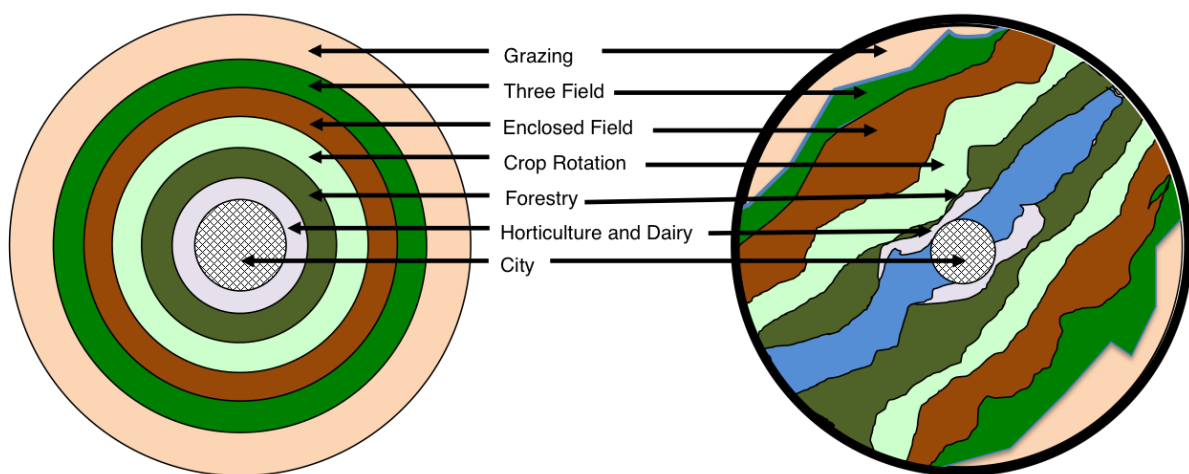


Waarom moeten steden iets met voedsel en wat kunnen ze doen? Zeven redenen en vier aanknopingspunten

Prof.dr.ir. Han Wiskerke
Leerstoelgroep RURALE SOCILOGIE – Wageningen Universiteit

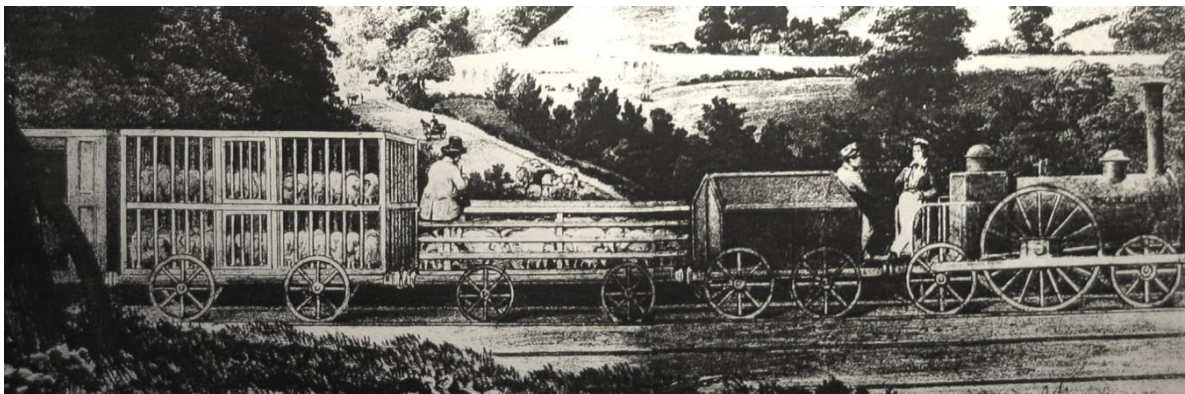
De onzichtbaarheid van voedsel op de stedelijke agenda

Eeuwenlang werd de groei en omvang van een stad bepaald door de productieve capaciteit (voedsel en energie) van het omringende ommeland, tenzij steden aan zee waren gelegen of aan een goed bevaarbare rivier. Dichtbij en in de stad werden de snel bederfelijke producten, zoals bladgroenten, bepaalde soorten fruit en melk geproduceerd. Verder weg van de stad de granen en knolgewassen en nog verder buiten de stad graasde het vee, dat eenmaal volgroeid richting stad liep en daar werd afgemest en geslacht.



