



Edzo Bindels: 'Openbare ruimte als belichaming van identiteiten'

STRAATBAKSTEEN MAAKT STATIONSPLEINEN TOEGANKELIJK

Enschede brengt structuur in stedelijk
ontwerp door herinrichting pleinen

GOVINDU STRAATBAKSTEEN

FORUM OVER
RUIMTELIJKE INRICHTING
DECEMBER 2005

#09

INHOUDSOPGAVE



4 / 7

Stedenbouwkundige Edzo Bindels geeft samen met architectenbureau West 8 een eigen gezicht aan architectuur in Nederland. Het uitdrukken van karakteristieke identiteiten is volgens hem een van de voornaamste factoren die een ontwerp tot meesterwerk maken.



8 / 10

Gemeentelijk ontwerper Richard van Hout belicht het centrumplan City Plaza. Dit project heeft als functie het contrast tussen historische bebouwing en nieuwbouw in Spijkenisse te verzachten.



11

Commissaris van de Koningin in de provincie Noord-Brabant, Hanja Majj-Weggen, geeft haar visie op de functie van straatbaksteen in de Nederlandse cultuur en economie. De gebakken klinker is meer dan een cultuurkenmerkend element. Het product ligt tevens aan de basis van de ontwikkeling van de mobiliteit in ons land.



12 / 15

Ook in de Verenigde Staten zijn de straatbakstenen onlosmakelijk verbonden met het stedelijk landschap. Dankzij gebakken klinkers krijgen groot-schalige woon- en werkomgevingen een eigen, sfeerbepalende stijl.



16 / 21

Stationspleinen vormen de knooppunten in het openbaar vervoersnetwerk van Nederland. Hun functie als aankomst- en vertrekhal voor reizigers stelt hoge eisen aan inrichting en kwaliteit. Stationspleinen in Best, Zwolle, Tilburg Reeshof en 's-Hertogenbosch belichamen de verschillende functies en mogelijkheden van het gebruik van straatbaksteen in deze openbare ruimten.



22 / 25

Van oudsher vormen rivieren de slagaders van stedelijke ontwikkeling. De historische steden Heusden, Grave en 's-Hertogenbosch staan representant voor de veelzijdige invloeden die in het ontwerp van openbare ruimten bij rivieren tot uiting komen: oud en nieuw, land en rivier worden aaneen geschakeld door bakstenen bestrating.



26 / 27

Architect Michiel Nieuwenhuys bespreekt twee nieuwe publicaties: Archiprix International 2005 en de Standaard RAW Bepalingen 2005.



28 / 31

Enschede schudt het oude imago van zich af en werkt hard aan een nieuwe stedelijke structuur die recht doet aan het hervonden zelfbewustzijn van de stad. Ontwerpers en project managers maken duidelijk waarom de inrichting van de pleinen hierbij een centrale rol speelt.

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:
plein NS-station in Zwolle

Redactie

Dick Tommel (hoofdredacteur),
Elize Aalbers, Theo van Baal, Tanja Bongers,
Climmy Hanssen, Sander Videler,
Michiel Nieuwenhuys

Raad van Advies

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

Stichting Promotie Straatbaksteen

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

Bladmanagement

Van Zandbeek corporate communicatie,
Harrit Hoppenbrouwers, Sander Videler,
Fred Wijers

Vormgeving

Ten Bosch design, Esther van Gompel

Fotografie

Picture Productions (Hans Hebbink),
Vincent Boon (foto's pagina's 4, 5, 6 en 7),
Jan Sluiter (foto pagina 17), Ruud Peyenburg
(foto achterpagina)

Overname uit Contour Straatbaksteen is toegestaan,
mits bronvermelding.



STRAATBAKSTEEN: BASIS VAN MOBILITEIT

Straatbaksteen is meer dan een bestratingsmiddel, zo blijkt uit de verschillende artikelen in dit negende nummer van Contour Straatbaksteen. Het product ligt aan de basis van mobiliteit, niet alleen in ons land maar ook in bijvoorbeeld de Verenigde Staten. De baksteenindustrie was één van de eerste grootschalige, op massaproductie gerichte bedrijfstakken die het gezicht vormde van de industriële revolutie. Toen in de negentiende eeuw grote delen van het land werden ontsloten, groeide de vraag naar straatbakstenen explosief. Moeilijk begaanbare modderpaden werden vervangen door bestrate wegen waar transport makkelijker en sneller overheen kon gaan.

De relatie tussen mobiliteit en straatbaksteen loopt als een rode draad door dit nummer. In het themaverhaal staat beschreven hoe straatbakstenen in en rondom NS-stations worden gebruikt. Deze knooppunten in het openbaarvervoernetwerk krijgen dagelijks grote stromen reizigers te verwerken. Het is hierbij van belang dat reizigers efficiënt hun weg vinden naar bijvoorbeeld aansluitend vervoer. Een goede routing en een aangename sfeer zijn twee effecten die door een slim gebruik van straatbaksteen gecreëerd kunnen worden.

Ook vanuit een ander perspectief staat het product straatbaksteen met mobiliteit in verband. De grote rivieren in Nederland, zoals de Maas, vormen dankzij hun transportfunctie de bakermat van de baksteenindustrie. Van oudsher werden straatbakstenen vanuit hier naar alle delen van het land verscheept, en ook ver daar buiten. Zo konden met gebruikmaking van duurzame straatbakstenen op grote schaal verharde wegen worden aangelegd.

Behalve in wegen en paden worden straatbakstenen veel gebruikt in het aanleggen van pleinen. Edzo Bindels vertelt in een interview hoe architectenbureau West 8 voor een plein in Moskou oer-Hollandse straatbakstenen op maat liet kappen om een geheel nieuwe, kwalitatieve beleving te creëren. Overigens, Bindels ziet een product als straatbaksteen niet als een op zichzelf staand element, maar als onderdeel van een groter – in zijn woorden – ‘meesterwerk’. Ook Contour ziet het product straatbaksteen altijd als een onderdeel van een kwalitatief hoogwaardige ingerichte openbare ruimte.

Ik ben ervan overtuigd dat we er weer in geslaagd zijn om een groot aantal voorbeelden te beschrijven van de toepassingsmogelijkheden van straatbaksteen, opvallende architectuur en verschillende denkwijzen over het gebruik van openbare ruimten. Ik wens u daarom veel inspiratie toe tijdens het lezen.

Dr. D.K.J. Tommel

voorzitter Stichting Promotie Straatbaksteen



Borneo-eiland in Amsterdam bewijst dat mooie architectuur met de inbreng van particulieren tot stand kan komen.



EDZO BINDELS: “NIET BANG ZIJN OM MET DIVERSITEIT OM TE GAAN”

De ruimtelijke inrichting als belichaming van identiteiten

Vanuit zijn kantoor heeft hij een weids uitzicht over de Schiehaven in Rotterdam. Langs de brede vaargeul staan voormalige pakhuizen die verbouwd zijn tot ruim opgezette kantoorpanden. In een daarvan huist West 8 – het architectenbureau dat internationaal bekend staat om de oorspronkelijke visie op de vormgeving van stedelijke en andere landschappen. De denkbeelden van Edzo Bindels weerspiegelen de omgeving waarin deze jonge stedenbouwkundige zich in een paar jaar tijd ontwikkeld heeft tot een van de toonaangevende ruimtelijke vormgevers van ons land. Samen met Adriaan Geuze, Jerry van Eijck en Martin Biewenga voert hij de bonte club van architecten, stedenbouwkundigen en kunstenaars van zeven nationaliteiten van West 8 aan. “Onze mensen worden gedreven door de ambitie meesterwerken te willen maken”, zegt Bindels. Een meesterwerk waarvan? “Van landschappen en steden in Nederland en daarbuiten.”

In 1999 won Bindels samen met drie studievrienden de Rotterdam Maaskantprijs. De jeugdige architecten en stedenbouwkundigen ontvingen de prijs voor hun visie op de inrichting van Nederland. “Meer dan ooit wordt ons polderlandschap bedreigd door stedelijke ontwikkelingen. We hebben behoefte aan ruimte om te wonen, te werken en te recreëren. Om ook in de toekomst aan al deze, vaak conflicterende, behoeften te voldoen, is visie op ruimtelijke inrichting op nationaal niveau vereist.” Bindels voegt hier echter aan toe: “In de realiteit wordt de ruimtelijke inrichting voornamelijk vanuit de lokale politiek gestuurd. Lokale bestuurders bepalen dat er een nieuwbouwwijk aan de bestaande woonkern vastgeplakt moet worden. Hierdoor wordt Nederland langzaam maar zeker tot een grote suburb waarin steeds meer van hetzelfde wordt gebouwd.”

