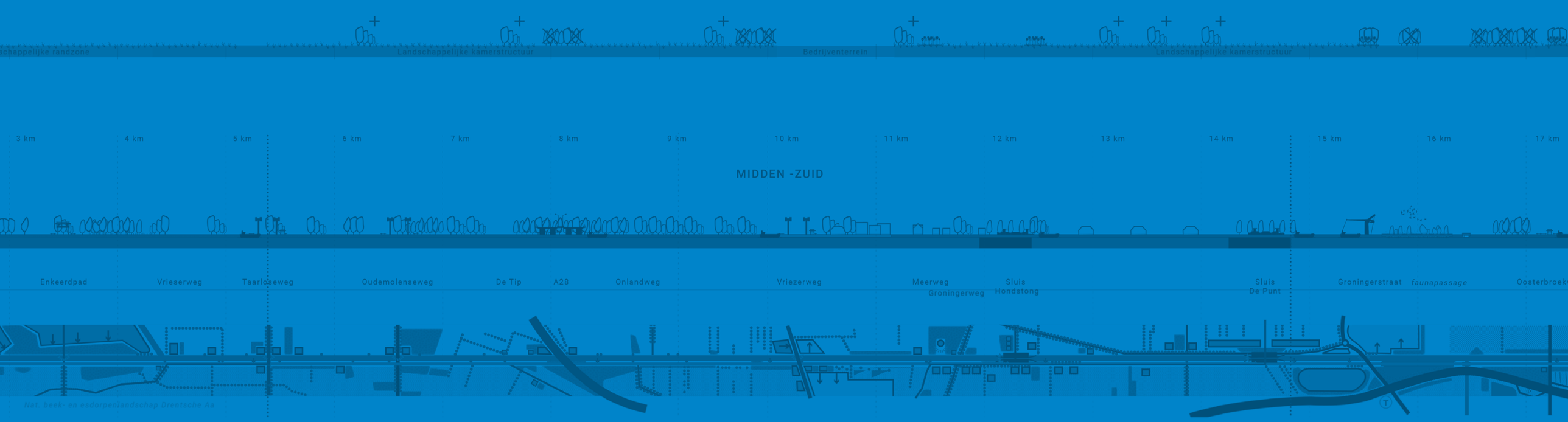
H+N+
S+ +

BEELDKWALITEITSPLAN

FIETSSNELWEG ASSEN - GRONINGEN



H+N+S
Landschapsarchitecten

15 mei 2019



H+N+S

INHOUD

INLEIDING 4

Ambities fietssnelweg 4
2017: opgaveverkenning in eindbeeldstudie 4
Sturen op hoogwaardige en eenduidige uitstraling 4
Over dit beeldkwaliteitsplan 5

PARTITUUR VAN DE FIETSSNELWEG 9

Onderdelen 10
Legenda 11

EENHEID VANUIT DE BASIS EN HET MATERIAALGEBRUIK 15

Visie 17
Basisuitgangspunten 17
Materialenstaat 18

ONTWERPPRINCIPES 21

LANDSCHAPPELIJK KADER 22

Visie 22
Beplanting rooien & snoeien 22
Nieuwe structuren in het landschap 23
Bloemrijke bermen 23
Kader: Bloemrijke bermen 24
Referenties 25

PROFIEL 26

Visie 26
Stedelijk/ landelijk profiel 26
Medegebruik 26
Fietsstraten 26
Halve kilometermarkering 27
Profielvarianten 27
Referenties 28

ENTREES 29

Visie 29
Stationsverbindingen 29
Hoofdentrees en transferia 29
Grote entrees 29
Middelgrote entrees 30
Kleine entrees 30
Aansluitingen 30
Referenties 31

KRUISINGEN 32

Visie 32
Kruisingen zonder voorrang Fietssnelweg 32
Kruisingen met voorrang Fietssnelweg 32
T-splitsingen 33
Kruisingen en T-splitsingen fietsstraat 33
Referenties 34

SPORT- EN RECREATIEPLEKKEN 35

Visie 35
Toeristische recreatieplekken 35
Recreatieplek aanlegkades 35
Middelgrote rustplekken 35
Kleine zitplekken 36
Schuilplekken 36
Iconen 36
Voorzieningen 37
Referenties 38

(NIEUWE) KUNSTWERKEN 39

Visie 39
Onderdoorgangen 39
Tunnels 39
Bruggen 39
Pad over het water 40
Duikers/ faunapassages 40
Referenties 41

VERLICHTING 42

Visie 42
Lichtmasten 42
Wegdekreflectoren 43
Verlichting in kunstwerken 43
Halve kilometermarkering 43
Referenties 44

UITWERKINGSPLEKKEN 47

VOORBEELDLOCATIES 51

VERVOLGPROCES 59

BRONNEN 60

COLOFON 64

H+N+S
Landschapsarchitecten

INLEIDING

AMBITIES FIETSSNELWEG

Begin 2015 is door de provincies Drenthe en Groningen alsmede de gemeenten Assen, Haren, Groningen en Tynaarlo het idee van een Fietssnelweg tussen Assen centrum en Groningen centrum langs het Noord-Willemskanaal geïntroduceerd. De partners zien deze Fietssnelweg in een groter maatschappelijk en economisch kader dan alleen het realiseren van een fietspad. De Fietssnelweg draagt bij aan de volgende ambities:

1. Goede bereikbaarheid van de Regio Groningen Assen.
Wij zijn ervan overtuigd dat een goede bereikbaarheid belangrijk is voor de economische ontwikkeling binnen de regio. Goede interne en externe samenhang van de verbindingen zijn daarom essentieel, zowel voor inwoners als voor scholen en bedrijven. Met de Fietssnelweg geven wij een nieuwe, toekomstgerichte dimensie aan de fietsverbinding tussen Assen en Groningen en daarmee de bereikbaarheid binnen de regio.

2. Stimuleren van een gezond leven
Wij zijn ervan overtuigd dat meer bewegen en sporten bijdragen aan een gezonder leven; fietsen is daarvoor een goede manier. Daarom voeren wij een actief beleid in het stimuleren van fietsen.

3. Impuls voor de sector toerisme en recreatie.
Wij zijn ervan overtuigd dat aantrekkelijke fietsvoorzieningen in een inspirerende omgeving een impuls zijn voor de sector toerisme en recreatie in de regio. De iconische Fietssnelweg draagt tevens bij aan de bekendheid van onze regio als fietsregio en ook wordt het fietsimago van de regio er verder door versterkt.

4. Bijdrage aan een duurzame samenleving.
Wij zijn ervan overtuigd dat met directe, snelle en veilige fietsroutes een deel van de mensen de overstap van de auto naar de fiets zal maken. De e-bikes, zeker de zogenaamde speed pedelecs, maken het nu nog aantrekkelijker om ook voor afstanden langer dan 10 kilometer voor de fiets te kiezen. Hierdoor zal het aantal autoritten afnemen en daarmee de uitstoot van schadelijke stoffen.

De Fietssnelweg is een hoogwaardige aanvulling op het bestaande fietsnetwerk. Er zijn naar verwachting meerdere groepen die gebruik maken van de Fietssnelweg. Ten eerste een kleine, bestaande groep fietsers die nu al over langere afstand naar Groningen of Assen fietst; vooral forensen. Ten tweede zal een deel van het fietsverkeer over kortere afstanden gebruik gaan maken van een deel van de Fietssnelweg. Ten derde nieuwe gebruikers die voorheen niet of minder fietsten. Ten slotte zal de Fietssnelweg gebruikt worden door toeristisch recreatieve fietsers.

2017: OPGAVEVERKENNING IN EINDBEELDSTUDIE

In 2017 is een nadere verkenning uitgevoerd naar de fietssnelweg in de vorm van een zogenaamde ‘Eindbeeldstudie’. In de Eindbeeldstudie worden wensen, eisen, creativiteit en enthousiasme gebundeld tot concrete kaders en uitgangspunten. In de eindbeeldstudie zijn vier deelgebieden benoemd met daarbinnen weer deeltrajecten. Voor enkele deeltrajecten is een aantal verschillende varianten verbeeld. In 2017 zijn ook afspraken gemaakt over de realisatie van de fietssnelweg. Duidelijk is dat deze stap voor stap gerealiseerd wordt, waarbij de verschillende betrokken overheden afhankelijk van het betreffende deeltraject in wisselende rollen samenwerken.

STUREN OP EEN HOOGWAARDIGE EN EENDUIDIGE UITSTRALING

De fietssnelweg verbindt de binnensteden van Assen en Groningen door een bijzonder landschap daartussen. Vanwege de kwaliteiten van dit landschap, en omdat het behalve een functionele route ook een aantrekkelijke route moet zijn, wordt door de partners veel belang gehecht aan een hoogwaardige en herkenbare uitstraling. De inrichting kent vele aspecten, van complexe kunstwerken tot en met de aanplant van de bermen, en van het continue profiel van het pad tot en met de omgang met bijzondere kruisingen. Bovendien zijn de deelgebieden en deeltrajecten daarbinnen soms erg verschillend van aard.

De realisatie is te omvattend én te zeer verspreid over de tijd en de verschillende partijen om nú al met een gedetailleerd ontwerp te komen. Dat zou geen recht doen aan de specifieke lokale kwaliteiten, wensen en kansen die verderop in het proces ongetwijfeld de kop op steken. Bovendien kan ook, afhankelijk van de wijze van aanbesteding van de uitvoering, beter gebruik gemaakt worden van de creativiteit van de markt als niet alles te vroeg volledig is vastgelegd. Om gegeven deze situatie beter goed kunnen sturen op een hoogwaardige en eenduidige uitstraling hebben de partners in dit project besloten een beeldkwaliteitsplan op te stellen.

OVER DIT BEELDKWALITEITSPLAN

Met beeldkwaliteit wordt over het algemeen de uitstraling van een plan of project genoemd: alles wat je ziet en wat daardoor bepaalt hoe het plan straks ervaren wordt door de bezoekers en gebruikers. Hierbij gaat het natuurlijk over het gebruik van materialen, of het type banken en verlichting. Maar een goede beeldkwaliteit gaat (veel) verder. Het is zeker geen extra, een toevoeging boven op het functionele ontwerp. Een goede beeldkwaliteit vormt de project- en gebiedsspecifieke ruimtelijke expressie van alle andere aspecten van de fietssnelweg samen. Het samenbrengen van functionaliteit, veiligheid, beleving, recreatie, sport met landschap en ecologie. Het gaat dus niet alleen over stoffering, maar ook over zichtbare samenhang, logica, herkenbaarheid, kortom: identiteit. Een beeldkwaliteitsplan gaat erover hoe je dit in een volgende ontwerpstap en de uitvoering kunt bereiken. Wat moet je daarvoor doen? Of wat moet je daarvoor juist laten?

Een beeldkwaliteitsplan;

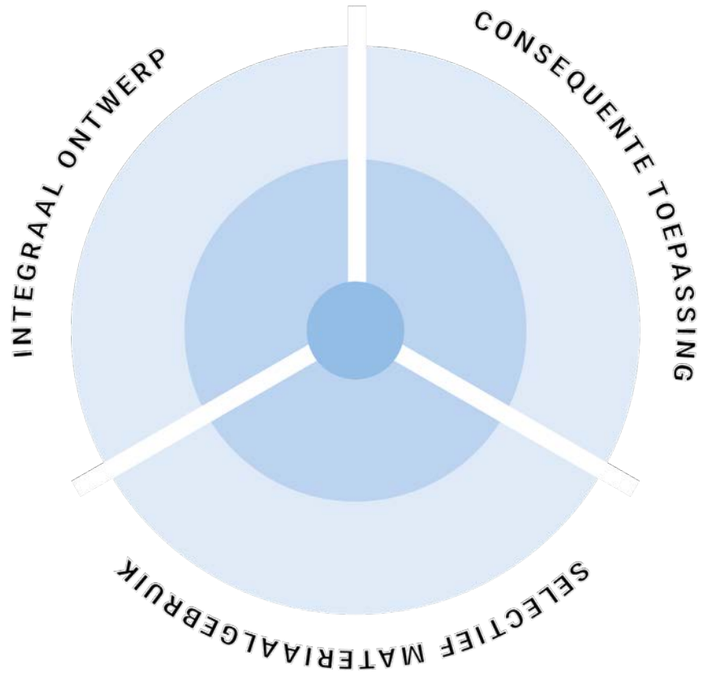
- is geen uitvoeringsplan en geeft geen pasklare oplossingen, maar biedt daarentegen een kader voor de beeldkwaliteit van projecten waar ruimtelijke kwaliteit door het proces niet vanzelfsprekend is.
- beschrijft de beeldbepalende aspecten van het project en bewaakt de consistentie over het geheel. Daarbij wordt gekeken naar de onderlinge samenhang en de relatie met zijn omgeving.
- is een kader met concrete handvaten om actief mee aan de slag te gaan.

Beeldkwaliteit ontstaat door **integraal ontwerp**, **selectief materiaalgebruik** en een **consequente omgang** met vergelijkbare situaties.

- Integraal ontwerp: gaat over functiekoppeling en ontwerpoplossingen. Het beeldkwaliteitsplan benoemt randvoorwaarden voor ontwerp, beschreven in het hoofdstuk **‘Ontwerpprincipes’,** welke ontwikkeld zijn op basis van de basisuitgangspunten beschreven in hoofdstuk **‘Eenheid vanuit de basis en middels het materiaalgebruik’** .
- Selectief materiaalgebruik: gaat over herkenbaarheid en uitstraling. Het beeldkwaliteitsplan beschrijft de basismaterialen en de uitgangspunten voor toepassing. Het materiaalgebruik staat beschreven in het hoofdstuk **‘Eenheid vanuit de basis en middels het materiaalgebruik’.**
- Consequente omgang: gaat over eenduidigheid en totaliteit. Het beeldkwaliteitsplan brengt gelijkwaardige situaties in beeld en illustreert de samenhang. Deze staat beschreven in het hoofdstuk **‘Partituur’.**

Enkele voorbeelduitwerkingen van typerende plekken illustreren het gebruik van het beeldkwaliteitsplan voor het vervolg. Naast het beeldkwaliteitsplan dient bij iedere vervolguitwerking de afweging te worden gemaakt met o.a. verkeersveiligheid, beheer en onderhoud, en geldende beleidskaders.

Inherent aan het product ‘beeldkwaliteitsplan’ is het werken met regels die in de beschrijving soms dwingend overkomen. Duidelijkheid is in deze fase van het proces noodzakelijk om vooraf richting te geven voor de later op te stellen ontwerpen. Bij ontwerpuitwerking zal zeker op onderdelen afgeweken gaan worden als gevolg van nieuwe inzichten ten aanzien van bijvoorbeeld de hierboven genoemde aspecten. Bij deze aanpassingen wordt dan zoveel mogelijk aangesloten bij de visies uit dit beeldkwaliteitsplan. Elke aanscherping in de ontwerpfase van een bepaald deeltraject vormt de basis (een nieuw beeldkwaliteitsprincipe) voor het doorontwerp van andere deeltrajecten. Afstemming tussen alle betrokken partijen is daarom belangrijk om de samenhang te borgen.



De fietssnelweg dient bij de Havenkade over te gaan op het stedelijke fietspadennetwerk



Ongelijkvloerse kruising van de Europaweg-Noord over de kanaaldijk



Voorzieningen langs het kanaal: vissteigers en wedstrijdsteiger

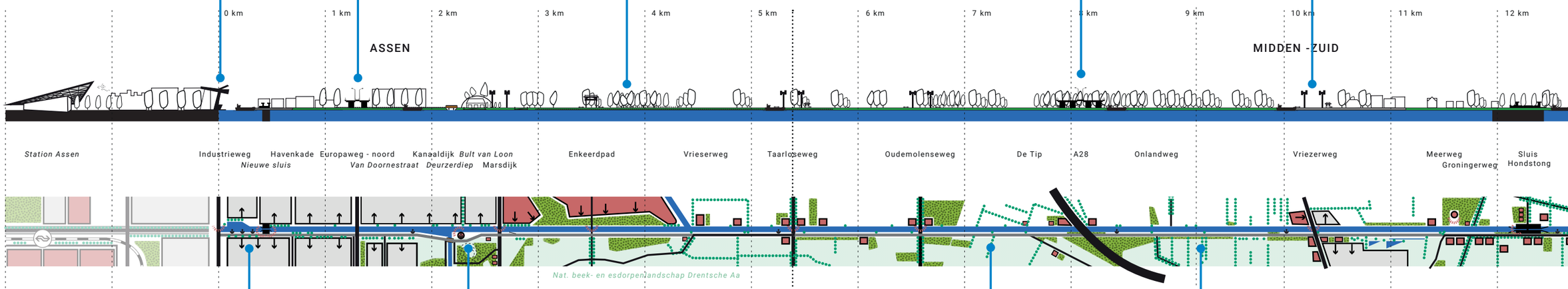


Zandpad langs het kanaal ter plaatse van de onderdoorgang A28

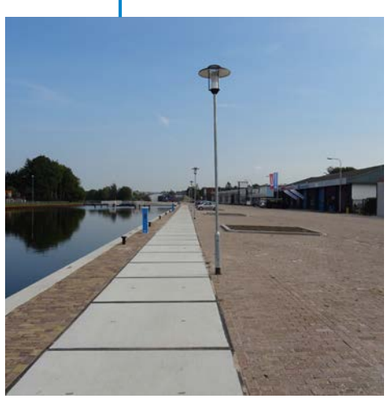


Kruispunt Vriezerbug, mogelijk onderdeel van de route langs Tynaarlo (afhankelijk van variantenstudie)





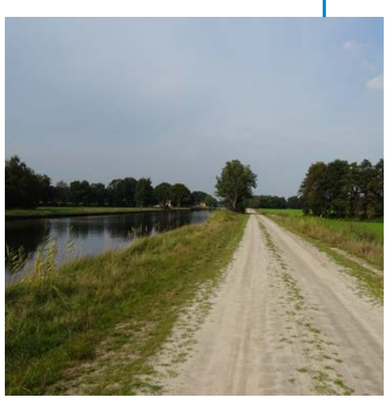
Middels deze ‘fototocht’ langs het toekomstige tracé van de fiets-snelweg laten we de diversiteit van het huidige landschap zien. Dit geeft de complexiteit van de opgave weer, maar ook de prachtige aanleidingen die in het landschap aanwezig zijn en die de herkenbaarheid van en beleving voor de fietser op de fietssnelweg zullen vergroten.



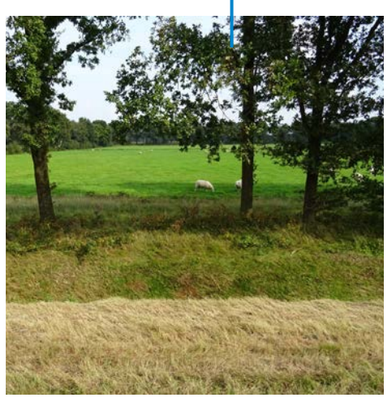
Heraangelegde Havenkade, tijdelijke situatie, met op de achtergrond de nieuwe recreatie- sluis



Roeiclub Assen, bijzondere uitwerkingsplek



Zandpaden langs het Noord-Willemskanaal, singel ‘verspringt’ over de kanaaldijk



Karakteristiek kamerlandschap van Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa

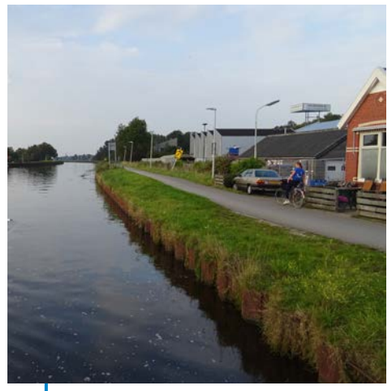
Kruispunt Groningerweg, De Punt mogelijk onderdeel van de route (afhankelijk van variantenstudie)



Zicht op het open polderlandschap t.h.v.. kruising Drentsche Aa en Noord-Willemskanaal

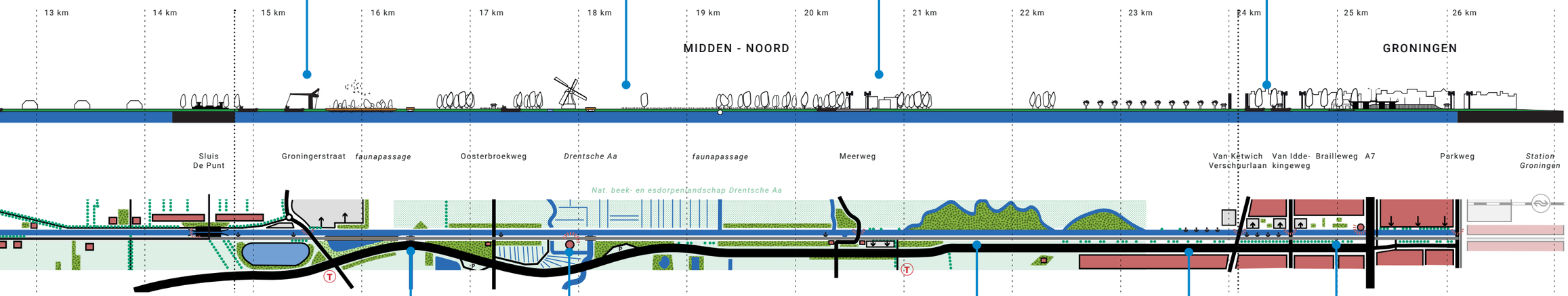


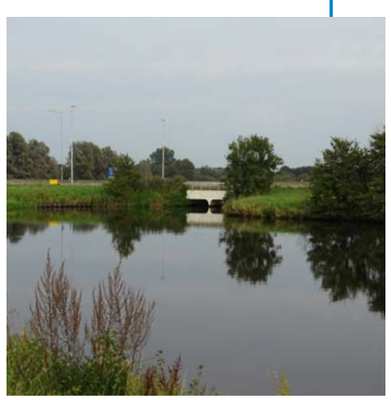
Erftoegangsweg op de dijk nabij kruispunt Meerweg



Woonschepen aan de oostzijde van het kanaal en westzijde van de Julianaweg (Groningen)



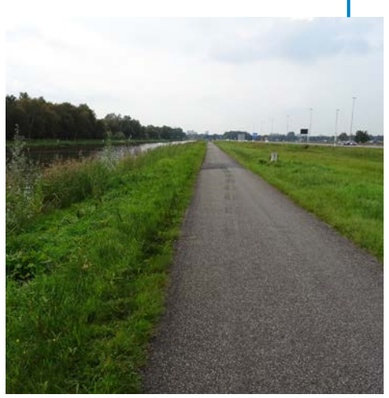




Duiker onder de snelweg in verbinding met de Drentsche Aa



De openheid van de polder Glimmen met het icoon de Witte Molen



Zicht vanaf de kanaaldijk op de snelweg



Zicht vanaf de kanaaldijk afgeschermd door knotwilgen



Huidige aansluiting vanaf de kanaaldijk op de Brailleweg



PARTITUUR VAN DE FIETSSNELWEG

Vanuit de behoefte aan een eenduidig beeld en zicht op het ritme van de fietssnelweg is de partituur ontstaan. De partituur is het beste te lezen van onder naar boven of per lijn van links naar rechts. De onderste twee regels vormen de basis voor de fietssnelweg, dit is het landschap en de beleving van de directe omgeving rond de Fietssnelweg. De overige lijnen zijn de onderdelen van de fietssnelweg die in dit beeldkwaliteitsplan naar voren zullen komen. Deze onderdelen vormen de melodie en het ritme van de Fietssnelweg.

Het landschap rondom de fietssnelweg vormt de basis voor de partituur. De fietssnelweg loopt grotendeels langs het Noord-Willemskanaal van stedelijk gebied tot stedelijk gebied en snijdt onderweg door het Drentse en Groningse landschap heen. Juist op de fiets is de ervaring van de omgeving waar je doorheen beweegt van groot belang. De fietssnelweg is niet alleen een route, het brengt je ook langs en door het landschap. Door deze lijn wordt eerst gezocht naar de mogelijke relaties die de fietssnelweg met zijn omgeving aan kan gaan, zoals de relatie met het Noord-Willemskanaal maar ook met de verschillende landschappelijk structuren en bebouwing langs de Fietssnelweg. De onderste twee lijnen laten zien wat de verschillende landschappen zijn en wat de beleving op het niveau van de fietser is of kan zijn.

ONDERDELEN

LANDSCHAPPELIJK KADER

Deze laag haakt aan op het landschap en laat zien waar het landschap rondom de fietssnelweg nog versterkt kan worden en welke keuzes daarvoor gemaakt kunnen worden. De principes die hierin nu zijn verwerkt zijn: het opschonen van bestaande beplanting, het toevoegen van nieuwe beplanting haaks op de fietssnelweg en het toevoegen van nieuwe beplanting langs de fietssnelweg.

PROFIEL VAN DE FIETSSNELWEG

Deze lijn laat zien hoe het profiel van de fietssnelweg erbij ligt als we uitgaan van het voorkeurstracé langs het kanaal. We zien vier hoofdverschijningsvormen van het profiel
- Het basisprofiel: een solitair 4 meter breed betonpad op de as van de dijk, met as- en kantmarkering.
- Een profiel voor lokaal medegebruik; een 4 meter breed betonpad met kantmarkering en aan weerszijden een strook grasbeton van ca. een halve meter op de as van de dijk. Of indien daar ruimte voor is het deels behouden van het bestaande zandpad ten behoeve van het medegebruik.
- Een fietsstraat, asfalt weg met fietsstraatmarkering, op de plekken waar er meer intensief medegebruik van de Fietssnelweg is en al een bestaande weg ligt.
- Op de plekken waar weinig ruimte is voor de realisatie van het 4 meter brede betonpad wordt aan 1 of 2 zijden een wand of kerende constructie gemaakt.

ENTREES

De gebruiksintensiteit van de Fietssnelweg zal voor een groot deel afhangen van de efficiëntie, zichtbaarheid en bereikbaarheid van de route voor de gebruiker en vanuit de omgeving. De entrees zijn hiervoor van groot belang. In deze lijn zijn de verschillende typen entrees weergegeven. Hoe groter de bol, hoe groter het belang van de entree en de hoeveelheid mogelijke gebruikers. Hierop kan de bewegwijzering en informatievoorziening worden aangepast. Het gaat hier om een eerste inschatting en zal in het gebruik van de Fietssnelweg goed gemonitord moeten worden.

KRUISINGEN

Voor de efficiëntie van de Fietssnelweg is het ontwikkelen van een doorgaande voorrangsroute over/onder de kruisende infrastructuur essentieel. In de partituur zijn de verschillende kruisingen en T-splitsingen op de route aangegeven. Er is een onderverdeling gemaakt in plekken waar de voorrangssituatie goed te regelen is, daar waar gelijkvloers voorrang voor de fietsers niet mogelijk/moeilijk lijkt en de plekken waar de Fietssnelweg over gaat in een fietsstraat.

ICONEN EN RECREATIEPLEKKEN

De verschillende herkenbare objecten en plekken die langs de Fietssnelweg liggen worden hier beschreven. De typische bruggen over het Noord-Willemskanaal en de grote iconen langs de route zoals de Witte Molen en de Bult van Loon zien we als iconen, die de herkenbaarheid van de route vergroten. Vooral bij de laatst genoemde iconen kan het inzetten op een toeristische recreatieplek (L) een belangrijke meerwaarde voor de Fietssnelweg zijn. Daarnaast zijn er de steigers, aanlegkades, brugwachtershuisjes, boomgroepen en andere plekken die aanleiding geven voor de aanleg van een rustplek. Hierbij zetten we afhankelijk van de locatie en andere rustplekken in de omgeving in op een kleine zitplek (S) , middelgrote rustplek (M) of recreatieplek bij een aanlegkade (K).

(NIEUWE) KUNSTWERKEN

Aanleg van een aantal kunstwerken zou een toekomstige optimalisatie van de fietssnelweg betekenen. Het wordt hierdoor mogelijk de hoofdinfrastructuur op meer plekken ongelijkvloers te kruisen. De onderdoorgangen onder de Europaweg Noord, de A28 en de A7 (grote bovenlangs kruisende infrastructuur) zijn al aanwezig, maar ter optimalisatie kunnen aanvullend drie bruggen, een faunapassage en vier onderdoorgangen worden gerealiseerd. Hier moet worden ingezet om alle kunstwerken van 1 familie te laten zijn. Bij de nieuwe kunstwerken kan dit door het materiaalgebruik en de ontwerpuitgangspunten. Voor de bestaande kunstwerken kan dit middels de verlichting.

