

Blik op beton

AARSCHOT - OVER PARELS EN STRAATSTENEN IN HET HAGELAND

De Vlaams-Brabantse provinciestad Aarschot draagt de naam "Parel van het Hageland" en haar inwoners worden "kasseistampers" genoemd. De kasseien zijn zeker niet verdwenen in het straatbeeld maar werden wel op veel plaatsen vervangen door verhardingen in betonstraatstenen. Deze Blik op Beton toont enkele bijzondere projecten en mooie realisaties van de voorbije 30 jaar.

Foto André Nullens



Aarschot, een provinciestad in het noorden van Vlaams-Brabant, nestelt zich aan de Demerboorden, tussen de hellingen van het Hageland. Haar levendige handelscentrum, haar mooie ligging, gezelligheid en culturele rijkdom bezorgden de stad de naam 'Parel van het Hageland'.

De Aarschottenaars worden ook wel 'kasseistampers' genoemd. Vroeger trok er 's nachts namelijk een stadswacht door de stad om de veiligheid van de inwoners te garanderen en tijdens hun rondgang moesten de wachters met hun klompen en hellebaarden op de kasseien stampen. Zo kon iedereen horen of ze wel echt patrouilleerden.

Deze kasseien zijn zeker nog terug te vinden in het historische stadsgedeelte van Aarschot. Maar de hedendaagse eisen van comfort, esthetiek en leesbaarheid die gesteld worden aan straten en publieke ruimten, hebben ertoe geleid dat heel wat kasseien door modernere verhardingstypes werden vervangen. Betonstraatstenen zijn hierbij toonaangevend en we vinden ze dan ook op markante wijze terug in het centrum van Aarschot, maar ook in de deelgemeenten Rillaar, Langdorp en Gelrode.



De combinatie van kasseien en betonstraatstenen, een wekerend beeld in het Aarschotse stadscentrum, zoals dit voorbeeld op het Schaluin

Foto André Nullens



Foto André Nullens

Beelden van de doortochtstraten van Aarschot: Schaluin - Gasthuisstraat - Theo De Beckerstraat - Bogaardestraat

Een eerste grote kennismaking met betonstraatstenen gebeurde in de jaren 1980. De rijkswegen doorheen het centrum van Aarschot werden door het vroegere Ministerie van Openbare Werken aan de stad overgedragen, nadat ze eerst in goede staat van onderhoud waren gebracht. Dit behelsde een volledige vernieuwing van de straten: Schaluin, Gasthuisstraat, Bogaardenstraat, Theo De Beckerstraat en Grote Markt. Vooreerst werd in '84-'85 de Hoogbrug over de Demer vervangen. En in '86-'87 werden de wegeniswerken uitgevoerd. Om de hinder te beperken werden de werken in verschillende fasen uitgevoerd, straat per straat.

De straten werden van gevel tot gevel aangepakt: rijwegen, parkeerplaatsen en voetpaden kregen een nieuwe verharding. Voor de rijweg werden rood-bruine betonstraatstenen van een klein vierkant formaat aangewend (140 mm x 140 mm x 120 mm). De straatlaag bestond uit een mengsel van fijne steenslag en brekerzand. Parkeerplaatsen werden aangelegd in herbruikkasseien met een afboording in zwarte en witte straatstenen.

De voetpadverharding bestond uit beige straatstenen (140 mm x 140 mm x 80 mm). De voegen tussen de stenen werden opgevuld met een beige mortel en ook de lichtjes verhoogde boordstenen waren in dezelfde beige kleur.

Om de snelheid van het verkeer af te remmen, werden diverse asverschuivingen voorzien in het tracé van de rijweg.



De persoon die de leiding had over tal van belangrijke wegen- en infrastructuurwerken in Vlaams-Brabant en meer bepaald in de regio van Aarschot is ir. Frans Venstermans. Als Ingenieur van Bruggen en Wegen was hij leidende ambtenaar o.a. van de werken voor de doortochten van Aarschot en Rillaar. Ir. Venstermans eindigde zijn carrière bij de Vlaamse Overheid als Afdelingshoofd van de Afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant van het Agentschap Wegen en Verkeer. Vandaag is hij nog steeds deeltijds actief als extern adviseur van de stad Aarschot inzake infrastructuurwerken. Op die manier draagt zijn rijke ervaring nog steeds bij tot de kwaliteit van de Aarschotse leefomgeving.

Wat de frequente toepassing van betonstraatstenen in stedelijke omgeving betreft, is Aarschot alles behalve een uitzondering. Denken we maar aan andere voorbeelden zoals Aalst, Turnhout, Oostende en vele andere steden en gemeenten. Toch is Aarschot bijzonder en dit omwille van de doortocht van Rillaar. Dit was namelijk het eerste van de 15 pilootprojecten van het "doortochtenprogramma" dat in de jaren '80 door de Vlaamse Overheid werd opgestart met als doel een verhoogde leefbaarheid op de doortochten in bebouwde kom.

