



DE BUURTSTAD IN HET BRUSSELS GEWEST VERSTERKEN

Luik A. Theoretisch kader en referenties

APRIL 2026

STUDIE OPGESTELD DOOR

Studio for New Realities en Vertex Architectuur & Stedenbouw
in samenwerking met PlusOffice en Perspective

OMSLAGILLUSTRATIE

© Kätti Rob, Nabijheidsvoorzieningen

VORMGEVING & OPMAAK

Studio for New Realities en Vertex Architectuur & Stedenbouw, Perspective

SCHEMAS EN ILLUSTRATIES

© SfNR et Vertex Architectuur en Stedenbouw

BIJKOMENDE INFO

territoriale_analyse@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Antoine DE BORMAN, directeur-generaal
perspective.brussels – Naamsestraat 59 – 1000 Brussel

De hier gepresenteerde resultaten worden slechts ter informatie verstrekt. Ze zijn niet van juridische aard.

Reproductie toegestaan op voorwaarde van bronvermelding

© 2026 perspective.brussels,

D/2026/14.054/11

DE BUURTSTAD IN HET BRUSSELS GEWEST VERSTERKEN

Luik A. Theoretisch kader en referenties

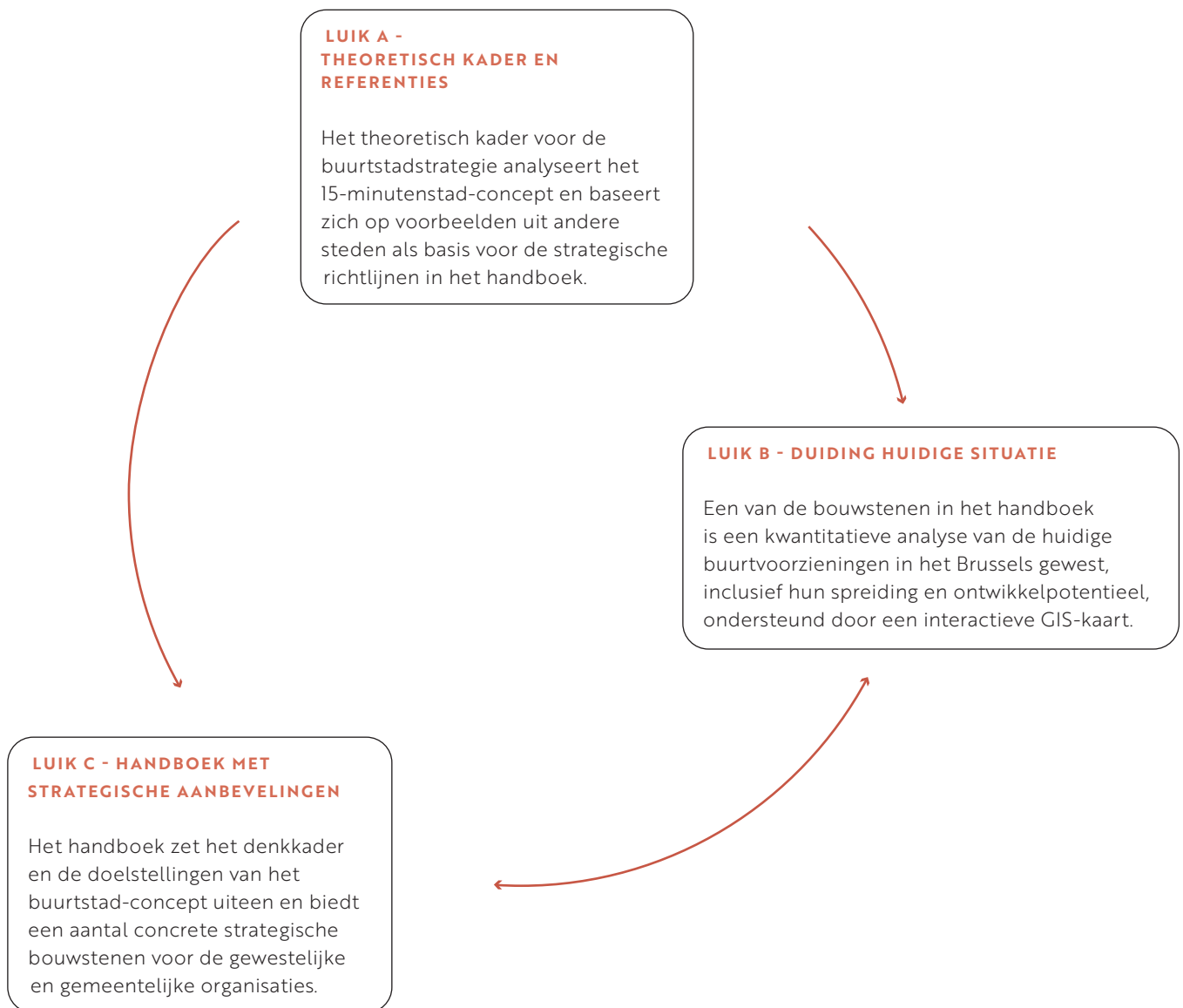
APRIL 2026



INHOUD

INLEIDING	07
DEEL I. THEORETISCH KADER	
1. BUURTSTAD: VROEGER EN NU	09
2. BUURTSTAD: HET CONCEPT	12
2.1 Theoretische achtergrond	12
2.2 Fundamentele waarden en uitdagingen	12
2.3 Domeinen van de buurtstad	19
2.4 Pijlers van de buurtstad	23
3. VERVOLG	25
DEEL II. REFERENTIES: TOEPASSINGEN VAN HET CONCEPT VAN DE BUURTSTAD OP INTERNATIONAAL NIVEAU	26
1. INLEIDING	27
2. TOOLS VOOR DE BUURTSTAD IN WORDING	28
2.1 Aanbod en nabijheid van de voorzieningen in kaart gebracht	28
2.2 Opstelling van een hiërarchie in de niveaus van de voorzieningen	29
2.3 Inschatting van de behoeften aan basisvoorzieningen	32
3. NIEUWE MANIEREN OM VOORZIENINGEN TE ONTWERPEN	46
3.1 Gedeelde en multifunctionele voorzieningen	46
3.2 Flexibele en aanpasbare voorzieningen	47
3.3 Duurzame en veerkrachtige voorzieningen	47
4. GOVERNANCE EN FINANCIERING VAN DE BUURTSTAD	50
4.1 Publieke sector	50
4.2 Publiek-private samenwerking	53
4.3 Publiek-collectieve samenwerking	54
5. VERVOLG	59
BIJLAGEN	62

FIGUUR 1. SCHEMA EINDPRODUCTEN BUURTSTAD STUDIE



Bron: De toolbox van de buurtstad, © perspective.brussels

INLEIDING

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil zich ontwikkelen als buurtstad. Dit stedelijk model, ook bekend als "10/15-minutenstad", streeft naar een betere levenskwaliteit door middel van een evenwichtige verdeling van voorzieningen voor dagelijkse behoeften in de stad. Het helpt om de grote sociale, ecologische en economische uitdagingen in het Gewest aan te pakken, zoals territoriale ongelijkheid, de noodzaak om sociale samenhang te versterken, stedelijke congestie en de klimaatcrisis.

Om deze visie concreet te maken, werd tussen januari en december 2024 een studie uitgevoerd in opdracht van perspective.brussels. Deze studie mondde uit in de ontwikkeling van een toolbox met als titel 'De buurtstad in het Brussels gewest versterken', opgebouwd uit drie complementaire luiken.

Luik A - Theoretisch kader en Referenties - Dit luik schetst het theoretische kader en de internationale referentievoorbeelden die als inspiratie kunnen dienen voor de Brusselse denkoefening.

Luik B - Duiding huidige situatie - Dit luik bevat een analyse van de huidige spreiding van buurtvoorzieningen op het grondgebied van het Gewest, aan de hand van een GIS-kaartinstrument in testfase.

Luik C - Handboek met strategische aanbevelingen - Dit handboek biedt een concrete methodologie om de buurtstad te realiseren, bedoeld voor Perspective en voor alle regionale, gemeenschaps- en lokale openbare actoren.

De toolbox biedt zo een geheel aan vaststellingen, analyses en operationele referenties die richting geven aan de programmering van de voorzieningen en diensten op basis van de reële behoeften van de verschillende gebieden. De toolbox helpt bij het prioriteren van de types te ontwikkelen voorzieningen, bij het identificeren van gebieden waar te weinig aanbod is en bij het ontwerpen van relevante programmatische gehelen voor zowel publieke als private projecten. Als evolutief instrument past de toolbox zich aan de ruimtelijke, politieke en institutionele dynamieken van het Gewest aan.

Luik A - Theoretisch Kader en Referenties

Dit document vormt luik A van de toolbox.

Deel 1, het theoretische kader, biedt een overzicht van de theoretische basis voor de ontwikkeling van de buurtstad.

Deel 2, de referenties, biedt een overzicht van de toepassingen van de ontwikkeling van de buurtstad in andere steden.

Samen vormen deze delen de basisdocumentatie voor de studie (zie figuur 1).

Toolbox op schaal van het Brussels Gewest

De toolbox is het resultaat van een studie op het niveau van het Brussels Gewest. Ze heeft als doel om het Brussels Gewest te helpen om te werken in het kader van bestaande processen en programma's over de ambities die rond de buurtstad moeten worden waargemaakt.

DEEL I. THEORETISCH KADER

1. BUURTSTAD: VROEGER EN NU

Als er één concept voor stedelijke ontwikkeling de afgelopen jaren in de schijnwerpers heeft gestaan, dan is het wel de 15-minutenstad. De essentie van dit concept kan als volgt worden omschreven: een stad waarin de bewoners de basisdiensten en -commodities op enkele minuten lopen of fietsen vanaf hun huis kunnen bereiken. Of het nu gaat om boodschappen doen, de kinderen naar school brengen, een bezoek aan de dokter brengen of naar een plek gaan om te ontspannen. Steden van over de hele wereld hebben de principes van de 15-minutenstad omarmd en in hun specifieke situatie toegepast. In het Brussels Gewest wordt dit concept in de praktijk omgezet in de vorm van een buurtstad. In dit hoofdstuk schetsen we de context, de definitie, de toepassing en de implicaties van dit concept.

De essentie van de buurtstad ligt in de verbetering van de dagelijkse levenskwaliteit van de bewoners en de bewoonsters. Het is een concept waarmee groene en gezonde steden kunnen worden ingericht op lokaal niveau, waar het aangenaam leven, wonen, werken en verblijven is - nu en in de toekomst.

In de praktijk betekent dit dat iedereen, in elke buurt aan de meeste van zijn of haar dagelijkse behoeften kan voldoen op een redelijke loop- of fietsafstand van zijn of haar huis. Om dat doel te bereiken, moet het aanbod van voorzieningen, winkels en (zowel de kwantitatieve als kwalitatieve) toegankelijkheid worden verzekerd, zodat zogenaamde 'complete' buurten kunnen worden gebouwd met een basisaanbod van voorzieningen, winkels en essentiële diensten op straat en in openbare ruimten op mensenschaal. Een buurt wordt hier gedefinieerd als een geografisch afgebakende gemeenschap binnen een stad, met een eigen systeem van functionele en sociale netwerken.

Het concept van de buurtstad grijpt terug op de werking van historische, organisch gegroeide steden, waar de buurten werden gekenmerkt door een hoge dichtheid en een mix aan functies en waar voorzieningen meestal op loopafstand bereikbaar waren voor de bewoners. Dit had grotendeels ook praktische redenen: doordat er geen auto's en openbare vervoerssystemen waren, en lang voordat er sprake was van een 'digitale wereld', waren de verplaatsingen zo kort mogelijk. Deze basis in de werking van de historische stad - in feite de primitieve buurtstad - is niet nieuw in theorievorming voor stedelijke ontwikkeling. In de literatuur, de pers en de praktijk is men het er ruimschoots over eens dat de theorie van de buurtstad kan worden teruggeleid naar de ideeën over de planning van buurten in de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk in de eerste helft van de

20e eeuw. Zo ontwikkelde Clarence Perry in de context van industrialiserende Amerikaanse steden in de jaren twintig het concept van de 'neighborhood unit'. Dit was een kader voor planners om succesvolle, op zichzelf staande buurten te creëren, bestaande uit uiteenlopende maatschappelijke en fysieke ontwerpprincipes voor een 'community-centric lifestyle'. In Engeland bedacht Ebenezer Howard de tuinstad, die weliswaar een minder stedelijk karakter had, maar die ook de nadruk legde op decentralisatie met een geheel van zelfstandig functionerende kleinere centra.

De auto als dominante factor in de ontwikkeling van de stad

Halverwege de twintigste eeuw, na de massale opkomst van de auto, kantelde echter het perspectief op hoe mensen zich verplaatsten en - gedreven door het modernisme - wat het beeld was van de ideale stad. De kansen voor mensen als het gaat om mobiliteit, handel en sociale klasse namen een grote vlucht. Gelijktijdig zorgde de auto voor een fundamentele verandering in de manier waarop we onze leefomgeving organiseerden: het werd een van de drijfveren van de dynamiek en de schaalvergroting van stedelijke ontwikkeling. Doordat het mogelijk is om met de auto grotere afstanden af te leggen en de focus dus niet meer op de onmiddellijke nabijheid hoefden te liggen, ging het principe van nabijheid en de menselijke maat langzaam maar zeker verloren. De ontwikkeling van de auto heeft sindsdien de menselijke dimensie van de stad - d.w.z. het leefbare, toegankelijke en inclusieve karakter van de stad - teruggedrongen.

Terugkeer naar een stad voor mensen

Critici van deze steeds verder monofunctionele en gefragmenteerde 'car-centric city' waren er al vroeg. Zo ageerde Jane Jacobs¹ eind jaren vijftig van de twintigste eeuw met succes tegen de aanleg van een snelweg door de New York-

¹ Jacobs Jane, *Le déclin et survie de grandes villes américaines* (1961)

se wijk Greenwich Village, de buurt waar zij woonde. Het was de opmaat voor een stedelijke ontwikkeling waar de mens weer centraal zou staan – en daarmee uitgangspunten als gemengd gebruik, gemeenschapsvorming, hoge dichtheden, de mogelijkheid om zich te voet te verplaatsen en lokale winkels en initiatieven. In dezelfde lijn zijn de ideeën van onder meer Jan Gehl en Richard Sennett te zien. Daarnaast wordt de dominantie van de auto in onze maatschappij door sommige academici in verband gebracht met bredere sociaaleconomische problematiek door de versterking van fysieke maatschappelijke ongelijkheid, implicaties op leefbaarheid en spanning op dagelijkse leefpatronen. Buiten deze meer sociaal-culturele motivatie groeide tijdens de recentste decennia ook de aandacht voor de negatieve effecten van de auto (en het vele asfalt dat ervoor moest worden aangelegd) – en in een bredere zin voor de manier waarop we onze samenleving inrichtten – op het vlak van luchtkwaliteit, biodiversiteit, gezondheid en klimaat in het algemeen. Kortom, het besef groeit dat de mens op een andere manier moet gaan leven, waardoor ook steden op een andere manier zullen moeten worden ontworpen.

Het concept van de 15-minutenstad is een krachtig concept om hier concreet vorm aan te geven. De term werd in 2016 voor de eerste keer gebruikt door professor Carlos Moreno, die doceerde aan het Institut d'Administration des Entreprises - Paris¹ aan de Sorbonne-universiteit in Parijs. Naast de bovenstaande context vormden de Sustainable Development Goals (SDG's) van de Verenigde Naties, en in het bijzonder Sustainable Cities and Communities en Climate Action, een belangrijke inspiratiebron². Als transformatief model voor decennia van functionele stedenbouw die tot specialisatie en fragmentatie leidt, mede daardoor lange reistijden kent en ten koste gaat van de dagelijkse kwaliteit van leven, ontwikkelde hij het concept van de 15-minutenstad: een conceptueel kader dat wordt gekenmerkt door een methodologische aanpak en analysetools die het gebruik van de stad centraal stellen. Hierbij is het de bedoeling om ecologisch leefbare, economische levensvatbare, en maatschappelijk rechtvaardige steden te creëren, waar je je dagelijkse behoeften binnen een kwartier vanaf je huis zou moeten kunnen vervullen. Moreno houdt zich niet zozeer bezig met het plannen van de stad, maar veeleer met het plannen van het leven in de stad. "Met de 15-minutenstad schuiven we andere normen op het vlak van consumptie, beweging en beleving van de stad naar voren".³

Hij wil hiermee terugkeren naar een vorm van stedelijke ontwikkeling die bestaat uit het creëren van een 'city of spaces', die op een coherente manier wordt geënceneerd, in plaats van een 'city of objects' zoals het modernisme deze voor ogen had.⁴ Dit is een belangrijk aandachtspunt voor Brussel in het kader van de ontwikkeling van de buurtstad: de nadruk moet hierbij zowel op het aanbod van voorzieningen als op de samenhang en de synergie tussen deze voorzieningen worden gelegd. In essentie is het concept te

beschouwen als een update van ideeën en bewegingen die al lange tijd onderdeel uitmaken van de stedelijke ontwikkeling, zoals hierboven al kort werd aangeraakt – met in dit geval een extra nadruk op revitalisatie van de buurten en de gemeenschappen en het organiseren van een meer lokaal leven, en indirecter het veranderende klimaat. De specifieke innovatie van Moreno op dit vlak is het feit dat hij de lokaliteit en de nabijheid van basisvoorzieningen met betrekking tot de tijd benadert; de termijn van 15 minuten waarbinnen deze voorzieningen bereikbaar zouden moeten zijn.⁵

De dubbele dimensie van de 15-minutenstad

Volgens de theorie van Moreno verwijst het concept van de '15-minutenstad' in de eerste plaats naar een model van stedelijke organisatie dat gebaseerd is op het idee dat alle essentiële diensten en voorzieningen vanaf gelijk welk punt in een stad of een buurt binnen een tijdsspanne van 15 minuten (enkele reis) lopend of met de fiets bereikbaar moeten zijn. Dit betekent dat de afstand van 15 minuten zowel een persoonlijke maatstaf is, die de individuele ervaring weergeeft van de tijd die nodig is om toegang te krijgen tot diensten, als een ruimtelijk planningskader, dat de indeling en de organisatie van de stad begeleidt om gelijkheid en toegankelijkheid voor alle inwoners te garanderen. Op persoonlijk niveau legt de 15-minutenstad de nadruk op nabijheid en gemak. Het model houdt rekening met de ervaring van individuele personen en zorgt ervoor dat op een korte afstand van thuis kan worden voorzien in de meeste dagelijkse behoeften, zoals onderwijs, gezondheidszorg, recreatie en winkelen. Dankzij deze benadering wordt men niet meer afhankelijk van de auto en worden ook nog eens actieve vervoerswijzen zoals lopen en fietsen bevorderd, die niet alleen milieuvriendelijk zijn, maar ook de volksgezondheid en de interactie binnen de gemeenschap ten goede komen. De focus op een specifieke tijdsspanne - 15 minuten - is verankerd in de toegankelijkheid en de universaliteit, zodat mensen met verschillende fysieke vaardigheden en sociaaleconomische status er gebruik van kunnen maken. Door de nadruk te leggen op mobiliteit op menselijke schaal, herdefinieert het model hoe individuele personen hun stedelijke ruimten ervaren.

Gelijktijdig dient de 15-minutenstad als een ruimtelijk en organisatorisch kader voor de stadsplanning. Het model roept op om steden te herdefiniëren als onderling verbonden clusters van zelfvoorzienende buurten, die elk beschikken over de nodige voorzieningen om het dagelijkse leven te ondersteunen. Dit houdt in dat middelen worden gedecentraliseerd met het oog op een rechtvaardige verdeling en dat 'complete buurten' worden gevormd, waar geen enkele inwoner aan zijn lot wordt overgelaten. Stedenbouwkundigen gebruiken de 15-minutenstraal als een hulpmiddel om hiaten in de infrastructuur te beoordelen en aan te pakken, om investeringen en ontwikkeling te sturen in de richting van het opbouwen van gemeenschappen die zowel leef-

²Moreno, C., "Living in Proximity in a Living City" in: *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021).

³Carlos Moreno, "Living in Proximity in a Living City" in: *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021).

⁴⁻⁵F. O'Sullivan, 'The father of the 15-minute city doubles down on his vision' in: Bloomberg CityLab, 06-05-2024 via <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-05-06/from-paris-to-cleveland-15-minute-city-book-charts-the-concept-s-rise>

baar als inclusief zijn. Deze systemische aanpak zorgt ervoor dat de 15-minutenstad een transformatief model wordt dat in verschillende stedelijke contexten werkt.

Heel wat steden verwelkomen het concept van de 15-minutenstad enthousiast. In 2020 kwam er door het groeiende besef van de klimaatcrisis en de 'crisis' van de organisatie van ons dagelijks leven, die werd gemarkeerd door de COVID-19 pandemie, een brede belangstelling voor het concept van de 15-minutenstad in het debat over de stad, maar ook in concrete, toegepaste vorm. De pandemie en de tijdelijke inperking van bewegingsvrijheid in veel steden confronteerden ons met de beperkingen van de beschikbare voorzieningen en het stedelijke systeem. Zoals Richard Sennett het omschreef: 'distance becomes a vice'⁶. Een belangrijk onderdeel van een herziening van de manier waarop we de stad en daarmee ons dagelijks leven inrichten, bleek voor beleidsmakers het realiseren van voorzieningen en diensten in de nabijheid van de bewoners van de buurten. Het concept van de 15-minutenstad bleek zich daarbij goed te vormen naar de specifieke behoeften of omstandigheden van verschillende steden met uiteenlopende vormen en behoeften: van historische, dichtbevolkte Europese steden als Barcelona en Parijs, waar eenvoudige 'retouches aan de historische basis' volstonden, tot uitgestrekte steden met een lage dichtheid (zoals Houston, Vancouver, Melbourne), waar grotere ingrepen zouden moeten worden uitgevoerd. Daarbij moet worden opgemerkt dat Moreno voor gebieden met een lagere dichtheid een conceptueel equivalent ontwikkelde: 'het 30-minutengrondgebied' (30-Minute Territory), een concept dat echter minder bekendheid verwierf.⁷

De 'ware' 15-minutenstad kan op een bepaalde manier alleen in historische, organisch gegroeide steden worden gerealiseerd, doordat veel functionalistische steden die hun sterkste groei en daarmee ook hun grootste 'schaalsprong' tijdens het autotijdperk doormaakten, gewoonweg die omslag in het stadsweefsel (schaalverkleining zo u wilt) niet kunnen maken. In Noord-Amerika waarschuwden sommige stedelijke professionals echter voor het klakkeloos overnemen van de uitgangspunten van de 15-minutenstad. Dit heeft vooral te maken met de wezenlijk andere historische context die de steden in die regio heeft gevormd, met name als het gaat om koloniale praktijken, segregatie, en daaruit voortvloeiend de soms extreme ongelijkheid in de toegang tot de voorzieningen.⁸ Daarbij blijkt uit een onderzoek van het Amerikaanse Massachusetts Institute of Technology op basis van mobiele gegevens van ongeveer 40 miljoen mensen dat de overgrote meerderheid van Amerikanen nooit het begrip van 15-minutenstad heeft gekend. "We zijn gewend aan een wereld waarin zelfs voor de kleinste boodschappen een lange autorit moet worden gemaakt, zonder dat men daarbij altijd stilstaat bij de hoge kosten die dit met zich brengt in termen van tijd, brandstof, parkeren en vervuiling", leggen de onderzoekers uit.⁹ Dat betekent ech-

ter niet dat de uitgangspunten van het concept daar niet relevant zijn – het onderstreept vooral ook de noodzaak van maatwerk per buurt en een benadering die de dieper liggende kansen en problematieken aanpakt (en niet alleen relatief oppervlakkige ontwerpinterventies als de aanleg van fietspaden of parklets). Bovendien liet het Amerikaanse onderzoek zien dat wanneer voorzieningen dicht bij mensen werden gerealiseerd, zij daar massaal gebruik van maakten – wat leidde tot een daling in gemiddelde reistijd voor het vervullen van dagelijkse behoeften¹⁰.

Het resultaat is dat de principes van de 15-minutenstad inmiddels door steden wereldwijd is opgenomen als centraal principe in hun toekomststrategieën.

Sommige steden leggen hierbij de nadruk meer op programmering en basisvoorzieningen, andere focussen vooral op een nieuwe blik op mobiliteit en vervoer in hun stad. Dit resulteert in zeer uiteenlopende benaderingen, waarvan de precieze benaming verschilt van stad tot stad: van 10-/15-/x-minutenstad, 20-minutenwijk, de compacte stad, 'city of short distances', 'city of close proximities', een hernieuwde focus op de traditionele Britse 'high street' – en in het geval van Brussel: de buurtstad.

6-7 Moreno, C., "Living in Proximity in a Living City" in: *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021).

8 F. O'Sullivan, 'Where the '15-minute city' falls short' in Bloomberg CityLab, 02-03-2021 via <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-02/the-downsides-of-a-15-minute-city>

9-10 Ratti, C. en Salazar-Miranda, A., 'Can 15-minute cities work in America?' in: Bloomberg CityLab 05-02-2024 via <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-02-05/new-research-shows-the-15-minute-city-can-work-in-the-us>

2. BUURTSTAD: HET CONCEPT

De 15-minutenstad schrijft geen strikte regels en standaarden voor stedelijke ontwikkeling voor, maar is een model voor de manier waarop steden zouden moeten worden ontworpen en vormgegeven. De 15-minutenstad is een stadsmodel waarin alle essentiële diensten en voorzieningen - zoals gezondheidszorg, onderwijs en vrijetijdsvoorzieningen - binnen 15 minuten lopen of fietsen van huis bereikbaar zijn, wat duurzaamheid, het lokale leven en maatschappelijke gelijkheid bevordert. De bestanddelen van de buurtstad variëren van toepassing tot toepassing - en zijn onderworpen aan subjectieve interpretaties. Toch onderscheiden we meerdere waarden, pijlers en ontwerp- en ontwikkelingsprincipes die telkens terugkeren.

2.1 Theoretische achtergrond

Het originele concept van Moreno is gebaseerd op drie theorieën als het gaat om nabijheid en toekomstbestendigheid: chrono-urbanisme, chronotopie en topofilie. Hij ziet hierbij de noodzaak van een nieuwe verhouding tussen twee essentiële componenten van het stadsleven: tijd en ruimte. Bij chrono-urbanisme gaat het om het tijdgebonden aspect van de stadsplanning, waarbij de nadruk ligt op nabijheid, toegankelijkheid en dus intensief gebruik van voorzieningen in de stad. In dit geval heeft het te maken met het veranderen van de verankerde ritmes van het leven in de stad – en dan met name het verkorten van de tijd die we nodig hebben om van punt A naar punt B te gaan. Ook gaat het om het beter benutten van gebouwen en locaties, ofwel: ervoor zorgen dat deze niet het grootste deel van de tijd leegstaan of gesloten zijn. Chronotopie verwijst naar het aanpassen van het gebruik van gebouwen op zo'n manier dat het op verschillende momenten op verschillende manieren kan worden gebruikt. Topofilie tenslotte gaat om de functionele en de emotionele verbondenheid met bepaalde locaties in de stad, zoals parken, pleinen, gebouwen, historische wijken en buurten, en de positieve of trotse gevoelens die mensen hier voor kunnen hebben. Het is hierbij de bedoeling om een gevoel van identiteit en verbondenheid met de bewoners van de buurten op te wekken¹¹:

In het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO, 2018) zijn ook clusters geïdentificeerd, de zogenoemde Lokale Identiteitskernen (LIK's). Deze locaties worden door bewoners geïdentificeerd als een lokaal centrum dat representatief is voor de buurt. Ze moeten niet worden gezien als exclusief en strikt gedefinieerd, maar als locaties waar de lokale bewoners samenkomen. Het behoud van deze plaatsen is belangrijk, omdat ze bewoners in staat stellen om zich te verankeren in hun wijk en zich deze locaties toe te eigenen.

2.2 Fundamentele waarden en uitdagingen

De fundamentele waarden van de buurtstad zijn zeker toegankelijkheid en duurzaamheid, maar ook het concept van ruimtelijke rechtvaardigheid moet in het model worden opgenomen om te voorkomen dat de buurtstad ongelijkheden bestendigt. In plaats daarvan moet het model van de buurtstad een transformatie-instrument zijn voor maatschappelijke rechtvaardigheid.

2.2.1 Ruimtelijke en maatschappelijke rechtvaardigheid

Een studie van de TU Delft over maatschappelijke rechtvaardigheid conceptualiseert ruimtelijke rechtvaardigheid ('spatial justice') aan de hand van drie hoofddimensies: distributieve (de eerlijke en rechtvaardige verdeling van de lasten en baten), procedurele (rechtvaardigheid in plannings- en ontwerp-procedures, rechtvaardigheid in het besluitvormingsproces) en erkenning (de maatschappelijke erkenning en validering van de specifieke behoeften, identiteiten, cultureel erfgoed en ervaringen van achtergestelde groepen). Ruimtelijke rechtvaardigheid is een essentiële dimensie van de transitie naar duurzaamheid en omvat zaken als klimaat-rechtvaardigheid, mobiliteitsrechtvaardigheid, participatie, democratie, toegang enz. Het is daarom cruciaal om tijdens het proces de nodige aandacht te besteden aan de ruimtelijke ongelijkheden, voor het evalueren van beleidsinterventies en het sturen van besluitvormingsprocessen.

Het concept van maatschappelijke rechtvaardigheid wordt binnen het Brussels Gewest weerspiegeld in de creatie van de ZSH (Zone voor Stedelijke Herwaardering). Dit betreft buurten waarin de overheid prioritair investeert om de

¹¹ Moreno, C., "Living in Proximity in a Living City", *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021).

levenskwaliteit te verbeteren, de sociaaleconomische integratie te bevorderen en de lokale economische ontwikkeling te stimuleren. Het Brussels Gewest heeft deze zones aangewezen om een nieuwe dynamiek te creëren voor de groei en het welzijn van hun bewoners.

De rechtvaardige stad speelt in op de behoeften en de wensen van de mensen die er wonen. Hierbij gaat het zowel om het bieden van gelijke kansen, het stimuleren van sociale interactie en ontmoetingen tussen mensen op dagelijkse basis, als om het betrekken van de bewoners bij het stadsontwikkelingsproces en het bevorderen van burgerparticipatie.

Maar het is net zo goed een kwestie van identiteit, die verbonden is met het lokale karakter van de buurt. De grote verschillen tussen de buurten onderstrepen het belang van maatwerk - en dus van het belang om de buurtbewoners en de handelaars en bewoners van verschillende leeftijd, seksuele identiteit, cultuur, capaciteiten, inkomens en (mobiliteits)behoeften bij het project te betrekken. Hun perspectieven zijn cruciaal in het bepalen van een 'redelijke' reistijd (die niet per se 15 minuten hoeft te zijn), wat precies de basisvoorzieningen zijn waar mensen op korte afstand toegang toe willen hebben, op welke maatschappelijke trends en uitdagingen moet worden ingespeeld (denk aan instabiele toegang tot voedsel, stress, overgewicht en eenzaamheid), de behoeften rond lopen en fietsen in de buurt, en veel meer.¹² Op die manier garandeer je dat je de juiste voorzieningen op de juiste plek gaat realiseren, bevorder je de emotionele en de sociale verbondenheid van mensen met de buurt en elkaar én garandeer je een juist gebruik van de voorzieningen. Moreno stelt evenwel vast dat niet alle steden dezelfde nadruk leggen op de noodzaak en de behoefte van meer sociale contacten en de betrokkenheid/toe-eigening van de stad door de buurtbewoners, of op de behoefte aan de nabijheid van de voorzieningen. Toch zijn dit essentiële componenten van de buurtstad.¹³

Aandachtspunten

De interpretatie van wat basisvoorzieningen zijn, is niet universeel: deze interpretatie hangt af van verschillende leeftijden, achtergronden, sociaaleconomische statussen, mobiliteitsgewoonten of -behoeften enz.

Sommige studies leggen een verband tussen de definitie van de basisvoorzieningen en maatschappelijke ongelijkheid: het is dan ook een uitdaging om op de uiteenlopende behoeften van de verschillende demografische groepen in een buurt in te spelen, wat betekent dat er vaak één of meer groepen worden benadeeld met betrekking tot de beschikbaarheid van de basisvoorzieningen¹⁴. De bovengenoemde onderzoeken van het MIT naar de implementatie van de 15-minutenstad in de Verenigde Staten brachten ook

een ernstig risico op toenemende segregatie aan het licht¹⁵.

Hoewel het doel van de buurtstad juist is om de levenskwaliteit van iedere stadsbewoner te verhogen, kunnen bepaalde projecten een averechts effect hebben. De baten van stadsontwikkeling en renovatie worden niet altijd proportioneel verdeeld onder de inwoners van een stad. In sommige gevallen leiden de investeringen en de renovaties in de buurten tot hogere grondprijzen en daardoor minder betaalbare huizen en bedrijfsruimten, waardoor een deel van de bestaande bewoners en ondernemers zich genoodzaakt zien om te vertrekken. Daardoor wordt in sommige steden al vastgesteld dat gemarginaliseerde bevolkingsgroepen weerstand bieden tegen sommige lokale projecten die met stadsvernieuwing of straatverbetering te maken hebben. Het is daarom onontbeerlijk om mensen het gevoel te geven en te laten zien dat zij zelf ook een stem hebben.

Carlos Moreno noemt deze 'metamorfose' naar een focus op het algemeen belang, d.w.z. de creatie van een collectieve en publieke waarde, de grootste uitdaging van het komende decennium.¹⁶ Naast deze focus op het algemeen belang is het cruciaal dat hefbomen voor economische herontwikkeling, bijvoorbeeld in ZSH-buurten, gericht zijn op de creatie van dat 'gemeenschappelijk goed'. Dit vereist een transversale visie en nauwe samenwerking tussen de verschillende partijen die betrokken zijn bij de realisatie en het beheer van de voorzieningen.

Vanuit het oogpunt van de lokale overheden kan een meer uitgebreide locatieonderzoek aan het begin van een project of de ontwikkeling van een gebied worden overwogen. De auteurs van het onderzoek naar de high streets in Londen bevelen bijvoorbeeld aan om meer voorlopige analyses uit te voeren met behulp van kwalitatieve methoden om een inzicht te krijgen in de 'onzichtbare' maatschappelijke aspecten en de waarde van de locaties. Dit brengt vooraf wel een grotere initiële investering met zich.¹⁷

Om het zogenaamde 'risico op verplaatsing' van bepaalde groepen en bewoners van de buurt zo beperkt mogelijk te houden, dienen gerichte tools te worden ingezet om bepaalde locaties in de buurt beschikbaar en betaalbaar te houden. Dit kan niet alleen de vorm aannemen van de bouw van extra sociale woningen, een hogere dichtheid en meer variatie in het type woningen in de buurt, maar ook van regulerende tools en beleid als 'inclusiezonering'; minimumeisen voor betaalbare woningen; incentives voor ontwikkelaars, zoals een hogere bouwdichtheid, bonussen voor betaalbare woningen of versnelde vergunningsprocedures; meer en betere sociale huur; regelgeving rond tijdelijke of toeristische verhuur; het formeel vastleggen van het recht om te blijven of het recht om terug te keren; ondersteuning

12 Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. et Pratlong, F.: 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', *Smart Cities* (2021) 93-111.

13 idem

14 City of Portland, Oregon, Anti-Displacement Action Plan via: <https://www.portland.gov/bps/planning/adap>

15 Carlos Moreno, 'Living in proximity in a living city', *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021)

16 F. O'Sullivan, 'Where the "15-minute city" falls short' dans Bloomberg CityLab, 02-03-2021 via <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-02/the-downsides-of-a-15-minute-city>

17 Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., 'The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design', *Cities* (2022).

18 Greater London Authority, 'High Streets for All' (2017)

van community-gerichte woonvormen zoals wooncoöperaties en Community Land Trusts; en de toepassing van 'billijkheidsbeoordelingen' voor ontwikkelprojecten.¹⁸ In dit laatste geval wordt de rechtvaardigheid of de gelijkwaardigheid van een ontwikkeling beoordeeld: hoe zijn beleid, programma's, of projecten van invloed op verschillende groepen binnen een gemeenschap, met bijzondere aandacht voor kwetsbare of gemarginaliseerde bevolkingsgroepen. Het is hierbij de bedoeling om ervoor te zorgen dat de voordelen en de lasten eerlijk worden verdeeld en dat niemand wordt benadeeld of uitgesloten. Portland heeft in dit kader zelfs een speciaal 'Anti-Displacement Action Plan' opgesteld, om de onbedoelde negatieve effecten voor kwetsbare bewonersgroepen als gevolg van de groei, de ontwikkeling en de publieke investeringen in de stad te minimaliseren en te verzachten. Dit plan omvat maatregelen zoals het ondersteunen van gemeenschapsorganisaties bij het opzetten van huurbeschermingsprogramma's, het stimuleren van de bouw van betaalbare woningen door middel van gemeentelijke subsidies en partnerschappen met ontwikkelaars, en het versterken van eigendomsrechten door de toegang tot leningen en financiering te verbeteren. Daarnaast worden projecten geëvalueerd op hun effect op de ondernemingen, de culturele organisaties en de bewoners in de buurt, met de bedoeling om deze groepen zoveel mogelijk te behouden en te versterken. Deze geïntegreerde aanpak laat zien hoe beleidstools kunnen worden ingezet om de negatieve effecten van stedelijke ontwikkeling tegen te gaan en het gemeenschapsweefsel te beschermen.¹⁹

Doordat de gevolgen van de ingrepen en de ontwikkelingen, hoe goed deze ook mogen bedoeld zijn, nooit volledig kunnen worden overzien, is het cruciaal om de impact van projecten te blijven monitoren en proactief te kunnen bijsturen waar nodig. In het kader van deze benadering monitort Perspective ZSH's (zones voor stedelijke herwaardering), die nauw verbonden zijn met de stadsrenovatieprocessen. Binnen deze gebieden zette het Brussels Gewest de eerste stappen in de richting van rechtvaardigheid en inclusiviteit door gebruik te maken van planningstools zoals de Stadsvernieuwingscontracten (SVC) en de Duurzame Wijkcontracten (DWC). Het is aan te raden om het proces en het ontwerp zo te organiseren dat de voltooiing van de ontwikkeling van een buurt niet als een definitieve stap wordt gezien. In de loop van de tijd moeten toevoegingen en aanpassingen kunnen worden geïntegreerd, afhankelijk van het (gewenste) gebruik door de bewoners van de buurt.

