



Dronnten

Raadhuisplein Reuver:
ontmoetingsplek met gouden randje

WOLKENDEK ALS INSPIRATIE VOOR STRAATBAKSTEEN IN DRONTEN

Joan Busquets:
‘Mensen blijven niet wonen in een stad
zonder toekomstbeeld’

GOUDEN STRAATBAKSTEEN

FORUM OVER
RUIMTELIJKE INRICHTING
JUNI 2013

#29

INHOUDSOPGAVE



4 / 7
Joan Busquets, Catalaans toparchitect en stedenbouwkundige: 'Steden vandaag de dag zijn zo uitgedijt, dat het contact met de omgeving verloren dreigt te gaan. Dat moeten we niet willen.'



8 / 11
De dorpskern van Reuver heeft een opwaardering gekregen. Met diverse elementen, waaronder een verrassingsmoment in de bestrating, is het plein nu een aantrekkelijke middelpunt.



12 / 14
Door de economische crisis bezuinigen gemeenten steeds meer op het onderhoud van de openbare ruimte. Oplossing: investeer als gemeente aan de voorkant van een project, zodat je kunt besparen in het beheer.



15
In het Maasgebied was de baksteenindustrie ooit een florerende bedrijfstak. In Dalfsen en omgeving waren hele families verbonden met de Nederlandse industrie en traditie. Burgemeester Han Noten vertelt.



16 / 21
Op veel plaatsen in Nederland worden stationsomgevingen opnieuw ontwikkeld. De toepassing van straatbaksteen maakt de stationspleinen een aangename ontmoetingsplek voor reizigers.



22 / 23
In Midden-Limburg ligt het authentieke dorp Roggel. Op deze plek is een luxe recreatiepark aangelegd, waar natuurliefhebbers heerlijk kunnen genieten van 'bourgondisch Nederland'.



24 / 27
In de nieuwe rubriek Horizontaal / Verticaal nemen we een kijkje in de nieuwe wijk Meerrijk in Eindhoven. Zoals de imposante Ayers Rock, de rode rots die in de woestijn van Australië staat, zo is Meerrijk ook van verre zichtbaar.



28 / 31
In Den Haag is het de norm om in alle woonstraten gebakken klinkers te gebruiken. Bij de herinrichting van de Vogelwijk – met als aanleiding het aanpassen van het riool – zijn straatbakstenen opnieuw geïntroduceerd.

COLOFON

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

Omslagfoto: Stationsplein, Dronten

Redactie
Dick Tommel (hoofdredacteur), Jan Boeve, Tanja Bongers, Fleur Dubbelman, Ewald van Hal, Bart Hesen, Fenke Paus en Sander Videler

SPS
Postbus 153, 6880 AD Velp
T 026 - 3845641, F 026 - 3845631
E info@straatbaksteen.nl
I www.straatbaksteen.nl

Bladmanagement
Zandbeek. The agency for engagement.
Fleur Dubbelman en Fred Wijers

Vormgeving
Zandbeek. The agency for engagement.
Frits Roothans

Teksten
Fleur Dubbelman, Lianne Lagarde en Sander Videler

Fotografie
Picture Productions, Vincent Boon (p. 5, 6 en 7) en Cyber-adviseurs (p. 12, 13).

Overname uit Contour Straatbaksteen is toegestaan met bronvermelding.



GOED OP WEG!

De afgelopen jaren waren moeilijk, maar inmiddels worden nieuwe perspectieven zichtbaar.

In het kader 'maak van de nood een deugd', zijn ontwerpers en beheerders van openbare ruimte nieuwe wegen ingeslagen om de kwaliteit hiervan op een hoog peil te houden met minder budget. Door bezuinigingen beschikken gemeenten over minder budget. Dit noopt hen en ontwerpers tot slimmer nadenken over de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Fabrikanten timmeren ondertussen hard aan de weg om met productinnovaties en energie-efficiënte productietechnieken, een nog hogere kwaliteit en meer duurzame straatbaksteen te leveren. Dat de straatbaksteenindustrie hierin slaagt, blijkt uit de brancherepresentatieve LCA (Life Cycle Assessment) die is ontwikkeld.

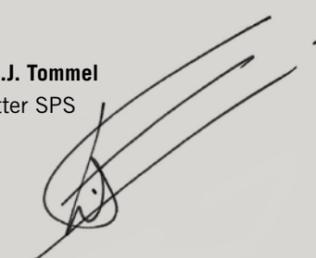
Volgens de nieuwe LCA-gegevens voor straatbaksteen, die ondermeer zijn opgenomen in de Nationale Milieudatabase van SKB (www.milieudatabase.nl), werpen de maatregelen van de straatbaksteenindustrie hun vruchten af. Energiereductie en vermindering van emissies hebben een vergaand positief effect op het milieuprofiel van straatbaksteen. Volgens de NIBE milieuclassificatie valt straatbaksteen nu in klasse 1a en is daarmee de beste keuze. De schaduwkosten bedragen € 10,18 per 1m² (schaduwkosten; milieukosten vertaald in prijs). Ter vergelijking: de schaduwkosten van betonklinkers zijn 36% hoger en die van Europees natuursteen zelfs 158% hoger.

Overigens, u begrijpt natuurlijk dat duurzaamheid verder gaat dan louter LCA-gegevens. De duurzame straatbaksteen bewijst zich ook op andere gebieden. Zo vormt klei, de grondstof voor straatbaksteen, een hernieuwbare grondstof die lokaal gewonnen wordt. Bovendien wordt bij de winning van klei steeds beter nagedacht over de kansen die dit biedt voor het creëren van nieuwe natuur in de uiterwaarden en de mogelijkheden tot bescherming tegen hoog water.

Al met al kunnen we stellen dat de straatbaksteenindustrie goed op weg is!

We bewandelen nieuwe wegen naar duurzaamheid, kostenvoordelen en kwaliteitsverbetering. Hiermee houdt de straatbaksteenindustrie, ook in financieel krappe tijden, een hoogwaardige, duurzame openbare ruimte bereikbaar voor elke Nederlandse gemeente. Persoonlijk heb ik er vertrouwen in dat ook onze economie de weg wel weer naar boven vindt.

Dr. D.K.J. Tommel
Voorzitter SPS





“De grootste uitdaging die we vandaag de dag hebben, is het uitpluizen en ontrafelen van de toekomst”

INTERVIEW

De crisis beschouwt hij als een kans. Het noopt ons om anders naar openbare ruimte en stedenbouw te kijken en groei niet langer als een ultiem doel te beschouwen. De werkelijke bedreiging van deze eeuw zit in de alsmaar groeiende en uitdijende, amorfe miljoenensteden van deze wereld. Nee, dan liever ons Randstadmodel. Aldus Joan Busquets, Catalaans architect en stedenbouwkundige en gepassioneerd als het gaat om de inrichting van openbare (stads)ruimten.

TOPARCHITECT BUSQUETS ZIET DE RANDSTAD ALS MODELSTAD

Steden organisch laten groeien

Ik ontmoet de Erasmusprijswinnaar van 2011 op Schiphol, op weg terug naar zijn thuisbasis Barcelona. Busquets is sinds de jaren 90 zeer regelmatig in ons land, waar hij al behoorlijk wat stedenbouwkundige projecten heeft geleid. De architect heeft het druk als altijd, maar praat graag over zijn geliefde onderwerp. Na al die jaren – Busquets revitaliseert al ruim dertig jaar op indrukwekkende wijze stadsharten in Europa en Azië – vlammen zijn ogen nog steeds op als het gaat om de uitdaging om steden menselijk en leefbaar te houden.

GROOTSTE UITDAGINGEN

Om maar meteen met de deur in huis te vallen, vraag ik de Catalaanse architect wat de grootste uitdaging van stedenbouw is anno nu? Busquets: ‘Het klinkt misschien flauw, maar de grootste uitdaging die we vandaag de dag hebben, is het uitpluizen en ontrafelen van de toekomst. Welke maatschappelijke ontwikkelingen zijn relevant? Wat willen de eindgebruikers? Welke opvattingen en wensen hebben ze? Wat is logica? En hoe verhoudt dit alles zich tot de inrichting van onze steden, van onze openbare ruimten, van onze woningen? We opereren niet in een vacuüm, maar

zijn onderdeel van de maatschappij. En dus moeten steden over hun toekomst nadenken. Anders trekken mensen de stad uit – mensen willen immers niet blijven wonen in een stad zonder toekomst of toekomstbeeld.’

