

autovrij wonen, een nieuw perspectief

Een woonwijk, veelkleurig als een schilderspalet. Waar monotonie is verruild voor fantasievolle variatie en verrassende ruimtelijke dimensies. Met een veilig en rustig woonmilieu en een excellent openbaar vervoer. Een wijk die alles biedt en alles heeft. Behalve auto's.

In het Nationaal Milieubeleidsplan is de auto-arme wijk als één van de structurele maatregelen geïntroduceerd, die ertoe bij kunnen dragen het autogebruik terug te dringen. Deze brochure laat u zien wat een auto-arme wijk precies inhoudt en hoe we met dit idee in de toekomst om willen gaan.

Als we op straat om ons heen kijken lijkt het vaak alsof ieder huishouden minstens één auto heeft. Toch blijkt uit gegevens van het Centraal Planbureau dat dit niet helemaal waar is. Nog steeds beschikt 35% van alle huishoudens niet over een auto. Het is in ons land, met ons toch lang niet slechte openbaar vervoer, immers heel goed mogelijk ook zonder auto door het leven te komen.

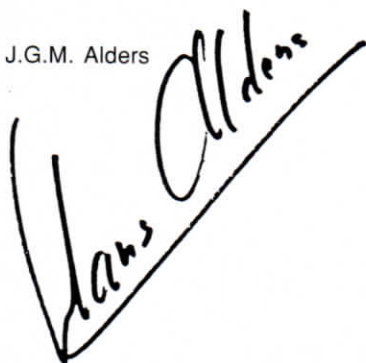
Niet alleen voor deze mensen, maar ook voor de mensen die wél een auto hebben, kan het wonen in een auto-arme wijk heel aantrekkelijk zijn. Rust op straat, geen gevaar voor kinderen en dieren, geen uitzicht op volle parkeerterreinen. Voor degenen, die een auto hebben, is voldoende parkeergelegenheid net buiten de wijk.

Het positieve effect van zo'n wijk zal ik u nauwelijks uit hoeven te leggen. Onderzoek heeft uitgewezen dat onder bepaalde aannames in een auto-arme wijk van 5.000 woningen in totaal 60 miljoen autokilometers per jaar kunnen worden bespaard. Een auto-arme wijk hoeft dus niet te betekenen "zonder auto", maar zal in de praktijk vooral betekenen dat men minder makkelijk de auto pakt. Vooral korte afstanden zullen eerder te voet of met de fiets worden afgelegd.

Het milieu zal erbij gebaat zijn als we in staat zijn de auto wat vaker te laten staan. Daarom vind ik het van belang dat demonstratieprojecten met auto-arme wijken kunnen worden uitgevoerd. In overleg met initiatiefnemers en uitvoerders (gemeenten, projectontwikkelaars etc.) zullen we de komende periode proberen de voor- en nadelen van een auto-arme wijk in de praktijk te ondervinden.

De minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

J.G.M. Alders

A handwritten signature in black ink that reads "J.G.M. Alders". The signature is written in a cursive style and is positioned below the printed name.

Autovrij wonen, een nieuw perspectief

Een autovrije woonwijk, waar niet alleen het autogebruik vermindert is, maar ook het autobezit, is nog niet eerder aan de orde geweest. En toch levert die een aantal interessante gezichtspunten op. Niet alleen visueel, maar ook bouwkundig en financieel zitten er aspecten aan autovrij wonen, die bij een, naar verwachting, grote groep potentiële bewoners goed in de smaak zullen vallen.

De voordelen van een woonwijk zonder auto's wegen alleen op tegen de nadelen wanneer de wijk daar vanaf het allereerste begin helemaal op is ingericht. Met een absolute hoofdrol voor een soepel functionerend openbaar vervoer dat vanuit alle hoeken van de wijk gemakkelijk te bereiken is. Met een uitgebreid net van fiets- en wandelroutes. En, heel belangrijk, faciliteiten om, ondanks het autoverbod, toch zware goederen of boodschappen bij de huisdeur te krijgen.

Onnodig te zeggen dat een geheel autovrije wijk goed is voor het milieu, maar verrassend is wel dat uit de haalbaarheidsstudie naar voren is gekomen dat met zo'n grondige aanpak de wijk uitstekende toekomstperspectieven kan hebben.

