

Autoluw, auto-arm of autovrij?

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening spreekt de rijksoverheid haar zorg uit over de openbare ruimte. De ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte wordt steeds meer bedreigd, vooral door de auto. Hoe krijgen we de auto uit de straat?

ILONE WILLEMSEN*

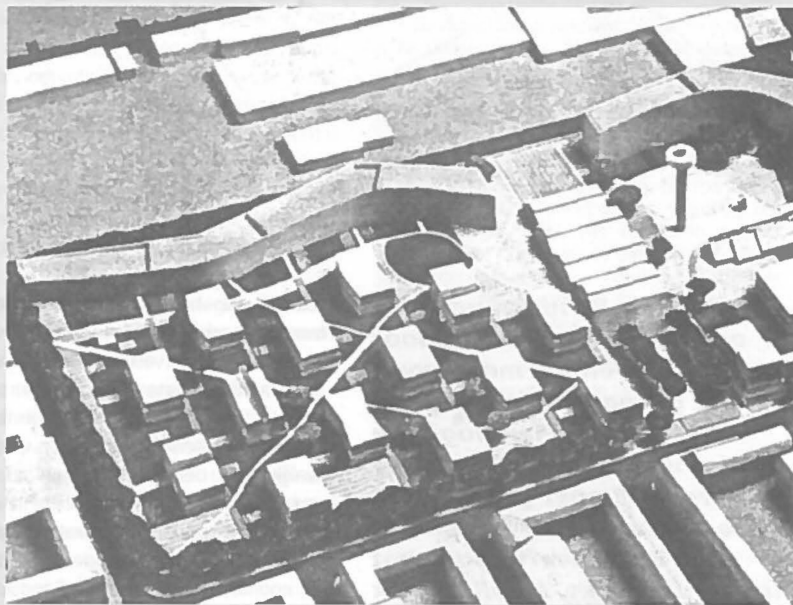
Door de auto-toegankelijkheid in een woongebied te beperken, wordt het voor automobilisten minder aantrekkelijk gemaakt om te rijden en te parkeren in een dergelijk woongebied. Een afname van het aantal auto's in woongebieden betekent dat kinderen veiliger buiten kunnen spelen, een grotere verkeersveiligheid, minder geluids- en stankoverlast van de auto en de mogelijkheid om tot een andere verkaveling over te gaan waardoor een aantrekkelijker woonomgeving kan ontstaan.

De dertig-kilometer-per-uur-zone is een voorbeeld om woongebieden een minder autovriendelijk karakter te geven. In Houten is men al een stukje verder gegaan door het beperken van de auto-toegankelijkheid. Een deel van de gemeente is auto-arm gemaakt. De meest extreme vorm van auto-ontoegankelijkheid is autovrij. Slechts in uitzonderingssituaties kunnen auto's in het autovrije gebied worden toegelaten, zoals voor hulp- en nooddiensten. De enige verbindingen in het woongebied bestaan uit loop-, fiets- en openbaar vervoerroutes. Er zijn dus verschillende manieren om de openbare ruimte terug te veroveren op de auto. Maar is een autovrije woongebied ook realiseerbaar?

MAATREGELEN

In tegenstelling tot traditionele woonwijken wordt in een autovrij woongebied het openbaar vervoer en het langzaam verkeer als uitgangspunt genomen en niet de auto. Maatregelen om dit te bewerkstelligen zijn onder meer:

- ♦ het situeren van de parkeerplaatsen aan de rand van het woongebied;
- ♦ aanwezigheid van een openbaar vervoersknooppunt;
- ♦ netwerk van langzaam-verkeer-routes;



De nieuwe stadswijk krijgt ongeveer 600 woningen en zal worden gebouwd op het GWL-terrein, het voormalig terrein van Gemeentewaterleidingen langs de Haarlemmervaart. Enkele historische gebouwen op dit terrein zoals het magazijngebouw, het machinepompgebouw en het windketelhuisje zullen daarbij worden gerenoveerd. Zij gaan markante punten vormen aan een fraai plein met diverse voorzieningen in het midden van de wijk. Dit plein en de autovrije straten zullen aan dit deel van het stadsdeel Westerpark een geheel eigen sfeer geven: stedelijk gevarieerd en toch rustig, veilig en schoon. Het vele openbare groen, de tuinen en de dakterrassen zullen bijdragen aan een voor een Amsterdamse stadswijk ongekend groen karakter.

- ♦ voorzieningen op loop- en fietsafstand;
- ♦ de loopafstand van de woning naar de parkeerplaatsen moet groter zijn dan de afstand van de woning naar de bushalte.

DRAAGVLAK

Een autovrij woongebied kan verkeerskundig en stedenbouwkundig wel technisch mogelijk zijn, maar er moet ook belangstelling voor zijn. Met name onder projectontwikkelaars, makers en de gemeentelijke afdelingen Verkeer en Grondzaken bestaat grote twijfel over de realiseerbaarheid van autovrije woongebieden. Medewerkers van de gemeentelijke afdeling Milieu en woningbouwcorporaties hebben de positiefste opvattingen over de haalbaarheid van autovrije woongebieden.

Vooralsnog enthousiast, en dat ligt voor de hand, zijn huishoudens zonder een auto. Daarnaast is er een doelgroep die bestaat uit huishoudens die wel een auto hebben, maar deze van de hand willen doen en huishoudens die nauwelijks afhankelijk zijn van de auto. Verder blijkt

dat het maatschappelijke draagvlak voor autovrije woongebieden in de grotere steden groter is dan in de kleinere steden. Dit is niet zo verwonderlijk aangezien voorzieningen als openbaar vervoer en winkels in de grote steden op kortere afstand liggen en de groep autolozers veelal groter is dan in steden van kleinere omvang.

In ons eigen land zijn al diverse autovrije woongebieden gerealiseerd of in voorbereiding. Daarbij moet niet direct gedacht worden aan complete woongebieden, maar veelal aan delen van woonwijken. Een voorbeeld van een autovrij woongebied is het GWL-terrein in Amsterdam. Een autovrij woongebied moet ook niet de intentie hebben om het autogebruik terug te dringen. In eerste instantie moet een het tot doel hebben het creëren van een aantrekkelijke openbare ruimte.

*Ilone Willemsen is afgestudeerd als planologe aan de Katholieke Universiteit van Nijmegen en is thans werkzaam als planoloog/medewerker stedenbouw bij de gemeente Venray.