



Het gevecht van landschaps-
architect Dirk Sijmons

De Resident: het beste van twee werelden

DESIGN EN FUNCTIONALITEIT

Spanningsveld of gezonde relatie

GOVWTOUJ STRAATBAKSTEEN

FORUM OVER
RUIMTELIJKE INRICHTING
NAJAAR 2003

#03

INHOUDSOPGAVE



4 / 7

In het 'krankzinnige' vak dat landschapsarchitectuur heet, staat Dirk Sijmons al jaren aan de top. De partner in bureau H+N+S vecht nog steeds voor een meer openbaar landschap, zodat mensen weer trots kunnen zijn op hun natuurlijke omgeving. De Amsterdammer zelf mag graag op Texel - volgens hem een waar landschapsmuseum - verblijven.



12 / 20

Contour Straatbaksteen ging op zoek naar het spanningsveld tussen design en functionaliteit, de frictie tussen ontwerp en gebruik in de buitenruimte. We bezochten drie uiteenlopende projecten: stedelijk (Amsterdamse Oosterparkbuurt), dorps (Utrechtseweg Oosterbeek) en een opgave daar tussenin; de facelift van Almere-Haven.



26 / 27

Michiel Nieuwenhuys bespreekt in deze Uitgelezen twee nieuwe uitgaven met de openbare ruimte als raakvlak, te weten Wonen in de Deltametropool en Stadsplan Amsterdam.



8 / 10

De Resident: een indrukwekkende en harmonieuze aansluiting met de Haagse binnenstad. Het stadsdeel met onder meer overheidsgebouwen, kantoor-torens en woningen, is in korte tijd een logisch onderdeel van de stad geworden. Ontwerper Frank Cardinaal van CH & Partners Stedenbouw en Landschap blikt terug op het prestigieuze project.



21 / 23

Een van de nestors van de Nederlandse landschapsarchitectuur, Bob van der Vliet, is verantwoordelijk voor de geslaagde opknappbeurt van het Gelderse stadje Huissen. Volgens Van der Vliet kan een reconstructie van stadscentra alleen succesvol zijn bij voldoende samenhang tussen ontwerp, techniek, draagvlak en onderhoud en beheer.



28

De jaarlijkse studiereis van de Stichting Promotie Straatbaksteen voerde in mei naar Lyon, bij velen bekend als lastig verkeersknooppunt in vakantie-tijden. Het bezoek aan de derde stad van Frankrijk maakte echter duidelijk dat we nog een hoop kunnen leren van de doortastendheid van de Fransen als het gaat om stedelijke transformaties en de integratie van de diverse betrokken disciplines.



11

De Utrechtse burgemeester mevrouw Annie Brouwer-Korf stelt in haar column dat een bestrating met straatbaksteen kleur en een menselijke maat uitstraalt. Een stadsstraat met klinkers in plaats van asfalt wordt er alleen maar beter op. Mevrouw Brouwer zegt dit tegen de achtergrond van de herinrichting van het stationsgebied in Utrecht.



24 / 25

Ook al gaat het Nederland economisch minder voor de wind en houden gemeenten en projectontwikkelaars de hand strakker op de knip, straatbaksteen blijft populair. Kwaliteit en duurzaamheid zijn doorslaggevend bij de herinrichting van openbare ruimten in stadscentra. Bij woningbouwprojecten vindt de laatste tijd wel een verschuiving plaats.



29 / 31

In Nijmegen wordt al diverse jaren gewerkt aan een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte in het centrum van de stad. Het beleidsplan Centrum 2000 is de leidraad van het uitvoeringsprogramma dat nog tot na 2005 merkbaar is. In de eerste twee fasen ervan heeft de gemeente geleerd van de fouten van andere steden, zeggen projectleider Hans Eijsbouts en stedenbouwkundige Mathieu Schouten.

COLOFON

Contour Straatbaksteen is een uitgave van de Stichting Promotie Straatbaksteen. Het tijdschrift wil een forum en inspiratiebron zijn voor alle professionals betrokken bij de ruimtelijke inrichting in Nederland.

Redactie

Dick Tommel (hoofdredacteur),
Theo van Baal, André van den Hul,
Michiel Nieuwenhuys, Robert Stuyt

Raad van Advies

Paul van Beek (Paul van Beek Landschappen BNT), Willem van der Made (directeur Stadsontwikkeling gemeente 's-Hertogenbosch), Margot van Niele (directeur Kalliste Woningbouwontwikkeling), Jan Stigter, (stedenbouwkundige Dienst Ruimtelijke Ordening gemeente Amsterdam)

Stichting Promotie Straatbaksteen

Postbus 80523, 2508 GM 's-Gravenhage
T 070 - 3514851, F 070 - 3544631
E info@straatbaksteen.com
I www.straatbaksteen.com

Bladmanagement

Van Zandbeek corporate communicatie,
Iris van den Boogaard, Andre van den Hul,
Fred Wijers

Vormgeving

Ten Bosch design, Esther van Gompel

Fotografie

Picture Productions: Hans Hebbink,
Hummel fotografie: Kees Hummel (foto Zebratuin), Fotodienst Gemeente Utrecht (portretfoto burgemeester Brouwer-Korf) en Raymond Linssen (foto Place des Célestins, studiereis Lyon)

Overname uit Contour Straatbaksteen is toegestaan, mits bronvermelding.



SPANNINGSVELD

Het spanningsveld tussen ontwerp en gebruik in de openbare ruimte, daarover kunnen we uren discussiëren. Prachtige ontwerpen voor pleinen en straten die vervolgens toch niet tot hun recht komen, omdat het gebruik (tussentijds) veranderd is. Of juist erg functionele ontwerpen die weinig ruimte laten voor welke verbeelding dan ook. In alweer het derde nummer van Contour Straatbaksteen staan we met dat thema in het achterhoofd wat nadrukkelijker stil bij de totstandkoming van projecten in Oosterbeek, Amsterdam en Almere-Haven, ieder met hun eigen karakter. Overigens, het jaarlijkse seminar van de Stichting Promotie Straatbaksteen behandelt hetzelfde thema. Het symposium vindt plaats op woensdag 26 november in Grand Hotel Karel V in Utrecht, meer informatie vindt u op www.straatbaksteen.com.

In deze Contour Straatbaksteen besteden we behalve aan bovengenoemd spanningsveld, ook aandacht aan de landschapsarchitectuur in Nederland. In een boeiend gesprek vertelt Dirk Sijmons dat hij nog altijd strijdt voor een openbaar landschap. Het terugkrijgen van de controle op de waterhuishouding ziet hij als een van de grootste opgaven in de komende jaren. In een ander artikel lopen we met Bob van der Vliet door het centrum van het Gelderse stadje Huissen. De door Van der Vliet ontworpen herinrichting daar is volgens de Bosscheenaar een geslaagde optelsom van bepalende factoren als ontwerp, techniek, beheer en onderhoud en draagvlak.

De ontwikkelingen in de openbare ruimten in grote Nederlandse steden staan sowieso bepaald niet stil. De Resident, een nieuw stadsdeel van Den Haag, laat zien hoe het gebied met overheidsgebouwen en kantoor-torens moeiteloos samensmelt met het historische centrum van de residentiestad. Ook in Nijmegen heeft de buitenruimte een flinke kwaliteitsimpuls gekregen met de uitvoering van het plan Centrum 2000. En wat te denken van Utrecht waar de transformatie van het stationsgebied onderwerp van discussie is. Burgemeester Annie Brouwer-Korf breekt in haar column alvast een lans voor straatbaksteen die kleur en een menselijke maat in de binnenstad laat zien.

Uiteraard hebben we ook gekeken naar de toepassing van straatbaksteen in een breder verband. De kwakkelende economie en het strepen in budgetten ten spijt, straatbaksteen behoudt zijn populariteit bij reconstructies in stadscentra. Kwaliteit en duurzaamheid zijn daarbij van doorslaggevende aard en dat willen we vooral zo houden.

Veel leesplezier met deze derde Contour Straatbaksteen!

Dr. D.K.J. Tommel

voorzitter Stichting Promotie Straatbaksteen

Het is architectuur zonder dak en met een bizar schaalbereik, van distel tot delta. De wereld van de landschapsarchitectuur is de wereld van Dirk Sijmons, een van de partners van bureau H+N+S in Utrecht. Hij vecht nog steeds voor een meer openbaar landschap, zodat Nederlanders hun leefomgeving weer met trots aanschouwen. Maar er is meer, er bestaan nog voldoende grote opgaven die de komende jaren hun bepalende rol gaan spelen. Een gesprek met een bevlogen ambassadeur van het Nederlandse landschap.

LANDSCHAPSARCHITECT DIRK SIJMONS VOORZIET GROTE OPGAVE IN REGIE OVER WATERHUISHOUDING

De niet aflatende strijd voor een openbaar landschap

Het 'krankzinnige' vak dat Sijmons uitvoert, heeft naar volle tevredenheid van de Amsterdammer de laatste twee decennia behoorlijk aan waardering gewonnen. Want ook al is het een relatief jong vak - de eerste hoogleraar trad aan in 1947 aan nota bene de Landbouwhogeschool in Wageningen - de emancipatiegolf die opkwam in het midden van de jaren tachtig, heeft nadrukkelijk zijn sporen achtergelaten. "In het gigantische schaalbereik van de landschapsarchitectuur is nooit een schaar gezet, het gaat van tuinen tot het inrichten van een compleet nieuw landschap. Twintig jaar geleden waren het vooral tuinbureaus en landinrichtingsprojecten met specifieke beplantingsopgaven vanuit Staatsbosbeheer, dat was destijds landschapsarchitectuur. Sindsdien heeft het vakgebied zichzelf bij de eigen haren uit het moeras getrokken en werd er verbreding gezocht met infrastructuur en stedelijk landschap. Daarbij kwam dat 'Stedenbouw' in Delft meer de proceskant opzocht, waardoor er een niche ontstond. Ook werd water als ontwerpogave gezien en zeker met het plan-Ooievaar in 1986 is er een spectaculaire doorbraak in de landschapsarchitec-

tuur bereikt. Het is een culturele opgave, ons vakgebied kan nu eenmaal niet los gezien worden van andere thema's in de ruimtelijke ordening. We zitten nu in een proces van rijping, op weg naar volledige volwassenheid."

Die volwaardige kenschets van de Nederlandse landschapsarchitectuur komt op het juiste moment. In een fase dat grote opgaven als HSL en Betuwelijn zijn ingevuld, duiken er nieuwe grootschalige projecten op. Wie nu denkt achterover te kunnen leunen, komt bedrogen uit. Sijmons: "We hebben twee bijzonder instructieve zomers achter de rug. Vorig jaar ontstonden overstromingen in Oost-Europa na superbuien met meer dan 75 mm per vierkante meter per etmaal, de afgelopen maanden stonden in het teken van droogte met recente dijkdoorbraken als gevolg. Het is zaak op korte termijn weer de regie van de waterhuishouding in handen te krijgen, niet alleen van grote rivieren, juist ook op het niveau van de polders in laag Nederland en de meanderende beekjes in hoog Nederland. We kunnen wel elke regendruppel zo snel mogelijk naar de Noordzee brengen, maar dat is niet de oplossing.