Volgens Busquets is een stad dus nooit af en ben je als stedenbouwkundige dan ook nooit klaar. Je moet je als stad steeds kunnen aanpassen en van visie kunnen veranderen als de omgeving daar om vraagt. Dat vereist een flexibele aanpak. ‘In de laatste decennia van de vorige eeuw stond stedenbouw gelijk aan groei. We waren continu bezig met de vraag: hoe kunnen we steden meer laten groeien? Ontwikkeling stond gelijk aan groei. Nu zien we dat groei lang niet altijd onze ambitie of het uitgangspunt zou moeten zijn. Integendeel, want groei kan ook voor grote problemen zorgen. Toch moeten we nog steeds onze steden vormgeven en inrichten. We moeten door, maar op een andere voet. Het is goed dat we ons realiseren dat groei niet langer het enige of het ultieme doel is. We hebben ook andere opdrachten te verrichten. Zo moeten leefomstandigheden en de condities van grote steden op orde zijn of gebracht worden. Mensen moeten er graag willen wonen, werken, ►

recreëren en leven. Anders heeft het geen zin. Steden zijn geen musea. Steden zijn er om te gebruiken, om er in te leven. En we moeten steden meer in relatie brengen met de natuur. Dat is misschien wel onze grootste uitdaging.'

DIALOOG MET DE NATUUR

Steden zouden meer in dialoog met de natuurlijke omgeving ontworpen moeten worden. Verdichten en condenserende zijn volgens Busquets manieren om groei te faciliteren die niet ten koste gaat van de natuurlijke omgeving. Maar er zijn veel andere omstandigheden waar steden vandaag de dag rekening mee moeten houden. 'Denk bijvoorbeeld aan het feit dat we mensen weer economisch perspectief moeten bieden en tegelijk duurzame groei willen nastreven. Ook zijn er nog gigantische mogelijkheden op het gebied van energiezuinige maatregelen, recycling en andere maatregelen die bijdragen aan de verduurzaming van steden. Ik pleit er voor dat een stad een heldere visie op duurzaamheid – nu en in de toekomst – moet hebben.'

In relatie tot duurzaamheid spreekt Busquets ook over het gebruik van straatbaksteen als natuurlijk en duurzaam bestratingsmateriaal. De Zuid-Europese architect vindt de gebakken klinker een beter alternatief dan veel natuursteen, waarbij de

winning veel natuurschade aanbrengt. Klinkers gebakken uit klei doen dit niet of minder, omdat de grondstof natuurlijk wordt aangeleverd door de vele rivieren die ons land rijk is. Doordat de winning van klei naast de deur van Nederlandse en West-Europese steden plaatsvindt, is bovendien minimale energie gemoeid met het transport.

STEDEN HERSTELLEN DE RELATIE MET OMGEVING

Busquets blikt terug en constateert dat veel steden in West-Europa na de Tweede Wereldoorlog de kans hadden om helemaal opnieuw te beginnen.

“Steden vandaag de dag zijn zo uitgedijt, dat het contact met de omgeving verloren dreigt te gaan”

En nieuw is goed, maar niet alles wat nieuw is, is ook goed. Zagen steden zich voorheen nog als conglomeraten van inwoners en gebruikers, duidelijk afgebakend van het platteland – nu gaat deze scheiding steeds minder op. 'Er is geen scheiding meer tussen stad en platteland. Vroeger was dat wel zo en wilde je het een of het andere. Nu zien we een toenemende hang naar integratie van stad en platteland. Want mensen die in de stad wonen willen in deze omgeving nog steeds natuurlijke elementen (terug)vinden. We zijn dan ook bezig om de relatie van de stad met het omringende land te herstellen. Steden vandaag de dag zijn zo uitgedijt, dat het contact met de omgeving verloren dreigt te gaan. Dat moeten we niet willen.'

Een van de fouten die tijdens de wederopbouw zijn gemaakt, is dat steden vanuit verschillende afgebakende categorieën zijn opgebouwd. Stedenbouwkundigen spraken over 'commercieel gebied', 'woonomgeving', enzovoorts. Inmiddels zien we in dat stadscentra veel meer voor gemixte doeleinden worden gebruikt. De gebruikers zelf kijken er immers helemaal niet categorisch naar. Stedenbouwkundigen en architecten hebben dit echt moeten herontdekken. Kijk maar naar de stadsharten van steden als Amsterdam en Parijs, waarbinnen alle functies – economie, cultuur, werken, wonen, winkelen, onderwijs en recreatie –

“In het concept Randstad zou je veel meer dingen kunnen delen”

samenkomen. Het is juist de combinatie tussen functies die ervoor zorgt dat mensen het leuk hebben in een stad.

RUIMTE, NATUUR EN WATER IN STEDEN

De openbare ruimte speelt in het mengen en duiden van functies een onnoemelijk belangrijke rol volgens Busquets. 'Kwalitatieve openbare ruimte is sowieso van zeer groot belang in onze compacte, verstedelijkte cultuur. Gelukkig zetten we deze openbare ruimten steeds groter op en kleden we ze steeds meer met groen aan. Waardoor de relatie tussen stad, natuur en milieu meer in evenwicht komt. Je ziet dan letterlijk dat steden steeds natuurlijker worden. We willen de natuur terug de stad inbrengen. Denk in dit opzicht aan de

tallose voorbeelden van de integratie met water. Vroeger was water vooral lastig. Nu zien we het als een meerwaarde voor de kwaliteit van onze leefomgeving. Daarom zijn Nederlandse steden ook zo interessant.'

NEDERLANDSE STEDENBOUW

Hoe kijkt Busquets eigenlijk aan tegen de Nederlandse stedenbouwcultuur? Hij kent ons land immers goed. Zo ontwikkelde Busquets het stedenbouwkundig plan voor Spoorzone Delft. Maar ook in steden als Den Haag, Rotterdam, Helmond, Amsterdam en Almere heeft hij zijn sporen de afgelopen 20 jaar ruimschoots verdiend.

'Als het gaat om stedenbouw, architectuur en openbare ruimte, dan vind ik de kwaliteit in Nederland bijzonder hoog. Jullie hebben een sterke stedelijke planning. Ook uit noodzaak geboren natuurlijk, anders was het land allang gezonken met al dat water. Maar ook de combinatie met experimentele architectuur, maakt Nederland tot een vooruitstrevend land, dat altijd in beweging is. Jullie doen daar zelf nog wel eens badinerend over, maar de Nederlandse stedenbouw is van een zeer hoog niveau.'

Dit compliment hebben we op zak! Busquets verwijst meteen naar de Randstad, dat volgens hem

een geweldig model is. 'Aan de ene kant zie je een grote dichtheid en concentratie van mensen en kennis, waardoor diversiteit ontstaat en alles dichtbij is, terwijl aan de andere kant de natuur en landelijkheid niet uit het oog zijn verloren. De clustering van steden zorgt voor een compacte samenleving, de overgang naar het omringende landschap houdt de balans stad-platteland in stand.'

VERBETERING RANDSTADMODEL MOGELIJK

Het model van de Randstad is nog wel voor verbeteringen vatbaar. De Randstad is eigenlijk nog teveel geconcentreerd rondom twee steden: Rotterdam en Amsterdam. Busquets heeft het gevoel dat andere steden nog beter in het geheel geïntegreerd kunnen worden. Dat zou ook de openheid ten goede komen. In het concept Randstad zou je veel meer dingen kunnen delen. De Randstad moet niet gemodelleerd worden naar steden als Parijs of Londen, die maar blijven groeien. Volgens Busquets schuilt in de ongebreidelde groei van steden, zoals bij Mexico City het geval is, de grootste bedreiging. 'Dergelijke steden groeien maar, zonder structuur en visie. Nee, dan liever het Hollandse Randstadmodel.' ■



Joan Busquets

Joan Busquets is oprichter en directeur van architectenbureau BAU Barcelona en staat bekend om zijn ontwerpen van stadscentra, infrastructuur en stedelijke herstructureringsgebieden in met name Europa (Spanje, Portugal, Nederland, Frankrijk, Zwitserland).

Na in 1969 afgestudeerd te zijn aan de Universiteit van Barcelona en in 1975 zijn PhD in architectuur te hebben behaald aan diezelfde universiteit, is Busquets aan vele universiteiten en scholen gastdocent geweest, waaronder in Leuven, Rome, Lausanne, Delft, Rotterdam en aan Harvard.

Busquets heeft vele prijzen gewonnen, waaronder 'The Special Grand Prize Urbamism' in Frankrijk (2011) en de Erasmus Prijs in Nederland (2011). Ook heeft de architect veel publicaties op zijn naam staan, waaronder recentelijk een uitgave rondom de Spoorzone in Delft.

Meer informatie: www.bau-barcelona.com



ESTHETISCH

Tussen Venlo en Roermond ligt het Midden-Limburgse Reuver. Het dorp valt onder de gemeente Beesel en telt zo'n 6.500 inwoners. Met de aanleg van de A73 en de ontsluiting van de N271, is de verkeersstroom door Reuver aanzienlijk gedaald. Die letterlijke rust is figuurlijk doorvertaald in het ontwerp van het centrale middelpunt: het Raadhuisplein. Straatbakstenen, uniforme kleuren en duidelijk onderscheid tussen loop- en rijgebieden. Om het plein een extra speels karakter te geven, is gekozen voor een verrassingseffect. Goudgeglazuurde klinkers in een strooipatroon om precies te zijn.

