

1. Inleiding

1.1 Introductie

Westpoort is een Gronings bedrijventerrein in aanbouw dat het moeilijk lijkt te gaan krijgen. Dit wordt niet alleen door medewerkers van de gemeente Groningen zelf, maar ook door verschillende experts onderkend. De reden waarom twijfels over het terrein bestaan moeten gezocht worden in het huidige beleid, in de concurrentie van bestaande bedrijventerreinen in de omgeving en in het feit dat er door het aanbodoverschot minder vraag lijkt te zijn naar nieuwe bedrijfsgrond.

Bedrijventerreinen in ontwikkeling in de nabije omgeving, zoals Leek, Drachten, Kloosterburen en Tynaarlo, kunnen leiden tot concurrentie en onzekerheden rond Westpoort. Ook bestaande terreinen in Groningen concurreren met Westpoort. De angst heerst daardoor dat niet alle grond verkocht wordt. Tevens zouden verschillende belemmerende contouren op Westpoort (zie hoofdstuk 5) en de omliggende EHS-structuur een negatieve rol kunnen gaan spelen in de ontwikkeling van Westpoort door bijvoorbeeld beperkingen voor geluid, uitstoot, hoogbouw en infrastructuur.

In de huidige aanbodgerichte markt wordt een groot aantal bedrijventerreinen ontwikkeld. Daarmee raakt deze studie de maatschappelijke discussie. Deze 'overontwikkeling' is een trend die al jaren doorzet in Nederland en wordt in deze studie dan ook onder de loep genomen. Westpoort lijkt, met vele andere nieuwe bedrijventerreinen in Nederland, mede door deze ontwikkeling onnodig en dit zorgt ook voor twijfels over het optimale functioneren van het terrein.

Veel bedrijventerreinen worden onder andere vanwege deze overontwikkeling herontwikkeld. Gezien de gegronde twijfels over Westpoort is het ook hier wenselijk te kijken naar de mogelijkheden tot herontwikkeling. Als het terrein daadwerkelijk niet functioneert is er een reële kans dat (een deel van) het terrein herontwikkeld (lees: anders ontwikkeld) moet worden, er dus een 'verkleuring' naar een andere functie plaatsheeft. Vanwege deze mogelijke ontwikkeling is het hoogwaardig ontwikkelen en een (gedeeltelijke) transformatie de focus van deze studie.

Een herontwikkeling als deze roept altijd de nodige vragen op, zo ook over het nut. Vooral het 'waarom' is belangrijk. Op deze vraag gaat hoofdstuk 2 dan ook uitgebreid in. Ook een andere vraag kan gesteld worden, namelijk of je met een gedeeltelijke herontwikkeling van Westpoort niet de toekomst van Westpoort als bedrijventerrein blokkeert. Misschien is er namelijk over 20 à 30 jaar wél opeens behoefte aan bedrijfsgrond. Overbodig nú hoeft nog niet te betekenen dat het terrein in de toekomst ook overbodig is. Ondanks dat vind ik deze studie erg relevant en ook interessant. Het zou inderdaad kunnen dat er over 20 jaar opeens wel behoefte is aan bedrijfsgrond. Toch wil ik hier nog niet aan denken, omdat dit zou betekenen dat een deel van Westpoort 20 jaar braak ligt. Dat lijkt ook geen gewenste ontwikkeling. En mocht er in de toekomst wel behoefte zijn aan grond, dan zijn er waarschijnlijk genoeg andere locaties (of is er andere braakliggende bedrijfsgrond) die in de behoefte kan voorzien of is Westpoort nog steeds een optie. Het lijkt in eerste instantie jammer als een gebied als

Westpoort, met genoeg mogelijkheden voor ontwikkeling, jarenlang leegstaat. Deze discussie krijgt een uitgebreider gevolg in hoofdstuk 6.

Voordat er overgegaan wordt tot de rest van deze inleiding nog een woord ter verduidelijking: Vroeger bestonden veel bedrijventerreinen uit veel zware industrie. Grote vervuilende fabrieken die veel overlast veroorzaakten en veel plaats innamen. Tegenwoordig zijn er ook veel andersoortige bedrijventerreinen te zien, en dat zijn dan ook de terreinen waar dit onderzoek betrekking op heeft. Het gaat om bedrijventerreinen met vooral dienstverlenende bedrijven, kantoren, commerciële bedrijven en consumentendiensten als de Praxis, Macro en meubelwinkels. Ook Westpoort is zo'n terrein.

1.2 'Herontwikkelen'

In dit hoofdstuk, en in de verdere hoofdstukken, wordt gekeken naar de mogelijkheid tot herontwikkeling van het terrein. Over de term 'herontwikkeling' (of: transformatie) valt in dit geval te discussiëren, want zoals soms terecht opgemerkt wordt: is het niet zo dat Westpoort nog geen bedrijventerrein is? Daarom rijst de vraag of het wel 'herontwikkelen' genoemd moet worden, als er nog geen daadwerkelijke aanleg heeft plaatsgevonden.

Toch zal ik in deze studie regelmatig de term herontwikkelen gebruiken. Dit doe ik bewust, omdat er toch wel iets wordt herontwikkeld. Het terrein heeft inmiddels reeds de bestemming 'bedrijventerrein' gekregen. Dus een ontwikkeling in een andere richting kan als een herontwikkeling bestempeld worden.

Daarnaast is het zo dat er ook wel degelijk iets te herontwikkelen valt, want het terrein is op dit moment nog fysiek (lees: zichtbaar) bestemd als een agrarisch gebied, waarop ook enkele bedrijfsgebouwen en woningen liggen. Dit wordt dus herontwikkeld, of dit nu met bedrijfsgebouwen is of met een andersoortige ontwikkeling.

Daarom zal ook verderop in deze studie aandacht besteedt worden aan herontwikkeling: in bijvoorbeeld de theoretische onderbouwing, of in het hoofdstuk met casestudies. Dit laatstgenoemde hoofdstuk zal, naast andere gebieden, ook veel herontwikkelde bedrijventerreinen belichten. Dit omdat geheel Westpoort op dit moment al een bestemming 'bedrijventerrein' heeft en omdat er simpelweg veel over dit soort cases wordt geschreven, die als inspiratie kunnen dienen.

Zo de lezer wil kan er, in plaats van herontwikkeling, ook de term 'ontwikkeling' gelezen worden, omdat dit meer op haar plaats lijkt vanwege de ongereptheid van het gebied. Toch heb ik door middel van deze korte paragraaf deze term willen nuanceren en willen aangeven waarom ik toch voornamelijk de term 'herontwikkeling' bezig.

1.3 Achtergrond

Deze achtergrond biedt een kort overzicht van de ontwikkelingen in de tijd met betrekking tot bedrijventerreinen. Ook is hier te zien hoe het overschot aan bedrijventerreinen tot stand is gekomen. Dit is belangrijk voor het begrip van de huidige ontwikkelingen met betrekking tot bedrijventerreinen in het algemeen en de situatie van Westpoort.

Vanaf circa 1850 ontstonden de eerste bedrijventerreinen in Nederland. Deze ontstonden door de clustering van bedrijvigheid in de steden. De vervoersmogelijkheden en de aanwezigheid van personeel op korte afstand waren voor deze ontwikkeling belangrijk. De bedrijven zorgden hier nog zelf voor de middelen (financiën) en de overheid schiep de randvoorwaarden voor de realisatie van een bedrijventerrein (Osinga, 2004).

Vanaf het einde van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw werden bedrijventerreinen aangelegd op basis van functiescheiding. Om de veiligheid te verbeteren en overlast te beperken werden de functies 'werken' en 'wonen', waar dat kon, gescheiden. Dit werd vooral gestimuleerd door de Woningwet van 1901 (Osinga, 2004).

De functiescheiding was een ontwikkeling die het leefmilieu ten goede kwam: De terreinen werden vaak verbannen naar de rand van de stad. Hier moet overigens wel bedacht worden dat dit gaat over de tijd waarin bedrijventerreinen nog industrieterreinen waren, met bedrijven die veel overlast (bijvoorbeeld rook en geluid) veroorzaakten (Louw, 2006). Tegenwoordig worden deze verouderde en dikwijls leegstaande terreinen vaak omsloten door woonwijken dankzij de buitenwaartse groei die de steden in latere tijden doormaakten (Kuijt, 2002).

Na de Tweede Wereldoorlog nam de aanleg van bedrijventerreinen een grote vlucht. Ze werden aangelegd om de industrialisatie van Nederland op gang te brengen en dienden als symbool van economische vooruitgang. De jaren vijftig en zestig kenden dan ook een enorme ontwikkeling van bedrijventerreinen, waaronder veel voorraad (gebied voor de toekomst) (Louw, 2006).

In deze periode kwam tevens het regionaal stimuleringsbeleid op, waarbij het Rijk de regionale economieën van buitenaf wilde voorzien van nieuwe impulsen. In eerste instantie richtten deze investeringen zich op de aanleg van wegen, terrein en arbeiderswoningen. Later richtte het Rijk deze investeringen vooral op het geven van subsidies om bedrijven naar de nieuwe terreinen te lokken. Deze vestigingspremies zouden de leegloop van oude terreinen alleen maar versterken (Schaap, 2007).

Toen in de jaren zeventig en tachtig Nederland te maken kreeg met een economische recessie kwamen er veel terreinen ongebruikt bij te liggen. Dit werd voor veel gemeenten, vooral financieel, een groot probleem. Deze periode werd afgesloten met de komst van een meer 'bottom-up' benadering: De regie kwam meer bij de regio's (provincies en gemeenten) te liggen en de projecten werden meer en meer integraal. Dit betekent dat er ook werd gekeken naar een meer sociaal-economische context: wonen, recreatie, sport en scholing (Schaap, 2007).

In de jaren negentig nam de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen weer een grote vlucht. Het idee leefde dat de aanleg van bedrijventerreinen een belangrijke voorwaarde was voor het creëren van werkgelegenheid, een denkbeeld dat tegenwoordig nog steeds bij veel gemeenten de boventoon voert (Louw, 2006). Tevens werden er voorzichtig andere partijen uit de samenleving betrokken bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsgrond, bijvoorbeeld het bedrijfsleven zelf (Schaap, 2007).

Tegenwoordig is goed te zien dat de werkgelegenheidsgroei op de terreinen niet komt door autonome groei van de werkgelegenheid, maar dat deze vooral wordt veroorzaakt door een verhuizing van de werkgelegenheid van het ene terrein naar het andere.

Tevens vermindert het aantal industriële bedrijven op een modern bedrijventerrein en vindt er 'verkantoring' plaats: meer dienstverlening en consumentendiensten als de Gamma, Ikea en meubelwinkels vinden hun weg naar de nieuwe terreinen (Louw, 2006).

De terreinen zijn tegenwoordig meer en meer in het buitengebied (open gebied aan de rand van de stad) te vinden: Op zichtlocaties, vaak langs snelwegen, en bij knooppunten van grote wegen. Westpoort is hier een mooi voorbeeld van.

De nieuwe terreinen stromen dus vol met bedrijven, terwijl de oude mede hierdoor 'verrommelen' (slecht onderhouden zijn) en te kampen hebben met

leegstand. Het huidige en nog te bouwen areaal aan bedrijfsgrond overtreft inmiddels ruimschoots de beperkte behoefte die er is aan deze grond (Milieudefensie, 2007). Dit kan mede leiden tot verpaupering van bedrijventerreinen, tot bedrijventerreinen met veel lege kavels of leegstaande gebouwen. Dit lot dreigt ook Westpoort - het terrein dat in deze studie centraal staat - te ondergaan en met Westpoort vele andere (nieuwe) bedrijventerreinen. Hierdoor pleiten inmiddels zelfs projectontwikkelaars voor een bouwstop van bedrijventerreinen (Hulsman, 2007).

1.4 Situatieschets Westpoort

Voordat wordt overgegaan tot de verantwoording en de rest van de studie is een beknopte situatieschets op haar plaats (een uitgebreide beschrijving is te vinden in hoofdstuk 5). Hierdoor kan de lezer een beeld van het terrein krijgen.

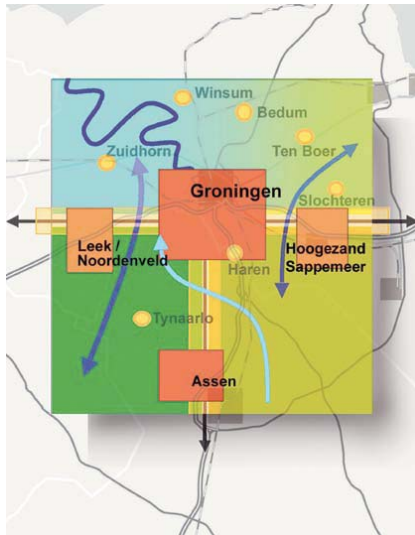
Ligging

Bedrijvenpark Westpoort is gelegen ten westen van Groningen, naast het dorp Hoogkerk (zie afbeelding 1, het paarse gebied). Het terrein is bereikbaar via de weg, water (onder andere het Aduarderdiep en het Hoendiep) en ook kan het bedrijvenpark vanaf 2009 rekenen op een verbinding met de A7. De bereikbaarheid is goed en maakt het niet alleen aantrekkelijk voor bedrijvigheid, maar zal, in het geval van een herontwikkeling, ook aantrekkelijk kunnen zijn voor andere functies.



Figuur 1.1. Ligging bedrijvenpark Westpoort. Bron: Gemeente Groningen (2007).

Tevens is er via bus, fiets en auto een goede verbinding met de stad Groningen (Gemeente Groningen, 2005). Interessant is dat het bedrijventerrein, vanwege haar ligging, een belangrijk punt zou kunnen worden in de T-structuur van het economische kerngebied Groningen-Assen (figuur 1.2).



Figuur 1.2. T-structuur Assen-Groningen. Bron: Regio Groningen-Assen (2006).

De omgeving van Westpoort is vooral groen te noemen. Ten zuiden en westen van Westpoort ligt een EHS-gebied. Ook is er een belangrijk weidevogelgebied aanwezig ten westen en noorden van het terrein (Gemeente Groningen, 2005). Daarnaast sieren weilanden het noorden van Westpoort. De groene omgeving kan bij een herontwikkeling aantrekkelijk zijn voor andere functies als wonen en recreatie.

1.5 Context

De ontwikkeling van bedrijventerreinen duurt gemiddeld acht jaar, van planning tot uitgifte (Ministerie van EZ, 2004). Daarom wordt al vroegtijdig begonnen met planning (Schot en De Vet, 2003). In de periode van planning tot uitgifte kan er veel gebeuren. De omgeving, de economie of de voorkeuren van ontwikkelaars kunnen veranderen. Door de eventueel veranderende omstandigheden kunnen projecten plotseling te maken krijgen met andere voorwaarden en andere mogelijkheden. Westpoort zou hier ook mee te maken kunnen krijgen en daardoor als bedrijventerrein minder goed kunnen functioneren. Onderzoek zal daarom moeten uitwijzen wat in dat geval voor Westpoort een geschikte vorm van (her)ontwikkelen is.

Het beleid gehanteerd door de Nederlandse overheid en de gemeente Groningen met betrekking tot bedrijventerreinen is tevens een punt dat de aandacht verdient: de plannen van de overheden met bedrijfsterreinen in het algemeen kunnen keuzes verduidelijken en vergemakkelijken.

Uit cijfers van het CPB blijkt dat de vraag naar bedrijventerreinen de komende jaren nog iets zal toenemen, maar vanaf 2020 af zal nemen (Robles, 2007). Een situatie met veel leegstand kan hierdoor worden versterkt. Het is daarom ook interessant te kijken naar hoe leegstaande en verouderde bedrijventerreinen tegenwoordig aangepakt worden om deze problemen te ondervangen. Welke maatregelen worden genomen om leegstand te voorkomen en de terreinen aantrekkelijker te maken? En heeft (hoogwaardige) transformatie, herprofilering of herstructurering op dergelijke locaties de toekomst?

1.6 Probleem- en vraagstelling

Naar aanleiding van het voorgaande kan de volgende doelstelling geformuleerd worden:

Een beeld schetsen van de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen of 'Westpoort-achtige' gebieden en in het licht hiervan het achterhalen van een passende herontwikkeling voor bedrijventerrein Westpoort

Veel bedrijventerreinen verrommelen of voldoen niet aan de verwachtingen. Bedrijvenpark Westpoort kan ook met deze problemen geconfronteerd worden: Weinig vraag, veel leegstand en een teloorgang van het splinternieuwe terrein. Het probleem is dan ook hoe deze te herontwikkelen. Dit leidt tot de hoofdvraag van het onderzoek:

Hoe kan bedrijventerrein Westpoort mogelijk herontwikkeld worden?

Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden tot herontwikkeling en het beleid omtrent bedrijventerreinen worden de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

- Hoe ziet het beleid omtrent bedrijventerreinen in Nederland eruit?
- Hoe is het gesteld met de vraag naar bedrijventerreinen en hoe ontwikkelt zich dit?
- Hoe kan de transformatie op basis van hoogwaardigheid en ruimtelijke kwaliteit ingevuld worden?
- Hoe zijn andere bedrijventerreinen, en gebieden in een situatie als Westpoort, in Nederland en het buitenland herontwikkeld?
- Welke mogelijkheden (functies) zijn er voor de herontwikkeling van Westpoort?

1.7 Onderzoeksmethodiek

De onderzoeksvragen kunnen beantwoord worden aan de hand van primaire en secundaire bronnen. Het belangrijkste deel van het onderzoek zal met behulp van literatuur, case studies en interviews gedaan worden. Vragen met betrekking tot de mogelijke herontwikkeling van het bedrijventerrein voeren hier de boventoon. De interviews (face-to-face, telefonisch of per e-mail) zullen afgenomen worden bij gemeentemedewerkers, projectontwikkelaars en andere experts en belanghebbenden. Er worden instanties benaderd die zich bezighouden met stedenbouw, creatieve ontwikkelingen en projectontwikkeling.

1.8 Structuur van het onderzoek

Het onderzoek bestaat uit drie delen. Een algemeen gedeelte, het macroniveau, dient als een inleiding en achtergrond. Het mesoniveau is een overgangsniveau en dient als 'kapstok' voor het microniveau en verdieping van het onderzoek. In het microniveau wordt Westpoort en de herontwikkeling uitgebreid besproken.

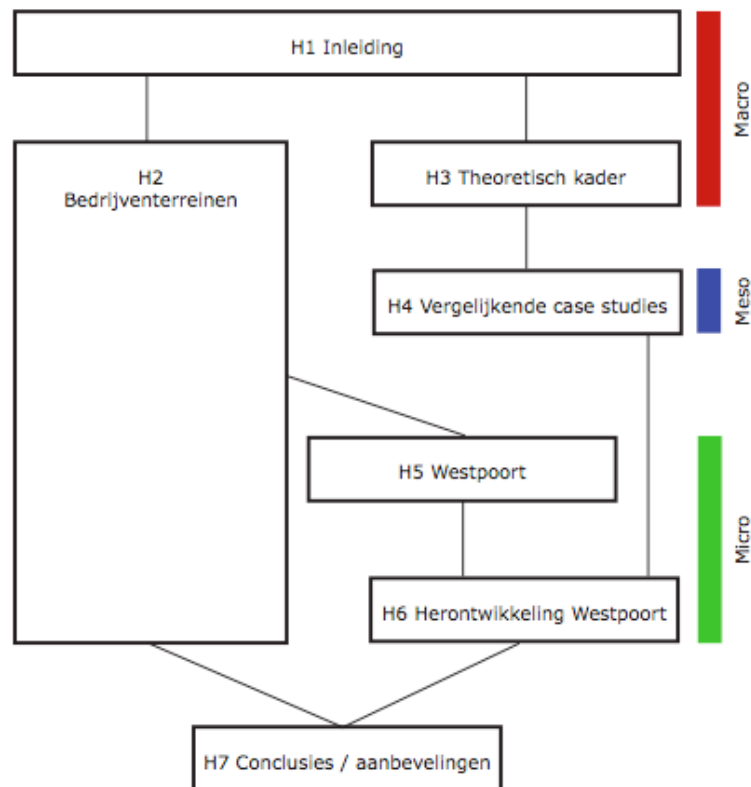
Als eerste wordt er aan de hand van het macroniveau een beeld gegeven van hoe in Nederland en Groningen wordt omgesprongen met (verouderde) bedrijventerreinen. Enkele cijfers omtrent bedrijventerreinen (leegstand, gebied voor herontwikkeling) worden ter verduidelijking gegeven, waarna gekeken wordt hoe het beleid en de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen eruit ziet (H2). In het theoretisch kader, het laatste hoofdstuk van het macroniveau, worden hoogwaardig herontwikkelen en transformatie besproken (H3).

Op het mesoniveau, vervolgens, wordt dieper op de mogelijkheden tot herontwikkeling ingegaan. In dit geval worden vergelijkende casestudies getoond die laten zien hoe verouderde bedrijventerreinen in binnen- en buitenland worden herontwikkeld (H4). Aan de hand hiervan kunnen in deze studie meer gerichte opties tot mogelijke herontwikkeling worden gegeven. Deze cases dienen dus als voorbeeld en inspiratie.