Productie, verwerking en verkoop van voedsel was zichtbaar voor de stedeling en de plaatsen waar van oudsher voedsel werd verhandeld is nog terug te zien in de straatnamen in de oude binnensteden: Boterstraat, Vismarkt, Hamsteeg, Varkensmarkt, Korenmarkt, Warmoesstraat, enzovoort.

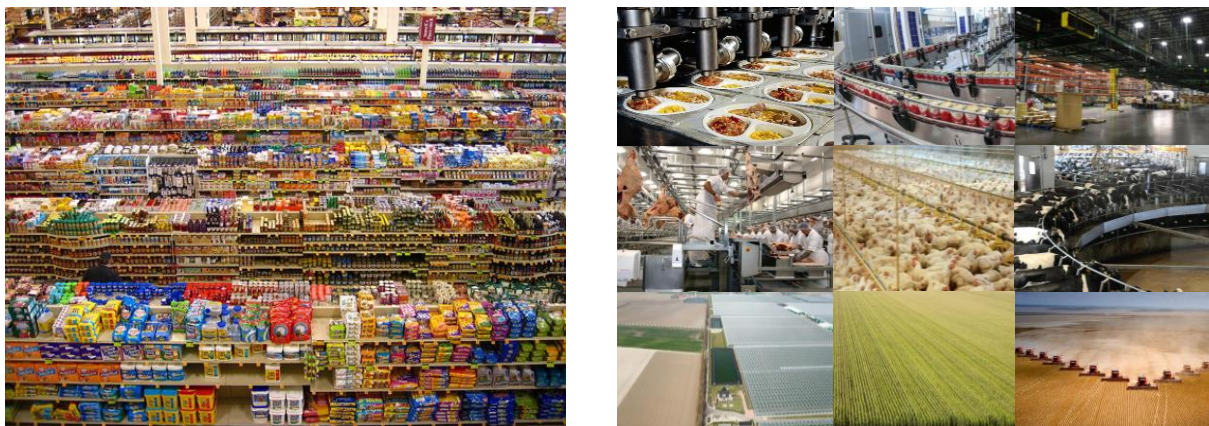
Aan deze relatie tussen omvang en groeisnelheid van de stad en de productieve capaciteit van het ommeland kwam een eind met de introductie van het spoorwegstelsel. Daarmee ontstond de mogelijkheid om voedsel over grotere afstanden over land te vervoeren.



Later werd dit gevolgd door andere vormen van transport (vrachtwagens, vliegtuigen) en ontstond ook de mogelijkheid van gekoelde opslag en gekoeld transport. Bederfelijke konden zo langer worden bewaard en over grotere afstanden worden vervoerd. Als gevolg hiervan zijn steden geografisch

geëmancipeerd: locatie, omvang en groeisnelheid van een stad werden niet langer bepaald door de productieve capaciteit van het omringende land. Vanaf ongeveer 1830 is de bevolkingsomvang van steden dan ook snel gaan toenemen. Daarnaast is ook de productiviteit van de landbouw enorm toegenomen en minder afhankelijk geworden van ecologie en klimaat door het gebruik van kunstmest, gewasbeschermingsmiddelen en het telen in kassen.

De voedselketen is in de loop der jaren steeds langer geworden, zowel wat betreft het aantal schakels in de keten als de geografische afstand tussen primaire producent en consument. Voedsel en voedselproductie zijn voor stadsbewoners daardoor steeds anoniemer geworden, terwijl de aanwezigheid van voedsel in de stad steeds meer een vanzelfsprekendheid is geworden. De schappen zijn altijd gevuld, en waar het voedsel vandaan komt en hoe het wordt geproduceerd, verwerkt en gedistribueerd is voor de meeste stedelingen, en ook voor de meeste colleges, raadsleden en ambtenaren, onzichtbaar en onbekend.



