

Iser



Een stedelijk concept uit Parijs zomaar even copy-pasten naar Vlaamse steden is niet evident. Maar hoe zit het met de dorpen? Qua omvang lijken die alvast perfect te passen binnen het 15 minutenconcept. De basisvoorzieningen zijn een ander paar mouwen. Die zijn de laatste jaren in toenemende mate verdwenen uit landelijke kernen, waardoor dorpen voornamelijk worden gebruikt om in te wonen. Kan het Parijse concept van de 15 minutenstad ook gebruikt worden voor dorpen? Karel Lhermitte maakt een analyse.

Leven voor het 15 minutendorp?

KAREL LHERMITTE [VZW LANDELIJKE GILDEN]

De 15 minutenregel¹ is een toepassing van de tijdgeografie van Hägerstrand² en een perfecte illustratie van '*spatial planning meets mobility*'. Het concept om ons duurzamer te verplaatsen, maakt in een aantal metropolen steeds meer opgang. Maar zou het ook toepasbaar zijn in kleinere kernen, zoals dorpen? Om een gedegen antwoord op die vraag te formuleren, zou je uitgebreid kwantitatief en kwalitatief onderzoek moeten kunnen verrichten. Aangezien dat binnen het bestek van dit artikel onmogelijk te realiseren valt, baseer ik me op ruim 30 jaar praktijkervaring³ om alvast een eerste aanzet te geven. Aanvullende observaties blijven natuurlijk welkom.

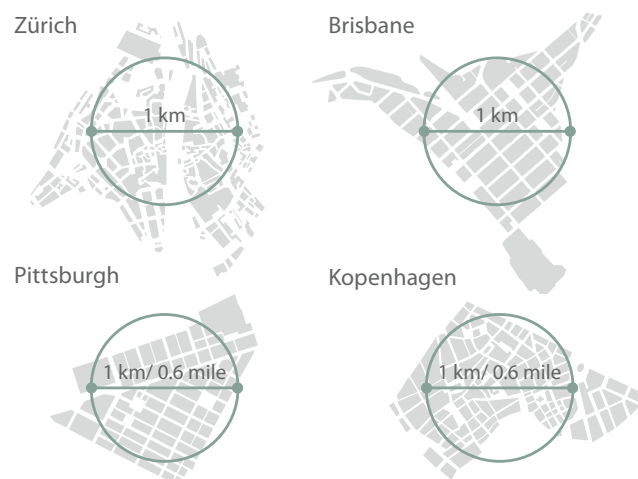
De eerste verwijzing naar de tijdsdimensie van een dorp vond ik in het boek *Dorp als Daad* (2004), waarin landschapsarchitect Rik Herngreen schrijft: 'Elke openbaar toegankelijke plek in en rond een echt dorp kan in principe deel uitmaken van de directe dagelijkse leefomgeving van iedere dorpsbewoner. (...) Geen enkel punt in het dorp ligt verder dan maximaal een halfuurtje kuieren van enig ander punt.' Of dit nu utopisch bedoeld is of pragmatisch, laten we in het midden, maar wat Herngreen duidelijk meegeeft, is dat een 'echt' dorp over voorzieningen moet beschikken waar bewoners in maximaal een halfuur naartoe kunnen wandelen. En dat houdt in dat er een grens is aan de grootte van het dorp.

Dorpsgrootte

Waar Herngreen zijn mosterd haalde, is niet bekend, maar zijn uitspraak resoneert met de stelling van Simon Stevin, de vader van de stedenbouw, in zijn traktaat *Oirdeningh der Steden* (1600):

'De plattegrond is zo ingedeeld dat alle burgers even dicht bij een markt of een kerk wonen.' De les is dat de grondvorm en de grootte van een stad haar inwoners – in die tijd vooral voetgangers – in staat moeten stellen de openbaar toegankelijke plekken te bereiken.

