

# Omarm de 15 minutenstad

**Kobe Boussauw - Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research**  
**Sarah De Boeck - Perspective Brussels - Territoriale Kennis**

Boussauw, K., & De Boeck, S. (2022). Omarm de 15 minutenstad. *Samenleving & Politiek*, 29(2), 23–30.

*De maatregelen om de coronapandemie in te dijken, maakten een reeks van tekorten aan en gebreken in de essentiële voorzieningen en diensten in steden extra zichtbaar. De 15 minutenstad kan de ruimtelijke kapstok zijn om die tekorten aan te pakken.*

## HYPERACTUEEL STEDENBOUWKUNDIG CONCEPT

Het concept van de 15 minutenstad werd in 2016 bedacht door de Frans-Colombiaanse professor Carlos Moreno (Moreno et al., 2021). Het werd gretig geadopteerd door Anne Hidalgo, burgemeester van Parijs, die het concept in februari 2020 integreerde in haar herverkiezingscampagne. Samengevat is de 15 minutenstad een pleidooi voor de herwaardering van de stadsbuurt als omgeving voor het dagelijks leven, waarbij essentiële voorzieningen voor iedereen binnen een straal van een kwartiertje wandelen of fietsen van de woning zouden moeten te vinden zijn. Helemaal nieuw is dit idee niet, aangezien het duidelijk werd geïnspireerd door oudere planningsconcepten, die in het Franse taalgebied al in gebruik waren onder de alternatieve benaming *ville de proximité* (Godier, 2009).

De zichtbare Anne Hidalgo zorgde voor een snelle verspreiding van het concept, en ook de coronacrisis droeg hieraan bij (Moreno et al., 2021). De verschillende lockdowns, waarbij de bewegingsvrijheid van bewoners op heel diverse plaatsen in de wereld tijdelijk in sterke mate werd ingeperkt, maakte dat voorheen vaak hypermobile stadsbewoners noodgedwongen hun dagen in hun eigen buurt gingen doorbrengen. Ze werden zich hierdoor meer bewust van de kwaliteiten en gebreken van hun buurt. Stadsbesturen maakten van de tijdelijke terugval van het autoverkeer gebruik om de openbare ruimte in te richten of uit te breiden ten voordele van voetgangers en fietsers, aangezien lokale verplaatsingen plots de norm waren geworden en er in de openbare ruimte bovendien onvoldoende plaats was om persoonlijke afstand te houden. In Parijs werden deze ingrepen door het bestuur verdedigd als maatregelen die mee de 15 minutenstad gestalte moesten geven.

## VAN SNELHEID NAAR NABIJHEID

De 15 minutenstad legt de nadruk op nabijheid, wat naadloos aansluit bij een recente verschuiving in debatten over bereikbaarheid en mobiliteit. 'Bereikbaarheid' is de mate waarin een individu, typisch in de loop van een dag, verschillende bestemmingen kan bezoeken om daar activiteiten te ondernemen. Een typische manier om bereikbaarheid te meten is het berekenen van het aantal verschillende jobs waar iemand vanuit z'n woning heen zou kunnen reizen binnen een vooraf bepaalde tijdsspanne, bijvoorbeeld een half uur. In werkelijkheid is bereikbaarheid echter een oneindig veel complexer concept, dat ook te maken heeft met bijvoorbeeld iemands behoeften (een tiener of een gepensioneerde heeft geen nood aan een bereikbare arbeidsmarkt), met de beschikbare vervoermiddelen (wie geen rijbewijs bezit, is niet geïnteresseerd in bereikbaarheid met de auto), of met de noodzaak om sommige verplaatsingen te combineren (een supermarkt die zich op weg naar de school bevindt kan voor een alleenstaande ouder een wereld van verschil maken). In politieke discoursen, maar ook in de media, werd bereikbaarheid in de jaren 2000 sterk geassocieerd met het zogenaamde fileprobleem. Congestie op de weg hinderde snelle verplaatsingen met de auto,

en tastte de bereikbaarheid aan. Dat een dergelijke visie voorbij ging aan grote groepen van de bevolking, die nauwelijks met de auto reden en zelden in de file stonden, leek slechts door sommige academici te worden opgemerkt (Baeten, 2000).

