

Baanbrekend

winkelen

GREET CASTERMANS EN TOM DUMEZ [PROVINCIE ANTWERPEN], PETER VERMEULENS [STRAMIEN]

Lagere grond- en investeringskosten, een goede bereikbaarheid en gratis parkeerplaatsen voor hun klanten zijn voor detailhandelaars nog steeds belangrijke argumenten om te kiezen voor een perifere locatie. Ook grote shoppingcenters vestigden zich bij voorkeur in de periferie. Veel consumenten zijn daar blijkbaar blij mee, maar het gaat wel ten koste van het vanouds redelijk fijnmazige aanbod in vele Vlaamse kernwinkelgebieden.

Al die retail trekt ook extra autoverkeer aan en hypothekeert de mobiliteitsfunctie die steenwegen prioritair hebben: de verbinding tussen twee steden. Op de meeste verbindingswegen beperken de files zich allang niet meer tot de piekmomenten 's ochtends en 's avonds; ook overdag is de congestie er toegenomen met 50 procent¹.

Hoewel het aantal winkels de voorbije tien jaar niet buitensporig is gestegen, is in diezelfde periode de totale winkelvloeroppervlakte wél sterk toegenomen, vooral in de periferie. Omdat het aanbod nog steeds groeit, terwijl de vraag min of meer stabiel blijft, staan de winstmarges onder druk en moet de koek onder meer spelers verdeeld worden. Kleinere winkels – veelal lokale zelfstandigen, gevestigd in kerngebieden – moeten het daarbij afleggen tegen de grootschalige winkelketens op goedkopere perifere locaties.

Het voorbije decennium is de concentratie van retail op steenwegen toegenomen met maar liefst 260 procent. Tussen 2012 en 2017 steeg het aanbod van retail in heel Vlaanderen met 330.453 m², terwijl de leegstand toenam met 287.050 m². Elke bijkomende vierkante meter retail staat dus bijna gelijk aan een extra vierkante meter leegstand. De verliezers zijn vooral de binnensteden en kleine kernverzorgende centra.

Vlaams beleid als opstap, provincies zetten stap verder

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV – 1997) pleitte al voor kernversterking en clustering, maar dat liep in de realiteit dus wel even anders. Recent heeft het Vlaams beleid opnieuw de toon gezet met een aantal nieuwe beleidsoriënteringen: in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) staan zuinig ruimtegebruik en ruimtelijk rendement centraal. Gericht locatiebeleid, dat inzet op clustering, het behoud van open ruimte en zelfs het 'terug-

winnen' van delen bebouwde ruimte, moet hier uitvoering aan geven. Ook het decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid (IHB) stelt zich met een selectief locatiebeleid en versterking van de kernwinkelgebieden een gelijkaardig doel. De vier categorieën² uit het IHB geven echter nog te weinig mogelijkheden op sturing om de doelstellingen uit dit decreet te realiseren. En vooral categorie 4 – met een brede variëteit aan retailmogelijkheden – zet de deur nog wagenwijd open voor perifere ontwikkelingen, in het bijzonder langs steenwegen.

Recent integreerde de omgevingsvergunning de ruimtelijke en economische aspecten om tot een duurzaam en verantwoord locatiebeleid te komen. Op de Vlaamse steenwegen is doorgaans echter meer dan 50% van de aanwezige detailhandel kleiner dan 400m² winkelvloeroppervlakte. Aangezien de socio-economische vergunningsplicht pas vanaf 400m² noodzakelijk is, wordt sturing van gewenste ontwikkelingen zeer moeilijk.

Op provinciaal niveau wordt al langer een integraal detailhandelsbeleid gevoerd. De provincies mikken daarbij op kernversterking, ontmoediging van winkellinten en solitaire ontwikkelingen, aandacht voor ruimtelijke kwaliteit van het centrum en innovatieve detailhandelsconcepten.

Leefbare steenwegen

Met het project *'Baanwinkels en gemeenten op één lijn'* gingen gemeenten en provincies begin 2016 aan de slag voor een zowel ruimtelijk als economisch aantrekkelijke hertekening van twee pilootsteenwegen: de N70 van Antwerpen tot Gent, en de N10 tussen Lier en Aarschot. Die aanpak houdt rekening met de huidige toestand, maar zoekt ook naar toekomstgerichte, versterkende combinaties. Daarbij moet elk initiatief tot ontwikkeling van detailhandel op de steenweg (in welke vorm ook) voortaan worden getoetst aan vijf basisprincipes:

1. Open ruimte behouden, versterken en herwaarderen
2. Een gezonde en duurzame balans tussen kernwinkel- en perifere ontwikkeling langs de steenweg
3. Optimaal multimodaal functioneren van de steenweg
4. Verwevingsmogelijkheden (horizontaal én verticaal) als basis; zoeken naar synergieën
5. Klimaatbestendigheid voor nieuwe ontwikkelingen.

Deze principes zijn niet nieuw, ze komen ook terug in het IHB-decreet en in de verschillende beleidsvisies op Vlaams en provinciaal

Waar men gaat langs Vlaamse wegen, komt men niet alleen villa's en fermettes tegen, maar ook baanwinkels. Met het project 'Baanwinkels en gemeenten op één lijn' hertekenden een aantal provincies en gemeenten het economisch en ruimtelijk traject van twee pilootsteenwegen om de versnippering van de retailbusiness – en zijn noodlottige ruimtelijke consequenties – tegen te gaan.

'Baanwinkels en gemeenten op één lijn' is een samenwerking tussen 14 gemeenten en de provincies Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant, met bijdragen van Retailsonar, Stramien en RebelGroup Belgium.

¹ Touring Mobilis, Filebarometer 2017. 'De cijfers liegen er niet om: tegenover twee jaar geleden staat er dubbel zo vaak 100 km file op de weg tussen 10 en 15 uur. In 2015 werd in januari 72 uur drukte gemeten; dit jaar liep dit op tot 160 uur. En de filepiek van 200 km werd afgelopen voorjaar al tien keer vaker overschreden dan het jaar voordien.'

² Voor de toepassing van dit decreet worden als categorieën van kleinhandelsactiviteiten beschouwd: 1. verkoop van voeding; 2. verkoop van goederen voor persoonsuitrusting; 3. verkoop van planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw; 4. verkoop van andere producten.