



*Beelden van een groene stad, voorstel 1*

### Samenvatting

Groen! wil dat in Leuven projecten worden opgezet van autovrij wonen. Bedoeling is dat bij uitwerking van een nieuw bouwproject, of bij renovatie of herbestemming van een grotere eenheid of stadsdeel als norm de bewoners van dat project geen eigen auto hebben. Vooral in het buitenland is er de voorbije jaren ruime ervaring met dergelijke experimenten. Een dergelijk project heeft veel voordelen voor de stad: grotere leefbaarheid, bijdrage aan duurzame mobiliteit, ruimte voor toekomstgerichte experimenten. Voor een aanzienlijke groep bewoners biedt zo'n project ook heel wat voordelen: veel mensen zijn op zoek naar een leefbare, veilige en duurzame woonomgeving binnen het stedelijk gebied. Groen! vraagt dat het Leuvens stadsbestuur binnen de voorziene bouwprojecten voor de volgende jaren minstens één project van autovrij wonen toewijst en met alle betrokken partners de voorbereidingen start. Groen! wil actief meewerken aan de voorbereiding ervan.

### Het voorstel

#### **Motivatie**

In het nadenken over wonen in de stad en de organisatie van de mobiliteit wordt al te vaak het hebben van een eigen auto als de norm genomen. In veel opzichten is dat geen goede keuze:

- Een zeer groot deel van de verplaatsingen die nu met de auto gebeuren, verloopt over korte tot zeer korte afstanden. Zeker voor een stedelijk gebied zouden voor al die korte verplaatsingen andere verplaatsingswijzen (per fiets, met openbaar vervoer, te voet) richtinggevend moeten zijn.

- De vele autoverplaatsingen zorgen ook voor een zware last voor de lokale overheid. Er wordt zwaar geïnvesteerd in allerlei voorzieningen voor de auto <sup>1</sup>. Een groot deel van het publiek domein wordt feitelijk ‘geprivatiseerd’ waardoor er minder ruimte blijft voor publieke voorzieningen. De milieuhinder van het gemotoriseerd verkeer is aanzienlijk en blijft stijgen. Dit zorgt ook voor ernstige gezondheidsproblemen. De verkeersonveiligheid is aanzienlijk, waardoor er te weinig of geen veilige kinderroutes zijn.
- De gangbare beleidspraktijk komt tegemoet aan mensen met een eigen auto. Een aanzienlijk deel van de bevolking heeft echter geen auto, of zou graag zonder auto willen kunnen leven. Voor hun milieuvriendelijke keuze verdienen die mensen eigenlijk een steun in de rug. Nu is het vaak omgekeerd. Mensen zonder auto dragen wel de lasten van het autoverkeer (luchtvervuiling, inname van ruimte in hun leefomgeving) maar worden niet beloond voor hun duurzame keuze.
- Veel mensen hebben af en toe een auto nodig, maar niet altijd. Ook voor mensen die regelmatig hun auto gebruiken blijft de vaststelling dat die auto het grootste deel van de week ongebruikt stilstaat. Zeker in een stedelijke omgeving zouden zo’n mensen baat hebben bij intelligente formules als autodelen, waardoor ze wel wanneer nodig een auto kunnen gebruiken, maar die niet in eigen bezit moeten hebben.

Een eigentijds model van autovrij wonen zou een prima antwoord kunnen zijn op al deze elementen. Voorbeelden uit het buitenland bewijzen ook dat het kan <sup>2</sup>.

## **Praktisch**

Het idee van autovrij wonen komt kort samengevat op het volgende neer:

- Bij de ontwikkeling van een nieuw bouwproject wordt er principieel voor gekozen dat enkel bewoners die zonder eigen auto leven in aanmerking komen voor de woningen.
- Dit wordt vastgelegd in de afspraken tussen de betrokken partners die het project ontwikkelen, in de juridische regels voor het gebied zelf en in de individuele afspraken met kopers of huurders.
- Bij de ontwikkeling van het project wordt slechts een zeer klein aantal parkeerplaatsen voorzien (b.v. een norm van 0,1 of 0,2 plaatsen per wooneenheid).
- De voorziene parkeerplaatsen worden ingevuld door een project van autodelen, met enkele plaatsen voor mensen met een handicap en voor bezoekers.
- Aan mensen die in het project stappen, kan als bonus een goedkoop abonnement openbaar vervoer worden gegeven. Een speciaal tarief voor autodeeldiensten wordt eveneens voorzien.
- Er worden ruime, comfortabele en veilige fietsvoorzieningen geïntegreerd.