2.2.2 Duurzaamheid en veerkracht

Het concept van de 15-minutenstad is sterk verbonden met duurzame stadsontwikkeling in relatie tot de klimaatcrisis en de energie- en mobiliteitstransities. Dit heeft in de eerste plaats te maken met het effect van de afstanden die te voet of met de fiets kunnen worden afgelegd naar de belangrijkste voorzieningen en diensten voor dagelijks gebruik, op de keuze van het vervoermiddel. Nabijheid moedigt mensen aan om de auto te laten staan, wat de uitstoot vermindert. Een rapport van 2022 van het Intergouvernementeel Panel inzake Klimaatverandering (IPCC) benadrukt dat ruimtelijke ordening en stadsvormgeving een grote invloed hebben op de verandering van het menselijk gedrag met betrekking tot het verminderen van de effecten van verstedelijking: "Stedelijke gebieden die effectieve 15/20-minutenstadsprogramma's ontwikkelen en uitvoeren, zullen zeer waarschijnlijk het energieverbruik in stedelijke gebieden verminderen en de uitstootvermindering vergroten, wat een belangrijk domino-effect heeft."²⁰

In dit verband is in Barcelona uit onderzoek gebleken dat maatregelen in het kader van de buurtstad – hun 'superblock'-model – aanzienlijk minder hitte, geluidsoverlast, stikstofdioxide en méér groenruimte voor de buurt oplevert, waardoor jaarlijks zo'n 700 voortijdige sterfgevallen worden voorkomen, met een aanzienlijke economische impact en zelfs een vermeerdering van levensverwachting met bijna 200 dagen.²¹

De C40

C40 is een wereldwijd netwerk van bijna 100 burgemeesters van 's werelds grootste steden die zich hebben verenigd om op een actieve manier de klimaatcrisis het hoofd te bieden. Burgemeesters van C40-steden zetten zich in voor een inclusieve, op wetenschap gebaseerde en gezamenlijke aanpak om hun eerlijke aandeel in de uitstoot tegen 2030 te halveren, om de wereld te helpen de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°C en om gezonde, rechtvaardige en veerkrachtige gemeenschappen op te bouwen.

De interpretatie van de buurtstad van de C40 is zelfs diepgeworteld in hun duurzaamheidsambities en streven naar 'net zero'. In 2021 ontwikkelden de C40 en ARUP (een internationaal adviesbureau) een kader waarmee steden zowel in bestaande als in nieuwe buurten klimaatneutraliteit op buurtniveau kunnen bereiken. Het kader voor deze groene en levendige buurten is gebaseerd op twee pijlers. Enerzijds 'Groen: net zero emissions', gericht op het minimaliseren van emissies en het neutraliseren van de emissies die er wel zijn op een robuuste en transparante manier. Anderzijds 'Levendig: veerkrachtige op de mens gerichte locaties', wat groen-deels in lijn is met de principes van de 15-minutenstad.

¹⁹ C40 Cities & ARUP, Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero, featuring the '15-minute city' (2021).

²⁰ Intergovernmental Panel on Climate Change, Climate Change 2022

²¹ Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., 'The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and evaluation of its use for sustainable urban design', Cities (2022); Mueller, N. et al., 'Changing the urban design of cities for health: the superblock model', Environmental International (2020).

Aandachtspunten

Bij de verwezenlijking van de buurtstad moet aandacht worden besteed aan ecologie, biodiversiteit en klimaat, zowel bij de uitvoering van lokale voorzieningen en diensten als op transversale wijze in het (de) stadsproject(en). Het moet vanzelfsprekend worden om de stad met de natuur te verweven door een netwerk van parken, natuurlijke speeltuinen, en andere kleine en grote groene ruimten te creëren, die door fijne routes en ecologische corridors met elkaar zijn verbonden. Andere manieren om dit doel te bereiken, zijn het inzetten op daken, het gebruik van natuurlijke materialen en ventilatie, schonere mobiliteit, het verminderen van de vraag naar energie en grondstoffen en het verminderen van de CO₂-uitstoot.

Een effectief en efficiënt beheer van materiaal- en afvalstromen is cruciaal voor de ontwikkeling van een buurtstad: modulariteit en hergebruik moeten de norm worden. De C40 omschrijft dit als volgt: "lange levensduur vereist een flexibele strategische aanpak die gericht is op duurzaamheid" – door vandaag te ontwerpen met het oog op flexibiliteit, kan het gebruik relatief eenvoudig aan de eisen van de toekomst worden aangepast.

In overeenstemming met het C40-kader is een geïntegreerde aanpak van duurzaamheidsstrategieën en de buurtstad cruciaal voor het welslagen van de uitvoering van deze strategieën. Het is nuttig om algemene prioriteiten te ontwikkelen met concrete follow-upmaatregelen die aan deze prioriteiten zijn gekoppeld. De benaderingen moeten idealiter zo vroeg mogelijk in het ontwikkelingsproces worden toegepast, waarbij wordt benadrukt dat de uitvoering, het onderhoud en het beheer net zo belangrijk zijn als de ontwikkeling zelf.

Duurzame mobiliteit en inrichting van de openbare ruimte

Het belangrijkste principe van de buurtstad op het vlak van de mobiliteit is dat de reistijd naar basisvoorzieningen wordt ingekort – of het streven nu 5, 15 of 30 minuten is. Daarbij ligt de focus op vormen van actieve mobiliteit, zoals lopen en fietsen. De gemeente Melbourne bijvoorbeeld berekende dat de aanleg van een stad bestaande uit complete buurten met betrekking tot voorzieningen en diensten op 20 minuten afstand, de dagelijkse uitstoot CO₂ met meer dan 370.000 ton zou verminderen.²²

Modaliteiten als lopen, fietsen en hoogwaardig openbaar vervoer hebben minder ruimte per persoon nodig dan de individuele, en vaak stilstaande, auto's die veel mensen vóór de deur hebben staan. Door deze actieve en collectieve vormen van vervoer letterlijk meer ruimte te geven op straat en ze in te bedden in het stedelijke en het regionale netwerk, worden ze veiliger, comfortabeler en bijgevolg ook aantrek-

kelijker. Ook het faciliteren van gemakkelijk deelvervoer en elektrische fietsen en voertuigen, en het beperken van het aantal parkeerplaatsen in een buurt helpen hierbij. Een (privé)auto wordt daarentegen zowel financieel als ruimtelijk minder toegankelijk. Dankzij deze convergerende trends is het mogelijk om de uitstoot te verminderen en in de buurt meer ruimte te creëren voor andere activiteiten.

Aandachtspunten

Een veilig en comfortabel netwerk voor actieve mobiliteit is essentieel om een compleet en toegankelijk basisaanbod van voorzieningen in de buurt te creëren. Om ervoor te zorgen dat straten in iedere buurt voor iedereen toegankelijk zijn, is het nodig dat de buurtstadstrategie garandeert dat straten en de (openbare vervoers-)infrastructuur mensen met uiteenlopende behoeften accommodeert.²³ In het Brussels Gewest bepaalt het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move de belangrijkste beleidslijnen om de mobiliteit in het Brussels Gewest te verbeteren, met als doel om de leefomgeving te verbeteren en gelijktijdig de demografische en economische groei te ondersteunen. Een van de zes thema's die door Good Neighbourhood werd ontwikkeld, focust op het beheer van de lokale mobiliteit en de verbetering van de levenskwaliteit van de bewoners door het vervoer te integreren met de verbetering van de openbare ruimte. Het omvat drie belangrijke onderdelen: het invoeren van een standaard snelheidslimiet van 30 km/u om de straten veiliger te maken voor voetgangers en voor fietsers, het ontwikkelen van verkeersplannen en verkeersluwe buurten om actief vervoer te bevorderen en transitverkeer te verminderen, en het renoveren van openbare ruimten om veiligheid en comfort prioriteit te geven, zodat ze plezierig zijn voor zowel ontspanning als evenementen

In Nederland signaleerden stedelijk adviseur en investeerder Rebel, de Nederlandse Fietsersbond en Wandelnet dat veel steden die het concept van de buurtstad willen implementeren, ruimte en mobiliteit nog te vaak afzonderlijk benaderen – met daarbij de kanttekening dat pogingen tot ontwerpen die wél integraal worden opgepakt, in de praktijk lastig van de grond komen. Daarom brachten zij een advies uit met concrete ontwerpprincipes voor het toepassen van de 15-minutenstad met een integrale rol voor mobiliteit, met een focus op infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Zo proberen ze een brug te slaan tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit.²⁴

In de nieuwe buurten is het een uitdaging om ervoor te zorgen dat de belangrijkste voorzieningen – zoals openbaar vervoer, maar ook supermarkten en scholen – klaar zijn wanneer de eerste bewoners er komen wonen. Dit is echter van groot belang voor het 'welslagen' van de buurtstad en het verankeren van buurttroutines. Met name voor transportbedrijven en ondernemers is het moeilijk om deze investering vooraf te doen in uitbreidingszones en nieuwe

²² City of Portland, Oregon, Anti-Displacement Action Plan via: <https://www.portland.gov/bps/planning/adap>

²³ Victoria State Government, Plan Melbourne 2017-2050 (2017).

²⁴ C40 Cities & ARUP, Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero, featuring the '15-minute city' (2021).

²⁵⁻²⁶ Rebel, Fietsersbond et Wandelnet, Whitepaper: De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023)

stadswijken.²⁵

Ook gedeelde mobiliteit wordt als uitdaging genoemd, en dan met name voor het beheer en de exploitatie na de realisatie. Om de potentiële waarde van gedeelde mobiliteit voor een buurt te realiseren, is het van groot belang dat de ontwikkelde vervoersmiddelen beantwoorden aan de behoeften van de gebruikers.²⁶

Hoewel vaak een ijkgetal wordt gekozen als het gaat om de bereikbaarheid in minuten, kan de conclusie uit de gegevens en de behoefteonderzoeken ook zijn dat de acceptabele reistijd per type voorziening verschilt. Dit is belangrijk bij het vastleggen van specifieke normen en doelstellingen voor de realisatie van (lokale) voorzieningen.²⁷ Zo stelt de stad Gent voor om 9 m² park per inwoner te ontwikkelen binnen een straal van 400 m.

De buurtstad moet ervan uitgaan dat de voorkeur gaat naar duurzame verplaatsingen. Hieronder vallen bijvoorbeeld verplaatsingen over korte afstanden; gezonde verplaatsingen (waarbij actieve mobiliteit als lopen en fietsen wordt gestimuleerd); verplaatsingen voor iedereen ('inclusieve verplaatsingen'), schone verplaatsingen, veilige verplaatsingen en efficiënte verplaatsingen.²⁸

Om ervoor te zorgen dat voorzieningen zo goed mogelijk voor iedereen bereikbaar zijn, is er zorgvuldige aandacht nodig voor het ontwerp en de (her)inrichting van straten met brede trottoirs, fietspaden en haltes voor het openbaar vervoer waarvoor hoge kwaliteitsnormen worden gehanteerd. Waar kinderwagens, rollators, rolstoelen, aangepaste fietsen, bakfietsen en andere atypische voertuigen de ruimte krijgen; waar kinderen, ouderen, mensen met een visuele beperking en meer veilig hun weg kunnen vinden; en waar een ieder die even een pauze nodig heeft, kan uitrusten. Ook betekent het dat de kwaliteit en de frequentie van de aansluitingen van het openbaar vervoer omhoog moeten en dat zij geschikt moeten worden gemaakt voor mensen met beperkingen in hun mobiliteit. Zo kunnen ook zij zich gemakkelijk door hun buurt verplaatsen.²⁹

Om te anticiperen op de behoeften aan voorzieningen, bevelen Rebel et al. aan om op basis van de gegevens de betrokken doelgroepen te identificeren en deze vervolgens te mobiliseren om tijdig aan de geïdentificeerde behoeften te voldoen. Een goed voorbeeld hiervan is de regio Midden-Holland. Deze regio heeft in haar nieuwe concessie voor het openbaar vervoer opgenomen dat de concessiehouder: "... in nieuwe woonwijken (met ten minste 800 inwoners) de voorzieningen voor openbaar vervoer operationeel moeten zijn vanaf het moment dat de 50^e woning wordt opgeleverd". Dit idee kan voor andere types voorzie-

ningen worden verankerd in andere beleidsdocumenten zoals bijvoorbeeld erfpachtcontracten, de stedenbouwkundige programma's of de bestemmingsplannen.³⁰

De gegarandeerde aanwezigheid van voldoende gedeelde mobiliteit in een gebied komt niet vanzelf tot stand. Dit is een aspect dat het Brussels Gewest, de gemeente en/of de projectontwikkelaars actief moeten beheren en waarvoor zij vaak de aanbieder van gedeelde mobiliteit betalen. Het is daarbij wenselijk dat niet elk perceel of elke gebiedsontwikkeling zelf een systeem voor gedeelde mobiliteit ontwikkelt. Aansluiten bij een breder systeem van gedeelde mobiliteit is zowel wenselijk voor de gebruikers (meer keuze, een groter netwerk) als voor de betalende partij (lagere kosten dankzij de schaalvoordelen). De interpretatie ervan hangt grotendeels af van het feit of de gemeente al dan niet over grond beschikt.³¹ Om lokale toegang tot deelauto's te garanderen, worden stationsgebonden autodelen-systemen, zoals Cambio, aangevuld met 'free-floating' autodelen-systemen.

Een stad op ooghoogte van de burgers

Mensen zullen alleen te voet gaan als hun route plezierig en gemakkelijk is. Het ontwerp en de inrichting van de straten is dan ook van cruciaal belang. Goede straten faciliteren comfortabel lopen, fietsen, ontmoeten, sporten en spelen, voor mensen van alle leeftijden, genderidentiteiten, bekwaamheden, culturen en inkomensgroepen. Ze ondersteunen zo gezondheid, welzijn en sociale cohesie. Hoogwaardige straten bieden plekken waar mensen even kunnen blijven hangen en verminderen de ruimte op straat die (momenteel) wordt opgeëist door de auto's ten behoeve van o.a. bredere trottoirs, straatmeubilair, groen en fietspaden. Dit komt de aantrekkelijkheid en de veiligheid van de straat als geheel ten goede.³²

Daarnaast is het belangrijk dat er activiteit is op straatniveau en op de benedenverdiepingen van gebouwen: dit maakt straten prettiger en aantrekkelijker. Dit betekent gediversifieerde openbare en commerciële functies, waarvan de bestemmingen gericht zijn op verschillende soorten mensen. Deze ruimten stimuleren ondernemerschap en lokale initiatieven en bevorderen interacties tussen binnen en buiten.

Aandachtspunten

In het Brussels Gewest zijn gemengde bestemmingen formeel nog niet mogelijk. Om levendige straten en buurten te bevorderen, en de dichtheid en diversiteit aan functies en activiteiten te vergroten, is meer flexibiliteit in het bestemmingsplan nodig.

27 Rebel, Fietsersbond et Wandelnet, Whitepaper: De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023)

28 Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., 'The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design', Cities (2022).

29 Rebel, Fietsersbond en Wandelnet, Whitepaper: De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023).

30 C40 Cities & ARUP, Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero,

featuring the '15-minute city' (2021).

31 Rebel, Fietsersbond en Wandelnet, Whitepaper: De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023).

32 C40 Knowledge Hub, '15-minute cities: Debunking the myths' (2023) via: https://www.c40knowledgehub.org/s/article/15-minute-cities-Debunkingthe-myths?language=en_US.

33 cf. entre autres Gemeente Den Haag en Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Grip op de Haagse Plint. Strategie voor sturing op levende, diverse en inclusieve plinten (2022).

Het kan relevant zijn om hierbij de voorkeur te geven aan de sokkel boven alleen de programmering van de nabijheid, zodat de veiligheid en de levendigheid van de openbare ruimte kunnen worden gegarandeerd doordat er optimaal gebruik wordt van gemaakt. In sommige steden, zoals Den Haag en Rotterdam, is deze aanpak geïntegreerd in een strategie die gericht is op sokkels, met de aanwezigheid van een 'sokkelbeheerder'.³³

Van mono naar multi: multifunctionaliteit en meervoudig gebruik van de ruimte worden de norm

Dit thema zit al deels verweven in het theoretische concept van chronotopie en in de pijler diversiteit, maar het is de moeite waard om het hier nogmaals te noemen. Een van de manieren om de nabijheid van voorzieningen te verbeteren, is streven naar meer multifunctioneel gebruik van (publieke) gebouwen en locaties: op verschillende momenten kan men daar verschillende dingen doen en kunnen verschillende groepen er gebruik van maken. Door het schoolplein van een basisschool bijvoorbeeld om te vormen tot een park en dit buiten de schooltijden open te stellen voor de buurtbewoners, breng je deze laatste dichterbij een groene ruimte.

Daarbij komt dat de toenemende druk op de ruimte in de stad de noodzaak onderstreept om anders met ons ruimtegebruik om te gaan, en de beschikbare ruimte meer optimaal en efficiënter te benutten. Dit gaat uiteraard niet alleen om voorzieningen, maar ook om huisvesting, economische activiteiten en kantoren.

Aandachtspunten

Hoewel multifunctionaliteit de nieuwe standaard dient te zijn, moet zeker altijd de nodige aandacht worden besteed aan de kansen en de beperkingen van het naast elkaar plaatsen van bepaalde functies en voorzieningen. In deze context moeten de door Perspective vastgestelde onverenigbaarheden en juridische belemmeringen met betrekking tot de integratie van school- en woonruimten worden onderzocht. Om deze problemen aan te pakken, heeft Perspective gidsen ontwikkeld met planningsstrategieën, wettelijke oplossingen en veiligheidsnormen die de integratie van scholen en woningen moeten vergemakkelijken³⁴.

Ook moet er ruimte blijven voor maatwerk en eigen ruimten voor groepen die daar behoefte aan hebben. In dit kader verwijzen Wouter Veldhuis en Peter Franke naar het voorbeeld van het succesverhaal Triple Threat in Schalkwijk (Haarlem).³⁵ Deze gemeenschap van jongeren zet zich in om een allround positieve omgeving te creëren voor leeftijdsgenoten – met name die uit buurten met veel diversiteit, minderheden en gezinnen met minder draagkracht – zodat zij in die omgeving de mogelijkheid krijgen om hun volledige potentieel te benutten. Dit doen zij aan de hand van

met name sport-, cultuur- en lifestyle-activiteiten en evenementen. Toen zij met hun project begonnen, wilde de gemeente Haarlem in eerste instantie vanuit hun beleid van 'mutualisatie van de ruimte' een gedeelde ruimte aanbieden – Triple Threat wilde echter een eigen ruimte. Ze wilden niet zomaar opgaan in het Haarlemse welzijnswerk, in generiek beleid en in bestaande organisaties en locaties. Voor hun missie was een eigen ruimte nodig, een centraal punt van waaruit zij hun activiteiten konden organiseren. Deze aanpak biedt jongeren een betekenisvolle plek met een herkenbare identiteit en het besef dat de stad er ook voor hen is.³⁶ De lokale overheid moet daarom altijd aandacht besteden aan de nuances in de aanpak en de ambities van specifieke gevallen.

Flexibiliteit en aanpasbaarheid zijn belangrijk in de ontwikkeling van voorzieningen, zodat men kan meegaan met de tijd en met het publiek. Door ruimten en locaties flexibel op te zetten en in te richten, kunnen ze aan verschillende soorten gebruik worden aangepast. In de context van een dag betekent dit dat de beschikbare ruimte in de stad zo efficiënt mogelijk wordt gebruikt en dat in de straten de hele dag door wel wat te beleven is. Op langere termijn kunnen bestaande locaties zo meegroeien met veranderende eisen en behoeften, en kan dit helpen om nieuwbouw, en daarmee CO₂-uitstoot, te beperken. Hierdoor zouden investeringskosten kunnen worden gedrukt, synergieën worden tot stand gebracht en een gemengd publiek worden aangetrokken. Deze wijziging maakt gebruik van het concept van 'mutualisatie', waarmee het meervoudige gebruik van een locatie wordt bedoeld om 'betere en uitgebreidere diensten te garanderen door middelen, verschillende schaalgrootten en verschillende gebruiksmogelijkheden van ruimten te bundelen'. Dit vertaalt zich in een modulaire invulling van de tijd, de ruimte of de gebruikers.³⁷

Dit vereist ook een andere benadering van de programmering, het beheer en de financiering van voorzieningen en diensten. Dit kan in het geval van voorzieningen de vorm krijgen van langere openingstijden, het gemeenschappelijke gebruik van ruimte(n) of het benaderen van voorzieningen als een dienst (net zoals gedeelde mobiliteit). Hierin speelt ook een bredere maatschappelijke beweging een rol, waarbij de focus verschuift van vooral individueel eigendom naar steeds meer gedeeld gebruik en een collectief gevoel van eigenaarschap. Wouter Veldhuis en Peter Franke spreken in dit verband over publieke welvaart boven private rijkdom.³⁸

Een platform bieden voor de deeleconomie, collectieve maker spaces en alternatieve vormen van financiering zoals crowdfunding bevordert een gevoel van eigenaarschap en optimaliseert het gebruik van de beschikbare middelen. Het is daarom raadzaam om hier in het gewestelijke en het gemeentelijke beleid op te anticiperen en deze ontwikke-

³⁴ perspective.brussels, Note de cadrage mixité. Comment trouver l'équilibre entre les fonctions? (2022).

³⁵⁻³⁶ <https://stichting.triplethreat.nl/>

³⁷ Intergovernmental Panel on Climate Change, Climate Change (2022).

³⁸ Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., 'The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design', Cities (2022); Mueller, N. et al., 'Changing the urban design of cities for health: the superblock model', Environmental International (2020).

ling te faciliteren waar dit relevant is. Dit impliceert ook dat men de rollen van de verschillende lokale overheden in deze processen herbekijkt.

Voorzieningen voor een doeltreffend gebruik

Gezien de fragmentatie en de complexiteit van het gebruik van de hedendaagse stad heeft het concept van de 15-minutenstad een belangrijk digitaal/technologisch aspect, dat bedoeld is om de behoeften aan voorzieningen, het beheer ervan en met name de toegankelijkheid en het efficiënte gebruik ervan te specificeren.

Technologie (en met name de combinatie van onder meer kunstmatige intelligentie, big data, het Internet of Things en machine learning) kan een rol spelen bij de programmering van bepaalde voorzieningen/diensten en bij de analyse en de bepaling van vraag en aanbod op verschillende gebieden. Het gebruik van geografische informatiesystemen (GIS) om het aanbod van voorzieningen te analyseren – wat al door de stad Brussel wordt toegepast en in deze studie op het niveau van het gewest wordt gebruikt – illustreert concreet de manier waarop technologie de ontwikkeling van de buurtstad kan ondersteunen. Deze analyses maken het mogelijk om leemten in het territoriale netwerk te identificeren en strategieën of actieplannen te ontwikkelen om deze aan te pakken.

Technologie kan ook een rol spelen bij het differentiëren van participatiemethoden in de fase van de territoriale analyse (en dus bij het bevorderen van inclusiviteit) en, in het algemeen, bij het verbeteren van de efficiëntie van het 'systeem', het metabolisme van de stad. Zo maakt digitale participatie het mogelijk om een ruimer publiek te bereiken om zo de behoeften aan voorzieningen en diensten in een buurt in kaart te brengen.

De technologie beperkt zich echter niet tot de ruimtelijke diagnose. De digitale platforms die de deeleconomie bevorderen, zoals apps voor het huren van elektrische fietsen in de buurt, dragen ook bij aan het dichterbij brengen van diensten en het verbeteren van de lokale toegankelijkheid. Zo vergroten de digitale tools de effectieve nabijheid van bepaalde voorzieningen in het dagelijkse leven.

Aandachtspunten

Moreno onderstreept hierbij dat technologie moet worden toegepast op een manier die ontmoeting, sociale cohesie en inclusie stimuleert – en niet ondermijnt, zoals het geval kan zijn op sociale media³⁹

Zoals bekend kan de ene bewonersgroep beter omgaan met digitale middelen dan de andere, en is het raadzaam om hier ondersteuning in te bieden – zeker als digitale tools een belangrijk onderdeel uitmaken van strategieën voor participatie en betrokkenheid

Digitale tools hebben hun beperkingen wanneer een breed

³⁹ Rebel, Fietsersbond en Wandelnet, Whitepaper: De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023).

⁴⁰ Ajuntament de Barcelona, Superblock Barcelona. Towards the city we want (2021).

en divers publiek moet worden bereikt. Ze komen het best tot hun recht als onderdeel van een bredere waaier aan methoden om de stad te analyseren en strategieën te ontwikkelen.

2.2.3 Uitdagingen en beperkingen van de buurtstad

De 15-minutenstad is een model en heeft daarin, zoals alle modellen, zijn beperkingen. Enkele daarvan zijn hierboven al aan bod gekomen, maar andere zijn meer algemeen van aard. Hieronder volgt een kort overzicht, met mogelijke manieren om deze uitdagingen te overwinnen. De afgelopen jaren is de 15-minutenstad ook het doelwit geworden van kritiek en complottheorieën van extreemrechts. Deze klachten komen in deze studie niet aan bod.

Een geïntegreerde aanpak van de verschillende thema's

Hoewel de focus van de 15-minutenstad op de buurten ligt, is het nadrukkelijk een concept dat bedoeld is om op een geïntegreerde manier en voor de lange termijn over een stad uit te rollen. Is dat niet het geval – bijvoorbeeld doordat één deel van de stad of een buurt het idee omarmt en in de praktijk brengt, maar de omliggende gebieden niet – dan kan dat voor problemen en onevenwichtige situaties zorgen. Het beperken van verkeer in de ene buurt kan voor een nieuwe concentratie in een andere zorgen, en het vol inzetten op een bepaalde straat of buurt kan ervoor zorgen dat deze zo gewild wordt dat wonen of ondernemen er onbetaalbaar wordt, waardoor bepaalde groepen genoodzaakt zijn om elders hun heil te zoeken. Onder meer in de doorgaans verheerlijkte Superblocks van Barcelona zijn deze tendensen waar te nemen.⁶⁵ Dat heeft ertoe geleid dat de gemeente Barcelona naarmate het project vorderde, besliste om de focus te verschuiven van strikt lokaal (binnen de grenzen van elke buurt) naar een bredere visie om structurele veranderingen in de stad te kunnen bewerkstelligen. Deze nieuwe aanpak richt zich voornamelijk op doorlopende groene assen met kruispunten die zijn omgevormd tot openbare pleinen met een oppervlakte van ongeveer 2.000 m² ⁴⁰.

Een geïntegreerde aanpak van de buurtstad op stedelijk niveau en de effectiviteit ervan hangt hierbij ook af van een politiek engagement op lange termijn. En hoewel het concept van de buurtstad vooral door de sector van de stadsontwikkeling wordt aangeprezen, is het van uiterst belang dat ook andere beleidsthema's als lokale economie, (sociaal)maatschappelijke ontwikkeling, welzijn enz. in synergie worden ontwikkeld.

Geschikte juridische en beleidsmatige kaders

Het implementeren van de principes voor de buurtstad betekent ook dat hiervoor een werkbaar juridisch en beleidsmatig fundament aanwezig is. Gemengd gebruik is mo-

⁴¹⁻⁴² Pozoukidou, G.; Angelidou, M. Urban Planning in the 15-Minute City: Revisited under Sustainable and Smart City Developments until 2030. Smart Cities 2022, 5, 1356–1375.

De Highstreets in Londen

In Londen worden buurtvoorzieningen benaderd vanuit de traditionele high street. High streets vormen een van de meest karakteristieke stedelijke kenmerken van Londen. Hoewel ze – mogelijk door hun historische alomtegenwoordigheid in de stad – meestal niet expliciet in verband worden gebracht met de 15-minutenstad, zijn ze er wel een schoolvoorbeeld van. Vanouds zijn het straten waar je je inkopen doet, je buurtgenoten ontmoet, waar je wat gaat eten of drinken, en waar een sterke publieke én commerciële functie wordt vervuld. Een van de meest gewaardeerde kenmerken van de Londense high streets voor gebruikers is het feit dat ze als een ‘one-stop-shop’ of een ‘handige’ plek fungeren – variatie in het aanbod van voorzieningen en diensten is dus van essentieel belang. Door hun mix van sociale infrastructuur, detailhandel en werkruimten bieden deze lokale en toegankelijke locaties meerdere redenen voor een bezoek. Hierdoor worden bedrijven in de winkelstraten ondersteund door het extra aantal bezoekers dat deze geconcentreerde plekken van sociale infrastructuur aantrekken. Een specifiek element in dit kader, dat de laatste jaren een toenemende aandacht krijgt, is wat zij de ‘night time economy’ noemen: de economische activiteiten en voorzieningen die ‘s avonds en ‘s nachts plaatsvinden, zoals restaurants, bars, clubs, theaters en andere vormen van entertainment.⁴³

menteel nog niet evident op perceelniveau in het bestemmingsplan.⁴¹

Tijdelijk gebruik of ruimtelijk/programmatisch experimenteren vereist in veel gevallen ook een aanpassing van het beleid om dit te vergemakkelijken.

Het overwegen van de transformatie van de stad vanuit het perspectief van het nabijheidsconcept leidt tot meer radicale beleidsmaatregelen, zoals het aanwijzen van positieve-energiebuurten, de integratie van zakenwijken of de transformatie van snelwegen in boulevards met ruimte voor voetgangers en fietsers.⁴²

Om een doeltreffend kader te creëren, is het essentieel om overeenstemming te bereiken over gemeenschappelijke definities. Wanneer dit niet gebeurt, bestaat het risico dat het model van de buurtstad op uiteenlopende wijze zal worden geïnterpreteerd en toegepast. In Brussel doet deze kwestie zich voor door het gebruik van uiteenlopende terminologieën door de verschillende overheids- en gemeentelijke instanties in hun beleid en bij de ontwikkeling van voorzieningen. Ook in Melbourne werd het ontbreken van een duidelijke definitie van het begrip ‘nabijheid’ vermeld als een belemmering voor de concrete uitvoering ervan.

Wat de ontwikkelstrategie en de financiële implicaties betreft

Hoewel veel principes van de 15-minutenstad – met name

op het vlak van de mobiliteit – terug te vinden zijn in de projecten van gemeenten en projectontwikkelaars, blijft de concrete uitvoering ervan complex. Een van de grootste uitdagingen daarbij is het feit dat de doelgroep van een ontwikkeling niet altijd duidelijk is en moeilijk te voorspellen is. Het is daarom aan te bevelen om het project en het proces zo te ontwerpen dat de voltooiing van de ontwikkeling geen definitieve stap is. In de loop van de tijd moeten aanpassingen en toevoegingen kunnen worden gedaan, afhankelijk van het gebruik en de behoeften van de bewoners van de buurt, zodat een veerkrachtige ontwikkeling gegarandeerd is.

2.3. Domeinen van de buurtstad

De hierboven beschreven waarden roepen onmiddellijk de vraag op op welke domeinen van het dagelijks leven deze precies van toepassing zijn, waaronder de ‘dagelijkse behoeften’ en het ‘basisaanbod van voorzieningen en diensten’. In de academischeliteratuur is deze kwestie vaag en onderhevig aan interpretatie in het licht van de specifieke lokale context en de verschillende groepen inwoners.

Om bij Moreno te beginnen: volgens hem zou het basisaanbod van voorzieningen tegemoet moeten komen aan zes essentiële sociale functies, om een goed leven in de stad te kunnen leiden, met een hoge kwaliteit van leven⁴⁴.

1. **LIVING:** waardig wonen en leven

2. **WORKING:** werken zonder zich hiervoor (te ver) te hoeven te verplaatsen

3. **SUPPLYING:** boodschappen doen bij lokale ondernemers en in korte ketens

4. **CARING:** voor jezelf kunnen zorgen, zowel fysiek als mentaal

5. **LEARNING:** toegang tot onderwijs en cultuur (actief)

6. **ENJOYING:** actief en passief ontspannen en recreëren, (kunst)beleving en mogelijkheid om zich te ontplooiën in harmonie en met veerkracht met de natuur

Deze zes basisbehoeften komen in verschillende definities en beschrijvingen terug, maar zijn niet altijd eenduidig (ook niet in artikelen van Moreno zelf). In het kader van voorzieningen in de buurtstad zijn de eerste twee categorieën, hoewel ongetwijfeld belangrijk, niet het belangrijkste punt van aandacht. Dit is ook terug te zien in de praktijk. Wonen valt veelal buiten de specifieke focus van de 15-minuten-

43 Jain, M., & Bhatnagar, S.. Unravelling the concept of the 15-minute city – Could it render an equitable, healthy and sustainable London? Future of London (2022).

44 Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. et Pratlong, F.: ‘Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities’, Smart Cities (2021) 93-111; IAE Paris, ‘White paper: Paris Northgates Project, 15 min. city – 30 min. territory. Urban and territorial transitions (2019).12 Victoria State

Government, Plan Melbourne 2017-2050 (2017).

45 Victoria State Government, Plan Melbourne 2017-2050 (2017).

46 Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., ‘The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design’, Cities (2022).

47 Metrolab series, La fabrique de l’infrastructure sociale (2022).

strategie – gezien de gelaagdheid en de complexiteit van de woonkwartier in veel steden wordt dit apart behandeld. Daarnaast wordt werk niet altijd meegenomen in studies of toepassingen in steden. Door de diverse en de gespecialiseerde aard van het werk van veel mensen, geeft Melbourne aan dat werkgelegenheid vaak buiten de scope van hun 20-minutenbuurten zal vallen en daarom niet concreet in het beleid rond de buurtstad wordt meegenomen⁴⁵. Bovendien heeft onderzoek aangetoond dat men over het algemeen bereid is om voor werk langer te reizen (max. 30 minuten) dan voor andere lokale basisvoorzieningen.⁴⁶ Dat gezegd zijnde, brengen voorzieningen an sich uiteraard ook een zekere werkgelegenheid met zich mee.

Als we in het kader van deze studie geen rekening houden met de basisfuncties wonen en werken, blijven er nog vier categorieën over: bevoorrading (supplying), zorgverlening (caring), leren (learning) en recreatie (enjoying). Deze 'gebruiksgerelateerde' categorieën zijn vergelijkbaar met het concept van sociale infrastructuur. De studie van Metrolab naar de totstandkoming van sociale infrastructuur definieert dit als volgt: "gebouwde ruimten en voorzieningen die het gemeenschapsleven en de openbare ervaring van de stad mogelijk maken, terwijl ze een specifiek type sociaal goed bieden (onderwijs, cultuur, vrije tijd, voedsel, sport, empowerment enz.)."⁴⁷ Dit zijn dus bijvoorbeeld scholen, bibliotheken, parken en zwembaden, maar ook markten en boekhandels. Het gebruik van het woord 'infrastructuur' impliceert daarmee al het perspectief van sociaal-maatschappelijke voorzieningen als stedelijk netwerk, wat volledig aansluit op het gedachtegoed van de polycentrische buurtstad. Hoewel de fysieke infrastructuren in de stad, zoals het wegennet, kabels en leidingen, vaak de aandacht krijgen, wordt de rol van de sociale infrastructuur vaak over het hoofd gezien. Investeren in deze sociale infrastructuren (ze op een correcte manier ontwerpen, bouwen, programmeren en onderhouden) kan echter het sociale en gemeenschapsleven van een stad verrijken en helpt isolatie, ont koppeling en segregatie tegen te gaan.⁴⁸

In lijn met het principe dat een buurtstadstrategie zich altijd dient aan te passen aan de lokale context en omstandigheden, valt het op dat er geen definitieve lijst is van wat precies basisvoorzieningen zijn. Veel steden noemen wel voorbeelden, maar voegen daar altijd 'enz.' aan toe om andere voorzieningen niet uit te sluiten. Uiteraard zijn er een aantal domeinen die altijd terugkomen – deze vormen in bepaalde zin een meer praktische vertaling van de sociale basisfuncties, maar ze verwijzen vooral naar de bekende beleidsterreinen van de overheid. Hierbij staat ter discussie wat in het kader van de buurtstad tot het basisaanbod van voorzieningen zou moeten horen, en welke voorzieningen een breder gebied in de stad bedienen. Dit is ook een kwestie die het Brussel Gewest voor zijn eigen context moet bepalen.

- › **Zorg en welzijn:** buurtcentra, gezondheidscentra, psychologen enz.
- › **Onderwijs:** basisscholen, soms ook middelbaar en hoger onderwijs enz.
- › **Sport en spel:** speeltuinen, buitensport, sportscholen enz.
- › **Cultuur en kunst:** bibliotheek, museum, bioscoop
- › **Bevoorrading:** bepaalde basiswinkels of een geografische concentratie daarvan.

In sommige steden wordt bevoorrading beschouwd als een dienst die deel uitmaakt van de buurtstad (zie kader over de high street in Londen).

Interessant hierbij is wel dat Amerikaans onderzoek in New York – relatief gezien vanwege de hoge dichtheid een 15-minutenstad – uitwees dat in de buurten waar in het bestemmingsplan meer commerciële activiteiten werden toegestaan, vanzelf een betere mix van basisvoorzieningen ontstond.⁴⁹ Ook in het Superblock-model van Barcelona wordt het bevorderen van lokaal ondernemerschap nadrukkelijk als ambitie genoemd.⁵⁰ In het geval van het voorzieningenprogramma voor het Central Innovation District in Den Haag valt meteen op dat het hier niet alleen gaat om maatschappelijke voorzieningen, maar ook tot op zekere hoogte om commerciële voorzieningen. Detailhandel wordt nadrukkelijk niet in het programma van Den Haag meegenomen (hiervoor wordt, zoals eerder al gemeld, naar de stadsbrede kadernota detailhandel verwezen), maar wel commerciële dienstverlening, horeca en fitness.⁵¹

Een ruimere interpretatie van openbare voorzieningen

Zoals hierboven al werd vermeld, zijn er een aantal categorieën die direct in het oog springen als we het hebben over maatschappelijke voorzieningen: onderwijs, zorg en welzijn, sport. Vaak zijn dit domeinen waar de overheid een historische verantwoordelijkheid heeft in het aanbieden van deze voorzieningen. De afgelopen jaren is er echter een verbreding waar te nemen in wat wordt beschouwd als voorzieningen van collectief belang. Zo wordt steeds meer beleid gemaakt als het gaat om kunst en cultuur: het voorzien in bibliotheken, filmtheaters, musea, poppodia enz. Waar dat in eerste instantie vooral ging om een meer passieve kunstbeleving, is er nu ook een groeiende aandacht voor de creatieve productiekant in de vorm van bijvoorbeeld betaalbare studioruimten en ateliers. Kunst en cultuur wordt in sommige gevallen ook ingezet ter versterking van het lokale karakter van een buurt, of om bij te dragen aan de transformatie van een bepaald gebied.

47-48 Metrolab series, La fabrique de l'infrastructure sociale (2022).

