

Berlijn knijpt autoverkeer af

24 april 2025



Het spook van de '15-minutenstad' waart rond en overal is zichtbaar dat wegen worden versmald, parkeerplaatsen opgeheven, maar ook ten gunste van fietsers en voetgangers. Ook in de miljoenenstad Berlijn wordt het autoverkeer verder beperkt. Is daarmee sprake van de gevreesde '15-minutenstad' of krijgen fietsers terecht meer ruimte op de openbare weg?

Foto boven: Karl-Marx-Allee Berlijn (EZA)

Berlijn telt momenteel [1,24 miljoen personenauto's](#). In 2014 waren dat er nog 1,15 miljoen, een stijging van ruim 90.000 auto's (+8%). De bevolking is in dezelfde periode gegroeid van [3,5 naar ruim 3,6 miljoen](#) (+3%), waarmee de groei van het aantal auto's sneller lijkt te gaan dan de toename van het aantal inwoners. Toch zullen niet alle nieuwkomers ook autobezitters zijn. De groei van

het autoverkeer is dan ook zeker deels toe te schrijven aan de al langer in Berlijn wonende bevolking.

De stad groeit, zij het met schokken, nog steeds. Haar historische dieptepunt lag in 1984 toen na een voortdurende daling het inwonertal op 3 miljoen lag.

De stad bouwt en bouwt, maar vooral binnenstedelijk. Dat betekent dat de talrijke braakliggende terreinen, vaak voormalige industrieterreinen, tot woonwijken worden omgebouwd. Er is dus sprake van verdichting van mensen, bebouwing en verkeer. Daarmee moeten meer bewoners op vrijwel gelijk oppervlak wonen, werken, recreëren en zich verplaatsen.

[De échte 15-minutenstad heeft al bestaan](#)

Al jaren vindt er een, soms ook fysieke, 'oorlog' plaats tussen het autoverkeer en fietsers. Regelmatig zijn er conflicten zichtbaar, waarbij een auto een fietser afsnijdt en er een fietsersvuist op het dak van de auto neerdaalt. De Berlijnse fietser is ook onvergelijkbaar met de Nederlandse. Berlijnse fietsers fietsen met grotere agressie door het verkeer: 'ik heb voorrang, en (ondanks de risico's) zal ik het ook nemen'.

De linkse en groene bezetting van de Berlijnse politiek (SPD, Grüne und Linke) maakt zich sterk voor de fietsers en leggen, met horten en stoten, op steeds meer plekken fietspaden aan of verbeteren de in verval geraakte fietsroutes. Vooral in 'linkse' wijken zoals Kreuzberg en Friedrichshain wordt werk gemaakt van het ruim baan geven aan fietsers en voetgangers, ten koste van het autoverkeer.

Onlangs berichtte de [Berliner-Zeitung](#) dat de wijk Berlijn-Weißensee in opstand is gekomen tegen de getroffen verkeersmaatregelen: *"Wij zijn afgesneden van de stad"*.

De wijk Weißensee ligt in het voormalige Oost-Berlijn, aan de rand van wat je het centrum van Berlijn zou kunnen noemen, niet echt behorend tot het hippe deel van de stad. Sinds enige tijd kent de wijk een stelsel van eenrichtingsverkeer straten. Het idee komt uit Barcelona, waar huizenblokken al aan het eind van de jaren negentig werden samengevoegd tot superblokken – en auto's werden verboden om door deze eenheden te rijden. Ook onze stad Groningen kent al

decennia sterk sturende maatregelen ten aanzien van het autoverkeer ten gunste van de fietsers.



Meer ruimte voor voetgangers en fietsers in Kreuzberg (Bergstraße). Foto: EZAZ
In Kreuzberg en Mitte zijn er al zogenaamde buurtblokken. In Berlijn promoten 65 buurtinitiatieven momenteel in totaal 180 extra blokken, de vereniging Changing Cities stimuleert de zaak in de hele stad. Drie jaar geleden, vlak voor de pandemie, waren er twee workshops in Pankow, de Groenen namen deel, vertegenwoordigers van een woningbouwcoöperatie, een vereniging.

B-Z over de wijk Weißensee: *“Er zijn ook ernstige ongelukken gebeurd. Uit tellingen in augustus 2021 bleek zelfs dat er in 24 uur tot 4.350 auto’s over de Bizetstraße reden, die parallel loopt aan de Berliner Allee.”*

De spanningen lopen hoog op tussen in de file staande automobilisten en fietsers die niet om de stilstaande auto’s heen kunnen. De weg naar het centrum van de stad kost de gemiddelde autorijdende buurtbewoner van Weißensee nu een extra uur.

Het lijkt erop dat het autoverkeer wel gehinderd wordt, maar niet in aantallen, maar in reizen waarmee het aantal minuten dat een auto actief aan het verkeer deelneemt, niet daalt maar stijgt.

De maatregelen zijn een poging om de vaak van autoverkeer en stank vergeven buurten enigszins te ontlasten. Maar of dit wat oplost, is zeer de vraag.

In elk geval zijn deze voor het autoverkeer belemmerende maatregelen nog lang geen uitwerking van de '15-minutenstad'. Want die is er al in de meeste grote steden: winkels en veel andere voorzieningen op loop- of fietsafstand.

Gezien de enorme weerstand is voorlopig nog geen sprake van het 'opsluiten' van autobezittende bewoners in hun wijk. Beleidsmakers zullen andere middelen moeten inzetten om straten en buurten veiliger en leefbaarder te maken. Dwang en opgelegde vrijheidsbeperking zullen daarbij slechte strategieën blijken.

De Berlijnse verkeersplanners hebben nog veel te stellen met de bewoners van Weißensee.

Ondertussen wordt goedkoop reizen met het openbaar vervoer en de aanleg van nieuwe fietspaden in Berlijn ook beperkt, [het geld ontbreekt](#).