

INLOOPAVOND 03 - BRAVO

GRONINGEN AIRPORT EELDE

2011
FASE SO

DATUM 08-11-2023

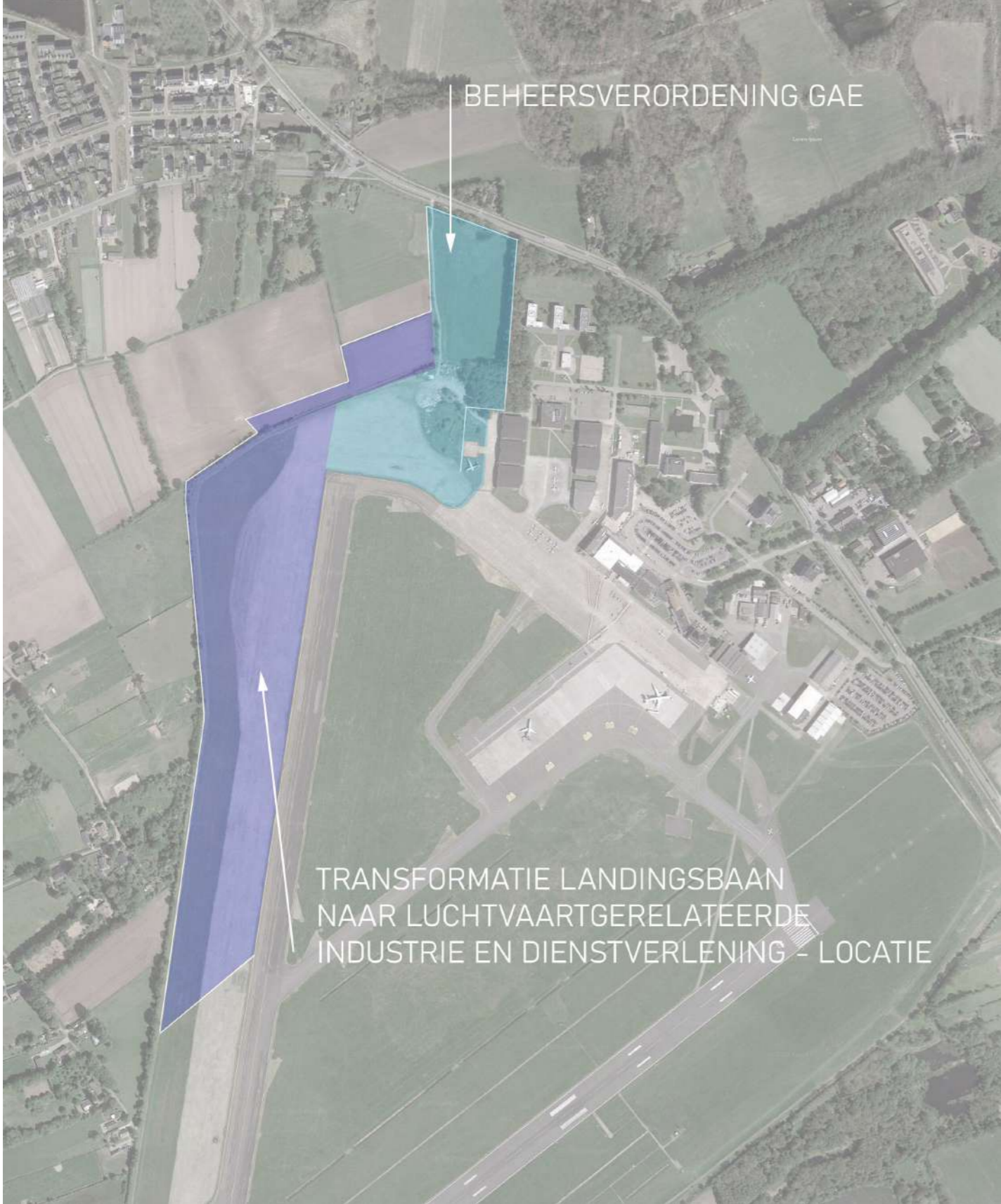
VERSIE V1

I.O.V. GAE



BNA
VAN RINGEN
ARCHITECTEN

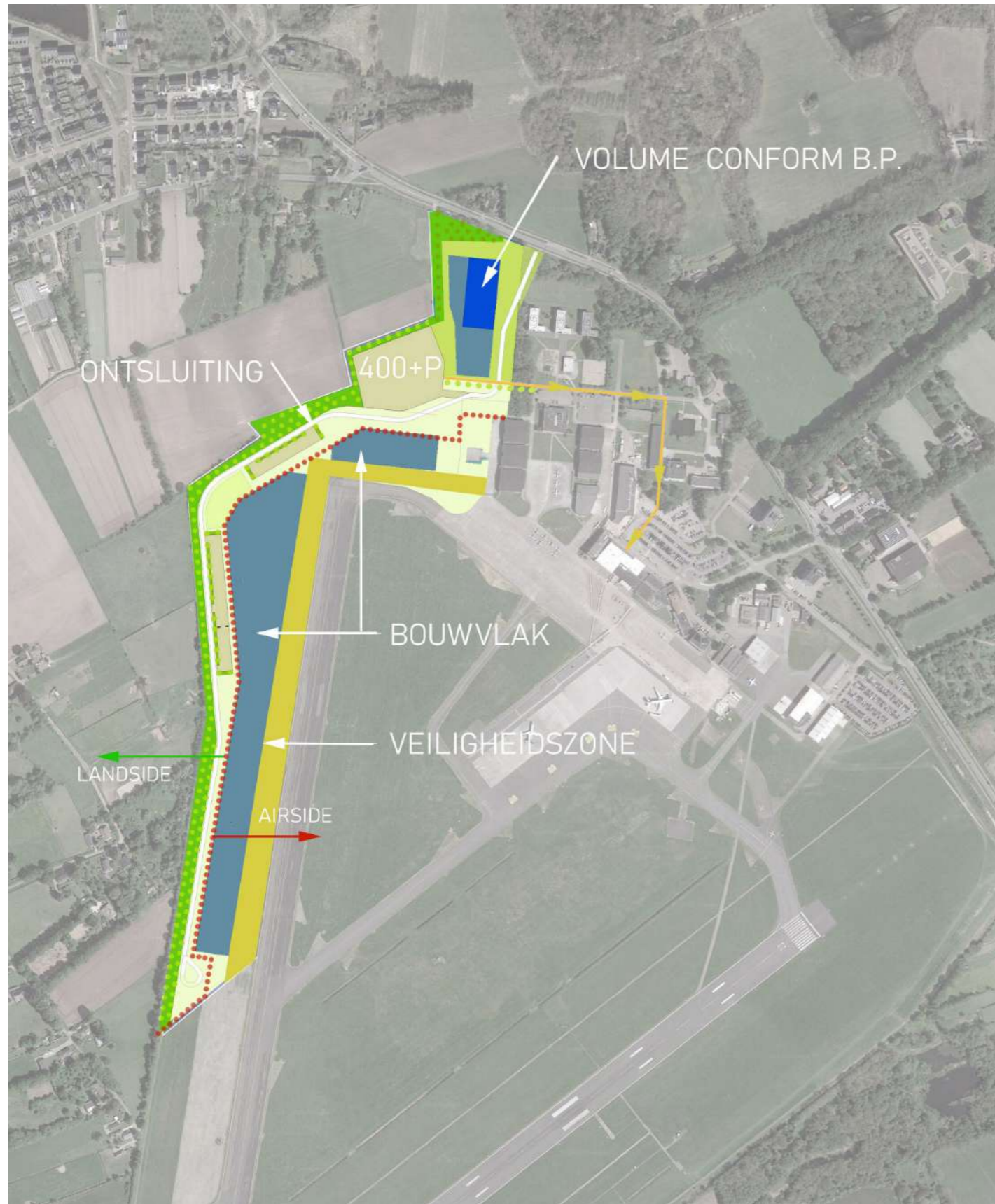
CONTEXT BRAVO



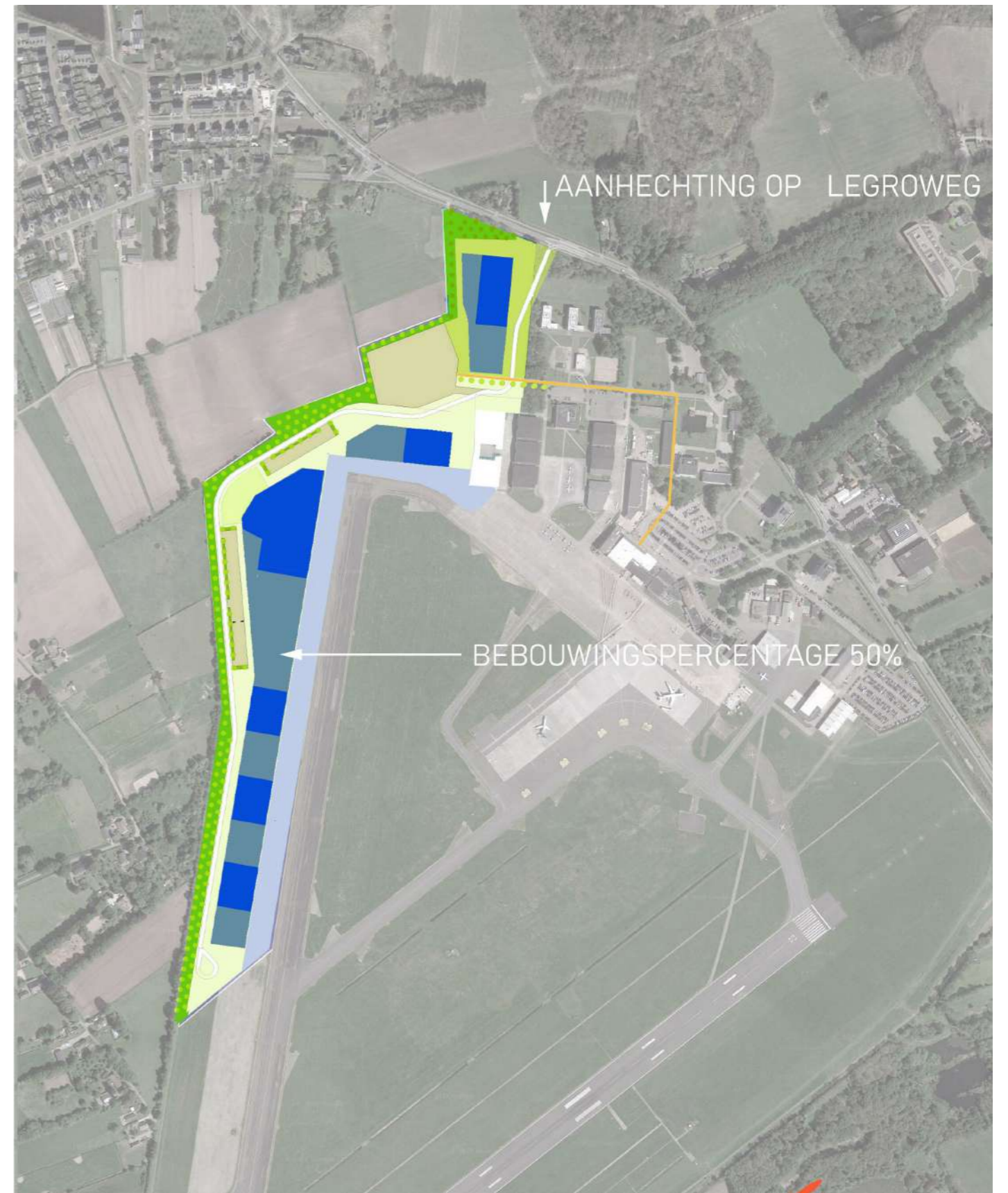
LOCATIE PROJECTGEBIED



CONTEXT



PROGRAMMA



DICHTHEDEN

ONDERZOCHE INRITVARIANTEN



TOELICHTING INRITVARIANTEN

Algemeen

Naar aanleiding van de informatie afkomstig uit inloopavond 02 hebben we gesprekken gevoerd met de gemeente Tynaarlo, Provincie en verkeerskundigen om daaruit de best passende oplossing voor de ontsluiting van het BRAVO terrein te komen. Zodat deze zowel in de bestaande als toekomstige context van de luchthaven en omgeving past.

De in de toekomstige aan te leggen rotonde naar de hoofdingang zal zorgen voor een vertraagde snelheid. Vanuit gesprekken met de verkeerskundige is geadviseerd voor dit gedeelte al een snelheidsbeperking van 60 km/u aan te houden.



Optie 1
Inrit bestaande RLS ingang

- + Gebruik maken bestaande inrit
- + Weinig extra verkeerstechnische maatregelen
- + Dichtbij A28
- + Niet voor woonhuis A en B langs
- Toename verkeersbewegingen over onderwijs campus
- Menging van functies is onwenselijk. Bestemmingsverkeer bedrijvigheid BRAVO gaat over RLS campus.



Optie 2
Inrit tussen Cargo en RLS terrein in. Met als toevoeging een knik richting de Legroweg waardoor de inrit ongeveer tussen woonhuis A en B in komt.

