

INTERVIEW MET MISJA VAN VEEN, UNS



In 2015 werd het
totaal
vernieuwde

stationsgebouw Arnhem
Centraal officieel geopend. Het
is een architectonisch
indrukwekkend gebouw met een hoge
stationshal, een golvend dak en veel glaswerk,
en won verschillende architectuurprijzen. Misja
van Veen, architect en stedenbouwkundige,
heeft ongeveer 10 jaar aan station Arnhem
Centraal gewerkt.



Welke rol speelde geluid en akoestiek in het ontwerp van het stationsgebouw en de directe omgeving? Architect en kunstcurator Rawan Serhan (RS) praat hierover met van Veen (MvV) en wil allereerst weten in welke fase van het ontwerpproces van Arnhem Centraal de auditieve inrichting werd meegenomen.

RS: Hoe verhoudt het ontwerp zich tot de akoestiek?

MvV: Het station is ontworpen met veel driedimensionale golvende, gewelfde oppervlakken. Dit zijn structurele elementen, dus waren er concrete en pragmatische redenen om als materiaal te kiezen voor staalplaat gevuld met beton. Dit is natuurlijk bepaald niet optimaal vanuit een akoestiek perspectief, maar bij het ontwerpproces waren we voornamelijk bezig met het zoveel mogelijk wegnemen van visuele obstructies en het kiezen van materialen die, letterlijk, tegen een stootje kunnen. Zachtere materialen die het geluid dus minder doen weerkaatsen, zouden dan in het plafond verwerkt kunnen worden. Uiteindelijk heeft dat geresulteerd in een 'strokenplafond'. Een akoestisch specialist maakte hiervoor een simulatie waaruit bleek dat de meest ideale optie bestond uit stroken hout van 8 cm breed met daartussen openingen van 2 cm



Strukturele elementen van station Arnhem
Centraal. Beeld: UNS

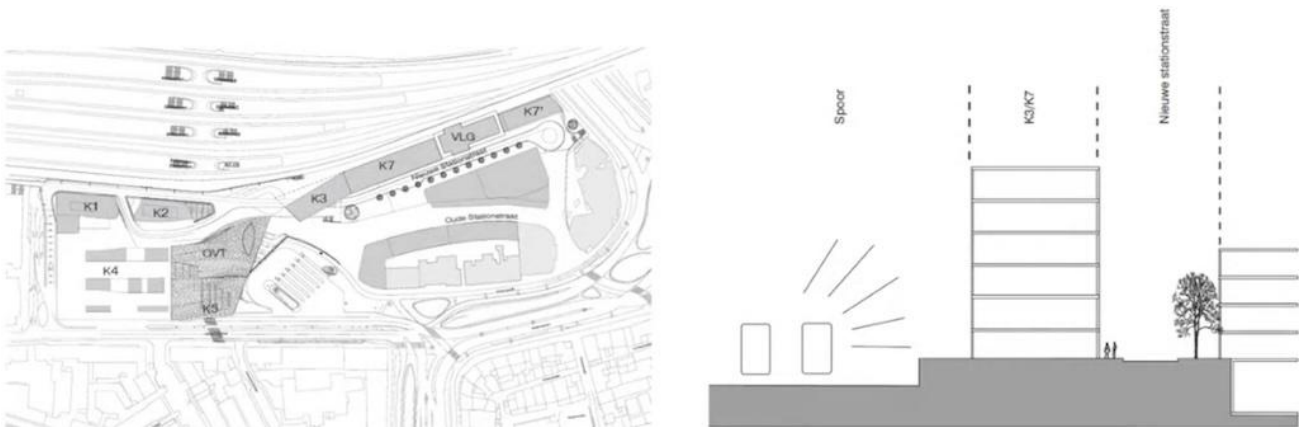


Strokenplafond van station Arnhem Centraal. Beeld:
UNS

RS: Hoe ging het verder?

MvV: Na oplevering van het gebouw zijn er allerlei akoestische testen gedaan om het luidsprekersysteem zo optimaal mogelijk in te stellen. Een aspect dat hierbij ook van belang is, is hoeveel mensen zich in de stationshal bevinden. Arnhem Centraal is ook gebouwd voor de toekomst waarin waarschijnlijk meer reizigers gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Daarom is het nu nog vaak wat leeg, wat leidt tot meer reflectie van geluid. Het betekent ook dat het luidsprekersysteem in de toekomst wellicht een beetje aangepast moet worden.

RS: Tot nu toe hebben we het alleen gehad over het geluid binnen. Hoe zit het eigenlijk met de geluidsuitstoot van de treinen, ofwel van geluid dat van buiten naar binnen komt?



Bouwvolumes langs de spoorzone, plattegrond en dwarsprofiel. Beeld: UNS

MvV: Zoals op de afbeelding te zien is, is er een reeks hoge kantoorgebouwen tussen de stationshal en de treinsporen; deze functioneren als een akoestische buffer en houden veel geluid tegen. Daarom is het belangrijk dat deze gebouwen aaneengesloten zijn. Richting het stadscentrum opteerden we wel voor openingen tussen gebouwen om zodoende visueel contact met binnenstad te kunnen houden.

RS: Tot slot, zou je met de kennis van nu dingen anders hebben gedaan?

MvV: Aan het begin van het ontwerpproces, inmiddels al enkele decennia geleden, waren duurzaamheid en klimaatadaptatie nog niet zo belangrijk of ingeburgerd. Nu zou ik meteen in het begin van het planningsproces veel meer natuurlijke elementen willen inbrengen: meer groen, meer zachte materialen, wat minder grijs tinten. En de eerste twee elementen ook om akoestische redenen: geluid maakt een belangrijk deel uit van een meer ecologisch verantwoorde omgeving.

Bron van deze tekst:

<https://inspiratiegidsgeluid.soundtrackcity.nl/deel8-interview-met-misja-van-veen-uns.html>

U kunt ook deze QR scannen