---

<sup>1</sup> Uit een onderzoek in enkele vooral Duitse steden blijkt dat de lokale overheid per inwoner erg veel verborgen subsidies geeft aan het autoverkeer: [http://213.170.188.3/moses/news/Hidden\\_subsidies\\_final.pdf](http://213.170.188.3/moses/news/Hidden_subsidies_final.pdf)

<sup>2</sup> Een zeer goede website met achtergrondinformatie en toelichting bij bestaande projecten is: <http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de/home/index.html>.

- Faciliteiten als een boodschappendienst en kinderopvang kunnen worden voorzien.
- Het uitgespaarde geld kan worden geïnvesteerd in een betere leefomgeving, met meer groen, gemeenschapsvoorzieningen en veilige routes onder meer voor kinderen.

In het buitenland bestaan ondertussen reeds verschillende van dergelijke projecten <sup>3</sup>. Een voorbeeld is het project “Autofreie Mustersiedlung” in Wenen <sup>4</sup>:

*Het project kwam er op initiatief van de Groenen. Het gaat over een project van 250 wooneenheden. Er zijn daarvoor 20 parkeerplaatsen voorzien, die ingenomen worden door deelauto's (3) en fietsen. Aansluitend op het project is een goede aansluiting op het openbaar vervoer voorzien. De financiële winst door minder parkeerplaatsen werd geïnvesteerd in gemeenschapsvoorzieningen (een fietswerkplaats, sauna, gemeenschappelijke ruimtes, een wassalon, waterverwarming door zonne-energie, groene ruimte...). De bewoners werden actief betrokken bij de ontwikkeling en uitbouw van het project. Voor amper 5% van de verplaatsingen van de bewoners worden de deelauto's gebruikt. Negen op tien van de aanwezige gezinnen heeft een zo goed als autovrije leefstijl. Er is een actief sociaal leven.*

Andere formules zijn ook mogelijk. Zo kunnen ook gemengde modellen ontwikkeld worden, met mensen zonder en met auto. Er worden dan erg weinig autoplaatsen voorzien, en wie toch een auto wil, betaalt daar meer voor. Voor mensen zonder auto kunnen dan speciale kortingen voorzien worden.

Dat projecten zonder, of met weinig auto's kunnen werken, wordt onder meer bewezen door een project in Amsterdam. (Zie de bijlage over het GWL-project.)

Ook bij herinrichtingen van stadsdelen biedt een model van autovrij of autoluw wonen heel wat voordelen. Zo werd in Halle (Saale) in Duitsland een pilootproject uitgevoerd door het federale milieuministerie<sup>5</sup>.

*In het planologisch concept voor het hele gebied werd gebruik gemaakt van een mix van autoluwe en autovrije straten. Gezinnen zonder auto werden actief aangetrokken. Voor het hele gebied geldt zone 30. Groene parkeervrije ruimtes werden voorzien. Een speciaal bewonersticket voor openbaar vervoer wordt voorzien door de vervoers- en de huisvestingsmaatschappij. Op dit moment zijn 80% van de bewoners in het gebied frequente gebruikers van het openbaar vervoer. Binnen het gebied werd ook een autodeelproject opgestart. Een actief consultatie- en participatieproces met de bewoners werd opgezet.*

Het concept van autovrij wonen biedt heel wat voordelen voor de bewoners en voor de lokale overheid. Het uitwerken van een dergelijk project van autovrij wonen zou Leuven op de kaart zetten als voortrekker voor een duurzame stedelijke ontwikkeling.

