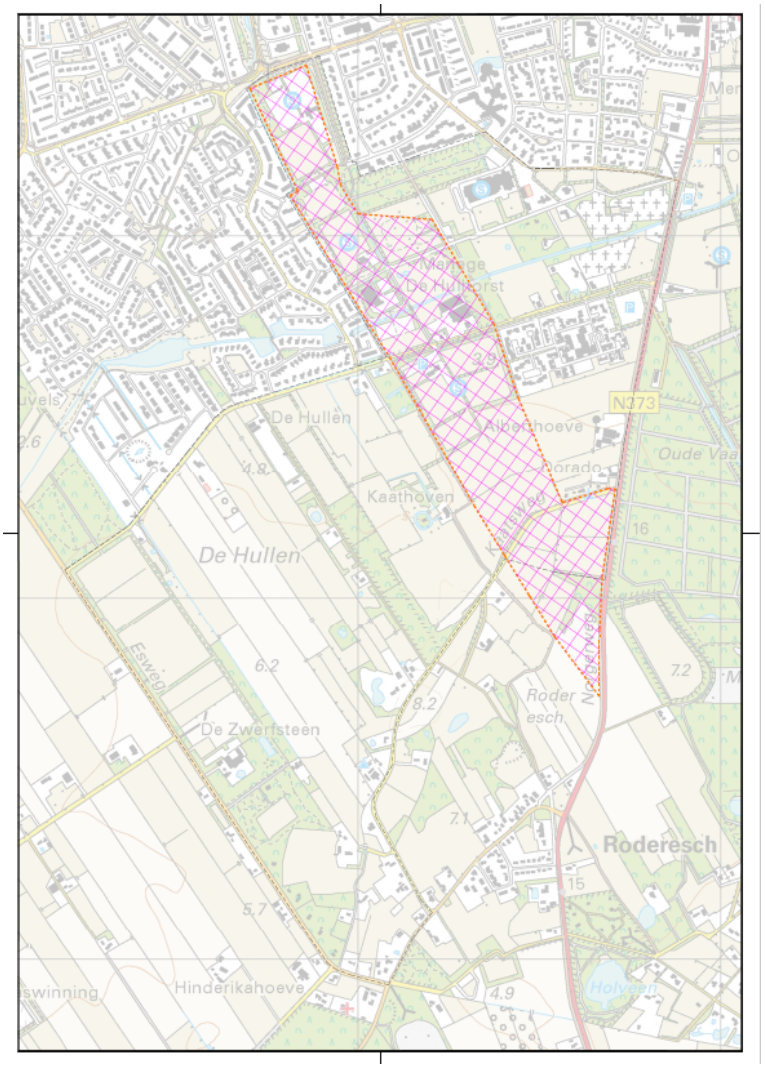
<u>Ten noorden van Hullenweg:</u>

1. Een reservering over de hockey-, korfbal-, tennis- en voetbalvelden.
2. Een reservering op de manege, deels op de Beukenhoflocatie, hockey-, deels op de korfbal- en voetbalvelden.

<u>Ten zuiden van Hullenweg:</u>

1. Een rechte reservering over de Es richting Roderesch.
2. Een reservering langs Dorado (zuid zijde) en takt vervolgens aan op de Norgerweg.

De ligging van de eventuele nieuwe verbinding brengt veel vragen met zich mee. Denk bijvoorbeeld aan overleg met de provincie i.v.m. het mogelijk aantasten van de Es of ligging naast de Es. Als een verkeersas wordt doorgetrokken in één rechte lijn vanuit de Maatlanden richting de Norgerweg, sluit deze vrij zuidelijk aan op de Norgerweg, waardoor het kenmerkende eslandschap wordt doorbroken. Het tracé bepaalt tegelijkertijd hoeveel en waar ruimte beschikbaar blijft voor wonen of voor sport in het bestaande gebied. De manege heeft aangegeven dat de huidige manege aan vervanging toe is. Dit is een natuurlijk moment om op de locatie van de manege de gronden vrij te maken. Dit zijn allemaal vragen die nader moeten worden onderzocht.



Voor de toekomst van Roden-Zuid en om de mogelijkheden open te houden moeten er nu geen besluiten worden genomen die leidt tot onomkeerbare ingrepen, die op termijn als ongewenst moeten worden gezien. Dit houdt in om opties waar mogelijk open te houden en ruimtes in te vullen waar geen beperkingen liggen. Dit geldt ook voor verkeer. Het feit blijft dat Roden-Zuid voor de verder inrichting een uitspraak nodig heeft rondom het doortrekken van de Maatlanden.

Om de doelstellingen uit de omgevingsvisie en de centrumontwikkeling te kunnen realiseren, is het van belang dat de variant 4b uit het Mobycon rapport verder wordt onderzocht. Daarbij is het van belang dat de mogelijkheid blijft een nieuwe verbinding te realiseren tussen de Maatlanden en de Norgerweg. Echter is en blijft dit een zeer ingrijpende beslissing en waar nog meer onderzoek naar moet worden gedaan. Voorgesteld wordt dan ook om de gronden waar een eventueel nieuw tracé kan komen te liggen (zie afbeelding hierboven), vrij te houden van ontwikkelingen zodat de mogelijkheid blijft bestaan om de Maatlanden door te trekken. In de tussentijd zullen de effecten en consequenties van deze ingreep van variant 4b nader onderzocht moeten worden, zowel voor de ontwikkeling van Roden Zuid als voor Roden als dorp. Aandachtspunten bij deze nadere verkenning zijn onder andere:

- Tracékeuze met landschappelijk inpassing en consequenties voor wonen (Blakervelderhoeve en Beukenhof) en sport.
- Verkeersonderzoeken naar alle neveneffecten van het doortrekken van de Maatlanden.
- Inrichting en maatregelen op de Norgerweg en Hullenweg.

3.2 WONEN

Het behoeft geen betoog dat de woningmarkt in Roden alweer enkele jaren zeer krap is. Er is een fors tekort aan kavels voor met name de gewone reguliere woningen, de 2 kappers, vrijstaande en rijwoningen, in vaktermen de ‘grondgebonden woningen’.
Dat het recente woningmarktonderzoek dat KAW voor Noordenveld heeft uitgevoerd dit bevestigt, is dan ook geen verrassing. Opgeleverd in april 2020 is dit onderzoek een verdiepingsslag op een dito onderzoek dat in dezelfde periode voor de RGA (Regio Groningen-Assen) is uitgevoerd en ook het regio-onderzoek onderschrijft deze constatering (eveneens recent opgeleverd). Kortgezegd is de conclusie dat de dorpen Roden (inclusief Nieuw-Roden verder aangeduid als Roden) en Peize stevig door zullen groeien door de overloop uit de stad Groningen en is de verwachting dat de groei ook na 2030 nog zal aanhouden. Groei die ook belangrijk is. Groei van het aantal woningen helpt de druk op de bestaande voorraad te verminderen en levert een positieve bijdrage aan het draagvlak voor voorzieningen (lokale economie, sport, onderwijs).

Systematiek KAW-onderzoek: Groningen de motor van de groei in de suburbane schil

De aanleiding voor het onderzoek dat de RGA heeft laten uitvoeren door KAW is dat sinds de crisis op de woningmarkt achter ons ligt, er sprake is van oververhitting van de stad-Groninger woningmarkt en een (weer) aantrekkende suburbanisatie naar de regiogemeenten en vooral de subregio zuidwest waaronder Noordenveld. De regio wilde meer inzicht krijgen in de sturende mechanismen en met name of de suburbanisatie vooral komt door overdruk in de stad en in welke mate mensen ook bewust kiezen voor het wonen buiten de stad. Naast data-analyse is hiervoor een grootschalige enquête uitgezet onder recent-verhuisden om zo zicht te krijgen op de afwegingen die mensen daadwerkelijk gemaakt hebben in hun zoektocht naar een woning. Dat het antwoord tweeledig is mag geen verrassing heten. Een deel van de verhuisden koos inderdaad bewust voor een woning buiten de stad, maar ook een aanzienlijk deel zocht eerst in de stad en is bij gebrek aan passend (en betaalbaar) aanbod alsnog uitgeweken naar regiokernen.

Samenvattend werkt het zo dat naarmate de stad Groningen de markt beter kan bedienen de overdruk op de regiogemeenten afneemt en andersom (‘communicerende vaten’). Gegeven dit mechanisme heeft KAW de jaarlijkse groei van de stad Groningen als uitgangspunt genomen voor de drie scenario’s: laag, midden en hoog. Bij laag groeit de stad maximaal dwz met 2000 woningen p.j., bij midden met 1500 woningen en bij laag met 1100 woningen. In de wetenschap dat Groningen zelden meer dan 1100 woningen geproduceerd heeft en dat de overdruk op de regiogemeenten alleen kan worden verminderd door grondgebonden woningen en niet door de gemakkelijker te realiseren appartementen, maakt dat KAW adviseert om weliswaar uit te gaan bij de planning van het middenscenario maar daarbij wel degelijk het hoge scenario in het oog te houden.

