

Vlaams
Parlement

ingediend op **748** (2020-2021) – Nr. 1
27 april 2021 (2020-2021)

Voorstel van resolutie

van Mieke Schauvliege, Stijn Bex, Jeremie Vaneeckhout en Meyrem Almaci

over het integreren
van de principes van de vijftienminutenbuurt
in het Vlaamse omgevings- en mobiliteitsbeleid

TOELICHTING

1. Inleiding

In een vijftienminutenbuurt vinden bewoners op vijftien minuten wandelen, fietsen of rijden met het openbaar vervoer of een combinatie ervan, alle essentiële functies: winkels, kantoren, scholen, gezondheidszorg, sportfaciliteiten, sociale en culturele voorzieningen, groen en ontspanning. Nabijheid is het uitgangspunt van de vijftienminutenbuurt. De drie D's van de stadsplanning – Density, Diversity en Design – vormen de drie poten waar het idee op steunt. Zonder dichtheid worden de afstanden al snel te groot, zonder een mix van functies zijn niet alle voorzieningen aanwezig en zonder een goed ontwerp van de openbare ruimte krijg je geen wandelbare buurt.

In het concept van de vijftienminutenbuurt liggen dagelijkse voorzieningen op wandelafstand en werkplekken op fietsafstand. Ook bij niet-dagelijkse voorzieningen is het wenselijk om te zorgen voor slimme mobiliteitsschakels met onder meer openbaar vervoer. Een vijftienminutenbuurt kan zowel in stedelijke wijken als in een dorpskern op het platteland vorm krijgen.

Het ultieme doel is om te komen tot een aaneenschakeling van zulke vijftienminutenbuurten in Vlaanderen. Als winkels, publieke voorzieningen en groene publieke ruimte op wandel- en fietsafstand bereikbaar zijn, leven mensen in buurten die levendiger, aangenamer, duurzamer en gezonder zijn. Dat betekent meer woonerven en fietsstraten, brede voetpaden, school- en sportpleinen die gedeeld worden met de buurt, kruispunten die omgevormd worden tot groene pleinen. Snelheid wordt ondergeschikt aan verblijfskwaliteit en publieke ruimte wordt ontworpen op maat van zowel de 8- als de 80-jarige en is daardoor gebruiksvriendelijk voor iedereen. Heel wat autoverplaatsingen worden overbodig. Vijftienminutenbuurten zijn inclusieve buurten, die economisch veerkrachtig en ecologisch robuust zijn.

Het idee van de vijftienminutenbuurt is niet nieuw. Met de coronacrisis en de ervaringen met de lockdownmaatregelen is het moment aangebroken om met het concept op grote schaal aan de slag te gaan. Toen alles plots van thuis uit moest gebeuren (werk, school, ontspanning enzovoort) was de kwaliteit van de woning en de onmiddellijke omgeving erg bepalend voor de manier waarop de lockdown werd beleefd. Het drukke verkeer viel grotendeels weg. Heel wat van de publieke ruimte die bestemd is voor auto's, lag er onderbenut bij. De rust, schone lucht, bespeelbare straten en stilte werden als aangenaam ervaren. Anderzijds hadden (grote) gezinnen zonder tuin, in kleine appartementen in een erg versteende leefomgeving erg te lijden. De lockdown raakte bepaalde groepen heel ongelijk en stelde bestaande problemen op scherp. Ondanks minder verkeer vielen er tijdens de eerste lockdown meer fietsdoden. De link tussen de directe omgeving en de gezondheid (fysiek en mentaal) is door de coronapandemie heel duidelijk geworden. De klimaat- en biodiversiteitscrisis vragen daarnaast om een ingrijpende vergroening en verblauwing van de leefomgeving. Al die uitdagingen komen samen en vinden een oplossing in het concept van de vijftienminutenbuurt. Steden als Parijs ('la ville du quart d'heure'), Barcelona ('superblocks'), Melbourne ('20-minute neighbourhoods'), maar ook Gent (verkeerscirculatieplan) en Turnhout (verkeerskamers) gingen er al mee aan de slag. Verschillende experts riepen in een open brief de regeringen in België op om de vijftienminutenbuurt als leidraad te gebruiken voor een ecologisch, sociaal en economisch herstelbeleid. Het is een helder, integrerend, verbindend concept, dat op verschillende niveaus vorm kan krijgen: de straat, buurt, wijk, regio enzovoort.

2. Waarom een vijftienminutenbuurt?

2.1. Veranderende leefomgeving en toenemende omgevingsstress

2.1.1. Toenemende verharding

Vlaanderen is de meest versnipperde en verkavelde regio van Europa. Het aandeel bebouwde oppervlakte bedraagt meer dan 25 procent. Ter vergelijking: gemiddeld genomen is 2,95 procent van Europa verhard. Zelfs in Nederland, dat een vergelijkbare bevolkingsdichtheid heeft als Vlaanderen, wordt minder dan 13 procent van de oppervlakte ingenomen door artificieel landgebruik. Door de verspreide bebouwing in Vlaanderen wonen er relatief veel mensen in het buitengebied, maar niemand in de natuur. Bij verspreide bebouwing is er tien keer meer infrastructuur nodig per gebouw dan in een stadskern. Bovendien is er per gebouw vier en een halve keer meer verharding bij verspreide bebouwing dan in de stadskern.

Dat zorgt voor een enorme versnippering van het Vlaamse landschap en legt enorm veel druk op de weinige open en groene ruimte die nog rest. En hoewel het besef stilaan doordringt dat dit zo niet kan blijven doorgaan, wordt er onverminderd open ruimte aangesneden: elke dag wordt er in Vlaanderen nog 6 à 7 hectare open ruimte ingenomen. Dat betekent dat er elke twee jaar een oppervlakte zo groot als het Zoniënwoud verdwijnt.

De auto speelt een grote rol in die dynamiek. Wereldwijd is de stadsplanning na de Tweede Wereldoorlog overgeschakeld op 'auto-maat' in plaats van op mensenmaat. Voor de industriële revolutie waren steden maar beperkt tot een diameter van zo'n twee tot drie kilometer, ongeveer een half uur stappen. Doordat snelle verplaatsingen (met de auto, maar ook met de trein, tram en metro) mogelijk werden, begonnen steden snel uit te dijnen tot afstanden waarbinnen met de auto (of metro) alle dagelijkse behoeften bereikbaar zijn.

Vlaanderen kan, door zijn verspreide bebouwing en grote bevolkingsdichtheid, in zijn geheel beschouwd worden als een verstedelijkt gebied (nevelstad). In zo'n verstedelijkte samenleving worden veel mensen blootgesteld aan drukte en lawaaihinder. De Vlaamse ombudsman vraagt, wegens het grote aantal klachten, al enkele jaren meer aandacht voor het bestrijden van verkeerslawaai. Volgens schattingen zouden 881.900 burgers een jaarlijks geluidsniveau van meer dan 55 decibel (boven dat niveau wordt de slaap verstoord) moeten doorstaan. Voor 35.000 burgers zit het geluidsniveau zelfs boven de 75 decibel.

Langzaam groeit de overtuiging dat woonomgevingen op een andere manier moeten worden ingericht, waarbij 'nabijheid' het sleutelbegrip vormt. De vijftienminutenbuurt vormt een tastbaar en werkbaar concept om dat idee in de praktijk te realiseren. Het biedt een focus om buurten kwaliteitsvol te vergroenen en te verdichten, de bestaande infrastructuur beter te herverdelen en te benutten, slecht gelegen functies te herlokaliseren, en de open ruimte te ontsnipperen en te ontharden.

2.1.2. Biodiversiteits- en klimaatcrisis

Vlaanderen is arm aan natuur: 26 procent van de natuur in Vlaanderen is juridisch beschermd als reservaat of als gebied met een ander (inter)nationaal beschermingsstatuut of is beschermd door andere juridische maatregelen (Natuurrapport (NARA), 2020). Van die beschermde natuur wordt 7 procent ook effectief als natuur beheerd. De weinige natuur die er is, staat bovendien erg onder druk. De verstedelijking en intensieve landbouw zorgen ervoor dat de biodiversiteit in die gebieden tegen een enorm tempo achteruitgaat. Meer dan de helft van de soorten

is uitgestorven, bedreigd of in gevaar, en meer dan 80 procent van de Europees beschermde gebieden heeft een zeer ongunstige staat van instandhouding (NARA, 2020). Vlaanderen is niet alleen slecht bedeed met natuur en bos, er is ook een sterke ongelijke ruimtelijke spreiding van die natuur en bossen, en bovendien zijn ze erg versnipperd. Vlaanderen is duizenden bossen rijk, maar telt weinig grote boscomplexen zoals het Zoniënwoud of het Nationaal Park Hoge Kempen. De meeste bossen zijn niet groter dan 5 ha (dat is kleiner dan het Gentse Citadelpark). 70 procent van de boscomplexen is kleiner dan 10 ha, 50 procent is kleiner dan 5 ha en 14 procent is zelfs kleiner dan 1 ha.