- + BRAVO krijgt eigen inrit (daarmee geen functiemenging)
- + Inrit tussen woonhuis A en B, waardoor minder hinder ontstaat.
- + Wegprofiel zuidelijke richting vergroot, zodat de weg aan de noordzijde het bestaande profiel kan behouden.
- Verplaatsen gashuis (netbeheerder is bereid mee te werken).
- Ingrepen bestaande groenstructuur en perceelsgrenzen.



Optie 3
Inrit tussen Cargo en RLS terrein in.

- + Aantakken bestaande inrit Cargo terrein.
- + BRAVO krijgt eigen inrit (daarmee geen functiemenging).
- Dichter op woonhuis A.
- Aansluiting op Legroweg geniet aandacht.



Optie 4
Inrit bestaande zandweg.

- + Aantakken bestaande inrit zandweg.
- + BRAVO krijgt eigen inrit (daarmee geen functiemenging).
- Verkeersbewegingen bedrijvigheid BRAVO dicht bij bewoners Esweg.
- Bestemmingsverkeer BRAVO zal voor woonhuis A én B langs gaan omdat deze hoofdzakelijk van de A28 komen.



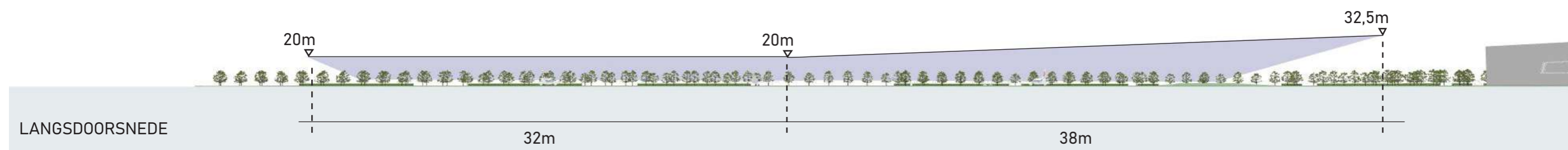
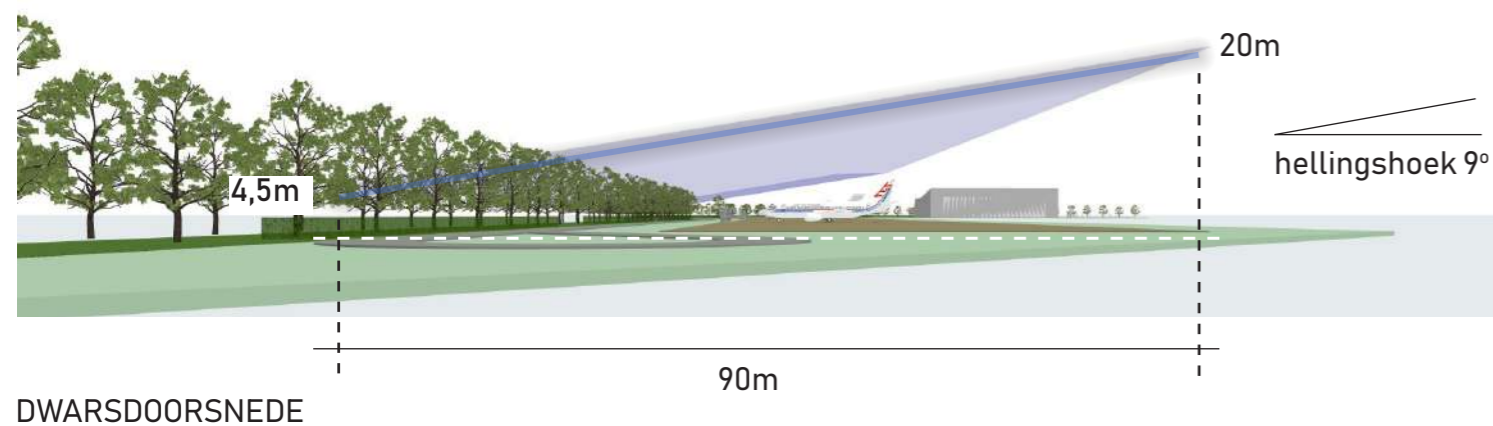
Optie 5
Nieuwe rotonde en afslag Esweg

- + Verkeersknoop Esweg combineren in nieuwe rotonde met afslag naar BRAVO.
- Ver van A28.
- Dure ingreep en bevoegd gezag ziet dit niet als beste oplossing en ziet daarom ook af van medewerking.
- De decentrale aanrijding BRAVO terrein niet gunstig.
- Verkeersbewegingen bedrijvigheid BRAVO dicht bij bewoners Esweg.

