



De stille kracht van straatbaksteen

# DE WATERLINIE ALS VERBINDEND ELEMENT

Carel de Reus over vastgoedontwikkeling  
én ontwikkelingen in de buitenruimte

**GOVIND**  
STRAATBAKSTEEN

FORUM OVER  
RUIMTELIJKE INRICHTING  
AUGUSTUS 2008

**#17**



## INHOUDSOPGAVE



4 / 7

Carel de Reus schetst in dit interview zijn visie op vastgoedontwikkeling én ontwikkelingen in de buitenruimte.



8 / 10

In de nieuwe stadsdelen van miljoenenstad Tokyo wordt de grijze stenenmassa onderbroken door de warme rode kleur van straatbaksteen.



11

De minister van Ruimte en Milieu, mevrouw Cramers verzorgt de gastcolumn over de Javastraat in Amsterdam-Oost.



12 / 14

Na lange tijd, keert het tij voor de straatbaksteen. Recent onderzoek heeft aangetoond dat de aloude richtlijnen voor geluidsbelasting letterlijk gedateerd zijn.



15

In deze editie van Uitgelezen bespreekt Michiel Nieuwenhuys twee recente uitgaven over openbare ruimte: het jaarboek Landschapsarchitectuur en stedenbouw in Nederland 2003-2007 en het zojuist verschenen Forum nummer 'Amsterdam' door en over gemeentelijk stedenbouwkundige Ton Schaap.



16 / 21

Centraal thema: De Nieuwe Hollandse Waterlinie als verbindend element. Aan bod komen de steden Gorinchem, Muiden en Utrecht.



22 / 27

In de tweede editie van deze nieuwe serie geeft Annemartine van Kesteren geeft haar mening over de noodzaak van (moderne) kunst in de openbare ruimte.



28 / 31

In de nieuwe wijken van Nederland wordt vaak straatbaksteen toegepast. Ditmaal belicht Contour de wijken: de Slottuin en Java-eiland.

## 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.

Coverfoto: De Slottuin, Beuningen

### Redactie

Dick Tommel (hoofdredacteur),  
Elize Aalbers, Tanja Bongers, Climmy Hanssen,  
Sander Videler, Michiel Nieuwenhuys,  
Harrit Hoppenbrouwers

### Raad van Advies

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 155, 6880 AD Velp  
T 026 - 3845641, F 026 - 3845631  
E info@straatbaksteen.nl  
I www.straatbaksteen.nl

### Bladmanagement

Van Zandbeek communicatie & creatie,  
Harrit Hoppenbrouwers, Tessa Post, Fred Wijers

### Vormgeving

Van Zandbeek communicatie & creatie,  
Esther van Gompel

### Teksten

Sander Videler, Leon van Eijndhoven,  
Maartje Lamers

### Fotografie

Hans Hebbink, Picture Productions,  
Vincent Boon (pagina's 5, 7 en 23),  
Shibaura Island Tokyo (pagina's 8 t/m 10),  
Henk Kusters (pagina 25, rechter foto),  
Ruud Peijnenburg (pagina 26, linker foto),  
A.K.A. Ziegelgruppe (pagina 27),  
Wim Salis (pagina 18 en 19)

Overname uit Contour Straatbaksteen is toegestaan met bronvermelding.



## OOG VOOR DUURZAAMHEID

Duurzaamheid is in deze tijd een veelgebruikt – en misbruikt – begrip. Iedereen is tegenwoordig met duurzaamheid bezig. Op zich een goede zaak, maar dan moet er wel overeenstemming zijn over wat duurzaam is, en wat niet. Het terugdringen van energie- en grondstoffenverbruik bijvoorbeeld, is duurzamer dan doorgaan op de oude weg. Maar efficiencyverbetering is minder duurzaam dan het toepassen van Cradle to Cradle (C2C)-principes. Van deze laatste principes is de minister van VROM – terecht – gecharmeerd. Evenals de stad Almere, die in haar visie op de uitbreidingsplannen C2C als uitgangspunt neemt.

Afval = voedsel, luidt de stelling van Cradle 2 Cradle. Duurzaamheid in optima forma. Door output gelijk te maken aan input, kan het resultaat (output) van het ene proces – dat wat wij tot nog toe als afval hebben beschouwd – als grondstof (input) dienen voor een nieuw proces. De bedenkers van C2C, Braungart en McDonough, hebben de werking van natuurlijke processen als uitgangspunt genomen. Het viel hen op dat in de natuur geen energie verspild wordt. In de natuur bestaat geen afval. Restproducten worden altijd weer als grondstoffen voor nieuwe processen benut. Afgevallen bladeren worden in de natuur niet, zoals wij met ons afval doen, in verbrandingsovens verstoekt maar vormen nieuwe, vruchtbare aarde. Cradle to Cradle heeft als ideaal hetzelfde principe toe te passen op door mensen vormgegeven processen. Het verschil met recyclen is cruciaal. Waar recyclen kijkt hoe afval alsnog nuttig kan worden aangewend, maar vaak in laagwaardige toepassingen, bijvoorbeeld door PET-flessen in paaltjes te veranderen, gaat C2C niet langer uit van het bestaan van afval. Dit wordt upcycling genoemd.

Het doel van C2C is gesloten systemen te ontwikkelen waarbij output als input dient. Zoals bij rivieren die sediment afzetten dat in de vorm van klei als grondstof voor (straat)-baksteen gebruikt wordt. Zo bezien, vormt de productie van (straat)baksteen een sprekend voorbeeld van duurzaamheid. De grondstof klei wordt continu nieuw aangemaakt en de hoeveelheid grondstof die verbruikt wordt, is ruimschoots in balans met de hoeveelheid klei die de rivieren jaarlijks afzetten. Bij de winning van klei draagt de baksteenindustrie, in samenwerking met overheid en milieuorganisaties, bij aan de ontwikkeling van nieuwe natuur. Door het verdiepen en verbreden van stroomgeulen wordt het gevaar van overstromingen bovendien beperkt. Dit alles als 'positief neveneffect' voor de productie van straatbaksteen – een product dat niet alleen duurzaam is in zijn productie, maar tevens eeuwenlang meegaat, zoals de straten van veel Nederlandse steden getuigen. En bovendien, na de gebruiksfase kan een straatbaksteen weer gewoon worden hergebruikt, vaak zijn oude stenen zelfs meer waard dan nieuwe. Het moet gezegd worden, ook de straatbaksteen is nog niet geheel 'C2C-proof', maar hij vormt wel het meest duurzame bestratingmateriaal! (Een tip voor de gemeente Almere?)

Een fascinerende vraag is: hoe past een eeuwenoude industrie van nature principes van duurzaamheid toe? Het antwoord ligt in de vraag besloten. In de tijd dat de eerste steenbakovens opgericht werden, was de mens geheel afhankelijk van de natuur. Voor alles maakte hij gebruik van de oplossingen die in de natuur voorhanden waren, zo ook voor bestraten...

**Dr. D.K.J. Tommel**

Voorzitter Stichting Promotie Straatbaksteen



De Reus: "Het grootste deel van onze kantoorruimte ligt ondergronds, verscholen tussen het groen."

DE REUS: 'BESTENDIGHEID VOOROP BIJ INRICHTING NEDERLAND'

# Vastgoedontwikkeling als verbindende kwaliteit

Carel de Reus, directeur van de onlangs tot Synchron gefuseerde vastgoedontwikkelaar, schetst in dit interview met Contour zijn visie op vastgoedontwikkeling én ontwikkelingen in de buitenruimte. Overigens, het hoofdkantoor van het voormalige Johan Matser-bedrijf spreekt wat dit betreft boekdelen. De historische villa van Berlage is volledig aangepast aan de eisen van de moderne tijd, mét respect voor het ontwerp van de Nederlandse meester-architect. Een verhaal over het verbinden van kwaliteiten als oud- en nieuwbouw, cultuur en natuur, en wonen en werken.

Het gesprek begint welhaast vanzelf met het spreken over de belangrijkste ontwerpgevallen die het dichtbevolkte Nederland ook in de toekomst leefbaar moeten houden. 'Welhaast vanzelf', want de locatie van Synchron midden in het Hilversumse Mediapark is exemplarisch voor de Nederlandse situatie. Het kantoor, omgeven door groen, grenst aan de achterzijde aan tennisbanen en aan de voorzijde aan een woonwijk. Je zou het op het eerste gezicht niet zeggen, maar tussen deze stroken van natuur, recreëren en wonen, wordt ook gewerkt. "Het grootste deel van onze kantoorruimte ligt ondergronds, verscholen tussen het groen, met glazen koepels in het plafond waar het daglicht doorheen valt", licht De Reus het ontwerp toe. De villa van Berlage, voorheen in gebruik door de TROS, is geheel in ere hersteld. "De tierelantijnen en dakkapellen die er in de loop der jaren aan toegevoegd waren, hebben we er weer uitgehaald, om zo recht te doen aan het oorspronkelijke ontwerp." Dergelijke slimme toepassingen van oud- en nieuwbouw en creatief omspringen met de schaarse, Nederlandse ruimte, tekenen volgens De Reus de filosofie van de familie Matser, vooral de tweede generatie. "Dat wil zeggen, dat van nature een evenwicht wordt gezocht tussen de bebouwing en haar omgeving."

## WATER EN STEDEN BEPALEN ONTWERPGAVE

Deze filosofie komt het bedrijf nu goed van pas, want de uitdagingen op het gebied van ruimtelijke ordening zijn volgens De Reus buitengewoon ingewikkeld. "Allereerst is er natuurlijk het waterprobleem. Hoewel, water is zowel een dreiging als een kwaliteit die in ontwerpen geïntegreerd kan worden." Verder ziet de directeur van Synchron een belangrijke opgave in de verdere clustering van functies rondom de steden. In plaats van decentralisatie van wonen, werken en recreëren, staat De Reus een inrichting voor met grote, sterke steden, van elkaar gescheiden door open, groene en blauwe ruimten. Hij baseert zich hierbij ook op de behoeften van buitenaf. "In internationaal onderzoek naar de factoren die Nederland als vestigingsplaats voor bedrijven en werknemers interessant maakt, wordt de Nederlandse stedelijke cultuur als een van de belangrijkste voordelen genoemd. Van oudsher beschikken wij over relatief grote, mooie steden. ➤

"Nieuwe woonmilieus gaan uit van gevoel van ruimtelijkheid"







De opgave is om deze verder te versterken en het verkeer tussen onze steden beter te reguleren, bijvoorbeeld door te investeren in beter openbaar vervoer.”