49 Ratti, C. et Salazar-Miranda, A., 'Can 15-minute cities work in America?' dans : Bloomberg CityLab 05-02-2024 via <https://www.bloomberg.com/>

50 Ajuntament de Barcelona, Superblock Barcelona. Towards the city we want (2021).

51 Sweco, Onderzoek voorzieningenprogramma Central Innovation District Den Haag (2023).

CARING



SUPPLYING



WORKING



LIVING



LEARNING



ENJOYING



Vrije ruimte

Vrije ruimte is een relatief nieuw concept in het discours over stedelijke ruimte en voorzieningen. Hiermee wordt ruimte bedoeld die bewust nog niet ontwikkeld is en die kan meegroeien met hun gebruikers en de tijd. Hierbij is het dus van belang dat plekken niet tot de laatste steen worden ontworpen, zodat bewoners en gebruikers de mogelijkheid hebben om zelf invulling te geven aan een locatie.

In deze context zet de gemeente Amsterdam zich in recente jaren in voor het verankeren van vrije ruimte in haar stedelijk beleid. Daar wordt vrije ruimte gedefinieerd als een breed palet aan niet-commerciële locaties waar mensen elkaar ontmoeten, waar ze kunnen experimenteren, reflecteren en zich inzetten voor maatschappelijke doelen. Een vrije ruimte kan bestaan uit bebouwde of onbebouwde ruimten, van kleinschalige pop-upevenementen tot initiatieven voor de nachtcultuur en van stadslandbouw tot ruimten zonder een vaste bestemming. De gemene deler is dat ze bottom-up zijn ontstaan, collectief vormgegeven door burgers, maatschappelijke organisaties en andere partnerschappen. Interessant aan de aanpak van Amsterdam is dat zij ook een aantal buurtvoorzieningen onder deze noemer schaarst, naast pijlers als groen en cultuur: buurtzalen en wijkhuizen, maar ook jongerencentra, teams van ouders en kinderen, kinderboerderijen en speeltuingerbouwen.

Het is ook in deze optiek dat in Brussel onlangs de studie 'Broedplaatsen' werd uitgevoerd door Architecture Workroom Brussels⁵². In deze context kunnen we het initiatief voor gemeenschapsinfrastructuren als incubator in Brussel onder de aandacht brengen. Dit is een programma dat bedoeld is om de samenwerking binnen de Nederlandstalige gemeenschap in Brussel te versterken door het gebruik van gedeelde infrastructuur te optimaliseren. Dit programma wordt financieel ondersteund door de Vlaamse overheid en heeft als doel de samenwerking tussen sectoren aan te moedigen, het delen van middelen te bevorderen en innovatieve, duurzame groei te ondersteunen. Een van de essentiële concepten waarop dit initiatief is gebaseerd, is het idee van 'Broedplaatsen', dat in een studie door Architecture Workroom Brussels werd onderzocht. In tegenstelling tot traditionele ruimten die ontworpen zijn voor een specifiek doel (zoals een sporthal of theater), zijn de Broedplaatsen dynamische sociale infrastructuren. Het zijn flexibele ruimten waar lokale gemeenschappen en organisaties samenkomen om nieuwe vormen van samenwerking te creëren en maatschappelijke uitdagingen in de stad aan te pakken. Deze plekken combineren fysieke infrastructuur (bakstenen) en menselijke samenwerking (mensen) om innovatie en veerkracht te bevorderen.

Ademruimte in de stad: voorzien in een latente behoefte van rust en bezinning

Een vierde pijler van vrije ruimte zoals Amsterdam deze verstaat, is 'ademruimte'; een categorie die kan worden gezien in het licht van een tegenbeweging van alle bedrijvigheid in de stad. Doel: het waarborgen van plekken voor rust en stilte in de stad. Locaties waar eigenlijk niks gebeurt. Denk aan ontmoetingsplekken in het groen en plekken voor bezinning aan het water, maar ook openbare zwemplekken in natuurwater. Dit kan enerzijds worden beschouwd als een reactie op het drukke, snelle stadsleven, anderzijds verwijst het naar een meer inclusieve kijk op planning waarin de stedelijke overheid ook dient te voorzien in prikkelarme locaties voor wie dat nodig heeft. De gemeente Utrecht legde in dit kader wat zij 'de vertraagde stad' noemt, formeel vast als een van de zes stadsprofielen (speerpunten) in hun Ruimtelijke Strategie 2040. Dit is een direct gevolg van bewonersparticipatie en -inspraak rond de ontwikkeling van de Omgevingsvisie van Utrecht, waarin dit thema aanvankelijk ontbrak. Naast meer reguliere sociaalmaatschappelijke voorzieningen voor verbinding en meer dynamische plekken met animatie, zetten ze specifiek in op het creëren en het faciliteren van rustige locaties. Groene openbare ruimten voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Hierbij beschouwt Utrecht lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk)verkeer, maar ook als een manier van verblijven en zich verplaatsen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de 'vertraagde stad' weliswaar is opgenomen in de ruimtelijke strategie van de genoemde steden, maar ook dat dit concept nog niet heel concreet is uitgewerkt in termen van strategieën en instrumenten. Toch geven Amsterdam en Utrecht een sterk signaal af door de ambitie voor plekken van rust in de stad beleidsmatig te verankeren, zeker in een tijd waarin stress, uitputting, overprikkeling en meer algemene burn-outklachten veel voorkomen onder de wereldwijde (stedelijke) bevolking. Dit geeft ook aanleiding voor Brussel om dit principe in overweging te nemen voor de buurtstad, en instrumenten te ontwikkelen om te garanderen dat Brusselaars op korte afstand van hun huis even kunnen 'ontsnappen' aan de stad. Hierbij kan een link worden gelegd met de stedelijke visie op landschap en richtlijnen voor groenruimte en openbare ruimte in de stad, zoals de gemeente Rotterdam heeft gedaan in de onlangs goedgekeurde Ontwikkelvisie en -Strategie Oostflank 2040.

52 <https://www.architectureworkroom.eu/nl/projects/5144/broedplekken-in-brussel>

53 Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. en Pratlong, F. : 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', Smart Cities (2021) 93-111. Future Post-Pandemic Cities', Smart Cities (2021) 93-111

2.4 Pijlers van de buurtstad

De buurtstad vertaalt zich concreter naar enkele pijlers die Moreno et al. noemen om een hoge kwaliteit van het stedelijk leven voor alle inwoners te bereiken: dichtheid, nabijheid en diversiteit⁵³. Deze pijlers (van de 15-minutenstad of de buurtstad in de Brusselse context) worden kort behandeld.

2.4.1 Dichtheid

Dichtheid wordt doorgaans gedefinieerd als het aantal personen per km². In het kader van de buurtstad verwijst dit begrip echter naar een meer kwalitatief aspect: het gaat erom het optimale en minimale aantal personen te bepalen dat een gebied kan huisvesten om een evenwicht te garanderen tussen het aanbod van voorzieningen, winkels en diensten, het daadwerkelijke gebruik ervan en de levenskwaliteit. In dit opzicht hangt de bevolkingsdichtheid nauw samen met de concentratie en de diversiteit van activiteiten, stedelijke functies en voorzieningen in een bepaald gebied.

De verhouding tussen de dichtheid en het aanbod van voorzieningen en/of diensten moet worden bekeken vanuit het oogpunt van sociale, ecologische en economische duurzaamheid. Deze verhouding vormt een essentiële voorwaarde voor het ondersteunen van lokale en buurtoplossingen, zoals energie- of voedselvoorziening, het delen van ruimten en het multifunctionele gebruik van gebouwen. Zoals benadrukt in het door Perspective opgestelde rapport over stedelijke dichtheid, kan dichtheid niet worden gereduceerd tot een kwantitatieve indicator: er moet ook rekening worden gehouden met de kwaliteit van het gebruik, de stedelijke morfologie, de openbare ruimte en de gezondheid en het welzijn van de inwoners.

De bevolkingsdichtheid is ook onlosmakelijk verbonden met een evenwichtige verdeling van voorzieningen over de stad, die sociale en territoriale rechtvaardigheid als expliciet doel heeft. Het model van de buurtstad heeft als doel de ongelijkheden tussen wijken te verminderen door een rechtvaardige toegang tot middelen, diensten en infrastructuur te garanderen. In dit verband blijkt uit het onderzoek van Spatial Justice in Practice (TU Delft) dat de bevolkingsdichtheid een fundamentele rol speelt bij het waarborgen van een rechtvaardige en toegankelijke verdeling van voorzieningen ten behoeve van alle gemeenschappen.

Buurten die momenteel over onvoldoende voorzieningen beschikken, moeten daarom als prioriteit worden beschouwd bij de realisatie van voorzieningen, groene ruimten en infrastructuur, om gelijke toegang te creëren en de

kansen voor de lokale gemeenschap te vergroten. De buurtstad kan echter niet als een op zichzelf staande aanpak worden beschouwd: zij maakt deel uit van een groter stedelijk netwerk, dat zich op verschillende niveaus uitstrekt – gemeentelijk, grootstedelijk en regionaal. De verbinding tussen buurten met een hoge en lage bevolkingsdichtheid is dan ook van cruciaal belang om zowel een te hoge bevolkingsconcentratie zonder voldoende voorzieningen als een te lage bevolkingsdichtheid waardoor bepaalde gebieden geen basisvoorzieningen hebben, te voorkomen. Naast de dichtheid is nabijheid dus een aanvullend structurerend principe: het zorgt ervoor dat lokale voorzieningen evenwichtig verdeeld, toegankelijk en aangepast zijn aan de werkelijke behoeften van de inwoners, wat bijdraagt aan een rechtvaardigere, meer leefbare en duurzamere stad.

2.4.2 Nabijheid

Nabijheid gaat om het kunnen vervullen van je basisbehoeften op wandelafstand van je huis, waardoor je de tijd die je bij de verplaatsingen bespaart, voor andere activiteiten kunt gebruiken. In veel gevallen gaat het om de mogelijkheid om zich te voet of met de fiets in de buurt te verplaatsen. “Deze dimensie is niet alleen essentieel om steden te helpen de tijd die verloren gaat met woon-werkverkeer te verminderen, maar ook om de ecologische en de economische impact van deze activiteiten terug te dringen”, aldus Moreno⁵⁴.

Het kwartier – naamgever van het concept – geldt hierbij doorgaans als standaard en maximum tijdsbestek in relatie tot nabijheid van basisvoorzieningen, maar verschillende steden hanteren verschillende tijden (zie ook Deel II, 2.3.).

De Superblocks in Barcelona gaan in het grootste deel van het centrum uit van een grid-systeem met ‘cellen’ van ongeveer 400 x 400 meter, waarbinnen actieve mobiliteit als lopen en fietsen de prioriteit heeft. Een gemiddeld persoon zonder beperkingen loopt een afstand van 400 meter in ongeveer 5 minuten, en legt deze afstand in 1 tot 2 minuten met de fiets af. Uitgangspunt is dat er op de hoeken (dus iedere 400 meter) een bushalte is. In andere delen van de stad is de stedelijke structuur anders, wat zich uit in andere dimensies en tijdseenheden dan het Superblock⁵⁵.

In Utrecht wordt een breder begrip gehanteerd: onder de paraplu van de ‘10-minutenstad’ differentieert de gemeente verschillende modaliteiten en tijden. Als het gaat om groen, is het uitgangspunt bijvoorbeeld dat je vanuit je woning zicht op groen moet hebben (in tuinen of op straat). Binnen vijf minuten wandelen moet je een openbare tuin of een buurtparkje kunnen bereiken. Binnen tien minuten wandelen ben je in een stadspark. Met vijf minuten fietsen

⁵⁴ Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. en Pratlong, F.: ‘Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities’, *Smart Cities* (2021) 93-111. *Future Post-Pandemic Cities*, *Smart Cities* (2021) 93-111

⁵⁵ Mueller, N. et al., ‘Changing the urban design of cities for health: the superblock model’, *Environmental International* (2020).

⁵⁶ Gemeente Utrecht, *Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 – Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad* (2021).

⁵⁷ Victoria State Government, *Plan Melbourne 2017-2050* (2017).

⁵⁸ La Ville à 10 minutes https://bxlgis.brussel.be/#/context/10_min_city

heb je toegang tot een groene hoek. Binnen tien minuten fietsen kun je de grotere groengebieden rond de stad bereiken. En wil je plekken verder weg in het land bezoeken, dan kun je binnen 10 minuten op de bus, tram of trein stappen en naar elders in het land reizen.⁵⁶

Parijs hanteert als 'ville du quart d'heure' het uitgangspunt dat dagelijkse basisvoorzieningen op 15 minuten wandelafstand of 5 minuten fietsafstand bereikbaar moeten zijn (in één richting). Deze tijdsduur wordt weinig concreet gemotiveerd, maar wordt beschouwd als een logische en redelijke reistijd naar basisvoorzieningen

Melbourne past een benadering toe die als '20-minutenwijken' kan worden vertaald, waarin de meeste basisbehoeften binnen 20 minuten lopen, fietsen of met het openbaar vervoer – heen en terug – te bereiken zijn. Daarbij maakt de stad een duidelijk onderscheid tussen wat zij 'woon-werk-verkeer' noemt en 'lokaal verkeer'. Deze laatste vorm heeft te maken met de reistijd naar diensten, sociale en recreatieve activiteiten (zoals sporten en winkelen), maar ook naar voorzieningen met betrekking tot persoonlijke aangelegenheden en onderwijs – en heeft daarbij de meest directe link met de buurtstad. Waar verplaatsingen naar het werk vooral op piekmomenten plaatsvindt, vindt 'local travel' de hele dag plaats. Deze benadering zorgt voor een globaler perspectief op het creëren van een passend voorzieningenaanbod in de buurt.⁵⁷

In Brussel sluit deze aanpak, om de toegankelijkheid via specifieke afstanden in de stadsplanning te integreren, aan bij de inspanningen om de lokale diensten en de ruimtelijke verdeling van de beschikbare middelen te verbeteren. De stad Brussel heeft het concept van de buurtstad intussen al toegepast en daarbij een maximale wandeltijd van 10 minuten aanbevolen om voorzieningen te bereiken. Voor 'de 10-minutenstad' werd een tool ontwikkeld om lokale voorzieningen in kaart te brengen. In de zogenaamde '10-minutenstad' wil ze zicht krijgen op vraag en aanbod van allerhande voorzieningen om ze dan op de juiste plaatsen te bundelen. Dit kan het lokale bestuur helpen bij het uittekenen van zijn beleid van zowel ruimtelijke planning als mobiliteit. Het model van de stad Brussel is gebaseerd op een inclusieve wandelsnelheid van 4,3 km/u en past afhankelijk van het type voorzieningen verschillende reistijden toe om aan te sluiten op de realiteit van gebruik (5/10/20-minuten)⁵⁸.

De motivatie achter de gekozen tijdsdimensie wordt niet altijd uitgelegd, maar we kunnen er vanuit gaan dat het gekozen aantal minuten als passend wordt ervaren in verhouding tot de dichtheid en de lengte van de verplaatsingen, die meer bepaald verband houden met de stedelijke structuur van de betreffende stad. Idealiter zou een passende, 'redelijke' reistijd samen met lokale gemeenschappen

moeten worden vastgelegd – als gebruik(st)ers weten zij immers het best hoe ver zij waarvoor bereid zijn om zich te verplaatsen⁵⁹.

Het is echter belangrijk om ons niet blind te staren op het precieze aantal minuten – dit is uiteindelijk slechts een middel om tot een doel te komen: het verbeteren van de dagelijkse levenskwaliteit van inwoners van de stad door het dichterbij brengen van essentiële voorzieningen. Het gaat er vooral om de strategie toe te spitsen op wat passend en nodig is voor een specifieke locatie en de mensen die daar wonen en werken. Zo zou "wanneer de 15-minutenstad niet haalbaar is" – zoals in bepaalde Amerikaanse steden die volledig rond de auto zijn gebouwd – "het al de moeite waard zijn om een 40-minutenstad om te vormen tot een 35-minutenstad".⁶⁰ Sommige onderzoekers stellen ook dat het de vraag is of het wel zinvol is om een doelstelling voor reistijden vast te leggen, en dat dit een belangrijk onderwerp is dat nader onderzoek verdient.⁶¹ Dit hangt uiteraard ook samen met het feit dat niet iedereen in staat is om dezelfde afstand in dezelfde tijdseenheid en/of op dezelfde manier af te leggen, gezien de verschillende mobiliteitsbeperkingen.

Nabijheid gaat echter verder dan de fysieke afstand tussen twee punten: het gaat evenzeer om een culturele of emotionele nabijheid. In die zin zijn inclusie en toe-eigening dus ook inherent aan het kenmerk nabijheid. Nederlands Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving Wouter Veldhuis en uitgever Peter Franke associëren het begrip daarom ook met vertrouwen, wederkerigheid en gemeenschap, als uitgangspunt voor een rechtvaardige ruimtelijke ontwikkeling. "Nabijheid stimuleert actief gebruik van de publieke ruimte en draagt zo bij aan gemeenschapsvorming."⁶²

2.4.3 Diversiteit

De 15-minutenstad streeft naar het ruimte geven aan twee vormen van diversiteit: enerzijds buurten met een variatie aan functies en voorzieningen in de zes basiscategorieën, en anderzijds een verscheidenheid aan mensen en culturen. Binnen het model wordt diversiteit – en daarmee diverse, gemengde buurten en gemeenschappen – gezien als een van de voornaamste aanjagers van de dimensies dichtheid en nabijheid. Daarnaast wordt het geassocieerd met verhoogde leefbaarheid, meer bewonersparticipatie en -betrokkenheid, stimulans voor de lokale economie, continuïteit in vastgoedwaarden, kansen voor betere dienstverlening door gemeentes, en meer sociaal kapitaal in het algemeen.²⁶ Daarbij is het van belang dat diversiteit zich vertaalt naar verschillende schaalniveaus: niet alleen dat van de buurt, maar ook op dat van het gebouw en van de stad.

59 C40 Cities & ARUP, 'Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero, featuring the '15-minute city' (2021).

60 Carvalho, T., et al. (2025). Assessing the readiness for 15-minute cities: a literature review on performance metrics and implementation challenges worldwide. *Transport Reviews*.

61 Bruno, M., Monteiro Melo, H. P., Campanelli, B. & Loreto, V. (2024). A universal framework for inclusive 15-minute cities. *arXiv:2408.03794*.

62 Veldhuis, W. et Franke, P., *Onderweg naar de rechtvaardige stad* (2024).

63 Nabil, N. A. & Eldayem, G. E. A. . Influence of mixed land-use on realizing the social capital. *HBRC Journal*, 11(2), 285–298 (2015).

Digitalisatie

Moreno onderscheidt nog een vierde pijler: digitalisatie. Wij beschouwen het echter meer als een belangrijke bouwsteen op een concreter niveau van het in de praktijk werken aan, en ondersteunen van, de buurtstad. Het is een middel om nabijheid, dichtheid en diversiteit aan te jagen (zie ook 3.3).

Door aan deze kenmerken te voldoen, kan er evenwichtig verspreid over de stad een gebalanceerde mix van basisfuncties ontstaan die ook het sociale stedelijke weefsel versterkt. Dat betekent dat werken aan de buurtstad daardoor ook werken aan de polycentrische stad is, weg van monofunctionaliteit, specialisatie en een centrale stad. Steden met één dominant centrum kunnen op een bepaalde manier de schijn van een eenduidige identiteit ophouden, en in die zin zou je kunnen stellen dat deze onvoldoende vorm geven aan de veelzijdigheid van hun stedelijk leven en daarmee inboeten op gevoel van eigenaarschap. Het model van de 15-minutenstad werkt naar een netwerk van in de basis autonome buurten, die recht doen aan de verschillende karakters én culturen binnen de stad. De schaal van de buurt is daarbij ook pragmatisch gezien gunstig: deze biedt meer kansen en flexibiliteit als het gaat om het uitproberen van concepten als schaal, innovatie, governance, financiering en fondsen, en gemeenschappen en samenwerking.²⁷

4. VERVOLG

De in dit stuk behandelde concept(en), bouwstenen en uitdagingen vormen samen met de resultaten uit de benchmark de basis voor volgende fasen. Deze wordt gespiegeld aan de huidige situatie op basis van GIS-analyse, en verder verdiept in relatie tot de huidige beleidspraktijk in het BHG. Dit leidt vervolgens tot vertaling naar concrete principes voor ontwerp en ontwikkeling, en aandachtspunten voor de ontwikkeling van de strategie voor Buurtstad Brussel in de toekomst.

Het is aangeraden om het proces en ontwerp zo in te richten dat het moment waarop de gebiedsontwikkeling in principe 'klaar' is, nog niet meteen het eindstation is en er over tijd toevoegingen en aanpassingen gedaan kunnen worden die passen bij het (gewenst) gebruik door buurtbewoners.

DEEL II. REFERENTIES: TOEPASSINGEN VAN HET CONCEPT VAN DE BUURT- STAD OP INTERNATIO- NAAL NIVEAU

1. INLEIDING

Met het theoretische kader hebben we de theorie en de principes van de ontwikkeling van de buurtstad uiteengezet. Er werden meerdere stedelijke interpretaties besproken voor de definitie van de buurtvoorzieningen. In deel 2 - samenvatting van de referenties wordt de studie voortgezet met een analyse van de instrumenten voor de operationalisering van de buurtstad in andere steden.

Deel 2 - Samenvatting van de referenties bestaat uit drie hoofdstukken:

2. Instrumenten voor de buurtstad in wording behandelt het uitgangspunt voor de uitwerking van een strategie op het vlak van de buurtvoorzieningen: hierbij wordt de huidige toestand van de voorzieningen, de gewenste nabijheid ervan en de prioriteit voor de uitvoering ervan in kaart gebracht. Dit hoofdstuk onderzoekt enerzijds de kwantitatieve en de planologische instrumenten waarmee de behoeften aan voorzieningen worden geïdentificeerd en anderzijds de kwalitatieve instrumenten waarbij de (toekomstige) gebruikers worden betrokken.

3. Nieuwe manieren om na te denken over voorzieningen behandelt drie manieren om de buurtvoorzieningen te realiseren in een steeds dichter bevolkte stad, waar ruimte schaarser wordt. Dit hoofdstuk concludeert dat de ontwikkeling van de voorzieningen vanuit een breder en meer geïntegreerd perspectief moet worden bekeken.

4. Bestuur en financiering van de buurtstad presenteert verschillende benaderingen van publiek, publiek-privaat en publiek-collectief bestuur en financiering en publiek-collectieve samenwerking rond voorzieningen.

Daartoe hebben we een ruime selectie van steden onderzocht om een beeld te krijgen van de verscheidenheid aan werkzaamheden die worden uitgevoerd met het oog op de doelstelling van de buurtstad en de rol van voorzieningen in de buurtstad. De steden zijn op verschillende manieren geselecteerd: op basis van hun 'reputatie' en ervaring als buurtstad of 15-minutenstad (zoals Parijs, Melbourne, Barcelona en Portland), omdat ze specifieke instrumenten toepassen voor de realisatie van (lokale) voorzieningen (zoals Den Haag, Amsterdam, Utrecht, Gent en Wenen), of vanwege een ruimtelijk-programmatische oriëntatie die nauw aansluit bij de ambities van het Brussels Gewest op het vlak van LIK's (de Londense high streets). Al deze steden bieden inzicht in hoe de buurtstad in Brussel vorm zou kunnen krijgen, en welke instrumenten daartoe kunnen

worden ingezet.

Voorlopig legt deze studie alleen de link met de huidige praktijken van het Brussels Gewest, op basis van de analyse van de huidige situatie en de feedback van het adviescomité. De link met het Brussels Gewest zal duidelijker worden in luik B - Duiding van de huidige situatie en C - Strategische aanbevelingen van deze studie.

2. TOOLS VOOR DE BUURTSTAD IN WORDING

2.1 Aanbod en nabijheid van de voorzieningen in kaart gebracht

Heel wat steden zetten in op digitale tools en (GIS-) data om het bestaande aanbod van voorzieningen en hun toegankelijkheid in kaart te brengen. Hier is een uitvoerige studie naar gedaan door de Stad Brussel.

Deze laatste analyseerde hierbij 60 lokale diensten, die in vier hoofdthema's werden gegroepeerd. Vervolgens werd een geostatistische analyse uitgevoerd door de gebieden die te voet (4,3 km/u) of per fiets (11 km/u) binnen 10 minuten bereikbaar zijn (isochronen) voor elke bestemming, over elkaar te leggen. Dit leverde een algemene score op voor de beschikbaarheid van lokale diensten op elke plaats in de Stad Brussel. (Voor de gedetailleerde conclusies verwijzen we naar de studie zelf).

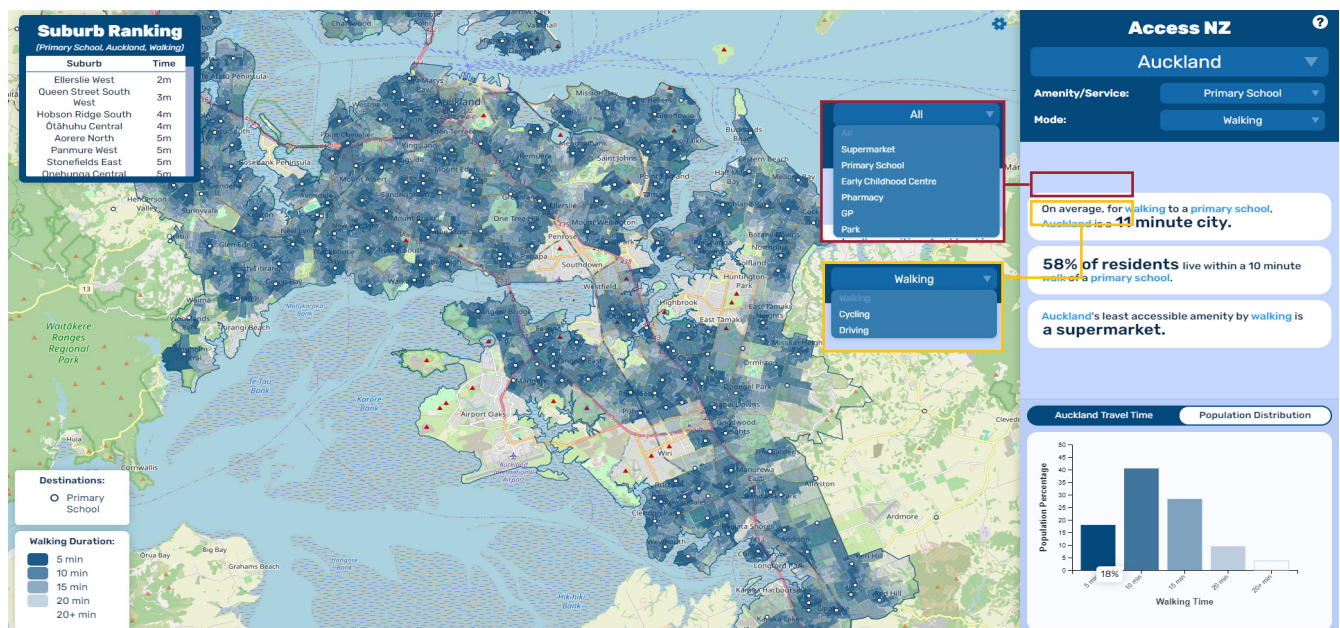
Bij wijze van inleiding worden nog enkele andere voorbeelden gegeven: Nieuw-Zeeland, dat deze oefening op nationaal niveau heeft uitgevoerd, Australië en de stad Portland (Oregon, Verenigde Staten - zie figuur 3).

In Melbourne analyseerde de Universiteit van Canterbury hiervoor middelgrote tot grote stedelijke gebieden in het land om zo een inzicht te krijgen in de manier waarop bewoners momenteel toegang hebben tot onderwijs, gezondheidszorg, groenvoorzieningen/recreatie, voedsel en andere essentiële diensten. De onderzoekers ontwikkelden op basis daarvan een interactief overzicht waarmee de stedelijke gebieden worden beoordeeld om de toegankelijkheid van voorzieningen in de buurt te onderzoeken in de statistische basiseenheden² (de kleinste geografische eenheid van de Nieuw-Zeelandse volkstelling) (Fig. 3). Hiervoor werden biometrische loop-, fiets- en autonetwerken van NationalMap en de 'Points of Interest' (POI)-gegevens gematcht om de afstanden tot basisvoorzieningen te bepalen. Onder basisvoorzieningen vallen in dit geval supermarkten, basisscholen, kinderdagverblijven, apotheken, huisartsen en parken. Deze analyses worden gebruikt om toekomstige beleidsbeslissingen te onderbouwen, de impact van voorgestelde projecten te voorspellen en de voortgang van de stadsontwikkeling te volgen.

In haar 'Comprehensive Plan 2035' nam de stad Portland het idee van de buurtstad over door het streven naar 'zelfvoorzienende buurten' centraal in haar beleid te stellen.

FIGUUR 3 DE REFERENTIE OP HET VLAK VAN BEREIKBAARHEID

De maatstaf van toegankelijkheid | De tools laten zien hoe je 6 verschillende soorten voorzieningen (supermarkt, basisschool, kinderdagverblijf, apotheek, huisarts en park) op 3 verschillende manieren (met de auto, met de fiets en lopend) kunt bereiken in de stad Auckland.



Bron: *The x-minute city*, online platform. <https://projects.urbanintelligence.co.nz/access-nz/>

¹ Géoportail de la Ville de Bruxelles, <https://www.bruxelles.be/geoportail>

² Statistische basiseenheid: de grootte ervan varieert van een deel van een stedelijk bouwblok tot uitgestrekte landelijke gebieden. Elke statistische basiseenheid grenst aan een andere, zodat samen het volledige grondgebied van Nieuw-Zeeland wordt afgedekt, tot

en met de economische zone van 200 mijl (ongeveer 320 kilometer). De statistische basiseenheden worden samengevoegd tot grotere geografische zones, zoals area units, territoriale autoriteiten of regionale raden. New Zealand Standard Areas Classification, Statistics New Zealand, 1992.

Hiertoe stelde de stad een 'index van de 20-minutenstad' op punt waarmee ze de toegankelijkheid van de voorzieningen, de winkels en de buurtwinkels kan meten. Zo kan de stad nagaan op welke vlakken de buurten goed worden bediend en op welke vlakken extra inspanningen en investeringen nodig zijn. De stad neemt hierbij een zogenaamd 'equity'-perspectief als uitgangspunt, waarbij stadsbrede beslissingen over investeringen worden getoetst aan de hand van vragen met betrekking tot wie er voor - en nadeel heeft van bepaalde investeringen, wie betaalt en wie beslist. Bij het onderzoeken naar de toegankelijkheidsniveaus van de voorzieningen wordt een bijzondere aandacht besteed aan de slecht bediende en de ondervertegenwoordigde wijken. Met 'slecht bediend' bedoelt men hier mensen en locaties die als gevolg van het beleid en de praktijken uit het verleden beperkte toegang hebben tot voorzieningen en diensten. De term 'ondervertegenwoordigd' gaat meer over het erkennen dat bepaalde lokale gemeenschappen (in veel gevallen bestaande uit mensen van kleur en met een laag inkomen) onvoldoende stem hadden en hebben in de ontwikkeling van (hun) buurten – en daarmee de voorzieningen daarin.

2.2 Opstelling van een hiërarchie in de niveaus van de voorzieningen

Bij het uitwerken van een strategie om een niveau van voorzieningen te bereiken dat bevorderlijk is voor het welzijn, is het uiteraard van essentieel belang om een inzicht te hebben in de behoeften van de inwoners en andere gebruikers van een gebied. Het is net zo belangrijk om het karakter en de dichtheid van elke buurt in kaart te brengen, evenals de manier waarop deze kenmerken in de praktijk worden omgezet in termen van voorzieningen en strategieën om dit niveau te handhaven. Onder de onderzochte steden worden hier verschillende methoden voor toegepast, waarvan we er hier enkele bespreken.

In de 'zelfvoorzienende buurten' van Portland liggen verschillende soorten compacte centra ten grondslag aan de ontwikkeling (Fig. 4), elk met een eigen combinatie van ruimtelijke principes en sociale en commerciële voorzieningen. Hieronder vallen winkels en bedrijven (supermarkten, restaurants, markten, winkels enz.), sociale voorzieningen (bibliotheken, scholen, gemeenschapscentra, kerken, tempels enz.), huisvestingsmogelijkheden, klinieken, werkcentra en parken of andere openbare ontmoetingsplaatsen. De stad onderscheidt de volgende types centra, van groot naar klein:

- › **Stadscentrum:** belangrijkste centrum van de stad met werkgelegenheid en voorzieningen voor de hele stad en regio, waaronder belangrijke attracties, prestigieuze culturele instellingen, de universiteit en een zaken centrum.

- › **Regionaal centrum:** mobiliteitscentrum dat de hele stad voorziet van grootschalige sociale voorzieningen en werkgelegenheid.
- › **Stadscentrum van een kleine stad:** kleinere centra met een groot verzorgingsgebied met voorzieningen die de bevolking buiten de de grenzen van de wijken bedienen en vaak grenzen aan werkgelegenheidscentra.
- › **Buurtcentrum:** lokaal centrum, vaak geconcentreerd langs een straat, met een mix van winkels, collectieve voorzieningen en woningen. Er zijn pleinen en parkjes die lokale ontmoeting en activiteiten faciliteren. Het zijn ook kleine mobiliteitshubs met verbindingen naar de omliggende buurten. Uitgangspunt is dat iedere inwoner van Portland dichtbij een wijkcentrum woont – deze schaal is daarmee het meest relevant voor de buurtstad.

Deze centra worden ondersteund en verbonden door twee types corridors. De 'civiele corridors' stemmen overeen met de belangrijkste straten en lanen van de stad. Ze worden als essentieel beschouwd, zowel in ruimtelijk opzicht, door een specifieke inrichting, als op proactieve wijze, doordat deze straten worden gebruikt voor evenementen die bedoeld zijn voor de lokale gemeenschap. Daarnaast zijn er 'buurtcorridors', die de verschillende buurten onderling verbinden en de buurtcentra versterken. Dit zijn ook straten waar zich nieuwe woongebouwen concentreren, in de buurt van lokale voorzieningen.

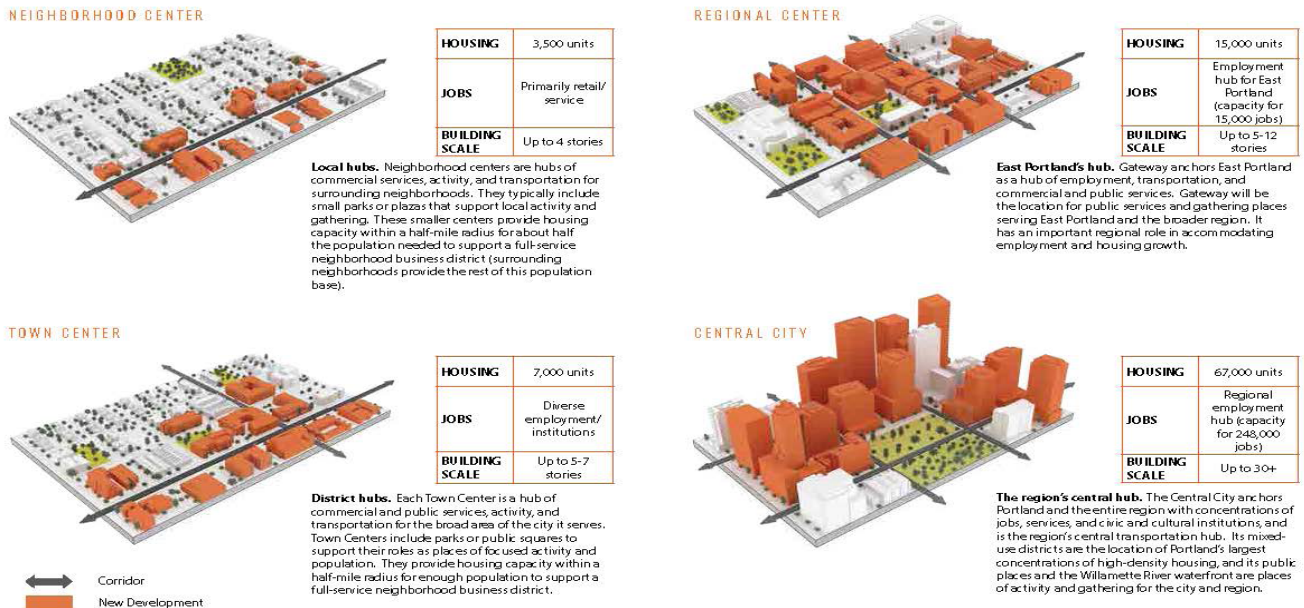
In Melbourne wordt voor buurtvoorzieningen een vergelijkbare indeling toegepast als in Portland. Hier vormen de 'buurtkernen' een pijler van de creatie van de 20-minutenstad. Ook hier gaat het om winkelstraten ('high streets') en gespecialiseerde randen met winkels, café's, kleinschalige supermarkten en dienstverleners, buurtfuncties en hoogwaardige openbare ruimten.

Hierbij wordt benadrukt dat de mogelijkheden en de kenmerken van lokale kernen verschillen en dat gemeenschappen een centrale rol moeten spelen in de ontwikkeling ervan. De lokale overheden krijgen steun van de stad om masterplannen voor deze kernen op te stellen.³ Deze aanpak sluit aan bij de principes van de Londense winkelstraten die in het theoretische kader aan bod komen, waar het beleid van de nieuwe burgemeester Sadiq Khan in 2016 gericht was op het bouwen van een 'stad voor iedereen'. Hij legde de nadruk op sociale inclusie en sociale waarde, in combinatie met economisch, sociaal en ecologisch welzijn. Deze straten, die een centraal punt vormen voor lokale voorzieningen, zorgen ervoor dat 90% van de Londenaren op minder dan 10 minuten te voet of met duurzaam vervoer van een lokale winkel woont. Bijna 600 van deze straten zijn verspreid over Londen, geïntegreerd in het stedelijke netwerk van fietspaden, bus- en metrolijnen, en zorgen voor een aanzienlijk aantal banen.⁴

³Victoria State Government, Plan Melbourne 2017-2050 (2017).

⁴Greater London Authority, 'High Street for All' (2017).

FIGUUR 4. UITTREKSEL VAN PORTLAND: DE HIËRARCHIE VAN DE CENTRA: EEN VERGELIJKING VAN DE CENTRA



Bron: Uittreksel uit '2035 comprehensive plan: Urban design direction, Municipality of Portland', 2023

In het Brussels Gewest vinden de Londense 'high streets' hun equivalent in bepaalde LIK's, zoals die in het GPDO worden gedefinieerd: "Plaatsen die door de inwoners worden aangeduid als een lokaal centrum dat representatief is voor de buurt. Ze mogen niet worden beschouwd als exclusief en strikt afgebakend, maar als plaatsen waar het lokale leven samenkomt."