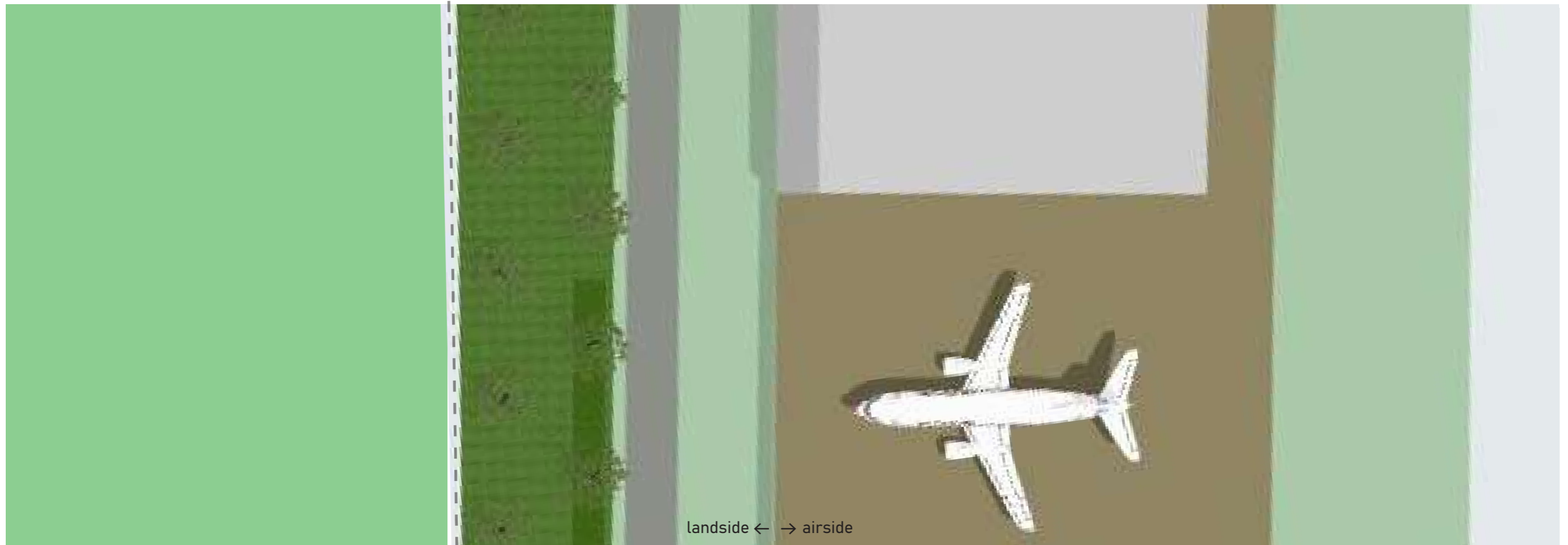
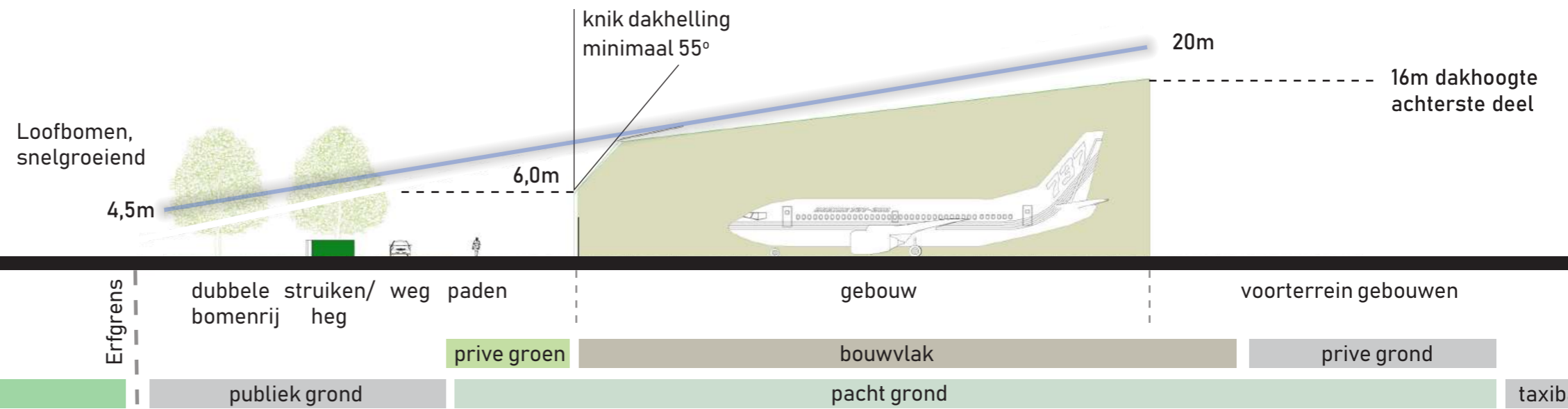
TOELICHTING

Om de ruimtelijke speelkaders van het BRAVO terrein te omschrijven hebben we een zogehete "ENVELOPE" gemaakt. De nieuw te bouwen bouwmassa's dienen binnen deze envelope te passen.

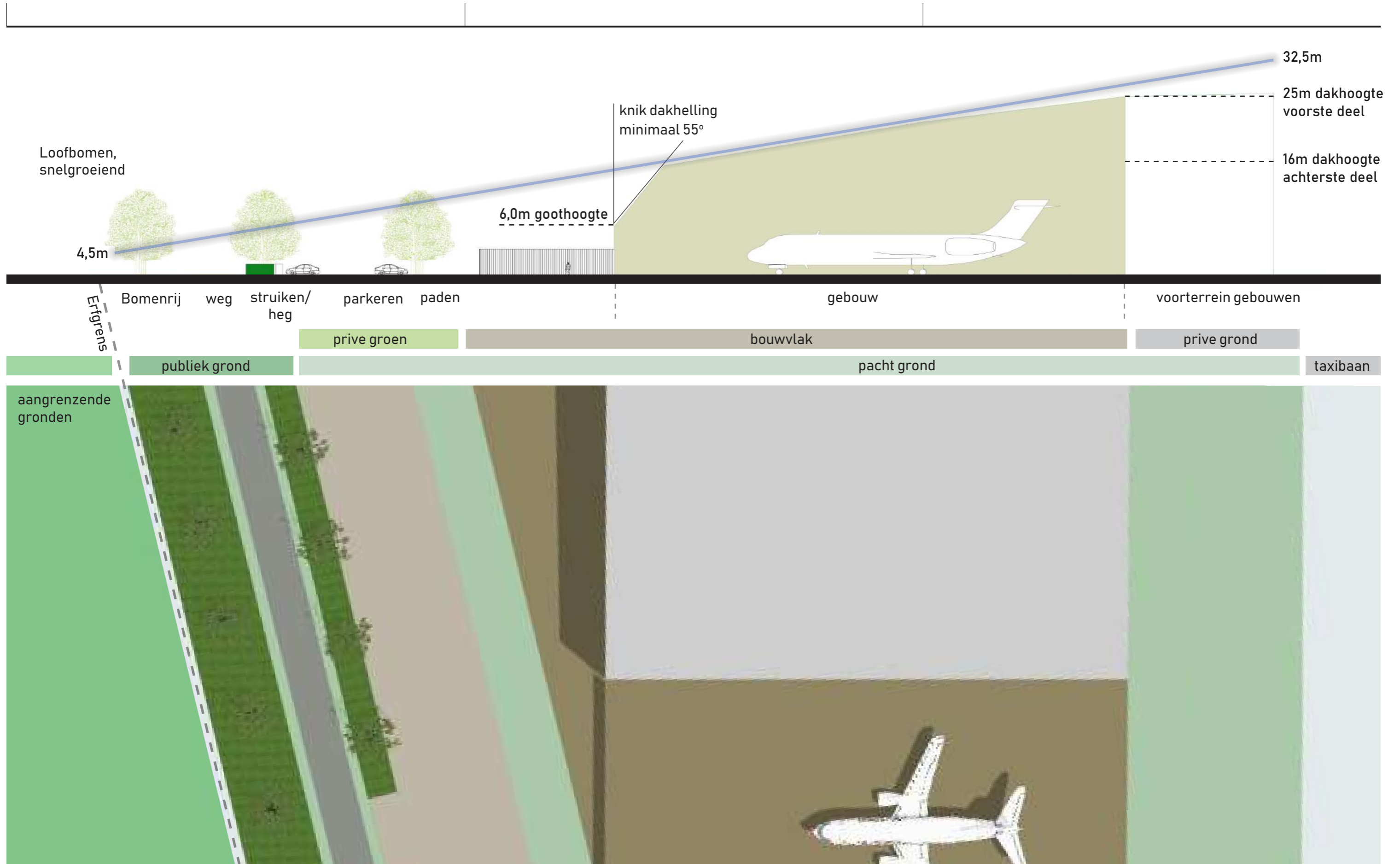
Het bedraagt een denkbeeldig vlak dat 4,5m boven de perceelsgrens begint en in een helling van 9° oploopt tot een 20m aan de rand van het BRAVO-terrein bouwvlak.