Maar de schappen zijn vol, dus waarom zou je je als stadsbestuurder druk maken over voedsel? Een tweede reden waarom voedsel onzichtbaar is op de stedelijke agenda, heeft te maken met het historisch gegroeide verschil tussen urbaan en ruraal beleid. In het naoorlogse landbouwbeleid heeft decennialang de nadruk gelegen op productieverhoging, aanvankelijk als middel om voedselzekerheid op nationaal (en later Europees) niveau te realiseren en later als onderdeel van de exportagenda. Beleidsmatig is voedsel daardoor geworden tot een onderdeel van het gemeenschappelijke landbouwbeleid en dus ver af komen te staan van de stedelijke beleidsagenda.

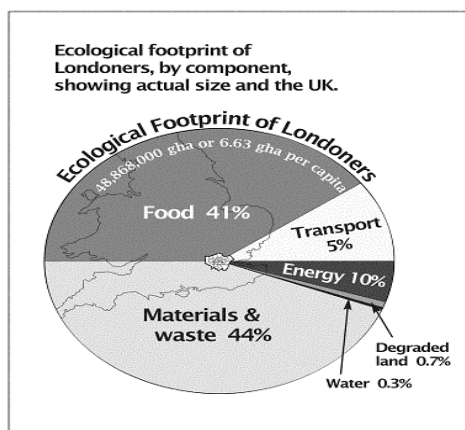
Waarom voedsel wel een stedelijk vraagstuk is

Overwegend volle schappen en een gemeenschappelijk landbouwbeleid zijn echter geen redenen om voedsel niet als een stedelijk vraagstuk te zien. Het hedendaagse stedelijke voedselvoorzieningssysteem hangt immers nauw samen of is zelfs onlosmakelijk verbonden met een serie vraagstukken die wel degelijk tot de stedelijke beleidsagenda behoren:

1. *Sociale ongelijkheid en armoede.* Voedselzekerheid is niet alleen een kwestie van voldoende voedsel produceren maar is voor de stedeling primair een kwestie van beschikbaarheid, bereikbaarheid, betaalbaarheid en adequaatheid van voedsel. Over het algemeen is beschikbaarheid in Nederlandse steden geen probleem, bereikbaarheid soms wel, betaalbaarheid is problematisch voor dat deel van de bevolking dat een beroep moet doen op voedselbanken en voor sommige stedelingen of in sommige wijken laat de adequaatheid (veiligheid, voedingswaarde, cultureel aanvaardbaar) soms te wensen over (bijvoorbeeld in gebieden waar veel 'fast food' gelegenheden zijn en weinig tot geen gelegenheden waar verse groenten en fruit verkrijgbaar zijn).

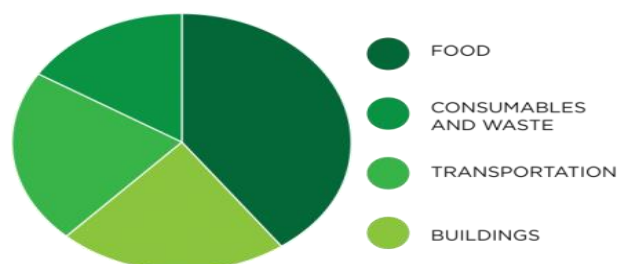


2. *De ecologische voetafdruk van de stedeling.* Dit verwijst naar de ruimte en grondstoffen die een stedeling gebruikt heeft om in zijn/haar dagelijkse levensbehoefte te voorzien? Zo'n 40% van de voetafdruk van een stad wordt bepaald door de manier waarop ze van voedsel wordt voorzien. Dit komt door de ruimte die wereldwijd wordt ingenomen voor voedselproductie (akkerland, grasland en visgronden (vangst en kweek), maar ook door de grote behoefte aan fossiele energie voor voedselvoorziening (uitgedrukt in de oppervlakte grond die nodig is om CO₂ uitstoot te absorberen). Voor de gemiddelde Westerse maaltijd is er 7 tot 10 kcal aan fossiele brandstof nodig om 1 kcal aan voedingsenergie te produceren. Al met al heeft elke Nederlander 6.2 mondiale hectares nodig om in zijn/haar levensbehoefte te voorzien en daarvan is zo'n 40% nodig voor voedsel (grofweg dus 2.5 ha). Gelet op het aantal mensen op de wereld is per persoon gemiddeld 1.8 hectare beschikbaar en met een groeiende wereldbevolking wordt die beschikbare ruimte alleen maar minder. Wil een stad iets doen aan duurzame ontwikkeling, dan moet het voedselvoorzieningssysteem daarin betrokken worden.