Verstedelijkingsstrategie

Als verplichte uitwerking van de Woondeal die de stad Groningen in januari 2019 met het Rijk gesloten heeft, wordt momenteel gewerkt aan een verstedelijkingsstrategie binnen de RGA die in juni 2021 moet worden vastgesteld door de BO Leefomgeving. Deze uitwerking, waarbij het KAW onderzoek een belangrijke onderlegger is, zal het nieuwe kader zijn voor een actualisatie van de woningbouwafspraken binnen de RGA. Waarbij o.m. ook nieuwe afspraken gemaakt zullen worden over de opgave/productieruimte per gemeente, w.o. kern Roden. Maar omdat het KAW-rapport één van de belangrijkste bouwstenen is, ligt het niet in de verwachting dat de afspraken sterk zullen afwijken van de prognoses en adviezen van KAW.

Coronacrisis en de prognoses

Daarnaast maakt de coronacrisis het nu lastiger om uitspraken over de toekomst te doen. Zeker als het gaat om de korte en middellange termijn zal het er sterk vanaf hangen hoe groot de economische impact wordt. Maar feit blijft dat er een enorm woningtekort is. Een tekort dat op de langere termijn een belangrijke pushfactor blijft op de woningmarkt, ook als door economische teruggang de markt tijdelijk stagneert. Belangrijker misschien is de vraag of de tijdelijke verschuiving naar thuiswerken een blijvend effect heeft. Als dat zo is beïnvloedt dat niet alleen de mobiliteit maar is niet uit te sluiten dat dit ook een blijvend effect zal hebben op de woonplaatskeuze van de consumenten. Immers als er minder naar het werk gegaan wordt kan het betekenen dat mensen een grotere afstand tot de werkplek accepteren. Maar hoe dat zich concreet in de woningbehoefte per kern kan vertalen is nu nog niet bij benadering aan te geven.

KAW over Noordenveld

KAW stelt dat het woningmarktonderzoek laat zien dat Noordenveld een belangrijke rol vervult in het opvangen van de overdruk van de stads-Groninger woningmarkt. Met name gezinnen met een wens om ruimer en groener te wonen, kiezen vaak voor de subregio Zuidwest en daarbij ook voor Noordenveld, met name Peize en Roden zijn in trek. Wat het onderzoek ook toont is dat huishoudens nu vaak elders neerstrijken, omdat zij in Noordenveld geen passend aanbod vinden. Dat komt deels door een gebrek aan bouwlocaties, maar deels ook omdat locaties die wél beschikbaar zijn niet snel genoeg tot ontwikkeling komen.
Op basis van het woningmarktonderzoek adviseert KAW om een nieuwe locatie los te trekken, vooral bij Roden, omdat daar het aantal plannen achterblijft bij de verwachte vraag.
Zoals al gesteld zijn stad-Groningen en de kernen rond de stad en met name de zuidwestkant ahw communicerende vaten. Bouwt de stad meer voor gezinnen dan neemt de druk af, maar andersom is het zo dat als de stad de vraag onvoldoende kan bedienen de overdruk toeneemt. Omdat de Stad voor een bijna onmogelijke bouwopgave staat adviseert KAW om minimaal uit te gaan van het middenscenario, Maar omdat Noordenveld naar verwachting ook na 2030 nog blijft groeien vindt KAW het verstandig om nu al verder te kijken naar de ruimtelijke consequenties van het hoge scenario. Dit omdat het veel tijd kost om locaties daadwerkelijk tot ontwikkeling te brengen.

Roden: prognose en tekort plancapaciteit

Wat betekent dit concreet voor Roden? Dan moeten we in de eerste plaats kijken naar de bandbreedte van de prognose. Maar ook is het belangrijk om goed in beeld te hebben wat er zoal aan plannen aan staat te komen (daarvoor hanteren we de gemeentelijke woningbouwprogrammering). Trekken we de planning af van de prognose dan kunnen we een uitspraak doen over de vraag voor hoeveel woningen er de komende 10 jaar nog ruimte gevonden moet worden. In de wetenschap dat appartementen binnendorps zullen moeten worden gerealiseerd, en dat de vraag naar grondgebonden woningen niet kan worden opgevangen door meer appartementen neer te zetten, moeten we ook onderscheid maken tussen die beide types woningen.
KAW verwacht een groei voor Roden die tot 2030 ligt tussen de 240 (laag) en 615 woningen (hoog). Maar adviseert ook om wat speling aan te houden in de plancapaciteit omdat het best zou kunnen dat de behoefte in Roden nog iets hoger uitvalt door achterblijvende productie in de stad Groningen. Omdat het uitgangspunt het middenscenario is, met een doorkijk naar hoog, zullen we ons daar verder toe beperken.

De prognose van KAW betreft van midden naar hoog scenario: 415-610 woningen tot 2030. Verminderen we dat met de prognose voor appartementen (34-50) dan komen we op de volgende vraag naar grondgebonden woningen uit: 381-560. Op de planningslijst (peildatum 1 januari van dit jaar) staan voor Roden/Nieuw-Roden 17 projecten in diverse stadia van ontwikkeling. Bruto betreft dat 536 woningen. Maar netto zijn dat er beduidend minder: 337 (bruto/netto = bruto minus vervangende nieuwbouw en zorgwonen omdat die laatste categorie niet wordt meegeteld in de prognose). Trekken we daar vervolgens de appartementen op de planningslijst vanaf plus de woningen in de planningslijst die voor Roden-Zuid op de rol staan, dan resteren 201 grondgebonden woningen. We zagen al dat de prognose uitgaat van 381-560 grondgebonden woningen. Dan betekent dit dat er nog ruimte gezocht moet worden tot 2030 voor 180-359 woningen.

Er is een verkenning gedaan naar nieuwe binnendorpse en uitleglocaties in Roden. Dat is belangrijk om een goede inschatting te kunnen maken voor de benodigde capaciteit in Roden-Zuid mocht dat de locatie worden waar de gemeente de vraag naar woningen de komende pakweg 20 jaar in hoofdzaak wil bedienen. Dat over de uitkomst van die verkenning discussie mogelijk is spreekt voor zich. Welke locatie wil je wel ontwikkelen, welke niet, het meeste is privaat dus weinig sturing, welk product wordt ontwikkeld, in welke aantallen? Veel onzekerheden dus, die maken dat de uitkomst van deze exercitie (die vertrouwelijk bij de stukken is gevoegd), niet meer dan een globale richting aangeeft.
Deze verkenning naar de kansrijke potentiële ontwikkellocaties laat een bandbreedte zien van 122-149 grondgebonden woningen.

Als we met deze data de balans opmaken en er dus vanuit gaan dat de potentiële ontwikkellocaties ook daadwerkelijk worden benut, dan zien we dat bij het middenscenario nog behoefte is aan 31-58 woningen en bij het hoge scenario aan 210-237 woningen. In een schema:

Tekort grondgebonden plancapaciteit Roden/Nieuw-Roden 2020-2030					
				scenario midden	**scenario hoog**
Prognose 2020-2030 KAW grondgebonden				381	560
Planningslijst grondgebonden (minus Roden-Zuid)				201	201
Tussenstand tekort grondgebonden plancapaciteit				***180***	***359***
Potentiële kansrijke ontwikkellocaties	**minimum**	**Maximum**			
	122	**149**			
Tekort aan grondgebonden plancapaciteit 2020-2030				**31 – 58**	**210 - 237**

Hier moeten twee kanttekeningen bij worden gemaakt. Ook voor Peize sluit KAW niet uit dat de plancapaciteit de komende 20 jaar tekort schiet. Dat zou aldus KAW deels kunnen worden opgevangen door in Roden de capaciteit te verhogen. Dan kan al snel gaan om een 100 extra woningen. Ook na 2030 verwacht KAW dat het tekort verder oploopt door overdruk uit Groningen als geen woningen worden toegevoegd. Stellen we dat voorzichtig op 100, dan betekent dit een grotere noodzakelijke plancapaciteit in Roden-Zuid en spreek je al gauw over een 300 woningen, en mogelijk nog meer.

Samenvattend

Veel wijst erop dat er nog een serieuze behoefte is aan extra plancapaciteit. Die toegespitst op Roden-Zuid al snel naar een 300 woningen kan oplopen als we de horizont verleggen naar de komende 20 jaar. Maar ook is het zo dat de onzekerheid over de werkelijke aantallen groot is met name door de nauwe samenhang met de planontwikkeling in de stad Groningen. Dat vraagt om zorgvuldige monitoring. En in de wetenschap dat planontwikkeling voor uitleg heel veel tijd vergt, om op tijd de noodzakelijke stappen te durven zetten om de overdruk te kunnen opvangen. Maar tegelijk om een flexibel concept zodat maximaal meebewogen kan worden met de werkelijke ontwikkeling van de woningmarkt, ook als deze lager uitvalt dan nu verwacht wordt.