Een coherente visie die de inrichting in samenspel met maatschappelijke ontwikkelingen regisseert, lijkt

vooral nog afwezig te zijn. “En”, vervolgt Bindels, “dat is zonde, want daardoor missen we kansen om problemen op te lossen en ons land geschikt te maken voor toekomstige behoeften. Het landschap van Nederland is niet een statisch gegeven. We hebben het gekregen van de generaties voor ons. Zo zullen wij het ook weer nalaten aan de generaties na ons. We moeten dan ook niet bang zijn om wat land bij te maken.” Bindels geeft als voorbeeld ‘Duindoornstad’ – een stad gebouwd op een plateau van opgespoten zand ten noorden van het Rotterdamse havengebied. Deze stad naast Rotterdam, zo bedachten Bindels en Geuze, zou in 2045 op de plek die nu nog Noordzee is, dienst doen om de toenemende bevolkingsdruk in de zuidelijke Randstad te verlichten. In tegenstelling tot de omgeving van Amsterdam, dat gezegend is met de Flevopolder, Almere en IJburg, is er binnen de driehoek Rotterdam-Den Haag-Dordrecht geen kwalitatieve ruimte meer voorhanden die als ventielplaats voor ruimte- ➤

Stedenbouwkundige Edzo Bindels vormt een van de gezichten van het Rotterdamse architectenbureau West 8: "Ons doel is het maken van meesterwerken."

lijke ontwikkeling kan dienen. "Het Groene Hart, de kust en de steden klemmen het land aan alle kanten af. Nieuwe ruimte kan alleen gevonden worden door haar zelf te creëren", oppert Bindels.

INTEGRATIE VAN ARCHITECTUUR EN LANDSCHAPPEN
Duindoornstad is meer dan de verbeelding van een stad die de zee inneemt. Zij vormt het resultaat van de integratie van landschap en architectuur. Wanneer Bindels een nieuw stadsdeel ontwerpt, zoals in het

'Je kunt niet alle problemen met één dogma te lijf gaan'

geval van nieuwbouwwijk Vathorst bij Amersfoort, dan kijkt hij eerst goed om zich heen om te bepalen wat de betreffende omgeving kenmerkt. Immers, bewoners ontleen hun identiteit voor een belangrijk deel aan hun omgeving. "Het gevaar van de verovering van het oorspronkelijke landschap door eindeloze Vinex-wijken is dat bewoners zich niet langer kunnen identificeren met hun omgeving,

waardoor ze zich er niet thuis voelen. Neem bijvoorbeeld Amersfoort. Doordat in de onmiddellijke nabijheid van de stad geen ruimte meer aanwezig is, moest Amersfoort uitwijken naar een kaal weiland dat op veertig minuten afstand fietsen van de binnenstad ligt. Om te voorkomen dat de nieuwe bewoners zich nergens mee kunnen identificeren, zijn we met ons team van West 8 op zoek gegaan naar elementen die dit landschap karakter geven." Dit bindende element tussen mens en land werd

gevonden in het oostwaarts liggende Randmeer. "Door water binnen de publieke ruimte van Vathorst te brengen, ontstaat een eigentijdse grachtenstad met een eigen karakter waarmee toekomstige inwoners zich kunnen identificeren."

Naast de formulering van brede maatschappelijke uitgangspunten en de integratie van landschap-

elementen, moet architectuur volgens Bindels aan nog een voorwaarde voldoen. "Architectuur moet eigentijds zijn. Vathorst is geen teruggrijpen op historie, maar de toepassing van water binnen stedenbouw op een moderne wijze."

Een ander kenmerk van goede architectuur is het gebruikmaken van veelzijdige ontwerpen en contrasten. Nederland is meerkoppig waarvoor geen eenduidig recept bestaat. Deze meervoudige identiteit van Nederland laat zich niet in één modaliteit vangen, zoals sommige ontwerpers schijnen te denken wanneer zij de zoveelste urbane grijze vlek aan het stedelijke landschap toevoegen. Met toenemend enthousiasme vervolgt Bindels: "Een architect moet niet bang zijn om met diversiteit om te gaan. Je kunt niet alle problemen met één dogma te lijf gaan. Een visie moet vanuit verschillende gezichtspunten worden geformuleerd. Het is wel belangrijk dat je naar één doel streeft." Dit doel is volgens de creationisten van West 8 het willen maken van een meesterwerk. "Een meesterwerk heeft een eigen sfeer en een herkenbaar karakter zonder dat het geheel in relatie tot de omgeving onnatuurlijk aandoet. Amsterdam-Zuid en Blijdorp in Rotterdam zijn twee goede voorbeelden van stedenbouwkundige meesterwerken."

BELANG VAN INDIVIDUEEL KARAKTER

In de visie van West 8 zijn bewoners stedelingen die overdag een druk en hectisch bestaan leiden om 's avonds en in het weekend thuis te komen in een beschermde woonomgeving. Het thuis is de schuilplaats van waaruit avonturen ondernomen worden. Wat Bindels betreft, krijgt dit individuele 'thuis' een veel belangrijkere plaats binnen het collectief landschap. "Het huis representeert het individu in de maatschappij. Bij West 8 besteden we daarom veel aandacht aan de vormgeving van de entree. De deur vormt immers de verbinding tussen de bewoner en zijn omgeving. Ik pleit ervoor om voordeuren niet representant van garanties te laten zijn. Maar wat zie je in Nederland? De typische voordeur is gemaakt door Bruynzeel, is blauw van kleur en heeft een spionnetje waardoor de bezoeker vervormd wordt waargenomen. Daarnaast hangt een plastic deurbel met zo'n lichtje, die meestal ook nog scheef hangt. De deurbel is zo'n afgezaagd aluminium profiel en het huisnummer lijkt op een autonummerplaat." Deze standaardisatie in architectuur kan volgens

Bindels doorbroken worden door het monopolie weg te halen bij de ontwikkelaar en vaker dan nu het geval is bewoners de mogelijkheid te geven opdrachtgever te zijn voor het ontwerp van hun eigen woning. Bindels vervolgt: "Dit is niet een pleidooi voor Belgische taferelen. Dat je ook mooie architectonische plannen kunt maken met de inbreng van particulieren, bewijzen de plannen van West 8 voor Borneo-eiland in Amsterdam, plan Waterrijk in Woerden en Cronenburgh in Loenen aan de Vecht. Deze plannen staan in de traditie van de Hollandse stad. Vroeger had iedere burger zijn eigen, herkenbare fysieke plaats in de samenleving. De rijke koopman bouwde zijn eigen grachtenpand aan de Herengracht en de handelaar op de hoek had zijn eigen dwarsgracht. De steden die zo ontstonden, zijn een verzameling van individuele karakters."

STRAATBAKSTEEN: BIJZONDER EN TOCH VANZELFSPREKEND

In Amsterdam, Woerden en Loenen is deze traditie nieuw leven in geblazen. Onder supervisie van West 8 realiseren bewoners hun eigen woning. Dit leidt tot openbare ruimtes die zowel herkenbaar eigentijds als klassiek zijn. West 8 is hierbij niet alleen verantwoordelijk voor het stedenbouwkundig plan, maar ook voor de inrichting van de buitenruimte waarbij het bureau de keuze voor straatbaksteen heeft gemaakt. Bindels: "De toepassing van gebakken klinkers is voor ons een vanzelfsprekendheid. De klinker is bij uitstek een steen die refereert aan de Hollandse stad. Belangrijk daarbij is dat ze mooier worden naarmate ze ouder worden. De tijd poetst op die manier je plan op. Ook zijn wij continu op zoek om bestratingen met gebakken klinkers een moderne uitstraling te geven. Dit doen we door te kiezen voor afwijkende formaten en te experimenteren met patronen. Op dit gebied is ons grootste experiment de bestrating voor een winkelcentrum voor exclusieve luxeproducten in Moskou. Het voetgangersgebied is bestraat met doormidden gezaagde dikformaten die gelegd worden in waaierverband. Dwars door dit waaierverband is een kleurenpatroon van golven en cirkelsegmenten ontworpen. Permanent zijn er rond de honderd stratenmakers aan het werk uit de grensstreken van het oude Sovjet Unie. Gewapend met krijtjes, linialen, passers en mallen maken zij één van de meest bijzondere bestratingen ooit bedacht." ■



IR. EDZO BINDELS

Ir. Edzo Bindels (1969) studeerde Stedenbouw aan de Technische Universiteit Delft. Al tijdens zijn studie was Bindels werkzaam bij diverse architectenbureau's. Vanaf 1995 is hij actief als partner bij West 8 urban design & landscape architecture b.v. Naast zijn werk is Bindels tot 2004 ook als hoogleraar verbonden geweest aan de Technische Universiteit in Delft en later aan de Academie voor Bouwkunst in Rotterdam en Amsterdam. In 2001 is hij voor zijn werk onderscheiden met de Rotterdam-Maaskantprijs voor Jonge Architecten. Bekende ontwerpen van Bindels zijn onder meer het Chassée-plein in Breda en meer recentelijk het Leerpark in Dordrecht.