De ecologische en economische schade bij droogte is enorm, we lijken niets geleerd te hebben van de zomers van 1947 en 1976. Het stedelijke oppervlak in Nederland is sinds 1850 verdriehonderdvoudigd, maar de waterhuishouding is niet evenredig gegroeid. Er bestaat geen enkele flexibiliteit in regionale situaties. Het waterprogramma raakt zo'n 300.000 hectare landschap, dus daar liggen grote ruimtelijke transformaties te wachten."

Daarbij komen dan nog de ruimtelijke vraagstukken als gevolg van verschuivingen in de landbouw die Sijmons de komende jaren voorziet. "De traditionele grondgebonden activiteiten brengen steeds minder op, dus het is aannemelijk dat daarin grote wijzigingen plaatsvinden. Wat gaat er gebeuren? Bieden we als maatschappij economische ondersteuning of ontstaan er concentraties in kennis- en kapitaalintensieve teelten als bijvoorbeeld bloemen en andere veredelde producten? Hoe dan ook, het beeld van de fietser die op zondag de koetjes in de wei ziet staan, gaat ingrijpend veranderen. Daar wacht ons een beestachtige ontwerpogave die vraagt om een sterke, planmatige aanpak." Om nog maar

niet te spreken over ontwikkelingen in perifere landschappen waar mogelijk economisch gezien de stekker eruit gaat. In Nederland zijn gelukkig, behalve wellicht de veenkoloniën in Noord-Nederland, nauwelijks gebieden met een dergelijk toekomstperspectief. De bijkans massale ontvolking in delen van Frankrijk en de grootschalige uittocht van boeren in de Apennijnen betekent echter een bijzondere opgave tot landschapsvernieuwing door het herstellen van de ecologie in die gebieden, meent Sijmons.

VERMAARDE LAGENTHEORIE

De kracht van natuurelementen speelt sowieso een belangrijke rol in de landschapsbenadering van Sijmons en zijn collega's binnen H+N+S. De inmiddels vermaarde lagentheorie was enkele jaren geleden bedoeld als aanzet tot veranderend denken, tot zijn verbazing zag Sijmons een nagenoeg identieke benadering terug in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. "Het 'gelaagd' voorstellen van de werkelijkheid was destijds ook niet nieuw, in 18e eeuwse Duitse geografieboeken staat dit al te lezen. De lagenbenadering is wel nieuw in de >

Landschapsarchitect Dirk Sijmons: "Punt in de Nederlandse ruimtelijke ordening is dat we kluitjesvoetbal spelen; lokale, regionale en landelijke overheden houden zich overal mee bezig en praten elkaar na."

Bureau H+N+S behandelt ook jaarlijks enkele kleinere opgaven, zoals de herinrichting van de tuinen van het Zebrapand, een voormalig kraakpand aan de Amsterdamse Weteringsschans. De Zebratuin is ontworpen door Ruut van Paridon & Nikol Dietz, in samenwerking met Karin de Groot.

zin dat het een selectieve en hiërarchische aanpak van de ruimtelijke ordening voorstaat waarin de waterhuishouding als basis dient, waarna infrastructuur en menselijke occupatie als tweede en derde laag volgen. De Deltametropool is daarvan een goed voorbeeld. Onze bedoeling met die theorie was eenvoudig: de overheid wijzen op het belang van een integrale aanpak én het toevoegen van een natuurdoelstelling aan elke laag. Punt in de Nederlandse ruimtelijke ordening is dat we kluitjesvoetbal spelen; lokale, regionale en landelijke overheden houden zich overal mee bezig en praten elkaar na. Het rijk zou zich moeten beperken tot taken als de waterstaatskunde, infrastructuur en knopen en de spelregels van de ruimtelijke indeling, maar zich niet moeten bemoeien met de ruim-

telijke invulling daarvan. Maar goed, het beschrijven van het lagenmodel was bedoeld als planningsconcept en niet als kant-en-klare inhoudsopgave voor de Vijfde Nota. Ook is de lagenbenadering bedoeld voor het rijk of de provincie, maar niet voor het gemeentelijke schaalniveau. Misschien hadden we er een waarschuwing bij moeten leveren: 'Don't try this at home' of zo", stelt Sijmons met een cynische ondertoon.

Niet alleen de toenemende belangstelling vanuit de vakwereld en de overheid voor landschapsarchitectuur stemt Sijmons tot tevredenheid, ook de interesse van de burger voor het gemaakte landschap fascineert hem. "Kijk, tijdens de eerste milieugolf van 1970 tot 1990 was alles wat de mens deed op voorhand al slecht, er bestond een schaamte-



gevoel over de gemaakte omgeving. Nu ligt er een voedingsbodemp voor de gelaagdheid van ons landschap die ontstaat uit de toenemende aandacht voor de topografie in Nederland. Sinds de Tweede Wereldoorlog is 700.000 hectare door ruilverkaveling diverse malen op de schop gegaan en eigenlijk leek het alleen maar slechter geworden. Met de opkomende belangstelling voor het landschap moet het publiek door die somberheid heen kijken en van de overheid eisen dat er iets behoorlijks mee gebeurt. In dertig jaar ruilverkaveling is 25.000 tot 40.000 kilometer kerkenpaden en boerenweggetjes verloren gegaan, de infrastructuur is er gewoon compleet uit gesloopt. Ik pleit sterk voor openbaarmaking van het landschap, zodat mensen weer kunnen genieten en trots kunnen zijn op hun natuurlijke omgeving."

NUT EN NOODZAAK

In Sijmons' benadering betekent dat er niet allerlei 'grappen en grollen' met het landschap uitgehaald kunnen worden. Nederland is nu eenmaal een land van nut en noodzaak, meent hij. "Keuzen op basis van functionaliteit spreken mij het meest aan. Transcendente doelen spreken in ons land eigenlijk niet aan. Op het hoge schaalniveau waarmee wij ons bezighouden, moeten we voorzichtig zijn met grappen. Bij een landinrichtingsproject in Oost-Groningen is een oor bij een plas gelegd en daarmee krijgt vorm voorrang boven functionaliteit. Tja, denk ik dan: wat is daar de uiterste houdbaarheidsdatum van, gaat dat driehonderd jaar mee? Het zal ook wel met mijn gereformeerde inborst te maken hebben, maar ik

streef naar terughoudendheid in mijn opgaven." Aan het einde van het gesprek komt de persoonlijke motivatie van Sijmons voor het vak nadrukkelijk ter sprake. Schijnbaar onvermoeibaar geeft hij medeleiding aan H+N+S, schrijft hij boeken, doceert hij en is regelmatig gastspreker bij symposia. Binnen de drie o's die centraal staan bij het Utrechtse bureau (ontwerp, onderzoek en opleiding) en die ook als leidraad voor alle medewerkers geldt, is het voornamelijk onderzoek dat hem aantrekt. "Dat vind ik een zeer vruchtbaar veld, ik ben telkens op zoek naar nieuwe programma's. Wij hebben een hele grote bibliotheek waar ik graag mag vertoeven. Internet is een functioneel medium, maar niet zaligmakend. Maar ook opleiding vind ik belangrijk, we investeren erg veel in het kennisniveau van onze mensen. Ik zie heel veel talent opbloeien en dat vind ik prachtig. Of ik een jonge Sijmons herken? Oh vast, er zijn nog veel betere landschapsarchitecten op komst, ik ben maar een verdwaalde Delftse ingenieur." Om evenwicht te bieden aan het grote schaalniveau waarop Sijmons c.s. meestal werken, worden er ook jaarlijks enkele kleinere opgaven behandeld. Met gepaste trots vertelt hij over de ontwerpen voor de tuinen van het Zebrapand, een bekend voormalig kraakpand aan de Amsterdamse Weteringsschans. H+N+S ontving de Hoveniersprijs voor die herinrichting met gedetailleerde zwart-witte verwijzingen in de bestrating.

En op momenten dat de inspiratie echt is opgedroogd, is er uiteraard nog het landschap dat uitkomst biedt. "Er zijn zoveel prachtige plekken in Nederland, maar als ik de ruimte heb en ik kan via

het Noordhollands kanaal met zijn binnenduinrand en zijn stolpboerderijen naar de Waddenzee en dan naar Texel, voel ik mij een gelukkig man. Dat eiland is een compacte vorm van een landschapsmuseum met het wad, golvende kustlijnen, duinen, de sluffer, stuwwallen en kreekdoorbraken; het is een prachtige combinatie", besluit Sijmons.

DIRK SIJMONS IN HET KORT

Dirk Sijmons werd in 1949 geboren en is in 1977 als bouwkundig ingenieur afgestudeerd aan de Technische Hogeschool Delft. Na zijn studie was hij onder meer werkzaam als planoloog bij diverse ministeries en als hoofd van de afdeling Landschapsarchitectuur van Staatsbosbeheer.

In 1989 koos hij definitief voor het vak van landschapsarchitect en een jaar later richtte Sijmons samen met Dick Hamhuis en Lodewijk van Nieuwenhuijze het bureau H+N+S in Utrecht op. Anno 2003 voert hij de directie van het bureau met Van Nieuwenhuijze en Jandirk Hoekstra. Het mono-disciplinaire bureau telt circa 25 medewerkers en werkt enkel vanuit de landschapsarchitectuur, deskundigen op relevante raakvlakken worden per opgave betrokken.

Sijmons heeft vele publicaties op zijn naam staan waarvan =Landschap (1998) en Landkaartmos (2002) de bekendste uitgaven zijn. Hij is lid van de VROM-raad en voorzitter van de Stichting Oase. Daarnaast doceert Sijmons aan diverse onderwijsinstellingen in Nederland en daarbuiten over landschapsarchitectuur zoals van 1995-1999 op de Academie van Bouwkunst in Amsterdam.



MODERN HAAGS STADSDEEL SLUIT HARMONIEUS AAN BIJ HISTORISCHE BINNENSTAD

De Resident combineert het beste van twee werelden

De buitenruimte van De Resident in Den Haag heeft zich reeds na enkele jaren nadrukkelijk gemanifesteerd. Het stadsdeel met overheidsgebouwen, kantoortorens, woningen en horecavoorzieningen wordt vooral geroemd om zijn harmonieuze aansluiting op de historische Haagse binnenstad. Het 1,3 ha grote gebied is in korte tijd een logisch onderdeel van de residentiestad geworden. Ontwerper Frank Cardinaal van CH & Partners Stedenbouw en Landschap in Den Haag blikt terug op het prestigieuze project dat in 2001 is gerealiseerd.



De compositie van de buitenruimte van De Resident is een moderne knipoog naar het verleden, zegt Cardinaal. “Het gebied heeft eigenlijk het beste van twee werelden in zich: het historische, degelijke van oud-Den Haag met zijn straatbakstenen en het hedendaagse gevoel voor elementen als verlichting en straatmeubilair. Onze belangrijkste opdracht was het natuurlijk en harmonieus laten aansluiten van De Resident op de binnenstad; het gebied mocht absoluut geen op zichzelf staand stadsdeel worden. Ik durf te stellen dat we daarin erg goed geslaagd zijn.”