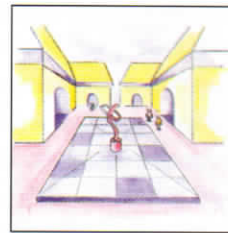
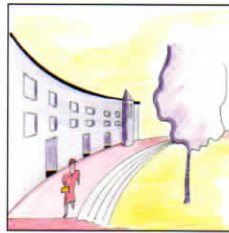
Marktonderzoek heeft uitgewezen dat 25% van de Nederlanders in hoge mate belangstelling heeft voor autovrij wonen wanneer daar een probleemloos openbaar vervoer en een verhoging van de kwaliteit van de woonomgeving tegenover staan. Met een half miljoen te bouwen woningen in de Randstad zal er zeker een discussie op gang komen om een aantal wijken autovrij in te richten.



...veilige en rechtstreekse,
soms zelfs overdekte
fiets- en wandelroutes...

...niet alleen visueel, maar
ook bouwkundig en
financieel interessant...

...een wijk, die vanaf het
allereerste begin
helemaal op autovrij
wonen is ingericht...



...extra kwaliteiten, die in een 'normale wijk' onmogelijk zouden zijn...

Wanneer een autovrije wijk aan een aantal voorwaarden voldoet, vooral op het gebied van het openbaar vervoer, zijn de voordelen eenvoudig aan te geven: een verkeersveilig en geluidsarm woonmilieu en een levendige stedenbouwkundige variëteit, die mogelijk wordt omdat de auto-infrastructuur geen rol meer speelt in de ruimtelijke inrichting.

In de ruimte die bespaard wordt door af te zien van een autoinfrastructuur kan een aantal extra kwaliteiten worden aangebracht die in een 'normale' wijk onmogelijk zouden zijn. Die kunnen gemakkelijk bekostigd worden uit de besparingen op de aanleg van het wegennet en alles wat daarmee samenhangt.

Het kan ook anders

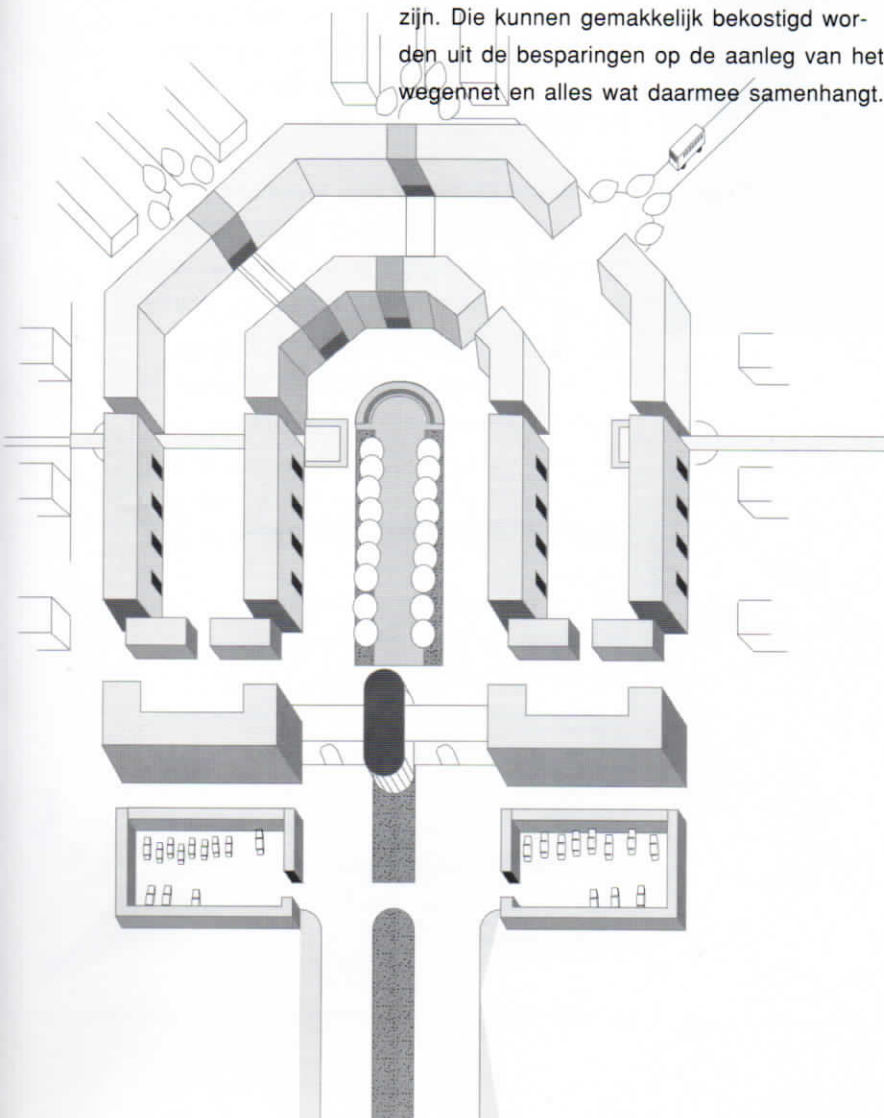
De discussie over de plaats van de auto in ons woonmilieu dateert niet van vandaag of gisteren. Maar steeds blijft het dilemma: zonder auto is men aangewezen op een openbaar vervoer dat veel beter zou kunnen functioneren wanneer het meer klanten zou hebben. En nieuwe klanten krijgt het openbaar vervoer alleen wanneer meer mensen hun auto laten staan.