VERLICHTING

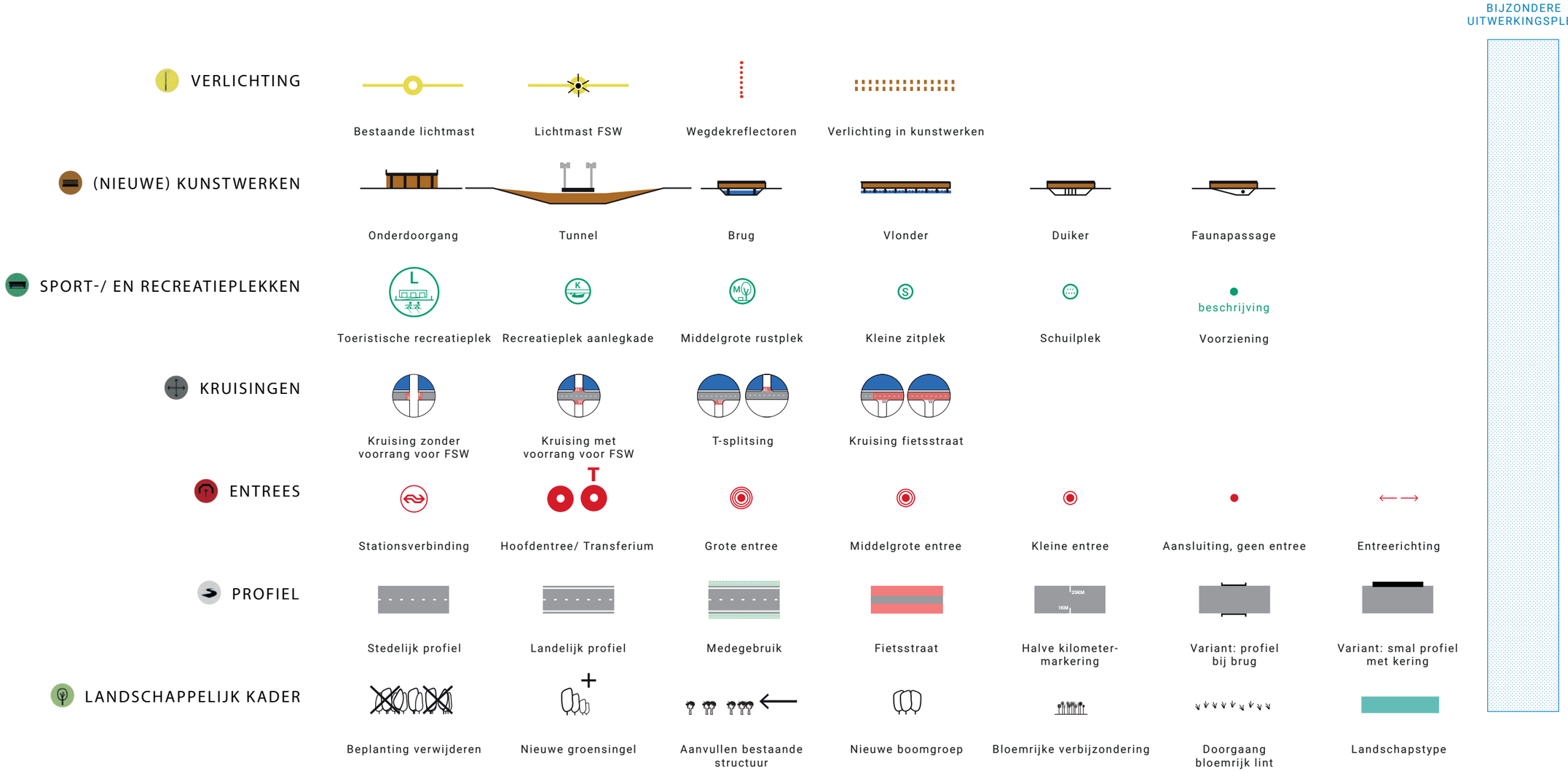
Voor het gebruik en de uitstraling van de Fietssnelweg is de verlichting van groot belang. Met eenduidige verlichting kun je de herkenbaarheid en de bruikbaarheid van de Fietssnelweg enorm vergroten. Er wordt ingezet op goede verlichting binnen de bebouwde kom en terughoudende verlichting buiten de bebouwde kom. In lijn met het beleid vanuit de gemeenten en beide provincies, worden kruispunten wel verlicht, maar voor de overige delen van het tracé buiten de bebouwde kom worden geen lichtarmaturen toegevoegd. Daarom wordt buiten de bebouwde kom ingezet op innovatieve verlichting, waar mogelijk geïntegreerd in de kunstwerken, en op het aanbrengen van reflecterende markering op het wegdek.

UITWERKINGSPLEKKEN

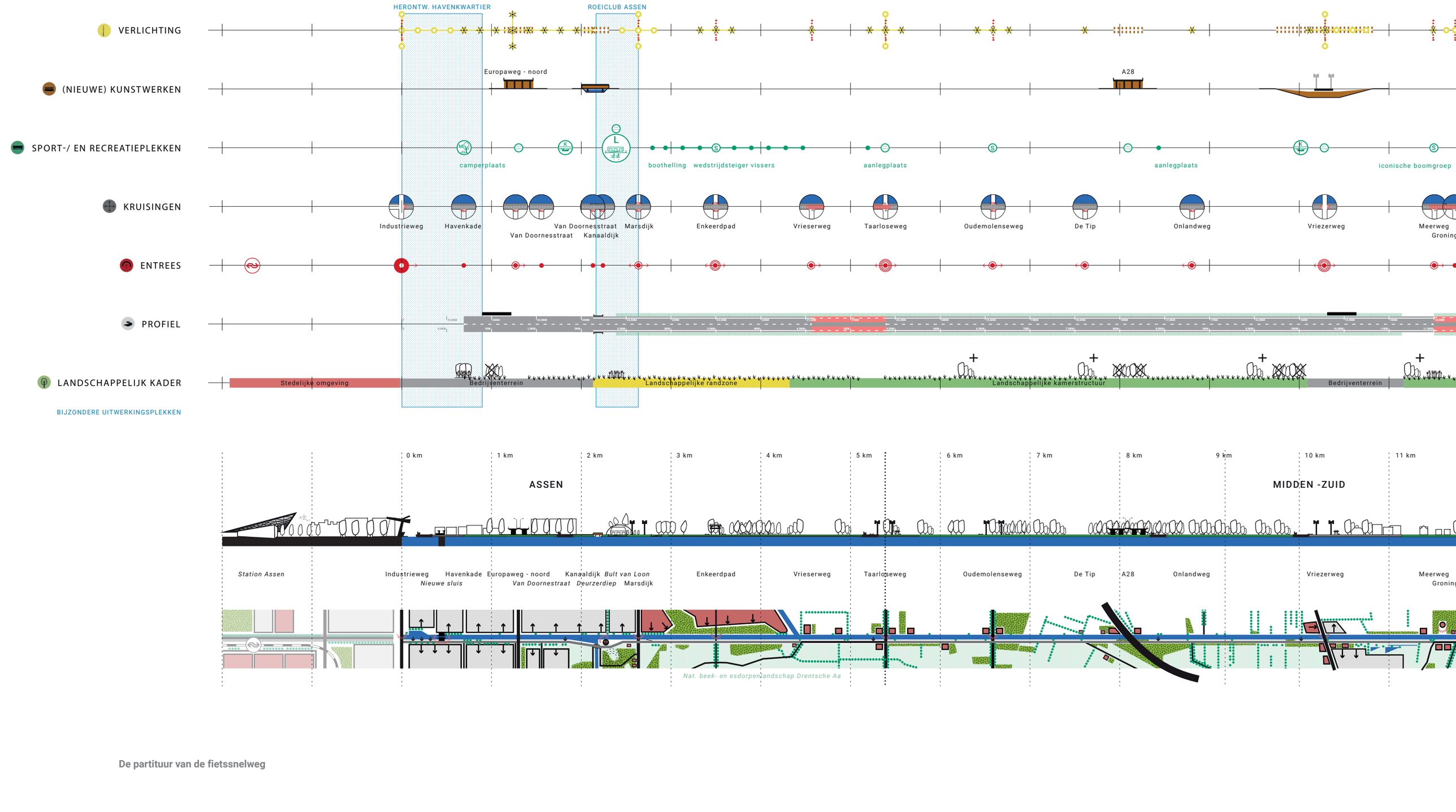
Vervolgens zijn er vijf bijzondere uitwerkingsplekken gedefinieerd. Na de partituur worden de uitdagingen en aandachtspunten voor deze plekken verder beschreven. Er wordt geen ontwerp voor deze plekken gemaakt, maar er worden wel een aantal extra ontwerpprincipes voor deze specifieke plekken aangedragen.

LEGENDA

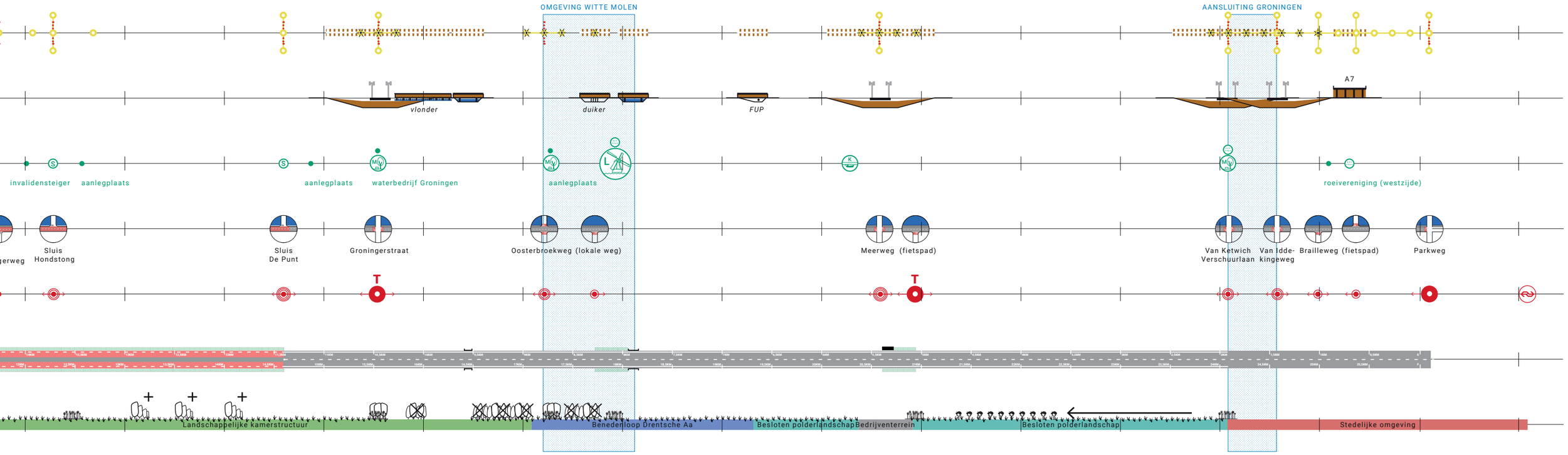
De legenda illustreert de verschillende situaties die zich bij de thematische onderdelen van de partituur voordoen.

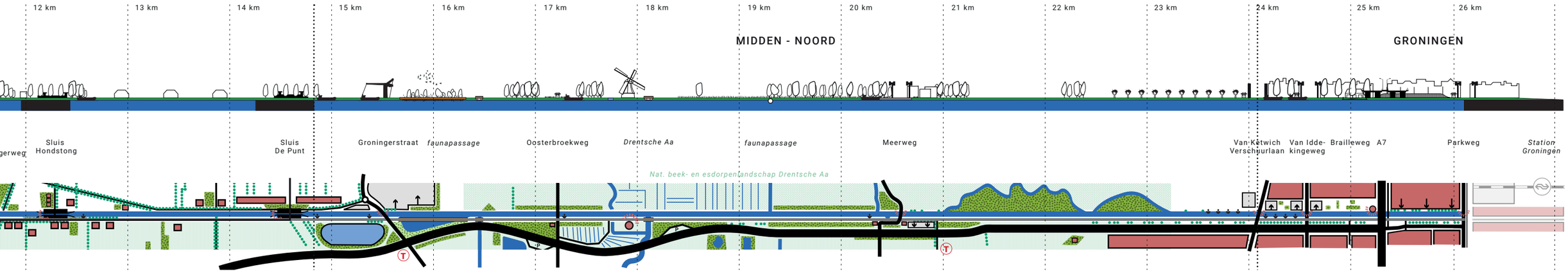


De legenda van de partituur per onderdeel



De partituur van de fietssnelweg


OMGEVING WITTE MOLEN
AANSLUITING GRONINGEN
vlonder
duiker
FUP
A7
invalidensteiger
aanlegplaats
aanlegplaats
waterbedrijf Groningen
aanlegplaats
roeivereniging (westzijde)
Sluis Hondstong
Sluis De Punt
Groningerstraat
Oosterbroekweg (lokale weg)
Meerweg (fietspad)
Van Ketwich Verschuurlaan
Van Idde-kingeweg
Brailleweg (fietspad)
Parkweg
Landschappelijke kamerstructuur
Benedenloop Drentsche Aa
Besloten polderlandschap
Bedrijventerrein
Besloten polderlandschap
Stedelijke omgeving


12 km
13 km
14 km
15 km
16 km
17 km
18 km
19 km
20 km
21 km
22 km
23 km
24 km
25 km
26 km
MIDDEN - NOORD
GRONINGEN
Sluis Hondstong
Sluis De Punt
Groningerstraat
faunapassage
Oosterbroekweg
Drentsche Aa
faunapassage
Meerweg
Van Ketwich Verschuurlaan
Van Idde-kingeweg
Brailleweg
A7
Parkweg
Station Groningen
Nat. beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa

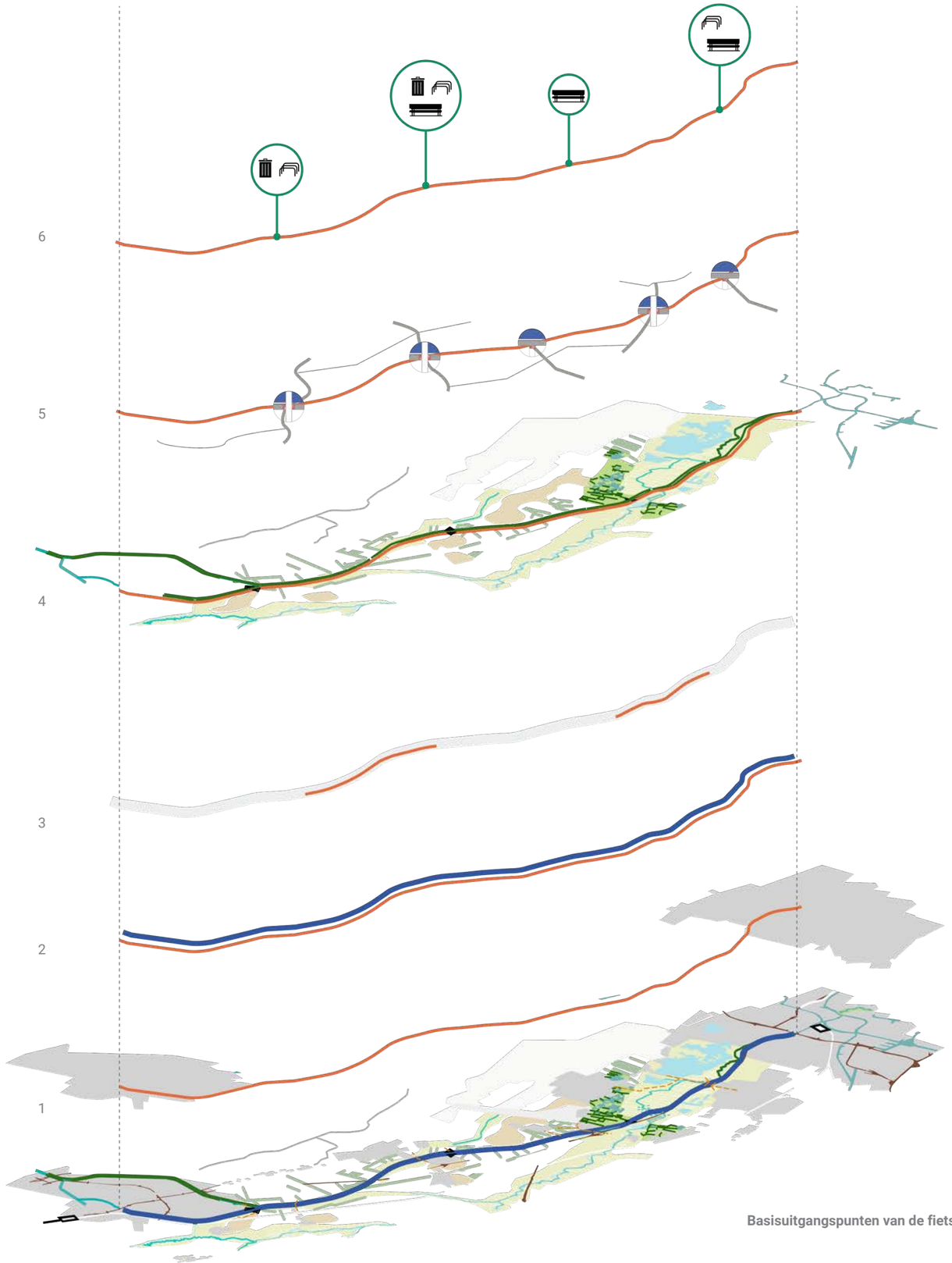


EENHEID VANUIT DE BASIS EN MIDDELS HET MATERIAALGEBRUIK

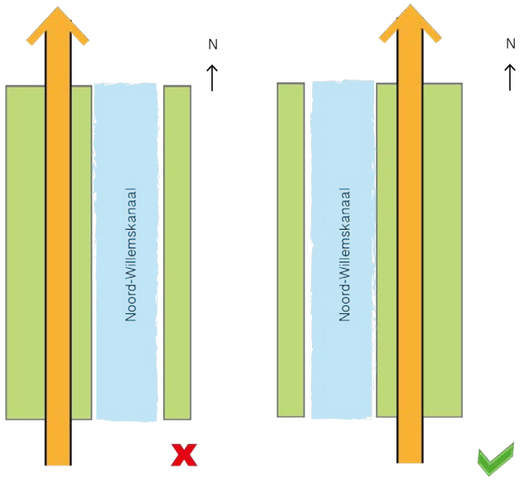
De fietssnelweg is een lijn door het Drentse en Groningse landschap. Dat landschap, (de vormgeving van) de lijn en de interactie van de gebruiker en het kruisende verkeer met deze lijn vormen de basis van de fietssnelweg.
Vanuit deze basis hebben wij een algemene visie op de vormgeving van deze fietssnelweg en een aantal basisuitgangspunten geformuleerd. Deze visie en uitgangspunten zijn leidend voor de vormgeving en de sfeer van de fietssnelweg. In de materialenstaat geven we een doorkijk richting de vormgeving en de sfeer van de toekomstige fietssnelweg.

Basisuitgangspunten op een rij:

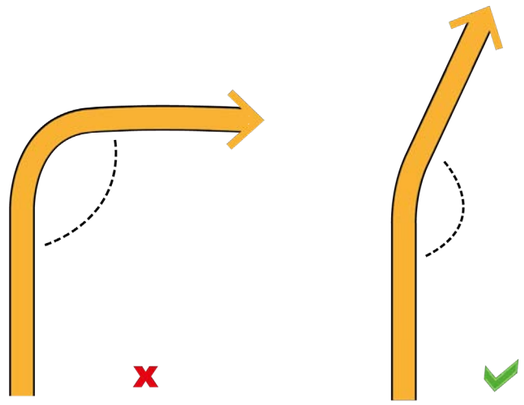
1. De fietssnelweg is herkenbaar en bruikbaar als een continue route tussen Assen en Groningen
2. Door de consequente toepassing van het materiaalgebruik van de ‘weg’ is deze herkenbaar als route en lijn
3. De fietssnelweg volgt zoveel mogelijk het Noordwillemskanaal en ligt daar waar mogelijk op de oostelijke kade.
4. De Fietssnelweg is méér dan een lijn door het landschap. De lijn wordt verrijkt door aan te haken op de kwaliteiten van de unieke landschappen waar ze doorheen loopt zoals de Drentsche Aa, Glimmermade polder en de beide steden.
5. Veel voorkomende (verkeers)situaties worden consequent op dezelfde manier aangepakt
6. Doordat alle objecten die bij de Fietssnelweg horen op elkaar zijn afgestemd wordt de herkenbaarheid van de route vergroot



Basisuitgangspunten van de fietssnelweg



De fietssnelweg ligt grotendeels op de oostelijke kade



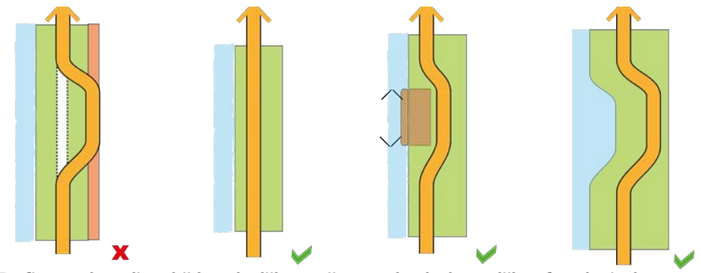
Het tracé heeft een vloeiende lijn

Beeldbepalende basismaterialen voor de Fietssnelweg zijn:

1. Lichtgrijs beton
2. Witte markering
3. Rood signaalvlak
4. Gepoedercoate metalen
5. Robuust hout
6. Houtige gewassen
7. Bermvegetatie
8. Stenige materialen

VISIE

De Fietssnelweg is méér dan een lijn **door** het landschap. De herkenbaarheid van de Fietssnelweg komt voort uit het eenduidige profiel en de relatie met het kanaal. De fietssnelweg ligt waar mogelijk parallel aan het Noord-Willemskanaal op de waterkerende graskade. Van het kanaal wordt bij voorkeur alleen afgeweken indien het een logisch gevolg is van aanwezige water gerelateerde faciliteiten zoals havens, sluizen, bruggen en landhoofden is (bijv. Sluis Hondstong) of omwille van een haalbaarheidsmotief. De relatie met het kanaal is de drager van de route. Indien er van het kanaal afgeweken moet worden, dan dient te worden ingezet op het beleefbaar houden van de relatie met het kanaal. Bijvoorbeeld door zicht op het kanaal of door het inzetten op dezelfde beplanting langs de route.



De fietssnelweg ligt altijd op de dijk, tenzij er een landschappelijke of ecologische aanleiding is om af te wijken (bijvoorbeeld bij een sluis of fauna uittreedplaats)

Er wordt gestreefd naar zoveel mogelijk continuïteit van de route. Het tracé heeft een vloeiende lijn en vormt daarmee een directe, comfortabele en snelle verbinding tussen Assen en Groningen. Het basisprofiel van beton met witte belijning is eenvoudig en passend bij de overige doorfietsroutes in de regio, en er wordt ingezet op een vergevingsgezind fietspad, met obstakelvrije bermen. De fietssnelweg is een vanzelfsprekende lijn door het landschap die door kwaliteit en eenduidigheid in materiaal, ligging en omgang met verkeerssituaties/ medegebruik herkenbaar en prettig in gebruik is. De identiteit van de fietssnelweg wordt bepaald door herhaling en stelselmatig gebruik van materialen van de onderdelen uit de partituur. Daarnaast wordt slim ingespeeld op de directe omgeving, daar waar het nodig is geeft de fietssnelweg aanleiding om extra in de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te investeren en de beeldkwaliteit van de fietssnelweg daarvoor in te zetten. Daar waar het landschap juist al uniek en waardevol is en een sterke beeldkwaliteit heeft, wordt de impact van de fietssnelweg teruggebracht naar het basisprofiel en de directe bermen.

BASISUITGANGSPUNTEN

De hieronder genoemde basisuitgangspunten vormen het fundament van het beeldkwaliteitsplan en dienen streng bewaakt te worden om de eenheid, herkenbaarheid en leesbaarheid van het traject te waarborgen. Afwijken van de basisuitgangspunten gaat ten koste van de leesbaarheid. Onoverkomelijke afwijkingen moeten daarom altijd in de context van de impact op de gehele fietssnelweg worden geplaatst en consequent worden toegepast.

- De fietssnelweg is herkenbaar en bruikbaar als een continue route tussen Assen en Groningen
- Door het consequente toepassing van het materiaalgebruik van de ‘weg’ is deze herkenbaar als route en lijn
- De fietssnelweg ligt in principe op de oostelijke kade van het Noord-Willemskanaal. Wisselen van kant is bij omstandigheden mogelijk na goede onderbouwing, maar dient zoveel mogelijk beperkt te worden.
- De Fietssnelweg is méér dan een lijn door het landschap. De lijn wordt verrijkt door aan te haken op de kwaliteiten van de unieke landschappen waar ze doorheen loopt zoals de Drentsche Aa, Glimmermade polder en de beide steden.
- Veel voorkomende (verkeers)situaties worden consequent op dezelfde manier aangepakt
- Doordat alle objecten die bij de Fietssnelweg horen op elkaar zijn afgestemd, wordt de herkenbaarheid van de route vergroot

MATERIAALGEBRUIK

Passend bij het landelijke karakter en de bestaande visies voor de Drentsche Aa en de gemeenten waar de fietssnelweg zijn weg doorheen baant, vormen de op de volgende pagina’s benoemde 8 materialen de basis voor de materialisering van de fietssnelweg. Hier worden de toepassingen van de materialen, de relatie met de partituur en de toepassing voor de beeldkwaliteit uiteengezet.

LICHTGRIJS BETON



zie Profiel, Sport-/ en recreatieplekken, Kunstwerken

TOEPASSING

- Betonverharding voor de fietssnelweg
- Grasbetontegels bij medegebruik
- Meubilair: bankje
- Betonplaat bij recreatiepunten (S en M)
- Waterkeringen en tunnels

KENMERKEN BEELDKWALITEIT

- Licht beton (grijswaarden I/II) is het basismateriaal voor de fietssnelweg, recreatieplekken en kunstwerken. Voor de wanden van de kunstwerken is een donkere grijswaarden VI/VII toegestaan, vergroten contrast met het betonpad.
- Schoonbeton conform Cur-100 voor, het meubilair, de tunnels en waterkeringen in het zicht.
- Betonpad is comfortabel (voorkom grote naden) en vormt een vloeiend tracé.
- Bankje combineren met een houten dek t.b.v. zitcomfort en landelijke uitstraling.

WITTE MARKERING



zie Profiel, Verlichting

TOEPASSING

- Onderbroken asmarkering: verhouding 1:2
- Doorgetrokken kantmarkering
- Halve kilometermarkering
- Grondmarkering bewegwijzering
- Lokale verbijzondering (bv. onderdoorgang)

KENMERKEN BEELDKWALITEIT

- Markeringen zijn altijd wit.
- Markeringen in gelijkwaardige situaties zijn identiek, ongeacht de onderliggende verharding.
- Markeringen werken reflecterend, kies daarom bijvoorbeeld voor een thermoplast of koudplast.
- De halve kilometermarkeringen zijn de plek om extra reflecterende elementen in het wegdek (zoals glasbol reflectoren) toe te voegen indien gewenst voor de geleiding.

ROOD SIGNAALVLAK



zie Profiel, Kruisingen

TOEPASSING

- Rode verharding in de fietsstraat
- Rood verhardingsvlak bij kruisingen.

KENMERKEN BEELDKWALITEIT

- Rood signaalvlak markeert afwijkende verkeerssituaties, zoals fietsstraten en kruisingen.
- Rood signaalvlak slechts toepassen over de afstand die nodig is voor de waarschuwingsfunctie.
- Signaalvlak is donkerrood asfalt of beton en is over het gehele vlak van hetzelfde materiaal. (geen felrode kleur!)
- De kleur rood is altijd in het materiaal verwerkt en niet naderhand geschilderd.

GEDEKTE METALEN/ COMPOSIET



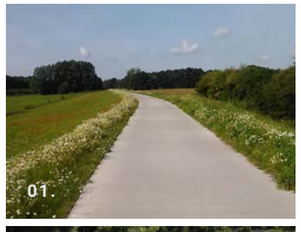
zie Entrees, Sport-/ recreatieplekken, Kunstwerken, Verlichting

TOEPASSING

- Wegwijzers Fietssnelweg
- Meubilair: vuilnisbak, fietsnietje
- Overspanningen (gedekte kleuren)
- Valbeveiliging
- Lichtmast Fietssnelweg

KENMERKEN BEELDKWALITEIT

- Materiaal in staal, aluminium of gelijkwaardig (Duurzame materialen zoals biocomposiet zijn niet uitgesloten maar moeten wel een hoogwaardige uitstraling hebben)
- Altijd in dezelfde gedekte kleur (bv. middels poedercoating)
- Elementen zijn eenvoudig, herkenbaar en van dezelfde stijl.
- Bij verlichtingsmasten kiezen voor één materiaalsoort: gepoedercoate metalen, biocomposiet of hout.