Graphic taken from *City Limits* Executive Summary (page VI)

MAJOR COMPONENTS OF VANCOUVER'S ECOLOGICAL FOOTPRINT



3. *Transport.* Veel verkeersbewegingen hebben te maken met de voedselvoorziening. Dit betreft zowel de bevoorrading van winkels en restaurants als het kopen van voedsel. Zeker vanaf de jaren vijftig zijn functies ruimtelijk steeds meer gescheiden in steden. Grote supermarkten liggen vaak aan de rand van de steden in winkelcentra met grote parkeerplaatsen en woonwijken zijn volledig ingericht op autobezit. Boodschappen doen met de auto is, zeker in buitenwijken, gemeengoed geworden.

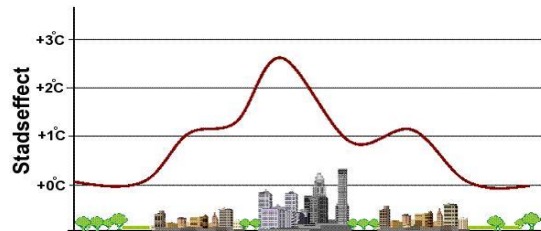


4. *Afval.* Van het gekochte voedsel wordt ongeveer een derde weggegooid. En omdat we meer gebruik maken van bewerkt voedsel en kant-en-klaar maaltijden, hebben we meer te maken met verpakkingen. In veel steden bestaat een kwart van al het afval uit voedsel en voedselverpakking. Dat moet allemaal worden opgehaald en verwerkt. Vaak wordt het vervolgens gedumpt of verbrand, terwijl je uit voedselresten ook een hogere waarde kunt halen. Met het weggooiden van voedsel wordt ook het water en de energie weggegooid die zijn gebruikt voor de productie van dat voedsel.



5. *Klimaatverandering.* Klimaatverandering heeft invloed op de voedselproductiecapaciteit. Door langdurige droogte of regenval kunnen oogsten mislukken. En steden en toevoerwegen kunnen door hevige regenval soms onder water lopen, wat het transport van voedsel naar de stad kan bemoeilijken. Ook de kwaliteit van de leefomgeving staat onder druk, vanwege de toenemende hitte in binnensteden (hitte-eilanden). Steden hebben een opgave met betrekking tot klimaatverandering en die opgave kan niet worden ingevuld zonder voedselvoorziening daarin mee te nemen (zowel als onderdeel van de problematiek – de bijdrage van het voedselvoorzieningssysteem aan klimaatverandering – als onderdeel van de oplossing –

stadslandbouw als middel om steden te vergroenen (verminderen hitte-eiland effect), groen productieve daken uit oogpunt van energiebesparing maar ook vergroten van waterbergingscapaciteit, et cetera).



6. *Gezondheid.* Overgewicht en obesitas onder kinderen neemt toe, evenals ondervoeding (met name bij ouderen). In Nederland weliswaar minder hard dan in bijvoorbeeld de Verenigde Staten of het Verenigd Koninkrijk. Obesitas is grotendeels een armoedeprobleem en heeft veel te maken met een te eenzijdige voeding. In de armere Amerikaanse wijken groeit nu een generatie kinderen op met een lagere levensverwachting dan hun ouders, vooral als gevolg van dieet-gerelateerde aandoeningen.