En omdat dat geen eenvoudige zaak is, is er in het verleden steeds gekozen voor een oplossing waarbij autoverkeer weliswaar aan banden is gelegd, maar wel getolereerd wordt.

Met verkeershobbels en woonerven wordt de snelheid beperkt en wordt het doorgaand verkeer gedwongen om andere routes te kiezen, maar een woonwijk wordt daardoor niet minder toegankelijk voor auto's.

Een andere methode is het afsluiten van een aantal straten voor auto's. Het autogebruik en autobezit neemt er overigens niet door af en de wegen blijven dezelfde ruimte opeisen, het enige verschil is dat de auto ergens anders staat geparkeerd.

In beide oplossingen hangt het openbaar vervoer er een beetje bij. Ten eerste is zo'n wijk niet helemaal op het openbaar vervoer ingesteld, bovendien kunnen er geen hoge eisen aan gesteld worden, omdat de bewoners er te weinig gebruik van maken.



In een autovrije woonwijk hebben de bewoners geen auto meer nodig. Die hoeft dus niet geparkeerd te worden. Dat levert al meteen veel ruimte op. Een net van verharde wegen is ook niet nodig. Het verkeer dat in een autovrije wijk wél is toegelaten, heeft genoeg aan een verhard spoor.



...zelfs in een autovrije wijk zullen auto's rijden...

Autovrij wonen, wat het scheelt

Berekeningen hebben uitgewezen dat een autovrije wijk van 5000 woningen per jaar een besparing van 60 miljoen auto-kilometers oplevert en een energiebesparing die gelijkstaat aan het verbruik van 1700 huishoudens. Deze berekeningen zijn gemaakt door vergelijking met een basisplan, waarin 37% van de huishoudens een auto voor de deur heeft.



Omgerekend zal een autovrije wijk met een gemiddelde omvang van 5000 woningen bij de oplevering ongeveer 12.500.000 gulden goedkoper zijn dan een normale wijk.

Wanneer er geen autogerichte infrastructuur noodzakelijk is, komt er ca.11% aan ruimte extra beschikbaar. Ruimte die voor andere doeleinden kan worden gebruikt. Voor een verhoogde architectonische kwaliteit, een grotere sociale veiligheid, grotere tuinen en faciliteiten voor het verhogen van de mobiliteit. In de praktijk zal het om een combinatie van deze verbeteringen gaan.

Het leven zonder auto levert een gezin een kostenbesparing van gemiddeld 5.000 gulden per jaar op. Dat wordt een interessant gegeven wanneer autovrij wonen de mobiliteit niet beperkt en in het wonen zelf de voordelen van een autovrij milieu direct zijn terug te vinden.

Stedebouwkundig spannend

Zelfs in een autovrije wijk zullen auto's rijden. Brandweer en ziekenwagens, verhuis- en vuilniswagens zullen tot vlakbij de huizen moeten kunnen komen. Hiervoor wordt een simpel verhard spoor van ± 3 meter breed aangelegd, waar ook het langzaam verkeer gebruik van kan maken. Voor fietsers en voetgangers is er bovendien een uitgebreid net van paden waar absoluut geen auto's kunnen komen.

Door de besparing op een autoverkeersnet, komt een flink aantal vierkante meters vrij. Die kunnen op verschillende manieren gebruikt worden.