De besproken cases leiden tot de kern van het onderzoek: De (her)ontwikkeling van bedrijventerrein Westpoort. Op het microniveau is een uitgebreide beschrijving van Westpoort te vinden (H5). Vervolgens wordt er gekeken welke delen van het terrein voor herontwikkeling in aanmerking komen, welke

herontwikkelingen hier mogelijk zijn en waarom. Aansluitend zal een voorkeur, een aanbeveling, worden uitgesproken omtrent welke ontwikkeling haalbaar is en past in het gebied (H6). Het moet zo zijn dat deze nieuwe functie(s) verdragen word(t)(en) en deze kwalitatief ingebed wordt in de omgeving.

In hoofdstuk 7 worden de conclusies van de analyse gegeven. Hier zullen verschillende feiten, theorieën en bevindingen nog eens kort aangehaald worden. De hoofdvraag wordt vervolgens beantwoord en er zullen aanbevelingen voor bedrijventerrein Westpoort gedaan worden.



Figuur 1.3. Indeling onderzoek en relatie tussen de hoofdstukken. Bron: Eigen bewerking.

H2

De ontwikkeling van bedrijventerreinen

“Iedere gemeente wil zijn eigen nieuwe bedrijventerrein, terwijl in de buurt terreinen leeg staan. Het wordt tijd dat de landelijke overheid de regie in handen neemt, dan kan veel open landschap gered worden.” (Beek, 2007).

2.1 Inleiding

Bedrijventerreinen beslaan maar drie procent van de totale oppervlakte van Nederland¹. Toch is er veel aandacht voor, omdat ze een groot aandeel hebben in het aanzien van het landschap. Veel terreinen (waaronder Westpoort) zijn gelegen langs snelwegen en op andere zichtlocaties. De hoeveelheid terrein is vooral het laatste decennium van de twintigste eeuw enorm uitgebreid (Janssen, 2006). Door de bedrijfsbebouwing worden delen van het landschap monotoon en lelijk, mede omdat er weinig eisen worden gesteld aan de inrichting en het uiterlijk van het terrein (Robles, 2007). Nu zijn de bezwaren van natuur- en milieuorganisaties tegen de nieuwbouw overal te lezen en te horen (zie ook verderop in dit hoofdstuk). Maar ook architecten, ontwikkelaars en investeerders (de markt!) zijn bezorgd. Een deel van hen deed in 2006 dan ook een oproep in de Volkskrant: ‘Nederland moet mooier worden.’ (Albrecht, 2006).

Mede vanwege deze maatschappelijke discussie is het doel van dit hoofdstuk te laten zien hoe het er in Nederland en Groningen op dit moment voorstaat als het gaat om bedrijventerreinen. Hoeveel zijn er, hoeveel zijn er nodig, wat wordt ermee gedaan, zijn er alternatieven, hoe worden ze (her)ontwikkeld? Vragen die allemaal gerelateerd zijn aan Westpoort. Interessant is de vraag of dit bedrijventerrein nodig is of niet en hoe het (her)ontwikkeld kan worden.

In Groningen is er op dit moment weinig vraag naar nieuwe bedrijfsgrond, terwijl er wel nieuwe grond wordt aangelegd. Met de bestaande bedrijfsterreinen, waarvan een deel wordt gerevitaliseerd, lijkt er genoeg capaciteit om de huidige vraag op te vangen. Tevens is Groningen bezig met beleid om de open ruimte rond de stad kwalitatief naar een hoger plan te brengen. Met de komst van Westpoort lijkt ook dit verstoord te worden.

In dit hoofdstuk wordt eerst een algemeen beeld geschetst van de bedrijventerreinen in Nederland en Groningen: Hoe zien/zagen ze eruit, hoeveel zijn er en hoeveel zijn er nodig? Is er een alternatief? Dit zijn vragen die de stichting Natuur en Milieu bezighouden, maar inmiddels ook in de politiek voor de nodige discussie zorgen. Vervolgens zal er gekeken worden naar (de revitalisering) van het huidige areaal aan bedrijfsgrond en het beleid omtrent bedrijventerreinen. Dit alles zal aan de hand van literatuur en meningen van experts, onderzoekers en de politiek gedaan worden. Hiermee wordt een overzicht van de huidige problematiek omtrent bedrijventerreinen gegeven.

¹ Ter vergelijking: Woningbouw neemt ruim zes procent van het Nederlandse grondgebied in, infrastructuur drie procent en bos en natuur bijna veertien procent (Schaap, 2006).

2.2 Soorten bedrijventerreinen

Als eerste een korte paragraaf die ingaat op de soorten bedrijventerreinen die in de loop van de tijd zijn ontstaan. Dit laat zien wat voor soort bedrijventerreinen er vroeger ontwikkeld werden en over wat voor terreinen we hedentendage zien. Tevens is zo een duidelijker typering van Westpoort te geven.

Volgens Guyt (2002) zijn de volgende bedrijventerreinen te onderscheiden:

- *De negentiende eeuwse fabriekswijk.*
Hier bevinden zich fabrieken gebouwd in een monumentale stijl met meerdere etages. Deze fabrieken waren geconcentreerd op plaatsen waar loonarbeiders en ruwe grondstoffen beschikbaar waren. Meestal waren ze gelegen langs spoor- en waterwegen, of bij een historische kern. Ze waren veelal slecht ontsloten voor autoverkeer. Tegenwoordig zijn de panden vaak onbruikbaar, maar worden de mooie panden nog gebruikt en bewaard als een soort van cultureel erfgoed.
- *Industrieterrein uit de eerste helft van de twintigste eeuw.*
Dit zijn de 'echte' industrieterreinen die ontstonden door de stormachtige groei van bedrijfsklassen. Deze werd veroorzaakt door onder andere uitvindingen, bevolkingsgroei en veranderende consumptiegewoonten. Op deze terreinen waren vaak grote bedrijven te vinden en ze waren gesitueerd langs spoor- en waterwegen, bij stations en havens en langs randen van steden. Een deel van deze terreinen is inmiddels opgeslokt door de steden en getransformeerd naar woonwijken.
- *Bedrijventerreinen in de laatste decennia.*
 1. Gemeentelijke industrie- of bedrijventerrein.
Terreinen met middelzware industrie (bijvoorbeeld metaalbedrijvigheid) of terreinen met lichte industrie, transportterreinen en af en toe kantoren. Vaak is op deze terreinen een grote variëteit aan activiteiten aanwezig, waaronder autohandel, opslag en bouwnijverheid.
 2. Bedrijvenparken.
Terreinen met hoogwaardige, geen overlast veroorzakende kantoren en bedrijven. Representativiteit is hier erg belangrijk.
 3. Science parks.
Dit type terrein is iets van de laatste twee decennia. Ze liggen vaak direct in de omgeving van een universiteit (zoals het Zernike Science Park bij de Rijksuniversiteit Groningen) en huisvesten vooral hightech bedrijven. De bedoeling van een dergelijk bedrijventerrein is het aanhalen van de banden tussen de universiteit en het bedrijfsleven en het profiteren van elkaar. Prestige, bereikbaarheid en hooggeschoold personeel zijn hier belangrijke vestigingsfactoren.

Westpoort valt als bedrijventerrein onder de noemer 'gemeentelijk bedrijventerrein.' Een uitgebreide beschrijving van het terrein is terug te vinden in hoofdstuk 5.

2.3 De cijfers

Nederland

30.000 hectare bedrijventerrein in Nederland heeft te kampen met verpaupering, leegstand, slechte uitstraling en inefficiënt ruimtegebruik (Pen, 2007). Dit op een totaal van 90.000 hectare terrein (Perrée, 2007).

Het is dan opmerkelijk dat de vele terreinen in deze vaak slechte staat van onderhoud blijven bestaan en dat hier niks aan gedaan wordt. In dit licht is het daarom verwonderlijk dat er nu, ogenschijnlijk onnodig, nieuwe bedrijventerreinen op andere locaties als paddestoelen uit de grond schieten. In de toekomst dreigt er volgens Natuur en Milieu (2007) zelfs voor 23.000 hectare teveel aan bedrijventerreinen aangelegd te worden. Dat is bijna de helft van het aan te leggen terrein, namelijk 45.000 hectare (Perrée, 2007). Daartegenover wordt maar 3000 hectare geherstructureerd, terwijl er nog 21.000 hectare ligt te wachten op herstructurering (Schaap, 2006).

Volgens Needham (2006) ligt er 'op dit moment nog 9.000 hectare aan bouwrijp bedrijventerrein klaar voor bedrijfsvestigingen: Dat is voldoende om de groei van de werkgelegenheid tot 2020 op te vangen.'

Er lijkt dus een overschot aan bedrijfsgrond te zijn in Nederland. Ook volgens Han Olden en Erik Louw (2005) wordt de vraag naar bedrijfsgrond overschat. Ter illustratie noemen de onderzoekers het jaar 2004. In dat jaar was de helft van de bouwgrond in Nederland bestemd voor bedrijvigheid. Dit is opvallend, omdat de bedrijvigheid nog geen 20% gebruikt van dit bebouwde oppervlak. De vraag naar nieuwe bedrijventerreinen wordt dus stelselmatig overschat. Het is dan ook verassend dat de ruimteclaim voor bedrijfsruimte zo hoog is, te meer omdat het landelijk beleid meer en meer gericht is op intensivering, herstructurering en functiemenging.

De landelijke politiek roept om verandering (zie ook paragraaf 2.10). Ook bedrijven en ontwikkelaars zien in dat nieuwbouw niet altijd een juiste remedie is (Natuur en Milieu, 2007a). Het motto, in de woorden van het nieuwe VROM-voornemen, moet eigenlijk zijn: 'Herontwikkelen waar kan, nieuwbouw waar moet.'

Groningen

Ondanks de groei in ruimtebeslag van bedrijven in Nederland met 20% is het de vraag of een nieuw terrein wel zo broodnodig is. In Groningen kan deze vraag ook gesteld worden omdat er tot 2020 1050 hectare leegstaand bedrijventerrein beschikbaar is. Weliswaar is 15% hiervan verouderd, maar met deze cijfers lijkt de aanleg van nieuw terrein overbodig (Blaauw, 2007).

In de periode tot 2020 vermoedt Blaauw (2007) tevens een beperkte vraag naar nieuwe bedrijventerreinen. Behoeftte aan de aanleg van nieuwe bedrijfsgrond lijkt er dan ook niet te zijn in Groningen (Blaauw, 2007). Juliette van der Meijden (2007) geeft aan dat er 'dertien in een dozijn' soortgelijke bedrijventerreinen als Westpoort zijn in Groningen. De twijfel of er behoefte is aan nóg één is volgens haar dan ook gerechtvaardigd.

Desondanks blijkt uit de bedrijvenmonitor dat de provincie Groningen voor de komende paar jaar 350 hectare nieuw bedrijventerrein wil aanleggen, waaronder Westpoort (Friskus, 2006). Tot 2020 wil de provincie zelfs 1330 hectare nieuwe bedrijfsgrond ontwikkelen (Van der Mark, 2004).

Onnodig lijkt het, en dat gevoel wordt versterkt door demografische gegevens: De bevolking van Groningen gaat de komende jaren verouderen en krimpen (Schaap, 2007). Dit betekent een vermindering van de consumptie en een vermindering van het aanbod van werknemers.

De kans bestaat dat door bovenstaande ontwikkelingen de huidige en toekomstige terreinen in Groningen zullen verrommelen. Aangezien dit ook nu al het geval is bij bestaande terreinen zijn veel gemeenteraden huiverig om nieuwe grond beschikbaar te stellen voor bedrijvigheid. De veronderstelling leeft dat bijvoorbeeld de aanleg van Westpoort opnieuw tot een weinig aantrekkelijk gebied zal leiden. Dit tekort aan draagvlak voor nieuwe bedrijfsgrond wordt opvallend genoeg ingegeven door de meest direct betrokkenen: de ondernemers (Buck Consultants, 2003).

2.4 Aanbod / Vraag

Het verschil tussen vraag en aanbod kan ten dele worden verklaard door de Nederlandse planningstraditie: Hier is het op voorraad produceren van bouwrijpe grond een niet weg te denken fenomeen. Dit wordt gedaan omdat de overheid zo de groei van de werkgelegenheid en de regionale economische groei denkt te kunnen stimuleren. Door het produceren op voorraad komt een ruim aanbod van bouwrijpe grond op de markt, welke de uitgifte stimuleert. Vaak kiezen de ondernemers voor een nieuwbouwkavel op een nieuw aangelegd bedrijfsterrein, vanwege een gunstige prijs-kwaliteitverhouding. Dit hebben ze liever dan een bedrijfspand uit de bestaande voorraad. De uitgifte van deze nieuwbouwkavels is weer een reden om nieuwe bedrijfsgrond aan te leggen. Op deze

manier ontstaat een vicieuze cirkel met gemeenten die steeds weer nieuwe bedrijfsgrond aanleggen, omdat de uitgifte in het verleden hoog was (Olden, 2005).

Door deze ontwikkelingen zal in 2020 het aanbod van bedrijventerreinen een stuk groter zijn dan de bijbehorende vraag. Volgens Olden en Louw moet daarom alleen met aantoonbare tekorten aan bedrijventerreinen nieuwbouw een optie zijn.

2.5 Behoud bestaande terreinen

De cijfers in de voorgaande paragrafen geven aan dat er geen noodzaak is tot de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen, zowel in Groningen als landelijk gezien. Beter nog, het is verstandig nieuwbouw te voorkomen en bestaande (soms verouderde) terreinen te behouden.

Van Dinteren (2003) draagt enkele argumenten aan vóór behoud:

- Voorkomen van onnodige ruimteclaims: door het aanhouden van bestaande bedrijventerreinen wordt voorkomen dat er door gemeente en bedrijven claims gelegd worden op nieuw gebied. Oude bedrijventerreinen hebben vaak genoeg ruimte voor nieuwe bedrijven en kosten vaak ook minder.
- Werkgelegenheidsfunctie lager opgeleiden: De oude bedrijventerreinen bieden vaak werkgelegenheid aan lager opgeleiden. Er is tegenwoordig een tekort een hoger opgeleiden en een teveel aan lager opgeleiden.
- Broedplaatsfunctie: verouderde bedrijventerreinen hebben vaak een broedplaatsfunctie. De verouderde bedrijven kunnen namelijk ruimte bieden aan jonge, startende ondernemers.
- Voorkomen monotonie in de stad: door het behoud van bestaande terreinen blijft de voorzieningen- en werkgelegenheidsfunctie gewaarborgd en wordt voorkomen dat het gebied bijvoorbeeld herontwikkeld wordt tot een woonwijk.
- Bijdrage aan stedelijk voorzieningenniveau/wijkgebondenheid, doordat deze bestaande bedrijventerreinen vaak gericht zijn op de stad. Nieuwe bedrijventerrein zijn vaak regionaal, soms zelfs (inter)nationaal gericht.
- Beperking automobilititeit: De aanleg van een nieuw terrein vraagt vaak om een aanpassing van en aanvulling op het wegennet. Ook liggen deze terreinen vaak meer afgelegen, waardoor extra autoverkeer nodig is.
- Behoud industrieel erfgoed: behoud van de identiteit en kwaliteit van steden.
- Vaak is het zo dat de meeste bedrijven niet weg willen of anders naar een soortgelijk terrein, hiermee lijkt nieuwbouw overbodig.

Om het behoud van bestaande bedrijventerreinen te bevorderen is het volgens Natuur en Milieu (2007) mogelijk een zogenaamd moratorium in te stellen op de aanleg van nieuwe terreinen. Dit houdt in dat er geen nieuwe plannen ontwikkeld kunnen worden en dat bestaande plannen bevroren kunnen worden. Provincies kunnen hierop inspringen door bijvoorbeeld in hun structuurvisie een verordening op te stellen waarin wordt vastgelegd dat de mogelijkheden van bestaande bedrijventerreinen eerst moeten worden benut. Extra areaal moet dan alleen mogelijk zijn als er echt geen ruimte meer is op bestaande terreinen of als er bedrijven met milieuhinder uitgeplaatst dienen te worden (Natuur en Milieu, 2007). Het commentaar is vaak dat een dergelijk moratorium economische gevolgen heeft, maar dit is volgens Needham (2006) niet aan de orde: Er ligt immers 9000 hectare aan bouwrijp bedrijventerrein klaar. Inmiddels is bekend dat er geen stop komt op de aanleg, het Rijk is in plaats daarvan wel van plan kritischer te kijken naar gemeentelijke plannen om onnodige groei te voorkomen (ANP, 2007).

Daarom is het volgens Witteman (2007) verstandig om, naast een moratorium, na te denken over een leegstandsheffing op bestaande terreinen. Door een heffing op leegstaande bedrijfspanden spoor je bedrijven aan hun onderkomen te revitaliseren, transformeren of te amoveren.

Tot nu toe is er door gemeenten te weinig aandacht besteed aan het behoud van leegstaande bedrijventerreinen. Beheer, onderhoud en handhaving blijft daarom vaak achter (Pen, 2007). De regie, toezicht en investeringen van het Rijk en de provincies als het gaat om behoud zijn (blijkbaar) vaak onvoldoende, hoewel hier wel een kentering zichtbaar is: Er komen tegenwoordig steeds meer middelen beschikbaar om bestaande en verouderde bedrijventerreinen aan te pakken (De Rijk, 2007).

2.6 (revitalisering) bestaande terreinen

'Uit onderzoek blijkt dat wanneer de huidige nationale plannen voor nieuwe bedrijventerreinen doorgaan, de structurele leegstand op de bestaande bedrijventerreinen snel zal groeien. Waarom niet bestaande bedrijventerreinen opknappen en aanbieden? Efficiënt en veel goedkoper!' (Oskam, 2008)

Een uitspraak die prima van toepassing is op de situatie en eigenlijk ook als één van de conclusies van deze studie kan worden gezien. Het Noorden heeft namelijk een nieuw beleid dat is gebaseerd op het scheiden van stad en land. Daarbij hoort het leggen van heffingen op bouwen in open gebied, zoals Westpoort. De zogenaamde 'openruimteheffing' moet voorkomen worden dat de kwaliteit van het open gebied achteruit gaat. Het Noorden heeft namelijk geen kwantitatieve behoefte aan nieuwe woningen of meer hectare bedrijfsterrein, maar heeft een fysiek kwaliteitsprobleem. Steden en het platteland hebben een kwaliteitsimpuls nodig en dit financiële instrument geeft de regio de kans zelf middelen te genereren om deze omgevingskwaliteit te steunen (De Roo, 2001).

In navolging hiervan zijn er al de nodige (Rijks-)middelen ter beschikking gekomen om bestaande bedrijventerreinen te revitaliseren. Dit zorgt ervoor dat de noodzaak van een terrein als Westpoort sterk in twijfel kan worden getrokken, en ook biedt dit mogelijkheden om het open gebied rond Groningen daadwerkelijk open te houden.

Voorbeelden van revitalisering in Groningen zijn onder andere:

- De verbetering van het bedrijventerrein aan het Oude Winschoterdiep en het gebied in Gideon-Zuid. Hiervoor is 2,5 miljoen euro beschikbaar gesteld (Ministerie van EZ, 2007).
- Het bedrijventerrein aan de Bornholmstraat is zojuist heropend (Meeüs, 2008).
- Het Rijk en de gemeente Groningen hebben 15 miljoen euro geïnvesteerd in de revitalisering van twee bedrijventerreinen, Winschoterdiep en Eemskanaal (Meeüs, 2008).
- Ook is er nog veel (zeehaven-)terrein beschikbaar in het noordelijke deel van de provincie (bijvoorbeeld in de Eemshaven) en is er nog genoeg ruimte op bedrijventerrein Eemspoort (Van Til, 2007).

Dit is slechts een greep uit de verschillende projecten, want de gemeente Groningen is de komende jaren van plan om ook de andere, verouderde bedrijventerreinen te revitaliseren. Ook gaat ze met bedrijven en bedrijfsverenigingen de duurzaamheid en kwaliteit van de terreinen verbeteren. daarbij wil de gemeente beter inspelen op behoeften van ondernemers (Gemeente Groningen, 2007a).

Door al deze maatregelen en door de revitalisatie van de bestaande bedrijventerreinen lijkt een nieuw terrein als Westpoort overbodig, in ieder geval een deel van het terrein (fase 2, zie ook hoofdstuk 5). Terecht wordt op een forum als Skyscrapercity (2008) Westpoort dan ook bestempeld als 'overbodig', 'verkwistend' en 'landschapsvervuilend'.

2.7 Beleid

Bedrijventerreinen vallen onder het beleid van het Ministerie van Economische Zaken (EZ), en dus niet onder het Ministerie van Ruimtelijke Ordening (VROM). Dit is zo omdat bedrijventerreinen er zijn ter stimulering van de economie en de werkgelegenheid. De gemeente, de grootste ontwikkelaar van bedrijventerreinen, wordt daarom met verschillende subsidies van het Ministerie van EZ ondersteund. Bedrijventerreinen zijn namelijk een grote publieke opgave: tachtig procent van de bedrijventerreinen wordt ontwikkeld door gemeenten (Schaap, 2006).