Het behouden en het versterken van de eigenheid en de identiteit van de Brusselse buurten is cruciaal voor duurzame en inclusieve stedelijke ontwikkeling. In deze context zijn er ook planningsinstrumenten specifiek gericht op buurtontwikkeling, zoals duurzame wijkcontracten, schoolcontracten en as- en huizenblokcontracten (AHC). Deze schalen bieden de mogelijkheid om een buurt opnieuw te ontwikkelen, samen met de bewoners van de beoogde buurten. De participatieve methode die binnen de AHC wordt toegepast, combineert een gepersonaliseerde deur-aan-deur aanpak met traditionele participatieve activiteiten zoals workshops en algemene vergaderingen. Bovendien werden socio-technische bezoeken ingevoerd, waarbij een socioloog en een energie-expert (EPB) betrokken zijn. Deze aanpak maakt het mogelijk om gedetailleerde en diepgaande informatie te verzamelen over gebouwen en straten en zo een zeer gedetailleerde diagnose te stellen van de staat van de gebouwen en de prioriteiten van de bewoners binnen het afgebakende gebied.

In de stad Den Haag⁵ worden vier verschillende woonomgevingen onderscheiden: voorstedelijk, centraal stedelijk, gemengd stedelijk en stedelijk (Fig. 5). Elke woonomgeving heeft haar eigen karakter, met verschillende soorten woningen, huishoudgroottes, leeftijdsgroepen, mate van diversiteit en bereikbaarheid

⁵ Indicatieve normen voor sociale voorzieningen en groene ruimtes, Den Haag, 30 januari 2024

met het openbaar vervoer, met bijbehorende specifieke behoeften – en dus ook eigen richtlijnen.

Dit is veelal een vereenvoudigde versie van de woonomgevingen die in de bredere visie op de stad worden onderscheiden. De gemeente Den Haag merkt hierover op: "Ondanks soms aanzienlijke verschillen in het buurttype binnen deze vier omgevingen, is de gemeente tot de conclusie gekomen dat de behoeften aan voorzieningen binnen de belangrijkste omgevingen grotendeels identiek zijn." Zodra de normen in een voorzieningenprogramma voor een gebied zijn vastgelegd, kunnen ze worden aangepast en kunnen er specifieke elementen in worden opgenomen. Utrecht ten slotte koos voor een enigszins andere aanpak: de stad kiest hierbij vier hoofdrichtingen die verband houden met het type ontwikkeling dat in een gebied zal plaatsvinden (Fig. 6, p. 40):

1. Behouden: bestaande gebieden met focus op het versterken van de kwaliteiten, met daarbij actualisatie van het huidige niveau van de voorzieningen en aanpassing aan transitie als klimaat en energie.

2. Valoreren: groei binnen een bestaande stad waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn, die deels kunnen worden opgevangen met bestaande voorzieningen en deels door het creëren van nieuwe voorzieningen.

3. Transformeren: verandering van gebruik (bv. van monofunctioneel naar gemengd gebruik), waarbij altijd nieuwe (types) voorzieningen moeten worden toegevoegd met inzet op een gebalanceerd niveau van voorzieningen en slim, meervoudig ruimtegebruik.

FIGUUR 5. UITTREKSEL UIT VIER TYPES WOONOMGEVINGEN IN HET KADER VAN DE HAAGSE RICHTINGGEVENSDE NORMEN

De vier woonmilieus

1. Hoogstedelijk

Voor dit woonmilieu bestaat nog geen bestaande referentie in Den Haag³. Het Central Innovation District zal zich de komende jaren ontwikkelen tot een hoogstedelijk woonmilieu. Op basis van de verwachte samenstelling van de bevolking en in welke mate die afwijkt van het centrum-stedelijk milieu zijn richtinggevende normen voor hoogstedelijk gebied opgesteld. In het voorzietingenonderzoek CID is per deelgebied gekeken hoe de verwachte bevolkingssamenstelling afwijkt.

Kenmerken van deze wijken:

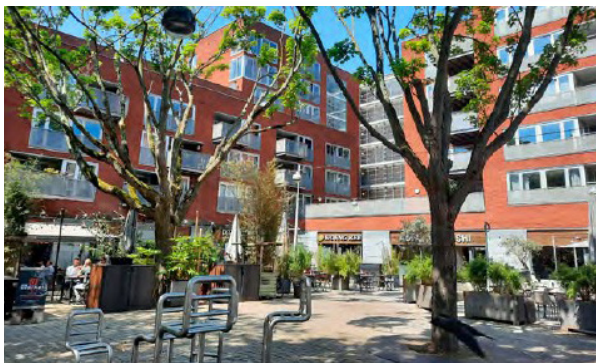
- Groot aandeel 25-45-jarigen en eenpersoonshuishoudens;
- Wonen midden tussen winkels, kantoren en (unieke) voorzieningen voor bewoners, bezoekers, werknemers en toeristen;
- Zeer veel drukte, veel te zien en veel te beleven op straat;
- Uitmuntend OV;
- Zeer hoge bebouwingsdichtheid, hoogbouw en functiemenging in gebouwen.⁴
- Verwachte gemiddelde huishoudensgrootte nieuwbouw van maximaal 1,7 per deelgebied. Dit varieert sterk per wijk.



2. Centrum-stedelijk

Voor dit woonmilieu is gekeken naar de referentiegebieden Zeeheldenkwartier, Regentessekwartier, Transvaalkwartier, Schildersbuurt en Stationsbuurt. Dit type wijken heeft de volgende kenmerken:

- Groot aandeel 25-45-jarigen en eenpersoonshuishoudens (55%);
- Vooral meergezinswoningen (88%);
- Gemiddelde huishoudensgrootte van 1,94. Dit varieert sterk per wijk.
- Wonen tussen andere functies zoals in metropolaan milieu, maar met meer wonen en minder kantoren;
- Goede bereikbaarheid met het OV;
- Wonen in een levendige omgeving nabij het centrum van grote stad;
- Veel stedelijke voorzieningen, veel soorten (bijzondere) winkels en horeca en veel verschillende soorten bewoners en bezoekers;
- Appartementen dominant.⁵



3. Gemengd-stedelijk

Voor dit woonmilieu is gekeken naar de referentiegebieden Bomen- en Bloemenbuurt, Waldeck, Vruchtenbuurt, Valkenboskwartier, Loosduinen, Leyenburg, Bouwlust en Vrederust en Morgenstond. Dit type wijken heeft de volgende kenmerken:

- Meest diverse leeftijdsopbouw en huishoudenssamenstelling van de drie milieus;
- 46% van de huishoudens bestaat uit één persoon;
- Sterke nadruk op meergezinswoningen (84%);
- Gemiddelde huishoudensgrootte van 1,96;
- Rustige vooroorlogse woonstraten- en buurten in een levendige omgeving met winkels, wijkvoorzieningen en horeca relatief dichtbij het centrum van de stad;
- Stadswoningen, boven- en benedenwoningen met kleine tuinen;
- Woonfunctie dominant. Zowel wijken met hogere dichtheden en meer voorzieningen, als wijken met lagere dichtheden en veel groen;
- Bewoners hechten sterk aan autobereikbaarheid;
- Woonwijken uit de jaren 70 aan de rand van de stad met een mix van laag- en hoogbouw, zowel koop- als particuliere als sociale huur. Ook hier eigen voorzieningencentra aanwezig.⁶



4. Stedelijk

Voor dit woonmilieu is gekeken naar de referentiegebieden Wateringse Veld, Leidschenveen en Ypenburg. Dit type wijken heeft de volgende kenmerken:

- Groot aandeel gezinnen (57%);
- Relatief veel kinderen (0-15 jaar) en 45-65-jarigen;
- Groot aandeel eengezinswoningen (74%);
- Gemiddelde huishoudensgrootte van 2,73.
- Woonwijken met vooral eengezinswoningen met tuinen uit de jaren '60-'90 (laatste gebieden nog af te maken). Zeer kindvriendelijk. Bewoners op de auto georiënteerd;
- Winkelcentrum en basisvoorzieningen in de wijk;
- Woonbuurten met ruime opzet, veelheid aan openbare ruimte;
- In de oudere buurten veel sociale huurappartementen, de afgelopen jaren zijn eengezinswoningen toegevoegd;
- Bewoners georiënteerd op voorzieningencentra in de wijk, vanwege grotere afstand tot centrum.⁷



4. Verantwoorden: nieuwe buurten waar het grootste deel van de voorzieningen vanaf nul moet worden gerealiseerd. Dit gaat gepaard met hoge kosten, waarbij wordt opgemerkt dat men alert moet blijven op het waarborgen van investeringen in de bestaande stad

2.3 Inschatting van de behoeften aan basisvoorzieningen

Top-down

2.3.1 Referentienormen voor de voorzieningen van algemeen belang

In Nederland maken verschillende steden sinds enkele jaren gebruik van referentienormen en/of richtlijnen voor maatschappelijke voorzieningen, waaronder de G4-steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

De opkomst van deze normen hangt samen met de bevolkingsgroei en grootschalige gebiedsontwikkelingen van de afgelopen decennia, die zorgen voor een toenemende vraag naar voorzieningen. Daaraan gekoppeld hebben veel lokale overheden de keuze gemaakt om de stad niet uit te breiden, maar vooral binnen het bestaande stedelijke gebied te bouwen. Dit zorgt vanzelfsprekend voor een grotere druk op de beschikbare ruimte, waarbij meerdere functies 'concurreren' om een beperkt aantal vierkante meters. Door de woningcrisis is de laatste jaren vol ingezet op het bouwen van voldoende verschillende nieuwe woningen om de bevolkingsgroei bij te benen. Gelijktijdig lag de nadruk eerder op het behoud en de garantie van werkgelegenheid en productie in de stad, terwijl (voldoende) voorzieningen soms werden vergeten of te laat in het ontwikkelingsproces werden opgenomen.

De vraag naar voorzieningen is niet altijd geconcentreerd in dezelfde gebieden, afhankelijk van de ontwikkelde buurten. In het geval van Amsterdam bijvoorbeeld ontbrak het IJburg aan voorzieningen voor kunst en cultuur en waren er lange wachtlijsten voor georganiseerde sporten, terwijl de onderwijsfaciliteiten in de wijk Buiksloterham niet goed bereikbaar waren met actieve mobiliteit en het moeilijk was om gezondheidszorgvoorzieningen te ontwikkelen in de wijk Amstelkwartier.

De opkomst van normen voor de ontwikkeling van voorzieningen geldt ook voor bestaande buurten.—In veel steden zijner grote verschillen in het niveau van voorzieningen tussen verschillende buurten, wat onder meer van invloed is op de sociale cohesie en gelijke kansen. De ongelijke verdeling van voorzieningen creëert een groeiende behoefte aan nieuwe strategieën en concrete instrumenten om een toereikend en passend aanbod

in de stad te garanderen. In deze context is het dankzij indicatieve normen mogelijk om te anticiperen op de benodigde locaties in de te ontwikkelen gebieden. Deze dienen om de relaties tussen de verschillende programma's te evalueren, combinaties te identificeren die moeten worden aangemoedigd en om op een coherente manier de vraag naar ruimte en investeringen te ondersteunen.

Het uitgangspunt voor de referentienormen is hier het definiëren van de categorieën. In alle onderzochte steden gaan de normen specifiek om maatschappelijke voorzieningen⁶, al zijn de gekozen domeinen niet altijd hetzelfde in omschrijving en aantal. Dit heeft uiteraard ook te maken met de uiteenlopende afbakening van beleidsdomeinen in de verschillende steden. Over het algemeen moet worden opgemerkt dat het aantal categorieën dat in andere steden wordt gehanteerd, beperkt is in vergelijking met de veertien categorieën die momenteel door de TFE worden gebruikt. Terugkerende thema's zijn onderwijs, gezondheidszorg, welzijn, kunst en cultuur, sport, spel en groen/openbare ruimte. In Amsterdam ligt de nadruk op zorg en sociaal-maatschappelijke ondersteuning (Fig.7); in Den Haag en Utrecht wordt een bredere interpretatie gekozen. De selectie is enerzijds gebaseerd op die voorzieningen waar de gemeente een rol en/of wettelijke taak in heeft én waarvan de behoefte goed te relateren is aan het aantal inwoners in een buurt of een ontwikkelgebied.

Referentienormen

De opstelling van referentienormen voor openbare diensten draagt bij aan het bevorderen van een gelijke toegang. Dit ondersteunt ook een doeltreffend stedelijk beleid en zorgt ervoor dat middelen op basis van lokale behoeften worden verdeeld. Deze normen stellen beleidsmakers in staat om de voortgang bij de uitvoering van beleidsdoelstellingen op te volgen. Ze vergemakkelijken ook de verbetering van de dienstverlening en een doeltreffende reactie op demografische en sociale veranderingen. Uiteindelijk dragen ze bij aan een betere levenskwaliteit voor de inwoners.

Anderzijds kunnen ze ook een weergave van bepaalde bestuurlijke ambities zijn, zoals kunst en cultuur in het geval van Amsterdam. Hier heeft de gemeente bijvoorbeeld ingezet op het versterken van het brede en veelzijdige culturele landschap als onderdeel van de identiteit van de stad.

Het is belangrijk op te merken dat de referentienormen dynamisch van aard zijn. Daarom is het essentieel om de referentienormen en de voorgestelde methodiek regelmatig te evalueren. In het document van Amsterdam over referentienormen bijvoorbeeld worden richtlijnen gegeven voor het beoordelen van de werkbaarheid van die normen. De norm moet worden aangepast aan beleidsmatige,

⁶Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen, gemeente Amsterdam, 9 januari 2018

ruimtelijke en financiële veranderingen, en ook moet worden gecontroleerd of de lijst met referentienormen compleet is.

In andere steden zit er overlap in de aard van de voorzieningen per categorie, waardoor de definities niet altijd coherent zijn.

In Den Haag maakt de gemeente een onderscheid tussen voorzieningen die aan normen moeten voldoen en voorzieningen die er niet moeten aan voldoen. Bepaalde functies, zoals beroepsonderwijs of gebedshuizen, worden erkend als onderdeel van het algemene voorzieningenniveau, maar het wordt niet relevant geacht om richtlijnen voor deze categorieën vast te stellen. Voor commerciële functies – zoals detailhandel, horeca, dienstverlening, sportscholen, recreatie, kantoren en bedrijventerreinen – daarentegen verwijst de gemeente naar de algemene beleidsnota's die specifiek voor deze sectoren gelden.

Verplichte basisbehoeften

De voorzieningen omvatten onderwijs, 1e en 2e lijnszorg, welzijn, kunst en cultuur, sport en spelen. Dit zijn voorzieningen die vanouds worden gezien als basisbehoeften, waar iedereen toegang toe zou moeten hebben. Voor onderwijs en het jeugd- en gezinscentrum heeft de gemeente een wettelijke verplichting om ruimten ter beschikking te stellen. Voor de andere voorzieningen heeft de gemeente traditioneel een rol, maar geen wettelijk verplichte taak.⁷

De richtinggevende normen zijn met behulp van interne en externe expertise samengesteld en gebaseerd op bestaand landelijk of gemeentelijk beleid, eerder vastgestelde normen en ambities, richtlijnen van (inter)nationale instanties en organisaties, of als extrapolatie van het huidige voorzieningenniveau in de stad. Ze worden op verschillende manieren uitgedrukt: voornamelijk in het aantal vierkante meters dat nodig is voor een voorziening per aantal woningen. Ze kunnen ook worden uitgedrukt per aantal inwoners, aanwezigheid van de doelgroep of aantal woningen per 'eenheid' van een bepaalde voorziening.

De richtlijnen worden over het algemeen onderscheiden op basis van twee criteria⁸:

- › de schaal van de voorzieningen: lokaal of regionaal (Amsterdam), met name afhankelijk van het verzorgingsgebied van de voorziening: wijk, (departement,) gemeente en stad (Den Haag). Dit hangt samen met de maximale afstand die gebruikers bereid zijn af te leggen.
- › het soort wijk waarin de voorzieningen worden ontwikkeld, zodat de normen rechtstreeks kunnen worden gekoppeld aan de woningbouwprogramma's in een gebied.

In Den Haag is de ontwikkeling van de referentienormen geïntegreerd in de aanpak van de ontwikkeling van voorzieningen. Deze normen vormen het eerste instrument

van een algemene strategie om de planning te sturen en te voorkomen dat er te laat extra voorzieningen moeten worden aangelegd. Ze worden als volgt samengevat:

- › **Normalisering:** indicatieve normen geven aan hoeveel vierkante meters moeten worden gereserveerd voor voorzieningen van algemeen belang en groene ruimten bij het opstellen van strategische visies en voorzieningennota's voor ontwikkelingsgebieden (zie bijlagen 1 en 2).
- › **Reservering:** de raad bepaalt in de wijkvisies en de voorzieningenprogramma's het aantal en de locatie van de benodigde infrastructuur, waardoor op lange termijn (10 tot 20 jaar) ruimte wordt gereserveerd voor voorzieningen en groene ruimten. Op basis van de bestaande normen en een analyse van het grondgebied, de demografie en de aanwezige voorzieningen wordt in deze programma's aangegeven welke voorzieningen waar zullen worden aangelegd. Een aanvullend plan heeft betrekking op sport, speelplaatsen, groene ruimten en kunst in de openbare ruimte, in samenhang met de stedelijke recreatie- en ecologische netwerken. Deze aanpak stelt de gemeente in staat om evenwichtige beslissingen te nemen over het gebruik van de ruimte en de investeringen.
- › **Investeringsplannen (IHP) goed, concrete investeringsprogramma's voor tien jaar op stadsniveau, waarin de locaties en bedragen worden gespecificeerd.** Deze zijn gebaseerd op de meest recente demografische gegevens, sociale trends en de staat van het gemeentelijk vastgoed, waarbij zowel nieuwbouw als bestaande gebouwen in aanmerking worden genomen. Elke sector van de bestaande stad wordt geanalyseerd: de aanwezige voorzieningen worden beoordeeld op hun functionaliteit, duurzaamheid, financiële situatie en bezettingsgraad. In combinatie met de ambities voor de ontwikkelingsgebieden maakt deze analyse het mogelijk om een algemeen investeringsplan op te stellen, dat een duidelijk beeld geeft van de sociale woningvoorraad, de doelstellingen voor de komende jaren en de daarmee samenhangende investeringen.

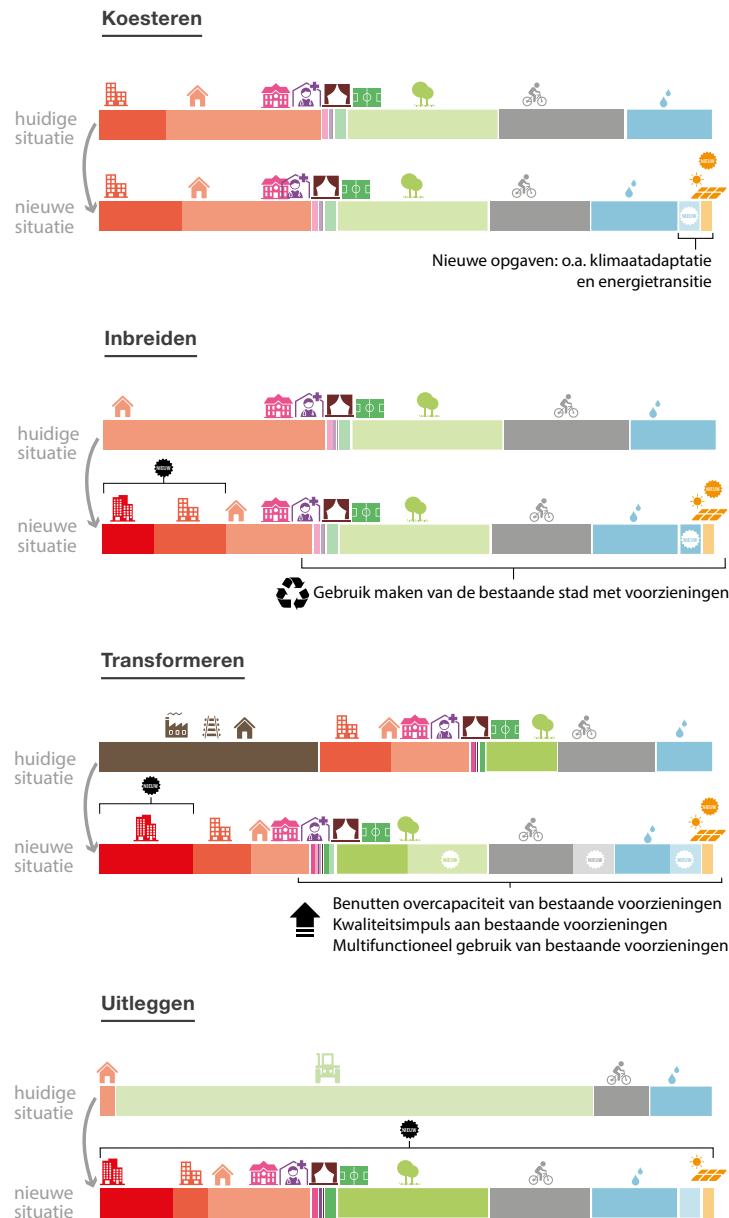
- › **Realisatie:** op basis van de IHP's realiseert het college voorzieningen in de ontwikkelingsgebieden (zie ook hoofdstuk 4. Bestuur en financiering van de buurtstad). Uiteindelijk kan de gemeente zo tot een afgewogen besluit over ruimtegebruik en investeringen komen.

De Utrechtse richtlijnen voor voorzieningen van algemeen belang uit 2020 kozen in eerste instantie voor een 'zachte' benadering, waarin vooral wordt opgeroepen tot een integrale aanpak, gekoppeld aan andere doelstellingen en met een brede sociale blik (Fig. 8). De nadruk ligt sterk op participatie en het betrekken van omwonenden en (toekomstige) gebruikers bij het plannen en realiseren van nieuwe voorzieningen van algemeen belang. Ondanks

⁷ Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen, gemeente Den Haag, 30 januari 2024

⁸ Idem

FIGUUR 6. UITTREKSEL UIT DE VIER HOOFDORIËNTATIES VOOR ONTWIKKELING (GEMEENTE UTRECHT (2022))



Bron: Uittreksel uit 'Utrecht dichtbij, De tien-minutenstad. Ruimtelijke strategie, Utrecht 2040'

FIGUUR 7. UITTREKSEL UIT DE UITGANGSPUNTEN VAN DE GEMEENTE AMSTERDAM VOOR VERSCHILLENDE CATEGORIEËN VOORZIENINGEN IN HET KADER VAN REFERENTIENORMEN (2018)

 Primair onderwijs Een doorgaande leerlijn van 0 tot 12 jaar De Alles-in-1 school	 Voortgezet onderwijs Meer variatie in soorten en combinaties van onderwijs Scholen op maat	 Jeugd Ambulantisering en focus op preventie Meer kleinschalige jeugdvoorzieningen in de buurt	 Zorg Zorg zo dicht mogelijk bij huis aanbieden Van grootschalig naar kleinschalig en wijkgericht
 Basisvoorzieningen Meer zelfredzaamheid gevraagd van de burger Van grootschalig en aanbodgericht naar kleinschalig en vraaggericht	 Kunst & Cultuur Decentrale clusters en nieuwe culturele iconen Meer spreiding, samenwerking en kleinschalige culturele voorzieningen	 Groen, spelen en recreatie Gebruik neemt toe en rol van groen in de stad wordt breder Voldoende kwalitatief groen en meervoudige waarde	 Sport Sporten in openbare ruimte en in een stedelijke omgeving Meer buitensport en creëer ruimte in een stedelijk gebied

deze participatieve aanpak paste de gemeente Utrecht in haar Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 een grotendeels normatieve methode toe: de 'Utrechtse streepjescode voor een gezonde en stedelijke stad voor iedereen' (Fig. 9). De streepjescode is de som van de vraag naar groen, woonruimte, werkruimte, sociale voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. De streepjescode⁹ is per functie opgebouwd uit normen, gebaseerd op het bestaande beleid, aangepast volgens de trends en de ontwikkelingen.

De functies van de streepjescode zijn vaak positief gecorreleerd: meer van het ene betekent vaak meer van het andere. Zo betekent meer woningen ook meer banen en meer groene ruimten. De streepjescode laat in één oogopslag de onderlinge verhoudingen zien tussen deze verschillende elementen. De streepjescode geeft een kwantitatief beeld van de hoeveelheid ruimte die nodig zou zijn voor de groei van de stad. Op basis van de streepjescode kunnen we vaststellen dat 10.000 woningen ongeveer 180 tot 220 hectare extra ruimte voor andere functies vereisen, wat neerkomt op ongeveer 80% van de oppervlakte van de extra te bouwen woningen in groene ruimte, werkplekken, infrastructuur, energie enz. Door op deze manier naar de ruimte te kijken, werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad en wordt voorkomen dat extra woningbouw zorgt voor te hoge druk op bijvoorbeeld scholen of groenvoorzieningen. Een volgende stap daarbij is het slim combineren van functies en op die manier ruimte te winnen, en een verrijking vanuit kwalitatief oogpunt. De normen voor programmaonderdelen zijn daarbij niet overal gelijk in dezelfde stad. Er zijn vier hoofdrichtingen gekozen in relatie tot het type ontwikkeling dat in een gebied plaats moet vinden. Deze lijken niet direct gekoppeld aan de verschillende leefmilieus die Utrecht onderscheidt.

In het Brussels Gewest worden bepaalde richtlijnen met betrekking tot de referentienormen voor voorzieningen in de stad verstrekt in het document Stand van zaken van het aanbod van voorzieningen. De toepassing van deze referentienormen op verschillende soorten voorzieningen, zoals culturele diensten en kinderopvang, vormt een complexe en voortdurend evoluerende uitdaging. Bijvoorbeeld, voor culturele diensten zijn de normen meer theoretisch, omdat deelname aan of productie van cultuur sterk varieert afhankelijk van persoonlijke gewoonten, tradities en culturele achtergrond. Hierdoor is het moeilijk om concrete richtlijnen vast te leggen voor de planning en de uitvoering van culturele voorzieningen. Voor kinderopvangvoorzieningen daarentegen, die strenger zijn gereguleerd, gelden duidelijkere normen. Deze voorzieningen, bedoeld voor kinderen onder de drie jaar, vormen een belangrijk onderdeel van het gezinsbeleid en worden beheerd door de Franse en de Vlaamse Gemeenschap, die elk een eigen systeem hanteren voor vergunningverlening, goedkeuring en kwaliteitsborging. Hoewel het eenvoudiger zou zijn om de behoefte aan

voorzieningen te meten met gestandaardiseerde normen, is dit niet altijd mogelijk voor alle diensten. Naast de genoemde culturele voorzieningen vereisen normen voor andere soorten diensten ook verdere studie. Er bestaan vastgelegde normen voor huisartsen (voorheen 90 huisartsen per 100.000 inwoners), maar gezien de diversiteit van de behoeften van de bevolking, met name op het vlak van dienstverlening aan gezinnen en gezondheidszorg, is deze norm geëvolueerd naar een aantal beschikbare consulten per inwoner per jaar om tegemoet te komen aan de veranderende behoeften van de Brusselse inwoners.

Het uitwerken van normen die zijn aangepast aan de lokale context, is essentieel om de ontwikkeling van de nabije stad te ondersteunen. Naast de bestaande sectorale normen – zoals die van het geïntegreerd Brussels welzijns- en gezondheidsplan – beschikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over een solide systeem voor de opvolging van openbare diensten (onderwijs, milieu enz.). Deze diensten analyseren de strategische zones en vergemakkelijken de programmering en de uitvoering van de voorzieningen, met name via de Task Force Voorzieningen (TFV)

Om de samenhang van het overheidsoptreden te waarborgen, is het van cruciaal belang dat de betrokken partijen op één lijn zitten wat de analyse van de lokale situatie betreft. Dit impliceert een duidelijke verdeling van rollen en verantwoordelijkheden, zodat elke actor de juiste taak vervult en in synergie met de anderen samenwerkt.

Ten slotte is het van cruciaal belang dat de referentienormen aan de Brusselse context worden aangepast. Dit vereist een gedeeld begrip van de doelstellingen en de methoden voor de uitwerking ervan, met name door regelmatige uitwisselingen met deskundigen uit de gemeenten, de stad en het Brussels Gewest, of andere instanties.

Evaluatie is noodzakelijk om relevant te blijven.

Het is van belang om de referentienormen voor de voorzieningen van algemeen belang regelmatig te herzien en te versterken (ongeveer om de 2 tot 4 jaar). Zo kan worden ingespeeld op maatschappelijke trends en mogelijke veranderingen in de behoeften van inwoners en de ambities van de stad. Zo heeft de gemeente Den Haag in 2021 een eerste versie van haar 'referentienormen voor voorzieningen van algemeen belang in Den Haag' aangenomen. Deze werden in 2023 geëvalueerd op basis van een extern onderzoek naar de ervaringen met het werken met de normen onder uiteenlopende betrokkenen in verschillende vakgebieden, en een intern onderzoek met een benchmark van het gebruik van dergelijke normen in andere landen.

Uit de evaluatie van de referentienormen in Den Haag bleek dat deze verschillende positieve effecten hadden:

⁹Haagse richtinggevendende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen, gemeente Den Haag, 30 januari 2024

FIGUUR 8 UITTREKSEL VAN DE NORMEN PER MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENING (GEMEENTE UTRECHT)

**Onderwijs**

Genoemde normen betreffen een stadsgemiddelde. Per situatie zal de uiteindelijke programmering van deze voorzieningen door de vakafdeling moeten worden afgegeven, zodat de ruimteclaim in overeenstemming is met de behoefte in die wijk/situatie.

Type voorziening	Type accommodatie	Korte omschrijving	Normen/ambities	Kaders
Primair onderwijs	Gebouw met meerdere ruimtes inclusief gymzaal t.b.v. bewegingsonderwijs.	Voor het geven van onderwijs aan kinderen in de leeftijd van 4-12 jaar.	Gemiddeld: 1 school van 17 groepen per 2.000 woningen. Houd rekening met een tijdelijke piek.	De gemeente is wettelijk verplicht om te voorzien in voldoende onderwijshuisvesting.
Voortgezet onderwijs	Gebouw met meerdere functies inclusief gymzaal t.b.v. bewegingsonderwijs.	Voor het geven van voortgezet onderwijs aan kinderen in de leeftijd van 12-18 jaar.	Gemiddeld: 1 school voor 1.600 leerlingen per 15.000 woningen. Houd rekening met een tijdelijke piek.	De gemeente is wettelijk verplicht om te voorzien in voldoende onderwijshuisvesting.
Opvang 0-4, BSO	Gebouw met meerdere ruimtes.	Voor het opvangen van kinderen voor of in de basisschoolleeftijd.	Fysiek dicht bij elkaar organiseren van opvang, BSO en het primair onderwijs.	Alleen randvoorwaardelijke rol voor de gemeente.

**Welzijn**

Type voorziening	Type accommodatie	Korte omschrijving	Normen/ambities	Kaders
Buurtcentrum en buurtkamer	Gebouw met meerdere ruimtes (Buurtkamer: 1 of 2 ruimtes, 200 m ²).	Plek waar mensen in de wijk elkaar kunnen ontmoeten en activiteiten kunnen organiseren/aan deelnemen.	Sterke wijk: 0,05 m ² per inwoner. Gemiddelde wijk: 0,075 m ² per inwoner. Zwakke wijk: 0,1 m ² per inwoner.	Vastgesteld beleid; Uitvoeringsnota vernieuwend welzijn.
Jongerenhuiskamer	Ruimte (150 m ²), bij voorkeur gekoppeld aan buurtcentrum.	Aantrekkelijke, laagdrempelige en kleinschalige ruimte waar jongeren elkaar kunnen ontmoeten.	Per wijk een jongerenhuiskamer.	Vastgesteld beleid; Ambitie uit de uitvoeringsnota vernieuwend welzijn.
Scouting	Gebouw met meerdere activiteitenruimtes (al dan niet in eigendom) Sanitair, keuken, opslag.	Ruimte voor uitoefening van activiteiten. In daluren gebruikt voor BSO of andere maatschappelijke activiteiten.	Afhankelijk van de beoogde grootte van de scoutinggroep. Gebouw: tussen de 300 en 600 m ² . Buitenterrein: tussen de 2.200 en 3.000 m ² (fiets)parkeerruimte. Conform de landelijke richtlijnen voor scoutinggebouwen.	
Volkstuinen	Verenigingsgebouw. Een grote activiteitenruimte. Sanitair, keuken (gezamenlijke opslagruimte).	Tuinieren en ontmoetingsplek voor bewoners die graag (extra) buiten ruimte willen hebben. Openbaar toegankelijk. Medegebruik verenigingsgebouw door derden.	We onderzoeken in welke vorm en op welke schaal tuinieren een plek kan krijgen in de verdichtende stad. Conform Groenstructuurplan Utrecht.	

Vervolg – Spelen, sporten en bewegen

Type voorziening	Type accommodatie	Korte omschrijving	Normen/ambities	Kaders
Buitensport-accommodaties	Voetbal- en hockeyvelden, tennis, meerdere veldsporten, atletiekbanen.	Voor het beoefenen van buitensporten.	Om de sportdeelname onder jeugd op peil te houden en de wachtlijsten bij hockey en voetbal niet te laten oplopen is het nodig om 8 tot 10 extra hockeyvelden aan te leggen, en voor voetbal 6 natuurgrasvelden om te zetten naar kunstgras en (mogelijk op termijn) 5 extra wedstrijd-velden aan te leggen (gebaseerd op prognoses van het Mulier Instituut 2017).	Rapportage capaciteits-behoefte Sport 2018-2030, opgesteld door de GU op basis van de onderzoeksresultaten van het Mulier Instituut.
Binnensport-accommodaties	Sporthal (inclusief horeca, tribunes en opslagruimte) Gymzalen ten behoeve van het bewegingsonderwijs op scholen.	Voor het uitoefenen van binnensporten (zaalsporten).	1 sporthal per 17.500 inwoners.	Vastgesteld beleid; We breiden het aantal sporthallen uit met 4 waardoor in 2030 op elke 17.500 inwoners 1 sporthal beschikbaar is. Gymzalen op scholen conform de wettelijke kaders voor onderwijshuisvesting beschikbaar is.

ze maakten het mogelijk om ruimte te reserveren voor sociale voorzieningen en groene zones, de kosten te ramen en externe financiering te verkrijgen. De belanghebbenden wezen echter op de noodzaak van duidelijkere richtlijnen voor de toepassing ervan en van meer flexibiliteit, om te voorkomen dat deze normen projecten belemmeren – “de wortel mag niet in een stok veranderen”, aldus een van hen.

Er werd ook gevraagd om beter rekening te houden met de werkelijke kosten, aangezien deze niet altijd kunnen worden gedekt door alleen de waardestijging van grond of bestaande overeenkomsten.

Als reactie hierop werd in het voorjaar van 2024 een volledige update van de normen gepubliceerd onder de titel Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen. Deze update bevat nu criteria voor kunst en cultuur, voor voorstedelijke gebieden (met name in het Central Innovation District) en strengere kwalitatieve en kwantitatieve eisen voor groene ruimten. Ook het doel en de toepassingsmodaliteiten van de normen worden erin verduidelijkt.

Tot slot wordt erop gewezen dat de precieze behoeften aan voorzieningen afhankelijk zijn van het werkelijke profiel van de bewoners – samenstelling, voorkeuren en levensstijl – en pas kunnen worden bepaald op het moment dat de gebieden concreet worden ontwikkeld.

Lokale Voorzieningsprogramma's

De referentie normen voor voorzieningen van algemeen belang zijn een relatief recent beleidingsinstrument. Zoals we eerder al meldde is de afgelopen jaren in veel nieuwe buurten een onevenwicht tussen woningen en andere voorzieningen aan het licht gekomen. Dit was een belangrijke drijfveer voor het uitwerken van richtlijnen voor verschillende domeinen. In een poging in toekomstige grootschalige gebiedsontwikkelingen wel een goede balans te bewerkstelligen zijn er inmiddels enkele voorbeelden van gemeenten die een speciaal voorzieningsplan voor buurten hebben uitgewerkt. Dit is momenteel de meest concrete manier waarop de referentienormen in praktijk vorm hebben gekregen. Enerzijds is er een ontwikkelingsplan voor het zuidwesten van Den Haag een gebied waar de inwoners vaker worden geconfronteerd met armoede, werkloosheid, gezondheidsproblemen, ongezonde huisvesting en sociaal isolement. Anderzijds is er het Programmaplan voor maatschappelijke voorzieningen in de nieuw te bouwen wijk. Havenstad in Amsterdam waar plannen liggen voor volwaardige woonwerkbuurten met in totaal tot wel 70 000 woningen en 58 000 banen.