Raadhuisplein Reuver: ontmoetingsplek met gouden randje

De locatie van Reuver dichtbij de Maas en vlakbij de Duitse grens maakt het dorp tot een interessant kruispunt. Dagjesmensen bezoeken het centrum regelmatig en ook inwoners komen er om hun dagelijkse boodschappen te doen. Eric Hunnekens, civieltechnisch projectleider gemeente Beesel: 'Omdat het Raadhuisplein fungeert als centraal punt in Reuver, was het voor de gemeente Beesel belangrijk om belanghebbenden al vroeg in het proces te betrekken als klankbord. Via functie-discussies met inwoners, ondernemers en onder andere de VVV is bepaald hoe het plein moest fungeren. Het plein moest vooral functioneel zijn, in tegenstelling tot het ontwerp van het vorige plein. Dat voldeed niet meer aan de eisen, omdat het vol stond met auto's, paaltjes en verkeersborden. Ook was het plein omzoomd met bomen, waardoor marktkooplui of kermisexploitanten zich niet flexibel konden opstellen. Tevens was de oude bestrating toe aan vervanging.'

UNIFORME UITSTRALING

'Doel van het nieuwe Raadhuisplein was een opwaardering met een esthetisch aanzicht. Een open karakter en minder parkeergelegenheid

waren daarbij belangrijke uitgangspunten om een goede ontmoetingsplek te creëren. De komst van de A73 zorgde ervoor dat de verkeersstroom door Reuver aanzienlijk gedaald is. Dat was voor ons de kans om de winkelstraat als traverse in te richten. De keuze voor de straatbaksteen is gemaakt, omdat het luxer oogt en het zijn waarde behoudt. En dan

GOUDKLEURIG GEGLAZUURD

'Na de sessies met betrokkenen, hebben we ons met planbureau Heggen gebogen over de vorm en materialen. Om een goed gevoel te krijgen bij de sfeer die we wilden uitstralen, zijn we de straatbakstenen bij producenten gaan bekijken. Om het straatwerk speelser te maken, kwam Heggen met

“Doel van het nieuwe Raadhuisplein was een opwaardering met een esthetisch aanzicht”

ben je duurzaam aan het investeren, een van de speerpunten van het college van B&W. Aangezien de winkels niet alleen aan het Raadhuisplein liggen, is besloten om het ontwerp van het straatwerk op meerdere plekken door te trekken. Zo is het gebied rondom de kerk en bijvoorbeeld de achterzijde van het gemeentehuis ook meegepakt. Dit draagt bij aan uniforme uitstraling van de dorpskern. Vanuit het duurzaamheidsaspect hebben we ook gelijk de riolering vervangen.'

het voorstel om, naast een neutrale basiskleur, enkele opvallende kleuren te verwerken. Een messing plaatje over de klinkers zou mooi passen in het ontwerp. Maar niet ver van het gemeentehuis ligt een van de oudste baksteenfabrieken die Nederland rijk is. Al snel waren we het erover eens dat geglazuurde bakstenen in een langwerpige vorm ook perfect waren als verrassend bestratingselement. Daarnaast was glazuuren financieel aantrekkelijker dan een messing plaatje. De kleur >



“Geglazuurde bakstenen als verrassend bestratingselement”



“Om het geheel meer cachet te geven, zijn de goudgeglazuurde klinkers als het ware over het plein gestrooid”

goud paste mooi bij de roodbruine tint die voor de rest van het plein gekozen is.’

RAAD UNANIEM VOOR

‘Bij belangrijke stappen in het proces, hebben we als projectgroep de gemeenteraad betrokken bij onze keuzes. Enerzijds om bij te kunnen sturen en anderzijds om draagvlak te creëren. Het leuke van het straatwerk, is dat de raad er vrijwel unaniem voor was. We hebben voor het gehele plein een roodbruine straatbaksteen gebruikt. Die is twintig procent langer en breder dan een normale steen, zodat het rustiger oogt. Parkeervlakken hebben een zwarte, hardere straatbaksteen en worden afgekaderd met de gouden en blauw geglazuurde

stenen. De trottoirbanden zijn gemaakt van grijze, gebrande Chinese natuursteen. Die steen is ook gebruikt voor fysieke afzettingen om “wildparkeren” te voorkomen. Voor blinden en slechtzienden is er een loopstrook met een geel geribbelde tegel gebruikt. En om het geheel meer cachet te geven, zijn de goudgeglazuurde klinkers als het ware over het plein “gestrooid”. Om het plein helemaal naar wens in te richten, zijn twee roestvrijstalen lichtmasten geplaatst. De fontein met zes waterpunten met led-verlichting in diverse kleuren zorgt voor de nodige levendigheid. Rondom de bomen zijn daarnaast roestvrijstalen zitelementen gemaakt met geïntegreerde verlichting. En qua veiligheid zijn er evenementenkasten opgenomen in de grond,

zodat er geen elektriciteitskabels meer op het plein liggen. Tot slot is op de toegangswegen een portaalconstructie toegepast om het verkeer te remmen. Deze is uitgevoerd in platen van bewerkt cortenstaal, in combinatie met roestvrijstaal en natuursteen.’

TRANSFORMATIE

‘Toen het ontwerp er lag, was voor ons de grootste uitdaging om het project op tijd en naar ieders tevredenheid op te leveren. We hebben te maken met de lokale middenstand en die zijn niet blij als de stoep voor hun deur opengebroken is. Daarom hebben we gewerkt in zeven fases om de overlast te beperken. Uiteindelijk zijn bewoners en

omwonenden tevreden over het nieuwe ontwerp. Ze vinden de inrichting mooi en met name een verfraaiing van de dorpskern. Zelf vind ik het resultaat zeer geslaagd en ik kan ook zeggen dat het project qua uitvoeringsproces prima is verlopen. We hebben fors hogere kwaliteitseisen opgenomen in het bestek dan normaal standaard wordt toegepast. Dat vind ik achteraf nog steeds een goede keuze, ook gezien de kwaliteitsborging voor de komende jaren. Het heeft er in ieder geval aan bijgedragen dat het Raadhuisplein getransformeerd is van parkeerplek naar ontmoetingsplek.’ ■

Twee roestvrijstalen lichtmasten die aan weerszijden van het plein zijn geplaatst, zorgen voor een prachtige glinstering van de geglazuurde straatbakstenen.



Project Raadhuisplein en omgeving | Locatie Reuver, gemeente Beesel | Opdrachtgever Gemeente Beesel | Ontwerp Planbureau Heggen en Royal HaskoningDHV | Producten Vormbak, bruin, zwart, paars en goud, keiformaat en langformaat

Frans Bouwman van Cyber-adviseurs is gespecialiseerd in het adviseren op het gebied van het beheer en de aanleg van openbare ruimte. Met de aanleg ervan gaat het nog wel goed, maar het beheer laat door de aanhoudende economische crisis en bezuinigingen steeds meer te wensen over. Een gesprek over de stand van zaken van de openbare ruimte in Nederland en hoe gemeenten door slim ontwerp, op lange termijn kosten kunnen besparen op het beheer.

GEMEENTEN MOETEN ANDERS OMGAAN MET STRAATWERK DOOR BEZUINIGINGEN

Slim aanleg en onderhoud steeds belangrijker

‘Als de aanleg van de openbare ruimte niet op een goede manier gerealiseerd wordt, dan ontstaan in een latere fase problemen met het beheer – niet alleen om de kwaliteit op orde te houden, maar ook in financiële zin.’ Een goed begin is volgens Bouwman dus letterlijk het halve werk. Tot vijf jaar geleden was er feitelijk niks aan de hand. Gemeenten hadden voldoende middelen om de kwaliteit van de openbare ruimte, welke in Nederland nog steeds op een zeer hoog niveau ligt, op peil te houden. Maar sinds in 2008 op gemeentelijke budgetten bezuinigd werd, kwamen de eerste problemen aan het licht. De gevolgen werden eerst zichtbaar in het zogenoemde ‘kort circuit’-onderhoud. Dit omvat lichte beheertaken, zoals het opruimen van zwerfvuil en het wieden van onkruid. Daarna werden de problemen ook zichtbaar in het ‘lang circuit’-onderhoud. Bomen en struiken worden minder vaak gesnoeid en straatwerk wordt niet altijd meer onderhouden.

ONDERSCHIED HOOFDINFRASTRUCTUUR VAN OVERIG STRAATWERK

Achterstallig onderhoud van straatwerk is overigens niet aan de orde binnen de hoofdinfrastructuur van ons land. Rijkswaterstaat en andere overheden erkennen het economisch belang van dergelijke infrastructuur, waarin juist in deze tijden van crisis anticyclisch geïnvesteerd wordt. Het betreft het straatwerk van onze woonwijken waar nu de problemen zichtbaar worden. ‘Gemeenten moeten jaarlijks 2-4% van het verhardingsmateriaal vervangen en/of onderhouden. Afhankelijk van het bestratingsmateriaal kost onderhoud tussen de twee en vijf euro per vierkante meter. Na vijf jaar bezuinigen wordt nu de achterstand zichtbaar; voornamelijk in woonwijken, die geen directe economische functie hebben. Hier worden bezuinigingen eerst toegepast’, aldus Bouwman.

