

straategie

Dé informatiebron voor betonnen bestratingsmaterialen en straataankleding

April 2006



**Landgoedsfeer
op campus Hogeschool
Nijmegen**

**Zaandammerplein:
in alle opzichten speels**

VRM-minister Sybilla Dekker:
**'Openbare ruimte
verbetert zichtbaar'**

**Beton,
oneindig veelzijdig!**

www.strategie.nl

Synthese tussen verkeersoplossing en stedenbouw

Rotondes als pleinen



Er kan zoveel meer met rotondes. Mits men ze niet ziet als louter verkeerskundige oplossingen, maar beschouwt als stedelijke ruimten. Dat is de ervaring van de gemeente Tiel, die op de locatie die geldt als de poort van Tiel een rotonde heeft aangelegd vanuit de pleinbenadering. De rotonde is echt ontworpen. Resultaat is een ruimte die voor zichzelf spreekt en eerbied toont voor zijn omgeving.

Ing. Léon Lurvink is beleidsmedewerker verkeer bij de afdeling Stadsbeheer van de gemeente Tiel. Maar hij zit ook aan de kant van het ontwerp. Juist omdat er geen scheidslijn tussen beide disciplines moet zijn. Hoogstens een heel dun stippelijntje. "Zeker is dat je synthese bereikt door verkeersregulering en vormgeving goed samen te brengen. Niet afzonderlijk benaderen en dan uitkomen op compromissen, maar samen met een team (civiel, stedenbouw, groen en verkeer) een synthese genereren. De rotonde op één van de meest prominente plekken van Tiel is hier een sprekend voorbeeld van. Een rotonde als een plein. Een ruimte die als een schotel past bij het kopje, in casu het monumentale Rechtbankgebouw in neoclassicistische stijl, dat samen met de monumentale directiewoning van het voormalige gasbedrijf een fraaiere entourage verdiende dan een rotonde uit het boekje."

De afdeling Stadsbeheer werkt met de richtlijnen die er voor rotondes zijn. Uniformiteit kan bijdragen aan de helderheid, ook qua verkeersgebruik. Elke ruimte is echter anders en vraagt om een specifieke benadering. Ook vanuit uniformiteit kun je best een keertje een schroefje kiezen als een spijker-tje is voorgeschreven. "In veel gevallen moet je, zeker in bebouwd gebied, de rotonde zien als ruimte tussen de gebouwen. Geen verkeersvoorziening begrensd door de betonbanden van de rijbaan, maar een rotonde begrensd door de verticale wanden van de omgeving. Dát is het uitgangspunt geweest voor het ontwerp van deze rotonde, waarbij wij een aantal zaken moesten integreren. Wij wilden (1) de entree van het centrum benadrukken, (2) een aantrekkelijke plek voor de Rechtbank creëren, (3) het verblijfsgebied van het centrum doortrekken tot deze plek en (4) de verkeersafwikkeling en



moment dat je voor alle verkeersdeelnemers een eigen voorziening ontwerpt en alles scheidt, gaat straks iedereen rücksichtslos zijn eigen gang. Dit vergroot eerder de verkeersonveiligheid. Wij kiezen liever voor een ruimte waarin een bepaalde onzekerheid leidt tot meer zekerheid. Liever drie conflicten met lage snelheid dan eentje met hoge snelheid. In de maanden dat de rotonde nu in gebruik is, hebben zich geen noemenswaardige conflicten voorgedaan. Dat was in de situatie met het kruispunt wel anders."

Een rotonde ingebed in de omgeving, als een kopje dat past bij zijn schotel.

-veiligheid waarborgen. Het gaat om de belangrijkste invalsweg naar het centrum vanaf de nieuwe rondweg. Voorheen moest het verkeer via een druk kruispunt zijn weg vinden. De subjectieve verkeersonveiligheid was groot. Bovendien was sprake van een vormloze restruimte waarbij de gebouwen niet tot hun recht kwamen."

De terughoudendheid in inrichting is iets dat de laatste jaren aan belangstelling wint. Verkeersruimten waar het regime niet tot in detail geregeld is, maar waar de verkeers-

'Ook de vormelementen als de poefs zijn net zo functioneel, maar goedkoper dan bijvoorbeeld bermen of groenvakken als scheiding'



