

# ETEN



## Over voedselwinkels en hun bereikbaarheid

**JEROEN CANT** [ ONDERZOEKER AAN HET DEPARTEMENT TRANSPORT EN RUIMTELIJKE ECONOMIE, UANTWERPEN ]  
**ANN VERHETSEL** [ PROFESSOR AAN HET DEPARTEMENT TRANSPORT EN RUIMTELIJKE ECONOMIE, UANTWERPEN ]

Daar zit je dan. Met een kom uitgeschudde cornflakes en een lege melkfles. Wat doe je dan, op een weekendmorgen? Als je in een villawijk in de Voorkepen woont spring je eenvoudigweg in je SUV en je zoekt naar de hypermarkt aan de rijksweg, of naar de 24/7 nachtwinkel in het nabijzijnde dorp. Woon je in het centrum van Gent, dan spring je op je fiets en je trapt twee straten verder, naar het city-supermarktje. Maar die fles melk wordt plots problematisch, wanneer je niet meer goed uit de voeten kunt en je alleen, schuifelend achter je rollator, de straat op moet. Of wanneer je, zonder auto of fiets, in een godvergeten oude arbeiderswijk ergens tussen Antwerpen en Brussel zit.

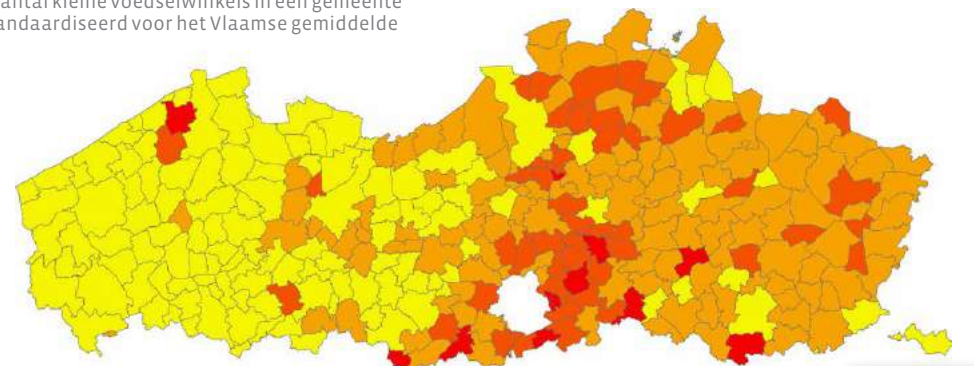
Geraken we allemaal even makkelijk aan ons dagelijks brood? Want dat is tenslotte toch een van 's mens basisbehoeften? Ann Verhetsel en Jeroen Cant onderzochten hoe het zit met de bereikbaarheid van ons voedsel, en waar de mogelijke knelpunten en oplossingen zitten. De Vlaamse detailhandel zoals u hem nog niet had bekeken. (KR)

**O**p het einde van 2009 trad de EU-dienstenrichtlijn, beter bekend als de Bolkesteinrichtlijn, in voege. De richtlijn betekende een belangrijke ommekeer in het Belgische detailhandelsbeleid. De Europese Unie stelde immers dat er geen economische argumentatie mag worden gebruikt bij het al dan niet verlenen van een detailhandelsvergunning en de concurrentie in de sector dus moet worden overgelaten aan de vrije markt. België werd verplicht de bestaande wetgeving aan te passen omdat die concurrentieverstorend werkte. Toch werden de lidstaten niet helemaal monddood gemaakt: de Bolkesteinrichtlijn stelt expliciet dat sturing van het winkellandschap op basis van ruimtelijke en sociale redenen nog steeds is toegelaten. Nadat de Belgische wetgeving in beperkte mate werd aangepast aan de Europese regelgeving, werd detailhandel sinds kort een Vlaamse bevoegdheid. De winkelnota's 1 en 2 en het

