

**Verslag online-uitwisseling rond dienstverlening en inrichting publieke ruimte
woensdag 17 november via Teams (19.00 – 21.15 u.)**

8 aanwezigen waaronder gastspreker Gisèle Vervoort.

De opname van deze uitwisseling kun je bekijken [via deze link](#).

Deel 1 Inrichting publieke ruimte

- A. Gisèle Vervoort van *Kennis- en expertisecentrum Kind en Samenleving* vzw stelt de inrichtingsprincipes van de openbare ruimte, specifiek gericht op kinderen, voor. Tegelijkertijd maken we kennis met de nieuwe website 'Loslopend Kind'. (Zie www.loslopendkind.org)

Kind en Samenleving wil als vzw ruimte geven aan kinderen en jongeren. Dit gebeurt via:

- Werken met inspraaksessies participatie.
- Opmaak van o.a. speel- en tienerweefselplannen.
- Doorgeven van verschillende methodieken ([zie website](#)) om zelf mee aan de slag te gaan.

Met deze quote van haar opa (geboren in 1937) maakt Gisèle de link met dorpen: *Vroeger hoorde je overal kinderen spelen, nu zie je ze niet meer*. Er is inderdaad een sterke verandering tegenover vroeger. ***Kind en Samenleving* wil kinderen terug meer buiten laten spelen (zichtbaar maken).**

Nu zijn er iets meer kinderen dan vroeger (bevolkingscijfers gestegen), maar er zijn minder kinderen in het openbaar te zien. Stukje film rond het buitenspeel-onderzoek wordt getoond. Tellingen zijn gebeurd rond het gebruik van de openbare ruimte als speelterrein. Op 11 jaar tijd worden 37% minder kinderen geteld... Grote ruimtes centraal in een wijk zijn de belangrijkste plekken om buiten te spelen. Op welke manier deze centrale plekken bereikbaar zijn (al dan niet via gevaarlijk kruispunt of drukke oversteek bv.) is van groot belang.

De website 'Loslopend Kind' geeft via de verhalen van 4 kinderen de visie op mobiliteit weer en leert lokale besturen door kinderoogen kijken. De 4 invalshoeken/voorwaarden om de autonome mobiliteit van kinderen te bekijken, zijn: kunnen, mogen, durven en willen. Tieners willen wel buiten zijn, maar er moet iets te doen zijn/te beleven vallen. Vaak is speelgelegenheid meer op kleinere kinderen gericht. Tieners vinden binnen zitten met gsm dan interessanter.

Lokale besturen kunnen de autonome mobiliteit van kinderen/jongeren zeker versterken. Kernkwaliteiten daarbij zijn veiligheid, houvast en beleving. Tieners tekenden bv. zelf een zebrapad op een woonerf omdat zij het niet veilig vonden en de plek dan maar liever als een straat zagen. Duidelijkheid is belangrijk want biedt houvast! Gedeelde ruimtes (voetgangers en fietsers door elkaar, met bv. verkeerspunaises op de grond) zijn erg onduidelijk voor kinderen. Fietspad is normaal rood. Als dat niet zo is, is het niet duidelijk wat de bedoeling is. Ander vb. is een rond punt waar jongeren niet weten hoe ze moeten oversteken. Vaak is er voor kinderen gewoonweg geen plaats voorzien in het straatbeeld.

Kind en Samenleving wil een vervolgonderzoek naar de drempels voor kinderen en de redenen waarom ze minder op straat te zien zijn.

Uitwisseling na de uiteenzetting

- Op speelplaatsen wordt ook minder 'gespeeld' dan vroeger. Gisèle haalt aan dat als jonge tieners apart zitten van de oudere (bv. via Middenschool), er meer wordt gespeeld dan als de 6 middelbare jaren samen zitten. Ook de inrichting van de speelplaats maakt veel verschil uit. Zo leidde de Klimaatspeelplaats Kortrijk tot meer spelen én minder pesten! Interessante [website Klimaatspeelplaats](#). Het infrastructureel aanbrengen van 'rust' op school, o.a. met groen en wilgenhutjes, zorgt voor positieve veranderingen. **Ruimte is belangrijk!**
- Katleen voelt dat haar kinderen rustiger naar huis fietsen als ze op school minder stress ervaren. Gisèle weet dat ouders hun kinderen vaak naar school voeren tijdens de ochtendspits (waar iedereen op de baan is), maar dat de kinderen na de school (bij rustiger verkeer omdat mensen dan nog aan het werk zijn) toch alleen naar huis mogen komen.