Top-down

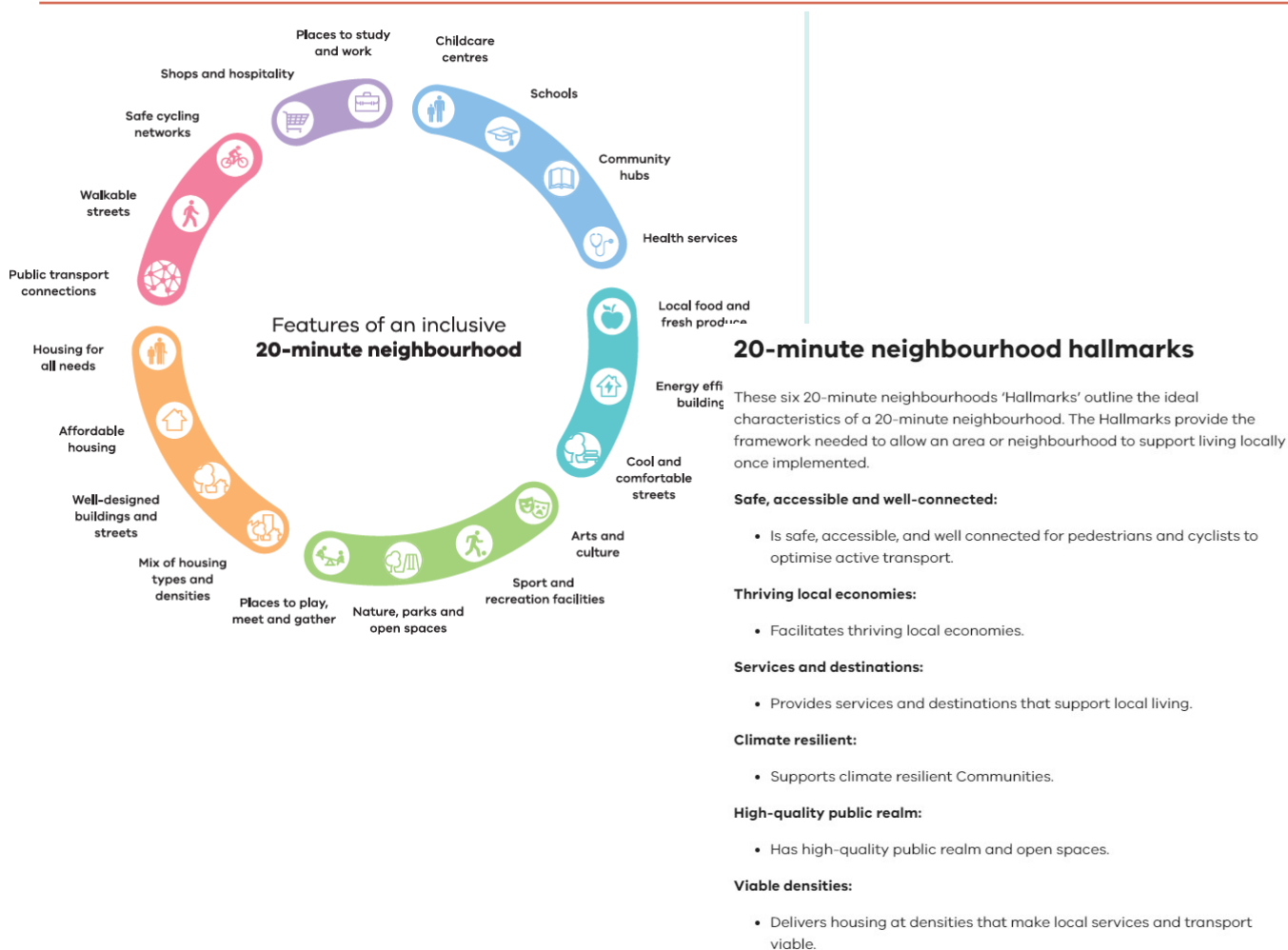
2.3.2 Checklists voor de buurtstad

Een essentieel principe van het Melbourne 2050 Plan is het bevorderen van de creatie van aangename wijken, waar men binnen 20 minuten toegang heeft tot alle essentiële voorzieningen. Deze 20 minuten zijn vertaald in een afstand van ongeveer 800 meter, wat neerkomt op een wandeling van 10 minuten (heen en terug) naar een lokale bestemming. Naast deze kwantitatieve benadering heeft de Australian Urban Observatory (non-profit dataplatform dat kaarten maakt in relatie tot de leefbaarheid van grootste 21 steden van Australië) zes pijlers voor de buurtstad ontwikkeld:

- › **Veilig, toegankelijk en verbonden** als het gaat om lopen, fietsen en het openbaar vervoer.
- › **Hoogwaardige openbare ruimten**: open, onbebouwde gebieden.
- › **Voorzieningen en bestemmingen** die het ‘lokale leven’ ondersteunen (lokale speelpleinen en parken, groene straten en ruimten, sport- en recreatievoorzieningen).
- › Ter bevordering van de **bloeiende lokale economieën**.
- › Ter bevordering van gemeenschappen **die de nodige veerkracht vertonen ten opzichte van klimaatverandering**.
- › **Realistische woningdichtheden** die voorzieningen en vervoer in de buurt mogelijk maken.

De pijlers voor voorzieningen van algemeen belang bieden een duidelijk kader voor de realisatie van buurtwijken op 20 minuten afstand. De essentiële elementen die op basis van de zes pijlers ter ondersteuning van de buurtstad op het terrein moeten worden voorzien, worden weergegeven in het kenmerkenwiel (Fig. 10). De zes pijlers worden vertaald naar meer concrete vaststellingen op ‘straatniveau’ en worden vervolgens in het dashboard (op een meer kwantitatieve manier) (Fig. 10) en met behulp van de checklist (op een meer kwalitatieve manier) beoordeeld (Fig. 11). Beide instrumenten zijn gebaseerd op de hierboven genoemde zes pijlers en zijn ontworpen om lokale planners te ondersteunen bij het begrijpen van de sterke en de zwakke punten van specifieke gebieden bij het plannen van meer verbonden en leefbare buurten. Het verschil zit in het feit dat de checklist is ontwikkeld door het Victorian Department of Environment, Land, Water and Planning, een regionale instantie, terwijl het dashboard is gemaakt door de Australia Urban Observatory, waarbij deze zes pijlers op nationaal niveau worden toegepast.

FIGUUR 10. CRITERIA 20-MINUTENSTAD, VOORBEELDEN VAN CHECKLIST, GEORGANISEERD PER HALLMARK, SCORECARD VOOR DE 20-MINUTENSTAD

















Username/Company/Organisation:	
Study area details:	
Date:	

Hallmark	Consideration	Y	N	N/A	Comments
1. Is safe, accessible, and well connected for pedestrians and cyclists to optimise active transport.	Are there footpaths on all streets and safe pedestrian crossings across all main roads, especially near shopping strips, schools, community facilities and public open spaces?				
	Is there provision of safe cycling routes, separated from pedestrians and cars?				
	Do the streets, footpaths and cycle routes connect to each other, and to popular destinations?				
	Are the streets and paths well lit, with shade and shelter, as well as directions or signage, to encourage their use?				
	Are end of trip facilities such as bike racks, drinking fountains, change rooms and lockers provided at popular destinations?				
	Have stops along routes been provided, offering shade/ shelter, seating and lighting? Have these stops been designed for all users including the young, the elderly and those with disabilities?				
	Has there been effort made to slow cars where there are high levels of pedestrians and cyclists, through the use of features such as shared zones or traffic calming through street design?				
	Is vehicle parking screened, sleeved, located underground or at the rear of developments to minimise visual impact on the public realm and to prioritise pedestrian and cyclist safety?				
	Are garages, car park entrances, service areas and loading bays located at the rear of developments, or away from pedestrian and cyclist routes and building/shop entrances?				
	Are bus stops located close to dwellings and destinations? Are these stops safe and comfortable for users during the day and night?				
Is there immediate access to public transport (high frequency bus, tram or train) that enables all residents and visitors to access areas beyond their 800m catchment?					

FIGUUR 11. (VERVOLG FIG. 10) CRITERIA 20-MINUTENSTAD, VOORBEELDEN VAN CHECKLIST, GEORGANISEERD DOOR HALLMARK, SCORECARD VOOR DE 20-MINUTENSTAD

AUO 20-Minute Neighbourhood Scorecard

20 Minute Neighbourhoods features	AUO Domain	Indicator/s	Value
Safe, accessible and well connected for pedestrians and cyclists to optimise active transport*			
Walkability	Walkability	 Walkability for Transport Index Average number of street intersections within 1600m	score intersections
Provide services and destinations that support local living*			
Local Shopping Centres	Walkability	 Average distance to closest activity centre Average number of daily living destinations (0-3) within 1600m (supermarkets, public transport stops, convenience stores)	metres destinations
	Food Environment	 Average distance to closest healthy food outlet (supermarket or greengrocer)	metres
Local Health Facilities and Services	Social Infrastructure	 Social Infrastructure Index Average distance to closest GP clinic	destinations metres
		Health Infrastructure (residential aged care facilities, dentists, general practitioners, and maternal child and family health centres, all within 1000m, max score 4)	destinations
Lifelong Learning	Social Infrastructure	 Education Infrastructure (childcare within 800m and government primary and secondary schools 1600m, max score 4)	destinations
Local Playgrounds and Parks	Public Open Space	 Average distance to closest public open space	metres
		Average distance to closest public open space larger than 1.5ha	metres
		 Average distance to closest playground	metres
Sport and Recreational Facilities	Social Infrastructure	 Community and Sport Infrastructure (community centres and sports facilities within 1000m, public swimming pools within 1200m, max score 3)	destinations
	Public Open Space	 Percentage of dwellings within 400m of public open space larger than 1.5ha	percent
Facilitate access to quality public transport that connects people to jobs and higher-order services*			
Local Public Transport	Public Transport	 Average distance to closest public transport stop	metres
Well Connected to Public Transport, Jobs and Services	Public Transport	 Percentage of dwellings within 400m of public transport with a regular 30 minute weekday service	metres
		Average distance to closest bus-stop with a regular 15 minute weekday service	metres
Deliver housing/population at densities that make local services and transport viable* (Linked to services & destinations indicators)			
Affordable Housing	Housing Affordability	 Percentage of households in the bottom 40% of household incomes spending more than 30% of income on housing costs	percent
		Percentage of dwellings that are government owned or community housing	percent
	Walkability	 Average number of dwellings within 1600m (housing density)	dwellings
Facilitate thriving local economies* (Linked to services and destinations indicators)			
	Employment	 Percentage of employed persons living and working in the same local area	percent

Citation: Davern, M. & Murray, K. (2022). Australian Urban Observatory 20-Minute Scorecard. RMIT University. Educational resource. v1

Visit the Australian Urban Observatory at auo.org.au
See #LiveabilityMapped across Australia's 21 largest cities



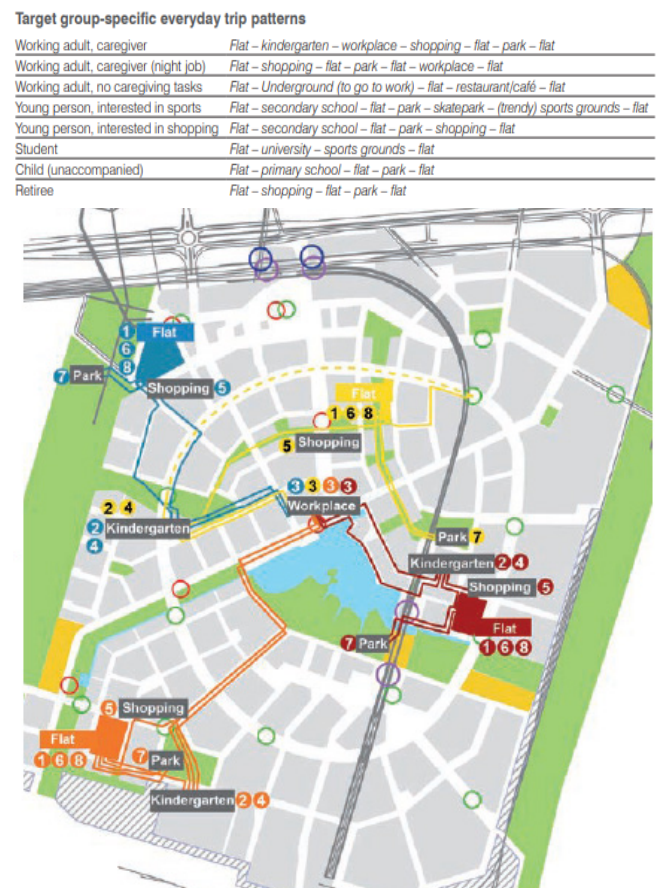
FIGUUR 12 INTEGRATIE VAN DE GENDERDIMENSIE IN HET PLANNINGSPROCES - VOORBEELDEN VAN TESTVRAGEN.

Development of local centres		
Test questions	Quality characteristics and indicators	Notes and comments
Are higher densities, central public spaces and important destinations for everyday trips (social infrastructure, shops, etc.) in the direct environs of high-level public transport stops envisaged?	Within a radius of approx. 300 m around high-level public transport stops, favourable architectural frame conditions support mixed uses; corresponding public open spaces foster the emergence of local centres.	It is possible to attain the ceiling heights essential for commercial use with "bonus cubage" options that allow for greater development density while at the same time limiting the permitted number of storeys. <i>Cf. possibilities of legally embodying these qualities in the land use and development plan starting on p 68.</i>
Do the individual construction stages lead to the formation of independent city quarters?	The accessibility of key destinations of everyday trips by public transport, on foot or by bicycle is taken account of in the development of the individual construction stages.	In order to be able to provide individual construction stages with adequate infrastructure and supply facilities, critical dimensions or spatial links connecting the new quarters with pre-existing structures are essential.
Does the spatial structure allow for the emergence of a distinct neighbourhood identity?	The individual quarters are of manageable dimensions and present individual traits and characteristics of design.	

Easily reachable basic shops and service providers in the immediate vicinity of flats

Test questions	Quality characteristics and indicators	Notes and comments
Do the frame conditions of urban design allow for the sensible distribution of the planned types of use across the new city quarter?	Especially in local centres, adequate architectural typologies support the accommodation of various shops and service providers and thus allow for horizontal or vertical mixed-use structures.	In addition to ceiling height, the (potential) extension of ground-floor structures plays a role for their commercial use.
Does the urban design of the site offer the necessary prerequisites to attract grocery stores and supermarkets (in integrated locations)?	Larger food retail chains need a shop floor space of 400 to 600 sq m. The structural requirements of food and grocery stores for the local population (such as ceiling heights and minimum wing depths) are taken account of. The necessary development density to ensure a minimum threshold population has been created.	As a rule, the standard wing depth of residential buildings is unsuitable for supermarkets. A supermarket needs a catchment area of at least 1,250 dwellings; a local shopping centre, of at least 2,000 dwellings. For this reason, a minimum density of 100 dwellings per hectare of net building land (excluding communal/public space) is required to ensure the location of a supermarket within a radius of 300 m or of a local shopping centre within a radius of 400 m (cf. Adamcová, Rosenberger 2011, p. 17f.).
Are the required shopping outlets in the quarter easily accessible on foot, by bicycle or with public transport?	Shops and service providers are situated within a radius of 600 m. The facilities are situated along main pedestrian axes and cycleways as well as close to public transport stops. The local centres can be easily reached by means of "logical" trip chains.	<i>Cf. "everyday route check" instrument on p. 60.</i> <i>Cf. "everyday route check" instrument on p. 60.</i>

FIGUUR 13. TOOL « EVERYDAY ROUTE CHECK »



COMBINATIE VAN TOP-DOWN EN BOTTOM-UP

2.3.3 Actieve planning met de actoren van de wijk

Gent heeft haar strategische ambities vastgelegd in haar Structuurvisie – Ruimte voor Gent tegen het jaar 2030. Dit plan legt de ruimtelijke richtlijnen voor 2030 vast en bepaalt hoe moet worden omgegaan met toekomstige ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, de behoefte aan stedelijke veerkracht en aanpassing aan veranderende levenswijzen. Het plan is zowel op de ruimte als op de inwoners gericht, met de nadruk op de leefomgeving en het dagelijkse gebruik van de ruimte.

Om deze ambities op wijkniveau te verwezenlijken, koos de stad voor een proactieve aanpak. Elke wijk heeft daarbij een specifiek plan, bestaande uit een structuurschets en een coherent mobiliteitsplan, dat de structurele visie vertaalt naar specifieke lokale behoeften, uitgewerkt in samenwerking met bewoners, werknemers en bezoekers.

Deze aanpak maakt het mogelijk om een gemeenschappelijke koers uit te stippelen, gekoppeld aan concrete projecten. Om dat doel te bereiken, maakt de gemeente gebruik van verschillende participatiemiddelen, zoals:

- › Onlineplatforms (bv. participatieplatform van Gent 'Speel een rol in het beleid', 'Plan de wijk').
- › Bijeenkomsten en ontmoetingen met bewoners van de wijk (bv. wijkmarkt, fietstocht in de omgeving).
- › Workshops en brainstormsessies (bv. met scholieren uit de wijk).

De uitwerking van wijkstructuurplannen verloopt in drie fases (analyseren, ontwerpen en informeren):

- › In de eerste fase wordt informatie over de buurt verzameld door middel van onderzoek, bezoeken ter plaatse en gesprekken met burgers en experts over verschillende thema's. Op basis van deze analyse worden de doelstellingen en de ambities bepaald, rekening houdend met de verzoeken die de bewoners tijdens het participatieproces hebben geformuleerd. Deze doelstellingen hebben voornamelijk betrekking op drie belangrijke elementen die de wijk sterk structureren: open ruimten, huisvesting en voorzieningen.
- › De tweede fase van het Wijkstructuurplan van Gent bestaat erin de geanalyseerde elementen om te zetten in een strategie, in de vorm van een ruimtelijk kader. Dit definieert het openbare kader en identificeert de huizenblokken die geschikt zijn voor residentiële verdichting, waarbij ook wordt aangegeven welke mogelijkheden er zijn om de openbare voorzieningen te versterken en collectieve voordelen voor de wijk te genereren, evenals de voorwaarden en de beperkingen van deze verdichting. Dit ruimtelijke kader vormt de inspiratiebron voor een evaluatietool.
- › In de derde fase worden de bewoners geïnformeerd over de gekozen strategie en de uitvoering ervan.

Voor de wijk dient deze aanpak twee doeleinden: enerzijds borgt het een inclusief en breed participatief proces, anderzijds helpt het buurtbewoners en -ondernemers om zich meer bewust te worden van de evolutie van hun directe leefomgeving.

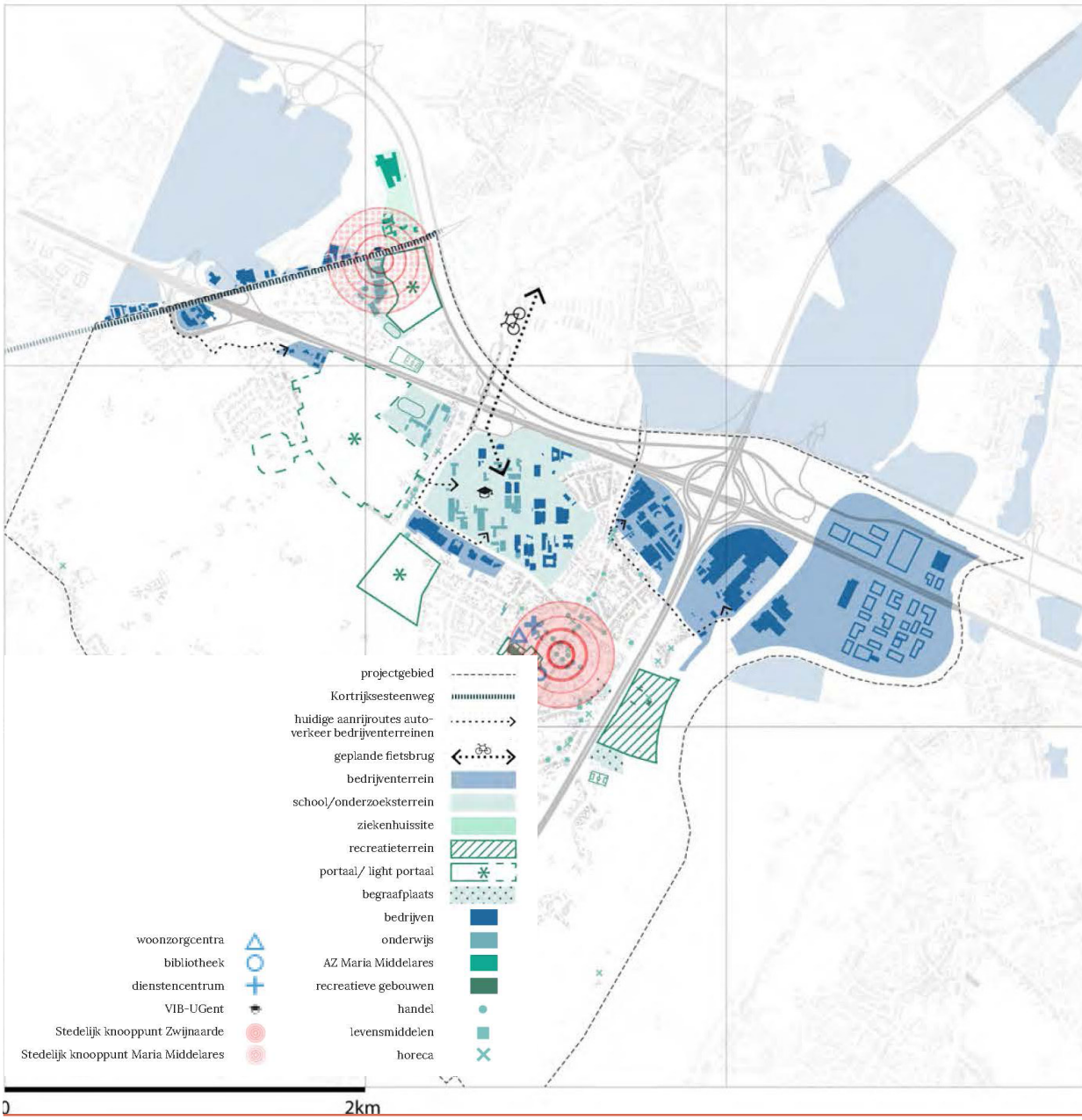
FIGUUR 13. INDICATIE VAN DE PARTICIPATIEMETHODEN WIJKSTRUCTUURSCHETSEN



AFB. 01

Bron: Uittreksel uit de « Projectdefinitie Zwijsnaarde, Gent »

FIGUUR 14. UITTREKSEL UIT DE DEFINITIE VAN HET PROJECT WIKSTRUCTUURPLAN (STAD GENT)



Bron: Uittreksel van de « Projectdefinitie Zwijnaarde, Gent »

WIJKSTRUCTUURSCHETS

Het publiek raamwerk en de kansen voor woonverdichting vormen samen de wijkstructuurschets voor Zwijnaarde, Pleispark en de Schilderswijk.

* In deze Wijkstructuurschets werden de Kortrijksesteenweg en het transferium niet verder onderzocht. Aanbeveling om dit op te nemen in Wijkstructuurschets Sint-Denijs-Westrem Afsnee.



+





3. NIEUWE MANIEREN OM VOORZIENINGEN TE ONTWERPEN

De stedelijke verdichting en maatschappelijke veranderingen oefenen een toenemende druk uit op de beschikbare ruimte voor voorzieningen van algemeen belang, terwijl ze gelijktijdig de aard en de wijze van realisatie van deze voorzieningen veranderen. In deze context heeft Parijs, als pionier op het vlak van de buurtstad, een globale strategie ontwikkeld om de bestaande voorzieningen te behouden en gelijktijdig hun relevantie voor de inwoners te waarborgen. Om deze nieuwe aanpak te illustreren, verwijzen we naar het APUR, het stedenbouwkundig bureau van Parijs, dat een gerichte aanpak voorstelt die is opgebouwd rond drie pijlers, om op een realistische en duurzame manier tegemoet te komen aan de behoeften van de Parijzenaars.

3.1 Gedeelde en multi-functionele voorzieningen

De terbeschikkingstelling van gedeelde en multifunctionele voorzieningen vormt de eerste pijler van de nieuwe Parijse aanpak op het vlak van voorzieningen. De renovatie, de rehabilitatie en de bouw van nieuwe voorzieningen vormen een kans om nieuwe benaderingen te verkennen voor het delen van ruimten die niet langer aan één enkele functie of gebruiker zijn toegewezen, maar aan meerdere - zonder dat daarvoor significante verbouwingen of aanpassingen nodig zijn.

Door het delen van de ruimte tussen verschillende functies of gebruikers als uitgangspunt te nemen bij het verbeteren of het realiseren van voorzieningen, is het mogelijk om oppervlakte te besparen en de inrichting van voorzieningen flexibeler te maken. In geval van het Pinard-gebouw in Saint-Vincent-de-Paul is een voormalig ziekenhuis gerenoveerd tot een gedeelde 'supervoorziening' waarin niet alleen een school en een kinderdagverblijf, maar ook een gymzaal zijn gehuisvest. Zij maken daarbij tot op zekere hoogte gebruik van enkele collectieve ruimten voor ondersteunende functies, zoals de keuken. Hierdoor kwam ruimte vrij voor andere activiteiten die anders zou zijn gebruikt voor individuele keukens of andere ondersteunende ruimten voor elke functie.

De diversiteit en veelzijdigheid van ruimten binnen dezelfde faciliteit maakt het kruisen van disciplines mogelijk – vooral in de kunsten en de creatieve industrie – en het creëren van ruimtes die wordengedeeld door verschillende doelgroepen. Het voorbeeld van cultuurvoorziening 'Le 104' is hiervan een goede illustratie. Le 104 is een multifunctionele incubator voor de kunsten, kunstonderwijs en -beleving, aangevuld

met winkels en horeca. Deze voorziening maakt vrijheid en diversiteit van gebruik mogelijk door ruimten voor iedereen beschikbaar te laten, waardoor de grens tussen privé en publiek vervaagt. Op de 'open ruimten' van de locatie, die vrij en gratis en zonder reservering toegankelijk zijn, kunnen amateurs en professionals sportieve of artistieke activiteiten beoefenen: skaten, diablo, theater, dansen ... De ruimte is zo ontworpen dat men er - zelfs als bezoeker - vrij kan rondlopen. Het is een locatie die openstaat voor alle soorten tentoonstellingsvoorstellen, ongeacht of ze van een publieke of private initiatiefnemer komen. Het managementteam vervult hierbij een rol als 'verkeersleider', met wekelijkse vergaderingen rond een groot schema dat de verschillende ruimtes gedetailleerd weergeeft en opdeelt, om conflicterende gebruiken te identificeren en daaruit voortvloeiende problemen op te lossen.

Het openstellen van voorzieningen voor het publiek, vooral schoolgebouwen, heeft prioriteit in Parijs. Het delen en het polyvalent gebruiken van ruimten betekent dat de koppeling tussen een plek en een functie is doorbroken. Een ruimte kan voortaan voor veel verschillende activiteiten worden gebruikt, zoals bij de Simplon-school, die in het weekend volledig open is, en de 'Oasis' speelplaatsen die ook naar buiten worden opengesteld voor allerlei activiteiten. Evenzo neemt de stad Parijs openbare ruimten steeds meer mee in haar plannen voor sportvoorzieningen. Vrije sportbeoefening in de buitenruimte (buiten clubs om) groeit, en volgens het Institut Régional de Développement du Sport (IRDS) doet bijna 60% van de Parijzenaars regelmatig aan sport in fitnessruimtes, open toegankelijke zwembaden (zoals in Parc de la Villette) of in parken en tuinen.

3.2 Flexibele en aanpasbare voorzieningen

De tweede pijler richt zich op flexibele en aanpasbare voorzieningen. Daarbij wordt nagedacht over de mogelijkheid om voorzieningen in de loop van de tijd aan te passen, zodat ze kunnen evolueren wanneer nieuwe behoeften ontstaan. Het is hierbij de bedoeling om zich aan te passen aan demografische veranderingen of veranderingen in gebruiken, zowel op bestaande locaties als in nieuwe bouwwerken.

Voor bestaande voorzieningen zijn aanpasbaarheid, veranderbaarheid en flexibiliteit van gebouwen belangrijke stedelijke uitdagingen, omdat ze het hergebruik van gebouwen of ruimten die niet langer aan de huidige behoeften voldoen, vergemakkelijken, en zo bijdragen aan hun duurzaamheid. Het Sainte-Geneviève-des-Bois zwembad, dat in 2008 de deuren sloot, ging meer dan 10 jaar later opnieuw open in de vorm van een nieuw multifunctioneel gebouw. Hoewel aanvankelijk de sloop van het gebouw werd overwogen, koos destad ervoor om het een nieuw leven te geven door het in samenwerking met de bewoners volledig te renoveren. Er werd daarbij besloten om een plek te creëren die lokale initiatieven bundelt en stimuleert. Tegenwoordig zijn hier betaalbare werkruimten te vinden, evenals een nieuwe leefruimte, gedeelde ruimte en participatie voor de bewoners. De stad blijft eigenaar van de locatie en zorgt ervoor dat het algemeen belang wordt gewaarborgd, maar een vereniging zorgt wel voor het dagelijkse beheer. Dit beheermodel wordt ondersteund door een economisch model dat is gebaseerd op zowel de verhuur van bedrijfsruimten als de deelname van bewoners aan de activiteiten, zodat de vereniging autonomie kan bereiken.

Voor nieuwbouw is het nodig om anders te bouwen, gezien de moeilijkheid om toekomstig gebruik – dat snel verandert – te voorspellen. Om gebouwen meerdere ‘levens’ te geven, worden architecturale ontwerpen die alleen geschikt zijn voor de aanvankelijke programmering en zeer restrictieve normen vermeden. Anderzijds worden maximale architecturale soberheid en meer flexibele vrije plattegronden aangemoedigd. In scholen en onderwijsinstellingen evolueert het gebruik van de beschikbare ruimte mee met het onderwijs. De klaslokalen van vandaag met bureaus, stoelen en een bord zijn misschien niet de meest geschikte vorm om in de nabije toekomst les te geven. Het nieuwe referentiekader voor schoolgebouwen van de stad Parijs probeert deze veranderingen op het vlak van de benutting van de ruimten of nieuwe pedagogische inzichten te anticiperen. Het experimentele college van La Courneuve voorziet bijvoorbeeld in veelzijdige en aanpasbare ruimten die gemakkelijk kunnen worden omgebouwd tot extra klaslokalen, afhankelijk van de behoeften.

3.3 Duurzame en veerkrachtige voorzieningen

De roep om duurzaamheid en veerkracht leidde intussen tot een radicale heroverweging van de manieren waarop gebouwen en voorzieningen in de Franse hoofdstad worden ontworpen, geëxploiteerd en gebruikt. Hieronder worden de hefbomen opgesomd die veerkracht bevorderen en die oplossingen bieden voor milieuproblemen.

- › **Voorrang verlenen aan renovatie:** de doelstellingen op het vlak van veerkracht, duurzaamheid en koolstofneutraliteit zijn vastgelegd en impliceren in de praktijk radicale veranderingen. In de eerste plaats wordt aan renovaties de voorkeur gegeven boven nieuwbouw. In deze zin vormt ‘wat al aanwezig is’ de belangrijkste grondstof. De APUR biedt ontwikkelaars een gids ‘Grammatica voor een koolstofneutrale en veerkrachtige stad’ in 8 kernpunten, evenals een reeks onderzoeken en diagnostiek met betrekking tot klimaat en energie. Ook in Brussel worden concrete maatregelen in die richting getroffen: de nieuwe gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) die momenteel wordt gevalideerd, zal regels bevatten inzake behoud en sloop van bouwwerken om de koolstofvoetafdruk te verkleinen.
- › **Met behulp van intelligente technologieën optimaliseren:** digitale data en hightech worden gebruikt voor nauwkeurigere analyse van energieproblemen om de prestaties op een intelligente en gerichte manier te optimaliseren. Het meten van het energieverbruik van gebouwen en voorzieningen, door de productie, de analyse en de centralisatie van gegevens, is een noodzakelijke eerste stap om optimalisatiestrategieën te implementeren.
- › **Low-tech:** Parijs geeft de voorkeur aan eenvoudige, goedkope en gemakkelijk te repareren constructies en probeert gelijktijdig de ecologische voetafdruk van bouwplaatsen te beperken. Deze oplossingen winnen aan populariteit in het kader van de stedelijke ontwikkeling van Groot-Parijs, begunstigd door de roep om innovatieve projecten die met name houten constructies aanmoedigen. Lokale overheden op verschillende niveaus passen hun praktijken aan door bestekken te wijzigen met de bedoeling om het gebruik van natuurlijke of gerecyclede materialen en ambitieuzere energie- en milieudoelstellingen te bevorderen.
- › **Hergebruik:** de bouw van nieuwe openbare voorzieningen in Parijs benadrukt duurzame ontwikkelingspraktijken, met name door het bevorderen van recycling van materialen en het verminderen van afval. Tijdens de afbraak van de Bourdan-crèche werd bijvoorbeeld bijna 98% van de materialen gerecycled, en de nieuw gebouwde crèche gaf de voorkeur aan het gebruik van materialen uit biologische bronnen, zoals hout en isolatie gemaakt van gerecyclede kleding. Daarnaast werden initiatieven genomen om materialen van naburige bouwplaatsen te hergebruiken om een duurzame gevel voor een andere kleuterschool te bouwen. Deze praktijken zijn gericht op het standaardiseren van

het hergebruik van materialen en het optimaliseren van de consistentie tussen sloop en bouw, wat bijdraagt aan het verminderen van materiaalopslag en het bevorderen van een circulaire economie. Vergelijkbare praktijken worden momenteel in het Brusselse Gewest uitgewerkt, en dan met name via de Rotor-praktijken.

Transities op het vlak van duurzame ontwikkeling vragen om nieuwe soorten voorzieningen

Het wereldwijde groeiende bewustzijn rond de klimaatcrisis en de noodzaak van energietransitie brengt ook heel wat uitdagingen met zich als het gaat om de stedelijke energiehuishouding. Hierbij komen nieuwe types voorzieningen bij kijken, die veelal heel wat ruimte innemen en zorgvuldig moeten worden uitgedacht omdat zij vaak deel uitmaken van een groter systeem. Denk aan geothermie, aquathermie, warmtenetten/-opslag en zelfs waterstofstations.

In Den Haag wordt het voormalige industrieterrein de Binckhorst gebruikt als proefterrein voor duurzame ontwikkelingsoplossingen. Het voorzieningenprogramma dat voor de nieuwe wijk werd uitgewerkt, voorziet de inclusie van nieuwe energie-installaties. Hier dient zowel boven- als ondergronds ruimte voor te worden gereserveerd – zowel voor de eigen locatie als voor de impact van benodigde ruimte voor kabels en leidingen, en van de bijbehorende hinder.

De installatie van energievoorzieningen brengt per voorziening verschillende overwegingen met zich. Geothermie vereist bijvoorbeeld relatief veel ruimte op maaiveldniveau voor onderhoudsdoeleinden. Door deze ruimtebeperking worden energievoorzieningen steeds zichtbaarder in het stadsbeeld. In Den Haag en Denemarken zijn er voorbeelden waar grootschalige energievoorzieningen, bijvoorbeeld voor geothermie of afvalverwerking, in een specifieke architectonische vorm zijn uitgevoerd om de aandacht te trekken. Soms gebeurt dat in combinatie met publieke voorzieningen – met als uitschieter de afvalenergiecentrale Amager Bakke in Kopenhagen, waar een scala aan sportvoorzieningen op en aan is gerealiseerd: een klimwand, een skipiste enz.

Duurzaamheid en buurtvoorzieningen

Meer tastbaar in het kader van de buurtstad is de koppeling van de verduurzaming en vergroening van de stad aan een transformatie van publieke of collectieve buurtvoorzieningen, waar veel steden momenteel mee experimenteren.

Parijs zoekt daarin bijvoorbeeld naar kansen voor synergie in de vorm van bundeling van warmte-uitwisseling tussen programma's die niet noodzakelijkerwijs met elkaar verbonden zijn, zoals die van datacentra, riolering of ventilatie, in een logica van de circulaire economie. Het Aspirant Dunand-zwembad (14e), de Wattignies-school (12e)

en binnenkort het gemeentehuis van het 11e arrondissement worden sinds 2016 met rioolwater verwarmd. De zwembaden van zwembad Butte aux Cailles (13e) worden gedeeltelijk verwarmd door het datacenter in de kelder. In Bailly-Romainvilliers (Seine-et-Marne) wordt het intercommunale watercentrum Val d'Europe via een recuperatienetwerk verwarmd door warmte van een nabijgelegen datacenter. Dit netwerk heeft de capaciteit om warm water en verwarming te leveren aan maximaal 600.000 m² aan openbare voorzieningen, tertiaire gebouwen en woningen. Op dezelfde manier wordt het stadhuis sinds 2015 gekoeld door een airconditioningsysteem dat door het niet-drinkbare waternetwerk wordt gevoed.

In Parijs wordt ook in bredere zin op verschillende niveaus gestuurd op verduurzaming in relatie tot voorzieningen, waarbij met name een actieve rol van burgers wordt gestimuleerd. In het kader van circulariteit en de 'zero waste' ambitie die Parijs sinds tien jaar nastreeft, bleek bijvoorbeeld dat er aanvullende afvalverwerkingsvoorzieningen op wijkniveau nodig waren om de gestelde doelen te kunnen behalen. Sommige daarvan zijn relatief standaard, zoals inzamelplekken voor glas, papier, restafval en textiel. In 2024 wordt daarbij ook een stadsbreed initiatief uitgerold met betrekking tot de inzameling van voedselafval, teneinde dat om te zetten in compost (in plaats van kunstmest) of biogas (waar de stadsbussen op rijden). Hierbij wordt de belofte gedaan dat iedereen binnen drie minuten lopen een afvalsorteersysteem (zogenaamde Trilib's) inclusief voedselterminal tot zijn beschikking heeft (module die specifiek werd ontworpen voor voedselafval). Ook werd een bijkomend systeem ingericht om het voedselafval van alle gemeentelijke instellingen en van bedrijven die meer dan tien ton per jaar produceren in te zamelen.

Daarnaast zet de gemeente zich in om reparatie en tweedehands meer en meer gangbaar te maken, op wat zij 'lieux de réemploi solidaire' noemen: plekken voor solidair hergebruik. Hier worden goederen gerepareerd, hergebruikt of gerecycled met een focus op sociale en solidaire doelstellingen, zoals het creëren van werkgelegenheid voor kansarme personen, het verminderen van afval en het ondersteunen van gemeenschappen. Deze centra passen vaak een specifieke benadering toe – gericht op bv. speelgoed, textiel, sport, bouwafval of huishoudelijke apparaten – en worden door verschillende afdelingen van de gemeente ondersteund bij het zoeken naar een locatie, financiering en operationalisatie.

De benadering van recyclecentra als sociale ontmoetingsplekken én als plekken voor bewustwording en educatie rond milieukwesties is ook in andere steden te vinden, zoals in de wijkcentra in fase 2 van de gebiedsontwikkeling IJburg in Amsterdam (zie verderop) en in het Recycling Centre Nordhavn in Kopenhagen

In het kader van duurzame mobiliteit is sinds 2019 in heel Frankrijk de LOM-wet (Loi d'Orientation des Mobilités) van kracht, die als doel heeft om de mobiliteit te sturen en te reguleren, met inbegrip van maatregelen op het vlak van duurzaamheid, zoals de bevordering van elektrische voertuigen en de uitbreiding van de laadinfrastructuur. Het gaat met name om het 'recht op een stopcontact', wat betekent dat eigenaren of huurders van parkeerplaatsen wettelijk het recht hebben om een oplaadpunt voor elektrische voertuigen te installeren in de gemeenschappelijke parkeergarages van hun gebouwen.

Buurthubs als verzamelplekken voor bewoners van de wijk

Eerder in deze studie noemden we IJburg in Amsterdam (Fig. 16) als een van de redenen waarom de stad Amsterdam referentienormen is gaan hanteren, omdat in de eerste fase van de ontwikkeling van dit grootschalige gebied bleek dat er een groot tekort was aan bepaalde voorzieningen, met name voor jongeren. Nu de tweede fase van IJburg in ontwikkeling is, en er nog drie volledig nieuwe eilanden en straks stadswijken in wording zijn, heeft de gemeente een andere aanpak gekozen. Naast de referentienormen voor voorzieningen van algemeen belang is er in het geval van Strandeiland een nieuwe benadering van wijkvoorzieningen verkend, onder de noemer 'buurthubs'.