Als we de transportgeografische betekenis van bereikbaarheid ontrafelen, dan kunnen we in feite twee componenten onderscheiden: enerzijds 'snelheid', en anderzijds 'nabijheid' (Boussauw, 2011: 16). Het spreekt vanzelf dat wie zich met een snel vervoermiddel verplaatst, een grotere actieradius heeft en daardoor in de loop van een dag meer mogelijke bestemmingen kan bezoeken, dan iemand die enkel wandelt of fietst. Anderzijds, wie in een dichtbebouwd, gemengd stedelijk weefsel leeft, vindt mogelijk al z'n dagelijkse behoeften in de eigen buurt, waardoor snelle verplaatsingen overbodig zijn. In de periode 1995-2005, toen het fileprobleem in België het debat over mobiliteit domineerde, werd het belang van snelheid duidelijk overschat, en dat van nabijheid onderschat. Hoewel een analyse van de verschuivende klemtonen in het maatschappelijk debat over mobiliteit buiten het bestek van dit stuk valt, leert een zoekopdracht voor de woorden 'fileprobleem', 'fileleed' en (het meer ambigue) 'files' in Google Trends (voor het Nederlandstalig taalgebied) dat de populariteit van deze termen inderdaad systematisch afgenomen is gedurende de laatste vijftien jaar. We zijn de files inmiddels gewoon, zo lijkt het wel, waardoor ze veel minder vaak onderwerp van gesprek zijn. Er is dus ruimte ontstaan voor nieuwe ideeën over het verbeteren van de bereikbaarheid op basis van die tweede component, nabijheid (De Maeyer et al., 2021). En die ruimte wordt perfect ingevuld door het model van de 15 minutenstad.

Twintigste-eeuwse stadsplanners hebben in feite steeds belang gehecht aan de toegankelijkheid van publieke diensten voor alle lagen van de bevolking. Het idee dat hypermobiliteit daarvoor kon instaan, veeleer dan ruimtelijke nabijheid, werd expliciet omarmd door visionaire modernistische stedenbouwkundigen, en impliciet door minder visionaire, marktvolgende, stadsplanners. Daarnaast wordt nabijheid ook in de economische regionale planning als sturend principe erkend, waarbij clustervorming en agglomeratie als voorwaarden worden gezien voor interactie tussen bedrijven, organisaties, en arbeids- en consumentenmarkten (Porter, 1998). Het gaat hier echter om nabijheid op regionaal of stadsgewestelijk schaalniveau, anders dan wat we in de context van de 15 minutenstad onder nabijheid verstaan, namelijk wandel- en fietsafstand.

## EVOLUTIE VAN HET DISCOURS

Het model van de 15 minutenstad werd enthousiast onthaald door diverse internationale organisaties, mede dankzij de katalysator van de coronacrisis. Na de succesvolle campagne van Anne Hidalgo, werd de 15 minutenstad in de loop van 2020 onderschreven in officiële boodschappen van de C40 Cities Climate Leadership Group, UN-Habitat en de OESO. Tegelijkertijd bedachten steden en onderzoekers varianten op de 15 minutenstad en verschenen er kritische commentaren. Ook de CityLab-blog van mediaplatform Bloomberg wijdde er een reeks artikels aan waarvan we er hier vier bespreken.

