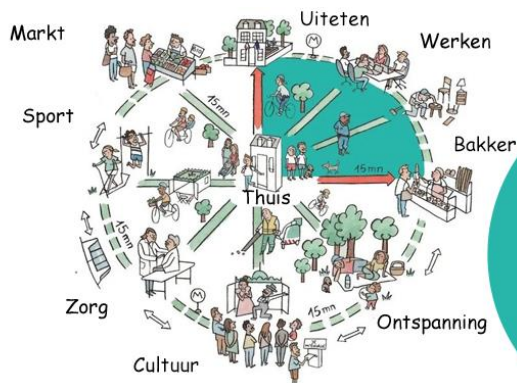


De stad op mensenmaat

Bij het leren over duurzame ruimtelijke ontwikkeling komt het concept van een 15-minutenstad naar boven. Maar wat is dit? Wat doet dit? Waar slaan die 15-minuten op? Is het een stad waar je liefst na 15 minuten weer weg bent? Is het een stad op 15 minuten rijden met de auto, zonder file, van waar je woont? Heb je er na 15 minuten alles gezien? Dat zijn vele vragen waarop ik een antwoord zoek. Daarnaast probeer ik ook af te toetsen wat positieve en negatieve elementen zijn in deze vorm van stadsontwikkeling. Ook de beroemde stadsarchitect Jan Gehl laat ik zijn licht schijnen over het idee. Lees gerust verder. Het zal hoogstens 15 minuten duren.



Eerst en vooral, wat is een 15-minuten stad? In deze stad sta je aan je voordeur, klaar om te vertrekken. De autosleutels laat je links liggen want die heb je niet nodig. Alles is te vinden op maximaal 15 minuten wandelen of fietsen van hier. Daarmee bedoel ik niet enkel de bakker om de hoek of de buurtwinkel maar ook de sporthal, de dokter en de cinema. Niet alleen zijn je kinderen vanmorgen veilig naar school gereden met de fiets, je kan vanavond ook nog samen met hen van het zomerzonnetje genieten in het park op

wandelaafstand. Om naar hun tante te gaan die verder woont zit je in no time op het openbaar vervoer.

Om dit soort stad te kunnen realiseren moeten een aantal principes van de ruimtelijke ordening onder de loep genomen worden. (*De 15-minutenstad* | *Netwerk Duurzame Mobiliteit*, z.d.) Om te beginnen kan je om alles en iedereen dichterbij te hebben gewoon dicht op elkaar gaan wonen. Een voldoende hoge dichtheid is niet alleen van belang voor de afstand maar uiteraard ook om de commerciële instellingen, winkels e.d., in de wijk te laten draaien. Het op elkaar gaan wonen moet je echter niet te letterlijk nemen en in hoge torens boven elkaar gaan wonen. Je begrijpt ook wel dat als je op de 45ste verdieping woont en er al vijf minuten over doet om van de deur van je flat naar de voordeur te geraken het 15-minutenprincipe onder druk komt te staan. Het maakt de drempel om buiten te komen alleen maar groter. Bovendien wordt de afstand naar de bakker alleen maar groter omdat hoogbouw nu eenmaal verder uit elkaar geplaatst moet worden. De oplossing zit dus in maximaal 5 etages. Doordat deze gebouwen toch dicht bij elkaar geplaatst kunnen worden is het aantal inwoners per vierkante meter toch hoger maar zijn mensen betrekkelijk gelukkiger.

Doordat alles te voet en met de fiets zo vlot bereikbaar is verminderd duidelijk het belang van de auto. Door de straten verstandig in te richten kan het teveel aan plaats dat nu nog voor de auto is voorzien omgezet worden naar autovrije of autoluwe zones. Dit geeft ook ruimte voor ontharding om op die manier de natuur terug in de stad te krijgen om zo de stad en vooral zijn inwoners terug te laten ademen. Minder uitlaatgassen en meer groen om CO₂ om te zetten naar zuurstof heeft ongetwijfeld een positieve invloed op algemene gezondheid van de inwoners. Daar komt dan nog eens bovenop dat mensen meer lichaamsbeweging hebben door het wandelen en fietsen maar toch minder tijd verliezen aan verplaatsingen zoals woon-werkverkeer. Dat is tijd die ze kunnen spenderen aan leuke dingen met familie en vrienden.