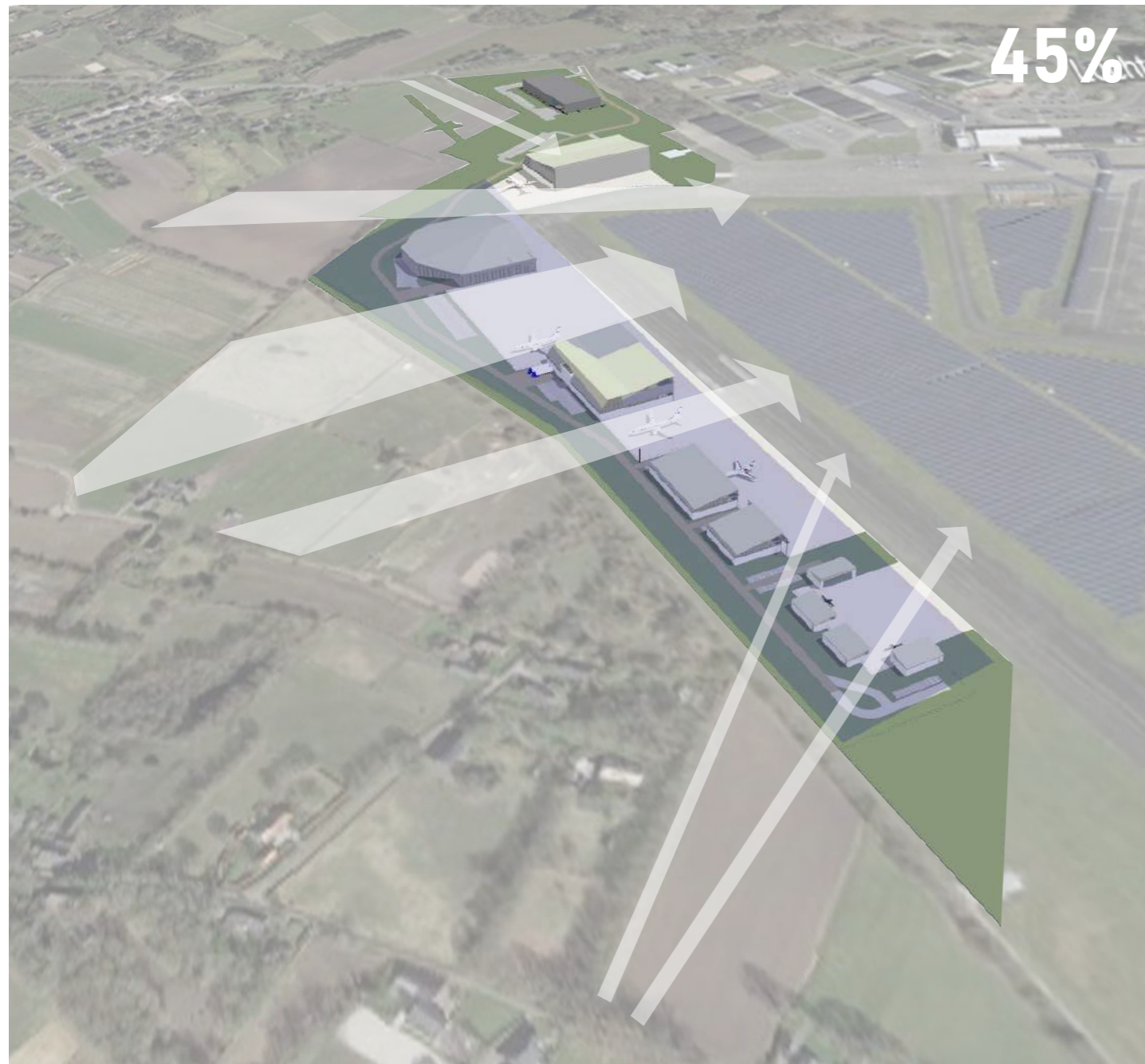


DOORSNEDEPROFIEL ACHTERSTE DEEL



DOORSNEDEPROFIEL VOORSTE DEEL



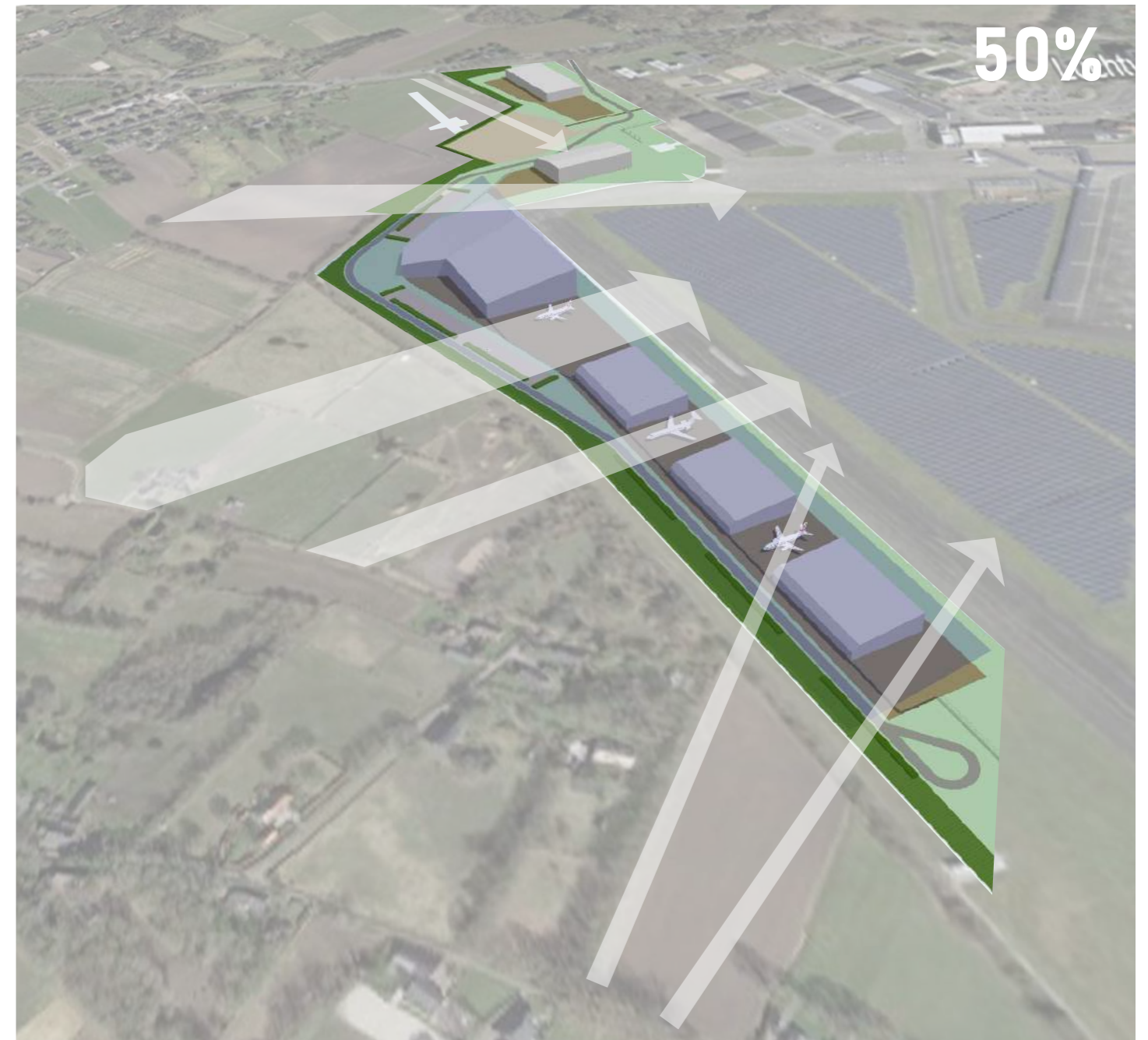


MODEL 01 - INLOOPAVOND 02 ca. 45% BEBOUWING

Een grote hangar met een hoogte van 25 meter aan het begin van het terrein, aflopend naar kleinere gebouwen met een hoogte van respectievelijk 21, 14 en 8 meter.

Ruime doorzicht tussen de twee grote gebouwen, daar waar het landschap het meest open is.

In principe vallen alle gebouwen onder de enveloppe, behalve het tweede gebouw. Deze zal aangepast moeten worden.