Die noodzaak was er zeker op de Diestsesteenweg, een gewestweg met een dagelijkse verkeersintensiteit van ca. 10.000 voertuigen, waar het autoverkeer aan hoge snelheid door het centrum van Rillaar passeerde en waar geen aandacht of ruimte was voor voetgangers en fietsers. Er werd een stuurgroep opgericht, voorgezeten door ir. Frans Venstermans, met inspraak van bewoners, middenstanders, plaatselijke politici en het stadsbestuur. Aangezien Rillaar de test-case van het programma was, duurde de hele voorbereidingsfase uiteindelijk zes jaar, van 1984 tot 1990.

Het basisconcept bestond uit een indeling in drie zones: toegangszone, overgangszone en centrumzone. Ir. F. Venstermans lichtte in 1991, bij het einde der werken, de karakteristieken van elke zone toe :

Toegangszone: "Het begin van de bebouwde kom. Vroeger was dat alleen te merken aan het agglomeratiebord. De straatkenmerken waren hieraan weinig aangepast: drie

rijstroken maakten een erg brede rijbaan, de snelheid lag erg hoog, de inhaalmanoeuvres waren gevaarlijk en de fietsstroken en oversteekplaatsen onveilig".

"Nu wordt de toegang verbeeld in de 'toegangspoort'. De groene middenberm en de beplanting in de randzone vormen een rustgevend en snelheidsremmend element op de weg. Een automobilist merkt dat hij een centrum nadert en zijn gedrag moet aanpassen."

Overgangszone: "Vlak na de poort zijn er nog losstaande gebouwen, maar dan begint de aaneengesloten bebouwing en duiken winkels en scholen in het straatbeeld op."

"Er wordt een scheiding van de weggebruikers voorzien met voetpaden, fietspaden en parkeerstroken. De rechte lijn van het straatbeeld wordt gebroken door kruispunten en oversteekplaatsen te benadrukken."

Centrumzone: "Het dorpscentrum zag eruit als een kronkelige straat met pleinvorming. Langs deze gewestweg lagen bijna alle winkels. De knelpunten waren ontelbaar: hoge snelheid, smalle voetpaden, klemgereden fietsers, een te lange oversteek... Kortom, het straatbeeld profileerde zich louter als 'weg', niet als 'centrum'."

"Het pleinkarakter werd benadrukt door geen strikte aflijning meer te voorzien tussen rijbaan, fietsstrook en parkeerplaats. Van gevel tot gevel ligt hetzelfde straatmateriaal. De voetpaden zijn breed en bieden zo enkele parkeermogelijkheden terwijl de belangrijkste oversteekplaatsen parkeervrij zijn. Zo lijkt het centrum dus een beetje op een plein."



Foto André Nullens

Vandaag , 22 jaar later, blikt ir. Venstermans terug op het project: “Vandaag lijkt dit project niet zo heel bijzonder en sommige aspecten, zoals de erg smalle fietssuggestiestroken en tamelijk brede rijweg, zijn al weer achterhaald. Maar destijds – ik spreek van de jaren '80, begin jaren '90 – was men helemaal niet vertrouwd met het begrip “doortocht”. De wegen, en zeker de rijkswegen, waren bedoeld om tegen hoge snelheid te kunnen passeren, ongeacht de aanliggende bebouwing en de andere weggebruikers. Het werd dan ook als revolutionair beschouwd toen we bomen in het midden van de rijweg gingen plaatsen, met name om het poorteffect te creëren. Niet alleen de zogenoemde toegangspoorten maar ook de vermindering van drie naar twee rijstroken, de fietssuggestiestroken, de verhoogde kruispunten en het gebruik van betonstraatstenen van gevel tot gevel vond men zeer ingrijpend. Dat verklaart ook waarom de voorbereidingsfase, met inspraak van alle betrokken partijen, in totaal zes jaar duurde.

Over het gebruik van betonstraatstenen:“De keuze van betonstraatstenen als verharding op een gewestweg was ook nieuw. In samenspraak met ir. Hendrikx van FEBELCEM legden we enkele belangrijke ontwerpparameters vast: de stenen met afmetingen 220mm x 110mm x 120mm waren in de massa gekleurd en werden geplaatst in keperverband. De bestaande fundering werd behouden en lokaal verbeterd of aangevuld met schraal beton.