Als Herngreens dorp een cirkelvorm zou hebben, zou je het in maximaal 30 minuten te voet moeten kunnen doorkruisen. Met een gemiddelde wandelsnelheid van tussen de 4,2 km/u in de zomer en 5,8 km/u in de winter⁴ komt dat neer op een diameter van twee tot drie kilometer of een straal van één tot anderhalve kilometer. Die straal is dus ook de afstand die je al wandelend in 15 minuten aflegt. Cirkelvormige dorpen bestaan natuurlijk niet, maar bij een kleine steekproef op het GRB⁵ valt toch op dat veel dorpskernen passen in een vierkant van één op één kilometer of tweemaal 15 minuten (figuren 1-5). Dat was ook Jan Gehl niet ontgaan. 'Een wandeling van hoogstens 1 kilometer brengt



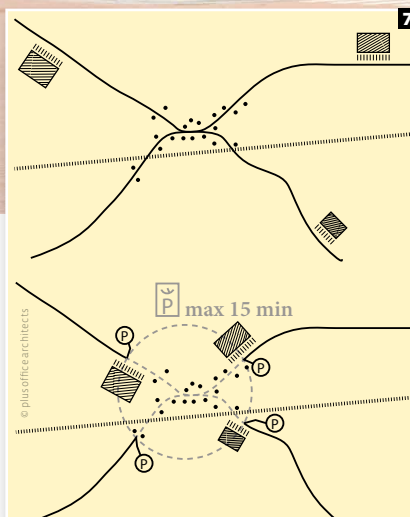
1 Soms 20', soms 10' of 17'. Het idee blijft dat een half uurtje reistijd heen en terug op een duurzame manier redelijk is, waardoor de kans vergroot dat mensen het daadwerkelijk doen.

2 In zijn benadering analyseert Hägerstrand de mentale processen die het ruimtelijke gedrag sturen, in relatie tot het concrete tijd-ruimte-pad dat mensen volgen.

3 De tussen haakjes geplaatste plaatsnamen in de tekst zijn projecten waar ik bij betrokken was.

4 Bron: Jan Gehl 'Steden voor mensen'

5 Grootchalig Referentie Bestand (digitale geografische databank)



de voetgangers langs de meeste functies in de stad', schrijft hij in *Steden voor mensen*. (figuur 6). In het boek *De mooiste dorpen* staat iets gelijkaardigs: 'De auto mag even een dag rusten, die heb je in een dorp waar alle leuke adresjes

binnen wandelafstand liggen, niet nodig.'

Echte dorpen blijken dus een bepaalde grootte te hebben waardoor de 15 minutenregel er een kans op slagen heeft. In beleidsplannen zien we die ook steeds vaker opduiken. Hier ligt de basis voor de aanpak van de 'urban sprawl'. Het ruimtemodel van VITO kon berekenen dat ongeveer een derde van de Vlaamse bevolking niét in een kern woont 'waar alle leuke adresjes binnen wandelafstand liggen'⁶. De nieuwe generatie beleidsplannen wil deze problematiek dan ook tackelen. Een duidelijk voorbeeld is te vinden in het Beeldkwaliteitsplan dat plusoffice architects opmaakte voor de gemeente Nijlen. Onder punt 9 ('focus op lokale economie') is daarin een schema te vinden waar letterlijk '15 minuten' vermeld staat als wandelafstand tussen het centrum en de grotere winkels met parkeerpockets aan de rand (figuur 7). Het kwaliteitsprincipe 9 wil de baanwinkels verplaatsen naar dichterbij het dorp gelegen locaties.