In De Resident zijn hoofdzakelijk roodbruine en donkergrijze gebakken klinkers gebruikt, afgewisseld met oranje straatbakstenen. Cardinaal had een duidelijke voorkeur voor het gebruik van traditionele materialen als straatbaksteen en hardsteen. “We zetten een sfeer van terughoudendheid neer, maar wel met duidelijke belijningen en patronen. En natuurlijk speelt het gebruik van straatbaksteen elders in Den Haag een rol. Ik vind zelf het Binnenhof met zijn gemêleerde klinkers een goed voorbeeld.”

ALLE INGREDIËNTEN

De Haagse ontwerper, samen met collega Richard Koek verantwoordelijk voor het project, dat overigens onder toezicht van stedenbouwkundige Rob Krier in Berlijn stond, heeft van alle deelgebieden als pleinen en binnentuinen een lichte voorkeur voor het Muzenplein. “Het is een mooie locatie die prima past binnen de schaal van het gebied, het is echt een spel in de nieuwe binnenstad. Het heeft alle ingrediënten in zich met prachtige bomen en mooie arcades, de lokale kenmerken van Den Haag zijn er voelbaar. Je ziet nu ook dat het plein een echte ontmoetingsfunctie krijgt, dat mensen er lekker op een terrasje gaan zitten en wat drinken. De Resident is ook echt een heel toegankelijk gebied en passanten en gebruikers waarderen dat.”

Het Muzenplein van De Resident is volgens ontwerper Frank Cardinaal van CH & Partners Stedenbouw en Landschap “echt een spel in de nieuwe binnenstad”. De foto op de linkerpagina laat een detaillering van het Muzenplein zien.



Het natuurlijk en harmonieus laten aansluiten van De Resident op de historische Haagse binnenstad met behulp van elementen als bestrating, groen en straatmeubilair was de belangrijkste opdracht voor de ontwerpers. De foto hieronder laat het blokpatroon van rode en gele klinkers op het Parnassusplein zien.

Cardinaal kijkt terug op een zeer geslaagd traject. “Het is natuurlijk altijd leuk om als Haags bureau een dergelijk groot gebied voor een prestigieus project als De Resident te mogen ontwerpen. Ook de filosofie van het verlengen van de historische binnenstad in een moderne omgeving sprak ons erg aan. Er zaten ook diverse complexe onderdelen in, zoals de parkeergarage en de ontwatering. Maar dat maakte de uitdaging nog wat groter en daardoor nog interessanter”, stelt Cardinaal. ■



COLUMN

MR. A.H. BROUWER-KORF,
Burgemeester van Utrecht

Ook al trekken de winkels in het gebied zo'n 3,5 miljoen bezoekers per jaar, ook al maken dagelijks 130.000 reizigers er gebruik van, ook al werken er 20.000 mensen, het stationsgebied is voor veel Utrechtters een van de minst aantrekkelijke plekken van hun stad. Het gaat wat ver om het een “stedebouwkundig rampgebied” te noemen, zoals het tijdschrift Binnenlands Bestuur deed op 2 mei van dit jaar. Maar Kees Visser, schrijver van een indrukwekkend boek over de Utrechtse stadsontwikkeling vanaf 1970, heeft gelijk als hij Hoog-Catharijne en omgeving “een meestal te grof complex” noemt, “volledig naar binnen gekeerd”. “Vooral het milieu onder de overdekte buitengebieden is heel onaangenaam, met erboven onder andere een traverse met weinig transparantie en een onelegante detaillering”, preciseert Visser.

Misschien is het toevallig, maar de straatbaksteen speelt in het stationsgebied nauwelijks een rol. Asphalt (grijs), tegels (grijs) en beton (grijs) spelen de hoofdrol. Terwijl alle Utrechtters weten dat een stadsstraat er met klinkers in plaats van asphalt alleen maar beter op wordt. De recente herinrichtingen van de Lange Nieuwstraat en de Oudegracht getuigen daarvan.

KLEUR EN EEN MENSELIJKE MAAT

Hoe dat komt? Ik denk doordat een bestrating met klinkers kleur en een menselijke maat uitstraalt en een verbinding legt met het verleden van een stad. Elementen die we ook in het vernieuwde stationsgebied willen inbrengen, waaraan de gemeente Utrecht en haar partners de komende vijftien jaar met volle kracht werken.

mr. A.H. Brouwer-Korf



Fantastische ontwerpen, maar eenmaal gerealiseerd, blijkt te weinig rekening gehouden met de eindgebruiker. Daartegenover staan projecten die juist de nadruk leggen op het functionele aspect, maar die minder tot de verbeelding spreken. Duidelijk is dat tussen design en functionaliteit in de openbare ruimte altijd een spanningsveld zal blijven bestaan.

Design en functionaliteit onder de loep

Tijd om de stand van zaken eens op te nemen. Contour Straatbaksteen ging op onderzoek uit en bezocht drie verschillende projecten, waarvan één in een stedelijke omgeving (Amsterdamse Oosterparkbuurt), een ander in een dorpse omgeving (Utrechtseweg Oosterbeek) en een project precies daartussen in: de opknopbeurt voor Almere-Haven. Op de volgende pagina's leest u onze bevindingen.

Geslaagde metamorfose voor verkeersader Oosterbeek



Bij de herinrichting van de Utrechtseweg is veel aandacht besteed aan de uniformiteit van materialen als het gaat om onder andere bestrating, verlichting en straatmeubilair.

De reconstructie van de Utrechtseweg in het Gelderse Oosterbeek is groots aangepakt. In het kader van een zogeheten Duurzaam Veilig demonstratieproject van de overheid, werd drie jaar geleden de doorgaande weg flink op de schop genomen. Binnen de bebouwde kom onderging een tracé van circa 800 meter een geslaagde metamorfose waarbij zesduizend vierkante meter straatbaksteen een leidende rol heeft gespeeld. Projectleider Harry Boersma van de gemeente Renkum, waarvan Oosterbeek deel uitmaakt, kijkt inmiddels tevreden terug.

Het verhogen van de verkeersveiligheid door het verlagen van de snelheid en van de intensiteit van gemotoriseerd verkeer op de Utrechtseweg, vormde de belangrijkste doelstelling van het project. Het weggedeelte in het centrumgebied werd daarom als een erftoegangsweg aangewezen, zodat de toegestane maximumsnelheid 30 km per uur bedraagt. Logischerwijs brengt dat met zich mee dat ook de lay-out van de weg aangepast diende te worden. "We wilden een verblijfsbeeld creëren waarbij de automobilist zich een gast voelt. De Utrechtseweg moest een duidelijk uniform en rustig gebied worden, met zo min mogelijk verkeersattributen en weinig verschil in materialen als het gaat om bestrating, straatmeubilair en verlichting", zegt projectleider Harry Boersma. Aan de andere kant zijn er wel voorrangskruisingen en verkeersregelinstanties toegepast, zaken die normaal gesproken bij een erftoegangsweg niet worden toegepast.

GEDEGEN BESTRATING

De keuze voor straatbaksteen heeft diverse achtergronden. Sowieso is in Oosterbeek op vele andere plaatsen straatbaksteen toegepast en had de gemeente dus een imago hoog te houden. Maar belangrijker nog was de nadruk op functionaliteit: de intensiteit van het verkeer (circa 18.000 auto's >

Functionaliteit en duurzaamheid waren twee belangrijke redenen om voor straatbaksteen te kiezen bij de reconstructie van de Utrechtseweg. Op de foto hieronder het tracé van de doorgaande weg vóór de herinrichting. De tekening onderin geeft inzicht in de aanpassingen van het 800 meter lange wegvak en directe omgeving.



per etmaal), en in het bijzonder zwaar verkeer, vroeg om een gedegen bestrating. En daarbij komt dat duurzaamheid in het kader van het verkeersveiligheidsproject natuurlijk prima te verbinden is met het duurzame karakter van de straatbaksteen.

In de eerste plannen was het nadrukkelijk de bedoeling dat het tracé van de Utrechtseweg een heus plein van gevel tot gevel zou worden, geheel uitgevoerd in roodgele straatbakstenen. De geleiding van het autoverkeer kon dan via diverse kleurstellingen geregeld worden “Vanuit het ontwerpperspectief was dat natuurlijk prachtig geweest, uit functionele overwegingen is later toch gekozen voor een rijbaan met straatbaksteen en een stoep met robuuste betonnen straattegels. Dat had te maken met de vlakheid van de tegels (een soort namaak Duitse natuurstenen blokken) in het voetgangersgebied, die bij beton nu eenmaal beter is dan bij gebakken klinkers. Maar uiteraard speelde daarbij ook een financiële afweging mee. We hebben weliswaar een stevige subsidie van het rijk gekregen, maar er bleef een scherp gesteld budget waarmee gewerkt diende te worden”, stelt Boersma. De totale kosten van de reconstructie van het tracé bedroegen circa € 2 miljoen.

Een ander knelpunt op het vlak van design en functionaliteit schuilt bijvoorbeeld in de gekozen verlichting. De uit Frankrijk afkomstige strakke lichtmasten geven de Utrechtseweg ook in de donkere uren een duidelijk ‘smoel’, maar voor het vervangen van een lichtkap, recentelijk beschadigd door een weinig oplettende vrachtwagenchauffeur, is het maanden wachten op een nieuw exemplaar. Ondanks de aanpassingen in de oorspronkelijke

planvorming heeft de reconstructie visueel goed uitgekapt. De gebruikte kleuren zijn samenhangend, de rust is terug in het gebied en met hoogwaardige elementen als bijvoorbeeld zwarte granieten goten ademt het Oosterbeekse centrum een kwalitatief hoogwaardige sfeer uit. De reacties van het winkelend publiek, ondernemers en bewoners zijn overwegend positief.

TOEGENOMEN OVERSTEELBAARHEID

“Mensen vinden het centrum mooier geworden, maar over de toegenomen veiligheid wordt minder gerept. Er wordt beduidend minder hard gereden, er gebeuren minder ongelukken, de oversteekbaarheid is toegenomen; daarin is het project duidelijk geslaagd. Asphalt met een middenstreep werkt nog altijd snelheidsverhogend. Met het versmallen van de rijbaan van elf naar zes meter ten gunste van vrij liggende fietspaden, parkeerruimte en voetgangersgebied en het gebruik van straatbaksteen wilden wij een soort chaos voor de automobilist creëren waarin hij zelf zijn weg vindt. Dat lukt prima”, stelt Boersma. “Enige minpuntje is het toegenomen geluid doordat auto’s over straatbaksteen nu eenmaal meer decibels produceren dan verkeer over asphalt. Er wordt nu wel minder hard gereden, maar natuurlijk ook niet altijd 30 kilometer per uur. Maar goed, dat weegt niet op tegen de algemene opwaardering die de openbare ruimte in het centrum van Oosterbeek heeft gekregen. Diverse winkeliers hebben recentelijk hun eigen panden een opknappingsbeurt gegeven, omdat ze vonden dat ze niet konden achterblijven. En een kleine leegstand van winkelpanden heeft zichzelf opgelost.” ■

LEGENDA

	Voetgangersgebied/trottoir		Fietsstrook
	Wandelstrook		Parkeerplaats
	Rijbaan		Groenstrook/plantvak

Evers adviesburo voor civieltechniek bv



Leefbaarheid Oosterparkbuurt krijgt juiste impuls

Het Eikenplein, het Kastanjeplein, het Beukenplein en het Iepenplein; vier pleinen in de Oosterparkbuurt in Amsterdam-Oost, ieder met een eigen gezicht. Vanwege het verlies aan functie en uitstraling presenteerde het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer enkele jaren geleden het ambitieuze Pleinenplan. Het Eikenplein heeft al een geslaagde metamorfose ondergaan, de komende jaren volgen de andere drie. Met de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte is een begin gemaakt, maar er is nog een lange weg te gaan.