FACTOREN ONDERHOUD

Overigens, de mate waarin onderhoud gepleegd moet worden en de kosten die dit met zich meebrengt is van veel factoren afhankelijk. Gebieden met een slappe ondergrond, zoals veen en klei, kennen een kortere onderhoudscyclus en een groter vervangingspercentage. Straatwerk in de Randstad is in het algemeen dus eerder aan onderhoud en vervanging toe dan straatwerk op zandgronden, zoals in Brabant en het oostelijke deel van ons land. Maar ook de intensiteit van gebruik speelt mee. Binnen stedelijke gebieden treedt sneller slijtage op. Tot slot spelen ook de ondergrondse werkzaamheden mee. Veel gemeenten zijn bezig met de aanleg van glasvezel en het ondergronds leggen van het elektriciteitsnet. ‘Als dergelijke werkzaamheden niet



Gemeenten moeten jaarlijks 2-4% van het verhardingsmateriaal vervangen en/of onderhouden. Na vijf jaar bezuinigen wordt nu de achterstand zichtbaar; voornamelijk in woonwijken, die geen directe economische functie hebben.

“Door bezuinigingen gaat kwaliteit openbare ruimte achteruit”

gecoördineerd worden aangepakt door de verschillende gemeentelijke diensten, dan moet het straatwerk onnodig verschillende keren worden opengebroken. Binnen “no-time” is het dan aan vervanging toe.’ Het spreekt voor zich dat losse bestratings-elementen zich beter lenen voor straatwerk waarin ondergronds kabels en rioleringen liggen. Straatwerk van gebakken klinkers kan gemakkelijk opengebroken worden en de straatbakstenen kunnen keer op keer teruggelegd worden. Over het onderhoud van gebakken materiaal is Bouwman te spreken. ‘Gebakken klinkers verkleuren niet, in tegenstelling tot betonnen elementen. Wel waren straatbakstenen vroeger minder vormvast, waardoor voegen ontstonden waarbinnen gemakkelijk onkruid groeit. Onkruid is niet alleen lelijk, maar versnelt bovendien de slijtage van het bestratingsmateriaal. Daarom kozen gemeenten vaker voor asfalt. Maar de huidige klinkers hebben een vaste vorm, waardoor ze aangesloten gelegd kunnen worden en onkruid geen rol meer speelt.’

HOGЕ KWALITEIT INRICHTING HOUDBAAR?

Bouwman vraagt zich af of de hoge kwaliteitsnormen die voorheen de inrichting van Nederland bepaalden, nog langer houdbaar zijn. Vroeger werden bijvoorbeeld veel heesters gebruikt voor de groenvoorziening, maar deze moeten jaarlijks

gesnoeid worden. Het alternatief is een groenbeleid waarin bomen het grootste deel van het groen bepalen. Bomen zijn weliswaar relatief duur in de aanplant – met name de kosten voor het klaarmaken van de ondergrond zijn hoog – maar ze zijn gemakkelijk te onderhouden. Bovendien is dergelijke groenaanplant niet vatbaar voor vandalisme.

Een groter probleem is het bezuinigen op de aanleg van straatwerk, waarbij soms voor maatregelen gekozen wordt die op de lange termijn meer kosten met zich meebrengen. Wanneer bijvoorbeeld met een kleinere onderlaag zand wordt volstaan, ontstaan binnen de kortste keren problemen met het straatwerk. ‘Het ligt er dan over vijf jaar niet meer goed bij. De aanlegkosten zijn in zo’n geval weliswaar relatief laag, maar de onderhoudskosten zijn hoog.’ Volgens Bouwman moeten gemeenten meer rekening houden met de levensduur. Door voor ontwerpen en materialen te kiezen die langer meegaan, kunnen aanzienlijke kosten bespaard worden op onderhoud en vervanging.

SLIMME AANLEG OPENBARE RUIMTE

Als voorbeelden van slimme toepassingen in het straatwerk, noemt Bouwman het gebruik van straatbaksteen. ‘Dit materiaal gaat langer dan een leven mee.’ Werd in de jaren 80 en 90 nog ➤

Een slim ontwerp zorgt ervoor dat je kunt besparen op het onderhoud. Belangrijk is dat alle elementen goed op elkaar moeten aansluiten.



vaak gekozen voor het gebruik van natuursteen, tegenwoordig is men hierin terughoudender omdat natuursteen veel onderhoud vergt. Een ander voorbeeld van deze aanpak is het gebruik van een kabel- en leidingstrook bij elementverharding. ‘Door in de verharding zichtbaar te maken waar kabels liggen, liefst in kabel- en gatenleiding – een buis in de grond waar je alles doorheen kunt ‘schieten’ – hoeft straatwerk niet telkens helemaal te worden opengebroken. Het probleem zijn de straatwerken van twintig en dertig jaar geleden. Hierin zijn geen kabel- en leidingstroken aangegeven.’ Gemeenten worden zich volgens Bouwman steeds meer bewust van het belang van deze maatregelen. ‘Er is een bewustwording, maar dit kost geld, want je moet een ander bestratingpatroon aanleggen. En in de aanleg zijn dergelijke toepassingen kostbaarder, maar binnen tien jaar is het geld terugverdiend door de lagere onderhouds- en vervangingskosten.’ Ook onderlinge afstemming is volgens Bouwman van belang. ‘Gemeenten als Hilversum en Zwolle hebben de renovatie en onderhoud van straatwerk efficiënt aangepakt door alle werkzaamheden af te stemmen met nutsbedrijven, waardoor alles in een keer gedaan kon worden. De vervanging van de riolering – een ingrijpende, van-gevel-tot-gevel werkzaamheid, is hierin vaak leidend.’ Tot slot spreekt Bouwman van het differentiëren naar kwaliteit. ‘Nederland liep en loopt nog steeds voorop op het gebied van openbare ruimte. Zelfs het straatwerk binnen onze woonwijken ligt op niveau A-B, waar die in het buitenland op niveau B-C ligt. Zelfs de kwaliteit van de wegen binnen Duitse woongebieden is lager dan die bij ons. Maar men [re: Duitsers] klaagt er niet over. Zo zie je dat de kwaliteit van het straatwerk niet overal op een zelfde, hoog niveau hoeft te zijn.’

BLIJVEND INNOVEREN

Naast al het slechte nieuws, is er ook goed nieuws. Bouwman constateert dat gemeenten steeds effectiever te werk gaan. Niet alleen in het gecoördineerd vervangen van straatwerk en leidingen, maar ook op het gebied van waterbeheer. ‘We hebben steeds meer oog voor afwatering, waardoor de kwaliteit van straatwerk beter op peil blijft. Bovendien maken we op dit gebied slimme, kostenefficiënte keuzes, zoals de aanleg van wadi’s in Enschede.’ Een ander voorbeeld van innovatief beheer is de keuze voor



“Nederland liep en loopt nog steeds voorop op het gebied van openbare ruimte”

bomen als groendragers. ‘We zijn minder op zoek naar kleine, leuke vakjes in de groenvoorziening, zoals rozenperken, die qua totaalbeeld weinig toevoegen en duur zijn. Ook zien we dat communicatie belangrijker aan het worden is bij terugdringen van zwerfvuil. Zo heeft de gemeente Arnhem onlangs driehonderd afvalbakken verwijderd, maar de kwaliteit is er niet op achteruitgegaan. Dankzij goede communicatie, zijn mensen zich bewust geworden van hun eigen verantwoordelijkheid in het schoonhouden van de openbare ruimte.’

SOBERDER, MAAR VAN LANGE LEVENSDUUR

In het algemeen zie je dat gemeenten streven naar een soberder straatbeeld dat minder kosten meebrengt, maar waarbij bewust geïnvesteerd wordt in goede kwaliteit en slimme aanleg. Ook wordt steeds meer onderscheid gemaakt tussen openbare ruimten in centrumgebieden en in woonwijken. ‘Binnen het centrum wil elke gemeente een signaal geven en bijzonder zijn en wordt nog steeds gekozen voor bijzondere ontwerpen. Maar binnen woonwijken realiseert men zich dat een meer sobere openbare ruimte volstaat. Straatbaksteen is in beide domeinen – centrum en buitenwijk – nog steeds aan een opmars bezig. Straatbaksteen heeft een hoogwaardige uitstraling, breekt zelden en behoudt haar kleur. Je kunt straatbaksteen bovendien telkens opnieuw gebruiken.’ Wel wijst Bouwman op het belang van een goede aanleg. ‘Straatbakstenen moeten er in een keer goed in liggen, anders is het beheer bij veelvuldige verstoring kostbaar. Denk daarom voor de aanleg goed na over het ontwerp en de levensduur. Investeer als gemeente liever iets meer aan de voorkant van een traject, zodat je kunt besparen in het beheer.’ ■

COLUMN

HAN NOTEN
BURGEMEESTER DALFSEN

Mijn neef Ted Noten maakt sierraden. Dat doet hij verdienstelijk. Langzaam maar zeker mag hij zich een bekende Nederlander noemen. Op het gebied van publiek bestuur doe ik ook al een tijdje mee dus bedacht Limburg 1 dat het aardig zou zijn om ons te bevragen over onze jeugd in Swalmen, een dorp aan de Limburgse Maas.