De locatiekeuze en het beleid omtrent bedrijventerreinen is vooral een lokale afweging, een taak voor gemeenten (en provincies). Zij zijn verantwoordelijk voor het feit 'dat er geen overproductie van bedrijven ontstaat, dat de ontwikkeling van nieuwe bedrijven conditioneel is gekoppeld aan de revitalisering van oude bedrijventerreinen' (Vreeze, 2005).

Sommige provincies (waaronder Groningen) hebben de eerste positieve stappen hiervoor al gezet door herstructurering meer te stimuleren (zie ook paragraaf 2.6) (Blaauw, 2007). Ook het Ministerie van EZ ziet dit voor de rest van Nederland als een positieve stap maar heeft tot nu toe nog niet de nadruk gelegd op herstructurering van verouderde bedrijventerreinen. Dit komt doordat de herstructureringsopgave enorm groot en complex is. Daarnaast is het goedkoper en makkelijker om een leeg gebied (bijvoorbeeld weiland) te bestemmen tot bedrijventerrein dan bestaand gebied te herstructureren (Schaap, 2006).

Dit maakt het moeilijker de wildgroei die zo ontstaat te beteugelen, omdat het voor een gemeente nu eenmaal voordeliger is om nieuwe terreinen aan te leggen. Tevens wordt er bij gemeentes gedacht dat een nieuw bedrijventerrein meer werk creëert, terwijl het eigenlijk gaat om een vervangingsmarkt: Als een bedrijventerrein werk oplevert, gaat het vaak ten koste van een buurgemeente (Perrée, 2007). Sterker nog: maar zes procent van de nieuwe bedrijventerreinen schept extra regionale werkgelegenheid (Robles, 2007).

Om herstructurering in Nederland door te kunnen zetten zullen de provincies niet alleen meer als faciliterende en stimulerende factor op moeten treden, maar vooral de rol van regisseur moeten aannemen. Vanuit deze rol moet er gezorgd worden voor het verminderen van het huidige overaanbod door in de gaten te houden wat gemeenten doen (Perrée, 2007). Daarnaast moet er zo veel mogelijk voorkomen worden dat bedrijven en andere functies naar nieuwe terreinen langs de snelwegen buiten de steden komen. Deze terreinen zorgen namelijk vaak voor een minder mooi aanzicht van het buitengebied, voor landschapsvervuiling.

Mirjam de Rijk van stichting Natuur en Milieu (2007b) zegt dan ook terecht:

'Bedrijventerreinen zijn de dode hoek van het ruimtelijk beleid. Iedereen weet dat het misgaat en niemand doet er wat aan. Het is chaos.'

Volgens Milieudefensie (2006) moet '...de provincie meer van haar bevoegdheden gebruik maken om samenwerking tussen gemeenten te bevorderen en desnoods af te dwingen. Om zo te voorkomen dat iedere gemeente voor zichzelf een bedrijventerrein aanlegt en de optelsom daarvan leidt tot versnippering van het landschap en een overaanbod aan nieuwe terreinen.' Ook Jacques van Dinteren (2008) kan zich hierin vinden: Het kabinet heeft het onwikkelen en herstructureren van bedrijventerreinen een speerpunt gemaakt, onder andere vanwege de verrommeling. Door de omvang van de problemen kan het beleid echter niet alleen meer aan de gemeenten worden overgelaten; Een strikte aansturing door het Rijk en de provincie is daarom nodig, ook al gaat dat tegen de decentralisatietendens in.

Het lijkt er op dat het beleid aangepast moet worden. In een voorstel aan het Ministerie van VROM geeft Needham (2006) drie opties die een aanpassing van het beleid kunnen bevorderen:

- Een reële behoefteeraming.
- Extra geld voor herstructurering in de vorm van een herstructureringsfonds.
- Een tijdelijke stop op de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen.

Ook moet er bij gemeenten afgestapt worden van het idee dat bedrijventerreinen voor langere tijd blijven bestaan. Veel terreinen krijgen in de toekomst mogelijk te maken met functieveranderingen, en hier moet rekening mee gehouden worden. In een bestemmingsplan moeten daarom niet alleen de huidige functies gereguleerd en vastgesteld worden, maar moet ook rekening worden gehouden met toekomstige functies (Louw, 2006). In het geval van Westpoort moet dit wellicht ook gedaan worden en daar zal in hoofdstuk 6 en hoofdstuk 7 aandacht aan besteed worden.

Ook volgens Henry Meijdam, voorzitter van de VROM-raad, moet er op het gebied van beleid een andere weg ingeslagen worden om de hierboven geschetste gang van zaken te beïnvloeden. Er zou een andere rolverdeling tussen markt en overheid moeten komen. Meijdam stelt voor om de gemeente en provincie meer een rol van regisseur te geven, en minder de rol van aanbieder partij. Het aanbieden moet door de markt zelf gedaan worden. De overheden moeten vervolgens in gaan zetten op het creëren van randvoorwaarden, onder andere via regelgeving en subsidies (De Graaf, 2006). Op dit moment is het zo dat door de lage grondprijzen private partijen niet meedoen aan de ontwikkeling van bedrijfsgebouwen en de grondexploitatie. De lage grondprijzen kan voor hen in geen geval de aanschafkosten, de transactiekosten en het bouwrijp maken compenseren (Needham, 2006a).

Daarnaast is het volgens Michel Robles (2007) goed als provincies Structuurvisies opstellen, waar iedere regio een bepaald quotum bedrijfshectare krijgt toegewezen. Provincies kunnen dan ook eisen stellen aan de inrichting en het beheer van het terrein. Er kunnen zo regionale bedrijventerreinen worden ontwikkeld. Hierdoor is de kans minder groot dat elke gemeente voor zichzelf een bedrijventerrein aanlegt en met andere gemeenten concurreert. Er kan gekeken worden naar de behoefte in de regio of provincie en naar aanleiding daarvan wordt er bepaald waar een bepaald terrein aangelegd mag worden (Perrée, 2007). Op deze manier wordt er meer gebiedsgericht en integraal ontwikkeld, in plaats van de huidige kavelsgewijze vorm van ontwikkelen (VROM-raad, 2006).

Het ministerie van EZ heeft nu een doelstelling geformuleerd voor de beleidslijn bedrijventerreinen: 'Een goede aansluiting tussen vraag en aanbod van ruimte voor bedrijventerreinen op nationaal en regionaal niveau.' (Van der Mark, 2004)

2.8 Nieuwe bedrijventerreinen

Door de huidige gemeentelijke vrijheid met betrekking tot nieuwbouw neemt de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen toe. Daarnaast zijn er nog andere redenen voor de groei van (onnodige) bedrijfsgrond die hiermee verband houden, zoals de concurrentie tussen gemeenten. Hierdoor wordt er veel gebouwd en ook worden veel percelen goedkoop aangeboden. Veel bedrijven trekken daardoor weg uit de bestaande voorraad terreinen, welke vervolgens verpaupert.

Wesselink (2007) noemt nog een oorzaak die de komst van onnodige, nieuwe bedrijventerreinen bevordert. Hij spreekt over de dubbelrol van gemeenten: Gemeenten bepalen, via bestemmingsplannen, hoeveel bedrijventerreinen er mogen komen en verdienen vervolgens zelf, via het grondbedrijf, aan de aanleg van deze nieuwe terreinen. Voor veel gemeenten betekent dit een belangrijke inkomstenbron, onder andere door de te verkrijgen onroerendzaakbelasting (OZB). Ook is het zo dat de overheid de bestemming van de grond (en tevens het prijskaartje) bepaalt. Overigens is de grondprijs vaak erg laag, om zo bedrijven aan te kunnen trekken. Echter, bedrijven zijn in hun zoektocht naar nieuwe grond meer bezig met factoren als milieu, aanwezige

kennis, bereikbaarheid, woonklimaat en imago. Hierdoor zijn 'bedrijven (...) vaak de lachende derde.' (Schaap, 2006).

De behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen wordt bepaald aan de hand van ramingen. Deze zouden echter niet gebaseerd moeten zijn op de hoogste groeiscenario's, zoals nu gebeurt: De ramingen worden nu bepaald door de hoogst denkbare economische groei tot 2020. Echter, deze wordt volgens de Stichting Natuur en Milieu (2007) nooit gehaald. Een raming gebaseerd op de middenscenario's is daarom veel realistischer. Hierdoor zou minder onnodige nieuwe bedrijfsgrond, zoals mogelijk Westpoort, aangelegd worden. Tevens moet er kritisch gekeken worden naar de vuistregel die tegenwoordig wordt gehanteerd bij het aanleggen van nieuwe bedrijfsgrond: Twee maal de gemiddelde jaarlijkse vraag aan bedrijfsgrond moet beschikbaar zijn voor directe uitgifte. Ook moet zes maal de jaarlijkse gemiddelde behoefte in een bestemmingsplan beschikbaar zijn, dit ter aanvulling van het direct uitgeefbare aanbod (Ministerie van EZ, 2004). Het is maar de vraag of deze regels realistisch zijn en gehanteerd moeten worden.

2.9 Verhandelbare bedrijventerreinquota

De aanleg van nieuwe terreinen zorgt voor het verplaatsen van banen en leidt vrijwel niet tot extra werkgelegenheidsgroei. Ook op het lokale niveau wordt dit nu onderkend. Dit geldt tevens voor Westpoort, waar volgens Hielema (2007) de komst van dit bedrijventerrein niet zal leiden tot een toename in de werkgelegenheid. Daarnaast vallen de opbrengsten van nieuwe terreinen tegen. Vrijwel alle politieke partijen zeggen mede daarom toe te willen investeren in de verouderde terreinen (zie ook paragraaf 2.7). Driekwart hiervan wil ruimteverspilling door nieuwbouw voorkomen (De Rijk, 2007). De verspilling moet vooral tegengegaan worden door de vraag naar bedrijventerreinen minder ruim in te schatten, door scherper te toetsen op de noodzaak van nieuwe terreinen en door een vereveningsheffing op het uitgeven van nieuwe bedrijventerreinen toe te passen (De Rijk, 2007). Toch stelt Wesselink (2007) dat de verschillende regels en heffingen niet voldoende oplossing bieden. Volgens hem is het toepassen van een systeem van 'verhandelbare bedrijventerreinquota' de juiste remedie, een fenomeen overgewaaid uit Amerika. Dit systeem moet er voor zorgen dat er minder nieuwe bedrijventerreinen uitgegeven kunnen worden, door een constructie op basis van verevening. Het idee werkt als volgt: De rijksoverheid geeft vrij verhandelbare waardestukken uit (een soort van emissierechten) die de gemeenten het recht geeft een bepaald oppervlak aan bedrijventerrein te ontwikkelen. Voordat een gemeente nieuw bedrijventerrein aan wil leggen moet het in het bezit zijn van voldoende 'verhandelbare bedrijventerreinquota.' De rijksoverheid bepaalt de prijs van deze quota en ook het aantal verhandelbare bedrijventerreinquota die worden uitgegeven. Hierdoor kan de rijksoverheid het aantal hectare nieuw bedrijventerrein bepalen. Als gemeenten dan bedrijventerrein willen ontwikkelen, maar niet voldoende quota hebben, kunnen ze deze kopen bij andere partijen, andere gemeenten of bijvoorbeeld beleggers. Hierdoor kan een echte handel en een (politieke) discussie ontstaan. Het voordeel is dat gemeenten goed zullen moeten nadenken eer ze een nieuw terrein ontwikkelen (het kost ze tenslotte ook meer geld). Er vindt hierdoor minder nieuwbouw plaats en ook stijgen de prijzen van de grond. In theorie wordt er dus alleen maar nieuwe bedrijfsruimte aangelegd als het echt nodig is en ook zal de grond intensiever gebruikt worden. Gemeenten die besluiten geen nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen worden hiervoor beloond (onder andere door een mogelijke verkoop van hun quota).

2.10 Politiek

De politiek heeft een grote stem in de economische en planologische ontwikkeling van een stad (of land). Nu de bovenstaande paragrafen een duidelijk beeld hebben gegeven van de ontwikkelingen omtrent bedrijventerreinen is het voor de volledigheid goed om te kijken hoe de politieke partijen in Groningen en Nederland kijken naar de huidige stand van zaken met betrekking tot bedrijventerreinen.

2.10.1 Groningen

De verschillende politieke partijen in Groningen hebben de volgende stellingnames ingenomen met betrekking tot de bedrijventerreinen in de provincie (Milieufederatie Groningen, 2007):

PVDA: 'Wij willen een uitwaaiing van de stedelijke gebieden over het platteland voorkomen: geen verrommeling van het Groninger landschap. De PvdA wil bestaande bedrijventerreinen zoveel mogelijk revitaliseren, voordat er nieuwe worden geopend.'

CDA: 'Een goede economische infrastructuur met moderne bedrijventerreinen.'

VVD: 'De bestaande bedrijventerreinen moeten van goede kwaliteit zijn. Als dat niet meer zo is dan moet revitalisering worden gestimuleerd met veel aandacht voor duurzaamheid, representativiteit en veiligheid.'

Groenlinks wil inzetten op het verduurzamen van bestaande bedrijfsterreinen, ook die buiten de kernzones. Met zuinig en intensief grondgebruik en opwaardering van oude terreinen kan het bedrijfsleven nog heel lang worden bediend.

Christenunie: 'Wij zullen ons moeten inzetten voor hoogwaardige nieuwe bedrijventerreinen en voor het aanpassen en aantrekkelijk houden van bestaande bedrijventerreinen.'

SP: 'Meervoudig grondgebruik dienen we te bevorderen en zo nodig dwingend voor te schrijven. Bedrijfsterreinen moeten compacter bebouwd worden.'

Partij voor het Noorden: 'Het (her)gebruik van bestaande bedrijventerreinen dient prioriteit te hebben boven de aanleg van nieuwe bedrijfsterreinen.'

Partij voor de Dieren: 'Bedrijventerreinen en nieuwbouw dienen aan architecturale en landschappelijke eisen te voldoen.'

Door de verschillende Groningse partijen wordt voornamelijk gepleit voor het (her)gebruik van bestaande bedrijventerreinen. De aanleg van nieuwe bedrijventerreinen moet, waar mogelijk, voorkomen worden. Ook een focus op herstructurering, opwaardering en ruimtelijke efficiëntie is een vaak gehoord punt. Westpoort doet veel aan dit laatste, en tracht ook een aantrekkelijk en duurzaam terrein te worden. Maar volgens verschillende partijen lijkt de aanleg van een nieuw bedrijventerrein als Westpoort niet zozeer gewenst. De focus op behoud van bestaande bedrijven, om zo Groningen haar compacte en intense status te laten behouden, lijkt de overhand te hebben.

2.10.2 Landelijk

Landelijk gezien dragen de verschillende partijen soortgelijke stellingen uit. De problematiek in Groningen komt sterk overeen met de landelijke situatie, en met deze uitgangspositie in het achterhoofd kunnen de partij-uitspraken op landelijk niveau bekeken worden (Natuur en Milieu, 2007a):

Groen Links, Christenunie, SP, VVD en PvdA pleiten met nadruk voor een accent op herstructurering en revitalisering van bestaande bedrijventerreinen. Dit ook om te

voorkomen dat er nieuwe ruimte wordt opgeofferd voor nieuwe bedrijvenparken. Het onnodig aanleggen van nieuw terrein moet zo voorkomen worden. De PvdA vindt daarnaast dat er bovenlokale sturing moet plaatsvinden. Deze rol moet dan ingevuld worden door de provincie, die met rode contouren moet gaan werken om mogelijke locaties aan te geven.

Het CDA gaat minder ver dan de PvdA, zij stelt dat de provincie alleen moet aangeven in welke gebieden geen bedrijventerreinen mogen komen. Locaties voor nieuwe bedrijventerreinen mogen ook pas worden aangewezen als geen ruimte meer is op bestaande of te renoveren terreinen. Tevens is het volgens het CDA nodig dat de regelgeving versimpeld wordt en dat lokale bedrijven de kans gegeven wordt, bijvoorbeeld leegstaande (agrarische) bedrijven te gebruiken voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid.

D66 is ook een voorstander van zorgvuldig ruimtegebruik. De provincie heeft hier een belangrijke rol door strakker te regelen dat nieuwe terreinen, middels een fonds, bijdragen aan het herstructureren van oude terreinen. Verouderde bedrijventerreinen moeten zo geherstructureerd worden tot hoogwaardige, duurzame en innovatieve productiegebieden.

De landelijke standpunten komen veelal overeen met de provinciale, wat natuurlijk niet geheel onlogisch is. Oude terreinen verdienen een nieuwe kans voordat nieuwe, bovenregionale terreinen aangelegd worden.

Alle politieke partijen geven dus aan te willen investeren in de aanpak van verouderde terreinen. Circa driekwart wil ruimteverspilling voorkomen die ontstaat door een overaanbod van bedrijventerreinen. Dit kan bewerkstelligd worden door bijvoorbeeld scherper te toetsen op nut en noodzaak, door minder ruime vraagprognoses en door een vereveningsheffing in te voeren op de uitgifte van bedrijventerreinen. Dit laatste zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat de aanleg van een nieuw bedrijventerrein gecompenseerd moet worden door de aanleg van een gebied met een andere functie die zojuist verdrongen is door dit terrein (Natuur en Milieu, 2007a).

2.11 Conclusie

Bedrijventerreinen zijn er in Nederland (en Groningen) genoeg. Misschien zelfs teveel. Bovenstaande cijfers en tekst laten zien dat er een overschot aan bedrijfsgrond is: daarvan wordt 3000 hectare geherstructureerd, een tienvoud hiervan staat echter nog leeg of is aan het verrommelen. In Groningen zelf staat 1050 hectare leeg. Ook is de kans groot dat de vraag naar bedrijventerreinen lang niet voldoende is om Westpoort (en bijvoorbeeld de terreinen van Leek en Drachten) vol te krijgen. Sterker nog: met de huidige voorraad aan bedrijfsterrein kan nog tot 2020 worden voldaan aan de vraag. Het lijkt er sterk op dat er op dit moment weinig gedaan wordt om het overschot drastisch terug te dringen. Veel mensen (politici en experts) bemoeien zich ermee en veel oplossingen zijn voorhanden, maar tot veel concrete acties is het nog niet gekomen.

Gelukkig is te zien dat Groningen wel op de goede weg is als het gaat om revitalisering van de bestaande, verouderde terreinen. Verschillende terreinen worden al geherstructureerd en in de toekomst zet de gemeente dit beleid voort. Daarmee is er nog voldoende (kwaliteits-)grond op bestaande terreinen beschikbaar, wat zeker in het nadeel van Westpoort spreekt.

Het huidige overschot aan nieuwe terreinen heeft vooral te maken met de vrijheid die gemeenten krijgen in de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. Ook door de concurrentie en de beschreven dubbelrol van de gemeenten is er gemeentes veel aan gelegen om nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen. Om het overschot te beperken zal er door de provinciale en centrale overheid meer toezicht gehouden moeten worden (op bijvoorbeeld de bestemmingsplannen). Tevens moeten deze overheden een meer regisserende en aansturende rol aannemen waarbij herstructurering gestimuleerd wordt.

Groningen geeft al een voorzet door aan te sturen op het open houden van het open gebied, waar ook bijvoorbeeld Westpoort in ligt. Hierin kan ook de huidige revitalisering van bestaand gebied een grote rol spelen. Deze 'openheid' moet bij een mogelijke herontwikkeling van Westpoort wel in gedachten gehouden worden.

Als toekomstige oplossingen voor de overdaad aan bedrijventerreinen worden onder meer een moratorium op nieuwbouw, verhandelbare bedrijventerreinquota, een meer reële behoefteeraming, beter toezicht en extra geld voor herstructurering genoemd. Op deze manier moet er voorkomen worden dat Nederland (en Groningen) 'volontwikkeld' wordt met ogenschijnlijk onnodige bedrijventerreinen als Westpoort.

De problematiek rond bedrijventerreinen houdt dus aan: er is een teveel aan terreinen en Westpoort lijkt een dertien-in-een-dozijn terrein te worden waarvan de verwachtingen niet hoog moeten zijn. Erg veel behoefte aan een terrein als dit lijkt er niet te zijn. Gelukkig wordt de roep om herstructurering steeds groter en zullen in de toekomst minder snel nieuwe terreinen aangelegd worden. Niet alleen vanuit de politiek maar ook door experts wordt er geroepen om een dringende herziening van het beleid en van de omgang met de huidige voorraad bedrijventerreinen.

Kortom: hier ligt een grote kans voor Groningse bestuurders. Zet in op herstructurering van bestaande, verouderde bedrijfsterreinen en blaas Fase 2 doelbewust af.

