

GRENDELPLEIN

SCHETSONTWERP SHARED SPACE



COLOFON

Titel: Grendelplein, schetsontwerp Shared Space

Opdrachtgever: Gemeente Valkenburg a/d Geul

Projectteam: Dick van Veen (Mobycon),
Sjoerd Nota (Kenniscentrum Shared Space)
Ben van Eijdsden (gemeente Valkenburg)
Harrie Peeters (ROVL)

Datum: december 2011

Trefwoorden: Grendelplein, schetsontwerp, verkeersontwerp, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, Shared Space.



INHOUDSOPGAVE

1	EEN NIEUWE INRICHTING VOOR HET GRENDELPLEIN, WAAROM?	5	5	HET SCHETSONTWERP	25
1.1	Het Grendelplein aan de vooravond van een herinrichting	5	5.1	Het Grendelplein wordt weer plein!	25
1.2	Het Kenniscentrum Shared Space en Mobycon begeleiden gemeente bij participatief ontwerp	5	5.2	Wegtraject met rij- en loopvlakken	27
1.3	Leeswijzer	7	5.2	Rotonde in plaats van kruising	27
2	HET GEVOLGDE PROCES	9	5.3	Opstel mogelijkheden	30
2.1	Co-creatie als uitgangspunt binnen het Shared Space ontwerp	9	5.4	Ingangen van het gebied	30
2.2	Het proces	9	5.5	Watermachine	30
2.3	Betrokken actoren	11	6	MATERIALISATIE VAN HET SCHETSONTWERP	33
3	VERKEERSKUNDIGE EN RUIMTELIJKE ACHTERGROND	13	6.1	Rijvlakken, loopvlakken, oversteekpunten	33
3.1	Plangebied	13	6.2	Monument	34
3.2	Ruimtelijke situatie	15	6.3	Goten	35
3.3	Verkeerskundige situatie	17	6.4	Boombakken en groenvoorzieningen	37
5.3	Conflict	19	7	KOSTEN (INDICATIEF)	39
4	HET SHARED SPACE GEDACHTEGOED	21	7.1	Kostenramingen	39
4.1	Wat is het Shared Space concept?	21			
4.2	Kenmerken van Shared Space	21			





1 EEN NIEUWE INRICHTING VOOR HET GRENDELPLEIN, WAAROM?

1.1 Het Grendelplein aan de vooravond van een herinrichting

Het Grendelplein in Valkenburg aan de Geul is momenteel eigenlijk geen plein. Anders dan de naam doet vermoeden is het een relatief drukke doorgaande weg. Diverse horeca-voorzieningen staan zeer dicht op de weg. Er is sprake van een scherp contrast tussen de 'menschwereld' en de 'verkeerswereld'. De op stapel staande rioolwerkzaamheden bieden een kans om de ruimte herinrichten. Het zogenaamde 'Shared Space' concept biedt hier mogelijkheden om beide werelden, van verkeer en ruimte, met elkaar te verbinden.

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) is erg geënthousiasmeerd van het Shared Space gedachtegoed, en wil in samenwerking met de gemeente Valkenburg aan de Geul onderzoeken of Shared Space als inrichtingsconcept haalbaar is op het Grendelplein. Dit project kan als pilot dienen voor het al dan niet succesvol toepassen van het Shared Space gedachtegoed in de rest van Limburg; het Grendelplein krijgt een voorbeeldfunctie. Het ROVL participeert dan ook graag in dit gemeentelijke project.

1.2 Het Kenniscentrum Shared Space en Mobycon begeleiden gemeente bij participatief ontwerp

Het Kenniscentrum Shared Space en Mobycon begeleiden de gemeente bij het opstellen van het schetsontwerp. Shared Space is een participatief concept; de inbreng van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden is van het grootste belang. Het resultaat staat beschreven in deze rapportage; een breed gedragen schetsontwerp.

“Shared Space is een innovatief verkeerskundig principe dat de mens centraal stelt en een veilige verkeersafwikkeling beoogt op basis van sociale interactie.”





1.3 Leeswijzer

De opbouw van dit rapport is als volgt:

- Hoofdstuk 1: beschrijving van de aanleiding en de opdracht;
- Hoofdstuk 2: beschrijving van het gevolgde proces;
- Hoofdstuk 3: beschrijving van de verkeerskundige als de ruimtelijke achtergrond;
- Hoofdstuk 4: beschrijving van het Shared Space gedachtegoed;
- Hoofdstuk 5: beschrijving van het schetsontwerp;
- Hoofdstuk 6: beschrijving van materialen en planonderdelen;
- Hoofdstuk 7: beschrijving van de kosten.

Wat is het ROVL?

Provincie Limburg is regievoerder en daarmee verantwoordelijk voor het verkeersveiligheidsbeleid in de provincie Limburg. Het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Limburg (ROVL) voert een belangrijk deel van dit beleid uit. Het ROVL is een verbindende en simulerende factor tussen alle actoren die direct en indirect bij het vergroten van de verkeersveiligheid zijn betrokken.

Het ROVL streeft naar nul verkeersslachtoffers in het verkeer, en dat ieder jaar weer opnieuw. Dat kan alleen bereikt worden als iedereen meewerkt. Niet in projecten, maar gewoon door zelf van de nul een punt te maken. Geef de ander voorrang, geef de ander de ruimte, houd rekening met elkaars beperkingen en kwetsbaarheid, pas je snelheid aan aan de gewenste omstandigheden, ga op tijd van huis voor je afspraak zodat je je kind niet hoeft te dumpen, laat je niet afleiden tijdens het rijden door telefoon of andere zaken, fiets altijd met verlichting als het zicht slecht is en zo kunnen we nog wel een tijdje doorgaan.

De standaardinstrumenten om verkeersveiligheid te bevorderen zijn meestal gerelateerd aan regel- en wetgeving. Het gewenste gedrag wordt min of meer afgedwongen. Het ROVL ziet veel meer heil in verleiden. Hoe kunnen we elkaar verleiden tot vriendelijk verkeersgedrag en hoe kunnen we dat ook belonen? Daarom wil het ROVL met de slogan "Maak van de nul een punt" zo veel mogelijk mensen bewust laten worden van het feit dat zij verkeersveiligheid zelf in de hand hebben.

Motto ROVL: Maak van de nul een punt!



“Co-creatie als ontwerpvorm, omdat alleen dan de gebruikers ook de ontwerpers zijn”.

2 HET GEVOLGDE PROCES

2.1 Co-creatie als uitgangspunt binnen het Shared Space ontwerp

Centraal uitgangspunt van de werkwijze van het Kenniscentrum en Mobycon vormt het Shared Space concept, waarmee gestreefd wordt naar ruimtelijke kwaliteit én democratische kwaliteit bij de inrichting van openbare ruimtes. In de benadering van Shared Space vormt de openbare ruimte het hart van de samenleving: een gebied om in te verblijven, anderen te ontmoeten, activiteiten te ondernemen of te ontspannen. De inrichting van de openbare ruimte moet daarom recht doen aan de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. Het streven bij de inrichting van de openbare ruimte is om hierbij te komen tot een balans tussen verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies. Bij de inrichting van de openbare ruimte staat veiligheid, de menselijke maat en respect voor én het gebruik van de landschappelijke, stedenbouwkundige en cultuurhistorische context centraal.

Shared Space omvat daarnaast tevens expliciete denkbeelden over de relatie overheid-burger en over het proces waarlangs ruimtelijke inrichting tot stand komt. In de visie van Mobycon en het Kenniscentrum Shared Space is het niet de taak van de overheid om alle problemen zelf op te lossen, doch zaak particulieren, bedrijven en maatschappelijke organisaties in staat te stellen om het probleem waarvoor zij zich gesteld zien zélf op te lossen. De overheid is geen verzorger en oplosser van alle problemen in de samenleving, de overheid is ‘regisseur’ en ‘in staat steller’ (‘empowerment’ van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties).

