



Wie zijn we?

ELS BROUWERS [VRP]

De 15 minutenstad raakt een gevoelige snaar bij burgers en politiek. Een groene, autoloze stad met alle voorzieningen op een kwartier wandelen en fietsen, spreekt niet alleen tot de verbeelding, maar biedt ook antwoorden op problemen waarmee steden geconfronteerd worden: luchtvervuiling, geluidsoverlast, klimaatverandering... Het beloftevolle idee van Carlos Moreno heeft volgens critici evenwel een aantal blinde vlekken. De belangrijkste is dat kwetsbare groepen nauwelijks aan bod komen in zijn concept. Over de inclusieve 15 minutenstad, de katalyserende rol van corona en ideeën die we kunnen meenemen als we de 15 minutenstad ook bij ons willen realiseren, sprak RUIMTE met vier deskundigen in de materie.

Groepsgesprek over de inclusieve 15 minutenstad

DEELNEMERS

- **Kristiaan Borret**
Bouwmeester van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- **Filip Canfyn**
Rebel Group
- **Stijn Oosterlynck**
Universiteit Antwerpen
- **Els Vervloesem**
Architecture Workroom Brussels



Brussels Bouwmeester **Kristiaan Borret** staat van de vier het dichtst bij het beleid. Brussel krijgt in de nabije toekomst een Moreno-make-over, al wordt het daar een 10 minutenstad genoemd. **Els Vervloesem** en **Filip Canfyn** verrichten vanuit respectievelijk Architecture Workroom Brussels (AWB) en Rebel denkwerk over ruimtelijk-maatschappelijke thema's. Professor stadssociologie **Stijn Oosterlynck** is gespecialiseerd in sociale ongelijkheid. Hij was tevens een kritische stem in de VRP-werkgroep rond het voorjaarscongres 'De 15 minutenstad in Vlaanderen?'

STIJN OOSTERLYNCK | Ik ben geen rabiate tegenstander van de 15 minutenstad, alleen vind ik dat we een verbeterd voorstel nodig hebben. Als Moreno het over wonen heeft, gaat het vooral over de woonomgeving: verkeersluw maken, meer publieke ruimte, dienstverlening ... waar uiteraard niets mis mee is. Maar hij rept met geen woord over de toegang tot kwaliteitsvolle, betaalbare woningen. Terwijl, als je kijkt naar de verspreiding van de coronapandemie en incalculeert dat zoiets nog weleens zou kunnen gebeuren, goede huisvesting net cruciaal is voor kwetsbare groepen. Als de 15 minutenstad hier geen aandacht aan besteedt, zullen buurten opgewaardeerd en vervolgens aan de vastgoedmarkt overgelaten worden. Mijn vrees is dat die 15 minutenstad een gentrificatieprogramma wordt.

Als het over werk en economie gaat, heeft Moreno het enkel over telewerken. Maar als je naar Antwerpen kijkt, zie je een stad met een gigantische wereldhaven die een internationale draaischijf is van een logistieke *supply chain*. Daar moet je je toch vragen over stellen? Ik bedoel maar: om te wonen en te telewerken in onze 15 minutenstad is een hele infrastructuur nodig en mensen om die infrastructuur te onderhouden. Het is leuk om pakjes aan huis geleverd te krijgen, maar er zijn mensen die met die pakjes rondrijden. Die moeten zich veel verder verplaatsen dan 15 minuten. Daarvoor zijn havens en luchthavens nodig. Ook achter de virtuele ruimte waar wij telewerkers onze dagen slijten, zit een hele hardware-infrastructuur. Over de mensen die deze infrastructuur draaiende houden, praat Moreno niet, terwijl net zij de 15 minutenstad mogelijk maken.

Mijn woonkritiek is in principe makkelijk op te lossen met een woonstrategie. Maar voor het werkverhaal ben ik erg kri-

tisch. We leven in een geglobaliseerde economie die ook de komende jaren zal blijven draaien. Planners moeten zich niet op die 15 minutenstad gooien alsof er geen infrastructuur, havens of luchthavens zijn.

RUIMTE Een hele mondvol. Wil iemand reageren?