Die grote versnippering en slechte spreiding zorgt ervoor dat heel wat Vlamingen amper natuur en groen hebben op wandelafstand van hun woning:

- maar 2,3 miljoen Vlamingen hebben op wandelafstand van hun woning (800 meter) een park van minstens 10 hectare;
- maar de helft van de Vlamingen kan wandelen of fietsen in een groot natuurgebied dicht bij de woning (op minder dan 1,6 kilometer afstand).

Een kwaliteitsvol openruimtebeleid is ook nodig voor de verschillende ecosysteemdiensten. Behoud en bevordering van biodiversiteit is daarin cruciaal omwille van voedsel en andere landbouwproducten, waterberging, het tegengaan van verdroging, verkoeling, captatie van CO₂ enzovoort.

De effecten van de klimaatcrisis laten zich steeds sterker voelen en zullen in de loop van de 21e eeuw alleen maar toenemen. De laatste vier jaren waren uitzonderlijk droog. Uit onderzoek van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) blijkt dat we tegen het einde van deze eeuw ongeveer een derde meer periodes met abnormale droogte en ongeveer een verviervoudiging van het aantal uitzonderlijke droogteperiodes kunnen verwachten tegenover een historische referentieperiode. Het is heel belangrijk dat Vlaanderen anticipeert op die trends en er een structureel beleid rond uitwerkt. De waterbeschikbaarheid is immers erg beperkt in Vlaanderen. Volgens de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) is er in Vlaanderen en Brussel jaarlijks gemiddeld tussen 1100 en 1700 m³ water per persoon beschikbaar. Dat is erg weinig. Zelfs in landen als Spanje, Portugal en Griekenland is de waterbeschikbaarheid per inwoner groter dan in Vlaanderen en Brussel. Vlaanderen is dan ook dichtbevolkt, het is sterk geïndustrialiseerd en het buitengebied wordt ingenomen door zeer intensieve landbouw, veel (wegen)-infrastructuur en zeer verspreide bebouwing.

Er moet radicaal worden ingezet op de verbetering van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen, op het behoud van de open ruimte en op het ontharden van de versteende omgeving om de infiltratiecapaciteit van de bodem te verhogen en water langer en beter vast te houden. Ontharding en vergroening van de versteende ruimte draagt bovendien sterk bij aan verkoeling en vermindert het hitte-eiland-effect.

2.1.3. Dalende trend in beweging buitenshuis

Uit het tijdsbestedingsonderzoek in Vlaanderen (Tempus Omnia Relevat (TOR), Onderzoeksgroep voor de studie van tijd, cultuur en samenleving, 2013) blijkt dat Vlamingen 85 procent van hun tijd binnenskamers doorbrengen. Volwassenen wandelen gemiddeld iets meer dan een uur per week in parken, bossen en landelijke omgevingen. Bij de jongvolwassenen (18 tot 24 jaar) is dat gemiddeld maar een half uur per week, terwijl 55- tot 65-jarigen dan weer gemiddeld 1,38 uur per week in de natuur wandelen. Ook de volgende cijfers zijn significant:

- 60 procent van de Vlamingen bezoekt zelden of nooit een natuur- of bosgebied;
- in 2008 speelden kinderen nog maar half zo vaak buiten als in 1983 en die trend zet zich door. Volgens het grote buitenspeelonderzoek speelden er in de zomer van 2019 37 procent minder kinderen op straten, op pleinen en in parken dan in

2008. En in de stedelijke wijken is de afname nog sterker. Daar spelen nog maar half zoveel kinderen buiten als in 2008 (Kind & Samenleving 2020).

2.2. Nabijheid als sleutel

Lange tijd leefde de overtuiging dat het efficiënter is om functies ruimtelijk te groeperen: plekken waar we gaan werken, plekken waar we wonen, plekken waar we winkelen enzovoort. Dankzij steeds snellere manieren om ons te verplaatsen (snellere auto's, bredere wegen, snellere treinen en vliegtuigen) kon de afstand tussen die functies steeds groter worden, zonder dat er meer tijd aan verplaatsing hoefde te worden besteed. Dat wordt de wet van BREVER, de wet van behoud van reistijd en verplaatsingen, genoemd: zeventig jaar geleden legden mensen een paar kilometer per dag af, terwijl dat intussen gestegen is tot 25 à 30 kilometer, maar daar wordt nog altijd evenveel tijd aan besteed.

Intussen blijkt de medaille ook een keerzijde te hebben: files, luchtvervuiling, hoog autobezit en behoefte aan parkeerruimte. Het gebruik van een voertuig is niet langer een keuze, maar een afhankelijkheid. Het mobiliteitsbeleid focust nog steeds heel sterk op het verhogen van de reissnelheid: bredere wegen, meer bussen en treinen, meer fietspaden enzovoort. Maar is het wel nuttig om het 'onderweg zijn' zo aan te moedigen? Want dankzij die zogenaamde betere mobiliteit ontwikkelen bedrijventerrein zich buiten knooppunten, gaan mensen verder van hun werk wonen (meer ruimte voor minder geld), sluiten de lokale bakker en supermarkt in het dorp omdat klanten evengoed een beetje verder kunnen rijden. Het lijkt logisch om te denken dat betere en snellere mobiliteit mensen dichterbij elkaar brengt, maar in de praktijk gebeurt net het omgekeerde.

Voor leefbare steden, levendige dorpen, veilige straten, propere lucht en een groene omgeving is een andere focus nodig. Die focus is een betere bereikbaarheid via nabijheid. Door te zorgen dat een minimaal aantal voorzieningen voor iedereen binnen een wandel- of fietsbare afstand liggen, maakt men heel wat 'onderweg zijn' overbodig en komt het ideaal van een leefbare, sociale, groene straat, wijk, dorp of stad binnen handbereik.

2.3. De impact van de directe leefomgeving op welzijn en gezondheid

2.3.1. De omgeving als medicijn

2.3.1.1. Gezondheid: meer dan afwezigheid van ziekte

Een goed gezondheidsbeleid focust niet alleen op ziektebestrijding, maar zet ook in op de bevordering van de algemene gezondheid en het welzijn van de bevolking. Daarbij zijn niet alleen het fysieke lichaam, maar ook de mentale en sociale fitheid belangrijk. En dan is de link met gezonde lucht, sport en bewegen, ontspanning, leren en ontmoeten niet ver weg. Er is een sterke band tussen gezondheid en de onmiddellijke leefomgeving. Een goed gezondheidsbeleid kan niet zonder een goed ruimtelijk beleid. COVID-19 heeft duidelijk gemaakt dat die link ontzettend belangrijk is en dat daar meer op moet worden ingezet.

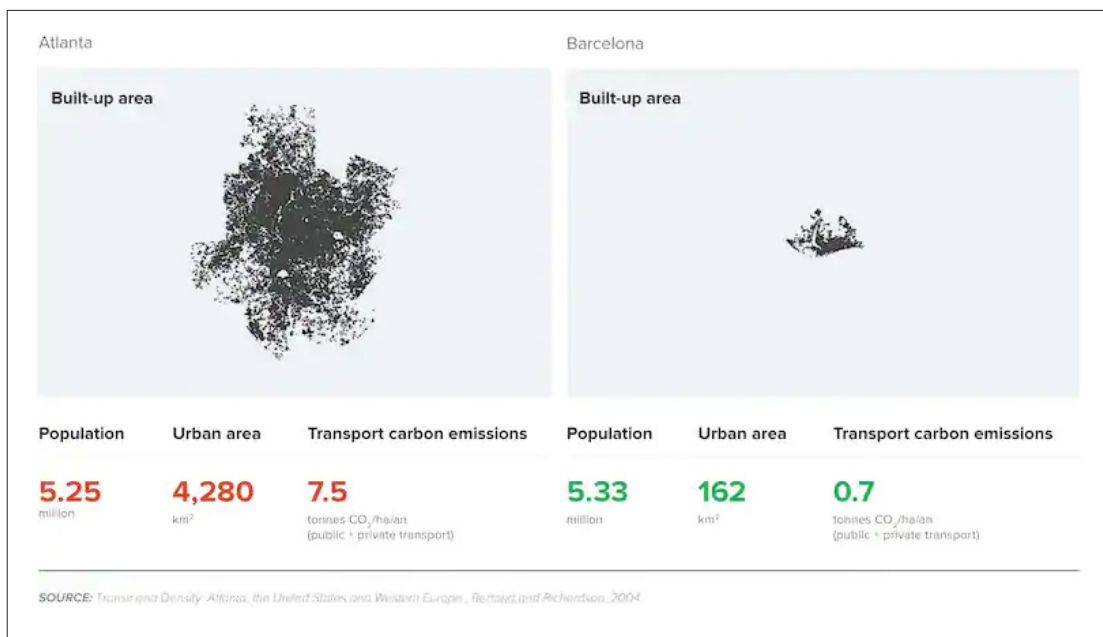
2.3.1.2. COVID-19: katalysator van een ruimtelijke transitie

De coronapandemie heeft een enorme impact op het leven van mensen wereldwijd. Er is enerzijds de directe impact van een virus dat veel slachtoffers maakt, en anderzijds de weerslag op de economie en lokale handel die lokale overheden en samenlevingen in de kern raakt. Corona is een wake-upcall die uitnodigt om kritisch te kijken naar de manier waarop de samenleving georganiseerd is. Stedenbouw en ruimtelijke planning zijn historisch gegroeid vanuit sanitaire ingrepen die de leefomstandigheden in dichtbevolkte wijken moesten verbeteren.