Een eerste artikel (Sisson, juli 2020) legde de nadruk op de compatibiliteit van het model in relatie tot de inrichting van de openbare ruimte die in die periode door diverse stadsbesturen wereldwijd werd genomen omwille van de coronamaatregelen. Het tweede artikel in de reeks (O'Sullivan & Bliss, november 2020) bracht een enthousiasmerend verhaal met Parijs als goed voorbeeld, waar de 15 minutenstad als kapstok werd gepresenteerd voor een reeks van interventies in het stedelijk weefsel met als doel het verbeteren van de leefbaarheid. De auteurs melden dat ook de burgemeesters van Barcelona, Detroit, Londen, Melbourne, Milaan en Portland (Oregon) heil zien in het model en dat in hun eigen beleid proberen te verwerken. Wel wordt de kanttekening gemaakt dat de 15 minutenstad in Amerikaanse stedelijke

agglomeraties, zoals Detroit en Portland, wellicht een stuk moeilijker te realiseren valt dan in Parijs, onder meer omdat wonen in centrale locaties waar voorzieningen ruimtelijk geconcentreerd zijn daar een stuk duurder is en dus slechts voor een bemiddelde minderheid weggelegd.

Een derde artikel (O'Sullivan, maart 2021) is een stuk kritischer en waarschuwt dat de 15 minutenstad een erg Europees model is. De auteur schrijft dat het overnemen van het model in een Noord-Amerikaanse context niet alleen naïef is, maar mogelijk ook tot een toename van de sociale ongelijkheid kan leiden. Noord-Amerikaanse steden zijn vaak gesegregeerd, armoede bevindt zich dikwijls in randstedelijke gebieden, en investeren in het clusteren van centraal gelegen voorzieningen zou wel eens tot desinvestering in de armere delen van de agglomeratie kunnen leiden. Sommige commentatoren gaan ver in hun kritiek, en noemen de 15 minutenstad technocratisch en koloniaal. In een vierde artikel wordt deze kritiek uitgebreid met het perspectief van mindervaliden die zich niet kunnen veroorloven centraal te wonen (Zivarts, april 2021).

Hoewel deze kritische commentaren zijn geworteld in een Noord-Amerikaanse context, mogen we niet blind zijn voor gelijkaardige implicaties in Vlaanderen. De 15 minutenstad is wellicht een geldig planningsmodel in de stad Brussel, maar in Vlaanderen is een gemiddelde verplaatsing 14 kilometer lang, duurt deze 24 minuten, en wordt deze in 66% van de gevallen met de auto gemaakt. Hoewel ruimtelijke segregatie in Vlaanderen minder uitgesproken is dan in de Verenigde Staten, en kansarmere groepen minder systematisch op plaatsen met een gebrekkig voorzieningenaanbod wonen, is het duidelijk dat voor de 'gesprawlde' omgeving waar de meeste Vlamingen wonen de 15 minutenstad evenmin een geldig planningsmodel is. Ook hier moet het plannen van voorzieningen rekening houden met de sociaaleconomische eigenschappen van wie in de buurt in kwestie woont.

## SOCIALE ONGELIJKHEID

De kritiek dat de 15 minutenstad de sociale ongelijkheid in minder dichtbevolkte en meer suburbane gebieden kan versterken, moet echter ook worden overwogen in een dichtbevolkte stedelijke context zoals Brussel. De vorm waarin het concept van de 15 minutenstad vandaag als planningsinstrument op tafel ligt, stelt overheden in staat om studies te maken van de actuele ruimtelijke spreiding van essentiële voorzieningen en diensten. Zo kan men onderzoeken of deze voorzieningen en diensten aanwezig zijn voor iedereen, en voor wie deze verder afgelegen zijn dan de aangenomen bovengrens van vijftien minuten. Nabijheid gaat over de afstand die te voet, per fiets of – eventueel – met het openbaar vervoer moet worden afgelegd om de voorziening of dienst in kwestie te bereiken. Het planningsbeleid kan dan prioritair deze lacunes opvullen, door gericht nieuwe voorzieningen en diensten te plannen en te ontwikkelen, of tekorten in capaciteit aan te vullen.

