

STRATEN



Een doorsnee straat in een doorsnee woonwijk in een doorsnee plaats in Nederland: tweerichtingsverkeer, parkeerplaatsen aan beide kanten van de straat, een trottoir met eventueel wat beplanting en woningen, eveneens aan beide zijden.

Ingrepen in de auditieve atmosfeer van zo'n straat hebben ook invloed op bijvoorbeeld sociale interactie (de straat als ontmoetingsplek), veiligheid (minder voorrang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot minder verkeersslachtoffers), ecologie (een andere inrichting van een straat kan bijdragen aan meer biodiversiteit en het tegengaan van wateroverlast of hittestress), gezondheid en algemeen welzijn (minder uitlaatgassen, minder herrie, meer gelegenheid om buiten te zijn). Stedenbouwkundige Nanda Sluismans heeft een instructief filmpje gemaakt hoe straten kunnen worden veranderd in plaatsen waar wandelen voorop staat.

Om deze video te bekijken, gebruik de QR

Welke ontwerpmaatregelen kunnen worden ingezet?

Bestrating: Zeer open asfalt beton (ZOAB) absorbeert bandengeluid en is waterdoorlatend. Al dan niet stille klinkers leiden vaak tot een zekere snelheids- en daarmee geluidsreductie, laten eveneens water door, en geven een ritmisch-ruimtelijk patroon wanneer er over gereden wordt. Zie ook het lemma 'Wegdek' in Bodem. (link naar Deel 6_Bodem)

Verkeer: Snelheidsbeperkingen (30km zones, rotondes en verkeersdrempels) verminderen verkeerslawaaï. Maar verbod voor vrachtverkeer, eenrichtingsverkeer, een autoluwe of zelfs autovrije straat hebben natuurlijk meer effect. Ruimte overhevelen van auto's naar voetgangers, fietsers of groenvoorzieningen maakt dat steden beter klinken (Madden 2021).

Parkeerfaciliteiten: Geluidsreductie bij het autovrij maken van een straat betekent vaak dat er alternatieve parkeerfaciliteiten moeten worden gecreëerd, bijvoorbeeld aan de rand van een woonwijk. Parkeerplaatsen kunnen daar

afgeschermd worden met vegetatie parkeren kan ook in ondergrondse garages of in multifunctionele hubs.



Autoparkeren gebundeld, Culemborg. Foto: Nanda Sluijsmans



Groen

Parkeren ingepakt in hagen, Woudenberg. Foto: Nanda Sluijsmans



Ondergronds parkeren. Foto: iStock



Multifunctioneel parkeergebouw 'Smart Dock' in Haarlem. Foto: Nanda Sluijsmans

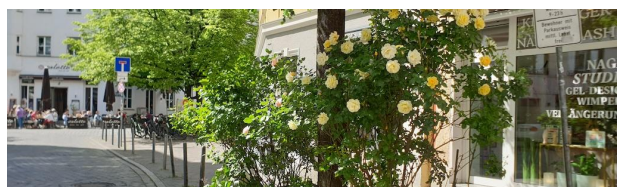
en water: Minder nadruk op het faciliteren van automobilititeit maakt dat in een straat meer ruimte vrijkomt voor ander gebruik en voor een andere inrichting. Een straat kan zoveel meer zijn dan een doorgangsplek. Met de juiste inrichting wordt het (ook) een verblijfsruimte. Zie de beelden hieronder voor inspirerende voorbeelden van straten die anders zijn ingericht.



Autovrije straat in Kloosterbuuren, Den Haag. Foto: Nanda Sluijsmans



Autovrije woonstraat, Amsterdam. Foto: Nanda Sluijsmans



Winkelstraat met speelfontein, Leidsche Rijn. Foto: Nanda Sluijsmans — Leefstraat Rijswijk Buiten, Rijswijk. Foto: Nanda Sluijsmans

Straatmeubilair: Kleine objecten verstrooien geluid en kunnen daarom een rumoerige plek aangenamer doen klinken. Zie Kleine objecten

Geluidskunst: (Interactieve) geluidskunst kan bepaalde ongewenste geluiden maskeren, transformeren of variatie aanbrengen in een verder homogene auditieve omgeving. Zie ook Geluid en Kunst in deel 4 Geluid en kunst en Geluidskunst in dit deel.

Gevels: Groene gevels, geveldetailering en houten panelen hebben een geluidsabsorberend en/of verstrooiend effect. Zie Gevels

Burgerparticipatie: Het betrekken van de lokale gemeenschap bij het (opnieuw) ontwerpen van de geluidsomgeving kan leiden tot de implementatie van ideeën die goed aansluiten bij hun wensen, en creëert een gevoel van eigenaarschap en verantwoordelijkheid.

Bron van deze tekst:

<https://inspiratiegidsgeluid.soundtrackcity.nl/deel6-geluid-en-straten.html>

U kunt ook deze QR scannen