Tijdens de cholera-epidemie in Londen in 1854 werd duidelijk dat de ziekte veroorzaakt werd door een vervuilde waterpomp in een arme buurt waar nog geen riolering lag. Daardoor groeide het besef dat de uitbraak van ziektes niet alleen te maken heeft met persoonlijke gezondheid en hygiëne, maar ook gelinkt kan worden aan omgevingsfactoren zoals een gebrek aan vers water, overbevolking en niet-geventileerde ruimtes. Dat leidde tot investeringen in stadsplanning, met ruimtelijke normen en regelgevingen voor water, riolering, huisvesting, werkplaatsen, groene ruimtes en sociale infrastructuur. Ook de huidige pandemie kan een aanleiding zijn om de manier waarop onze dorpen en steden ruimtelijk georganiseerd zijn, drastisch te veranderen.

Bovendien blijkt dat mensen met een verhoogde kwetsbaarheid ten aanzien van COVID-19, ook de mensen zijn met chronische, niet-overdraagbare ziektes zoals diabetes en hart- en vaataandoeningen. Juist die ziektes zijn in opmars over de hele wereld, onder alle bevolkingsgroepen, maar het meest onder groepen die moeten wonen en werken in ongezonde omstandigheden. Die chronische ziektes kunnen niet met een vaccin worden behandeld: ze hangen samen met ongezonde leefomgevingen die aanzetten tot een ongezonde leefstijl.

Een studie van de Harvard School of Public Health toont een link tussen het hoge sterftecijfer door COVID-19 en langdurige blootstelling aan luchtvervuiling¹. In steden wordt die luchtvervuiling vooral veroorzaakt door het gebruik van fossiele energie in de bouw- en transportsector. Juist in die sectoren maakt duurzame stadsplanning het verschil. Een vergelijking tussen de CO₂-uitstoot door transport in Atlanta en die in Barcelona – beide steden hebben een vergelijkbaar inwonertal van ongeveer 5 miljoen, maar een groot verschil in oppervlakte – toont aan dat dichtheid een enorme impact heeft: de CO₂-emissie per inwoner ligt tien keer lager in Barcelona dan in Atlanta.



Bron: Transit and Density: Atlanta, the United States and Western Europe, Alain Bertaud and Harry W. Richardson, 2004

Door in te zetten op vijftienminutenbuurten kan de luchtvervuiling drastisch verbeteren en worden mensen uitgenodigd tot een actievere leefstijl.

¹ <https://projects.iq.harvard.edu/covid-pm>

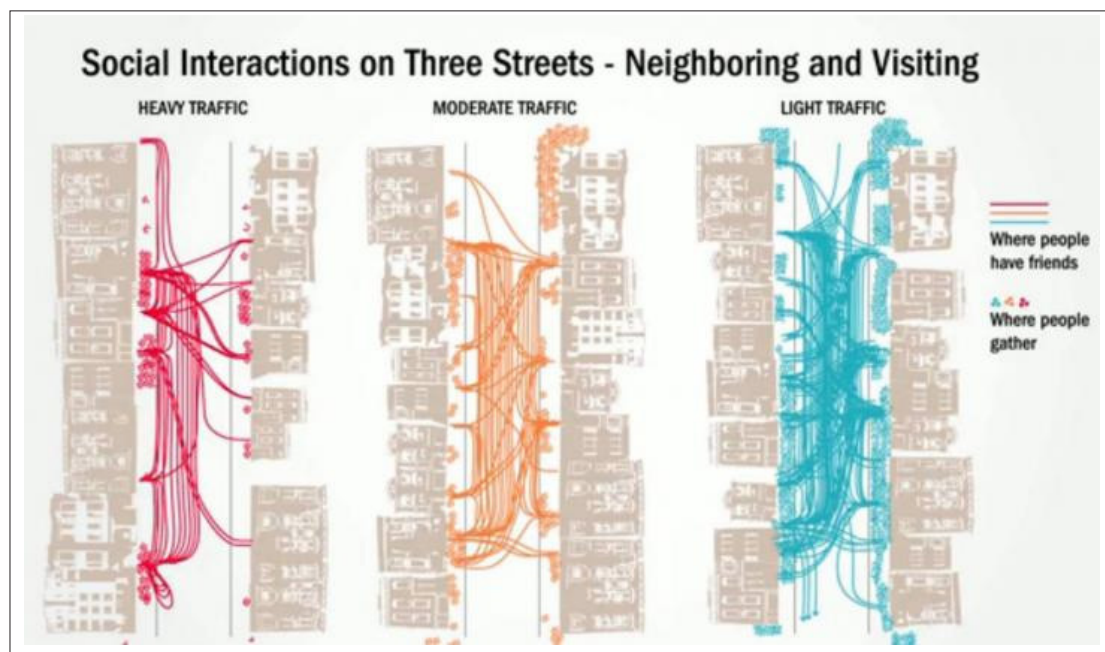
(Hoewel CO₂ geen impact heeft op de luchtvervuiling, kan CO₂ in het bovenstaande voorbeeld worden gelezen als een maataanduiding van de energie-intensiteit van het stedelijke mobiliteitssysteem. Het voorbeeld toont ook aan dat steden met een compacte stadsplanning een grote stap voor hebben in de strijd tegen klimaatchaos.)

2.3.1.3. 'Better to care than to cure'

Vaak probeert ruimtelijke ordening vooral de negatieve impact van de omgeving op de gezondheid te beperken of te verzachten: minder luchtverontreiniging, minder verkeersslachtoffers, minder geluidshinder enzovoort. Maar er mag gerust wat meer ambitie aan de dag worden gelegd en er mag meer worden verwacht van de woonomgeving: een leefomgeving die niet alleen leefbaar is, maar die mensen ook gezond maakt en houdt. Beweegvriendelijke en groene, open ruimte helpen zowel om de fysieke conditie te verbeteren als om stress te reduceren. Die stress is nefast voor de immuniteit. Het is zo'n omgeving die ook belangrijk is voor het fysieke en mentale herstel van COVID-19. Als straatparkeren wordt verschoven naar parkeren in buurtparkings wordt iedereen voetganger, al was het maar op het korte stuk om de auto op te halen. Daardoor ontstaat er meer sociaal contact in de buurt en worden mensen uitgenodigd om zich actiever te verplaatsen.

2.3.1.4. Goed in je vel in een autoluwe buurt

De inrichting van een straat heeft een effect op het autoverkeer en dat bepaalt vervolgens heel sterk het menselijke gedrag. In straten met veel autoverkeer zijn er minder sociale interacties dan in autoluwe straten. Kortom: hoe minder auto's, hoe aangenamer de leefkwaliteit van de straat, buurt en stad, hoe beter mensen elkaar kennen en hoe groter de sociale cohesie. Dat effect wordt bevestigd in het jaarlijks Straatvinkenonderzoek².



Bron: Safe Streets: defining principles. Remembering Donald Appleyard³

² www.straatvinken.be

³ <https://worldstreets.wordpress.com/2011/12/20/safe-streets-defining-principles-remembering-donald-appleyard>

2.3.1.5. 'Design for all'

Als de publieke ruimte beweegvriendelijk wordt ingericht voor de allerjongsten én de alleroudsten, wordt ze beweegvriendelijk voor iedereen. Dat betekent bijvoorbeeld het aanbrengen van 'rollende routes': obstakelvrije voetpaden, begaanbaar met de rollator, rolstoel en buggy (en ook voor inlineskates, skateboards enzovoort), met voldoende bankjes, sommige in de zon en andere beschut tegen weer en wind, waarbij steeds het volgende bankje al te zien is. Een ander voorbeeld is voldoende oversteektijd bij de verkeerslichten. Het lijken details, maar ze kunnen het verschil maken voor ouderen die nog zelfstandig tot bij de apotheek of hun vrienden willen kunnen stappen.