H3

Hoogwaardige transformatie van bedrijventerreinen

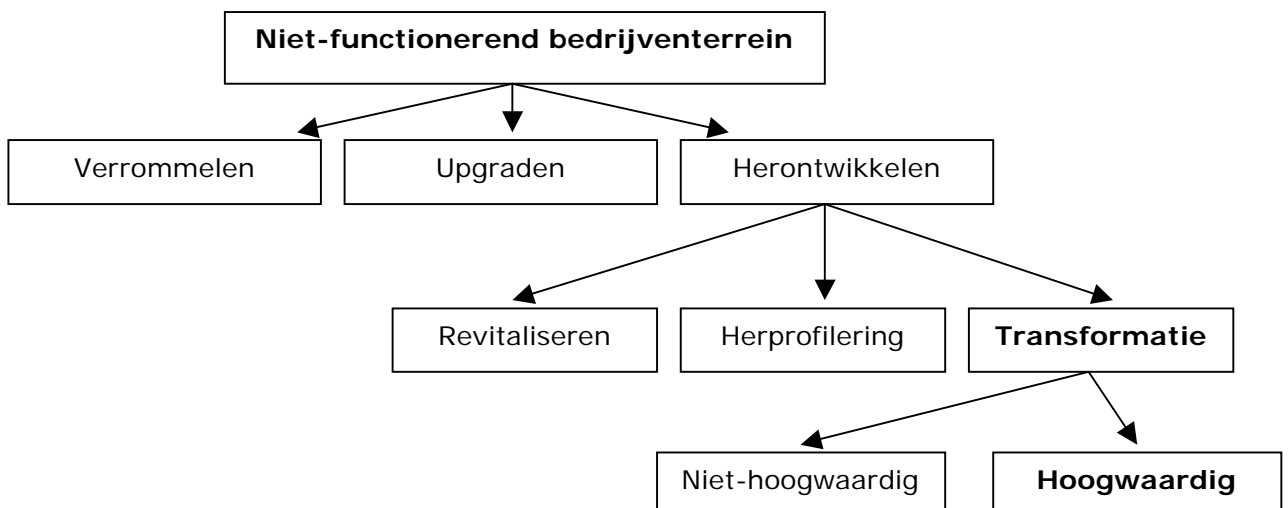
3.1 Inleiding en opzet

Dit hoofdstuk plaatst het hier beschreven onderzoek in een passend theoretisch kader. Zo kunnen de achterliggende gedachten achter ontwikkelingen en besluiten beter begrepen worden. Dit theoretisch kader behandelt de (her)ontwikkeling van een bedrijventerrein, met als rode draad de hoogwaardige herontwikkeling en transformatie.

De gebruikte literatuur is gericht op deze 'focus-begrippen': Transformatie en hoogwaardige herontwikkeling. Dit zijn begrippen die invloed hebben op de hedendaagse ruimtelijke ordening en planning en van belang zijn bij de mogelijke herontwikkeling van Westpoort.

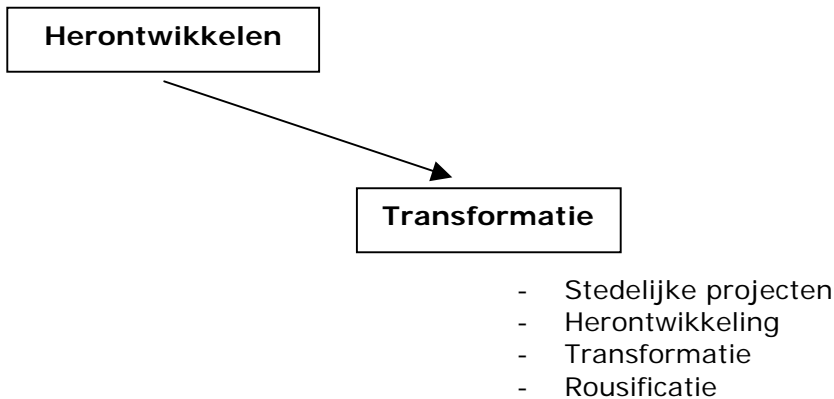
Er is de nodige overlap tussen transformatie en hoogwaardige herontwikkeling (zie ook figuur 3.1 ter verduidelijking). Het is tegenwoordig zo dat herontwikkelingen en transformaties plaatsvinden op een manier waarbij kwaliteit en hoogwaardigheid de boventoon voert.

Het doel van dit theoretische kader is tweeledig. Als eerste zal uitgelegd worden wat onder de term 'transformatie' verstaan moet worden. Vervolgens zal hetzelfde met de term 'hoogwaardig' gedaan worden. Dit zal gedaan worden door het bespreken van theorieën die samenhangen met deze begrippen.



Figuur 3.1. De ontwikkeling van een niet-functionerend bedrijventerrein.

3.2 Transformatie



Figuur 3.2. Indeling paragraaf 3.2

3.2.1 Stedelijke projecten

De eventuele transformatie van Westpoort, dat bestemd is als een bedrijventerrein, is een stedelijk project: Natuurlijk omdat een bedrijventerrein als Westpoort onderdeel is van een stad (Groningen), maar ook omdat er een stedelijk gebied (in dit geval weilanden aan de rand van de stad) wordt herontwikkeld. Deze vorm van ontwikkelen is te verdelen in stedelijke vernieuwing en stadsvernieuwing.

Er wordt over stedelijke vernieuwing gesproken als er binnen een bestaande stedelijke structuur nieuwe functies worden gecreëerd. Vaak worden deze projecten gebruikt om de stad een beter imago te verschaffen of om te zorgen voor een aantrekkelijk vestigingsmilieu (PDC, 2006).

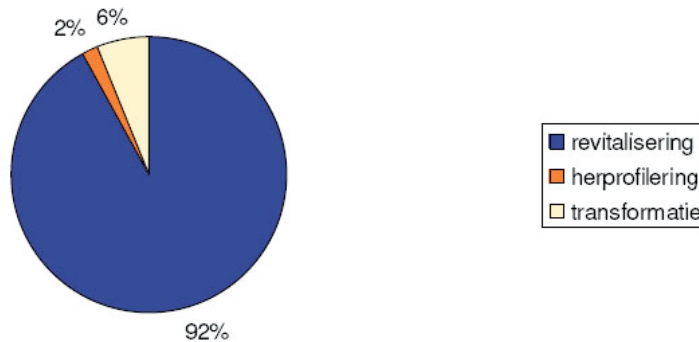
Stadsvernieuwing is gericht op het behoud van bestaande kwaliteiten en het voorkomen van verval. Met stadsvernieuwing wordt fysieke en functionele veroudering voorkomen en daarmee worden stedelijke verouderingsprocessen bestreden (Ashworth, 2003). Ook is een vernieuwing in staat te zorgen voor het behoud van bestaande kwaliteiten en het voorkomen van verval. Bij de herontwikkeling kan rekening worden gehouden met de omgeving en er kan hierop voortgeborduurd worden. Denk bijvoorbeeld aan het aanleggen van veel groen en recreatie op een verlaten industrieterrein omgeven door weilanden of natuur.

Transformatie is een begrip dat valt onder stedelijke vernieuwing. Transformatie vindt plaats als er op een terrein (bijvoorbeeld een oud bedrijventerrein) geen behoefte meer is aan de bestaande functies. Deze functioneert niet meer naar behoren. Vaak vindt er dan een transformatie plaats, wat een functieverkleuring inhoudt (Geuthing, 2006). De oude functie (bijvoorbeeld bedrijvigheid) wordt vervangen door een nieuwe functie (bijvoorbeeld wonen of een andere vorm van werken).

3.2.2 Herontwikkeling

Zoals is gebleken uit hoofdstuk 2 nemen op papier de oplossingen voor het overaanbod en het verzet tegen nieuwe terreinen toe. Daar wordt echter in de werkelijkheid nog niet voldoende vervolg aan gegeven (Pen, 2007). Dankzij het (soms minieme) verzet tegen nieuwe terreinen worden her en der al in onbruik geraakte terreinen herontwikkeld (figuur 3.4). Deze kunnen op verschillende manieren herontwikkeld worden, waarbij niet vergeten moet worden dat herontwikkeling eigenlijk betekent dat de huidige bestemming / functie van het gebied verandert. Van Dinteren (2003) deelt dit in twee richtingen in:

- Economische functie handhaven: Revitalisering of herprofilering, intensiveren of extensiveren (zorgvuldig ruimtegebruik).
- Economische functie niet handhaven: Transformatie.



Figuur 3.3 Herstructurering verouderde bedrijventerreinen. Bron: Olden, H. (2007).

Het herstructureren (of herontwikkelen) van een terrein blijft een begrip dat op meerder manieren uitgelegd kan worden. Het is echter mogelijk om een duidelijke onderverdeling te maken van herstructurering. In deze onderverdeling is ook de transformatie terug te vinden, wat ook de reden is dat herstructurering hier uitgelegd wordt. Herstructurering kan onderverdeeld worden in (Commissie Ruimte, 2005):

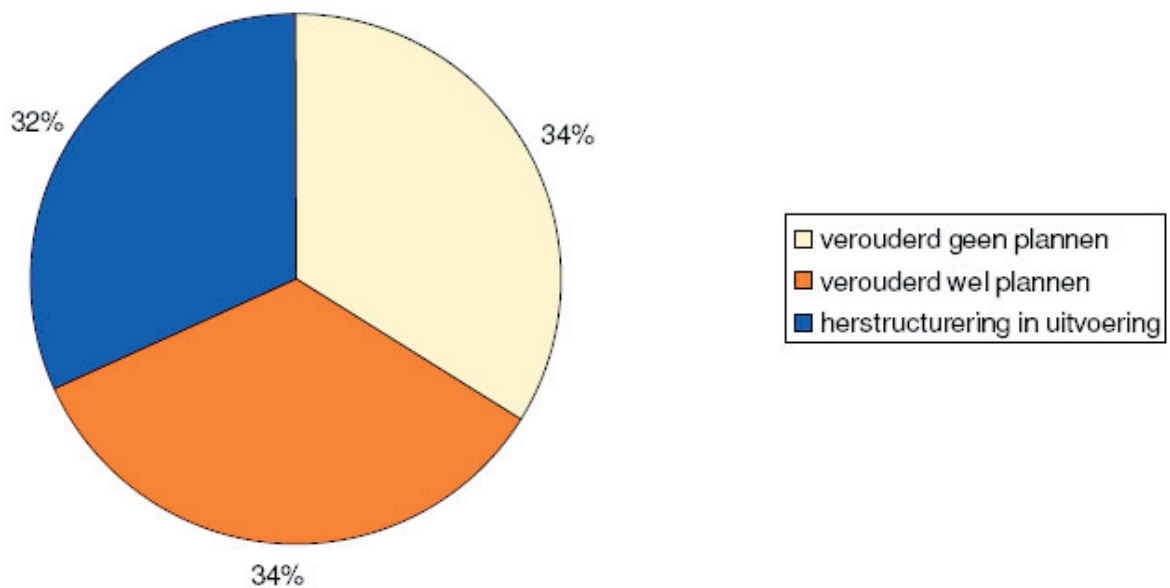
- Revitalisering: Dit wordt toegepast als de structurele veroudering niet meer met het regulier beheer opgelost kan worden. Bij revitalisering moet gedacht worden aan werkzaamheden als het opknappen van panden/kavels, het invullen van braakliggende kavels, het intensiveren van ruimtegebruik of het verbeteren van de infrastructuur. Er wordt dus uitgegaan van het behoud van bestaande bedrijven en de bestaande verkaveling.
- Herprofilering: Dit wordt toegepast als het terrein economisch verouderd is. Gebouwen worden vervangen, herverkaveling vindt plaats en bedrijven worden verplaatst.
- Transformatie: Dit betekent dat het terrein gewoon niet meer functioneert (of in het geval van Westpoort: nog niet functioneert en ook in de toekomst niet zal functioneren) en een nieuwe bestemming krijgt. Er is dan ruimte voor de aanleg van andere functies. Dit gebeurt dus als bedrijventerreinen niet (meer) als bedrijventerreinen kunnen functioneren (vaak is dit het geval als het terrein financieel niet genoeg brengt). (Dit begrip krijgt later apart aandacht, omdat dit de focus is van paragraaf 3.2).
- (Faceliften: Iets wat niet echt onder herstructurering valt, maar wel een vorm van opknappen van het terrein is. Hier wordt vooral aandacht besteed aan het uiterlijk van het terrein door de openbare ruimte aan te passen, te verbeteren of te vernieuwen: bijvoorbeeld de aanleg van meer groen of beter onderhoud).

Edo Müller (2005) gaat nog iets gedetailleerder in op de herontwikkeling door het begrip transformatie te behandelen. Dit geeft alvast een inzicht in het begrip transformatie, welke in de volgende paragraaf uitgebreid aan bod komt. Müller geeft drie oplossingsrichtingen (transformatiemogelijkheden) voor verouderde en niet-functionerende bedrijventerreinen.

1. De transformatie van delen van het terrein naar andere functies. Op binnenstedelijke locaties is een transformatie naar wonen het meest voor de hand liggend en heeft de meeste kans. Op plekken aan de rand van de stad (zoals Westpoort) en op knooppunten zijn transformaties naar detailhandel, kantoren en/of leisuurefuncties een meer logische optie.

2. Transformatie naar kleinschalige bedrijvigheid (zoals bijvoorbeeld een loodgieter of een monteur). Hiervoor kan bestaand vastgoed worden gebruikt of er kan nieuwe aangelegd worden.
3. Het terrein haar beloop laten, mits het inderdaad is ontwikkeld als bedrijventerrein. Er ontstaat dan een groot aanbod van bedrijfsruimten. Deze hebben vaak lage huurprijzen en kunnen als broedplaats fungeren, een plek voor startende bedrijven. Dit gaat niet op voor Westpoort.

Stand van zaken planvorming verouderde bedrijventerreinen (2006)



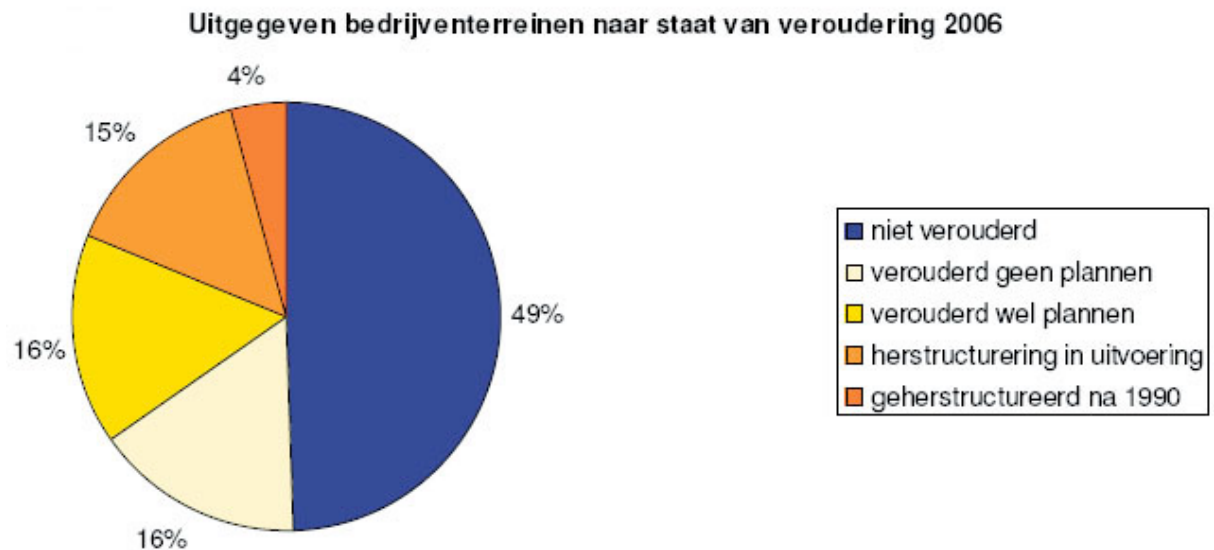
Figuur 3.4. Plannen verouderde terreinen. Bron: Olden (2007).

Toch zien velen vooral herprofilering (in plaats van transformatie) als essentieel, om de verspilling van ruimte en kapitaal tegen te gaan. En door bijvoorbeeld revitalisatie wordt minder beslag gelegd op de schaarse en waardevolle natuurlijke en landschappelijke waarde. Zo komt een perceel bij bedrijfsbeëindiging of verplaatsing beschikbaar voor een nieuw bedrijf of functie (Natuur en Milieu, 2007a).

Transformatie is interessant en ingrijpend, doordat hier een functieverandering van het gebied plaatsvindt. Volgens Geuthing (2006) is de animo voor transformatie ook veel groter dan de interesse voor herprofilering. Han Olden (2007), echter, spreekt dit tegen. Uit onderzoek van IBIS blijkt dat 90% van de plannen voor herontwikkeling gericht is op revitalisering van het open gebied. Slechts 2% van de oppervlakte van de bedrijventerreinen is bestemd voor herprofilering en 6% is gericht op transformatie (zie figuur 3.3). Daarbij geeft Olden echter wel aan dat deze eenzijdige oriëntatie, in dit geval op revitalisering, niet voldoende is om de problemen van bedrijventerreinen op te lossen.

Kortom: Herstructurering en vooral transformatie van bestaande bedrijventerreinen loopt momenteel enorm achter en er is onvoldoende geld aanwezig om deze achterstand aan te pakken (zie ook figuur 3.5). Er wordt daarom, onder andere door de stichting Natuur en Milieu, gesproken over het instellen van herstructureringsfondsen. Bedrijven moeten dan zelf bijdragen aan

een dergelijk fonds, omdat ze er zelf ook van profiteren. Door de dan gedane investeringen wordt de grond van bestaande terreinen meer waard. Doordat vanwege het nieuwe beleid minder nieuwe grond aangeboden wordt, wordt deze opwaardering dan alleen maar versterkt (Natuur en Milieu, 2007).



Figuur 3.5. Uitgegeven terreinen naar staat van veroudering 2006. Bron: Olden (2007)

3.2.3 Transformatie

Transformatie is een functieverandering, een verandering van de bestemming, van een verouderd of niet-functionerend bedrijventerrein. Bedrijven vestigen zich niet graag op deze locaties, voornamelijk vanwege het slechte imago, de slechte onderhoudsstaat, het ontbreken van andere bedrijven en/of de leegstand (Van Geffen, 2007).

In Nederland staat een derde van de bedrijfsterreinen leeg of wordt onbenut gelaten (Van Geffen, 2007). Dit biedt mogelijkheden voor transformatie. Steeds vaker worden daarom functies als ziekenhuizen, sportscholen, horeca, woningen en andere voorzieningen hier aangelegd (Van Geffen, 2007). Deze transformatie wordt, vanwege de hoeveelheid aan nieuwe functies, ook wel diversificatie genoemd (zie ook paragraaf 3.3). Het terrein wordt deels verlevendigd door bijvoorbeeld dubbel ruimtegebruik.

Toch wordt vaak voor een transformatie met voornamelijk woningbouw gekozen, omdat dit het meeste opbrengt. Dit vraagt om een gebiedsgewijze herontwikkeling, maar kan ook in een vorm van kavelsgewijze ontwikkeling plaats hebben. Dit laatste gebeurt vooral op grote kavels aan de randen van het gebied (Geuthing, 2006).

De verwachting is dat de weerstand tegen transformatie in de toekomst af zal nemen. Ontwikkelaars gaan steeds meer inzien dat het een prima instrument is om herstructurering mede te kunnen financieren. Hierin zijn twee mogelijkheden te zien (Geuthing, 2006):

- Transformatie van een deel van het bedrijventerrein. Dit is echter niet bepaald goed voor de functionaliteit van het terrein want vaak wordt er dan herontwikkeld met woningbouw. Ook is een woongebied op een bedrijventerrein minder interessant dan in een woonwijk zelf. Het kan de mogelijk te genereren inkomsten uit de woningbouw drukken. Deze gedeeltelijke transformatie van een bedrijventerrein is mogelijk bij bedrijvenparken met weinig zware milieucategorieën op binnenstedelijke locaties én bij het omzetten naar andersoortige functies (zoals horeca, zorg enzovoort).

Wel is het volgens Müller (2005) zo dat op de buitenstedelijke locaties een ontwikkeling in combinatie met kantoren, detailhandel en leisurefuncties beter haalbaar is dan een ontwikkeling met alleen maar wonen.

- Transformatie van het gehele terrein. Het voordeel hiervan is dat de transformatie van het terrein inkomsten kan genereren om andere verouderde bedrijventerreinen te herstructureren. Nadeel is dat er nog niet veel met dit soort transformaties is gewerkt en er dus ook weinig bekend is over het verdere nut en de mogelijkheden.

Wel moet rekening gehouden worden met enkele negatieve, maatschappelijke effecten van een transformatie. Deze zijn toepasbaar op alle te transformeren bedrijventerreinen en hun maatschappelijke omgeving. Hierbij gaat het om de volgende effecten (Buck Consultants, 2002):

- Een afname in de werkgelegenheid voor lager geschoolde werknemers.
- De multifunctionaliteit van de stad wordt beperkt doordat er een bedrijventerrein wegvalt. Dit is maatschappelijk echter wel in toenemende mate gewenst.
- Door de transformatie kan aan de rand van de stad en in het buitengebied het aantal ruimteclaims toenemen.
- Een mogelijke verandering van het woon-werkverkeer ten nadele van het openbaar vervoer.
- De transformatie kan tot zeer hoge kosten leiden. Dit kan beschouwd worden als een negatief maatschappelijk effect.