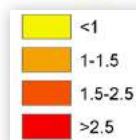
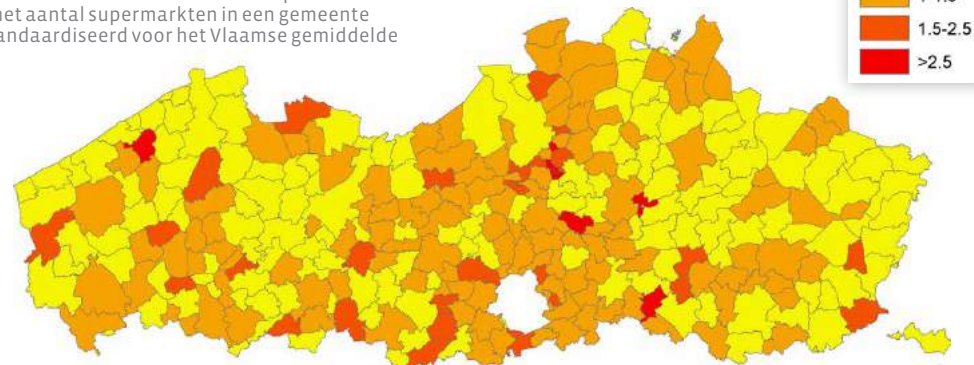


integraal handelsbeleid, die de basis zullen vormen voor het nieuwe Vlaamse beleid, beloven alvast een meer ruimtelijke en sociale sturing. Naar aanleiding van deze ontwikkelingen werd binnen het Steunpunt Ondernemen en Regionale Economie door het departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen onder meer de bereikbaarheid van voedselwinkels in het Vlaamse Gewest onderzocht. In een traditioneel winkellandschap waren voedselwinkels van oudsher gelegen in of vlakbij de stads-, dorps- en wijkcentra. Binnen dit dichte netwerk van voedselwinkels was er amper een bereikbaarheidsprobleem, maar sinds de jaren 1960 verhuisde de

KAART 1 Het aantal inwoners ten opzichte van het aantal kleine voedselwinkels in een gemeente gestandaardiseerd voor het Vlaamse gemiddelde



KAART 2 Het aantal inwoners ten opzichte van het aantal supermarkten in een gemeente gestandaardiseerd voor het Vlaamse gemiddelde



voedseldistributie steeds meer naar de rand van de traditionele winkelkernen en zelfs naar perifere locaties. Dat had vooral te maken met de suburbanisatie en de hoge mobiliteitsgraad van jonge gezinnen en tweeverdieners, en het leidde tot een verdoorgedreven schaalvergroting in de sector. Onderzoek in de Verenigde Staten, waar de detailhandel in de kernen bijna volledig is verdwenen, toont het effect van deze vlucht van retail naar de periferie op de bereikbaarheid van voedselwinkels. In binnenstedelijke wijken, vooral bewoond door lagere inkomensgroepen, dienen nu grote afstanden te worden afgelegd naar de meest nabije supermarkt. Gezien de lage mobiliteitsgraad in deze wijken laten de consumenten daarom de aantrekkelijke supermarkten links liggen en opteren ze voor het magere lokale aanbod, met alle gevolgen vandien: een overwegend ongezond dieet, obesitas en daaraan gerelateerde ziektes. Dat is uiteraard een extreem voorbeeld. Dichterbij, in het Verenigd Koninkrijk, werd de bereikbaarheid van voedselwinkels eveneens uitgebreid bestudeerd. Ook daar bleken de verplaatsingsafstanden naar voedselwinkels significant gestegen te zijn. Maar, anders dan in de Verenigde Staten, zijn problemen met de bereikbaarheid van voedselwinkels er vooral terug te vinden in de suburbane wijken van de steden. Dit is dan vooral het geval in de typische monofunctionele woonwijken en is een resultaat van de planning gericht op de ruimtelijke scheiding van functies, ondersteund door het accommoderen van mobiliteit. In deze suburbane gebieden heeft detailhandel zich nooit op de traditionele wijze kunnen ontwikkelen en de bewoners zijn daarom aangewezen op de grootschalige supermarkten buiten hun onmiddellijke omgeving. Het winkelen met de auto maakte integraal deel uit van de suburbane levenswijze. Dit werd niet als een probleem gezien, integendeel.