De aanzet tot het Pleinenplan is eigenlijk gegeven door het herinrichten van de nabijgelegen Vrolikstraat, een straat waar de leefbaarheid in de jaren negentig tot een dieptepunt was gedaald. Samen met buurtbewoners werd een plan van aanpak gemaakt dat een bijzonder succesvolle uitwerking heeft gehad. Anno 2003 is de Vrolikstraat weer een levendige, gezellige Amsterdamse straat waar niets herinnert aan de sociale verloedering van weleer. Het was ook de eerste keer dat het stadsdeel en sociale verhuurders nauw met elkaar samenwerkten. Een logisch gevolg, gelet op het enthousiasme van betrokken partijen, was het Pleinplan.

René Biesenbeek is namens het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer projectleider van het Pleinenplan en geeft aan dat er meer factoren spelen dan sterk afgenomen leefbaarheid. "Natuurlijk is dat de grote gemene deler, maar de vier pleinen hebben ook ernstig te lijden gehad onder de veranderende bebouwing in de omgeving. De typische baksteenbouw van de negentiende eeuw is op diverse plaatsen onderbroken door betonbouw met grauwe gevels. De eenheid in de bebouwing is dan ver te zoeken en dat doet de functie van de pleinen bepaald geen goed", zegt Biesenbeek.

Inmiddels zijn er al diverse gevels opgeknaapt door een schilderbeurt of wordt op andere

manieren geprobeerd de roodbruine karakteristiek van de Oosterparkbuurt terug te halen. Wezenlijk onderdeel van het Pleinenplan is dan ook de geïntegreerde aanpak van de openbare ruimte en de nabij gelegen bebouwing.

Terug naar de reconstructie van het Eikenplein drie jaar geleden. Voor de jury van de Omgevings Architectuurprijs was het vorig jaar reden genoeg het Pleinenplan tot de in de finale kans te laten maken op de prijs. Zoals bekend, ging Monnikenhuizen in Arnhem aan de haal met de eerste plaats. In feite is er qua vorm niet zo gek veel veranderd aan het Eikenplein, qua bestrating des te meer. Een weinig samenhangend geheel van asfalt, betontegels en straatbaksteen zorgde voor een nauwelijks uitnodigend verblijf, terwijl de locatie met zijn bomen en ruimte toch best aantrekkelijk zou kunnen zijn. Het gebruik van gele straatbakstenen heeft positief uitgedaakt, ervaart Biesenbeek. "De materiaalkeuze benadrukt het speciale karakter van de pleinen. We zien aan het Eikenplein dat die locatie zijn rust teruggekregen heeft."

LASTIGE GESPREKKEN

Over het nieuwe 'tapijt' voor het Eikenplein is met buurtbewoners, in de filosofie van het Pleinenplan een onlosmakelijk betrokken partij, nauwelijks discussie geweest. "Kijk, iedereen was ervan overtuigd dat een betere en mooiere inrichting mogelijk was. En natuurlijk zijn er best lastige gesprekken, want er zijn altijd mensen die hun auto voor de deur willen parkeren. Dat zal overigens bij de resterende pleinen niet anders zijn. Maar de reacties zijn over het algemeen positief, al moeten mensen wennen aan het plein met een echte verblijfsfunctie. Zo zei de directeur van de basisschool die aan het Eikenplein ligt: 'Schitterend plein, maar jammer dat het voor onze deur ligt.' Hij was gewend aan een specifiek speelplein. Het Eikenplein nu is onder meer een speellocatie, maar gelukkig meer dan dat", stelt Biesenbeek.



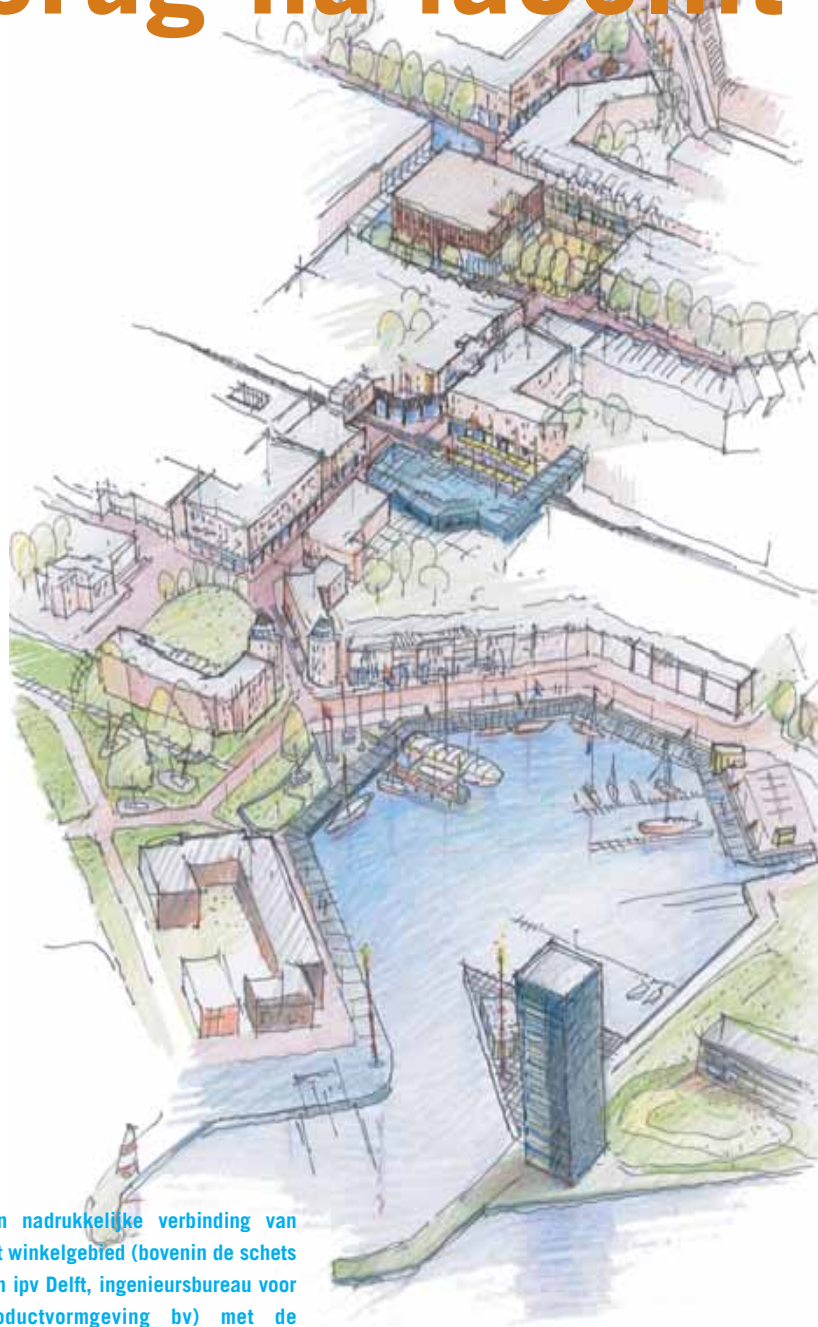
Het Eikenplein voor de herinrichting (zie bovenste foto) was een weinig samenhangend geheel van asfalt en betontegels. Het nieuwe Eikenplein heeft zijn rust teruggekregen, mede door het gebruik van gele straatbakstenen.



Echte zware knelpunten op het vlak van design en functionaliteit liggen niet voor op de tong. "Ik geloof eerlijk gezegd ook nooit zo in een scheiding van beide zaken, ze hangen zo nadrukkelijk met elkaar samen. De inrichting van de pleinen moeten we met de gebruikersgroepen afstemmen als het gaat om het gebruik, dat is voor mij vanzelfsprekend. Aan de andere kant: we moeten ook keuzen durven maken als het gaat om kwaliteit op het maaiveld, want de openbare ruimte is meer dan een opslagplaats voor auto's."

Pratend over zaken als ontwerp, beheer en onderhoud schiet Biesenbeek nog een aardige anekdote te binnen. "Op het Eikenplein liggen elektronische speeltegels. Als je erop gaat staan, geven die licht- en geluidseffecten. Toen die tegels er net lagen, dacht een buurtbewoner, die op zo'n tegel stond, daadwerkelijk een kat te horen. De brandweer werd gealarmeerd en die hebben serieus de tegel verwijderd om te kijken of die kat eronder zat. De kunstenaar die de tegels heeft ontworpen, voelde zich behoorlijk onbegrepen. Alle speeltegels zijn nu overigens kapot; het was op zich een mooie gedachte, maar de uitvoering voldoet niet. Als het Kastanjeplein eind dit jaar klaar is, wordt daar een inrichtingselement in de vorm van een bronzen kastanje geplaatst."

Almere-Haven heeft zijn trots terug na facelift



De kwaliteit van de openbare ruimte in Almere-Haven een stevige impuls geven. Dat was de belangrijkste doelstelling van de facelift die het oudste stadsdeel van Almere vorig jaar heeft ondergaan. Met nieuwe bestrating, verlichting en straatmeubilair is bovendien een doeltreffende samenhang ontstaan tussen winkelgebied en havenkom. Om deze geslaagde opknopbeurt nog beter tot zijn recht te laten komen, is het opwaarderen van winkelpuien- en gevels een noodzakelijke volgende stap.

De gemeente Almere mag dan anno 2003 ongeveer 150.000 inwoners tellen en als een heus stedelijk gebied worden aangemerkt, in de jaren zeventig was dat wel anders. Het in 1977 gestarte Almere-Haven is op basis van kleinschalige stedenbouwkundige uitgangspunten groot geworden, maar is tegelijkertijd een dorp gebleven. Die benadering stond centraal in de visie op de aanpak van de buitenruimte. Ontwerper Ivo Mulders van ontwerp bureau ipv Delft geeft aan waaruit de opdracht bestond die aan ipv en Attika Architecten werd verstrekt. "Het verzoek van de gemeente was tweeledig. Allereerst diende het algemene beeld een oppepper te krijgen, zowel in het winkelgebied als de havenkom. Verder moest er een verbinding ontstaan tussen beide gebieden, zowel visueel als gevoelsmatig. Achterliggende gedachte was dat daarmee meer kwaliteit wordt geboden aan winkelend publiek en (water)recreanten."