Vandaar dat er bij de uitwerking tot schetsontwerp een sterke betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld geweest is. In twee avonden met ondernemers, bewoners en belanghebbenden is het ontwerp vanuit kansen en ideeën doorgewerkt tot een concrete inrichtingsvorm. Het ontwerp is als zodanig echt tot stand gekomen door co-creatie.

2.2 Het proces

Het proces was als volgt:

- Voorbereiding en achtergrond door Mobycon en het Kenniscentrum
- Aftrapsessie met belanghebbenden (5 september 2011), waarin de goede en slechte aspecten van de huidige situatie groepsgewijs bediscussieerd zijn, naast de kansen en mogelijkheden van ene nieuwe inrichting volgens Shared Space.

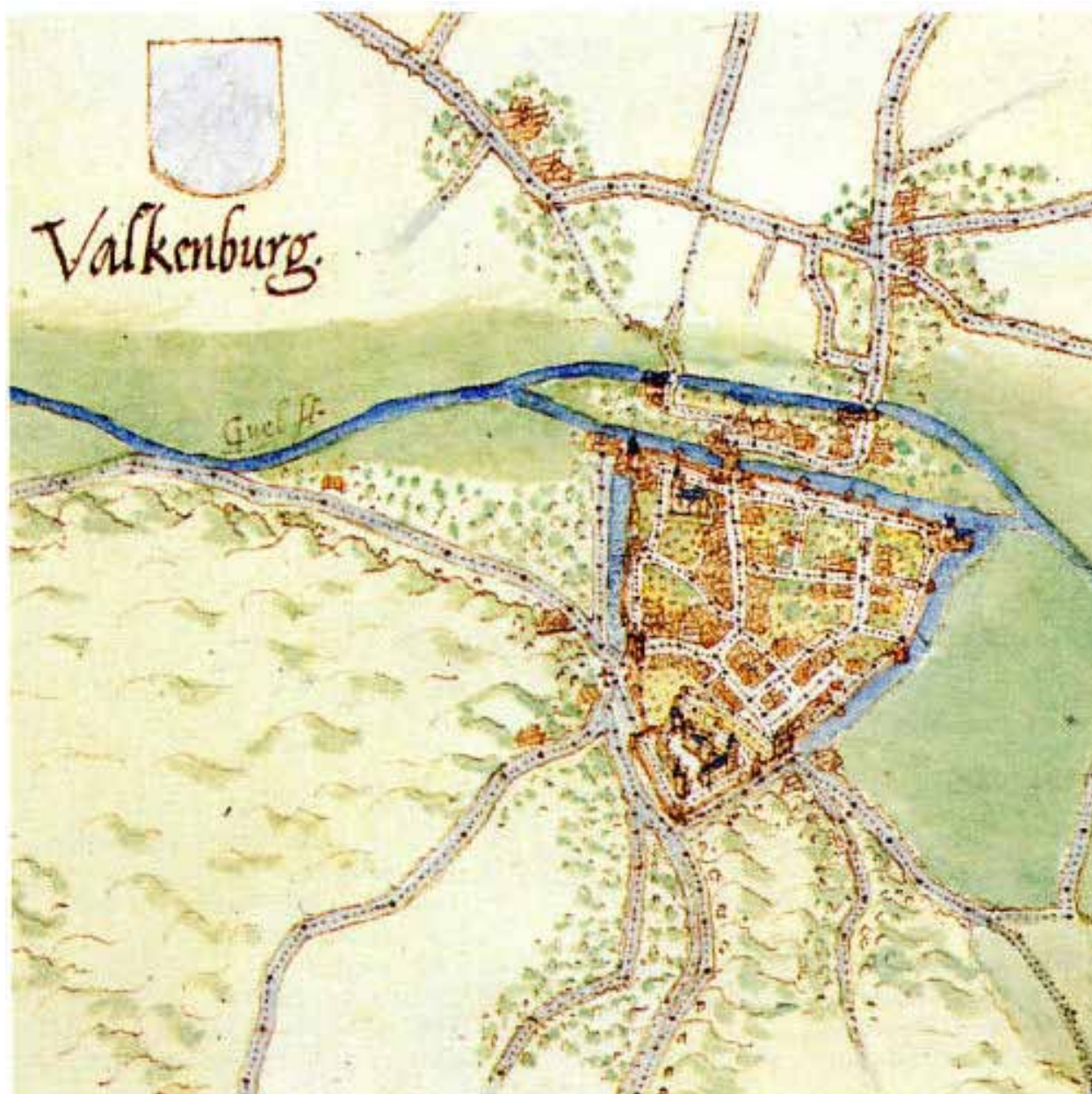


- Uitwerking van het ontwerp door Mobycon en het Kenniscentrum
- Uitwerksessie met belanghebbenden (14 november 2011), waarin het ontwerp gepresenteerd is, en vervolgens in groepen is bediscussieerd. Hieruit kwamen, naast een algemeen tevreden beeld, een aantal aspecten naar voren die nog niet optimaal waren.
- Tweede uitwerking van het ontwerp door Mobycon en het Kenniscentrum.
- Voorleggen rapportage aan B&W en presentatie aan de raad, met uiteindelijk doel: besluitvorming over het vervolgtraject.

2.3 Betrokken actoren

Om te komen tot een breed gedragen plan zijn in het ontwerpstadium zoveel mogelijk belanghebbenden betrokken. Uitgenodigd voor de ontwerpssessies zijn onder andere:

- Bewoners van het Grendelplein
- Ondernemers van het Grendelplein
- Organisator van de wielerevenementen
- Ondernemers bovenop de Cauberg (o.a. Casino)
- Veolia
- Politie/Brandweer
- TV Valkenburg
- Stichting Monument
- Fietsersbond
- VVN
- LLTB (Land- en tuinbouworganisatie)
- Toerisme Valkenburg
- Rondrit Valkenburg
- Cerfontaine