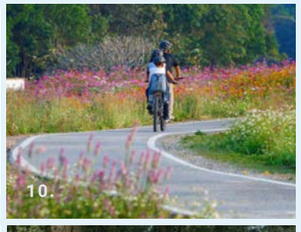










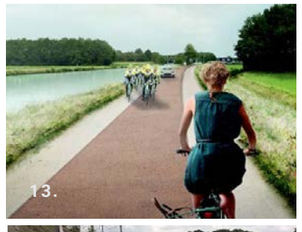




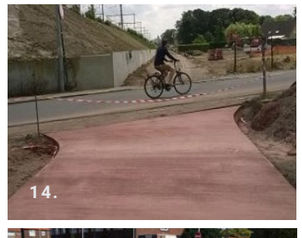


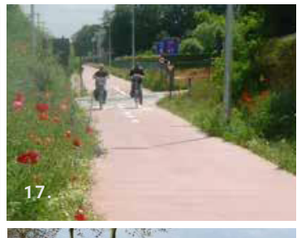
















NB: Deze afbeelding is bewerkt.
Voor origineel, zie bronvermelding.













ROBUUST HOUT



zie Sport-/ recreatieplekken, Verlichting

TOEPASSING

- Meubilair: bankje
- Verlichtingsmast Fietssnelweg
- Afzetting of omheining in hout

KENMERKEN BEELDKWALITEIT

- Verduurzaamd hout of hardhout (FSC).
- Houten objecten zijn eenvoudig en hebben een natuurlijke uitstraling.
- Kansen voor gebruik van lokaal hout bekijken.
- Bankje mag gecombineerd worden met beton of staal.
- Bij verlichtingsmasten kiezen voor één materiaalsoort: gepoedercoate metalen, biocomposiet of hout.

HOUTIGE GEWASSEN



zie Beplanting

TOEPASSING

- Solitaire bomen
- Boomgroepen
- Bomenrijen

KENMERKEN BEELDKWALITEIT

- Bomen kunnen variëren in soort, maar sluiten aan op de bestaande beplanting.
- Nieuw plantmateriaal is gebiedseigen.
- De toegepaste structuren (lanen, groepen, singels etc.) passen bij de bestaande landschapsstructuren op die plek.
- Bij het toevoegen en eventueel verwijderen van gewassen moet rekening gehouden worden met het bestaande karakter van het landschap en de ecologische structuren die doorkruist worden.

BERM-VEGETATIE



zie Beplanting

TOEPASSING

- Bloemrijke bermen
- Bloemrijke verbijzondering in de berm

KENMERKEN BEELDKWALITEIT

- Er wordt ingezet op bloemrijke bermen langs het gehele traject. De soorten in de berm variëren naar gelang de lokale bodemgesteldheid en bijbehorende landschapstypen die worden gepasseerd.
- De lokale verbijzonderingen middels botanische bollen en/of vaste planten worden ook op de lokale situatie afgestemd.

STENIGE MATERIALEN



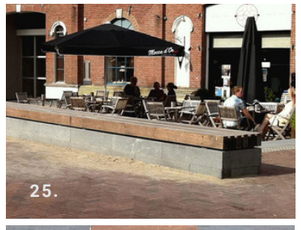
zie Profiel

TOEPASSING

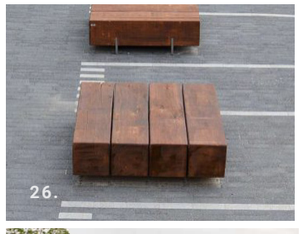
- Schanskorf met stenen voor grondkeringen en oevers
- Dichte halfverharding zoals fijn split, daar waar groene bermen niet uitvoerbaar zijn (bv. onderdoorgangen)

KENMERKEN BEELDKWALITEIT

- Grondkering (niet zijnde een onderdoorgang/tunnelbak) uitvoeren in schanskorven
- Bij vervangen oeverbeschoeiing afweging maken of verbijzondering middels schanskorven of behoud ‘sobere’ uitstraling kanaaloever met lage damwand.
- Fijn split (of vergelijkbaar) in dezelfde lichte kleurstelling als het betonpad.


25.


28.


26.


29.


27.


30.

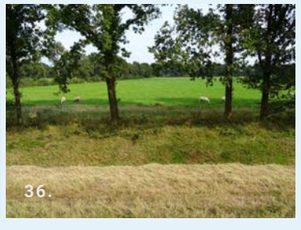

31.


34.


32.


35.


33.

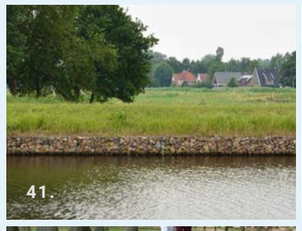

36.


37.


39.


38.


40.


41.


43.


42.

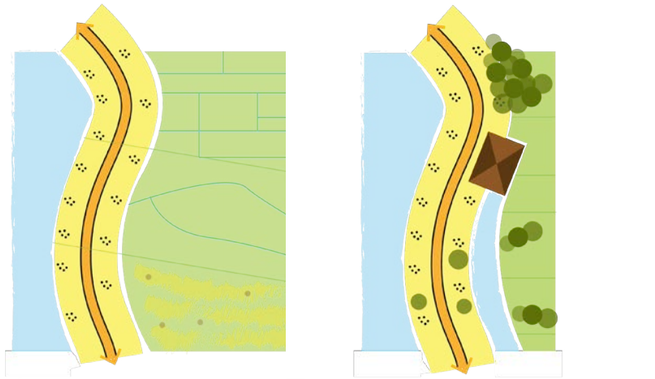

44.



ONTWERPPRINCIPES

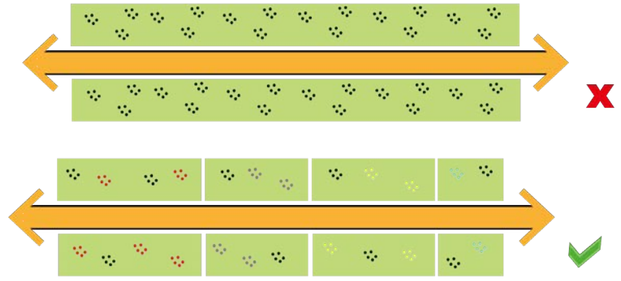
Op basis van de lijnen uit de partituur zetten we de verschillende ontwerpprincipes voor de Fietssnelweg uiteen. Deze ontwerpprincipes zijn de uitgangspunten waarmee de ontwerpers van de deelgebieden en uitwerkingsplekken aan de slag kunnen. De ontwerpprincipes zijn opgesteld voor algemene en veel voorkomende situaties en zullen in het uiteindelijk ontwerp worden ‘opgeladen’ met de locatiespecifieke uitgangspunten vanuit andere disciplines. Middels deze principes zetten we in op een Fietssnelweg die uiteindelijk als één samenhangend geheel herkenbaar is, ook al wordt de route in delen gerealiseerd.

LANDSCHAPPELIJK KADER



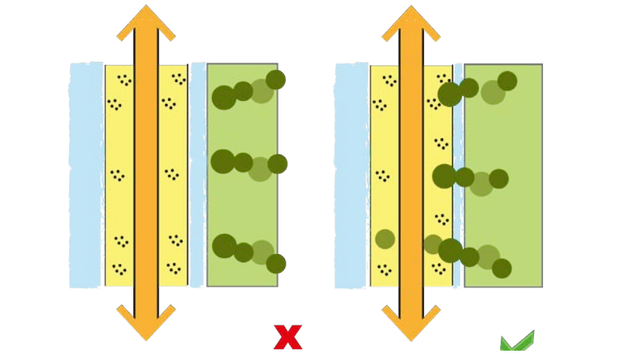
Zo niet: Fietssnelweg ligt als laag over het landschap

Zo wel: het landschap loopt door in de laag van de Fietssnelweg



Zo niet: bloemrijke berm voor het gehele traject hetzelfde

Zo wel: bloemrijke berm varieert afhankelijk van lokale omstandigheden



Zo niet: Fietssnelweg snijdt de bestaande structuren af

Zo wel: bestaande structuren lopen door over de bloemrijke vegetatie

VISIE

Het ontwikkelen van een **herkenbare** route vraagt om een 'slimme' connectie met het landschap, want juist het unieke Drentsche Aa landschap en het Noord-Willemskanaal bepalen het beeld van de fietssnelweg. Dit kader is bepalend voor de volledige inrichting van de Fietssnelweg, zoals ook in andere thema's duidelijk zal worden. In dit hoofdstuk gaan we in op de beplanting direct aan de fietssnelweg, want dit bepaalt voor een belangrijk deel de beleving van de fietssnelweg en het omliggende landschap. Om de fietssnelweg werkelijk als route door het landschap te zien, moet worden ingezet op herkenbaarheid van de lijn als ook de herkenbaarheid van de verschillende landschappen. Om dit te realiseren gaan we uit van de volgende hoofdprincipes.

HOOFDPRINCIPES

- De berm tussen het fietspad en het kanaal fungeert als landschappelijke drager van het pad.
- Door de berm tussen het kanaal en de Fietssnelweg in te richten met dezelfde bloemrijke bermvegetatie wordt de lijn nog beter herkenbaar en beleefbaar.
- Aan de 'landzijde' van het pad wordt de berm indien mogelijk ook met dezelfde bloemrijke bermvegetatie ingericht. Dit deel voegt zich echter ook naar het aanwezige landschap, zodat de verschillende landschapstypen die door de ca. 25 km fietssnelweg worden doorkruist beleefbaar worden. In deze berm kunnen juist de houtige beplantingsstructuren worden doorgezet of behouden.
- De bermvegetatie is dus bij voorkeur aan beiden zijden gelijk, maar kan variëren aan de landzijde.
- Het toevoegen van opgaande beplanting gebeurt aan de 'landzijde' van de weg of op rustplekken.
- Het toevoegen of verwijderen van opgaande vegetatie gebeurd altijd in relatie tot de aanwezig landschappelijke structuren, ecologische voorwaarden en verkeersveiligheid.

BEPLANTING ROOIEN & SNOEIEN

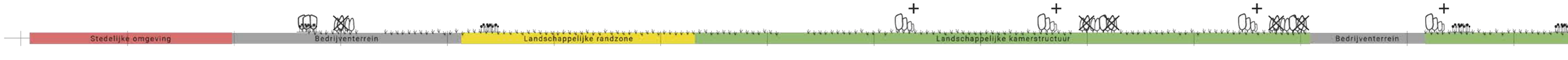
Beplanting kan de nodige beschutting geven, maar ook voor onveilige situaties zorgen, of juist het zicht op een unieke plek ontnemen. Op een aantal plekken is het mogelijk wenselijk om de hoeveelheid beplanting te verminderen om zo meer zicht op de omgeving te krijgen en/of voldoende ruimte voor de aanleg van de Fietssnelweg te creëren. Sluit hierbij aan op de visie voor de Drentsche Aa waarbij beheer wordt ingezet om dichtgroei te voorkomen.

ONTWERPPRINCIPES

- Inzetten op het vergroten van de herkenbaarheid van de afwisselende beplantingsstructuren, snoeien indien nodig om dit te vergroten.
- Ga bij het rooien zorgvuldig te werk en snoei / rooi niet alles, maar zet in op het versterken van de landschappelijke structuren. Verwijder bij dichte bossages bijvoorbeeld vooral de onderbeplanting naast het fietspad zodat meer zicht op de omgeving ontstaat, of rooi een aantal bomen om meer openheid te krijgen, maar niet alles verwijderen.
- Om het contrast tussen de open waterkant en afwisselende oostzijde van de route te benadrukken, juist de struiken langs de waterkant, bij kunstwerken en bij kruispunten verwijderen of opsnoeien. (Enkel wanneer dit vanuit ecologisch oogpunt kan)

NIEUWE STRUCTUREN IN HET LANDSCHAP

Nieuwe structuren dragen bij aan het versterken van de afwisseling tussen open en besloten landschap. Daarbij is er onderscheid tussen de kanaalzijde en de landzijde. Aan de landzijde versterken nieuwe bomen(lanen en - groepen) bestaande landschappelijke structuren. Waarbij altijd wordt gekeken naar de specifieke locatie, het toevoegen van beplanting in de open polder kan juist de opzet van deze polder verstoren, terwijl in het kamer- en essenlandschap, wel plek is voor het toevoegen van beplanting. Aan de kanaalzijde zien we alleen beplanting ter hoogte van de Fauna-uittreed-plaatsen of bij de grotere rustplekken of sluiscomplexen.Nieuwe structuren kunnen ook bijdragen aan het afschermen van onaangename randen, bijvoorbeeld langs de snelweg of langs een bedrijventerrein. In de afweging wordt een oplossing in beplanting (eventueel in combinatie met grond) verkozen boven constructies.





ONTWERPPRINCIPES

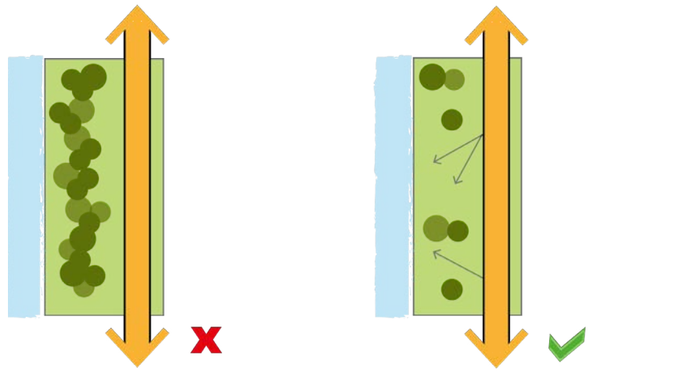
- Zorgvuldig ontwerpen van nieuwe beplantingsgroepen en lanen in relatie tot de functie en de omgeving. Geen onderbeplanting toevoegen als zicht op de omgeving gewenst is, juist wel als afscherming/ beschutting (t.b.v. ecologie) gewenst is.
- Beplanting tussen kanaal en Fietssnelweg is steeds dezelfde. Keuze voor type bomen in een herkenbaar grid.
- Beplanting aan de 'landzijde' sluit in soort aan bij het omliggende landschap
- Nieuwe beplanting ten behoeve van het afschermen van onaangename plekken of randen vormt een semitransparant scherm tussen de Fietssnelweg en de af te schermen plek. Een voorbeeld hiervan is het doorzetten van de lijn knotwilgen langs de A28 tussen Haren en Groningen.

BLOEMRIJKE BERMEN

De kanaaldijken bieden de kans tot het realiseren van een doorgaand ecologisch lint door het landschap. Bloemrijke bermen dragen bij aan de biodiversiteit in de regio en verhogen de belevingswaarde en herkenbaarheid van de fietssnelweg. Bloemrijke bermen kunnen ontwikkeld worden middels duurzaam beheer of middels nieuw in te zaaien kruidenrijke mengsels (die vervolgens ook duurzaam beheerd dienen te worden). Door het inzaaien van bijzondere bloemen en bollenmengsels kunnen de hoofdentrees en middelgrote rustplekken van de fietssnelweg extra kwaliteit krijgen.

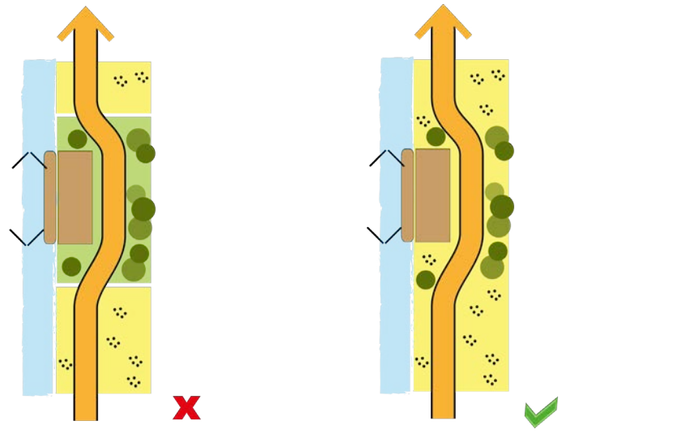
ONTWERPPRINCIPES

- Kruidenmengsels zijn maatwerk en afgestemd op de lokale situatie (ondergrond en aanwezige soorten in de omgeving). Zo ontstaat er langs de hele Fietssnelweg één bloemrijke berm, die licht varieert op basis van de landschappen die de Fietssnelweg doorkruist.
- Middels duurzaam maaibeheer worden de bloemrijke bermen langs het traject ontwikkeld.
- Bij een aantal grote entrees en rustplekken wordt door het inzaaien en/of planten van bollen extra 'kleur' toegevoegd.



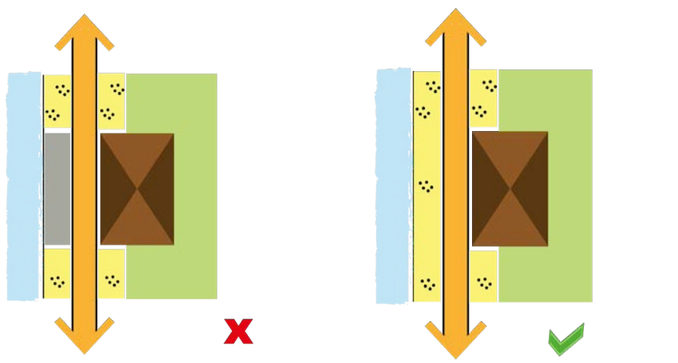
Zo niet: dichte beplanting tussen kanaal en Fietssnelweg

Zo wel: beplantingsgroepen met zicht op de omgeving



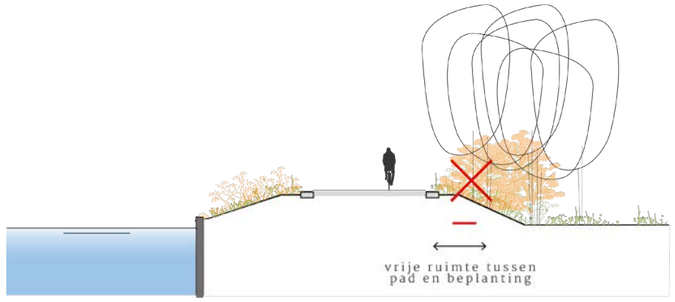
Zo niet: De bloemrijke berm wordt onderbroken bij andere ligging FSW

Zo wel: De bloemrijke berm loopt altijd langs de Fietssnelweg door

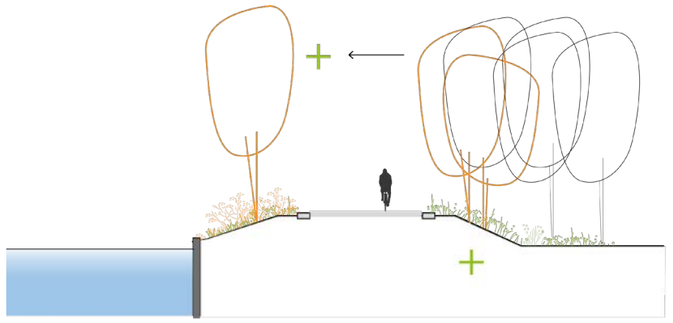


Zo niet: de bloemrijke berm wordt aan beide zijden onderbroken

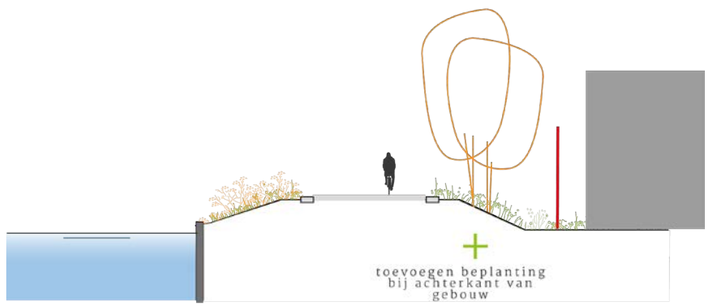
Zo wel: de bloemrijke berm loopt aan een kant door



Terughoudendheid met het verwijderen van beplanting, afweging tussen ecologie en benodigde vrije ruimte tussen pad en beplanting naast de route. Behouden van een afwisseling tussen struweel en openheid



Bomen toevoegen om bestaande landschappelijke structuren te versterken, zorgvuldig ingepast in het bestaande kamerlandschap. Alleen ter hoogte van Fauna-uittreed-plaatsen en grotere rustplekken of sluiscomplexen worden ook bomen aan de kanaalzijde toegevoegd



Nieuwe beplanting als (semi-)transparant scherm om harde grenzen en onaantrekkelijke randen te verzachten/ in te passen.



Bloemrijke bermen tussen Fietssnelweg en kanaal

Op internationaal niveau wordt alarm geslagen over de achteruitgang van de biodiversiteit in het landelijk gebied. In het Deltaplan Biodiversiteitsherstel worden onder meer aanpassing van landbouwmethoden en ecologisch bermbeheer als kansrijk begin genoemd voor herstel. Bloemrijke bermen zijn bijzonder waardevol voor insecten en vogels en kunnen de ecologische dooradering vergroten door het verbinden van groene snippers of het verrijken van randen van landbouwgebied.

In het Beeldkwaliteitsplan is het ontwikkelen van bloemrijke bermen langs het kanaal en de fietssnelweg opgenomen als beelddragend onderdeel. Bloemrijke bermen tussen Assen en Groningen kunnen op gebiedsniveau bijdragen aan het versterken van de identiteit van de fietssnelweg, maar dragen ook bij aan het verhogen van beleving langs de route en aan herstel van de biodiversiteit. De dijken langs het Noord-Willemskanaal krijgen zo een meervoudige functie als waterkering, fietsverbinding en ecologisch lint in het landschap.

De focus van de bloemrijke bermen ligt op de toepassing van een bloemrijk heemmengsel met aansluiting bij de lokale landschapstypen en gebiedseigen flora en fauna. Nochtans, om tot een duurzaam bloemrijk bermlint te komen is zorgvuldig beheer en timing en flexibiliteit in onderhoud cruciaal voor de eerste jaren van ontwikkeling en latere instandhouding van de kruidenmix.

De toepassing kent verschillende mengsels en niveaus van intensiteit:

- Het scheppen van gunstige condities voor spontane ontwikkeling door verarming van de bermen, bijvoorbeeld toe te passen bij een hoogwaardige natuurlijke omgeving.
- Het inzaaien van een duurzaam meerjarig kruidenrijk mengsel, op maat van de omgeving. Bij zorgvuldig (professioneel) onderhoud kunnen deze mengsels jarenlang een bloemrijk resultaat opleveren en een verrijking voor de omgeving betekenen, bijvoorbeeld bij recreatieplekken, oversteekplaatsen of kruispunten.
- Meerjarige kruidenrijke mengsels kunnen op bijzondere plekken verrijkt worden door botanische bollen of vaste planten, voor een nog langer en uitbundiger resultaat. Ook hierbij dient het onderhoud zorgvuldig uitgevoerd te worden. Deze intensiteit kan intensieve recreatieplekken en iconen verbijzonderen en accentueren

H+N+S heeft samen met Koninklijke Van Ginkel Groep voor de duin- en bollenstreek een visie ontwikkeld in opdracht van de gemeente Hillegom.


45.


48.

Bloemrijk mengsel met goudgele gloed en meerjarige kruidenvegetatie (H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkel Groep, 2018)


46.


49.

Bloemrijk mengsel met goudgele gloed, meerjarige kruidenvegetatie, wilde vaste planten en verwilderingsbollen - bijv.. kievitsbloem, teunisbloem (H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkel Groep, 2018)


47.


50.

Kleurrijke, meerjarige kruidenvegetatie met wilde vaste planten en verwilderingsbollen - bijv.. grote pimpernel, sierui en kruiden (H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkel Groep, 2018)





Beplanting verwijderen

Nieuwe groensingel

Aanvullen bestaande structuur



Nieuwe boomgroep



Bloemrijke verbijzondering



Doorgaang bloemrijk lint



Landschapstype



REFERENTIES

Deze beelden laten de kwaliteiten van het bestaande landschap zien.

Linksboven: de route langs het kanaal: een lege kade met enkel wat beplanting ter hoogte van de Fauna-uittreedplaatsen. Vanuit de kade zicht op het veelal open polderlandschap, met enkele kenmerkende houtwallen en singelstructuren.

Middenboven: de route langs de A28, de kade ligt dicht op de snelweg, een smalle watergang en rij met knotwilgen zorgt voor een landschappelijke scheiding tussen de kade en de weg

Rechtsboven: de kade is aan weerszijden omsloten door beplanting, ter hoogte van de onderdoorgang A28. aan de kanaalzijde kan gericht snoeien voor meer doorzicht en een duidelijke beplantingsstructuur zorgen.



51.



53.



55.

Deze beelden laten de mogelijke toevoegingen die gedaan kunnen worden, zien.

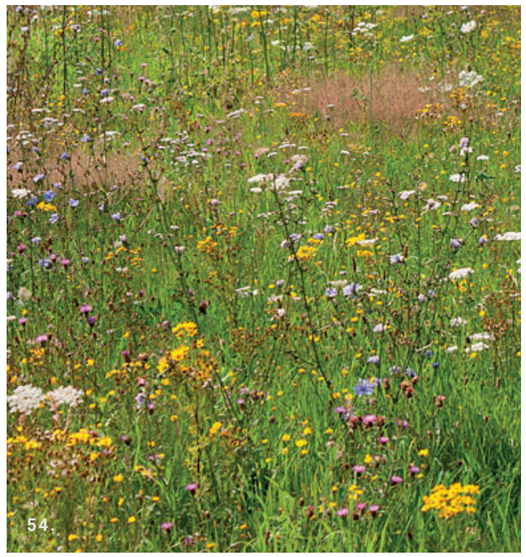
Linksonder: een boomgroep markeert een rustplek en zichtlocatie. (Google Maps, 2016)

Middenonder: vegetatie van een bloemrijke berm, verschillende meerjarige bloemen zorgen voor een kleurrijk beeld, ook nadat de felle eenjarigen verdwenen zijn. (H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkel Groep, 2018)

Rechtsonder: een bloemrijke berm langs een kanaal vormt een aantrekkelijke route voor mens en dier. (Onbekend, 2017)



52.



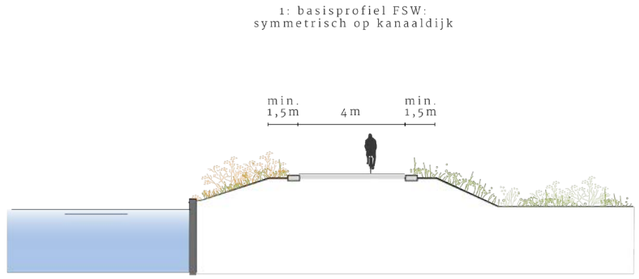
54.



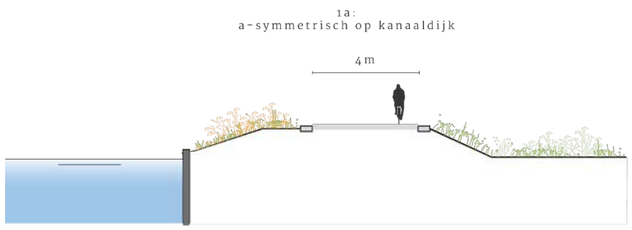
56.



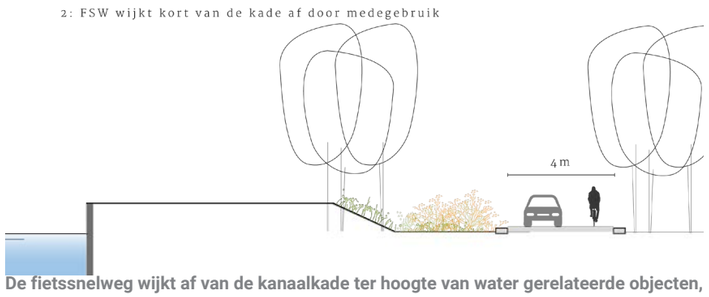
PROFIEL



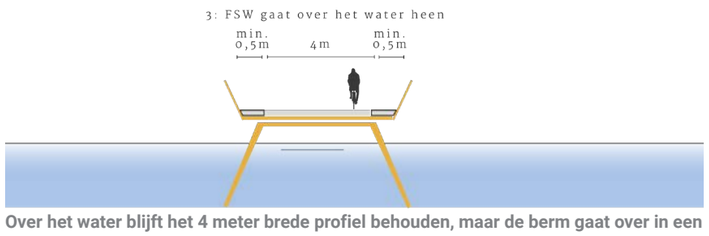
Standaard profiel op de kanaalkade, met een 4 meter breed betonpad, en aan weerszijde een vlakke berm van 1,5 meter



Asymmetrisch profiel op de kanaalkade, met een 4 meter breed betonpad, en aan de kanaalzijde een bredere berm ten behoeve van het medegebruik



De fietssnelweg wijkt af van de kanaalkade ter hoogte van water gerelateerde objecten, zoals sluizen en gaat over in een fietsstraat, met bloemrijke berm.