FILIP CANFYN | Voor mij was de 15 minutenstad aanvankelijk een concept zoals de donuteconomie, een nieuw buzzwoord. Maar bij de voorbereiding van dit gesprek en door de uitleg van Stijn ben ik gaan beseffen: potverdorie, het is weer van hetzelfde! Ik had niet meteen door dat we in hetzelfde verhaal zijn beland van hoe we al jaren met de stad omgaan. Ik heb de woorden 'middenklasse' en 'vastgoed' opgeschreven. Ik denk dat het duidelijk is dat er binnen die 15 minutenstad verschillen zullen zijn. Zullen er goede en slechte 15 minutensteden zijn? Ja. Zal het de mensen segregeren? Ja. Dat is voor mij de conclusie.

ELS VERVLOESEM | Ik denk dat de probleemstelling die Stijn formuleert inderdaad de achilleshiel is van de 15 minutenstad. Daarnaast is ook het begrip 'nabijheid', dat erg gepropageerd wordt in het concept, levensnoodzakelijk voor kwetsbare groepen. Voor kwetsbare groepen of mensen die in armoede leven, is het des te lastiger om ver weg te wonen van voorzieningen zoals de school en het werk. Jij hebt het grote verhaal geschetst, Stijn, ik moet denken aan een gesprek dat ik destijds heb gevoerd in het kader van een onderzoek aan de KU Leuven over de permanent bewoonde campings in Boortmeerbeek. Veel mensen uit Brussel komen daar terecht omdat er in de stad geen betaalbare huisvesting te vinden is. Een gesprek dat me altijd is bijgebleven, is het verhaal van een bewoonster, een jonge alleenstaande moeder die beschreef hoe moeilijk het was om werk te vinden en te houden. Ze beschreef de dagelijkse inspanningen om met haar brommer (die het al eens liet afweten) of het openbaar vervoer op haar werk te geraken. Daarbovenop kwamen de opvoeding van haar kinderen en de problemen omdat ze af en toe te laat kwam op haar werk. Ook zaken als verkeersarmoede, waarbij mensen door een gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden én door een gebrek aan nabijheid van voorzieningen niet meer volwaardig aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, mogen we niet uit het oog verliezen.