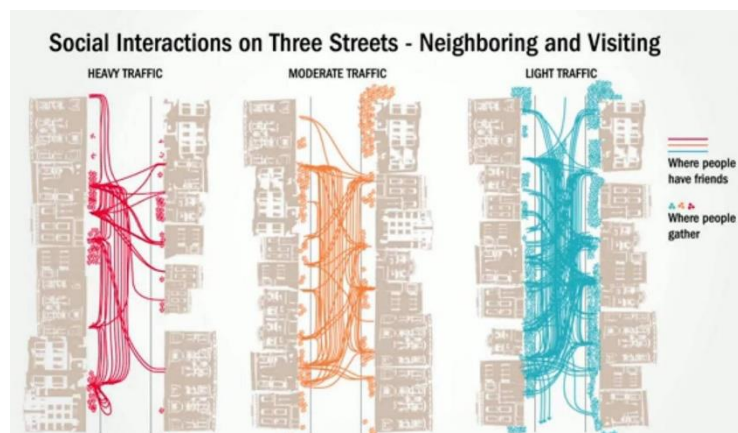
Het is ook belangrijk om een stad te maken voor iedereen. (Vantuyghem, 2023) Het is dus geen simpele denkoefening om in iedere wijk al de verschillende behoeften binnen dat kwartier te houden. Openbaar vervoer kan ook een deel van de oplossing zijn, mits de juiste verbindingen kunnen gelegd worden. Elk deel van de stad zal zich op een andere manier ontwikkelen en dan is het zaak om de sterktes van alle wijken samen te laten werken. Door de stad terug interessant te maken kan het gegoede burgers, die nu wat leiden aan stadsvlucht, weer naar de stad lokken. Als echter bepaalde dingen ontbreken in bepaalde wijken kan dit ervoor zorgen dat rijke inwoners de wijk links laten liggen. Het is een wankel evenwicht want het omgekeerde kan ook. De vrees bestaat dat deze mooie stad enkel voor de middenklasse gemaakt zou zijn. Door middel van bijvoorbeeld voldoende sociale woningen moet men trachten een gezonde mix te verkrijgen.



Deze manier van samenleven en omgaan met onze ruimte brengt ook heel wat vragen met zich mee. Er zal dus ook nood zijn aan creativiteit en een open geest. Het vernauwen van straten kan bijvoorbeeld een probleem vormen voor ambulances of andere hulpdiensten. Daar moet zeker rekening mee gehouden worden in het stadsontwerp. Bepaalde straten zullen breed genoeg en toegankelijk, al dan niet enkel voor hulpdiensten, moeten blijven. Anderzijds kan het ook zijn dat ambulances zich aanpassen aan de stad. Ik wil daarmee niet zeggen dat ambulanciers met de fiets moeten komen maar verandering brengt vooruitgang en omgekeerd. Ook winkels moeten voorzien worden van goederen dus is gemotoriseerd vervoer volledig uitsluiten ook geen oplossing.