MODEL 02 - ca. 50% BEBOUWING

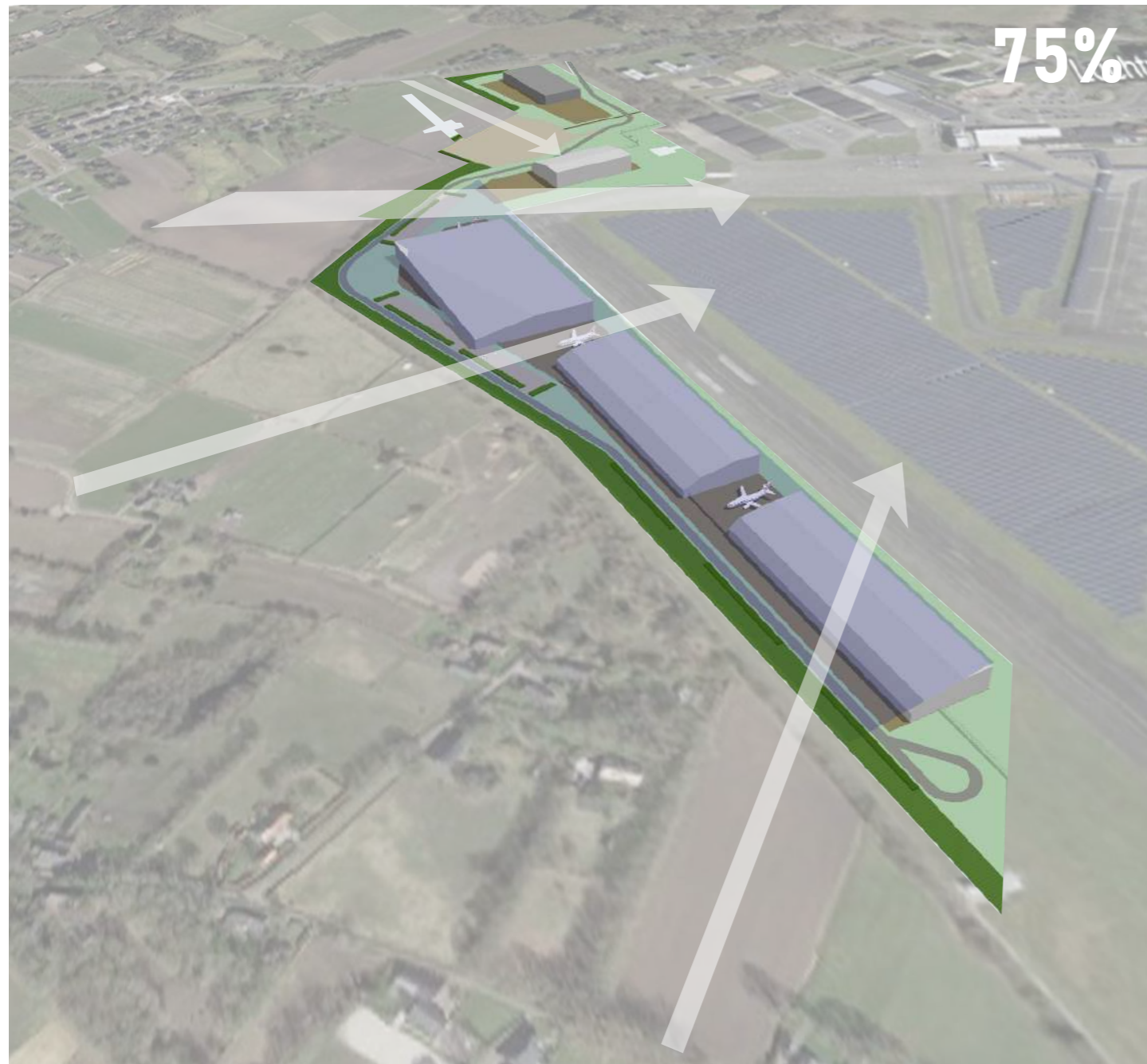
Model 02 is op basis van de enveloppe en met een maximale bebouwing van 50%

Alle profielen van de gebouwen vallen onder de Enveloppe. Aan de voorzijde een grotere bebouwing met een maximum van 25m en achteraan gebouwen van maximaal 16m.

PERSPECTIEF VANUIT LANDSCHAP

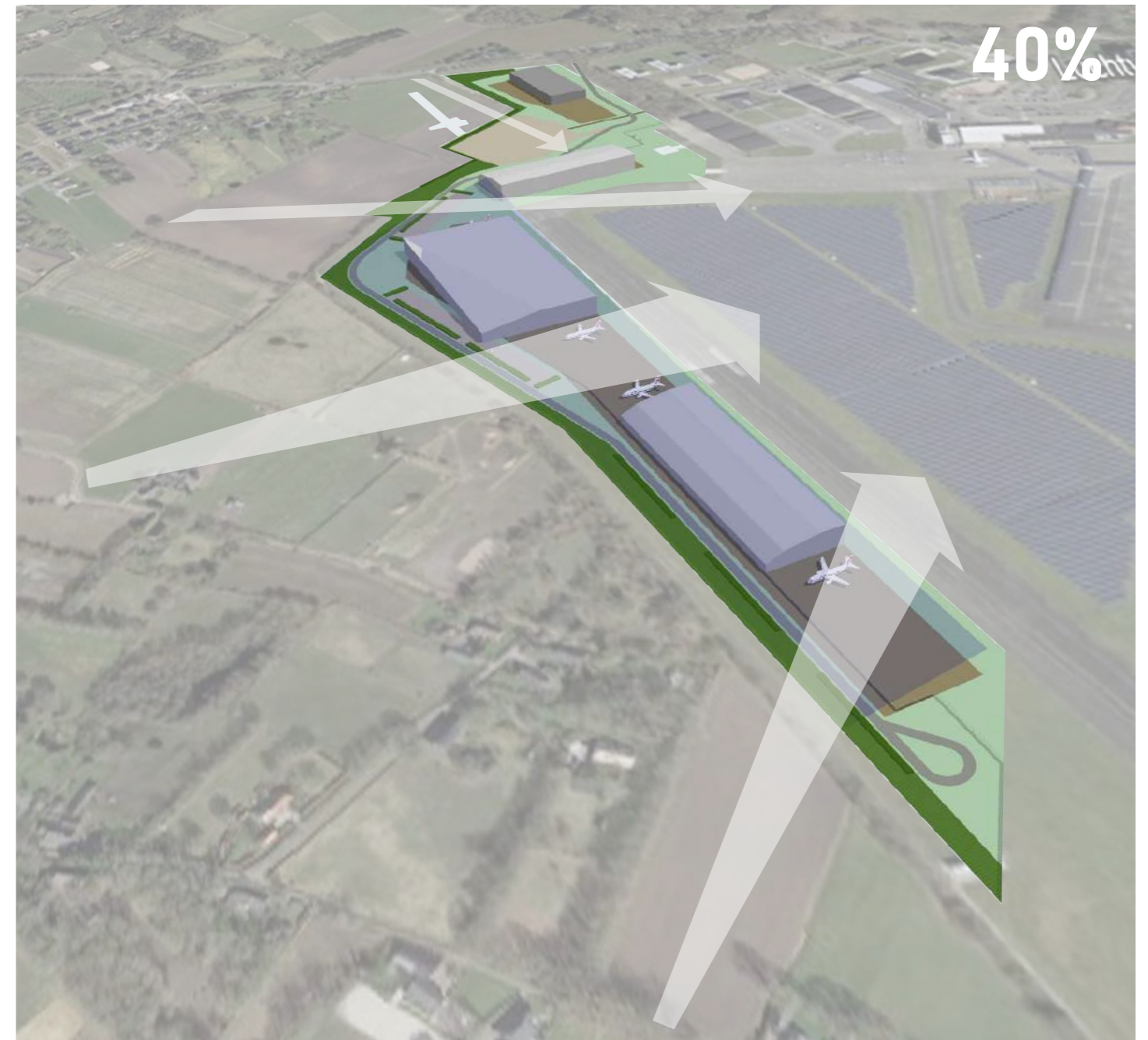


BEBOUWINGSPERCENTAGE



MODEL 03 - ca. 75% BEBOUWING

Fokker model A



MODEL 04 - ca. 40% BEBOUWING

Fokker model B

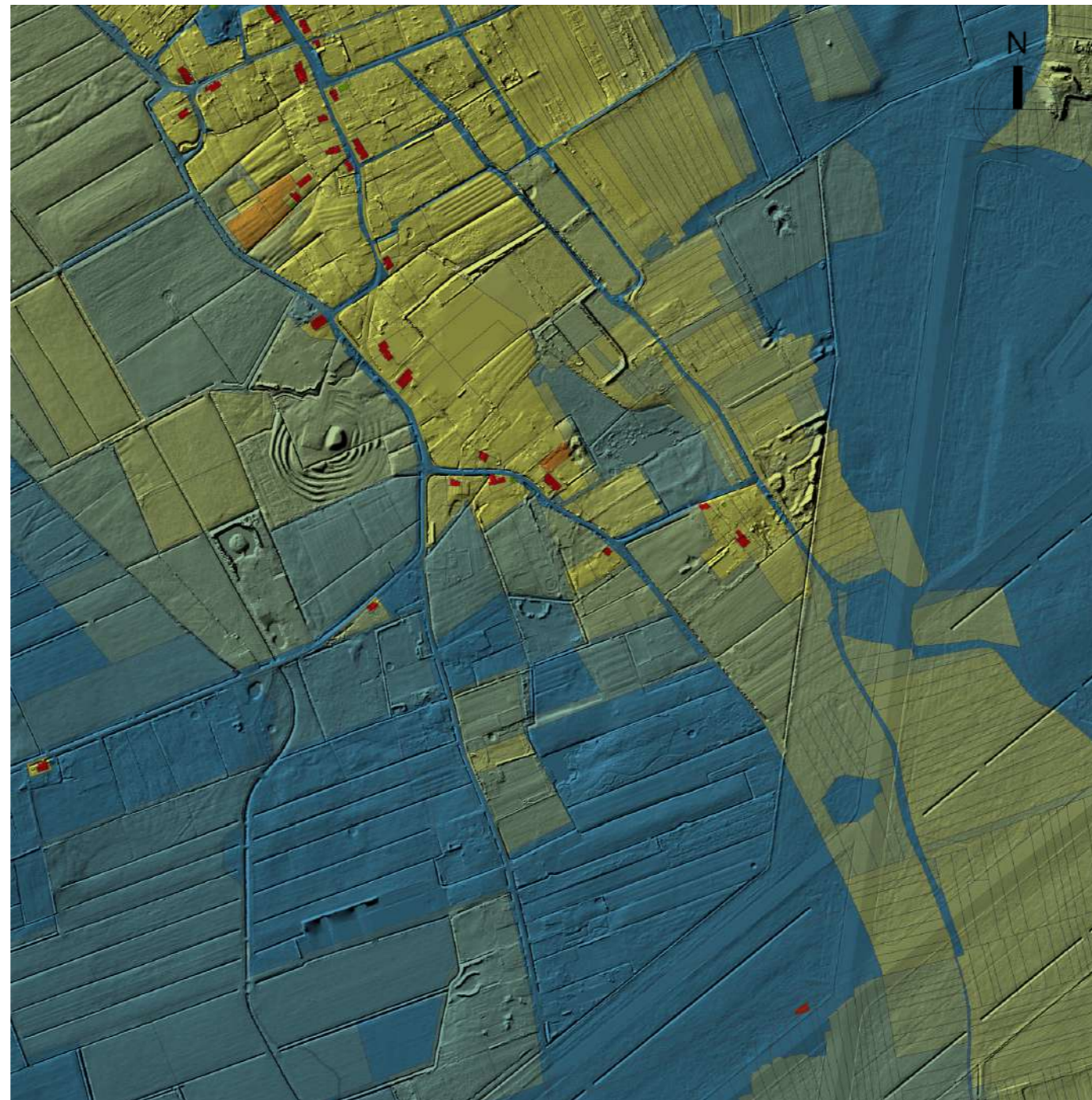
De illustraties (kaarten) beschrijven de context voor de landschapsbiografie - een standaardonderdeel van landschapsanalyse.