Rousificatie

Transformatie is in Nederland en het buitenland al lange tijd succesvol gebleken. Onder de noemer 'rousificatie' zijn al de nodige havens en industrieterreinen getransformeerd naar locaties met hotels, restaurants, boetiekjes, cafés, kantoren en woningen. Projectontwikkelaar James Rouse stond in de jaren zeventig aan het begin van deze trend, door als 'masterplanner' in Amerika vervallen bedrijventerreinen en havengebieden te herontwikkelen tot beleveniscentra. Dit kreeg navolging in Europa, denk aan het Docklands project in Londen (figuur 3.6) en Les Grand Projects in Frankrijk (De Vries, 2004). Het is nuttig om dit te noemen, ondanks dat het in mindere mate betrekking heeft op Westpoort, omdat hieruit blijkt dat dergelijke transformaties zeer succesvol kunnen zijn.

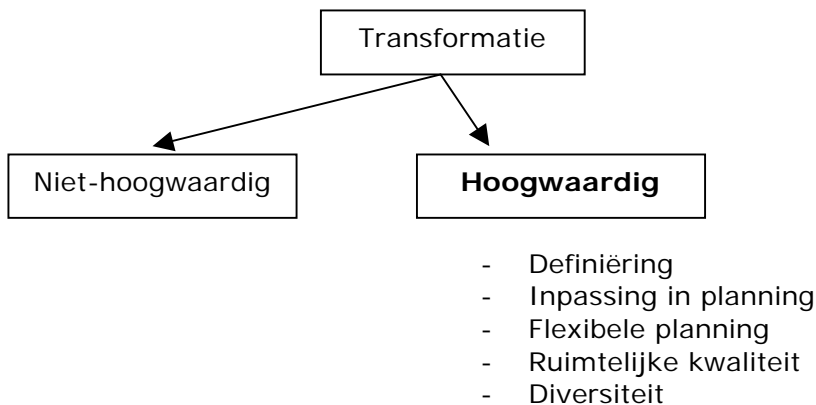
In Nederland kregen deze projecten navolging, maar pas in de jaren tachtig. Dit had te maken met het feit dat Nederland een traditie van planning had als afstemming op het overheidsbeleid en als toelatingsplanologie (Vries, de, 2004). Bij de toelatingsplanologie wordt in een bestemmingsplan aangegeven welke ontwikkelingen wel en niet plaats mogen hebben. Hier is de overheid een nogal passieve actor, en is zowel de burger als de overheid niet te verplichten tot ontwikkelen (Dankert, 2004). Uiteindelijk werd de basis voor de rousificatie in Nederland gelegd in de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening, waarin staat dat de ruimtelijke ordening voorwaardenscheppend moet zijn voor economische groei (Ministerie van VROM, 1988).

In middelgrote steden (als Groningen) wordt de rousificatie tegenwoordig vooral gebruikt voor een meer regionale focus en voor het herstel van de 'civic pride' (De Vries, 2004).



Figuur 3.6. Het docklands project in Londen, waarbij een oud havengebied getransformeerd wordt.
Bron: Sailability (2003).

3.3 Hoogwaardig herontwikkelen



Figuur 3.7. Indeling paragraaf 3.3.

3.3.1 Definitie

'Hoogwaardig' is een term die te pas en te onpas gebruikt wordt als het gaat om ontwikkelingsplannen of herontwikkelingsplannen. 'Alles' moet hoogwaardig ontwikkeld worden, hoogwaardig ingericht worden en hoogwaardig gepland worden. In de literatuur en op internet wordt de term 'hoogwaardig' vaak in één adem gebruikt met termen als 'ruimtelijke kwaliteit', 'duurzaamheid', 'functionaliteit', 'aesthetische kwaliteit' en 'ruimtelijke congruentie'. Hierdoor wordt het kader al duidelijker zichtbaar. Echter, een definitie is nergens te vinden. Vooral het feit dat de term binnen de ruimtelijke ordening veel wordt gebruikt en past binnen het nieuwe denken is een reden om dit fenomeen onder de loep te nemen.

De term 'kwalitatief hoogwaardig' is als begrip nogal dubbelop. Hoogwaardig heeft de term 'kwalitatief' eigenlijk al geïncorporeerd. Volgens het Van Dale woordenboek betekent hoogwaardig dan ook: 'van hoge waarde of hoog gehalte' (Van Dale, 2007). Een uitleg die niet tot tevredenheid stemt. Het blijft een onduidelijke benaming. Toch wordt het vaak gebruikt en lijkt iedereen te weten wat het betekent. Een korte rondvraag, bij experts van de gemeente en onder bekenden, leert dat mensen echter moeilijk een treffende definitie kunnen geven van het begrip. Hierdoor is nog steeds niet duidelijk te zeggen wat 'hoogwaardig' nu precies is.

In combinatie met herontwikkeling is het billijk een juiste omschrijving van hoogwaardigheid te kunnen geven. Eén die voor dit onderzoek een belangrijke leidraad kan vormen en ook een omschrijving die misschien voor andere onderzoeken en beschrijvingen gebruikt kan worden. Dit is hier louter een informele werkdefinitie. De definitie van hoogwaardige (her)ontwikkeling luidt in dit geval: 'Een (her)ontwikkeling van een gebied op een zodanige wijze dat er aandacht is voor duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en een strategische en functionele inpassing van de functies in het gebied.'

3.3.2 Inpassing in planning

Hoogwaardig is een populaire term in de planologie. Daarom is het interessant te kijken hoe hoogwaardige (her)ontwikkeling op een goede manier ingepast kan worden in de planning.

Tegenwoordig is er behoefte aan de kwalitatieve inbedding van functies en gebouwen. In de jaren tachtig, de tijd van het klassieke denken, was de planning vooral gericht op welke gebouwen en functies in een gebied passen. Er werd weinig naar de grensoverschrijdende effecten gekeken en ook weinig naar de effecten in de verre toekomst. De consequentie was dat er in mindere mate strategisch gepland werd en dat er weinig rationele (veelomvattende) planning plaatsvond (Voogd, 2001). Volgens Voogd (2001) kwam dit klassieke denken naar voren in integrale plannen en tot uiting in gedetailleerde blauwdrukplannen. Dit wordt ook wel eindtoestandplanning genoemd.

Tegenwoordig wordt gewerkt met meer realistische, korte(re)termijnplannen. Deze worden regelmatig bijgesteld. Dit is veel meer flexibel, doordat er alleen hoofdlijnen aangegeven worden. Coördinatie en overleg staan hier hoog in het vaandel, waardoor er veel meer horizontale afstemming (tussen afdelingen en departementen) en verticale afstemming (tussen de verschillende overheden) mogelijk is. Door het vele overleg en de inspraak van bewoners en belanghebbenden wordt deze benadering ook wel 'pro-actief' genoemd, dit in plaats van de re-actieve planning waarbij de overheid pas in discussie gaat ná het overleggen van de plannen (Voogd, 2001).

Ook is er in de huidige planning een veel breder blikveld te ontwaren. Er wordt gekeken naar hoe het landschap de functies verdraagt (zowel op esthetisch als functioneel gebied), er wordt rekening gehouden met het inpassen in de omgeving, moderne constructies als parkmanagement moeten de kwaliteit verhogen en misschien wel het meest belangrijk is het strategisch inrichten. Dit laatste betekent dat er meer aandacht is voor trajecten, er duurzamer ontwikkeld wordt en er veel wordt gekeken naar de effecten en ontwikkelingen op de lange termijn (De Roo, 2007a). Er is daarmee meer aandacht voor de uitvoering en doorvoering van de plannen (Voogd, 2001).

Doordat er nu veel partijen betrokken zijn bij planning wordt er vaak gesproken over 'communicatieve planning', een filosofie van planning die al in de jaren zeventig door de socioloog Habermas is ontwikkeld en sinds de jaren negentig weer volop de aandacht heeft gekregen (Healy, 1997). Doordat er veel belangengroepen bij het proces zijn betrokken is er ook meer en meer sprake van hoogwaardig ontwikkelen. Dankzij een communicatieve benadering komen namelijk veel experts aan bod, en worden alle meningen gehoord. Op deze manier komt een plan tot stand dat voor en door de belanghebbenden is gemaakt. De uiteindelijke essentie van de benadering is het creëren van consensus en 'commitment' over de aard van de zaak, hoe de acties ondernomen moeten worden en door wie. De rol van de overheid is hierin een gelijke tussen de partijen (Roo, de, 2004).

De huidige manier van plannen valt, door haar veelomvattendheid, onder de noemer 'strategische planning'. Deze is gericht op de lange termijn en op een ruim territoriaal schaalniveau. Ook worden er daarbij in de moderne planologie nog omgevingsfactoren geïncorporeerd: sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen, belanghebbenden enzovoort.

3.3.3 Flexibele planning

In navolging van de communicatieve benadering is het goed kort in te gaan op flexibele planning, welke kan leiden tot meer hoogwaardige plannen. Flexibele planning is zodanig opgezet dat het mogelijk is om plannen tijdig aan te passen aan veranderende omstandigheden en randvoorwaarden.

Er wordt veel gepland vanuit een bepaalde uitgangssituatie en zodra hier onoverkomelijke veranderingen in optreden staat het plan al in zoverre vast dat hier niet op ingespeeld kan worden. Dit kan betekenen dat sommige plannen doorgang hebben, terwijl eigenlijk al vast staat dat enkele van de randvoorwaarden niet meer aanwezig zijn (De Roo, 2001a).

Bij meer flexibele planning blijven de betrokkenen, door een goede onderlinge communicatie, op de hoogte van mogelijke veranderingen in de marges van het plan. Het plan kan daar dan aan aangepast worden, waardoor weer kan worden voldaan aan de wensen en gestelde voorwaarden. Het plan is in die zin flexibel doordat deze veranderingen ook daadwerkelijk doorgevoerd kunnen worden. Dit maakt dat het plan zal blijven voldoen aan de wensen van de opdrachtgevers, waardoor het een kwalitatief hoogstaand, en daarmee hoogwaardig, plan is.

3.3.4 Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit wordt gedefinieerd als 'de positieve publieke beleving van een plek.' Het publiek bepaalt dus of een terrein ruimtelijke kwaliteit heeft. Dat betekent dat niet alleen deskundigen (bijvoorbeeld planologen), maar ook gebruikers, omwonenden en toevallige passanten bepalen of er sprake is van ruimtelijke kwaliteit (Ministerie van EZ, 2004). Ook Urhahn (2001) geeft dit aan en hij ziet als belangrijkste participanten: de passant, de ondernemer, de bezoeker, de 'buren', de vastgoedexploitant, de ontwikkelaar en de stad. Ruimtelijke kwaliteit is daarom een subjectief begrip waarbij individuele belangen een grote rol spelen. Een terrein beschikt dan ook pas over ruimtelijke kwaliteit '...als alle relevante aspecten vanaf het begin van het planvormingsproces zijn meegenomen en voldoende zijn geïntegreerd' (Urhahn, 2001). Deze integratie van relevante aspecten voor de belanghebbende partijen moet gebeuren tijdens het planvormingsproces. De planvormingsaspecten van dit proces kunnen in drie invalshoeken verdeeld worden: gebruik, mens en ruimte.

- Gebruik: Functionele aspecten die te maken hebben met werken, voorzieningen, wonen en verplaatsingen.
- Mens: Maatschappelijke aspecten die te maken hebben met de lokale economie, bestuurlijke cultuur en milieu-effecten.
- Ruimte: Ruimtelijke aspecten zoals stedelijke en landschappelijke waarden, water, natuur, cultuurhistorie en infrastructuur.

Ruimtelijke kwaliteit wordt niet alleen bepaald door het uiteindelijke resultaat, maar tevens (en misschien wel meer) door het gevolgde proces. Tijdens dit proces moeten alle belanghebbende partijen inbreng hebben en betrokken worden. Dit is het 'publiek'. Draagvlak bij het publiek is essentieel voor de ruimtelijke kwaliteit. En bij deze draagvlakvorming moet niet alleen de aandacht liggen bij de inrichting van het terrein, maar ook bij de stappen die hiervoor zijn genomen: het programma en de locatiekeuze (Urhahn, 2001).

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening uit 1988 werd de term ruimtelijke kwaliteit uitgedrukt in termen van 'toekomstwaarde', 'belevingswaarde' en 'gebruikswaarde'. Twaalf jaar later wordt in de Vijfde Nota (2000) de ruimtelijke kwaliteit omschreven aan de hand van de volgende criteria, die uitstekend bij hoogwaardigheid passen (Ministerie van VROM, 2000):

- Ruimtelijke diversiteit: Behouden en versterken van het 'gebiedseigen karakter'.
- Economische en maatschappelijke functionaliteit: Het op elkaar laten aansluiten van functies zodat ze elkaar versterken.

- Culturele diversiteit: Ruimte voor verschillende culturele ontplooiingsvormen.
- Sociale rechtvaardigheid: omgeving biedt iedereen kans op gezond bestaan.
- Duurzaamheid: Bestrijden van milieuproblemen en zorgen voor veilig bestaan.
- Aantrekkelijkheid: Behoud van landschaps- en stedenschoon.
- Menselijke maat: Inrichting moet passen bij de behoeften van de burgers.

Duurzaamheid en vooral ruimtelijke diversiteit zijn twee belangrijke begrippen die daarom hieronder kort besproken zullen worden.

Duurzaamheid en duurzame ontwikkeling zijn begrippen waar de laatste jaren veel belangstelling voor is. De Stuurgroep Boegbeeld Duurzame Bedrijventerreinen heeft een definitie ontwikkeld, die tot de volgende beschrijving van een duurzame ontwikkeling leidt: 'Samenwerking tussen functies onderling en met overheden op de terreinen, gericht op het verbeteren van het functioneren van het gebied, het verminderen van de belasting voor de omgeving en een efficiënter ruimtegebruik.' (Ministerie van EZ, 1998). Het terrein moet daarom zo efficiënt mogelijk ontwikkeld zijn, en daarmee de volgende kenmerken hebben (Louw, 2000):

- Gezamenlijk gebruik van diensten en functies. Het is belangrijk functies toe te laten die van de omgeving en van elkaars aanwezigheid kunnen profiteren.
- Intensief gebruik van de ruimte.
- Voorzieningen gericht op de aanwezige functies en met een hoog rendement.
- Goede bereikbaarheid en hoogwaardig openbaar vervoer.

3.3.5 Diversiteit

"Diversity is crowded out by the duplication of success." (Jacobs, 1961)

Ruimtelijke diversiteit is ook belangrijk voor hoogwaardigheid. Het maakt een ontwikkeling aantrekkelijk doordat er meerdere functies in één gebied zijn te vinden. Jane Jacobs noemde diversiteit belangrijk voor de dynamiek, maar waarschuwde daarbij ook dat diversiteit zichzelf vernietigt. Jan Winsemius (2001) haakt hierop in: Hij zegt dat diversiteit noodzakelijk is, maar dat diversiteit ook steeds de neiging heeft weer te verdwijnen. Succes leidt er namelijk toe dat de sterkere functies de zwakkere functies verdringen (Winsemius, 2001). Hiermee verklaart hij de bovenstaande uitspraak van Jane Jacobs. Toch blijft diversiteit noodzakelijk. Locaties zouden daarom herontwikkeld moeten worden met een diversiteit aan functies. Het is ook belangrijk om deze diversiteit in stand te houden, om de verdringing van functies te voorkomen en het gebied levendig te houden. Daarom moet een (her)ontwikkeling ook aan de hand van Jacobs' 'Vier Geboden voor Stedenbouwers' plaatsvinden (Hospers, 2006):

- Meerdere functies in het gebied. Zo vindt er op alle tijden van de dag iets plaats.
- Vermijd aaneengesloten bebouwing. De ontwikkelaar moet meer werken met korte bouwblokken en een fijnmazig patroon van straten.
- Meng gebouwen die met een verschillende staat van onderhoud en leeftijd. Dit zorgt voor een gevarieerd beeld.
- Hoge woondichtheden. Dit leidt tot compacte buurten, waar verschillende soorten mensen samenleven.

De variatie in bebouwing, functies en dichtheid van wonen leidt tot meer sociale cohesie, een gemeenschapsgevoel. Dit maakt een gebied aantrekkelijk voor functies en mensen om zich te vestigen. Tevens heeft deze stedelijke diversiteit

gevolgen voor de economie. De diversiteit leidt tot een gevarieerd aanbod van deskundigheid en kennis. Er kan een soort van kruisbestuiving plaatsvinden die functies aan kan trekken. Een gebied kan zo uitgroeien tot een creatief gebied, een broedplaats van nieuwe ontwikkeling en innovatie (Hospers, 2006). Echter, dit alles kan leiden tot hogere kosten, omdat diversiteit gepaard gaat met veel verschillende soorten ontwikkelingen.



Figuur 3.8. Voorbeeld van hoogwaardige herontwikkeling: Transformatie na-oorlogs woongebied Emmen met voorzieningen, woningen, water en groen. Bron: Grift (2003).

Functiemenging moet volgens McStain (2006) wel gepaard gaan met een breed en/of gevarieerd aanbod van woningen. Dit moet er voor zorgen dat er niet alleen qua functies, maar ook qua bewoners de nodige variatie kan zijn, wat bij kan dragen aan de diversiteit op de locatie. Een variatie in bewoners zorgt ook voor een sterkere gemeenschap en een betere leefbaarheid.

Ontwikkelingen met woningen, voorzieningen en bedrijfsruimte zijn ook volgens Tolner (2002) wenselijk: 'De combinatie van functiemenging met maatregelen als diversificatie van woningaanbod in wijken zou gunstig zijn'. Wooncarrières zijn hierdoor mogelijk.

Er moet volgens Tolner (2002) een goed evenwicht gevonden worden tussen de creatie van banen op de locatie ('werk naar wijk') en het versterken van de functionele en ruimtelijke mobiliteit van de bewoners ('wijk naar werk').

Westpoort zal misschien deels herontwikkeld of, specifieker, getransformeerd worden. Onder de noemer 'stedelijk project' zal het terrein een functieverandering ondergaan. Een ingrijpende ontwikkeling als deze brengt de nodige hoofdbreken met zich mee. Wat voor effecten heeft een transformatie in het geval van Westpoort? Hoe kan een transformatie verantwoord worden? Wat betekent het voor de directe omgeving? Dit zijn vragen die in de verdere hoofdstukken aan bod zullen komen. Tevens zal ingegaan worden op de hoogwaardige ontwikkeling die plaats zal moeten hebben: een (herontwikkeld) gebied als Westpoort moet kwaliteit, duurzaamheid en functionaliteit uitstralen. Door een goede inpassing, op het gebied van planning en de omgeving, een flexibele planning en mogelijk diversiteit moeten deze kenmerken bewerkstelligd worden. Hoe dat gedaan kan worden komt in het vervolg aan bod

H4

Vergelijkende case studies

Woord vooraf...

In dit hoofdstuk komen voornamelijk cases naar voren van herontwikkelde bedrijventerrein, dat wil zeggen: bedrijventerreinen die reeds als zodanig zijn ontwikkeld en nu herbestemd en –ontwikkeld zijn. Zoals in hoofdstuk 1 al kort werd gezegd kan er gediscussieerd worden over de vraag of deze cases nu wel of niet ter vergelijking kunnen dienen voor de herontwikkeling van Westpoort. Ik wil hier nogmaals benadrukken dat ik vind dat dit wel het geval is. Voor dit onderzoek is het belangrijk om te kijken wat voor herontwikkelingsmogelijkheden er zijn, hoe er met andere terreinen om is gesprongen. Dit zijn dus vooral voorbeelden die als inspiratie en leidraad dienen voor een (gedeeltelijke) herontwikkeling van Westpoort. Daarbij hebben deze terreinen wel degelijk overeenkomsten met Westpoort, denk aan de ligging en grootte van het gebied. Natuurlijk zijn ook andersoortige cases ter vergelijking gevonden en gebruikt, maar het bleek lastig om echt overeenkomstige situaties (open gebied of gebied met bestemming bedrijventerrein dat toch anders ontwikkeld wordt) te vinden. Slechts enkele heb ik kunnen vinden. Als namelijk een terrein van bestemming verandert voordat er daadwerkelijk gebouwd wordt, dan is daar vaak weinig over terug te vinden in de literatuur.

Er is nu eenmaal veel interessante documentatie over herontwikkelde bedrijventerreinen, waardoor deze de overhand heeft. Ook is het zo dat als er een (open) buitengebied ontwikkeld wordt naar wonen, bijvoorbeeld een nieuwe VINEX-wijk, daar weinig documentatie over te vinden is vanwege het minder bijzondere karakter van een dergelijke ontwikkeling. Het herontwikkelen van agrarisch gebied is nu eenmaal meer normaal en misschien zelfs wel minder ingrijpend (daarover valt te discussiëren) dan het herontwikkelen van bijvoorbeeld een bedrijventerrein of een havengebied.