Less is more

De logische beslissing voor een rotonde op die plek werd gevolgd door een ingewikkeld proces, vanwege de vier genoemde uitgangspunten, alsmede het Atelier van de Rijksbouwmeester dat eiste dat de vormgeving van de ruimte strak, helder en lijnvormig moest zijn. Een rustig beeld dat niet verstoord moest worden door een veelheid aan inrichtingsvormen, kleuren, bebording et cetera. Wat dat betreft kwamen de eisen overeen met de gedachte van het hele team van Stadsbeheer. Lurvink verwoordt: "Volgens het principe 'less is more' moet je in onze beleving terughoudend zijn met inrichten. Op het

deelnemers door de pleinrichting zelf voorzichtigheid betrachten. Deze benadering werkt in veel gevallen. De verkeersveiligheid is één kant van het verhaal, de ruimtelijke invulling de andere. De pleinbenadering van de rotonde laat zich ook veel gemakkelijker voegen in een totale vormgeving. Lurvink: "Het team heeft samen het ontwerp gemaakt en zich niet laten leiden door persoonlijke voorkeuren (en dogma's). Zo was het bij deze ruimte belangrijk via symmetrie en eenduidig kleurgebruik rust te brengen in de ruimte. Dit kon onder andere met de achthoekige





Een ontworpen verkeersvoorziening, met als finishing touch zorgvuldig gekozen vormelementen.

vorm. Later zou alles weer rond moeten worden, maar omdat de rotonde op een helling ligt en de afwatering het beste met strakke lijngoten kon worden ingevuld, is de achthoek toch gehandhaafd. Rondom is een loopstrook gemaakt die de voorrangssituatie van de voetganger ondersteunt. De wandelzones, uitgevoerd in gele betontegels, sluiten daarbij perfect aan. Drie poefs, opgebouwd uit gestapelde betonbanden zorgen voor geleiding van het verkeer. Ze vormen tevens de voet van de lichtmasten. Zo is vooral met vormelementen gewerkt om de 'pleinrotonde' in te delen. Hekjes als ruggensteun op de achthoek, bankjes en plantvakken in lijn, een midden-

vlak met een kunstelement met LED-verlichting en vier duidelijke zebra's die de automobilist extra laten afremmen. Het middenvlak is omringd met betonnen inritbanden om ook het langere vrachtverkeer de ruimte te geven. Diezelfde betonbanden zijn in het asfalt gefreesd als onderscheid tussen rijbaan en fietspaden bij de aanrijwegen. Daar waar nodig zijn verkeersfuncties gescheiden, zonder dat dit het totaalbeeld in gevaar brengt."

Geen mengpot van Nederland

Juist door het gebruik van vormelementen hoeft een rotondeplein niet extra kostbaar te zijn. Lurvink vervolgt: "Door zoveel mogelijk te kiezen voor rechte vormen maak je een ontwerp goedkoper qua uitvoering. Ook de vormelementen als de poefs zijn net zo functioneel, maar goedkoper dan bijvoorbeeld bermen of groenvakken als scheiding. Je kunt doordacht inrichten als je maar oog blijft houden voor de afwatering. Dat is vaak het moeilijkste."

Omdat de rotonde feitelijk een plein moest worden, wegen de voetgangerszones zwaar in het ontwerp. Gekozen is voor gele betontegels 40x40 cm als flanken ter hoogte van de Rechtbank. Een adviesbureau is ingeschakeld voor de eerste gedachtevorming, materialisatie en kleurkeuze. Eén kleur geel naast het rood van de fietszone. Geen allegaartje van kleuren; ook hierin terughoudendheid om zo een rustig beeld te creëren. Ook in de detailoplossingen moet de omgeving inspirerend zijn en niet het globale richtlijnenboekje dat in wezen de mengpot

Kindvriendelijke straten

De afdeling Stadsbeheer is ook vertegenwoordigd in het forum 'kindvriendelijke straten'. In het kader van duurzaam veilig beoogt dit forum concepten te ontwikkelen voor woonstraten waar het kind meer bewegingsvrijheid heeft dan in veel nieuwbouwwijken thans het geval is. Het motto is dan ook: 'a city friendly for children is a city friendly for all'. Lurvink legt uit: "De parkeerplek is vandaag de dag belangrijker dan de ruimte voor kinderen om te spelen. Het kind is verdrongen naar de marge en moet zich tevreden stellen met de wipkip binnen een omheind speelplekje. Het gevolg is dat kinderen minder op straat spelen en ook om deze reden minder bewegen. Vroeger had je nog de achterpaden bij de woningen, maar dat is mede door zaken als politiekeurmerk ook verdwenen. Er dreigt een smalle toekomst voor het spelende kind. Natuurlijk zijn brede stoepen belangrijk, maar soms werkt een stoep averechts als er een prachtige asfaltbaan naast ligt. Dan creëer je schijnveiligheid. Je kunt ook besluiten weer echte woonstraten te maken met een beperkte breedte (5 meter), vormgeven van aansluitingen met sfeer en met kleurgebruik, juist ook met betonnen bestratingsmaterialen. Hoofddoel: er voor zorgen dat de automobilist zich te gast voelt in een woonstraat. Verkeer is altijd nodig, maar zorg dat het proportioneel wordt en dat het rijden van auto's en brommers langzaam maar wel vloeiend plaatsvindt. In elk geval niet hard en op de automatische piloot. Zo is de vormgeving en materiaalgebruik van de rotonde op dit doel afgestemd."