AUTOMOBILITEIT



De auditieve impact van automobiliteit is alomtegenwoordig. Verkeersgeluid van veraf wordt veelal ervaren als (ongewenste) ruis, en van dichtbij als herrie. Doordat subtiele geluiden worden overstemd, wordt de buitenruimte als onprettig en onveilig ervaren. ㉜ In Verkeersgeluid is een aantal maatregelen opgenomen die de impact van verkeersgeluid kunnen verminderen.

Een stap verder is het actief terugdringen van het autogebruik. Door de ruimte die nu in beslag wordt genomen door auto's (parkeerruimte, wegvakken) een andere bestemming te geven, ontstaat ruimte voor andere, meer aangename geluiden die maken dat de publieke omgeving meer gewaardeerd en beter gebruikt kan worden.



A100 Berlijn. Het ruimtebeslag en het materiaalgebruik van de infrastructuur voor autoverkeer zijn enorm. Beeld: Michiel Huijsman.

Ruimtebeslag van automobiliteit

Architect Sjoerd Soeters verwoordt het elders in deze gids Interview met Sjoerd Soeters, PPHP als volgt: 'Maak de openbare ruimte niet te groot, want anders ontmoeten mensen elkaar niet meer'. De ruimte die de auto in de meeste buurten inneemt is zo groot dat die niet meer gebruikt kan worden als verblijfs- of sociale ruimte. In veel uitbreidingswijken zijn de hoofdverkeersroutes bijvoorbeeld voorzien van een brede groenstrook om te hoge geluidsbelasting op de gevels van de aanliggende woningen te voorkomen. Daarmee ontstaat een uit elkaar getrokken ruimte met een slechte verblijfskwaliteit. Deze 'dode', onaantrekkelijke ruimte maakt dat men eerder de auto neemt voor relatief korte afstanden (om boodschappen te

doen bijvoorbeeld) dan dat gekozen wordt voor fietsen of lopen. Dat zorgt voor een extra verslechtering van de verblijfskwaliteit. Een maatregel om geluidsbelasting binnen te voorkomen zorgt daarmee voor een verslechtering van de geluidskwaliteit in de buitenruimte. Hoe is dat te voorkomen?



In Japan is parkeren van motorvoertuigen in de publieke ruimte niet toegestaan. Dat levert compacte steden op. Beeld: Norbert Woehnl.



Een verkeersfilter in Karlsruhe. Fietsers kunnen doorrijden, auto's niet. Beeld: Michael Reichert.

Concrete maatregelen

Autoluwe buurten bouwen met parkeerhubs aan de randen. Zie Straten

Andere vervoerswijzen stimuleren om daarmee de noodzaak om met de auto te gaan weg te nemen.

Reductie van parkeerruimte schept ruimte voor andere bestemmingen zoals groen en sociale activiteiten, met bijkomende geluiden die vaker als prettig worden ervaren.

Het afschaffen van parkeernormen. Door parkeerplaatsen niet meer voor te schrijven ontstaat er marktwerking. Dat heeft effect op de lange duur: er kan meer compact worden gebouwd (zie van der Maas: 2025: 106) ㉝

Snelheidsbeperkende maatregelen zoals 30km zones in buurten/steden doen niet alleen het verkeersgeluid afnemen, maar maken ook een andere inrichting van de ruimte mogelijk: minder ruimte voor autoverkeer (minder brede wegprofielen, kleinere boogstralen, geen of minder brede stroken 'dode' ruimte tussen weg en woonbebouwing) waardoor activiteiten en functies met prettigere geluiden ruimte krijgen.

Het planologisch concept de 15-minutenstad toepassen ㉞.

Autoverkeer tijdelijk sterk terugdringen zodat mensen kunnen horen welk verschil dat maakt. Denk aan maatregelen als de autoloze zondag in Brussel ㉟ of de Sternfahrt in Berlijn.㊱



Autoloze Zondag in Brussel. Beeld: Ville de Bruxelles.



50ste Sternfahrt in Berlijn. Beeld: ADFC Berlin.

Bron van deze tekst:
https://inspiratiegidsgeluid.nl/deel6-geluid-en-automobiliteit.html
U kunt ook deze QR scannen