Over het water blijft het 4 meter brede profiel behouden, maar de berm gaat over in een schrikstrook van minimaal 0,5 meter

VISIE

De fietssnelweg moet vooral comfort en helderheid aan de fietser bieden en zo een snelle route vormen tussen Assen en Groningen. Een eenduidig en herkenbaar profiel vormt de basis voor de fietssnelweg. Het materiaal van de fietssnelweg is afwijkend ten opzichte van de standaard fietspaden. Waar normaal vaak voor (rood)asfalt wordt gekozen is hier bewust gekozen voor een licht betonpad. Dit sluit aan bij de landelijke uitstraling en zorgt voor een herkenbare route die terughoudend is vormgegeven zonder overdaad. De toepassing van beton laat ruimte voor innovaties en pilots met duurzamere en circulaire materialen en technieken, op voorwaarde dat de uitstraling (kleur, textuur, korrel) en het gebruikscomfort gelijk blijven

HOOFDPRINCIPES

- Breedte van de weg is altijd minimaal 4 meter met aan weerszijden een schrikstrook van 1,5 m of een berm van minimaal 0,5 m bij een kunstwerk.
- Keuze voor licht betonpad met witte belijning als basisprofiel
- De fietssnelweg ligt in de regel op de as van de dijk langs het Noord-Willemskanaal. Per uitzondering ligt de Fietssnelweg asymmetrisch op de dijk (bijv. bij medegebruik), naast de dijk (bijv. bij de sluizen) of door het water.
- Het profiel van de fietssnelweg reageert in kleur en markering op zijn omgeving (stedelijk of landelijk) en op het (mede)gebruik, in combinatie met aandacht voor helderheid, herkenbaarheid en continuïteit.
- We minimaliseren het materiaal en kleurgebruik, lichtgrijs beton als hoofdroute en rood als signaalkleur (asfalt of beton, afhankelijk van situatie) bij kruisingen.

STEDELIJK/ LANDELIJK PROFIEL

In het profiel is het verschil tussen de Fietssnelweg in het stedelijk of landelijk gebied zichtbaar en reageert hiermee op de omgeving.

ONTWERPPRINCIPES

- In het landelijk gebied heeft de fietssnelweg altijd een doorgetrokken kantmarkering. Deze kantmarkering draagt in het landelijk gebied bij aan de zichtbaarheid van de fietssnelweg, ‘s avonds of bij slecht weer.
- In de stedelijke omgeving heeft de fietssnelweg geen doorgetrokken kantmarkering (bij voldoende verlichting)
- De doorgetrokken kantmarkering wordt onderbroken bij kruisingen, inritten, of parkeervakken.

MEDEGEBRUIK

Bij voorkeur dient de fietssnelweg alleen voor fietsers, maar medegebruik door landbouwverkeer, bestemmingsverkeer en andere recreanten is op een aantal plekken onvermijdelijk. Dit moet zorgvuldig en consequent worden ingepast. Voor de huidige en om te vormen zandpaden is het eerste deel dat wordt aangelegd richtinggevend voor de inpassing van het medegebruik.

ONTWERPPRINCIPES

- Bij medegebruik door andere gebruikersgroepen blijft de onderbroken asmarkering behouden, mits dit verkeerstechnisch haalbaar is.
- Overgangen van fietspad naar ‘fietspad met medegebruik’ worden duidelijk gemarkeerd middels borden / aanduiding op de weg.
- Grasbetontegels in dwarsrichting op de weg leggen, resulteert in een verharde berm van 40cm en een zo groen mogelijk beeld in de lengterichting van de fietssnelweg.
- Daarnaast een type dat vergevingsgezind is en dus zo vlak mogelijk en strak op het pad en met een afgeschuinde kant aan de bermzijde In de referenties laten we zien hoe dit in te passen.
- Het medegebruik door vissers en het inpassen van de parkeergelegenheden door een verbreding in de strook grasbeton naar ca. 2 meter over een lengte van ca. 10 meter gefaciliteerd.

FIETSSTRATEN

In het geval van een fietsstraat voegt doorgaand gemotoriseerd verkeer zich bij het fietsverkeer van de fietssnelweg. Voor de fietser moet de Fietssnelweg herkenbaar doorlopen en voor de automobilist dient het juist een contrast met de doorgaande weg te zijn. De fietsstraat staat niet op zichzelf, maar is een herkenbaar onderdeel van de fietssnelweg.

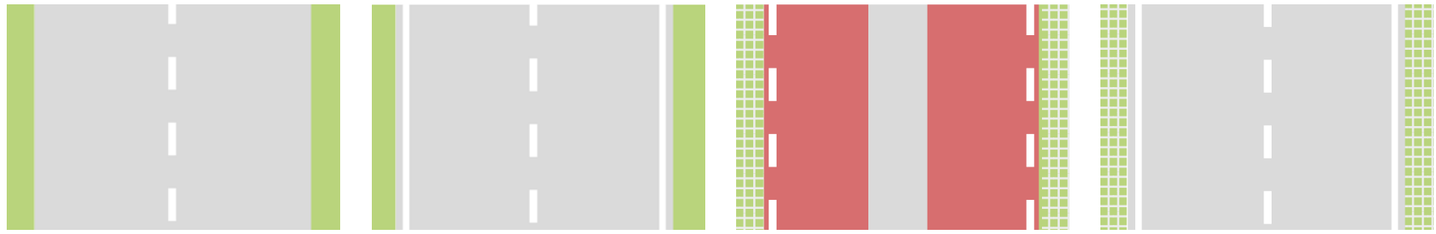


PROFIEL



ONTWERPPRINCIPES

- Op fietsstraten wordt een onderbroken kantmarkering toegepast
- In de fietsstraat is de doorstroming van de fietsers op de Fietssnel-weg bovengeschikt aan het overige verkeer op de doorgaande weg .
- De materialisering van de fietsstraat volgt de lijn en logica van de fietssnelweg. Ter markering van de fietsstraat wordt rood asfalt gebruikt en gecombineerd met lichtgrijs asfalt dat aansluit bij de kleurstelling van het lichtgrijze beton van de fietssnelweg.
- De aansluitingen op de doorgaande weg zijn duidelijk gemarkeerd, het is herkenbaar dat men een fietsstraatdeel van de fietssnelweg op rijdt.



Vier typen profielen: van links naar rechts stedelijk, landelijk, fietsstraat en medegebruik

HALVE KILOMETERMARKERING

Om sportief medegebruik te bevorderen, helpt een halve kilo-metermarkering de afgelegde of af te leggen afstand inzichtelijk te maken.

ONTWERPPRINCIPES

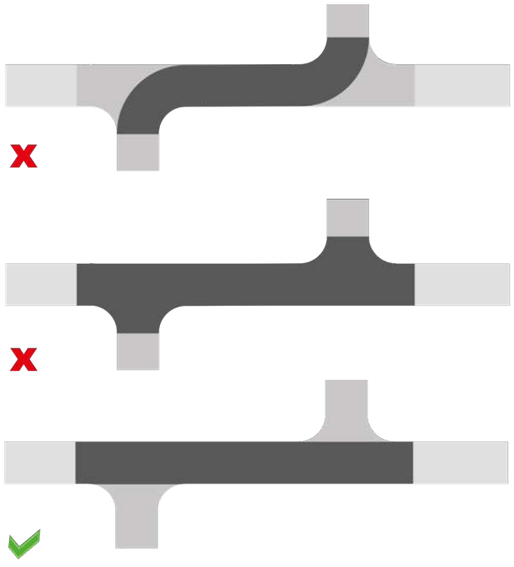
- De markering is een duidelijk herkenbare lijn met het afstandsnum-mer aan de rand van de verharding, in beide richtingen
- De halve kilometermarkering wordt uitgevoerd in reflecterend mate-riaal zodat ook in het donker het ritme beleefbaar blijft.

PROFIELVARIANTEN

Door verschillende situaties langs de route kunnen afwijkingen op het basisprofiel nodig zijn. Bij afwijkende situaties dienen de uitgangspunten zoveel mogelijk gehandhaafd te worden en dienen afwijkingen consequent in vergelijkbare situaties door-gevoerd te worden.

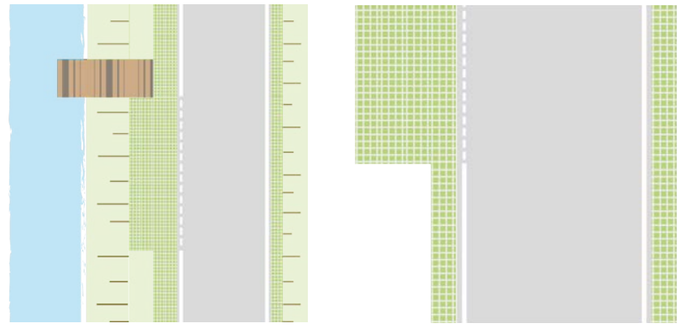
ONTWERPPRINCIPES

- Wanneer er niet genoeg ruimte is om het profiel inclusief groene berm te realiseren dan wordt dit met grondkerende schanskorven opgelost.
- Het medegebruik aan de zijde van de Fietssnelweg, parkeervoorzie-ningen of inritten worden enkel subtiel aangeduid door een onder-broken kantmarkering.
- Bij kunstwerken en bruggen is een optische versmalling mogelijk middels het verplaatsen van de kantmarkering.



Zo niet: Het profiel van de fietstraat volgt de logica van de doorgaande weg, groot contrast tussen basisprofiel fietssnelweg en fietsstraat/ fietssnelweg.

Zo wel: Het profiel van de fietsstraat volgt de logica van de fietssnelweg. De fietsstraat ligt in lijn met de fietssnelweg, met doorgaande weg als aansluiting.



Inpassing van het medegebruik, ter hoogte van de vissteigers het grasbeton verbreden naar 2 m over een lengte van 10 m, met onderbroken kantmarkering om de parkeer-plaats te markeren.



REFERENTIES

Linksboven: brug over de Bypass Kampen, met de brede robuuste markering zoals ook voor de fietssnelweg het uitgangspunt is (NB met langere streep in de as-markering dan in deze afbeelding te zien is).

Middenboven: licht betonpad in het werk gestort, zodat er minder naden nodig zijn dan bij prefab-betonplaten.

Rechtsboven: impressie uit de eindbeeldstudie. Deze impressie laat zien hoe de combinatie van rood asfalt met licht asfalt samen een mooi en herkenbaar profiel voor de fietsstraat kunnen vormen. De verhouding tussen rood en grijs asfalt en de verdeling van de kleuren moet door de gemeenten Tynaarlo , Assen en de Provincie Drenthe worden bepaald.

Linksonder: grasbeton langs de weg op de Lekdijk, door de haakse plaatsing van de stenen op de rijrichting en de brede met grond opgevulde openingen in de steen ontstaat een mooie groene berm, die tevens vergevingsgezind is.
Tweede van links vergevingsgezind grasbeton net na aanleg. (Graspas V-Tegel, type L, vd Bosch)

Middenonder: grasbeton met een prettige verhouding beton en open plekken waar gras in kan groeien, zo ontstaat een zo groen mogelijk beeld. (Broekema Sierbestrating, onbekend)

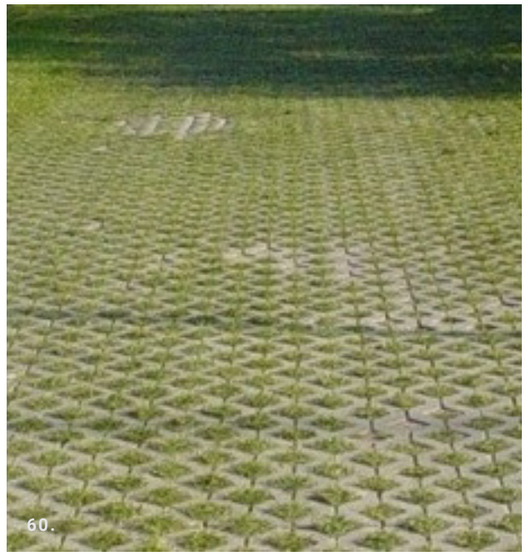
Rechtsonder: afstandsmarkering op de weg uitgevoerd in thermoplast/koudplast (Voorsternieuws, 2017)


57.


59.


61.

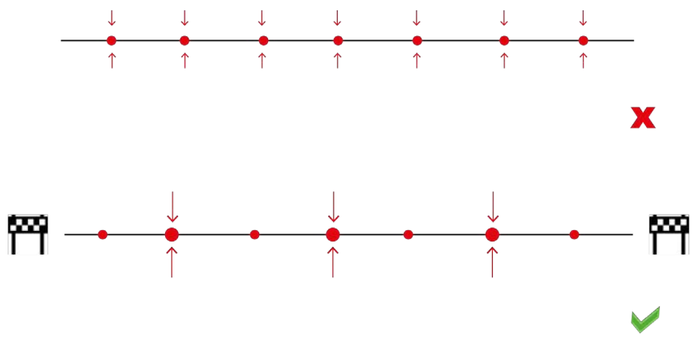

58.


60.

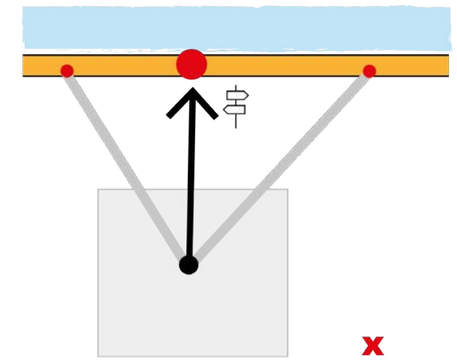


62.

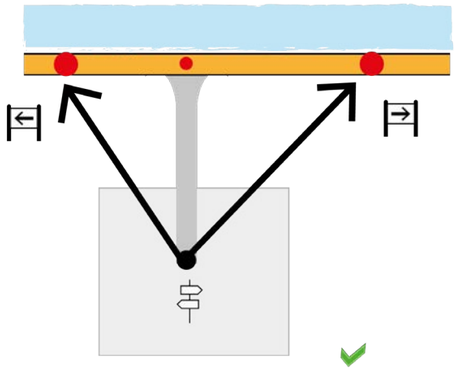
ENTREES



De verbindingen met de fietssnelweg zijn niet gelijkwaardig er is sprake van een hiërarchie in de typen entrees



Zo niet: de kortste route naar de fietssnelweg is niet altijd de kortste route naar de bestemming. De grote en middelgrote entrees koppelen aan de kortste toegangsroute vanuit een kern is dus niet vanzelfsprekend



Zo wel: bij de drukste aanvoerroutes de middelgrote en grote entrees realiseren.

VISIE

De toegangswegen vanuit de kernen vormen op de kruising met de fietssnelweg de entrees op het traject. Deze entrees verschillen onderling in belang, afhankelijk van de aantallen fietsers die we hier verwachten en de strategische ligging ten opzicht van de omgeving.

De entrees worden zo vormgegeven dat de keuze voor de rijrichting snel en makkelijk te maken is. Ruim voor de daadwerkelijke kruising, en dus ook vanuit de toegangswegen, moeten de fietsers via de snelste route en met aangepaste wegwijzers van en naar de fietssnelweg worden geleid. Bij de manier waarop dit gebeurt, is het belang van de entree bepalend. De bewegwijzering bij de entrees is overeenkomstig de bewegwijzering van de doorfietsroutes, maar een eigen naam kan helpen om het unieke karakter van de fietssnelweg te benadrukken. Daarnaast wordt aangesloten op landelijke bewegwijzering.

HOOFDPRINCIPES

- Wegwijzers zijn van het type doorfietsroute
- De maat en soort wegwijzer is afhankelijk van het belang van de entree
- Voorkom en veelheid aan bordjes door wegwijzer te koppelen aan bestaande wegwijzers en markeringen
- Herkenbaar en leesbaar voor snelle fietsers vanaf grote afstand
- Naamgeving (nader te bepalen) uniek voor de fietssnelweg met aanduiding langs de route
- Bij de kruispunten de wegwijzers altijd op dezelfde manier plaatsen

STATIONSVERBINDINGEN

Vanaf de stations Assen en Groningen inzetten op een goede bereikbaarheid van de fietssnelweg middels bewegwijzering.

ONTWERPPRINCIPES

- Aan bestaande wegwijzers op centrale plekken in de stationsomgeving wordt de verwijzing naar de Fietssnelweg ingepast. (bijv. fietsverhuur/-stalling, doorgaande fietspaden)

HOOFDENTREES EN TRANSFERIA

De hoofdentrees zijn de fysieke startpunten van de fietssnelweg en dus de uitersten tot waar het profiel van de fietssnelweg gerealiseerd wordt, momenteel het einde van de Havenkade in Assen en de Parkweg in Groningen. De vormgeving van het begin en einde van de fietssnelweg dient herkenbaar te worden ingepast in de context van de plek en dient op een logische manier aan te sluiten op de omgeving. Slordige en onherkenbare overgangen tasten de beeldkwaliteit van de fietssnelweg als geheel aan. Transferia vormen de belangrijkste tussenentrees en schakels met het openbaar vervoer en autoverkeer en worden op eenzelfde manier vormgegeven.

ONTWERPPRINCIPES

- Groot overzichtsbord met richtingen, hoofdentrees en tussenafstand in kilometers.
- Ruimte voor slim, interactief verkeersbord (bijv.. telling fietsers, wind- en weersvoorspelling, tijd, info file en verwachte aankomsttijd) in lijn met het meubilair van de fietssnelweg.
- De overige fietsroutes uit het stedelijke netwerk sluiten logisch aan op het einde van de fietssnelweg.
- De vormgeving van het begin en einde van de fietssnelweg dient zorgvuldig te worden ingepast in de context van de plek en sluit op een aantrekkelijke manier aan op de omgeving.
- Verbijzondering van hoofdentrees door een aantrekkelijk bloemrijk kruiden- en bollenmengsel.

GROTE EN MIDDELGROTE ENTREES

De grote entree faciliteert een groot aantal fietsverbindingen bij een kruispunt met een brug over het kanaal. Terwijl de middelgrote entree een beperkt aantal fietsverbindingen bij een kruispunt met een brug over het kanaal faciliteert.

ONTWERPPRINCIPES

- Bij beiden hebben wegwijzers op de aanrijroutes met daarop de naam van de fietssnelweg en de richtingen (Assen en Groningen) .

- Enkel bij de grote entree zijn wegwijzers toegepast in alle richtingen, dus ook vanaf de fietssnelweg worden de hoofdrichtingen van de kruisende straten aangekondigd.

KLEINE ENTREES

Dit type entree faciliteert slechts enkele fietsverbindingen en komt nooit voor bij een brug over het kanaal.

ONTWERPPRINCIPES

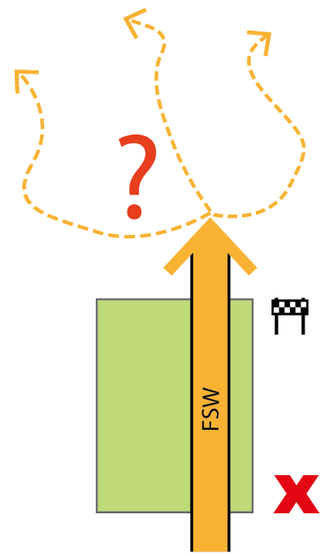
- Wegwijzers zijn slechts een icoon en alleen toe te passen op de aanrijroutes in de richting naar de fietssnelweg.

AANSLUITINGEN

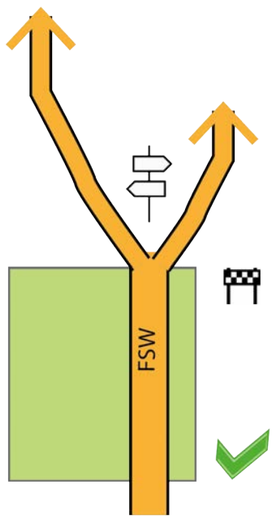
Deze weg sluit aan op de fietssnelweg, maar faciliteert geen fietsroutes of -verbindingen. Wegwijzers zijn daarom overbodig.

ONTWERPPRINCIPES

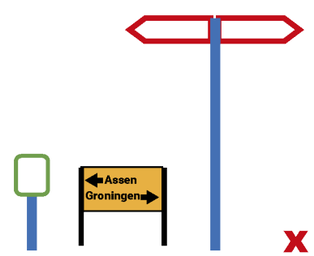
- Enkel de reguliere wegwijzers (ANWB, knooppunten etc.) zijn aanwezig er worden geen Fietssnelwegborden toegevoegd.
- Eventuele bewegwijzering middels grondmarkering



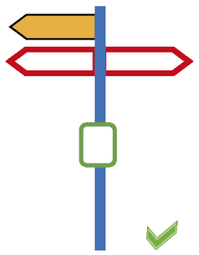
Zo niet: aan het einde van de fietssnelweg is de aansluiting met andere routes onduidelijk.



Zo wel: routes sluiten op het eind van de fietssnelweg logisch aan.



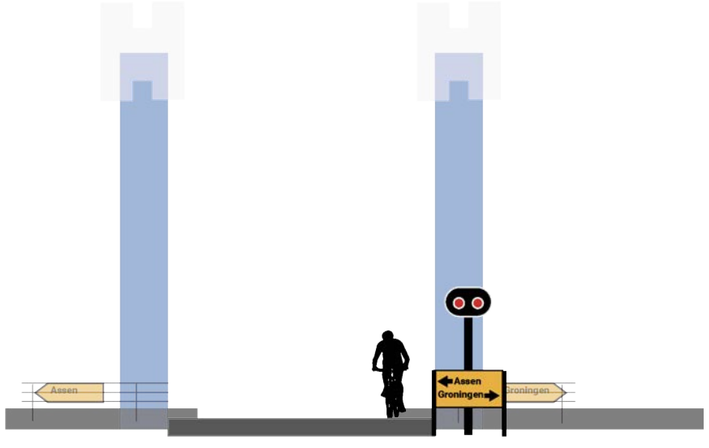
Zo niet: Verschillende wegwijzers met verschillende doelen staan naast elkaar



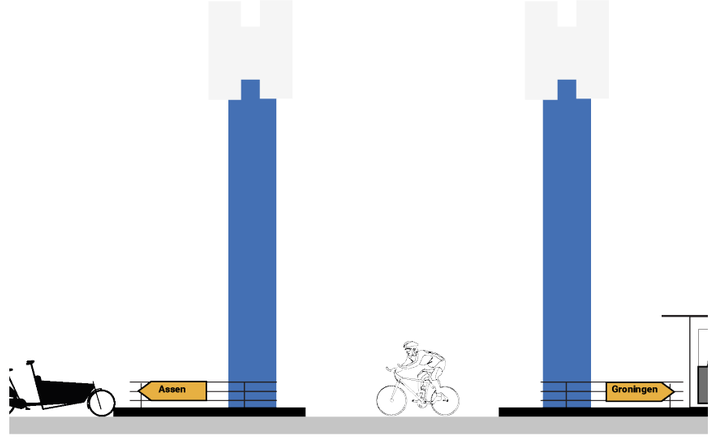
Zo wel: Verschillende wegwijzers met verschillende doelen gecombineerd met elkaar



Referentie borden doorfietsroutes: (linksboven) het grote bord voor bij de entrees en transferia, (middenboven) aanduiding van de afslagen bij de grote entrees, (rechtsboven) aanduiding richtingen bij grote en middelgrote entrees, (rechtsmidden) bord met enkel een icoon en de richting naar Fietssnelweg, (onder) markering op de weg



Grote entree heeft wegwijzers op de aanrijroutes van de kruispunten en op de fietssnelweg zelf



Middelgrote entree heeft wegwijzers aan weerszijden van de kruispunten op de aanrijroutes

ENTREES

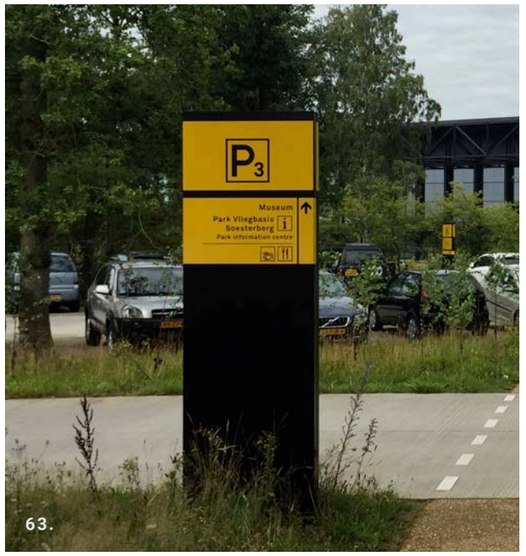
Stationsverbinding | Hoofdentree/ Transferium | Grote entree | Middelgrote entree | Kleine entree | Aansluiting, geen entree | Entreerichting

REFERENTIES

Linksboven: informatiebord waarop de routing is aangegeven op het terrein van het Nationaal Militair Museum.
Het bord laat de volledige route zien in een sterke grafische taal op een stalen bord. Robuust, helder en herkenbaar.

Middenboven: naam van de Zernike route op het asfalt. (Rijksuniversiteit Groningen, 2016)

Rechtsboven: het herkenbare logo van de fietssnelweg F35 in een herkenbaar en simpele blauw stalen frame. (Nijbroek, M., 2018)



63.



65.



67.

Linksonder: biedt ruimte voor innovatief materiaal gebruik, hierbij het voorbeeld van een bamboe verkeersbord, maar er kan ook gedacht worden aan ander biobased materiaal. (Erdi.nl, 2009)

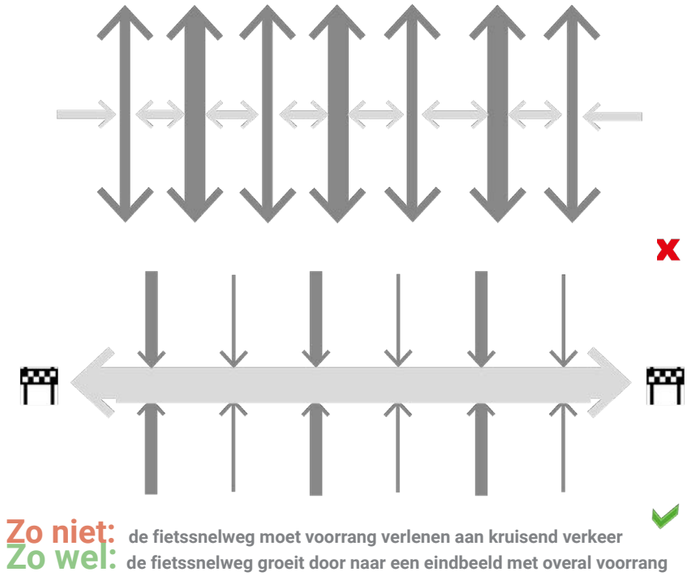
Rechtsonder: ruimte voor innovatieve informatievoorzieningen zoals hier, waar de tijd, temperatuur en andere relevante informatie voor de fietser wordt weergegeven in een zuil. (Cridland, J., 2009)


64.



66.

KRUISINGEN



VISIE

Aansluitend op de landschapsvisie van de Drentsche Aa zetten we juist voor de vormgeving van de kruisingen met overig verkeer in op een eenduidig en kwalitatief ontwerp, waarbij zowel ruimtelijke kwaliteit als veiligheid wordt gegarandeerd.

