

De échte 15-minutenstad heeft al bestaan

14 augustus 2023



Dystopische geluiden over de komst van de '15-minutenstad'. En begrijpelijk als steden als Oxford het voorbeeld hiervoor moeten zijn. Toch is de gedachte van een beloofbare stad lovenswaardig. En, we hadden die ooit. Totdat de grootgrutters en winkelcentra ons dwongen met de auto boodschappen te gaan doen. Nu de middenstand verder wordt afgebroken en grote concerns de winkelstraten zullen overnemen is het huidige concept van de '15-minutenstad' vals en gevaarlijk.

Foto: Kopenhagen (EZAZ)

Naar een beloofbare stad

Steden willen het autoverkeer sterk gaan beperken. Dat is op zich niet nieuw, al jaren wordt het autoverkeer in de grote steden afgeremd. Zogenaamde 'speelstraten' waarbij tijdelijk de staat wordt afgezet, aanleg fietsstroken of opheffen parkeerplaatsen, het zijn de reeds bekende middelen om het autoverkeer in de stad terug te dringen. Veiligheid en leefbaarheid zijn daarvoor de redenen.

Ook het streven om voorzieningen op loopafstand te hebben is niet nieuw; sterker, onze steden waren van oorsprong zo ingericht. Na de afbraak van sloppenwijken van dicht op elkaar staande huizen uit de 18e en 19e eeuw werden de wijken breder en strakker opgezet. Hierbij werden nieuwe woonwijken in woonblokken gebouwd, waarbij minimaal op elke hoek van zo'n woonblok een winkel was gevestigd: een slager, bakker of groentewinkel. Met de komst van de 'moderne stad' in de 1960-er jaren werd 'functiescheiding' uitgangspunt. Ook de economische schaalvergroting van winkelbedrijven leidde tot grotere en geografisch geconcentreerde winkellocaties.



De Bijlmermeer in Amsterdam, dat nu Amsterdam Zuidoost wordt genoemd, was (en deels nog steeds) een extreem voorbeeld van functiescheiding. Verkeer werd gescheiden van wonen. Fietsers van autoverkeer. Wonen van winkelen en werken. Uiteindelijk werden er 13.000 woningen opgeleverd verdeeld over 31

flatgebouwen.

Het concept bleek de menselijke maat te overstijgen en verloedering deed haar intrede. Inmiddels zijn 7.000 flatwoningen gesloopt, 5.200 opgeknapt en zo'n 5.000 nieuwe (rijtjes)woningen gebouwd. [Lees ook...](#)

Functiescheiding is oud concept

Die functiescheiding als concept stamt al uit 1928 toen het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) startte. Tot haar opheffing in 1959 zou zij plannenmakers inspireren om steden 'op te knippen' in functies. Het eerste doel was het scheiden van industrie en wonen. In de grote Europese steden, bijvoorbeeld Berlijn, is nog goed te zien dat fabrieken midden in de woonwijken stonden, met alle overlast van dien. De scheiding werd echter steeds verder doorgevoerd, tot het achteraf doorgeschoten Bijlmerproject waarbij de scheiding zo sterk was dat er een vervreemding en uiteindelijk verloedering optrad.

De combinatie van schaalvergroting in het winkelbedrijf en de stedenbouwkundige opvattingen zorgden ervoor dat de dagelijks noodzakelijke voorzieningen, vooral winkels, niet meer op loopafstand bereikbaar waren. Het aantal winkelmomenten liep terug en de hoeveelheid boodschappen per winkelmoment groeide, een extra reden om de auto te gebruiken.

Met het huidige concept '15-minuten stad' wordt met '[Zero carbon emissions](#)' als reden, het autoverkeer op onorthodoxe wijze ingeperkt. Blokkades tussen wijken moet het gebruik van de auto verminderen.

Oxford, nachtmerrie-scenario

Met een ambitieus verkeerscirculatieplan zet het 150.000 inwoners tellende Oxford de aanval in op het autoverkeer. Dat kan op verschillende manieren, maar de aanpak van Oxford is zorgelijk. De kritiek op deze aanpak gaat er over dat de stad het reizen tussen de van elkaar door fysieke blokkades gescheiden stadswijken digitaal gaat monitoren. Daarvoor zal de stad in zes sectoren worden opgesplitst. Tussen de sectoren zullen detectiepoortjes worden geplaatst die het kenteken registeren. Automobilisten mogen wel naar een andere sector maar -vooralsnog- maximaal 100 maal per jaar. Wie daar overheen gaat krijgt een boete

van £70.