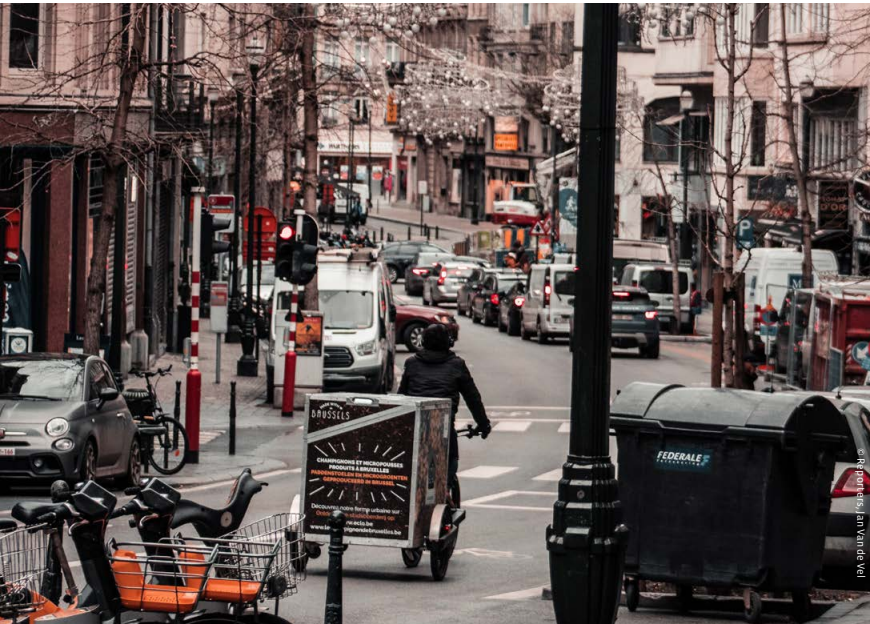


KRISTIAAN BORRET | Wat jij schetst, herken ik, Els. Veel laaggeschoolde arbeidskrachten in Brussel wonen in de 'arme sikkels' en moeten vaak naar een bedrijf in de rand pendelen waar ze niet kunnen geraken met het openbaar vervoer. De crisis heeft het voordeel gehad dat we nog beter zijn gaan beseffen dat het slim is om lokale productie te behouden als een strategisch onderdeel van de stad. Daar voert Brussel een goed beleid. Je moet het maar doen om eigen terreinen langs het kanaal, die chique, lucratieve *waterfronts* zouden kunnen zijn, te reserveren voor bedrijven. Maar het is natuurlijk een vergissing te denken dat de 15 minutenstad alles zal oplossen. In de peptalk lijkt het soms alsof het stedelijk wonen op orde is en enkel nog met meer nabije voorzieningen gespekt moet worden. Maar het wonen zelf schiet al tekort: in Brussel staan 40.000 gezinnen op de wachtlijst voor een sociale woning, dat is ruwweg 10 procent van de bevolking. Ik hoop dat er nu eindelijk een *sense of urgency* is ontstaan die ook effect zal hebben op het terrein. In de Brusselse bouwcode zal ondertussen ook de verplichting worden opgenomen dat nieuwe woningen een terras moeten hebben. Daar is corona een katalysator geweest. Dat is goed natuurlijk, maar de grote tastbaarheid van een gebrek aan buitenruimte leidt de aandacht af van minder tastbare ingrepen die van belang zijn op structureel niveau, zoals betaalbaarheid, opschaling en versnelling van de woningproductie.

RUIMTE De 15 minutenstad zal niet alles oplossen. Filip?

FILIP CANFYN | Natuurlijk niet. Ik werk bij Rebel samen met planners, denkers, visionairen, lokale overheden, ontwerpers, noem maar op. Allemaal mensen die het goed menen, met allemaal dezelfde vragen, zonder dat het woord 15 minutenstad ooit valt. Ik zie vandaag drie essentiële problemen en die zullen niet opgelost worden door de 15 minutenstad. Ten eerste hebben we een heleboel dingen aan de markt overgelaten waardoor de stuurkracht van lokale besturen en ontwerpers almaar kleiner is geworden. Dat is voor mij fundamenteel, zeker in de stad. Ten tweede wordt er te weinig een kerntakendebat gevoerd: wat gaan we dóén? Niet: wat gaan we zéggén? Ik pleit er al jaren voor om stadsontwikkelingsbedrijven om te vormen tot woonontwikkelingsbedrijven. Stop met makelaar en grondverkoper te zijn. Ook dat is een kerntakendebat en het betekent dat je als lokaal bestuur een aantal risico's moet nemen. Een derde punt is wat jij *sense of urgency* noemt, Kristiaan. Ik noem dat bestuurlijk engagement. Als je beslist om iets te doen, gá er dan in godsnaam voor. Als stadsbouwmeester heb jij niet die politieke verantwoordelijkheid – voel je dus ook niet persoonlijk aangesproken. Betaalbaar wonen is een klassiek voorbeeld van die drie problemen. Eén, wij doen het niet, het is voor de markt. Twee, we trekken er ons

‘Als burgemeester Close die 10 minutenstad zo waardevol vindt, welk inkomen hebben mensen dan nodig om op tien minuten van hun werk te leven? Dan stel je vast dat mensen die in kuisploegen werken, kassa’s bemannen of pakjes bezorgen niet genoeg verdienen om in grote steden te wonen’