SELECTIE VAN PROJECTEN

Stedenbouw

2004	Waterrijk, Woerden
2004	Leerpark, Dordrecht
2004	Damcentrum, Leidschendam
2003 – 2010	Nieuw Crooswijk, Rotterdam
2003 – 2010	Waterfront Kopenhagen, Denemarken
2001 – 2004	Vathorst, Amersfoort
2001 – 2005	Cronenburgh, Loenen aan de Vecht
2001 – 2010	Strijp S, Eindhoven
2001 – 2003	Deelplan 6 De Singels, Ypenburg, Den Haag
2000 – 2010	Masterplan Stadshart Lelystad

Pleinen & Openbare Ruimtes

2001 – 2004	Vathorst, Amersfoort
2000 – 2003	Ypenburg, Deelplan 4 & 18, Den Haag
2000 – 2005	Chassée-plein, Breda
1997 – 2010	Park Leidsche Rijn, Utrecht
1996 – 1998	De Neude, Utrecht

Landschap

1995	Rotterdam 2045, Duindoornstad, Noordzee kust
------	--

Lezingen, Workshops, Symposia (selectie)

2001	Kevin Lynch Lecture, London
------	-----------------------------

Publicaties

Edzo Bindels, Ruurd Gietema, Henk Hartzema, Arjan Klok, *Stichting Rotterdam – Maaskant Foundation*, Uitgeverij 010, Rotterdam 2000.



Het City Plaza in Spijkenisse verenigt een aantrekkelijke, met rode straatbakstenen beklede, buitenruimte met eigenschappen als functionaliteit en duurzaamheid.

BUITENRUIMTE SPIJKENISSE MOET EXTROVERTER WORDEN

City Plaza geeft Spijkenisse kleur

Bij het binnenrijden van het centrum van Spijkenisse eist het City Plaza vrijwel direct de aandacht van de bezoeker op. Gesitueerd in een straat met voornamelijk grijsgetinte gebouwen, vormt het uit rode baksteen opgetrokken complex met woningen en winkels een ware blikvanger. De hierop aansluitende buitenruimte van rode straatbaksteen maakt het totale plaatje visueel nog aantrekkelijker. Deze aantrekkelijkheid vormt, in samenspel met functionaliteit en duurzaamheid, volgens gemeentelijk ontwerper Richard van Hout het speerpunt van dit project.



Als forenzenstad onder de rook van Rotterdam biedt de bebouwing en inrichting van de openbare ruimte van Spijkenisse voornamelijk een beeld uit de jaren zestig en zeventig. De kleine historische binnenstad wordt hierdoor snel aan het oog onttrokken. Het City Plaza heeft als doel deze twee verschillende gezichten van de stad met elkaar te verbinden. Zoals Van Hout het zegt: “Het introverte karakter van de binnenstad met zijn vele passages moet doorbroken worden. Met een overkoepelend Centrumplan willen we de binnenstad een moderne, hedendaagse uitstraling geven.”

OUDE DIJK

Het City Plaza is een appartementencomplex met winkels en kleinschalige voorzieningen zoals een huisarts en een apotheek. Het gebouw is opgetrokken rondom een binnentuin die alleen voor bewoners toegankelijk is. De openbare ruimte rondom het City Plaza kent een hoogteverschil van 2,5 meter doordat het aan één kant grenst aan een oude dijk. “Uit respect voor dit cultuurhistorisch element wilden we het hoogteverschil zichtbaar en voelbaar maken. Het karakteristieke van Spijkenisse – de dijk, steegjes, en slopjes – mag niet weggepoetst worden”, aldus Van Hout. In plaats van een lange, meer praktische hellingbaan, is er ingenieus een trap aangelegd waar zigzaggend een hellingbaan doorheen loopt. Hierdoor is er onderaan de trap nog een ➤

De zigzaggende hellingbaan vormt een mooi en praktisch alternatief voor traditionele trappen.

flinke ruimte over voor fietsklemmen en plantenbakken. Deze bakken vormen een afscheiding met de privé-tuinen van de aangrenzende woningen. “Door deze inrichting blijft de straat een ruime en luchtige aanblik bieden. Daarnaast is het simpelweg leuk om een locatie esthetisch te verbijzonderen.”

Een ander element in het straatbeeld dat voor een onderbreking zorgt in het rode tapijt, zijn de molgoten van grijze straatbaksteen in de straten die haaks staan op de winkelstraat langs de oude dijk, de Nieuwstraat. Deze goten markeren de wandelstrook en verbeelden tegelijkertijd de structuur van de talrijke steegjes die de binnenstad rijk is. De keuze voor straatbaksteen was volgens Van Hout snel gemaakt. “De voorkeur ging uit naar straatbaksteen vanwege de duurzaamheid van het product en de heldere kleurstellingen. We hebben overwogen natuursteen te gebruiken, maar er zijn altijd wel situaties waarin dit product niet op zijn

plaats is. Dat komt de eenheid van een binnenstad in kleuren, lijnen en materiaalgebruik niet ten goede. Straatbaksteen heeft een neutralere toon en is makkelijker in onderhoud.”

HISTORISCHE BUITENRUIMTE IN MODERN JASJE

Niet alleen in de bestrating maar ook in de keuze van het straatmeubilair is de tweeslag historie-moderniteit terug te vinden. Klassiek degelijke banken worden afgewisseld met rvs-paaltjes en prullenbakken. De vijver op het terrein heeft ook een functie: deze scheidt afstand tussen de nieuwe en bestaande bebouwing en karakteriseert tegelijkertijd de relatie van Spijkenisse met het water en de dijk. Al met al is Van Hout dan ook zeer tevreden over het project waarbij zowel de historische als moderne inrichtingsprincipes van de stad Spijkenisse geïntegreerd zijn. ■



COLUMN

HANJA MAIJ-WEGGEN,
Commissaris van de Koningin in de provincie Noord-Brabant

Je loopt er letterlijk overheen. Het karakter en het straatbeeld van de steden en dorpen in ons land worden bepaald door de klinkers van de straat. De baksteen is een Nederlands cultuurgood bij uitstek.

NEDERLANDS CULTUURGOED BIJ UITSTEK

Nederland kon natuurlijk ook niet anders. Elders waren andere bestratingmiddelen als natuursteen in overvloed voorhanden en waren granieten kasseien het natuurlijke materiaal om de weg te verharderen. In ons land kon natuursteen vrijwel uitsluitend gebruikt worden in de vorm van grint. Dat materiaal voldeed echter niet in de steden en de dorpen. Er was eigenlijk maar één alternatief: baksteen, meestal rood, in enkele gevallen geel en in ieder geval overal gebruikt.

Noord-Brabant was met Gelderland en Overijssel een historische leverancier van die bakstenen. In het rivierengebied van Maas, Waal en Rijn vind je tot op de dag van vandaag de grondstof én de steenfabrieken. Maar we moeten waken voor eenzijdige nostalgie. Het werk in de steenovens was ook zeer zwaar.

Door het gebruik van de straatbaksteen werd vervoer over land tussen de steden en de dorpen aanzienlijk verbeterd. Verbindingsroutes werden met baksteen verhard en zo kon er - weer of geen weer - veiliger en sneller worden gereisd. We kunnen wel stellen dat de baksteen aan de basis ligt van wat wij tegenwoordig mobiliteit noemen.

Ook in de woningbouw werd de baksteen een geliefde bouwsteen. De uit baksteen opgetrokken huizen uit de dertiger jaren van de vorige eeuw zijn onverminderd gewild. En in nieuwbouwprojecten worden bakstenen nog steeds toegepast, vaak buitengewoon creatief en decoratief.

Zonder baksteen zou de openbare ruimte van Nederland er heel anders uitzien en haar zo typische karakter en kwaliteit verliezen. Baksteen heeft een definitieve plaats verworven in de Nederlandse cultuur.



Straatbaksteen in de Verenigde Staten: 'paving the way'



Straatbakstenen vormen een onmiskenbaar element van menig straatbeeld, ook in de Verenigde Staten. Weinigen realiseren zich de waarde van de 'brick paver', zoals de Amerikanen de gebakken klinker noemen. Maar, zonder de straatbaksteen was het toegankelijk maken van uitgestrekte delen van Noord-Amerika een veel moeilijkere opdracht geweest. De eerste nederzettingen van kolonisten waren lastig bereikbaar. Stoffige wegen in het Westen, moerassige weggetjes in het Zuiden en modderpaden aan de Oostkust belemmerden de ontsluiting en vereniging van de diverse koloniën die later onder één vlag de Verenigde Staten gingen vormen.

De opmars van straatbaksteen in het begin van 19e eeuw valt samen met de industriële revolutie in Europa en Noord-Amerika. Met de opkomst van de industrie werd de weg gebaad voor een toename van verkeer van goederen en mensen. De eerste spoorwegen maakte de ontsluiting van uitgestrekte gebieden mogelijk. Maar de aanleg van spoorwegen was duur en arbeidsintensief. Als transportmiddel was de trein bovendien lastig in gebruik. Er bestond een beperkt aantal routes en mensen moesten vaak uren of zelfs dagenlang wachten voor een trein hun gebied aanded. Straatbakstenen brachten hier verandering in.

De industriële revolutie maakte massaproductie mogelijk, waardoor het bestraten van verbindingswegen met gebakken stenen relatief gemakkelijk en goedkoop werd. Zo plaveide straatbakstenen de weg voor een toename van verkeer en een verdere ontwikkeling van de industrie.