Ruimtebehoefte Wonen

Voor een goede ruimtelijke en landelijke inpassing aan de rand van Roden wordt gerekend met 15 woningen per hectare. De exacte aantal per hectare wordt uiteraard bepaald met de stedenbouwkundige inrichting, maar het ligt ook aan het eigendom. De 15 woningen per hectare is een goede stelregel voor de dorpen in Noordenveld. Als we deze aantallen aanhouden zoeken we voor Roden de volgende aantallen bij de verschillende scenario's. Er is ook een scenario opgenomen als er geen nieuwe uitleg gebied komt naast Peize Zuid. Roden en Peize zijn namelijk vergelijkbaar met de zoekvraag.
De doorkijk voor na 2030 leert dat we nogmaals 100 woningen nodig hebben in Roden.

Uit onderstaand overzicht blijkt dat er tussen de 2 en 16 hectare benodigd is tot 2030 voor woningbouw naast de inbreidingslocaties.

Ruimtebehoefte in Zuid t/m 2030	Aantal woningen	Hectares
Scenario midden	31-58	ca. 2-4
Scenario hoog	210-237	ca. 14-16 ha

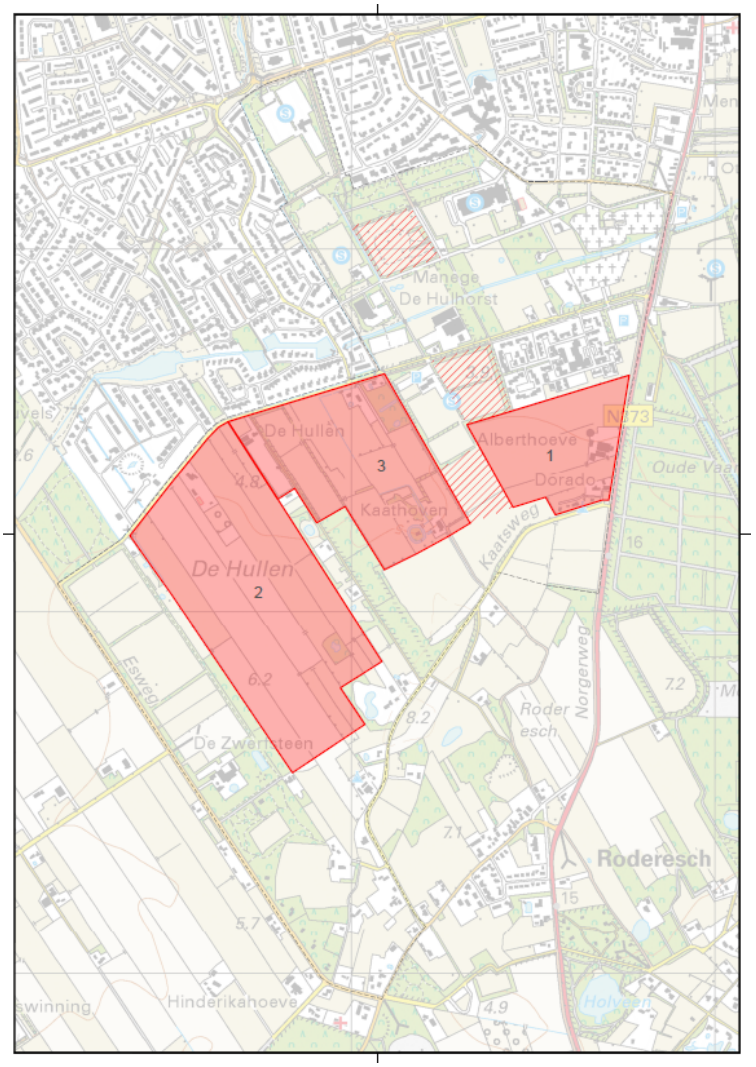
Als de vraag voor Peize en ook voor na 2030 ook nog wordt meegenomen. Dat komt er nog een zoekgebied bij van ca. 14 hectare.

Overige ruimte behoeften	Aantal woningen	Hectares
Vraag Peize	100	ca. 7
Vraag Roden na 2030	100	ca. 7

Geschikte locatie

Voor woonontwikkeling is het wenselijk om met minimale inzet droge voeten te houden. Het is dan ook logisch om op hogere gronden te gaan bouwen, zoals ook benoemd is als gidsprincipe in de Noordenveldse Kwaliteitsgids “Situeer eventuele uitbreidingslocaties op de hogere delen in het landschap”. Op de hogere gronden zal de ondergrond ook beperkt zettingsgevoelig zijn. Bovendien zal hier bij het bouwrijp maken van het terrein ophoging niet of nauwelijks noodzakelijk zijn.

Voor de afwatering moet rekening worden gehouden met de beperkte doorlatendheid. Net zoals in de huidige situatie zal de afwatering door middel van greppels/sloten moeten gaan plaatsvinden.



De locaties 1 ‘Blakervelderhoeve’ en 2 ‘ten westen van het Plangebied aan de Hullenweg (zie figuur) zijn in Roden-Zuid dan aan te merken als optimale woonlocaties. Volgens de AHN3 hoogtekaart zijn dit de hogere gronden, tegelijkertijd zijn deze gronden nu alleen in gebruik als grasland en akkerbouw. De gebieden lopen het minste risico om ecologische, archeologische of cultuurhistorische waarden aan te treffen. Echter bij ontwikkeling van woningbouw in Roden-Zuid is het belangrijk dit als één geheel te zien. Het is niet wenselijk wanneer slechts gebied 1 en 2 worden ontwikkeld en gebied drie blanco blijft vanwege de landschappelijke kenmerken in dit gebied. Dit gaat in tegen de bestaande structuur en onderlinge relatie van het dorp en eslandschap. Een betere optie is gebied 1 eerst te ontwikkelen. En dan afhankelijk van het tempo van woningbouw op deze locatie en de voortgang op andere (inbreidings)locaties, te verkennen of en hoe de andere mogelijke locaties in Roden-Zuid worden opgepakt. Fase 2 en 3 zijn geschikt om vervolgens opgepakt te worden. Belangrijk is het wel bij gebied 3 om wonen te ontwikkelen met een zeer lage dichtheid, zodat de kenmerken van het landschap in tact blijven. Voor de overige zoekgebieden is het ook te adviseren om woningbouw in passende dichtheden te realiseren.

Op andere locaties bouwen in Roden-Zuid is mogelijk alleen nemen de risico’s toe. Risico’s op bijvoorbeeld natte voeten en wateroverlast en hoge kosten i.v.m. verplaatsing sport door verschillende beheersmaatregelen. Andere mogelijkheden:

- Beekdal. Woningbouw levert in het beekdal een risico op natte voeten door hoge grondwaterstanden en kwel. Om dit risico te beheersen nemen de bouwkosten toe door

bijvoorbeeld ophoging in combinatie met ontwateringsmiddelen, maar ook maatregelen om zettingen tegen te gaan.

- Campingterrein De Beukenhof aan de Borglaan. Kleinschalige woningbouw ten noorden van het beekdal behoort tot de mogelijkheden. Te denken valt aan een (tijdelijke) alternatieve woonvorm op het voormalig campingterrein De Beukenhof aan de Borglaan. De invulling en de mogelijkheden zijn afhankelijk van een eventuele wegtracé.
- Rond ONR (oost- en zuidzijde) zijn ook mogelijke woongebieden. Deze gebieden zijn afhankelijk van het wegtracé.
- Hockey en korfbalvelden. Deze gebieden liggen alweer wat hoger waardoor ophoging en zettingsaspecten naar verwachting minder een rol spelen. Ook ligt het hoog genoeg om niet te botsen met de invulling van de wateropgave**.** Als gekozen wordt om op deze locatie te bouwen dat is een weg niet mogelijk.

Voorstel is om te starten met woningbouw op locatie 1 en (gedeeltelijk) op de Beukenhof locatie. De gemeente kan voldoen aan de midden scenario uit het woningmarktrapport van de Regio Groningen Assen. Afhankelijk van de ontwikkelingen en montitoring op de inbreidingslocaties en de invulling op locatie 1 kan nader worden verkend of en hoe andere locaties in het gebied in beeld komen. Als voorkeurlocaties worden dan 2 en 3 gezien. Voor alle locaties geldt dat het goed ingepast moet worden in het bestaande landschap.

3.3 SPORT

Sportverenigingen hebben te maken met minder jonge aanwas dan in het verleden. Er zijn tegelijk ook andere trends die effect hebben op sportverenigingen. Individualisering (zoals hardlopen en racefietsen) en commercialisering (zoals sportscholen) hebben een negatief effect op sportverenigingen, maar er zijn ook trends met een positief effect zoals meer in verenigingsverband sporten door vrouwen (zoals vrouwenvoetbal) en de voorzichtige opkomst van sportaanbod voor 55+ers. De gemeente heeft daarnaast te maken met een vergrijzing en daarbij horen verschillende vormen van recreatie zoals wandelen, fietsen, tennissen en golfen. Om aan de te verwachten vraag vanuit deze trends tegemoet te komen, moet onder andere worden ingezet op wandel-, hardloop-, fiets-, mountain- en paardrijroutes.