We vertelden dat we letterlijk met de klei zijn opgegroeid. Mijn vader maakte gresbuizen en bakstenen. Metselbakstenen, geen straatbakstenen, ik heb het tenslotte over Swalmen aan de maas en niet aan de Waal. De vader van Ted maakte holbouwstenen en later handgevormde vloertegels. Ome Frans dakpannen, net als opa Theo. De keramische industrie heet te dat. Het dorp stond er vol van. Meer fabrieken dan cafés en dat wil wat zeggen. Alhoewel je moet je er nu ook weer niet al te veel bij voorstellen. Een “pannesjop” werden ze genoemd. Vrijdag werd de oven dichtgemetseld en gestookt. Toen ik heel klein was zelfs nog met kolen. Mijn vader was een van de eersten met een Tunneloven. Dat was wat.

“De traditie leeft voort”

Maar goed, ons interview was gevuld met weemoed want in Swalmen is geen fabriek meer te bekennen, nee zo verzuchtte mijn neef: ‘De hele bedrijfstak is failliet.’

Fout, ernstige fout.

Of we even wilden aankomen in het jaar 2013, zo werd mij verzocht door Dick Tommel, voorzitter van de KNB. Misschien dat een bezoek aan een baksteenfabriek in Aalst daarbij behulpzaam zou kunnen zijn. Dus wij op weg naar Aalst. En ik kan niet anders zeggen: indrukwekkend. De techniek is nog steeds in de basis hetzelfde maar de optimalisatie en de controle is fenomenaal. We hebben er meer dan vier uur rondgelopen. Soms leek het wel het decor van de film starwars. Mijn vader zou het machtig hebben gevonden. Ome Sjak en ome Frans ook. Die fabrieken dan. Ikzelf zie die bakstenen ook gewoon graag in de straat. Mooi en duurzaam. Niks failliet. ■



STATIONSPLEINEN VERBINDENDE FACTOR TUSSEN STATION EN CENTRUM

Stationspleinen zijn een belangrijke schakel in een stad. Het is een komen en gaan van reizigers. Sommigen haasten zich om de trein of bus te halen en anderen lopen op hun gemak het centrum in. Gebruiksgemak speelt bij de inrichting een grote rol. Daarnaast geven gemeenten aan bewust te kiezen voor eenheid en kwaliteit. Maar ook afstemming; de omgeving naar een hoger niveau tillen. Met als doel meer rust, veiligheid en warmte in het centrum. De straatbaksteen doet het goed in stationsontwerpen. In deze Contour drie praktijkvoorbeelden.

De kracht van verbinding

De gemeente Geldermalsen had de wens om de kwaliteit van het station en de omgeving naar een hoger niveau te tillen vanuit haar visie op de toekomst. Zij klopten daarom met een concept van het stedenbouwkundig plan aan bij Movares. Dit advies- en ingenieursbureau kreeg het verzoek om een definitief plan te maken waar alle stakeholders zich in kunnen vinden. Ook moest het ontwerp een flinke kwaliteitsimpuls voor de omgeving impuls.

De gemeente Geldermalsen heeft diverse toekomstplannen rondom de stationslocatie. Denk daarbij aan de ontwikkeling van kantoorlocaties in combinatie met een complete herinrichting rondom het station Geldermalsen. 'Een belangrijk onderdeel van het plan in de eerste fase betrof het omzetten van de parkeergelegenheden van de oostzijde naar de westzijde van het station. Aan deze zijde is als het ware een nieuwe toegangspoort gecreëerd waarin het openbaar vervoer en parkeerruimte logisch(er) aansluiten voor de treinreizigers', aldus Devlin Matagora, Manager Kunstwerken & Wegen van Movares.

KWALITEIT VERHOGEN

'In de oude situatie bestond het parkeergebied uit onverhard terrein met bossage aan weerszijden van het terrein. Dit gaf een onaangename en onveilige sfeer. In de nieuwe situatie adviseerden we de gemeente om natuurlijke producten te introduceren en de ruimte "te openen". De straatbaksteen is hier op het stationsplein een significant onderdeel van. We kozen voor elementen vanuit de omliggende natuur, die daar een belangrijke rol in speelden. De geadviseerde kleuren sluiten hierop aan. Schanskorven, parkeerwanden en keien maakten het plaatje af. Het terrein rond het station krijgt hierdoor een rustig, warm en veiliger karakter met een duidelijk accent op de vernieuwde entree.'

TRAVERSE

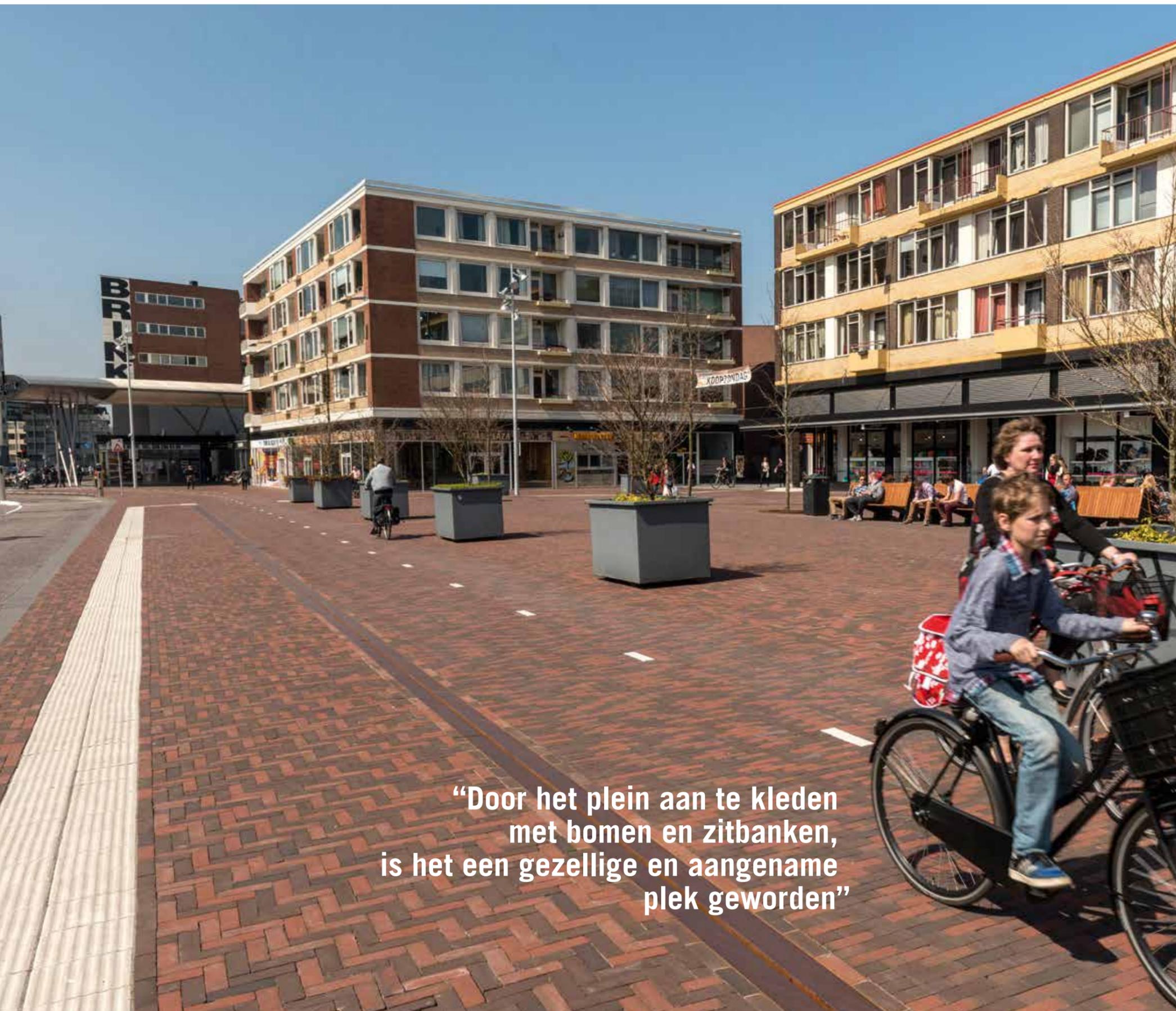
Een belangrijk onderdeel van de verandering was een nieuwe traverse over het spoor die eveneens door Movares is ontworpen. 'Tijdens de ontwerpafstemming is er veelvuldig overleg geweest hoe het hoogteverschil met de omgeving het beste overbrugd kon worden. Het hoogteverschil met de spoordijk, ongeveer twee meter, moest wegwerkt worden in de omgeving. Enerzijds kozen we voor



