

ALS HET MAAR VERANDERT

De auto de wijk uit? Zo makkelijk is dat niet

Groene, autoluwe straten zijn goed voor mensen, biodiversiteit en woningwaarde. In een nieuwbouwwijk met zulke straten in Pijnacker blijkt dat het 'autoprobleem' zich vooral verpláátst.

Door Wouter van Noort

In plaats van stenen ligt er gras, in plaats van auto's staat er een schommel, in plaats van parkeervakken voor de deur hebben de huizen hier een speelweide aan hun voortuin. De twee rijen nieuwbouwwoningen in Park van Buijsen, Pijnacker, zijn verbonden met de groene 'wadi', een natuurlijke ondergrondse wateropslagplek. De eerste madeliefjes komen op deze vroege voorjaarsdag door.

Geen blik voor de deur, geen grijze parkeerplaatsen, maar wonen aan een speelparkje. „Ja, het is fijn hier”, zegt bewoner Gigi Halley (36), die nu twee jaar in deze autoloze straat woont. „Met lekker weer zitten burens in hun voortuin met elkaar te kletsen terwijl de kinderen lekker spelen.” Echt last heeft ze er niet van dat ze niet voor de deur kan parkeren: „Dan loop je even om, de auto staat hier gewoon achterom.” Hulpdiensten kunnen er wel komen; verstopt onder het gras ligt een nood-rijbaan.

Dit is duidelijk een prettige straat, blijkt op deze lentedag. [Ook veel onderzoek wijst op diverse voordelen](#) van straten zoals deze. Ze kennen meetbaar meer interactie tussen de bewoners en verhogen de woningwaarde, er is meer biodiversiteit, ze zijn door de waterberging in wadi's beter bestand tegen extreme regenval en droogte, het wordt er in de zomer minder heet, ze hebben gunstige effecten op de mentale gezondheid van bewoners.

Nanda Sluijsmans, als stedenbouwkundige betrokken bij dit project: „Uiteindelijk is waarschijnlijk zelfs het langdurige onderhoud goedkoper, onder meer omdat de bodem er gezonder is. Daardoor zijn er minder verzakkingen en blijven leidingen dus langer goed.”

Pijnacker is bepaald niet meer uniek. In Utrecht, Amersfoort, Amsterdam, Zeist en nog veel meer Nederlandse steden gebeurt iets vergelijkbaars. Van 'leefstraten' waar de auto wordt geweerd en parkeren gecentreerd is in de wijk, tot volledig autoluwe wijken, tot buurten met 'mobiliteitshubs' waar bewoners deelauto's, openbaar vervoer en pakketdiensten vinden waardoor de straten er autovrij gemaakt kunnen worden.

Maar de auto écht de wijk uit krijgen is makkelijker gezegd dan gedaan, blijkt ook in Pijnacker. „Voor mij is het heel onhandig”, zegt pakketbezorger Ahmed Hamed (33). „Ik moet om de hoek parkeren, loop heen en weer met zware pakketten, en moet hier vaak met een steekwagen pakketten brengen.”

Zodra je de hoek omloopt, is zichtbaar dat hier in Pijnacker de auto's niet weg maar vooral verplaatst zijn: de bewoners van Park van Buijsen parkeren om de hoek. Het gezin van bewoner Gigi Halley heeft er twee auto's staan. („We denken er wel over om er één weg te doen.”) De parkeernorm, het aantal parkeerplaatsen per huis, is hier ook ouderwets hoog: 1,7 tot 2 plekken per huishouden.

In je éígen troep reizen

Dit is een probleem bij meer autoluwe projecten, zegt Niels van Oort, onderzoeker deelmobiliteit aan de TU Delft. „De auto is voor veel mensen onmisbaar: ideaal, voor je eigen deur, in je eigen tijd, en in je éígen troep reizen.”