## Aandachtspunten

Uit de ervaringen in het buitenland blijkt dat enkele punten essentieel zijn voor het slagen van het project.

<sup>3</sup> Een overzicht van enkele projecten is te vinden op: [http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de/wohnen\\_ohne\\_auto/wohnprojekte/index.html](http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de/wohnen_ohne_auto/wohnprojekte/index.html)

<sup>4</sup> Voor een uitgebreide brochure over dit project, zie: [http://www.gewog-wohnen.at/autofrei/af\\_broschure.pdf](http://www.gewog-wohnen.at/autofrei/af_broschure.pdf)

<sup>5</sup> Een beschrijving van dit project is te vinden in: [http://www.wisions.net/Download-Dateien/1st\\_PREP\\_issue\\_05.pdf](http://www.wisions.net/Download-Dateien/1st_PREP_issue_05.pdf)

- Er moet een zeer goede planning en samenwerking zijn tussen de verschillende publieke en privépartners (lokale overheid, projectontwikkelaars, huisvestingsmaatschappij, vervoersmaatschappijen). Zo is b.v. een perfecte en kwaliteitsvolle aansluiting op het openbaar vervoer en volledige en handige informatie over alle vervoersmogelijkheden essentieel.
- Het opzet moet vanaf het begin zeer duidelijk zijn, zodat het b.v. voor iedereen helder is welke mensen men aan wil trekken en wat de afspraken zijn.
- Er is nood aan een goed uitgebouwde en langdurige informatie- en participatiepolitiek met alle betrokkenen.
- Er moeten goede juridische regelingen zijn voor de ontwikkeling van het gebied (parkeernorm) en voor de individuele afspraken met de bewoners die in het systeem willen stappen.

### Besluit

Autovrij wonen is een model met toekomst. Als het op een eigentijdse manier wordt aangepakt, biedt het prima oplossingen voor vragen van de lokale overheid en voor woonbehoeften van steeds meer mensen. Een dergelijk project zou in Leuven zeker een kans moeten krijgen. Bij de grote bouwprojecten die voorzien zijn voor de volgende jaren (b.v. ziekenhuissite) zou autovrij wonen enorme voordelen hebben. Daarom vraagt Groen! dat het Leuvens stadsbestuur binnen de voorziene bouwprojecten voor de volgende jaren minstens één project van autovrij wonen toewijst en met alle betrokken partners de voorbereidingen start voor een dergelijk project. Groen! wil actief meewerken aan de voorbereiding van een dergelijk project.

## Bijlage: GWL-terrein, Amsterdam

**Op het voormalige terrein van het Gemeentelijk Waterleidingbedrijf (GWL), in het stadsdeel Westerpark, werd een autovrije eko-wijk gerealiseerd met 600 duurzaam gebouwde huur- en koopwoningen, winkels, bedrijfsruimtes en ruimtes voor voorzieningen.**

Toen in 1989 bekend werd dat het GWL hun domein aan de Van Hallstraat zou verlaten, zagen alerte buurtbewoners een kans om van het terrein een aantrekkelijk woonoord te maken. Samen met het Wijkcentrum kregen zij van het stadsdeel gedaan dat de bestemming werd veranderd. Vijf woningcorporaties vormden de stichting Ecoplan voor een gezamenlijke aanpak. Zo'n twintig buurtbewoners hebben meegedacht over het stedenbouwkundig plan. Zij namen ook zitting in de ontwerpteam, die de architecten bij de ontwerpen adviseerden. Architect Kees Christiaanse ontwierp het uiteindelijke plan: losse, open bouwblokken in een veld van volkstuintjes en pleinen, omgeven door de sterke armen van woonblokken die het paradijsje afschermen van het bedrijventerrein en de Haarlemmerweg. De nieuwe wijk kwam tussen 1996 en 1998 tot stand. Enkele karakteristieke gebouwen bleven gespaard: de watertoren, het windketelhuisje en het machinepompgebouw.