Voorzieningen

De dorpsgrootte alleen is niet voldoende om de 15 minutenregel aan op te hangen. Herngreen en Gehl betoogden al dat inwoners binnen de 15 minuten alle noodzakelijke voorzieningen moeten kunnen vinden. Of in de woorden van de campagne voor de 15 minutenstad in Parijs: '*Paris souhaite devenir la ville des proximités, où l'on trouve tout ce qui est nécessaire à quinze minutes de chez soi.*'⁷

De nood aan voorzieningen die binnen een redelijke tijd te voet bereikbaar zijn, is onderbouwd door het tijd-ruimtedragsonderzoek van Torsten Hägerstrand. Binnen de vijf minuten heb je contact met burens en moeten kinderen samen kunnen spelen. Eenvoudige voorzieningen zouden binnen de tien minuten (600 m) bereikbaar moeten zijn, culturele voorzieningen, werkplaatsen en het winkelcentrum binnen de 17 minuten (1000 m)⁸. Die standaarden zijn terug te vinden in vademecums en technische voorschriften, en worden ingezet bij het organiseren van openbaarvervoerhaltes⁹.

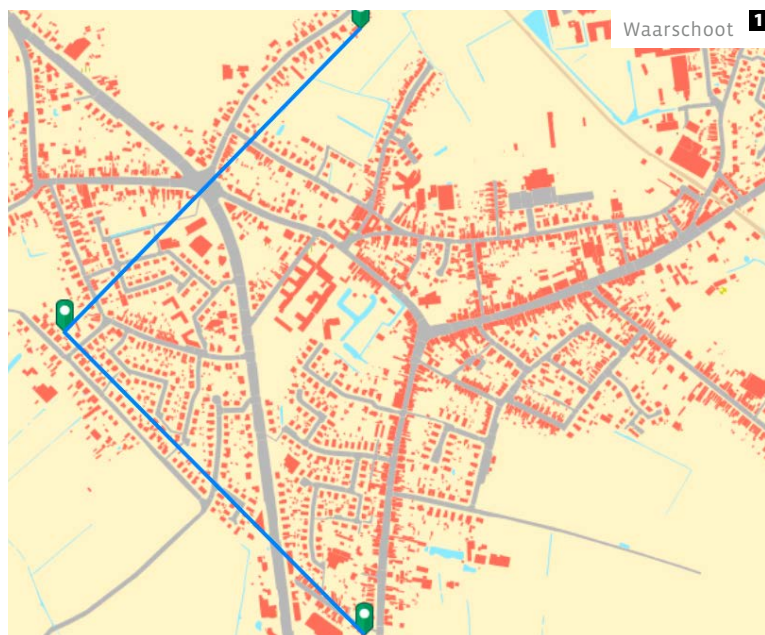
De totaalaanpak met deze metrische kijk op de aanwezigheid van voorzieningen is terug te vinden in het schema van de *Neighborhood Unit* of voluit *A Scheme for Arrangement for the Family-Life Community* van Clarence Perry (1929). Perry wilde in de eerste plaats een woonvorm waar kinderen veilig zouden zijn voor het opkomende autoverkeer. Hij organiseerde iets nieuws: een volledige wijk met school, kerk, gemeenschapscentrum,

⁶ Veralgemening. Ongeveer 33 % woont volgens het model in lintbebouwing of in verspreide bebouwing. De anderen wonen in meer gegroepeerde vormen, maar ook daar is het niet zeker of ze binnen de 15 minuten te voet ergens geraken.