B. Agnes Voet (VVDB) brengt inhoudelijke info over het belang van en de inrichting van de publieke ruimte en de 15 min-stad. Dit kan meteen fungeren als link naar het thema Dienstverlening.

Info uit het boek *Steden voor mensen* (Deense architect Jan Gehl): Gehl wil respect voor mensen, stelt hen centraal. De trappende en stappende mens, uitgerust met zijn motoriek, zijn gezichtsveld en zijn zintuigen, is het uitgangspunt voor de hervorming van de stad. Zo'n mens maakt het stedelijk publiek domein tot ontmoetingsplaats. **Het belang van de stedelijke openbare ruimte is nauwelijks te overschatten. Het is daar dat we de samenstelling van de maatschappij zien. Het is daar dat mensen in contact komen met de hen omringende samenleving en andere mensen kunnen ontmoeten uit alle sociaal-economische geleidingen.**

Steden afstemmen op mensen is evident! We willen allen een levendige (dus vol ontmoetingen), veilige, duurzame en gezonde stad waar het geluidsniveau laag is en de ervaringen mooi, waar het voor jong en oud goed vertoeven is en waar iedereen zich ongedwongen kan uiten. We willen een stad vol groen en feeëriek verlicht. Het leven heeft er voorrang op de ruimte, die op haar beurt voorrang heeft op gebouwen.

Het modernisme en de auto vervormden de schaal. Steden schikten zich naar de auto. De auto is gericht op grote afstanden met talrijke indrukken. Alles werd te groot, te hoog en te snel (schaalvergroting). De voetganger daarentegen vraagt sterke indrukken binnen korte afstanden.

In de openbare ruimte bepalen openbare belangen liefst de spelregels!

Enkele aandachtspunten:

- continue voetpaden zonder hindernissen
- een gelijkvloersbeleid
- verkeerslichten die aftellen (zachte verkeerslichten)
- kruispunten met speciale verkeerslichten waar fietsers zes seconden eerder groen krijgen dan auto's
- Kopenhaagse fietspaden (afgescheiden van het verkeer door geparkeerde voertuigen)
- voertuigen moeten minstens 10 meter van een kruispunt parkeren
- visuele prikkels: kunst plaatsen / uitzichten creëren
- veel formele en informele zitmogelijkheden
- het leven zichtbaar maken door transparante gevels (ook 's nachts)
- een gunstig microklimaat (luifels, arcades, schermen, water)

Gemengde functies in openbare ruimte creëren vanzelf sociale controle en leiden (mee) tot een veilige stad. En vooral woningen zorgen voor veiligheid.

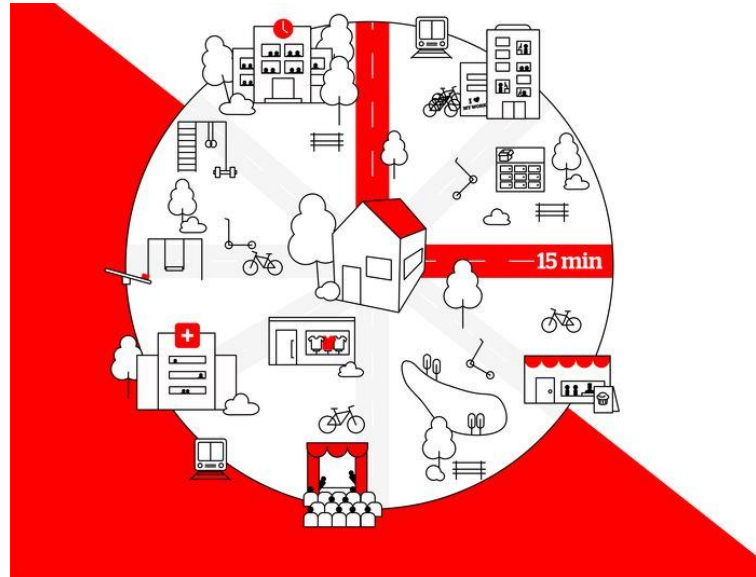
Deze informatie komt [uit dit artikel](#). Online vind je nog héél veel andere interessante artikelen.