Deze evaluatie van de nederzetting Eelde en het omringende landschap definieert het historische aspect van ruimtelijke kwaliteit.

Het begint ook de logica in de functionele aspecten van ruimtelijke kwaliteit te verklaren.

Hoe het landschap beleefd wordt, komt in een volgende versie van dit rapport aan bod.

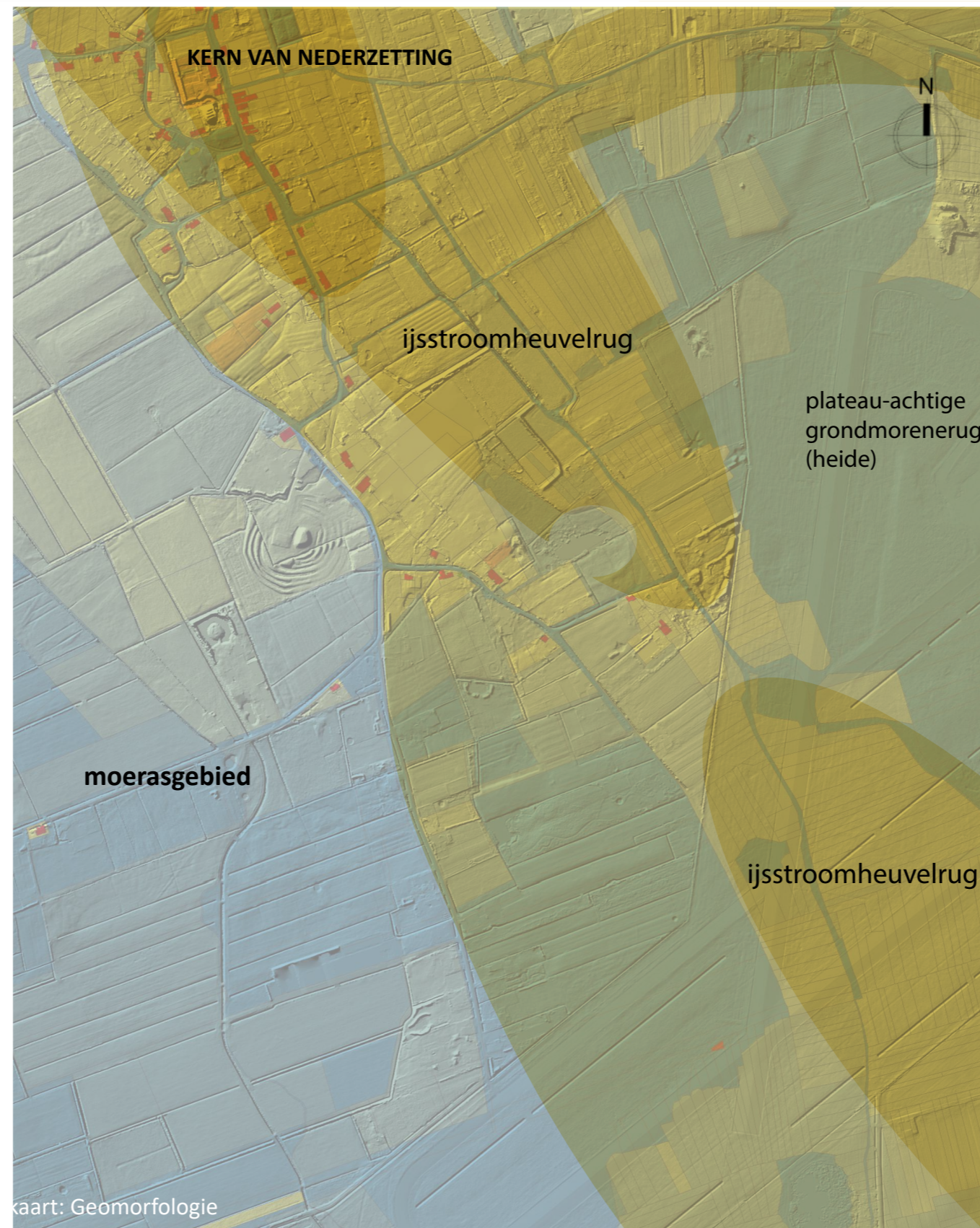
LANDSCHAPSANALYSE: Luchthaven Groningen, Eelde, 2023



De basis voor strategieën & uitgangspunten om ruimtelijke kwaliteit te behouden

LANDSCHAPPELIJKE CONTEXT

(kaart) Landschappelijke context: de geomorfologie van Eelde en omgeving is grotendeels gevormd door glaciële processen. Zoals je op de tekening kunt zien, hebben deze een afgevlakte ruglijn gevormd die zich net als de Hondsrug uitstrekt van noordwest naar zuidoost. Dit definieert de westelijke grens van een plateau dat zich oostwaarts uitstrekt en waarop het vliegveld Eelde nu is gebouwd.



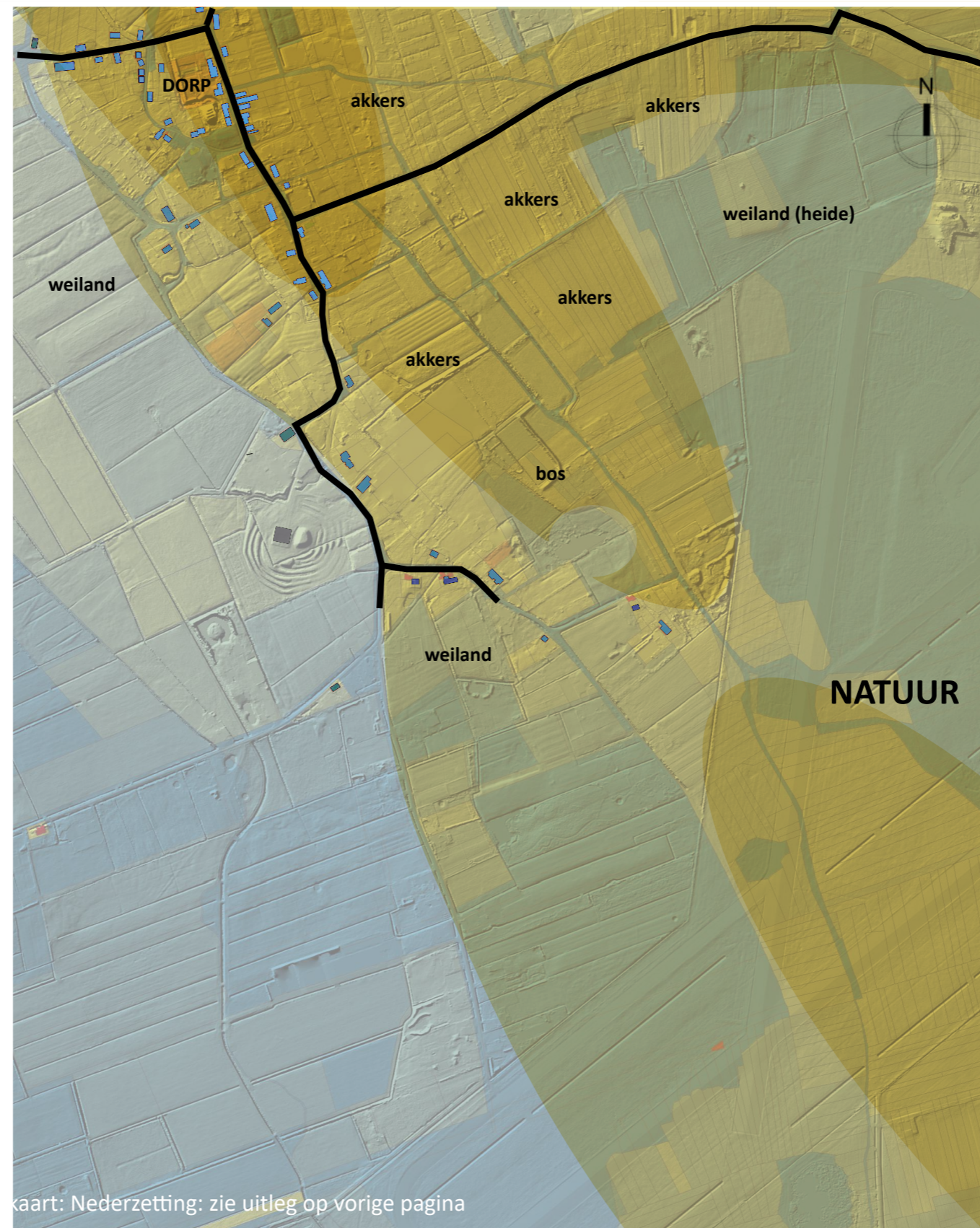
voorlopig exemplaar van het rapport | | 08 nov 2023 | | LANDSCHAPS ARCHITECT: ALEXANDER VAN SPYK 2

