

Een leefbare wijk: Tijd voor een radicale omslag in mobiliteitsdenken

Wilco Bos – Royal HaskoningDHV – wilco.bos@rhdhv.com
Nienke Buikema – Royal HaskoningDHV – nienke.buikema@rhdhv.com

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht

Samenvatting

Veel gemeenten hebben een omvangrijke woningbouwopgave. Om in de schaarse ruimte aan deze woningbouwopgave te voldoen en tegelijk leefbare wijken te bouwen is er een radicale omslag nodig in het mobiliteitsdenken: van mobiliteit naar leefbaarheid, of eigenlijk van verplaatsen centraal naar verblijven centraal. De leefbare wijk van de toekomst is daarmee een autovrije wijk.

De ruimtelijke ordening in Nederland is dankzij decennialang beleid gebaseerd op automobiliteit. Dit is een bewuste keuze geweest. Hierdoor zijn straten dichtgeslibd en raken beleidsdoelen als leefbaarheid en verkeersveiligheid ondergesneeuwd. Wijken zijn zo ingericht dat bewoners zo dicht mogelijk voor de deur kunnen parkeren en zo snel mogelijk weer kunnen vertrekken. Om het verblijven weer centraal te stellen en de leefbaarheid te verbeteren, kan een autovrije wijk worden gecreëerd.

Enkel sturen op een lagere parkeernorm werkt niet, omdat dat de druk op de omliggende buurten en wijken laat toenemen. Ook het openbaar vervoer en deelmobiliteit is op veel plekken geen oplossing, omdat het niet frequent en fijnmazig genoeg aanwezig is om het autobezit en autogebruik significant te laten dalen. Het is simpelweg nog geen volwaardig alternatief. Het ontwikkelen van een autovrije wijk moet daarom in veel gemeenten los gezien worden van het ov-netwerk.

De autovrije wijk bestaat al in veel gemeenten. Veel binnensteden zijn al autovrij of autoluw gemaakt en Bewoners zijn er inmiddels aan gewend om de auto op afstand te moeten te parkeren. Ook werken verschillende gemeenten aan nieuwe wijken waar parkeren aan de rand of meer gereguleerd plaatsvindt. Wel is het dan van belang om toegang te kunnen verlenen tot noodzakelijk verkeer als nood- en hulpdiensten en incidentele noodzakelijke gevallen.

In de autovrije wijk van de toekomst staan leefbaarheid en verblijven centraal. Automobiliteit en snel fietsverkeer worden aan de rand geplaatst, waardoor de vrijgekomen ruimte ingericht kan worden als groene verblijfsruimte. De parkeervoorzieningen worden gecombineerd met diensten als pakketkluisen en waar mogelijk openbaar vervoer, waardoor een buurthub ontstaat, die zo goed mogelijk aansluit op de bestaande infrastructuur.

1. Inleiding

In Nederland bepaalt de auto het straatbeeld. Deze heilige koe is de basis van het ruimtelijke proces als gevolg van 70 jaar lang doelbewuste keuzes in de naoorlogse planologie. Het lijkt wel alsof een woonwijk zo gebouwd moet worden dat je er zo snel mogelijk vandaan kunt vertrekken en dat verblijven in de wijk bijzaak is geworden. Woonstraten staan buiten kantooruren vol met geparkeerde auto's en ook overdag is het een komen en gaan van bijvoorbeeld pakketdiensten. Gelukkig is er een kentering aan het ontstaan in de wijze waarop we naar mobiliteit kijken: het mobiliteitsdenken, maar die kentering zet niet vanzelf door.

Daarnaast hebben veel gemeenten in Nederland een enorme woningbouwopgave. Deze wordt ingevuld door zowel uitbreiding als door inbreiding. Natuurlijk leidt de woningbouwopgave ook tot een mobiliteitsopgave, en daarmee tot druk op de bestaande infrastructuur. Tegelijkertijd verschuiven de wensen van beleidsmakers en van de samenleving als geheel.

Verkeersveiligheid en leefbaarheid krijgen een belangrijkere prioriteit. De stapeling van deze opgaven en wensen stelt gemeenten voor complexe keuzes.