7. *Werkgelegenheid.* Veel stedelingen zijn werkzaam in de voedsel economie, omdat ze voedsel rondbrengen, verkopen, bereiden of serveren. Behoud dan wel vergroten van stedelijke werkgelegenheid kan deels via de stedelijke voedsel economie worden gerealiseerd.



Wat kunnen steden doen

In oktober 2015 hebben burgemeester en wethouders van meer dan 100 steden wereldwijd de Milan Urban Food Policy Pact ondertekend, waarmee ze zich verplichten om voedsel op de stedelijke agenda te zetten. Dit gebeurt door het voedselvraagstuk te koppelen aan doelstellingen t.a.v. gezondheid, klimaatbestendigheid, milieubelasting, luchtkwaliteit, sociale gelijkheid en educatie. Op welke manier zouden steden kunnen werken aan het realiseren van een voedselagenda?

1. *In kaart brengen van het stedelijk voedselvoorzieningssysteem.* Voor verschillende steden (Bristol, Rennes, New York) zijn pogingen ondernomen om het voedselvoorzieningssysteem in kaart te brengen: waar wordt het voedsel geproduceerd dat in de stad wordt gegeten, waar wordt het verwerkt, hoe komt het de stad in, wie heeft toegang tot welk soort voedsel, waar wordt wat verkocht, wat en hoeveel wordt er weggegooid? Dergelijke studies zijn niet makkelijk (omdat er veel gegevens niet beschikbaar zijn), maar wel noodzakelijk om aanknopingspunten voor verandering en verbetering te identificeren. Zo bleek uit verschillende studies dat er een hoge concentratie fast food zaken in armere wijken zijn, terwijl het gezondere voedsel vooral in wijken met hogere inkomensgroepen wordt verkocht. In achterstandswijken in steden in de VS zijn soms helemaal geen groenten en fruit te koop. Dergelijke bevindingen kunnen aanleiding zijn om veranderingen door te voeren in ruimtelijke planning (bijv. vestigingsbeleid t.a.v. verschillende soorten voedselverkooppunten) of sociaal beleid.



2. *Koppelen van schaalniveaus.* Kan de relatie tussen stad en platteland worden versterkt door continue productieve landschappen te maken, dat wil zeggen door het creëren van groene verbindingen platteland en stad en in de stad tussen volkstuinen, stadslandbouw, boerenmarkten en andere groene initiatieven, waardoor het makkelijker en vanzelfsprekender wordt voor stedelingen om het platteland te bezoeken en voor voedselproducenten om de stedeling te bedienen? Kunnen verkooppunten in de stad zodanig worden gespreid dat mensen niet steeds de auto hoeven te nemen voor hun boodschappen en er in achterstandswijken meer is dan alleen fast food zaken.



3. *Creëren van ruimtelijke synergie.* Voedsel kan een aangrijpingspunt zijn om in het ruimtegebruik meer synergie tot stand te brengen. Daktuinen zorgen ook voor betere isolatie van gebouwen waardoor er minder energie nodig is voor koeling of verwarming, vergroten het waterbergend vermogen en de biodiversiteit en kunnen mensen een zinvolle tijdsbesteding bieden. Schooltuinen hebben ook een educatieve functie. Volkstuinen kunnen een rol spelen in het versterken van de sociale samenhang. Tijdelijk braakliggende terreinen kunnen worden gebruikt als moestuin, als plek om voedsel voor de voedselbank te verbouwen, of als dagbestedingsplek voor mensen die moeilijk toegang vinden tot het arbeidsmarkt.



4. *Sluiten van kringlopen.* Kan de stad bijdragen aan het sluiten van kringlopen? Kan het weggegooid voedsel worden gecomposteerd en als bron dienen voor een nieuwe groeicyclus? En wat kunnen we met onze eigen ontlasting en urine, die rijk zijn aan fosfaat en andere voedingsstoffen? Kunnen we regenwater gebruiken als irrigatiewater voor voedselproductie? Er zijn tal van oplossingen denkbaar waardoor het voedselsysteem onderdeel wordt van een circulaire economie.