OPKOMST EN ONDERGANG VAN EEN NIEUWE INDUSTRIE

Eén van de exponenten van de succesvolle industrialisatie van Noord-Amerika was de in 1890 opgerichte 'Purinton Brick Company'. Deze in de staat Illinois gelegen fabriek was met 800

arbeiders een van 's werelds grootste producenten van straatbakstenen. Tijdens de hoogtijdagen in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw rolden dagelijks 400.000 van de befaamde 'Purinton pavers' van de lopende band. Behalve in productiecapaciteit, stond de fabriek model voor het nieuwe marketingdenken. In tegenstelling tot industrietycoon Henry Ford, die stelde dat massaproductie de smaak van het publiek bepaalt, hadden de gebroeders Purinton de visie dat ook een massaproduct als de gebakken klinker in verschillende soorten, maten en kleuren geleverd moest kunnen worden. Het resultaat van deze diversiteit? Purinton klinkers bekleeden tot op de dag van vandaag zeer diverse locaties: van de bazaar van Bombay tot de straten van Parijs.

Na de Tweede Wereldoorlog bleek het maatwerk van klinkerbestrating niet opgewassen te zijn tegen het asfalt, waardoor de productie van straatbakstenen afnam. Illustratief voor deze tendens was de asfaltering van de 'Indianapolis Motorway', 's werelds bekendste Formule 1 circuit, waar onder het asfalt nog steeds zo'n drie miljoen straatbakstenen begraven liggen. Fabrieken die niet op tijd uitweken naar nieuwe toepassings- ➤

De rails van de moderne Light Rail Corridor in Houston ligt niet verankerd in beton, maar in een brede band van stijlvolle klinkers.



Amerikaanse ontwerpers hebben de straatbaksteen herontdekt

De authentieke uitstraling van straatbakstenen zorgt voor een intieme sfeer.

mogelijkheden, sloten hun deuren. Zo ook de Purington Brick Company die in 1973 failliet ging. Wie vandaag het verlaten fabrieksterrein in Galesburg bezoekt, kan niet vermoeden dat de straatbaksteen behalve een illustere geschiedenis, ook een veelbelovende toekomst heeft. De veelkleurigheid en gemakkelijke toepassing in uiteenlopende ontwerpen stelt architecten in staat om aan de diverse smaken van het huidige publiek tegemoet te komen. Het feit dat steeds meer architecten in Amerika de voorkeur geven aan het gebruik van straatbakstenen in plaats van asfalt bewijst dit.

STRAATBAKSTEEN ALS VERBINDEND ELEMENT

De ruimtelijke inrichting van de Verenigde Staten weerspiegelt het imago van het land van uitersten. Het aangezicht wordt bepaald door het naast elkaar bestaan van hoog- en laagbouw, reusachtige steden en intieme gemeenschappen. Deze uitersten worden verbonden door enkele steeds terugkerende elementen, zoals de grote Amerikaanse auto's en de mijlenlange snelwegen. Maar ook de gebakken klinker is een vertrouwd onderdeel van het straatbeeld. Dit is niet verwonderlijk als je bedenkt dat straatbakstenen zich moeiteloos naar hun omgeving voegen. Tegen de achtergrond van de uit glas en staal opgetrokken wolkenkrabbers geven warm getinte klinkers Manhattan kleur. Noordwaarts wordt Brooklyn opgevrolijkt door Stockholm Street die, bekleed met zogenaamde 'Belgian blocks', als een vrolijk geel lint door de voor-malige immigrantenwijk loopt.

Amerikaanse ontwerpers hebben de straatbaksteen herontdekt als veelzijdig element dat aan elke ruimte een eigen karakter geeft. De gebakken klinkers met hun authentieke uitstraling verlenen de vaak identiteitsloze 'suburbs' een eigen, intieme sfeer. Het

'Nationwide Arena District' in Columbus, Ohio gold lange tijd als voorbeeld van stedelijke verloedering. Het verwaarloosde stadsdeel met haar anoniem aandoende woonkazernes onderging onlangs een facelift. Door de straten te omranden met rood-gekleurde klinkers werd een menselijke sfeer gecreëerd. Deze warme uitstraling kenmerkt ook Lombard Street in San Fransisco, de met klinkers geplaveide historische straat die bekend staat als meest kronkelige weg ter wereld.

Het intieme karakter van straatbakstenen komt ook goed tot recht in parken en stadstuinen. De inwoners van St. Mary's in Georgia hadden behoefte aan een publieke ruimte die uiting zou geven aan de gemoedelijkheid die deze zuidelijke staat zo kenmerkt. Gekozen werd voor een ontwerp met straatbakstenen in dezelfde kleur als de bakstenen elders in de omgeving. Zo vormt het moderne 'Howard Gilman Memorial Park' een passend onderdeel van het historische stadje.

In Houston tot slot, hebben straatbakstenen hun oorspronkelijke bestemming weer gekregen. Het asfalt en beton waarin de rails van de Light Rail Corridor, een modern transportsysteem, verankerd is, is vervangen door stijlvolle klinkers. Werd de infrastructuur van het transportsysteem voorheen ervaren als een noodzakelijk kwaad, nu wordt zij beschouwd als een esthetisch en gezichtsbepalend onderdeel van het straatbeeld. De stad verwacht dat over een eeuw, als de rest van de omgeving door de veranderde behoeften en smaken van de tijd al lang weer aangepast is, de straatbakstenen nog steeds mooi zullen kleuren bij de dan ontstane omgeving. Zo vormen straatbakstenen een constante in het evoluerende stedelijke landschap van de Verenigde Staten. ■



Straatbaksteen op stationspleinen

Stationspleinen zijn bij uitstek locaties waar reizigers hun eerste indruk van een stad of omgeving opdoen. Mensen ontmoeten er elkaar of nemen juist afscheid. Een stationsgebied is als een bijenkorf; de voortdurende bedrijvigheid stelt hoge eisen aan de inrichting, duurzaamheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Bovendien, wil je als ontwerper een ontvangstruimte creëren of juist het mobiliteitsaspect benadrukken? In dit themaverhaal van Contour Straatbaksteen geven de ontwerpers van de NS-stations Tilburg-Reeshof, Best, Zwolle en 's-Hertogenbosch hun visie op de inrichting van het stationsplein.

Tilburg-Reeshof speelt in op toekomstige bebouwing

Tilburg is sinds eind vorig jaar een nieuw station rijker: Tilburg-Reeshof. Dit station, nu nog temidden van braakliggend terrein, zorgt er samen met Tilburg Centraal en Tilburg-West voor dat de groeiende Brabantse stad per trein goed bereikbaar is en blijft. Hoewel de omgeving rondom het station nog geen vaste vorm heeft aangenomen, speelt de ontwikkeling van het stationsplein al volop in op toekomstige inrichtingsplannen. Als multifunctioneel gebied en integraal onderdeel van de stedelijke bebouwing, moet het stationsplein fungeren als een welkomstruimte voor reizigers. "Het stationsplein vormt de ontvangsthal van de wijk Reeshof en een schakelpunt naar de sporen", meent gemeentelijk ontwerper stedelijk interieur Paul van Hoesel.

Aan beide zijden van het station ligt een plein geplaveid met zwarte, gebakken dikformaten. Aan de voorzijde loopt een golvende trap vanaf het station richting de toekomstige winkels en terrasjes aan de rand van het plein. De beide pleinen vormen een schakel tussen de verblijfs- en verkeersfuncties van het gebied. Zowel het stationsgebouw als de pleinen moesten een open, ruim en sociaal-veilig karakter krijgen. Eenvoud in ontwerp, objecten en materiaalkeuze had tot doel een krachtig ogende buitenruimte te realiseren. Dit aspect speelde mee in de keuze voor zwarte straatbakstenen als bestratingmateriaal. "Een zwarte

Het stationsplein fungeert als een welkomstruimte voor reizigers. De golvende trap nodigt uit tot het verkennen van de buitenruimte.

bestrating maakt op zichzelf al een statement. Het voegt zich makkelijk in zijn omgeving en zorgt voor een krachtig en robuust beeld. De dikformaten geven de pleinen een intiem karakter en stralen warmte uit", meent Van Hoesel.

SPANNENDE TRAP

De diagonaal lopende trap maakt het bestaande hoogteverschil in het terrein goed zichtbaar. De golvende vorm geeft de geleding in niveaus tussen de sporen, perrons en openbare ruimte weer. Als bijkomstigheid vergroot de podiumfunctie van de trap de sociale veiligheid van het plein doordat de locatie hierdoor overzichtelijk wordt.