Naast water en stedelijke ontwikkeling, noemt De Reus als derde pijler van de ontwerpogave het creëren van interessante woon- en werkmilieus. “Dit moet voornamelijk in de stad plaatsvinden.” Volgens De Reus hoeft binnenstedelijke herontwikkeling de grote

Hoewel... “In Doesburg hebben we in opdracht van de gemeente eveneens een project ontwikkeld dat gestoeld is op de stijl van de dertiger jaren: Contre Escarpe. We hebben hiermee willen bewijzen hoe het anders kan, door in zee te gaan met de befaamde Italiaanse architect Natalini. Hij ontwierp, in samenwerking met Schrauwen Architecten, een wijk die enerzijds past binnen de historische uitstraling van Doesburg, maar die anderzijds een geheel eigen uit-

## “Duurzaamheid van ontwerp en materialisering zijn bepalend voor kwaliteit”

behoefte aan ruimte niet tegen te spreken. De paradox is dat het beide kan: én binnen de stad bouwen én meer gevoel voor ruimte creëren. Bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van water. “Water roept een ruimtelijk gevoel op. Door dus meer water in onze ontwerpen te integreren, kunnen we – ook op plekken waar ruimte schaars is – toch een gevoel van ruimtelijkheid creëren.”

### DUURZAAMHEID ALS MAATSTAF

Met ruimte voor water en steden als bepalende elementen voor het macro-ontwerp, benoemt De Reus als factoren voor het micro-ontwerp het gebruik van hoogwaardige materialen en de integratie van oud en nieuw. “Lang voordat duurzaamheid gemeengoed werd, begonnen wij met het stellen van duurzaamheidscriteria. Zo tekenden wij als een van de eerste bedrijven een convenant waarin de inkoop van hardhout aan strenge eisen werd gebonden. We bouwden hiermee voort op het pionierswerk, verricht door Fred Matser in de jaren '70. Samen met Gorbatsjov heeft hij destijds aan de wieg gestaan van de oprichting van het Groene Kruis.” Duurzaamheid heeft in de visie van Synchron niet alleen betrekking op groen, maar tevens op rood. “We realiseren duurzaam gebouwde omgevingen door gebruik te maken van hoogwaardige materialen als straatbaksteen en door uit te gaan van ontwerpen die tijdbestendig zijn.” De op de jaren '30-architectuur geïnspireerde woonwijken die momenteel als paddenstoelen uit de grond schieten, zijn De Reus dan ook een doorn in het oog.

straling heeft door bijvoorbeeld de hoge eisen die aan de gebruikte materialen gesteld zijn. Door te werken met hoogwaardige, toekomstbestendige ontwerpen en materialen zijn we in staat tot het creëren van vastgoed dat zowel inspeelt op de heersende mode van de hang naar nostalgie als ook op de toekomst.”

Behalve duurzaamheid moet vastgoedontwikkeling volgens De Reus uitgaan van het principe van maatschappelijk relevant bouwen. “Onze projecten moeten een brede betekenis hebben. Dat wil zeggen: bij de ontwikkeling van een bedrijventerrein moeten niet alleen het lokale bedrijfsleven en de desbetreffende gemeente gebaat zijn, maar ook andere groepen zoals omwonenden; de maatschappij in zijn geheel moet ermee gediend zijn.” Door vanaf het begin meer rekening te houden met maatschappelijke belangen, kunnen ontwerpen een andere invulling krijgen, zoals het door Synchron ontwikkelde bedrijventerrein in Blaricum. “Hier hebben we de oude controverse tussen natuur en bedrijvigheid opgelost door (veel) groen in het ontwerp in te passen, onder meer door de toepassing van innovatieve oplossingen als groene daken.”

### LANDELIJKE VISIE VERENIGT DIVERSITEIT

Gevraagd naar nieuwe en toekomstige ontwikkelingen in de vastgoedsector en de inrichting van Nederland, wijst De Reus op de vele mogelijkheden die het benutten van regionale verschillen ons bieden. “De architectuur in Zaanstad verschilt essentieel van

die van een stad of dorp in Limburg. En ook Amsterdam, Rotterdam en Den Haag vormen drie verschillende werelden als het op architectuur aankomt. Er is dus nog veel te winnen wanneer wij de onderlinge diversiteit en de eigenheid die elke streek of stad bezit, weten uit te nutten.” Hierbij pleit De Reus echter voor meer landelijke sturing vanuit het Rijk: “Dit moet meer richtinggevend zijn over hoe Nederland eruit moet zien.” Binnen een dergelijke overall visie kunnen opdrachtgevers en vastgoedontwikkelaars dan lokaal een eigen invulling geven. De verdere versterking van onze steden, als ruggengraat van economie en samenleving, is hierbij essentieel. “Zo kunnen we voortbouwen op het succes van de Gouden Eeuw die voor een belangrijk deel te danken was aan het bestaan van sterke steden; elk met een eigen economie en cultureel leven. En, evenals in vroegere tijden het geval was, moeten we ervoor zorgen de ruimten tussen onze steden open te houden – deze dreigen nu dicht te slibben.” Een landelijke, door het Rijk gecoördineerde aanpak van de wateropgave, biedt volgens De Reus een nieuwe kans. “Door meer ruimte te maken voor water, houden we onze ruimten open. Overigens sluit dit het ontwikkelen van nieuwe woongebieden niet uit, mits we de bebouwing nog meer afstemmen op de kwaliteiten van het landschap.” Het nieuwe waterwonen, waarbij drijvende woningen meedeinen op de bewegingen van de rivier, is hiervan een voorbeeld. “Maar kijk ook naar het nieuwe waterfront dat we in Harderwijk aan het realiseren zijn. Hier verbinden we de stad opnieuw aan het IJsselmeer.” Ook in het ontwerpen van de nieuwe boulevard in Harderwijk, is de signatuur van Synchron te herkennen. “Zorgvuldig omgaan met de eigenheid en potentie van bestaande omgevingen, dat is onze kracht.” Neem ook de Wilhelminapier in Rotterdam. Deze heeft Synchron, in stijl met de havenstad, herontwikkeld. Maar mét toepassing van nieuwe materialen, zoals het gebruik van straatbaksteen – een welkome aanvulling op het vele asfalt en beton in Rotterdam.

De Reus rondt het gesprek af met een verwijzing naar de eigen werkomgeving. “Hier zie je gedemonstreerd hoe een gebouw en een landschap, oud- en nieuwbouw samen één geheel vormen. Het combineren van bestaande en nieuwe kwaliteiten, conventies en nieuwe toepassingen als ondergronds bouwen, daar geloof ik in.”

## CURRICULUM VITAE

### IR. C.E.C. (CAREL) DE REUS

#### Functies:

- Sinds 1 september 1996 directeur bij Synchron in Hilversum (voorheen Johan Matser Projectontwikkeling).
- Directeur Wilma Vastgoed, van 1987 tot 1996.
- Daarvoor Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu-beheer, o.a. als Hoofdingenieur Directeur, tevens Inspecteur van de Volkshuisvesting.

#### Nevenactiviteiten:

- Voorzitter van het Curatorium van de Volkshuisvesting.
- Voorzitter Habiforum.
- Vice-voorzitter Stichting Instituut voor Keuring en Onderzoek van Bouwmaterialen (IKOB).
- Bestuurslid Nederlands Instituut Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting (NIROV).
- Bestuurslid Rietveldprijs.
- Bestuurslid Habitat Platform.
- Bestuurslid Stichting Kennis Gebiedsontwikkeling.
- Lid ballotagecommissie van de Nederlandse Projektontwikkeling Maatschappijen (Neprom).
- Lid OTB/SUA programmaraad onderzoeksinstituut OTB, TU Delft.
- Lid Landelijke Kenniskring Regie Stedelijke Vernieuwing Hogeschool van Utrecht.
- Lid Holland Real Estate Advisory Board 2006.
- Lid Comité van Aanbeveling Nederlands Instituut voor de Bouw (NIB).
- Lid Stuurgroep Architectuur en Zorginstellingen.



# Het natuurlijke karakter van Shibaura Island



## IN TOKYO LEGGEN STRAATBAKSTENEN DE LINK TUSSEN WATER EN LAND

Wie aan Tokyo denkt, denkt aan een miljoenenstad bezaaid met wolkenkrabbers, omringd door asfalt en beton. Maar in een van de nieuwe stadsdelen wordt de grijze stenenmassa onderbroken door blauw, groen en de warme rode kleur van straatbaksteen. Dit is Shibaura Island: een 60.000 vierkante meter grote woonwijk omgeven door water.



Op de plaats waar nu vier woontorens de omgeving domineren, stonden vroeger fabrieken. Toen besloten werd tot de herontwikkeling van dit gebied, ontvouwde architect Jun Mitsui een ambitieus stedenbouwkundig plan. Het voormalige industrie-terrein werd getransformeerd in een modern woongebied. Shibaura Island moest vooral een levendige stadswijk worden – geen slaapwijk. Daarom werden er vanaf het begin enkele belangrijke uitgangspunten geformuleerd. Het vele water moest als kwaliteit worden opgenomen in het plan. Daarnaast moest het gebied een groen karakter krijgen en dienden er tal van sociale voorzieningen gevestigd te worden, zodat Shibaura Island een aantrekkelijk gebied zou zijn voor verschillende leeftijdsgroepen.

### HARMONIE IN DE BUITENRUIMTE

Een ander belangrijk criterium was dat het ontwerp van de buitenruimte en de bebouwde omgeving op elkaar afgestemd moesten zijn. Het resultaat moest een harmonisch geheel opleveren, met water en straatbaksteen als verbindende elementen.