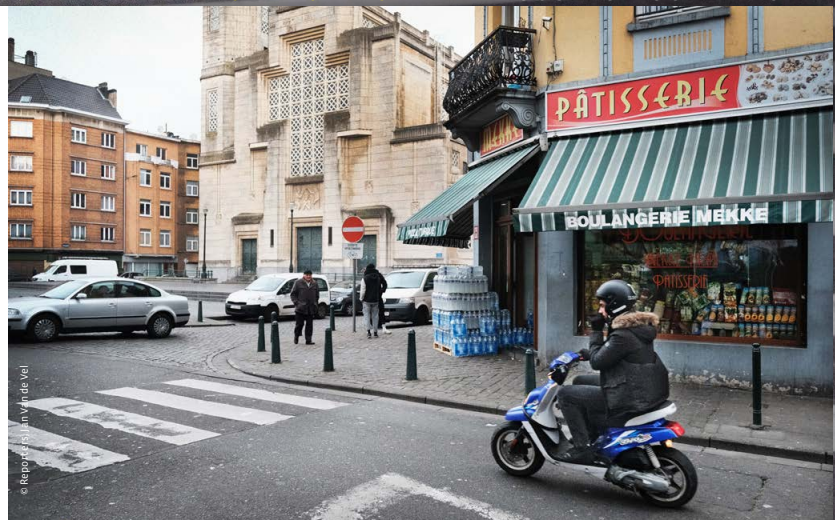


niets van aan, het is te riskant. En drie, we babbelen erover, maar we verplichten niet om 20 procent van alle woningen betaalbaar te maken. Dat is ook het probleem van de 15 minutenstad, die ik een middenklassenstad noem.

STIJN OOSTERLYNCK | Je zou het ook kunnen omdraaien. Het is net een interessant concept omdat je er verschillende richtingen mee uit kunt. Ik denk dat de meeste beleidsmakers snel gewonnen zullen zijn voor die 15 minutenstad. Je zou dus de vraag kunnen stellen: als we dit allemaal willen, wat voor inkomenspolitiek hebben we dan nodig? Als burgemeester Close die 10 minutenstad zo waardevol vindt, welk inkomen hebben mensen dan nodig om op tien minuten van hun werk te leven? Dan kom je automatisch uit bij het feit dat mensen die in kuisploegen werken, kassa’s bemannen of pakjes bezorgen niet genoeg verdienen om in grote steden te wonen. Als ze nodig zijn om de stad draaiende te houden, waarom slagen we er dan niet in om ze een inkomen te geven waarmee ze in die stad kunnen wonen?

RUIMTE Het is voor lokale besturen toch zeer onwenselijk als almaar meer bewoners het moeilijk krijgen en zich niet langer in de stad kunnen vestigen?

KRISTIAAN BORRET | Soms denk ik dat de welvarende buurten



eerst eens wakker geschud moeten worden in hun veiligheidsgevoel. Wat als politieagenten of verpleegkundigen niet meer in de stad kunnen wonen? Stel dat er rellen zijn in Ukkel en de bewoners voelen zich bedreigd, maar de helft van de politieagenten kan niet in de stad geraken omdat ze in de file zitten. Of de brandweer die te laat komt omdat brandweerlui niet meer in de buurt van de kazerne wonen. Als er zo’n drama zou plaatsvinden, zou het besef er snel komen. In Amsterdam is dat bewustzijn er al, en dat zorgt voor een corrigerend woonbeleid. Trouwens, een primeur: in het nieuwe Richtplan van Aanleg, een soort gewestelijk RUP voor de Heyvaertwijk, is aan de privé-investeerdere opgelegd dat alle projecten van een bepaalde omvang 20 procent sociale woningbouw moeten bevatten. Dat is een stap in de goede richting naar een systemische aanpak voor meer sociale woningbouw.

RUIMTE Wat zou de alleenstaande moeder uit Boortmeerbeek nog vooruit kunnen helpen, naast een betaalbare woning in de stad?

ELS VERVLOESEM | Als we over inclusieve steden nadenken, is het natuurlijk belangrijk om oog te hebben voor systemische veranderingen, zoals betaalbaar wonen en toegang tot werk. Maar ook zachtere waarden vind ik essentieel. Tijdens de coronacrisis is er veel aandacht gegaan naar fysieke gezondheid, terwijl mentaal welzijn minstens even belangrijk is. In het zoeken naar antwoorden moeten we niet alles op het individuele niveau bekijken – ‘iedereen zijn eigen terrasje’ – maar ook de nood aan collectiviteit in het achterhoofd houden. AWB heeft samen met Rebel en de Universiteit Antwerpen tijdens de coronacrisis een studie gemaakt over de 22 Gemeenschapscentra in Brussel. Die tonen hoe een stad in noodsituaties zoals een pandemie ook antwoorden kan bieden. De Kriekelaar heeft bijvoorbeeld op het moment dat de speeltuinen in de publieke ruimte waren afgesloten, zijn buitenruimte opengesteld voor gezinnen met kinderen die geen tuin hebben. Met corona als spiegel vind ik dat we zeker ook aandacht moeten hebben voor dit soort gemeenschapsvormende dienstverlening.