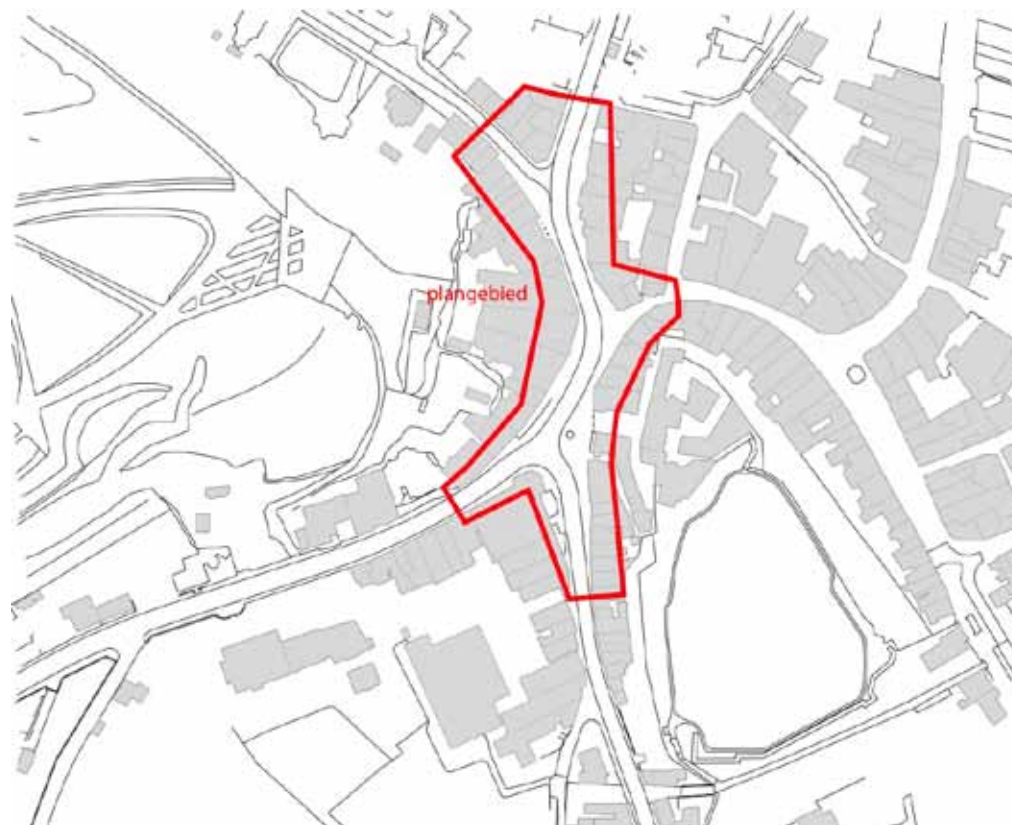


Historische kaart van Valkenburg in de 17e eeuw

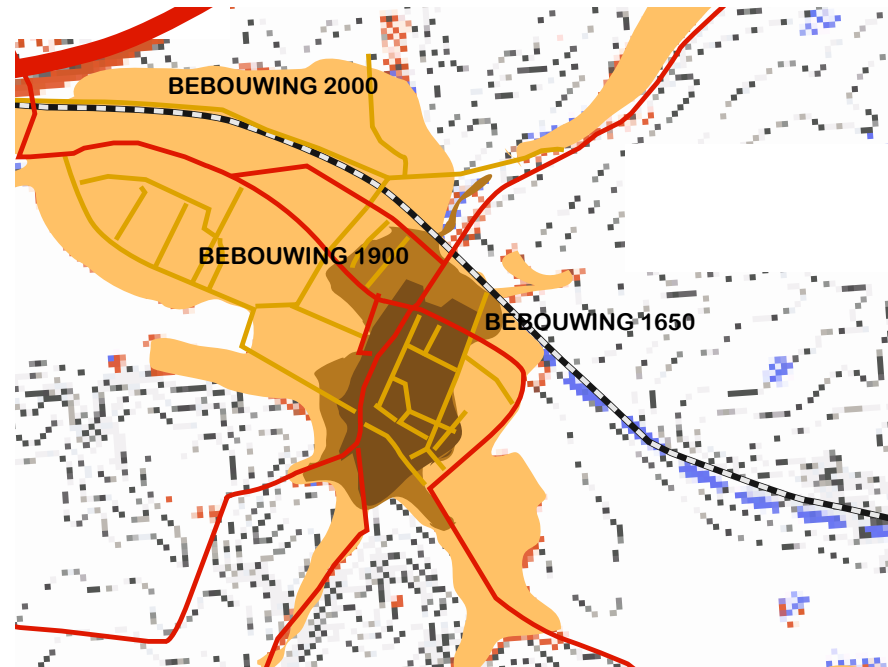
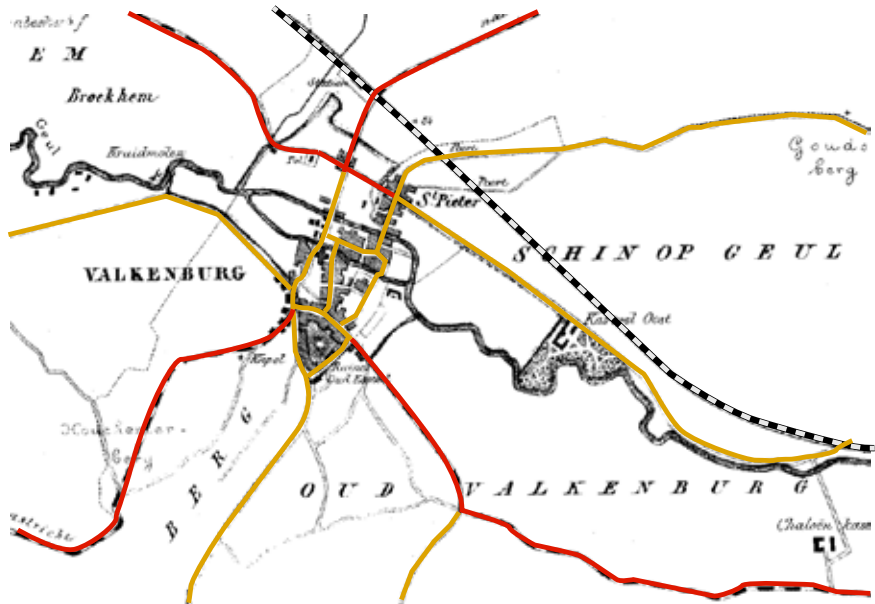
3 VERKEERSKUNDIGE EN RUIMTELIJKE ACHTERGROND

3.3 Plangebied

Het plangebied omvat het Grendelplein, inclusief de kruising met de Daalhemerweg en de Cauberg. Hierbij worden ook de aansluitingen tot het plangebied betrokken; de onderste gedeelten van de Cauberg en de Daalhemerweg, vanaf de Gemeente- respectievelijk de Fluwelengrot gelden als overgangsgebied van 'verkeerswereld naar menswereld'. Aan de noordelijke zijde wordt de kruising met de Halderstraat als grens aangehouden.



Plangebied



Dezelfde routes vrijwel onveranderd in de huidige situatie





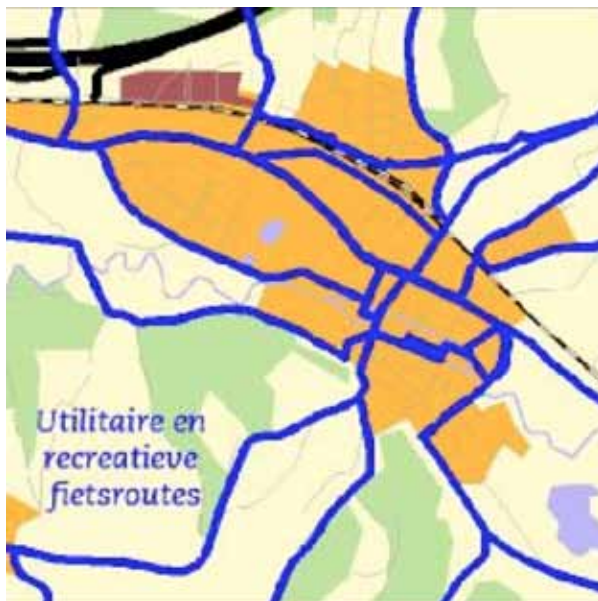
3.3 Ruimtelijke situatie

Valkenburg aan de Geul is een oude vestingstad, die zichzelf tegenwoordig op de kaart zet als toeristisch brandpunt voor wielrennen, natuur en wellness. De stad wordt gekenmerkt door de historische setting in een heuvelachtige omgeving. De Cauberg is sinds vele jaren de start- of eindetappe in vele wielerraces. Vele wandel- en fietsroutes doen de stad aan. De stadskern heeft een relatief goed bewaard historisch centrum, met vele monumenten, en is omringt door diverse kastelen en ruïnes. De schaal van de stad is in de loop der tijd amper groter geworden; in de laatste eeuw zijn slechts enkele woonwijken aan de oost, noord en westzijde bijgebouwd.

Onderaan de Cauberg ligt het Grendelplein. Het plein, of liever, de straat, ligt net buiten de oude stadsmuren, voor een van de oude stadspoorten; de Grendelpoort. Deze laatste blijft als monument behouden, ingesloten tussen de bebouwing. Op deze locatie 'boete de Poort' zijn momenteel vele horecavoorzieningen gevestigd. Het is de centrale ontmoetingsplek in de stad. De terrassen nemen in veel gevallen vrijwel het gehele trottoir in. Het is een ruimte om te verblijven, te genieten en te ontmoeten.

Vanaf het Grendelplein is de toegang tot de Vesting via de oude stadspoort een aantrekkelijke wandelroute. De stadspoort wordt op termijn gerestaureerd. Bovendien ondergaat de binnenstad momenteel een herinrichting. Hierbij wordt de openbare ruimte hoogwaardig vormgegeven. Ook zijn er plannen om langs de Wilhelminalaan, de stadgracht terug te brengen. Deze ontwikkelingen, die direct aan het plangebied grenzen, stralen uit op het Grendelplein. De kans bestaat dat het Grendelplein 'sleets' ervaren wordt ten opzichte van de binnenstad. Wegens rioolwerkzaamheden moet het Grendelplein opnieuw ingericht worden. Er is een grote kans aanwezig om de Shared Space herinrichting mee te nemen bij deze inrichtingslag.