De keuze voor straatbaksteen werd aanvankelijk gemaakt vanuit esthetische overwegingen. Architectenbureau Jun Mitsui & Associates wilde dat het nieuwe Shibaura Island zou herinneren aan de geest van het oorspronkelijke gebied. Gekozen werd om bestrating en bebouwing in rode (straat)bakstenen uit te voeren – als herinnering aan de vroegere fabrieken die eveneens uit rode bakstenen opgetrokken waren. Door zowel in de bestrating

als in de gebouwen rood gebakken materiaal te gebruiken, sluiten de buitenruimte en de bebouwing mooi op elkaar aan, wat een harmonisch effect creëert. Overigens is de bestrating niet alleen in harmonie met haar omgeving, ook straalt de straat zelf rust uit. Dit komt doordat bestrating, straatmeubilair en verlichting op elkaar zijn afgestemd.

### BRUG NAAR HET WATER

Om aan het andere criterium tegemoet te komen – de integrale betrokkenheid van water in het project – besloot Mitsui tot twee ingrepen. Allereerst de aanleg van een oeverpromenade langs de gehele kustlijn van Shibaura Island zodat de stedelijke bevolking, die dagelijks in de betonzee van Tokyo verkeert, toch contact met het water geboden wordt. Ten tweede werd besloten in de (sier)bestrating een relatie met het water te leggen.

Door de promenade te bestraten met straatbaksteen, konden in het straatdek speelse motieven verweven worden – uiteraard van vissen, als link naar het water. Behalve de vismotieven, gevormd uit verschillende soorten en kleuren straatbaksteen, refereert ook de vorm waarin de oeverpromenade is aangelegd aan het water. Deze heeft namelijk een golvende vorm, waardoor de promenade zelf één beweging met het omringende water lijkt te vormen.

Voor de aanleg van een aaneengesloten oeverpromenade waren enkele aanpassingen in de kustlijn noodzakelijk. Het stadsbestuur van Tokyo zag dit aanvankelijk niet zitten, maar >



## “De rode bakstenen herinneren aan de fabrieken die er vroeger stonden”

Bij de aanleg van de promenade zijn zes modellen straatbakstenen gebruikt.



uiteindelijk kreeg architect Mitsui toch toestemming, waardoor zijn visie om het eiland met een oeverpromenade te omringen werkelijkheid werd. Nu zorgt de lus van wandelpaden rondom Shibaura Island ervoor dat gebruikers overal langs het water kunnen lopen. Maar er wordt ook volop gejojgd en gevist op de promenade.

### KEUZE VOOR STRAATBAKSTEEN

Op Shibaura Island zijn zes verschillende modellen straatbaksteen gebruikt. Behalve dat het gebakken kleimateriaal verwijst naar de oorspronkelijke bebouwing, waren eigenschappen als de honderd procent kleurechtheid, de kwalitatieve uitstraling en het onderhoudsgemak doorslaggevend in de keuze voor straatbaksteen. Een ander belangrijk voordeel van straatbaksteen is dat het wegdek bij nat weer of overslaande golven niet glibberig wordt – een wezenlijke voorwaarde aangezien de oeverpromenade direct naast het water is gelegen. Tot slot stelde het gebruik van straatbaksteen de architect in staat te werken met speelse motieven.

### AANDACHT VOOR LEEFBAARHEID

Behalve de relatie met het water en de coherentie tussen bestrating en gebouwen, vormde een optimale kwaliteit van leven in het gebied een belangrijk element van het stedenbouwkundig plan. Shibaura Island is rijkelijk bedeeld met publieke voorzieningen zoals scholen, parken, tennisbanen en medische- en zorgvoorzieningen. Hierdoor is Shibaura Island een aantrekkelijk woongebied, geschikt voor vele groepen mensen.

Om ook ruimte te creëren voor dieren, werd er langs het water plaatsgemaakt voor dieren die aan en op het water leven. Daarnaast sieren bomen en plantsoenen het hele woongebied. Zo vormen het vele groen en blauw, samen met de bestrating van kleiklinkers, één natuurlijk geheel. ■

Project Shibaura Island | Locatie Tokyo | Opdrachtgeverschap Tokyo, arrondissement Minako-Ku | Ontwerp Architectenbureau Jun Mitsui & Associates

## COLUMN

### JACQUELINE CRAMER

minister van Ruimte en Milieu

De binnenstad binnen handbereik, de Dappermarkt om de hoek. En in de straat: Marokkaanse bakkers, Turkse slaggers, Hindoestaanse beluizen en een Hollandse coffeeshop. Met

# De Javastraat

daarboven nieuwe appartementen. Want er zijn genoeg mensen die door hun oogbollen zien dat de gerenoveerde Javastraat in Amsterdam-Oost straks mediterrane levendigheid aan internationale allure gaat koppelen.

Die allure zal ondermeer komen van een fraaie klinkerbestrating onder de nieuwe bomen in deze brede stadsstraat. Bomen die schaduw bieden in de steeds warmere zomers. Straatstenen die de steeds overvloedigere regen snel doorlaten aan de holle krattenstructuur daaronder. Zo kan het overtollige water van een flinke stortbui langzaam in de ondergrond dringen. Zonder de winkels blank te zetten. Zonder het riool te overbelasten. En dus zonder de vervuiling van rioolwateroverstort.

Straatbaksteen draagt zo bij aan een duurzame tweede jeugd van de Javastraat. Maar ook aan een straat die beter bestand is tegen ons klimaat dat ook al steeds zuidelijker en grilliger wordt. Op die manier zullen we overal in het land inventief en vernieuwend moeten reageren op de gevolgen van klimaatverandering.

Maar we moeten ons natuurlijk vooral inspannen om verdere temperatuurstijging te voorkomen. En ook dát begint voor een deel in de eigen straat en buurt. Met energiezuinige verlichting, gesloten winkelpuien en vriesvitrines die de kou binnenhouden. Ik hoop dat de Javastraat – en al die andere winkelstraten in ons land – ook in dat opzicht straks nieuwe allure zal uitstralen.





Gebakken straatsteen in keperverband blijkt van nature stiller te zijn dan jarenlang gedacht.

PSYCHO-AKOESTICUS DR.IR. WIM VAN KEULEN ZIET TOEKOMST IN ELEMENTENVERHARDING

# De stille kracht van straatbaksteen

Na lange tijd, keert nu het tij voor de straatbaksteen. Recent onderzoek heeft aangetoond dat de aloude richtlijnen voor geluidsbelasting letterlijk gedateerd zijn. Maar het zijn niet alleen keiharde meetresultaten die deze vorm van elementenverharding toekomst geven, ook de psychologische voordelen van de straatbaksteen mogen niet worden uitgevlakt, vindt psycho-akoesticus dr.ir. Wim van Keulen.

Als psycho-akoesticus bekijkt – of beter gezegd: beluistert – men de wereld om ons heen op zijn zachtst gezegd een tikje anders. In zijn rustieke tuin te Vlijmen heft Van Keulen zijn vinger terwijl er in een naburige straat een auto start. “Plotseling hebben we hier best veel lawaai dus eigenlijk is het een wonder dat we nog met elkaar kunnen praten.”

Van Keulen, afgestudeerd natuurkundige aan de TU Delft en later gepromoveerd op psycho-akoestiek aan de universiteit van Cambridge, wil er maar mee zeggen dat ‘geluid’ eerder wordt belééfd dan gehoord. “Jaren geleden is al aangetoond dat er eigenlijk nauwelijks een correlatie is tussen geluidsniveau en de hinder die men ervan ondervindt. Het klinkt gek maar 90% van de geluidshinder wordt door andere dingen bepaald dan door geluid! Een mug produceert nauwelijks geluid maar kan je nachtenlang wakker houden. Ga je vervolgens overspannen naar de dokter dan schrijft die je een weekend voor op de hectische boulevard van Scheveningen om lekker tot rust te komen. Van een nachtelijk feestje bij de burens word je gek, maar als ze het van tevoren netjes aankondigen valt het allemaal best mee.”

## DE WERELD OP ZIJN KOP

Perceptie is het sleutelwoord waarmee andere dimensies aan de wereld van geluid worden toegevoegd. In het geval van wegdekverharding en geluid lijkt die wereld zelfs een beetje op zijn kop te staan, want om volgens Van Keulen maar meteen een groot misverstand uit de weg te ruimen: het is niet het wegdek dat geluid voortbrengt, het zijn de autobanden. “De band moet je zien als een opgespannen trom, het is het wegdek dat erop trommelt. De banden veroorzaken het eventuele lawaai, al is dat zoals gezegd ook relatief.”

Waar staat nu de straatbaksteen in dit boeiende, complexe geheel van geluid en geluidspceptie? Van Keulen: “De gebakken klinker is eigenlijk vanaf de introductie van de Wet geluidhinder, eind jaren '70, in een hokje geplaatst waar hij zich niet thuis voelt. In het begin was het grof gezegd: je hebt asfalt en je hebt elementenverharding. Alle elementenverhardingen kregen automatisch een toeslag van 4 dB(A) op de geluidsemissie van een standaard wegdek van dicht asfalt-beton. Dat was de referentie. Misschien moet je zeggen: elementenverhardingen werden automatisch gestraft met een toeslag. Ik heb altijd het idee gehad dat +4 voor de straatbaksteen wel érg +4 was, elke nuancering ontbrak.”

Sinds die wat arbitraire indeling is er veel veranderd. “Je zou kunnen zeggen dat er door de Wet geluidhinder veel innovatie heeft plaatsgevonden. In het begin van de jaren '90 diende zich een nieuwe generatie stille wegdektypen aan. En wat bleek? Mensen waren meer tevreden over het geluidsniveau dan je op grond van de metingen zou veronderstellen. Uit onderzoek bleek dat >





veel van deze nieuwe wegdektypen, waaronder ook sommige elementenverhardingen, frequentiegevoelig zijn; ze vallen in het bereik dat prettig in het menselijk gehoor ligt.”