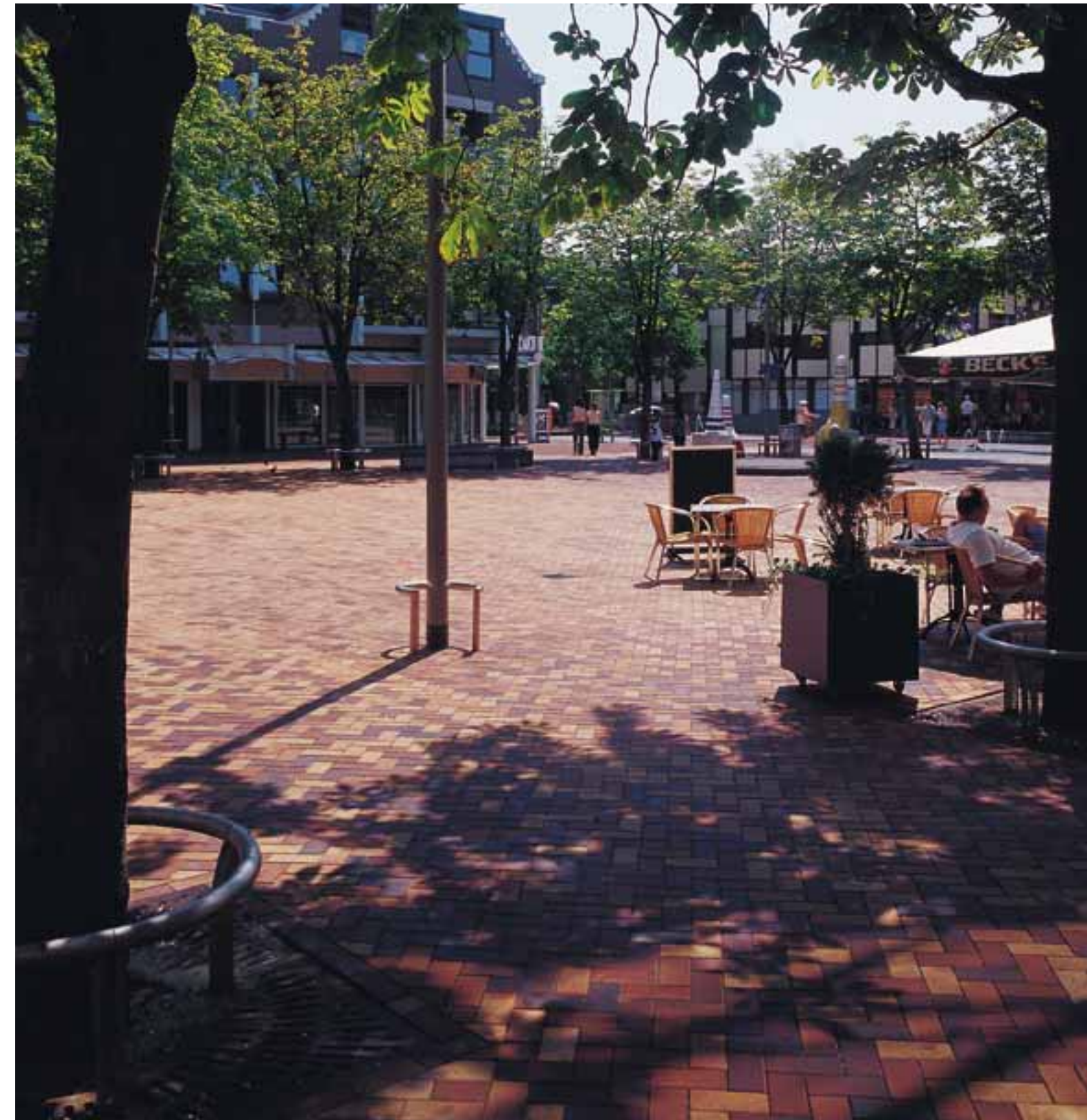
Het typische kleinstedelijke karakter van Almere-Haven was voor Mulders een belangrijke reden om voor de toepassing van straatbaksteen te kiezen, vooral in het winkelgebied. "Daar lagen in het verleden grote betonnen tegels die een jaar of tien geleden bij een eerste opknopbeurt voor het gebied zijn gelegd. De tegels vormden grote grijze vlakken, zonder aansluiting op het straatmeubilair; het was erg monotoon. Daarbij kwam dat de tegels door intensief gebruik door bijvoorbeeld de wekelijkse markt toch veelvuldig braken en verzakten. Dat laatste is overigens inherent aan dit poldergebied. In de havenkom lag al deels straatbaksteen, maar zonder enige relatie met de omgeving."

TOEGENOMEN BELEVINGSFUNCTIE

Diverse nieuwe elementen maken dat functionaliteit en beeld in de openbare ruimte sterk zijn verbeterd. Een fontein op de Markt, een steiger in de havenkom, het zijn in het oogspringende zaken die volgens Mulders en projectleider Tine Veenink, destijds bij de gemeente gedetacheerd door Grontmij, duidelijk bijdragen aan het succes van de facelift. "De belevingsfunctie is toegenomen, mensen vinden het weer prettig om over de Markt en de >

Een nadrukkelijke verbinding van het winkelgebied (bovenin de schets van ipv Delft, ingenieursbureau voor productvormgeving bv) met de havenkom was het uitgangspunt van de herinrichting van Almere-Haven.

Het typische kleinstedelijke karakter van Almere-Haven was een belangrijke reden om voor straatbaksteen te kiezen. In het verleden lagen daar grote betonnen tegels (zie foto hiernaast).



Inwoners van Almere-Haven zijn weer trots op het heringerichte stadsdeel. De havenkom staat bijzonder in de belangstelling van waterrecreanten.

verderop gelegen Brink te lopen of simpelweg op een bankje te zitten. Of in de havenkom op een terrasje naar de boten te kijken. 'Almere-Haven heeft weer iets om trots op te zijn' vind ik een treffende reactie die ik van bewoners heb gekregen", stelt Veenink.

Desondanks hebben vooral de natuurstenen keien bij de havenkom al de nodige kritiek te verduren gekregen. Ontwerper Mulders, die het robuuste karakter van de haven ook doorzette in verlichting en straatmeubilair, heeft de havenkom op twee niveau's ingedeeld. De granieten keien en de wal vormen 'de onderwereld'. Via diverse trappen is de brede kade bereikbaar waarover een pad langs de gehele havenkom loopt. "Als we dan spreken over knelpunten in design en gebruik, is dit wel een goed voorbeeld. De keien horen in het ontwerp duidelijk bij de haven, maar voor diverse (oudere) mensen blijkt het lastig om erover te wandelen. Juist om dat probleem te ondervangen, is het pad met straatbakstenen op de kade gerealiseerd. Toch zie je dan dat mensen veel dichterbij het water willen zijn", stelt Mulders.

Maar er zijn nog andere voorbeelden. "Natuurlijk hebben we op de Markt ook goed gekeken naar de locaties van de kramen van de weekmarkt. Zo heeft die marktopstelling best een grote rol gespeeld in de uiteindelijke inrichting: waar zet je banken, bomen en lichtmasten neer? Overigens is over die lichtmasten bewust overleg gevoerd met de afdeling beheer en onderhoud om ervoor te zorgen dat ze er bij onderhoud en vervanging beter bij kunnen.



Opnieuw een vorm van samenspraak tussen design en functionaliteit. Dat vind ik een prima werkwijze; een goed ontwerp is een geïntegreerd ontwerp waarin met alle relevante zaken rekening is gehouden."

'STROPERIGE' VOORTGANG

In nog geen drie jaar leidde de eerste planvorming tot de daadwerkelijke reconstructie. Deze snelheid staat in tegenstelling tot de 'stroperige' voortgang van de aanpak van winkelgevels- en puien. Want het winkelgebied mag dan met nieuwe bestrating, straatmeubilair en verlichting aan uitstraling gewonnen hebben, het karwei is nog niet af. Dat realiseren Mulders en Veenink zich ook terdege. "We lopen eigenlijk achter de muziek aan", zegt Veenink. "De betrokken eigenaren van de winkelpanden zijn van goede wil, maar het kost veel tijd en energie om hierover een gezamenlijk standpunt te bereiken. De reclame-uitingen aan gevels, maar ook uitstallingen die nog al eens midden in de straat staan, moeten teruggedrongen worden. Bovendien willen we graag de afwerking van de betonnen bouwkolommen uit de zeventiger jaren verbeteren door bijvoorbeeld de toepassing van natuursteen. Ik schat in dat we daarmee volgend jaar een start kunnen maken. Het is een omvangrijk proces met veel partijen. Het ontwikkelingstempo is duidelijk anders dan wanneer we in de openbare ruimte aan de slag gaan, maar dat is ook wel logisch."

Landschapsarchitect Bob van der Vliet: "De keuze voor straatbaksteen is ingegeven door de harmonie die vooral bij de juiste kleurkeuze ontstaat met de wanden."



Een geslaagde reconstructie van stedelijke centra begint met een goed inrichtingsontwerp, maar er zijn veel meer succesbepalende factoren. Dat is de stellige overtuiging van de Bossche landschapsarchitect Bob van der Vliet. Hij ontwierp de herinrichting van het centrum van het Gelderse Huissen. Aan de hand daarvan doorlopen we de belangrijkste elementen in het proces. "Een duurzame inrichting bepaalt de kwaliteit van het leven van de mensen die er wonen", stelt de ontwerper.

Samenhang van elementen bepaalt succes van reconstructie stedelijke centra

"Rust in het straatbeeld is mijn credo"

Huissen, een provinciestadje onder de rook van Arnhem, had in de vijftig jaar na de Tweede Wereldoorlog al enkele opknappbeurten achter de rug, maar geen van allen leidde tot tevredenheid bij inwoners en bestuurders. Midden jaren negentig wilde het gemeentebestuur het voor een laatste maal proberen, om de stad zo een duurzamer karakter te geven en tevens een flinke toeristische impuls te bereiken. Winkelgebied en omliggende straten en pleinen dienden meer uitstraling en samenhang krijgen; Huissen moest weer gaan leven. Een Europese subsidie die driekwart van de kosten dekte, vormde daarbij een belangrijke financiële steun.

Bob van der Vliet - destijds nog actief binnen bureau Buys en Van der Vliet, nu als zelfstandig ontwerper werkzaam - nam de uitdaging aan. "Huissen is zeer gehavend uit de Tweede Wereldoorlog gekomen, nagenoeg alles is opnieuw opgebouwd. Gelukkig is daarbij wel het oude stratenpatroon gehandhaafd. Het centrum van de stad had behoefte aan een duurzame en kwalitatieve inrichting. Niet langer zwichten voor de civiele terreur met grote afschotten en diepe putten waarbij veel te weinig rekeninggehouden werd met het menselijk gebruik."