Om aan de woningbouwopgave te voldoen en tegelijkertijd leefbare wijken te bouwen is er een radicale omslag nodig in het mobiliteitsdenken: van mobiliteit naar leefbaarheid, of eigenlijk van verplaatsen centraal naar verblijven centraal. De leefbare wijk van de toekomst is daarmee een autovrije wijk.



Figuur 1 - Schets wijk van de toekomst

2. Literatuur en context

De explosieve bevolkingsgroei sinds de Tweede Wereldoorlog en de investeringen die met behulp van het Marshallplan in infrastructuur konden worden gedaan zorgden voor een grote toename van het autogebruik in Nederland. Nationaal en internationaal verkeer van goederen en personen droeg bij aan de wederopbouw. Hiermee ontstond een technocratische manier van nadenken over de openbare ruimte en functie van wegen. Efficiëntie en doorstroming stonden hierin centraal. Om de verkeersveiligheid te borgen werd de ruimteclaim door deze wegen alleen maar groter (Bruinsma & Koomen, 2021) (Verkade & te Brömmelstroet, 2020).

In de jaren en beleidsnota's ruimtelijke ordening die volgden werd deze mobiliteitsgroei gefaciliteerd, onder andere door het stimuleren van bevolkings spreiding. In de jaren 60

volgde, door de economische ontwikkeling, een snelle opkomst van de auto als vervoermiddel voor de gewone mens. Suburbanisatie en kantoren die zich met het oog op zeeën aan (parkeer)ruimte aan de rand van de stad vestigden leidden tot een explosie van automobilititeit. Het beleid was bedoeld om mobiliteit te spreiden, maar dit mislukte. Mensen gingen verder weg van werk wonen, in plaats van dichterbij. Dit fenomeen staat bekend als de wet van behoud van reistijd en verplaatsingen of de Brevet-wet (Hupkes, 1977).

Pas in de Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland (1973-1977) werd voor het eerst gesproken over het verminderen van de groei van mobiliteit, veroorzaakt door de tijdsgeschiedenis van verschillende oliecrises. Er werd ingezet op het sparen van de openbare ruimte door middel van openbaar vervoer- en parkeerbeleid. Verschillende protesten van onder andere de huidige Fietsersbond leidden tot de mobiliteitsstructuur die wij tot op vandaag de dag nog kennen, die compleet anders is dan de rest van de wereld (Verkade & te Brömmelstroet, 2020). Ruimte voor fietsers en autoluwe stukken stad zijn het resultaat van activistische initiatieven uit die tijd. Dit neemt niet weg dat op wijkniveau de auto nog altijd veel plaats in nam.

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland (1988-1997) werd de trend uit de protesten van de jaren 70 doorgezet: substitutie van de auto naar meer milieuvriendelijke vormen van mobiliteit, zoals de fiets of het openbaar vervoer. Ook werd het abc-kantorenbeleid opgesteld, met als doel om gericht automobilititeit te beperken en openbaar vervoer te stimuleren (Bruinsma & Koomen, 2021). Het kwaad leek echter al geschied: de substitutie blijkt slechts gering wanneer men al gewend is voor de voordeur in de eigen auto te kunnen stappen.

Parkeren op afstand wordt de afgelopen jaren ook steeds meer als een logische oplossing gezien voor de ruimtelijke opgave in wijken. Uit een bewonerspilot (Kanselaar, 2022) blijkt dat inwoners hier geen moeite mee hebben. Deze pilot heeft echter plaatsgevonden in hoog stedelijk gebied, en hoeft niet representatief te zijn.

3. Waarom een autovrije wijk?

Om echt een wijk te creëren waar leefbaarheid het uitgangspunt is, is het kiezen voor autoluw niet voldoende. Als bewoners en diensten als pakketbezorgers nog steeds met de auto welkom zijn in de haarvaten van de wijk, is nog steeds geen sprake van een wijk waarin het verblijven op één staat. Verkeersveiligheid is dan nog steeds een issue en de openbare ruimte blijft gereserveerd voor de auto. Voor voetgangers, en met name voor kinderen is de openbare ruimte dan geen veilige omgeving.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt door gemeenten steeds meer ingezet op klimaatadaptatie en het bestrijden van hittestress. Deze doelen worden het beste gediend met het creëren van een groene en waterrijke woonomgeving, die bovendien prettig is om in te verblijven. Het wegnemen van asfalt en verstening zorgt voor minder hitte.