#### ONDERZOEK: STRAATBAKSTEEN STILLER DAN GEDACHT

Inmiddels is het palet aan wegdektypen uitgebreid tot zo'n 80 stuks en wordt er tegenwoordig gesproken van een bepaald C-wegdektype dat staat voor, inmiddels wettelijk vastgelegde, geluidseigenschappen. Tevens is uit recent onderzoek gebleken dat de voorheen zo klakkeloos toegepaste geluidstoetslag van 4 dB(A) voor de straatbaksteen bepaald niet realistisch is. Een inventarisatie van het bureau M+P-raadgevende ingenieurs bv naar de geluidstoetslag van gebakken elementenverhardingen voor verschillende aanlegverbanden en onderhoudstoestanden leverde een drietal bevindingen op. Ten eerste bleek dat in keperverband gelegde straatbakstenen slechts iets meer dan de helft (2,2 dB(A) of afgerond 2 dB(A)) van de 4 dB(A) wegdekcorrectie produceren bij een snelheid van 30, 40 en 50 km/h. Keperverband – waarbij de 'aanstoot' van de band onder een hoek van 45 graden valt – blijkt de stilste variant. Bovendien zorgen afmeting en gebruikperiode niet voor een buitenproportionele toename van het geluidsniveau ten opzichte van andere wegdektypen.

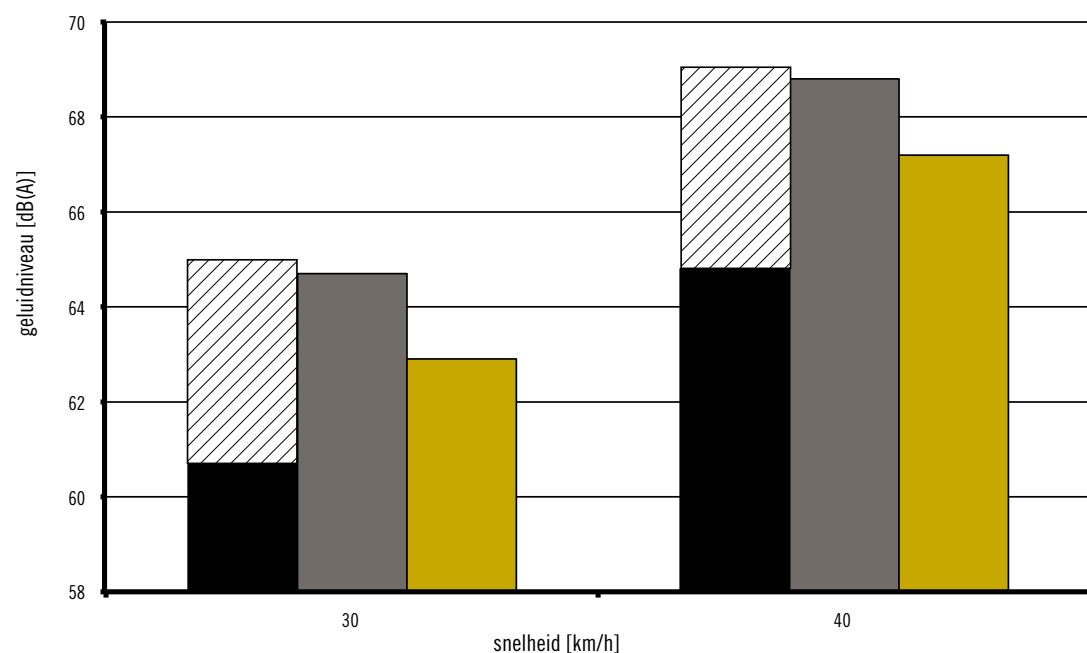
De straatbaksteen profiteert bovendien van een aantal andere voordelen. Door de gleuven tussen de stenen ontstaat een aerodynamisch effect; de lucht tussen band en wegdek kan ontsnappen waardoor airpumping – het hoge sissgeluid dat op asfalt wordt waargenomen – wordt voorkomen. Van Keulen: “Dergelijke hoogfrequente sissgeluiden worden door het menselijk gehoor als erg vervelend ervaren, maar bij elementverharding wordt dit geluid dus voor een deel gedempt. Daarnaast hebben de nieuwe generaties elementenverharding nóg een bijkomend pluspunt: terwijl ze buiten de auto minder geluidsbelasting opleveren, blijft het geluid qua frequentie binnen in de auto vrijwel hetzelfde. Dat betekent dat men geneigd is zachter te gaan rijden wat ook weer voor minder geluidsbelasting buiten zorgt.”

En Van Keulen ziet, zeker in de nabije toekomst, alleen maar meer potentie voor de straatbaksteen. Ook al vanwege de aanstaande normering voor 30 km-gebieden waar bijna per definitie elementenverhardingen worden toegepast. Een enkel type betonnen straatsteen is al een stuk gezakt qua geluidbelasting. De gebakken straatsteen blijkt nu echter van nature al stiller te zijn dan jarenlang gedacht. Daarbij is een aantal factoren van belang. De grootste winst valt dus te behalen in de wijze

van leggen namelijk keperverband. Verder zou de maatvastheid van belang kunnen zijn, die voor bakstenen veel beter is dan enkele jaren geleden. Bovendien is niet uit te sluiten dat machinaal gelegde stenen een gunstigere geluidsprestatie leveren. Tel daarbij straks de psycho-akoestische eigenschappen op en je neemt ten opzichte van de oude situatie eigenlijk al het extra geluid weg!”

#### PSYCHOLOGISCH MODEL

Voor wat betreft dat laatste wordt de komende jaren uitgebreid verder onderzoek verricht. Van Keulen: “Steeds meer gemeentes zijn weliswaar gevoelig voor het psycho-akoestische effect van wegdekverharding maar het heeft vooralsnog de status van 'onvoorziene' eigenschap. Op dit terrein is nader onderzoek gewenst. In Den Haag gaan we de komende jaren uitgebreid testen in de Laan van Nieuw Oost-Indië waarbij omwonenden geënquêteerd worden naar hun ervaring met bepaalde geluiden. Het is een eerste stap op weg naar een andere benadering. Uiteindelijk ben ik ervan overtuigd dat je met genoeg parameters en combinatiemogelijkheden geluidsbelasting als een psychologisch model kunt hanteren en in een formule kunt uitdrukken. De proef in Den Haag zou daar wel eens de voorbode van kunnen zijn.” ■



## LITERATUUR

# Uitgelezen

Door Michiel Nieuwenhuys

In deze editie van Uitgelezen bespreekt Michiel Nieuwenhuys twee recente uitgaven over openbare ruimte: het jaarboek Landschapsarchitectuur en stedenbouw in Nederland 2003-2007 en het zojuist verschenen Forum nummer 'Amsterdam' door en over gemeentelijk stedenbouwkundige Ton Schaap.



**LANDSCHAPSARCHITECTUUR EN STEDENBOUW IN NEDERLAND 2003-2007**  
Uitgeverij Blauwdruk  
ISBN 978-90-75271-27-0



**AMSTERDAM**  
Uitgeverij 010  
Ton Schaap  
ISBN 978-90-6450-672-7

## LANDSCHAPSARCHITECTUUR EN STEDENBOUW IN NEDERLAND 2003-2007

Dit jaarboek is het zesde in de reeks waarin de 'state of the art' in de Nederlandse landschapsarchitectuur en stedenbouw wordt gepresenteerd.

Ruim 30 projecten zijn ditmaal door de vakjury geselecteerd in zeven rubrieken die herkenbaar zijn uit de eerdere jaarboeken. Alleen ontbreken ditmaal 'werkgebieden', en is de magere oogst bij 'infrastructuur' opvallend: één project. De 'openbare ruimte' er uit gelicht, valt op de mooie mix door het land en in soorten opgaven: de speelse boulevard in Katwijk, de chique Loolaan in Apeldoorn, een spectaculair speelplein in Dordrecht, Roombeek met zijn nieuwe allure en een mooi havenplein in Almere (het laatste zie Contour nr. 16).

In de thematische artikelen is er speciale aandacht voor de waterproblematiek, hét ruimtelijke ordeningsvraagstuk van het komende decennium.

Opvallend bij dit jaarboek, dat opnieuw een uitstekend uithangbord is voor de actuele landschapsarchitectuur en stedenbouw, is de verdubbeling van de periode van twee jaar (bij de vorige) naar vier jaar. Bovendien is er geen sprake meer van een tweetalige uitgave zoals voorheen, waarmee het internationale bereik helaas erg wordt beperkt. Een trendbreuk waar in ieder geval geen syllabe aan wordt gewijd: is het toeval dat het Stimuleringsfonds voor Architectuur kennelijk heeft afgehaakt en nu veelal private sponsors hebben (moeten) bijdragen?

Vormgeving en uitvoering van deze bijna 'must have' voor een brede kring hebben er gelukkig niet onder geleden.

## AMSTERDAM

Net gepubliceerd eind juni en toepasselijk aansluitend op het artikel over Java-eiland elders in deze uitgave van Contour, is dit nummer van vakblad Forum helemaal gewijd aan het 'auteurschap' in de stedenbouw. Het is een persoonlijk relaas van Ton Schaap die daarmee de trend bevestigt dat stedenbouwers uit de bestuurlijke anonimiteit zijn getreden, passend bij de moderne bestuurlijke verhoudingen. Het is een boeiende reis door de ontwikkeling van deze stedelijke vormgever die overigens heel bescheiden zijn rol belicht in de grote ontwikkelingen van Amsterdam, opkrabbend na de traumatische ervaring met de Bijlmermeer. Of inderdaad het water de onlosmakelijke factor is bij de herinrichting van de Oostelijke Havengebieden, de noordelijke IJ-oever en het nieuwe IJburg, of de keuze voor het openbaar gebied als kern van de opgave gold: voor het resultaat hoeven stad en auteur zich niet te schamen. Amsterdam heeft zich nadrukkelijk op de kaart gezet.

Met prachtige foto's van Theo Baart, van 9 april 2008, worden de realisaties geïllustreerd.

Een vijftal thematische essays over stedenbouwkundige principes en invloedsfactoren als het 'plein', de 'techniek', 'spreiding' en 'schaal' zijn de aanloop naar het slot waarin een visionair concept voor de regio rond het IJmeer wordt gepresenteerd. Amsterdam kan nog jaren voort.

Één merkwaardig detail: de grote lengte van Ton Schaap, ruim 2.00 m, wordt betekenis gegeven voor zijn vak, maar ook als 'napoleontisch' beschreven, wat niet geheel historisch juist schijnt te zijn (zonder paard). ■



# De Waterlinie als verbindend element

Holland verdedigen tegen invasies van vijanden door middel van water – dat is de ingenieuze gedachte achter een van Nederlands' bouwtechnische hoogstandjes: de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het is dan ook niet verwonderlijk dat delen van de oorspronkelijke ketting van fortificaties, sluizen en waterwegen, die zich over een lengte van 85 kilometer van Muiden tot in de Biesbosch uitstrekt, tot Nationaal Landschap is uitgeroepen en is aangemeld voor UNESCO werelderfgoedstatus.