LANDSCHAPPELIJKE CONTEXT 12e EEUW

(kaart) Nederzetting: Eelde zou in omvang grotendeels onveranderd zijn gebleven vanaf het eerste (erkende) bestaan (12e eeuw) tot de 19e eeuw.

Typisch voor een Drents dorp op zandgrond (omgeven door heide en wat moeras dicht bij de beken) zou hebben bestaan uit een kern, eenvoudige paden, akkerbouw dicht bij de huizen en begrazing (van schapen) in weilanden verder weg.

In de nattere laaggelegen gebieden zou hakhout zijn verbouwd, deels voor brandstof en afrasteringen. De heide in de buurt van de nederzetting (eerst en later) zou zijn geroid tijdens de turfwinning (voor brandstof).



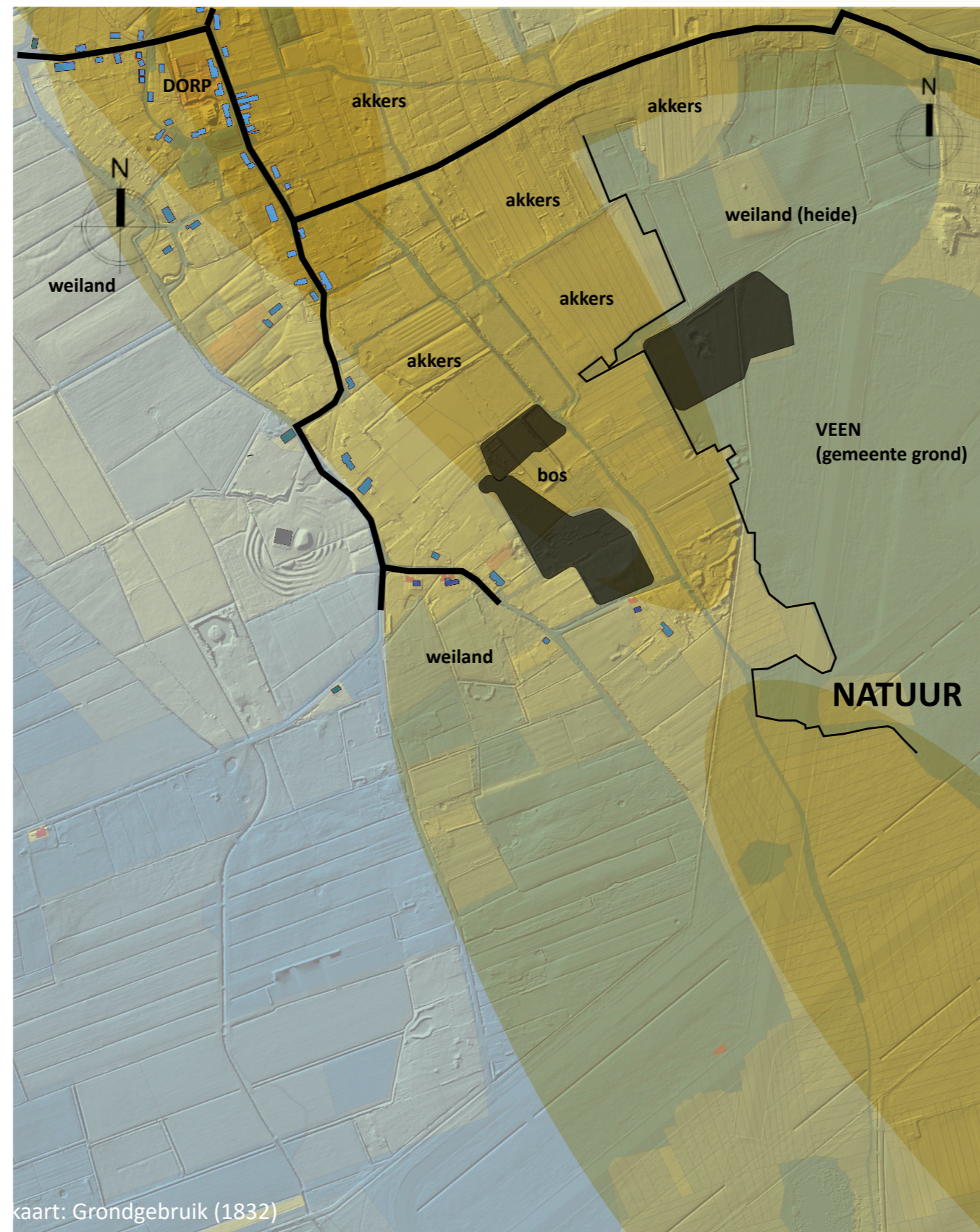
LANDSCHAPPELIJKE CONTEXT 1832

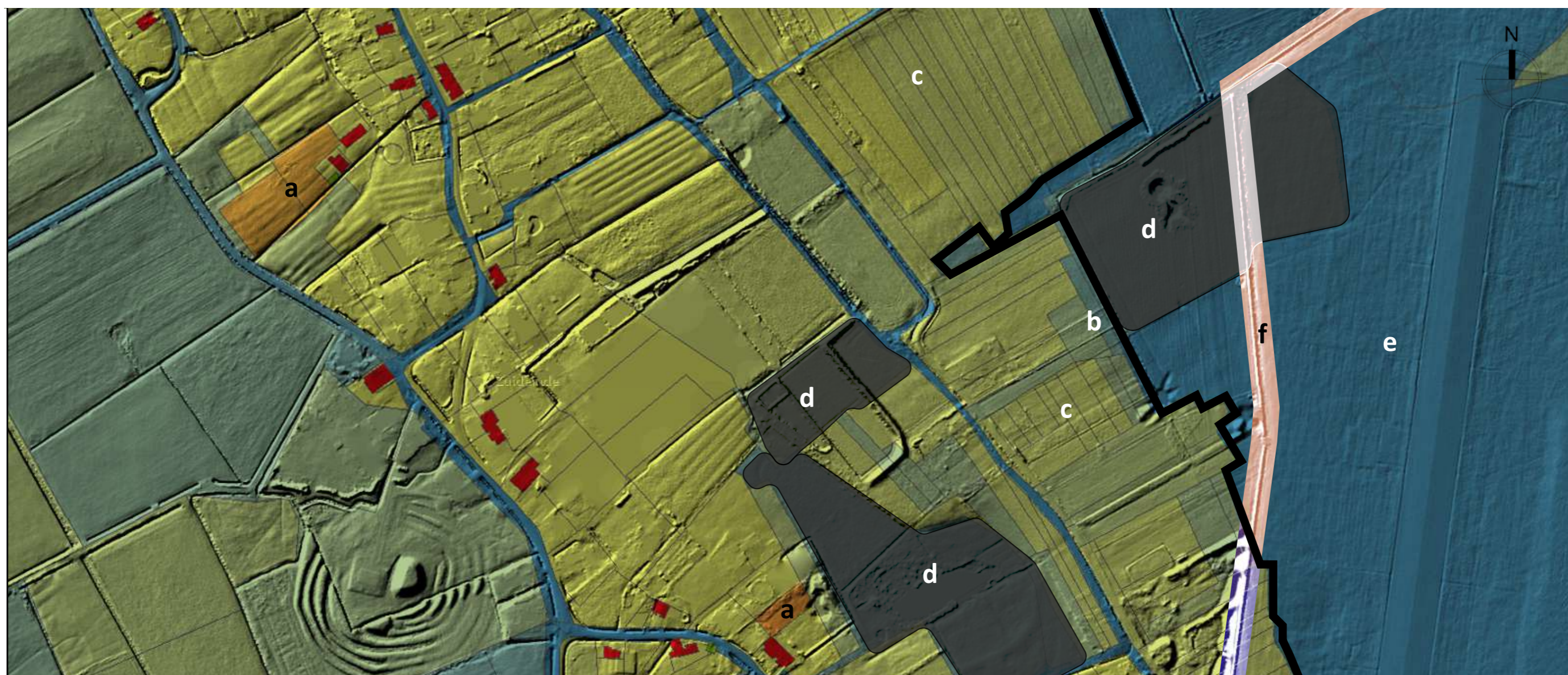
kaart: (1832) Met de bevolkingsgroei van de 19e eeuw zou Eelde meer voedsel hebben geproduceerd voor externe markten, zou de akkerbouw op zijn minst verdrievoudigd zijn en het grazen van dieren (waaronder koeien) ook. De bewoning van de buitengebieden zou zijn toegenomen en zich hebben verplaatst langs de hogere zandgronden naar het zuiden en noorden in de richting van Paterswolde.