In wat volgt illustreren we hoe ook in Vlaanderen de ruimtelijke planning vanaf de jaren zestig de basis legde voor mogelijke bereikbaarheidsproblemen van voedselwinkels in de nabije toekomst, in het bijzonder in de suburbane woongebieden. We gaan na hoe een perifeer detailhandelslandschap is ontstaan en presenteren een ruimtelijke analyse van het voedselwinkellandschap in Vlaanderen.

### Detailhandel: van centrum naar periferie

Bij het ontstaan van steden was detailhandel ingebed in de stedelijke ruimtelijke structuren. Winkels konden alleen overleven op centrale plaatsen, waar binnen een aanvaardbare reikwijdte (de maximale afstand die klanten willen afleggen) voldoende consumenten aanwezig waren om de drempelwaarde (de minimale omzet voor een rendabele winkel) te bereiken. De mobiliteit van de klant was beperkt en dus ook zijn mogelijkheid en zijn wil om te reizen. Zo ontstond een hiërarchisch geordend detailhandelslandschap, aansluitend bij de omvang en dichtheid van de bevolking, zoals wordt beschreven in de centrale-plaatsentheorie. Grote centraal gelegen steden hadden dan een grote winkelkern met een grote verscheidenheid aan winkels, ook voor goederen die slechts periodiek werden aangekocht en daarom hoge drempelwaarden hadden. Kleinere steden beschikten doorgaans over kleinere winkelkernen waar minder types goederen werden aangeboden. En in dorpen was de kleine winkelkern vooral gericht op de dagelijkse noden van de lokale bevolking. In dit winkelandschap waren voedingswinkels steeds vlakbij woongebieden gelegen. Bereikbaarheidsproblemen waren dan ook zeldzaam.

Sinds de start van de suburbanisatie in de jaren zestig kregen zowel klanten als winkeliers de mogelijkheid om zich steeds verder buiten de klassieke woonkernen te vestigen, waardoor het traditionele hiërarchische winkelpatroon werd doorbroken. De verhuis van winkels naar de periferie kan zowel vanuit de vraagkant (de klant) als vanuit de aanbodzijde (de winkeliers) worden verklaard. Vanuit de vraagzijde is er allereerst de stadsvlucht van hogere inkomensgroepen en jonge gezinnen. Die zorgt ervoor dat de koopkracht wegsijpelt uit de stads- en gemeentekernen. In combinatie daarmee is er de opmerkelijke groei van de automobiliteit. Het veralgemeende bezit van de auto betekent dat men niet langer aangewezen is op de nabije winkelkernen, maar evengoed en vaak zelfs makkelijker kan winkelen in de periferie, ook vanuit de centrale woongebieden.

Naast de verschuiving van de markt vindt de winkelier in de periferie ook andere belangrijke locatievoordelen, vooral gekoppeld aan schaalvoordelen. Grotere winkels hebben namelijk relatief gezien lagere leverings-, arbeids- en andere operationele kosten. Deze voordelen bestaan uiteraard ook in de kernen, maar omwille van de beschikbaarheid en de grondprijzen zullen deze toch vooral worden gemaximaliseerd in de periferie. Ook de klant preferereert vaak deze grote winkeloppervlakten, omwille van de lagere prijzen en het ruime aanbod onder één dak. Voor tweeverdieners die hun boodschappen willen concentreren in een beperkt aantal winkeltrips met de auto, is het aanbod van parkeerruimte belangrijk. Winkeliers in de periferie kunnen uiteraard gemakkelijker en goedkoper parkeerruimte aanbieden. Eén en ander betekent dat het winkellandschap significant is geëvolueerd sinds de jaren zestig van de vorige eeuw. Het detailhandelsnetwerk dat traditioneel dichtbij de bevolking gevestigd moest zijn, ziet nu de kans om weg te trekken uit deze woonkernen. Eigen onderzoek binnen het Steunpunt Ondernemen en Regionale Economie heeft aangetoond dat in Vlaanderen de relatie tussen wonen en voedingswinkels reeds is omgedraaid. Er is met name meer winkelvloeroppervlakte in gebieden met minder inwoners. Binnen deze context wordt het interessant om na te gaan of er in sommige gebieden problemen met de bereikbaarheid van voedselwinkels ontstaan.

