

Autovrije woongebieden. Werkt het voorbeeld van Barcelona?

Gepubliceerd 10-nov-22 09:50 door [Editor dmi](#)

De Catalaanse hoofdstad Barcelona wordt gezien als pionier in de verkeersrevolutie. Maar zijn hun autovrije woongebieden echt geschikt als blauwdruk voor steden als Berlijn of Hamburg? Of Utrecht dat met Merwede over autovrije wijken nadenkt?

Het verkeer op de Carrer de Vilamar is op een woensdagochtend weer gestremd. De auto's staan bumper aan bumper, omringd door ratelende motoren. getoeter, lawaai. Het fietspad, volledig gescheiden van de rijbaan voor auto's, blijft vrijwel helemaal leeg. Typisch een voorbeeld van de drukke ochtendspits in Barcelona. Slechts twee straten verderop is er een heel ander beeld: de kruising van Carrer del Parlament en Comte Borrell is veranderd in een plein met geverfd asfalt, houten tafels, banken en grote plantenbakken. Voetgangers en fietsers gaan hier op pad, het is stil, je hoort de vogels bijna fluiten. Een idylle in de hectische metropool.

Autovrije woonbuurten geen wondermiddel

We bevinden ons in een van de autovrije woonbuurten die Barcelona de afgelopen drie jaar tot de voorhoede van de vervoersrevolutie hebben gemaakt. Andere grote steden, ook in Duitsland, nemen Barcelona als lichtend voorbeeld. Hebben ze gelijk?

Professor Stefanie Bremer van de Universiteit van Kassel doet onderzoek naar verkeersplanning en mobiliteitsontwikkeling. "Het idee bestaat al sinds de jaren 70. Nieuw is dat het vervolgens wordt overgebracht naar bestaande woonwijken." De voordelen liggen voor de hand: hogere verblijfskwaliteit door minder doorgaand verkeer, minder geluid, betere lucht.

Maar zo'n Catalaanse 'superblock' is geen stedenbouwkundig wondermiddel, legt Bremer uit. "Een stad moet zich afvragen of het wel eerlijk is als het een ingrijpend en rigoureuus besluit neemt, over de hoofden van mensen heen, dat niemand meer naar zijn eigen appartement in de wijk mag rijden." Het parkeren moet opgelost zijn, dat is een voorwaarde.





Automobilisten rijden om voor parkeerplaatsen

Berlijn nam de superblocs als model voor de daar gecreëerde 'Kiezblocks'. Een daarvan is rond de Karl-August-Platz in Charlottenburg. Een buurtinitiatief overtuigde het stadsdeelkantoor om straten af te sluiten voor doorgaand verkeer met permanente maatregelen, zoals paaltjes en open plekken. "Dat was hier inderdaad een probleem", zegt Jochen Danker, die direct aan het plein een autorijsschool runt. "Maar ik had me een paar verkeersdrempels kunnen voorstellen om de vele auto's die hier te snel reden af te remmen." Het is misschien stiller geworden in de buurt, maar veel automobilisten draaien nu om en maken omwegen op zoek naar parkeerplaatsen. "Het probleem is verschoven naar andere straten in de wijk", zegt rij-instructeur Danker. Ook politie en brandweer verliezen door de afsluitingen veel tijd als ze moeten uitrukken bij calamiteiten.

Moeilijk verkeer te beperken

Het voorbeeld van Hamburg-Ottensen laat ook zien hoe moeilijk het is om het verheven doel van minder verkeer te bereiken terwijl je alle bewoners meeneemt. Centrale straten werden snel omgebouwd tot autovrije zones. Winkeliers in de trendy wijk vochten terug en een rechtbank stopte het proefproject. Met meer publieksparticipatie start binnenkort een tweede poging. Ook de Jungfernstieg aan de Alster, die sinds 2020 'autovrij' is, wordt als een mislukking beschouwd. Taxi's, bussen, leveranciers en bezorgdiensten zijn nog steeds toegestaan. Mobiliteitsonderzoeker Philine Gaffron (TU Hamburg): "Voor sommigen roept dit onnodige angsten op, voor anderen onvervulde verwachtingen."

Haar collega Stefanie Bremer uit Kassel vult aan: "Er is een eerlijk, technisch verantwoord mobiliteitsconcept nodig. Als je superblokken wilt, moet je bewijzen dat je niet voor een trendy onderwerp valt, maar dat je dit oude concept slim kunt overbrengen naar het heden."



Het autovrije woongebied Merwede in Utrecht

De gemeente Utrecht werkt aan het plan Merwede als autovrij woongebied tussen het Merwedekanaal en de Europalaan. Dat is een nieuwe wijk voor 12.000 mensen in 6.000 woningen. Daar passen natuurlijk ook veel voorzieningen bij als met horeca, een sporthal, basisscholen, een middelbare school en een cultuurhuis. De wijk Merwede krijgt bovendien de grootste, ondergrondse warmte-koudeopslag van Nederland om te wijk te verwarmen of te koelen, met gebruikmaking van water uit het Merwedekanaal. Alle daken worden voorzien van groen en/of zonnepanelen. Er is aandacht voor verkeer op de fiets en voetgangers. De wijk wordt groen en voor de auto's die niet in de wijk zelf kunnen komen is al wel bedacht dat er betaald parkeren komt. De ontwikkelaars rekenen op starters en ouderen als toekomstige bewoners. De verwachting is dat ze meer gebruik gaan maken van deelauto's. Doordat voorzieningen in de wijk zijn, veronderstellen de plannenmakers dat ze een eigen auto minder

nodig zullen hebben.

Hoe superblokken werken

De ombouw naar superblokken werkt vooral goed in buurten met straten die als een schaakbord zijn ontworpen. Beperkte verkeerszones zijn normaal gesproken negen blokken waarbinnen voetgangers en fietsers voorrang hebben. Behalve voor bezorgers, toeleveranciers en reinigingsdiensten, zijn auto's verboden. De snelheidslimiet bedraagt 10 km/h. Kruisingen veranderen in pleinen met banken, tafels en plantenbakken.

Bron: Autoweek

Tags : autovrij, barcelona, cataluña, woongebied