Turfwinning voor brandstof in de heidegebieden zou ook zijn toegenomen en natuurlijke (onbebouwde) gebieden zouden zijn teruggedrongen tot steeds grotere afstanden van het dorp.

De gemeente Eelde bezat het grootste deel van de heidegebieden - de grens is te zien aan de zigzaggende dunne zwarte lijn die ongeveer van noord naar zuid loopt.

Bos dat als hakhout wordt beheerd in laaggelegen gebieden en ook op de heide is te zien als grote grijs gearceerde gebieden op de kaart.





KAART: Grondgebruik (1832): gebaseerd op de “OAT” van 1832 (oorspronkelijke kadaster), waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen gebieden die voedsel produceerden zoals boomgaarden (a), weiland (b) en kleine akkerbouwbedrijven (c) en gebieden met andere of geen gebruikdoeleinden. Dit omvat hakhoutbos (d) en heide (e). Heide kon ook gebruikt zijn voor de winning van turf en/of het laten grazen van schapen. Huizen zijn aangegeven in rood. De omtrek van het bestaande vliegveld wordt weergegeven als een gedeeltelijk doorschijnende witte lijn (f).

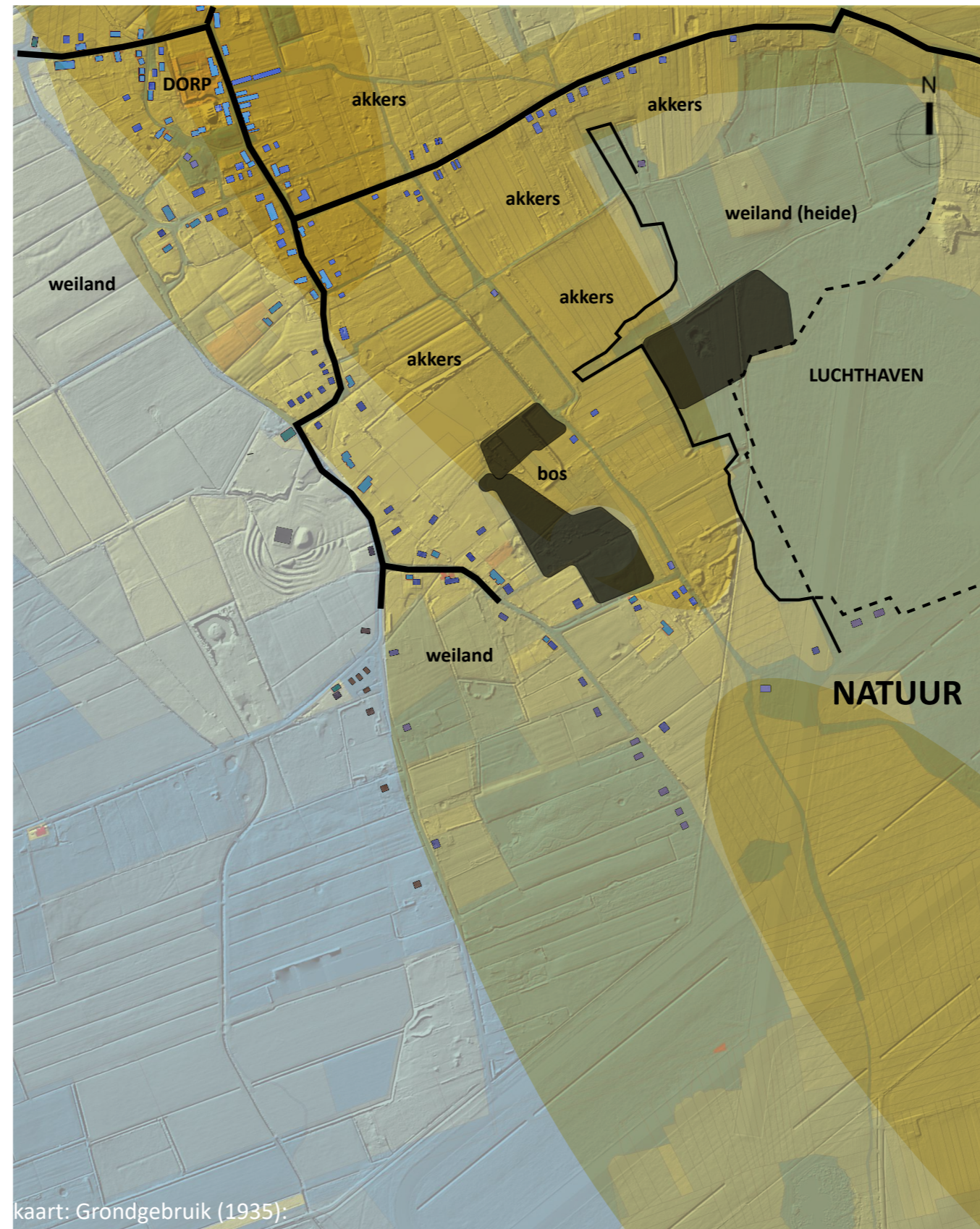
* OAT = OORSPRONKELIJK AADNWIJZENDE TAFEL WAS HET CENTRALE REGISTER VAN HET KADASTER WAARIN BIJ DE AANVANG IN 1832 ALLE GEGEVENS OVER DE PERCELEN VERZAMELD WERDEN. BRON HISGIS.

LANDSCHAPPELIJKE CONTEXT 1935

Kaart: (1935) Met de aanleg van het vliegveld en de voortdurende bevolkingsgroei breidt de nederzetting Eelde zich in alle richtingen uit op iets hogere, droge zandgrond.

De akkerbouw gaat door, hakhout is nog steeds waardevol en de turfwinning is bijna helemaal gestopt.

De grens van het nieuwe vliegveld wordt op deze kaart weergegeven als een zwarte onderbroken lijn.



kaart: Grondgebruik (1935):

LANDSCHAPPELIJKE CONTEXT 1954

Kaart: (1954) Het vliegveld wordt verbeterd en vergroot. De nieuwe landingsbanen zorgen voor grote transformaties in het landschap en genereren de lijn van de huidige (2023) westelijke grens.

Observaties die zijn nuttig om de huidige situatie te begrijpen.

In 1954 was Eelde als nederzetting nauwelijks gegroeid. Dit zou dramatisch veranderen door de toename van bevolking, rijkdom en autobezit vanaf de jaren 1960.

Het veranderende gebruik van landbouwgrond zou de agglomeratie en de grootte van de percelen bouwland hebben vergroot. De gebieden aangegeven met groene arcering en de letter (a) zouden waarschijnlijk gebruikt zijn voor laagintensieve begrazing door schapen en koeien. Er zouden overblijfselen zijn geweest van houtwallen en andere oudere, meer natuurlijke landschapkenmerken zoals dauwvijvers en moerassige gebieden.

De lijn met (b) is nog steeds zichtbaar op kaarten en geeft een verandering in landgebruik aan. Deze lijn komt overeen met de vroegere grens van land in gemeentelijk eigendom. Het land erachter (ten oosten van deze grens) kan waarschijnlijk gemeenschappelijk land geweest zijn dat begroeid was met wat heide, gras en inheemse struiken. Het werd waarschijnlijk ook begraasd.



kaart: Landgebruik (1954):

Kaart: (2023) Historische landschapsanalyse: De zichtbare restanten van het oudere landschap plus aanwijzingen waar landschapselementen volledig werden verwijderd. Bij voorbeeld:

1. Bomenrijen (voornamelijk eiken).
2. Voormalige zandpaden nu verhard tot permanente wegen.
3. Bomenrijen nu verdwenen / verwijderd
4. Boomsingels die vroegere of overgebleven houtwallen afbakenen en dus de grenzen vormen van percelen die als weiland worden gebruikt.
5. De vroegere locatie van de Waterburcht.



kaart: (2023) Historische landschapsanalyse:

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING



PERSPECTIEF VANUIT LANDSCHAP



COLOFON

CONTACT

Van Ringen Architecten
Hoofdweg 262
9765 CM Paterswolde

050 - 318 98 22

www.vanringenarchitecten.nl

info@vanringenarchitecten.nl