4.1 Inleiding

Ter vergelijking is het dus nuttig te kijken hoe verschillende andere gemeenten omgaan met slecht lopende, nutteloze bedrijventerreinen of 'Westpoort-achtige terreinen'. Hoe ontwikkelen zij (delen van) het terrein en welke functies vinden hun weg naar het gebied? Kortom: hoe transformeren de terreinen? Westpoort heeft met eenzelfde problematiek te maken als de hieronder beschreven terreinen, het zij dat dit Groningse terrein nog niet geheel tot ontwikkeling is gekomen. De verkoop van de kavels is op moment van schrijven al begonnen, maar reeds bestaat het vermoeden dat een groot deel van het terrein niet met bedrijvigheid ingevuld kan worden. Om redenen die eerder genoemd zijn - het tekort aan vraag naar bedrijfsgrond en de concurrentie - is het dus zaak dat de gemeente Groningen kijkt naar andere ontwikkelingsmogelijkheden, andere functies. De gemeente Groningen zou er daarom verstandig aan doen te kijken naar een mogelijke, gedeeltelijke, transformatie van Westpoort waarbij deze case studies kunnen als inspiratie dienen.

Onderstaande case studies geven een vergelijkend overzicht maar er is wel één ding dat altijd in het achterhoofd gehouden moet worden: Welke ontwikkelingen op elk terrein plaats hebben wordt ook grotendeels bepaald door de ligging, de locatie van het gebied. Een casino zou bijvoorbeeld niet op een stadsrand gedijen, een camping niet in de binnenstad. Onderstaande voorbeelden zijn daarom wel een goede inspiratiebron, maar zullen niet altijd in haar volledigheid toegepast kunnen worden op Westpoort.

Als voorbeelden zijn cases uit zowel binnen- als buitenland bekeken. Dit geeft een completer beeld en kan ook andersoortige transformatiemogelijkheden belichten. Misschien dat het buitenland wel heel anders omgaat met dergelijke terreinen en andere functies toepast.

Doel

Het doel van dit hoofdstuk is te laten zien welke soort herontwikkelingen waar plaatsvinden. De gebruikte cases beperken zich tot informatie over de locatie van het gebied, de financiering (waar mogelijk) en natuurlijk de herontwikkeling die plaats heeft (gehad). Sommige cases zijn uitgebreider dan de ander, maar beperken zich wel tot deze drie thema's. Als de cases uitgebreider zijn is dit louter te wijten aan de hoeveelheid informatie: meer informatie levert nu eenmaal meer tekst op.

Bij de buitenlandse cases, waarvan de informatie lastiger te vinden is, worden alleen de thema's 'locatie' en 'herontwikkeling' bekeken.

Het gaat er in dit hoofdstuk puur om te achterhalen wat de ontwikkelingsmogelijkheden zijn voor verouderde en in onbruik geraakte terreinen, alle overige informatie is interessant, maar minder interessant voor de voortgang van deze studie. Daarom worden soms ook enkele projecten genoemd die misschien in het algemeen minder informatie geven, maar wel iets zeggen over de manier van herontwikkelen: iets wat voor deze studie van belang is.

Ter verduidelijking zal aan het eind van dit hoofdstuk een overzichtelijke tabel gegeven worden die elke case study, waar mogelijk, aan de drie thema's verbindt.

Dataverzameling

De binnenlandse case studies zijn gevonden door te zoeken op <http://www.google.nl/> en in de catalogi van de bibliotheek van de Rijksuniversiteit Groningen. Er is gezocht op de termen 'transformatie bedrijventerrein', 'herontwikkeling bedrijventerrein', 'herontwikkeling gebied', 'herstructurering bedrijventerrein', 'ontwikkeling gebied' en 'herontwikkeling gebied bestemming bedrijvigheid'. Vervolgens is hier een willekeurige selectie uit gemaakt. Wel is er vooral gekozen om projecten te behandelen die nog plaats moeten hebben óf in het nabije verleden (na 2000) zijn afgerond. Dit is gedaan, omdat ook Westpoort een modern terrein is dat mogelijk herontwikkeld dient te worden. De bedrijven die hier besproken worden hebben met hetzelfde beleid, dezelfde moderne denkwijzen en dezelfde financieringsmogelijkheden te maken. Dit maakt een vergelijking makkelijker en logischer. Enkele van de ondertaande projecten zijn ook van eerdere data, maar lieten een interessante ontwikkeling zien of kwamen sterk overeen met de situatie van Westpoort. Daarom is gekozen om deze projecten alsnog hier te beschrijven.

Voor de buitenlandse case-studies is gekozen voor de zoekterm 'transformation industrial areas'. Uiteindelijk zijn daarvan 750 hits doorzocht, welke de onderstaande voorbeelden hebben opgeleverd. Ook hier geldt een tijdspanne van 2000 tot nu. Het vinden van buitenlandse case studies bleek moeilijker dan de binnenlandse, aangezien een duidelijk af te bakenen zoekterm lastiger te definiëren was. Toch geeft de selectie een goed beeld van hoe men in het buitenland omgaat met verlaten bedrijventerreinen.

4.2 Binnenlandse case studies

Buiksloterham, Amsterdam

Een gedurfd ontwikkeling is de transformatie van Buiksloterham, gelegen naast het Shell-terrein. Gedurfd omdat het tot doel heeft het extensieve terrein intensiever te maken, mede doordat de bedrijven allemaal moeten blijven staan. De beschikbare ruimte wordt dus als het ware opgevuld met woningen, groen en voorzieningen. Wat dan een probleem vormt zijn de verschillende milieucontouren rond de bedrijven, zowel op het gebied van stank als op het gebied van geluid. Volgens de projectmanager 'zoeken we bewust de grenzen van de milieuwetgeving op'. Mensen die er willen wonen kiezen dan ook bewust voor het wonen naast en met bedrijven. Op dit moment wonen er nog geen 100 mensen, over 20 jaar moeten er echter zo'n 4000 woningen staan (met de bouw

wordt op zijn vroegst in 2009 gestart) waarvan 30% in de sociale huursector. Vanuit de markt komen overigens niet alleen ideeën voor woningbouw, maar is men ook enthousiast over atelierwoningen en bedrijfsverzamelgebouwen (Donker van Heel, 2005).

Met het geld dat de gemeente gaandeweg het project verdient kunnen nieuwe stappen mogelijk worden. Ook krijgen particuliere ondernemers ruimte in het gebied, echter binnen enkele 'spelregels' die de gemeente meegeeft (Donker van Heel, 2005).

De komende 5 jaar komt voor het project 99 miljoen euro beschikbaar. Dit wordt gebruikt voor de aanleg van woningen, sanering, bouwrijp maken en de aanleg van infrastructuur en openbare ruimte (Lechkar, 2006).

Rijnhaven, Alphen aan de Rijn

Dit terrein bevindt zich aan de Westkant van Alphen, langs de Oude Rijn. Voor een transformatie naar woningbouw is gekozen aan de oostkant van het terrein (Rijnhaven-Oost). Hier bevinden zich al enkele bedrijfswoningen en met de ligging aan een vogelpark en een woongebied biedt dit gebied potentie voor transformatie naar woningen en commerciële functies. Bij dit laatste wordt gedacht aan perifere detailhandel. Een combinatie van wonen en werken is gepland, zoals blijkt uit de volgende indeling van het te transformeren terrein (STOGO, 2006):

- bedrijfsmilieu voor bedrijfspanden met maximaal 30% kantoor (6,7 hectare)
- woonwerkmilieu voor woonwerkeenheden en een gemengd pand met een bedrijvenplint gecombineerd met bedrijfsmilieu voor bedrijfspanden met 50% kantoor (6,7 hectare)
- stedelijk woonmilieu (6,7 hectare)

Naast deze bovengrondse bebouwing komt er een ondergrondse parkeergarage.

De kosten moeten worden gedekt door subsidies of een mix van functies met enkele winstgevende functies die het eventuele negatieve saldo kunnen verevenen. Tevens zou verevening plaats kunnen hebben aan de hand van nieuw aan te leggen bedrijvigheid.

Het geld dat hiermee verdiend wordt kan gebruikt worden om de minder rendabele delen (als Rijnhaven-Oost) te voltooien (Olden, 2005a).

Merwedekanaalzone, Utrecht

'Transformatie en functiemenging' is het credo van deze transformatie. De Merwedekanaalzone, gelegen ten zuidoosten van het centrum van Utrecht, moet daarom worden getransformeerd tot een hoogstedelijk woon-werkmilieu. De volgende uitgangspunten worden daarbij door de gemeente Utrecht gehanteerd (Gemeente Utrecht, 2006):

- Versterking woonfunctie.
- Grotere menging van functies.
- Intensiveren van de huidige extensieve bedrijven en het opwaarderen van arbeidsintensieve werkgelegenheid.
- Kleinschalige vormen van bedrijvigheid (wonen/werken) bevorderen.

Het noordelijk gedeelte van het gebied heeft een accent op 'stedelijk wonen'. Een beperkt aantal plekken biedt ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen (door de milieucontouren of langs de doorgaande wegen).

Het zuidelijk deel moet worden herontwikkeld tot een gebied met meer functiemenging en hoogwaardige bedrijvigheid. Bij functiemenging wordt dan gedacht aan kleinschalige bedrijvigheid, voorzieningen, wat detailhandel, wonen en onderwijs (Gemeente Utrecht, 2006).

Laakhaven, Den Haag

Onder de naam 'Nieuw Laakhaven' is dit project, in het hart van Den Haag, volop in ontwikkeling. Halverwege de jaren tachtig startte de transformatie van de oude Laakhavens, een oud overslaggebied. Het 'Nieuwe Laakhaven' bestaat uit vier delen: Laakhaven Hollands Spoor, Laakhaven Centraal, Laakhaven West en Petroleumhaven. De eerste twee zijn inmiddels grotendeels getransformeerd, terwijl Laakhaven West en Petroleumhaven op het punt staan herontwikkeld te worden. In Nieuw Laakhaven zijn de

afgelopen jaren ruim 1.000 woningen gebouwd en ook enkele grote organisaties, bedrijven, winkelcomplexen en onderwijsvoorzieningen (hogeschool) hebben er hun plek gevonden.

In Laakhaven-West worden de komende jaren zo'n 1000 woningen gebouwd, tevens is er nog een hectare gereserveerd voor bedrijfsruimte.

Op de rest van Nieuw Laakhaven worden de nodige woningen gebouwd, naast bedrijfsruimte, onderwijsvoorzieningen, een brandweerkazerne, een ambulancepost en een bedrijfsverzamelgebouw (Gemeente Den Haag, 2007).

Het Havengebied, Ommen

Dit bedrijventerrein ligt vlakbij het centrum van Ommen. Het is een gebied uit de jaren zestig dat niet meer voldoet, mede door achterstallig onderhoud. De plannen zijn om de verschillende bedrijven die er gevestigd zijn te verplaatsen. Deze komen op een gebied waar nu nog een oud sportcomplex is gevestigd. Dit sportcentrum wordt dan ook weer verplaatst. Het terrein dat zo vrijkomt biedt plaats aan nieuwe woningen. Op basis van een vereveningsconstructie kunnen de kosten voor deze ontwikkeling betaald worden. De nieuwe bedrijfsgrond op het oude sportterrein levert geld op en ook zorgt de verkoop van de grond voor woningen op Het Havengebied voor de nodige financiën. Op deze manier worden de kosten voor het nieuwe bedrijfsterrein, de woningbouw en het nieuwe sportcomplex buiten de stad grotendeels gedekt. De overschrijding van de begroting wordt opgevangen door financiën uit publieke middelen (subsidies van Rijk, provincie en gemeente) (Ent, 2005).

Vliegbasis Twente, Enschede

Deze vliegbasis, een open gebied buiten de stad, komt in aanmerking voor herontwikkeling. Centraal in deze visie staat het versterken van het natuurlijke karakter van het gebied, het versterken van het vestigingsklimaat en het creëren van werkgelegenheid. Er zijn eigenlijk twee ontwikkelingen mogelijk (Provincie Overijssel, 2008):

- een compacte burgerluchthaven, in het groen. Dit moet een positief effect hebben op de Twentse economie.
- De tweede ontwikkeling is een combinatie van recreatie, agrarische bedrijvigheid en diverse zorgfuncties.

Vanwege de openheid, ligging en grootte van het gebied zijn hier de nodige overeenkomsten met Westpoort zichtbaar.

Eiland van Schalkwijk, Houten

Het Eiland van Schalkwijk is een oud landbouwgebied, omringd door water (vandaar de naam 'Eiland van...'). Het is een zeer open en groen gebied. Het heeft een recreatieve functie en een toegevoegde waarde voor flora en fauna. Ook behoort het gedeeltelijk tot de ecologische hoofdstructuur. Een ontwikkeling moet dan ook plaatsvinden in lijn met duurzame en groene gebiedsontwikkeling. Een groot deel rond het gebied is opgekocht door ontwikkelaars, welke een verstedelijking voor ogen hebben. Daarom wil de gemeente het gebied 'onaantastbaar' maken door het open, groen en met recreatie te ontwikkelen. Eventueel is het mogelijk op kleine schaal woningen en voorzieningen aan te leggen (Gemeente Houten, 2005).

De Pirk/Vulcanus, Vaassen

Het bedrijfsterrein de Pirk/Vulcanus in Vaassen wordt herontwikkeld met woningbouw. Het terrein ligt binnen de bebouwde kom van Vaassen en de bestaande bedrijven worden verplaatst naar bedrijventerrein Eekterveld. De Pirk wordt gesaneerd en geschikt gemaakt voor de geplande 150 woningen (Provincie Gelderland, 2007).

De kosten van de transformatie en verhuizing van de bedrijven worden gedragen door de gemeente, projectontwikkelaars en ISV-geld. Uiteindelijk blijft er een tekort staan van dik één miljoen euro. Hiervoor is geld aangevraagd (en toegekend) in het kader van RUPS. RUPS staat voor Regionaal Uitvoeringsprogramma Stedendriehoek. Het richt zich

onder andere op ruimtelijke ontwikkeling en geeft subsidies aan concrete projecten. De provincies Gelderland en Overijssel zijn hierbij aangesloten (Provincie Gelderland, 2007a).

Kanaalzone, Apeldoorn

Dit gebied, vlakbij het centrum gelegen, moet ruimte gaan bieden aan nieuwe woningen. Ook gaat er aandacht uit naar het behoud van werklocaties in het gebied. De Kanaalzone kan opgedeeld worden in een noordelijk en een zuidelijk deel. Het noordelijke deel moet ruimte bieden aan 2500 woningen. De overige grond is gereserveerd voor werken en voorzieningen. Op Kanaalzone-Zuid zijn 1000 woningen gepland. Dat wat overblijft moet ook ongevuld worden met functies als werken en voorzieningen. Dit alles moet leiden tot geschikte woon-werkmilieus (Nicis Institute, 2007). Naast deze nieuwbouw, gericht op intensief ruimtegebruik en functiemenging, worden ook de nodige openbare groenvoorzieningen aangelegd (Provincie Gelderland, 2007).

Zandweerdsweg, Deventer

De voormalige bedrijfslocatie Zandweerdsweg ligt niet ver van het centrum van Deventer, aan de IJssel. Op de hoek van het terrein zijn nog twee bedrijven gelegen, de overige bedrijven hebben het gebied rond 1998 verlaten. Nadat het oude bedrijventerrein gesaneerd is en geschikt is gemaakt voor woningbouw, wordt het nu heringericht met de bouw van 101 woningen in zowel de huur- als koopsector. De woningstichting is verantwoordelijk voor de bouw van 25 rijtjeswoningen en 26 appartementen. De twee-onder-een-kappers zullen worden gebouwd door een projectontwikkelaar. Verder bouwt de stichting Gezamenlijk en Ecologisch Wonen een complex van tien woningen met een aantal gezamenlijke voorzieningen (Ogink, 2007).

De Hutten, Ulfst

Bedrijventerrein De Hutten bestaat uit twee delen, te weten Hutten-Noord en Hutten-Zuid. Deze zijn gelegen aan weerszijden van het centrum van Ulfst. Een herontwikkeling van dit gebied is noodzakelijk en moet ook duurzaam zijn.

De transformatie van het terrein moet plaatsvinden door middel van de aanleg van compacte woningbouw met openbaar toegankelijke oevers, parkeervoorzieningen en het behoud van het industrieel erfgoed. Zo moet een divers woonmilieu ontstaan. Een deel van de te realiseren woningen komt in voormalige fabrieken. Ook zullen laatstgenoemde gebouwen plaats gaan bieden aan onderwijsvoorzieningen, ateliers, horeca en enkele nieuwe, kleine bedrijven (Provincie Gelderland, 2007).

Huizersdijk, Zevenbergen

Enkele malen is geprobeerd een recreatieve invulling te geven aan het terrein in de vorm van een camping. De gemeente Moerdijk ging hier echter niet mee akkoord. Deze ontwikkeling is namelijk in strijd met het bestemmingsplan en past niet in het beleid van de gemeente (Nieuwsbank, 2002). Nadat deze poging tot transformatie is gestrand is er besloten een woonwijk aan te leggen op het voormalig bedrijventerrein. De bedrijven die er nog gevestigd zijn worden uitgekocht of verplaatst. Echter, de mogelijkheid wordt wel opengehouden dat er bedrijven in de nieuwe woonwijk aanwezig blijven. Subsidies voor het project worden gezocht bij de provincie en de Europese Unie (BBA, 2004).

Oostpoort, Dordrecht

Deze voormalige electriciteitscentrale moet wijken voor een multifunctioneel gebied. Er wordt ingezet op leisure in combinatie met wonen en werken. Het gebied is als een soort schiereiland gelegen, omringd door water en een groenstrook. Het gebied, niet ver van het centrum van Dordrecht, is goed ontsloten en wordt bestempeld als 'zichtlocatie' vanwege de directe ligging aan water en weg. Daarom wordt er goed gelet op de uitstraling van het gebied. Het gebied wordt ontwikkeld met een grote bioscoop, een XL-supermarkt, horeca, een fitclub en een partycenter. Dit wordt gecombineerd met 300

appartementen en 10.000 tot 20.000 vierkante meter aan bedrijvigheid (DeKoningWessels, 2008).

Oostvaardersplassen, Almere

Dit is een groot gebied dat in eerste instantie was bestemd voor industrie en bedrijvigheid. Het is nu echter ontwikkeld tot één van de belangrijkste natuurgebieden van Nederland (Bospoort, 2007). Het gebied is inmiddels zestig vierkante meter groot. Het gebied ligt relatief laag en er waren veel zandputten, waardoor het een nat gebied was waar al snel veel groen opkwam en waar veel (beschermde) dieren hun toevlucht zochten. Men zag al snel in dat het om een natuurgebied ging, waardoor zelfs het tracé van de spoorlijn Almere-Lelystad omgelegd moest worden. Tegenwoordig is het een open gebied, met ook veel bos (Wikipedia, 2008).

De Greveling, Lisse

In Lisse is dit één van de belangrijkste projecten op het gebied van volkshuisvesting. Het gehele terrein moet worden getransformeerd tot een woongebied. Het vertrek van een zeer milieuhinderlijke betonklinkerfabriek in 1995 maakte de weg vrij. Op de plaats waar deze fabriek stond zijn inmiddels woningen gebouwd. Aansluitend op dit project is een masterplan gemaakt, waar de toekomstige ontwikkelingen zijn ondergebracht. In 2002 en 2003 zijn respectievelijk nog 11 en 50 woningen gebouwd. De komende tien jaar moet een volledige transformatie van het terrein plaatsvinden met nog eens 340 woningen (Gemeente Lisse, 2007).

Centrum Zuid, Eibergen

Dit is een voorbeeld van een verrommeld bedrijventerrein. Het gebied ligt ten zuiden van het 'commerciële hart' van Eibergen. Het gebied zal straks plaats bieden aan diverse soorten woningen, dienstverlenende voorzieningen en een ondergrondse parkeergarage. Ook wordt er op gehamerd te komen tot duurzame bouw, wat wordt bevorderd door de ondergrondse parkeergarage en door levensloopbestendig te bouwen. Groenvoorzieningen zullen voornamelijk terug te vinden zijn in de twee parkachtige binnentuinen welke, naast een recreatieve functie, ruimte bieden voor de infiltratie van neerslag (Provincie Gelderland, 2007).

De Brekeld, Rijssen-Holten

Een mooi voorbeeld van een vereveningsconstructie is bedrijventerrein De Brekeld. Het naastgelegen sportcomplex De Koerbelt wilde uitbreiden. Vanwege het omliggende natuurlandschap bleek dit onmogelijk. Echter, met de aankoop en sanering van het naastgelegen terrein De Brekeld kon compensatie plaatsvinden. Om nieuwe voetbalvelden aan te kunnen leggen is ervoor gekozen om dit voormalig bedrijfsterrein te transformeren tot een natuurgebied en landgoed. Voor dit gehele project is door de gemeente 560.000 euro uitgetrokken (Gemeente Rijssen-Holten, 2005).

De Bonnen, Hoek van Holland

Dit open gebied heeft als bestemming 'hoogwaardig bedrijventerrein met natuurontwikkeling'. Tegen deze dubbelbestemming is het nodige bezwaar gemaakt, en op dit moment lijkt het voormalig agrarische gebied ontwikkeld te gaan worden tot een ecologische verbindingszone. Veel groen, water en het versterken van de natuurlijke kwaliteiten. Opvallend is dat hier bewust ontkend wordt dat het om een vorm van 'transformatie' gaat, maar louter om het 'versterken van de aanwezige kwaliteiten' (Stichting De Bonnen, 2000).