### ER IS MEER WINKELVLOER-OPPERVLAKTE IN GEBIEDEN MET MINDER INWONERS.

### Verschraving van het traditionele netwerk van voedselwinkels in Vlaanderen?

Voor we de bereikbaarheid van voedselwinkels in detail bekijken, is het nuttig na te gaan waar in Vlaanderen het traditionele netwerk van kleine zelfstandige voedselwinkels nog bestaat. Deze winkels, zoals bakkers, slagers, groente- en fruitwinkels en kruideniers, profiteren slechts in beperkte mate van de schaalvergrotingen in de detailhandelssector, waardoor de prijzen er doorgaans hoger zijn. De bereidheid van de klant om zich naar een kleine winkel te verplaatsen is beperkt en een centrale locatie in de woonkernen is dus belangrijk. Voor supermarkten, die een groter assortiment tegen voordelige prijzen aanbieden, is de klant wel bereid een grotere afstand af te leggen. Supermarkten kunnen zich dus ook buiten de woonkernen vestigen. Kleine voedselwinkels daarentegen moeten zich vlakbij hun klanten vestigen en hebben daardoor een belangrijk positief effect op de voedselbereikbaarheid.

Uit de Locatusdatabank<sup>1</sup> 2015 blijkt dat er 7.704 kleine voedselwinkels zijn in Vlaanderen. Deze zijn niet gelijk verdeeld over het grondgebied. Kaart 1 (pag. 22) toont voor elke gemeente in Vlaanderen hoeveel inwoners er nodig zijn voor een kleine voedselwinkel. Gemeenten die geel ingekleurd zijn, hebben meer kleine voedselwinkels per inwoner dan het Vlaamse gemiddelde, terwijl dat er in de oranje of rood ingekleurde gebieden minder zijn. Vooral in de rode gebieden zijn er zeer weinig kleine voedselwinkels ten aanzien van het aantal inwoners. Uit deze kaart blijkt dat het traditionele netwerk van kleine voedselwinkels nog bestaat in de meeste landelijke gemeenten (voornamelijk in West-Vlaanderen) en in de meeste steden (zowel grootstedelijk, regionaalstedelijk als kleinstedelijk). In de typische suburbane gemeenten rond en tussen Brussel en Antwerpen zijn er daarentegen opvallend weinig kleine voedselwinkels. Dit ligt onder andere aan de wijze waarop deze gemeenten in het verleden werden gepland, met de nadruk op uitgestrekte monofunctionele residentiële wijken. Deze uitbreidingen bouwden niet voort op traditionele kernen en er werd nooit plaats voorzien voor de