2.3.2. Natuur

Natuur heeft een positieve impact op het welzijn en de gezondheid. Die stelling wordt steeds sterker ondersteund door kwaliteitsvol epidemiologisch, therapeutisch en psychologisch onderzoek. De positieve effecten van natuur zijn het grootst op ziekten die momenteel exponentieel toenemen: de niet-overdraagbare, chronische aandoeningen, de zogenaamde welvaartsziektes. De draagwijdte van die ziekten blijkt uit de volgende cijfers:

- hart- en vaatziekten (28 procent) vormen in het Vlaamse Gewest de belangrijkste doodsoorzaak, op de voet gevolgd door kanker (27 procent);
- het percentage mensen die lijden aan een hoge bloeddruk, diabetes, allergieën, astma, depressie en langdurige vermoeidheid, blijft jaar na jaar toenemen (cijfers van Sciensano);
- in een recent Europees rapport wordt gewezen op de dramatische toename van depressie en – ruimer – psychische kwetsbaarheid (Eurofound).

Er kan worden gesproken van een accentverschuiving in de samenleving van lichamelijke ziekten naar mentale problemen. De oorzaken zijn multifactorieel, maar een belangrijke factor daarin is stress.

Natuur en groen in de omgeving werken op verschillende manieren in op onze gezondheid: ze nodigen uit tot meer bewegen, zorgen voor een betere luchtkwaliteit, zijn goed voor stressvermindering en stimuleren de creativiteit. Alleen al het uitzicht op groen verlaagt de bloeddruk. Lokaal buurtgroen versterkt de sociale cohesie in de wijk en reduceert zelfs de gezondheidskloof.

2.3.2.1. Natuur als bewegingscoach

Bewegen heeft een positief effect op verschillende gezondheidsdeterminanten zoals lichaamsgewicht, vetpercentage, bloeddruk, cholesterol, glucosetolerantie, insulinegevoeligheid, botdichtheid. Het verlaagt bovendien het risico op het ontstaan van chronische ziekten zoals hart- en vaatziekten, diabetes, osteoporose, depressie en sommige vormen van kanker.

Bewegen in het groen maakt mensen energiever en gelukkiger. En dat effect is meetbaar. De Christelijke Mutualiteit en Bos+ organiseren al vijf jaar de actie 30-30: dertig dagen lang dertig minuten per dag bewegen in het groen. Elk jaar doen meer mensen mee en de ervaringen van de deelnemers worden nauwgezet bijgehouden: een meting vóór de start, een meting onmiddellijk na de campagne en een laatste meting een maand na afloop. En wat blijkt: bewegen in het groen geeft een boost aan je energiepeil en aan je mentale welzijn. Zowel het energiepeil als de opgewektheid stijgen sterk en significant gedurende de eerste drie weken. Dat verhoogde welbevinden blijft vervolgens constant tijdens week drie en vier. Bovendien is er een sterke correlatie tussen de natuurlijkheid van de beweging-omgeving, en het energiepeil en de stemming van de deelnemers. Hoe natuurlijker de deelnemers de omgeving van hun bewegingsbeurt evalueerden, hoe beter hun stemming en hoe meer energie ze hadden.

Bewegen in het groen doet goed, maar ook omgekeerd: groen in de buurt doet bewegen. Uit de resultaten van de bevraging blijkt dat de groep deelnemers die afhaakten na de eerste week, gemiddeld meer tijd nodig hadden om tot in het groen te raken: kortom, wie natuur in de buurt heeft, houdt de campagne langer vol. Bovendien bleek dat wie zijn omgeving als groener ervaart, het makkelijker vindt om vol te houden. Dat wordt zichtbaar als de kwaliteit van de natuur wordt vergeleken tussen de groep afhakers en de groep volhouders. De nabije natuur moet dus niet alleen toegankelijk zijn, maar ook kwaliteitsvol.

Natuurgebieden, parken, maar ook tuinen zijn ruimten waar mensen op de een of andere manier gestimuleerd worden om actief bezig te zijn: ze wandelen, fietsen, spelen of tuinieren. Dat blijkt ook uit ander grootschalig onderzoek: in buurtomgevingen waar veel groen aanwezig is, is de kans op fysieke activiteit drie keer hoger en het voorkomen van obesitas 40 procent lager (Ellaway et al., 2005).

Dat onderstreept nog maar eens het belang van bereikbaar groen voor alle Vlamingen. Het merendeel van de Vlamingen haalt immers de minimumaanbevelingen voor beweging niet. Uit de gezondheidsenquête van Sciensano van 2018 blijkt het volgende:

- 63 procent van de personen van 18 jaar en ouder in het Vlaamse Gewest besteedt minder dan 150 minuten per week aan lichaamsbeweging;
- in 2018 had 45 procent van de volwassenen overgewicht (= BMI van meer dan 25) en 15 procent van hen was zwaarlijvig;
- het percentage Vlamingen met overgewicht was in 2018 op de leeftijd van 25 tot 34 jaar al bijna twee keer zo hoog als op de leeftijd van 15 tot 24 jaar. Dat percentage neemt verder toe met de leeftijd. Vanaf de leeftijd van 55 jaar gaat het al om bijna 60 procent.

Uit de eerste Vlaamse monitor Sport & Bewegen van Sport Vlaanderen blijkt dat Vlamingen zeggen minder te bewegen dan voor de coronapandemie. COVID-19 heeft de behoefte aan meer bereikbaar groen alleen maar groter gemaakt.

2.3.2.2. Natuur als luchtfilter

Astma en chronische luchtwegaandoeningen behoren tot de frequentst voorkomende chronische aandoeningen in Vlaanderen. Goed ingezette beplanting helpt fijnstof te filteren en kan zo de luchtkwaliteit beïnvloeden. In een regio als Vlaanderen, die kampt met zware luchtverontreiniging, kan dat een belangrijke troef zijn. Hoewel de kwaliteit van de lucht in Vlaanderen en Brussel de afgelopen decennia verbeterd is, blijft luchtverontreiniging de belangrijkste milieufactoor die in verband wordt gebracht met vermijdbare ziekte en voortijdige sterfte. Naar schatting zorgt luchtverontreiniging in België jaarlijks voor bijna tienduizend voortijdige sterfgevallen en 2,5 miljoen verloren werkdagen door ziekte (EC, 2015). Kinderen die op minder dan 70 meter van een drukke weg wonen, hebben tussen de 1,3 en 1,5 keer meer kans op astma dan kinderen die op 300 meter van een drukke weg wonen. Dat effect is voornamelijk geassocieerd met blootstelling aan fijnstof. Kinderen die in het groen wonen, hebben minder last van astma en andere longaandoeningen.

2.3.2.3. Natuur voor ontspanning en stressreductie

Stress en depressies vormen een toenemend probleem in Vlaanderen:

- een op de vier Vlamingen krijgt vroeg of laat af te rekenen met min of meer ernstige psychische problemen;
- het aantal mensen dat langdurig ziek is door een depressie, is in Vlaanderen toegenomen;
- het gebruik van antidepressiva is sterk toegenomen: tussen 1997 en 2008 verdubbelde het gebruik van 7 procent tot 14 procent van de bevolking. Dat aandeel steeg verder tot 15,3 procent in 2018 (cijfers Vlaams expertisecentrum Alcohol en andere Drugs (VAD)).

Natuur brengt rust en kan door haar stressherstellende vermogen het risico verlagen op ziekten waarbij chronische stress een rol speelt, zoals hart- en vaatziekten, auto-immuunziekten, infectieziekten, angst- en stemmingsstoornissen en depressie. Uitzicht hebben op natuur en verblijven in de natuur blijken een positieve invloed te hebben op onder meer de stemming, concentratie, zelfdiscipline en fysiologische stress. De gunstige effecten treden al op bij kortstondige blootstelling en zelfs door uitzicht op natuur:

- een bezoek aan de natuur of kijken naar natuur zorgt voor pijnvermindering en de vermindering van negatieve emoties, en zorgt voor een afname van het stresshormoon cortisol;
- mensen die één keer per week een park of een bos bezoeken, hebben de helft minder kans op ernstige psychische problemen;
- meer groen in de buurt doet de criminaliteitscijfers dalen door enerzijds de stressreducerende werking, en anderzijds de toegenomen sociale controle.