Wanneer er niets aan de bebouwing verandert, maar er wordt alleen afgezien van autofaciliteiten, dan blijven er voor en naast de woning stroken grond over, die bij de tuinen kunnen worden getrokken. Daarmee worden de tuinen weliswaar vergroot, maar verandert er op stedenbouwkundig niveau niets.

Dat zou jammer zijn, want juist hier liggen kansen om van de autovrije wijk een bijzonder stedenbouwkundig project te maken. In plaats van iedereen een paar meter extra groen te geven, kan er met de ruimte gespeeld worden. Kunnen de ruimtelijke

dimensies van de wijk verdiept en verlevendigd worden. Zo kan de bouw in de onmiddellijke omgeving van het openbaar vervoer en de winkelcentra een meer stedelijk karakter hebben, terwijl er op grotere afstand lager en ruimer gebouwd wordt. De ruimte die op deze wijze verdiend wordt, kan geconcentreerd gebruikt worden in groen- en speelvoorzieningen die de wijk als geheel ten goede komen. Zo kan de autovrije woonwijk de toekomstige bewoners een groot aantal keuzemogelijkheden bieden.

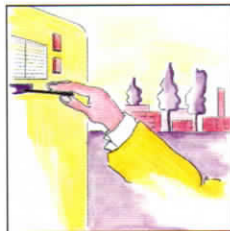
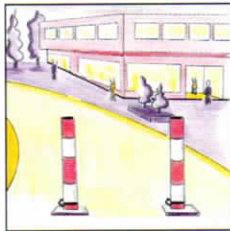
Autovrij is autovrij

Het 'Verboden Voor Auto's' moet in een autovrije wijk heel letterlijk genomen en strak nageleefd worden. Een verbodsbord alleen zal daarom niet helpen. De hele wijk afsluiten voor alle verkeer ook niet, want bussen en bedienend vrachtverkeer moeten de wijk in kunnen. De wijk moet in beginsel voor particulier autoverkeer gesloten zijn, maar toch moeten de huizen voor alle verkeer bereikbaar blijven.

Daarvoor is een systeem van 'verkeersfilters' nodig. Deze filters kunnen de wijk als geheel en iedere straat apart autovrij houden. Eenvoudige oplossingen als sleutelpalen en beugels zijn goed te gebruiken om de woonstraten af te sluiten van de hoofdroutes. De sleutels hiervoor kunnen bij de, bemande, in- en uitgangen van de wijk worden afgegeven.

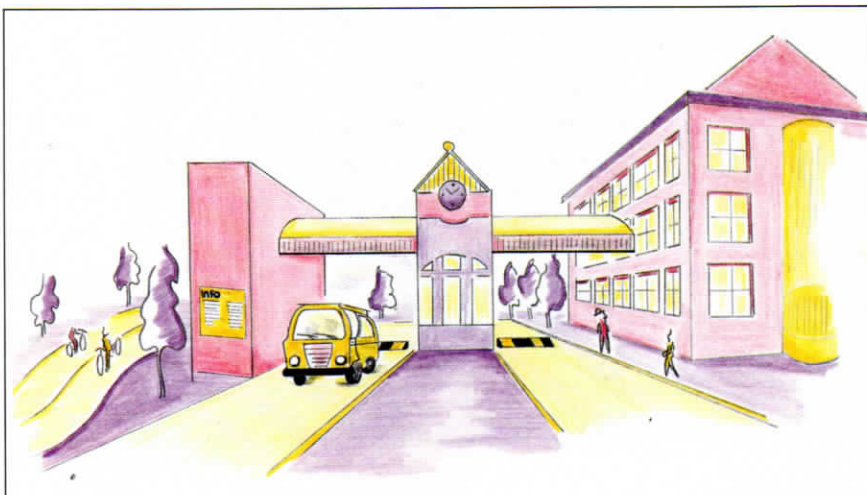
Voor deze in- en uitgangen, die bij een autovrije wijk de status van 'servicepunten' moeten hebben, zijn meer geavanceerde filters nodig. Het verkeer dat de wijk binnen mag, gaat over een 'rising step', die werkt met magneetkaarten. Bussen en vrachtauto's kunnen zonder problemen de bussluizen passeren, terwijl auto's van bezoekers naar een parkeerterrein aan de rand van de wijk worden verwezen.