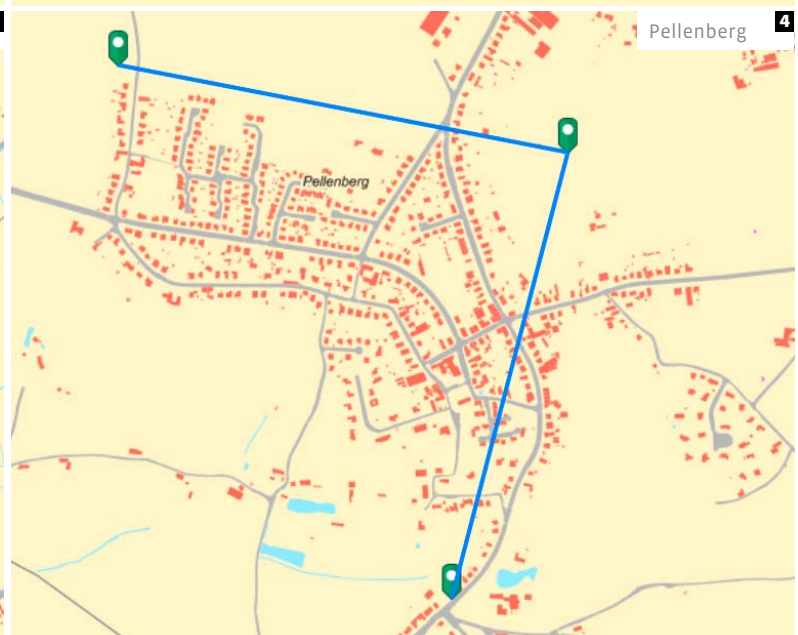
⁷ Bron: paris.fr/dossiers/

⁸ Voorbeeld voor wandelaars uit Dieter Prinz, Kohlhammer (1993)

⁹ Denk aan de 750 m volgens het Decreet Basismobiliteit in het landelijk gebied.

Waarschoot **1**

Veel dorpskernen passen in een vierkant van één op één kilometer of tweemaal 15 minuten. Dat was ook Jan Gehl niet ontgaan. 'Een wandeling van hoogstens 1 kilometer brengt de voetgangers langs de meeste functies in de stad', schrijft hij in *Steden voor mensen*.

Kaprijke **2**Pellenberg **4**Linden **3**Wuustwezel **5**



speelterreinen en woningen, afgesloten van het snelverkeer. En dit binnen een straal van een kwart mijl of de helft van 15 minuten – de cirkel staat op het schema. Deze aanpak heeft zeker invloed gehad, bijvoorbeeld in Leuven waar in de jaren 1960 enkele wijken (Kapelberg, Casablanca) zijn gebouwd mét voorzieningen (kerk, winkel, centrum, speelterrein).

Wie het over het aanbod van dorpsvoorzieningen in een vrijemarkteconomie wil hebben, gebruikt best de centrale-plaatsentheorie van Christaller (zie ook elders in dit nummer). Het aantal functies en/of de soort is gerelateerd aan de behoeften van de omwonenden (vraagvolgend) en voor elke functie is een minimum aantal gebruikers vereist (minimumdrempel). De uitbaters van de combinatiezaak *'t Een en 't Ander* in Schuiferskapelle kunnen erover meepraten. Zij zoeken uit waar bewoners nood aan hebben en spelen daar met hun depannagewinkel annex dorpscafé-ontmoetingsplek-feestzaaltje-postpunt-afhaalplek vervolgens op in. Soms doen ze ook dingen die niets opbrengen, omdat het een het ander kan tweeebrengen¹⁰. En als iets echt niet werkt, stoppen ze ermee.

Sinds de Tweede Wereldoorlog is in de meeste dorpen de *modal shift* naar de auto gemaakt, waardoor de nood aan nabije functies verdween. De autonome dorpen van weleer zijn ofwel opgeslokt door een agglomeratie (alleen de naam is er nog!) ofwel veranderd in monofunctionele woondorpen. Uit de bevestigingen van Frans Thissen (2001) naar wat voor de leefbaarheid in dorpen van belang is, blijkt de 'kwalitatieve woonomgeving' bovenaan te staan, gevolgd door 'veiligheid', 'scholen', 'contacten' en daarna pas 'winkelvoorzieningen'.

Om de 15 minutenregel in dorpen te implementeren, moeten er dus wel toegankelijke plekken en functies zijn waar bewoners naartoe kunnen wandelen. De VITO-knooppuntenkaart toont

echter dat veel dorpen verschaald zijn (en het merendeel van de bevolking vindt dat niet eens erg). Thissen citeert een bewoner: 'Hier heb je niks. Wij zijn het gewoon om de auto te nemen'. In de interviewsessie over voorzieningen uit het boek *Denk Doe Dorp* (2019) benadrukt Karl Catteeuw dat voorzieningen op regionaal niveau geordend worden. Maar de vervoersarmen dan? De recente discussie over bankautomaten en postkantoren geeft aan dat het thema alvast op de beleidsagenda staat.