2.3.2.4. *Natuur als stimulans voor creativiteit*

Wie op zoek is naar creatieve en innovatieve nieuwe ideeën, kan het best eropuit trekken in de natuur. Natuur brengt rust in het hoofd en neemt prikkels weg, waardoor de prefrontale cortex op volle kracht kan werken:

- bewegen in een groene ruimte zorgt voor een verhoogde hersenactiviteit en betere schoolprestaties;
- contact met de natuur stimuleert de prefrontale cortex en heeft daardoor een positieve invloed op de 'hogere' cognitieve functies, die nodig zijn om te plannen, problemen op te lossen en impulsen te beheersen;
- een groene speelruimte stimuleert het creatieve spel en vermindert de symptomen van aandachtstekort (ADHD en ADD).

2.3.3. Leefomgeving: 100 procent verkeersveilig als doel

Volgens de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute is het aantal verkeersdoden in Vlaanderen in 2020 met 18,8 procent afgenomen, tot 247 doden.⁴ De coronamaatregelen hadden wellicht een grote impact op die cijfers. Ondanks de sterke afname van het verkeer werd de doelstelling van de Vlaamse Regering om het aantal verkeersslachtoffer in 2020 te beperken tot maximaal 200, niet gehaald. Bovendien steeg het aantal fietsdoden naar 71, dat zijn drie doden meer dan in 2019.

Vooraf voor zachte weggebruikers liggen de cijfers onrustwekkend hoog: ruim een op de drie verkeersdoden behoort tot de categorie voetganger of fietser. Die cijfers vertonen bovendien, in tegenstelling tot de algemene verkeersveiligheids-cijfers, geen structureel dalende trend, maar zitten de afgelopen jaren weer in een opwaartse beweging. Elke week sterft er in Vlaanderen één fietser in het verkeer. In Vlaanderen valt 62 procent van de letselgevallen binnen de bebouwde kom, waarvan het overgrote deel in straten waar de snelheidsbeperking nu 50 kilometer per uur bedraagt.

Het omdraaien van die situatie vraagt duidelijke keuzes. In maart 2020 riepen tijdens een verkeersveiligheidsconferentie in Stockholm 80 ministers en 1700 experts uit 140 landen op om van 30 kilometer per uur de norm te maken voor alle wegen waarop zwakke weggebruikers en voertuigen zich vaak vermengen. De deelnemers aan de conferentie willen zo het aantal verkeersdoden in tien jaar tijd halveren, een ambitie die ook in het nieuwe federale regeerakkoord werd neergeschreven en waarvoor alle beleidsniveaus een extra inspanning zullen moeten leveren.⁵ Ook het Vlaamse regeerakkoord bevestigt de 'vision zero' als doel om tegen 2050 te gaan naar nul verkeersdoden.

⁴ <https://www.vias.be/nl/newsroom/134-levens-gered-en-10-000-gewonden-minder-vorig-jaar-op-onze-wegen/>

⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>

Het concept van vijftienminutenbuurten kan helpen om die omslag te maken. In vijftienminutenbuurten worden woonstraten omgevormd tot woonerven. Autoverkeer is bestemmingsverkeer en is ondergeschikt aan de trage mobiliteitsmodi: 20 km/u is de norm. Ook op verbindings- en ontsluitingswegen krijgt verkeersveiligheid voorrang op doorstromingsnelheid.

2.4. Inclusieve omgeving: aanpak van ongelijkheid

De ervaringen met de eerste lockdown hebben geleerd dat sommige sociale groepen onevenredig zwaar worden getroffen door bepaalde maatregelen. Voor veel kwetsbare groepen, ook jongeren, is het moeilijk om te voldoen aan de opgelegde maatregelen, zoals binnenblijven. Een strikt handhavingsbeleid zorgt ervoor dat die groepen vaker geïsoleerd worden. Mensen met een laag inkomen lopen bovendien vaak meer risico om besmet te raken met COVID-19 door woonomstandigheden (kleine woning zonder tuin waarin verschillende generaties onder één dak wonen) of werkomstandigheden en door onderliggende gezondheidsproblemen. Niet toevallig wonen die groepen vaak in buurten waar de toegang tot groen en kwaliteitsvolle publieke ruimte niet beschikbaar is. Die problemen waren er al, maar COVID-19 heeft ze op scherp gesteld.

Die buurten zouden de hoogste prioriteit moeten krijgen in de omschakeling naar vijftienminutenbuurten. Uiteraard moet die omschakeling worden afgestemd op de behoeften en wensen van de huidige bewoners en samengaan met publieke investeringen in sociale huisvesting of kwaliteitsverbetering in de particuliere huursector. Een belangrijk aandachtspunt in volksbuurten is een sociaal rechtvaardige (her)verdeling van de publieke ruimte, waarbij voldoende wordt ingespeeld op de ruimtelijke behoeften van de bewoners van die buurten. Zo kan het nodig zijn om niet alleen extra ruimte vrij te maken om te wandelen en te fietsen, maar ook voor de aanleg van een sportpleintje of een jeugdclub.

Ook het inplanten van gezondheidsvoorzieningen moet de nodige aandacht krijgen. De praktijk van wijkgezondheidscentra heeft al veel nuttige informatie aangebracht. Die centra vatten medische problemen ruimer op dan louter individuele problemen. Doordat ze georganiseerd zijn op de schaal van de buurt, hebben ze ook aandacht voor de onderliggende problemen zoals de kwaliteit van de huisvesting, milieuvuiling en armoede. In de plannen om Vlaanderen voor iedereen gezonder te maken kunnen dergelijke lokale gezondheidscentra niet ontbreken bij het ontwerpen van vijftienminutenbuurten.

Uit een grote, internationale studie bij de stedelijke bevolking in 34 Europese landen bleek dat een groene omgeving en toegang tot culturele faciliteiten, financiële diensten en transport een positieve impact had op de ongelijkheid in de geestelijke gezondheid.

2.5. Duurzaam economisch weefsel

Tot voor kort vond je onder meer de bakker, de slager, de kleine buurtwinkel, het dorpscafé en het postkantoor allemaal 'onder de kerktoren'. Maar die lokale zaken en ontmoetingsplaatsen verdwijnen steeds meer. In de plaats kwamen, sinds de jaren 1990, steeds meer supermarkten met een oppervlakte van meer dan 400 m².

Het gevolg is dat dorpen hun levendigheid verliezen en steeds meer slaapdorpen worden, en dat inwoners voor zowat alles aangewezen zijn op de auto. In steden speelt dat 'aanbodprobleem' minder, maar ook daar is het nodig om de diversiteit van het aanbod in elke buurt te stimuleren.

Vijftienminutenbuurten kunnen maar functioneren als er een stevig duurzaam, lokaal, economisch weefsel is. Omgekeerd kan zo'n lokale economie alleen overleven

als voldoende inwoners er voor hun dagelijkse behoeften gebruik van maken. Een inspirerend project dat beleidsmakers veel kan leren, is Ons Buurtpunt, een project van Cera, Innovatiesteunpunt, Landelijke Gilden, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), ToolBox vzw en het Netwerk Duurzame Mobiliteit. Buurtpunten zijn het resultaat van een samenwerking tussen buurtbewoners, lokale ondernemers, lokale verenigingen en/of het lokale bestuur. Een kleine of grote groep initiatiefnemers, meedenkers en meedoeners gaat samen het engagement aan om hun buurt leefbaarder, socialer, creatiever en gewoon 'plezanter' te maken.

De concrete invulling van een buurtpunt is afhankelijk van de lokale behoeften en aangezien die overal anders zijn, is elk buurtpunt uniek. Er ontstaat een samenhang tussen wonen, werken, mobiliteit, onderwijs, zorg en welzijn. Ook kan het aanbod groeien of wijzigen in de loop van de jaren. De mogelijkheden en combinaties zijn eindeloos: verkooppunt lokale boeren, streek- en ambachtelijke producten; café; deelfietsen; toeristisch infopunt; samen sporten; fietsherstelplaats; winkel; bibliotheekpunt; dienstencentrum lokale overheid; dorpsmoestuin; afhaalpunt voor groentepakketten; repaircafé; coworking; tweedehandsmarkt; raadpleging arts; samenwerking met zorginstelling; deelwagens; vergaderzaal; babytheek; sociale kruidenier; mobipunt; speltheek; uitlenen van werkmateriaal; (dieren)-voedselbank; (bel)bushalte; copytheek; ruilmarkt voor planten; lokale dorpsmunt; liftplek; postpunt; vacaturebord; pakjespunt; cursussen; culturele evenementen; buurthulp; betaalbare woningen; energiecoöperatie; laadpalen; computers met internet; tentoonstelling van een lokale kunstenaar enzovoort.

Door samenwerking, sensibilisering, begeleiding en coaching proberen de projectpartners het concept in Vlaanderen op te zetten. De uitbouw en ondersteuning van zo'n duurzaam, lokaal economisch weefsel is onmisbaar bij de uitwerking van vijftienminutenbuurten.