Punten voor de sport in de toekomst zijn: kwaliteit, flexibiliteit, aanpasbaarheid, uitdaging en vernieuwing. Dat betekent dat we ruimte moeten geven aan mogelijke nieuwe ontwikkelingen, inspelen op de trends van de toekomst.

Wensen sport

In Roden-Zuid zien wij een concentratie van wedstrijd- en trainingssportaccommodaties. Een mogelijke basisschool past ook in de concentratie. De gemeente heeft gesproken met de sportverenigingen in het gebied over deze gedachte. Korfbalvereniging (KV) Noordenveld, Mixed Hockey Club (MHC) Roden, Tennisvereniging (TV) REO en Voetbalvereniging (VV) ONR zijn positief over gezamenlijk gebruik van voorzieningen, bijvoorbeeld kleedkamers en parkeerplaatsen.
De verenigingen vinden daarbij het behoud van hun zelfstandigheid belangrijk. Ook vinden zij de bereikbaarheid van de sportaccommodaties belangrijk. Een groot deel van de leden komt nu met de fiets naar de sportaccommodaties.

Individuele wensen verenigingen

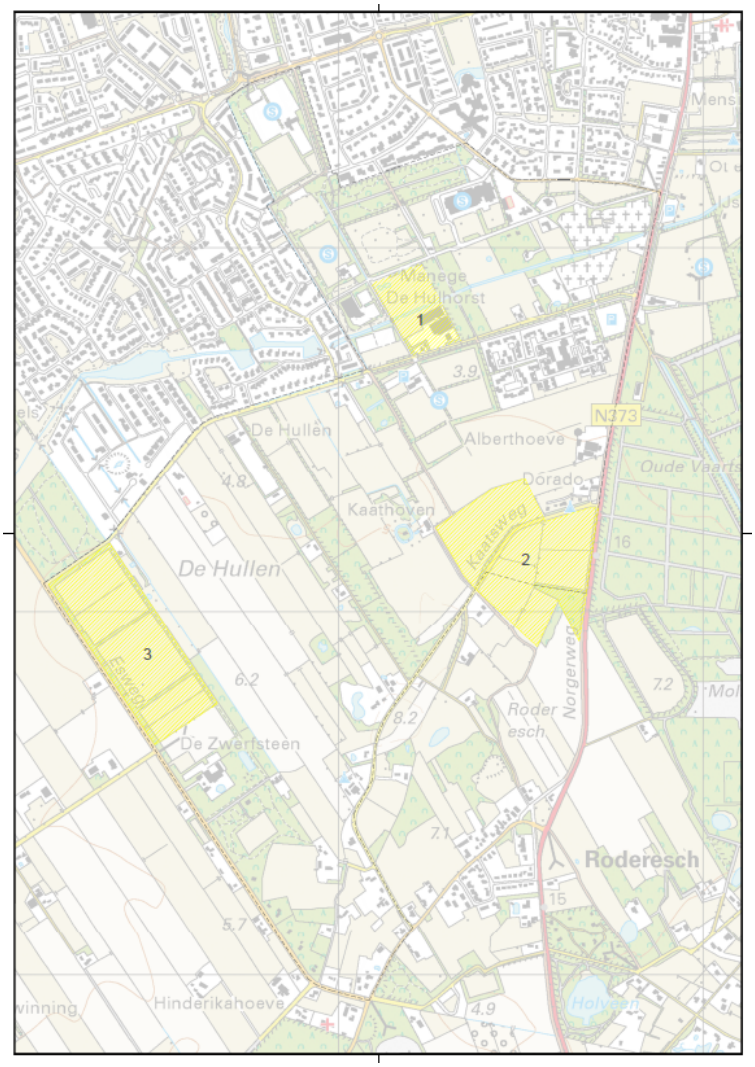
Voor KV Noordenveld is een goede accommodatie het belangrijkste. Het liefst op de huidige plek, maar ergens ander is ook bespreekbaar. Ook ziet de korfbalvereniging een locatie in de nabijheid van een school als positief. Tennisvereniging REO is heel tevreden met de huidige locatie en wil daar het liefst blijven. De vereniging heeft de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in de accommodatie. MHC Roden en VV ONR hoeven niet persé naar een andere plek. Wanneer ze (moeten) verhuizen, dan het liefst naar een plek in de buurt van de bestaande accommodaties die goed bereikbaar is.

In het Integraal Sport Accommodatie Plan (ISAP) dat door de Raad begin 2020 is vastgesteld wordt voorgesteld om alleen in Roden-Zuid samen met de verenigingen te investeringen als de voorzieningen oppakbaar en verplaatsbaar zijn. Als er meer bekend is over de koers van Roden-Zuid dan kunnen er andere keuzes voor de toekomst voor de sportverengingen worden gemaakt.

Manege De Hulhorst

De gemeente heeft samen met het bestuur van Rij- en Menvereniging Mensinghe laten onderzoeken wat er nodig is om de manege toekomstbestendig te maken op de huidige plek. Momenteel staat de gevraagde bouwkwaliteit en staat van de opstallen erg onder druk. De manege wil op korte termijn weten welke plek in Zuid mogelijk is voor (vervangende) nieuwbouw. Als er een geschikte plek is buiten zuid kan dit ook een optie zijn. Met de manege is ook een verplaatsing naar de Kaatsweg onderzocht. Ook zijn de mogelijkheden verkend aan de Esweg.

De huidige locatie is 1,5 hectare (eigendom) en daarnaast pachten ze gronden van de gemeente ca. 6,8 hectare. Voor de nieuwe ontwikkeling zoeken ze ca. 2 hectare en willen ze oppervlakte van de pachtgronden behouden.



De manage heeft daarmee 4 opties:

1. <u>Nieuwbouw op de huidige locatie :</u>

De manege kan op de huidige plek nieuw bouwen. De keuze van de locatie over de verkeersas is nog niet bekend. De verkeersverbinding zal over de tennisvelden of manege lopen. De locatie kan niet gebruikt worden voor waterberging/groen.

2. <u>Kaatsweg locatie</u>

De schaalgrootte van de manege is stedenbouwkundig een bezwaar op deze locatie. Een grootschalige manege is niet passend in het kleinschalige esdorpenlandschap. Het advies is om het landschap zoveel mogelijk intact te houden. Daarnaast is het gebied een uitloper van de Es en daardoor archeologisch waardevol. Zoals aangegeven wordt de verkeersverbinding

geprojecteerd op deze plek. Als uit studie blijkt dat de weg er kan komen blijft voldoende grond beschikbaar voor de manege. Wat zeker in een voorstadium nog uitgezocht moet worden is de eventuele verkeersconsequenties voor een eventuele manege op die locatie en de aantal woningen rondom de 'Blakervelderhoeve'. Factor tijd speelt alleen een rol voor de manege en omwille van de tijd kan niet snel ingezet worden op deze locatie. In de huidige situatie moeten er vele aanpassingen (verbreding weg ed) worden gedaan om de manege bereikbaar te maken aan de Kaatsweg.

3. Esweg locatie

De gemeentelijke gronden aan de Esweg worden momenteel gebruikt door pachters en gebruikers. Voor het zoeken van nieuw pachtgrond (1 pachter) kunnen kosten zitten voor het nieuw aankopen van gronden. Ook kost het tijd om de gronden vrij te krijgen. Stedenbouwkundig is de locatie Esweg een meer wenselijke locatie. De schaalgrootte van de manege is mooi in te passen tussen de bomenrijen. Het vormt daarmee een meer afgesloten geheel. Een alternatieve invulling voor deze locatie zou nog kunnen zijn een klein aantal grote kavels.

4. Buiten Roden-Zuid

De wens locatie is in Roden-Zuid. Echter aan de genoemde locaties zitten nadelen. Een andere locatie buiten het gebied kan wellicht sneller ontwikkeld worden. Denk aan oude boerderijen.

Het voorstel voor de manege is om de locatie Esweg verder uit te zoeken. De redenen hiervoor zijn:

- Kaatsweg. De verkeersonderzoeken rondom de locatie vragen de nodige zorgvuldigheid en tijd. Daarvan hangen ook weer belangrijke keuzes af over bijvoorbeeld wonen en sport. Alvast voorsorteren op deze locatie hangen ook nadere kosten zoals het aanpassen om de smalle weg geschikt te maken voor manegeverkeer. Daarnaast is het sterke advies dat een grootschalige manege niet past in een esdorpenlandschap. Archeologie maakt deze locatie ook onzeker.
- Esweg. De gronden worden momenteel gebruikt en de verwachting is dat de locatie qua tijd eerder vrij te krijgen zijn. Daarnaast moet er overeenstemming komen tussen de gemeente en de manege. Ook kosten de procedures de nodige tijd. In de tussentijd kunnen de gesprekken met de gebruikers worden gevoerd.
- Een locatie buiten Roden-Zuid moet overigens altijd nog als een bespreekbaar alternatief worden gezien.