STIJN OOSTERLYNCK | Inderdaad, het meest inclusieve aspect van de 15 minutenstad is die basisdienstverlening. Inkomenspolitiek staat ver af van de planner, maar basisdienstverlening inplannen op wijkniveau is wel een instrument waarmee planners sociaal beleid kunnen voeren. Op die manier kan je herverdelen en bescherming



© Reporters, Jan Van de Vel

‘De crisis heeft het voordeel gehad dat we beter zijn gaan beseffen dat het slim is om lokale productie te behouden als een strategisch onderdeel van de stad. Daar voert Brussel een goed beleid. Je moet het maar doen om terreinen langs het kanaal, die chique, lucratieve waterfronts zouden kunnen zijn, te reserveren voor bedrijven.’

bieden aan mensen, vooral op vlak van gezondheidszorg. De laatste jaren is er een tendens van individuele dokterspraktijken naar groepspraktijken en wijkgezondheidscentra, waarbij gezondheid wordt benaderd als een opgave voor de wijk. Deze wijkgezondheidscentra hebben veel meer voeling met de buurt: ze zien bijvoorbeeld wanneer kinderen niet voldoende tandzorg hebben en kunnen vervolgens aan mobiele tandzorg gaan werken. Ze kennen ook de alleenstaanden in de wijk en kunnen deze mensen tijdens moeilijke momenten zoals de coronacrisis mentale steun bieden. Dat is volgens mij een krachtig model, dat perfect aansluit bij de 15 minutenstad. Het wijkniveau is een goed niveau om die collectieve organisaties een plek te geven.

FILIP CANFYN | Wat jij zegt over die Gemeenschapscentra, Els, wil ik uiteraard onderschrijven, maar we moeten toch een kleine nuance maken. Het geval van De Kriekelaar was het gevolg van een persoonlijk, individueel en menselijk initiatief. Ondanks de officiële policy. Men heeft de regels overtreden omwille van een crisissituatie én een enorme empathie voor de buurtbewoners. Dat is voor mij de essentie van het probleem: dat er wordt gerekend op de welwillendheid van derden. Hier in Kortrijk zijn 1500 vrijwilligers actief in het vaccinatiecentrum. Ik vind dat een blaam, net als de *contact tracing* trouwens, omdat men rekent op de goodwill van burgers. Mensen die het moeilijker hebben, vallen buiten het algemeen belang en moeten opgevest worden door dit soort empathische initiatieven van derden. Ik wil ook nog even dit zeggen: de 15 minutenstad is in Vlaanderen al een realiteit, met uitzondering van Antwerpen, Gent en Brussel. Ik denk dat dat een reden is waarom het zo populair is: het houdt geen enkel engagement in.

‘Vandaag bestaat ‘we’ niet. Alles wordt bekeken vanuit het standpunt van de middenklasse. Maar vanuit de middenklasse beslis je niet over het collectief belang. Je moet redeneren vanuit het standpunt van mensen die niet tot de middenklasse behoren. Het probleem is: *nobody cares*’



RUIMTE Hoe gaat Brussel om met die basisvoorzieningen?

KRISTIAAN BORRET | Brussel-stad heeft onlangs een studie besteld die alle basisvoorzieningen nauwgezet in kaart zal brengen. Op dit moment bestaat er geen enkel overzicht. Er wordt wel via de Duurzame Wijkcontracten proefondervindelijk en via participatie gepeild naar wat er nodig is in een wijk. Toen ik bouwmeester was in Antwerpen, belde ik naar de bevoegde dienst en kreeg een lijst met alle voorzieningen zoals die verspreid zitten. In Brussel zal een overzicht er nu dus ook komen – én er zullen criteria aan gekoppeld worden: ‘binnen die afstand, moet dit type voorzieningen te vinden zijn’. In Bijzondere Bestemmingsplannen wordt de ontwikkelaar in vele gevallen opgelegd dat pakweg 10 procent van de ontwikkeling publieke voorziening moet zijn. Vaak heeft de stad of overheid dan geen antwoord op de vraag welke publieke voorzieningen. Ik vind het opnieuw een ‘succes’ van de coronacrisis en een vooruitgang op het vlak van degelijk bestuur dat er zo’n register gaat komen. Dat er standaarden zullen zijn, waardoor tekorten systematisch duidelijk zullen worden en men er ook echt iets aan kan doen.