2.6. Vijftienminutenbuurt als haalbaar toekomstbeeld

2.6.1. Complexe problemen met een tastbare oplossing

De uitdagingen op het vlak van onder meer klimaat, biodiversiteit, mobiliteit, ruimtelijke ordening, sociale ongelijkheid en gezondheid zijn zo groot en complex, dat veel mensen zich er machteloos of moedeloos door voelen. Het concept van een vijftienminutenbuurt daarentegen is erg tastbaar en tegelijk haalbaar: het is niet moeilijk om zich een idee te vormen over hoe zo'n buurt eruit kan zien of om het concept te vertalen naar de eigen woonomgeving. Toch raakt het elk van die problemen in de kern en biedt het een uitweg op verschillende niveaus.

2.6.2. Gelaagd model: straat, buurt, wijk en regio

Vijftienminutenbuurten werken op verschillende niveaus: iedereen kan eraan bijdragen en iedereen profiteert ervan.

Straten worden omgevormd tot woonerven. Straatparkeren verschuift naar parkeren op (gestapelde) buurtparkings vlak bij wijkontsluitingswegen. Alleen parkeerplaatsen voor logistieke functies en voor gehandicapten blijven bovengronds in het straatbeeld aanwezig. De overige ruimte wordt op maat van kinderen en ouderen ingericht. Horeca- en winkelfuncties krijgen meer ruimte, en ook voetgangers en fietsers profiteren van de ruimte die teruggewonnen wordt op de (geparkeerde) auto. Toekomstbomen en buurtgroen zorgen voor schaduw tijdens hitteperiodes, nemen water op tijdens hevige regens en bieden een thuis voor verschillende dieren.

Wijken worden opnieuw levendig. Sociaal contact en de lokale economie worden gestimuleerd. Onderbenutte private ruimte wordt ingezet om noden en behoeften van de buurt op te vangen (onder meer groen, spelen en ontmoeten). Leegstaande

kerken krijgen een nieuwe invulling, versteende binnengebieden zoals speelplaatsen van scholen worden onthard en vergroend, en kunnen een (deeltijdse) rol spelen in de buurt.

Op regionaal niveau daalt het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen sterk. Daardoor verbetert de luchtkwaliteit en daalt de CO₂-uitstoot. Natuurgebieden en groene corridors worden op regionaal niveau versterkt en met elkaar verbonden. Ecologische verbindingen worden aangelegd in combinatie met fiets- en wandelpaden.

2.6.3. COVID-19 als duwtje in de rug

De ervaringen met COVID-19 en de gevolgen ervan, zoals de lockdownmaatregelen, de extra kwetsbaarheid van mensen met chronische aandoeningen, de impact van de directe woonomgeving en de vernietiging van de natuurlijke omgeving, maken duidelijk dat er een gezondheidsbeleid nodig is dat elementen van ruimtelijke ordening, leefmilieu, klimaatactie, circulaire economie, financiën, gezondheid en welzijn op lokaal niveau integreert.

Het concept van de vijftienminutenbuurt integreert al die aspecten en heeft een duidelijke positieve impact:

- directe impact op de luchtkwaliteit, lawaaihinder, de omgeving (groen), de bestrijding van hittestress, het aanleggen van waterbuffers;
- indirecte impact door aan te zetten tot beweging, gezonde voeding, ruimte voor spel en ontmoeting te creëren, het lokale handelsweefsel en het gemeenschapsgevoel te versterken.

3. Wat is een vijftienminutenbuurt?

3.1. Modal shift en mental shift: van verkeersruimte naar verblijfsruimte

De auto is de olifant in de kamer als het gaat om een gezonde stad of dorp. 80 à 90 procent van de ruimte in de Vlaamse straten wordt ingenomen door (rijdende en stilstaande) auto's. Daardoor worden alle andere functies, zoals spel, ontmoeting en groen, weggedrukt. Die ruimte eerlijker verdelen over alle functies is waarschijnlijk de belangrijkste sleutel tot een gezondere buurt. Tijdens de lockdown verminderde niet alleen het verkeer, maar daalden ook de CO₂-uitstoot, de luchtvervuiling, de geluidsoverlast en de files. De impact van gemotoriseerd verkeer op de gezondheid is enorm. Omgekeerd is actief bewegen erg gezondheidsbevorderend, zowel fysiek als mentaal.

Dat besef is breed doorgedrongen, maar de transitie verloopt te traag. De vijftienminutenbuurt kan helpen om de omslag te maken door:

- verplaatsingen te verkorten: nabijheid als belangrijkste principe van bereikbaarheid;
- te veranderen van vervoerswijze: modal shift naar actieve en collectieve modi;
- meer in te zetten op verblijven: minder nadruk op verplaatsingen, maar inzetten op groen en sociale contacten.

Er is een geïntegreerd mobiliteitsbeleid nodig, waarin het lokale, provinciale, Vlaamse en federale beleid elkaar versterken. Concreet wordt dat gerealiseerd door woonstraten in te richten als woonerf (met een maximumsnelheid van 20 km/u) en daar alleen autoparkeren toe te staan voor logistieke functies. Daarnaast worden de parkeerplaatsen van bewoners en bezoekers verschoven naar gestapelde wijkparkings dicht bij wijkontsluitingswegen. Daardoor wordt veel meer ruimte gecreëerd voor verblijfsfuncties in de straat. Het geeft een stimulans aan ontmoeten omdat iedereen voetganger is (al was het maar om de auto in de buurtparking te gaan oppikken). Bovendien wordt het (zoek)verkeer verminderd en worden actieve verplaatsingen gestimuleerd.

Ook het Fietsberaad Vlaanderen pleit in zijn rapport Fix the Mix voor autoluwe leefstraten waarin de publieke ruimte gedeeld en ingericht wordt op maat van alle verkeersdeelnemers.



Bron: Rapport Fix the Mix van Fietsberaad Vlaanderen⁶

Voor regionale verplaatsingen in dun bevolkte gebieden, heeft de elektrische fiets het potentieel om een belangrijk aandeel in de verplaatsingen op te nemen. Door de verspreide bebouwing in Vlaanderen is het heel moeilijk om overal een efficiënt openbaarvervoersaanbod te realiseren. Met een elektrische fiets zijn op vijftien minuten tijd heel wat voorzieningen bereikbaar, ook in de nevelstad. Het is belangrijk om daarvoor een beleid uit te stippelen en in te zetten op 'bicycle-oriented development' (BOD): ruimtelijke ordening gebaseerd op (e-)fietsafstanden.

Al die aspecten kunnen het best geïntegreerd worden in een concrete roadmap voor een Mobiliteitsvisie 2040 van de Vlaamse Regering en worden opgenomen in de vervoersplannen van de verschillende vervoersregio's.

3.2. Natuur in de buurt

Een van de effecten van een modal shift is dat er minder auto's de straten en pleinen domineren, en er dus meer ruimte vrijkomt voor onder meer wandelen, fietsen, groen, terrasjes en speelruimte. Het is belangrijk dat die vrijgekomen ruimte – op termijn – een duurzame en kwaliteitsvolle invulling krijgt. Dat kan gaan van

⁶ https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/FB_Rapport_Fixthemix_DEF.pdf

gevelgroen en kleine pocketparkjes in de straat, tot en met grotere stadsparken en natuur(verbindings)gebieden die diep binnendringen in onze steden en dorpen. Ook water kan weer een prominente plek innemen en bijdragen aan de nodige verkoeling in de zomer.

Een kwaliteitsvolle omgeving hoeft niet alleen voorbehouden te zijn voor vakantie. Door te investeren in groen-blauwe netwerken (dat is het verbinden en doortrekken van grote natuurlijke openruimtegebieden tot in de woonwijken), kunnen we de verrommeling en versnippering van het Vlaamse landschap stoppen en de woonkwaliteit verbeteren.

Minister Bart Somers, de Vlaamse bouwmeester, Fietsberaad Vlaanderen en het Agentschap Binnenlands Bestuur lanceerden recent een projectoproep voor leefbuurten. De oproep focust op de lokale besturen, maar sluit perfect aan bij het concept van de vijftienminutenbuurt, dat verblijven, ontmoeten, ruimte voor groen, ontspanning, water en trage mobiliteit centraal plaatst.

3.3. Slimme densiteit als deel van de oplossing

Het verdichten en versterken van kernen is een noodzakelijke voorwaarde om tot vijftienminutenbuurten te komen. Er is immers een minimale densiteit (bij de bevolking) en diversiteit (aan voorzieningen) nodig opdat onder meer winkels, scholen, kantoren, culturele voorzieningen en openbaar vervoer goed kunnen functioneren.