In zijn ontwerpen voor winkelgebieden tracht Van der Vliet altijd terughoudend te werk te gaan. "Ik wil altijd een rustig straatbeeld creëren dat toegankelijk is voor iedereen, ook voor mensen die moeilijk ter been zijn. In een centrum zijn altijd al zoveel elementen aanwezig met drukke winkeletalages, een grote diversiteit van gevels en diverse richtingen in het stratenpatroon. En schreeuwerige reclame-uitingen niet te vergeten. Rust voor de vloer is dan mijn credo. Wel moet een binnenstad zich onderscheiden ten opzichte van omliggende woonbuurten, ze mag een eigen gezicht krijgen binnen het totaal van één lijn, één handschrift." In het geval van Huissen is voor een donkerrode >

Het centrum van Huissen had behoefte aan een duurzame en kwalitatieve herinrichting. De inwoners van het Gelderse stadje zijn, nu de reconstructie totaal afgerond is, weer trots op hun woonplaats.

straatbaksteen gekozen, in het winkelgebied gecombineerd met een natuurstenen band die stoep en straat scheidt. Er is totaal circa 20.000 vierkante meter straatbaksteen verwerkt. “De vloer moet vlak zijn zonder obstakels als verhoogde stoepen, maar wel met een afscheiding. Een vloer van gevel tot gevel vind ik niks, een gevel heeft een plint nodig. Je kunt panden niet zomaar aan de straat zetten. De keuze voor straatbaksteen is ingegeven door de harmonie die vooral bij de juiste kleurkeuze ontstaat met de wanden. Daarbij komt dat gebakken kleiproducten prima passen in het rivierengebied waarin Huissen ligt.” Het ontwerp van het straatmeubilair is overigens afkomstig van de Delftse ingenieur Peter Bak.

AANSLUITINGOPLOSSINGEN

Maar ook uit technisch oogpunt heeft straatbaksteen zo zijn voordelen ten opzichte van ander bestratingsmateriaal, meent Van der Vliet. “In Huissen werden we geconfronteerd met veel verschillende gevellijnen. Dan is er dus behoefte aan aansluitingsoplossingen en daarbij is het formaat van straatbaksteen uiterst praktisch. Aan groot plaatmateriaal heb je in een dergelijke situatie niets en betonsteen vervuult te snel en is daarom niet voldoende duurzaam.” Sowieso vindt de landschapsarchitect dat over de techniek achter een goede bestrating wel eens te licht wordt gedacht. “Een paar stenen leggen, het lijkt zo simpel. Maar het is veelvuldig peilen en inmeten, zeker als er veel hoogteverschillen bestonden zoals in Huissen. Vanuit elk pand zijn afzonderlijke metingen verricht om het gewenste vloerniveau te bereiken, zonder al te grote verschillen in de gehele straat. Ook aan de funderingen hebben we veel aandacht besteed.” Bij de reconstructie is ook, zoals in veel gevallen gebeurt, direct onderhoud aan de riolering gepleegd.

Na ontwerp en techniek komen we aan bij een randvoorwaarde voor een geslaagde reconstructie die veelal de verantwoordelijkheid van het betreffende gemeentebestuur is: draagvlak bij bewoners en ondernemers in het gebied. Toch ziet Van der Vliet daarin ook een nadrukkelijke rol voor de ontwerper. “In Huissen was er nogal wat overtuigingskracht nodig, ik heb voornamelijk veel met ondernemers gesproken. De winkeliers zijn in mijn ogen toch de belangrijkste factor in de straat, niet de gemeente. Dat wordt door bestuurders ook wel onderkend. Zo ben ik bezig geweest met een project in het Brabantse Oosterhout waar bijna net zoveel geld gereserveerd werd voor de inspraak als voor het uiteindelijke ontwerp.”

BEHEER EN ONDERHOUD

Als laatste gespreksonderwerp staat de Bossche landschapsarchitect stil bij het beheer en onderhoud van het centrumgebied in Huissen en de sociale context van de herinrichting. “Ik ben altijd voorstander van strenge beheerregels, met bijvoorbeeld duidelijke laad- en lostijden. Vrachtwagens die te pas en te onpas door zo'n gebied rijden, zijn de doodsteek voor een stadscentrum. Verder moet er een duidelijke frequentie van schoonmaak zijn, in geval van Huissen is het gebied bovendien eenvoudig machinaal schoon te houden door zijn efficiënte en duidelijke indeling.” Over de reacties van de Huissenaren op de reconstructie is Van der Vliet duidelijk. “Ze zijn weer trots op hun stad, na jaren van kommer en kwel. Dat is ook de verdienste van de gemeente, en vooral van burgemeester Rob Persoons, die dit heeft aangedurfd. Er is weer betrokkenheid van bewoners en ondernemers bij hun stad die bovendien een toeristische impuls heeft gekregen. Daarmee is de reconstructie zonder meer geslaagd te noemen. Het gebruik van straatbaksteen heeft daarin een geweldig groot aandeel gehad”, besluit Van der Vliet die vanwege zijn betrokkenheid bij de herinrichting door de gemeente is onderscheiden met de Stadsvernieuwingsprijs van Huissen. ■



DE LOOPBAAN VAN BOB VAN DER VLIET

Bob van der Vliet (1938, Amsterdam) heeft een van origine ambachtelijke achtergrond met een sterke nadruk op beplantingselementen. Of zoals hij zelf zegt: ‘Ik ben meer ‘n doener en geen wetenschapper’. Hij haalde eerst zijn teken- en hoveniersdiploma, studeerde aan de hogere tuinbouwschool om daarna landschapsarchitectuur te studeren in Boskoop. Ook volgde hij de Academie voor Bouwkunst in Amsterdam en een studie kerkelijke architectuur. Van der Vliet heeft jarenlang les gegeven aan de Hogescholen voor Bouwkunst in Tilburg en Arnhem waar hij architecten in opleiding liet kennismaken met de landschapsarchitectuur.

In het midden van de jaren zeventig sloot hij zich aan bij het bureau van Pieter Buys, zodat het verder ging als Buys en Van der Vliet. In 1988 stapte Buys uit het bureau, waarna Van der Vliet nog tien jaar alleen de directie voerde. Sinds 1998 werkt hij zelfstandig. Enkele aansprekende projecten in de carrière van Van der Vliet zijn het provinciehuis in Utrecht (ecologisch waterbeheer), diverse ministeries in Den Haag, de tuinen van het Rijksmuseum en het Noordbrabants Museum (‘s-Hertogenbosch), het bedrijfsterein van Akzo Nobel in Arnhem, diverse universiteitsterreinen (Nijmegen, Tilburg) en het hoofdkantoor van Aegon in Leeuwarden. Daarnaast was Van der Vliet ook altijd actief in de wereld van de gezondheidszorg, in de particuliere sector bij landhuizen en woningen en bij grote stedelijke uitbreidingen als Uithoorn, Papendrecht en Breda.

Pensionering, gezien zijn leeftijd geen onlogische gedachte, is voor Van der Vliet nog helemaal niet aan de orde. “Waarom zou ik? Ik heb het mooiste vak dat er is, ervaring is daarbij belangrijk. Vooral door de natuur de kans te geven in mijn projecten, draag ik dagelijks bij aan het welzijn van mensen. En dat is niet alleen prachtig, maar ook nodig.”



Straatbaksteen behoudt populariteit in economisch moeilijke tijden

De kwakkelende economie leidt bij veel gemeenten en projectontwikkelaars tot een extra kritische blik op de begroting van projecten. De budgetten nemen af en daarom moet er steeds scherper worden gecalculerd. Ondanks die ontwikkeling blijft straatbaksteen opvallend populair en wordt het materiaal nog altijd veel toegepast bij nieuwe projecten in de openbare ruimte, vooral in stadscentra. Een aantal professionals uit het veld geeft daarvoor een verklaring.

Hans Hensbergen is hoofd van de vakgroep Civiele Techniek van de Vereniging Stadswerk, zoals bekend de vereniging van gemeentelijke specialisten op het gebied van ruimtelijke ordening, inrichting, beheer en milieu. In het dagelijks leven is hij directeur Projecten bij de gemeente Barneveld. "Het afgelopen decennium heeft de inrichting van de openbare ruimte in met name de Nederlandse binnensteden een flinke impuls gekregen. Er is een andere manier van denken ontstaan waarbij de kwaliteit van het ontwerp en het materiaalgebruik een vooraanstaande plaats heeft ingenomen", vertelt hij. "Die ontwikkeling heeft zich in een aantal jaren voltrokken. Het gebruik van kwaliteitsmaterialen met een hoogwaardige uitstraling, waaronder straatbaksteen, werd haast een vanzelfsprekendheid. Voor het onderhoud of de verdere verbetering van deze projecten zijn binnen gemeenten reguliere voorzieningen getroffen. Het ligt dus niet voor de hand dat een teruglopende economie onmiddellijk een negatieve invloed heeft op de bestedingen die voor de openbare ruimte worden gedaan."

Daar komt volgens Hans Hensbergen bij dat straatbaksteen en andere hoogwaardige materialen in veel stadscentra hun duurzaamheid hebben bewezen. "Een straat waarin betonnen klinkers liggen, ziet er na een aantal jaren niet meer uit. Gebakken materiaal wordt in de loop van de tijd alleen maar mooier. Persoonlijk denk ik daarom niet dat het straatbeeld in het centrum van steden veel zal veranderen. Goedkopere materialen zijn toch een soort lapmiddelen waarbij vaak geldt dat goedkoop duurkoop is." Deze mening wordt onderschreven door Joris van Esch, bij de gemeente Den Bosch als landschapsarchitect onder meer verantwoordelijk voor de openbare ruimte in de binnenstad. "In het stadscentrum van Den Bosch worden alle betonnen klinkers stapsgewijs vervangen door gebakken materialen. Er is daarbij uiteraard zorgvuldig gekeken naar de financiële consequenties, maar die zijn niet doorslaggevend geweest. De keuze voor de kwaliteit en duurzaamheid van gebakken klinkers verdient zich op termijn weer terug."

WONINGBOUW

Ook bij woningbouwprojecten is de afgelopen jaren veelvuldig gekozen voor de toepassing van straatbaksteen in de openbare ruimte. Volgens Hans Hensbergen is daar momenteel wel een verschuiving waar te nemen: "Bij nieuwbouwprojecten voor particulieren is de uiteindelijke grondprijs vaak bepalend voor de keuze van het materiaal. De laatste jaren is de prijs van bouwgrond flink gestegen en dat begint nu zichtbaar te worden. Ondanks de aanhoudende vraag naar huizen en grond, is de consument niet meer zo snel bereid een hoge prijs voor de grond te betalen. Daarom proberen projectontwikkelaars de prijs zo laag mogelijk te houden

Straatbaksteen heeft zijn duurzaamheid in veel stadscentra bewezen. In het centrum van Den Bosch worden alle betonnen straatstenen stapsgewijs vervangen door gebakken klinkers. De grote foto onderin geeft een doorkijk in de Vugtherstraat; op de kleine foto is het binnenplein van het Paleis van Justitie te zien.

door te besparen op de gebruikte materialen. Er wordt voor de bestrating weer vaker gekozen voor betonproducten dan voor straatbaksteen." Een verschraving van de openbare ruimte is daarmee het gevolg, zo lijkt het.