Gehl zegt ook: een wandeling van 1 km brengt de voetgangers langs de meeste functies in de stad.

Dit brengt ons naadloos tot het concept de 15 min-stad/het 15 min-dorp.

De stad na corona wordt een 15-minuten-stad. Dat heeft o.a. te maken met het feit dat 'thuiswerk' zal blijven. Dat men meer nadenkt over de kosten van de auto. Dat het belang van 'lokaal' herontdekt is.

Dat is het lichtpunt van de hele crisis: iederéén wil nu een groene en fietsvriendelijke stad met fijne buurten.



Het model van de 15-minuten-stad bestaat volgens de onderzoekers uit drie verschillende zones.

- De 'vijf minuten lopen'-zone. In dit gebied vinden de bewoners hun basisbehoeften in kleine ondernemingen (bakker, slager, kruidenier, ... park).
- De 'vijftien minuten lopen of vijf minuten fietsen'-zone. Daar zitten scholen, winkels, apotheken en parken waar bewoners van meerdere wijken gebruik van maken.
- De 'vijftien minuten fietsen'-zone bevat alle andere soorten culturele, sport-, maatschappelijke en commerciële voorzieningen, net als de grootste werkgevers van de regio.

Bedoeling is dat bewoners hun auto wel nog kunnen gebruiken, maar dat maar in 2^e instantie doen. Al zijn er intussen al pistes opgedoken waar binnen het model alles autovrij is.

Het openbaar vervoer krijgt geen centrale rol. Er moeten twee soorten stations zijn: het 'normale' station in het midden van het gebied (waar iedereen met de auto of fiets naartoe kan) en het station voor forenzen aan de rand van het gebied. Dit station moet goed bereikbaar zijn met de auto.

Er zijn twee grote winnaars bij dit model: de bewoner en Moeder Natuur.

Deze informatie komt [uit dit artikel](#).

Het 15 min-dorp??

Karel Lhermitte van *Landelijke Gilden* schreef een artikel voor *Ruimte* waarin hij nadenkt of de principes van de 15-min-stad ook op dorpen kunnen toegepast worden. Hij merkt dat de meeste dorpen de ideale grootte hebben hiervoor. Veel dorpen passen effectief in een vierkant van 1 km op 1 km (= 15 min stappen vanaf de kern). Architecten die voor dorpen werken, brengen baanfuncties (grote winkels bv.) ook terug dichterbij de dorpskern.

Onderzoek wees wel uit dat 1/3 van de Vlamingen niet in een kern woont waarbinnen op wandelafstand leuke adresjes zijn. Hier is nog een weg af te leggen om 'lokaal' belangrijker te maken! Probleem met het 15 min-dorp is echter vooral de te grote afwezigheid van voorzieningen. Corona versnelt gelukkig de inhaalbeweging hierrond. Er verschijnen de laatste jaren diverse dorps- en buurtpunten.

Of de dorpsbewoners zich op het lokale model zullen richten en de auto vaker zullen laten staan, is nog een vraag, maar er is in elk geval hoop! En er worden langs alle kanten prikkels uitgestuurd om een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen!

Deze informatie komt uit het artikel in bijlage (oorspronkelijk gepubliceerd in het tijdschrift *Ruimte* nr. 50 [van VRP](#)).

Een aantal grote steden experimenteerden rond de 15-min-stad:

- Parijs zet daarbij bereikbaarheid = goede mobiliteit centraal.
- Barcelona werkt met superblokken (stadsdelen van 9 blokken waarbinnen alles beschikbaar is).
- Melbourne, New York, Singapore, ... werken hier hun eigen verhaal rond uit.
- Het Zweedse **Street Moves**-project kiest ervoor per straat te denken! Met aandacht voor 'de ruimte voor eigen voordeur, die van de burens en overburens'.

Parkeerplaatsen wijken voor 1 minuutstad in Zweden

Zweden experimenteert dus met een 1 minuutstad, een hyperlokaal project. Alle diensten die een gemeenschap nodig heeft, zijn binnen de minuut fietsen of wandelen te bereiken. Het einddoel is zeer ambitieus: het gaat over het herdenken en transformeren van alle straten van het land zodat 'elke straat in Zweden tegen 2030 gezond, duurzaam en levendig is'. Dit project was al voor 2020 gestart, maar is sinds de gezondheidscrisis in een stroomversnelling geraakt. **Daarvoor moet plaats gemaakt worden.** In de grote steden moeten parkeerplaatsen er het eerst aan geloven.