RUIMTE Kan het in kaart brengen van basisvoorzieningen en daar doelen aan koppelen een manier zijn om kwetsbare groepen te beschermen? Zou je bijvoorbeeld kunnen zeggen: tegen 2030 moet iedere bewoner op tien minuten wandelen een voedingswinkel of een school kunnen vinden?

KRISTIAAN BORRET | Zulke doelen bestaan al langer in Antwerpen en Gent, bijvoorbeeld op vlak van nabijheid van buurtgroen. Maar het zou de moeite lonen om eens na te gaan in hoeverre er in die 20 jaar iets aan gedaan is.

STIJN OOSTERLYNCK | Met die vraag suggereer je dat we overal basisdienstverlening moeten voorzien binnen die 15 minutenradius, en dat kan niet de bedoeling zijn. We zullen het debat moeten voeren over waar wél en waar niet. In de aanloop naar het VRP-congres, is afgesproken om er geen eenduidig stedelijk verhaal van te maken, maar ook de dorpskern mee te nemen. Het is natuurlijk de bedoeling dat we gaan verdichten. Maar om vanuit sociaal oogpunt de ruimtelijke wanorde die er vandaag is, te behouden en te

versterken door overal dienstverlening te voorzien binnen de 15 minuten, is geen goed idee. Alleen mogen we dat proces niet aan de markt overlaten. Want dan zullen de minst aantrekkelijke plaatsen zonder dienstverlening de plaatsen worden waar mensen zoals die vrouw uit Boortmeerbeek terecht komen.

KRISTIAAN BORRET | Waar jij over spreekt, zijn de sprawlgebieden. In een dens stedelijk weefsel als Brussel moet je volgens mij wél de ambitie hebben om een aantal gedefinieerde basisvoorzieningen op gelijke manier overal beschikbaar te maken.

FILIP CANFYN | Het 15 minutendorp zal nog het moeilijkste worden. De 15 minutenstad kan je als vastgoedconcept verkocht krijgen, maar het 15 minutendorp? Ik wil even terugkomen op wat Stijn zei. Je hebt het steeds over ‘we’. Maar wie zijn ‘we’? Je zegt ook: we mogen het niet overlaten aan de markt. Dat gaat weer over die stuurbaarheid, dat kerntakendebat en het engagement. Vandaag bestaat die ‘we’ niet. Alles wordt bekeken vanuit het standpunt van de middenklasse. Maar vanuit de middenklasse beslis je niet over het collectief belang. Je moet redeneren vanuit het standpunt van mensen die niet tot de middenklasse behoren, maar die wel onderdeel zijn van het algemeen belang, zoals die vrouw uit Boortmeerbeek. Het probleem is: *nobody cares*.

STIJN OOSTERLYNCK | Misschien bestaat die ‘we’ niet, maar ik denk wel dat je rond die basisdienstverlening en de publieke ruimte een nieuwe ‘we’ kan creëren. Belgische steden hebben niet de niveaus van segregatie van Amerikaanse steden. Ook de gentrificatie is bij ons vanuit internationaal perspectief vrij beperkt. Parken in onze steden bijvoorbeeld worden gebruikt door erg diverse bevolkingsgroepen. Dat betekent dat je in de stad een nieuw ‘wij’ kan creëren omdat elke stadsbewoner afhankelijk is van de publieke ruimte en dienstverlening. Dat geldt niet voor de middenklasse uit suburbia. Die mensen hebben geen nood aan openbaar vervoer want ze hebben een eigen wagen. Ze hoeven geen publieke ruimte, want ze hebben een eigen tuin. Ze hebben geen nood aan vertier, want ze hebben een eigen homestudio. Ze hebben niks collectiefs nodig, want ze hebben het allemaal individueel gekocht. In

‘Initiatieven zoals ‘Cuisines de Quartier’ in Brussel zijn inspirerende, kleine initiatieven die mooi aansluiten bij het idee van voorzieningen creëren in je directe omgeving die inclusief zijn en die meer onder de aandacht zouden kunnen komen.’

een stad zijn veel van die zaken zelfs voor de middenklasse nog te duur. Je kan ook dat wijkniveau gebruiken voor energiegemeenschappen, in plaats van overal individuele zonnepanelen te plaatsen. Maar de betaalbaarheid van huisvesting blijft, zoals ik eerder al aangaf, natuurlijk wel een probleem.