De Hullen

Het complex bestaat uit twee volwaardige sporthallen, squashbanen en een zwembad. In de plannen van Roden-Zuid is het verplaatsen van De Hullen financieel gezien niet als een haalbaar optie geacht. Om deze reden is het uit het onderzoek gelaten.

Ruimtebehoefte

Om de oppervlakte te bepalen van de verschillende sportverenigingen zijn de aantal velden en wensen meegenomen. De oppervlakten zijn daarvan opgenomen met een opslag van 10% om rond de velden te kunnen lopen. Ook zijn norm getallen genomen voor parkeerplaatsen en gedeelde clubgebouw (met ieder een eigen identiteit) voor de sport. Het is een grove berekening om indruk te krijgen hoeveel oppervlakte benodigd is voor de sport.

Oppervlakte sportvelden	Hectares
Korfbal 2 velden	0,16 ha
Hockey 2 velden	1 ha
Voetbal 3 velden/ oefenveld / g veld	3,5 ha
Tennis 10 velden / 2 padel / 3 indoor	0,4 ha
Totaal plus 10% om de velden	**5,5 ha**
Gezamenlijk parkeren en clubhuis	0,5 ha
Totaal sport	**6 ha**

Oppervlakte manege	Hectares
Nieuwbouw	2-2,5 ha
pacht gronden	7 ha

Geschikte locatie

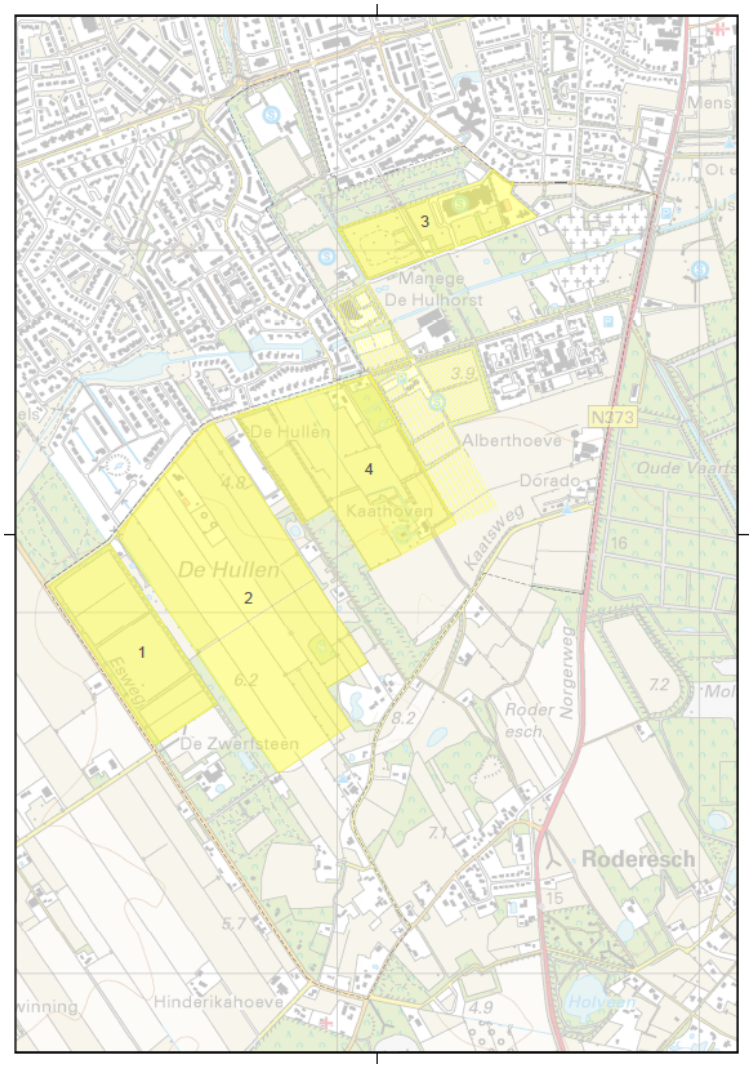
Voor sport spelen de wensen bereikbaarheid en veiligheid een grote rol. De locatie voor een sportcomplex moet goed bereikbaar zijn met de auto en de fiets. Daarnaast is centeren van de sport een belangrijk gegeven.

Alleen de sportverenigingen die geraakt worden door een eventuele nieuwe verkeerstructuur zijn uiteindelijk aangewezen als zijnde te verplaatsen. VV Roden ten oosten van de N373 is behouden en sportcomplex De Hullen blijven behouden op de huidige plek.

Voor de nieuwe gecentreerde sportlocatie stellen we 2 locaties voor die gezien de hoogteligging gunstig zijn, namelijk 1 en 2. Echter zijn er ook andere locaties die worden weergegeven.

1. Esweg. De ontsluiting ligt aan de Esweg en de locatie ligt relatief hoog. Qua ontwatering is dit gunstig. Echter ligt deze locatie niet centraal. De bestaande houtwal zorgt voor een natuurlijke barrière.
2. Nummer 2 staat ook vermeldt bij woningbouw. Er kan een combinatie gezocht worden tussen een nieuwe woonwijk en sport. Alle sport kan op deze locatie worden neergelegd. Bovendien is de ruimte groot genoeg om nog voldoende woningen te realiseren. Als de manege aan de Esweg wordt ontwikkeld ligt een groot deel van de sport gecentreerd. Een verder studie moet gemaakt worden rondom de eventuele nieuwe inrichting op deze locatie.
3. Voormalig campingterrein Beukenhof en omgeving biedt eveneens kansen. De sportcentrum De Hullen blijft behouden en daardoor is er al een gecentreerde centrale plek. De locatie is alleen niet groot genoeg voor alle sportverenigingen. Uitbreiding van de sportvelden ten zuiden van de Borglaan is een optie. Alleen nemen hier de risico's op natte voeten toe door een lagere ligging. Deze gronden zijn juist geschikt voor de ruimteclaim voor het behalen van de wateropgave. Om deze reden heeft de locatie geen voorkeur.
4. Gebied 4. De grootste uitdaging op deze centrale locatie is het ruimtelijk inpassen van de sportvelden in het landschap. De waardevolle landschappelijke elementen moeten zoveel mogelijk worden behouden in het gebied. Daarnaast wordt voor de verkeersverbinding een ruime onderzoekstrook aangehouden. Niet alle ruimte wordt uiteindelijk voor de weg gebruikt. Een deel kan gebruikt worden voor sportfaciliteiten. Als de tennis en (deels) ONR blijven liggen ontstaat in die lijn een verbinding. Ook ligt het centraal in het dorp. Een nadere

studie moet uitwijzen hoe de sport ingepast kan worden in dit (landschappelijk waardevol) gebied. Gezien de centrale ligging heeft het gebied een voorkeur.

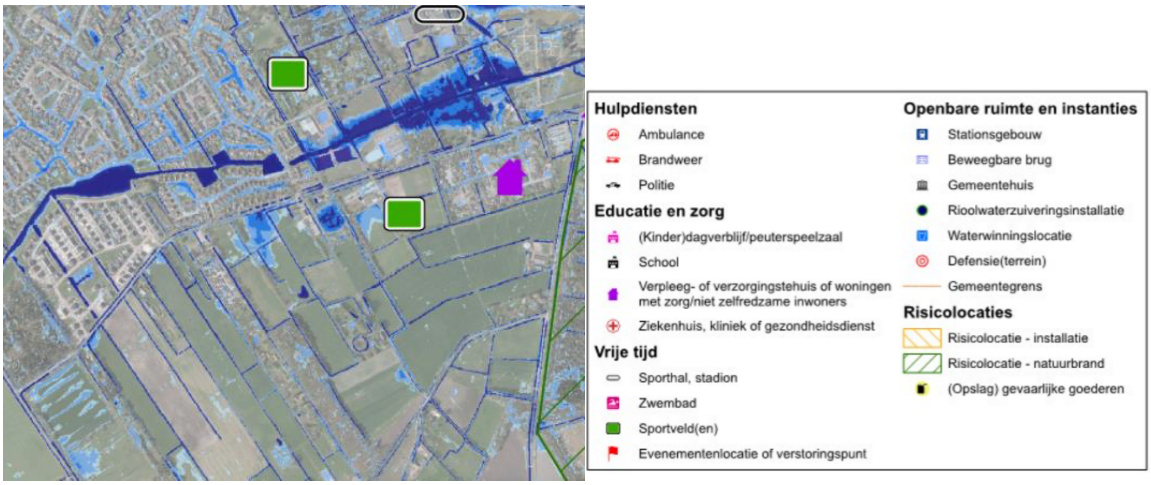


Voor een geschikte sportlocatie waar alle sport goed gecentreerd kan liggen worden locaties 2 of 4 (westelijk en midden gebied) aanbevolen. Door de centrale ligging van locatie 4 heeft dit de voorkeur. Ook gezien de eventueel samenvoeging van het onderwijs.