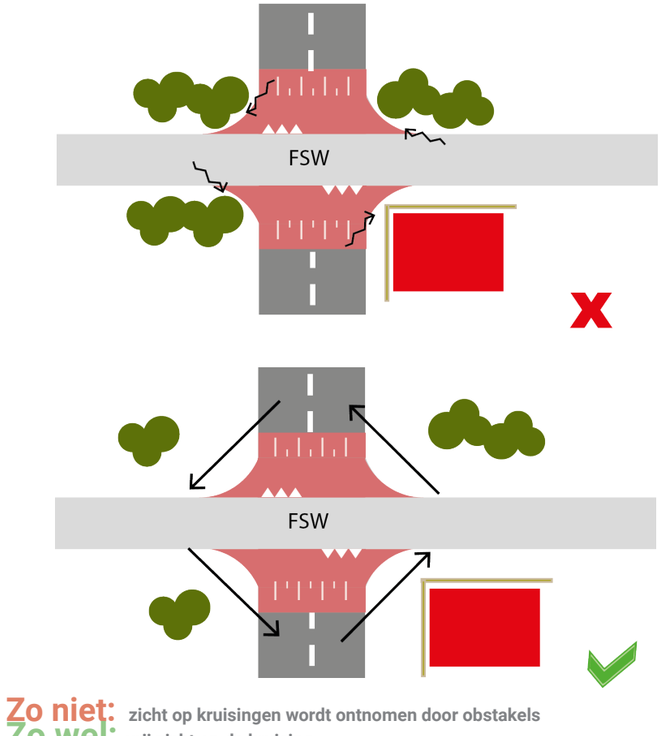
Op de kruisingen zijn twee aspecten van belang. Allereerst moet het voor het verkeer duidelijk zijn dat hier de fietssnelweg gekruist wordt. Zowel voor de veiligheid en efficiëntie van de doorgaande fietsroute moet de voorrangssituatie voor de fietsers op de Fietssnelweg duidelijk zijn.

Indien een voorrangssituatie voor de Fietssnelweg niet kan worden gerealiseerd dan moet dit ook ver voor de kruising voor de fietsers op de Fietssnelweg duidelijk worden aangegeven. Vanuit alle gebruikers dient er vrij zicht zijn op de kruising om een zo veilig mogelijke situatie te behouden.

Kruisingen van hetzelfde type worden consequent op dezelfde manier uitgevoerd en illustreren steeds praktisch en gevoelsmatig de voorrangssituatie op de kruising. Door hun aantal zijn de kruisingen bovendien beeldbepalend en dienen daarom zoveel mogelijk vast te houden aan het basisprofiel van de fietssnelweg.

HOOFDPRINCIPES

- Vlot en veilig kruisen van zijwegen door middel van een voorrangssituatie voor de Fietssnelweg bij gelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Waar een voorrangssituatie voor de Fietssnelweg niet mogelijk is, bij voorkeur een ongelijkvloerse kruising realiseren.
- Het fietspad loopt in de eindsituatie ononderbroken door, het betonpad loopt dus fysiek over de kruising heen of er onderdoor.
- De kruisende weg sluit door middel van een plateau aan op de Fietssnelweg
- Het aansluitende plateau heeft een afwijkende signaalkleur, gelijk aan de kleur van de Fietsstraat
- Rondom de kruisingen worden obstakels die het zicht belemmeren verwijderd



KRUISINGEN ZONDER VOORRANG FIETSSNELWEG

We gaan er vanuit dat bij de realisatie van de fietssnelweg niet gelijk (alle) ongelijkvloerse kruisingen kunnen worden aangelegd. Bij het kruisen van een N-weg of belangrijke verbindingsweg waar geen voorrangssituatie voor de Fietssnelweg kan worden gerealiseerd, wordt de fietssnelweg toch onderbroken.

ONTWERPPRINCIPES

- Fietsers worden ruim van tevoren geattendeerd middels een rood aandachtsvlak en haaientanden. Lichtmasten bij kruisende wegen zorgen voor verhoogde zichtbaarheid en veiligheid.
- De overgang van het vlak moet op een aantrekkelijke manier aansluiten op de omgeving. Slordige overgangen tasten de beeldkwaliteit van de fietssnelweg als geheel aan.
- Het rode vlak bestaat uit rood gekleurd beton of asfalt.

KRUISINGEN MET VOORRANG FIETSSNELWEG

Bij het kruisen van een weg met voorrang voor de Fietssnelweg, wordt deze weg lokaal onderbroken.

ONTWERPPRINCIPES

- Een verhoogd plateau in rood asfalt in combinatie met haaientanden, verkeersborden en wegdekreflectoren informeert autobestuurders over de naderende situatie zonder voorrang.
- De kleur van het rode asfalt is gelijk aan de kleur van het asfalt van de fietsstraat
- Het betonpad van de fietssnelweg loopt door over de kruising

KRUISINGEN



T-SPLITSINGEN

Bij een aansluiting van een weg op de Fietssnelweg gaat de weg over in fietspad en is er dus enkel een aansluiting voor fietsers. Deze aansluiting wordt gemarkeerd door een rood asfalt vlak. Met haaientanden en wegdekreflectoren wordt de voorrangssituatie van de Fietssnelweg aangeduid.

ONTWERPPRINCIPES

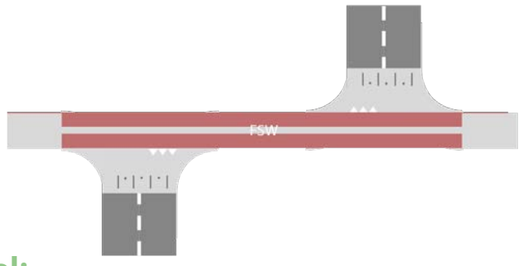
- Door middel van onderscheid in kleur- en materiaalgebruik wordt de voorrangssituatie extra benadrukt
- Rood asfalt vlak als indicatie van naderende splitsing
- Fietssnelweg loopt als betonpad door

KRUISINGEN EN T-SPLITSINGEN FIETSSTRAAT

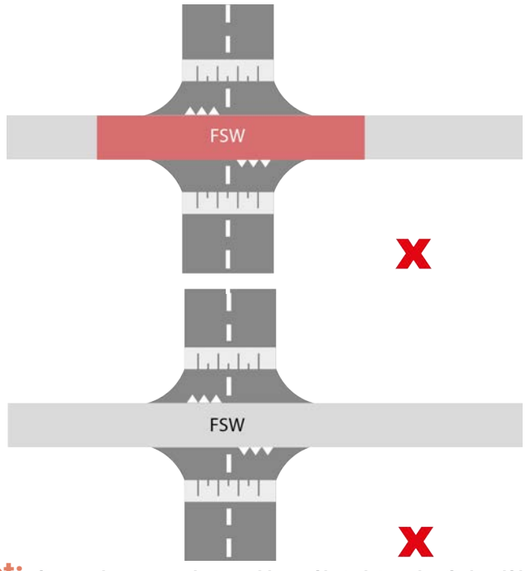
Een fietsstraat is een uitzonderingssituatie waarbij fietsers en autobestuurders samen de weg delen. Een fietsstraat verandert lokaal van verhardingsmateriaal, maar de herkenbaarheid van de Fietssnelweg moet wel gewaarborgd blijven.

ONTWERPPRINCIPES

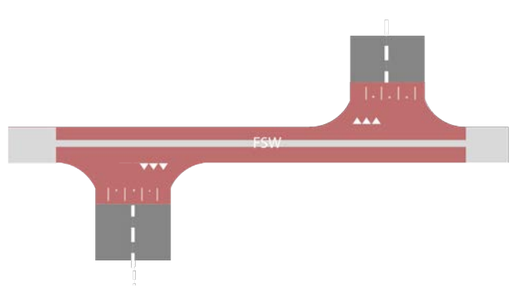
- Om de herkenbare lijn van de fietssnelweg te continueren, moeten de aandachtsvlakken mogelijk anders worden uitgevoerd.
- Wanneer de fietsstraat volledig wordt uitgevoerd dan is het uitvoeren van het aandachtsvlak in rood asfalt niet aan de orde, aangezien dit de continuïteit van de fietssnelweg aantast.
- Indien de (rand van de) fietsstraat wel in licht asfalt/beton wordt uitgevoerd dan kan het aandachtsvlak wel in rood asfalt worden uitgevoerd.
- Autobestuurders worden met haaientanden en verkeersborden geïnformeerd over de afwijkende situatie.



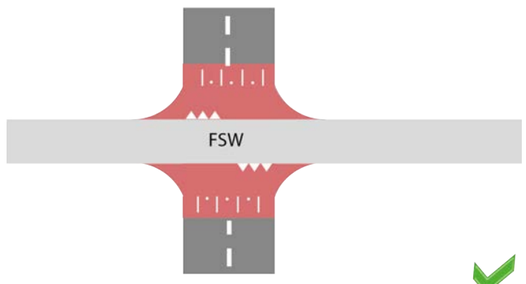
Zo wel: Fietsstraat ligt in lijn met de fietssnelweg en de doorgaande weg sluit aan. De materialisering volgt de logica van de fietssnelweg.



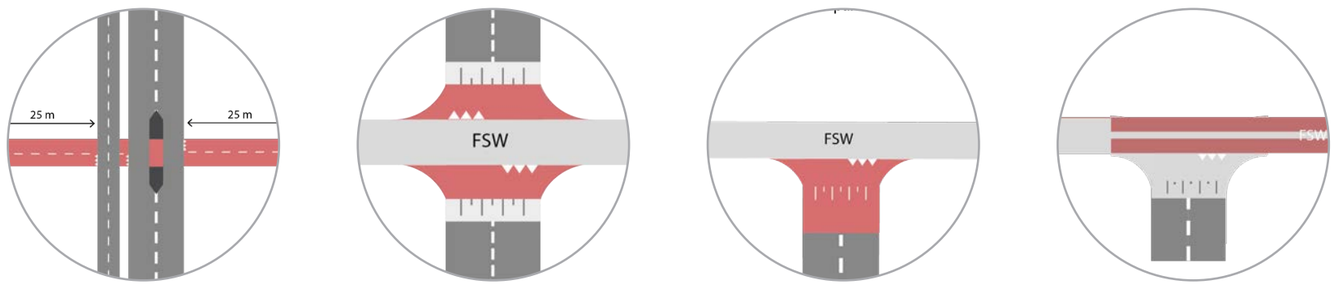
Zo niet: fietssnelweg verandert van kleur of het plateau heeft dezelfde kleur van de kruisende weg



Zo niet: Fietsstraat vormt groot contrast tussen het basisprofiel van de fietssnelweg. De materialisering volgt de logica van de doorgaande weg.



Zo wel: fietssnelweg loopt door over de kruising en het plateau heeft een afwijkende rode kleur ten opzichte van de kruisende weg



De verschillende typen kruisingen: v.l.n.r. kruising zonder voorrang voor de fietssnelweg, kruising met voorrang voor de fietssnelweg, T-splitsing met voorrang voor de fietssnelweg, T-splitsing overgang naar fietsstraat



REFERENTIES

Linksboven: impressie van een plateau uitgevoerd met rode betonplaten. (bewerkte afbeelding, origineel: Giverbo, onbekend)

Middenboven: kruising met een fietsstraat valt op door het verschil in kleur van het asfalt en de haaientanden. De automobilist wordt geattendeerd op de nieuwe verkeerssituatie (Google Maps, 2019)

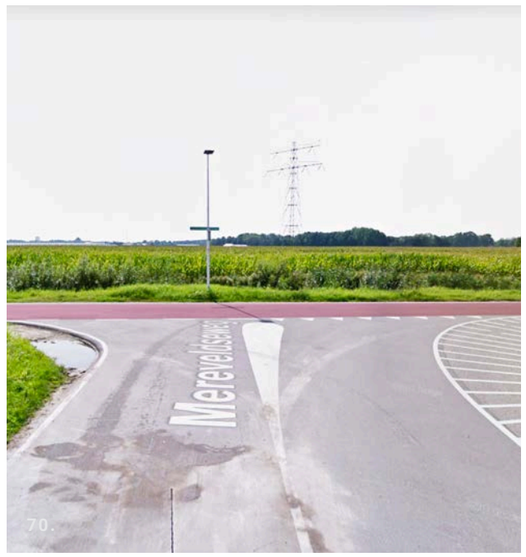
Rechtsboven: herkenbare start van de fietsstraat. De automobilist wordt middels markering geattendeerd op de nieuwe verkeerssituatie(Google Maps, 2019)

Linksonder: rood betonpad, gedempte kleurstelling, geen fel en schreeuwerig rode kleur (Provincie Antwerpen, 2014))

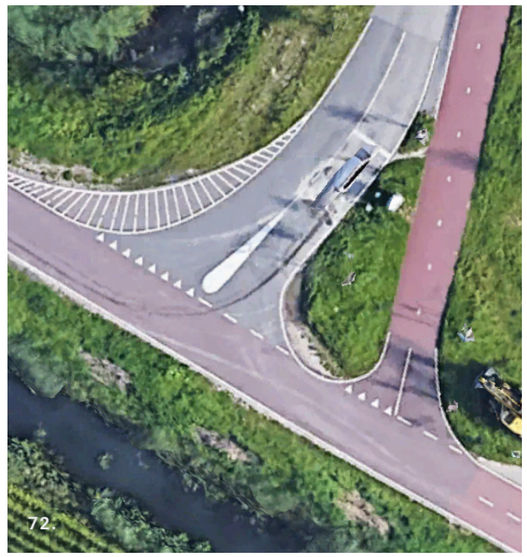
Middenonder: rode markering op het fietspad, bij deze uitzondering dat de fietssnelweg geen voorrang heeft worden de fietsers er middels een dergelijke rode kleur tijdig op geattendeerd. (Google Maps, 2019)

Rechtsonder: verhoogde ligging van het fietspad ten opzichte van het kruisende verkeer. (Google Maps, 2019)

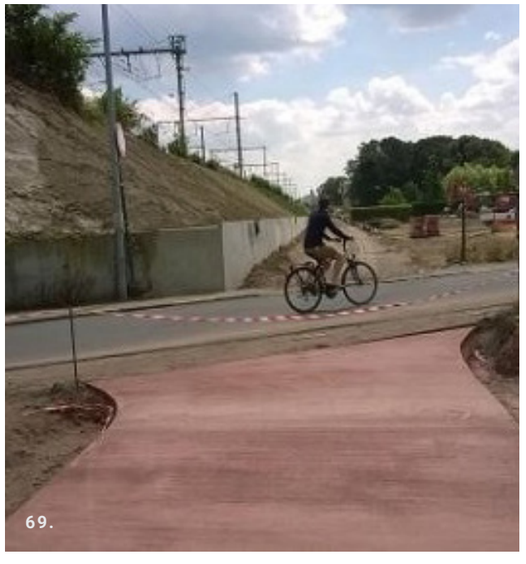

68.



70.


72.

NB: Deze afbeelding is bewerkt. Voor origineel, zie bronvermelding.

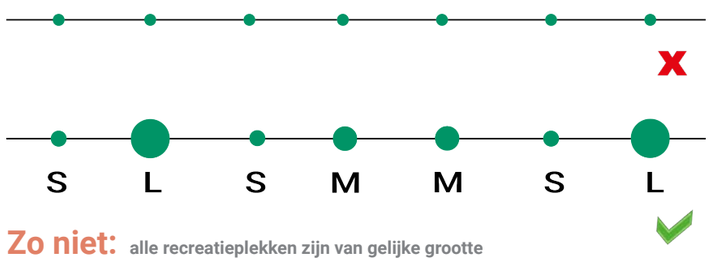

69.


71.



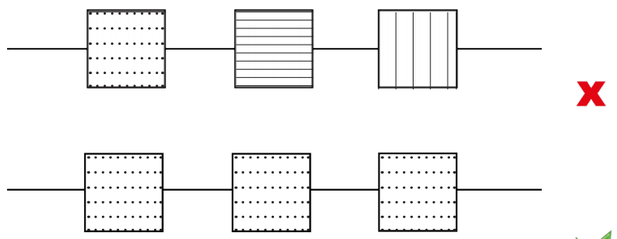
73.

SPORT- EN RECREATIEPLEKKEN



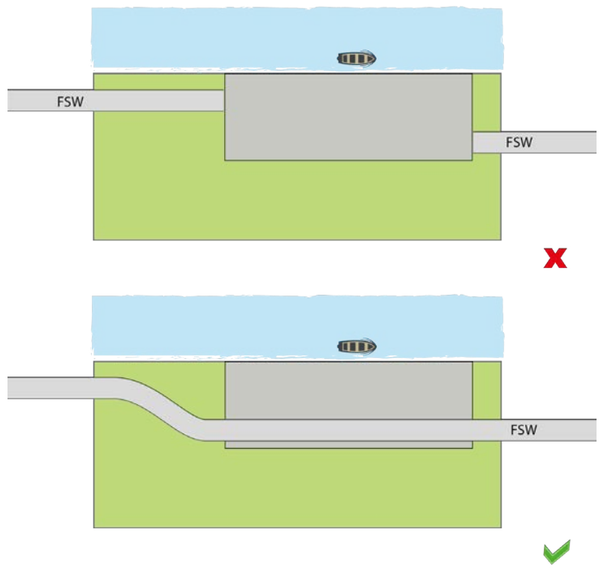
Zo niet: alle recreatieplekken zijn van gelijke grootte

Zo wel: er zijn verschillende recreatieplekken langs de route te vinden



Zo niet: de materialisering voor iedere plek is anders

Zo wel: de materialisering van de plekken is overal op elkaar afgestemd



Principe route als strook over de verharding van de aanlegkade

VISIE

Het voorzien in en inrichten van rustplekken is van essentieel belang voor de Fietssnelweg, zowel voor het gebruik als de identiteit van de route. Middels deze plekken kan de Fietssnelweg zich onderscheiden van de overige fietsroutes. Door juist hier in te zetten op een beperkt aantal, terugkerende materialen en objecten ontstaat er eenheid in en herkenning van de Fietssnelweg.

Bij het bepalen van de locatie van deze plekken sluiten we aan bij wat er in de omgeving al is. Op de route liggen verschillende herkenbare iconen: de bruggen over het kanaal met de voormalige bedieningshuisjes, de Witte Molen, de 'Bult van Loon' bij de roeivereniging, de sluisjes in het kanaal en de brugwachterswoningen. Ook de sport- en recreatieplekken zijn belangrijke herkenningspunten langs de Fietssnelweg. Op basis van deze iconen en de overige mooie plekken langs de Fietssnelweg is de ligging en de grootte van de recreatieplekken bepaald.

De fietssnelweg zal niet alleen worden gebruikt door forensen, maar wordt ook onderdeel van het recreatieve fietsnetwerk en kan verschillende andere sportieve activiteiten faciliteren. Ook daarvoor zijn verschillende faciliteiten aanwezig.

HOOFDPRINCIPES

- Niet bij alle voorzieningen hoeft een recreatieplek te worden ontwikkeld. Keuze op basis van ritme en relevantie. (Vissteigers niet, grote steiger wel bijvoorbeeld)
- Dezelfde materialisering karakteriseert de recreatieplekken, bijv.. beton, hout, bloemrijke bermen, grind.
- Rustplek heeft zijn 'gezicht' naar het kanaal.

TOERISTISCHE RECREATIEPLEKKEN

Grote toeristische recreatieplekken (L) komen uitsluitend voor bij bestaande en nieuwe iconen langs het traject, bijvoorbeeld bij de vernieuwing van het Asser roeiclubgebouw of de Witte Molen. Recreatieplekken van deze omvang vallen onder de bijzondere uitwerkingsplekken.

ONTWERPPRINCIPES

- Het zijn individuele ontwerpopgaven die vragen om een integrale benadering en aandachtige inpassing en die middels de vormgeving aansluiten bij het beeldkwaliteitsplan van de fietssnelweg.
- Kansen voor recreatie worden bij de bijzondere uitwerkingsplekken apart benoemd
- Middels het inpassen van het Fietssnelwegmeubilair langs de route wordt op de vormgeving van de Fietssnelweg aangesloten

RECREATIEPLEK AANLEGKADES

De bestaande aanlegkades langs het kanaal worden opgewaardeerd tot bescheiden recreatieplekken. De recreatieplekken werken als koppeling tussen het kanaal en de fietssnelweg.

ONTWERPPRINCIPES

- De recreatieplek heeft de verharding die noodzakelijk is voor het gebruik van de aanlegkade
- De fietssnelweg wordt onderdeel van de aanlegkade en loopt als herkenbare lijn van licht beton door de verharding van de aanlegkade (positie af te stemmen met het gebruik van de kade).
- Het meubilair bestaat uit het Fietssnelwegmeubilair. Bijvoorbeeld bankje, vuilnisbak, fietsnietje en staat in de verharding van de kade. (positie af te stemmen met het gebruik van de kade).

MIDDELGROTE RUSTPLEKKEN

Een middelgrote rustplek (M) staat vaak buiten de kade en sluit aan bij een recreatieve aanleiding, zoals de camperplaatsen bij Assen of het retentiebekken bij De Punt.

ONTWERPPRINCIPES

- Rustplekken van deze omvang worden verbijzonderd door een bloeiend kruidenrijk mengsel en bij afwezigheid, een nieuw aan te planten bomengroep.
- Rustplek en bijhorend meubilair staat gecombineerd op een betonplaat. Daardoor ontstaat een scherpe grens tussen verharding en omgeving.
- Meubilair bestaat uit Fietssnelweg meubilair: bankje, vuilnisbak, fietsnietje
- In het buitengebied kan het meubilair met houten bekleding aangevuld worden

KLEINE ZITPLEKKEN

De kleine zitplek (S) komt voor bij T-splitsingen en kruisingen en verkleint de afstand met andere recreatieplekken.

ONTWERPPRINCIPES

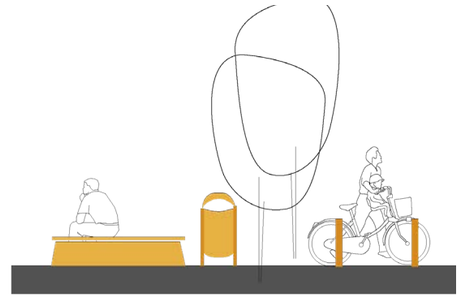
- De kleine zitplek bestaat alleen uit een bankje in het gras, met een betonnen voetvlak.
- Het bankje kan eventueel ingezet worden als drager van een wegwijzer (i.p.v. bord op paal)
- In het buitengebied kan het bankje met een houten dek aangevuld worden

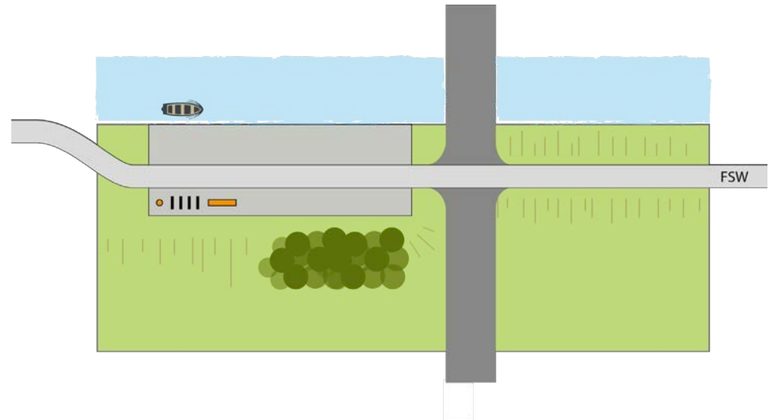
SCHUILPLEKKEN

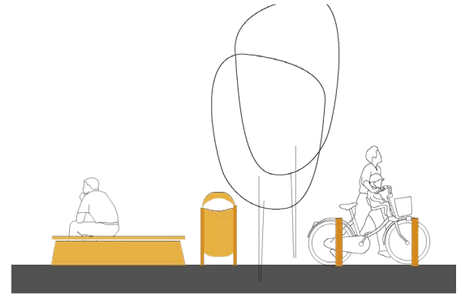
Bij een stevige regenbui is een plek om even te schuilen een grote must en hoort dan ook bij het ontwerp van de Fietssnelweg.

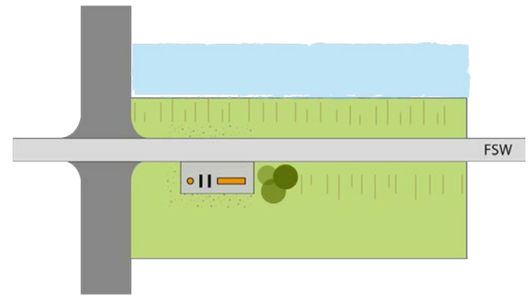
ONTWERPPRINCIPES

- Om een veelheid aan objecten langs de route te voorkomen en

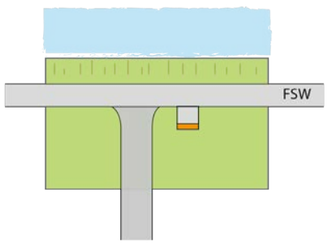










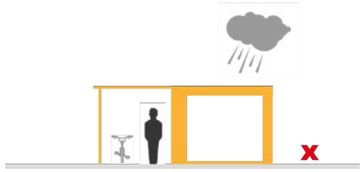


De verschillende typen recreatieplekken: boven recreatieplek aanlegkades, midden middelgrote rustplek, onder kleine zitplek



SPORT-/ EN RECREATIEPLEKKEN

Toeristische recreatieplek | Recreatieplek aanlegkade | Middelgrote rustplek | Kleine zitplek | Schuilplek | beschrijving Voorziening



Zo niet: nieuwe schuilplekken los ontwerpen



Zo wel: schuilplekken zijn integraal onderdeel van objecten

de bestaande objecten langs de Fietssnelweg beter te benutten worden de schuilplekken geïntegreerd in bestaande en nieuwe objecten, zoals onderdoorgangen, tunnels, bedieningshuisjes en (te ontwikkelen) toeristische recreatieplekken (L).

ICONEN

De iconen zijn belangrijke herkenningspunten langs de route met een sterk verticaal karakter. Ze zijn vanaf een flinke afstand herkenbaar en geven daardoor identiteit aan de Fietssnelweg. Iconen kunnen verder ontwikkeld worden tot een toeristische recreatieplek.

ONTWERPPRINCIPES

- Voor het ontwerp van de plekken rond de iconen gelden dezelfde principes als voor de toeristische recreatieplekken, bij deze plekken is de fietssnelweg ondergeschikt aan het icoon en zijn omgeving. De ontwerpuitgangspunten voor het profiel en de berm blijven leidend voor de Fietssnelweg, maar voor de inrichting van een mogelijke rustplek is de beeldkwaliteit van het icoon leidend.

VOORZIENINGEN

Langs het kanaal zijn recreatieve voorzieningen aanwezig voor vissers, roeiers en pleziervaart, zoals vissteigers, camperplaatsen, aanlegplaatsen. Bestaande voorzieningen langs de fietssnelweg hebben steeds met het kanaal te maken.

ONTWERPPRINCIPES

- Bij vernieuwing of toevoeging van voorzieningen dient de koppeling tussen kanaal en fietssnelweg steeds gelegd te worden.

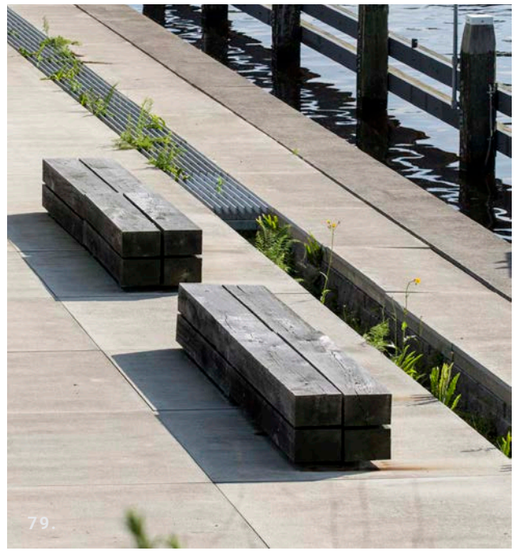


REFERENTIES


74.


75.


77.


79.

Van linksboven naar rechtsonder;
Vuilnisbak met simpele strakke vormgeving uit metaal (VelopA, onbekend)

Betonnen bank met hardhouten zitten en betonnen voetplaat zoals uitgevoerd in Zwolle (Struyk Verwo Infra, onbekend)

Robuust zitelement volledig uit houten balken met stalen onderstel (Grijsen Park & Straatdesign, onbekend)

Hardhouten balken banken in het project Streekterpoort Alphen aan de Rijn (Hanswijk van, F. voor Bureau B+B, 2014)

Stalen fietsnietjes, eenduidige robuuste en stoere vormgeving (VelopA, onbekend)

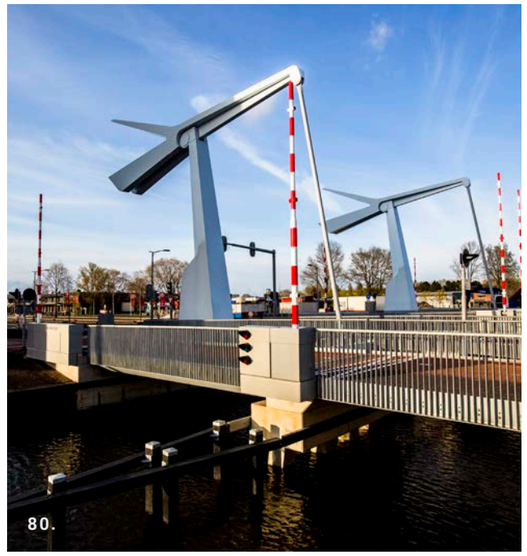
Robuuste bank van beton en hout (Streetlife B.V., onbekend)

Heldere vormgeving en materiaalkeuze bij de brug de Blauwe Klap in Assen (Eric Bakker Fotografie voor Volker Staal en Funderingen, 2015)


76.