Hoewel dit een voor de hand liggende manier is om het voorzieningenaanbod te plannen in een stedelijk gebied, bestaat ook hier het gevaar dat met een dergelijk instrument de sociale ongelijkheid wordt versterkt. De literatuur die hierboven werd geciteerd, spreekt over het gevaar van desinvestering in minder centraal gelegen gebieden, in het bijzonder in Amerikaanse steden waar de armere groepen vaak in perifere gebieden wonen (O'Sullivan & Bliss, 2020; O'Sullivan, 2021). O'Sullivan maakt ons hiermee attent op het feit dat wanneer we het concept van de 15 minutenstad vertalen in een planningsinstrument dat de essentiële voorzieningen in buurten in kaart brengt en plant, we steeds verschillende schaalniveaus in acht moeten nemen. Het betekent dat we onze blik niet mogen beperken tot het niveau van de buurt, maar dat we telkens ook moeten uitzoomen naar het hogere schaalniveau van het stedelijk gebied. Voor sommige voorzieningen, denk aan zwembaden en andere

sportinfrastructuur, is het belang van de aanwezigheid op het niveau van de wijk namelijk ondergeschikt aan dat van een goede ruimtelijke spreiding over de stedelijke agglomeratie.

In Brussel kan het model van de 15 minutenstad voor kansarmere groepen, waaronder werklozen en huishoudens met een laag inkomen, heel wat kansen bieden, via de ontwikkeling van nieuwe voorzieningen die vooral op hen gericht zijn. Door hier voldoende aandacht aan te schenken, is het risico op desinvestering in voorzieningen in de centrale gebieden beperkt, of zelfs helemaal afwezig. Het risico met betrekking tot sociale ongelijkheid situeert zich in Brussel eerder bij de ontwikkeling van nieuwe buurten, bij grootschalige stadsvernieuwingsprojecten en bij de grootschalige reconversie van kantoren naar huisvesting die er mogelijk aankomen door de toegenomen populariteit van het telewerken. In navolging van O'Sullivan (2021) kan ook worden gewezen op het gevaar van gentrificerend beleid waarbij huishoudens met meer socio-economisch kwetsbare profielen uit de stad worden geduwd omdat niet wordt gedifferentieerd tussen de verschillende doelpublieken van diverse essentiële voorzieningen.

Wanneer toegankelijkheid van voorzieningen wordt bekeken vanuit het criterium van afstand en nabijheid bestaat de kans namelijk dat er geen of te weinig rekening wordt gehouden met de differentiatie van voorzieningen en de afstemming ervan op de respectievelijke gebruikers. Een voorziening is immers niet per se neutraal, maar is vaak mee vormgegeven door de socio-economische profielen van z'n gebruikers, alsook door hun cultureel kapitaal, gender, etnische achtergrond, en vele andere factoren. Het betekent dat de toegankelijkheid van essentiële diensten en voorzieningen niet alleen gedefinieerd moet worden aan de hand van het nabijheidsprincipe, maar ook aan de hand van andere criteria van toegankelijkheid, zoals betaalbaarheid, met de bedoeling om de sociale ongelijkheid op buurtniveau niet ongewild te versterken.

We illustreren dit aan de hand van een simpel voorbeeld: de essentiële voorziening voeding. In een klassieke studie naar ruimtelijke spreiding zou de nabijheid van voedselvoorziening op vijftien minuten afstand in kaart worden gebracht aan de hand van de locatie van de supermarkten. Om ook de nabijheid van financieel toegankelijke supermarkten te garanderen, zou je echter ook prijencategorieën moeten toevoegen, want de koopkracht van bewoners die quasi-dagelijks boodschappen doen bij Aldi of Lidl verschilt van hen die hun inkopen doen bij Delhaize of Bio-Planet. Dit impliceert dat zelfs wanneer er een supermarkt in een buurt aanwezig is op minder dan vijftien minuten afstand, deze supermarkt slechts voor een beperkt deel van de bevolking toegankelijk is. Wil men het voedingsaanbod kwalitatief garanderen voor een breed publiek, dan moet het (onderzoek naar het) voedselaanbod worden gedifferentieerd voor huishoudens met uiteenlopende inkomenspercentielen. Klassieke supermarkten kunnen bijvoorbeeld worden aangevuld met markten (en ook daarbinnen kan worden gedifferentieerd volgens de aard van de markt), kleine buurtwinkels, voedselverdeelpunten in wijken, enzovoort. Een ander voorbeeld is de aanwezigheid van gedifferentieerde zorg- en welzijnsvoorzieningen, waarbij je het onderscheid kunt maken op basis van het al dan niet geconventioneerd zijn. Het antwoord op de vraag of de zorgklant wel of niet een bedrag moet opleggen bovenop het bedrag dat wordt terugbetaald door de zorgverzekering of mutualiteit, bepaalt immers of hij/zij wel of niet naar de dokter kan gaan.