Bij de inrichting van het plein is rekening gehouden met de bestaande lijnen in het landschap. De wijk Reeshof is opgezet in lange stroken die parallel met de Bredaseweg tussen Breda en Tilburg lopen. De bestrating van het voor- en achterplein is eveneens in lange banen uitgevoerd. De banen zijn omzoomd door lange stalen gootroosters die evenwijdig aan het spoor lopen. Regelmaat en ritme zijn dus duidelijk terug te vinden in de inrichting van de openbare ruimte rondom Tilburg-Reeshof. De wisselwerking tussen hoogstedelijke bebouwing en buitenruimte maakt volgens Van Hoesel dat het stationsplein bij de voltooiing van het gebied een levendige plek zal zijn waar het aangenaam verblijven is. ➤





Centrum en Paleiskwartier 's-Hertogenbosch verbonden door straatbaksteen

's-Hertogenbosch is een ander voorbeeld van hoe straatbaksteen bijdraagt aan een hoge beleving en functionaliteit van stationsgebieden. De loopbrug van het station dient als schakel tussen het centrum en het Paleiskwartier van de stad. Hierdoor vormt het gebied rondom het Paleis van Justitie 'een nieuw stukje binnenstad' zoals Joris van Esch, landschapsarchitect bij de gemeente, het noemt. Door het gebruik van straatbakstenen aan allebei de zijden van het station zijn de beide delen van de stad tot een eenheid gesmeed.

Treinreizigers lopen het Paleiskwartier in via het Leonardo da Vinciplein. Voorheen vormde dit terrein aan de achterkant van het station een industriegebied. Maar door de herinrichting is het Paleiskwartier een voortzetting geworden van de oude binnenstad. Het materiaalgebruik van het centrum is doorgetrokken naar de overkant van het spoor. "De centrumzijde en de Bossche binnenstad zijn enige jaren geleden opnieuw ingericht. We wilden toen ook de andere zijde van het station meer smoel geven. Het Leonardo da Vinciplein is een kleinere tegenhanger van het voorplein van het station. Wie bekend is met 's-Hertogenbosch en vanaf de loopbrug over de treinsporen het Leonardo da Vinciplein op loopt, herkent direct de voor de stad typische 'huisstijl' van inrichting van de openbare ruimte. De 'huisstijl' van 's-Hertogenbosch is chic en ingetogen, zoals je dat in Parijs ook wel ziet. Door

het gebruik van warme tinten in de bestrating doet het bijna zuidelijk aan", meent Van Esch.

MINIMALE INRICHTING

Het plein heeft de 'huisstijl' van 's-Hertogenbosch met zich meegekregen: oer-Hollandse materialen zoals straatbakstenen in combinatie met natuursteen. De roodpaarse klinkers in de bestrating vormen een eenheid met de rode bakstenen in de gevels van de gebouwen rondom het Leonardo da Vinciplein. De ruimte is opgebouwd uit vier lagen die elkaar als brede trap treden opvolgen. De randen hiervan doen tevens dienst als zitgelegenheid. Het plein is met opzet leeg gehouden. Er staan maar enkele inrichtingselementen zoals lichtmasten en prullenbakken. "Het Paleiskwartier oogt uit zichzelf al redelijk druk doordat er diverse architectuurstijlen door elkaar heen gebruikt worden. Daarom wilden we het plein niet meteen vol zetten met meubilair. En door een open ruimte te creëren, ontstaat er tevens een locatie voor evenementen. Zo is het plein in mei 2001 geopend met een openluchtbioscoop." Achteraf gezien is het plein volgens Van Esch wellicht te minimaal ingericht aangezien de ruimte geen verblijfsfunctie lijkt te genereren. Mogelijkerwijs komen er in de toekomst meer banken op het plein en een waterpartij, waarmee dan direct de link weer is gelegd met de centrumzijde waar al een monumentale fontein aanwezig is. ➤



Het Leonardo da Vinci plein heeft de 'huisstijl' van de Brabantse hoofdstad: oer-Hollandse materialen zoals straatbakstenen in natuurlijke kleuren.

De lijnafwerking in de bestrating geeft op subtiële wijze vorm aan het plein.



Intimiteit door rode straatbaksteen in Zwols Hanzeland

Het Lübeckplein bij het station van Zwolle heeft een centrumfunctie voor de uit kantoren, scholen en woningen bestaande omgeving. Het stationsgebied doet dienst als een tijdelijke verblijfsplaats voor duizenden forenzen en scholieren. Voor ontwerpers Henk Snel en Han Goodijk was het dan ook zaak een buitenruimte te ontwerpen die dit enorme plein van 100 bij 100 meter een besloten, intiem karakter geeft waar iedereen zich thuis voelt.

Het stationsgebied van Zwolle heeft twee gezichten: de centrumzijde en het Hanzeland. De centrumzijde heeft een historisch karakter dat aansluit bij het monumentale stationsgebouw. Aan de Hanzeland-zijde onttrekken een tunnel en een grote muur het station aan het oog van de reiziger. “Het station is zodoende een barrière tussen twee werelden.”

Het Hanzeplein en het Lübeckplein accentueren een as die dwars door het gebied heen loopt. Het Lübeckplein is met een fietsstalling, spoortunnel, standplaats voor bussen en commerciële ruimten een knooppunt van functies en het hart van dit gebied. Op het plein is het rood wat de klok slaat: rode bebouwing en rode straatbakstenen als bestrating. “Rood geeft een gevoel van intimiteit. We willen de bezoekers niet het gevoel geven dat ze verdwalen op een plein van zo'n grote afmeting. Daarnaast streeft de gemeente in Hanzeland een hoog niveau in architectuur en inrichting na. Voor een evenwichtig beeld moeten vormgeving en invulling van de openbare ruimte dan ook van hoge kwaliteit zijn. De keuze voor een duurzaam product als straatbaksteen ligt zodoende voor de hand.”

SCHAALSPRONGEN

Er is bij de inrichting van het plein voornamelijk gekeken hoe een bepaalde kwaliteit en een bepaald karakter aan het gebied gegeven kan worden. “Een plein van 100 bij 100 meter met maar één centraal gelegen gebouw erop vergt veel van de inrichting. Het wordt al snel als leeg ervaren waardoor mensen meer geneigd zijn langs de randen te blijven lopen. Daarom hebben we ‘schaalsprongen’ in het plein gemaakt: elementen van reusachtige schaal naar een tussenschaal en kleinere elementen. Zo zouden de lichtmasten van twaalf meter hoog ergens anders als groot worden ervaren, maar hier vormen ze een middenlaag tussen de hoge gebouwen en het grote plein.”

Bijzonder content zijn de ontwerpers met de vijverpartij waarvan de randen variëren van 30 centimeter tot 1,20 meter hoogte en die fungeren als banken. Deze banken werken volgens hen als een magneet en trekken bezoekers van de rand naar het midden van het plein. De lijnafwerking in de bestrating geeft op subtiële wijze vorm aan het plein.

Door een ondergrondse parkeergarage was het niet mogelijk bomen op het plein te plaatsen. Toch wilden de ontwerpers naar eigen zeggen iets ‘geks’ doen in het gebied. Daarom plaatsten ze in de vijver twee meter hoge schermen van riet. “Hierdoor kun je op geen enkel punt het gehele plein in één keer overzien: het riet ‘beschermt’ iedereen die op de rand van de vijver zit en doorbreekt de weidsheid. Het maakt dat je je als bezoeker lekker kunt voelen in deze ruimte en dat is ook precies de bedoeling van dit stationsplein.” >

Best brengt ondergronds station naar boven in buitenruimte

Het station van Best is het enige station buiten de randstad dat ondergronds is gebouwd. Hoewel station en spoor in de bodem verzonken liggen, worden zij bovengronds geaccentueerd in de vorm van een tunnelbak. “De contouren van deze tunnelbak vormen de rode draad voor de inrichting van de openbare ruimte”, vertelt projectleider Olav Oomen van de gemeente Best.

Net als station Tilburg-Reeshof heeft ook het station in Best aan weerszijden een plein. Richting het centrum ligt het zogenoemde voorplein, aan de andere zijde bevinden zich de ‘kantoortuinen’. Beide pleinen zijn langgerekt en worden gedomineerd door vierkante vlakken. Op het voorplein zijn deze opgevuld met een rode of gele straatbakstenen bestrating, bij de kantoortuinen zijn ze daarnaast ingevuld met beplanting. “De luchtkokers van het ondergrondse station vormen blokvormige bouwsels op het terrein. Vanuit deze vorm is verder gedacht in de bestrating”, verduidelijkt Oomen de keuze voor blokvormen.

Een bijzonder element in de vloer is een slingerende waterpartij die dwars door de bestrating van het kantoortuinengebied heen is aangelegd. Deze waterpartij rijgt als het ware de tuinen aaneen. Het kantoortuinengebied heeft duidelijk een verblijfsfunctie door de aanwezigheid van banken, groen en de waterpartij. Dit in tegenstelling tot het voorplein, waar alleen een cafeetje en een half-pipe voor skaters het plein sieren.

De kooien van de luchtkokers, prullenbakken en lantaarnpalen hebben allemaal



Het ondergrondse station van Best wordt bovengronds geaccentueerd in de vorm van een tunnelbak. De contouren van de tunnelbak geven vorm aan de bestrating.

een blauwe kleur gekregen; ‘NS-blauw’ volgens Oomen. “Het is tenslotte NS-gebied en we vonden dat we dat wel mochten benadrukken. De lantaarnpalen die recht boven de spoorbaan staan, creëren bijvoorbeeld door hun gebogen vorm het idee van een klassieke spoorbaankooi met bedrading.”