De eigen straat opnieuw ontwerpen! Door middel van workshops en overleg kunnen bewoners zelf bepalen hoeveel straatruimte wordt gebruikt voor parkeren of ander openbaar gebruik. **Door trottoirs te bekijken als mogelijke ontmoetingsplaatsen**, probeert het project de perceptie van straten te veranderen, die voorheen vooral werden gezien als plaatsen voor het rondrijden en parkeren van auto's.



Parklet

Om dit te doen, zullen de gemeenten straatmeubilair leveren op basis van het [parklet](#)-model, een idee dat in San Francisco is geboren. Dit straatmeubilair (modulair systeem) is even groot als een standaard parkeerplaats en bestaat uit houten pallets. Het kan naar behoefte worden uitgerust met plantenbakken, rekken voor fietsen of scooters, speelplekken voor kinderen of zelfs oplaadpunten voor elektrische auto's.

Street Moves heeft tot dusver de experimentele herontwikkeling van vier straten in Stockholm uitgevoerd en zal binnenkort uitbreiden naar andere wijken in Göteborg en Malmö. De belangrijkste verdienste van dit programma is om de burger nog meer te betrekken bij stedelijke transformatie.

Deze informatie komt [uit dit artikel](#).

Aanvullend interessant idee: Landen is een uitgestrekte Vlaams-Brabantse gemeente met een stadskern en dertien landelijke dorpen, met elk hun eigen karakter. Omdat niet elk dorp nog een bakker, slager of buurtwinkel heeft, **hecht de gemeente veel belang aan de trage verbindingen tussen de dorpen**, die de inwoners in staat moeten stellen ook met de fiets inkopen te doen in een nabijgelegen dorp.

Uitwisseling rond de 15 min-stad:

- In **Leest** (Mechelen) zijn alle winkels in de Dorpsstraat gesitueerd. De detailhandel is de laatste jaren wel weggetrokken. Een lokale ondernemer heeft een supermarkt ingeplant op de rand van een nieuwe verkaveling. Dit is een herwaardering, zeker in coronatijden. Mensen laten de auto staan. De zaakvoerder is ook pro verenigingen.
- In **Bassevelde** (Assenede) is nog (slechts) 1 lokaal winkeltje maar de prijzen liggen er erg hoog. Dus trekken bewoners toch per auto naar de supermarkt en doen alle boodschappen in 1 keer. Winkels willen zich ook liever vestigen nabij andere grote winkels.
- In **Ettelgem** (Oudenburg) zijn momenteel nog veel kleine, goed draaiende winkels maar de eigenaars waarderen hun eigen zaak onvoldoende en investeren er niet meer in. Ze stellen de toekomst ervan niet veilig maar bereiden het stopzetten al voor... Rendabele bakker of slager wordt vandaag de dag (wegens het intensieve werk) ook nog moeilijk overgenomen. Op de grens van Ettelgem en Oudenburg is winkelgelegenheid, er komt een nieuwe supermarkt. Ook in Westkerke is dat het geval. Alles is op fietsafstand voor alle 4 de kernen in de kleine gemeente Oudenburg. Dus de winkelvoorzieningen zijn overal OK. Toch beantwoordt Oudenburg niet aan de 15min-stad. Groot gebrek zijn immers de slechte voetpaden en de onveilige verbindingen (door erg drukke verbindingsweg waar veel geparkeerd wordt) en afwezigheid van fietspaden. Het is nog niet geweten wanneer dit zal veranderen. Via het plan 'Toekomst Ettelgem' zijn zaken rond Trage Wegen uitgeschreven, maar wanneer komen die er? De burgemeester realiseert eerst zaken waar subsidies voor te bekomen zijn. Mogelijk komt er een nieuwe fietsweg door het dorp.
- **Heusden-Zolder** ligt ingesloten door autostrades en gewestwegen. De gemeente werd onlangs door een promotor in 3 grote commerciële centra verdeeld. *De Cité* in Berkenbos kreeg een megalomaan winkelproject dat er is gekomen met instemming van de 3 handelsverenigingen. Dit wordt hét grote handelscentrum van de gemeente. Op 100 meter van elkaar liggen diverse supermarkten e.a. zaken waaronder ook 2 Turkse bakkers en grote groentewinkels. Dit vormt een minidorp dat wel dicht bij Heusden ligt, maar ver van de andere dorpen (zoals Bolderberg, Eversel, Viversel). Ook is er de grote vlucht van de bankagentschappen... In 3 dorpen is geen geld uit de muur meer te halen. Bolderberg is een beetje op zichzelf aangewezen en heeft een kleine supermarkt. In een ander dorp is 'de grootste viswinkel van Limburg'. Hoe zit het met groen, recreatie, ontmoeting in de openbare ruimte...? Dat is duidelijk een ander verhaal! Enkel in Heusden-Berkenbos is nog een groene plek. Het dorp Heusden is 'handelsverkeveld'.
- **Paal** (Beringen) is vrij goed bedeed van voorzieningen op alle vlak.