“Vanaf de nieuwe brug is het gehele stationsplein te overzien”

het plaatsen van extra traptreden, plateaus en een keerwand van schanskorven. Anderzijds voor een rolstoelhelling voor minder validen. De traverse is ook voorzien van twee liften om de overgang voor iedereen makkelijk te maken. Waar het bij de oude brug raden was waar de auto stond geparkeerd, is vanaf de nieuwe brug het gehele stationsterrein te overzien. Dat zorgt voor wat extra sociale veiligheid. Dat niet alleen, want Geldermalsen's entree heeft een echte facelift gehad en is klaar voor de toekomstplannen en waar men trots op mag zijn.' ➤

Project Stationsplein Geldermalsen | Locatie Geldermalsen | Opdrachtgever Gemeente Geldermalsen | Ontwerp Movares Nederland B.V. | Product Roodpaars donker genuanceerd, Bruin mangaan, Langformaat



“Door het plein aan te kleden met bomen en zitbanken, is het een gezellige en aangename plek geworden”

Eenheid en sfeervol

Het station van Hengelo (Overijssel) vormt de verbinding tussen het stadscentrum en het Industrieplein. Mensen komen er om de trein, bus of taxi te nemen. De herinrichting van het stationsplein maakt deel uit van een groter plan om de hele binnenstad meer warmte en sfeer te geven.

Het nieuwe plan is deels gebaseerd op de uitkomsten van een binnenstadsdebat. De conclusie: het plein heeft meer sfeer, aankleding, groen en eenheid nodig. Het busstation en het naastgelegen plein hadden een totaal andere uitstraling, die onrust creëerde. Het stationsplein moest een gezellige plek worden en één geheel vormen met het busstation.

VOOR IEDEREEN TOEGANKELIJK

Theo Kupper, projectleider realisatie van gemeente Hengelo: ‘De perrons van het busstation hadden niet de geschikte hoogte voor mensen met een beperking. Hierdoor was in- en uitstappen lastig. We wilden het busstation tegelijkertijd aanpassen met de herinrichting van het plein.’

WARME SFEER

De binnenstad van Hengelo ligt nog vol met betonsteen met een uitgewassen deklaag. ‘Dat geeft een killer beeld. Wij wilden het stationsplein – dat voorheen betegeld was met Pillarguri, een Noorse leisteen – een warme sfeer geven en de stijl laten aansluiten met die van het busstation.’ Er is gekozen voor gebakken materiaal, dat meteen een duurzame oplossing biedt. De betrokken stedenbouwkundige koos in het ontwerp voor vijf kleuren bakstenen. ‘Om te bepalen of dat een goede keuze was, zijn we naar de fabrikant gegaan om de kleuren in het echt te zien. Aangezien het plein machinaal bestraat werd, moest het formaat van de individuele stenen ook goed bij elkaar passen. Wij besloten daarom met vier kleuren te bestraten.’ Door het plein verder aan te kleden met bomen en zitbanken, is het een gezellige en aangename plek geworden.

EENHEID MET FOCUS OP HET PLEIN

Het busstation is nu compacter, waardoor er meer ruimte is voor het plein. De busbaan en het busstation bestaan uit beton, een onderhoudsarme oplossing. Dit zorgde voor duidelijk onderscheid



tussen voetgangersgebied en het busstation. Eenheid werd behaald door in het beton de kleuren bruin en antraciet toe te voegen; kleuren die terugkomen in de straatbakstenen. ‘Bewoners reageren erg positief, met name op de keuze van het materiaal. Zij vinden dat de andere pleinen in de stad op dezelfde manier aangepast mogen worden’, aldus Kupper. Gemeente Hengelo vergroot eind 2013 de fietsenstalling van het station, om het plein zo veel mogelijk fietsvrij te maken.

SAMENWERKING

Het plein en busstation liggen naast en voor het treinstation. Om die reden werkten de gemeente Hengelo en de Nederlandse Spoorwegen samen om beide op elkaar te laten aansluiten. Er is een gezamenlijk lichtontwerp gemaakt; de armaturen onder de luifel van het stationsgebouw zijn nu hetzelfde als onder de luifel van het busstation. ‘Over alle elementen is nagedacht. We hopen de andere pleinen in de binnenstad van Hengelo dezelfde sfeer te gaan geven.’ ➤

Project Stationsplein Hengelo | **Locatie** Hengelo (Overijssel) | **Opdrachtgever** Gemeente Hengelo en Projectbureau Hart van Zuid | **Ontwerp** Karres en Brands Landschapsarchitecten | **Product** Vormbak, dikformaat, mix van zwart, bruin, roodpaars, roodpaars gereduceerd

Markant plein in polder

De meeste stationspleinen worden gerenoveerd vanuit een bestaande situatie. In Dronten is het net andersom, daar is door de aanleg van de Hanzelijn een nieuw station gebouwd. Drontenaren kunnen hierdoor makkelijker reizen tussen Zwolle en Lelystad. De noordkant van de stad wordt getransformeerd van industriegebied tot reis- en verblijfplaats. Centrale middelpunt is het stationsplein van 12.000 vierkante meter, dat de verbindende factor moet worden tussen station en centrum.

Maurits van de Sande, landschapsontwerper bij BDP Khandekar: 'Ontwikkelen vanuit het niets is een spannende uitdaging. De aanleg van het station was de enige houvast. Woningen, winkels en scholen worden nog gebouwd in de toekomst. Aan ons de opdracht om met het stationsplein de verbinding met het centrum te creëren en er een nieuwe herkenbare welkomstplek voor Dronten van te maken.' De enige restrictie waar de landschapsontwerper mee te maken had, was dat de buslijn fysiek gescheiden moest zijn van de autobaan. Om die reden werd het immense plein in drie stukken gedeeld. 'Over het gehele plein is een rigide lijnenspel aangebracht in de bestrating. Die lijnen zijn parallel aan het spoor en staan haaks op de verkeersfuncties op het plein.'

MARKANTE PLEK

Een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van het plein is de ligging van Dronten in de polder. 'Die landelijke sfeer wilden we graag in diverse aspecten laten terugkomen. Daarbij vind ik het belangrijk dat het plein een markante plek wordt, dat tijdens de zomer en winter dezelfde herkenbare sfeer uitademt. We hebben daarom bewust gekozen voor bomen die het hele jaar door groen zijn. Ook voor mensen die straks rondom het plein komen te wonen, geeft dat een mooier en gezelliger beeld. Uiteindelijk moet het stationsplein een plek worden die je duidelijk koppelt aan het Drontse polderlandschap. Bij de Flevopolder denken we vaak aan populieren, essen en wilgen, maar in de Flevopolder is er bij de aanlegfase geëxperimenteerd met allerlei boomsoorten, zo ook met dennen.'

WOLKENDEK

'De keuze voor straatbakstenen is gemaakt, omdat het past bij de langetermijnvisie die is ontwikkeld



“Over het gehele plein is een rigide lijnenspel aangebracht in de bestrating”

voor het Hanzekwartier. In tegenstelling tot beton blijven bakstenen langer mooi. Bovendien waren er veel keuzemogelijkheden qua kleur. Uiteindelijk hebben we gekozen voor grijsachtige stenen. Die mooi passen bij het landschap en het typische Nederlandse wolkendeek dat in de polders extra goed zichtbaar is. De stenen zijn gelegd in een elleboogverband. Een stevig verband, dat goed te leggen is in een recht en strak patroon. De oranje-rode baksteen die je her en der ziet, maakt subtiel de verbinding met het station zelf. Dat is opgetrokken vanuit dezelfde kleur. De mix van grijsachtige en oranje-rode tinten maakt het patroon wat mij betreft heel bijzonder. ■

Project Stationsplein | Locatie Dronten |
Opdrachtgever Gemeente Dronten | Ontwerp
BDP Khandekar | Product Strengpers, (donker)
grijs, zwart en oranje-rood dikformaat





De vakantiewoningen hebben aangrenzende tuinen en zijn bereikbaar via ruime wandelpaden die in het park zijn aangelegd.



Groen heeft de ruimte gekregen in Buitenhof de Leistert. Hierdoor kunnen bezoekers optimaal genieten van de natuur.



Het park biedt diverse soorten woonboerderijen. De authentieke ontwerpen zorgen ervoor dat het lijkt alsof de tijd de afgelopen decennia stil heeft gestaan.



Door de diversiteit in verbanden is het straatwerk met de hand gedaan. De gebakken lang- en keiformaten komen terug in de pleinen, paden en opritten.