HARD KNOKKEN

De sterke accentuering van de randen van de tunnelbak leggen een relatie tussen de onder- en bovengrondse bebouwing. De beplanting, bestrating en bebouwing benadrukken het verschil in inrichting op en naast de tunnel. Het hiermee gepaarde hoogteverschil van tachtig centimeter is overbrugd door hellingbanen en trappen. Zelfs de architectuur van aangrenzende woningen is aangepakt om bebouwing en openbare ruimte geïntegreerd in te laten springen op het hoogteverschil en zo één geheel te vormen.

Als onderdeel van het centrumplan ondergaan de pleinen in de toekomst een verandering. Zeker is wel dat het ondergrondse spoor ook dan duidelijk zijn sporen na zal laten in de inrichting van de buitenruimte. “Als gemeente hebben we er hard voor moeten knokken dat het spoor niet bovengronds kwam te liggen en zo het dorp in tweeën zou breken. Door zogenoemde bruggen, gelegen op de doorgaande routes die het stationsgebied doorkruisen, zijn de verbindingen tussen het oostelijk en westelijk deel van Best geïntensiveerd. De toekomstplannen richten zich er nu op het dorp één gezicht te geven.” ■

Steden aan de rivier: de Maas

Daar waar in de Limburgse steden aan de Maas natuurstenen en straatbakstenen bestrating elkaar afwisselen, domineren in Noord-Brabant gebakken klinkers het straatbeeld. In deze editie van 'Steden aan de Rivier' onthullen de Brabantse steden 's-Hertogenbosch, Grave en Heusden welke invloed de Maas heeft gehad op hun ontstaansgeschiedenis en hoe de straatbaksteenindustrie hier tot ontwikkeling kwam. Welke invloed heeft de Maas anno 2005 nog op de ontwikkeling van de steden?

[4]

's-Hertogenbosch kruipt naar de Maas toe

Met de ontwikkeling van de wijk Maaspoort en de aanleg van de Maasboulevard raakt de stad 's-Hertogenbosch eindelijk echt verbonden met haar ontstaansbron: de Maas. Hoewel water al eeuwen een centrale functie inneemt in de inrichting van 's-Hertogenbosch – diverse wateren stromen door en onder de stad naar de nabijgelegen Maas – heeft de stad nu pas de oevers van de Maas bereikt. Stedenbouwkundige Cees van Aalst vertelt over de ontstaansgeschiedenis en de ontwikkeling van de Brabantse hoofdstad.

's-Hertogenbosch is dit jaar door de internationale jury van de groenwedstrijd Entente Florale tot de op één na groenste stad van Europa gekozen. De stad dankt deze prestatie voor een groot deel aan de vervlechting van groen, water en ruimte. 's-Hertogenbosch is ontstaan op een donk, een verhoging, aan de randen van het rivierengebied. Op het laagste punt van de zogenoemde Centrale Slenk vloeiden

Met de ontwikkeling van de Maasboulevard wordt de rivier bij de stad betrokken. De bestrating heeft een elegante uitstraling.

de riviertjes uit Midden- en Oost-Brabant samen en vond het water door de verzwakte oeverwal zijn weg naar het Maasdal. Een restant hiervan is het huidige Binnendieze-stelsel, het systeem van waterstromen in de Bossche binnenstad. Door de strategische ligging op een door moerassen omgeven hoogte, kon de stad in rap tempo uitgroeien tot een belangrijke militaire vesting, een handels- en bestuurscentrum en de bisschopsstad van het hertogdom Brabant. Door de directe nabijheid van Maas, Waal en Rijn stond de stad rechtstreeks in verbinding met steden als Luik, Dordrecht, Nijmegen en Keulen, alsook de havens in Vlaanderen.

Het materiaal dat gebruikt werd voor de inrichting van de handelswegen werd, zoals Van Aalst het zegt, 'mede bepaald door de handelsstromen'. Goederen uit de Antwerpse haven konden lange tijd alleen via 's-Hertogenbosch het achterland bereiken. Toen eind 17e eeuw de veldovens langs de rivieren begonnen



met het produceren van klinkers, ging ook 's-Hertogenbosch gesintelde straatbakstenen in de wegen verwerken. Eerst lagen er nog voornamelijk natuursteenkeien in de straat en werden de klinkers gebruikt voor het trottoir. Ter vervanging van de steeds moeilijker bevaarbare Maas werd door de stadsregering in het midden van de 18e eeuw besloten om een landweg richting Luik aan te leggen. Tegenwoordig is een groot deel van het centrum met rode straatbakstenen en lichtgrijs en roze graniet bestraat.

's-Hertogenbosch is er de laatste jaren steeds meer van overtuigd geraakt dat de stad het gezicht naar het water moet keren. De kenmerken van stad en omgeving en de ligging aan de Maas worden niet langer beschouwd als beperkingen, maar als kansen die 's-Hertogenbosch onderscheiden van andere steden. De uitlopers van de stad, die als vleugels vanuit de binnenstad het buitengebied binnendringen, worden onderling gescheiden door diep de stad binnendringende oude dijklichamen en waterlopen. De radiale hoofdvorm van de stedelijke structuur wordt prominenter in de interne ontsluitingsstructuur opgenomen. Zo moet het in de toekomst mogelijk zijn om vanuit de binnenstad zowel langs de rivieren, alsook door de uitlopers tot in het recreatiegebied 'Bossche Buitens' te komen. Met de aanleg van het woongebied de Maasboulevard is een begin gemaakt met de ontsluiting van het landschap langs de Maas. In de toekomst moet het gebied ook voor recreatie toegankelijk worden. ➤

Traditie en historisch besef zorgen ervoor dat de bestrating in Grave ook nu nog voornamelijk uit klinkers bestaat.



Graven in Grave naar historische steenbakkerijen

Wie vanuit 's-Hertogenbosch de Maas oostwaarts volgt, komt uit in Grave. Anders dan het pittoreske karakter doet vermoeden, was Grave eens de meest belegerde vestingstad van Nederland. Veilig gelegen tussen een raamwerk van rivierarmen kon de stad zich ontwikkelen tot 'de sterke stad Grave': een bolwerk van palissaden, wallen en een kasteel waar de Heren van Cuijk hun zetel hadden. Stadsarcheoloog Martin Koolen, civiel technische medewerker Stef Peters en beleidsmedewerker communicatie Henk Ruijs vertellen vol trots over de veelbewogen geschiedenis van hun stad.

De stad Grave is aan drie zijden omgeven door water dat al vanaf de vroegste tijden als verdedigingslinie fungeerde. Langs de Prinsenstal duiden grote ronde gaten in de grond – 'rondelen' genoemd – nog steeds de plaatsen aan waar vroeger de oude verdedigingstorens van Grave hebben gestaan. Tegenwoordig heeft de Maas voornamelijk een recreatieve functie. Hedendaagse herinrichtingsplannen voor het havengebied hebben dan ook voornamelijk tot doel om via de rivier mensen de stad binnen te leiden. Omdat de kleine binnenhaven alleen toegankelijk is voor platbodems, hebben er nooit grote havenactiviteiten in Grave plaatsgevonden. De steenbakkerijen echter floreerden goed aan de randen van de stad. Buiten de brugpoort bij Groot Linden lagen rond de 14e eeuw veel kleiputten. Wie anno 2005 hier in de grond zou graven, vindt nog steeds restanten van oude steenbakkerijen. Doordat er rondom Grave niet veel grote steden lagen die deze steenproducten konden afnemen, werd veel van de steenproductie voor eigen gebruik bestemd. De hard gebakken stenen vonden al snel hun weg richting de bestrating en zo kwam het dat Grave al in de 16e eeuw over straten met een klinkerbestrating beschikte. Al twee eeuwen eerder waren er straatbakstenen goten langs de straten van keien gelegd. Achter de kerk in het centrum van de stad ligt nog steeds een vloer die uit deze tijd stamt.

Koolen, Peters en Ruijs vertellen dat het stratenpatroon van Grave nog uit de ontstaansgeschiedenis van de stad dateert. De straten zijn bijvoorbeeld allemaal krom aangelegd zodat een kogel niet recht door een straat kon worden afgeschoten.

Traditie en historisch besef zorgen ervoor dat de bestrating in Grave ook nu nog voornamelijk uit klinkers bestaat. In de stad zijn straatbakstenen op diverse manieren ingezet. Zo zijn in de Infirmierie en het centrum historisch aandoende klinkers gebruikt, terwijl in de Bagijnenstraat een strakkere, gladde steen ligt. Welke straatbaksteen er echter ook gebruikt wordt, Peters vindt dat met straatbaksteen een 'huiskamergevoel' in de stad gecreëerd wordt. "De stad wordt hierdoor een ruimte waar iederen met plezier verblijft." ➤

Heusden vormt een typische, historische vestingstad

'Medaillon aan de Maas', zo noemt het stadje Heusden zichzelf. En wie vanuit Herpt tussen de vestingwallen het plaatsje binnenrijdt, lijkt eeuwen terug te gaan in de tijd. Historische panden, lommerrijke lanen, molens en met kasseien en straatbakstenen beklede steegjes bepalen het straatbeeld. Door de strategische ligging op de driehoek Holland, Gelre en Brabant kon Heusden in de loop der eeuwen tot volle bloei komen.