Deel 2 Dienstverlening

Dienstverleningsantennes

Het zwakke punt in **Paal** (Beringen) is de gemeentelijke dienstverlening. In veel gemeenten is de laatste tijd een centralisatiepolitiek aan de gang, aangezwengeld door de verdere automatisering. *Dorpsraad Paalonline* wil de dienstverlening terug naar de dorpen brengen en voert hier al enkele jaren strijd rond. De dorpsraad bezocht het Duitse Aachen, zelf een fusie van veel dorpen, waar de gemeentelijke dienstverlening veelal in de dorpen is gebleven.

Door corona is werken niet meer plaats- en tijdsgebonden en dus zou regelmatige aanwezigheid in de deelgemeenten gemakkelijk geregeld moeten kunnen worden. Hoe zit dat in andere gemeenten?

- In **Mechelen** was vroeger een ambtenaar 1x/week aanwezig voor de 'gewone zaken'. Ook was er het bibpunt en kon men vuilniszakken kopen. Door corona werd dit stopgezet. Zal deze dienstverlening terugkomen of wordt op deze kost bespaard? Interessant is dat jonge tele-werkende ouders nu vragende partij zijn dat deze dienstverlening terug herstart wordt. Maar de dorpsconsulenten vragen zich af of zij nog wel 1x/week in het Dorpshuis moeten zitten. **Belangrijk is deze behoefte voldoende te melden aan het lokaal bestuur!**
- Er zijn raakpunten in **Assenede**. Meteen na de fusies bleven de deelgemeentehuizen er open, maar dit is langzaam verminderd. Zitdagen zijn ook geen echt succes meer, mensen willen niet meer wachten (want slechts 1x/week kunnen langsgaan). Een ambtenaar op pensioen wordt niet meer vervangen en veel kan ook telefonisch gebeuren. Het bestuur wil de dienstverlening dus centraal organiseren. Maar burgers stellen zich de vraag door het thuiswerk met covid of de 'nabijheid' niet weer kan worden ingevoerd. De ambtenaar kan even goed 1x/week naar de deelgemeente komen...
- De bibliotheek in **Assenede** werkt samen met [het 'grensoverschrijdend lichaam' aan-z](#) (samenwerking tussen 3 Vlaamse gemeenten en Terneuzen). Vrijwilligers helpen mensen met overbrengen en kiezen van boeken.
- In **Zwevegem** zorgt de Bibus voor bepaalde stedelijke dienstverlening in de dorpen.
- De huidige coalitie in **Ranst** wil de gemeentelijke dienstverlening dan weer decentraliseren. Concrete stappen zijn al ondernomen. Er zijn 4 deelgemeenten en 3 bibliotheek-filialen. Deze fungeren als gedecentraliseerd aanspreekpunt (identiteitskaarten, vuilniszakken, ...) Dit is meestal op afspraak (de ambtenaar zit er niet de hele tijd). Bij mindermobielen zal in de toekomst zelfs aan huis gegaan worden.
- Verschillende factoren spelen een rol in **Heusden-Zolder**. In Bolderberg loopt alle dienstverlening goed, maar de wijkagent gaat daar nu met pensioen (dus een sleutelrol verdwijnt!). Door corona zijn enkele zaken afgeschaft zoals zitdagen van de politie of om belastingsformulieren in te vullen. *De Zandloper* (seniorencentrum) evolueert nu meer naar een dienstencentrum.
- **Paal** heeft recent een megalomaan gemeentehuis geplaatst. Je kunt er enkel op afspraak komen maar iedereen werkt momenteel thuis... Gust hoorde een consultant zeggen dat hij op zoek is naar 'een gemeente zonder gemeentehuis'... De gemeente is zelf een vast gebouw overbodig aan 't maken (buiten de trouwzaal en plek voor schepencollege en gemeenteraad en zo na).
- In **Ranst** gebeurt veel tele-werk maar een minimale bezetting is verplicht. Streefdoel zou zijn dat de gemeentelijke ambtenaren in een polyvalente ontmoetingsruimte werken (cfr gedeeld wagenpark). In de toekomst zal hoogstwaarschijnlijk voor een gedeeld systeem (telewerk én werk

