

economie



De Basiliekstraat in Halle: 'Willen we onze stadscentra louter inrichten als flaneerzone voor shoppers?' © Bart Dewaele

'De slinger is te ver doorgeslagen in het nadeel van de auto's'

REPORTAGE LEEGSTAND De leegstand in de Vlaamse winkelstraten wordt steeds groter. De Vlaamse regering trekt 10 miljoen euro uit, Halle stelde een leegstandsmanager aan. 'Er staan al zoveel panden leeg en toch wordt er nog steeds bijgebouwd.'

Een Hema, een Pearle, een Zeeman, een Ici Paris XI en een Hunkemöller. De Basiliekstraat in Halle lijkt in alles op de andere verkeersvrije winkelwandelstraten in Vlaanderen. En net als in die anderen straten, staan tussen al die ketenwinkels ook hier heel wat panden leeg, met vitrines waarin het stof zich ophoopt. 'Dit geeft een wel erg desolate aanblik', geeft leegstandsmanager Jan Boots grif toe. 'En dat is meteen deel van het probleem. Terwijl we de periferie van onze steden jarenlang steeds aantrekkelijker gemaakt hebben met baanwinkels en gratis parkeerplaatsen, hebben onze stadscentra een verouderd en kleinschalig patrimonium.'

Boots werd begin dit jaar ingehuurd door het stadsbestuur van Halle om iets te doen aan de leegstaande winkelpanden. De overeenkomst loopt drie jaar. In de Vlaams-Brabantse stad staat zo'n 15 procent van de zaken leeg, in het centrum zelfs meer. Halle scoort daarmee slechter dan het Vlaamse gemiddelde van 10,4 procent ongebruikte handelspanden in 2020. In 2019 was dat nog 9,7 procent. Limburg is er het slechtst aan toe: 12,3 procent leegstand in 2020.

'Toch denk ik niet dat het een verloren strijd is', zegt Boots overtuigd. 'Leegstaande panden noem ik liever beschikbare panden. Dat betekent dat er ook veel mogelijkheden zijn. Ja, ik ben een optimist.'

Volgens de Limburger, die al meer dan twintig jaar steden adviseert over de inrichting van hun centra, is het 'evident' dat de

opkomst van de e-commerce haar stempel heeft gedrukt op de Vlaamse winkelstraten. Al is er meer aan de hand. 'Er is veel leegstand, maar tegelijk wordt er almaar meer bijgebouwd. Terwijl van elke 100 vierkante meter die er bijkomt, er zo'n 30 vierkante meter zal leegstaan. Dat Vlaanderen voor zijn ruimtelijke ordening geen schoonheidsprijzen zal winnen, wisten we natuurlijk al', zegt Boots.

'Een shopper reist hoogstens 15 kilometer. Wat voor zin heeft het dan om mensen van heinde en verre te proberen lokken met speciaalzaken?'

Jan Boots
Leegstandsmanager Halle

En de coronacrisis, met de bijbehorende verplichte winkelsluitingen? Boots: 'Die heeft versneld wat al gaande was. Bovendien kwam er met de pandemie heel wat aandacht voor nabijheid. Dat kan kleinere steden als Halle net in de kaart spelen.' Als oplossing ziet de leegstandsmanager vooral een combinatie van 'de wortel en de stok': subsidies voor wie verouderde gebouwen renoveert én taksen voor de eigenaars die hun pand laten verkommeren.

'En waarom zorgen we er tegelijk niet voor dat de stad haar woon- en werkfuncties beter kan vervullen? Willen we onze stadscentra louter inrichten als flaneerzone voor shoppers? Of organiseren we ze zo dat de mensen hier kunnen wonen en werken? De stadskern van de toekomst kan niet bestaan bij de gratie van handel alleen. We moeten een veelvoud aan bedrijvigheid hebben. Daar kan geen internet tegenop.'

Nood aan parkings

Voor Boots zijn er geen heilige huisjes. Zelfs bij de permanent autovrije winkelstraat plaatst hij vraagtekens. 'Hoe nodig is het om de winkelstraten op maandagochtend af te sluiten voor auto's, terwijl er dan toch niemand is?', zegt hij. De stadscentra aantrekkelijker maken door er weer méér auto's in te laten rijden? 'Ik vind dat de slinger te ver is doorgeslagen in het nadeel van de auto', vervolgt Boots. 'We hebben onze stadscentra de afgelopen jaren steeds moeilijker bereikbaar gemaakt voor de wagen. Maar niet iedereen kan en zal winkelen met de fiets. De steden moeten werk maken van een divers aanbod aan rand- en centrumparkings.'

Dat de Basiliekstraat van Halle, met haar Hema en Hunkemöller, volstrekt inwisselbaar is voor elke winkelstraat in elke middelgrote Vlaamse stad, vindt Boots geen probleem. 'De gemiddelde shopper reist hoogstens 15 kilometer. Wat voor zin heeft het dan om mensen van heinde en verre te proberen lokken met speciaal-

zaken? Als die er zijn, is dat de kers op de taart. Een centrum moet vooral mikken op de eigen inwoners en die uit de buurgemeenten, waardoor die vaker komen en langer blijven. Dat klinkt misschien banaal, maar een stad die erin slaagt haar eigen potentieel aan te boren, komt al ver.'

Pieter Van Maele

Helpdesk en fonds moeten het tij keren

Vlaams minister van Economie Hilde Crevits (CD&V) hoopt het tij te kunnen keren met de oprichting van een loket waar de gemeenten kunnen aankloppen voor advies over de bestrijding van leegstand. Die deskundigen zullen de stadscentra bezoeken en advies op maat formuleren, zoals over het parkeerbeleid en het aantrekken van ondernemingen. 'Een SOS *Hét* voor handelskernen', zo ziet Crevits het.

Daarnaast werd een investeringsfonds van 10 miljoen euro aangelegd, bedoeld om leegstaande handelspanden te renoveren. Crevits wil 'handelskernen aantrekkelijk maken en tegelijkertijd ondernemers stimuleren', laat ze weten. 'Zo maak je dorps- en stadscentra aangenaam om in te leven.'