Het centreren van de sport is mede afhankelijk van nadere (verkeers)onderzoeken. Bij mogelijke investeringen in de sportverengingen op basis van het ISAP rekening te houden met deze ontwikkelingen.

3.3 WATER

De gemeente heeft nog een stedelijke wateropgave in te vullen voor o.a. de woonwijken Roderveld en Hullenveld. Arcadis heeft voor de gemeente een Gebiedsinventarisatie uitgevoerd met de focus op water en bodem. De wateropgave is gebaseerd op een huidig tekort aan waterberging in het afwateringsgebied dat naar de Steenbergerloop afvoert. Dit tekort uit zich in overstromingen van de Steenbergerloop zoals te zien bij de resultaten van de ‘stresstest wateroverlast (2019)’ (zie onderstaande afbeelding).



Om de situatie beheersbaar te krijgen is waterberging nodig. Het beekdal komt hier goed voor in aanmerking. Het betreft een laag gebied en kenmerkt zich door een kwelsituatie en daardoor minder geschikt voor andere doeleinden. De locatie rondom de Steenbergerloop in het plangebied zijn de meest optimale locaties voor het invullen van de stedelijke wateropgave.

Het betreft in hoofdlijnen de laag gelegen locaties tegen de Steenbergerloop die al gevoelig blijken voor overstroming. Het is aan te bevelen deze locaties bewust in te richten als overloopgebied voor de Steenbergerloop. De inrichting van een waterbergingsgebied kan goed samen met bijvoorbeeld functies als wandelen, spelen of ecologie.

Daarnaast kan een waterberging mogelijkheden bieden voor het afkoppelen van woongebieden doordat het dan invulling geeft aan het vertraagde afvoeren van stedelijk water.
Maar ook bestaande waterlopen die al dan niet via stuwen uiteindelijk afvoeren naar de Steenbergerloop bieden kansen om meer waterbergingscapaciteit te creëren met een minder snelle afvoer naar de Steenbergerloop als positief gevolg.

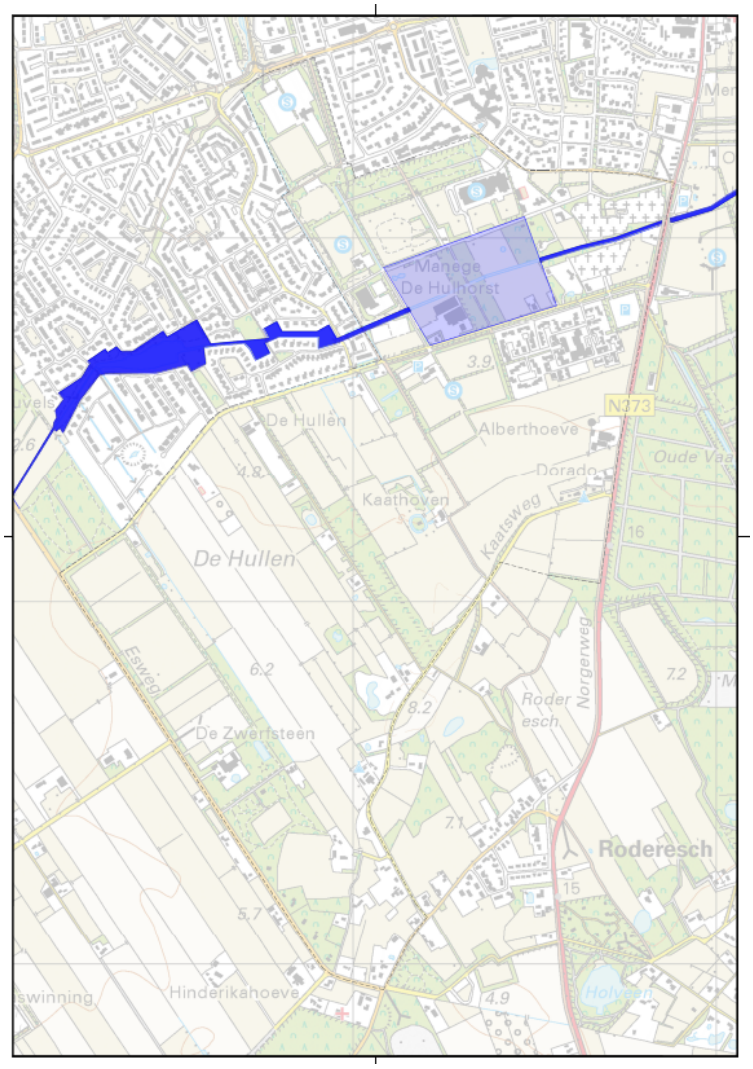
Naast de stedelijke wateropgave dient bij elke ruimtelijke ontwikkeling rekening te worden gehouden met een waterberging om de toename aan verhard oppervlak te compenseren. Op basis van de bodemeigenschappen behoort infiltratie van hemelwater naar de ondergrond niet of nauwelijks tot de mogelijkheden. Daarom is het aan te bevelen om vroegtijdig een ruimteclaim te reserveren voor een bovengrondse bergingsvoorzieningen die vertraagd kunnen afvoeren naar bestaande of nieuwe afvoersloten.

Ruimtebehoefte en geschikte locatie

Uit het Stedelijke wateropgave onderzoek uit 2012 van Sweco werd al geconcludeerd dat er een stedelijke wateropgave is voor het verhard oppervlak dat afwatert richting de Steenbergerloop. Het tekort aan waterberging binnen het afwateringsgebied de Steenbergerloop wordt min of meer ook bevestigd door de resultaten van de Klimaatstresstest. Zie figuur Klimaatstresstest. Hier is het resultaat van een Tygron model te zien. Dit model simuleert neerslag dat op maaiveld valt en vervolgens infiltreert, verdampt of afstroomt. Ook de invloed van de watergangen met hydraulische kunstwerken als duikers, stuwen en gemalen zijn in dit model meegenomen.
Het advies is om de ruimte rondom de Steenbergerloop in te richten als waterberging en overloopgebied. Dit is ten behoeve van de stedelijke water opgave. Het gebied kan gecombineerd worden met recreatie, ecologie en groen. Dit is weergegeven op de kaart op de volgende pagina.

Bij het realiseren van nieuwbouw ontwikkelingen dient bovendien rekening te worden gehouden met het Delta Plan Ruimtelijke Acceptatie (DPRA) door o.a. het creëren van voldoende waterberging. Dit komt overigens bovenop de resultaten van de stresstest.

Stedelijke water opgave	Hectares
Rondom de Steenbergerloop	ca. 9 ha



Landschap

Roden-Zuid betreft een nieuwe ontwikkeling van verschillende functies binnen een bestaand karakteristiek essenlandschap. Het is belangrijk dat de verschillende functies met respect voor dit gebied worden ingepast, zodat de kenmerken van het essenlandschap in tact blijven. Eén van deze kenmerken is dat het esdorpenlandschap van Roden-Zuid aan bebouwing grenst en fungeert als overgang tussen landschap en kernbebouwing. Door aan de randen van Roden-Zuid dit landschap te behouden, blijft deze kenmerkende overgang gewaarborgd. Het is landschappelijk en stedenbouwkundig van belang dat aan de noordkant van de Kaatsweg een deel van het essenlandschap bewaard blijft door toepassing van een groene en onbebouwde zone. Dit creëert een groene ‘buffer’ en een landschappelijke overgang.

Het midden gebied langs de Hullenweg kenmerkt zich vanwege de aanwezigheid en/of verwachting van meerdere en verspreidt in het gebied aanwezige cultuurhistorische landschappelijke aarden. Dit betekent niet dat per definitie geen ontwikkeling mogelijk is, in combinatie met het behoud van de aanwezige waardes. Nader onderzoek moet er plaats vinden in hoeverre een rendabele inrichting haalbaar is.

Het advies is om gronden rondom de Steenbergloop in te richten voor waterberging, natuur en recreatie. In de verder uitwerking van de projecten moet rekening worden gehouden met de landschappelijke inpassing en versterking

3.5 OVERIG

In het gebied zijn nog veel meer belangrijke zaken. In de uitwerking van de verschillende opgaven is de conclusie dat er eerst uitspraken moeten komen rondom de 4 onderwerpen verkeer, sport, wonen en water. De andere onderwerpen zijn niet minder belangrijk, maar zijn beter in te passen als de hoofdfuncties zijn verdeeld. Het advies is om onderstaande punten mee te nemen in de verschillende deelprojecten.

3.5.1 Recreatie

Roden-Zuid is voor de recreatie van de bewoners van Roden en omgeving van belang. Het biedt aantrekkelijke wandel en fietsmogelijkheden en ook voor de ruitersport biedt het mogelijkheden, daarbij gaat het vooral om de aansluiting op de ruiterpaden van het Mensingebos. In de vervolgprojecten verdient dit bijzondere aandacht. Te denken valt langs de Steenbergerloop. Of in de nieuwe woningbouw. Aanbeveling verdient om aansluiting te zoeken bij de bestaande paden.