In deze stad komen mensen vaker buiten, zonder auto. Veel meer sociale contacten worden gelegd. Dingen veranderen. Creatieve ideeën ontstaan uit samenwerkingen. Dit sluit aan bij de visie van Jan Gehl die gelooft dat mensen de stad maken. (*Jan Gehl: "Er Is een Onstilbare Honger Naar Betere Steden. Steden Voor Mensen"*, z.d.) Ook hij draagt fietsen en wandelen hoog in het vaandel. Ook hij pleit voor autovrije zones want hij zag het positieve effect op de mensen in zijn eigen studies. Autovrije zones ontstaan geleidelijk aan in verschillende steden over de hele wereld. Ook hier in België worden ze al maar groter. Vlamingen wonen trouwens al voor een groot deel binnen de 15

minuten van vele essentiële voorzieningen. Er is mijns inziens nog veel werk om de mensen ook op de straat te krijgen. De Vlaamse wegen zijn nog steeds voor de auto gebouwd. Dit maakt het soms gevaarlijk om als 'zwakke' weggebruiker naar buiten te komen. Buiten de steden is het



fenomeen lintbebouwing niet echt een voorbeeld van een dichte bebouwing. Omdat het nog veel lastiger is om oude dingen af te breken dan er nieuwe bij te zetten vrees ik dat er nog vele kwartieren zullen voorbijgaan alvorens het hier in onze streken helemaal goed komt.

De 15-minutenstad is een heel mooi concept. Het kijkt naar de mensen en wat ze nodig hebben. Het heeft verschillende voordelen op het vlak van ecologie maar ook van sociaal welzijn en gezondheid. In mijn ogen heeft het voldoende goede argumenten om vóór het idee te pleiten. Het is echter geen makkelijke denkoefening en op sommige gebieden moeten keuzes gemaakt worden die niet voor ieder individu een vooruitgang lijken maar waar het geheel, en uiteindelijk ook het individu, wel bij vaart. Het is een toekomstvisie die waarschijnlijk niet van vandaag op morgen zal worden toegepast. De geschiedenis heeft ons ook de autostad gegeven en om de geschiedenis terug te draaien of te veranderen zijn vaak meerdere jaren, decennia of zelfs langer nodig. Alles begint echter bij onszelf dus als je ook wel gewonnen bent voor dit concept neem dan gerust een keer de fiets in plaats van de auto. Je zal zien dat het wonderen doet.

Bronnen:

De 15-minutenstad | Netwerk duurzame mobiliteit. (z.d.). <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/de-15-minutenstad>

De principes van de 15-minutenstad concreet gemaakt | VLAIO. (2023, 15 februari). VLAIO. <https://www.vlaio.be/nl/vlaio-netwerk/de-vitrine/de-principes-van-de-15-minutenstad-concreet-gemaakt>

Vantighem, P. (2023, 28 januari). Hoe realistisch is het ideaal van de '15 minutenstad'? *De Standaard*. https://www.standaard.be/cnt/dmf20230127_97458530?&articlehash=AraLdCaAeZ6AhgRAFDOIA5V5mEgM7kWqEBXrWFu4iu4u06rQzgYv%2FuR8Z2dJt%2B3KrW%2FsR3yKRM6%2Fp1Bac2baAuOVDtY0fpvB4jAdWxp6XhHG4Nugor9H8s4t60cO%2FIWmUVCLHLtIGRIcifOlrt4hS0A5Qk1u9JKrHJoOP5GvCx4l%2FAc9DM6dzg43SJCEsbu3NvOr9iBqSSu6ENmW7ix9x4Y4l02IEYtd8TQchKwjaS88NWCu3nh1O%2Bzl64puCIU%2FFsrplBGAFpKhOspV2Sq3KJr84xG%2BxgAlj3kTpODvd%2BAUVvWI2FLJ8jHNQeqUoN%2FXK%2BtIqVtNZNVNf%2Fs%2F0Udzg%3D%3D

Jan Gehl: "Er is een onstilbare honger naar betere steden. Steden voor mensen". (z.d.). Gebiedsontwikkeling.nu. <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/jan-gehl-er-is-een-onstilbare-honger-naar-betere-steden-steden-voor-mensen/>

Oord, B. (2023, 13 december). *De 15 minuten-stad Parijs*. &Morgen. <https://www.enmorgen.nl/nieuws/de-15-minuten-stad-parijs/>