78.


80.

(NIEUWE) KUNSTWERKEN



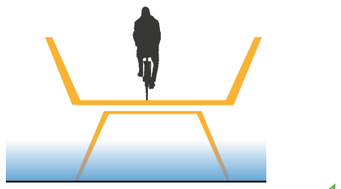
Zo niet: iedere brug heeft zijn eigen stijl



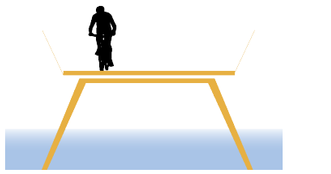
Zo wel: de bruggen zijn duidelijk in dezelfde stijl ontworpen

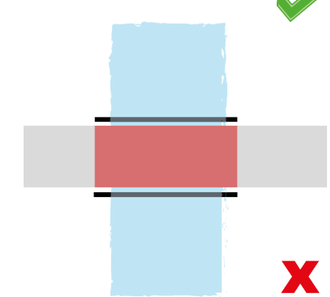


Zo niet: brug bestaat uit losse niet op elkaar afgestemde onderdelen

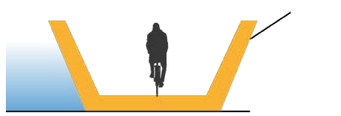


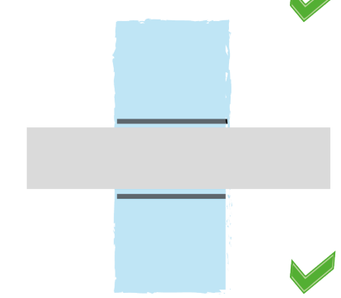
Zo wel: de brug is als een geheel ontworpen en vormgegeven





Zo niet: het brugdek heeft een afwijkende kleur





Zo wel: het brugdek heeft dezelfde kleur als de weg

VISIE

Op lange termijn is eventueel optimalisatie mogelijk door aanleg van een aantal ongelijkvloerse kruisingen. Dit vormen complexe kunstwerken waarvoor aanvullende studie nodig is. Voorgesteld wordt om deze kunstwerken, indien daarvoor gekozen wordt, te ontwerpen als kwalitatieve beelddragers van de fietssnelweg. Waar de bestaande kunstwerken over het Noord-Willemskanaal herkenbaar zijn door hun verticale hefconstructies, stellen we voor om bij de kunstwerken voor de Fietssnelweg juist de lineariteit van de Fietssnelweg te benadrukken en aan te sluiten bij de meer sobere stijl van de bruggen over de Drentsche Aa. Hierbij zien we de brug als een plank over het water, waarbij de lijn van de Fietssnelweg herkenbaar blijft.

HOOFDPRINCIPES

- Alle kunstwerken zijn familie van elkaar. De vormgeving en materialisering is terugkerend en ingetogen, met gedekte kleuren (denk aan antraciet, grijstinten of wittinten).
- Het eerste kunstwerk mag niet leidend zijn voor de rest, maar alle kunstwerken worden samen op basis van dezelfde architectonische uitgangspunten ontworpen.
- Terugkerende elementen als fundering, leuning/ valbeveiliging, verlichting zijn hetzelfde bij de verschillende kunstwerken.
- Leuningen en wanden zijn steeds uitlopend om ruimtelijk gevoel te houden.
- Overspanningen van staal (of gelijkwaardig materiaal), waterkeringen van beton en grondkeringen van schanskorven. Kanaaloever mag variëren.
- Kunstwerken volgen altijd de logische, vloeiende lijn van de fietssnelweg en daarom is maatwerk vereist.
- Verlichting is (indien nodig) altijd verwerkt in het kunstwerk zelf (bij voorkeur in de leuning).
- Het basisprofiel van de fietssnelweg loopt zoveel mogelijk door in breedte, kleur en belijning. Contrast tussen materialen in de verharding is niet wenselijk.

ONDERDOORGANGEN

Op het traject tussen Assen en Groningen kruist de fietssnelweg drie hoofdwegen, die op termijn met onderdoorgangen ongelijkvloers opgelost kunnen worden. Deze onderdoorgangen dienen overzichtelijk, goed verlicht en aangenaam te zijn. Het zijn geen verblijfsplekken, maar schuilplekken en herkenningspunten langs de route.

ONTWERPPRINCIPES

- De verharding aan weerszijden van de fietssnelweg dient verhard te zijn tot aan het water, t.b.v. een netjes aanzicht.
- De brugpijlers en talud vormen de aanleiding voor een verbijzondering om de beleving te verbeteren (bijv. informatie op de wanden en aanlichten van de brugpijlers).
- Waar mogelijk en in samenspraak met de ecologie dichte beplanting rondom de onderdoorgang wat terugzetten t.b.v. doorzicht en veiligheid.

TUNNELS

Daar waar de fietssnelweg geen voorrang krijgt, heeft ongelijkvloers kruisen met een tunnel de voorkeur. Ongelijkvloerse kruisingen dragen bij aan het comfort van de route en zijn beeldbepalende objecten onderweg.

ONTWERPPRINCIPES

- Tunnels lopen parallel aan het kanaal en liggen strak tegen de kade aan.
- De kade loopt visueel vloeiend door langs de constructie.
- Het hellingspercentage van de fietstunnel is 3,5%.
- Indien het nodig is om de aansluiting tussen Fietssnelweg en tunnel constructief goed in te passen, is een scherpere bocht in tracé toegestaan.
- Schoonbeton conform Cur-100. Voor de wanden zijn donkere grijswaarden tussen IV en VII ook toegestaan zodat het contrast met het wegdek en de wanden wordt vergroot.

BRUGGEN

Parallel aan het Noord-Willemskanaal kruist de fietssnelweg enkele watergangen die uitmonden in het kanaal. De bruggen zijn beelddragers, maar faciliteren ook een vloeiend verloop van

de fietssnelweg.

ONTWERPPRINCIPES

- Bruggen moeten zowel recht als in een bochtig tracé aangelegd kunnen worden. (bijv. elementpijlers)
- Een brug is een rechte lijn over het water en heeft geen zichtbare toog.
- Het landhoofd ligt in de dijk en versmalt de watergang niet.
- De brugleuning staat uitlopend op het brugdek en kan aan één zijde ook gebruikt worden als buffer of scherm (bijv. snelweg).

PAD OVER HET WATER

Het pad over het water lijkt in hoge mate op de brug en volgt dezelfde richtlijnen, maar ligt dichter bij het water en heeft een lage leuning om de relatie met het water te versterken. Het pad over het water voegt een extra beleving toe aan de fietssnelweg, maar dienen comfortabel en veilig aan te voelen.

ONTWERPPRINCIPES

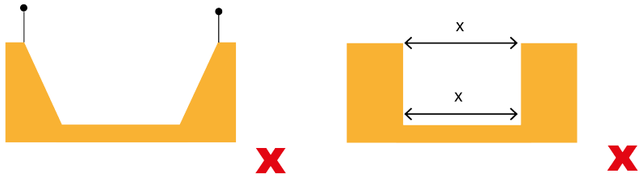
- Het pad is een rechte lijn over het water, parallel aan het wateroppervlak. Geen duidelijk zichtbare toog.
- De brugleuning staat uitlopend op het brugdek en kan aan een zijde ook gebruikt worden als buffer of scherm (bijv.. snelweg)

DUIKERS/ FAUNAPASSAGES

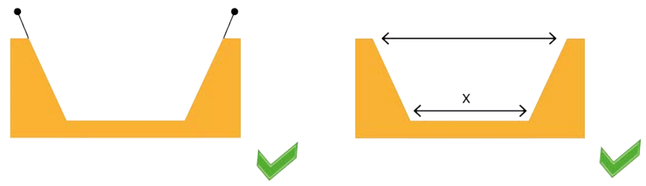
Duikers en faunapassages worden beschouwd als kleine, watergebonden elementen en zijn geen identiteitsdragers van de fietssnelweg, maar de valbeveiliging is wel zichtbaar langs de fietssnelweg en deze hoort in beeldtaal bij de overige kunstwerken

ONTWERPPRINCIPE

- Valbeveiliging heeft dezelfde vormgeving als bij de overige kunstwerken, maar mag wat terughoudender zijn in materiaalgebruik



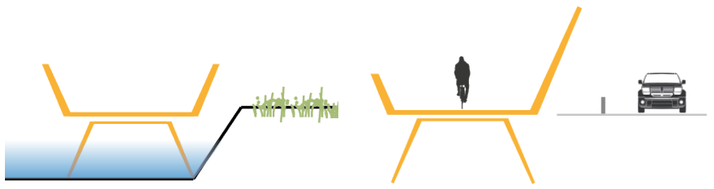
Zo niet: smal profiel en hekwerk niet in lijn met wand tunnelbak



Zo wel: verbreding van de tunnelbak en hekwerk in lijn met wand



Bruggen, vlonders en paden over water zijn van dezelfde familie

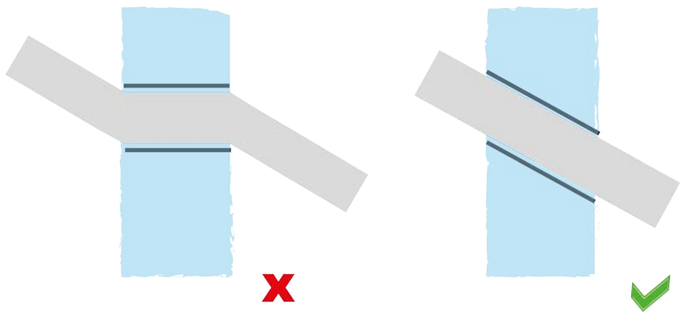


Vorm van de leuning kan worden aangepast n.a.v. het doel van de constructie, bijvoorbeeld als geluidsbarrière of windscherm.



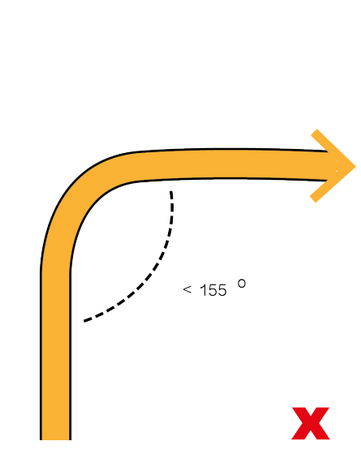
Zo niet: watergang wordt versmald door de bruggenhoofden

Zo wel: watergang behoudt zijn breedte

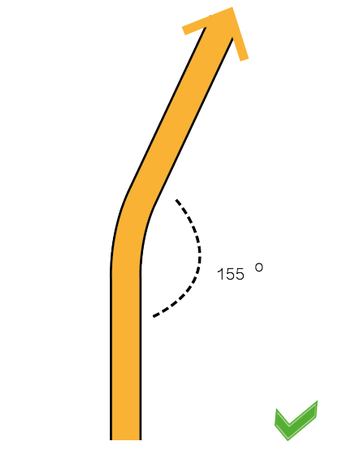


Zo niet: route verandert van richting over het water

Zo wel: route loopt in zelfde richting over het water door



Zo niet: scherpe onoverzichtelijke bocht in het tracé



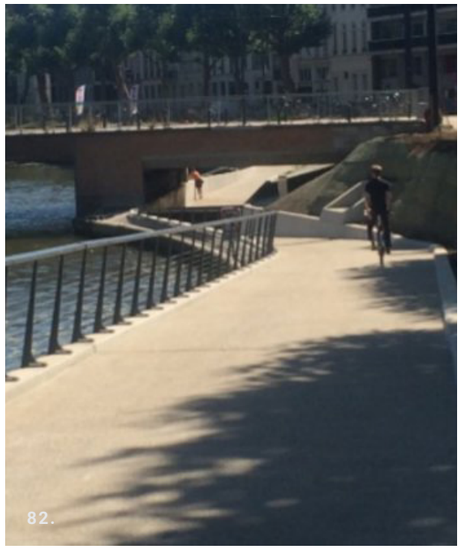
Zo wel: vloeiende overzichtelijke bocht





REFERENTIES









Van linksboven naar rechtsonder:
Onderdoorgang onder Rozemarijnbrug in Gent, heldere betonnen constructie met een eenduidig en eenvoudig stalen valbeveiliging met vloeiend verloop van de route en wand aan de waterzijde. (Stad Gent, 2016)

Onderdoorgang onder Rozemarijnbrug in Gent (Stad Gent, onbekend)

Onderdoorgang onder een brug in Haarlem, heldere en eenvoudige stalen constructie, in donkere kleurstelling met geïntegreerde valbeveiliging. (Aa-Dee Machinefabriek B.V., onbekend)

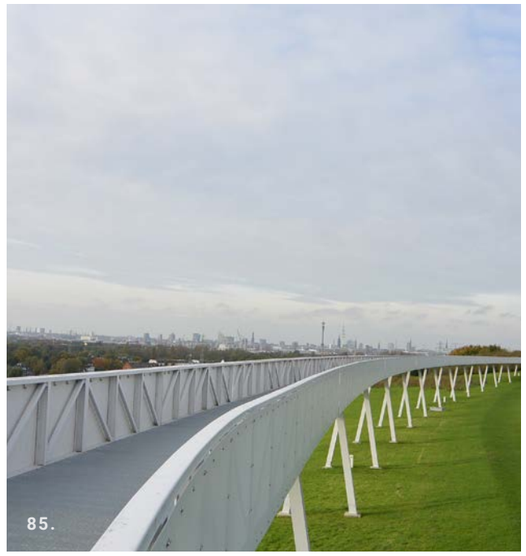
In 2017 vervangen brug in de besloten Venen bij Glimmen, strakke brug zonder toog, met gedekte kleurstellingen en behoud van de openheid van het water. (Nationaal Park Drentsche Aa, 2017)

Rechte stalen brug met geïntegreerde leuning en donkere kleurstelling en verbijzondering van de staanders. (Bam nv, 2017)

Witte brug bestaande uit stalen segmenten en uitlopende staanders door Häfner/Jiménez Büro für Landschaftsarchitektur.

Vlonderpad Weeshuisweide in Coevorden (IPV Delft, onbekend) met iets uitlopende stalen valbeveiliging. Simpele constructie met verbijzondering door de afwisselende verticale spijlen. (NB het gaat hier om de vormgeving, het materiaal van het pad van hout is niet gewenst voor de Fietssnelweg.)









VERLICHTING

VISIE

In het gebied van de Drentsche Aa en in het buitengebied van de betreffende provincies en gemeenten in het algemeen wordt duisternis als een belangrijke basiskwaliteit gezien. Deze basiskwaliteit erkennen wij en waar het kan moet op het behoud van deze duisternis in worden gezet.
We willen zowel overdag als ‘s avonds een veilige en aangename route bieden. Daarom is verlichting op enkele plaatsen noodzakelijk en wenselijk, want verlichting zorgt in het donker voor herkenbaarheid en zichtbaarheid van de fietssnelweg. De te plaatsen armaturen kunnen ook overdag de herkenbaarheid van de fietssnelweg vergroten, door het type armatuur dat gekozen wordt.
Het verlichtingsconcept houdt rekening met zijn omgeving, in het donkere landelijke gebied zetten we in op geleiding van de fietser middels reflecterende markering. Verlichting wordt alleen op lichtmasten of geïntegreerd in objecten toegepast wanneer er een afwijkende situatie zoals een kruising of verandering van het profiel zich voordoet. Inzetten op innovatieve verlichtingsconcepten, zoals dynamische verlichting of wegdekverlichting, is voor dit buitengebied de moeite waard.
De armaturen sluiten in ontwerp en uitstraling aan bij het overige meubilair van de fietssnelweg en hebben een robuuste en landelijke uitstraling.

UITGANGSPUNTEN VANUIT VOORTRAJECT

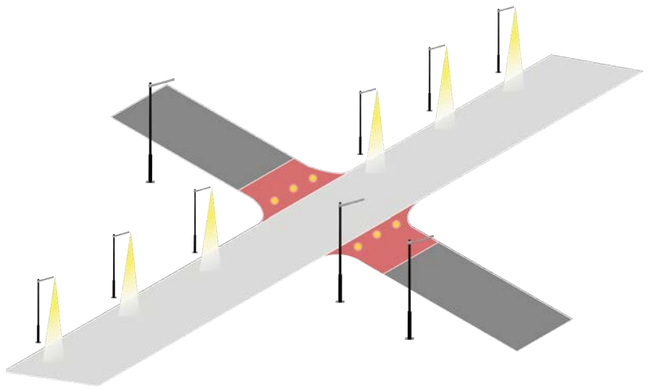
- Terughoudend met verlichting in het buitengebied, om juist het donker als kwaliteit van het landschap te behouden, dus geen verlichting in het Drentsche Aa gebied.
- De toepassing van lichte bestratingsmaterialen en witte belijning over het gehele traject voor reflectie en zichtbaarheid in het donker.
- Verlichten van bijzondere verkeerssituaties en veranderingen ten behoeven van de veiligheid (ook voor snelle fietsers).

LICHTMASTEN

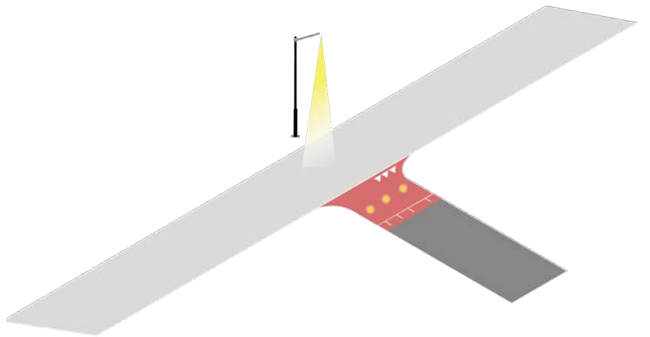
De fietssnelweg is een nieuwe doorgaande lijn. Bij de kruisingen en T-splitsingen worden nieuwe masten langs de fietssnelweg toegevoegd om de veiligheid te waarborgen.
Ook worden nieuwe begeleidende lichtmasten toegevoegd langs onverlichte aanrijroutes in het stedelijk gebied, om de herkenbaarheid van de Fietssnelweg vanuit de omgeving te vergroten.
Bij vervanging van bestaande masten op de route van de fietssnelweg wordt het nieuwe type armatuur van de fietssnelweg geplaatst.

ONTWERPPRINCIPES

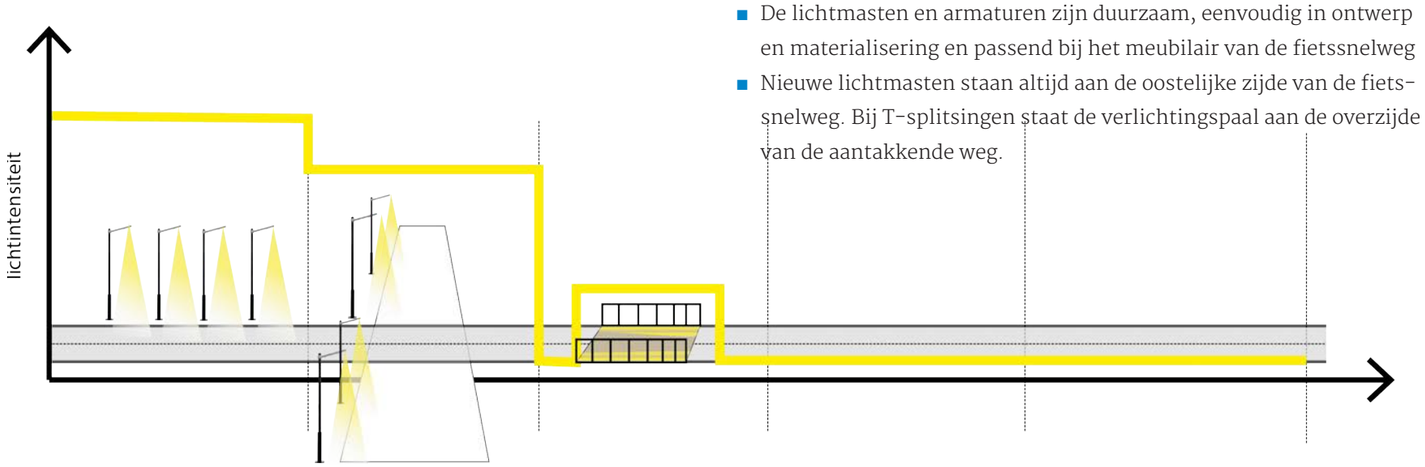
- Nieuwe lichtmasten en armaturen zijn voor de gehele Fietssnelweg van hetzelfde type.
- De lichtmasten en armaturen zijn duurzaam, eenvoudig in ontwerp en materialisering en passend bij het meubilair van de fietssnelweg
- Nieuwe lichtmasten staan altijd aan de oostelijke zijde van de fietssnelweg. Bij T-splitsingen staat de verlichtingspaal aan de overzijde van de aantakkende weg.



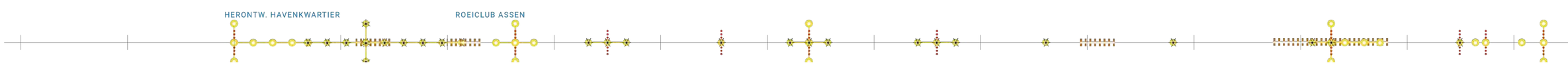
Bij kruisende wegen (ongeacht de voorrangssituatie) worden aan beide zijden van de kruising 3 masten langs de fietssnelweg geplaatst, indien nodig worden in het plateau reflectoren aangebracht



Bij aanvoerroutes naar de fietssnelweg die middels een T-splitsing aansluiten en waar enkel fietsers gebruik van maken wordt de splitsing middels 1 armatuur verlicht, indien nodig worden in het plateau reflectoren aangebracht.



Schematische weergave van het verlichtingsconcept. In de steden is de hoogste verlichtingsintensiteit, dan volgt de verlichting bij de kruispunten en splitsingen, vervolgens de kunstwerken en in het buitengebied is het verder helemaal donker en wordt alleen op geleiding ingezet.





WEGDEKREFLECTOREN

In de route van de Fietssnelweg kunnen reflectoren in het wegdek worden verwerkt om de zichtbaarheid van de fietssnelweg bij kruisingen of kunstwerken te vergroten.

ONTWERPPRINCIPES

- Bij kruisingen met voorrang voor de Fietssnelweg kunnen wegdekreflectoren worden geplaatst om de zichtbaarheid van de Fietssnelweg te vergroten. Hierbij liggen ze buiten de Fietssnelweg in het plateau.
- Wegdekreflectoren kunnen bij kruisingen zonder voorrang voor de Fietssnelweg worden ingezet om fietsers te attenderen op de kruising zonder voorrang.
- Wegdekreflectoren kunnen ook worden toegepast bij de start van de fietsstraten, om alle gebruikers te waarschuwen en voor te bereiden op de fietsstraat.

VERLICHTING IN KUNSTWERKEN

Kunstwerken zijn de identiteitsdragers van de fietssnelweg en dienen van hoge kwaliteit te zijn. Bij nieuwe kunstwerken, zoals bruggen, tunnels en faunapassages, wordt verlichting daarom integraal mee ontworpen. Verlichting bij bestaande kunstwerken wordt geïntegreerd in het kunstwerk en zorgt zo voor opwaardering van het kunstwerk.

ONTWERPPRINCIPES

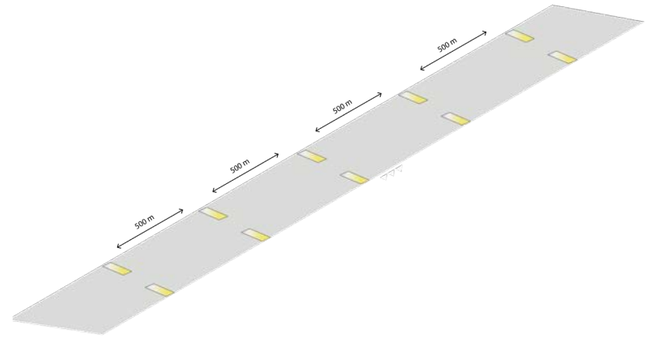
- Verlichting combineert het aanlichten van het pad en het aanlichten van het kunstwerk
- Verlichting is onderdeel van ontwerp en weggewerkt in de leuning
- Kabels en schakelkasten zijn niet zichtbaar

HALVE KILOMETERMARKERING

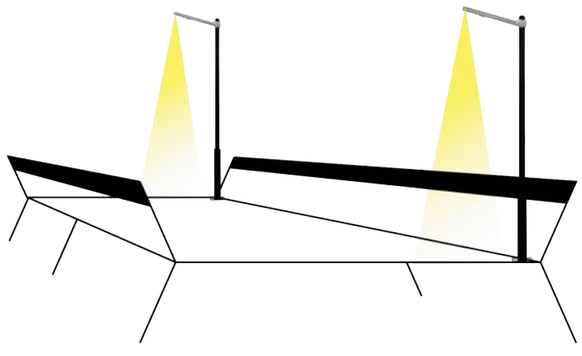
De reflecterende halve kilometermarkering draagt bij aan de oriëntatie en herkenbaarheid van de fietssnelweg.

ONTWERPPRINCIPES

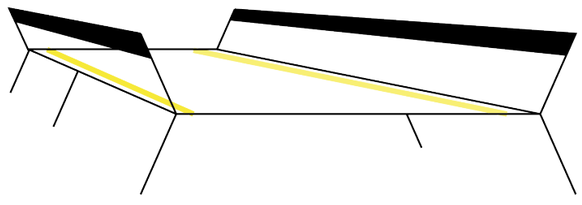
- Om de 500 meter komt aan beide zijden een reflecterende streep dwars op het pad met daarbij de afstandsnotitie zodat deze in de rijrichting leesbaar is.
- De halve kilometermarkering is uitgevoerd in sterk reflecterend of glow in the dark materiaal, zoals thermoplast, koudplast of een overige innovatieve verf.



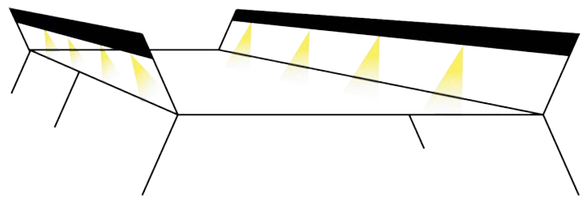
Principe van de reflecterende markering om de 500 meter



Bij een kunstwerk van de fietssnelweg worden geen armaturen op verlichtingsmasten geplaatst



In een kunstwerk van de fietssnelweg wordt op de plek van de markering led verlichting in het dek verwerkt



Of in een kunstwerk van de fietssnelweg wordt de verlichting in de leuning verwerkt die naar het wegdek schijnt.



REFERENTIES

Van linksboven naar rechtsonder:
Volledig houten vierkante masten, robuuste en landelijke uitstraling. (Timberlab, 2018)

Eenvoudige stalen antracietkleurige conische mast met recht en vlak armatuur (Verkeerinbeeld, 2018)

Eco-dynamische verlichting met sensor, goed voorbeeld van een conische mast van antracietkleurig metaal bij de strandopgang van Ameland. (Spoelstra, J. voor Philips, 2017)
(NB Armatuur is niet passend bij de beeldkwaliteit voor de fietssnelweg)

Ledverlichting bij een zebrapad om de automobilist op de kruising te attenderen. (POL, 2017)

Glow in the dark markering op een fietspad in Amersfoort en Soest. (Goedopweg, 2016).