Hoewel de trend zich landelijk openbaart, zijn er ook uitzonderingen te noteren. In de wijk Europakwartier in Almere-Poort is voornamelijk gebruik gemaakt van straatbaksteen. Gerard Jan Hellinga, directeur van het Hoornse bureau HzA Stedenbouw & Landschap, was betrokken bij de ontwikkeling van deze wijk. "Het Europakwartier is een compact gebouwde wijk, waar het aantal vier-

kante meters openbare verharding per woning relatief laag is. Dat leidt vanzelf tot een intensievere belasting van de openbare ruimte. Om die reden is gekozen voor de duurzame eigenschappen van straatbaksteen." Toch ziet ook Gerard Jan Hellinga de ontwikkeling dat betonnen klinkers weer terrein winnen in de woonwijk, vaak uit louter financiële overwegingen. "Het is op zichzelf een begrijpelijke keuze, maar ook erg jammer. Na een aantal jaren zal de lagere prijs zich openbaren in het straatbeeld door de verkleuringen en de slijtage van het beton."



LITERATUUR

Uitgelezen

Door Michiel Nieuwenhuys

In deze editie van Uitgelezen bespreekt Michiel Nieuwenhuys twee uitgaven, te weten *Wonen in de Deltametropool* en *Stadsplan Amsterdam*. In het eerste boek wordt nadrukkelijk gepleit voor het vergroten van de differentiatie en diversiteit van het wonen in de Randstad. In *Stadsplan Amsterdam* worden negen structuurplannen uit de periode 1928 – 2003 besproken, alle deelplannen. In deel 3 van dit boek staat een beschrijving van de openbare ruimte in Amsterdam, afgezet tegen ‘de evolutie van de straathoek en de stad als consumptieparadijs’.

Wonen in de Deltametropool

Een studie naar stedelijke diversiteit

Het manifest ‘Deltametropool van de vier grote steden in ons land’ heeft de ambitie om de huidige Randstad tot één samenhangende stad te bundelen. Daarmee zou de concurrentiekracht met andere metropolen effectiever aangegaan kunnen worden.

Het boek is de weerslag van een gedegen studie met een sterk analytisch karakter, maar formuleert ook concrete voorstellen in de ‘transformatieopgave’, ‘sleutels voor de toekomst van het wonen’ en ‘nieuwe woonvormen en uitwerkingen’.

Op die wijze moet het antwoord gegeven worden op de vraag of met meer gevarieerde stedelijke milieus de ambitie van de Deltametropool dichterbij komt.

De analyses zijn compact en helder onder de thema’s ‘wonen in de Randstad’, ‘conditionering van het wonen’ en ‘trends’. Dit leidt tot vrij grofmazige conclusies zoals het water als dominant sfeerbepalend element, het geringe aantal centrumstedelijke woonmilieus, achterblijvend grootstedelijk wonen en de weinige luxeappartementen. Misschien niet zo doorwrocht, maar het zet het vizier snel op nieuwe ontwikkelingen en creatieve oplossingen.

INTERESSANTE WOONMILIEUS

Er wordt dan ook ruim plaats ingeruimd voor nieuwe mogelijkheden en ideeën om de uitdaging dichterbij, maar ook concreter te maken. Zo worden tien mogelijk interessante woonmilieus geïllustreerd, variërend van nieuwe grootstedelijke combinaties van wonen en werken tot individuele zelfbouwwoningen in en aan het water. Het accent ligt daarbij vooral op verdichting en versterken van bestaande en creëren van nieuwe binnensteden.

De herwaardering voor openbare ruimtes neemt een prominente plaats in, zowel bij de definitie van het steden-

bouwkundige raamwerk als in de vormgeving waar specifiek aandacht voor wordt gevraagd.

Kern van de aanbevelingen is het vergroten van de differentiatie en diversiteit van het wonen in de Randstad. Het is een schreeuw om meer vrijheid en meer durf, vooral op hogere schaalniveaus van landschap en stedenbouw dan de huidige ‘sur place’ architectuurvrijheden die alleen met het vergrootglas herkenbaar zijn.

Niet geheel uit de verf komt het ‘instrument’ Deltametropool als onvoorwaardelijke stap op weg naar de verwezenlijking van de hoge ambities. Niet verwonderlijk: politiek en bestuur is niet het werkterrein van de onderzoekers, maar van de opdrachtgevers van de studie. Te glad ijs om concrete voorstellen voor een Deltabestuur te doen?

DIRECT TOEPASBAAR

Het leuke is dat eigenlijk alle ideeën al direct toepasbaar zijn. Ambitieuze gemeentebesturen kunnen direct van start bij de invulling van hun opgave!

We hoeven dus niet te wachten tot de bestuurlijke ambities van de Deltametropool werkelijkheid worden: plannemakers en bestuurders kunnen direct aan de slag met de ideeën uit ‘Wonen in de Deltametropool’.

Stadsplan Amsterdam

Toekomstvisies op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad 1928 – 2003

Als catalogus bij een tentoonstelling is zojuist deze lijvige paperback door NAI Uitgevers gepubliceerd naar aanleiding van het 75-jarig bestaan van de Afdeling Stadsontwikkeling van de dienst Publieke Werken van Amsterdam, nu Dienst Ruimtelijke Ordening genoemd.

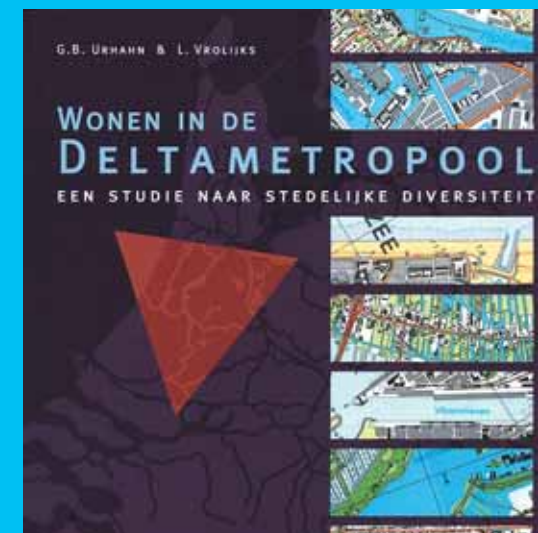
Het boek beschrijft de negen structuurplannen van deze periode die voor een goede vergelijking identiek op negen kaarten worden gepresenteerd en zo inzichtelijk maken welk stadsdeel telkens aangepakt is.

Opvallend is dat vrijwel alle structuurplannen van Amsterdam deelplannen zijn. Het beroemde Algemeen Uitbreidingsplan AUP van Cor van Eesteren uit 1935 zegt het al in de titel. In verband met de Tweede Wereldoorlog komt het pas daarna tot uitvoering.

In 1958 en in 1965 verschijnen herzieningen op het AUP, respectievelijk voor Noord en de Bijlmermeer, hoewel de plannen inhoudelijk hemelsbreed verschillen in aanpak.

In 1974 en 1981 worden sectorale structuurplannen gemaakt; planologisch gericht op een procesmatige benadering van een gewenste ontwikkeling. Bijvoorbeeld de stadsvernieuwing kreeg hierdoor een impuls en er werden nieuwe locaties voor werkgelegenheid aangewezen.

In 1985 is er sprake van een trendbreuk: 50 jaar na het AUP wordt een nieuw integraal structuurplan gemaakt waarin alle facetten op hun ruimtelijke merites worden afgewogen. Amsterdam zoekt naar versterking en verdichting van de ‘compacte’ stad. Dit plan wordt in 1991 bijgesteld op haalbaarheid van bouwlocaties en met name met meer infrastructuur, het taboe op metrolijnen is inmiddels weggeëbd. In 1996 volgt een aanpassing met meer aandacht voor centrumfuncties zoals de Zuidas en dit leidt in 2003



Uitgeverij THOTH, Bussum
ISBN-nr. 90-6868-267-9
G.B. Urhahn en L. Vrolijk
128 pagina's



NAI Uitgevers, Rotterdam
ISBN-nr. 90-5662-332-X
208 pagina's

tot het laatste structuurplan ‘Kiezen voor stedelijkheid’ waarin de puntjes op de i worden gezet.

GEBIEDSGRENZEN

Bovendien loopt Amsterdam dan al lang tegen zijn gebiedsgrenzen aan: er is sterke behoefte aan een grootschaliger plan op regioniveau met een daarop afgestemde visie.

Er wordt gesproken over de toekomst van Amsterdam als onderdeel (!) van de noordelijke Randstad, niet meer over annexatie van buurgemeenten zoals in 1935.

Deze toekomstvisie blijft echter een verrassing en het is te hopen dat dit snel gebeurt en het niet blijft bij de slotwens van de inleiding: tot over 75 jaar.

De verschillende structuurplannen worden één voor één inhoudelijk beschreven, hand in hand met de ontwikkelingen in het stedenbouwkundige vak en de politiek-bestuurlijke omstandigheden. Het zijn boeiende en zeer verhelderende kenschetsen van de worstelingen die een stad in soms onstuimige ontwikkelingen doormaakt.

In deel 3 van het boek staat het aardige ‘De openbare ruimte van de stad, de evolutie van de straathoek en de stad als consumptieparadijs’. Door de grote veranderingen in het gebruik van de stad van productieplaats tot consumptieoord, en in het gedrag van de gebruikers, is de openbare ruimte met de voor Amsterdam typerende informele sfeer totaal aan metamorfose onderhevig.

Er wordt een lans gebroken voor ontmoeten in plaats van ontlopen en gewezen op de absolute noodzaak van extra aandacht voor de duurzaamheid van de inrichting en de keuze van robuuste, simpele maar duurzame materialen. Een mooie balans van oog voor structuur en detail.

De Place des Célestins behoort tot een van de vernieuwde en autovrijgemaakte pleinen die tijdens de studiereis aan Lyon bezocht werden.

Professionals kijken terug op geslaagde SPS-studiereis

Lyon geeft goede voorbeeld door integrale stedelijke vernieuwing

Dit artikel is een bewerking van een impressie van Raymond Linssen van het NIROV, mede-organisator van de studiereis.

De derde stad van Frankrijk, Lyon, staat bij velen bekend als druk verkeersknooppunt op weg naar zonnige oorden. Echter, voor professionals die in de openbare ruimte werken, biedt de stad vele interessante aanknopingspunten, gezien de recente vernieuwing van die buitenruimte. Enkele tientallen professionals reisden op uitnodiging van de Stichting Promotie Straatbaksteen afgelopen mei mee naar Lyon.