Densiteit is ook nodig om de resterende open ruimte in Vlaanderen maximaal te kunnen vrijwaren en versterken. Er wordt nog steeds heel veel groene ruimte onnodig bebouwd, terwijl in de kernen nog voldoende ruimte is om te verdichten. Het kost ook minder aan infrastructuur. De meerderheid van de Vlamingen wonen vandaag niet in de kern van een dorp of stad, maar ergens daartussenin. Het is daarom essentieel dat nieuwe woningen de bestaande kernen van dorpen en gemeenten versterken, in plaats van de nevelstructuur van Vlaanderen te versterken. Dat is ook zo verwoord in de Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). In de visie staat: "We moeten efficiënter met onze open ruimte omgaan, tegen 2040 mag geen open ruimte meer worden ingenomen en in openruimtegebied moet de verharding met 20% worden teruggedraaid." Het is hoog tijd dat die visie in een duidelijk en afdwingbaar beleidskader wordt gegoten.

3.4. Nabijheid van voorzieningen: lokaal als het nieuwe normaal

Heel wat functies en voorzieningen zijn door de schaalvergroting en efficiëntie uit buurten vertrokken, maar daarmee verdween ook de levendigheid en activiteit uit de dorpen en buurten. Door opnieuw actief in te zetten op nabijheid en toegankelijkheid van voorzieningen en een lokaal buurtnetwerk uit te bouwen dat zorg, onderwijs en welzijn integreert, worden heel wat maatschappelijke winsten voor de buurt geboekt. Het gaat onder andere om scholen, kinderopvang, buurtwinkels, wijkgezondheidscentra, postpunten, sociale en culturele voorzieningen, gemeenschapscentra, sportgelegenheden en speelinfrastructuur.

Het bindmiddel voor de lokale samenleving is een bloeiend lokaal, sociaal en economisch weefsel. De vijftienminutenbuurten zoeken daarbij weer naar een ruimtelijke ontwikkeling op mensenmaat voor de buurt. Ingrediënten daarvoor zijn:

- microcentraliteit, waarbij verschillende functies (ook zorg) worden gecombineerd en waardoor een hoog ruimtelijk rendement wordt gehaald;
- wijkparken;
- veel aandacht voor lokale (deel)economie, waaronder ook stadslandbouw;
- fietsinfrastructuur, onder meer fietsstraten, fietsstallingen en woonerven;
- ontharding.

Meer toegespitst op gezondheid, zorg en welzijn op buurtniveau kan het gaan om:

- wijkgezondheidscentra centraal in de buurt, met letterlijk en figuurlijk een lage drempel voor kwetsbare groepen;
- toegankelijke sociale dienstverlening, zoals een postpunt en lokale filialen van de ziekenfondsen;
- kleine vormen van collectiviteit, zoals zorgwoningen ingebed in buurten, buurt-parkings, appartementen met semipublieke ruimtes en verschillende vormen van samenwonen.

Naast het integreren van die voorzieningen is het ook belangrijk dat wordt geïnvesteerd in de bewandelbaarheid van de buurten. Het Vlaams Instituut Gezond Leven ontwikkelde daarom de 'walkability'-scoretool voor Vlaanderen. Inwoners van buurten met een hoge 'walkability'-score bewegen meer en kopen meer lokaal. Voor een goede 'walkability' zijn woondichtheid, functiemix en stratenconnectiviteit (steegjes en doorsteekjes) voor voetgangers en fietsers belangrijke parameters.

4. Hoe overal in Vlaanderen vijftienminutenbuurten realiseren?

4.1. Een Vlaams masterplan voor vijftienminutenbuurten

In het concept van de vijftienminutenstad komen verschillende beleidsdoelstellingen samen. Willen beleidsmakers dat concept in Vlaanderen als ruimtelijk ontwikkelingsmodel gebruiken, dan is het noodzakelijk om over beleidsdomeinen heen gedeelde doelstellingen na te streven. Er is met andere woorden een Vlaams masterplan voor de ontwikkeling van vijftienminutenbuurten nodig, met duidelijke doelstellingen op korte, middellange en lange termijn, waarbij de rol van elke actor duidelijk omlijnd wordt. Het is wenselijk om het concept van de vijftienminutenbuurt te integreren in de beleidskaders van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, en het als transversaal thema op te nemen in alle beleidsdomeinen.

4.2. Density, Diversity en Design

De vijftienminutenbuurt steunt op drie fundamenten: dichtheid (density), diversiteit (diversity) en ontwerp (design), die elk een noodzakelijk onderdeel vormen. Ontbreekt er een van de drie, dan stort het hele concept in. Zonder dichtheid worden de afstanden al snel te groot, zonder mix van functies zijn niet alle voorzieningen aanwezig en zonder goed ontwerp van de openbare ruimte wordt er geen wandelbare buurt gerealiseerd. Het is dus essentieel om het samengaan van die drie aspecten te allen tijde goed te bewaken.

4.2.1. Dichtheid

Er is in ons 'vernevelde' Vlaanderen nog heel wat winst te boeken op bouwdichtheid. Dat kan op een kwaliteitsvolle manier, en met voldoende aandacht voor groen en andere voorzieningen. Een hogere dichtheid verlaagt zelfs de behoefte aan harde infrastructuur zoals wegen en andere nutsvoorzieningen. Een voldoende hoge dichtheid is noodzakelijk om meer nabijheid te krijgen. En nabijheid maakt meer verplaatsingen te voet of met de fiets mogelijk. Het is bovendien een voorwaarde voor efficiënt openbaar vervoer.

4.2.2. Diversiteit

Monofunctionele kantoorwijken, slaapdorpen of winkelcentra passen niet in een vijftienminutenbuurt. Een zo breed mogelijk, divers aanbod van winkels, werkplekken, scholen, gezondheidszorg, sportinfrastructuur, cultuur en ontspanning is essentieel voor het slagen van het concept.

4.2.3. Ontwerp

Hoe een publieke ruimte is ingericht, bepaalt in belangrijke mate hoe ze wordt gebruikt. Als er voldoende ruimte en infrastructuur aanwezig is voor trage mobiliteit (fiets, andere wielrijes of te voet), zullen meer mensen de keuze maken voor die vormen van verplaatsing. Toen er tijdens de eerste lockdown alleen essentiële verplaatsingen waren toegestaan, werd duidelijk hoeveel van onze publieke ruimte vandaag is ingericht voor de wagen en hoe hard de andere modi in de verdrinking zijn. In vijftienminutenbuurten moet dat opnieuw in balans worden gebracht. Hetzelfde geldt voor ontmoeten, verblijven en ontspannen. Ook daar moet bij de inrichting van de publieke ruimte rekening mee gehouden worden.

4.3. Wacht niet op morgen

Niet de grote auto-infrastructuur, zoals de Oosterweelverbinding of de verbreding van de Brusselse Ring, moet de werf van de 21e eeuw worden, maar wel de verandering van onze leefomgeving. Dat is althans wat een groep experts in een oproep aan de regering verklaren. Het is een ambitieus project dat niet van vandaag op morgen wordt gerealiseerd. Het risico bestaat dat het daardoor ook lang zal duren voor de positieve effecten zichtbaar worden. Dat kan niet de bedoeling zijn. Via 'tactical urbanism' (flexibele, goedkope, tijdelijke ingrepen in de publieke ruimte, in afwachting van een definitieve herinrichting) en tijdelijke beheersovereenkomsten kan publieke en semipublieke ruimte aangepast en omgevormd worden en worden de positieve effecten ook snel voelbaar. Tijdens de lockdown gingen veel steden en gemeenten op die manier al aan de slag. Zaken zoals 'parklets', fiets-, school- of speelstraten, of een aangepast circulatieplan kunnen snel en zonder grote kosten gerealiseerd worden. Op die manier wordt het voor iedereen duidelijk dat overheden het serieus menen en zich engageren voor een effectieve herinrichting op iets langere termijn, met onder meer woonstraten, wijkparkings, straattuinen en groendaken.

4.4. Indicatoren en randvoorwaarden

De laatste jaren zijn vanuit verschillende sectoren allerhande tools en concepten ontstaan die allemaal, zij het vanuit verschillende invalshoeken, hetzelfde beogen: een meer relaxte, groene en leefbare omgeving. Die initiatieven vormen geen concurrenten voor de vijftienminutenbuurt, wel integendeel: ze dragen allemaal bij aan de realisatie van die warmere, meer nabije, meer inclusieve en gezondere samenleving die iedereen nodig heeft. Hieronder staat een (niet-exhaustieve) lijst van instrumenten en randvoorwaarden die van belang zijn bij de uitwerking van vijftienminutenbuurten.