Verkeerskundige stromen over het Grendelplein
(bron: Mobiliteitsplan)



3.4 Verkeerskundige situatie

Tegelijkertijd is het Grendelplein feitelijk geen plein, maar een druk bereden straat.

Rondom het oude centrum lopen 50 km/uur wegen. Binnen Duurzaam Veilig, het gedachtegoed dat alle Nederlandse gemeenten (waaronder Valkenburg a/d Geul) de afgelopen 10 jaar geïmplementeerd hebben zijn deze wegen gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen. Het Grendelplein is een schakel in dit netwerk; hier komen de routes vanaf de Cauberg en de Daalhemerweg samen, om verder noordwaarts te gaan als Wilhelminalaan en Plenkertstraat. Slechts deze laatste heeft een erftoegangsfunctie, de eerdere allen een verzamelfunctie.

De autonome bevolkingsmobiliteit, zorgt samen met de toeristisch recreatieve aantrekkingskracht voor een relatief hoge mobiliteitsvraag. De verkeersintensiteiten op de wegvakken zijn aanzienlijk. Een relatief hoog aandeel van het verkeer is doorgaand (zowel herkomst als bestemming niet binnen Valkenburg).

Cauberg	intensiteit: 6.600 mvt/etmaal
Daalhemerweg	intensiteit: 5.000 mvt/etmaal
Grendelplein	intensiteit: 11.600 mvt/etmaal

Het Grendelplein is onderdeel van twee busroutes, lijn 53 en lijn 191. Daarnaast is het een belangrijke schakel in zowel het utilitaire als het recreatieve fietsnetwerk. Een belangrijk aspect hierbij is het gebruik van de route in veel wielrenwedstrijden.

Duurzaam Veilig is een verkeerskundig gedachtegoed wat verkeersveiligheid centraal stelt. Het gaat uit van een driedeling in wegen; stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Deze laatste twee komen binnen de bebouwde kom voor als 50 km/h, respectievelijk 30 km/h wegen. Voor elke categorie gelden een aantal inrichtingskenmerken. Op een gebiedsontsluitingsweg 'behoren' aparte fietsvoorzieningen, een rijrichtingscheiding en een maximum snelheid van 50 km/h. Op een erftoegangsweg 'behoort' menging van fietser en auto, naast een lage rijnsnelheid (30 km/h). Dit gedachtegoed hoeft niet te conflicteren met het Shared Space principe.



Gesteld kan worden dat het Grendelplein een belangrijke verkeerskundige schakel is in het routenet van Valkenburg, zowel voor het autoverkeer als voor het langzaam verkeer. Dit uit zich in het doorgaande karakter van het verkeer op de weg, naast de relatief grote hoeveelheid ervan. Het huidige verkeersprofiel voldoet niet aan de landelijk gestelde Duurzaam Veilige richtlijnen. Er is bij relatief hoge snelheid (50 km/h) geen scheiding van fietser en auto. Er is ook onvoldoende ruimte in het wegprofiel om dit in de toekomst te realiseren.

3.5 Conflict

De verkeerskundige en de ruimtelijke wereld zijn in Nederland vaak twee gescheiden werelden. Op het Grendelplein is dit conflict overal te ervaren; de trottoirs zijn zo smal dat de huidige voetgangersstromen hier niet op afgewikkeld kunnen worden. Ook de aanwezige horeca en winkels hebben weinig ruimte, voordat men feitelijk op de rijbaan staat. Daarnaast is de verkeerskundige ruimte te beperkt om bij 50 km/uur een veilige verkeersafwikkeling te krijgen. Auto en fiets, die bij voorkeur gescheiden zijn bij deze rijsnelheid, moeten door elkaar rijden. Er ligt een sterke kans om middels Shared Space beide werelden bij elkaar te brengen, en hiermee de verkeersveiligheid, de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid te vergroten. Het Grendelplein wordt weer echt een plein!



Hoe scherp het conflict tussen mensruimte en verkeersruimte werkelijk is wordt pas echt duidelijk wanneer een beeld in twee delen geknipt wordt





“Auto te gast in de leefomgeving”



3 HET SHARED SPACE CONCEPT

3.1 Wat is het Shared Space concept?

Shared Space is het leidende concept bij de inrichting van het Grendelplein. Met Shared Space wordt gestreefd naar ruimtelijke én democratische kwaliteit bij het zoeken naar oplossingen voor problemen in de openbare ruimte. Het streven bij de inrichting van de openbare ruimte is hierbij om te komen tot een balans tussen verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies. Binnen het concept van Shared Space wordt uitgegaan van een zodanige inrichting van de openbare ruimte dat de belangen en de eigen verantwoordelijkheid van alle gebruikers van de ruimte voorop staan. De openbare ruimte wordt dusdanig ingericht dat die ruimte niet als een verkeersruimte wordt geïnterpreteerd (een ruimte om te passeren) maar als een verblijfsruimte (een ruimte om in te zijn). Voor de inrichting van de openbare ruimte maakt Shared Space helder onderscheid tussen verblijfsruimten en verkeersruimten.

Een verblijfsruimte is een plek met diverse functies. Een plek om te wonen, te winkelen of te ontspannen. Een plek waar mensen elkaar ontmoeten, zich prettig voelen en waarmee ze een binding hebben. In een verblijfsruimte (in het idioom van Duurzaam Veilig: erftoegangswegen/verblijfsgebieden) zijn de bewegingsvrijheid van en sociale interactie tussen mensen maatgevend. Verblijfsruimte moet in de eerste plaats worden ingericht als mensruimte en moet uitnodigen tot sociaal gedrag. Een ruimte, waarin mensen hun vrijheid, verantwoordelijkheid en autonomie kunnen ontplooiën, waarin ze dingen met elkaar kunnen regelen; en vooral een ruimte die ontworpen en ingericht is samen met die mensen die haar gebruiken.

Het economische, sociale, culturele en recreatieve leven speelt zich af op plekken die samen het verblijfsnetwerk vormen. Afhankelijk van hun interesses en verplichtingen verblijven mensen afwisselend op verschillende plekken. Soms liggen die plekken naast elkaar en hoeft het verblijven niet te worden onderbroken. Maar is dit niet het geval, dan moeten mensen reizen. Verplaatsing, en dus ook al dan niet gemotoriseerd verkeer, is nodig om van de ene verblijfsplek naar de andere te gaan. Het verkeer dat op deze manier ontstaat, staat dus in dienst van onze mogelijkheden tot verblijven. Verkeer is in de meeste gevallen vooral een middel om een (reis)doel te bereiken en geen doel op zich. Een verkeersruimte is een plek die maar één doel dient, namelijk het verplaatsen van mensen of goederen. Deze is ingericht op het snel kunnen afleggen van grotere afstanden. Hier is de verkeersfunctie maatgevend voor de inrichting en het gewenste gedrag.

3.2 Kenmerken van Shared Space

De toepassing van Shared Space is per definitie maatwerk, en kan daarom niet uitgewerkt worden in richtlijnen



Diverse Shared Space voorbeelden: Dedemsvaart (links), Opeinde (boven), Haren (onder)



“Valkenburg gaat voor een leefbare en leesbare openbare ruimte”



zoals Duurzaam Veilig in CROW publicaties. In hoofdlijnen is Shared Space als volgt te kenmerken:

Gebruik maken van de context van de plek

Een belangrijk uitgangspunt van Shared Space is, dat het verkeergedrag in verblijfsgebieden sterk wordt beïnvloed door de omgeving zelf. Er wordt dan ook terughoudend omgegaan met technische verkeersinstrumenten. In plaats hiervan wordt gebruik gemaakt van ruimtelijke elementen en de landschappelijke en natuurlijke context om het gewenste gedrag te bewerken.