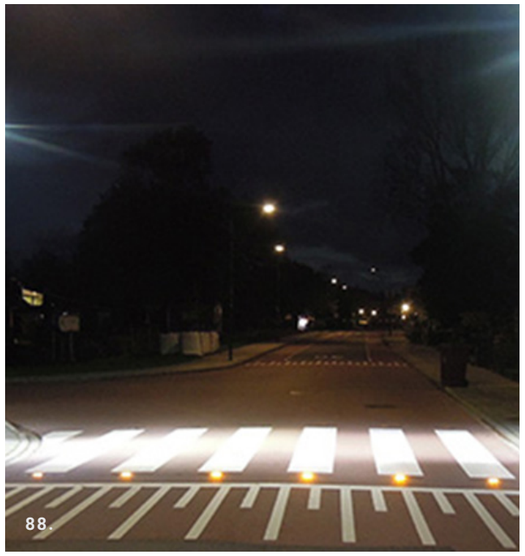
Geïntegreerde verlichting in de brugleuning, Snake Bridge van DissingWeitling in Kopenhagen. (Josefsson, L. op Google Maps, 2015)

Geïntegreerde verlichting in de leuning van een onderdoorgang in Haarlem. (IPV Delft, onbekend)

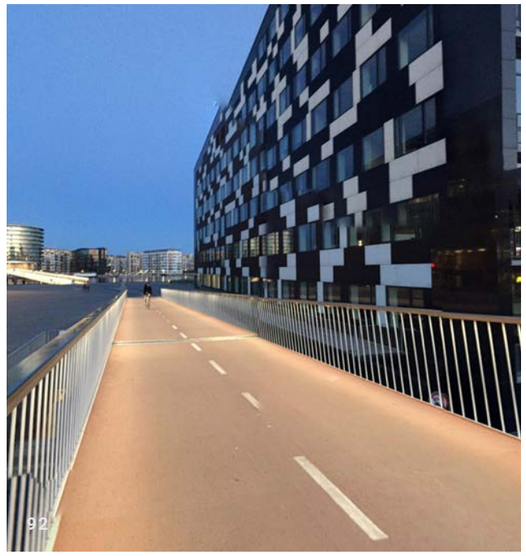

89.

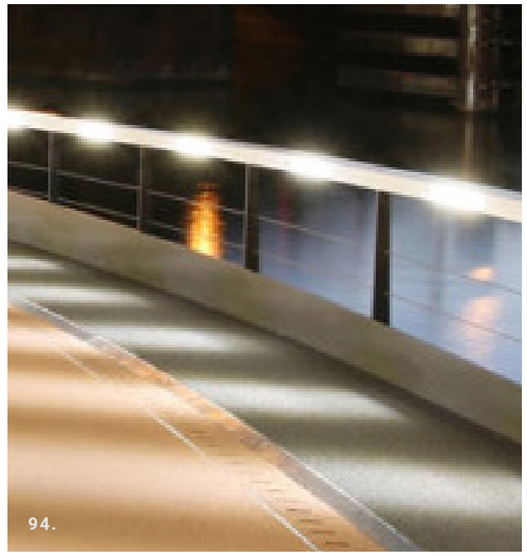

91.


93.


88.


90.


92.


94.

UITWERKINGSPLEKKEN

Middels de ontwerpprincipes hebben we ontwerpgereedschap voor het gehele tracé ontwikkeld. Voor een aantal plekken geldt dat er een grotere en/of complexere ontwerpopgave ligt rondom het mogelijke tracé van de fietssnelweg. Een aantal van deze plekken lichten we in dit deel toe.

De beekdalen van de Drentsche Aa

Het mogelijke tracé van de Fietssnelweg loopt door zowel de bovenloop als de benedenloop van de Drentsche Aa. Bij de inrichting moet dan ook rekening worden gehouden met de verschillende visies en ambities voor dit gebied. Niet op ieder plek is een directe aanleiding of connectie met de beeklopen, echter: de beekdalen zijn groter dan alleen de beeklopen zelf. Eind 2017 is door beide provincies de inrichtingsvisie beekdalen Drentsche Aa opgesteld. Het tracé van de fietssnelweg loopt in ieder geval door de volgende twee deelgebieden uit deze visie:

Deelgebied 1: Lappenvoort, Drentsche Aa en Westerdiep (benedenloop)
Een groot deel van de Fietssnelweg ligt in de benedenloop van de Drentsche Aa, met open polders, ruim zicht over het landschap en zorgvuldig vormgegeven ruilverkavelingen en poldersystemen. Landschappelijk wordt het brede beekdal van de benedenloop gekenmerkt door grootschalige openheid. En al wordt het gebied doorsneden door de A28, met zijn kenmerkende beplanting rond de afritten, deze openheid is nog steeds beleefbaar.

Deelgebied 9: Zeegserloopje
Het beekdallandschap van het Zeegserloopje is sterk verweven met de landbouwkundige omgeving en ligt
grotendeels ingeklemd tussen het Noord-Willemskanaal aan de westkant en spoorlijn aan de oostkant.



Drentsche beekdalen (Staatsbosbeheer en Waterschap Hunze en Aa's, 2017)

Aandachtspunten beekdalen Drentsche Aa:

- Daar waar de Drentsche Aa het kanaal en de Fietssnelweg kruist, kan juist worden ingezet op het vergroten van de herkenbaarheid en ecologische waarde van de Drentsche Aa. Juist hier wil je het beekdal in zijn volle glorie kunnen laten zien. De Fietssnelweg wordt hier gereduceerd tot het pad en verder heeft het open landschap de overhand.
- Indien in dit beekdal beplanting wordt toegevoegd, dient dit zorgvuldig te worden ingepast binnen de ecologische en landschappelijke visie van het beekdal.
- Bij het Zeegserloopje loopt de beekloop vlak langs het tracé van de fietssnelweg. Indien mogelijk de aanleg koppelen aan het verruimen en/of vernatten van de beekloop en inzetten op het zichtbaar maken van de beek vanaf de Fietssnelweg. Bijvoorbeeld door het beekdal en de vegetatie door te zetten tot aan de kade van de Fietssnelweg. Juist hier kan de beek bij uitstek beleefbaar gemaakt worden.

Havengebied Assen

Voor het Havenkwartier wordt voor de eerste fase, De Sluiskade, samen met de andere eigenaren een ontwikkelingsplan gemaakt waarbij gedacht wordt aan een combinatie van wonen, werken en recreëren. In dit plan komt te staan welke ontwikkeling op welke plek wanneer gaat plaatsvinden. Het streven is dat dit plan in het eerste kwartaal van 2019 gereed komt. Na positieve besluitvorming kunnen de locaties in de Sluiskade ontwikkeld worden. De Havenkade heeft recent een voorlopige inrichting gekregen waarbij een fietssnelweg nog niet aan de orde was. De fietssnelweg eindigt fysiek op de Havenkade. De Havenkade zelf krijgt een ander profiel en materialisatie. Door signalering en bewegwijzering dient de fietssnelweg vanaf het stedelijke netwerk nu al herkenbaar gemaakt te worden. Bij verdere ontwikkeling van Havenkade kansen onderzoeken om de herkenbaarheid van fietssnelweg te versterken en in te passen in het Havenkwartier.

Roeiclub Assen

De roeiclub Assen ligt op een markante plek aan het kanaal: aan een bocht in het kanaal, bij de uitstroom van het Deurzerdiep en gemarkeerd door het grondlichaam van de bult van Loon. Op dit moment kruisen de looproute van roeiclub tot steiger en het fietspad elkaar, waardoor fietsers genoodzaakt worden om af te stappen. Bij een fietssnelweg ontstaat hier een conflict en is een alternatieve oplossing noodzakelijk. Vanuit deze conflictsituatie en door de aanwezige opportuniteiten dient deze plek als integrale ontwerpopgave benaderd te worden.

Transferium De Punt

Als reactie op de fileproblematiek op de A28 richting Groningen, zijn er plannen voor een nieuw transferium bij De Punt. Het transferium is voorzien aan de oostzijde van het kanaal en de snelweg, tussen de A28 en afrit Eelde, en moet plaats bieden aan 200 - 500 parkeerplaatsen, een knooppunt voor buslijnen en een nieuwe op- en afrit, die als een zogenaamde Haarlemmermeeroplossing wordt vormgegeven. Door zijn ligging aan de snelweg heeft het transferium geen direct contact met de fietssnelweg, maar beiden kunnen elkaar versterken. Daarbij kan het transferium fungeren als tussenentree van eenzelfde orde als station Assen en station Groningen.







Aandachtspunten Havengebied Assen:

- Aandacht voor (snelle) fietsers in nieuw ontwerp openbare ruimte van de kade
- Een aantrekkelijke openbare ruimte aan het water waar (snelle) fietsers goed samen gaan met ander gebruik
- Aandacht voor ‘trage’ medegebruikers (flaneren, wandelen) en confrontatie tussenbeide
- De haven vormt het entreegebied van de fietssnelweg, slim plaatsen van de wegwijzers helpt de fietser bij het vinden van de route. De fietssnelweg sluit bij de Havenkade aan op bestaand stedelijk fietsnetwerk

Aandachtspunten roeiclub Assen:

- Uitzicht over het water vanaf de roeiclub versterken en icoon aan het water realiseren door een nieuw clubgebouw.
- Aandacht voor hoogteoverbrugging en -inpassing van de heuvel (bult van Loon) achter de roeiclub. Fietssnelweg op gelijke afstand van het water houden en dus niet omhoog laten verlopen
- Roeiclub als toeristisch recreatiepunt langs de fietssnelweg met o.a. watertap, zitgelegenheid, terras, elektrisch oplaadpunt en overkapping (schuilmogelijkheid)
- Combinatie beeldkwaliteit Fietssnelweg en architectuur Asser Roeiclub
- Brug over Deurzerdiep dient verbreed worden voor een fietssnelweg en dient een logisch verloop van het tracé te ondersteunen. De vervanging van de brug dient binnen de integrale ontwikkelingsvisie voor deze plek te passen.

Aandachtspunten transferium De Punt:

- Combinatie beeldkwaliteit Fietssnelweg en architectuur Transferium
- Koppeling tussen fietssnelweg en transferium: o.a. overkapping en (beveiligde) fietsenstalling, oplaadpunt elektrische fietsen, fietspomp, watertap, ov-fietsenstalling.
- Routebegeleiding en wegwijzers van en naar het transferium: De Punt als grotere entree. Ook het bestaande knooppuntennetwerk verbindt het transferium en de fietssnelweg.

De Witte Molen

De Witte Molen is een icoon aan het kanaal en een belangrijk herkenningspunt onderweg. De oude molen dateert uit 1892 en stond oorspronkelijk in voor de bemaling van de polder Glimmen.
Met de fietssnelweg krijgt de Witte Molen mogelijk aansluiting op een doorgaande fietsroute en wordt de plek een kansrijk recreatief punt. In de vormgeving van deze plek is de landschapsvisie voor de Drentsche Aa leidend, de vormgeving van fietssnelweg beperkt zich hier tot de weg en de direct aangrenzende berm, daarbuiten is de vormgeving gebaseerd op de beeldtaal van de Drentsche Aa. Hier mag bij uitstek duidelijke worden dat het unieke Drentsche Aa landschap doorkruist wordt. De molen, de polders, de Drentsche Aa en het Noord-Willemskanaal maken de plek bijzonder en dat moet het ook uitstralen.

Aansluiting Groningen

Hoewel de fietssnelweg in eerste instantie vanaf de Van Ketwich Verschuurlaan aansluit op het stedelijke fietsnetwerk, is de lange termijnambitie van de fietssnelweg een vlotte verbinding van station tot station. Knelpunt binnen de aansluiting met de stad zijn de woonschepen aan de oostzijde van het Noord-Willemskanaal. Het huidige conflict tussen fietsers en bewoners wordt door de komst van een fietssnelweg versterkt en vraagt om een goede, duurzame oplossing. Omdat deze kade van cruciaal belang is voor de continuïteit van de fietssnelweg is een integrale aanpak van de opgave in overleg met de stad én de bewoners van de woonschepen noodzakelijk. Bij de aansluiting met de stad worden fietsers geconfronteerd met de kruising van twee grote verkeersaders: Van Ketwich Verschuurlaan en Van Iddekingeweg. Om een comfortabele, snelle, veilige en directe verbinding mogelijk te maken, vormen deze twee kruispunten een grote uitdaging. Het aanpakken van deze knelpunten is van lokaal belang voor de stad, maar ook van bovenlokaal belang voor het functioneren van de fietsverbinding in de richting van Groningen. Bij de aanpak van Ring Zuid staat ook de vernieuwing van een aantal fietspaden op de planning. Nochtans was de verwezenlijking van een fietssnelweg toen nog niet aan de orde en zou optimalisatie van de geplande fietspaden nu of later wenselijk zijn ten behoeve van doorstroming (bijv.. haakse bochten, voorrangsregeling) en beeldkwaliteit. In de plannen van Groningen Spoorzone wordt de toegankelijkheid van het station vanaf de zuidzijde herbekeken en ontstaat er ruimte voor gebiedsontwikkeling. Voor de stad Groningen is dit de ultieme kans om de fietssnelweg volwaardig aan te sluiten op het station en de stad.



Aandachtspunten Witte Molen:

- Historische karakter van de poldermolen en zijn omgeving respecteren bij herontwikkeling tot recreatieplek. De gehele polder Glimmen als integrale ontwerpopgave benaderen.
- Brug over Drentsche Aa dient verbreed te worden voor een fietssnelweg en dient een logisch verloop van het tracé te ondersteunen. De vervanging van de brug en de vormgeving van het tracé dient binnen de integrale ontwerpvisie voor deze plek en dus zowel binnen de landschapsvisie Drentsche Aa 2.0 als binnen het Beeldkwaliteitsplan Fietssnelweg te passen.
- Creëer kunstwerken die aansluiten bij zowel de familie van de Drentsche Aa, maar ook van de fietssnelweg.
- Combinatie beeldkwaliteit Fietssnelweg, omgeving Witte Molen en belangen van NNN-gebied afstemmen op elkaar
- Aandacht voor ecologische passage Drentsche Aa en A28 en fauna-uittreedplaatsen vanaf het kanaal.



Aandachtspunten aansluiting Groningen:

- Basisuitgangspunten fietssnelweg waarborgen: 4m breed fietspad, oostelijke kade van het kanaal, continuïteit door vermijden van scherpe bochten, afslaande bewegingen of kruisingen zonder voorrang, en bovenal een snelle, veilige en directe verbinding.
- Combinatie beeldkwaliteit Fietssnelweg en inpassing lopende projecten (aanpak ring Zuid, Groningen Spoorzone)
- Nieuwe kwaliteit bieden aan de woonschepen door de ontwikkeling van de fietssnelweg. Kans om de situatie ter plaatste op orde te stellen en te verbeteren. (Bijv.. omdraaien tuin en fietspad)



VOORBEELDLOCATIES

De voorbeelduitwerkingen illustreren het gebruik en mogelijke uitwerking van de toepassing van de principes uit dit beeldkwaliteitsplan bij de uitwerking van de verschillende locaties:

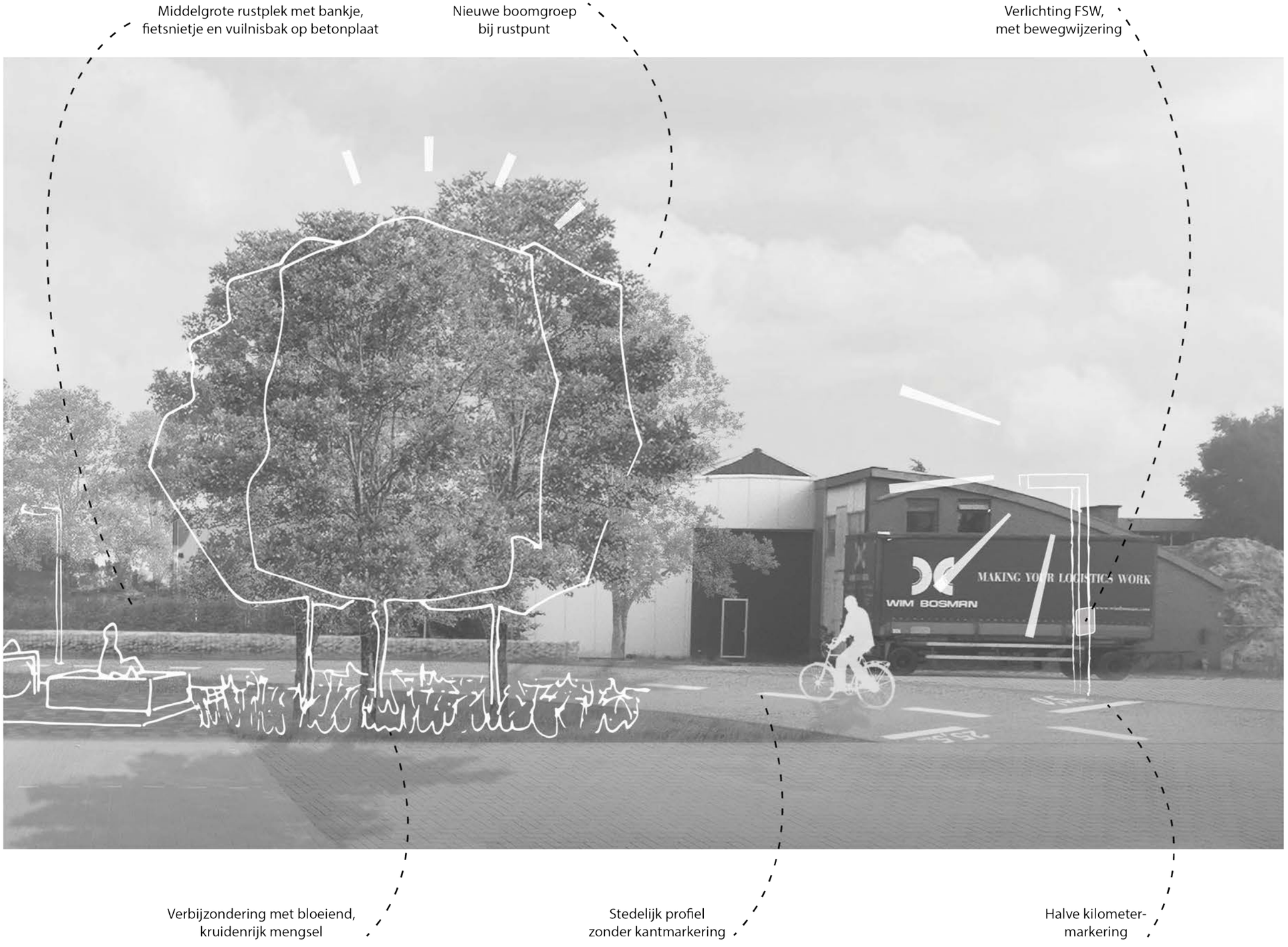
Middels de volgende vijf collages hebben we steeds getracht de volgende onderdelen in beeld te brengen:

1. Wat gebeurt er op deze plek? Tot welke andere locaties verhoudt deze plek zich?
   Zie partituur en legenda partituur

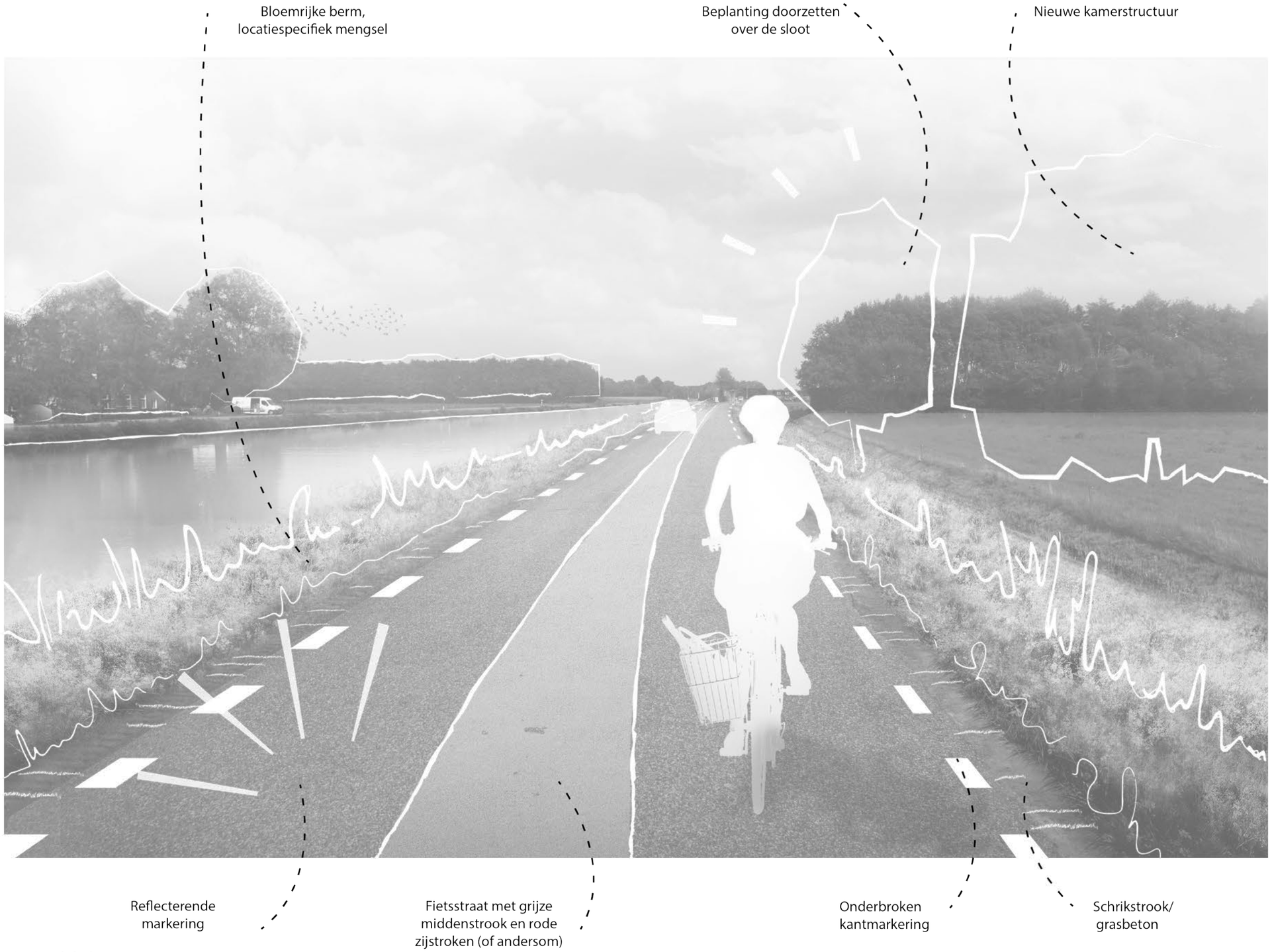
2. Welke materialen komen samen op deze plek?
   Zie materialenmatrix

3. Welke uitgangspunten gelden voor de hele fietssnelweg en voor deze locatie in het bijzonder?
   Zie basisuitgangspunten

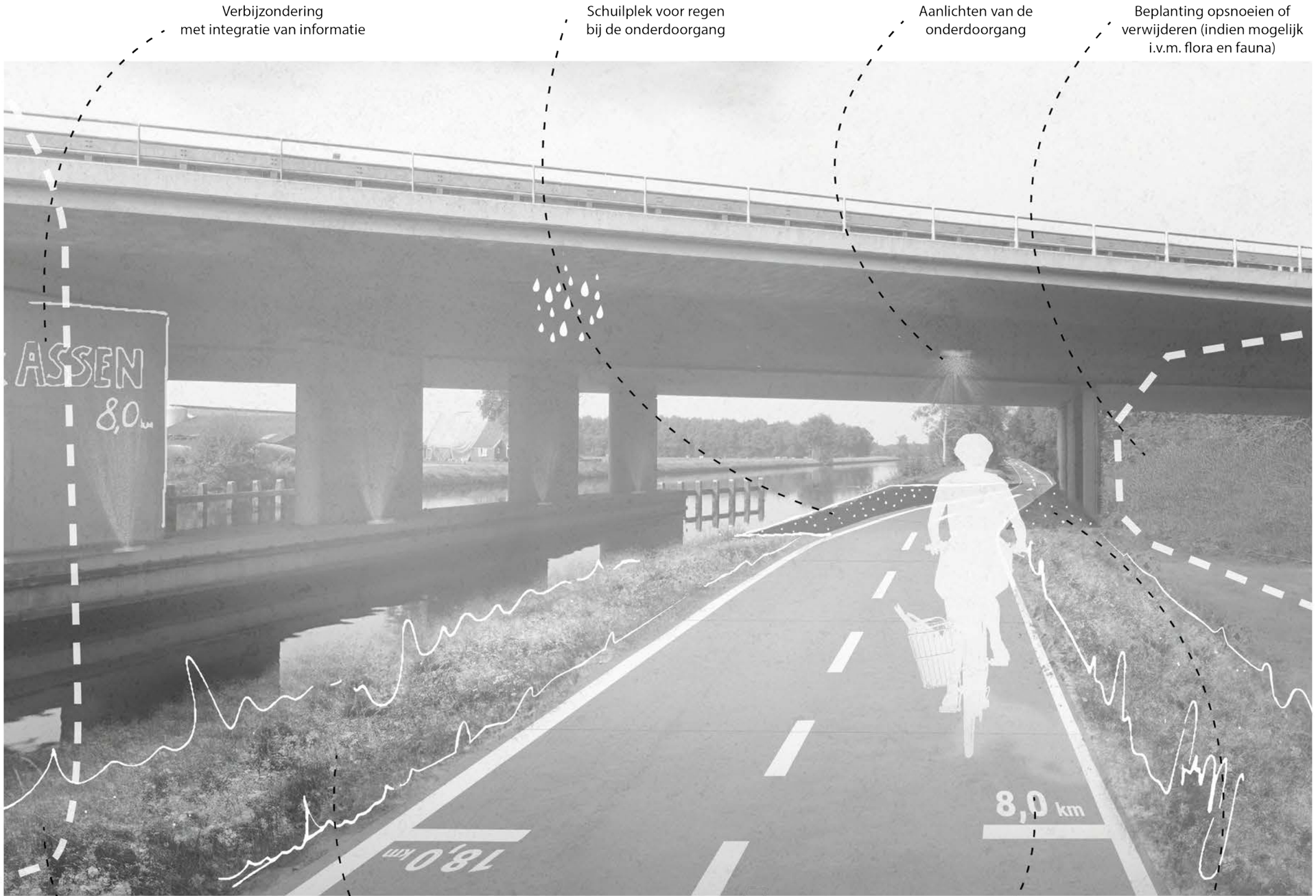
4. Waar dien ik rekening mee te houden bij het ontwerp?
   Zie ontwerpprincipes



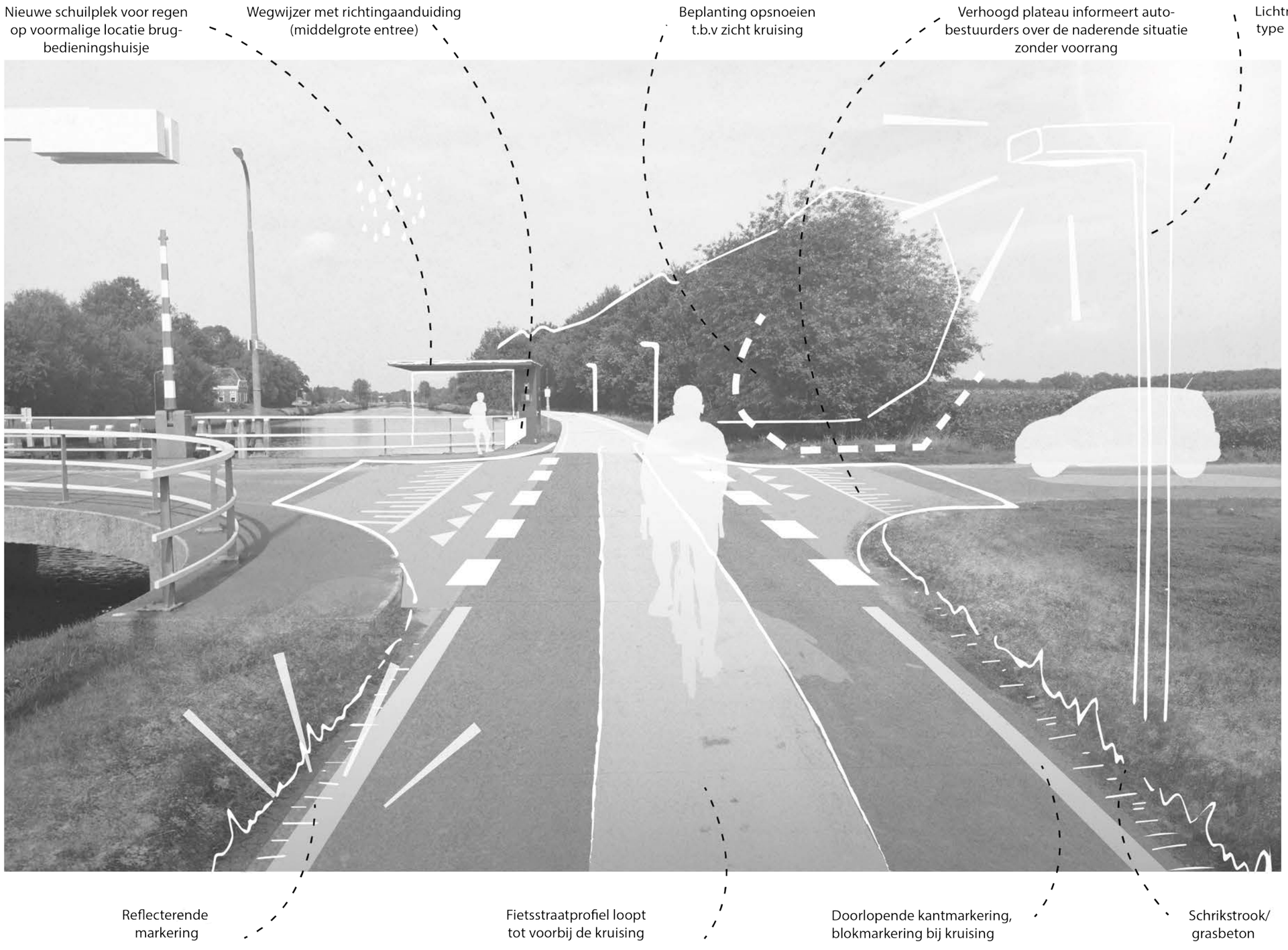
Impressie: start van de fietssnelweg bij het eind van de Havenkade in Assen