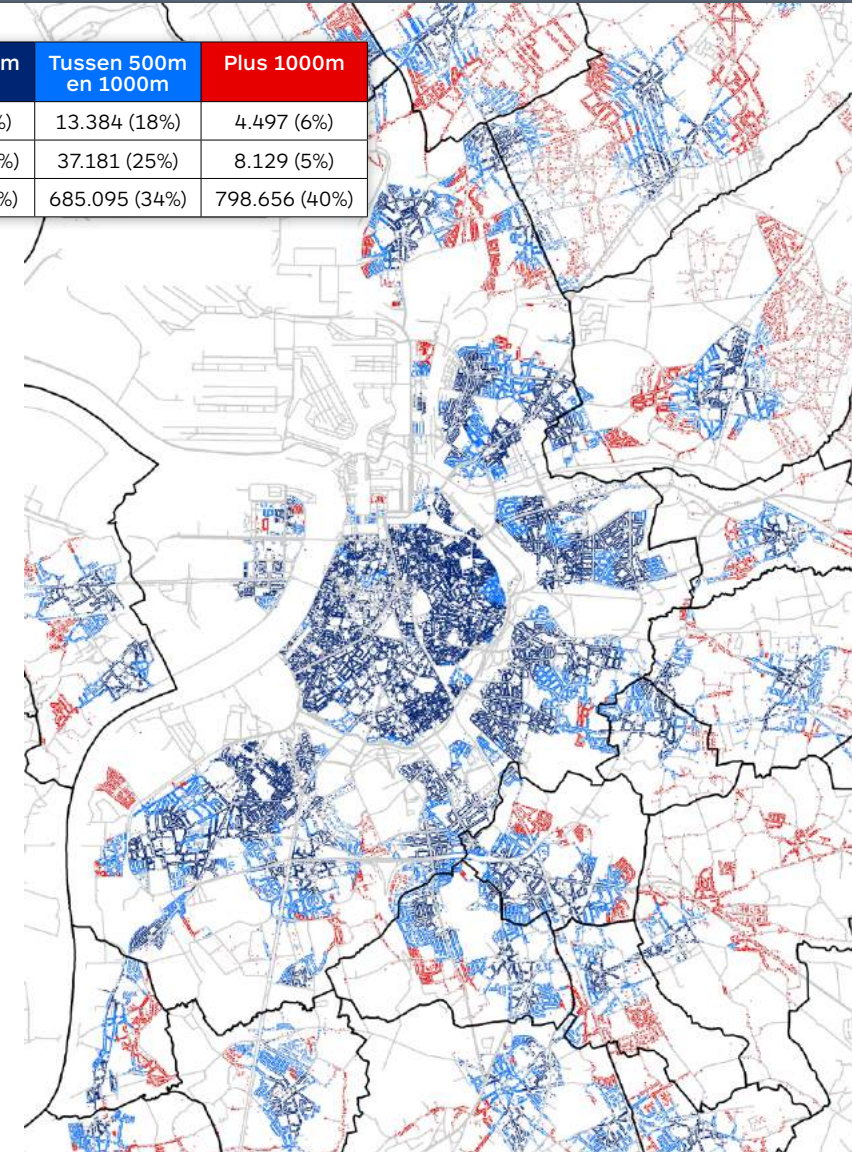
<sup>1</sup> Locatus is een onafhankelijk verstreker van winkelgegevens in de Benelux. [www.locatus.com](http://www.locatus.com).



Bevolking	Binnen 500m	Tussen 500m en 1000m	Plus 1000m
Meest achtergestelde buurten	57.139 (76%)	13.384 (18%)	4.497 (6%)
Andere achtergestelde buurten	109.402 (71%)	37.181 (25%)	8.129 (5%)
Welgestelde buurten	517.337 (26%)	685.095 (34%)	798.656 (40%)

TABEL 1 Aantal inwoners volgens wandelafstand tot een supermarkt of cluster ingedeeld naar welvarendheid  
(Bron: Vandermotten et al., 2007)

KAART 3 Woningen in het Antwerpse en omgeving naar wandelafstand tot een cluster van kleine voedselwinkels of een supermarkt



zelfstandige detailhandelaar. De suburbane levenswijze, mogelijk gemaakt door goedkope automobilititeit, was geen vragende partij voor nabije kleine winkels.