FILIP CANFYN | Ik had het over de ‘we’ die voor verandering moet zorgen. Jij hebt het over ‘we’ als collectief gevoel. De grote frustratie van de coronacrisis is het totaal gebrek aan solidariteit. In het begin applaudisseerden we nog, maar lang heeft dat niet geduurd. Uiteindelijk heeft die middenklasse ook het geluk gehad om thuis te kunnen werken. Ze heeft soms zelfs compensaties gekregen en heeft kunnen sparen. Ik las in *Humo* dat er nog nooit zoveel kreeft en champagne is gekocht. De *sense of urgency* dat er iets moet gebeuren voor de mensen met de minst luide stem en de minste middelen is geen onderdeel van dat ‘collectief belang’. Neem het voorbeeld van Molenbeek. Ik denk dat dat een 2 minutenstad is: je hebt er om elke hoek een bakker, je hebt alles bij de hand...

KRISTIAAN BORRET | Behalve open ruimte.

FILIP CANFYN | Maar daar ligt dus niemand wakker van! Want wie woont er in Molenbeek? Nog los van de etnische achtergrond? De lage inkomens!

KRISTIAAN BORRET | Dat is zeker wel een thema. In de stad is de solidariteit tussen middeninkomens en lage inkomens er tijdens de coronacrisis wel geweest. Niet lang genoeg en niet structureel, maar toch. En ze is meer aanwezig dan elders omdat je in de stad automatisch wordt gedwongen tot collectief gebruik, al was het maar van het openbaar vervoer. Leidt dat tot totale solidariteit? Nee, maar het is iets dat je misschien kan kapitaliseren en waarmee je verder kan.

ELS VERVLOESEM | Ik ben het er helemaal mee eens dat het noodzakelijk is om kwantitatief in kaart te brengen waar publieke voorzieningen nodig zijn. Maar je moet dat wel aanvullen met kwalitatief onderzoek. Er is veel lokale sociale kennis in steden bij sociaal werkers en wijkregisseurs. Maar die sijpelt te weinig door naar mensen die met de inrichting, de planning en het ontwerp van de ruimte bezig zijn. Daar zit een enorm hiaat. Veel steden maken geïntegreerde wijkscans, *community mappings* enzo-

voort, maar er ligt nog een serieus werkpunt om die sociale kennis samen te brengen op wijkniveau en ruimtelijke professionals erbij te betrekken, zodat die kennis kan geïntegreerd worden in ruimtelijke voorstellen.

RUIMTE Kan een betere samenwerking tussen disciplines en sectoren in het voordeel spelen van kwetsbare groepen?

STIJN OOSTERLYNCK | Samenwerking is zeker belangrijk op voorwaarde dat je sectoren betreft die zinvol zijn. Economie is minder zinvol omdat onze economie grotendeels aan het buurniveau ontsnapt, zoals ik in het begin zei. Maar voor gezondheid en sociaal werk is meer samenwerking zeker nuttig. Die convergentie tussen gezondheid en ruimtelijke planning is sowieso al aan de gang, bijvoorbeeld rond luchtkwaliteit. Het buurniveau is – opnieuw – een erg geschikte schaal om actoren samen te brengen en informatie uit te wisselen, zeker in de eerstelijnsgezondheidszorg en ruimtelijke planning. Ik vind het nog altijd een grote fout dat het stedelijk vernieuwingsbeleid vanaf de jaren 2000 de band met het sociaal werk heeft laten verwateren.