De Kol, Holten

Ook bedrijventerrein De Kol zal herontwikkeld worden tot een woon-werkgebied. Hierdoor moet een aanzienlijke verbetering van het woonklimaat in Holten plaatsvinden (Gemeente Rijssen-Holten, 2006). De gemeenteraad heeft een klein half miljoen euro beschikbaar gesteld voor de transformatie van De Kol tot woonwijk en een stedenbouwkundige herinrichting van de kom van Holten. Het geld wordt vooral gebruikt

voor de voorbereidingkosten. Als in de toekomst de bedrijven op De Kol zijn verdwenen, moeten er 275 huizen verrijzen (SGP Rijssen-Holten, 2007).

De Isselt, Amersfoort

Het noordelijke deel van De Isselt wordt getransformeerd tot een woonkwartier. De bedrijven die op dit moment dit gebied bezetten zullen worden verplaatst naar andere bedrijvenlocaties. Het zuidelijk deel van De Isselt zal herontwikkeld worden tot een bedrijventerrein voor niet-milieubelastende bedrijven en startende ondernemers. Ook hier geldt weer een vereveningsconstructie waar de opbrengsten van het ene gebied een onrendabele top kan dekken (Gemeente Amersfoort, 2005).

De Binckhorst, Den Haag

Bedrijventerrein De Binckhorst moet in de toekomst getransformeerd worden tot een hoogwaardig woon-werkgebied. Deze vergaande transformatie moet in totaal plaats bieden aan circa 4000 woningen. Hiervoor moeten nog enkele milieuhinderlijke en arbeidsextensieve bedrijven verplaatst worden. Daarnaast moet er ook de nodige milieusanering plaatsvinden. Ook vindt de gemeente de aanleg van nieuw, hoogwaardig openbaar vervoer een noodzakelijke voorwaarde voor het terrein (Plein 11, 2006).

Melmseweg, Veenendaal

Dit gebied, aan de rand van de stad, is eerst bestemd als bedrijventerrein. Net als Westpoort nu bestemd is. Omdat bedrijvigheid niet paste in de omgeving is toch besloten om deze bestemming ongedaan te maken. Met een invulling als bedrijventerrein zou, bij binnenkomst van de stad, alleen maar bedrijvigheid te zien zijn. Dit was een ongewenste ontwikkeling. Het plangebied is daarom vervolgens ingericht als woongebied. Er zullen enkele tientallen woningen (vooral eensgezinswoningen) worden gebouwd. Ook is er nog ruimte voor enkele woon/werk-eenheden (Langelaar, 2004).

IJsselkade, Doesburg

Het terrein is gelegen tussen de historische binnenstad en de IJssel. De aanwezige milieuhinderlijke bedrijven worden gesaneerd en ook de bodem zal dezelfde behandeling ondergaan. IJsselkade wordt vervolgens getransformeerd tot een hoogwaardig woongebied en daarnaast worden er verschillende 'recreatieve voorzieningen' aangelegd. Tevens wordt een gracht die in de jaren dertig is gedempt weer teruggebracht in haar oude staat (Provincie Gelderland, 2007).

Oostflank, Brunssum

De Oostflank van de gemeente Brunssum is een gebied van zo'n 400 hectare. Het relatief open gebied, waar industrieterreinen en natuurgebieden liggen, is ongestructureerd. De gemeente zoekt naar een betere invulling van het gebied, met de nadruk op het verwijderen van niet-passende functies, herstel van het landschap en het versterken van natuur- en recreatiefuncties (met ruimte voor de vestiging van een grootschalige toeristische attractie) (Gemeente Brunssum, 2007).

Havens-Oost, Amsterdam

De voormalige havens, gelegen buiten het centrum, bieden nu plaats aan een waterrijk woongebied. De havens aan de oostkant werden verruild voor de havens aan de westkant, omdat de havens te klein werden. Op dit moment zijn er veel woonboten en woningen die het havenkarakter meedragen. Er wonen veel middenklassers en (onverwacht) veel gezinnen met jonge kinderen (Havens-Oost, 2008).

Natuurspeelterrein, Leerdam

Het projectgebied was een voormalig bedrijventerrein plus haven gelegen tussen nieuwbouwwoningen. Hier werd natuurontwikkeling gepland. Het plan werd gemaakt om een spontaan begroeid, wild terrein te ontwikkelen, geschikt voor spelende kinderen. Nu is het een gezonde gebied met bos, struweel, natuuroevers, paadjes en speelvoorzieningen (Ministerie van LNV, 1993).

KSG-terrein, Vlissingen

In het centrum van Vlissingen, aan het water, komt het KSG-terrein vrij door de verhuizing van een scheepswerf. Op deze locatie wordt gedacht aan een casino met daar omheen bouwblokken waarvan de begane grond bestemd is voor werken en daarboven wonen wordt toegepast. De totale kosten voor de herontwikkeling op het voor de gemeente gewenste kwaliteitsniveau bedraagt 200 miljoen euro (Tabak, 2007).

De Sniep, Diemen

Dit terrein wordt getransformeerd tot een woonwijk. Belangrijk is bij dit project dat het helpt om Diemen een sterker imago te geven. Het heeft op dit moment een 'tuinstedelijk slaapstad-imago' maar moet straks gaan profiteren van het recreatieve water in de omgeving en eilandachtige layout. Dit moet op De Sniep leiden tot een woon-werkomgeving met circa 1200 woningen (Concire, 2007).

Noordkade, Waddinxveen

De gemeente Waddinxveen zal samen met enkele projectontwikkelaars dit bedrijventerrein herontwikkelen tot een aantrekkelijke woon-werklocatie. De oude bedrijfsgebouwen worden gesloopt en daarvoor komen nieuwe, verschillende woontypes in de plaats (Gemeente Waddinxveen, 2007).

Tussengebied, Appingedam-Delfzijl

Dit relatief open gebied ligt tussen Appingedam en Delfzijl. Om verrommeling tegen te worden het ontwikkeld tot een gebied met groen, een zwembad en een begraafplaats. Door het gebied loopt een spoor en het wordt deels omgeven door water (net als Westpoort) (Gemeente Appingedam / Delfzijl, 2007).

Schalkhaar Zuidoost, Deventer

Een open gebied, buiten de stad, dat ontwikkeld wordt tot een gebied met een sportveldencomplex en enkele woningen op en rond het gebied. Het gebied wordt omgeven door groen en een kanaal (Gemeente Deventer, 2001).

Wisseveld, Grave

Onder het project Koninginnedijk valt ook de transformatie van bedrijventerrein Wisseveld. Dit terrein ligt vlakbij de historische kern van de stad. Het gebied wordt getransformeerd tot een gecombineerd woon-, zorg- en werkgebied (VVD Grave, 2006).

Overamstel, Amsterdam

Bedrijventerrein Overamstel moet getransformeerd worden tot een stadswijk. Het biedt plaats aan woningen, woon-werklocaties, een muziekcentrum en een discotheek. Verder wordt er ruimte gemaakt voor experimentele woon-werkvormen (Dienst RO Amsterdam, 2006).

Oude Havens, Rotterdam

Dit grote havengebied, buiten het centrum, wordt herontwikkeld tot een combinatie met wonen, haven en groen en recreatie (Gemeente Rotterdam, 2008).

4.3 Buitenlandse case studies

Transformatie naar wonen voert in Nederland de boventoon. Of dit in het buitenland ook veelvuldig gebeurt moet hier blijken. In ieder geval werd deze 'succesformule' vroeger al wel toegepast. Een mooi (en oud) voorbeeld is SoHo in New York. Deze wijk was vroeger een industriegebied, maar is inmiddels uitgegroeid tot een upperclass wijk met winkels en appartementen in het centrum van New York (Kwartler, 1998). Hoe er tegenwoordig met in onbruik geraakte bedrijventerreinen omgegaan wordt is in dit vervolg te lezen.

Barcelona, Spanje

In het centrum van Barcelona wordt 198 hectare herontwikkeld. Op het voormalig industriegebied Poblenou komt grond voor werk/bedrijven beschikbaar. Daarnaast worden er tussen de 3.500 en 4000 nieuwe sociale woningen aangelegd. Hiervan is minimaal 25% bestemd voor verhuur. Ook is er ruimte voor nieuwe voorzieningen, groene/open ruimte en nieuwe infrastructuur. Het doel van de transformatie van het terrein is een verbetering van de kwaliteit van het leven in de stad. Naast al deze ontwikkeling wordt overigens (ter bevordering van deze kwaliteit) de komst van hotels en appartementen aangemoedigd. Deze kunnen deels worden ontwikkeld door enkele industriële gebouwen te laten staan en te hergebruiken (Audis, 2005).

Melbourne, Australië

Het voormalige Bayside, een industriegebied, moet van een traditioneel industrieel gebied ontwikkeld worden tot een zogenaamd Business Employment Area. Hiervoor moeten volgens de gemeente Melbourne drie verschillende stappen ondernomen worden (Bayside Planning, 2003):

- Een deel van de industriële zones omvormen tot zones van bedrijvigheid. Ruimtes voor kantoren en kleine bedrijfsgebouwen moeten hieraan bijdragen.
- Het andere deel van de industriële zones omvormen tot zones voor woningen en andere functies (groen, voorzieningen).
- Promotie en marketing van het gebied als een modern, bewoonbaar bedrijfs- en kantoorpark

Stamford, Amerika

In het havengebied van Stamford worden twee bedrijventerreinen en een oliedepot getransformeerd. Op de plek van het ene industrieterrein wordt plaats gemaakt voor werk- en wooncomplexen, een sportcentrum, een brandweerstation en een veerpont-terminal. Het andere bedrijfsterrein wordt herontwikkeld met woningen, detailhandel en kleine industrie en het voormalig oliedepot maakt plaats voor een park, kantoorruimte en woningen. Voor de ontwikkeling van het plan is 979.000 dollar aan subsidie verkregen (EPA, 1998).

New York, Amerika

Het industrieterrein van West-Chelsea (een wijk in New York) worden getransformeerd tot woongebied, waarvan 22% van de woningen geschikt is voor lagere inkomens. Eigenlijk is dit project onderdeel van een veel groter geheel. New York is namelijk van plan al de industrieterreinen in de vijf 'Boroughs'² her te gebruiken of te transformeren naar woningen en grote open ruimtes (Bloomberg, 2005).

RheinPark, Duisburg (Duitsland)

Dit industrieel park, gelegen tussen de Rijn en het centrum van Duisburg, moet de stad meer en beter verbinden met het water. Daarom is er gekozen voor een transformatie van dit terrein. Het doel is het aanleggen van park met daarnaast een gebied met werken en wonen, vrijetijdsvoorzieningen en culturele voorzieningen. Het moet een gebied worden dat ideaal is voor recreatie, sport en toerisme (Stadt Duisburg, 2007).

Boekarest, Roemenië

Na toetreding van Roemenië tot de EU worden alle industriële complexen in Boekarest, die niet meer voldoen aan de milieunormen van de EU, ontmanteld. Dit is een onderdeel van een Europees project van 100 miljoen euro. Het vrijgekomen gebied wordt dan opgekocht door de gemeente Boekarest en zal getransformeerd worden tot residentieel gebied of tot zakencentrum (Xinhua, 2006).

² De vijf Boroughs van New York zijn de vijf oorspronkelijke stadsdistricten. Dit zijn The Bronx, Queens, Brooklyn, Manhattan en Staten Island (Wikipedia, 2007).

Ninove, België

Een zelfde geval als Westpoort: dit terrein is bestemd als bedrijventerrein, maar een deel wordt waarschijnlijk anders ontwikkeld. In dit geval is er een gedeeltelijke ontwikkeling met stadsrandbos en landbouwgrond gepland. Het open gebied, gelegen buiten de stad, lijkt zich hier goed voor te lenen (Ninove, 2006).

Novara, Italië

Deze middelgrote stad is van plan het naast een treinstation gelegen industrieterrein te transformeren naar een meer stedelijk gebied van hoge kwaliteit. Op dit gebied moeten voornamelijk winkels, kantoren, hotels, publieke ruimtes en voorzieningen aangelegd worden (ACTUrban, 2007).

Stockholm, Zweden

Om ongecontroleerde stadsuitbreiding te voorkomen is in Stockholm gekozen voor een innovatief grondbeleid. Stedelijke groei wordt geacommodeerd door middel van een verandering van grondgebruik. In dit geval worden verouderde haven- en industriegebieden getransformeerd tot woongebieden (Pemer, 2007).

Katowice, Polen

In het kader van duurzame ontwikkeling en het versterken van de stedelijke omgeving moeten de verpauperde industriegebieden in deze stad getransformeerd worden tot gebieden voor recreatie, handel en andere diensten (Barnes e.a., 2001).

Hamilton, Canada

In Hamilton wordt een industrieterrein, gelegen naast de McMaster Universiteit getransformeerd tot een onderzoekspark. Het onderzoek dat hier plaats moet vinden is voornamelijk gericht op biotechnologie, milieu en ICT (McGuire, 2005).

En verder...

Transformatieprojecten als bovenstaande kennen verschillende 'versies', althans volgens Schiffer (2005). Deze zegt dat bij de herontwikkelingsprojecten in de ontwikkelde landen vaak gekozen wordt voor behoud van het culturele erfgoed wat deze bedrijfsterreinen zijn. Het herbestemmen tot behuizing voor de lagere inkomensgroepen vindt hier minder plaats. In ontwikkelingslanden daarentegen is er een groot gebrek aan dergelijke woningen en wordt dus vaak gekozen voor een herontwikkeling met sociale woningbouw. Overigens is deze bewering niet terug te vinden in bovenstaande case studies: Ook in de ontwikkelde landen wordt vaak (in combinatie met) woningbouw ontwikkeld, en daar zit ook soms een gedeelte sociale woningbouw tussen.

Verder wordt er volgens Schiffer in de ontwikkelde landen veel verdiend aan een eventuele herontwikkeling van het gebied. Meer als bij soortgelijke projecten in ontwikkelingslanden. Dit komt vooral doordat veel private ontwikkelaars investeren in de verpauperde terreinen in de ontwikkelde landen (Schiffer, 2005).

Ook het IISD (International Institute for Sustainable Development) (Barnes, 2001) plaatst een meer algemene opmerking over de transformatie van bedrijventerreinen. De drang naar de herontwikkelingen wordt vooral verklaard door het feit dat er tegenwoordig veel vraag is naar duurzame ontwikkeling en herontwikkeling. Veel industrieterreinen worden daarom herontwikkeld en de beste manier om dat te doen is volgens het IISD een herbestemming gericht op handel, recreatie en andere diensten (Barnes, 2001).

4.4 Uitkomsten

In onderstaande tabellen wordt nogmaals beknopt en overzichtelijk weergegeven hoe de terreinen zijn herontwikkeld. Dit laat goed zien welke voor ontwikkelingsmogelijkheden er zoal wordt gekozen. Enkele begrippen vooraf:

- C Centrum
 NC Nabij Centrum (tegen centrum van het dorp of de stad aan)
 BC Buiten Centrum (buiten het centrum van het dorp of de stad)

Met 'publiek' wordt bijvoorbeeld de gemeente, provincie, rijk of de EU bedoeld.
 'Privaat' slaat op private partijen als projectontwikkelaars.

Bedrijventerrein	Locatie	Manier van herontwikkelen	Financiering
Buiksloterham	NC	Wonen / Voorzieningen	Publiek / privaat
Rijnhaven	NC	Wonen / Detailhandel / Bedrijven	Publiek
Merwedekanaalzone	NC	Wonen / Bedrijven / Onderwijs / Detailhandel	Onbekend
Laakhaven	NC	Wonen / Bedrijven / Onderwijs / Voorzieningen	Publiek
Havengebied	NC	Wonen	Verevening / Publiek
Vliegbasis Twente	BC	Recreatie / Agrarisch / Groen	Onbekend
Eiland van Schalkwijk		Groen / Open / Recreatie	Onbekend
De Pirk / Vulcanus	NC	Wonen	Publiek / privaat
Kanaalzone	BC	Wonen / Bedrijven / Voorzieningen	Onbekend
Zandweerdsweg	NC	Wonen	Privaat
De Hutten	C	Wonen / Horeca / Onderwijs / Kleinschalige bedrijven	Onbekend
Huizersdijk	BC	Wonen / Bedrijven	Publiek
Oostpoort	NC	Leisure / Wonen / Werken	Publiek
Oostvaardersplassen	BC	Natuur / Open / Groen	Publiek
De Greveling	BC	Wonen	Publiek
Centrum Zuid	BC	Wonen / Voorzieningen	Onbekend
De Brekeld	BC	Natuur	Verevening
De Bonnen	NC	Natuur / Groen / Water	Onbekend
De Kol	BC	Wonen / Bedrijven	Publiek
De Isselt	NC	Wonen / Bedrijven	Verevening
De Binckhorst	NC	Wonen / Bedrijven	Publiek
Melmseweg	NC	Wonen ipv. Bedrijfsbest.	Onbekend
IJsselkade	BC	Wonen / Recreatieve voorzieningen	Onbekend
Oostflank	NC	Natuur / Recreatie	Publiek
Havens-Oost	NC	Wonen / Water	Publiek
Natuurspeelsterrein	BC	Bos / Recreatie	Onbekend
KSG-terrein	C	Wonen / Werken / Casino	Publiek / privaat
De Sniep	BC	Wonen	Onbekend
Noordkade	BC	Wonen / Bedrijven	Publiek / privaat
Tussengebied	BC	Groen / Zwembad / Begraafplaats	Publiek / privaat
Schalkhaar Zuidoost	BC	Sport / Wonen / Groen	Onbekend
Wisseveld	NC	Wonen / Bedrijven	Onbekend
Overamstel	BC	Wonen / Bedrijven / Cultuur	Onbekend
Oude Havens	BC	Wonen / Haven / Groen / Recreatie	Publiek / privaat

Tabel 4.1. Herontwikkeling Nederlandse bedrijventerreinen. Bron: Google Earth, 2008. Eigen bewerking.

Bedrijventerrein	Locatie	Manier van herontwikkelen	Financiering
Barcelona	C	Wonen / Bedrijven / Groen / Voorzieningen / Hotels	Privaat
Melbourne	NC	Wonen / Bedrijven / Voorzieningen	Onbekend
Stamford	NC	Wonen / Bedrijven / Sport / Voorzieningen	Publiek
New York	NC	Wonen	Onbekend
RheinPark	C	Wonen / Park / Cultuur	Onbekend
Boekarest	NVT	Wonen / Bedrijven	Publiek
Ninove	BC	Bos / Landbouwgrond	Onbekend
Novara	NC	Voorzieningen / Bedrijven / Hotels	Onbekend
Stockholm	NVT	Wonen	Onbekend
Katowice	NVT	Bedrijven / Recreatie	Onbekend
Hamilton	NC	Onderzoekspark	Privaat (universiteit)

Tabel 4.2. Herontwikkeling buitenlandse bedrijventerreinen. Bron: Google Earth, 2008. Eigen bewerking.

4.5 Conclusie

Net als het merendeel van de Nederlandse cases wordt ook in het buitenland vaak gekozen voor een transformatie van een bedrijventerrein naar (een combinatie met) wonen. Deze manier lijkt buitengewoon succesvol, aangezien deze vrijwel overal toegepast wordt. De reden daarvoor lijkt een financiële, omdat een ontwikkeling met wonen vaak meer geld oplevert.

Het gevolg is dat al deze succesverhalen andersoortige transformaties zullen beperken. Als woningbouw namelijk een succesvolle vorm van transformeren is, zullen weinigen kiezen voor een andere herbestemming. Een herbestemming in de vorm van overwegend natuurontwikkeling, voorzieningen, andersoortige bedrijvigheid of een andere, passende ontwikkeling blijft hierdoor achterwege. Dit is jammer, omdat het vaak zo is dat er te weinig onderzoek lijkt te worden gedaan. Dit kan betekenen dat lang niet elke vorm van herontwikkelen daadwerkelijk past in het betreffende gebied. De keuze voor woningbouw is makkelijk en lijkt financieel logischer, maar kan dus planologisch gezien wel eens niet de juiste zijn. Woningbouw wordt al genoeg gepleegd op bijvoorbeeld VINEX-locaties, en een herontwikkeling van een bedrijventerrein naar iets anders dan wonen biedt misschien meer/andere kansen. Door minder te focussen op woningbouw komen er kansen voor andere, meer passende vormen van herontwikkeling. Een ontwikkeling die bijvoorbeeld beter past in het gebied, meer voldoet aan de behoeften op die specifieke plek.

In de trant van 'never change a winning team' zullen veel voorstellen sneuvelen, veel ideeën terug de kast in gaan en zullen er vooral veel woningen aangelegd worden als daar behoefte aan is. De bovenstaande cases bevestigen dit.