Aanleiding hiervoor was onder meer de keuze om het parkeren op straat tot een minimum te beperken en al het parkeren te clusteren in centrale hubs verspreid over het eiland. Enerzijds dient dit duurzaamheidsdoelen: middels de buurthub worden alternatieve, duurzamere vormen van mobiliteit ten opzichte van de auto gestimuleerd, wat tot minder uitstoot leidt, en kan duurzame energie worden opgewekt als ware het een kleine krachtcentrale. Anderzijds bieden buurthubs kansen voor 'wijkverzamelplekken' en een koppeling aan andere functies met waarde voor de directe omgeving, zeker omdat iedere inwoner binnen een straal van 200 meter een hub tot zijn beschikking heeft.

Men maakt hierbij een onderscheid tussen twee types hubs. De 'basisbuurthub' is boven alles een plek om de auto's van buurtbewoners te parkeren, met de optie voor laagdrempelige, praktische voorzieningen als een pakketpunt, een recyclepunt of opslagruimten. De gespecialiseerde 'buurthub' heeft een wat prominentere, beeldbepalende locatie in het gebied, met voorzieningen van algemeen belang of handelsvoorzieningen in de sokkel. Denk aan voorzieningen van algemeen belang als een gezondheidscentrum, een kinderdagverblijf of een wijkzaal; ruimten die kunnen worden verhuurd in verschillende grootten, zoals oefenruimten voor bands; of collectieve werk-, klus- en atelierruimten – of gewoon winkelruimte voor detailhandel en een sportzaal. Een andere optie is het realiseren van nutsvoorzieningen op wijkniveau, zoals een gecombineerde laadvoorziening voor bussen met een overstappunt of de gemeentewerf. Ook wordt nagedacht over een optimaal gebruik van de verdiepingen en de daken, voor kantoren, spelen, sporten, tuinen en stadslandbouw.

Het zal echter nog vele jaren duren voordat deze buurthubs ook daadwerkelijk in gebruik zullen worden genomen, waardoor het succes ervan nog niet kan worden beoordeeld. Het clusteren van voorzieningen in combinatie met een duurzaam energie- en mobiliteitscluster kan echter een interessante optie zijn om nader te onderzoeken in Brussel, zeker in combinatie met het vaststellen van referentienormen. Deze benadering zou niet alleen kunnen worden toegepast in gebieden waar het grootste deel van de voorzieningen nog moet worden gerealiseerd – ze kan ook kansen bieden voor de bestaande stad, waar mogelijke gaten in het voorzieningennetwerk op deze manier wellicht op deze manier kunnen worden gedicht. In dit kader zou een lokale 'buurthub' dienst kunnen doen als katalysator voor sociale interactie, en een ontmoetingsplek worden waar dagelijks veel mensen passeren. Deze constante stroom van personen zou de hub vanzelf een herkenningspunt binnen de buurt maken. Het kan worden gezien als een incubator, een broedplaats, voor sociale ontwikkeling

FIGUUR 16. VERDELING EN TYPE BUURTHUBS STRANDEILAND (GEMEENTE AMSTERDAM)



Bron: « Nieuwe voorzieningen duurzaamheid - inspiratiemoek Buurthubs »

4. GOVERNANCE EN FINANCIERING VAN DE BUURTSTAD

Dit hoofdstuk analyseert de verschillende wijzen van bestuur, financiering en uitvoering van buurtvoorzieningen, waarbij de centrale – maar veranderende – rol van de overheid wordt belicht. Het laat zien hoe de ontwikkeling van deze voorzieningen steeds meer gebaseerd is op hybride configuraties, waarbij overheidsmaatregelen, partnerschappen met de particuliere sector en burgerinitiatieven worden gecombineerd. Aan de hand van Europese voorbeelden benadrukt het hoofdstuk de noodzaak van een geïntegreerde, flexibele en territoriale aanpak, die planning, investeringen, participatie en experimenten met elkaar kan verbinden, om zo aan de lokale behoeften te voldoen en tegelijkertijd de sociale cohesie, de toegankelijkheid en de duurzaamheid van wijken te versterken.

4.1 Publieke sector

Rol van de gemeente

Lokale overheden kunnen verschillende rollen vervullen bij de ontwikkeling van voorzieningen, zowel proactief als faciliterend. Dit omvat ook hun rol op het vlak van bestuur, met name met betrekking tot buurtvoorzieningen. De uitdaging bestaat erin om het juiste evenwicht te vinden tussen wat de particuliere sector kan doen en de mate van interventie van de overheid.

Bovendien benadrukt de gemeente Den Haag dat de ontwikkeling van voorzieningen nog te vaak per sector gebeurt, terwijl een geïntegreerde aanpak van de ontwikkeling van de buurtstad efficiënter zou zijn. Tot op heden zijn er nog geen concrete maatregelen getroffen om deze problematiek aan te pakken.

Het document 'Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen' van de gemeente Utrecht biedt een overzicht van de rol die de gemeente kan spelen in het beheer en de ontwikkeling van de voorzieningen van algemeen belang. Het schetst de verantwoordelijkheden en de strategieën die de gemeente kan aannemen om ervoor te zorgen dat deze voorzieningen voldoen aan de behoeften van de gemeenschap, inclusief aspecten zoals eigendom, ontwikkeling en langdurig beheer. Hieronder bespreken we enkele rollen die de gemeente zou kunnen spelen. De gemeente Utrecht zou op het niveau van het Gewest in Brussel komen.

› Partner

Door actief en op voet van gelijkheid samen te werken met de inwoners, de verenigingen en de economische actoren kan de gemeente de prioriteiten voor stedelijk beleid bepalen op basis van de behoeften van de wijken en de diversiteit van de stad.

In de wijken vertaalt zich dit in meer ruimte voor lokale

initiatieven en het zoeken naar nieuwe manieren om de samenwerking tussen organisaties te versterken.

› Regisseur

De overheid beoordeelt op een geïntegreerde manier alle belangen die op het spel staan, zowel op wijk- als op stadsniveau. In het kader van haar rol als beheerder ziet zij toe op de uitvoering in overeenstemming met de vastgelegde belangen, grijpt zij in wanneer dat nodig is en verleent zij de nodige vergunningen voor de ontwikkeling van de overeenstemmende buurtvoorzieningen.

› Facilitator

De overheid creëert en beveiligt ruimten voor sociale activiteiten, ontmoetingen, ervaringen (in de natuur), onderwijs, sport, cultuur, spel en beweging in nieuwe ontwikkelingen of renovaties, met de bedoeling om deze ruimten optimaal te benutten.

› Eigenaar en beheerder

Een deel van het onroerend goed en de voorzieningen van algemeen belang (bijvoorbeeld sportinfrastructuur) is eigendom van de overheid. Een groot deel daarvan wordt beheerd door de UVO (Utrechtse Vastgoed Organisatie), die verantwoordelijk is voor de berekening van de totale kosten, het veiligstellen van de financiering (bijvoorbeeld via huurinkomsten of subsidies) en het regelen van de operationele aspecten, waaronder het beheer, op de lange termijn.

De stad Utrecht vervult hierbij verschillende rollen: opdrachtgever (of mede-opdrachtgever) voor de ontwikkeling, verhuurder en kwaliteitsgarant. Haar verantwoordelijkheden omvatten het beheer van de risico's in verband met de ontwikkeling, de conformiteit van het vastgoed met de huidige en de toekomstige behoeften van

de huurders, en de planning van het onderhoud op lange termijn binnen de budgettaire beperkingen.

Samenwerking tussen gemeentelijke overheidsdiensten

Overigens is een samenwerkingsverband van een aantal gemeenten in Parijs het vermelden waard. Onder de naam Est Ensemble werken negen gemeenten in het oostelijk stedelijk gebied samen om gezamenlijke projecten en beleid te ontwikkelen op verschillende gebieden zoals stedelijke planning, economische ontwikkeling, milieu, cultuur en voorzieningen van algemeen belang. Dit partnerschap werd opgericht om een gecoördineerde aanpak te bieden voor de uitdagingen en de kansen in dit deel van de Parijse metropool. Het heeft ook als doel om de levenskwaliteit van de inwoners te verbeteren door middel van efficiënte diensten die verband houden met duurzame ontwikkeling. Het speelt een essentiële rol in de regionale governance door projecten te initiëren en te beheren die de gemeentegrenzen overstijgen en een bredere impact hebben.

Instrumenten

Afhankelijk van haar rol beschikt de overheid over verschillende instrumenten voor de realisatie van voorzieningen en lokale diensten, en dan met name:

- › de planning,
- › het openbare grondbezit en het actieve grondbeleid,
- › de financiële middelen
- › en de overeenkomsten met de projectontwikkelaars.

Wat de planning van voorzieningen van algemeen belang in Brussel betreft, biedt de komende herziening van het GBP, 'Share the City', mogelijkheden voor een flexibelere en meer gemengde zoneringsregels. De volgende voorbeelden kunnen inspiratie bieden voor dit planningsproces.

In het theoretische kader werd al vermeld dat in New York een flexibelere zoneringsregels en de toelating van meer commerciële activiteiten automatisch hebben geleid tot een gezonde mix van voorzieningen en buurtdiensten in een wijk. " We zullen Levittown waarschijnlijk niet in Leipzig kunnen veranderen, maar door slechts enkele zoneringsregels te versoepelen, zouden apotheken, kruidenierswinkels, sportscholen en muziekwinkels zich op de begane grond van gebouwen of op braakliggende terreinen in de buitenwijken kunnen vestigen", aldus onderzoekers van het MIT.¹⁰

De high streets van Londen, die vaak worden aangehaald als een uitstekend voorbeeld van de 15-minutenstad, illustreren de waarde van een evenwichtige concentratie van openbare voorzieningen en commerciële diensten. In 2017 liet de stad een grondig onderzoek uitvoeren naar de rol en de werking van deze winkelstraten, alsook naar strategieën om ze 'toekomstbestendig' te maken.

¹⁰Ratti, C. en Salazar-Miranda, A., 'Can 15-minute cities work in America?' in: Bloomberg CityLab 05-02-2024 via <https://www.bloomberg.com/>

Uit het onderzoek blijkt dat de grote diversiteit van de winkelstraten – met een veelheid aan verschillende ruimten, activiteiten en doelgroepen – hen kwetsbaar maakt, doordat ze geen echte steungroep of vertegenwoordiging hebben. Projectontwikkelaars pleiten vaak voor winkelcentra, terwijl bewoners zich inzetten voor meer betaalbare woningen. Echte woordvoerders van winkelstraten zijn daarentegen nog steeds schaars.

Bovendien zijn deze straten niet altijd duidelijk omschreven in de ruimtelijke ordeningsplannen of de strategische documenten, wat de diversiteit van de functies beperkt en investeringen remt. De studie tracht dan ook de belangrijkste uitdagingen en kansen in kaart te brengen en aanbevelingen te formuleren om hun waarde te versterken door middel van aangepast beleid en planningsinstrumenten.

Hoewel veel van deze aanbevelingen impliciet aansluiten bij de principes van de buurtstad, zijn sommige bijzonder relevant voor de ontwikkeling van een beleid inzake voorzieningen binnen de lokale identiteitskernen of andere centra van het Brussels Gewest:

- › De studie benadrukt dat bepaalde maatschappelijk nuttige functies worden vervuld binnen standaard commerciële eenheden. In de bestemmingsplannen worden deze functies echter vaak eenvoudigweg geclassificeerd als 'commercieel' of 'niet-commercieel', categorieën die te beperkt zijn om hun maatschappelijke waarde volledig te kunnen beoordelen. Het is ook moeilijk om hun evolutie te volgen, d.w.z. hun opkomst of verdwijning in de loop van de tijd, hoewel sommige van deze functies kunnen dienen als indicatoren voor de gezondheid van een winkelstraat. Plannen, toekomstige financieringsstromen en ondersteunende initiatieven moeten daarom rekening houden met de economische en de maatschappelijke diversiteit die zich in een typische commerciële eenheid kan ontwikkelen.
- › Kleinschalige commerciële en sociale functies zijn niet alleen belangrijke bronnen van werkgelegenheid, maar vormen ook waardevolle voorzieningen in de buurt. De auteurs van de studie adviseren dan ook om hun aanwezigheid te ondersteunen door middel van bewustmakingsacties, beleid en investeringen. Hiervoor zijn betaalbare en toegankelijke ruimten nodig, zowel voor de creatieve sector als voor maatschappelijke organisaties, kleine detailhandelszaken en zelfstandige ondernemers. Er kunnen innovatieve en creatieve oplossingen worden getest om de vestigingskosten te verlagen, via proefprojecten of de bevordering van goede praktijken zoals belastingverminderingen.
- › De typische ruimtelijke configuraties van high streets – bestaande uit kleine units die eigendom zijn van verschillende eigenaren en die worden aangevuld met diverse werkruimten – bevorderen de diversiteit van het aanbod.

[news/articles/2024-02-05/new-research-shows-the-15-minute-city-can-work-in-the-us](https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-02-05/new-research-shows-the-15-minute-city-can-work-in-the-us)

- › De studie beveelt ook aan om verschillende beheermethoden toe te passen om zowel bedrijven als inwoners te ondersteunen: dit varieert van investeringszones voor bedrijven en formele handelsorganisaties tot eenmalige initiatieven of tijdelijke evenementen. Bovendien is het van essentieel belang om kleine bedrijven te helpen bij het volgen van de vaak complexe en moeilijk te begrijpen veranderingen in de regelgeving.
- › Ten slotte is het in het kader van een locatiegerichte aanpak noodzakelijk om de verschillende thema's en domeinen op een geïntegreerde manier te coördineren zodat het lokale potentieel volop kan worden benut. De nadruk zou zoveel mogelijk moeten liggen op detailhandel, cultuur en recreatie in lokale centra, om hun aantrekkelijkheid en maatschappelijke rol te versterken.¹¹

Daarnaast verwijst de gemeente Den Haag naar de hefboomen die beschikbaar worden door de recent ontwikkelde 'basisstrategie', die mogelijkheden biedt voor de inplanting van voorzieningen. Deze strategie omvat een dertigtal instrumenten die de overheid kan gebruiken om betaalbare, dynamische en aantrekkelijke basisvoorzieningen te helpen ontwikkelen.

Er zijn verschillende niveaus van betrokkenheid van de overheid bij deze strategie (zie ook 4.1), waaronder het leggen van contacten, (juridische) regelgeving, (financiële) stimulering, facilitering (waaronder een instrument om vraag en aanbod bij elkaar te brengen, zoals dat ook in Brussel bestaat, maar ook een 'sokkeldirecteur'/makelaar) of ontwikkeling door de overheid zelf.

Den Haag wil de proefprojecten en experimenten met de 'sokkelstrategie' in ontwikkelingsgebieden stimuleren, in samenwerking met de bewoners, lokale initiatieven en huisvestingsverenigingen. De tijdelijke dimensie van deze projecten is essentieel. Hierdoor kunnen lokale initiatieven worden ondersteund en aangepast aan de verschillende behoeften van de wijk en de samenleving. De tijdelijkheid kan ook worden gezien als onderdeel van een gedifferentieerde participatieaanpak, waarbij het publiek de keuze heeft uit een waaier aan mogelijkheden om zijn stem te laten horen.

Amsterdam benadrukt dat bij de inrichting van voorzieningen de locatie en de relatie met de lokale context van essentieel belang zijn. De uitdaging ligt in het ontwerpen van voorzieningen en diensten die intelligente ruimtelijke combinaties mogelijk maken. Om dit te bereiken, is het noodzakelijk om een concrete werkwijze te ontwikkelen, met ontwerpprincipes, inspirerende voorbeelden en een onderbouwing van de gemaakte keuzen. Tot op heden is er geen concreet gevolg gegeven aan dit project, maar het onderstreept het belang en de noodzaak van een typologische catalogus van voorzieningen in de buurt, die Perspective parallel aan deze studie heeft opgesteld.

De ontwikkeling van de buurtstad vereist een flexibele en innovatieve aanpak, waarbij de ruimtelijke, sociale en economische dimensies van het gebied met elkaar worden verbonden.

Uit de ervaringen in Amsterdam, Den Haag en Londen kunnen verschillende essentiële lessen worden getrokken:

- › Door voorzieningen strategisch te groeperen, kunnen hun toegankelijkheid, hun gebruik en hun maatschappelijke impact worden geoptimaliseerd.
- › Strategieën zoals adaptieve zoning, gemengde ontwikkeling en het creëren van betaalbare ruimten voor economische en gemeenschapsactiviteiten versterken de lokale vitaliteit.
- › De flexibiliteit van het bestuur, de actieve participatie van de inwoners en de uitvoering van proefprojecten zijn essentiële hefboomen om de planning aan de lokale realiteit aan te passen.

Voor het Brussels Gewest bieden deze voorbeelden concrete aanknopingspunten: de herziening van het GBP, de activering van coördinatie- en netwerktools en de ontwikkeling van nieuwe methoden voor lokale experimenten kunnen bijdragen aan het aanpakken van de huidige stedelijke uitdagingen.

Ten slotte bevordert het toekennen van prioriteit aan multifunctionele ruimten en de coherente integratie van voorzieningen de lokale identiteit, de sociale inclusie en de veerkracht van wijken. Op die manier kan de stad duurzaam inspelen op de veranderende behoeften van haar inwoners en functionele, solidaire en duurzame leefomgevingen creëren.

Investerings- en financiële dekking

In Portland worden de investeringsstrategieën voor de ontwikkeling van de stad gekoppeld aan de in punt 2.2 genoemde schaal van de centra, om tot gemengde buurten te kunnen komen. De investeringsstrategieën zijn als volgt:

- › Investeren om ongelijkheden in voorzieningen en diensten te verminderen en de leefbaarheid te vergroten (met name gericht op bestaande buurten waar niet veel ontwikkeling wordt voorzien)
- › Investeren om bestaande buurten en voorzieningen te verbeteren, groei te faciliteren en gelijktijdig betaalbaarheid te waarborgen;
- › Investeren om de niveaus van de bestaande voorzieningen op peil te houden en in te spelen op kansen die zich in bepaalde wijken voordoen;

¹¹Greater London Authority, 'High Street for All' (2017).

- › Investeren om gaten in het voorzieningenniveau te dichten op plekken waar onlangs al een grootschalige gebiedsontwikkeling heeft plaatsgevonden.

Naast de investeringsstrategieën voor de verschillende centra beschikt de stad over een 'Citywide Systems Plan' (stadsbreed systeemplan) waarmee ze een gecoördineerde en geïntegreerde visie heeft op de infrastructuur van stedelijke systemen op stadsniveau. Dit omvat niet alleen verkeersnetwerken, maar ook systemen voor wateropslag en -distributie; riolering; parken en recreatieve voorzieningen; perifere publieke voorzieningen zoals gemeentehuizen, brandweerkazernes en politiekantoren en voorzieningen in verband met technologie. Het plan bevat een overzicht van de stedelijke infrastructuursystemen, toekomstige behoeften en ambities en investeringsstrategieën voor de modernisering en het onderhoud van deze systemen.

Voor de realisatie van nieuwe infrastructuur is het noodzakelijk om vanaf de eerste fases van het proces over de benodigde financiële middelen te beschikken. In dit kader ziet de gemeente Den Haag er via richtlijnen op toe dat in het meerjareninvesteringsprogramma (MIP) van de gemeente hiervoor middelen worden gereserveerd. Deze middelen dekken ook de beheer-, onderhouds- en exploitatiekosten die in de gemeentebegroting zijn opgenomen, evenals – in ontwikkelingsgebieden – de inrichting van de openbare ruimte en de aankoop van grond.

Dit vereist financiële dekking uit grondbalansen, terugvordering van kosten bij markspelers, bijdragen die in de gemeentelijke begroting zijn opgenomen in het stadsontwikkelingsprogramma, en vaak ook subsidies van de staat. Zonder deze financieringsbronnen zou de uitvoering van de voorzieningen in gevaar komen en zouden er volgens de gemeente tekorten kunnen ontstaan. De wijze van financiering van de realisatie en exploitatie van collectieve voorzieningen varieert momenteel naargelang het type voorziening [Fig. 17-18, zie ook bijlage 3]. De gemeente Den Haag onderzoekt momenteel, in samenwerking met Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en de nationale overheid, andere mogelijkheden voor de financiering van collectieve voorzieningen. Meer specifiek zal zij analyseren in hoeverre het huidige systeem voor de financiering van de exploitatie geschikt is om beter rekening te houden met het investeringsplan.

4.2 Publiek-private samenwerking

In navolging van de benadering van 'de stad als dienst' (zie 3.3), zoals uiteengezet in het theoretisch kader, komen er nieuwe actoren in beeld bij het ontwikkelen en het beheren van publieke voorzieningen. In Parijs zien we een evolutie

in de organisatievorm: die van 'stedelijke ecosystemen' als een complex netwerk van onderling verbonden publieke en private actoren. Dit is een domein dat nog volop in ontwikkeling is (net als de rol die de lokale overheid hierin zou moeten spelen), maar om hier op in te spelen, heeft Parijs al een aantal gerichte projecten op touw gezet.

Appels à projets urbains innovants (APUI, oproepen voor innovatieve stedelijke projecten)

Het idee achter de APUI's is om innovatieve publiek-private partnerschappen bijna volledige vrijheid te geven in de planning, de ontwikkeling en het beheer van de projecten. De enige vereiste is dat ze innovatief en creatief zijn. Deze oproepen worden gelanceerd door openbare instanties zoals de stad Parijs en stellen particuliere exploitanten in staat om innovatieve projecten voor te stellen die aan vooraf bepaalde criteria voldoen, bijvoorbeeld een multifunctioneel gebruik, met name door middel van gemengde projecten met gedeelde werkruimten, mobiliteitsdiensten en oplossingen voor hernieuwbare energie.

De APUI's hebben de opkomst van nieuwe actoren en partnerschappen bevorderd. Ze stimuleren een multidisciplinaire aanpak bij het ontwerpen en beheren van stedelijke projecten. Deze aanpak gaat tot nu toe gepaard met een aantal uitdagingen, waaronder de vraag hoe al deze innovaties en verschillende toepassingen op lange termijn moeten worden beheerd en hoe de goede werking van deze nieuwe openbare voorzieningen kan worden gegarandeerd. De APUI's roepen dus impliciet vragen op over het bestuur dat Parijs momenteel bestudeert, of het nu gaat om publiek, privaat of publiek-privaat bestuur.

Succesvolle voorbeelden tot nu toe zijn het instellen van een transversale beheerder die het gebruik van gedeelde voorzieningen coördineert en ondersteunt. Om dit proces te verbeteren, heeft de stad Parijs een expert ingehuurd om hen te helpen met technische en organisatorische kennis.

Tot slot zet de stad Parijs projecten op voor voorzieningen die het midden houden tussen openbaar beheer en onafhankelijk beheer. Hierbij blijft de overheid eigenaar van het gebouw en ziet ze erop toe dat het algemeen belang wordt gediend, maar een vereniging beheert het gebouw dagelijks en genereert inkomsten door de verhuur van zalen en met behulp van vrijwilligers uit de buurt.

Groei en uitdagingen van particuliere voorzieningen die ook een collectieve waarde hebben

De APUI's maken de ontwikkeling van particuliere voorzieningen met collectieve waarde mogelijk, zoals crèches, tentoonstellingsruimtes en sportzalen. Voor gemeenten betekent dit een extra aanbod aan voorzieningen zonder directe kosten, terwijl particuliere actoren zich kunnen onderscheiden in de aanbesteding door waarde toe te voegen aan hun project.

Deze projecten werken op basis van een model waarbij de grondprijs wordt verlaagd in ruil voor innovatie en het creëren van voorzieningen van algemeen belang. Het is moeilijk om een consistente kwaliteit tussen de verschillende dienstverleners te creëren.

De collectieve waarde van openbare voorzieningen die voortkomen uit APUI's, varieert aanzienlijk per project. De meest voorkomende voorzieningen zijn tot nu toe co-working spaces en groene ruimten.

Daarnaast is een aandachtspunt het daadwerkelijk realiseren van deze voorzieningen, en het zeker stellen van hun voortbestaan. Hiertoe worden juridische instrumenten ingezet, waaronder clausules die de uitvoering van innovaties en de toewijzing van voorzieningen voor een periode van tien tot vijftien jaar waarborgen. Bij niet-naleving van deze clausules kunnen financiële sancties worden opgelegd.

Het voorstel en de waardeketen in kaart gebracht

Hoewel uit onderzoek van de documenten geen concrete voorbeelden van implementatie naar voren zijn gekomen, bevelen verschillende deskundigen – met name in het kader van het werk van APUR over het beleid inzake openbare voorzieningen in Parijs (2019) – aan om bepaalde tools uit de particuliere sector in de planning en het beheer van openbare voorzieningen te integreren.

Een van die tools is de analyse van de waardeketen, waarbij alle activiteiten van een of meer organisaties worden onderzocht, vanaf het ontwerp van een dienst tot de terbeschikkingstelling ervan aan het publiek. Toegepast op openbare voorzieningen zou deze benadering het mogelijk maken om het 'waardevoorstel' van traditionele (door publieke actoren ontworpen en beheerde) voorzieningen te vergelijken met die van meer alternatieve vormen van voorzieningen of diensten.

Deze methode wordt zelden toegepast in de publieke sector, maar biedt toch verschillende voordelen:

- › ze biedt een duidelijk overzicht van de actoren die betrokken zijn bij het ontwerp, het beheer en de exploitatie van een voorziening;
- › ze laat zien hoe veranderingen in een sector – of die nu technologisch, sociaal of institutioneel zijn – de structuur en de werkwijze van voorzieningen veranderen;
- › ze maakt het mogelijk om niet alleen inzicht te krijgen in de functies van de dienst of de voorziening, maar ook in hoe deze tot stand komt, wordt georganiseerd en geleverd, door de verschillende stappen en actoren die bij het proces betrokken zijn, te belichten.

4.3 Publiek-collectieve samenwerking

Sinds het begin van deze eeuw is er een beweging ontstaan om meer controle aan de burgers te geven.

Deze beweging vertaalt zich enerzijds in een verankering van participatie in stedelijke ontwikkelingsprocessen, en dus in het meewegen van lokale behoeften bij de ontwikkeling van voorzieningen. Anderzijds is er een aanzienlijke groei in wijkinitiatieven, burgerinitiatieven en collectieve actie waar te nemen. Deze trend komt ook tot uiting in de ontwikkeling van lokale voorzieningen, bijvoorbeeld op het vlak van onderwijs, lokale zorg, mobiliteit, circulaire economie, stadslandbouw en voedselcoöperaties.

Manieren om burgers door middel van participatie actief te betrekken in de ontwikkeling van hun stad

Hierbij gaat het deels om het bevragen en consulteren van stedelingen, maar ook om het bewerkstelligen van een directere communicatie tussen de lokale overheid en burgers.

Een veelvormige participatiestrategie op de schaal van de wijk op de lange termijn is van cruciaal belang om de verschillende perspectieven en behoeften van uiteenlopende bewonersgroepen te doorgronden en er zo voor te zorgen dat recht wordt gedaan aan lokale context en karakter en dat de juiste voorzieningen op de juiste plek komen.

Hierbij dient het duidelijk te zijn wie precies tot de doelgroepen behoren en wie er dus dient te worden betrokken bij de ontwikkeling van de buurtstad. In Brussel ligt daarbij een nauwe afstemming en/of toetsing door de collega's van het gendermainstreaming-project voor de hand (met daarbij de aanbeveling dat daarbij breder moet worden gekeken dan het binaire onderscheid tussen man en vrouw).

Hierbij spelen digitale technologieën gerelateerd aan zogenaamde 'civic tech' een sleutelrol. De technologieën en de platforms zijn ontworpen met het doel burgerparticipatie te bevorderen, de interactie tussen burgers en overheden te verbeteren en het functioneren van democratische processen te versterken. Twee voorbeelden uit Parijs:

Nieuwe vormen van openbare raadpleging

Parijs is een initiatief gestart in samenwerking met civic tech-startups. Dit initiatief maakt gebruik van sociale media om consumentenonderzoeken uit te voeren en de behoeften van buurtbewoners te bestuderen. Met online vragenlijsten, verspreid via sociale media, worden gelokaliseerde en gerichte gegevens verzameld over de diensten en de winkels die de lokale bevolking wenst. Hoewel deze methode voornamelijk door private actoren wordt gebruikt voor marktonderzoeken en vastgoedprojecten, zou de stad Parijs deze meer kunnen benutten om de behoeften aan

FIGUUR 17. REGIEROL VAN DE GEMEENTE DEN HAAG PER TYPE VOORZIENING

Regierol	Type voorzieningen	Ruimtelijke strategie	Afweging en financiën
Voorzieningen, die gemeente in (juridisch) eigendom neemt	basisonderwijs (inclusief kinderopvang), speciaal onderwijs, middelbaar onderwijs, Centrum voor Jeugd en Gezin, wijkcentra met Servicepunt XL, cultuurankers, bibliotheken, sporthallen, zwembaden, podia, grootste gedeelte van broedplaatsen, ateliers en ca de helft van musea en ook een deel maatschappelijke opvang	Reserveringen van voorzieningen op gemeentegrond of te verwerven locatie (actief grondbeleid) en bundeling in voorzieningenclusters Inzet op eventuele tijdelijke locaties Overleg met onderwijsinstellingen over locaties met gecombineerd ruimtegebruik	Nut & Noodzaak voorzieningen op basis van IHP's en financiële afweging beschikbare middelen (MIP) Gros voorzieningen is aangelegenheid opvolgende colleges/raden, inzet op oplopende kapitaalreeks van beschikbare middelen (MIP) Uit te werken systematiek voor onderhoud, beheer en exploitatie (personeel)
Commerciële zorgvoorzieningen	Eerstelijns Zorgvoorzieningen en wijkgerichte tweedelijnszorg	In het IHP Zorg & Welzijn onderzoek naar publiek- en privaatrechtelijk instrumentarium Inzet clustering in gezondheidscentra reserveringen in bestemmingsplan/ omgevingsplan met gemengde en specifieke eerstelijnszorg-bestemmingen samenbrengen van ontwikkelaars met (vertegenwoordiging van) huisartsen en andere zorg-professionals in de eerste lijn	Door de markt/zorgaanbieder verantwoordelijke waarborging: G4/VNG-inzet richting Nederlandse Zorg Autoriteit over vastgoedtariefstelling van verzekeraars, juiste indexatie en differentiatie naar gebieden en het financieel instrumentarium voor startende praktijken Eventuele afspraken over betaalbaarheid in anterieure overeenkomsten
Georganiseerde buitensport	Zorgvoorzieningen en wijkgerichte tweedelijnszorg	Beslisboom Sport (zie paragraaf 2.4) Inzet Vlietzone voor CID en Binckhorst Hierbij sterke afhankelijkheid van regels van landelijke sportbonden en beschikbaarheid van vrijwilligers, die zorgen voor sterke piekmomenten op de zaterdag vanuit regionale competitie-programmering en vaste maatvoeringen van sportvelden	Nut & Noodzaak voorzieningen op basis van IHP's en financiële afweging beschikbare middelen Gros velden aangelegenheid opvolgende colleges/raden, inzet op oplopende kapitaalreeks van beschikbare middelen Kostenverhaal/begroting/Rijksmiddelen voor slimme oplossingen met gecombineerd ruimtegebruik Uit te werken systematiek voor onderhoud, beheer en exploitatie (personeel)
Voorzieningen in de openbare ruimte	Sportvelden en -banen	Ruimtereserveringen in gebiedsontwikkeling Aparte projecten voor grote groenparken, speelveldjes, bomen aanpak bestaand groen en sportieve/ecologische netwerken binnen en buiten ontwikkel-gebieden Uit te werken beleid om voldoende sporttoestellen, speeltuinen en groen in toegankelijke binnentuinen van private eigenaren te waarborgen	Kostenverhaal, Rijksmiddelen en middelen in begroting stedelijke ontwikkeling Onderzoek naar aanvullende financieringsmogelijkheden, voor kosten die niet op de ontwikkelaar verhaald kunnen worden Onderzoek naar nader uit te werken systematiek ook voor toenemende kosten voor beheer, onderhoud
Specials en overige commerciële maatschappelijke voorzieningen	Speeltuinen, sportveldjes, sporttoestellen en groen	Ruimtereserveringen Diverse sturingsmiddelen Stadsmaken/placemaking vastgestelde Plintenstrategie (RIS312977)	Middelen in IHP's Subsidies voor verenigingen en instellingen, begrotingsbudget voor stadsmaken/placemaking al dan niet uit kostenverhaal Instrumentarium plintenstrategie

stedelijke voorzieningen en diensten in kaart te brengen.

Participatieve budgetten

Dit is een systeem waarbij bewoners mogen meebe beslissen over de besteding van het budget van hun gemeente. Inwoners stemmen doorgaans op projecten die voorzien in een vraag naar verschillende voorzieningen en diensten binnen een toegewezen budget. In 2014 introduceerde Parijs zijn participatieve begroting, waarbij 5% van het investeringsbudget werd toegewezen. Hiermee konden burgers hun verwachtingen kenbaar maken, en dan meer bepaald met betrekking tot thema's zoals solidariteit en renovatie van bestaande voorzieningen. Er is echter discussie over de functie van de participatieve budgetten: moet deze het onderhoud van bestaande diensten en voorzieningen financieren, of zich alleen richten op de verbetering en ontwikkeling van nieuwe diensten?

Platforms voor een optimaal gebruik van beschikbare voorzieningen

In Frankrijk werden intussen verschillende platforms opgezet om voorzieningen en verschillende gebruikers op elkaar af te stemmen. Het CAF de Paris (Caisse d'Allocations Familiales, ofwel Kinderbijslagfonds) lanceerde bijvoorbeeld mesdoudous.fr om het gebruik van kinderdagverblijven te optimaliseren door vrije plekken aan te bieden aan wachtende gezinnen. Dit initiatief is bedoeld om het probleem van onderbezetting van kinderdagverblijven op te lossen en om de coördinatie tussen vraag en aanbod van opvang te vergemakkelijken.

'Est Ensemble' creëerde de platforms Open Agenda Culture en Open Agenda Emploi Formation. Het doel van deze platforms is om culturele evenementen en professionele kansen binnen hun gebied te centraliseren. Deze initiatieven zijn bedoeld om de communicatie te verbeteren tussen de openbare instelling, haar partners en de inwoners. Het idee is dat deze platforms één centrale plek bieden waar inwoners informatie kunnen vinden over beschikbare banen, opleidingen, culturele evenementen en andere relevante activiteiten, waardoor het makkelijker wordt om deel te nemen aan en gebruik te maken van wat de gemeenschap te bieden heeft.

De ervaring in Parijs leert dat de toegang tot digitale middelen niet altijd gelijk is, en dat bepaalde groepen (zoals ouderen) moeite hebben met het gebruik ervan. Daarbij worden door de overheid aangemaakte apps vaak als minder aantrekkelijk beschouwd, wat wijst op kwaliteitsproblemen en concurrentie van de private sector.

Actief en betrokken burgerschap

Daarnaast is wereldwijd een beweging gaande waarin meer en meer eigen initiatief wordt genomen door burgers, buurtcollectieven en andere bottom-up organisatievormen. Deze initiatieven vormen een alternatief voor de meer traditionele organisatie en financiering door de publieke sector.

FIGUUR 16. WIJZE VAN REALISATIE EN EXPLOITATIE PER TYPE VOORZIENING

Categorie	Wettelijke taak huisvesting gemeente	Investerings vervanging en uitbreiding	Exploitatie en beheer
Onderwijs	Ja ¹³	Structurele middelen, toekenning via het Programma Onderwijshuisvesting	Verantwoordelijkheid schoolbesturen, bekostigd via lumpsum ministerie van OCW ((groot)onderhoud, aanpassingen, energieverbruik en schoonmaak)
Zorg	Deels ¹⁴	Eigenstandige verantwoordelijkheid van de zorginstellingen	Huisvestingslasten deels via subsidies, deels via andere inkomsten bekostigd (markt/verzekeraars)
Welzijn	Deels ¹⁵	Structurele (oplopende) reeks investering via het MIP en via kostendekkende huur vanuit subsidies aan instellingen	Servicepunten XL en CJG's worden volledig bekostigd door de gemeente (kapitaallasten en exploitatie). Wijkcentra betalen huur, maar inkomsten via subsidies
Kunst en cultuur	Nee	Structurele (oplopende) reeks investering via het MIP	Bekostigd door subsidies. Klein onderhoud door instellingen, groot onderhoud door de gemeente
Sport	Nee	Structurele (oplopende) reeks investering via het MIP Incidenteel, via de MJOP	Sportvelden beheerd door de gemeente, sportaccommodaties in bruikleen aan de vereniging (verantwoordelijk voor onderhoud). Personeelskosten, onderhoudskosten en subsidies uit programmabegroting Sport
Groen	Nee	Investerings: incidenteel via grondexploitaties en kostenverhaal (overeenkomsten met ontwikkelende partijen)	Dagelijks beheer en onderhoud: structureel, via Programma Buitenruimte. Bij incidentele investeringen dient structureel beheer gedekt te zijn
Spelen & sporten in openbare ruimte	Nee	Investerings: incidenteel via begroting stedelijke ontwikkeling, grondexploitaties en kostenverhaal (overeenkomsten met ontwikkelende partijen)	Beheer, onderhoud en vervanging door de gemeente, actief via Programma stadsdelen en wijken bijgestaan door vrijwilligers, ouders en verzorgers

In Amsterdam wordt daarbij expliciet benoemd dat bottom-up initiatieven een veel groter draagvlak hebben doordat ze in de wijk en van de wijk zijn; mensen voelen zich betrokken en raken geïnspireerd om samen met hun burens lokale uitdagingen aan te gaan en nieuwe kansen te creëren.

De bottom-up wereld biedt een breed palet aan verschillende mogelijkheden, waarbij we gezien de beperkingen van deze studie slechts kort op drie voorbeelden ingaan – één met de focus op organisatievorm, een ander op ‘buiten de lijntjes kleuren’, en een laatste op financiering.

Tijdelijke bezetting

Tijdelijke bezetting maakt het mogelijk om de wijk op korte termijn te animeren, ideeën voor langetermijnmaatregelen uit te testen, bottom-up initiatieven te faciliteren en de bewoners en ondernemers van de buurt te betrekken.

Tijdelijke bezetting is zeker ook relevant in het licht van punt 2.2.2 De stad op ooghoogte van deel I en het creëren van dynamische straten en sokkels, bijvoorbeeld door nieuwe lokale ondernemers de kans te geven om een bedrijfsidee uit te testen.