Mensruimtes

In de benadering van Shared Space moet het ontwerp van een verblijfsgebied sociaal gedrag aanmoedigen. Door minder te reguleren met borden en verkeerstekens en meer een beroep te doen op het zelfregulerend vermogen van mensen, wordt sociaal gedrag aangemoedigd. Verkeersregels maken plaats voor sociale regels. Door het herstellen van de interactie op plekken waar sociaal gedrag voor de hand ligt, kan het aantal ongevallen omlaag worden gebracht. Vermindering van het aantal verkeersborden, drempels, belijning en andere omgevingsvreemde verkeerselementen verhoogt daarnaast de kwaliteit van de ruimte.

Gedeeld ruimtegebruik

Alle gebruikers delen zoveel mogelijk op gelijke basis de ruimte. Het scheiden van verkeersstromen verhoogt de snelheid en de ernst van ongevallen. Het scheiden van verkeersstromen is een maatregel die niet past in een verblijfsomgeving. Het werkt blikvernauwend en daardoor snelheidverhogend. Doordat ieder een eigen baan heeft, houden mensen minder rekening met andere weggebruikers. Ongevallen vinden vooral plaats waar de wegen van verschillende weggebruikers elkaar kruisen.

Liever ongeordend dan schijnveilig

Wat veilig voelt, hoeft niet veilig te zijn. En andersom: wat onveilig voelt, kan heel veilig zijn. In de optiek van Shared Space is gevoel van onveiligheid dus een middel, en soms zelfs een voorwaarde om de objectieve veiligheid te vergroten. Want wanneer een situatie onveilig voelt, zijn mensen alerter en gebeuren minder ongelukken.

Contexteigen materialisering

Ruimtelijke kwaliteit wordt voor een groot deel bepaald door de gekozen materialen; de kleur en het type bestrating benadrukken en versterken de eigenschappen van de omgeving. Binnen Shared Space wordt gezocht naar gebieds- of contexteigen materialen die passen bij het karakter van de omgeving. Plaatsing van bijvoorbeeld meubilair en verlichting wordt gebruikt om de ruimte vorm te geven en gedrag in de ruimte te sturen.

GRENDDELPLEIN

Schetsontwerp Shared Space



rijvlakken in elementenverharding, donkergrijs, ruw omsloten met lichtgrijze trottoirband, verzinkte

bestaand rijvlak in gebakken klinker

kruisingsvlakken in elementenverharding, donkergrijs, halfsteensverband, groot formaat

loopvlakken in natuursteen, donkergrijs, wildverband, middelig groot formaat

lage lichtmast, comfort huidige situatie

grote bomen (2e orde), in cortenstaal boomrooster

brede lijngoot in cortenstaal als stadsgracht, aangesloten op regenwaterreservoir onder monument

verplaatsbare boombakken met boompje, in cortenstaal

opstelbaarheid rondritreintje, nachttak's, vrachtwagens (laden/lossen)

minirotonde in elementenverharding, donkergrijs, keperverband, ruw, omsloten met lichtgrijze trottoirband, verzonken.

monument op middelpunt plein, diameter 1,25 meter, omsloten met waterpasir met betonnen zit- en staander, diameter 2,5 meter. Onder het monument is een reservoir aanwezig voor regenwater (met open waterbak), aangesloten: dwarsdrain en lijngoot.

rammel-witrijks'trook in cobblestone printbeton, diameter 10 meter

pleintje Gemeentegrot, met halteringsmogelijkheid voor grote voertuigen (bus, laden/lossen)

bijzondere 'valkenburgse' lichtmasten als 'poort' voor het grendelplein

flauw talud in asfalt, naar verhoging plein (8 cm)

dwarsgoot over rijbaan in cortenstaal, aangesloten op retentiebak onder monument

lijnbushalte, toegankelijk trottoir (20 cm)

streetprint klinkerprofiel op asfaltrijloper, als transitie naar plein



Het Grendelplein zoals het er vroeger uitzag

***“Herstel van oude glorie,
binnen moderne kaders”***

4 HET SCHETSONTWERP

4.1 Grendelplein wordt weer een plein!

Het Grendelplein biedt als Shared Space gebied ruimte aan zowel het gemotoriseerd verkeer als het langzame verkeer. Dezelfde verkeersintensiteiten als in de huidige situatie wordt verwerkt. Ook hetzelfde aandeel vrachtverkeer passeert de route. De weg houdt haar gebiedsontsluitende functie.

Door het Grendelplein op minder verkeerskundige wijze in te richten zal het verkeersgedrag wat hier vertoond wordt echter rustiger en socialer. Door de gebiedseigen materialisatie en het diffuse onderscheid tussen loopvlakken en rijvlak geven de verkeerssoorten elkaar veel meer aandacht en respect. De maximum rijsnelheid op het korte wegvak wordt 30 km/uur.

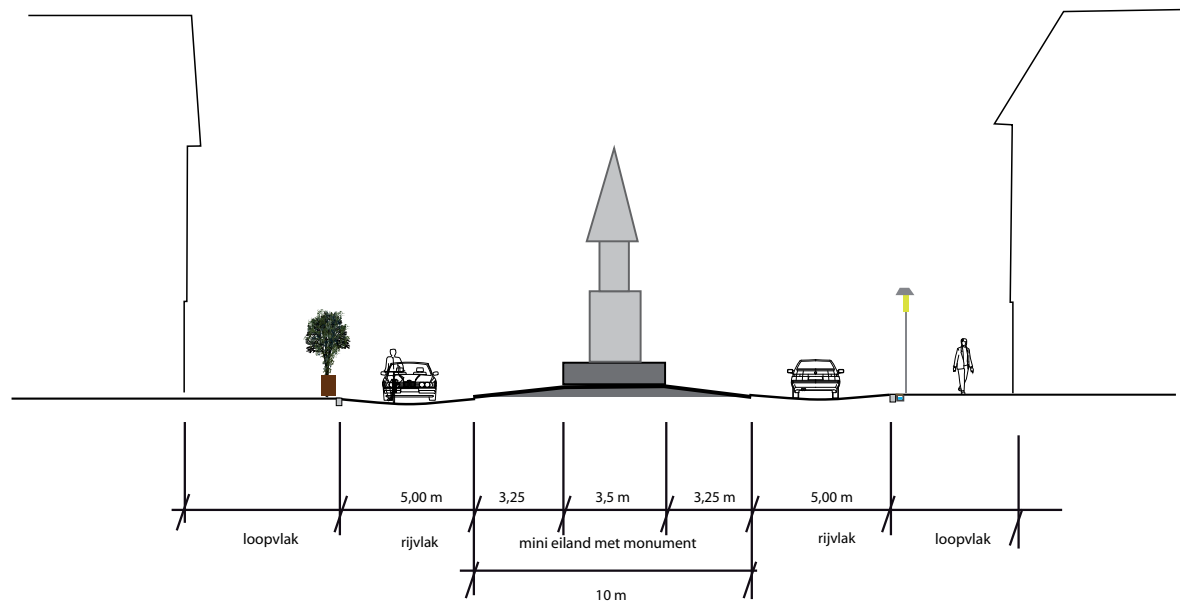
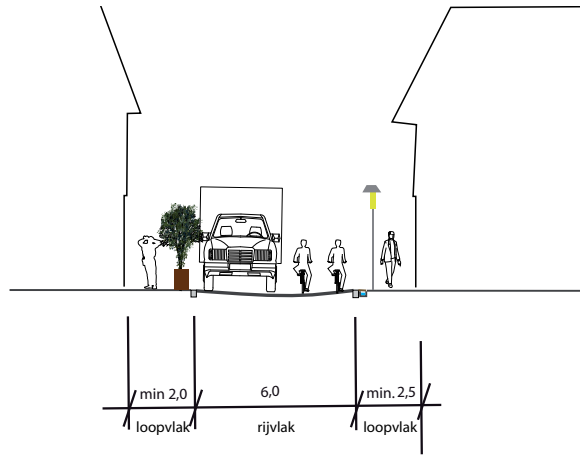
De openbare ruimte wordt gezien als een doorlopend geheel van gevel tot gevel. In principe mag het langzame verkeer van deze volledige ruimte gebruik maken. Het autoverkeer kan slechts gebruik maken van het middenge-deelte. Zo ontstaan loopvlakken en rijvlakken. Er is echter niet meer sprake van een zeer duidelijke rijbaan, met randen. De woningen, winkels en horeca langzijd krijgen meer lucht, net als de voetgangers. Er is een duidelijke aansluiting op belangrijke attractiepunten, zoals de grotten, de vesting en de binnenstad.