Voor veel bewoners is het niet zo gemakkelijk de auto te verwisselen voor een alternatief: mensen die slecht ter been zijn, mensen die buiten ov-tijden naar hun werk moeten, gezinnen met jonge kinderen die verplicht in kinderzitjes moeten, die niet in een deelauto passen. Terwijl: een enkele deelauto kán drie tot wel elf privé-auto's vervangen, zegt Van Oort.

Autovrij maken van buurten staat of valt dan ook bij een aantal cruciale factoren, volgens diverse onderzoeken. Ten eerste moeten er goede alternatieven zijn voor de auto, en die alternatieven moeten op maat van de bewoners zijn. Afhankelijk van de bevolkingssamenstelling hebben bewoners heel verschillende behoeften: in de ene buurt werken deelbakfietsen, in de andere misschien vrijwillige chauffeursdiensten voor ouderen. Soms kunnen straten helemaal autovrij worden, soms is autoluw het hoogst haalbare. Dat vergt continu maatwerk. Goed openbaar vervoer is cruciaal, zegt Van Oort. De aanhoudende problemen bij de spoorwegen helpen dus bepaald niet.

Ten tweede moeten uiteindelijk ook de parkeernormen omlaag, om mensen een stevige prikkel te geven anders met de auto om te gaan. Maar dat kan alleen, dat is punt drie, als bewoners zélf nauw betrokken worden bij plannen voor de transitie. Niemand wil die opgelegd krijgen. Ten vierde: ook de ruimtelijke indeling moet worden aangepast. Mensen gaan alleen de auto uit als ze er ook echt een groenere leefomgeving voor terugkrijgen.

„Het gaat met kleine stapjes”, zegt stedenbouwkundige Nanda Sluijsmans. Uiteindelijk zullen die parkeernormen ook omlaag moeten om echt groene wijken te krijgen, maar het gaat juist vaak mis als gemeentes en stedenplanners meteen daarop focussen. „Dan komen mensen in verzet omdat je ze voor hun gevoel iets afneemt. Als je de discussie metéén breder trekt dan alleen parkeren, ontstaan er minder problemen.”

Mopperende pakketbezorgers

Door het samen met bewoners te hebben over wat ze eigenlijk wíllen in een straat, en de grote voordelen van groenere straten te laten zien, zorg je voor draagvlak, volgens Sluijsmans. En die mopperende pakketbezorgers? „Het eerlijke verhaal is ook dat je inderdaad afwegingen moet maken. Kies je voor een groene straat, dan kies je niet voor een straat waar bezorgers makkelijk kunnen komen.” Volgens haar is dat niet heel anders dan in appartementencomplexen en woontorens: daar komen bezorgers ook niet makkelijk aan de deur. „Uiteindelijk kunnen hubs met pakketkluizen dat oplossen.”

Ook Wout van Alphen, de projectleider van Park van Buijsen bij de gemeente Pijnacker-Nootdorp, hamert op „een integrale blik”. Kijk dus niet alleen naar parkeerplaatsen, maar op de waaier aan voordelen die bewoners ervoor terugkrijgen. Hij ziet dat bewoners veel flexibeler zijn dan veel projectontwikkelaars denken. „Bewoners vinden het fijn: niet al dat blik voor de deur.”

Door dit soort projecten laat je ook zien dat autoluwe wijken kunnen werken, zegt Van Alphen: „Projectontwikkelaars wilden er lang niet aan. Mensen willen hun auto voor het keukenraam, dachten zij lang. Dat blijkt hier niet zo te zijn. Bewoners hechten veel waarde aan een duurzame, groene leefomgeving. Bij volgende projecten zul je minder hoeven overtuigen.”

In Pijnacker komt nu een nieuwe wijk met nog meer groene straten. Daar wordt ook de parkeernorm fors lager, mede door de gunstige ligging voor openbaar vervoer. Stap voor stap kan zo wel degelijk een grote verandering tot stand komen, denkt hij.

In deze rubriek schrijven vier auteurs over de dilemma's die opkomen door de grote transitie in samenleving en economie door de noodzaak van verduurzaming.

Eens in de maand schrijft **Wouter van Noort** over groene pioniers en de obstakels die hun in de weg staan.