Tijdelijke bezetting is ook een hefboom voor de ontwikkeling van innovatieve voorzieningen die verband houden met de klimaat- en energietransitie en met nabijheid, zoals bijvoorbeeld bibliotheken met materialen, gereedschap en speelgoed, recyclingdepots of platforms voor circulair bouwen.

Tijdelijke bezetting biedt de mogelijkheid om te experimenteren met nieuwe modellen voor eigendom, uitvoering en beheer, zoals het creëren van gemeenschappelijke goederen of coöperaties voor lokale producenten, ontwerpwedstrijden en -initiatieven, en subsidies voor wijken. Proefprojecten met lokale instellingen, met name onderzoeksinstellingen, over kwesties die de buurt aangaan, bevorderen de mobilisatie van de collectieve intelligentie en creativiteit van de bewoners.

Tijdelijke bezetting vereist specifiek beleid en de nodige ruimte voor maatwerk.

Het loket voor tijdelijke bezettingen, dat in Brussel werd ontwikkeld, is essentieel om een centraal overzicht te krijgen van de beschikbare ruimten, die gemakkelijk kunnen worden ‘gereserveerd’, en om de nodige begeleiding van tijdelijke initiatieven te verzekeren.

De complexiteit van tijdelijke bezetting ligt met name in het permanent succesvol houden van een initiatief. In een studie over gemeenschappelijke goederen in Brussel is een van de belangrijkste aanbevelingen op basis van een van de belangrijkste strategische doelstellingen het versterken

van het ondersteuningskader voor tijdelijke bezetting.¹³ Dit is ook belangrijk voor alle vormen van voorzieningen van algemeen belang.

Tijdelijke voorzieningen kunnen bijzonder nuttig zijn voor bepaalde soorten voorzieningen die flexibiliteit, aanpassingsvermogen en participatie van de gemeenschap vereisen. Prioriteit verlenen aan voorzieningen zoals gemeenschapscentra, culturele ruimten, lokale markten en tijdelijke huisvesting kan dus aanzienlijke voordelen opleveren voor deze voorzieningen, omdat ze voorzien in een verscheidenheid aan vaak wisselende behoeften, waaronder sociale diensten, bijeenkomsten en educatieve workshops. Culturele ruimten kunnen profiteren van tijdelijke inrichtingen door mogelijkheden te creëren voor evenementen, tentoonstellingen en optredens die de lokale creativiteit en interactie bevorderen.

Om lokale gemeenschappen te betrekken in projecten van tijdelijke bezetting is een proactieve participatieaanpak nodig.

Gemeenschappelijke goederen

Gemeenschappelijke goederen zijn een organisatievorm: een collectief dat op basis van gedeelde idealen en waarden eigenaar is van en zorg draagt voor een ‘publieke zaak’ of een ‘gemeenschappelijk goed’, zoals water, voedsel, energie, gegevens of zorg. Voorbeelden hiervan zijn ‘broodfondsen’¹⁴ (solidariteitsverzekering tussen zelfstandigen), woningcoöperaties en lokale energiecoöperaties, maar ook collectieven die diensten en activiteiten aanbieden in het kader van algemene gezondheidszorg en bijstand.

Leefmilieu Brussel was in 2023 een van de opdrachtgevers van een participatieve studie rond gemeenschappelijke goederen en hun relevantie voor Brussel, onder andere op basis van een benchmark van enkele Europese steden.

Deze studie toont aan dat gemeenschappelijke goederen in de context van lokale voorzieningen een sleutelrol kunnen spelen bij het verankeren van een lokale en duurzame circulaire economie. Ze bevorderen bijvoorbeeld het delen en het hergebruiken van materialen, gereedschappen of gedeelde ruimten, zoals gemeenschappelijke keukens of gemeenschapswerkplaatsen.

De studie benadrukt ook dat sociale cohesie en lokale onderlinge hulp essentiële hefboomen zijn voor deze aanpak. Dit vertaalt zich in de creatie van ‘maatschappelijk innovatieve en holistische’ diensten en voorzieningen, d.w.z. voorzieningen die voorzien in reële behoeften zonder noodzakelijkerwijs via de traditionele structuren te verlopen. Deze voorzieningen kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de distributie van voedsel aan kwetsbare huishoudens, ontmoetingsplaatsen voor ouders uit dezelfde wijk of initiatieven op het vlak van preventieve gezondheidszorg.

¹² C40 Cities & ARUP, ‘Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero, featuring the ‘15-minute city’ (2021)

¹³ CLTB, Ecores, Communa en Equal Partners in opdracht van Leefmilieu

Brussel en Brussel Economie en Werkgelegenheid, Participatieve studie over de Brusselse Commons (2023)

¹⁴ [https://www.broodfondsen.nl/\(2024\)](https://www.broodfondsen.nl/(2024))

De studie wordt afgesloten met een aantal concrete aanbevelingen om deze lokale dynamiek te versterken en te structureren:

- › In samenwerking met de reeds bestaande initiatieven op het vlak van gemeenschappelijke goederen in het Brussels Gewest wordt aanbevolen om een passend ondersteuningskader te definiëren, dat rekening houdt met hun specifieke kenmerken en hun autonome werking. De Raad voor gemeenschappelijke goederen van Brussel, die momenteel wordt opgericht, zou een centrale rol moeten spelen in dit proces. In deze context zou een bijzondere aandacht moeten worden besteed aan de mogelijkheden die gemeenschappelijke goederen bieden voor het creëren of het beheren van lokale voorzieningen.
- › Bovendien zou overheidssteun, met name financiële steun, moeten worden beschouwd als een continuüm, dat loopt van de opkomstfase van initiatieven tot hun voortbestaan, teneinde de totstandkoming van een coherent en duurzaam ecosysteem van gemeenschappelijke goederen te bevorderen.
- › Er wordt ook voorgesteld om een beleid te ontwikkelen voor het duurzaam ter beschikking stellen van experimentele ruimten, die volgens de beginselen van gemeenschappelijke goederen worden beheerd. Dit beleid zou gericht zijn op het invoeren van een gedeeld systeem voor het ter beschikking stellen van ruimten, dat meer juridische en operationele zekerheid biedt aan projectontwikkelaars en tegelijkertijd de toegang tot deze locaties vergemakkelijkt. Overheidsverhuurders worden aangemoedigd om na te gaan hoe bepaalde tijdelijke bezettingen kunnen worden bestendigd via modellen voor gedeeld beheer en gedeeld eigendom, die met name zijn geïnspireerd op de vastgoedcoöperaties die momenteel in het Brussels Gewest worden ontwikkeld.
- › De studie stelt bovendien een specifiek regelgevend kader voor om de opkomst van tijdelijke bezettingen met een sociaal doel te begeleiden. Dit voorstel verdient het om te worden onderzocht in samenhang met het beleid inzake voorzieningen, in overleg met de gewestelijke diensten die belast zijn met het toezicht op deze bezettingen.

Tot op heden is er echter geen duidelijke informatie over de concrete maatregelen die in het kader van dit voorstel reeds zijn getroffen. Het zou dan ook zinvol zijn om de studie uit te breiden om de resultaten van het actieplan te evalueren en de mogelijkheden te identificeren die het biedt voor de ontwikkeling van buurtvoorzieningen in het Brussels Gewest.

Vrije ruimte

Het begrip vrije ruimte deelt verschillende principes met die van gemeenschappelijke goederen, maar onderscheidt zich door een grotere flexibiliteit in vorm en duur. Deze ruimten ontstaan op initiatief van burgers, los van de marktlogica en de strikte kaders van het overheidsoptreden. Hun ongereguleerde, soms 'ongeordeende' karakter zorgt voor een ware verademing en stedelijke creativiteit. Deze niet-commerciële locaties versterken de sociale cohesie en inclusiviteit: ze bieden ruimte voor ontmoeting, experiment, reflectie en collectieve betrokkenheid. De initiatieven kunnen tijdelijk of duurzaam zijn – voor één nacht, een weekend, een seizoen, meerdere jaren of permanent.

Om deze dynamiek te ondersteunen, voerde de stad Amsterdam in het kader van haar beleid inzake vrije ruimten verschillende innovatieve instrumenten in. In de eerste plaats geeft zij de voorkeur aan een creatieve interpretatie van de regelgeving, waaruit blijkt dat het vaak mogelijk is om binnen de marges van de bestaande regels te handelen. Veel gemeentelijke verordeningen bevatten namelijk afwijkende bepalingen, zoals de experimentele bepaling in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) die bepaalde evenementen tijdelijk zonder vergunning toestaat. De stad is ook van plan om een 'Regelbrigade' op te richten, een klein flexibel team dat onder meer bestaat uit een jurist, een vergunningverlener en een controleur. Deze groep beoordeelt vanaf de eerste fases de juridische haalbaarheid van projecten en zoekt naar creatieve oplossingen om ze mogelijk te maken, ongeacht het oorspronkelijke kader. Op financieel vlak werkt het team van 'Vrije ruimte' samen met verschillende overheidsinstanties: de cel Democratisering (voor de ondersteuning van burgerparticipatie), het Bureau voor creatieve incubators (voor de financiering van experimentele ruimtes) en het Bureau voor geïntegreerde maatschappelijke initiatieven, dat subsidies toekent aan projecten met een maatschappelijk doel. De stad erkent overigens dat het faciliteren van de creatie van vrije ruimten soms directe steun aan projectontwikkelaars vereist, in de vorm van een garantie, een lening of financiële steun voor een niet-rendabele investering.

In het Brussels Gewest omvatten de strategische richtlijnen van de wijziging van het bestemmingsplan 'Share the City' ook concepten zoals vrije ruimte door het voorstel om een 'blanco' bestemming op te nemen. Deze begrippen weerspiegelen de wil om een evenwicht te vinden tussen stedelijke dichtheid, duurzaamheid en levenskwaliteit.

Vrije ruimte heeft als doel om open zones te behouden en te ontwikkelen die bevorderlijk zijn voor recreatie en ecologische stabiliteit.

Blanco ruimte verwijst naar onderbenutte of niet-geprogrammeerde stedelijke zones, die worden gezien als kansen voor adaptieve herbestemming en stedelijke innovatie.

De ademruimte ten slotte benadrukt de nood aan plaatsen voor ontspanning en mentaal welzijn, die ontmoetingen en gezelligheid bevorderen. Samen ondersteunen deze benaderingen de Brusselse visie op duurzame stedelijke ontwikkeling, gebaseerd op inclusiviteit en veerkracht, en bieden ze een antwoord op de hedendaagse uitdagingen van verdichting.

Zowel in Amsterdam als in het Brussels Gewest toont de bewuste keuze om verschillende soorten vrije ruimten te creëren en te ondersteunen aan dat deze een belangrijke rol kunnen spelen in de verbetering van het stedelijke leefklimaat. Door burgerinitiatieven, flexibel bestuur en duurzame planning te combineren, illustreren deze steden dezelfde ambitie: het versterken van de participatie van de gemeenschap, de ecologische duurzaamheid en de vitaliteit van de openbare ruimte. Deze benaderingen bieden een inspirerend kader om vrije en aanpasbare ruimten tot een prioriteit van het stedelijk beleid te maken, ten dienste van een betere levenskwaliteit en een sterker sociaal weefsel.

Crowdfunding

Crowdfunding stelt burgers in staat om giften, leningen of investeringen te verzamelen voor een breed scala aan projecten. Crowdfunding biedt het voordeel dat het de financieringsbronnen diversifieert en de projecten van initiatiefnemers, of ze nu privaat, associatief of openbaar zijn, promoot.

Sinds een decreet van december 2015 kunnen overheidsinstanties in Frankrijk gebruikmaken van crowdfunding om verschillende soorten initiatieven te ondersteunen, zoals:

- › de bouw van openbare voorzieningen,
- › de organisatie van evenementen
- › of de renovatie van erfgoed.

Hiervoor maken ze gebruik van algemene platforms zoals Ulule en KissKissBankBank, maar ook van platforms die gespecialiseerd zijn in specifieke sectoren zoals erfgoed, burgerinitiatieven, landbouw of huisvesting.

In Parijs kunnen particulieren via verschillende platforms voor de uitwisseling van burgerdiensten profiteren van een belastingkrediet van 50% op basis van de uitgevoerde activiteiten. Ook bepaalde crowdfundingoperaties kunnen van dit mechanisme profiteren. Zo ondersteunt de staat crowdfunding in grote mate via belastingaftrek, wat de deelname van belastingbetalers aanmoedigt.

In Leuven functioneert de industriële hal Hal 5 al enkele jaren als tijdelijk bezette ruimte en incubator voor nieuwe stedelijke experimenten. Deze spoorweghal van 2.000 m² biedt onderdak aan een zeer gevarieerd aanbod van buurtvoorzieningen.

Dit initiatief is het resultaat van een samenwerking tussen bewoners, buurtorganisaties (verenigd in een vzw) en de stad Leuven, waarbij bottom-up (uit de wijk) en top-down (door de stad) benaderingen worden gecombineerd. De financiering was voornamelijk bottom-up, in de vorm van een specifieke crowdfunding: 'win-win'-leningen, aangevuld met een lening van Triodos Bank met bijzondere voorwaarden. Dankzij dit systeem kunnen particulieren tegen een lage of nulrente investeren, wat de investering aantrekkelijk maakt en de vzw in staat stelt om haar projecten te financieren.

De leningen werden in vijf jaar terugbetaald dankzij inkomsten uit verschillende bronnen: huurinkomsten, horeca, organisatie van evenementen en verhuur van zalen.

5. VERVOLG

Het buurtstadmodel vertegenwoordigt een flexibele en gemeenschapsgerichte benadering voor stedelijke ontwikkeling die de focus legt op mensen en hun behoeften. Dit concept werd in verschillende steden over de hele wereld overgenomen en aangepast, zoals blijkt uit deel 1 en 2 van luik A van deze studie (Theoretisch kader en Samenvatting van referenties). Dit luik belicht de theoretische grondslagen van de buurtstad en de daarbij toegepaste strategieën.

Dit deel maakt deel uit van de toolbox 'Versterken van de buurtstad in het Brussels Gewest', een globale aanpak die het Brussels Gewest ondersteunt bij de implementatie van het model van de buurtstad. De toolbox, die werd ontworpen om praktisch advies en haalbare strategieën te bieden, bestaat uit drie delen (A, B en C) en helpt bij de implementatie van een coherent en doeltreffend plan om duurzame, inclusieve en gemeenschapsgerichte wijken te creëren. Het uiteindelijke doel is om inspiratie te putten uit de ervaringen met de strategie van de buurtstad die door andere steden is geïmplementeerd, om zo een lokale aanpak en strategie te ontwikkelen die aansluit bij de specifieke behoeften en dynamiek van het Brussels Gewest.

De participatieve aanpak stimuleert Perspective, dat de nadruk legt op iteratieve processen om zich aan te passen aan veranderende dynamieken en een voortdurende relevantie te verzekeren, om de participatie van burgers, gemeenschappen en verenigingen meer te integreren in het ontwerp van projecten. Binnen Perspective is al een nieuwe gewestelijke dienst opgericht om de ontwerpprocessen te sturen met betere participatieve processen: de dienst Participatie, die bestaat uit 'een team van facilitators die advies verlenen en ondersteuning bieden bij participatieprocessen binnen het Gewest'.

BRONNEN

Theoretische kader

Ajuntament de Barcelona, Superblock Barcelona. Towards the city we want (2021).

Bureau Happold, '15-minute Cities' (2023) via <https://www.burohappold.com/articles/15-minute-cities/>.

C40 Cities & ARUP, Green and thriving neighbourhoods. A pathway to net zero, featuring the '15-minute city (2021).

C40 Knowledge Hub, '15-minute cities: Debunking the myths' (2023) via: https://www.c40knowledgehub.org/s/article/15-minute-cities-Debunking-the-myths?language=en_US.

City of Portland, Oregon, Anti-Displacement Action Plan via: <https://www.portland.gov/bps/planning/adap>.

CLTB, Ecores, Communa en Equal Partners in opdracht van Leefmilieu Brussel en Brussel Economie en Werkgelegenheid, Participatieve studie over de Brusselse Commons (2023).

Ferrer-Ortiz, C.; Marquet, O.; Mojica, L.; Vich, G., 'Barcelona under the 15-Minute City Lens: Mapping the Accessibility and Proximity Potential Based on Pedestrian Travel Times', Smart Cities (2022) 146–161.

Gemeente Den Haag en Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Grip op de Haagse plint. Strategie voor sturing op levendige, diverse en inclusieve plinten (2022).

Gemeente Utrecht, Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 – Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad (2021).

IAE Paris, White paper: Paris Northgates Project, 15 min. city – 30 min. territory. Urban and territorial transitions (2019).

Intergovernmental Panel on Climate Change, Climate Change 2022. Mitigation of Climate Change (2022).

Liagre-Böhl, H. de, Amsterdam op de helling. De strijd om stadsvernieuwing (2010).

Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., 'The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design', Cities (2022).

Metrolab series, La fabrique de l'infrastructure sociale (2022).

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. en Pratlong, F.: 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', Smart Cities (2021) 93-111.

Moreno, C., 'Living in proximity in a living city', Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation (2021).

Mueller, N. et al., 'Changing the urban design of cities for health: the superblock model', Environmental International (2020).

Nabil, N.A.; Eldayem, G.E.A. Influence of mixed land-use on realizing the social capital. HBRC J. (2015) 285–298, in: Carlos Moreno, Zaheer Allam *, Didier Chabaud, Catherine Gall and Florent Prat-long, 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', Smart Cities (2021) 93-111.

O'Sullivan, F., 'The father of the 15-minute city doubles down on his vision' in Bloomberg CityLab, 06-05-2024 via: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-05-06/from-paris-to-cleveland-15-minute-city-book-charts-the-concept-s-rise>.

O'Sullivan, F., 'Where the '15-minute city' falls short' in Bloomberg CityLab, 02-03-2021 via: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-02/the-downsides-of-a-15-minute-city>.

perspective.brussels, Kadernota Gemengtheid. Hoe een evenwicht tussen de verschillende gebieden vinden? (2022).

Pozoukidou, G.; Angelidou, M. Urban Planning in the 15-Minute City: Revisited under Sustainable

and Smart City Developments until 2030. *Smart Cities* 2022, 5, 1356–1375.

Ratti, C. en Salazar-Miranda, A., 'Can 15-minute cities work in America?' in: Bloomberg CityLabm 05-02-2024 via <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-02-05/new-research-shows-the-15-minute-city-can-work-in-the-us>.

Rebel, Fietsersbond en Wandelnet, Whitepaper: De 15-minutenstad, hoe doe je dat? (2023).

Sweco, Onderzoek voorzieningenprogramma Central Innovation District Den Haag (2023)

UN Habitat, MY Neighbourhood (2024).

Veldhuis, W. en Franke, P., *Onderweg naar de rechtvaardige stad* (2024).

Victoria State Government, *Plan Melbourne 2017-2050* (2017).

Benchmark analyse

Ajuntament de Barcelona, *Superblock Barcelona. Towards the city we want* (2021).

Bureau Happold, '15-minute Cities' (2023) via <https://www.burohappold.com/articles/15-minute-cities/>.

City of Portland, Oregon, *Anti-Displacement Action Plan* via: <https://www.portland.gov/bps/planning/adap>.

CLTB, Ecores, Communa en Equal Partners in opdracht van Leefmilieu Brussel en Brussel Economie en Werkgelegenheid, *Participatieve studie over de Brusselse Commons* (2023).

Gemeente Den Haag en Dienst Stedelijke Ontwikkeling, *Grip op de Haagse plint. Strategie voor sturing op levendige, diverse en inclusieve plinten* (2022).

Gemeente Utrecht, *Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 – Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad* (2021).

IAE Paris, *White paper: Paris Northgates Project, 15 min. city – 30 min. territory. Urban and territorial transitions* (2019).

Intergovernmental Panel on Climate Change, *Climate Change 2022. Mitigation of Climate Change* (2022).

Liagre-Böhl, H. de, *Amsterdam op de helling. De strijd om stadsvernieuwing* (2010).

Logan, T.M., Hobbs, M.H., Conrow, L.C., Reid, N.L., Young, R.A., Anderson, M.J., 'The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design', *Cities* (2022).

Metrolab series, *La fabrique de l'infrastructure sociale* (2022).

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. en Pratlong, F.: 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', *Smart Cities* (2021) 93-111.

Moreno, C., 'Living in proximity in a living city', *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (2021).

Mueller, N. et al., 'Changing the urban design of cities for health: the superblock model', *Environmental International* (2020).

Nabil, N.A.; Eldayem, G.E.A. Influence of mixed land-use on realizing the social capital. *HBRC J.* (2015) 285–298, in: Carlos Moreno, Zaheer Allam *, Didier Chabaud, Catherine Gall and Florent Prat-long, 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities', *Smart Cities* (2021) 93-111.

perspective.brussels, *Kadernota Gemengdheid. Hoe een evenwicht tussen de verschillende gebieden vinden?* (2022).

Pozoukidou, G.; Angelidou, M. *Urban Planning in the 15-Minute City: Revisited under Sustainable*

BIJLAGE 1

BUURTSTAD BRUSSEL

**RICHTINGGEVENDE NORMEN VOOR
MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN EN GROEN
GEMEENTE DEN HAAG (2024)**

Fig.5 [vervolg] Uitgewerkte referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen en groen, Gemeente Den Haag (2024)

Categorie	Hoogstedelijk	Centrum-stedelijk	Gemengd Stedelijk	Stedelijk
Omrekenfactor van woningen naar inwoners	Huishoudens-grootte max 1.7 verschilt sterk per deelgebied	Huishoudens-grootte gemiddeld 1,94, verschilt sterk per wijk	Huishoudensgrootte gemiddeld 1,96	Huishoudens-grootte gemiddeld 2,73
ONDERWIJS				
Primair Onderwijs Kindcentrum met: • 425 leerlingen • 1 gymzaal • Kinderopvang	Richtlijn 1 school per 4.350 woningen	Richtlijn 1 school per 2.100 woningen	Richtlijn 1 school per 2.320 woningen	Richtlijn 1 school per 1.165 woningen
Inclusief speciaal onderwijs	Richtinggevende normen 1.000m ² per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 1.900 m ² per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 3.800 m ² per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 3.800 m ² per 1.000 woningen
Voedingsgebied: Buurt/wijk	Richtlijn Toepassing van deze richtinggevende normen is niet voor alle woningen in een ontwikkelgebied, maar alleen voor woningen die niet zijn meegenomen in de leerlingprognose. De leerlingprognoses zijn leidend voor de woningbouwplannen die zijn meegenomen in de leerlingprognoses.			
Maatvoering: 4.400 m ² 2.245 m ² onderwijs 455 m ² gymzaal 500 m ² kinderopvang 1.200 m ² buitenruimte				
Voortgezet Onderwijs • 700 leerlingen • 2 gymzalen	Richtlijn 1 school per 21.100 woningen	Richtlijn 1 school per 5.100 woningen	Richtlijn 1 school per 5.100 woningen	Richtlijn 1 school per 3.660 woningen
Inclusief internationaal & speciaal onderwijs	Referentienorm 300 m ² per 1.000 woningen	Referentienorm 1.250 m ² per 1.000 woningen	Referentienorm 1.250 m ² per 1.000 woningen	Referentienorm 1.750 m ² per 1.000 woningen
Voedingsgebied: Stadsdeel/stad	Richtlijn Toepassing van deze richtinggevende normen is niet voor alle woningen in een ontwikkelgebied, maar alleen voor woningen die niet zijn meegenomen in de leerlingprognose. De leerlingprognoses zijn leidend voor de woningbouwplannen die zijn meegenomen in de leerlingprognoses.			
Maatvoering: 6.410 m ² 5.000 m ² onderwijs 910 m ² gymzaal 500 m ² buitenruimte				
KUNST EN CULTUUR				
Cultuurankers	Richtlijn Elk stadsdeel kent een eigen cultuuranker. De inzet is dat het aantal cultuurankers gelijk blijft. In ontwikkelgebieden wordt ingezet op benutting van bestaande cultuurankers, al dan niet met uitbreiding ter plaatse. Een andere mogelijkheid is de realisatie van cultuuranker-satellieten. Hiermee zal een cultuuranker conform de subsidieregeling neveninvesteringen krijgen.			
Voedingsgebied: Stadsdeel				
Maatvoering: 1.000-3.000 m ² 1.800 m ² gemiddeld	Richtinggevende normen 60 m ² per 1.000 woningen			
Bibliotheken Exclusief centrale bibliotheek	Richtinggevende normen 45 m ² per 1.000 woningen (één wijkbibliotheek per ca. 30.000 inwoners)			
Voedingsgebied: Buurt/wijk				
Maatvoering: 350-950 m ² 850 m ² gemiddeld				
Musea	Richtlijn Afhankelijk van het gebied in het gebied zelf of een centrale locatie in de stad			
Voedingsgebied: Stad	Richtinggevende normen 200 m ² per 1.000 woningen			
Maatvoering: Vanaf 2000m ²				
Podia	Richtlijn Afhankelijk gebied in het gebied zelf of een centrale locatie in de stad			
Voedingsgebied: Stad	Richtinggevende normen 150 m ² per 1.000 woningen.			
Maatvoering: Vanaf 1500 m ²				
Ateliers	Richtlijn Oplossingen in de tijdelijkheid en stadsbrede inpassing			
Voedingsgebied: stadsbreed	Richtinggevende normen 48 m ² per 1.000 woningen.			
Maatvoering: Afzonderlijke ateliers 20-60 m ² Verzamelpanden 400-800 m ²				
Broedplaatsen	Richtlijn Oplossingen in de tijdelijkheid en stadsbrede inpassing			
Voedingsgebied: stadsbreed	Richtinggevende normen 90 m ² per 1.000 woningen.			
Maatvoering: 400-3.000 m ²				

[Vervolg] Uitgewerkte referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen en groen, Gemeente Den Haag (2024)

Categorie	Hoogstedelijk	Centrum-stedelijk	Gemengd Stedelijk	Stedelijk
Omrekenfactor van woningen naar inwoners	Huishoudens-grootte max 1.7 verschilt sterk per deelgebied	Huishoudens-grootte gemiddeld 1,94, verschilt sterk per wijk	Huishoudensgrootte gemiddeld 1,96	Huishoudens-grootte gemiddeld 2,73
SPORT				
	Algemeen: bij de toepassing van de richtinggevende normen voor sport in een gebied wordt gebruik gemaakt van de Beslisboom Sport. Daarmee kan bepaald worden hoeveel nieuw aanbod er echt nodig is. Dit is ook opgenomen in het IHP sport (RIS311895) en Structuurvisie Zuidwest. De beslisboom is opgenomen aan het einde van dit hoofdstuk.			
Sporthal	Richtlijn 1 sporthal per 22.000 inwoners (zie omrekenfactor naar woningen bovenaan tabel).			
Voedingsgebied: Buurt/wijk	Een nieuwe sporthal wordt bij voorkeur in combinatie met een gymzaal voor voortgezet onderwijs ontwikkeld.			
Maatvoering: 3.000 m ²				
Zwembad	Richtlijn 1 zwembad per 77.500 inwoners (zie omrekenfactor naar woningen bovenaan tabel).			
Voedingsgebied: Stadsdeel	(bron: rapport Drijver & Partners: spreiding is belangrijk + verdeling wedstrijd versus instructie)			
Maatvoering: 4.000 m ²				
Buitensport	Richtlijn Naast het aanleggen van extra veldruimte, zal de gemeente in samenwerking met de sportbonden inzetten op een betere spreiding van teams over het weekend. Bij het bereiken van de maximale bezetting – conform Beslisboom Sport – groeien de buitensportaccommodaties mee aan de hand van de richtinggevende normen.			
Inclusief parkeren, buitenruimte, clubgebouwen	De opgave voor (anders-)georganiseerde buitensport wordt in het ontwikkelgebied gerealiseerd. Of indien niet mogelijk bij voorkeur binnen een hemelsbrede afstand van ongeveer 1.500 meter rond het ontwikkelgebied gerealiseerd of opgelost. Deze afstandsnorm is gebaseerd op een acceptabele reisafstand naar een sportvoorziening, waarbij de fietsverbinding en de bereikbaarheid met openbaar vervoer een rol spelen.			
Voedingsgebied: Stadsdeel				
Maatvoering: Varieert, sportcomplexen hebben bij voorkeur meerdere velden, buitenruimte, clubgebouwen	Richtinggevende normen 2.600 m ² per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 4.000 m ² per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 6.000 m ² per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 10.000 m ² per 1.000 woningen
Speelveldjes zoals Cruyff- en Krajiček Courts	Richtinggevende normen Voor hoogstedelijk 810 m ² per 1.000 woningen. Voor de overige milieus 1.000 m ² per 1.000 woningen.			
Voedingsgebied: Stadsdeel				
Sport in de openbare ruimte	Richtinggevende normen Voor hoogstedelijk 1.050 m ² per 1.000 woningen. Voor de overige milieus 1.000 m ² per 1.000 woningen.			
	Richtlijn Sport is een onderdeel van de totale openbare ruimte die voor gebruik(sgroen) wordt ingericht, waarbij uitgegaan wordt van minimaal 1.000 m ² voor sport, spelen en bewegen per 1.000 woningen. Er wordt indicatief uitgegaan van 100% dubbelgebruik met groen of verharde openbare ruimte (alle sport in de openbare ruimte wordt gerealiseerd in gebruiksgroen). Daarnaast is de ambitie van de gemeente dat iedereen in 2040 binnen een straal van 1 km rond zijn huis een gelegenheid kan vinden om te sporten in de openbare ruimte. Routes en rondjes worden waar mogelijk aan elkaar verbonden waardoor de wandelaar, de korte én de lange afstand sporter gemakkelijk zijn weg vindt. Er zijn ook voldoende sporttoestellen zoals voor calisthenics.			
Groen en spelen				
	Algemeen: in de bijlage 1 staat nadere uitleg over doel en toepassing van de richtinggevende normen voor (openbaar) gebruiksgroen, spelen en sport in de openbare ruimte.			
Speelvoorzieningen	Richtlijn 0-6 jaar: 1 speelplek per 50 kinderen 7-12 jaar: 1 speelplek per 75 kinderen 13-18 jaar: 1 speelplek per 100 kinderen			
Voedingsgebied: Buurt/wijk	Ieder kind, jeugdige en jongere vindt een uitdagende maar veilige plek om te spelen, te sporten en verblijven. Deze plek bevindt zich in een actieradius rond zijn huis die passend is bij de leeftijd.			
0-6 jaar: 100-150 meter 7-12 jaar: 400-600 meter 13-18 jaar: 1.000 meter	40% van de speelvoorzieningen kan worden gecombineerd met groen. Dit schept een verplichting voor de ontwerporgaan.			
Maatvoering: 0-6 jaar: 200 m ² 7-12 jaar: 500 m ² 13-18 jaar: 750 m ²	Richtinggevende normen 1207 m ² per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 2.625 m ² per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 2.815 m ² per 1.000 woningen	Richtinggevende normen 4.950 m ² per 1.000 woningen
	Sterk verschillend per deelgebied	0-6 jaar: 1 speelplek per 265 woningen 7-12 jaar: 1 speelplek per 525 woningen 13-18 jaar: 1 speelplek per 675 woningen	0-6 jaar: 1 speelplek per 275 woningen 7-12 jaar: 1 speelplek per 530 woningen 13-18 jaar: 1 speelplek per 785 woningen	0-6 jaar: 1 speelplek per 200 woningen 7-12 jaar: 1 speelplek per 275 woningen 13-18 jaar: 1 speelplek per 350 woningen

Categorie	Hoogstedelijk	Centrum-stedelijk	Gemengd Stedelijk	Stedelijk
Omrekenfactor van woningen naar inwoners	Huishoudens-grootte max 1.7 verschilt sterk per deelgebied	Huishoudens-grootte gemiddeld 1,94, verschilt sterk per wijk	Huishoudensgrootte gemiddeld 1,96	Huishoudens-grootte gemiddeld 2,73
ZORG EN WELZIJN				
Eerstelijnszorg	Richtlijn (zie omrekenfactor naar woningen bovenaan tabel)			
• huisarts	1 huisarts per 2.095 inwoners			
• tandarts	1 tandarts per 2.000 inwoners			
• apotheek	1 apotheek per 6.600 inwoners			
• fysiotherapeut	1 fysiotherapeut per 1.075 inwoners			
• verloskundige	1 verloskundige per 2.000 vrouwen in de vruchtbare leeftijd			
Voedingsgebied:	Richtinggevende normen			
Buurt/wijk	Voor hoogstedelijk milieu gemiddeld 327 m ² per 1.000 woningen			
	Voor overige milieus 365 m² per 1.000 woningen:			
Maatvoering:	• huisarts 110 m ²			
• huisarts 120 m ²	• tandarts 115 m ²			
• tandarts 120 m ²	• apotheek 40 m ²			
• apotheek 150 m ²	• fysiotherapeut 90 m ²			
• fysiotherapeut 50 m ²	• verloskundige 10 m ²			
• verloskundige 40 m ²				
Centrum Jeugd en Gezin	Richtlijn			
	1 CJG per stadsdeel wordt momenteel gehanteerd.			
Voedingsgebied:				
Buurt/wijk	Richtinggevende normen	Richtinggevende normen	Richtinggevende normen	Richtinggevende normen
	40 m ² per 1.000 woningen	50 m ² per 1.000 woningen	50 m ² per 1.000 woningen	70 m ² per 1.000 woningen
Maatvoering:				
1.400 m ²				
Club- en buurthuis, Wijk- en buurtcentrum, Servicepunt XL	Richtinggevende normen			
	125 m ² per 1.000 woningen			
Voedingsgebied:	Onder deze richtinggevende normen valt ook een andere invulling van een buurt/wijkgebouw voor welzijnsfuncties, zoals brede buurtschool, met speeltheek, multisport verenigingsgebouw of studentensociëteit. Op basis van het DNA van de bestaande wijk, de bevolkingssamenstelling, de aanwezige configuratie en mogelijkheden voor gecombineerd ruimtegebruik invulling te geven aan de richtinggevende normen.			
Buurt/wijk				
Maatvoering:				
Club- en buurthuis: 600 m ²				
Wijk- en buurtcentrum/				
Servicepunt XL: 2.500 m ²				
Hulp richting werk en armoede	Richtinggevende normen			
	3 m ² per 1.000 woningen			
Voedingsgebied:				
Stedelijke voorziening				
Begeleid wonen, vervangend tehuis en opvang	Richtinggevende normen			
	200 m ² per 1.000 woningen			
Voedingsgebied:				
Stedelijke voorziening				
Maatvoering:				
Ca. 35 m ² per bewoner				
Verslavingszorg	Richtinggevende normen			
	3,4 plekken per 1.000 woningen			
Voedingsgebied:				
Stedelijke voorziening				

[Vervolg] Uitgewerkte referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen en groen, Gemeente Den Haag (2024)

Categorie	Hoogstedelijk	Centrum-stedelijk	Gemengd Stedelijk	Stedelijk
Omrekenfactor van woningen naar inwoners	Huishoudens-grootte max 1,7 verschilt sterk per deelgebied	Huishoudens-grootte gemiddeld 1,94, verschilt sterk per wijk	Huishoudensgrootte gemiddeld 1,96	Huishoudens-grootte gemiddeld 2,73

Overige functies	<p>We gebruiken richtinggevende normen om ruimte te reserveren voor voorzieningen waarvan de behoefte goed te relateren is aan het aantal inwoners in een wijk. Er zijn ook voorzieningen die geconcentreerd zijn op één plek, bijvoorbeeld beroeps- en hoger onderwijs. Of waarvoor geen goede ervaringscijfers zijn, bijvoorbeeld een gebedshuis.</p> <p>Voor deze maatschappelijke functies gelden geen richtinggevende normen, maar een "nadenkplicht" om deze in de voorzieningsprogramma's mee te nemen: beroeps- en hoger onderwijs (MBO, HBO, WO), nutsvoorzieningen, gebedsruimte, kinder-/stadsboerderij, educatie-/stadstuin, scouting, dagbesteding, overige eerstelijnszorg (diëtist, ergotherapeut e.d.) en tweedelijns wijkgerichte zorg (logopedie, psycholoog). Ook wordt rekening gehouden met economische functies, zoals winkels, horeca, dienstverlening, fitness en leisure.</p> <p>Ook zijn er unieke voorzieningen, zoals de Sportcampus of Amare, die voorzien in een stedelijke, regionale of zelfs (inter) nationale behoefte.</p>											
Groen	<p>Richtlijn oppervlakte</p> <p>Inzet is om te voorzien in een hoogwaardige groene buitenruimte met een hoge gebruiks- en ecologische waarde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Openbaar (gebruiks) groen dient meerdere doelen. Niet elk stuk groen hoeft al deze doelen te vervullen: • Recreatie (wandelen, sporten, spelen, ontmoeten, tuinieren, picknicken, evenementen, stroken met hondenuitlaat etc, zie ook norm spelen en sporten) • Klimaatadaptatie (waterberging en voorkomen hittestress) • Uitzicht en groenbeleving (3-30-300 regel) • Bevordert biodiversiteit • Positief effect op de gezondheid <p>Openbaar groen is hiermee ook bedoeld voor sport, spel en ontmoeting. Voor dat doel kan een klein deel van het openbaar groen (half)verhard worden als paden of speelondergronden. Die (half)verharding moet wel functioneel zijn: het ontwerpincipe voor de openbare ruimte is 'groen tenzij'. Dat staat in de Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig (RIS308744) en in de Kadernota openbare ruimte (RIS310884).</p> <p>In ontwikkelgebieden betekent de richtinggevende normen het aantal m² groen per woning in het gebied, aan het eind van de ontwikkeling van het ontwikkelgebied. Dit wordt vastgelegd in de gebiedsvisie en voorzieningsprogramma voor het gebied. Hiermee tellen we alle bestaande woningen en bestaande groenvoorzieningen in het ontwikkelgebied mee. Dit betekent dat indien op gebiedsniveau van het gehele ontwikkelingsgebied in de huidige situatie al een tekort is aan groen dit tekort ook ingelopen moet worden en dat indien er in de huidige situatie een normatief overschot is, dit normatief overschot benut kan worden voor de nieuwe bewoners. Dus niet het metrage groenvoorziening per toegevoegde woning. Het gaat immers om de leefbaarheid van het hele gebied, niet van een project. Bestaande tekorten of overschotten buiten de grens van het ontwikkelgebied tellen niet mee. Voor het nieuwe groen wordt gerekend met 10% 'snijverlies' van inritten en dergelijke die groenstroken doorsnijden.</p> <p>Tuinen op particuliere binnenterreinen tellen ook mee met (openbaar) gebruiksgroen, mits privaatrechtelijk geborgd is dat het openbaar toegankelijk is (overdag) en in het omgevingsplan wordt geborgd dat het groen blijft, en met name toegankelijkheid in overeenstemming is met het handboek openbare ruimte. Groen op parkeergarages telt mee als groen mits voldaan wordt aan bovenstaande eisen voor binnenterreinen, en mits het voldoet aan de eisen uit het handboek openbare ruimte over groene daken. Deze eisen betreffen onder andere een minimale gronddekking van 1,2 meter. Conform de structuurvisie CID telt in dat gebied ook niet-openbaar groen mee voor de doelen klimaatadaptatie.</p>											
Voedingsgebied: Buurt/wijk	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Richtinggevende normen</th> <th>Richtinggevende normen</th> <th>Richtinggevende normen</th> <th>Richtinggevende normen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8.000 m² per 1.000 woningen</td> <td>8.000 m² per 1.000 woningen</td> <td>16.000 m² per 1.000 woningen</td> <td>24.000 m² per 1.000 woningen</td> </tr> </tbody> </table>				Richtinggevende normen	Richtinggevende normen	Richtinggevende normen	Richtinggevende normen	8.000 m ² per 1.000 woningen	8.000 m ² per 1.000 woningen	16.000 m ² per 1.000 woningen	24.000 m ² per 1.000 woningen
Richtinggevende normen	Richtinggevende normen	Richtinggevende normen	Richtinggevende normen									
8.000 m ² per 1.000 woningen	8.000 m ² per 1.000 woningen	16.000 m ² per 1.000 woningen	24.000 m ² per 1.000 woningen									
	<p>Richtlijn afstand en kwaliteit</p> <p>Bij het opstellen van gebiedsvisies en voorzieningsprogramma's wordt rekening gehouden met de afstand van nieuwe woningen tot groen:</p> <p>Binnen 300 meter van elke woning willen we een groene verblijfsplek hebben. Waar die afstand te groot is, is het streven om voor het gebied een plek aan te wijzen voor nieuw groen. Wij benutten daktuinen/verblijfsruimte in de stedelijke laag³ voor spelen, sporten en groen in de directe nabijheid van de woning.</p> <p>Bij de uitwerking van plannen voor het hele gebied worden ook kwaliteitsaspecten betrokken als bomenstructuur, klimaatadaptatie, biodiversiteit (met inzet op verscheidenheid aan bomen en bomen, die oud kunnen worden), sportieve en recreatieve routes om hard te lopen en te fietsen en ecologische netwerken in aansluiting op de stedelijke groene hoofdstructuur. Hierbij maken we in het ontwikkelgebied voldoende groene, onverharde ruimte waar bomen in de volle grond kunnen staan. Onverharde ruimte draagt op een concrete en zichtbare manier bij aan klimaatadaptatie. Het zorgt met beplanting en met name door bomen voor een verkoelende werking waardoor er een afname is van hittestress, is essentieel voor een goede waterinfiltratie in de bodem en zorgt voor waterafvang en opvang en stimuleert biodiversiteit zoals een goed bodemleven. Het voordeel van groen is daarnaast dat het ook nog meer dan twintig andere ecosystemendiensten aan de gebruikers levert zoals het bevorderen van de gezondheid. Daarom zetten we conform het coalitieakkoord 'Haags Akkoord' in op het "(onverhard) groen tenzij" principe in alle gebiedsontwikkelingen.</p> <p>De ruimtereservering voor groen draagt er ook aan bij dat vanuit elke woning drie bomen te zien zijn, en dat 30% van de openbare ruimte in de schaduw van een boom ligt. Op alle beeldbepalende parken en pleinen hebben we aandacht voor kunst in de openbare ruimte.</p>											

BIJLAGE 2

BUURTSTAD BRUSSEL

ONDERBOUWING NORMEN PER DOMEIN

GEMEENTE DEN HAAG (2024)



Bijlage 1 Onderbouwing per domein

Bijlage 1a. Onderwijs

Gemeenten hebben de wettelijke zorgplicht voor voldoende en adequate huisvesting voor scholen binnen de gemeentegrenzen. Als nieuwe wijken ontstaan en bestaande wijken worden verdicht, moeten daar tijdig nieuwe scholen en andere belangrijke voorzieningen voor kinderen staan. De gemeente heeft hierin een regierol.