Het is deze vorm die leidt tot dystopische vergezichten van de wijk als gevangenis. Met de QR-code nog in herinnering en de trend naar steeds meer digitale volgsystemen, is de uitwerking van Oxford inderdaad een nachtmerrie-scenario.

Amsterdam, die wekenlang een grote verkeersader liet blokkeren, is een voorbeeld van ondoordacht handelen. Door lange files en omrijden is vermoedelijk de CO2-uitstoot door het autoverkeer in die weken fors toegenomen. De [blokkade leidde tot grote ergernis](#).

[CO2: Oxford gaat autoritten sterk beperken](#)

Groningen kent al decennia compartimentering stadscentrum

In de stad Groningen ging al in 1977 het toen sterk bekritiseerde verkeerscirculatieplan in werking. Het plan hield in dat de binnenstad in vier sectoren werd ingedeeld waartussen geen autoverkeer mogelijk was. Wie met de auto van de ene naar een andere sector wilde, moest via een binnenring. Fietsers daarentegen kregen vrij baan en betere fietsroutes. Die situatie is nog steeds zo. Essentieel verschil met de huidige ideeën over de '15-minuten' stad is dat er geen beperking was in hoe vaak je van de ene naar de andere wijk reed. Geen toegangspoortjes, digitale controle of registratie.

De échte '15-minutenstad' is ondanks het bovenbeschreven 'modernistische visie' uit de jaren zestig, toch in veel steden realiteit. In steden als Amsterdam en Utrecht, zeg de steden met de oudere centra, zijn de meeste winkels al lang op loopafstand, en zeker op fietsafstand. De bizarre aanpak van Oxford is niet alleen overbodig, het lijkt ook een ander doel te dienen. De vermeende bestrijding van CO2 is de enige 'echte' reden. Niet comfort van het wonen in de stad, het gemak.

Bestrijding CO2 onzinnig argument

CO2 kent vele bronnen en het autoverkeer is daar maar een klein onderdeel van. Het [CBS zegt hierover](#): *“De bijdrage van het vervoer over land aan de totale CO2 - uitstoot door de Nederlandse economie lag in 2021 rond de 3,4 procent.”*

Dan spreken we hier over alle vervoer over de weg, ook het meer vervuilende vrachtverkeer. Het autoverkeer, dat relatief veel schoner is, vertegenwoordigt dus maar een klein deel van ‘het probleem’.

Verder zegt het CBS: *“Vanaf 1997 is de groei van de uitstoot van CO2 van het vervoer over de weg kleiner dan de economische groei (toegevoegde waarde) van het vervoer over de weg. Hierdoor is sprake van relatieve ontkoppeling van CO2 met de economische groei van het vervoer over de weg.”*

Het lijkt er eerder op dat er andere redenen spelen. Het is bekend dat in machtige kringen al decennia het idee heerst dat de wereld de huidige bevolkingsomvang en haar activiteiten niet kan dragen. Depopulatie is dan ook het antwoord. Hoe men dat wil bereiken is een ander thema, waarbij nogal wat onfrisse methoden worden ingezet.

Ook moeten de activiteiten van die bevolking worden teruggedrongen: vliegen, consumeren (bedoeld wordt het kopen en bezitten van producten) en autorijden en bezit.

Naast het door sommigen oprecht geloofde doemscenario dat de aarde de mens en haar activiteiten niet meer aan kan, betekenen ook al die maatregelen een sterke inperking van de individuele vrijheden en de toenemende macht van steeds minder mega-bedrijven. De angst bij velen dat een social creditsysteem in enigerlei vorm kan worden gekoppeld aan het gebruik van goederen, zoals de auto, maakt de ‘15-minutenstad’, met haar blokkades en surveillance, nog minder aantrekkelijk. De vraag is dan ook of het ooit zover zal komen.