De beschermde status van de Nieuwe Hollandse Waterlinie bracht een kentering in het denken over het Hollandse landschap teweeg. Wisten bestuurders en stedenbouwkundigen voorheen niet goed raad hoe de oude, maar vaak vervallen wallen en waterwegen een nieuwe rol in het moderne Nederlandse landschap te geven – vandaag de dag zet de Nieuwe Hollandse Waterlinie aan tot stedelijke en landschappelijke vernieuwingen. Omdat straatbaksteen hierbij een belangrijke rol speelt, ging Contour in Gorinchem, Muiden en Utrecht op onderzoek uit hoe de Nieuwe Hollandse Waterlinie stedenbouwkundigen in 2008 tot nieuwe daden aanzet. Een reportage over de wisselwerking tussen historie en vernieuwing, cultuur en natuur, en natuurlijk... water en straatbaksteen.

## Gorinchem: stad gevormd langs de Nieuwe Hollandse Waterlinie

**De oude garnizoenstad Gorinchem is gevormd naar de Waterlinie. Als strategisch punt moest de stad van oudsher bescherming bieden tegen de invallende Fransen vanuit het zuiden en de Pruisen vanuit het oosten. Om het achterliggende land beter te beschermen werd besloten Gorinchem aan te sluiten bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze beslissing werd leidend voor de ontwikkeling van Gorinchem, want vanaf die tijd mocht de stad niet langer naar het oosten toe uitbreiden, omdat dat gebied bestemd was voor inundatie: het onder water zetten van het land om zo als Waterlinie te verdedigen tegen de vijand.**

“Bijzonder aan Gorinchem is dat de geschiedenis van de Waterlinie tot op de dag van vandaag een belangrijke rol speelt in de ontwikkeling van de stad.” Aan het woord is Hans Pouw, stedenbouwkundige bij de gemeente Gorinchem.

Net als alle steden gelegen aan de Waterlinie, staat Gorinchem voortdurend voor de taak het historische karakter van de stad in te passen binnen nieuwe stedenbouwkundige concepten. 1960 vormde een keerpunt in de stadsontwikkeling. Toen werd de status van garnizoenstad opgeheven, waardoor Gorinchem haar militair strategische functie verloor. “De militaire plekken in de stad verloren hun betekenis, wat restte was hun cultuurhistorische waarde.” Even dreigde ook deze betekenis teloor te gaan in de vernieuwingsdrang. “Gorinchem moest uitbreiden, maar de bevolking beseftte de belangrijke waarde van het historische stadscentrum.” Vandaar dat besloten werd de stedelijke vernieuwing niet ten koste te laten gaan van de stadsgeschiedenis.

### PARALLEL MET VROEGER

In deze gedachtegang – het nieuwe naast het oude laten ontstaan – ligt een parallel met het verleden. Toen vanaf 1815 de Nieuwe Hollandse Waterlinie werd aangelegd, werd besloten om de oude vestingstad Gorinchem niet om te bouwen tot een fort. In plaats daarvan werd besloten een nieuw fort ten oosten van de stad te bouwen. Pouw: “Een unieke situatie in de ontwikkeling van de Waterlinie, want hierdoor werd de belangrijkste verdedigingslijn van de linie opgeschoven naar het oosten.” Deze beslissing tekende ook de verdere ontwikkeling van de stad Gorinchem, want nieuwe uitbreidingen moesten naar het westen plaats vinden. En dus werden de spoorlijn en het Merwedekanaal, beide stammend uit het begin van de negentiende eeuw, aan westelijke zijde aangelegd.

### UITBREIDING EN RESTAURATIE

De tweede belangrijke impuls in de ontwikkeling van Gorinchem vond in de tweede helft van de twintigste eeuw plaats. De Nieuwe Hollandse Waterlinie had haar oorspronkelijke functie verloren, waardoor uitbreiding naar het oosten mogelijk werd. Hierdoor werd het mogelijk de eeuwenoude vestingwallen, sluizen en kering in te passen in het straatbeeld, want de stad kon binnen de grenzen van de oude linie worden gebouwd. Zo werd de relatie tussen de historische linie en de nieuwe stad versterkt. Bovendien werd vanaf de jaren '80 begonnen met een grootscheepse restauratie van het stadscentrum. Pouw: “Het stadshart van Gorinchem is van oudsher bekleed met straatbaksteen. Bij de restauratie werd dan ook wederom gekozen voor gebakken klinkers. Alle voetgangerspaden werden met gele straatbaksteen bestraat en wandelpaden en straten voor auto's met gemêleerde rode klinkers. Hierdoor zie je meteen welk doel de verschillende wegen en paden hebben.”

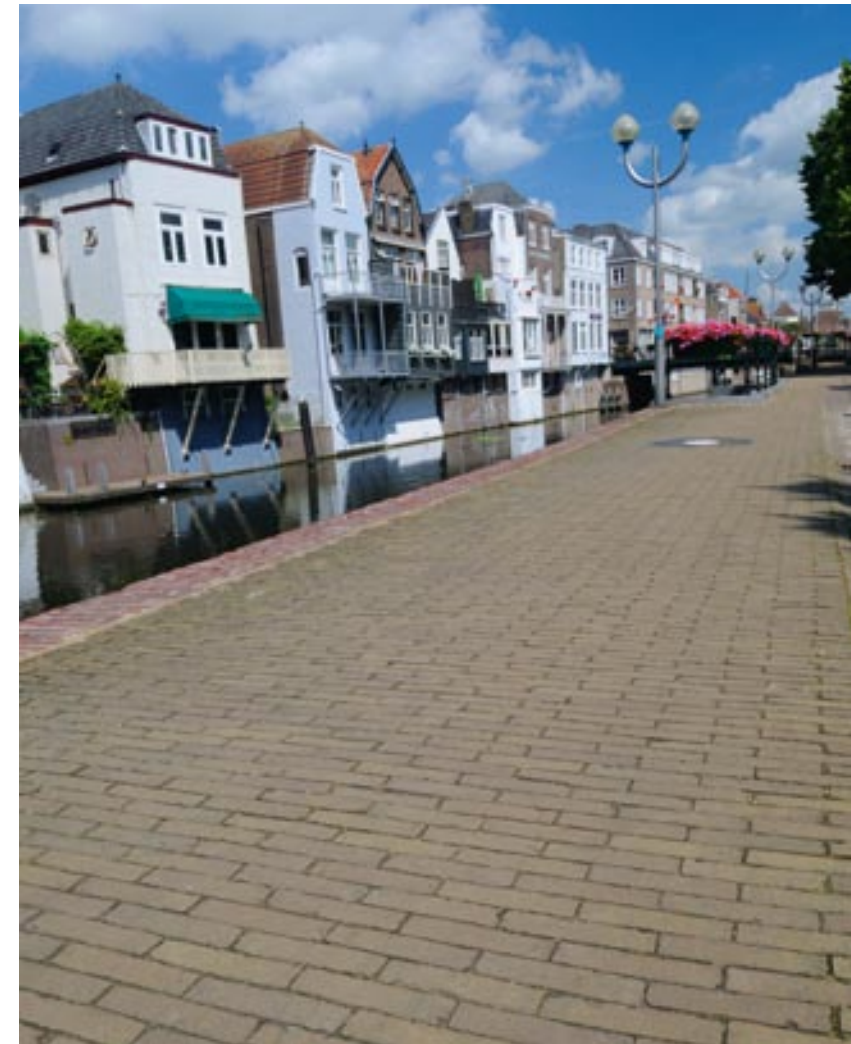
Verskillende kleuren straatbaksteen geven het doel aan van de verscheidene wegen en paden.

### VERLEDEN EN HEDEN VERBONDEN

De straatbaksteen past niet alleen goed bij het historisch karakter van het oude stadscentrum, maar vormt tevens één geheel met de gerestaureerde vestingwerken. Dankzij een grote subsidie, konden de vestingwerken in 2001 compleet gerestaureerd worden. Terwijl veel vestingsteden ervoor kozen om hun historische bouwwerken beschikbaar te stellen als museum, besloot Gorinchem een andere weg in te slaan. “De gemeente heeft ervoor gekozen om de historische achtergrond van de stad te verweven met het heden door historische gebouwen te verbouwen tot woonhuizen en bedrijfspanden. Hierdoor worden de gebouwen goed onderhouden en behoudt de vestingstad haar charme”, aldus Pouw.

Ook bij de huidige uitbreiding van Gorinchem heeft de gemeente de Nieuwe Hollandse Waterlinie niet uit het oog verloren. Je ziet de linie terug in de straatnamen, bestrating en kunst. Pouw: “Op die manier kunnen we Gorinchem niet alleen presenteren als oude vestingstad, maar als Waterliniestad met een nieuw elan, en dat zie je door heel de stad terug.”

Locatie Gorinchem | Opdrachtgeverschap Gemeente Gorinchem







## Straatbeeld in Muiden ‘versierd’ met straatbaksteen

**De Hollandse Waterlinie kent vijf sterke schakels: de vestingsteden Muiden, Weesp, Naarden, Gorinchem en Woudrichem. De vijf vestingsteden gelden als de pareltjes in de kroon van de Waterlinie. Geroemd om hun authentieke karakter, hebben stadjes als Muiden de laatste jaren naar nieuwe wegen gezocht om het oorspronkelijke straatbeeld aan te kleden naar de eisen van de moderne tijd. Mét straatbaksteen.**

Muiden is een vestingstad met een roerig verleden. Ontstaan in 953, als handelsplaats langs de druk bevaren Vecht – de belangrijke middeleeuwse handelsweg die Noord-Duitsland met Vlaanderen verbond – moest het stadje al snel maatregelen treffen om de florerende bevolking te beschermen. Dit gebeurde in de vorm van een toren, gebouwd in 1150. Voortaan kon de bevolking bij oorlog of hoog water bescherming zoeken in de toren.