De kruising van Cauberg, Daalhemerweg en Grendelplein wordt omgevormd tot minirotonde. Doordat er maar een klein middeneiland ontstaat het idee van een doorlopend plein, terwijl ook het verkeer 'de bocht kan nemen'. Hier ontstaat de mogelijkheid voor het terugplaatsen van het monument. Eigenlijk wordt de historische situatie in een nieuwe vorm weer teruggebracht.

Het gehele plangebied straalt duidelijk uit dat het gaat om een bijzondere plaats, die lokaal verankerd is. Om het gewenste verkeerskundige gedrag te verleiden is het nodig om een duidelijk contrast aan te brengen met de asfalt rijbanen op de Daalhemerweg, Cauber en Wilhelminalaan.

Zo ontstaat een hoogwaardige verblijfsruimte, waar het verkeer zich op rustige wijze doorheen kan bewegen. Een shared space ruimte voor iedereen.

In volgende paragrafen worden de diverse planonderdelen uitgelicht.





De harde scheiding tussen stoep en rijbaan verdwijnt.

De suggestie van een rotonde, aangegeven met lichtgrijze banden



4.2 Wegtraject met rij- en loopvlakken

In het nauwe gedeelte van het Grendelplein is het rijvlak 6,0 meter breed. Dit is ruim voldoende voor twee passerende vrachtwagens of bussen. Het is echter niet zo breed dat auto's geneigd zijn fietsers in te halen terwijl er passanten aankomen. De loopstroken aan de zijden ervan zijn gescheiden van het rijvlak door een lichtgrijze verzonken trottoirband. Qua kleurstelling komen rijvlak en loopvlak overeen; ze vormen een eenheid. De ruwheid van de klinkerverharding op het rijvlak is zodanig dat verkeer dat van de heuvels komt op veilige wijze haar weg kan vervolgen, zonder slippen en glijden.

Een subtiele scheiding tussen rijvlak en loopvlak komt tot stand door de boombakken en de lichtmasten. Deze boombakken kunnen bij evenementen verplaatst worden, om voor bijvoorbeeld wielervedstrijden meer ruimte op het rijvlak te creëren.

4.3 Rotonde in plaats van kruising

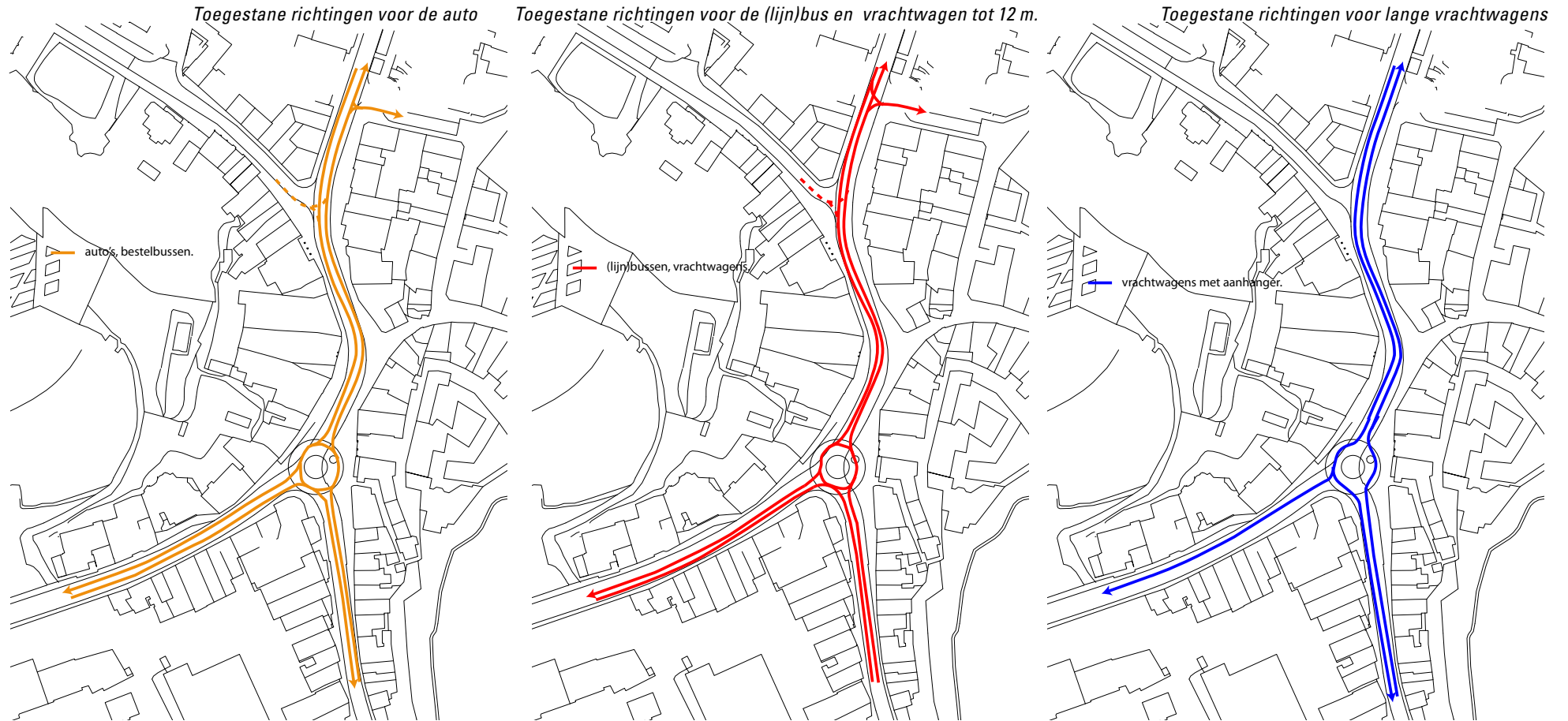
De kruising tussen Cauberg, Grendelplein en Daalhemerweg is vormgegeven als een minirotonde. Hiervan is slechts de contour weergegeven in verzonken trottoirbanden. De straal van de minirotonde is 10 meter, het middeneiland heeft een straal van 5 meter. Voor alle soorten voertuigen zijn deze bochtstralen toereiken, alhoewel vrachtwagens hiervoor moeten uitwijken op het middeneiland. Dit is deels overrijdbaar.

De bocht van Daalhemerweg naar Cauberg voor lange voertuigen niet meer toegestaan. Het nemen van deze bocht, die ook in de huidige situatie op zeer oncomfortabele wijze genomen kan worden door dit soort lange voertuigen, is in de verkeersstructuur van Valkenburg niet nodig. Immers, bovenop is een alternatief via de Vilterweg/Sibberweg. Daarnaast is het momenteel reeds niet toegestaan voor vrachtwagen van 18 meter en langer om vanaf de Cauberg naar beneden te rijden. Dit blijft in de toekomst ook niet toegestaan. Voor bussen is dit uiteraard geen probleem; zij kunnen de rotonde vanuit alle richtingen berijden. Dit geldt voor zowel touringcars als lijnbussen.