De laatste reden om een autovrije wijk te willen, is de ruimtelijke opgave die gemeenten hebben. Schaarse vierkante meters grond kunnen maar één keer worden gebruikt. Als de vierkante meters voor automobilititeit, wegen en parkeerplaatsen, efficiënter worden benut, zijn er meer vierkante meters beschikbaar voor woningbouw en verblijfsruimte.



Figuur 2 - Schets inrichting openbare ruimte als verblijfsruimte

4. Parkeernormen zijn niet zalmakend

Parkeernormen worden regelmatig gezien als zelfstandige knop om aan te draaien, en waarmee het aantal auto's, of tenminste het aantal beschikbare parkeerplaatsen, in een wijk teruggebracht kan worden. De praktijk blijkt echter weerbarstiger. De beslissing om parkeernormen te verlagen is vaak gebaseerd op wensdenken. Initiatieven op het gebied van deelmobiliteit of de aanwezigheid van een (hoogwaardige) ov-verbinding helpen wel, maar worden ook vaak overschat. Lagere parkeernormen kunnen zonder regulering leiden tot een waterbed effect en daarmee tot een hogere parkeerdruk op de wijk zelf en de omliggende wijken en buurten.

Ook zorgen lagere parkeernormen er voor dat alle beschikbare parkeergelegenheid ook bezet is, waardoor de wijk 'blikkeriger' oogt dan beleidsmakers voorzien hadden. Het is dan ook geen tovermiddel om daadwerkelijk een vooruitstrevende leefbare wijk te creëren. Daar is meer voor nodig. Parkeernormen lijken bovendien een doel op zich te zijn geworden, waarbij gemeenten uitgaan van de standaardnormen van het CROW. Deze normen zijn echter volgend op de realiteit van het steeds hogere autobezit, waarmee ze vernieuwend beleid op dit gebied in de weg zitten.

Parkeerregulering in de vorm van beprijzing, al dan niet alleen voor bezoekers, is een middel wat in de praktijk wel werkt. Betaald parkeren leidt tot minder autobezit en minder autogebruik en wordt vaak gebruikt om een te grote druk op schaarse parkeerruimte in vooral grotere steden te voorkomen.

5. Laat de focus op het openbaar vervoer los

Autoluwe of autovrije wijken kunnen niet alleen worden gerealiseerd in de grote steden, op plekken waar een groot ov-knooppunt in de nabijheid is. De MerwedeKanaalZone in Utrecht, en Havenstad in Amsterdam zijn bekende voorbeelden van nieuwe wijken, waar de auto een lagere prioriteit krijgt. Parkeernormen zijn laag en parkeren gebeurt waar mogelijk op afstand. Maar de MerwedeKanaalZone en Havenstad zijn unieke projecten. De wijken zijn binnenstedelijk, groot, en hebben een goed geregelde ov-ontsluiting in de nabijheid. Daarnaast zijn ze onderdeel van een grootstedelijke omgeving, waar de druk op de infrastructuur groot is en het openbaar vervoer frequent en fijnmazig. Dit zijn twee eigenschappen die noodzakelijk zijn om het autobezit en autogebruik daadwerkelijk te laten afnemen.

Veel middelgrote en kleine steden hebben echter ook een woningbouwopgave en geen openbaar vervoer van dergelijk formaat dichtbij. En over het algemeen geldt ook: hoe verder bij de stad vandaan, hoe grofmaziger het openbaar vervoer. De grootstedelijke projecten kunnen dan ook niet als blauwdruk worden gebruikt voor andere gemeenten.

Om te voldoen aan de opgave op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid kan dus niet, of niet enkel, geleund worden op de aanwezigheid van het openbaar vervoer, al maakt dit de opgave wel gemakkelijker. Beleidsmakers dienen zich bij het ontwikkelen van autoluwe of autovrije wijken te richten op oplossingen waarbij verder gekeken wordt dan aansluiting op het ov-netwerk.