Het koppelen van sociale en economische criteria, zoals financiële toegankelijkheid, aan nabijheid binnen het model van de 15 minutenstad als ruimtelijke kapstok voor de essentiële economie moet daarom een cruciaal aandachtspunt zijn in steden, zoals Brussel, waar de sociaal-ruimtelijke polarisering zich dag na dag versterkt. Het risico bestaat immers dat – nu stedelijke budgetten extra onder druk komen te staan door de steunmaatregelen gegeven aan sectoren die als niet-essentieel werden beschouwd – lokale overheden mogelijk extra gaan

inzetten op essentiële voorzieningen en diensten die vooral mikken op meer kapitaalkrachtige huishoudens die garant staan voor hogere publieke inkomsten.

## CONCLUSIE

De maatregelen om de coronapandemie in te dijken, maakten een reeks van tekorten aan en gebreken in de essentiële voorzieningen en diensten in steden extra zichtbaar. De negatieve impact hiervan op huishoudens met socio-economisch meer kwetsbare profielen en op het aanwakkeren van de stadsvlucht toont de sterke rol die het verder uitbouwen van de essentiële economie kan spelen in zowel een ecologische als een sociale transitie van onze samenleving. Het gebrek aan leefbaarheid die de zwaar gereduceerde mobiliteit meebracht, maakte het belang van de lokale nabijheid van essentiële diensten en voorzieningen alleen maar groter voor alle stadsbewoners. Bovendien draagt het kwaliteitsvoller uitbouwen van essentiële diensten op buurtniveau bij tot een aantrekkelijker en meer leefbaar stedelijk model met een kleinere ecologische voetafdruk.

In een eerder traditionele Europese grootstedelijke context, waar centraal gelegen wijken diversiteit uitstralen, zowel in de betekenis van de aanwezigheid van verschillende bevolkingsgroepen als in de betekenis van het verweven voorkomen van functies, is de 15 minutenstad een valide en bruikbaar planningsconcept om bij te dragen tot de ontwikkeling van essentiële diensten en voorzieningen. Het is echter belangrijk niet blind te zijn voor de kritieken, waaronder de geciteerde standpunten van Noord-Amerikaanse auteurs. Want ook in België is het denkbaar dat gerichte investeringen in voorzieningen in centraal gelegen locaties vooral de stedelijke hogere middenklasse ten goede komt, waardoor de 15 minutenstad gentrificatieprocessen dreigt te ondersteunen en uiteindelijk zelfs de verschraling van meer perifere gebieden in de hand kan werken.

Anderzijds is het zo dat de 15 minutenstad de noodzaak van publieke stadsplanning onder de aandacht brengt. Marktgestuurde stedelijke ontwikkelingen vertonen namelijk de neiging om schaalvoordelen te maximaliseren, en transportkosten te externaliseren naar de gebruiker, met een verlies aan fijnmazigheid tot gevolg. Concreet betekent dat: een kleiner aantal maar wel grotere winkelcentra, een kleiner aantal scholencampussen in plaats van een groot aantal kleinere buurtscholen, en gelijkaardige evoluties voor wat betreft het aanbod van ziekenhuizen, rechtbanken, sportcentra, enzovoort.