### HERSTELDE GLORIE

De toren, inmiddels deelmakend van een 14e eeuwse kerk, domineert nog steeds het stadsgezicht van Muiden. Tegenwoordig kijkt de toren uit op het mooie stadshart van Muiden, geheel bestraat met straatbaksteen – in sierlijke verbanden wel te verstaan. “Sierbestrating door de hele binnenstad, dat zie je niet vaak in een Nederlandse gemeente”, aldus historicus Guus Kroon. Niets in de met sierlijke verbanden verfraaide binnenstad doet vermoeden dat het Muidens straatbeeld tot in de jaren '80 heel anders oogde. “Het straatbeeld was verschaald, er stonden veel lege krotten en verwaarloosde tuinen ontsierden de stad.” De gemeente besloot alle krotten weg te halen en Muiden opnieuw te bestraten.

### ROERIG VERLEDEN

Het verleden van Muiden kenmerkt zich door geweld. “Als middeleeuwse vestingstad, is Muiden menigmaal het toneel geweest van strijd. Dankzij haar militair strategische ligging, werd Muiden al gauw een van de belangrijkste vestingsteden van ons land. In de vijftiende eeuw werden er op grote schaal verdedigingswerken opgetrokken. Er werden aarden wallen met bastions aangelegd en het Muiderslot kreeg een eigen omwalling. Vanaf 1850 gold Muiden als het beginpunt van waaruit de Nieuwe Hollandse Waterlinie tot in de Biesbosch werd doorgetrokken.”

Na verscheidene oorlogen te hebben doorstaan, werd Muiden in 1972 opnieuw zwaar getroffen. Ditmaal door een explosie in de kruifabriek, die net buiten de vesting stond. De wijk Zuidwest werd hierdoor zo zwaar getroffen, dat de wijk tot op de dag van vandaag de bijnaam ‘klapwijk’ heeft.

### SIERBESTRATING

In het midden van de jaren '70 werd besloten tot een grondige renovatie. Kroon: “De gemeente Muiden vond dat het tijd was voor vernieuwing en besloot om het centrum van de stad aan te pakken. Waar eerst alles werd volgebouwd om zo veel mogelijk mensen binnen de vesting te laten wonen, werd nu plaats gemaakt voor tuinen en pleinen. Rondom de kerk werden enkele huizen, een school en een zoutfabriek gesloopt en er werd een kerkplein aangelegd.” Nadat de bebouwde omgeving hersteld was, werd ook de openbare ruimte aangepakt. Begonnen werd met de bestrating.

Sierbestrating door middel van verschillende soorten en kleuren straatsteen aan de Herengracht.

In plaats van te kiezen voor asfalt of tegels, koos de gemeente voor een vloer van sierbestrating. Kroon: “De sierbestrating is echt typisch voor de Muidense binnenstad en is op verschillende plekken te vinden.” Naast straatbaksteen is gebruik gemaakt van natuursteen, omdat ook dit bestratingmateriaal in het oorspronkelijk straatbeeld voorkwam.

### VERBANDEN: ESTHETISCHE ÉN FUNCTIONELE WAARDE

Op verscheidene plekken in het historische centrum zijn verschillende vormen en afbeeldingen terug te vinden in het straatbeeld. Van anker tot zeeschip, tot een mond bij de ingang van de apotheek. Kroon: “De straatbakstenen zijn een aanwinst voor de Muidense binnenstad, het centrum ziet er echt prachtig uit.” De keuze voor straatbaksteen was overigens snel gemaakt. Gezocht werd naar een materiaal dat het oorspronkelijke, historische karakter van Muiden kon verbinden met de nieuwe bestemmingen van straten en panden. De straatbakstenen hebben niet alleen een belangrijke esthetische waarde, maar dienen ook een functioneel doel. De patronen gelegd in het trottoir, zoals de mond voor de deur van de apotheek, wijzen de voetganger op de winkels waaraan ze voorbij lopen. In het centrum is nergens gebruik gemaakt van verf, verhogingen of stoepranden om stoepen of parkeerplaatsen aan te geven, dit gebeurt allemaal aan de hand van verschillende soorten stenen en kleuren. Kroon: “Het leukste is dat je steeds nieuwe dingen ziet, de bestrating is door heel het centrum anders.”

Locatie Muiden | Opdrachtgeverschap Gemeente Muiden





Straatbaksteen verbindt moderne nieuwbouw met het historisch verleden.



## Historisch en modern komen samen in Utrecht

**“Om het historische aspect van Fort Blauwkapel naar voren te laten komen is bij de restauratie van het gebied gekozen voor bestrating met gebakken klinkers”, aldus Co de Jager, projectmanager van de gemeente Utrecht. “De historische militaire elementen en de nieuwe gebouwen worden nu met het oude dorp verbonden.”**

In 1997 besloot de gemeente Utrecht om Fort Blauwkapel aan te kopen en het historische karakter van het gebied in ere te herstellen. Het fortkarakter moest gehandhaafd blijven en waar mogelijk worden versterkt. Het gebied moest aantrekkelijk gemaakt worden voor recreanten als fietsers en wandelaars, maar ook als woongebied, met de historische militaire achtergrond van het gebied hoog in het vaandel. Anno 2008 is het project bijna voltooid. De verzakte brug naar het wachthuis wordt op dit moment geheel vernieuwd en dan is Fort Blauwkapel volledig gerestaureerd.

Ondanks dat Utrecht niet bij de Oude Hollandse Waterlinie hoorde en pas in 1820 bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie betrokken werd, is Fort Blauwkapel een van de grootste forten van de linie. In tegenstelling tot het bouwen van een fort op braakliggend terrein, werd Fort Blauwkapel om een dorp heen gebouwd. Dit resulteerde in de naam Blauwkapel: vernoemd naar het kapelletje in het dorp. Bij Fort Blauwkapel kruisen de middeleeuwse wegen van Bodegraven naar Arnhem en van Hilversum naar Utrecht. Na het wegvallen van het strategische belang en militaire functie van het gebied, raakte het fort in verval.

### VERSCHILLENDE STIJLEN

Dit verval deed de gemeente Utrecht besluiten om de historische bouwwerken in ere te herstellen. Naast de restauratie van de oude militaire bouwwerken is er een aantal nieuwbouwhuizen gebouwd in moderne stijl. Een tegenstelling, maar volgens De Jager versterken de verschillende stijlen elkaar juist. “Zodra je met je rug naar de kapel staat en door de straat met moderne nieuwbouw kijkt, kijk je recht tegen de bomvrije kazerne in het fort aan. Juist de tegenstelling modern en historisch komt de onderdelen ten goede.”

Wat betreft bestrating is er wel gekozen voor één geheel. “Overal liggen straatbakstenen”, zegt De Jager. “Het natuurlijke karakter verbindt historie en natuur, waardoor een harmonisch geheel ontstaat. Daarnaast ziet het er fantastisch uit en de combinatie versterkt het feit dat Fort Blauwkapel een van de drie beschermde stadsgezichten van Utrecht is.” ■

Locatie Fort Blauwkapel, Utrecht | Opdrachtgeverschap Gemeente Utrecht





In deze rubriek stelt Contour een stijl centraal die met straatbaksteen gecreëerd kan worden. Stijlexperts werkzaam op diverse terreinen – van stedenbouw tot kunst, mode en productdesign – geven een toelichting op hoe een bepaalde stijl doorklinkt in verschillende gebieden. Het doel is het weergeven van eigenzinnige, andersoortige visies op architectonische stijlen die het straatbeeld kleuren.

HISTORIS  
CH  
MODE  
RN  
POST  
MODERN  
ZAKELIJK  
INDUSTR  
IEELVERN  
IEUWEND

TWEEDE LEVEN VOOR ERFENIS MODERNE STIJL

## Ook broedplaats Rotterdam moet kunnen verrassen

In aflevering 2 van de 'stijlserie' staat de moderne stijl centraal. Annemartine van Kesteren, conservator bij het Rotterdamse Museum Boijmans Van Beuningen, geeft haar mening over de noodzaak van (moderne) kunst in de openbare ruimte. De vraag is echter hoe maakbaar die openbare ruimte op het gebied van kunst nog is. Vertrutting, gebrek aan verrassing en moraliteit liggen immers op de loer. Zelfs in 'broedplaats' Rotterdam.

Van Kesteren wordt graag verrast. Niet alleen in de daartoe geëigende omgeving van een museum, maar ook in wereld om haar heen. De momenten van verwondering in de openbare ruimte beleeft ze tot haar eigen teleurstelling steeds minder vaak. "Misschien ontbreekt het in Nederland wel aan voldoende ruimte, en dat bedoel ik zowel fysiek als geestelijk. Alles moet in dit land uit praktische motieven gepland worden. Maar er is meer aan de hand: door die planning dekt men zich tevens in tegen het toeval, het vreemde, de diversiteit. Buiten wemelt het van de reclame billboards maar 'kunst' is bijna een vies woord. Kunst is 'niet functioneel', heet het al snel. Toch zijn er genoeg publieke kunstwerken die zo sterk zijn dat ze iedereen op

een bepaalde manier gelukkig maken. Of laat ik zeggen: er zijn van die momenten dat kunst je naar iets hogers tilt; je een blikverruimende visie verschaft."

### MODERNE KUNST EN EMOTIES

Het is juist die ongrijpbare functie van kunst die ervoor zorgt dat emotie al snel als eerste om de hoek komt kijken bij het verzet tegen de komst, maar evengoed de verplaatsing van een openbaar kunstwerk. Illustratief is de heibel rond het inmiddels beruchte beeld 'Santa Claus' van de Amerikaanse kunstenaar Paul McCarthy. Het zes meter hoge beeld – in de volksmond 'Kabouter Buttplug' genoemd omdat de kerstboom in zijn hand

nog het meest lijkt op een anaal genotsmiddel – stuitte sinds haar komst naar de havenstad op verzet. Raadsleden waren bang dat het beeld te veel weerstand zou oproepen bij de bevolking waardoor de kabouter al anderhalf jaar bivakkeert op... de binnenplaats van het Boijmans Van Beuningen. Kunst terug in het hok...