6. Organiseer autotoegankelijkheid voor specifieke doelgroepen op specifieke tijden

Behandel de auto niet als vijand, maar zorg voor maatwerk in toegang. In sommige gevallen is het noodzakelijk om korte tijd een voertuig voor de deur te hebben staan. Vanuit de praktijk in autovrije gebieden zijn diverse voorbeelden bekend: de levering van een zware piano, de glaszetter of het thuis kunnen komen met een been in het gips. Afval moet worden opgehaald, en winkels moeten worden bevoorrad. Kortom: het is niet mogelijk om kortparkeren, dan wel laden en lossen door voertuigen geheel uit te bannen. Ook geldt: nood- en hulpdiensten moeten altijd toegang hebben.

Om maatwerk in toegang te kunnen leveren zijn intelligente toegangssystemen behulpzaam. In steeds meer binnensteden wordt al ANPR ingezet (al dan niet met fysieke afsluiting) en in een aantal steden wordt ook al geëxperimenteerd met intelligente ontheffing verlening: het verlenen van een toegangsrecht voor een bepaald tijdstip voor een specifieke doelgroep.

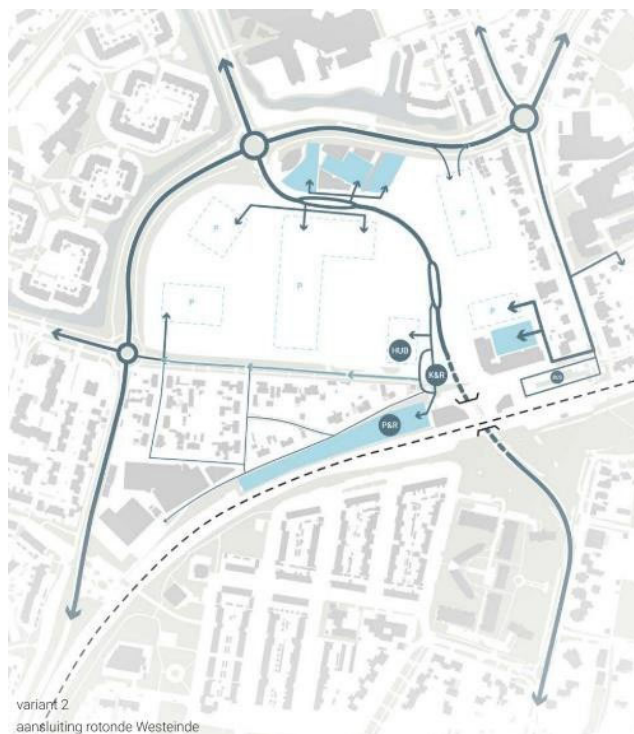
Echter – en ook dat is bekend uit de huidige praktijk: terughoudendheid in het verlenen van toegangsrecht en strenge bijbehorende eisen zijn een must, net als strikt toezicht. Te vaak kiezen bestuurders en directeuren voor de weg van de minste weerstand. Zij moeten hierbij worden geholpen om de keuze voor een echte autovrije wijk te durven maken. De leerervaring is dat heel veel autoritten niet tot bij de voordeur hoeven te komen en dat een level playing field op dit punt (als mijn buurman het niet mag, hoef ik het ook niet) ook draagvlak betekent. Daarnaast is het hanteren van 5 km/u (stapvoets) als maximumsnelheid verstandig om te voorkomen dat de verkeersveiligheid toch in het geding komt, zeker aangezien de perceptie in een autovrije wijk zal zijn dat geen rekening gehouden hoeft te worden met autoverkeer.

7. Kijk naar bestaande voorbeelden

Is een autovrije wijk wel echt zo ver weg? In Nederland hebben we er al veel meer dan we denken. De meeste binnensteden zijn de afgelopen decennia al autovrij geworden. En toch was parkeren in de kernwinkelgebieden in de jaren '70 en '80 de normaalste zaak van de wereld. De inwoners van deze wijken weten echter niet beter meer, dan dat deze gebieden autoluw of autovrij zijn. Waarom zou dat enkel kunnen als het om een winkelgebied gaat en gaat het niet op voor een verblijfsgebied? We moeten simpelweg af van de gedachte dat de auto tot in de haarvaten van de wijk gefaciliteerd moet worden en kijken welke randvoorwaarden er nodig zijn om een autovrije wijk te creëren.