## Compensatie door het netwerk van supermarkten?

We maken nu dezelfde oefening voor supermarkten. (Kaart 2, pag. 22) Het gaat hier om alle supermarktformules, inclusief de kleinere formats en hypermarkten. Supermarkten hebben lang een voorkeur voor perifere locaties gehad, maar sinds een aantal jaren stellen we vast dat ze met aangepaste formats terugkeren naar de traditionele winkelkernen. Door nieuwe logistieke organisatievormen kunnen de kleinere formats van supermarkten mee profiteren van de schaalvoordelen van de grote groep waartoe ze behoren. Waar geen dicht netwerk van kleine voedselwinkels bestaat, kan de aanwezigheid van nabije supermarktlocaties het probleem van bereikbaarheid van voedsel oplossen. Volgens Locatus telt het Vlaamse Gewest 2.203 supermarkten. Die zijn niet gelijk verdeeld over alle gemeenten. Hoewel de ruimtelijke patronen minder duidelijk zijn dan bij de kleine voedselwinkels, springen toch een paar zaken in het oog. In grote delen van de provincies Antwerpen, Limburg, en in mindere mate Vlaams Brabant, wordt het relatief kleine aantal kleine voedselwinkels gecompenseerd door een groot aantal supermarkten. Deze compensatie vinden we evenwel niet terug in de suburbane gemeenten rond en tussen Antwerpen en Brussel, die net een zeer beperkt traditioneel detailhandelslandschap hebben.

## Bereikbaarheid van voedselwinkels in suburbane wijken?

Omdat er dus vooral in suburbane gemeenten weinig voedselwinkellocaties zijn, focussen we verder op de Vlaamse stedelijke leefcomplexen (Antwerpen, Gent, Hasselt-Genk, Brugge, Leuven, Mechelen, Kortrijk, Sint-Niklaas, Oostende en de Vlaamse randgemeenten van Brussel), waar we de servicegebieden van supermarkten en clusters van kleine voedselwinkels koppelen aan de spreiding van de bevolking. (Een cluster is in deze context een groepering van kleine voedselwinkels met een gelijkaardig

aanbod als een supermarkt.) Op deze wijze kan worden achterhaald waar er gaten zijn in het aanbod van voedselwinkels. Kaart 3 (pag. 25) toont de afstand van woningen in het Antwerpse tot de meest nabijgelegen supermarkt of cluster van kleine voedingswinkels: minder dan 500 meter (donkerblauw), tussen de 500 en 1000 meter (lichtblauw) of meer dan 1000 meter (rood). Langere wandelafstanden worden al snel als problematisch aangevoeld, zeker voor minder mobiele burgers of voor wie met een zware boodschappentas moet sjouwen. De vaststellingen in het Antwerpse kunnen geëxtrapoleerd worden naar andere leefcomplexen. Zowel in binnenstedelijk gebied als in de oude kernen van de randgemeenten liggen de meeste woningen op een aanvaardbare wandelafstand van een supermarkt of een cluster van kleine voedselwinkels. Deze GIS analyse bevestigt de hypothese dat voornamelijk suburbane woonwijken slecht bediend worden. Het gaat voornamelijk om welstellende villawijken, maar ook om enkele sociale woonwijken en oude arbeiderswijken in de buurt van (voormalige) industriële gebieden. In totaal woont zo'n 40 procent van de totale bevolking van de Vlaamse stedelijke leefcomplexen niet op een aanvaardbare wandelafstand van een supermarkt of cluster (zie Tabel 1, pag. 25). Dit zijn meer dan 800.000 mensen. Opvallend is ook het grote verschil tussen achtergestelde en relatief welgestelde buurten. Meer dan 70 procent van de bewoners van achtergestelde buurten woont binnen een wandelafstand van 500 meter van een cluster of supermarkt, terwijl slechts vijf procent op een wandelafstand van meer dan 1000 meter woont. Voor de bevolking buiten de achtergestelde buurten is dit net omgekeerd: slechts een kwart van deze bewoners woont binnen 500 meter wandelafstand van een supermarkt of cluster, 40 procent woont op meer dan 1000 meter. De hoge mobiliteitsgraad in deze welgestelde buurten zorgde ervoor dat deze scheiding van wonen en winkelen tot nu toe niet als een probleem werd ervaren. De bevolking vergrijsd evenwel snel. Tegen 2040 zal 28 procent van de Vlaamse bevolking uit 65-plussers bestaan - een toename met 700.000 mensen ten opzichte van het jaar 2000. Het aantal 80-plussers zal daarenboven stijgen van vier procent in 2000 naar 11 procent tegen 2050. De vergrijzing zal vooral worden opgevangen in de typische suburbane gemeenten. Dit zal gevolgen hebben voor de mobiliteitsgraad in wijken waar de afstanden tot voedselwinkels nu al groot zijn. Daar komt de voedselbereikbaarheid dan wel degelijk in het gedrang.