Intussen groeit er onder experts een consensus dat de strijd tegen het verlies van voorzieningen nog niet verloren is. Het geloof is groot dat bij een hoger ruimtelijk rendement, bijvoorbeeld door verdichting, méér klanten vlakbij voorzieningen zullen wonen, waardoor die ook minder snel zullen verdwijnen. Sommige dorpsversterking-RUP's (Meerle, Berlaar ...) verordenen dat er bij woonprojecten commerciële ruimte in de plint moet worden voorzien. Maar in de praktijk blijkt toch vaak nog dat er na een periode van leegstand een omvorming gebeurt naar gelijkvloerse appartementen.

In nieuwe beleidsplannen merkt men daarom enige voorzichtigheid. Het Beleidsplan Ruimte Geel, met als baseline 'Mijn dorp, mijn stad, mijn Geel', is een mooi voorbeeld. In het 'Beleidskader Leefbare dorpskernen' (2021) staat: 'Deze verschillende elementen liggen bij voorkeur centraal in het dorp en zijn minimaal goed en veilig bereikbaar met de fiets vanuit de verschillende omliggende buurten. Ook worden deze voorzieningen bij voorkeur geclusterd georganiseerd. Zo is het denkbaar dat een ruimte voor het verenigingsleven, de plek voor de dagelijkse behoeften en het zorgpunt onder één dak worden samengebracht.' Geen tijdsaanduiding of een redelijke afstand, wel de bereikbaarheid (per fiets), de centrale ligging en het gedifferentieerd geclusterd aanbod want 'geïntegreerd denken en werken zal op dit vlak steeds belangrijker worden om het basisaanbod op een kwalitatieve manier te kunnen behouden.'

¹⁰ Het voorbeeld staat in 'Denk Doe Dorp'.

In veel dorpen is het centrale plein een gratis openluchtparking. Wat het summum van menselijke ontmoeting zou moeten zijn, wordt opgeofferd aan de auto

Gebruikers

'Dorpen gaan kapot als de mensen in dorpen ze kapot laten gaan', hoorde ik ooit van een West-Vlaamse Landelijke Gildevoorzitter. Met de centrale-plaatsentheorie is het mogelijk om na te gaan of er bepaalde voorzieningen nodig zijn, maar onmogelijk om in te schatten of bewoners er ook daadwerkelijk gebruik van zullen maken. Als er voldoende bewoners zijn die beslissen om het níet te doen, treedt de 'tirannie van de kleine beslissingen' op. Individueel treft niemand schuld, maar maatschappelijk gezien is er een groot verlies. Door het gebruiksgemak van de alomtegenwoordige auto is de relatie tussen een dorpsbewoner en zijn nabije voorzieningen verstoord. Hij/zij verkiest voorzieningen die ofwel een groter aanbod hebben ('*Hotelling's Law*') met inbegrip van de online-sales, ofwel in verder gelegen, chiquere buurten liggen ('*Brennan's Law*'), ofwel makkelijker met de auto bereikbaar zijn ('*Zipf's Law*'). OVG-5 zegt hierover: 'Het comfort en de flexibiliteit die de auto bieden, maken dat deze modus bij alle afstandscategorieën een beduidende rol inneemt, zelfs bij verplaatsingen van minder dan 1 km (!)'¹¹