"Dit soort dingen gebeurt als de politiek zich ermee gaat bemoeien. Dan gaan de remmen erop, dat gebeurt keer op keer. Vertrutting ten top. Dat kunstwerk is helemaal niet eng. Je hoeft er niet bang van te zijn. Een beetje zelfspot ten aanzien van het consumptisme van winkelend publiek is toch niet zo erg? Ik mis gevoel voor humor. >

"Buiten wemelt het van de reclamebillboards maar 'kunst' is bijna een vies woord"







“Misschien ontbreekt het in Nederland wel aan ruimte, zowel fysiek als geestelijk. Alles moet gepland worden. Men dekt zich in tegen diversiteit, het toeval”

“Er zijn van die momenten dat kunst je naar iets hogers tilt; je een blikverruimende visie verschaft”



Twintig jaar geleden was het palet aan meningen veel diverser. Ook in de politiek”, stelt Van Kesteren. Al blijft verzet van alle tijden: het beeld De Verwoeste Stad van de Russische beeldhouwer Zadkine leidde in de jaren vijftig aanvankelijk eveneens tot behoorlijk wat protest bij de inwoners, die het kunstwerk echter daarna snel in hun hart sloten. Bijnamen als ‘Stad zonder Hart’, ‘Jan Gat’ en ‘Jan met de Jatjes’ geven de band aan die de Rotterdamers inmiddels met Zadkines kunstwerk hebben.

#### MODERNISME: OPTIMISTISCH EN FUNCTIONEEL

Van Kesteren (Utrecht, 1972) studeerde af als industrieel ontwerper aan de TU Delft. Ze werkte daarna acht jaar als ontwerper bij Philips Design, onder de creatieve leiding van topdesigner Stefano Marzano. “Daarna won de drang het om van toegepast design naar een meer culturele instelling te gaan”, aldus Van Kesteren, die sinds 2005 deel uitmaakt van de driekoppige Stadsredactie van Museum Boijmans van Beuningen. Doel van deze Stadsredactie is het museum als een open platform te laten functioneren, waarbij er meer ruimte ontstaat voor dialoog tussen stad, museum en kunstenaars. Van Kesteren: “De grenzen tussen stad en museum moeten transparanter worden.”

Het past bij haar eigen affiniteit met de moderne stijl, die toch vooral gekenmerkt wordt door optimisme, een bijna grenzeloos vertrouwen in de toekomst en de ‘maakbaarheid’ van een samenleving. Rotterdam was, zwaar gehavend als het uit de oorlog kwam, lange tijd dé exponent van het modernisme. De stad bleef groeien, waarbij de opkomst van de moderne, functionalistische vormgeving gepaard ging met een steeds verdergaande industrialisering. Door de woningnood na de oorlogsverwoestingen werden moderne architectuur en wooncultuur echter van experiment pure noodzaak. Tuinsteden als Lombardijen en Beverwaard getuigen van dat, inmiddels vervlogen, optimisme.



De maakbaarheid van een zonnige toekomst werd er door de tijd ingehaald. Het zijn thans vooral wijken die met problemen kampen.

#### ZIELLOZE WIJKEN MET GRINDTEGEL PLEINEN

Van Kesteren: “Ze zijn verworpen tot zielloze wijken met grindtegel pleinen die hun identiteit moeten zien te herwinnen. Je zou kunnen zeggen dat het hele masterplan achter de ideologie van die maakbaarheid moet worden herzien. Als je het projecteert op stedenbouw is ‘modern’ eigenlijk alweer verouderd. Dat ‘geloof in de toekomst’ is maatschappelijk en politiek nu niet meer zo aan de orde. Ook in de kunst is modern al bijna antiek;

“Twintig jaar geleden was het palet aan meningen veel diverser. Ook in de politiek”

daar heeft het megalomane ook afgedaan. Daar stellen de kunstenaars zich ook niet meer de Grote Vragen. Af en toe hunker ik nog wel naar dat tijdperk, maar het is een utopie om te veronderstellen dat zoiets in dezelfde mate weer terugkomt. Ook al omdat mensen zich tegenwoordig niet meer zo laten sturen.”

Toch is van een defaitisme bij Van Kesteren geen sprake. Juist in Rotterdam liggen er volgens haar veel kansen voor een symbiose tussen kunst en openbare ruimte. Het aloude havenstad-credo van ‘niet lullen, maar poetsen’ leeft de laatste jaren weer in Rotterdam als het gaat om de ontwikkeling van een nieuw cultureel klimaat. En niet >





toevallig is het de erfenis van de moderne stijl die nieuwe activiteit heeft losgemaakt. Leegstaande kantoren, loodsen en fabriekshallen worden door kunstenaarscollectieven geadopteerd en veranderen in broedplaatsen van creativiteit waar lezingen, tentoonstellingen en optredens plaatsvinden.

#### RUIMTE VOOR CREATIVITEIT

Dergelijke residency spots kregen voorheen al snel het stempel van anarchistisch bolwerk maar Van Kesteren ziet in wat ze 'de charme van de leegstaande loods' noemt veeleer een

onzin. Een veel groter gevaar komt van diezelfde bestuurders vandaan; ontwikkelen die gebieden zich uiteindelijk tot commercieel aantrekkelijke locaties dan worden ze weer opgeëist door diezelfde politiek."

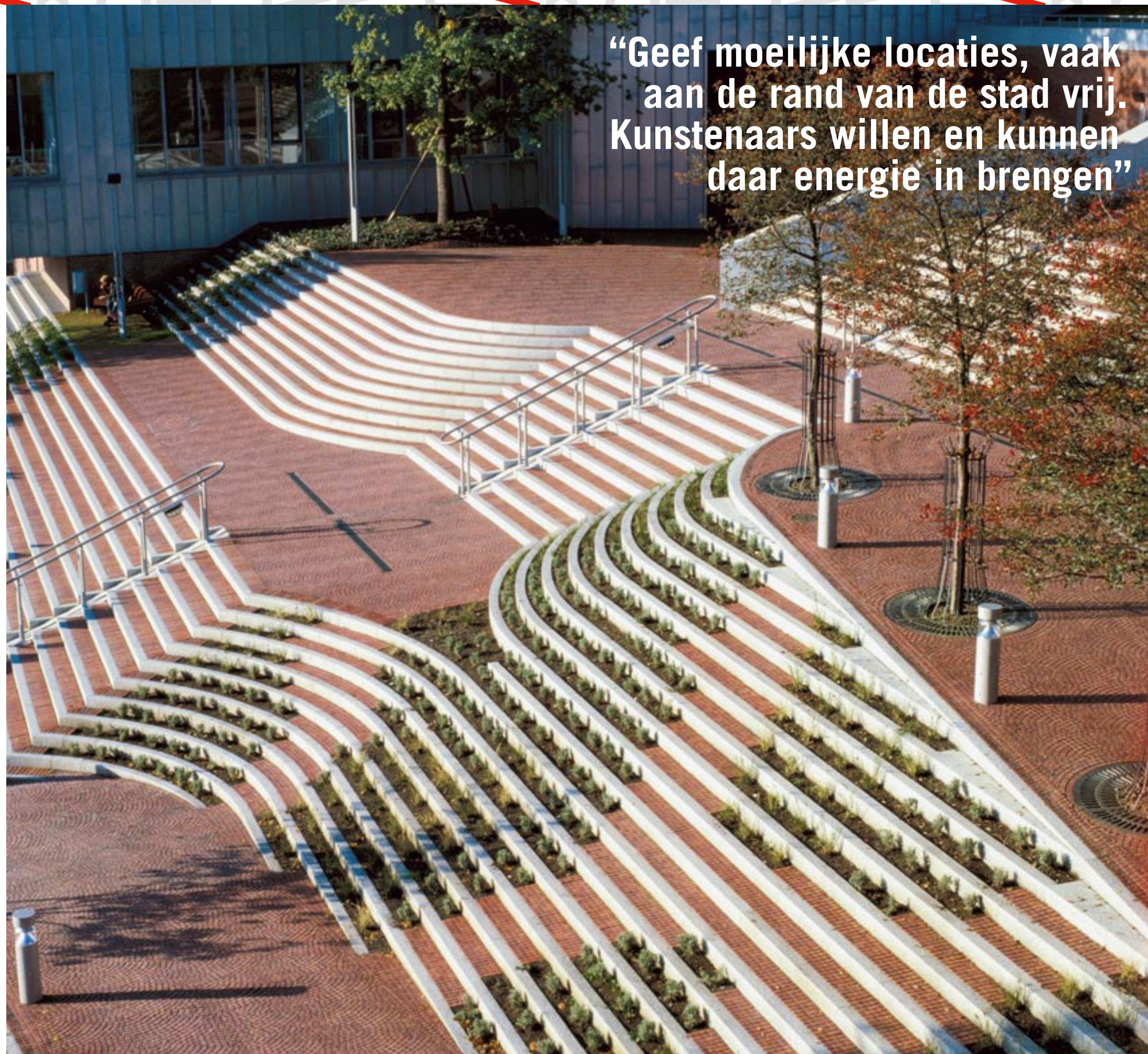
En dat terwijl men beter zou moeten weten. Juist het no-nonsense klimaat kon er eind jaren zeventig voor zorgen dat Rotterdam steeds meer ontwerpers, architecten en kunstenaars naar zich toe zoog. In de daaropvolgende jaren bloeit die creatieve industrie vanuit diverse undergroundscenes. Kunstenaars/ontwerpers als de al genoemde Joep

## “Het hele masterplan achter de ideologie van de maakbaarheid moet worden herzien”

kans om creativiteit de ruimte te geven. Van Kesteren refereert aan de creative class-theorie van de Amerikaanse socioloog en urbane wetenschapper Richard Florida: ondersteuning van de creatieve klasse zal leiden tot nieuwe impulsen en een opwaardering van stadslocaties die kampen met doorstart problemen.