De nadruk tijdens de jaarlijkse studiereis, georganiseerd in samenwerking met het NIROV, lag op het bezoek van diverse vernieuwde pleinen in de binnenstad van Lyon. De Place des Célestins en Place des Terreaux behoren tot de meest spraakmakende en geslaagde ingrepen. Beide pleinen vormen feitelijk het dak van verrassend

kunstzinnig uitgevoerde, ondergrondse parkeergarages. De stedelijke herwaarderingspolitiek van Lyon blijft niet beperkt tot binnenstedelijke pleinen en parkeergarages. De ruimtelijke inbedding van het nieuwe tram-netwerk en de kwalitatief hoogwaardige vormgeving van de meest recente metrostations getuigen van hetzelfde hoge, succesvolle ambitieniveau. Daarnaast gaat de nodige aandacht uit naar parken en groenstructuren in de stedelijke agglomeratie, bijvoorbeeld de transformatie van Gerland, een voormalig industriegebied aan de Rhône, tot een park met sport- en recreatievoorzieningen.

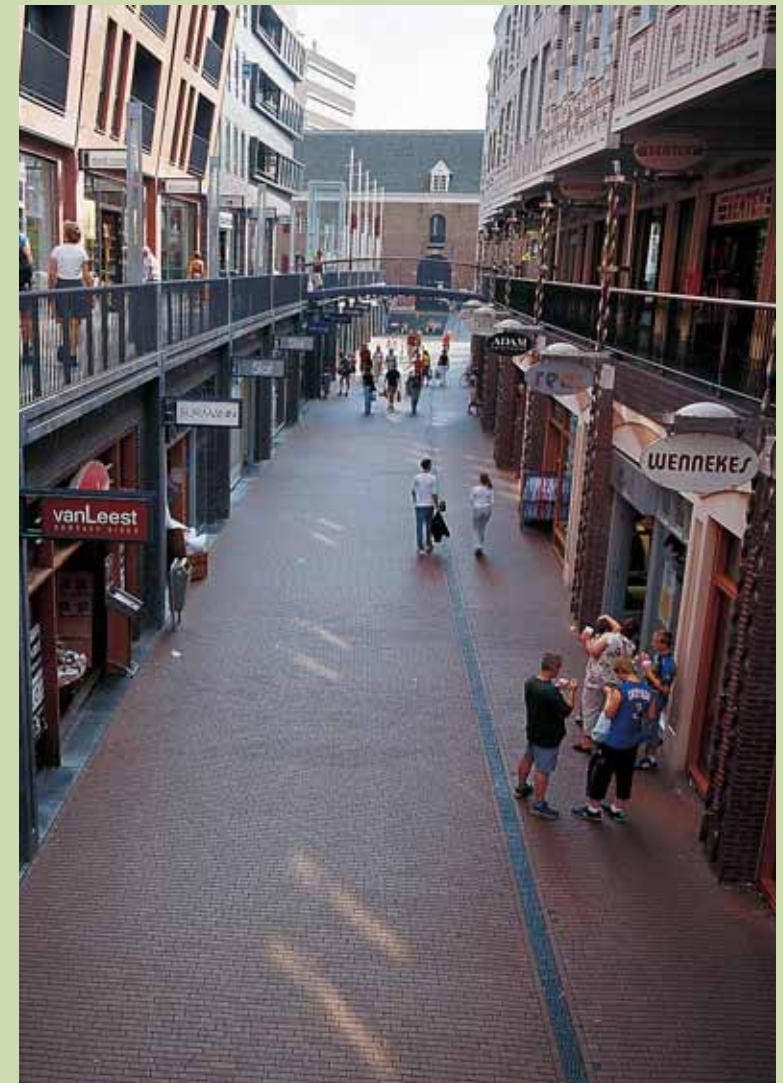
INTEGRALE BENADERING

In Lyon weet men door de integrale, multidisciplinaire benadering bruggen te slaan tussen de vakwerelden van ruimtelijke ordening en planologie, verkeer en vervoer en kunst en ontwerp. Disciplines die in de Nederlandse praktijk veelal apart opereren en soms maar moeizaam tot nadere samenwerking komen. Dat levert in Lyon concrete, zichtbare resultaten op. Openbare ruimte staat in de Franse stad onder regie van de stadsregionale overheid (Communauté Urbaine de Lyon), zodat voor alle 55 gemeenten die hieronder vallen eenzelfde eenheid in straatmeubilair realiseerbaar is. De drukke Place Charles Hernu ligt bijvoorbeeld precies op de grens van de gemeenten Lyon en Villeurbanne, maar dat vormde geen handicap bij het inrichten van het plein om zodoende één visueel geheel te realiseren. Een schril contrast met bijvoorbeeld Amsterdam, waar elke deelgemeente haar eigen beleid en dus materiaalkeuze ten aanzien van de openbare ruimte bepaalt. ■



Een belangrijk onderdeel van de reconstructie van het winkelgebied betrof de Marikenstraat.

Om de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad van Nijmegen te verbeteren, is in het begin jaren '90 het beleidsplan 'Centrum 2000' opgesteld. Daarin worden voorstellen gedaan om de binnenstad in te richten tot een eigentijdse plek met een duidelijke samenhang tussen de verschillende straten. Tot op dat moment werden in het gebied allerlei soorten bestrating en verlichting gebruikt en zat er bovendien weinig overeenkomst tussen de verschillende groenvoorzieningen. Projectleider Hans Eijsbouts en stedenbouwkundige Mathieu Schouten van de gemeente Nijmegen blikken terug op de realisatie van de eerste twee fasen van het project.



Binnenstad beter in balans door grootschalige reconstructie “Nijmegen heeft geleerd van de fouten van anderen”

Nijmegen heeft een bruisend en historisch stadshart. Dat hart heeft bovendien een unieke ligging aan de noordkant van de stad, pal tegen de rivier de Waal. Daarachter ligt de zogenaamde 'bovenstad', die een groot wederopbouwgedeelte combineert met een schil van 19e eeuwse architectuur. Hierin bevindt zich ook het kernwinkelgebied en het uitgaansgebied van Nijmegen. “In de bovenstad staan de historische panden en de wederopbouw architectuur naast elkaar. Er is daartussen geen harde grens aan te geven”, zegt Hans Eijsbouts. “Een van de doelstellingen van de nieuwe inrichting was hier meer samenhang in aan te brengen.”

EIGEN GEZICHT

Het plan Centrum 2000 omvatte vele tientallen projecten en deelprojecten, allemaal opgenomen in het uitvoeringsprogramma dat

in 1994 van start is gegaan. De uitvoeringswerkzaamheden zullen tot na 2005 duren. Er werd daarbij in de benadering een scheiding aangebracht tussen de 'boven-' en de 'benedenstad'. Uiteindelijk was alles er op gericht om voor het stadscentrum als geheel een samenhangende stadsontwikkeling tot stand te brengen. Een groot deel van de benedenstad is in de jaren '80 al herbouwd binnen het middeleeuwse stratenpatroon. Het accent lag daarbij op de bouw van nieuwe woningen. In de bovenstad bevindt zich het grootste deel van de stedelijke functies en voorzieningen.

Mathieu Schouten: “In zowel de bovenstad als de benedenstad moest een eenheid ontstaan die een logisch beeld zou oproepen bij de burgers. Er is besloten om de pleinen elk een eigen gezicht te geven.” Datzelfde gold overigens voor >

het Kronenburgerpark en het Valkhof, de twee grote parken in het centrum van de stad, en het gebied bij het centraal station. In de bovenstad lag het accent op de herstructurering van het winkelgebied en de culturele functies rondom de Mariënborg. De belangrijkste onderdelen daarvan zijn de Marikenstraat, de bibliotheek en het Poortgebouw, met daarin het culturele centrum Lux.

PROEFSTROKEN

Centraal bij de activiteiten in de bovenstad stond de eenheid die moest worden gesmeed tussen de nieuwe architectuur uit de wederopbouwperiode en de oude 19e eeuwse panden. Daarom is gekozen voor materialen die weliswaar modern zijn, maar die voortkomen uit de eeuwenlange traditie van de stad, zoals

gebakken klinkers, natuursteen en hout. Deze inrichting past volgens Hans Eijsbouts zowel bij het dynamische karakter van het kernwinkelgebied als bij de verfijnde architectuur van de 19e eeuwse bebouwing: "Om tot een gedegen voorselectie te komen, hebben vertegenwoordigers van de gemeente en van belangengroepen diverse steden in het hele land bezocht. In vergelijking met andere middelgrote steden was Nijmegen vrij laat met de herinrichting van de openbare ruimte in het stadshart. We hebben daar ons voordeel mee gedaan, door op locatie naar de bevindingen met bepaalde materialen en ontwerpstijlen te gaan kijken. Daar kwam onder meer onze voorkeur voor gebakken klinkers uit voort. In een aantal steden was gekozen voor betonnen stenen en daar was niet iedereen te spreken over met name de kleurvastheid. Bovendien is de combinatie van

historische gebouwen met betonklinkers qua stijl en uitstraling niet ideaal, zo vonden wij."

Op basis van de voorselectie van geschikte materialen zijn in het centrum proefstroken met straatbaksteen in drie verschillende kleuren aangelegd. Via een enquête konden de Nijmegenaren hun voorkeur uitspreken. Op die manier kon een keuze gemaakt worden waarvoor draagvlak bestond onder de Nijmeegse bevolking. Er is uiteindelijk gekozen voor donkerrood gebakken klinkers in combinatie met hardstenen banden.

ONDERHOUD

Getuige de reacties van burgers en bedrijven in Nijmegen is bij het plan 'Centrum 2000' een goede balans gevonden tussen de constructie en het materiaal. Ook Hans Eijsbouts en Mathieu

Schouten zijn tevreden, al is het onderhoud van de straatbakstenen en sommige andere materialen wat tegengevallen. Hans Eijsbouts: "We hebben het onderhoud van de nieuwe inrichting natuurlijk meebegroot, maar sommige materialen beginnen al wat sporen van slijtage te vertonen. In veel gevallen is bij de keuze van bijvoorbeeld bestrating uitgegaan van de gemiddelde belasting. We kunnen beter uitgaan van de piekbelasting, omdat op die momenten de werkelijke slijtage optreedt. We zouden dus zwaardere uitvoeringen van bepaalde materialen en de bijbehorende bouwkundige constructies moeten gebruiken. Je leert er van, omdat de nadelen pas in de praktijk aan het licht komen. Voor de nog te realiseren derde fase van projecten in de openbare ruimte houden we daar extra rekening mee."



Via een enquête konden de Nijmegenaren hun voorkeur uitspreken. Er is uiteindelijk gekozen voor donkerrood gebakken klinkers in combinatie met hardstenen banden.

DE BESTE ARGUMENTEN LIGGEN OP STRAAT



Straatbaksteen is een veelzijdig en kwalitatief hoogstaand product dat pleinen, parken en straten, maar ook de particuliere woonomgeving een tijdloos en hoogwaardig karakter geeft. Het is overal toepasbaar, onderhoudsarm, slijtvast en kent een lange levensduur. Bovendien kan het uitstekend gecombineerd worden met andere materialen. Voor informatie zie www.straatbaksteen.com, een informatiebron voor professionele gebruikersgroepen en andere geïnteresseerden.



STRAATBAKSTEEN, BIJZONDER VOOR BINNEN EN BUITEN