KRISTIAAN BORRET | Ik herinner me van de ruimtelijke planning in Antwerpen dat buurtwerkers en buurtregisseurs deel uitmaakten van de participatiecyclus van de stad. Ze werden ingezet om nieuwe ruimtelijke plannen te communiceren naar de bewoners, maar ook omgekeerd om input te leveren vanuit de buurt. Op die manier was er veel relevante maatschappelijke informatie voorhanden. Ik vond dat een heel goed samenspel. Je had ook een dienst Sociale Planning, die een schakelstuk vormde tussen het beleid en de wijkregisseurs. Het was een volledig overheidsapparaat, dat ter beschikking stond om sociale kennis van in het begin in een ruimtelijk planningsproces te laten binnenstromen. Zeker terecht.

STIJN OOSTERLYNCK | Je ziet ook – vooral in Brussel – dat burgers zichzelf gaan organiseren om die publieke ruimte te claimen en om de auto's terug te dringen. Dát deel van de 15 minutenstad – meer publieke ruimte maken, meer fietspaden – leidt dankzij corona tot een versnelling. Alleen bestaat op die manier het gevaar dat we het totaalpakket verliezen. En daar moet je net voor gaan in de 15 minutenstad: een totaalplaatje, waarbij zwakkere functies zoals wonen kunnen meesurfen op de kwaliteit van de andere dingen.



RUIMTE Bij burgerorganisaties zien we dat wij-gevoel wel. Kunnen zij een rol spelen in de 15 minutenstad?

ELS VERVLOESEM | Ik heb in elk geval de bescheiden hoop dat er meer aandacht zal komen voor initiatieven op wijkniveau die vandaag iets minder zichtbaar zijn maar die wel een verschil kunnen maken. Ik denk dat veel van deze initiatieven aandacht en een podium verdienen. De 15 minutenstad zou daarbij kunnen helpen. Bijvoorbeeld de 'Cuisines de Quartier' in Brussel: iedereen die eten wil maken voor mensen in zijn omgeving kan zo'n buurtkeuken oprichten. Dat zijn voor mij inspirerende, kleine initiatieven die mooi aansluiten bij het idee van voorzieningen creëren in je directe omgeving die inclusief zijn en die meer onder de aandacht zouden kunnen komen. Het idee komt uit Canada, waar het, net als de coöperatieven in Zwitserland, veel actiever wordt opgepikt. De opschaling ervan is evenwel cruciaal om het meer te laten zijn dan het depanneren van wat er allemaal misloopt door een gebrek aan beleid.

KRISTIAAN BORRET | Wat mij betreft zou het zeker structureel beleid kunnen zijn om de pendel te organiseren tussen top-down en bottom-up. Parckfarm op Tour & Taxis is daar trouwens een goed voorbeeld van. Dat project wordt vaak voorgesteld als bottom-up, maar ik presenteer het graag als evenzeer top-down omdat het gefinancierd is door het gewest dankzij een Open Oproep van Brussel Leefmilieu. De overheid had nooit op het idee van Parckfarm kunnen komen. Maar omgekeerd had de buurt ook

nooit die drempel kunnen overschrijden zonder basisfinanciering. Die op-en-neerbeweging orkestreren zou een vorm van structureel beleid kunnen zijn.

RUIMTE Misschien kunnen we hier afsluiten: dat er hoop ligt bij burgers en vooral samenwerking tussen overheid en burger, zonder dat het vrijwilligerswerk of liefdadigheid wordt?

STIJN OOSTERLYNCK | De 15 minutenstad mag geen vastgoedproject worden, maar moet inderdaad iets zijn wat een overheid samen met haar burgers kan realiseren, waarbij de overheid verantwoordelijkheid neemt voor de inrichting van buurten in een bottom-linked-dynamiek. Dat is een combinatie tussen bottom-up en top-down: het laat initiatieven van burgers toe, maar met financiering, ondersteuning en omkadering door de overheid. In onderzoek naar sociale innovatie stellen we vast dat dit de sterkste projecten zijn. Geen enkel Europees bottom-upproject is duurzaam op lange termijn. Als de 15 minutenstad een vastgoedproject wordt, ga je alle negatieve effecten krijgen, maar als het een strategie is van de overheid om een bottom-linked-dynamiek te stimuleren, te omkaderen en te financieren, dan kan het wel iets worden.