4.4.1. 'Walkability'-index

Het Vlaams Instituut Gezond Leven heeft in samenwerking met de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) voor het Departement Omgeving de 'walkability'-scoretool ontwikkeld. Op een interactieve kaart van Vlaanderen en Brussel kan voor elke wijk de 'walkability'-score worden gezocht. Die score is internationaal wetenschappelijk erkend als de voorspeller van beweging en houdt rekening met de woondichtheid, de functiemix en de stratenconnectiviteit voor voetgangers en fietsers. Inwoners van buurten met een hoge 'walkability'-score bewegen meer, hebben betere bloeddrukwaarden en een gezonder gewicht. Ze hebben daarnaast ook een hoger potentieel voor een lokale economie en er kan efficiënter openbaar vervoer georganiseerd worden. Kortom, die tool is een onmisbaar kompas voor de ontwikkeling van vijftienminutenbuurten.

4.4.2. Groennormen

In 1993 heeft de toenmalige administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (AMINAL) voor de eerste keer groennormen opgesteld. De groennormen koppelen groenbehoefte aan de mate van verstedelijking. Het gaat om richtlijnen die de maximumafstand tot de woning en de minimumoppervlakte van groen en natuur bepalen per inwoner. De groennormen voor Vlaanderen zijn afgeleid uit vergelijkbare normen in het buitenland. Hoe dichter natuur en groen bij de woning gesitueerd zijn, hoe kleiner de drempel om er tijd in door te brengen. Die groennormen vormen dus een ideale leidraad om ervoor te zorgen dat nabije natuur voor iedereen beschikbaar is.

De Vlaamse groennormen zijn oppervlaktenormen en afstandsnormen. Ze zijn opgebouwd uit de volgende twee aspecten:

- 1° een globale streefnorm, uitgedrukt als een aantal vierkante meter per inwoner;
- 2° een streefnorm die de maximumafstand vastlegt voor elke inwoner, op basis van het soort groen (buurtgroen ten opzichte van een groot stadspark).

Op dit moment zijn er geen wettelijke of bindende bepalingen voor groennormen. Het zijn dus vrijwillige streefdoelen, maar ze zouden een actualisering en een decretale verankering kunnen krijgen in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de uitrol van de vijftienminutenbuurten in Vlaanderen.

Tabel 1. Vlaamse groennormen die in 1993 zijn vastgelegd

Functieniveau	Maximumafstand	Minimumareaal
Woongroen	< 150 m	
Buurtgroen	< 400 m	> 1 ha
Wijkgroen	< 800 m	> 10 ha (park > 5 ha)
Stadsdeelgroen	< 1600 m	> 30 ha (park > 10 ha)
Stadsgroen	< 3200 m	> 60 ha
Stadsgroen (stadsbos)	< 5000 m	> 200 ha

Bron: Milieurapport Vlaanderen-Scenario's (MIRA-S), 2000

4.4.3. Gemeente-Stadsmonitor

De Gemeente-Stadsmonitor gebruikt data van federale of Vlaamse overheidsinstanties. Er is een grootschalige survey bij de inwoners van de 295 gemeenten van het Vlaamse Gewest uitgevoerd. Daarnaast verwerkt de monitor de gegevens van de grootschalige survey bij de inwoners van de dertien centrumsteden en de data die steden zelf hebben verzameld en bezorgd. Daaronder is heel wat geografische informatie die de aanwezigheid en spreiding van voorzieningen in beeld kan brengen met GIS-toepassingen (GIS: geografisch informatiesysteem).

4.4.4. Inclusiviteit: prioriteit voor meest kwetsbare buurten

De lockdown in het voorjaar van 2020 maakte pijnlijk duidelijk dat de toegang tot essentiële voorzieningen niet voor iedereen gelijk is. De ongelijke verdeling van welvaart heeft een stevige weerslag in de ruimtelijke omgeving. Het concept van vijftienminutenbuurt wil met die ruimtelijke dimensie van ongelijkheid komaf maken. Vanuit die doelstelling is het logisch om een hogere prioriteit te geven aan buurten waarin die problematiek het meest speelt, in plaats van aan de typische middenstandswijken. De gerealiseerde effecten zullen daar ook het grootst zijn.

Mieke SCHAUVLIEGE
Stijn BEX
Jeremie VANEECKHOUT
Meyrem ALMACI

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de COVID-19-pandemie en de daaruit volgende (lockdown)maatregelen, die verschillende pijnpunten in de Vlaamse woonomgeving hebben blootgelegd;
 - 2° de positieve effecten op de luchtkwaliteit en de leefbaarheid die werden vastgesteld tijdens de eerste lockdown, toen het lucht- en autoverkeer zo goed als stillag;
 - 3° het aantal niet-overdraagbare chronische aandoeningen bij de Vlaamse bevolking, de zogenaamde welvaartsziekten, dat de laatste jaren al in opmars was en dat nu nog meer op de voorgrond komt als gevolg van de coronamaatregelen;
 - 4° de steeds toenemende bebouwings- en verhardingsgraad in Vlaanderen;
 - 5° de slechte luchtkwaliteit en te hoge stikstofwaarden, in grote mate mee veroorzaakt door de omvang van het gemotoriseerde verkeer;
 - 6° de schaarse oppervlakte die natuur en bos in Vlaanderen innemen en de ongelijke spreiding ervan;
 - 7° de ongelijke inrichting van de publieke ruimte, die te veel focust op de auto en ander gemotoriseerd vervoer;
 - 8° het kwaliteitsvolle epidemiologische, therapeutische en psychologische onderzoek, dat aantoont dat de toegang tot natuur en groen een positief effect heeft op de gezondheid en het welbevinden van mensen, en vooral op het vermijden of tegengaan van welvaartsziekten;
 - 9° de vaststelling dat natuur en groen mensen meer doet bewegen, wat op zich weer waardevol is in de strijd tegen overgewicht en hart- en vaatziekten;
 - 10° de vaststelling dat de aanwezigheid van natuur en groen zorgt voor een betere luchtkwaliteit;
 - 11° de vaststelling dat een verblijf in een groene omgeving of het uitzicht op groen een stressreducerend effect heeft;
 - 12° de vaststelling dat de nabijheid van essentiële functies de toegankelijkheid van die functies verhoogt;
 - 13° de vaststelling dat de nabijheid van essentiële functies de behoefte tot grote verplaatsingen vermindert;
 - 14° de vaststelling dat een kwaliteitsvolle publieke ruimte de sociale cohesie, de actieve verplaatsingen en de levenskwaliteit van bewoners stimuleert;
 - 15° de behoefte aan meer ondersteuning voor de (preventieve) gezondheidszorg;
 - 16° het positieve terugverdieneffect van meer bewegen en meer natuur en groen;
- vraagt aan de Vlaamse Regering om zo snel mogelijk:
 - 1° werk te maken van een sectoroverschrijdend Vlaams masterplan voor vijftienminutenbuurten, met duidelijke doelstellingen op zowel korte, middellange als lange termijn, waarbij de rol van elke actor duidelijk afgebakend wordt. Dat betekent een duidelijke rolverdeling voor:
 - a) de verschillende beleidsniveaus, waarbij bijvoorbeeld gemeenten een scan maken en het Vlaamse Gewest voor nauwkeurigere data over onder meer bereikbaarheid en investeringsprogramma's zorgt;
 - b) de verschillende sectoren, waaronder mobiliteit, gezondheid, leefmilieu, zorg en welzijn;
 - 2° de vijftienminutenbuurt als strategische doelstelling uit te werken binnen de beleidskaders van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, en die zo concreet mogelijk te vertalen in (bestaande) beleidsprogramma's, bijvoorbeeld het stadsvernieuwingfonds en de lokale structuur- en mobiliteitsplannen;
 - 3° de vijftienminutenbuurt als organiserend concept te gebruiken bij de uitwerking van de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040;

- 4° de groennormen te actualiseren en decretaal te verankeren in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, met daaraan gekoppeld een investeringsplan voor prioritaire steden en gemeenten waarvan de inwoners weinig toegang hebben tot groen;
- 5° de bestaande kapstukken in het Handelsvestigingsdecreet om winkelluwe zones af te bakenen te gebruiken. Via een strikt vergunningenbeleid kan de bouw van nieuwe baanwinkels worden ontmoedigd en kan er ingezet worden op een kernversterkend winkelbeleid;
- 6° burgerwetenschap zoals Straatvinken in te zetten om het concept van de vijftienminutenbuurt ook bottom-up te laten doorbreken en lokaal mee vorm te laten geven;
- 7° een oproep tot proefprojecten, met de nodige middelen en ondersteuning aan de lokale besturen, te lanceren met als doel de realisatie van vijftienminutenbuurten in de praktijk te initiëren en uit de evaluatie ervan de nodige lessen te trekken zodat het concept succesvol kan worden verspreid in Vlaanderen.

Mieke SCHAUVLIEGE
Stijn BEX
Jeremie VANEECKHOUT
Meyrem ALMACI