
Een buitenruimte met veel verkeersgeluid
wordt nooit succesvol als verblijfsruimte.

Het stedelijke woongebied Holland Park is in deze gids opgenomen als een voorbeeld van een zorgvuldig vormgegeven stedenbouwkundig ontwerp dat voor een aangename auditieve beleving tot gevolg heeft. Sjoerd Soeters maakte het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitplan van Holland Park.



Wat zijn de principes die hij hanteert en hoe kunnen die helpen om in toekomstige stedenbouw de auditieve beleving te verbeteren? Michiel Huijsman (MH) gaat hierover in gesprek met Soeters (SS). Praten met Soeters over akoestiek betekent praten over ruimte. Hij gaat bewust niet op de stoel van de akoesticus zitten, maar weet wel haarfijn uit te leggen welke ruimte een goede (akoestische) verblijfskwaliteit oplevert

MH: Is de akoestische kwaliteit van de buitenruimte belangrijk om mee te nemen in jouw ontwerpen?

SS: Zeker, en dan is wat mij betreft de invloed van verkeersgeluid op de kwaliteit van de openbare ruimte een belangrijke factor. Jan Gehl heeft daar natuurlijk al veel over gezegd. Uit onderzoek blijkt dat als er veel verkeersgeluid is de mogelijkheid om samen in die ruimte een gesprek te voeren ernstig wordt beperkt. Daardoor zullen dat soort ruimtes ook nooit succesvol zijn. Ik vind het belangrijk om de publieke ruimte zo te ontwerpen dat er een prettig verblijfsklimaat ontstaat waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Om dat voor elkaar te krijgen zul je de ruimte voor de auto zo veel mogelijk moeten beperken.

Een buitenruimte met veel verkeersgeluid
wordt nooit succesvol als verblijfsruimte.

MH: Hoe begin je dan aan een ontwerp?

SS: In de moderne – ik noem dat Corbusieriaanse – stedenbouw is de publieke ruimte een restruimte die overblijft als de gebouwen zijn getekend, een ruimte die bovendien meestal ongedefinieerd is en daardoor onaantrekkelijk om in te verblijven. Ik keer het om en ontwerp eerst de ruimte en dan pas de gebouwen die nodig zijn om de ruimte vorm te geven.

En verder hanteer ik als algemeen principe bij mijn stedenbouwkundige plannen dat ik de openbare ruimte probeer te krimpen. Met een gereduceerde of geconcentreerde openbare ruimte vergroot je de kans dat mensen elkaar buiten ontmoeten. Als je een blok huizen maakt, en je maakt rondom straten, dan heb je op al die straten een kwart van het totaal aantal passanten in de openbare ruimte. Maar als je, zoals ik bij Holland Park heb gedaan, die woningblokken aan drie kanten aan het water zet, dan is er één kant waar de kade is, waar alle mensen lopen. Dit trucje heb ik eerder toegepast in Kopenhagen, in Sluseholmen; daar heb ik dit mezelf geleerd.

MH: Wat maakt volgens jou een publieke ruimte prettig om in te zijn?

SS: Er moet een beetje beweging zijn. Je moet mensen tegenkomen. Je wilt op straat niet in je eentje zijn. Je moet een wandeling kunnen maken, met of zonder hond; er moet iets te beleven zijn. Je moet op loopafstand een hapje kunnen eten en een biertje kunnen drinken. Je moet er mensen kunnen ontmoeten. Gewoon, de dagelijkse dingen; het is allemaal niet zo ingewikkeld.

Ontwerp eerst de ruimte en dan pas de gebouwen die nodig zijn om de ruimte vorm te geven.

MH: Hoe zorg je dat een publieke ruimte een aangename verblijfsruimte wordt ?

ISS: Ik heb net als Camillo Sitte veel gekeken naar Middeleeuwse steden. Daar zijn de pleinen de kamers van de stad. En de omslotenheid van die kamers is een voorwaarde om die pleinen aangenaam te laten voelen. Als je alle bouwvolumes los van elkaar zet, wat bij de Corbusieriaanse stedenbouw in de vorige eeuw massaal is gebeurd, dan maak je geen ruimtes meer. De gebouwen staan los in een eindeloze ruimte. Ruimte heeft in dat verband een betekenis van het Engelse woord space. Terwijl, als je kamers maakt, je het over room hebt. Dat is een belangrijk verschil.

Daarnaast is het belangrijk om na te denken over hoe je in de ruimte beweegt en hoe je interacteert met de architectuur. Dan hebben we het misschien wel over de dramaturgie van de ruimtelijke beleving.

Daarbij zijn de wanden heel belangrijk. Als je die wanden een beetje knikt, dan loopt je naar zo'n gebouw toe en kijkt dat gebouw als het ware naar je uit; het gebouw verwelkomt je. Het knikken van de wanden is een belangrijk middel om de ruimte in kleine porties te beleven en ook om het gevoel te hebben dat er interactie is tussen wat er in die gebouwen plaatsvindt en wat er buiten is. En die interactie is op zijn beurt weer een voorwaarde voor sociale veiligheid in de openbare ruimte.

Voor de voetganger is een openbare ruimte het prettigste als deze niet in een keer te overzien is – dat je elke 50 of elke 80 meter automatisch een ander beeld hebt. Dit concept is door Gordon Cullen serial vision genoemd. Hoewel dit een visueel ingestoken concept is, zal het voor geluid niet anders zijn.]

Nog even terug naar het verkeersgeluid en de negatieve invloed daarvan op de verblijfskwaliteit waar je het in het begin over had, hoe kun je daar in het stedenbouwkundig plan op anticiperen?

Daar is cruciaal hoe je dat verkeer zo veel mogelijk scheidt. Hoe je de auto concentreert in sommige gebieden om hem juist uit andere gebieden weg te halen, zodat je daar een betere verblijfskwaliteit kunt realiseren.

Tenslotte, als we dan toch even puur vanuit de akoestiek moeten redeneren: geknikte en gebogen gevels zijn beter dan rechte gevels. Dat leerde ik al op de TH Eindhoven uit het leerboek van bouwfysicus Kosten, nu nog bekend van de Kosteneenheid.

MH: Nog even terug naar het verkeersgeluid en de negatieve invloed daarvan op de verblijfskwaliteit waar je het in het begin over had. Hoe kun je daar in het stedenbouwkundig plan op anticiperen

SS: Cruciaal is hoe je het verkeer zoveel mogelijk scheidt, hoe je de auto concentreert in sommige gebieden om hem juist uit andere gebieden weg te halen, zodat je daar een betere verblijfskwaliteit kunt realiseren.

Verkeerskundigen hebben in de naoorlogse periode de verkeersoppervlakken veel te groot gemaakt. De straten zijn veel te breed en veel te lang. Als je even door je ooghalen kijkt en door Nederland rijdt – waar je ook komt, het is één grote autowereld: in de stad, op het platteland, het staat overal vol met auto's. Iedereen in Nederland woont eigenlijk op een parkeerterrein. Het is een drama. Verkeer is veel te belangrijk geworden. (Zie Deel 6: Automobilititeit).



Bron van deze tekst:

<https://inspiratiegidsgeluid.soundtrackcity.nl/deel8sjoerd.html>

U kunt ook deze QR scannen