De recreatiegebieden Dorado en Hullenrode vallen (ook) onder het programma Vitale Vakantieparken. Op beide parken lopen processen om het toekomstperspectief van de parken in relatie tot de ontwikkeling van Roden-Zuid te duiden.

Ruimtebehoefte

Het is moeilijk om op voorhand aan te geven hoeveel ruimte recreatie nodig heeft. Per project dient bekeken te worden welk gebied ingericht kan worden.

Recreatie	
Ruimte zoeken rondom de Steenbergerloop of in de nieuwe woningbouwgebieden	N.t.b.

3.5.2 Onderwijs

De christelijke basisschool CBS De Parel (Dreesdestraat 40) is gedateerd en is op korte/middellange termijn toe aan vernieuwing. CBS staat positief tegenover de plannen van Roden-Zuid. Daarbij worden mogelijkheden gezien voor samenwerking met de sportverenigingen. Er wordt gedacht aan gebruik van elkaar ruimten voor het spelen maar ook voor bijvoorbeeld peuterspeelzaal, BSO.

Voor de locatie van een mogelijk nieuw schoolgebouw komen verschillende gebieden in de Roden-Zuid in aanmerking. In het onderwijshuisvestingsplan ‘Integraal Huisvestingsplan gemeente Noordenveld 2016-2022’ wordt als locatie aangegeven meer naar het centrum en op voldoende afstand van De Hoeksteen. Een goede en veilige ontsluiting voor auto en fiets is essentieel. Een

nieuwe school in combinatie met een nieuw sportcomplex biedt de mogelijkheid om onderwijs en sport meer op elkaar af te stemmen. Naast sporten als onderdeel van het lesrooster, kan ook worden gesport na schooltijd bij BSO.

De nieuwe schoollocatie kan niet jaren meer wachten. Als er besloten wordt om de sport te centreren is het logisch om de school hierbij mee te nemen. Er moet binnen afzienbare tijd een nieuwe locatie gevonden worden voor het onderwijs. Het advies is om een centrale plek aan te wijzen nabij bestaande en nieuwe woningen.

Ruimtebehoefte

Oppervlakte schoolgebouw CBS De Parel exclusief schoolplein is 861 m2.

Onderwijs	
Centrale locatie in Roden-Zuid	861 m2

3.5.2 Toegankelijkheid en inclusie

In Noordenveld vinden wij het belangrijk dat iedereen moet kunnen meedoen. Noordenveld is er voor jong en oud, arm of rijk, nieuw in Nederland, met een beperking en met uitzonderlijk talent. Meedoen omvat onderwerpen op alle levensterreinen van mensen. Het is nodig om de fysieke leefomgeving, gebouwen, openbare ruimte, vervoer, dienstverlening, informatie, en communicatie voor iedereen toegankelijk te maken. Dus ook bij de vervolgprojecten moet toegankelijkheid en inclusie ruimte krijgen. Per project moet worden bepaald wat en hoeveel ruimte het in beslag neemt.

Toegankelijkheid en inclusie	
Per project beoordelen	N.t.b.

3.5.2 Duurzaamheid

Eén van de ambities van de omgevingsvisie is Duurzaamheid. Duurzaamheid krijgt een belangrijke plek in de uitwerking van de verdere projecten.

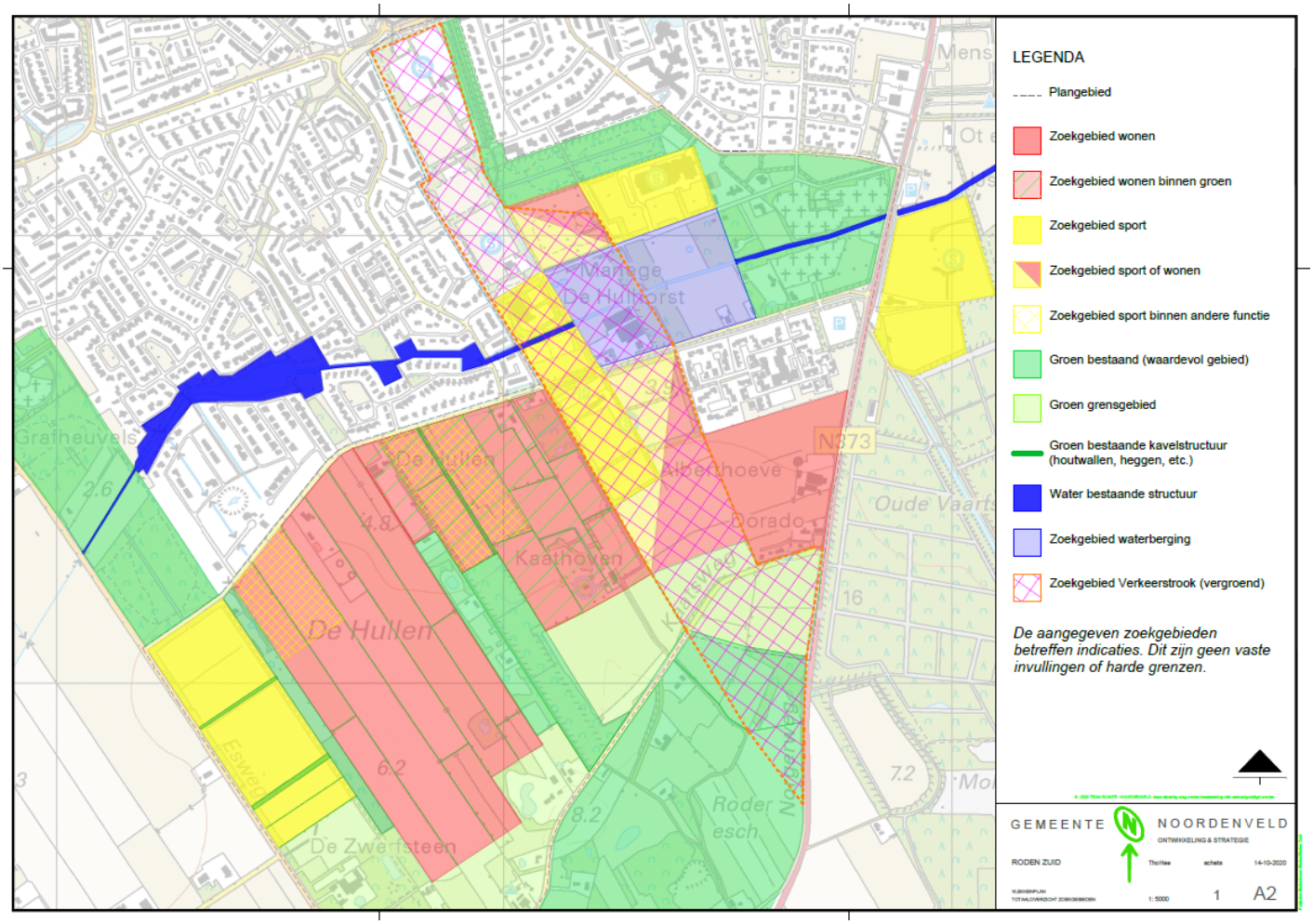
Duurzaamheid	
Per project beoordelen	N.t.b.

4. AMBITIES EN OPGAVEN RODEN-ZUID

In het voorgaand hoofdstuk zijn de opgaven beschreven. In dit hoofdstuk voegen we alles samen. In de bijlage is de opgaven en ambities kaart opgenomen. Ook is hieronder de kaart opgenomen. Er zijn opgaven en ambities die snel kunnen worden uitgevoerd en anderen vergen meer tijd.

De keuzes liggen zoals beschreven in hoofdstuk 3 voornamelijk in de onderwerpen verkeer, wonen, water/groen en sport. De onderwerpen hangen nauw met elkaar samen waardoor het een complexe opgave is om de puzzelstukjes gelegd te krijgen. Dit komt deels doordat het gebied al is ingericht met sport, natuur, water en ontsluitingswegen. Daarnaast dienen er een drietal nieuwe belangrijke (noodzakelijke) opgaven voor dit gebied aan, namelijk: verkeer, wonen en stedelijke wateropgave.

Om tot goede keuzes te komen voor de toekomst van Roden-Zuid is het belangrijk dat er geen besluiten worden genomen die leiden tot onomkeerbare ingrepen, die op termijn als ongewenst moeten worden gezien. Ook zijn de keuzes ingrijpend met hoge impact en grote financiële consequenties. Financiële consequenties die momenteel nog niet in beeld zijn. De reden daarvoor is dat er principiële keuzes gemaakt moeten worden door het College en de gemeenteraad. De uitspraken leiden tot een afbakening van de opgaven, waar vervolgens concreet mee aan de slag gegaan kan worden. Er zijn ook keuzes en opgaven die nader moeten worden onderzocht op de effecten op de andere opgaven (wonen/sport). Het blijft een integraal dynamisch proces. Ook is de behoefte om snel met opgaven te starten en dat kan.