Op het midden van het rotonde eiland is het monument teruggeplaatst. Het onoverrijdbare gedeelte heeft een diameter van 3,5 meter en is afgeschermd met een betonnen stoot- en zitrand om beschadiging door gemotoriseerd verkeer te voorkomen. De beschikbare ruimte voor het monument is beperkt; nader onderzoek moet uitwijzen of het originele monument op deze plaats past, of dat er een afgeslankte versie moet verrijzen. Vanuit de Stichting Monument wordt de voorkeur aan de oorspronkelijke vorm gegeven. Te meer daar er de wens bestaat om ook een hekwerk rondom het monument te plaatsen is de beschikbare ruimte hiervoor echter erg beperkt.



impressie van het nieuwe Grendelplein



In de huidige situatie is het niet mogelijk om met grote voertuigen (12 – 18 meter) vanaf de Cauberg naar het Grendelplein te rijden. Ook de bocht vanuit de Daalherweg de Cauberg op is voor grote voertuigen in de huidige situatie moeizaam te nemen. Vandaar dat voorgesteld wordt om ook deze richting te verbieden voor grote voertuigen. Zij hebben een bestaand alternatief, via de Vilterweg – Sibberweg. De overige typen voertuigen (auto's, bussen) mogen wel in alle richtingen rijden, alhoewel de bus slechts vanuit Daalherweg naar Wilhelminalaan rijdt en omgekeerd.



herkenbare, valkenburgse poort zoals de metro van Parijs

“De Watermachine combineert aantrekkelijkheid met duurzaamheid: Zowel een waterervaring als waterberging”

4.4 Opstel mogelijkheden

Bij de Gemeentegrot, en aan de noordwestzijde van de rotonde, voor de ingang naar de ruïne, zijn opstel mogelijkheden naast het rijvlak aanwezig voor laden en lossen, binnen de venstertijden. Touringcars kunnen hier bij de Gemeentegrot halteren. In de bestaande situatie heeft de stadsrondrit een relatief ongelukkige opstelling tussen de terrassen. Wij adviseren, uiteraard in goed overleg, om de opstelplaats te wijzigen in een in- en uitstaphalte. Een vaste opstelhalte kan elders bij het centrum gevonden worden. In het ontwerp is deze in- en uitstaphalte gepland aan de noordwestzijde van de rotonde. Nachts kunnen hier eventueel taxi's halteren.

4.4 Ingangen van het gebied

Om het gewenste verkeersgedrag te krijgen is het noodzakelijk dat de ingangen, de poorten, van het Grendelplein op juiste wijze zijn vormgegeven. Men moet weten een ander gebied in te rijden, waar sociaal gedrag gewenst is. De overgang van asfalt naar klinkers verandert niet alleen de verharding, maar ook de ambiance. Om dit in te leiden wordt het asfalt vanaf de poort 'heuvelopwaarts' vervangen door streetprint. Dat is asfalt waar een klinkerpatroon in geperst wordt. Het Grendelplein vraagt om een herkenbare, Valkenburgse poort.

Bij de ingang van het plangebied wordt dit vormgegeven door bijzonder uitgevoerde lantaarnpalen aan weerszijden van de weg. Voorgesteld wordt een speciaal ontworpen lichtmast te plaatsen, als bij de metro van Parijs. Dit maakt het Grendelplein uniek!

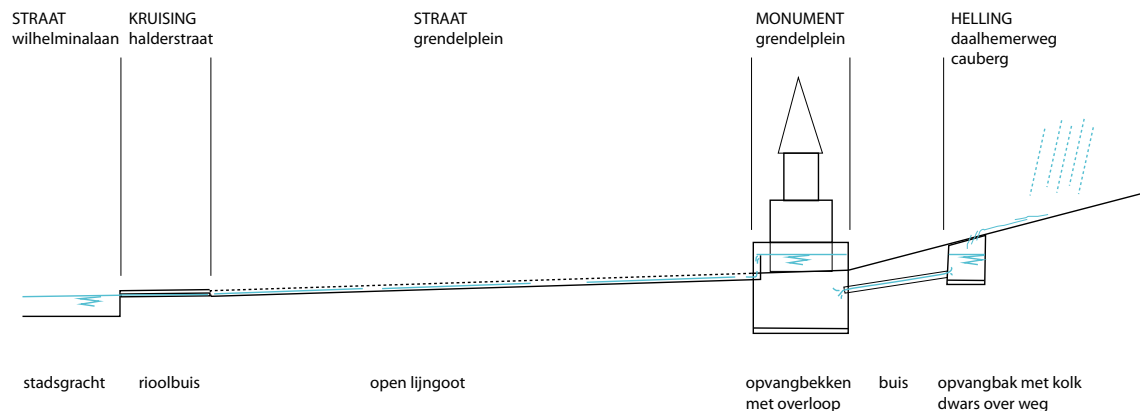
4.4 Watermachine

Het Grendelplein wordt weer een plein. Op drukke momenten rijdt hier veel verkeer op. Maar op de rustige momenten is het het domein van het langzame verkeer. Het monument op het midden van de kruising biedt kleuring aan dit plein. Maar wat is een plein zonder reuring? Vandaar dat er rondom het monument een waterbak wordt aangelegd. Deze waterbak heeft een betonnen opstaande rand van 0,75 meter, en dient bovendien als zitrand en als stootbuffer voor het verkeer. De waterbak is verbonden met dwarsdrains onderaan de Cauberg en de Daalhemerweg. Het regenwater wat van deze hellingen stroomt wordt in kolken opgevangen. Deze kolken staan in verbinding met de waterbak van het monument; onder het monument wordt hiervoor een reservoir geplaatst. Het waterniveau bij het monument is gelijk aan het waterniveau in de kolken bij de drains.

Vanaf het reservoir is een verbinding naar de lijngoot langs het Grendelplein. In deze verbinding zit een overstort, zodat rondom het monument altijd water staat. Het water in de lijngoot stroomt onder natuurlijk verval naar de nieuwe stadsgracht langs de Wilhelminalaan. Naast voeding vanuit het reservoir stroomt ook het regenwater vanaf de straat in de lijngoot. Het geheel is een duurzame watermachine die een retentiebekken vormt voor piekbuien, die een waterervaring geeft langs het Grendelplein en die reuring geeft rondom het monument.



WATERMACHINE GRENDELPLEIN: Monument met regenwateropvangbekken, lijngoot als stadsgracht.



De Watermachine, van opvangbak via retentiebekken naar stadsgracht



regenwaterreservoir onder rotonde, zodat rondom het monument een waterervaring kan ontstaan.



impressie van het nieuwe Grendelplein

5 MATERIALISATIE



verharding rijvlak: ruwe grijze plaveien



verharding loopvlak: grijze plaveien

Bij een Shared Space herinrichting zit het succes echt in de details. Materialisatie is hierin erg belangrijk. De straat dient uit te stralen dat de leefomgeving primair aan zet is, en niet zozeer de verkeerswereld. Bovendien wordt het ontwerp sterker verankerd wanneer lokale materialen en elementen gebruikt worden; typisch Valkenburg.

5.1 Rijvlakken, loopvlakken, oversteekpunten

De rijvlakken en loopvlakken op het Grendelplein zijn allen op hetzelfde niveau en van dezelfde kleur, antraciet. De rijvlakken zijn uitgevoerd als elementenverharding. Deze rijvlakken zijn omsloten met een lichtgrijze, verzonken trottoirband. Als elementenverharding komen plaveien in aanmerking, met een donkergrijze kleur. De ruwheid van deze plaveien is groot genoeg om gevaarlijke slippartijen te voorkomen.

De keuze voor elementenverharding is sterk naar voren gebracht door ondernemers en bewoners. Uit meerdere opties (asfalt, streetprint, betonklinkers, plaveien) kozen zij voor de plaveien. Plaveiens zijn minder geluidsarm dan asfalt. Daarentegen is de uitstraling erg lokaal. Bovendien werken klinkers snelheidsremmend; de automobilisten zullen hun rijgedrag direct aanpassen. Dit vergroot de verkeersveiligheid en zorgt ervoor dat het aantal oversteekbewegingen door voetgangers toeneemt. De straat wordt leefbaarder en veiliger.

Hoewel op het Grendelplein als 30 km/uur weg in feite overal kan en mag worden overgestoken zijn er enkele punten waar dit in het wegbeeld wordt benadrukt. Hier wordt geen zebra geplaatst, maar wordt de rijbaan simpelweg onderbroken. Visueel lijken de loopvlakken langs zij hierdoor door te lopen over de rijvlakken. Vanwege de verkeersbelasting wordt op de oversteekvlakken een steviger, functioneler materiaal toegepast. Hiervoor wordt een grote maat klinker of plavei gebruikt, die in halfsteensverband is gelegd.