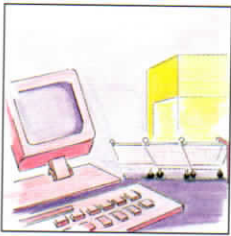
...verkeersfilters zoals sleutelpalen...



...magneetkaart-automaten...

...een 'rising step' en een bussluis...





...boodschappen en informatie op het 'servicepunt'...

Dit 'servicepunt' moet niet alleen het autoverkeer reguleren en controleren, maar ook en vooral een vriendelijk en dienstverlenend karakter hebben. Hier kunnen bezoekers of leveranciers goederen of boodschappen afgeven of informatie krijgen. Hier staan transportmiddelen klaar voor bewoners en bezoekers om zware vrachtjes tot bij de huiskamer te brengen. Een autovrije wijk kan pas slagen wanneer de bereikbaarheid van de huizen tot in de details is geregeld. De servicepunten spelen daar een sleutelrol in.

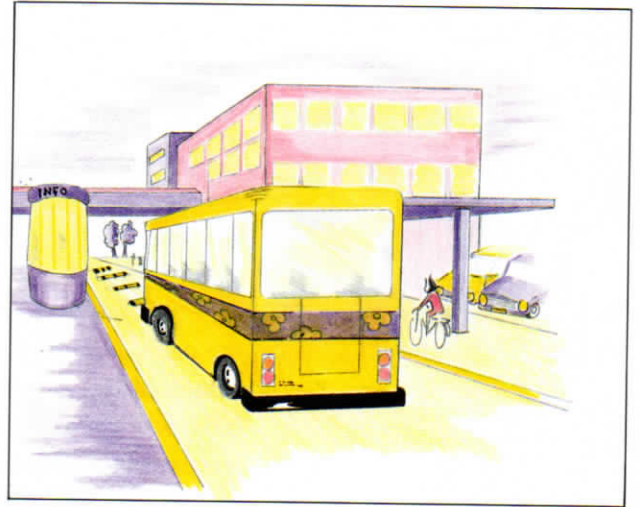
De mensen die hier werken, fungeren als een soort 'huismeesters'. De aanwezigheid van deze huismeesters kan bijdragen aan een gevoel van veiligheid. Een gevoel van veiligheid geven. Zij zijn de menselijke factor binnen de geboden en verboden die aan autovrij wonen verbonden zijn.

Openbaar vervoer: een hoofdrol

In een autovrije wijk staat een frequent rijdend, efficiënt openbaar vervoer centraal. Zo centraal zelfs dat de wijk letterlijk rond het openbaar vervoer gebouwd wordt. Met in het verlengde daarvan prima voorzieningen voor het langzame verkeer.

Het station zal voor iedere bewoner op loopafstand liggen en is van alle kanten goed toegankelijk via veilige en rechtstreekse, misschien zelfs overdekte routes. Een bewaakte fietsenstalling, bagagekluisen en -wagentjes sluiten aan op het fiets- en loopgedrag van de reizigers.

Het station ligt in het hart van de autovrije wijk. Hier is de dichtste bebouwing, hier zijn de scholen en de winkels. Op dit drukste punt van de wijk komen alle lijnen bij elkaar. Hier is het niet tochtig en haastig, maar intiem en beschermd, zodat zelfs het wachten op een bus of tram een genoegen zal zijn. Dit is niet zomaar een halte, maar een Wachtkamer Eerste Klas.



Waar wel en waar niet

Omdat autovrij wonen niet iedereen zal aanspreken, zal het idee alleen kunnen slagen wanneer er voldoende belangstelling voor bestaat. Dat zal niet overal het geval zijn. In de Randstad, waar de bevolkings- en autodichtheid het grootst zijn en de reisafstanden relatief het kortst, zal de belangstelling groter zijn dan in dunnerbevolkte gebieden.

Een autovrije wijk zou het best in het centrum van een stad kunnen liggen. In een stadscentrum zijn treinen, trams, bussen en taxi's direct bij de hand en zijn de meeste winkels dicht in de buurt.

...een wijk die rond het openbaar vervoer gebouwd is, met prima voorzieningen voor het langzame verkeer...



Nieuwe bouwlocaties liggen voor het grootste deel buiten de stad. Daar zijn kansen voor een autovrije wijk het best wanneer er een groot winkelcentrum in de buurt is. Het is ook van belang dat de locatie van alle richtingen te benaderen is. Maar de belangrijkste voorwaarde blijft een feilloos werkend openbaar vervoer.

