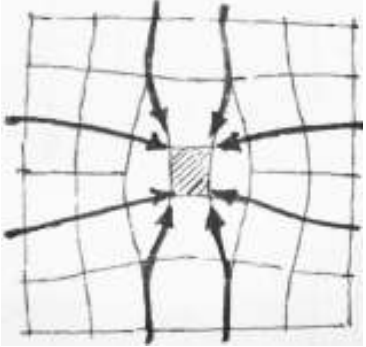

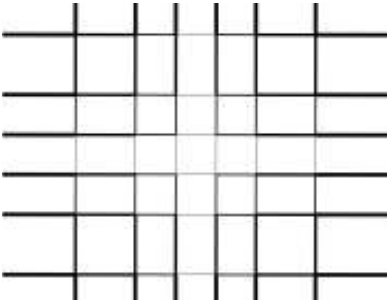

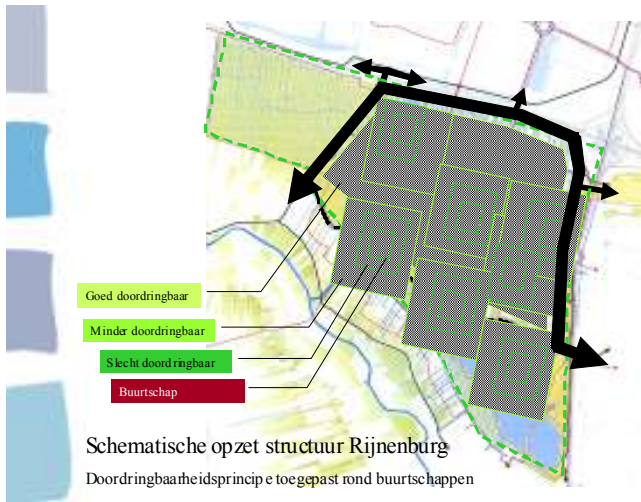



Tools die inspireerden bij de inrichting van Rijnenburgse grid [5,6]

 <p>00829 AlmereBuitenObbeNorbruisPatroon VER KAA-1.jpg</p>	<p>Tool gemodificeerd grid Op zich is een grid voor een ontwerper eerder een uitdaging dan een beperking. Het is de kunst de ‘dwang van het grid’ om te buigen naar de ‘vraag van het ontwerp’. In zijn TU-Delft afstudeerproject Almere Buiten modificeerde Obbe Norbruis het grid nabij het centrum en vergrootte zo de oriëntatie en de levendigheid.</p>
 <p>00829g AlmereBuitenObbeNorbruisPatroon VER KAA-1.jpg</p>	<p>Tool: Verplaatsings-wenspatronen In bestaande wijken kan men uitgaan van door gebruikerspatronen, zoals die door bewoners werkelijk worden gevolgd. Voor Rijnenburg geschikte ‘ontwerp-onderleggers’ zijn vooral de wenspatronen voor langzaam verkeer. Op die manier toonde Hans Blom (TU-Delft) de bereikbaarheidswensen naar scholen, buurtcentrum en ov. Zulke patronen duiden wáár te investeren in directe fietsroutes (dikke stippellijnen).</p>
 <p>110727 GridGetrapteBereikbaarheidRijnenburg.jpg</p>	<p>Tool: Gelaagde auto-doorringbaarheid Getrapt-afnemende, dus een gelaagde doorringbaarheid voor het autoverkeer, naarmate dat dieper doordringt in het grid. Op zich levert gelaagde doorringbaarheid eenvoudige patronen: naarmate men verder is van een randweg worden profielen (wegen, straten, paden) smaller en neemt de capaciteit af. Zo verdampen sluiproutes door tijdverlies.</p>
 <p>110730 BarcelonaKaartLaSagradaFamiliaGaudi.jpg</p>	<p>Tool: ‘Broadway’ modificeert grid Op basis van diagonale (snelle) langzaam verkeerspatronen van gebruikers kan men het grid à la Barcelona (hiernaast afgebeeld) ‘modificeren’. De wisselende ontmoeting tussen diagonalen en grid laat zo’n as werken als de Broadway in New York: iedereen weet waar Times Square in New York of de Sagra Familia in Barcelona liggen (bron: Internet)</p>

Inrichtingsniveau: het doordringbaarheidsconcept vertaald naar Rijnenburg

Door denktank voorgestelde tools voor inrichting Rijnenburg [5,6,7].