De loopvlakken tussen gevel en rijvlak zijn uitgevoerd in donkergrijs natuursteen, bij voorkeur basalt of arduin. Deze steen, die goed kleurt bij het vele Limburgse mergel op het Grendelplein, is in een middelgroot formaat in een wildverband gelegd. Rijvlakken en loopvlakken lijken een eenheid, en worden slechts gescheiden door de lichtgrijze verzonken trottoirband. Het materiaal sluit qua sfeer aan bij het antraciete materiaal wat binnen de Vesting wordt gebruikt, terwijl het toch haar eigen karakter heeft. Het Grendelplein wordt zo even hoogwaardig, maar niet identiek aan de Vesting ingericht.

In de loopvlakken zijn her en der Valkenburgse logo's aangebracht. Dit versterkt het lokale gevoel van de om-



geving en verhoogt de sfeer. Bovendien dienen de logo's om de begrenzing van de terrassen aan te geven; zo kunnen terrassen niet 'uitdijen' richting de rijvlakken en zo de veilige ruimte voor voetgangers beperken.

De 'inleidingen' tot het plangebied, op de hellingen van de Cauberg en de Daalhemerweg zijn uitgevoerd in streetprint. Hier wordt slechts het asfalt vervangen; de bestaande trottoirs blijven gehandhaafd.

5.2 Monument

Op de kruising van Cauberg, Grendelplein en Daalhemerweg is een minirotonde aangelegd, met een diameter van 20 meter. Deze rotonde is, net als de rijvlakken, slechts in suggestie aanwezig. De elementenverharding van de rijvlakken wordt ook hier in keperverband geplaatst. De buitenranden van de rotonde zijn aangegeven met de verzonken grijze trottoirband. Boombakken en lichtmasten zorgen ervoor dat auto's niet op de loopvlakken komen.

Het middeneiland van de rotonde is deels overrijdbaar, voor grote voertuigen. Hiervoor wordt het eiland, met een diameter van 10 meter, uitgevoerd in een rammelverharding, bestaande uit printbeton met een cobblestone motief. Deze robuuste, lichtgrijze verharding maakt het voor auto's onaantrekkelijk om over het midden te rijden.

Het hart van de rotonde is niet overrijdbaar; hier staat het monument in een waterbak met betonnen stoot/zitrang. Het originele monument is afgebroken. De ruimte op het middeneiland is beperkt. Er zal een nieuw monument ontworpen moeten worden, eventueel aan de hand van de foto's en tekeningen van het originele mo-



suggestie van rotonde



cobblestone printbeton

nument. Dit monument is enerzijds een verkeerskundig object op een rotonde, maar anderzijds een herkenbare landmark op het plein.

5.3 Goten

De dwarsgoot over rijbaan op de Cauberg en Daalhemerweg is uitgevoerd in cortenstaal. Het profiel van dit rooster is zodanig dat fietsers geen verhoogd risico op ongevallen hebben. Bij evenementen is het zo geen knelpunt, terwijl het bij piekmomenten van regen wel de wateroverlast onderaan de Cauberg en de Daalhemerweg oplost.

Ook de brede lijngoot langs het hele Grendelplein is uitgevoerd in cortenstaal. Deze goot loopt langs de oostzijde van de rijvlakken, en vormt zo een extra scheidingslijn voor gemotoriseerd verkeer. Ook blinden en slechtzienden kunnen deze lijn, door haar tactiele onderscheid, als begrenzing volgen.



lijngoot in cortenstaal



dwarsdrain in cortenstaal



lijngoot als scheiding rijvlak/loopvlak

“Flexibele groenvoorzieningen met een hoogwaardig karakter”

De lijngoot is verbonden met het hemelwaterreservoir onder het monument, en stroomt uit in de nieuwe stadsgracht langs de Wilhelminalaan. De lijngoot geeft het Grendelplein haar stadsgracht terug. Terwijl men op het terras zit, ‘hoort’ men het water langsstromen. Het motief van het rooster kan volgens ‘Valkenburgse vormen’ vormgegeven worden.

5.4 Boombakken en groen

Aan de oostzijde van het Grendelplein vormen verplaatsbare boombakken met kleine boompjes de scheidslijn tussen het rijvlak en het loopvlak. Deze vierkante cortenstalen bakken kunnen bij evenementen als wielervedstrijden eenvoudigweg naar de gevel toe verplaatst worden, om zo een groter rijvlak te creëren. De bakken zijn evenwel niet zo groot dat het loopvlak of het terras ernstig in ruimte beperkt wordt. Qua gewicht zijn de boombakken dermate zwaar dat ze vandalisme-proof zijn.

Bij de oversteek naar de Poort, bij de Plenkertstraat en bij de aansluiting op de Wilhelminalaan worden de bestaande bomen vervangen door grote nieuwe bomen, in goede grond. Hier worden vierkante boomroosters geplaatst, in cortenstaal. Deze afstemming maakt het Grendelplein tot een eenheid. Het motief van de roosters kan ook volgens ‘Valkenburgse vormen’ontworpen worden.



boombak vierkant in cortenstaal



boomrooster bij geplante bomen



6 KOSTEN (INDICATIEF)

5.1 Kostenramingen

Om inzicht te krijgen in de kosten van de herinrichting van het Grendelplein is een globale kostenraming gemaakt. Hierin wordt onderscheid gemaakt in twee scenario's: sober en hoogwaardig. Het verschil betreft de uitvoering van materialisatie, bij de sobere variant bestaan de rijvlakken uit betonstraatstenen, terwijl de loopstroken uit gebakken klinkers bestaan. Op de Cauberg zijn de huidige trottoirs reeds uitgevoerd in gebakken klinkers; deze blijven behouden. Bij de hoogwaardige variant zijn de loopstroken uitgevoerd in plaveien, terwijl de rijvlakken in een ruwe natuursteen zijn uitgevoerd. Bij de hoogwaardige variant zijn de (verzonken) trottoirbanden uitgevoerd in natuursteen, terwijl de sobere variant in de verzonken (standaard) trottoirband is uitgevoerd. Bovendien wordt in de bij de sobere raming uitgegaan van het behouden van de bestaande bomen met hun roosters, en de bestaande lichtmasten. Bij de hoogwaardige variant zijn deze bomen en lichtmasten nieuw geplaatst.

Bij de ramingen is vanwege haar globale karakter enige aannames gedaan. Dit zijn:

- In de ramingen zijn de rioleringswerkzaamheden opgenomen, waarbij echter uitgegaan is van een 'standaard' situatie. Dit, omdat in deze schetsfase weinig bekend is over de huidige ondergrondse situatie. Voor het unieke ontwerp van de watermachine - de dwarsdrains met verbindingen naar een opvangbekken onder het monument - is schetsmatig geraamd.
- Het aanpassen van andere zaken in de ondergrond, zoals kabels en leidingen, afwijkende rioolsituaties, is niet meegenomen in de raming.
- Voor de ondergrond is uitgegaan van een standaard wegfundering van granulaat. Mochten er andere materialen in de ondergrond verwerkt zijn dan kan dit leiden tot hogere verwerkingskosten.
- Bijzondere elementen, zoals de herbouw van het Monument en de bijzondere lichtmasten als 'poort' zijn buiten de raming gelaten, evenals nader in te vullen straatmeubilair.
- Vanwege het globale karakter van de ramingen is een post 'nader te detailleren' van 20% van de directe geraamde kosten opgenomen, buiten de standaard 10% onvoorzien.

De raming is verkennend, wat past bij het schetsmatige karakter van het ontwerp. In een nadere (Voorontwerp) fase wordt geadviseerd de kostenraming volgens de SSK-methodiek uit te voeren. In de tabellen zijn de ramingen uitgesplitst. Voor de sobere variant kost de herinrichting circa 780.000 euro en voor de hoogwaardige variant kost het circa 1.000.000 euro.