Niet alleen ouderen maar ook economisch zwakkeren kampen met een lage persoonlijke mobiliteit. Op dit ogenblik zijn ook hier de problemen met bereikbaarheid van voedselwinkels nog beperkt, omdat de meeste kansarmen in goed voorziene binnenstedelijke buurten wonen. Uit recent onderzoek blijkt evenwel dat door de gentrificatie van achtergestelde buurten verdringingseffecten ontstaan. Dat leidt onder andere tot een suburbanisatie van kansarme gezinnen.

## Verweven van ruimtelijk beleid met detailhandelsbeleid

Traditioneel sloten detailhandel en zeker voedselwinkels dicht aan bij de bevolking. Men diende zich niet ver te verplaatsen om in de dagelijkse noden te voorzien. Ruimtelijke en socio-economische ontwikkelingen, vooral de suburbanisatie van welgestelde gezinnen en de hoge automobilititeit, zorgden voor een splitsing tussen wonen en winkelen. Het traditionele netwerk van voedselwinkels nabij de consument heeft zich in deze suburbane wijken niet ontwikkeld en ook de supermarkten vestigden zich niet binnen aanvaardbare wandelafstand. Dit werd evenwel nooit als een probleem ervaren omwille van de hoge automobilititeit in deze wijken. Door de vergrijzing en de inwijking van gezinnen met een laag inkomen en een beperkte graad van automobilititeit, lijkt het aangewezen om na te denken over een nieuwe verweving van wonen en winkelen in vele suburbane wijken. Ruimtelijke ordening en detailhandelsbeleid zullen op elkaar moeten worden afgestemd. Vanuit ruimtelijke ordening kan men zoeken naar mogelijke verdichtingen in bestaande wijken. Indien de afzetmarkt groeit kunnen deze wijken interessanter worden voor winkels. Projecten zoals Labo XX in de Antwerpse rand moeten niet alleen meer woonlocaties in suburbane gebieden creëren maar ook geschikte locaties zoeken voor bereikbare winkels. Het detailhandelsbeleid kan bij het verlenen van vergunningen voor supermarkten daarop inspelen. Omdat het binnen de bestaande ruimtelijke en economische structuren toch vaak moeilijk zal zijn een succesvolle winkel op te starten, zal het in sommige gevallen noodzakelijk zijn innova-

tieve detailhandelsconcepten een kans te geven. In deze context is e-retail een populair alternatief. In Vlaanderen ontwikkelde zowel Delhaize als Colruyt reeds een online concept, inclusief levering aan huis. Ook bpost, in samenwerking met onder andere Carrefour, startte recent met een gelijkaardige dienst. Tot nu toe blijven deze alternatieven nog wel zeer duur in vergelijking met fysiek winkelen, zeker in dunbevolkte buurten. Een mogelijkheid: gedecentraliseerde afhaalpunten creëren om op die manier de logistieke keten te vereenvoudigen en dus ook de kosten en prijzen te drukken. Men zou dit bijvoorbeeld kunnen organiseren met een soort bpost pakjesautomaten waar je boodschappen kunt ophalen. Innovatieve concepten dienen overigens niet perse af te wijken van de traditionele winkel. Een goed voorbeeld is het Nederlandse Support & Co, dat erin slaagt succesvolle buurtsupermarkten uit te baten in kleine kernen in Nederland door samenwerking met lokale overheden, zorginstellingen, het buitengewoon onderwijs en private leveranciers. Naast het zoeken naar innovatieve oplossingen binnen het 'internet of things', kunnen verder ook oude oplossingen zoals markten en rondrijdende winkels misschien aan een revival beginnen.