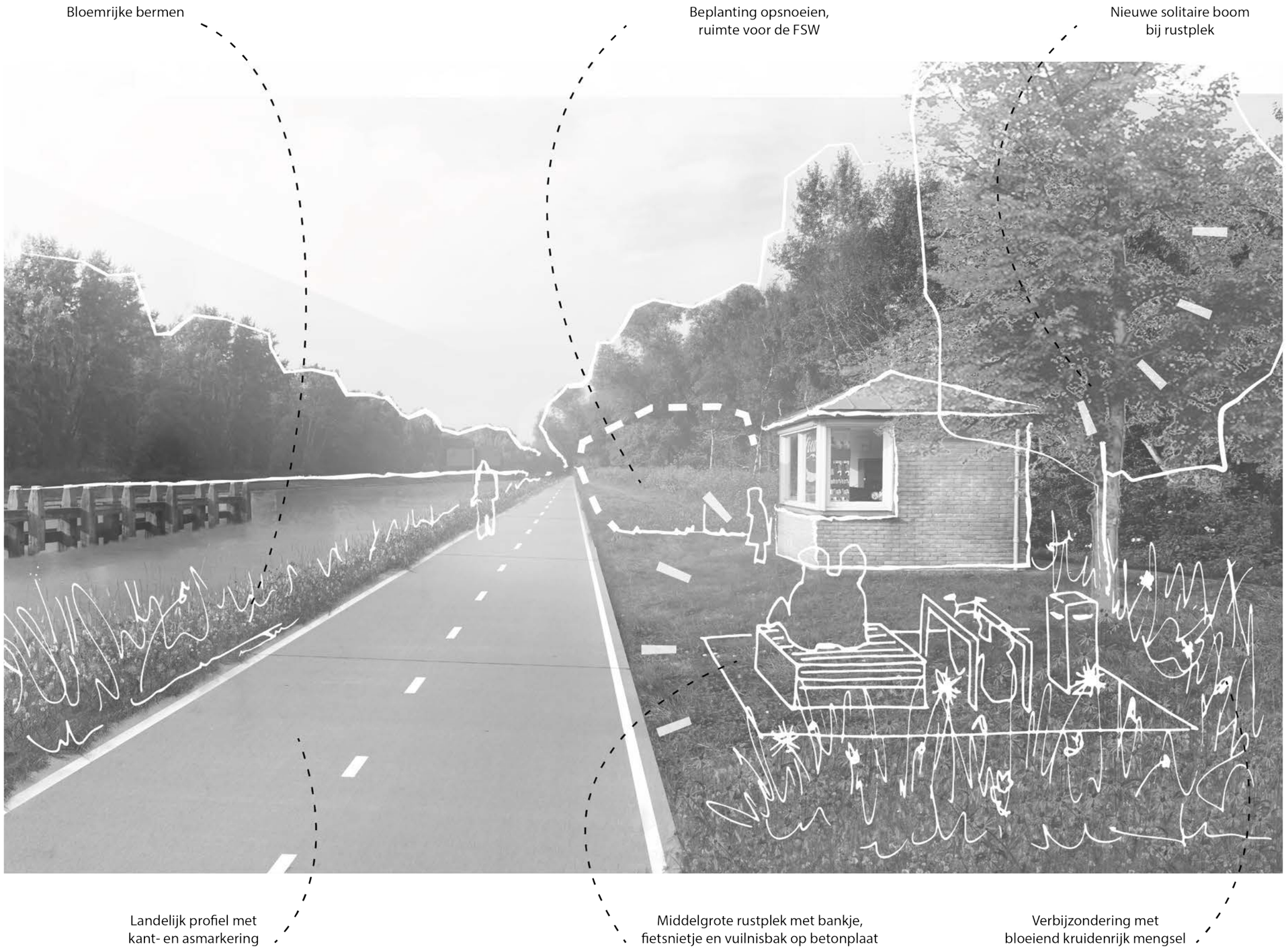
Impressie: fietsstraat op de kade



Impressie: onderdoorgang van de A28



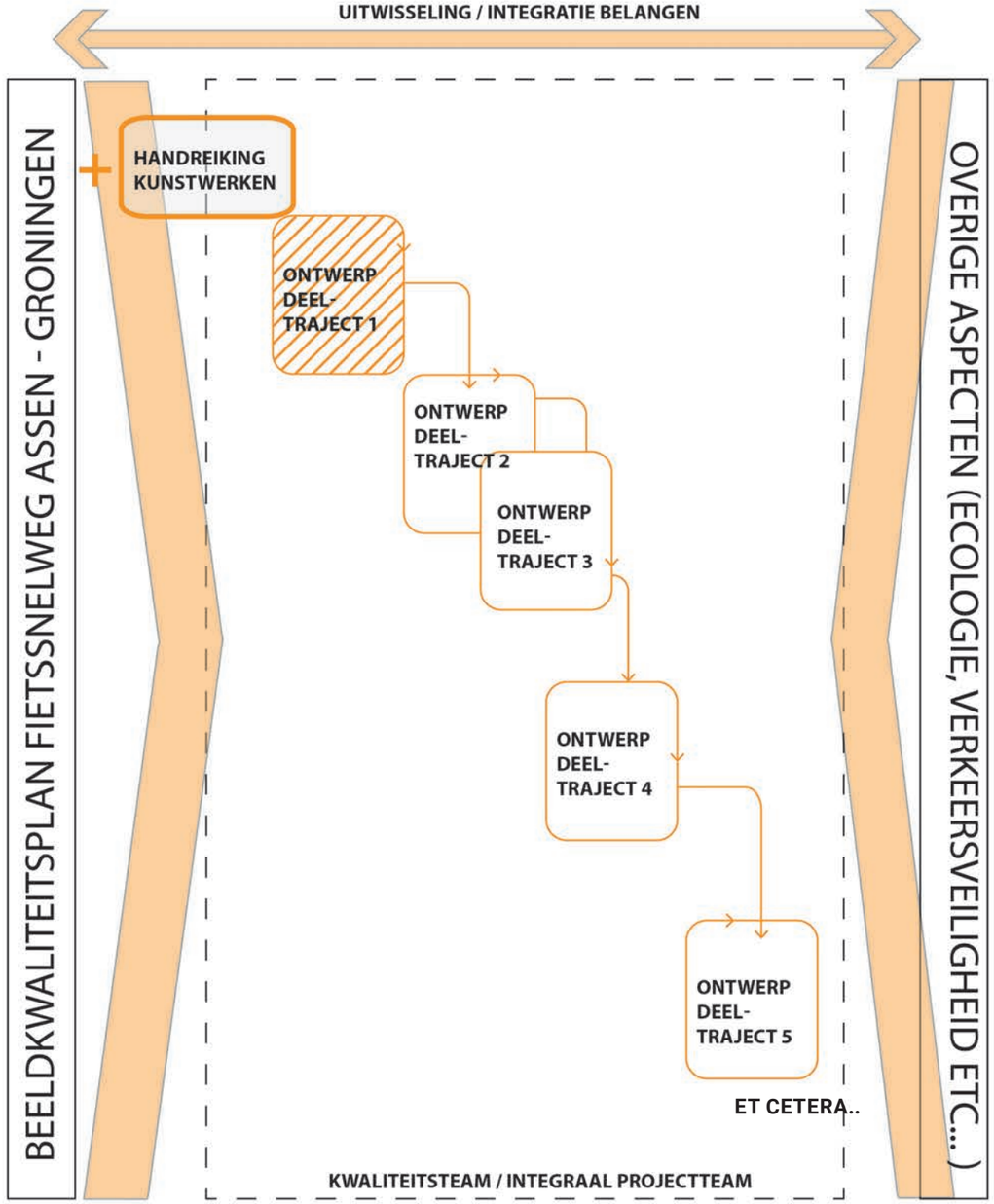
Impressie: kruispunt Taarloseweg overgang van fietsstraat naar vrijliggend fietspad op de kade



Impressie: rustpunt L



VERVOLGPROCES



VERTALING VAN BEELDKWALITEITSPLAN NAAR ONTWERP

Dit beeldkwaliteitsplan staat niet op zichzelf maar volgt op eerdere studies naar de fietssnelweg, zoals de Eindbeeldstudie en de prijsvraag inzending. Daarnaast liggen er natuurlijk ook de visies voor het buitengebied van de provincies Drenthe en Groningen en de Gemeenten Groningen, Haren, Tynaarlo en Assen en niet te vergeten de landschapsvisie voor de Drentsche Aa, de visie voor het landschap waar deze fietssnelweg zich voor het grootste deel in bevindt.

In dit beeldkwaliteitsplan is zo veel mogelijk met de uitgangspunten van deze andere visies rekening gehouden, maar we pretenderen niet dat we daarin volledig zijn. Bij de uitwerking van het ontwerp voor de fietssnelweg zullen naast dit beeldkwaliteitsplan, ook deze andere kaders richtinggevend zijn voor het ontwerp.

Voor de implementatie van het beeldkwaliteitsplan in het uiteindelijke ontwerp en voor het werken naar een gedragen resultaat door alle betrokken partijen is het ontwerp van het eerste deeltraject van groot belang. Hierbij worden de keuzes gemaakt die voor de rest van het traject leidend zullen zijn. Bij het eerste ontwerp moeten alle betrokken partijen dan ook intensief betrokken worden, omdat hier de keuze voor de beeldkwaliteit ook voor de rest van het traject wordt gemaakt.
De basis hiervoor is de bestaande regiegroep. Deze groep wordt uitgebreid met een persoon die de kaders uit het beeldkwaliteitsplan bewaakt. Bij voorkeur iemand die betrokken was bij de totstandkoming van het beeldkwaliteitsplan.

Daarnaast zien we dat de kunstwerken een beeldbepalende rol voor de fietssnelweg zullen hebben. Het toevoegen van een handreiking voor de kunstwerken aan dit beeldkwaliteitsplan lijkt ons noodzakelijk, zodat nu al een richting voor het ontwerp van de kunstwerken kan worden vastgelegd.

BRONNEN

Naast dit beeldkwaliteitsplan zijn de in dit document genoemde documenten voorwaardenscheppend voor de vormgeving, ligging en inpassing van de fietssnelweg

Kadernota buitengebied Haren - Gemeente Haren
Landschapsvisie Drentsche Aa 2.0 - Strootman Landschapsarchitecten in opdracht van Overlegorgaan Drentsche Aa
Eindbeeldstudie Fietssnelweg Assen-Groningen - H+N+S Landschapsarchitecten in opdracht van Projectteam Fietssnelweg Assen-Groningen

Intellectuele eigendomsrechten met betrekking tot uitgaven:
1.1 Alle intellectuele eigendomsrechten met betrekking tot de inhoud, waaronder tekst, geluid en/of beeld, van deze uitgave berusten bij H+N+S B.V. en/of haar licentiegevers. Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van H+N+S B.V. en/of haar licentiegevers, is het niet toegestaan om enige inhoud openbaar te maken en/of te verveelvoudigen. [Voor zover openbaarmaking en/of verveelvoudiging is toegestaan, moet steeds de bron worden vermeld indien dit wettelijk of contractueel verplicht is. Commercieel of onrechtmatig gebruik van enige inhoud van deze uitgave is niet toegestaan.]

Inspanningsverplichting achterhalen rechthebbenden:
1.2 H+N+S B.V. heeft haar uiterste best gedaan om rechthebbenden van de inhoud, waaronder tekst, geluid en/of beeld, van deze uitgave te achterhalen. Indien u (mede)rechthebbende bent op enige inhoud en voor het gebruik daarvan niet als (mede)rechthebbende bent genoemd of daarvoor geen toestemming hebt verleend waar die wel vereist was, verzoeken wij u onmiddellijk contact op te nemen via info@hnsland.nl.

Disclaimer ten aanzien van uitgaven:
1.3 H+N+S B.V. heeft uiterste zorg besteed aan de inhoud van deze uitgave. H+N+S B.V. wijst echter iedere vorm van aansprakelijkheid af voor onvolkomenheden of onjuistheden ten aanzien van de inhoud van de uitgave. H+N+S B.V. behoudt zich het recht voor de inhoud van de uitgave te wijzigen zonder dit vooraf aan te kondigen.

Levering van concepten
1.4 Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van H+N+S B.V. is het niet toegestaan om enige door H+N+S B.V. geleverde concepten, waaronder concept uitgaven, openbaar te maken en/of te verveelvoudigen.

01.	18	Eigen beeld
02.	18	Struyk Verwo Infra (onbekend). Rustplek 2 - fietssnelweg [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.struykverwoinfra.nl/inspiratiebank/street-art/92-rustplek-2-fietssnelweg.html
03.	18	IPV Delft (onbekend). Fietstunnel N207 [Foto]. Geraadpleegd 6 mei 2019, van https://ipvdelft.nl/portfolio-item/bicycle-underpass-haarlem/
04.	18	Broekema Sierbestrating (onbekend). Grasbetontegel 40x60x12 cm [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.broekemasierbestrating.nl/product/grasbetontegel-40x60x12-cm
05.	18	Stad Gent (2016). Rozemarijnbrug [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://persruimte.stad.gent/134951-onderdoorgang-rozemarijnbrug-opent-voor-voetgangers-en-fietsers
06.	18	Waterbewust Bouwen (onbekend). Oppervlakteverhardingen Grasbetontegels [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://infiltratiewaaier.waterbewustbouwen.be/infiltratiesysteem/3
07.	18	Eigen beeld
08.	18	Voorsternieuws (2017). Twello krijgt fietspad voor hardlooptrainingen [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.voorsternieuws.nl/sport/twello-krijgt-fietspad-voor-hardlooptrainingen
09.	18	Rijksuniversiteit Groningen (2016). Smart route [Foto]. Geraadpleegd 6 mei 2019, van https://www.rug.nl/about-us/how-to-find-us/smart-cycling-routes
10.	18	Duurzaam Bedrijfsleven (onbekend). Ede zet in op duurzaam fietspad van cementloos beton [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.duurzaambedrijfsleven.nl/infra/22875
11.	18	Eigen beeld
12.	18	Google Maps (2019). Screenshot [Foto]. Geraadpleegd op 15 mei 2019, van https://www.google.nl/maps
13.	18	Eigen beeld
14.	18	Provincie Antwerpen (2014). Fiets-O-Strade Mechelen [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van http://www.radioreflex.be/2014/09/11/kleine-nieuwedijkstraat-in-mechelen-afgesloten/
15.	18	Giverbo (onbekend). Passeersnelheid 50 km / uur [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.giverbo.nl/producten-group/1730/passeersnelheid-50-km-uur
16.	18	Bakelants, J. (2017). Fiets-O-Strade Mechelen [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://twitter.com/Jan_Bakelants/status/890159876961337345
17.	18	Zoom (2017). Zoom: De fiets een (buiten)gewoon vervoersmiddel [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van http://docplayer.nl/60999778-De-fiets-een-buiten-gewoon-vervoermiddel.html
18.	18	Rijcurve Rijcurve (onbekend). Bubeko etw haaks [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van http://www.rijcurve.nl/verkeersontwerp/10-verkeersontwerp/27-bubeko-etw-haaks
19.	18	Eigen beeld
20.	18	VelopA (onbekend). Scala fietsleunhek [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van http://www.velopa.be/assortiment/fietsparkeren/fietsleunhekken/scala-fietsleunhek/?Hart+op+hart+afstand=900+mm
21.	18	Stad Gent (2018). Toekomstbeeld onderdoorgang Contributiestraat [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://stad.gent/mobiliteit-openbare-werken/openbare-wegenwerken-uw-buurt/
22.	18	VelopA (onbekend). Oscar afvalbak [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van http://www.velopa.nl/assortiment/straatmeubilair/afvalbakken/oscar-afvalbak/#lg=1&slide=4
23.	18	BAM nv (2017). Nieuwe fietsbrug IJzerlaan opent op 6 april [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.zja.nl/nl/page/4350/new-bicycle-bridge-ijzerlaan-opens-on-april-6th
24.	18	Verkeerinbeeld (2018). Haringbuys: statig beeld voor beperkt budget [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.verkeerinbeeld.nl/artikel/040618/haringbuys-statig-beeld-voor-beperkt-budget
25.	19	Streetlife B.V. (onbekend). Rough & Ready Topseats [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.pinterest.com/pin/478014947931172515
26.	19	Grijsen Park & Straatdesign (onbekend). Maastricht, UWC [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.grijsen.nl/referenties/
27.	19	Timberlab (2018). STRATO oprijlaan verlichting [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://timberlab.nl/wp-content/uploads/2018/05/STRATO-oprijlaan-verlichting.jpg
28.	19	Grijsen Park & Straatdesign (onbekend). Pure Eiken enkelzits [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.grijsen.nl/straatmeubilair-buitenruimte/buitenbanken/pure-enkelzits/
29.	19	Cock, H., in opdracht van Strootman Landschapsarchitecten (2010). Belvederes Drentsche Aa [Foto]. Geraadpleegd 6 mei 2019, van https://www.strootman.net/project/belvederes-drentsche-aa/
30.	19	Hanswijk van, F. (2014). Brugbedieningscentrum Steekterpoort, ontwerp Bureau B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://bplusb.nl/nl/werk/steekterpoort/
31.	19	Eigen beeld
32.	19	Eigen beeld
33.	19	Eigen beeld
34.	19	Google Maps (2016). Screenshot [Foto]. Geraadpleegd op 7 mei 2019, van https://www.google.nl/maps
35.	19	Eigen beeld
36.	19	Eigen beeld
37.	19	H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkelgroep (2018). Uitstraling Duin-en Bollenstreek: Bermen en Entree
38.	19	H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkelgroep (2018). Uitstraling Duin-en Bollenstreek: Bermen en Entree
39.	19	H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkelgroep (2018). Uitstraling Duin-en Bollenstreek: Bermen en Entree
40.	19	H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkelgroep (2018). Uitstraling Duin-en Bollenstreek: Bermen en Entree
41.	19	Eigen beeld
42.	19	INBO (2017). Koningsoord [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://docplayer.nl/57631691-Koningsoord-berkel-enschot-definitief-ontwerp-stedenbouwkundig-plan-deelgebied-2-3a-7-en-park-01-februari-2017.html-wintervariant/16840/
43.	19	Nacon (onbekend). Schanskorven als grondkering [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.nacon.nl/schanskorven/schanskorven-als-grondkering/
44.	19	Tuinadvies (onbekend). Grind of split [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.tuinadvies.nl/artikels/grind_of_split
45.	24	H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkelgroep (2018). Uitstraling Duin-en Bollenstreek: Bermen en Entree

46. 24 H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkelgroep (2018). Uitstraling Duin-en Bollenstreek: Bermen en Entree
47. 24 H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkelgroep (2018). Uitstraling Duin-en Bollenstreek: Bermen en Entree
48. 24 H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkelgroep (2018). Uitstraling Duin-en Bollenstreek: Bermen en Entree
49. 24 H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkelgroep (2018). Uitstraling Duin-en Bollenstreek: Bermen en Entree
50. 24 H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkelgroep (2018). Uitstraling Duin-en Bollenstreek: Bermen en Entree
51. 25 Eigen beeld
52. 25 Google Maps (2016). Screenshot [Foto]. Geraadpleegd op 7 mei 2019, van https://www.google.nl/maps
53. 25 Eigen beeld
54. 25 H+N+S Landschapsarchitecten i.s.m. Ginkelgroep (2018). Uitstraling Duin-en Bollenstreek: Bermen en Entree.
55. 25 Eigen beeld
56. 25 Onbekend (2017). Informatieavond over het Waardje [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van http://korta.info/informatie-avond-over-het-waardje.html
57. 28 Eigen beeld
58. 28 Eigen beeld
59. 28 Eigen beeld
60. 28 Broekema Sierbestrating (onbekend). Grasbetontegel 40x60x12 cm [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.broekemasierbestrating.nl/product/grasbetontegel-40x60x12-cm
61. 28 Eigen beeld
62. 28 Voorsternieuws (2017). Twello krijgt fietspad voor hardlooptrainingen [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.voorsternieuws.nl/sport/twello-krijgt-fietspad-voor-hardlooptrainingen
63. 31 Eigen beeld
64. 31 Erdi (2009). Bamboe verkeersborden [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.erdi.nl/projecten/wegbebakening/bamboe-verkeersborden
65. 31 Rijksuniversiteit Groningen (2016). Smart route [Foto]. Geraadpleegd 6 mei 2019, van https://www.rug.nl/about-us/how-to-find-us/smart-cycling-routes
66. 31 Cridland, J. (2009). Cycle counter [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.flickr.com/photos/jamescridland/3959398194/
67. 31 Nijbroek, M. (2018). Mag dat: op welk fietspad mag je als bestuurder wel/niet rijden? [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://indebuurt.nl/hengelo/gemeente/mag-dat-op-welk-fietspad-mag-je-als-bestuurder-wel-of-niet-rijden~66027/
68. 34 Giverbo (onbekend). Passeersnelheid 50 km / uur [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.giverbo.nl/producten-group/1730/passeersnelheid-50-km-uur
69. 34 Provincie Antwerpen (2014). Fiets-O-Strade Mechelen [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van http://www.radioreflex.be/2014/09/11/kleine-nieuwedijkstraat-in-mechelen-afgesloten/
70. 34 Google Maps (2019). Screenshot [Foto]. Geraadpleegd op 30 april 2019, van https://www.google.nl/maps
71. 34 Google Maps (2019). Screenshot [Foto]. Geraadpleegd op 30 april 2019, van https://www.google.nl/maps
72. 34 Google Maps (2019). Screenshot [Foto]. Geraadpleegd op 30 april 2019, van https://www.google.nl/maps
73. 34 Google Maps (2019). Screenshot [Foto]. Geraadpleegd op 30 april 2019, van https://www.google.nl/maps
74. 38 VelopA (onbekend). Oscar afvalbak [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van http://www.velopa.nl/assortiment/straatmeubilair/afvalbakken/oscar-afvalbak/#lg=1&slide=4
75. 38 Struyk Verwo Infra (onbekend). Rustplek 2 - fietssnelweg [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.struykverwoinfra.nl/inspiratiebank/street-art/92-rustplek-2-fietssnelweg.html
76. 38 VelopA (onbekend). Scala fietsleunhek [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van http://www.velopa.be/assortiment/fietsparkeren/fietsleunhekken/scala-fietsleunhek/?Hart+op+hart+afstand=900+mm
77. 38 Grijsen Park & Straatdesign (onbekend). Maastricht, UWC [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.grijsen.nl/referenties/
78. 38 Streetlife B.V. (onbekend). Rough & Ready Topseats [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.pinterest.com/pin/478014947931172515
79. 38 Hanswijk van, F. (2014). Brugbedieningscentrum Steekterpoort, ontwerp Bureau B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://bplusb.nl/nl/werk/steekterpoort
80. 38 Eric Bakker Fotografie voor Volker Staal en Funderingen (2015). Brug 'De Blauwe Klap', Assen [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.zja.nl/nl/Blauwe-Klap-Assen
81. 41 Stad Gent (2016). Rozemarijnbrug [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://persruimte.stad.gent/134951-onderdoorgang-rozemarijnbrug-opent-voor-voetgangers-en-fietsers
82. 41 Stad Gent (onbekend). Onderdoorgang Rozemarijnbrug [Foto]. Geraadpleegd 6 mei 2019, van https://stad.gent/mobiliteit-openbare-werken/openbare-wegenwerken-uw-buurt/openbare-werken-gent-centrum
83. 41 BAM nv (2017). Nieuwe fietsbrug IJzerlaan opent op 6 april [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.zja.nl/nl/page/4350/new-bicycle-bridge-ijzerlaan-opens-on-april-6th
84. 41 Aa-Dee Machinefabriek b.v. (onbekend). Fietsonderdoorgang Buitenrustbruggen [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van http://aa-dee.com/portfolio/fietsonderdoorgang-buitenrustbruggen-haarlem/
85. 41 Eigen beeld.
86. 41 Nationaal Park Drentsche Aa (2017). Bruggen met witte leuningen [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.drentscheaa.nl/@131043/jaarverslag-2017/
87. 41 IPV Delft (onbekend). Brug Weeshuiswijde Coevorden [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://ipvdelft.nl/portfolio-item/brug-weeshuisweide-coevorden/
88. 44 POL (2017). Project veilig oversteken Stichtse Vecht [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.pol.nl/project-veilig-oversteken-stichtse-vecht/nl/news/239/?NieuwsGroepID=4
89. 44 Timberlab (2018). STRATO oprijlaan verlichting [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://timberlab.nl/wp-content/uploads/2018/05/STRATO-oprijlaan-verlichting.jpg

90. 44 Goedopweg (2016). Lichtgevend fietspad Amersfoort - Soest [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://goedopweg.nl/nieuws/lichtgevend-fietspad-amersfoort-soest
91. 44 Verkeerinbeeld (2018). Haringbuys: statig beeld voor beperkt budget [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.verkeerinbeeld.nl/artikel/040618/haringbuys-statig-beeld-voor-beperkt-budget
92. 44 Josefsson, L. op Google Maps (2015). Screenshot [Foto]. Geraadpleegd op 30 april 2019, van https://www.google.nl/maps
93. 44 Spoelstra, J. (Philips). (2017). It Amelân krijt LED-ferljochting [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.omropfryslan.nl/nijs/707494-it-amelan-krijt-led-ferljochting
94. 44 IPV Delft (onbekend). Bicycle underpass Haarlem [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://ipvdelft.com/portfolio-item/bicycle-underpass-haarlem-2/
95. 47 Staatsbosbeheer en Waterschap Hunze en Aa's (2017). Inrichtingsvisie Beekdalen Drentsche Aa [Foto]. Geraadpleegd 30 april 2019, van https://www.drentscheaa.nl/organisatie-beleid/documenten

COLOFON

Dit onderzoek is uitgevoerd door **H+N+S Landschapsarchitecten**. Het Beeldkwaliteitsplan is tot stand gekomen middels drie bijeenkomsten met het projectteam Fietssnelweg Assen-Groningen.

Team H+N+S Landschapsarchitecten
Pieter Schengenga (projectleider)
Inge Kersten (medior-landschapsarchitect)
Heleen van Boxelaere (landschapsarchitect)
Mafalda Lopez (stagiaire)

Projectteam Fietssnelweg Assen-Groningen
Peter Traas (Provincie Drenthe)
Henk-Jan ten Brink (Provincie Drenthe)
Foekje Hellinga (Provincie Drenthe)
Jose Verbrugge (Provincie Drenthe)
Sjoerd Bijleveld (Provincie Drenthe)
Rolf Dijkstra (Provincie Groningen)
Frank Zijlstra (Provincie Groningen)
Jannes de Vries (Prolander)
Edwin Bos (Prolander)
Martin van Dijken (Prolander)
Willem Tjebbe Oostenbrink (Prolander)
Rob Schreibers (Gemeente Tynaarlo)
Freddy Hoogheem (Gemeente Tynaarlo)
H. Heijman (Gemeente Assen)
Roel Hilberts (Gemeente Assen
Arne Dijk (Gemeente Haren)
Leo Dijkstra (Gemeente Groningen)
Jaap Valkema (Gemeente Groningen)
Erwin de Jager (Gemeente Groningen)

Kaarten en afbeeldingen
H+N+S Landschapsarchitecten tenzij anders vermeld

projectnummer
2378

Amersfoort, mei 2019

H+N+S
Landschapsarchitecten

Bezoekadres
Soesterweg 300
3812 BH
Amersfoort

Postadres
Postbus 1603
3800 BP
Amersfoort