Een autovrije wijk lijkt, vooral financieel, de meeste kans van slagen te hebben wanneer het gaat om tenminste 3000 woningen. Gaat het om een kleiner aantal, dan zullen, zonder overheidsbijdrage, extra voorzieningen zoals bemande in- en uitgangen te duur worden en zal er voor woontechnische verbeteringen geen budget meer overblijven.

In vergelijking met traditionele woonwijken, zal men bij het realiseren van een autovrije wijk komen te staan voor een aantal extra taken en kosten, zoals voor garantieregelingen, extra marketingonderzoek en vervoersonderzoeken. Bovendien kan men op extra aanloopkosten stuiten zoals, in de beginfase, een onrendabel openbaar vervoer.

...een aantrekkelijk leefklimaat en voorzieningen die de auto overbodig maken...




Voorzover deze kosten niet met reguliere middelen bestreden kunnen worden, kan in overleg met het Ministerie van VROM naar een oplossing worden gezocht.

De autovrije wijk, een nieuwe keuzemogelijkheid

Autovrij wonen moet gezien worden als een nieuwe keuzemogelijkheid voor de mensen die geen auto hebben of vinden dat ze die niet nodig hebben. In die groep zijn genoeg liefhebbers te vinden voor autovrij wonen. Maar een autovrije wijk is pas een succes wanneer die zo goed functioneert dat zelfs autobezitters zouden gaan overwegen hun wagen weg te doen. Omdat het leefklimaat er aantrekkelijk is en de voorzieningen de auto overbodig maken.

Daarom zal een autovrije wijk een hoop te bieden moeten hebben. En dat kan wanneer ook werkelijk voor een volledig autovrije aanpak gekozen wordt. Wanneer de stedenbouwkundige kansen die zich daarbij aandienen, op een tot de verbeelding sprekende wijze benut worden. Maar niet eerder dan wanneer het openbaar vervoer in staat zal zijn de auto te doen vergeten.

Wanneer er woonwijken gebouwd worden waarin de rol van de auto beperkt wordt, dan lijkt de autovrije wijk heel goede vooruitzichten te hebben. Daarom biedt autovrij wonen een nieuw perspectief voor een nog steeds groeiende groep belangstellenden.



Een geheel autovrije wijk kan de bewoners wooncomfort bieden dat in een 'normale' wijk ondenkbaar zou zijn. Zonder dat daar extra voor betaald hoeft te worden. Het vraagt wel om een nieuwe benadering en een aantal maatregelen die een ding gemeen hebben: ze geven allemaal absolute voorrang aan langzaam verkeer en openbaar vervoer.

In een autovrije wijk wordt er van uitgegaan dat het grootste deel van de bewoners geen auto bezit. Er geen wil hebben of hoeft te hebben. Dat schept zware verplichtingen voor het openbaar vervoer. Een autovrije wijk heeft dan ook alleen kans van slagen wanneer het openbaar vervoer in staat is om de afwezigheid van de auto voldoende op te vangen.

Een woonwijk die echt vrij van auto's is, houdt ruimte en budget over voor het verhogen van de woonkwaliteit. Voor een grotere variatie in huizenbouw en openbaar groen bijvoorbeeld, maar ook voor extra voorzieningen aan de huizen zelf en ruimere tuinen. En natuurlijk uitstekende voorzieningen voor wandelaars en fietsers. Dit maakt het wonen in zo'n rustige, veilige en schone wijk een aantrekkelijk vooruitzicht.

Autovrij wonen zal niet iedereen aanspreken, maar is wel een extra keuzemogelijkheid en als zodanig een verrijking van de woonmilieus die we in Nederland kennen. Het is immers een goede zaak dat de mensen die wel de lusten maar niet de lasten van een leven zonder auto willen hebben, voor deze mogelijkheid kunnen kiezen.

Het Rijk wil de uitvoering van het idee van autovrij wonen bevorderen. In overleg met geïnteresseerde gemeenten en projectontwikkelaars zal worden bepaald op welke wijze ondersteuning vanuit het Rijk zal plaatsvinden.

Publikatie van:

Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Centrale Directie Voorlichting
en Externe Betrekkingen
Van Alkemadeaan 85
2597 AC 's-Gravenhage