op een gemeentelijke plek) gekozen worden dat meegaat in het mobiliteitsverhaal en de werk-privé-balans meer in evenwicht houdt.

- Katleen werkt bij de federale overheidsdienst en wijst erop dat bij belangrijke gebeurtenissen in het leven mensen wel nog altijd fysiek contact verkiezen. Lichaamstaal is immers belangrijk.

Kan VVDB de vraag van dorpen naar het terug invoeren van dienstverleningsantennes in de dorpen, versterkt doorgeven aan de lokale besturen? Deze vraag wordt aan het VVDB-bestuur gesteld en ook aan het lerend netwerk van ambtenaren dat VVDB coacht.

Wat is een Dorpspunt/Buurtpunt? Het is een plek waar de ontbrekende functies in het dorp gecombineerd worden. Belangrijk is hier dus dat er geen functies bij genomen worden die door een kleine zaak die wél nog aanwezig is in het dorp, al gerund worden. Geen onderlinge concurrentie organiseren in je dorp!

Deel 3 Terug naar inrichting publieke ruimte

Vergroenen van de dorpskern

- **Zweden** wil ontmoetingsruimte creëren door parkeerplaatsen te schrappen.
- **Dorpsraad Paalonline** zit met het voorstel om parking in het dorpscentrum te vervangen door ondergrondse parkeerruimte. Ondergrondse parking is echter een dure zaak en gebeurt doorgaans door privé-investeerders.
- Lieve werkte vroeger bij het OCMW en wijst erop dat bij het schrappen van parkeerplaatsen ook de **minder-mobielen** worden weggejaagd. Veel zorgbehoevenden vragen expliciet om een verzorger met auto die dan bv. ook mee boodschappen kan gaan doen. Uiteraard moeten we oog hebben voor de behoeften van deze doelgroep, maar dan op maat (zij vormen slechts een minderheid).
- In **Oudenburg** zijn de dorpen volop aan het vergroenen. Het WinVorm-plan 'Toekomst Ettelgem' (i.s.m. Provincie West-Vl.) was aanvankelijk ambitieus maar is op het einde afgezwakt. De middenstand wil meer parkeerplaatsen, een soort 'parkeerhaven'. De markt die deels groen was en deels parkeergelegenheid verschaftte, wordt nu volledig parkeerplaats... Enkele sociale projecten kregen een eigen parkeerplaats toegewezen waarvoor men een straatje om moest rijden. Deze worden niet gebruikt, mensen kiezen een dichtbijge parkeerplaats. Daniel wijst op een mentaliteitsverschil van 'de buiten' tegenover de stad. In het dorp moet alles dicht zijn. In de stad is 15 min wandelen OK.
- **Dorpsraad Heusden** werkte aan een goed gedocumenteerd dossier voor vergroening dat met een planbureau werd besproken. Maar handelaars zijn achter de rug van de Dorpsraad om gaan lobbyen met de politici en het plan werd opgeborgen... Door een riooldefect werd dan toch een stuk gerealiseerd. Mensen evolueren gelukkig, denk maar aan de gewenste aanwezigheid van elektrische laadpalen. Op de gewestweg is een stuk blauwe zone ingevoerd met uitdoving van bewonerskaarten. Dit gebeurde in overeenkomst met de Dorpsraden. Toch heeft de gemeente hierna nog 8 bewonerskaarten uitgereikt. Dit is een breekpunt geworden voor de Dorpsraad... Een erg actief bestuurslid nam door dit soort zaken ontslag en startte bij de Fietsersbond.