Voor een goede ruimtelijke indeling is een uitspraak nodig over het al dan niet open houden van de mogelijkheid voor een nieuwe verkeersontsluiting. Vervolgens is het belangrijk om ruimte te creëren voor het water. De ruimte die voor deze twee opgaven eventueel worden ingericht geven ook weer richting voor wonen en sport. Dan is het belangrijk dat we uitgaan van veilig wonen en sporten met een goede waterhuishoudkundige invulling. En overal is het streven om de landschappelijke waardevolle elementen te behouden.

De gekozen indeling van de ambities mag niet worden geïnterpreteerd als harde randvoorwaarde, andere keuzes of combinaties blijven goed mogelijk, zoals ook in de onderbouwing van de opgaven in hoofdstuk 3 is beschreven.

Verkeer

Om de doelstellingen uit de omgevingsvisie en de centrumontwikkeling te kunnen verwezenlijken is het van belang de mogelijkheid open te houden dat de Maatlanden doorgetrokken wordt richting de Hullenweg/Norgerweg. Daarmee ontstaat een route voor doorgaand verkeer, waardoor de verkeersdruk in het centrum afneemt. Ook Roden-Zuid heeft profijt van het doortrekken van de weg. Een eventuele nieuwe tracé kan op veel verschillende posities worden gelegd en moet verder worden onderzocht. De keuze voor de weg is zeer ingrijpend en heeft grote impact. Ook financieel. Daarnaast zijn voor de eventuele weg nog meerdere onderzoeken benodigd. In dit geval is het advies dat de mogelijkheden in de toekomst open blijven.

Voorstel:

- Uit het Mobycon rapport ‘Variantenanalyse doorgaand verkeer Roden’ genoemde variant 4b te zien als de meest optimale variant voor het doorgaand verkeer en deze variant verder uit te werken en te onderzoeken.
- In het gebied daartoe de mogelijkheid open te houden voor het bij die variant behorende tracé van de Norgerweg naar de Maatlanden.

De strook zoals aangegeven op de opgaven en ambities kaart wordt gereserveerd voor verkeer en het wordt verder onderzocht, zoals:

- Tracékeuze met landschappelijk inpassing en mogelijkheden qua wonen (Blakervelderhoeve en Beukenhof) en sport.
- Verkeersonderzoeken naar alle neveneffecten van het doortrekken van de weg.
- Maatregelen op de Norgerweg.
- De diverse scenario’s van de weg vraagt om een integrale visie met consequenties.

Op basis daarvan kunnen er beter integrale en afgewogen keuzes worden gemaakt over de inrichting van het gebied.

In een latere uitwerking van de plannen kan een kostenindicatie worden gegeven aan de gemeenteraad van de te verwachten vervolgonderzoeken.

Wonen

Uitgangspunt is veilig wonen met een goede waterhuishoudkundige invulling.

Voorstel:

- Locatie ‘Blakervelderhoeve’ als eerste aan te wijzen voor woningbouw. Op de locatie kunnen ongeveer 100-200 woningen gerealiseerd worden afhankelijk van de tracékeuze.
  Als we naar het woningmarktonderzoek Regio Groningen Assen kijken, kan de locatie in de eerste vraag rondom wonen voldoen. In het midden scenario houden we rekening met 31-58 woningen. Gezien de verwachting moeten we rekening houden met de hoge scenario 210-237 woningen.

Naast de genoemde locaties zijn er ook alternatieven. De Beukenhoflocatie en (deels) ONR locatie. De locaties zijn afhankelijk van het vrijhouden van een eventuele wegtracé en het bijbehorende geluidsonderzoek. Voor ONR betekent het uiteindelijk wel of niet op deze locatie bouwen. Voor de Beukenhoflocatie is het afhankelijk van de (geluids)contouren van de eventuele weg hoeveel ruimte er over blijft voor wonen. Uit onderzoek moet blijken hoeveel woningen er uiteindelijk gebouwd kunnen worden. Voor te stellen is om een (tijdelijk) wooninitiatief op de Beukenhoflocatie te realiseren, zoals tiny houses of andere alternatieve woonvorm. Een tijdelijke voorziening moet juridisch goed vastgelegd worden.

- De Beukenhoflocatie (gedeeltelijke i.v.m. nadere onderzoeken) te benutten voor woningbouw waarbij met name wordt gedacht aan bijzondere woonvormen.

De definitieve invulling van het gebied is zoals gezegd afhankelijk van het onderzoek naar een mogelijk tracé van de weg. Als er minder woningen kunnen worden gebouwd is er op korte termijn een tweede locatie nodig om aan te wijzen. Een tweede locatie is ook nodig als we doorkijken na 2030 (100 woningen). Of als Roden de vraag overneemt van woningen voor Peize (100 woningen). Afhankelijk van de ontwikkelingen en monitoring op de inbreidingslocaties en de invulling op locatie 1 kan nader worden verkend of en hoe de andere locaties in Roden-Zuid in beeld komen. De locaties 2 en 3 zijn mogelijke gebieden die volgen. Deze gebieden vergen wel nadere onderzoek.
Voor alle locaties geldt dat het goed ingepast moet worden in het bestaande landschap.

Sport

Uitgangspunt voor de sport is om het uiteindelijk zoveel mogelijk te concentreren. De sportverenigingen kunnen in eerste instantie blijven liggen. Dit geldt niet voor de manege. Uit de vervolgonderzoeken van verkeer moet gaan blijken waar uiteindelijk de sport centraal en gecentreerd ingepast kan worden.

Voorstel:

- Het centreren van de sport mede afhankelijk te stellen van de nadere onderzoeken en bij investeringen op basis van het ISAP rekening te houden met deze ontwikkelingen. Bij de uiteindelijke realisatie van de weg, te onderzoeken of een nieuwe gecentreerde sportlocatie te realiseren is westelijk of in het midden van het plangebied aan de Hullenweg. Het midden gebied heeft hierbij een voorkeur door de centrale ligging. Het gebied moet alleen wel goed landschappelijk worden ingepast. De uiteindelijk ligging van de weg biedt ook mogelijkheden om de te verplaatsen sportverenigingen achter elkaar neer te leggen.
- Met de manege in gesprek te gaan over een eventuele verplaatsing naar de Esweg. Met de manege moeten gronden worden gekocht, aangekocht of geruild.

Water en natuur

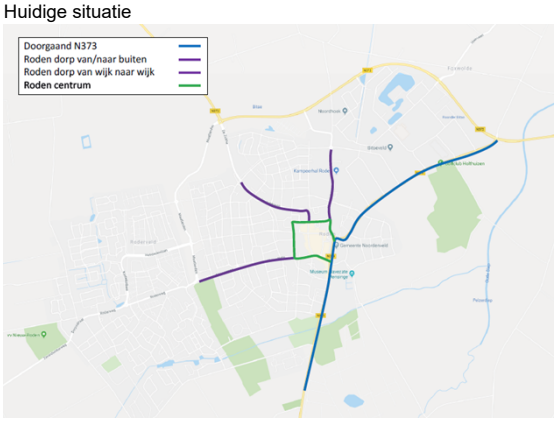
De aanbeveling is om de gronden rondom de Steenbergerloop zoveel mogelijk in te richten voor water, natuur en recreatie. Voor alle vervolgprojecten geldt dat er gekeken wordt naar een goede landschappelijke inpassing. Ook zijn er gebieden in kaart gebracht die cultuurhistorisch en landschappelijk waarde hebben.

Voorstel:

- De gronden rondom de Steenbergerloop aan te wijzen voor inrichten voor water, natuur en recreatie en de inrichting en haalbaarheid verder te onderzoeken.

Bijlage Varianten uit “Variantenanalyse doorgaand verkeer Roden”

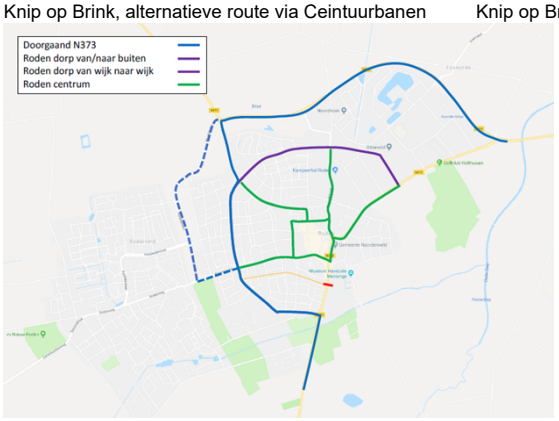
Variant 1
Huidige situatie



Variant 2
Brink en Raadhuisstraat inrichtingen conform 30 km/h



Variant 3a
Knip op Brink, alternatieve route via Ceintuurbanen



Variant 3b
Knip op Brink, alternatieve route via nieuwe infra oost Roden



Variant 4a
Knip op Norgerweg, alt. route via Stinsenweg en Maatlanden



Variant 4B
Knip op Norgerweg, alternatieve route via nieuwe infra en Maatlanden



GEMEENTE NOORDENVELD