STENEN & GROEN

RECREATIEPARK BUITENHOF DE LEISTERT

Nostalgie in bourgondisch Nederland

Buitenhof De Leistert, een vakantie- en recreatiepark in Midden-Limburg, opende vorig jaar haar deuren. Het bijzondere landschap waarin het recreatiepark is gebouwd, ligt tussen Roermond en Weert. Buitenhof De Leistert is een prachtige locatie om van 'Bourgondisch Nederland' te genieten. De combinatie van ruime woonboerderijen en veel groen, heeft er dan ook voor gezorgd dat al 210 van de 225 vakantiehuizen verkocht zijn.

Jaarlijks trekken veel Nederlanders erop uit in eigen land. Met name een weekend weg is in trek en de behoefte aan bungalows en zomerhuizen is groot. Er bestaan al veel vakantieparken, maar zelden is een vakantiepark zo ruim en rustiek opgezet, waarbij de traditionele architectuur en het vele groen naadloos met elkaar verbonden worden door met straatbakstenen bekleden paden, hoven en pleintjes. Dankzij dit ontwerp ademt het recreatiepark rust, ondanks dat het park beschikt over veel faciliteiten en vakantiehuisejes.

AUTHENTIEK

De authentieke uitstraling maakt dit vakantiepark echt bijzonder. Ondermeer dankzij het gebruik van straatbaksteen is de architect erin geslaagd het nieuw gebouwde park karakter te geven. Het is alsof de huisjes in het park er al jaren liggen en het park van oudsher met de omgeving verbonden is. De regio waarin het park gevestigd is, ligt tussen de Peel en de Maas en grenst aan de gemeente Leudal. De bezoekers van het park kunnen eindeloos wandelen in het gelijknamige natuurreservaat of een kijkje nemen bij de agrarische bedrijven die in de regio gevestigd zijn. Om de rustieke sfeer van 'Bourgondisch Nederland' na te bootsen, koos de architect voor veel groen tussen de vakantiewoningen, die allemaal in de stijl van traditionele woonboerderijen zijn gebouwd. Bewust is gekozen voor straatbakstenen, aangezien gebakken materiaal naadloos aansluit bij het gekozen thema 'nostalgie'. Het doel: optimaal genieten van de natuur, zodat het lijkt alsof de tijd even stil staat.

NATUURLIJK GEHEEL

Zowel de woonboerderijen, als de lanen, hoven, fruitgaarden en kronkelende beekjes zijn aangelegd met het thema 'nostalgie' in gedachte. De vakantiewoningen hebben aangrenzende tuinen en zijn bereikbaar via ruime wandelpaden die in het park zijn aangelegd. De pleinen, paden en opritten zijn gelegd met gebakken lang- en keiformaten. De keien zijn een mooie aanvulling op de bestrating, omdat het een natuurlijk effect geeft. De wandelpaden van straatbaksteen vormen samen met de smalle beekjes die door het park lopen een natuurlijk geheel.

HANDMATIG

De bestrating moest goed passen bij de natuurrijke omgeving van het vakantiepark. Aangezien de geselecteerde straatbakstenen diverse formaten hebben, werd gekozen voor handmatige bestrating. Sommige delen in het park, zoals de randen van de paden, konden wel mechanisch worden gelegd. Door het vakwerk ademt de bestrating de sfeer van vroeger en nu. En ziet Buitenhof de Leistert er prachtig uit. ■

PROJECT	: VAKANTIEPARK BUITENHOF DE LEISTERT
LOCATIE	: ROGGEEL, MIDDEN-LIMBURG
OPDRACHTGEVER	: ACRUS ZUID/DRESENHOF
ONTWERP	: ZEELBERG ARCHITECTUUR
PRODUCT	: VORMBAK, ROODPAARS, LANGFORMAAT EN KEIFORMAAT, BRUIN-ZWART, KEIFORMAAT EN ZANDGEEL, KEIFORMAAT EN DIKFORMAAT

MEERRIJK EINDHOVEN: MONOLIET IN WORDING

**SPECTRUM VAN KERAMISCHE KLEUREN
VORMT BINDEnde ONDERTOON TUSSEN
GEVELS EN BESTRATING**

In Eindhoven ontstaat de nieuwe wijk Meerrijk, het hart van Meerhoven. De wijk heeft een centrumfunctie waarin wonen, winkelen en een breed scala aan voorzieningen worden gecombineerd. Het centrum vormt een autonoom scharnierpunt tussen de omliggende wijken en sluit direct aan op het Meerlandpark dat 70 hectare groot is. Zoals de imposante Ayers Rock, de rode rots die in de woestijn van Australië staat, zo is Meerrijk ook van verre zichtbaar. Vier slanke torens die uit het landschap steken als een stadse rotsformatie, worden versterkt door de roodbruine baksteen waaruit het complex is opgetrokken.



Pascal Zuiderwijk, Senior Landscape Architect bij HaskoningDHV: 'Wat er van veraf uitziet als een monoliet, laat steeds meer facetten zien naarmate je dichterbij komt. Schakering en diversiteit in kleur en vorm bepalen van dichtbij de indruk van Meerrijk. De gelaagde opbouw van het centrum, dat in hoogte oploopt naar het midden, zorgt voor een intrigerend spel van verdwijnen en verschijnen, afhankelijk van waar je staat. Als je eenmaal binnen bent, toont het schijnbaar massieve object een stedelijk interieur met een ritmische aaneenschakeling van pleinen, straten, poorten, hoven en terrassen. Ik noem het ook wel een reeks van 'hartkamers' waaraan de verschillende centrumvoorzieningen van de wijk gelegen zijn.'

MEERUIDIGE HUID

'Eén van de meest essentiële aspecten bij de uitwerking van de gevels, daken en openbare bestratingen in Meerrijk wordt gevormd door de materialisatie en het reliëf van de huid. Primair zorgt dit uitgangspunt voor de samenhang over de verschillende deelprojecten heen, zonder dat alles er hetzelfde uitziet. Gradaties in kleur en textuur zorgen voor iets wat ik "eenheid in verscheidenheid" noem. Een spectrum van keramische kleuren vormt voor de projecten de

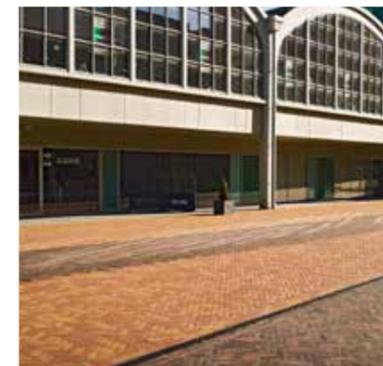
bindende ondertoon van zowel gevels als bestrating. Bovendien is er gekozen voor straatbakstenen omdat deze materialen mooi verouderen. Van feloranje via roestbruin tot sinterblauw: elk project heeft steeds een ondertoon met rijke nuances. Eenheid van veraf, meerduidelijkheid van dichtbij. Hierdoor ziet het project er uit iedere richting, bij iedere lichtval en bij iedere weersomstandigheid weer verrassend anders uit, maar is het toch altijd onmiskenbaar het centrum van Meerhoven.'

KARAKTERISTIEKE SILHOUET

'In het midden van het centrum ligt het stadsplein. In dit gebied bevinden zich supermarkten, winkels, horeca en een welzijnscluster voor de hele buurt in een voormalige hangar. De hangar is behouden omdat Meerrijk gebouwd is op de plek waar vroeger vliegveld Welschap gesitueerd was.

Boven de retailvoorzieningen zijn koop- en huurappartementen gebouwd. Rondom het centrum vind je een viertal opvallende torens die de verbindende factor vormen tussen de verschillende woonclusters. Echte blikvangers: zij bepalen het karakteristieke silhouet van het centrum. Deze opzet wordt versterkt door de verschillende entree routes die het centrum als het ware >

**“Een ritmische aaneenschakeling
van pleinen, straten, poorten, hoven
en terrassen”**



openbreken. Deze ondersteunen de heldere opzet van het plan en maken het centrum tot spin in het web van alle toegangswegen. Het ruimtelijke hoogtepunt is het groene Esplanadeplein. Het centrale plein heeft ook een parel: een waterobject met mist en lichtspots dat ook dient als klimobject, speelelement en kijkobject voor de omwonenden.'

RODE ROTS

'Het openbare niveau ligt een kleine twee meter boven het huidige maaiveld en wordt door middel van flauw hellende vlakken, hellingbanen en bruggen over de waterpartij verbonden met de omgeving. De verschillende ruimtes tussen de torens en gebouwen in, hebben ieder een eigen sfeer door de maat en schaal. Door het gebruik van dezelfde inrichtingselementen zijn ze toch met elkaar verbonden. De vloer van de openbare ruimte symboliseert het uitslijten van de rode rots; een patroon van vloeiende banen van gebakken klinkers in verschillende kleurnuances. Hierdoor ontstaat van veraf net zoals bij Ayers Rock het effect van een rots in de avondzon. In deze verharding liggen groene oases met diverse grassen en verschillende soorten struiken en bomen.'