In de 9e eeuw koloniseerden de Noormannen de toenmalige nederzetting Oudheusden, dat aan een goed bevaarbaar deel van de Maas lag. In latere eeuwen kwam de stad tot grote bloei door de hiermee gepaard gaande scheepvaart en tolheffing. Eind 12e eeuw begon de bouw van een burcht ten noorden van de Oude Maas. Hieruit kwam de latere stad Heusden voort. Een moeilijke periode breekt aan als eind 15e eeuw tussen de Maas en 's-Hertogenbosch een nieuwe waterweg wordt gegraven. Heusden verliest daardoor zijn gunstige positie aan de bevaarbare rivier en ziet de inkomsten uit veerrecht en handel via de Maas aanzienlijk teruglopen. In de 17e en 18e eeuw beleeft de stad nieuwe glorie-dagen. Heusden had de naam de sleutel tot Holland te zijn en kon daardoor floreren als handelspost. De vele overstromingen maakten de uiterwaarden van de Maas echter veelal ongeschikt voor de vestiging van veldovens.

In de Tweede Wereldoorlog werd een groot deel van Heusden verwoest. Tijdens de restauratie die daarop volgde en de groot-schalige stadsvernieuwing in de jaren zeventig, had de gemeente uitdrukkelijk de wens dat Heusden niet als openluchtmuseum zou herrijzen, maar een levendige stad zou worden met een historisch aandoend karakter. De vestingwerken en bastions werden in oude glorie hersteld en ook de stadshaven werd nieuw leven ingeblazen.

Het hedendaagse Heusden is nog steeds geheel omgeven door water en slechts drie wegen bieden toegang tot de stad. Het stratenpatroon stamt nog uit de vroege middeleeuwen. De rijstrook van natuurstenen keien met molgoot wordt karakteristiek van de gevels gescheiden door stroken van straatbaksteen. Het straatbeeld is voornamelijk ingetogen: Heusden kent geen omvangrijke winkelpuien of schreeuwerige reclamelichtbakken aan de gevels. Slechts gietijzeren lantaarns en hier en daar een prullenbak vullen het beeld aan. Alleen in recreatief opzicht profiteert Heusden tegenwoordig van haar ligging aan de rivier. De jachthaven is in de zomer een gewilde bestemming voor toeristen: het medaillon aan de Maas heeft uiteindelijk de levendigheid gekregen die na de Tweede Wereldoorlog nagestreefd werd. ■



Rondom de historische binnenhaven van Heusden liggen pleinen en straten die met baksteen zijn bestraat. Het straatbeeld heeft een authentieke, Hollandse uitstraling.

LITERATUUR

Uitgelezen

Door Michiel Nieuwenhuys

Deze keer staan twee uiteenlopende publicaties centraal waarvan het contrast bijna niet groter kan. Beide publicaties hebben als enige overeenkomst het jaartal 2005: Archiprix International 2005 en de Standaard RAW Bepalingen 2005. Archiprix beschrijft 's werelds beste afstudeerprojecten in architectuur, stedenbouw en landschap en kan beschouwd worden als een explosie van creativiteit. De RAW Standaard is hét naslagwerk voor de kwaliteit in grond-, weg- en waterbouw en bevat de volledige werkbeschrijvingen en eisen voor alle werkzaamheden op die terreinen.

Archiprix International 2005

Archiprix representeert een nog jonge traditie. Dit tweejaarlijkse evenement, dat in 2001 in Rotterdam van start ging, selecteert uit inzendingen van afstudeerprojecten uit de hele wereld enkele nominaties en prijswinnaars. Dit jaar werd het evenement in Glasgow georganiseerd waar de juring, workshops, een tentoonstelling en de prijsuitreiking plaats hadden.

Enige cijfers: van de 184 inzendingen uit 67 landen zijn er 18 genomineerd en 6 in de prijzen gevallen. Buiten mededinging zijn door de deelnemers ook favorieten geselecteerd. Nederland was vertegenwoordigd met 4 inzendingen, waarvan er 2 genomineerd werden.

De ingezonden plannen bestrijken het volledige scala van de architectuur: van grootschalige inrichtingen van landschappen of stedelijk gebieden, tot gebouw- of civiele ontwerpen van de meest uiteenlopende soort. Met de projectcatalogus wordt een DVD meegeleverd dat een schat aan informatie bevat.

BINDENDE FACTOR

Of het nodig dan wel mogelijk is – de ambities van jonge ontwerpers uit de hele wereld onder één noemer brengen is zeer twijfelachtig. In de tijd plaatsen is ook al niet eenvoudig vanwege de grote verschillen in ontwikkeling. Geconstateerd kan echter worden dat het showelement plaats heeft gemaakt voor een serieuze aanpak. De opgaven hebben meer inhoud en geven invulling aan velerlei maatschappelijke behoeften, zoals watermanagement, overbevolking, transport, recreatie en veel ontmoeting. Een opvallend kenmerk is dat veel plannen dichtbij de realiteit staan met doorsneden en details. Ontwerp is zodoende niet alleen een fantasie die met overweldigende presentatietechnieken wervend kan

worden gecommuniceerd, maar dient het doel waar het de architectuur om te doen is, namelijk 'zin geven aan en verbeteren van een toenemend verwarrende wereld.' Het blijft de vraag of dit ook zo wordt ervaren door niet-ingewijden.

OVERWELDIGENDE FANTASIE EN IJVER

Archiprix biedt behalve ruimte aan de herinrichting van complete stadsdelen, wateren en landschappen, ook mogelijkheden tot invulling van kleine projecten, zoals een brug, sauna, museum of kerk. De aangedragen oplossingen zijn altijd bijzonder waarbij de computer niet alleen een hulpmiddel is voor suggestieve verbeelding, maar ook een veel vrijere vormtaal en de toepassing van complexe structuren mogelijk maakt. Overigens, het edele handwerk wordt niet geheel verdrongen, want ook daar blinken een klein aantal projecten in uit.

Een stijlnoemer kan er met geen mogelijkheid uit worden gehaald. In die zin zijn de ontwerpen juist een uiting van verwarring: organische architectuur neemt een belangrijke plaats in, naast hightech superstructuren en het onuitroeibare stapelen van dozen. En een enkel echt monumentaal incident ontbreekt zelfs niet.

VEEL OPENBARE RUIMTE

Opvallend zijn de vele ruimtelijk oplossingen voor zeer verschillende functies op één uitzondering na: de woningplattegrond die kennelijk ongeschonden de 21e eeuw in gaat. Even zo opvallend is de prominente aandacht voor openbare ruimtes op landschappelijke én stedelijke schaal, waarvan de vormgeving en inrichting een vaste plaats heeft gekregen, en die een belangrijke verrijking van de ontwerpdisciplines brengt.

Standaard RAW Bepalingen

Toegepast voor 80% van de gww-projecten, vormt 'de RAW' al ruim 30 jaar als standaardbestek met de juridische, administratieve en technische bepalingen de basis voor een helder afsprakenstelsel op een hoog kwaliteitsniveau. Het werk wordt door uitgever CROW zelf bestempeld als 'multitool': de 1200 pagina's in druk zijn uiteraard ook als cd-rom verkrijgbaar.

Ondermeer de introductie van Europese normen voor veel bouwmaterialen noodzaakte een nieuwe uitgave van de Standaard RAW Bepalingen in 2005. Het werk wijdt 12 bladzijden aan straatwerk.

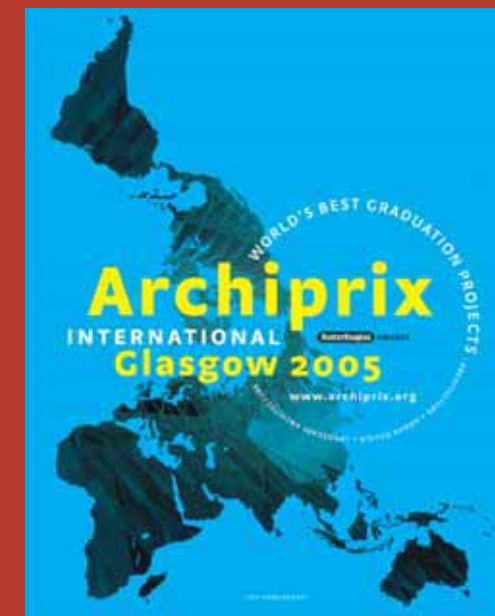
STRAATKLINKER UIT, STRAATBAKSTEEN IN

Met de publicatie van par. 31.46.04 Straatbaksteen is de gehele set van documenten compleet en op Europese leest geschoeid. Eerder volgden de Norm NEN-EN 1344 Straatbaksteen – Eisen en Beproevingmethoden als basis voor CE markering en de Nationale Beoordelingsrichtlijn voor de KOMO certificering BRL 2360 Straatbaksteen.