Van Kesteren: “Het gaat vaak om gebieden waarvan de functie is weggefallen. Moeilijke locaties ook omdat ze vaak aan de rand van de stad liggen. Geef die gebieden vrij, en laat de initiatieven aan de kunstenaars! Zij kunnen en willen er energie inbrengen. Waarom worden er niet meer vrijzones ingesteld? Joep van Lieshout (beeldhouwer en ontwerper, red.) mocht zo een tijdje zijn gang gaan. Anarchisme ligt dan weer vooraan in de mond bij bestuurders, maar dat is

van Lieshout, Jurgen Bey, Hella Jongerius en Bert-Jan Pot vestigen zich in de havenstad. Tegenwoordig geldt Rotterdam als dé designstad van Nederland. Of, zoals Van Kesteren het kernachtig samenvat: “Eindhoven heeft de Design Academy, maar na het afstuderen komt men naar Rotterdam.” ■



“Geef moeilijke locaties, vaak aan de rand van de stad vrij. Kunstenaars willen en kunnen daar energie in brengen”



In aflevering 6 van de rubriek Straatbaksteen in nieuwbouwwijken dit keer aandacht voor Java-eiland in Amsterdam en de Slottuin in Beuningen. Twee 'eilandwijken' waar water een grote rol speelt in de openbare ruimte.

[6]

# STRAAT BAKSTEEN IN NIEUW BOUW WIJKEN

## Java-eiland: herbergzaamheid met robuuste omgeving gecombineerd

Loop- en fietsbruggen zorgen voor de combinatie van herbergzaamheid en robuustheid.

**“Ik vind het wel een gelukt ding”, zegt Ton Schaap, stedenbouwkundige bij de gemeente Amsterdam, met gevoel voor understatement over Java-eiland. Het voormalig haventerrein in het Oostelijk Havengebied werd in de jaren negentig van de vorige eeuw herontwikkeld tot woonwijk met zo'n 1400 woningen.**

Het stedenbouwkundig plan met zijn postmoderne trekjes riep aanvankelijk op zijn zachtst gezegd gemengde gevoelens op. Zo was er bijvoorbeeld grote kritiek op het plan om het eiland in de toch al waterrijke omgeving van het IJ door vier dwarsgrachtjes – een idee van architect Sjoerd Sjoeters – te doorsnijden. Anno 2008 is de kritiek grotendeels verstomd en overheerst de waardering voor de gemaakte keuzen.

Kenmerkend, en daardoor ook bepalend voor de stedenbouwkundige aanpak, is de smalle vorm van Java-eiland. Ruimte voor een brede middenweg was er niet. Vandaar dat de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) van de gemeente Amsterdam bij het schetsen van de contouren koos voor een ontsluitingsweg aan de noordkade en een wandelpromenade aan de zuidzijde. Het middenterrein werd gereserveerd voor een fietspad over de volle lengte van het eiland en een reeks autovrije binnentuinen. Voor de noord- en zuidkade was hoogbouw (respectievelijk acht- en zeslaags) voorzien, terwijl aan de grachtjes de voor Amsterdam zo karakteristieke grachtenpanden verrezen. Tussen de grachtjes zijn de woonblokken gesitueerd en daar bevinden zich binnenruimten met vrijstaande woongebouwen.

### KITSCHERIGE MONOTONIE BEZWOREN

De hoge bouwdichtheid en de bouwstijl (onder supervisie van Soeters) van Java-eiland herbergden het gevaar van een 'kitscherige monotonie'. Daarbij kwam dat de toenmalige Dienst Volkshuisvesting een geschikt stedenbouwkundig antwoord zocht op het al eerder ontwikkelde KNSM-eiland, waar de grootschaligheid weliswaar bewondering oogste maar het vraagstuk van beheersbaarheid zich opwierp. “Kleinschalige herbergzaamheid combineren met de robuust-

heid van het water en de elementen, dat was de opdracht. Uiteindelijk denk ik dat we daarin geslaagd zijn, soms met heel simpele ingrepen”, zegt Schaap, daarbij onder meer verwijzend naar de stoere boogbruggen aan de noordkant van Paul Wintermans, de loop- en fietsbruggen over de grachten (ontwerp van Rombouts en Droste) de grote diversiteit aan woningtypen (waarbij werd gebroken met de standaardgedachte over het 'traditionele' gezin), en de door Soeters doorgevoerde 'parcellering' van de woonblokken.

Meer inzoomend komt die balans – of zo men wil: het spanningsveld – tussen geborgenheid en robuuste omgeving ook terug in de toepassing van materialen in de door de DRO ontworpen openbare ruimte. Schaap: “Zo hebben we voor de zuidkade granietkeien hergebruikt, die met het Hollandse weer voor een prachtig lichteffect met grijs tinten zorgen. Voor de binnentuinen waren we op zoek naar een warmere uitstraling en is gekozen voor een geelgroenige gebakken steen. De grachten zijn bestraat met de traditionele Hollandse straatsteen. Daarbij hebben de kleur en het mooie slijtpatroon de doorslag gegeven. Uiteindelijk ontstond een mooie, klassiek Hollandse omgeving.”

Java-eiland heeft de toets der kritiek inmiddels allang doorstaan. Schaap: “Het geheim van het succes van Java-eiland ligt in de samenwerking tussen stedenbouw, openbare ruimte en architectuur, waardoor de eerste aanzetten van de DRO en Soeters tot het uiteindelijke plan konden leiden. We hebben destijds de lat heel hoog gelegd. De keuze voor de inzending van Soeters betekende een grotere financiële investering. Gelukkig werkten we samen met een bevoegde partner (projectontwikkelaar Steven Somson). Uiteindelijk is de werkelijkheid de winnaar geworden. Studenten reizen af en aan en de huizenprijzen zijn er al flink gestegen. Dat zijn toch signalen dat Java-eiland zich geleidelijk aan heeft bewezen.”

Project Java-eiland | Locatie Java-eiland, Amsterdam | Opdrachtgeverschap Gemeente Amsterdam





## De Slottuin, 'veilig' wonen aan het water

Gebaseerd op de veiligheid van vroegere vestingwerken werd in 2005 gestart met de aanleg van de Slottuin in Beuningen. Een nieuwbouwproject omringd door water met als middelpunt een vesting, de Donjon. Met als fictief verhaal erachter dat de wijk rondom de Donjon is ontstaan. "Het ontwerp voor de Slottuin past perfect bij Beuningen, dat water al sinds de jaren '80 heeft omarmd met de slogan *Wonen aan het water*", vertelt Bert Slabbers, ontwerper Stedelijke Ruimte van de gemeente Beuningen.

Het eiland de Slottuin ligt in het uitbreidingsplan de Beuningse Plas, een gebied dat bodemkundig gezien in eerste instantie niet voor bebouwing in aanmerking zou komen. Slabbers: "Omdat het plan in een komkleigebied ligt, was bouwen er in het verleden bijna onmogelijk. Door de ontwikkeling van



nieuwe bouwtechnieken kunnen we nu ook in dit soort gebieden woonwijken aanleggen zonder dat er water door de funderingen omhoog trekt."

Leo Petit is als architect verantwoordelijk voor de Slottuin. Hij liet zich inspireren door vroegere verdedigingswerken als burchten en vestingen. Door heel de Slottuin loopt een stadsmuur en de centraal gelegen Donjon symboliseert de oorsprong van de wijk waaromheen een woonwijk is ontstaan. Het gebied vormt een samenhangend parkachtig milieu binnen de omwalling van een ringdijk.

Bij het ontwerp van de nieuwbouwwijk is rekening gehouden met kinderen, ouderen en mensen met een fysieke handicap in bijvoorbeeld een rolstoel. De wegen waar auto's over kunnen rijden zijn allemaal van asphalt, evenals een groot deel van de wandelpaden. Dit is rolstoelvriendelijk en ook in het belang van kinderen, die op deze wegen en paden perfect kunnen skaten. Er is een trap op het eiland, maar die is zo ontworpen dat je er met een rolstoel of kinderwagen ook prima overheen kunt.

### NATUURLIJKE MATERIALEN

Om de relatie met de natuur te accentueren, is bij de aanleg van de Slottuin veelvuldig gebruikgemaakt van natuursteen. Door de hele wijk verspreid liggen grote rotsblokken waar kinderen op kunnen spelen en de informele wandelpaden zijn gemaakt van dezelfde, gemalen natuursteen.

Straatbaksteen heeft een speciale betekenis op het eiland. Naast de al genoemde toepassing van asphalt en gemalen natuursteen is straatbaksteen gebruikt om speciale stukken in de wijk te markeren. Zo moesten het entreegebied en het binnenplein van de Slottuin opvallende plekken worden. Daarnaast wilde men de overgangen van de verschillende wegen en de afbakening van bijvoorbeeld parkeerplekken duidelijk aangeven. Het aangegeven instrument hiervoor was het gebruik van gebakken klinkers in verschillende kleuren.

### KEUZEPUNT

Slabbers: "Door te werken met straatbaksteen zie je nu meteen dat je je als het ware op een keuzepunt begeeft. Er eindigt op die plek bijvoorbeeld een weg of parkeerplaats en die gaat over in iets nieuws." De Slottuin is af, maar toch ook nog niet helemaal. Er wordt hard gewerkt om de wijk – en daarmee Beuningen – nog meer cachet te geven. Slabbers: "De komende jaren zal er buiten het woongebied zand worden afgegraven waardoor er een grote waterplas ontstaat die uitermate geschikt is voor recreatie. Beuningen is niet langer de uitvalsbasis van Nijmegen, het is een plek om jaloers op te zijn." ■

Project De Slottuin | Locatie Beuningen | Opdrachtgeverschap Gemeente Beuningen | Ontwerp SATIJNplus Architecten

Om de relatie met de natuur te accentueren, is bij de aanleg van de Slottuin veelvuldig gebruikgemaakt van natuursteen.





---

## DE BESTE ARGUMENTEN STAAN NU OOK ONLINE

www.straatbaksteen.nl biedt professionals en consumenten alle mogelijke informatie over het gebruik van straatbaksteen. Van producteigenschappen tot de voordelen, van toepassingsmogelijkheden tot praktische adviezen - de website geldt als bron van informatie én inspiratie voor professionals werkzaam in de openbare ruimte. Bovendien kunt u online alle nummers van Contour teruglezen.

[www.straatbaksteen.nl](http://www.straatbaksteen.nl)



---

## OVER SPS

De **Stichting Promotie Straatbaksteen** (SPS) heeft als doel het bevorderen van een kwalitatief en kwantitatief goede toepassing van straatbaksteen, een en ander in het belang van een goede ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde en ongebouwde omgeving.

---