Den Haag zet in op brede buurtscholen en kindcentra. In 2025 zijn alle Haagse vo-scholen een brede (buurt)school. Dit houdt in dat elke vo-school met andere scholen, instellingen en/of bedrijven samenwerkt om het onderwijs voor hun leerlingen te verbreden en te verrijken. Daarnaast wordt ingezet op de ontwikkeling van kindcentra: integrale voorzieningen voor kinderen van 0 tot en met 12 jaar. Onderwijs, zorg en welzijn komen in kindcentra bij elkaar.

Onderbouwing referentienorm

Primair Onderwijs

- Een basisschool is een buurtvoorziening.
- In een kindcentrum wordt primair onderwijs gecombineerd met een gymzaal en kinderopvang.
- Per 425 leerlingen is 1 basisschool nodig. Dit is gebaseerd op de voorkeur om kindcentra met een dubbele leerlijn te bouwen (minimaal 17 groepen).
- Het benodigde metrage voor een kindcentrum betreft 4.400 m² bruto vloeroppervlak.

	Binnenruimte (m ²)	Buitenruimte (m ²)	BVO per 425 leerlingen (m ²)
Primair onderwijs	2.245	1.000	3.245
Gymzaal	455		455
Kinderopvang	500	200	700
Totaal			4.400 m²

Tabel 1: uitsplitsing richtinggevende normen primair onderwijs in m² BVO

Voortgezet Onderwijs

- Een vo-school is een bovenwijkse voorziening.
- Momenteel kent Den Haag ongeveer 40 vo-scholen en ruim 28.000 leerlingen in de bijbehorende leeftijdscategorie. Per 700 leerlingen is een school in het voortgezet onderwijs nodig.
- Het benodigde bruto vloeroppervlak voor een middelbare school is ca. 6.410 m². Dit is inclusief buitenruimte en twee gymzalen.
- Speciaal en internationaal onderwijs zijn meegenomen in de richtinggevende normen, maar niet uitgesplitst in een eigen categorie.

	Binnenruimte (m ²)	Buitenruimte (m ²)	BVO per 700 leerlingen (m ²)
Klaslokalen	5.000	500	5.500
Gymzalen	910		910
Totaal			6.410 m²

Tabel 2: uitsplitsing richtinggevende normen voortgezet onderwijs in m² BVO

Bijlage 1b. Zorg en welzijn

De wereld van zorg en welzijn kent veel wettelijke kaders. Doordat men langer zelfstandig thuis woont, is zorg en ondersteuning in de buurt van groot belang. Hagenaars in een kwetsbare positie kunnen sinds 2015 voor brede ondersteuning terecht bij de Servicepunten XL. Deze zijn gehuisvest in buurt- en wijkcentra, met een breed welzijnsaanbod. Er vindt steeds meer verbinding plaats tussen welzijn en de eerstelijnszorg, zoals in het gezondheidscentrum de Rubenshoek al het geval is.

De missie is dat de Haagse jeugd veilig, gezond en met plezier opgroeit, haar talenten ontwikkelt en meedoet in de stad. In het Centrum Jeugd en Gezin (CJG) zijn de taken bijeengebracht die de gemeente uitvoert op grond van de Wet Publieke Gezondheid en de Jeugdwet. Sinds 2012 heeft elk stadsdeel een eigen CJG.

Onderbouwing richtinggevende normen

Eerstelijnszorgvoorzieningen

De eerstelijnszorgvoorzieningen betreffen huisarts, tandarts, fysiotherapeut, verloskundige en apotheek. Dit is zorg waar inwoners zelf zonder verwijzing naartoe kunnen gaan.

- Voor huisartsen geldt een normpraktijk van 1 huisarts per 2.095 patiënten. Echter, de normpraktijk voor huisartsen is de afgelopen periode al diverse keren naar beneden bijgesteld. De Landelijke Huisartsen Vereniging (LHV) pleit al enkele jaren voor een verkleining van het aantal patiënten in huisartsenpraktijken, zodat huisartsen meer tijd per patiënt krijgen. Wat de LHV betreft komt de norm op 1.800 patiënten per praktijk te liggen.
- De richtinggevende normen voor de overige voorzieningen zijn gebaseerd op de huidige situatie in Nederland, Zuid-Holland of Den Haag. Hierin is geen rekening gehouden met over- of onderbenutting op dit moment.
- In het stedelijke woonmilieu is de huishoudensgrootte per woning groter dan in de andere milieus. In theorie zou dit voor iedere voorziening een grotere behoefte per woning betekenen. Echter betreffen dit juist 'sterke' wijken waar de bevolking meer te besteden heeft en over het algemeen een gezondere leefstijl heeft. Daarom wordt een gezamenlijke richtinggevende normen gehanteerd voor alle woonmilieus. Alleen voor het hoogstedelijke milieu met een lagere huishoudensgrootte is de norm lager gemaakt. Met kleine huishoudens en veel studenten wordt een lagere behoefte verwacht.
- Maatwerk is noodzakelijk op basis van de huidige bezetting en het type inwoners in een wijk.

	Aantal per 1.000 inwoners	BVO m ² per 1,0 fte
Huisarts	0,48	120
Tandarts	0,5	120
Apotheek	0,15	150
Fysiotherapeut	0,93	50
Verloskundige	0,5 per 1.000 vrouwen in de vruchtbare leeftijd	40

Tabel 3: richtinggevende normen eerstelijnszorg

Welzijn, jeugd en wijken

De richtinggevende normen voor welzijn jeugd en wijkvoorzieningen zijn in beeld gebracht op basis van het huidige metrage per inwoner in Den Haag.

- De behoefte aan CJG's en club- en buurthuizen is groter in wijken met veel kinderen en jongeren. Bij het opstellen van deze richtinggevende normen is gekeken naar het huidige aantal vierkante meters en niet naar feitelijk gebruik.
- Feitelijk worden beschikbare vierkante meters in wijk- en buurtcentra (Servicepunten XL) ook gebruikt als club- en buurthuizen. Er is een grote mate van functievermenging. Veel maatschappelijke initiatieven, bewonersinitiatieven, vrijwilligersorganisaties en zelforganisaties maken gebruik van beide soort locaties. Daarom is gekozen voor één gezamenlijke richtinggevende normen.
- Den Haag hanteert het beleidsmatige concept van een "Buurthuis van de toekomst", waarin sportclubs, scholen, culturele-, zorg- en welzijnsinstellingen en andere organisaties een accommodatie delen. De behoefte in vierkante meters aan welzijnsvoorzieningen wordt daarom deels ondergebracht in voorzieningen van een andere categorie.
- Stadsdelen krijgen signalen dat er momenteel een ruimtetekort is voor maatschappelijke initiatieven en dat de bezettingsgraad van welzijnslocaties over het algemeen hoog ligt. Met het IHP Zorg & Welzijn wordt daarom onderzoek gedaan naar de bezettingsgraad.

	Huidig BVO m ²	M2 per 1.000 inwoners
Centrum Jeugd en Gezin	13.900	26 m ²
Club- en buurthuis	3.000	6 m ²
Wijk- en buurtcentrum/Servicepunt XL	29.500	55 m ²
Totaal		87 m²

Tabel 4: richtinggevende normen welzijn, jeugd en wijken

Sociale zaken en dienstverlening: hulp richting werk en armoede

Dit betreft klantontvangst richting werk en armoede, bestaande uit:

- Centrale voorzieningen waaronder gemeentelijke kredietbank, WSP (Den Haag Werkt!), Coördinatie Punt dak- en thuislozen en re-integratie.
- Wijkvoorzieningen waaronder schuldenproblematiek, sociale raadsleden en servicepunten arbeid (gericht op jongeren).



Over het algemeen is centralisering van de voorzieningen wenselijk. Voor bepaalde doelgroepen is sprake van een drempel, waarmee het van belang is dat er ook voorzieningen in de nabijheid zijn. Inzet is daarom op spreiding, maar niet altijd met een eigen faciliteit, bijvoorbeeld door ook van Servicepunt XL gebruik te maken.

Momenteel is een groot deel van de voorzieningen gesitueerd aan de Fruitweg.

	Huidig BVO m ²	M2 per 1.000 inwoners
Voorzieningen sociale zaken	6.080	1,3 m ²

Tabel 5: richtinggevende normen hulp richting werk en armoede

Begeleid wonen, opvang en verslavingszorg

- In totaal zijn er in Den Haag 49 locaties voor begeleid wonen, vervangend tehuis en opvang (peildatum 2021). Een deel betreft gemeentelijk vastgoed (15.500 m²) en een deel andere instellingen en stichtingen zoals het Leger des Heils. Dit zijn 34 locaties met een capaciteit voor 1.034 personen. Met een gemiddelde van 35 m² per persoon (totaal 36.200 m²) leidt dit tot een metrage van 200 m² per 1.000 woningen.
- Op dit moment zijn er 22 locaties voor verslavingszorg met een capaciteit van 884 personen. Op basis van de huidige woningvoorraad in Den Haag komt dit neer op 3,4 plekken per 1.000 woningen.
- Dit deel van de behoefte aan opvang hangt niet samen met bevolkingsgroei, maar bijvoorbeeld met het woningtekort en andere crises.

Bijlage 1c. Kunst en cultuur

In het Beleidskader Kunst en Cultuur 2021-2024: Zee aan mogelijkheden (2019) zet de gemeente in op het in standhouden van een divers en hoogwaardig cultureel aanbod voor een breed publiek. De ontwikkelgebieden in de Binckhorst, het CID en Zuidwest zijn daarom van grote invloed om deze ambitie te realiseren. Voldoende ruimte voor kunst en cultuur is van belang om de leefbaarheid in deze gebieden te behouden of vergroten. In het IHP Cultuur & Bibliotheken is de opgave voor komende 10 jaar weergegeven.

Onderbouwing richtinggevende normen

Cultuurankers

Ieder stadsdeel in Den Haag heeft een Cultuuranker, zoals een theater, bibliotheek of museum van waaruit activiteiten voor het stadsdeel georganiseerd worden. Ieder cultuuranker speelt in op de eigenschappen van de buurt.

De richtinggevende normen voor cultuurankers zijn gebaseerd op het huidige aanbod aan voorzieningen in Den Haag. Er zijn acht cultuurankers (waarvan 2 bibliotheken) in Den Haag met in totaal een metrage van ca. 15.000 m². In totaal is er op dit moment ca. 60 m² aan cultuurankers per 1.000 woningen aanwezig in Den Haag.

Daarnaast zet Den Haag in op diverse stedelijke voorzieningen rondom kunst en cultuur, waaronder voldoende ateliers en broedplaatsen conform het broedplaatsenbeleid



(RIS306133) en een aantrekkelijk aanbod aan poppodia, film en musea. Dit trekt ook bezoekers aan van buiten Den Haag.

Bibliotheken

Er zijn 14 bibliotheken in de wijken van Den Haag met in totaal een metrage van ca. 12.000 m² (exclusief de centrale bibliotheek van 16.750 m² met een stedelijk verzorgingsgebied). Op basis van de huidige woningvoorraad is dit 45 m² per 1.000 woningen. In dit getal zit een overlap met de richtinggevende normen voor cultuurankers, omdat de cultuurankers in Leidschenveen-Ypenburg en Loosduinen ook een bibliotheek betreffen.

Uitgangspunt voor beleid is de bibliotheekvisie 2021-2025, Bibliotheek in Beweging (RIS 306227 collegebesluit 25 september 2020).

Overige kunst- en cultuurvoorzieningen

Daarnaast zet Den Haag in op de wijk overstijgende functies atelierruimte, broedplaatsen, theater, dans en film, poppodia/muziek, musea, cultuur verzamelpanden en de centrale bibliotheek. Aangezien dit vooral ambities betreffen, en de voorzieningen deels afhankelijk zijn van bezoekers (van elders). Bij podia komt ongeveer 50% van de bezoekers van buiten Den Haag.

Voor deze voorzieningen zijn met deze herijking nu ook de ambities ook uitgedrukt in richtinggevende normen. Voor het maken van de richtinggevende normen is uitgegaan van het gemiddelde per woning in 2022. Dit is wellicht discutabel, omdat niet alle groei samenhangt met het aantal inwoners. Hier is wel voor gekozen omdat er ook groei is van woningen in de regio en het binnenlandse toerisme toeneemt. Van de musea wordt 50% gefinancierd door de markt.

Bijlage 1d. Sport

De ambitie van de raad is dat in 2030 100% van de Hagenaren sport (sportbeleidskader 2015-2030, RIS 283153). Dit betekent dat elke Hagenaar minstens eens per maand sport. In 2014 was de sportdeelname circa 70%. Om te kunnen sporten zijn er voldoende sportvoorzieningen in de buurt nodig. Den Haag groeit en het aanbod aan sportvoorzieningen moet aansluiting blijven vinden op de groeiende sportvraag.

Verspreid over de stadsdelen hebben we op dit moment de beschikking over 6 (openbaar toegankelijke) zwembaden, 17 sporthallen en 195 sportvelden. De afgelopen 4 jaar hebben we 19 nieuwe kunstgrasvelden (voetbal, hockey, korfbal en rugby) gerealiseerd. Ook zijn we trots op de diverse (inter)nationale topsportaccommodaties, zoals de Sportcampus Zuiderpark, het Zeilcentrum in de haven, het Cars Jeans Stadion, Het Hofbad en de voormalige RAC-hallen (urban sports).

De gemeenteraad heeft – constaterende dat Den Haag er tot 2040 zeker 80.000 inwoners bij krijgt – gevraagd om een (richtinggevende) sportnorm die leidend is bij de toekomstige ontwikkelingen. De norm geeft aan in welke mate het aantal sportvoorzieningen met de stad mee groeit.

Op 25 november 2020 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Haags Sportakkoord (RIS306192). Hierin is de visie op sport en bewegen verwoord.

Onderbouwing richtinggevende normen

De richtinggevende normen zijn gebaseerd op de data over de huidige hoeveelheid aan sportvoorzieningen in de gemeente Den Haag. De (kwantitatieve en kwalitatieve) vraag naar sport is afhankelijk van het type inwoners en verschilt daarmee per wijk.

De norm wordt gebruikt om de behoefte aan veldoppervlak te berekenen. Voordat dit leidt tot de aanleg van extra sportterrein wordt eerst gekeken of de sportcapaciteit op bestaande accommodaties kan worden geoptimaliseerd door bijvoorbeeld omzetting van gras in kunstgras. De ruimtelijke inbedding van projecten in het stedelijk weefsel en de hoeveelheid ruimte in projectgebieden maken het niet altijd mogelijk of wenselijk het sportprogramma in het gebied zelf te realiseren. In de opeenvolgende fasen van een gebiedsontwikkelingsproces (haalbaarheid en ontwerp) gelden daarom de volgende spelregels:

- De ruimte voor sport om de hoek (sporten en bewegen in de openbare ruimte) á 1 m² per woning wordt binnen het ontwikkelgebied gerealiseerd.
- De opgave voor (anders-)georganiseerde buitensport wordt in het ontwikkelgebied of indien niet mogelijk bij voorkeur binnen een hemelsbrede afstand van ongeveer 1.500 meter rond het ontwikkelgebied gerealiseerd of opgelost. Conform de beslissing boom sport wordt ook getrapt op een grotere afstand gekeken.

De afstandsnorm voor (anders-)georganiseerde sport is gebaseerd op een acceptabele reisafstand naar een sportvoorziening met onderscheid naar type buitensport, waarbij de fietsverbinding en de bereikbaarheid met openbaar vervoer een rol spelen. Bij kleine woningaantallen zal het draagvlak voor een sportvoorziening binnen het ontwikkelgebied te klein zijn, maar wel bijdragen aan de vraag op een hoger schaalniveau (bijvoorbeeld aan de vraag naar zwembad). Door de opgave per ontwikkelgebied in kaart te brengen, kan in volgende planfasen beredeneerd bekeken worden of de sportopgave in het gebied zelf of bovenplans wordt gerealiseerd. Om een goed beeld hiervan te krijgen is in een nadere studie een stadsbreed planologisch spreidingsbeeld voor sport en bewegen uitgewerkt – het integraal huisvestingsplan sport (IHP sport). Hierin wordt op stedelijk en bovenplans niveau gekeken naar de uitbreiding en spreiding van het stedelijke sportaanbod.

Sporthal

- In Den Haag zijn 25 sporthallen aanwezig, waarvan 19 sporthallen in eigendom zijn van de gemeente Den Haag. Vier sportverenigingen beschikken over een eigen sporthal en verhuren deze aan andere sportverenigingen.
- Daarnaast hebben het Roemer Visscher College en het Segbroek College een sporthal voor het eigen bewegingsonderwijs. Deze sporthallen zijn in de avond en het weekend beschikbaar voor overige partijen. Echter, omdat de gemeente niet kan garanderen dat deze ruimte beschikbaar is voor sport, zijn deze vierkante meters niet meegenomen in de richtinggevende normen.



- Om de richtinggevende normen te berekenen, is uitgegaan van de huidige situatie van 1 sporthal per 22.000 inwoners. Het gemiddelde bruto vloeroppervlak van een sporthal in Den Haag is ca. 2.840 m². Dit komt neer op 118 m² sporthal per 1.000 inwoners. Op basis van de gemiddelde huishoudensgrootte per woonmilieu wordt de richtinggevende normen uitgedrukt in vierkante meters per 1.000 woningen.
- Uit het Mulier Rapport (RIS301864, 2019) blijkt een huidig overschot van 1 sporthal en een tekort van 14 sportzalen. Bij een groeiende behoefte zou de richtinggevende normen bijgesteld moeten worden, wat thans nog niet is voorzien.
- De opgave voor sporthallen is opgenomen in het IHP Sport.

Zwembad

- Den Haag kent zes zwembaden: het Zuiderpark, het Hofbad, Overbosch, de Blinkerd, de Waterthor en de Houtzagerij. Op basis van de huidige voorraad en toekomstige behoefte komen we op een richtlijn van 1 zwembad per 77.500 inwoners.
- Den Haag beschikt over 21.600 m² zwembaden plus 11.622 m² in combinaties met sporthallen. Dit komt neer op 61 m² zwembad per 1.000 inwoners. Op basis van de gemiddelde huishoudensgrootte per woonmilieu wordt de richtinggevende normen uitgedrukt in vierkante meters per 1.000 woningen.
- Als we de richtinggevende normen van 1 zwembad per 77.500 aanhouden zijn tot 2040 minimaal twee extra zwembaden nodig. Dat is in overeenstemming met de conclusies van het vastgestelde behoeferapport van Drijver & Partners (RIS299542).
- De opgave voor zwembaden is opgenomen in het IHP Sport.

Buitensport

- Den Haag beschikt over ca. 2.151.000 m² aan buitensport (inclusief club- en kleedgebouwen). Dit resulteert in een gemiddeld bruto vloeroppervlak aan buitensportvoorzieningen van 4,0 m² per inwoner in Den Haag.
- Het huidige aanbod is ruimtelijk onevenwichtig verspreid in Den Haag. Buitensportvoorzieningen zijn echter wijkoverstijgend en door de grote ruimtebehoefte lastig in te passen in dichtbebouwde wijken. De sportnorm dient dus naast op wijkniveau, ook altijd op stadsdeel- en stedelijk niveau beschouwd te worden.
- Momenteel is er voor voetbal, hockey en rugby een tekort aan veldruimte. Deze sporten groeien sterk in beoefening en de veldbezetting concentreert zich sterk op de zaterdag. De tekorten nemen naar verwachting verder toe de komende jaren. Naast het bouwen van extra veldruimte, zal de gemeente inzetten op een betere spreiding van teams over het weekend. Bij het bereiken van de maximale bezetting groeien de buitensportaccommodaties mee aan de hand van de richtinggevende normen.
- Voor atletiek, tennis en handbal is naar verwachting voldoende capaciteit de komende jaren.
- De maximale afstand die bewoners willen afleggen naar een sportvoorziening, hangt ook mede af van leeftijd en opleidingsniveau. Door de toenemende vergrijzing ontstaat meer behoefte aan goed bereikbare sportvoorzieningen.
- In het IHP Sport is opgave geformuleerd voor de komende 10 jaar.



Sport overig (sportzalen)

- Dit betreft niet-commerciële accommodaties voor bijvoorbeeld judo- en boksscholen. Den Haag heeft gemiddeld 23 m² bvo per 1.000 woningen aan overige sportvoorzieningen. Hiervoor is geen norm opgenomen.

Sport in de openbare ruimte

- In Den Haag wordt steeds meer in de buitenruimte gesport, bijvoorbeeld met bootcamps, skaten, hardlopen en fietsen. Hiervoor is geen data voor Den Haag beschikbaar.
- Voor de richtinggevende normen is 1.000 m² per 1.000 woningen aangehouden als onderdeel van de totale behoefte aan “gebruiksgroen”. De norm voor gebruiksgroen verschilt per type stedelijk milieu.

Speelveldjes

- Dit betreft de courts in de wijken zoals de Krajicek en Cruyff Courts.
- We hanteren een stadsbrede richtinggevende normen van 1.000 m² per 1.000 woningen.

Overzicht maatvoering sportaccomodaties

Soort sportfaciliteit	Maatvoering
Sporthal	3.000 m ²
Zwembad	4.000 m ²
Voetbal	7.700 m ²
Hockey	6.000 m ²
Rugby	7.700 m ²
Tennis (1 baan)	450 m ²
Padel (1 baan)	200 m ²
Krajicek Playground	800 m ²
Cruyff Court	450 m ²

Tabel 6 Overzicht maatvoering sportaccomodaties

BIJLAGE 3

BUURTSTAD BRUSSEL

BEKOSTIGING MAATSCHAPPELIJK VASTGOED

GEMEENTE DEN HAAG (2024)

Bijlage 2 Bekostiging maatschappelijk vastgoed

Algemeen

Maatschappelijke voorzieningen worden op verschillende manieren gefinancierd. Vaak heeft de gemeente daarbij een rol, maar zeker niet overal. Een praktijk voor huisartsen of fysiotherapeuten komt zonder tussenkomst van de gemeente tot stand. Ook zorginstellingen en woon/zorg combinaties of seniorenwoningen zorgen zelf voor huisvesting. Maar ook commerciële sportaanbieders, hoger onderwijs of bijvoorbeeld de landenscholen krijgen geen bekostiging van de gemeente. Uiteraard speelt de gemeente wel een rol in het ruimtelijk mogelijk maken van dergelijke functie in het bestemmingsplan/omgevingsplan. Voor eventuele nieuwbouw verstrekt de gemeente de vergunning binnen de wettelijke kaders.

Daar waar de gemeente wel een rol speelt in de financiering van maatschappelijke voorzieningen is dat tweeledig. Enerzijds is er voor de huisvesting/realisatie van openbare ruimte de investeringslast met langlopende verplichtingen (kapitaallasten) en anderzijds zijn er ten aanzien van de exploitatie van instellingen vaak structurele verplichtingen. Huisvesting zonder programmering is een lege huls. Gerealiseerd openbaar groen en speelruimte dienen op voldoende niveau beheerd te kunnen worden.

Er zijn in de huidige situatie twee algemene knelpunten bij de bekostiging van extra voorzieningen. Ten eerste is er geen systematiek in de gemeentelijke begrotingsregels die voorziet in extra investeringsruimte als de stad groeit. Er is weliswaar in de begroting een oplopende kapitaalreeks opgenomen. Het blijft elk jaar de vraag bij de meerjarenbegroting of de oplopende reeks wordt doorgetrokken en of er gecorrigeerd wordt voor inflatie. Er ligt daarmee geen directe relatie tussen meer inwoners en meer budget voor voorzieningen. Terwijl de behoefte wel toeneemt en de investering in uitbreiding (kosten) voor de baten (verhoging gemeentefonds en OZB-inkomsten) uit gaat.

Ten tweede zijn maatschappelijke gebouwde voorzieningen van oudsher geen onderdeel van het ruimtelijk domein met als gevolg dat in grondexploitaties snel een knelpunt ontstaat, omdat gerekend is met functies die ook in het bestemmingsplan mogelijk zijn en een hogere opbrengst hebben dan de maatschappelijke voorzieningen. Ook is beheer van een uitbreiding van het areaal openbaar groen niet vanzelfsprekend structureel gedekt.

Onderwijs *Wettelijke taak gemeente*¹⁶

Investerings

De huisvesting van het primair en voortgezet (speciaal) onderwijs in Den Haag is geregeld in de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Den Haag 2015.¹⁷ De verordening beschrijft hoe en voor welke zaken onderwijsinstellingen bekostiging van huisvesting moet worden geboden. Het gaat daarbij om vervanging en uitbreiding van schoolgebouwen. De toekenning van middelen loopt via het programma Onder-

¹⁶ Wet op het primair onderwijs & Wet op het voortgezet onderwijs.

¹⁷ Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Den Haag 2015.



wijshuisvesting, dat jaarlijks door het college wordt vastgesteld binnen de kaders van de begroting.

Het betreffen onrendabele investeringen die voortkomen uit de wettelijke taak van de gemeente. Hiervoor is ruimte gereserveerd in het MIP die structureel beschikbaar is voor Onderwijshuisvesting. In het gemeentefonds zit een niet gelabelde bijdrage voor onderwijshuisvesting die (deels) voorziet in de dekking van de investerings- en exploitatielasten.

Exploitatie

Als onderdeel van de lumpsum van het ministerie van OCW aan de schoolbesturen, ontvangt het bestuur een genormeerde vergoeding voor onderhoud, energieverbruik en schoonmaak. De schoolbesturen dienen het onderhoud te bekostigen voor het terrein en gebouw als het gaat om:

- het onderhoud van de binnenkant;
- het buitenonderhoud en aanpassingen;
- het herstelonderhoud;
- vervanging van leer- en hulpmiddelen.

De gemeente bekostigt vanuit haar wettelijke taak de OZB en verzekering van schoolgebouwen en inboedel, geeft een vergoeding voor het onderhoud aan gymzalen, bekostigt de eerste inrichting en lespakketten, constructiefouten, glasschade, verhuizingskosten en waar van toepassing huurkosten en erfpachtcanon. Ook voorziet de gemeente in tijdelijke huisvesting voor scholen waar vervangende nieuwbouw wordt gerealiseerd.

Zorg Deels wettelijke taak gemeente¹⁸

Investerings

Huisvesting is een eigenstandige verantwoordelijkheid van de zorginstellingen.

Exploitatie

De huisvestingslasten worden deels via subsidies en inkoop, en deels via andere inkomsten bekostigd (markt/verzekeraars).

Knelpunten

Als gevolg van de decentralisatie van overheidstaken naar gemeenten in 2015 zijn structureel financiële tekorten ontstaan. Het Rijk draagt taken over aan de gemeente, maar zij krijgt daar geen of niet genoeg financiering voor. Gemeenten zijn sinds de decentralisatie verantwoordelijk voor jeugdzorg, werk en inkomen, en zorg aan langdurig zieken en ouderen.

18 Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) & Jeugdwet & Wet publieke gezondheid.



Welzijn *Deels wettelijke taak gemeente*¹⁹

Investerings

Hier is sprake van rendabele investeringen waarbij de kapitaallasten terugverdiend worden via de huurbaten. In veel gevallen, zoals bij club- en buurthuizen worden de welzijnsinstellingen door de gemeente gesubsidieerd.

Exploitatie

Servicepunten XL en de Centra voor Jeugd en Gezin zijn volledig bekostigd door de gemeente (in huur of eigendom).

Knelpunten

Als gevolg van de decentralisatie van overheidstaken naar gemeenten in 2015 zijn structureel financiële tekorten ontstaan. Het Rijk draagt taken over aan de gemeente, maar zij krijgt daar geen of niet genoeg financiering voor. Gemeenten zijn sinds de decentralisatie verantwoordelijk voor jeugdzorg, werk en inkomen, en zorg aan langdurig zieken en ouderen.

Cultuur *Geen wettelijke taak gemeente*

Investerings

Investerings in gemeentelijke cultuurpanden worden op grond van de gemeentelijke financiële systematiek in het meerjarig investeringsplan (MIP) als onrendabel aangemerkt. Het als onrendabel aanmerken betekent dat de gemeente de kapitaallasten (afschrijvings- en rentelasten) voor zijn rekening neemt.

Exploitatie

Cultuurinstellingen draaien voor een belangrijk deel op subsidie en zijn veelal verantwoordelijk voor het gebruikersonderhoud en de gemeente voor het eigenarenonderhoud. Subsidies worden door de gemeente toegekend via het Meerjarenbeleidsplan Kunst en Cultuur, waarin de plannen en financiële kaders voor de komende vier jaar worden vastgesteld.

De bij de huurders in rekening gebrachte huur dient ter afdekking van de OZB, verzekeringen en het eigenaarsonderhoud. Het eigenaarsonderhoud wordt door de CVDH uitgevoerd op basis van een Meerjaren Onderhoudsplan. De vervanging van gebouwgebonden installaties is hierin niet opgenomen. Deze investeringen lopen via het MIP.

Knelpunten

De dekking voor de vervangingsinvesteringen van de gebouwgebonden installaties vanuit het verleden is niet structureel geregeld, maar wordt op basis van de beschikbare financiële ruimte afgewogen ten opzichte van andere investeringen. Dit terwijl dergelijke vervanging onontkoombaar is.

¹⁹ Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) & Jeugdwet & Wet publieke gezondheid.



Sport *Geen wettelijke taak gemeente*

Investerings

De gemeentelijke sportaccommodaties worden onderhouden conform de methodiek van 'conditie gestuurd' onderhoud. Investerings in de gemeentelijke sportaccommodaties (objecten die in gemeentelijk beheer zijn met een verwachte beheertermijn van minimaal vijf jaar) worden op grond van de gemeentelijke financiële systematiek in het meerjarig investeringsplan (MIP) opgenomen. De meeste investeringen zijn onrendabel. De rendabele investeringen worden door middel van de huuraanpassing met de huurder verrekend (denk in dit geval aan het de aanleg van het natuurgrasveld in het ADO stadion).

Exploitatie

De gemeentelijke sportvelden worden door de gemeente beheerd, terwijl de sportaccommodaties in bruikleen aan de verenigingen worden gegeven, waarbij zij zorgdragen voor al het onderhoud. De verenigingen hebben de mogelijkheid om bij aanpassingen van de accommodaties hier zowel gemeentelijke (IAS) als Rijkssubsidie (BOSA) aan te vragen. Bij aanleg van nieuwe sportaccommodaties (zowel binnen als buiten) zijn er middelen vanuit het MIP beschikbaar (uiteraard na goedkeuring Raad).

Gebruikers- en eigenaarsdeel van het onderhoud

Het onderhoud van sportaccommodaties is verdeeld in gebruikers en eigenaren onderhoud, waarbij het gebruikers onderhoud door Sportvoorzieningen (OCW) wordt verricht en het eigenaren onderhoud (van de zwembaden en sporthallen) door CVDH. De onderhoudsdotatie voor zowel het gebruikersonderhoud als voor het eigenaren onderhoud is structureel ontoereikend voor het uitvoeren van het (duurzame) meerjaren onderhoudsplan. Insteek is dat dit met een oplopende reeks in de begroting wordt opgelost, maar grote knelpunten in onderhoud en hoge energielasten zorgen ervoor dat huidige middelen ontoereikend zijn.

Knelpunten

Bij afschaffing van de (diverse) subsidieregelingen bestaat de mogelijkheid dat het onderhoud aan de in bruikleen gegeven sportaccommodaties in verval raken en het onderhoud alsnog in handen van de gemeente wordt gelegd.

Spelen *Geen wettelijke taak gemeente*

Investerings

Het wettelijk kader wordt gevormd door het Warenwetbesluit Attractie- en Speeltoestellen (WAS). De Nederlandse Voedsel – en Warenautoriteit (NVWA) voert het toezicht hierop uit. In het WAS worden eisen gesteld aan de veiligheid van speeltoestel. De gemeente is verantwoordelijk voor alle speel- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte (in gemeente bezit).

Bij nieuwbouwprojecten horen investeringen ten behoeve van spelen in het project te worden meegenomen.

**Exploitatie**

Het op orde houden van een kwalitatief goed en uitdagend speelvoorzieningenniveau kan de gemeente niet alleen. De gemeente betreft ouders, verzorgers en vrijwilligers actief bij het beheer en onderhoud van speelplekken. De speelvoorzieningen voldoen aan de wettelijke kaders en zijn in goede staat van onderhoud. De speeltoestellen worden jaarlijks viermaal conform de wettelijke veiligheidseisen geïnspecteerd en er wordt zorg voor gedragen dat alle openbare speelvoorzieningen veilig zijn. Het onderhoud van de speelvoorzieningen valt binnen het stadsdeelbudget voor Openbaar Groen en openluchtrecreatie.

Knelpunten

In projecten en grondexploitaties zijn niet altijd voldoende middelen opgenomen om ook spelen in de openbare ruimte mee te nemen.

Groen Geen wettelijke taak gemeente**Investerings**

Investerings in ontwikkelgebieden kan de gemeente de kosten deels verhalen op ontwikkelaars. Dat kan ook de gemeente zelf zijn. Bij private ontwikkelings die gevolgen hebben voor de openbare ruimte, wordt een zogenaamde anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelende partij, waarin afspraken worden gemaakt over de aanleg/aanpassing van de openbare ruimte. Als een overeenkomst niet mogelijk is, gelden de regels voor kostenverhaal uit het omgevingsplan. De wet stelt een grens aan de kosten die verhaald mogen worden. Deze mogen niet hoger zijn dan de opbrengst van een project.

Op dit moment verhaalt Den Haag de kosten voor extra groen in ontwikkelgebieden niet op ontwikkelaars. Dit betekent dat de gemeente afhankelijk is van eigen middelen en Rijksmiddelen.

Exploitatie

Openbaar groen in de wijken wordt volledig door de gemeente beheerd. De gemeente beheert het overgrote deel van de grote groengebieden en het strand. Het Haagse Bos en Malieveld worden door Staatsbosbeheer beheerd en Dunea beheert in Meijndel en Solveld. Daarnaast beheren private partijen (deels) publiek toegankelijke buitenruimte, zoals rondom het Maanplein.

Knelpunten

Aandachtspunt bij het doen van investeringen is inzicht in de toekomstige beheerlasten. Bij een areaaluitbreiding of bij de aanleg van hogere kwaliteit dan voorzien in de begroting, bestaat het risico op een structureel tekort op de beheerlasten. Grotere ontwikkelgebieden dienen dan ook voorzien te zijn van een beheerplan, dat inzicht geeft in de toekomstige beheerlasten. Het is gewenst in de ontwikkeling verschil te maken tussen openbare ruimte (beheerd door de gemeente) en publiek toegankelijke buitenruimte (hetgeen door gebruikers vaak als openbare ruimte wordt ervaren en een waardevolle toevoeging kan zijn indien aan randvoorwaarden wordt voldaan).