Al begin 2005 publiceerde de Stichting Promotie Straatbaksteen in samenwerking met het Koninklijk Verbond van Nederlandse Baksteenfabrikanten een brochure over de eisen voor CE markering en het KOMO certificaat. De paragraaf in de Standaard RAW Bepalingen bevestigt de eisen op basis van de Europese norm en vervangt daarmee de 'oude' eisen in de RAW 2000 die bij gebrek aan een norm decennia lang de kwaliteitsstandaard vormden. Het begrip straatbaksteen heeft nu definitief dat van straatklinker vervangen.



Uitgeverij: CROW, Ede
Redactie: CROW, Raad voor het Infrabouwproces
ISBN: 90-6628-443-9
1200 pagina's



Uitgeverij: O10 Publishers
Redactie: Henk van der Veen
ISBN: 90 6450 556 X
112 pagina's

AANVULLENDE EISEN

De eisen die als bestekshulp in de Standaard RAW worden aangereikt zijn tweeledig:

Aanbevolen klassen van eigenschappen volgens EN 1344:

- maatspreiding R1 voor de lengte;
- vast/dooi weerstand FP 100;
- transversale breukbelasting T4 en buigtreksterkte > 4,0 N/mm²;
- slijtweerstand A2 bij wateropneming klasse A 0-4 en 4-12;
- glij/slip weerstand U3.

Aanvullende eisen:

- wateropneming (klassen A 0-4, A 4-12 en A 4-16);
- regelmatig van structuur en gelijkmatig doorbakken (proef 82).

De laatste zijn een voortzetting van eisen die straatbaksteen als kwaliteitsproduct het sterke imago hebben gegeven waar de markt mee is gebaat en die ook in het KOMO certificaat zijn verankerd.

ALGEMENE EISEN STRAATWERK VRIJWEL ONVERANDERD

De algemene eisen aan straatwerk zijn in het deelhoofdstuk 31.4 van Wegverhardingen II vrijwel ongewijzigd gebleven. Dit geldt eveneens voor de eisen aan de uitvoering waarin de figuur bij het aanhakken van de bestrating is verbeterd. Ook de uitvoering van kantopsluitingen, goten, kolken en putdeksels en het machinaal straten hebben hun plaats behouden.

Met de nieuwe Standaard RAW Bepalingen is de 21e eeuw voor straatbaksteen pas echt begonnen! ■

ENSCHEDA STREEFT IMAGO VAN EEN MODERNE STAD NA

Herinrichting doet oude industriestad herrijzen

Was Enschede tot eind jaren tachtig nog een arme industriestad, tegenwoordig timmert de stad hard aan de weg om het commerciële centrum van Oost-Nederland te worden. Met een flinke ingreep in de stedelijke structuur is een eerste stap in deze richting gezet. Door de herinrichting van het Van Heekplein, het Stadserf (kernwinkelgebied), de stationsomgeving en de realisatie van het Muziekkwartier transformeert Enschede van industriestad naar een markt- en winkelstad. Projectleider van het gemeentelijk ingenieursbureau Peter Bult, de ontwerpers Hans Schröder en Johan Kok en projectmanager Stadserf Gerard van den Hanenberg spreken van een ambitieus plan om Enschede prominenter op de kaart te zetten.

In de geschiedenisboeken wordt Enschede in één adem genoemd met de textielindustrie. Na de teloorgang van deze industrie verloor de binnenstad een groot deel van haar functie als arbeidslocatie. Fabrieken kwamen leeg te staan en vroegen om een nieuwe invulling. Het Van Heekplein aan de zuidzijde van de binnenstad werd doorsneden door een zeer brede verkeersweg. Met uitzondering van de marktdagen was dit volgens Van den Hanenberg “een naargeestige vlakte vol geparkeerde auto’s.” Begin jaren negentig is een ambitieus plan opgesteld om de binnenstad een nieuw elan te geven. Dat plan bevatte vier grote verbeteracties: het Van Heekplein werd een winkelplein en de doorgaande weg daar verdween, de stationsomgeving werd drastisch opgewaardeerd, aan de noordzijde van het station kwam een nieuw ‘muziekkwartier’ en de straten en pleinen van het oude stadscentrum werden compleet heringericht.

Het oude stadscentrum heeft een karakteristieke ei-vorm. Dit stratenpatroon ontstond al in de 13e eeuw en is sindsdien, ondanks grote stadsbranden, bijna geheel behouden gebleven. “Het ei-patroon vormt het eigene van de Enschedese binnenstad. Eerdere ingrepen hebben het ervaren van die ei-vorm steeds minder mogelijk gemaakt. Met de herinrichting

wilden we de verborgen kwaliteiten van de oude binnenstad opnieuw zichtbaar maken en tevens een luxe en sfeer vol straatbeeld creëren.”

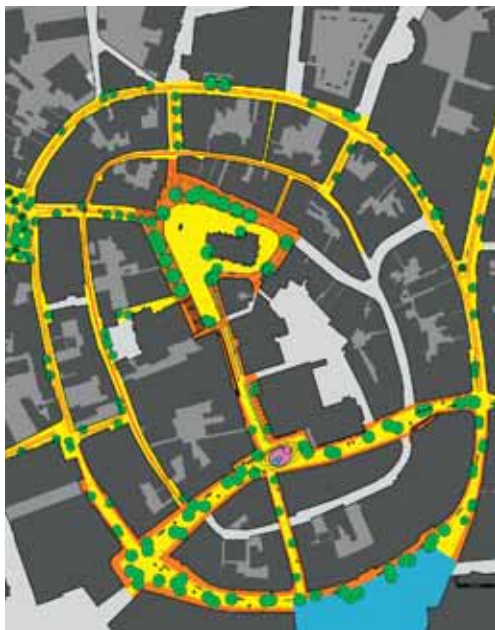
KAMERS EN GANGEN

De herinrichtingsplannen delen de binnenstad op in zogenaamde kamers: pleinen, gangen, rondlopende en tussenliggende straten. Het onderscheid tussen fiets- en voetgangersgebieden wordt in de bestrating expliciet neergezet. De fietsstraten zijn vormgegeven door straatbakstenen met natuurstenen stroken in het midden, ook wel ‘karrensporen’ genoemd. Door gebruik van karrensporen in de ei-vormige Singels wordt het gebogen, rondlopende karakter visueel extra aangezet. De voetgangersgebieden zijn aangeduid met een natuurstenen strook langs de gevels en een middengebied van klinkers.

De materiaalkeuze voor de bestrating sluit aan op wat “de Enschedeërs als hun eigenheid ervaren” vertelt Van den Hanenberg. “Enschede is een echte baksteenstad. Een bestrating van enkel natuursteen spoort niet met het gevoel en de kleuren van de gebouwen. Rode straatbakstenen met een blauwe waas zijn toepasselijker. Voor de ‘parels’ van de binnenstad werden afwijkende materialen gebruikt om de betreffende plaatsen te verbijzonderen. Zo is op >



De Enschedese binnenstad wordt gekenmerkt door het ei-patroon.



de Oude Markt de geelbruine kleur van de kerk zeer dominant in het straatbeeld. De bestrating is hier dan ook bruiner getint dan in de rest van het kernwinkelgebied. De vloer van het stationsgebied daarentegen is geheel geel.”

De inrichting van het Van Heekplein heeft extra aandacht gekregen in de ontwerpplannen. Het 12.000 m² grote plein is gelegen aan de zuidelijke rand van de buitenste Singel en is modern vormgegeven in natuursteen. Aan de buitenzijden van het plein is een zwarte rand aangebracht die het plein kleiner moet laten ogen. De lichte helling van het plein zorgt ervoor dat er een natuurlijk afwateringssysteem is ontstaan. Onder het Van Heekplein ligt een parkeergarage die plaats biedt aan 1.700 auto's. Door een grondlaag van één meter was het mogelijk naast banken en een waterpartij ook bomen op het garagedak te plaatsen. Groen is in de gehele binnenstad prominent aanwezig. Enschede ziet zichzelf dan ook als een stad die zich ontworsteld heeft aan

haar imago van provinciestad in een landelijke omgeving en nu naar buiten treedt als een bruisende stad die haar groene setting heeft behouden.

INRICHTINGSELEMENTEN

In de binnenstad is het aantal inrichtingselementen tot een minimum beperkt. Hier en daar staat een granieten of houten bank, de verlichting bestaat voornamelijk uit vrij hangende armaturen en ook de fietsbeugels zijn maar op enkele plaatsen geconcentreerd. Water- en kunstelementen zijn wel veelvuldig ingezet. Kok vertelt: “Waterelementen geven een stad een extra dimensie. Mensen blijven daarvoor op een plek wat langer hangen. Hierdoor wordt een centrum gecreëerd met een verblijfskarakter.” Als het aan de gemeente Enschede ligt, is de stad helemaal klaar voor de 21e eeuw en laat het zijn industriële textielverleden definitief achter zich. “In Enschede bieden wij het nieuwe goud van Twente: rust, ruimte, landelijkheid en sfeer.” ■



DE BESTE ARGUMENTEN LIGGEN OP STRAAT



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



STRAATBAKSTEEN, BIJZONDER VOOR BINNEN EN BUITEN