KRISTALLEN HART

'Het onderste niveau, het parkeerniveau, ligt anderhalve meter beneden het huidige maaiveld. De parkeergarage voor ongeveer 1.500 auto's is onderverdeeld in twee privéparkeergarages en een openbare garage. Tussen deze garages ligt een brede scheidingswand. De openbare garage vormt het witte kristallen hart van de monoliet, dat in contrast staat met de oranjebruin gemêleerde steen van de rest van Meerrijk. Vanuit de garage zijn er uitsparingen naar het dek voor bomen, beluchting en trappen. Een netwerk van voetgangerszones en diverse punten met liften en trappen verbinden het parkeerniveau met het bovengelegen maaiveld. Dit alles zorgt voor transparante doorzichten naar de onderliggende parkeergarage. En het draagt wederom bij aan de dynamische vorm van Meerrijk met de steeds wisselende beelden.'

PROJECT	: MEERRIJK
LOCATIE	: EINDHOVEN
OPDRACHTGEVER	: WILLIAM PROPERTIES, UITWERKING ASR VASTGOED ONTWIKKELING
ONTWERP	: VHP-ROYAL HASKONINGDHV
PRODUCT	: VORMBAK, ORANJE, GEEL, ORANJEBRUIN, ROODPAARS EN PAARSBRUIN, DIKFORMAAT



Gemeenten bezuinigen steeds meer op de openbare ruimte. Het achtergrondartikel van deze editie van Contour speelde hierop in. Toch is vernieuwing of herinrichting van complete wijken soms noodzakelijk. Een veel voorkomende aanleiding hiervan is het aanpassen van het riool. De kosten van het project worden in dat geval voor een groot deel gedragen door de afdeling Riolering van de desbetreffende gemeente, waardoor de gemeente geld ‘bespaart’ met een integrale herinrichting. Een voorbeeld is de Vogelwijk in Den Haag, waar de woonstraten nu weer zijn bestraat met straatbakstenen. [18]

HERINRICHTING & STRAAT BAK STEEN

Vogelwijk in Den Haag: herintroductie van de straatbaksteen



OUDE SITUATIE



NIEUWE SITUATIE

De Vogelwijk in Den Haag ondergaat een metamorfose. Waar de woonstraten voor een groot deel belegd waren met asphalt, komt nu de straatbaksteen terug. De reden: het enkelvoudige rioolsysteem wordt gefaseerd vervangen door een gescheiden rioolstelsel en het opgebroken asphalt komt niet meer terug. Integrale herinrichting van de Vogelwijk was het gevolg.

De gemeente Den Haag heeft een eigen ingenieursbureau dat de opdracht kreeg om een nieuw plan te maken. Egbert Schuttert, Landschapsarchitect BNT bij het Ingenieursbureau, vertelt: ‘In het nieuwe plan hoefden we weinig rekening te houden met bestaande elementen, omdat het asphalt en alle tegels van de trottoirs verwijderd werden. Alleen op die manier konden de vernieuwing van het bestaande riool en de aanleg van het tweede riool goed worden uitgevoerd. We begonnen dus met een schone lei.’

STRAATBEELD

Een kenmerk van de Vogelwijk is dat er veel groen aanwezig is. Er zijn veel plantsoenen en beplante middenbermen, die een symmetrische opzet hebben en duidelijk te herkennen zijn aan de omkadering met een stoep en bomen. ‘In de jaren 70 is over de klinkers een laag asphalt gelegd om het onkruid tegen te gaan. Het asphalt wordt op een aantal

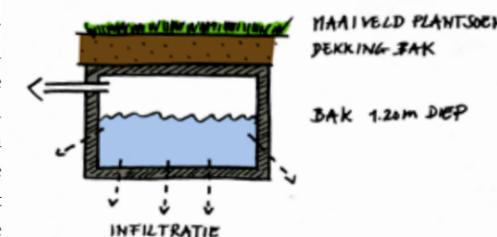
plekken omhoog geduwd door de wortels van de bomen, dat een lelijk beeld achterlaat en moeilijk te herstellen is. Op het moment dat asphalt vervangen wordt, blijf je dat altijd zien.’

INFILTRATIE

Het nieuwe rioolsysteem biedt de mogelijkheid om vuil water uit de woningen te scheiden van regenwater. Het vuile water gaat naar de rioolzuiveringsinstallatie en het regenwater stroomt richting infiltratiebekkens. Deze ondergrondse bakken worden zoveel mogelijk onder plantsoenen geplaatst en de watertoevoer verloopt via aparte rioolbuizen. De plantsoenen worden vervolgens opnieuw aangelegd. Daarnaast worden waar mogelijk extra bomen teruggeplaatst.

RESIDENTIEKWALITEIT

De gemeente Den Haag heeft binnen de herinrichting van de openbare ruimte twee kwaliteiten opgesteld: residentiekwaliteit voor ‘de gewone stad’ en hofstadkwaliteit voor het centrum en Scheveningen. Een complete wijk wordt dan binnen dezelfde richtlijnen aangepast. Voor de Vogelwijk staat de residentiekwaliteit centraal. Dat wil zeggen dat er in de herinrichting duurzame materialen worden gebruikt. Ontwerpen voor de openbare ruimte zijn functioneel, ingetogen en tijdloos en groene gebieden krijgen extra aandacht.



Infiltratiebekkens vangen het regenwater op. Het water kan via deze bakken weer de bodem instromen



“In Den Haag is het de norm om in alle woonstraten gebakken klinkers te gebruiken”

‘Alle woonstraten krijgen gebakken klinkers en voldoen daarmee aan het criterium om duurzame producten in te zetten. Door het rioleringsprogramma beseft je dat al het gebruikte asfalt weggegooid wordt, omdat het stuk gaat. Straatbakstenen kunnen echter makkelijk verwijderd en teruggeplaatst worden op het moment dat de straten in de toekomst (gedeeltelijk) opgebroken worden.’

KLINKERS

Straatbakstenen worden niet alleen toegevoegd voor de sfeer, maar ook om goed onderscheid aan te tonen tussen een 30-km-zone (straatbaksteen) en de 50-km of 70-km-zones (asfalt). Automobilisten merken en zien hierdoor meteen hoe hard ze mogen rijden. In Den Haag is het de norm om in alle woonstraten gebakken klinkers te gebruiken. ‘De Vogelwijk is eigenlijk een dorp binnen de stad, waar de afgelopen 50 jaar bijna niets veranderde. Vandaar dat de woonstraten nog bestraat waren met asfalt. Aangezien de woonstraten voor die tijd ook altijd bestraat werden met straatbakstenen en we dit

in Den Haag tegenwoordig als norm beschouwen, hebben we ze opnieuw geïntroduceerd.’

BUURTBEWONERS

‘In eerste instantie was niet iedereen het eens met de terugkomst van de straatbaksteen, aangezien het rijcomfort hierdoor afneemt. Wij hebben daarom in de schetsen het eindresultaat laten zien. Het voordeel van dit project is dat we in verschillende fases werken en op die manier een aantal straten tegelijkertijd openbreken en opnieuw bestraten. Toen de eerste fase afgerond was, zagen de buurtbewoners het resultaat en waren ze daar zeer tevreden over. We konden dus gestaag verder.’

CHIQUE

Normaal gesproken wordt in Den Haag de rode straatbaksteen gekozen, maar voor dit project had de roodpaars genuanceerde straatbaksteen onze voorkeur. ‘De steen is mooier, maar ook iets duurder. We hadden nu de mogelijkheid om deze steen te kiezen, omdat we de kosten voor de bestrating

deelden met de afdeling Riolering van de gemeente Den Haag. Zij waren namelijk verantwoordelijk voor het herstellen van de straten. De gekozen steen heeft een chique uitstraling met een ouderwets tintje, waardoor het perfect past bij de allure van de Vogelwijk.’

Het aanpassen van het riool in de hele Vogelwijk is in 2007 gestart. De laatste fase van het project, fase 4, start in 2014. ■

Project Herinrichting Vogelwijk | Locatie Den Haag | Opdrachtgever Gemeente Den Haag | Ontwerp Ingenieursbureau Den Haag | Projectrealisatie Habo / BAM | Product Vormbak, roodpaars genuanceerd, dikformaat



“Straatbakstenen worden ook toegevoegd om goed onderscheid aan te tonen tussen de diverse snelheidszones”

DE BESTE ARGUMENTEN STAAN OOK ONLINE

www.straatbaksteen.nl biedt professionals en consumenten alle mogelijke informatie over het gebruik van straatbaksteen. Van producteigenschappen tot 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

OVER SPS

SPS staat voor 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.

Fabrikanten:



CRH Clay Solutions - www.crhclaysolutions.nl



Wienerberger - www.terca-sstraatbakstenen.nl



Vandersanden - www.huwastraatbaksteen.nl

RDI Straatbaksteen

Rodruza Daas Infra bv

RDI Straatbaksteen - www.rdstraatbaksteen.nl



Steenfabriek Engels - Oeffelt - www.baksteen.nl