Wij willen de 15 minutenstad dus graag omarmen als planningsconcept om de essentiële economie te versterken, maar pleiten ervoor om het criterium 'nabijheid' aan te vullen en te differentiëren op basis van een aantal sociale en economische criteria, waaronder besteedbaar inkomen, gender, etnische achtergrond, en fysieke bewegingsmogelijkheid. Als we erin slagen te denken in een diversiteit van 15 minutensteden, dan kan dit planningsconcept juist worden gebruikt om ongelijkheid te bestrijden, in plaats van deze te versterken. Als we erin slagen deze doelstelling te combineren met een reductie van de nood aan verre verplaatsingen, en bijgevolg met minder vraag naar automobilititeit, dan wordt de stad niet enkel gezonder en meer leefbaar, maar ook sociaal rechtvaardiger.

**Dit is een ingekorte versie van het hoofdstuk 'De 15 minutenstad als kapstok voor de 'essentiële economie' uit het boek 'Luce Beeckmans, Stijn Oosterlynck, Eric Corijn (red.), De stad: beter na corona?, ASP | VUBPRESS | UPA, 2021'.**

## Referenties

- Baeten, G. (2000). 'The tragedy of the highway: Empowerment, disempowerment and the politics of sustainability discourses and practices'. *European Planning Studies*, 8(1): 69-86.
- Boussauw, K. (2011). *Aspects of spatial proximity and sustainable travel behaviour in Flanders: A quantitative approach*. Doctoraatsthesis. Gent: Universiteit Gent.
- De Maeyer, J., Leroy, S., Timmermans, B., Vermander, M., Fransen, K., Van Eenoo, E., Boussauw, K. & Bambust, F. (2021). *Gedragsstudie: Nabijheid van voorzieningen versus verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze*. Brussel: Departement Omgeving Vlaanderen. Beschikbaar op [archieffalgemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/449710](http://archieffalgemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/449710).
- Godier, P. (2009). *Fabrication de la ville contemporaine: Processus et acteurs—Le cas de l'agglomération bordelaise*. Doctoraatsthesis. Bordeaux: Université Bordeaux II Victor Segalen.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). 'Introducing the "15-minute city": Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities'. *Smart Cities*, 4(1): 93-111.
- O'Sullivan, F. (2021, 2 maart). 'Where the '15-minute city' falls short'. *Bloomberg CityLab*. Beschikbaar op [www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-02/the-downsides-of-a-15-minute-city](http://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-02/the-downsides-of-a-15-minute-city).
- O'Sullivan, F., & Bliss, L. (2020, 12 november). 'The 15-minute city – no cars required – is urban planning's new utopia'. *Bloomberg New Economy*. Beschikbaar op [www.bloomberg.com/news/features/2020-11-12/paris-s-15-minute-city-could-be-coming-to-an-urban-area-nearyou](http://www.bloomberg.com/news/features/2020-11-12/paris-s-15-minute-city-could-be-coming-to-an-urban-area-nearyou).
- Porter, M. E. (1998). 'Clusters and the new economics of competition'. *Harvard Business Review*, 76(6): 77-90.
- Sisson, P. (2020, 16 juli). 'How the '15-minute city' could help post-pandemic recovery'. *Bloomberg CityLab*. Beschikbaar op [www.bloomberg.com/news/articles/2020-07-15/mayors-tout-the-15-minute-city-as-COVID-recovery](http://www.bloomberg.com/news/articles/2020-07-15/mayors-tout-the-15-minute-city-as-COVID-recovery).
- Zivarts, A. (2021, 22 maart). 'The '15-minute city' isn't made for disabled bodies'. *Bloomberg CityLab*. Beschikbaar op [www.bloomberg.com/news/articles/2021-04-22/the-people-thatthe-15-minute-city-leave-behind](http://www.bloomberg.com/news/articles/2021-04-22/the-people-thatthe-15-minute-city-leave-behind).