Het coronajaar deed buurtwinkels floreren, maar of mensen zich er nu meer te voet of met de fiets naartoe verplaatsten, durf ik te betwijfelen. De meeste mensen willen een maximale auto-bereikbaarheid en toegankelijkheid. Het is bij discussies rond het herinrichten van dorpskernen (Booischoot, Kampenhout...) ook de meest gestelde vraag: hoeveel parkeerplaatsen zijn er dicht bij de voorzieningen? In veel dorpen (Linden, Booischoot, Ruisbroek, Lichtervelde, Schriek...) is het centrale plein dan ook een gratis openluchtparking. Wat het summum van menselijke ontmoeting zou moeten zijn, wordt opgeofferd aan de auto, terwijl kinderen, jongeren en volwassenen voor recreatie en ontmoeting naar de rand worden verbannen en uit beeld moeten blijven.¹²

Om de 15 minutenregel in dorpen te doen slagen, moet zeker het pad van de duurzame mobiliteit worden ingeslagen. De Bond Beter Leefmilieu (BBL) ziet zes principes: nabijheid, virtueel samenkomen, het STOP-principe, gedeelde mobiliteit, zuinige en elektrische voertuigen, zuinig rijden. Veel van die principes hebben met het gedrag of de beslissing van mensen te maken. Mensen bepalen zelf of ze voor een zware SUV kiezen, naar

een nabije winkel gaan met een beperkter aanbod, zuinig rijden of wat vroeger vertrekken om hun kinderen met de fiets naar school te brengen. Om dit gedrag te beïnvloeden, is meer nodig dan straatdesign, verkeersborden of flexibele openingsuren. Dit vraagt om een volgehouden stroom aan boodschappen, nudging, beloningstechnieken en ontradringsmaatregelen door overheden én belangengroepen. Met Mobilab proberen Innovatiesteunpunt en Mobiel 21 deze strategie op poten te zetten (Peer, Pelt, Oudsbergen).

Tegen de stroom

Geldt de 15 minutenregel in een dorp? Het concept is op te splitsen in drie dimensies: de ruimtelijke uitgebreidheid, de aanwezigheid van voorzieningen en het gedrag van de gebruikers.

- Het probleem is niet zozeer de grootte. De meeste dorpen zijn klein genoeg om er binnen het kwartier te voet of per fiets alle plekken te kunnen bereiken.
- Met de aanwezigheid van voorzieningen is het evenwel minder goed gesteld. Woondorpen overheersen. Om hier iets aan te veranderen, moet tegen de stroom in worden geroeid. In de sfeer van projecten zijn er al enkele innovaties te bewonderen, zoals het Dorpspunt (Beveren), Chateau Superette (Dadizele), Trefpunt Rode (Glabbeek), dorpshuis 't Kruispunt (Grote Heide) ... Inspiratie is te vinden bij het Duitse DORV-concept (2004).
- Het gedrag van de gebruikers is moeilijk te voorspellen. Mensen 'stemmen vaak met de voeten' (of met 'clicks'). Blijft natuurlijk de vraag of we dit volledig aan de vrije markt mogen overlaten. Die bevordert misschien wel economische groei, maar creëert tegelijk een grote ongelijkheid (ook ruimtelijk) die met projecten alleen niet op te lossen valt. Vanuit een leefbaarheidsstrategie is het aangewezen om in bepaalde dorpen een overheidsinitiatief te nemen, hetzij mobiel (Bornem), hetzij op een plek waar een combinatie van commerciële, sociale, culturele, zorgkundige en educatieve elementen mogelijk is. Buurtsalons (Poperinge) bijvoorbeeld, of de nog op te richten Plus-plekken (vijf in Limburg) en 'ons buurtpunten' (Veerle...) ¹³. Ook voor de langzaam wegwijnende parochiezalen (Oosterlo, Werm) is hier zeker nog een rol weggelegd.

¹¹ Mijn uitroepteken. Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen: OVG5_5_samenvatting.pdf (Cijfers 2015 – 2020). De auto is voor 75 % van alle kilometers verantwoordelijk met een daggemiddelde van 31,8 km per persoon. 6,25 % wordt afgelegd per fiets of te voet.

¹² Gelukkig zijn er uitzonderingen.

¹³ www.onsbuurtpunt.be