

Inwoners gemeente Haren: trottoirs van asfalt

Evert de Jong; VBW-Asfalt

De gemeente Haren kreeg in de jaren dertig van de vorige eeuw een grote hoeveelheid forensen uit de stad Groningen binnen haar gemeente. Deze nieuwkomers hadden een sterke voorkeur voor het toen nog nieuwe product asfalt om uit te stralen dat zij in een moderne, chique wijk woonden. Vanaf het begin is gekozen voor een oppervlakbehandeling met lichte steenslag. Dit levert een effect op dat is te vergelijken met de grindpaden voor de oprit naar de landhuizen. Maar dan in de moderne vorm. Aanharken is niet nodig en ook de berijdbaarheid is gewoon goed.

Groenste dorp

Toen Johan Gaasterland in 2006 bij de gemeente Haren in dienst kwam, moest hij wel wennen aan die trottoirs van asfalt. Alle bezwaren in de vorm van kosten bij opbreken bij schade aan leidingen of de aanleg van nieuwe voorzieningen borrelden bij hem op. Ruim een jaar later heeft hij dezelfde ervaringen als zijn voorgangers en ervaren collega's: Opbreken komt weliswaar voor, desondanks liggen de civieltechnische (onderhouds)kosten voor de gemeente niet hoger dan bij elementenverhardingen.

Gaasterland: *"Haren is het groenste dorp van Nederland en milieuvriendelijke onkruidbestrijding vraagt daarom aandacht. De trottoirs van asfalt passen heel goed binnen het beleid omdat het onkruid*

Toen de A28 richting Groningen er nog niet was, diende de huidige Rijksstraatweg als hoofdverbinding van Assen naar Groningen. Deze straat heeft aan weerszijden nog steeds trottoirs van tegels.

De buitendienst, verantwoordelijk voor het beheer, wilde deze na de overdracht van de weg naar de gemeente graag vervangen door asfalt. De besparing op de onderhoudskosten was voor deze dienst de belangrijkste reden.

Toch is dat nog steeds niet gebeurd. Bij het geplande groot onderhoud in 2008 geeft de gemeenteraad aan dat de directe kosten zo laag mogelijk moeten zijn. Hierdoor valt de vervanging van de tegels door een asfaltverharding wederom buiten beeld.



Kenmerkend straatbeeld gemeente Haren

geen kans maakt en dus ook niet bestreden hoeft te worden. Bijkomend voordeel is de kostenbesparing.”

Handboek: overal asfalt

Gemeenten zijn steeds meer regisseur en laten de uitvoering over aan de markt. Vanuit die regisseurspositie heeft de gemeente Haren een handboek over de eisen aan de inrichting van de openbare ruimte opgesteld.

Dit handboek wordt aan de projectontwikkelaars ter hand gesteld om de kwaliteit te bewaken, ook in termen van herkenbaarheid en eenduidigheid.

In dit handboek is opgenomen dat alle verhardingen in asfalt moeten worden uitgevoerd. Dat de gemeente heel pragmatisch met de eisen omgaat blijkt uit de inrichting van het centrum. Daar is gekozen voor het principe van ‘shared space’. Alle weggebruikers hebben gelijke rechten en in principe worden er geen aparte verhardingen voor de verschillende weggebruikers aangelegd. De wensen van de diverse gebruikers van de ondergrondse infrastructuur (waaronder het eigen netwerk van één van de banken) en de visie van de ontwerper op de uitstraling van het gebied leidden tot het besluit om een specifieke elementenverharding aan te brengen.

Nutsbedrijven

Een groot deel van de ondergrondse infrastructuur bestaat uit kabels en leidingen van nutsbedrijven.

Gaasterland: *‘De meeste nutsbedrijven zijn niet zo gelukkig met de gemeente Haren. Ze hebben het gevoel dat ze hun ondergrondse infrastructuur moeilijk kunnen bereiken. Er is echter één uitzondering: de telecom bedrijven. De asfaltafdekking zorgt voor een goede bescherming voor deze*

Voorbeeld herinrichting

De Botanicuslaan is een woonstraat en ook als zodanig ingericht. In de loop van de jaren gebruikten automobilisten de straat echter steeds meer als sluiproute. Om het doorgaande verkeer te weren is een plan voor herinrichting opgesteld. Gaasterland: *‘Bij de voorbereidingen is het directe contact tussen de verkeerskundigen en civieltechnici heel efficiënt gebleken. De haalbaarheid van de voorstellen werden direct met de buurtbewoners besproken en leidden tot een breed draagvlak.’* Er waren een aantal voorwaarden waaraan niet getornd mocht worden. Bijvoorbeeld het behoud van de volwassen bomen. Besloten is om het trottoir dat tussen de tuinen en bomen lag te verplaatsen naar de andere kant van de bomen. De weg is daardoor versmald en zo ingericht dat het beeld van een woonstraat voor iedereen helder is.