Voor de straatlaag kozen we een mengsel van 40% brekerzand en 60% fijne steenslag 2/6,3, wat ongetwijfeld een belangrijke rol heeft gespeeld in het uitstekende gedrag van de verharding, nu al 20 jaar lang. Vele andere doortochten hebben helaas niet even goed stand gehouden, vaak omdat er andere keuzes waren in het ontwerp zoals onvoldoende stabiele funderingen en straatlagen in zandcement waarbij de verwerkingstijd niet werd gerespecteerd. De brede rijweg in Rillaar heeft wel het voordeel dat het verkeer er minder gekanaliseerd is dan in andere doortochten met bijgevolg minder risico op spoorvorming. Met uitzondering van een lichte spoorvorming ter hoogte van de verkeerslichten en enkele lokale verzakkingen rond inspectieputten, is er geen schade vastgesteld.

Tot slot herinner ik me dat er voldoende tijd was tussen de aanleg en het moment van indienststelling, iets wat vandaag ook niet altijd het geval meer is.”



Foto André Nullens

TAL VAN VOORBEEDEN IN AARSCHOT EN HAAR DEELGEMEENTEN ILLUSTREREN HET RUIME TOEPASSINGSGBIED VAN BETONSTRAATSTENEN



In de Bekafstraat, een kleine verbindingsstraat in het centrum werd een woonerf gerealiseerd. De vroegere kasseien werden van gevel tot gevel vervangen door betonstraatstenen

Op de rechteroever van de Demer in Aarschot werd een wandelkade aangelegd van aan de Hoogbrug tot aan het bovenhoofd van de sluis naast 's Hertogenmolens. De werken kaderden in het stadsvernieuwingsproject "s Hertogenmolens en Amer", dat tot doel had deze omgeving om te vormen tot een sterke aantrekkingspool.





Foto André Nullens



Ook de Amerstraat werd volledig vernieuwd in betonstraatstenen. Veel aandacht werd besteed aan de leesbaarheid van het straatbeeld.



Op de parking Demervallei werd een bushalteplaats ingericht met geprefabriceerde betonnen perronplaten en met aangepaste witte busboordstenen. Het geheel werd verfraaid met modern betonnen straatmeubilair.



Ook de bushalte in de Pastoor Dergentlaan werd volledig met prefab betonnen materialen aangelegd.

Foto André Nullens



De doortocht in deelgemeente Wolfsdonk werd eind jaren '90 vernieuwd. Niet alleen voor voet- en fietspaden, pleinen en parkings werd voor betonstraatstenen gekozen maar ook voor de rijweg, gezien het beperkte zwaar verkeer dat doorheen dit centrum komt.





In Langdorp werd de doortocht vernieuwd omstreeks 2001. De principes van de eerste doortocht in Rillaar werden hier toegepast, weliswaar in verbeterde uitvoering. Het poorteffect werd ook hier gerealiseerd, gevolgd door een reeks asverschuivingen, steeds met een snelheidsremmend effect. De fietssuggestiestroken hebben hier een breedte van 1,50 m. Er werden gewaterstraalde betonstraatstenen gebruikt met kleurondersteunende granulaten in de deklaag, dit in verschillende kleurschakeringen.



Het station van Langdorp is een spoorweghalte langs de spoorlijn Leuven-Hasselt. Parkeren is er gratis voor fietsen en auto's. Voor de uitvoering van de voertuigenparking is geopteerd voor een waterdoorlatende structuur: betonstraatstenen met drainageopeningen voor het gedeelte rijweg en grasbetontegels voor de parkingplaatsen. De straatlaag bestaat uit een porfiersteenslag 2/4 met een dikte van 4 cm en de fundering is opgebouwd uit twee lagen (10 cm + 15 cm) van steenslag 0/32 met niet continue korrelverdeling, geplaatst op een geotextiel.



Foto André Nullens



In Gelrode werd om redenen van waterbeheersing eveneens voor een waterdoorlatende bestrating gekozen. Het betreft hier een nieuwe verkaveling, het O. Vanden Eyndepad, genoemd naar een oudburgemeester van Gelrode. De verharding bestaat uit betonstraatstenen met drainageopeningen geplaatst op een split 2/5 en een fundering in waterdoorlatende steenslag. De structuur werd gebaseerd op de ervaringen van de proefvakken in waterdoorlatende bestratingen die het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) op zijn parking realiseerde en opvolgde.



Voor meer inlichtingen over de technische aspecten verwijzen we graag naar de "Handleiding voor het ontwerp en de uitvoering van verhardingen in betonstraatstenen", Nr. A80/09, uitgegeven door het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) en te downloaden op zijn website www.ocw.be



FEBELCEM

Foto André Nullens

Auteur: ir. L. Rens
met de medewerking van ir. F. Venstermans
en de stad Aarschot