Diverse gemeenten zijn ook met deze gedachten aan de slag gegaan. Zo was oorspronkelijk de gedachte om het Ebbingekwartier in Groningen autovrij te bouwen, of op zijn minst stevig autoluw. In de praktijk bleek dit toch lastiger en bepaalt de auto alsnog in grote delen van de wijk het straatbeeld.

In Harderwijk is op dit moment inbreidingslocatie Nieuw Weiburg in ontwikkeling, waarbij de huidige richting ook is om het parkeren ondergronds en aan de rand van de wijk te laten plaatsvinden (Figuur 3, (Gemeente Harderwijk, 2022)). De parkeerplaatsen zijn dan enkel vanuit de randen van de wijk benaderbaar, waardoor de ruimte tussen de woningen en appartementen gebruikt kan worden voor langzaam verkeer en (groene) verblijfsruimte.



Figuur 3 - Mogelijke auto-ontsluiting Nieuw Weiburg Harderwijk

En Harderwijk en Groningen zijn niet de enige gemeenten. Veel gemeenten worstelen met de invulling van met name inbreidingslocaties, en hoe het autoverkeer daar al dan niet een plek in krijgt en er voldoende woningen gebouwd kunnen worden om aan de woningbouwopgave van de gemeente te kunnen voldoen.

8. De toekomstige autovrije wijk

Een autovrije wijk is zeker mogelijk, mits de ruimte op de juiste manier wordt ingericht. Het begint met de keuze om binnen de wijk op maaiveldniveau geen reguliere automobilititeit meer toe te staan. Ook snelle fietsroutes lopen om de wijk heen, om nieuwe verkeersonveilige situaties te voorkomen. Ontsluitende fietsroutes worden wel aangelegd, om fietsgebruik in de wijk te stimuleren. Ook dient er ruimte beschikbaar te zijn om bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten te faciliteren, maar deze ruimte is niet beschikbaar voor reguliere automobilititeit. Door deze fundamentele keuze te maken, kan de openbare ruimte tussen de woningen of woonblokken ingericht worden als (groene) verblijfsruimte.



Figuur 4 - Schets nieuwe inrichting openbare ruimte

Het creëren van een autovrije wijk laat niet ineens de behoefte aan automobilititeit verdwijnen, maar kan deze wel verminderen en het denken over mobiliteit en het gebruik van de auto daarin veranderen. Parkeerterreinen aan de rand van de wijk, of ondergronds, zorgen ervoor dat ook deze behoefte wordt ingevuld. Deze voorzieningen worden ontsloten op logische plaatsen in de bestaande infrastructuur. Pakketdiensten kunnen op dezelfde terreinen worden gefaciliteerd. Bezorgers leveren de pakketten af bij pakketkluisen die onderdeel zijn van de parkeerterreinen. Als de wijk ook met het openbaar vervoer ontsloten kan worden, wordt gebruik gemaakt van dezelfde punten, zodat uiteindelijk een buurthub ontstaat waar de voorzieningen samenkomen.

De leefbare wijk is veel dichterbij dan we denken, de bestuurder is aan zet!

Referenties

- Bruinsma, F., & Koomen, E. (2021). *Ruimtelijke ordening in Nederland*. Amsterdam: Vrije Universiteit.
- Gemeente Harderwijk. (2022). *Nieuw Weiburg, Nota van Uitgangspunten*. Harderwijk: Gemeente Harderwijk.
- Hupkes, G. (1977). *Gasgeven of afremmen: Toekomstscenario's voor ons vervoerssysteem*. Kluwer.
- Kanselaar, M. (2022, 10 6). *Haagse bewoners blijken parkeren op afstand geen probleem te vinden*. Opgehaald van Verkeersnet:
<https://www.verkeersnet.nl/actueel/43141/haagse-bewoners-blijken-parkeren-op-afstand-geen-probleem-te-vinden/>
- Verkade, T., & te Brömmelstroet, M. (2020). *Het recht van de snelste*. de Correspondent.