Bij de uitvoering is gekozen voor twee fasen. In het voorjaar van 2007 is de laan vanaf de Rijksstraatweg tot halverwege de Botanicuslaan op de schop genomen. De bewoners waren daarbij nauw betrokken. Ze waren al tijdens de uitvoering enthousiast en droegen ideeën aan voor de uitwerking van het ‘vlinderpleintje’ halverwege. Voor de vakantie werd het weggedeelte afgerond en direct na de vakantie kwam de andere straat helft aan de beurt. Dit deel is in de herfst van 2007 opengesteld met een buurtfeest waar ook de wethouder en de medewerkers van de gemeente waren uitgenodigd.

Beeld van de Botanicuslaan vlak voor aanbrengen oppervlakbehandeling.



De Botanicuslaan is versmald waarbij het trottoir aan de andere zijde van de bomen is geplaatst. Tussen de tuin en het trottoir is een groenstrook ontstaan.



Oprit naar woning net voor wegvegen overtollig split.



kwetsbare kabels en heeft tot gevolg dat de gemeente Haren het minste aantal storingen in telefoonverbindingen kent.' De langdurige ervaringen in Haren wijzen uit dat er niet meer problemen met toegankelijkheid bestaan dan in andere gemeenten. Natuurlijk zijn er wel eens situaties waarbij het oppervlak tijdelijk minder fraai is. Maar dat geldt evenzo voor andere vormen van verharding.

Onderhoud

De trottoirs moeten uiteraard worden onderhouden. Deels omdat na vele jaren de oppervlakbehandeling aan vervanging toe is en deels omdat de plaatsen waar breekwerk heeft plaatsgevonden weer tot een egaal beeld moeten worden gebracht. Daarvoor komt periodiek een aannemer voor het herstel. Dit bestaat voor het merendeel uit het aanbrengen van een oppervlakbehandeling waarna het pad er weer vele jaren aantrekkelijk bij ligt. Daarbij moet bedacht worden dat de belasting minimaal is.

Veiligheid

De Stichting Consument en Veiligheid heeft een analyse gedaan naar ongevallen op straat. Daaruit volgt dat jaarlijks 41.000 mensen worden behandeld op een SEH-afdeling van een ziekenhuis na letsel te hebben opgelopen door een ongeval op straat, rijweg of trottoir. Hieronder vallen 15.000 senioren die op straat zijn gestruikeld over steen, tegel of beton. Letsel na uitglijden overkomt jaarlijks een dikke driehonderd personen. De directe medische kosten van deze categorie ongevallen worden geraamd op ongeveer 50 miljoen Euro per jaar.



Pad in Heerhugowaard: Al voor de laatste polijstgang een genot voor de gebruikers: vlak, stroef en veilig.

Ontwikkelingen

In oktober besteedde het jaarlijkse congres 'AL/Geschied voor Alle Leeftijden' van de Vereniging Stadswerk Nederland aandacht aan de inrichting van de openbare ruimte.

Twee dagen later vond de conferentie 'Stoep en straat, toegankelijk voor iedereen' georganiseerd door de ANBO plaats. Beide bijeenkomsten op locaties met trottoirs van asfalt in de omgeving. Op de bijeenkomsten presenteerde VBW-Asfalt de mogelijkheid van gepolijst asfalt voor trottoirs. Hiervoor bestond grote belangstelling van mensen die afhankelijk zijn van rolstoelen of scootmobielen maar ook slechtzienden en sporters. De gebruikers waren verrast door de esthetische mogelijkheden van het strakke oppervlak.

De professionals werd duidelijk gemaakt dat bij de keuze voor een gepolijst oppervlak rekening moet worden gehouden met de eisen aan de constructie, die gelijk zijn aan de eisen aan een fietspad. De belastingen zijn op een trottoir wel laag maar lokale vervormingen (boomwortels) doen het effect direct teniet. Niet alleen omdat het visueel storend is maar ook vanuit het gebruik. Een steenfundering waarin de fijne fractie ontbreekt – eventueel voorzien van een antiworteldoek – is noodzakelijk. Vervolgens zijn twee lagen asfalt nodig voor de vlakheid.

In Heerhugowaard is een gepolijst asfaltpad aangelegd waar het oppervlak met vijf polijstschijven is afgewerkt. Daarmee is met een snelheid van tien meter per minuut over een breedte van vier meter een egaal oppervlak te bereiken.