 <p>Goed doordringbaar Minder doordringbaar Slecht doordringbaar Buurtschap</p> <p>Schematische opzet structuur Rijnenburg Doordringbaarheidsprincipe toegepast rond buurtschappen</p>	<p>Tool: Gelaagde doordringbaarheid binnen buurtschappen</p> <p>De buurtschappen zelf maken we selectief doordringbaar: fietsers, voetgangers en ov kunnen er wel door, autoverkeer rijdt er omheen en parkeert aan de rand van de buurtschappen. Door alle buurtschappen zo in te richten, wordt het middengebied autoluw (zie afbeelding 10). De buurtschappen zijn vanuit de woonwijken goed bereikbaar met een direct voetgangers- en fietsnetwerk.</p>
 <p>40518 CumlembGridP-EigenErf.jpg</p>	<p>Tool: Taileren autonetwerk</p> <p>Het autonetwerk wordt vanwege het kwetsbare landschap en uit financiële overwegingen zo ‘dun’ mogelijk uitgevoerd. De vroegtijdige ontwerpkeuze Rijnenburg niet integraal op te hogen, maar het oude landschap als onderlegger te gebruiken, maakt het mogelijk voornoemde ‘gelaagde doordringbaarheid’ duurzaam uit te werken: immers, hoe minder een weg wordt bereden, hoe lichter de fundering kan zijn. De weinig bereden centrale woonstraatjes kunnen ‘drijvend worden gefundeerd’ (verharding op een lichte ondergrond als piepschuim). Iets drukker bereden delen van het grid worden zwaarder gefundeerd, maar worden zoveel mogelijk ‘getailleerd’ op basis van de maximaal passende intensiteit en rijsnelheid.</p>



110101Kleur

RijnenburgRomeinseLoopBroadwayFietsroute VER FTS KAA-0485.jpg-1.jpg

Tool: Historische onderlaag als ‘narrative’
 Door in een gebied te bestuderen welke historische ontwikkelingen zich hebben voorgedaan voor de ingebruikname ervan kunnen nieuwe aanknopingspunten gevonden worden voor een (her)inrichting. Hierbij ontstaat als vanzelf een ‘narrative’: een verhaal dat de identiteit van het gebied typeert en karakteriseert. Gebieden met een narrative spreken meer tot de verbeelding van gebruikers. Narratives vormen een goede basis voor de branding van een gebied. De hervonden Romeinse Lopen vormen een prima basis voor een narrative voor Rijnenburg.




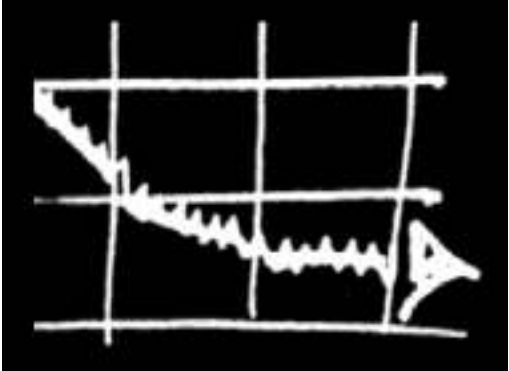

110713 RijnenburgSmalleVoordenWoonStraat TRA-2.jpg

Tool: ‘Voordeweg’
 De ‘Voordeweg’ wordt diep in de woonbuurten toegepast en past in de ‘grid- en tailleeraanpak’. Het concept grijpt voor een hogere verkeersveiligheid in de woonomgeving terug op het karrespoor (‘voorde’). Immers, als een auto ‘gelijk een tram’ spoor houdt op de smalle karrensporen, is de bestuurder waakzaam naar andere gebruikers. Parkeren gebeurt verder op (zie ELA).



110730 BRO ELA Verkaveling VER TRA EFF.jpg

Tool: ‘ELA’
 Kessler introduceerde in de jaren zeventig zijn ELA-concept. Het reduceert onnodige autoverplaatsingen door miniparkeerterrein iets verder van de woningen: de zgn. ‘Eind-Loop-Afstand’ (ELA) van ± 65 m. (een brandweerslang is langer). Voordelen: duurzamere modal split,

	<p>kindvriendelijkere woonomgeving en kostenreductie op fundering en rijverharding (Bron: Kessler)</p>
 <p>110730g MiddenWegvakRijnenburg TRA.jpg</p>	<p>Tool: Fietsstraat Middenwegvak zonder langsparkeren voor 2 rijrichtingen passend voor vrachtverkeer en tegemoetkomende auto. Lokt uit dat men veilig, dus ‘achter een fiets’ blijft rijden; ook hier passeert tegemoetkomend verkeer elkaar bij een uitwijkhaven.</p>
 <p>110730 PsygologischeBereikbaarheidRadiaalDiagonaalDoorGrifBBoek VER TRA EFF.jpg</p>	<p>Tool: Psychologische bereikbaarheid Een gevoel van richting en afstand kan bepalend zijn bij de voorkeur van mensen voor een vervoermiddel. Door met de auto voor je gevoel eerst de verkeerde kant (van je bestemming af) in te moeten rijden, maar met de fiets een snellere, directere keuze te kunnen maken, kan de vervoerwijzekeuze beïnvloed worden. Met het gelaagde doordringbaarheidsconcept wordt hierop op inrichtingsniveau ingespeeld.</p>
 <p>Bron: Transport Alternative New York</p>	<p>Tool: Ontmoetingsplekken aan diagonaal Om gezelligheid, beweging (hardlopen fietsen, rondje om), spelen en ontmoetingen te stimuleren stellen we op een aantal raakvlakken tussen de diagonalen en het grid voor aantrekkelijke en afwisselende plekken in te richten: ‘places to be’. Ook de centrale buurtschappen met wijkvoorzieningen vallen</p>

	hieronder. Meer mensen te voet en per fiets op straat dragen ook bij aan een gevoel van sociale veiligheid.
--	---