### Milieuvriendelijke wijk

Het GWL-terrein moest een milieuvriendelijke wijk worden. En dat werd het ook! Het terrein is helemaal autovrij en vormt daardoor een groene oase in de stad. Bewoners die geen tuin hebben kunnen een moestuin op het binnenterrein huren. De tuinen worden omzoomd door lage hagen en vormen op die manier 'groene eilanden', waarbinnen de woonblokken met hun tuinen liggen. Daartussen zijn paden en pleinen aangelegd, waardoor er een prettig, parkachtig leefklimaat is gerealiseerd voor jong en oud.



Veel energiesparende maatregelen zijn aan de buitenkant niet zichtbaar: goede isolatie, stadsverwarming, een dubbel watersysteem (het toilet wordt met regenwater doorgespoeld) en dubbele beglazing. Meer zichtbaar is de zuidelijke oriëntatie van de meeste woonkamers, de balkons aan de zonzijde en de kleinere ramen aan de noordzijde. De blokken zijn uitgevoerd in milieuvriendelijke, duurzame materialen. Maar de meest bepalende maatregel voor de sfeer op het terrein is het buitensluiten van gemotoriseerd verkeer. Er wordt wel eens gemopperd op de ratio van één parkeerplek per vier huishoudens. Maar kinderen kunnen nu onbezorgd spelen op het hele terrein en de paden en tuintjes worden niet ontsierd door geparkeerd blik.



### Overige milieumaatregelen

De wijk kent een zogenaamd afvalbrengsysteem: op een aantal plaatsen aan de rand van de wijk zijn ondergrondse opslagcontainers voor het huisvuil geplaatst. De bewoners brengen zelf hun afval hier naar toe. Het hele GWL-terrein wordt verwarmd door middel van warmte/krachtkoppeling (wkk). De wkk-eenheid produceert elektriciteit en warmte. Elke woning heeft een warmtewisselaar met individuele bemetering in de meterkast. In een deel van de woningen in de wijk is een collectieve regenwaterinstallatie geplaatst, met centrale opslag. Voor het regenwater, dat wordt gebruikt voor toiletspoeling, is een tweede leidingnet in de woningen aangelegd. De grotere woonblokken aan de rand van het terrein zijn voorzien van een vegetatiedak.

### Autovrij!

Op het hele binnengebied van het GWL-terrein mogen geen auto's komen, met uitzondering van politieauto's, brandweerwagens en ambulances. Alleen



voetgangers en fietsers zijn welkom. Parkeren kan alleen aan de westrand van het terrein op daarvoor aangelegde parkeerplaatsen. De parkeernorm is ongeveer per vier woningen één parkeerplaats. Het autovrij houden van de wijk is mede mogelijk door de goede bus- en tramverbindingen naar het Centraal Station en andere bestemmingen. Daarnaast zijn er aan de rand van het terrein twee parkeerplaatsen met huurauto's volgens het autodate principe.

### **Leefbaarheidsoverleg en buurtbeheer**

Om bewoners actief te betrekken bij het beheer van de buurt is er een leefbaarheidsoverleg in het leven geroepen. GWL-bewoners bespreken hier eens in de zes weken de gang van zaken op het terrein met vertegenwoordigers van het stadsdeel, de politie en de corporaties. Centrale figuren op het GWL-terrein zijn de twee buurtbeheerders. Zij houden toezicht op het terrein en zijn aanspreekpunt voor bewoners en organisaties. De buurtbeheerders werken in opdracht van de Koepelvereniging GWL-terrein. De wijk telt tien Verenigingen van Eigenaren (VVE's) en verschillende Bewonerscommissies. Naast de corporaties zijn alle bewoners via een VVE of een Bewonerscommissie lid van de Koepelvereniging. Deze vereniging bewaakt het bijzondere milieukarakter van de wijk. [Klik hier](#) voor een uitgebreide introductie en fotorondleiding door de wijk.



*[Koepelvereniging GWL-terrein](#), voorzitter José van Stigt, p/a Waterkersweg 316, 1051 PK Amsterdam, [koepelvereniging@gwl-terrein.nl](mailto:koepelvereniging@gwl-terrein.nl)*