Als eerder genoemd zijn in de voorbeelden terreinen op verschillende locaties behandeld. Voor de transformaties kan dit een vertekend beeld geven. Sommige functies passen totaal niet in het stads- of dorpscentrum (bijvoorbeeld een camping of een outlet center), andere functies zijn minder geschikt voor terreinen buiten het centrum en aan de rand van de stad. Denk daarbij aan een bepaald soort winkels of voorzieningen of bijvoorbeeld een bioscoop of casino.

Er moet echter niet vergeten worden dat veel van de genoemde voorbeelden betrekking hebben op reeds aangelegde bedrijventerreinen. Voor de transformatie hiervan moet dus veel gesloopt en gesaneerd worden. Westpoort heeft hier minder last van, aangezien hier nog geen bedrijfsgebouwen aangelegd zijn. Het kan schelen in de (plan)kosten als het

aantal bedrijfsgebouwen (bijvoorbeeld als het terrein niet goed loopt) daadwerkelijk beperkt blijft.

Gelukkig zijn enkele cases gevonden die meer overeenkomsten vertonen met Westpoort. Projecten waar een relatief open gebied ontwikkeld wordt (bijvoorbeeld Schalkhaar, Tussengebied en Oostflank) of een gebied dat bestemd was als bedrijventerrein en nu anders ontwikkeld ('herontwikkeld') wordt, zoals de Oostvaardersplassen of Ninove. Deze cases laten ons zien dat gebieden die nu vooral open zijn, of bestemd als bedrijventerrein, een herontwikkeling ondergaan in de richting van groen, recreatie, natuur en het behoud van deze openheid. Dit nuanceert enigszins de eerder genoemde herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen: andere opties zijn er dus wel degelijk, maar daar moet het gebied zich dan wel voor lenen.

Sommige van de gebruikte cases zijn enigszins beperkt in hun informatie. Dit is voor deze studie geen probleem, aangezien de focus ligt op de herontwikkeling van Westpoort, en niet op de manieren waarop andere terreinen zijn herontwikkeld. Voor dit laatste zou een apart onderzoek opgezet kunnen worden, maar dat is hier niet aan de orde. De informatie die in de cases is gevonden is genoeg om een beeld te kunnen geven van enkele ontwikkelingsmogelijkheden voor Westpoort.

De gebruikte cases gaan toch vooral over een herontwikkeling met 'wonen'. Daarom is het des te interessanter om voor Westpoort te kijken of er ook andere mogelijkheden zijn. Gelukkig bieden enkele andere cases wel houvast als het gaat om een andersoortige ontwikkeling. Ook recreatie en natuurbehoud wordt toegepast in open gebieden als Westpoort. Met dit in het achterhoofd zal in hoofdstuk 6 gekeken worden naar de mogelijkheden voor het terrein, mocht deze (deels) herontwikkeld worden. Dit zullen louter aanbevelingen zijn, gebaseerd op interviews met belanghebbenden, deze case studies en gebaseerd op bevindingen in de literatuur. Om tot deze aanbevelingen te kunnen komen, is het goed als er eerst gekeken wordt naar hoe het terrein er precies uitziet. Daarom zal in het volgende hoofdstuk Westpoort uitgebreid aan bod komen.

H5

Westpoort

'...een bedrijvenpark voor gemengde en transport gerelateerde bedrijvigheid en specifiek geschikt voor de vestiging van grote (inter)nationale stuwende bedrijven met een optimale en duurzame infrastructuur en een directe aansluiting op de A7.' (Gemeente Groningen, 2005)

5.1 Inleiding

Het eerste deel van dit hoofdstuk bevat een gedetailleerde beschrijving van Westpoort: de grenzen, de huishouding, de bereikbaarheid en de contouren. Vervolgens zal er een kort beeld gegeven worden van het beleid en de plannen omtrent Westpoort en omgeving.

5.2 Het gebied

Huishouding

Figuur 5.1 laat grofweg zien hoe Westpoort afgebakend is en hoe het is gelegen.



Figuur 5.1. Ligging Westpoort. Bron: Gemeente Groningen (2005).

Het merendeel van Westpoort bestaat van origine uit agrarisch ruimtegebruik in de vorm van grasland/weiland met daarin een grote hoeveelheid sloten. Het gebied wordt doorsneden door het Hoendiep, een treinspoor (van Groningen naar Leeuwarden) en enkele hoogspanningsleidingen. De bebouwing bestaat verder uit enkele woningen, bedrijvigheid en gemeenschappelijke voorzieningen op kleine schaal. Samengevat ziet de omgeving van Westpoort er als volgt uit (DHV, 2002):

- Westen: Agrarisch grondgebruik, weidevogelgebied en de zuidwending
- Oosten: Woningbouw, bedrijvigheid en EHS
- Zuiden: Graslandgebied, weidevogelgebied en A7
- Noorden: Weidevogelgebied (EHS)

De gemeente Groningen heeft op dit moment ongeveer 90% van het totale plangebied in handen. De rest is in handen van particulieren. Het merendeel van de bebouwing (voornamelijk bedrijvigheid langs het Aduarderdiep) kan blijven staan en het deel dat niet voor behoud in aanmerking komt wordt door de gemeente, indien nodig, opgekocht en geamoveerd (Gemeente Groningen, 2005).

Op afbeelding 5.1 zijn de termen 'fase 1' en 'fase 2' te vinden, welke gescheiden worden door het Hoendiep. Dit zijn de twee fasen waarin de aanleg van het terrein is ingedeeld. Voor een nadere uitleg hierover zie paragraaf 5.5.

Begrenzing

Het plangebied (zie figuur 5.2) ligt voor het merendeel ingeklemd tussen de Zuidwending en het Aduarderdiep. De Zuidwending is de waterverbinding tussen het Hoendiep en het Aduarderdiep. Het noorden van het gebied wordt grotendeels begrensd het Aduarderdiep en de Zuidwending alswel door de (nog aan te leggen) rondweg. In oostelijke richting wordt Westpoort gescheiden van Hoogkerk door het Koningsdiep, Aduarderdiep en de grondberging van CSM (de suikerfabriek). Een relatief klein gebied ten oosten van het Aduarderdiep en ten noorden van Hoogkerk mag zich nog wel onderdeel van Westpoort noemen (zie ook figuur 5.1).

Het zuiden van Westpoort kent een harde grens: de A7. In westelijke richting is er een natuurlijke begrenzing in de vorm van de Zuidwending (Gemeente Groningen, 2005).



Figuur 5.2. Westpoort. Bron: Google Earth (2007). Eigen bewerking.

Ten noordoosten, langs het Aduarderdiep, liggen woningen en kleinschalige industrie. Langs de noordzijde van het Hoendiep liggen ook enkele bedrijven (waaronder Essent).

Verdere bebouwing is er sporadisch te vinden langs de randen van het plangebied, veelal in de vorm van lintbebouwing en voornamelijk huizen. Een belangrijk monument (en tevens een beperking voor de bouwwerkzaamheden) is de molen aan de Zuidwending in het westen van het plangebied.

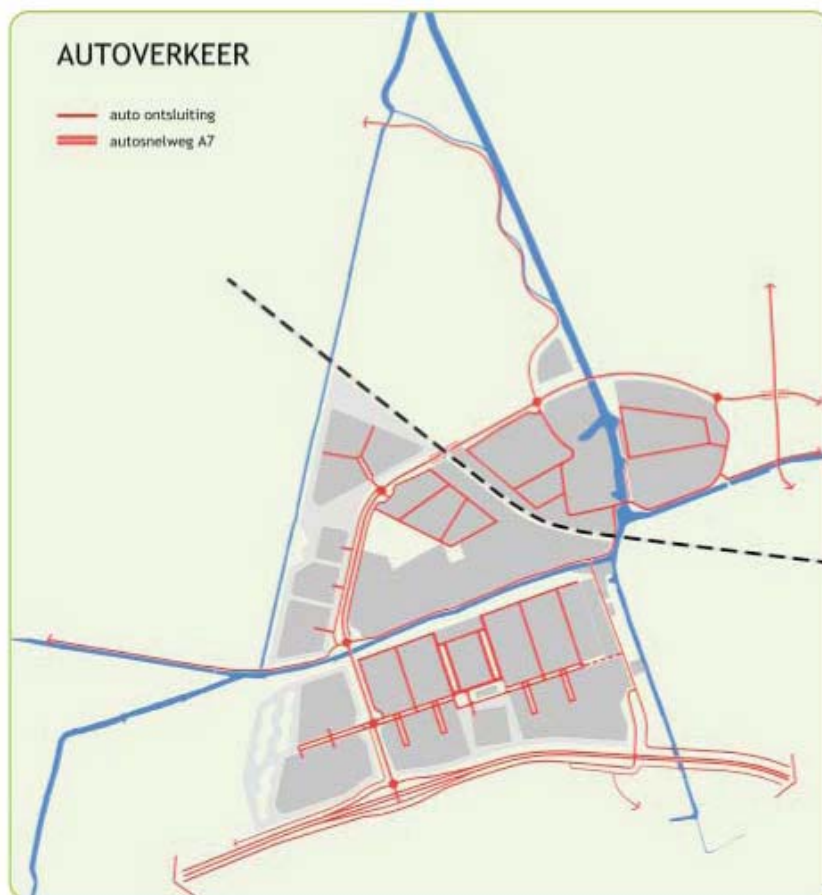
Ten noorden en westen van het plangebied liggen natuurwaarden in de vorm van belangrijke weidevogelgebieden met beschermde vogelsoorten. Bebouwing is hier niet toegestaan (Gemeente Groningen, 2005).

Een laatste punt zijn de gebieden met mogelijke archeologische waarde in het gebied. Aan de A7 ligt een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde, welke is onderzocht. Hier is echter niets bijzonders gevonden.

Overigens is op afbeelding 5.2 ook te zien hoeveel open gebied er nog is op fase 2 van Westpoort (het gebied ten noorden van het Hoendiep).

Infrastructuur

Westpoort wordt, via een extra aansluiting op de A7, direct verbonden met het rijkswegennet. Op deze afslag zal een nieuwe rondweg aansluiten, die niet alleen de bereikbaarheid van de bestaande (en mogelijke toekomstige) bedrijvigheid verbetert, maar ook de kern van Hoogkerk beter doet aansluiten op de snelweg (figuur 5.3). De rondweg wordt een 2x1-strooksweg, met een mogelijkheid tot verbreding. Deze nieuwe rondweg is ook in staat het bidentransport richting de twee suikerfabrieken in een goede, andere route te voorzien. Daardoor wordt met deze nieuwe weg het bestaande wegennetwerk ontlast, neemt de verkeersintensiteit af en door de duidelijke en nieuwe wegen neemt ook het sluipverkeer af (Gemeente Groningen, 2005).



Figuur 5.3. Aurowegen Westpoort. Bron: Gemeente Groningen (2005).

In het nieuwe plan is er ook rekening gehouden met een eventuele baanverdubbeling van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden (de stippellijn op figuur 5.3). Tevens is er ruimte

gereserveerd voor de aanleg van een station cq. opstel terrein langs het spoor. Voor de mogelijke komst van de hogesnelheidslijn (HSL) dan wel magneet zweefbaan is ook ruimte gereserveerd, echter, van de HSL is inmiddels bekend dat deze niet doorgaat. Uitgangspunt is dat Westpoort aangesloten wordt op het openbaar vervoer middels twee buslijnen, waarvan één ook een halte krijgt bij het Transferium Hoogkerk (gelegen aan de A7, ten zuiden van Hoogkerk).

Voor het verkeer over water is Westpoort voorzien van vaarwegen voor vracht- en recreatieverkeer. Ook wordt er gesproken over de aanleg van een nieuw kanaal dat een verbinding met de Friese Meren mogelijk moet maken. Het waterverkeer zal met de aanleg van Westpoort iets toenemen op het Aduarderdiep. Ook pp het Hoendiep en Koningsdiep zal de recreatieve vaart in beperkte mate toenemen (DHV, 2002).

Wat betreft het langzame verkeer is Westpoort reeds voorzien van een doorgaande fietsroute richting Groningen-stad. Tevens zullen langs de rondweg vrij liggende fietspaden aangelegd worden. Als laatste voorziening is er een fietsbrug gepland over de A7 die aansluit op een fietspad richting Roden/Leek en het Transferium Hoogkerk. Ook is het mogelijk zo toegang te krijgen tot het natuurgebied ten westen van Westpoort (Gemeente Groningen, 2005).

Plan capaciteit

Voor al de bedrijvigheid en functies is voldoende ruimte nodig en de plan capaciteit is dan ook als volgt:

Omschrijving	Oppervlak (in hectares)	Totalen (in hectares)
Bestaande bedrijven	41,2	
Nieuwe bedrijvigheid (nu nog voornamelijk weiland)	135,2	
CSM terrein	19,5	196,1
Groen en water	92,2	92,2
Infrastructuur	20,9	20,9
Totaal exploitatiegebied	309,2	309,2

Tabel 5.1. Plan capaciteit Westpoort. Bron: Gemeente Groningen (2005).

5.3 Milieu-alternatieven

Voor bedrijventerrein Westpoort was er een keuze tussen het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (het MMA) en het Voorkeursalternatief (VKA). De laatste is een wat meer gematigd plan, met minder ruimte voor het milieu, in de zin van minder grote contouren en een minder brede Groene Rivier langs de Zuidwending. Er is gekozen voor het VKA '...omdat de benadering in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief het bedrijventerrein Westpoort zowel ruimtelijk als financieel te nadelig beïnvloedt' (Smits, 2005).

Enkele verschillen tussen beide alternatieven zijn opmerkelijk. In het VKA is er circa 200 hectare bedrijventerrein beschikbaar, in het MMA maar rond de 140 hectare. Bij het VKA is er ruimte voor diversificatie en ook voor een spoorwegemplacement, welke bij het MMA weer geen optie was. Bij het VKA is personenvervoer over het spoor mogelijk daar waar het MMA beslist geen verkeer over de rails wil (Smits, 2005). Een ander belangrijk verschil is dat bij het MMA een robuuste ecologische verbindingzone met een breedte van 250 meter was gepland (langs de Zuidwending), terwijl de VKA hier een breedte van 150 meter voorstelt (Gemeente Groningen, 2005).

Op dit moment zijn de volgende milieu-effecten merkbaar: Sloten worden gedempt, bomen gekapt en huizen worden gesloopt. Ook wordt er landbouwgrond verhard/bebouwd en er is (tijdelijk) meer (werk)verkeer (DHV, 2002).

Dit alles betekent dat er, met de keuze voor de VKA, in het huidige plan minder ruimte voor groen beschikbaar is. Wel is er stapelbouw en functiemenging mogelijk en is er ruimte voor andere functies, wat bij een eventuele herontwikkeling van het terrein wel

gewenst is. Ook het feit dat er vervoer via het spoor mogelijk is, kan voor de verschillende (nieuwe) functies een interessante voorwaarde zijn.

5.4 Contouren

Enkele locaties en elementen in het plangebied zijn het noemen waard, aangezien zij de aanleiding zijn voor contouren waarop bebouwing niet, of in beperkte mate, mogelijk is (zie figuur 5.4, aangegeven met stippellijnen).



Figuur 5.4. Contouren Westpoort. Bron: Google Earth (2007). Eigen bewerking.

Belangrijk is bijvoorbeeld de eerder genoemde monumentale molen. Dit bouwwerk aan de westkant van het gebied heeft een contour met een 400 meter radius, waarbinnen geen bedrijven aangelegd mogen worden en ook geen hoogbouw plaats mag vinden. Hoogbouw (en bedrijfsbouw) is vanaf de 400-metergrens weer in beperkte mate mogelijk (Beuling, 2007).

Ook de hoogspanningskabels die het gebied doorkruisen zijn logischerwijs vrijgewaard van hoge bebouwing. Onder deze leidingen mag (en kan) geen hoogbouw plaatsvinden, en ook niet binnen een zone van 27 meter rondom deze kabels (Beuling, 2007).

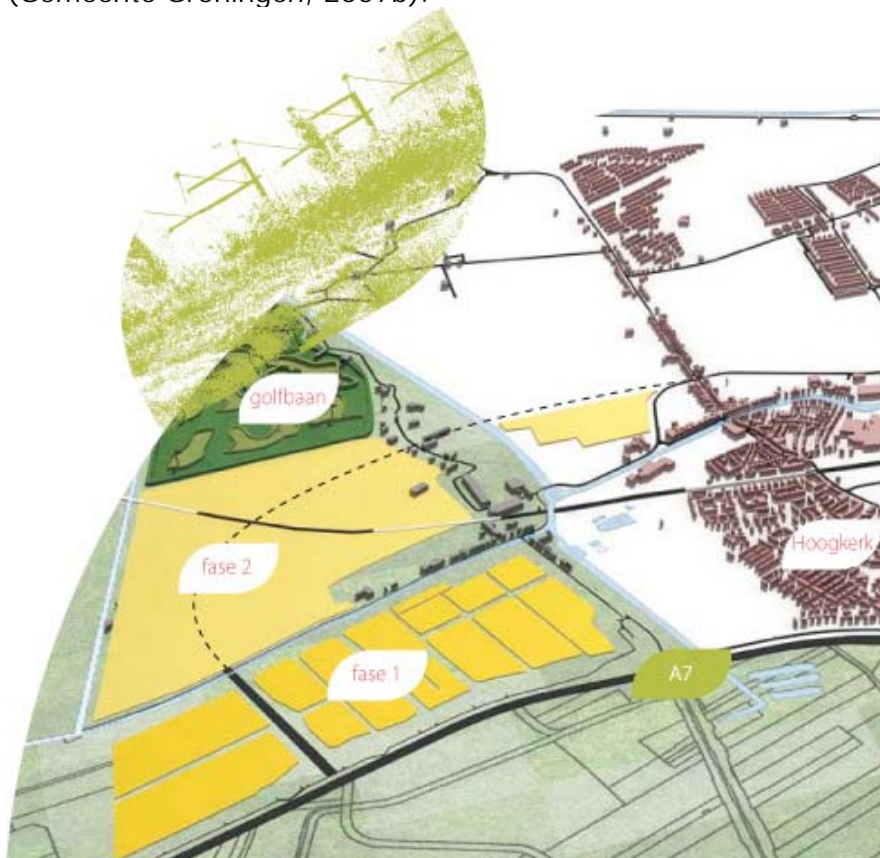
Rond de spoorlijn en de twee gereserveerde tracés voor de magneetwefbaan en de HSL ligt ook een mogelijke begrenzing, in de vorm van een geluidscontour (Gemeente Groningen, 2005). Maar, als eerder vermeld, deze laatste begrenzing vervalt. Wat betreft milieuocontouren moet er rekening gehouden met een robuuste ecologische verbindingzone langs de westelijke zijde van het bedrijventerrein. Deze zogenaamde Brede Groene Rivier (zie ook figuur 5.4) is een aandachtsgebied in het nieuwe Groenstructuurplan van de Gemeente Groningen. Het is een gebied dat aangelegd is voor 'het voltooiën van groene en blauwe structuren; opheffen van knelpunten en het versterken van ecologische en recreatieve relaties met het landschap.' (Gemeente Groningen, 2007c)

Langs het Koningsdiep en het Aduarderdiep komen, waar mogelijk, natuurvriendelijke oevers. Deze kunnen door het recreatieve vaarverkeer en door omwonenden gebruikt worden.

5.5 Uitvoering

Het bedrijventerrein wordt opgeleverd in twee fasen van elk 10 jaar. In fase 1 (zie ook figuur 5.5) is begin 2008 gestart met de verkoop van de kavels. In 2017 moet deze fase dan voltooid zijn. Fase 2 zal moeten beginnen in 2012 en eindigen in 2018. Op dit moment staat er ook een golfbaan gepland. Als deze aangelegd wordt dan beschouwt de gemeente dit in eerste instantie als een tijdelijk project. Over 10 á 20 jaar kan dit terrein dan mogelijk getransformeerd worden naar een gebied voor bijvoorbeeld woningbouw of bedrijvigheid (Dijkhuis, 2007).

De totale investering voor Westpoort komt op circa 90 miljoen euro. Met dat geld wil de gemeente een terrein ontwikkelen dat hoogwaardig, duurzaam en economisch is (Gemeente Groningen, 2007b).



Figuur 5.5. Fasering Westpoort. Bron: Gemeente Groningen, 2007b.

Bij de ontwikkeling of de mogelijke transformatie van het terrein moet ook rekening worden gehouden met een belangrijk doel van de stad Groningen: Deze wil de meest duurzame stad van Nederland worden. De gemeente Groningen gebruikt bijvoorbeeld al voor 100% groene stroom. Voor elke vorm van nieuwbouw geldt dus dat er rekening

moet worden gehouden met verschillende vormen van energiebesparing (Vos, 2007). Ook Westpoort zal hier rekening mee moeten houden, en niet alleen waar het gaat om energie, maar ook om milieu. Gezien de omliggende EHS en groenstructuren een verstandige ontwikkeling.

5.6 De leegte gekoesterd

De gemeente Groningen heeft een plan opgesteld voor het gebied ten westen van de stad en dit plan de naam 'De Leegte Gekoesterd' gegeven. Ook Westpoort valt hieronder en met de (her)ontwikkeling van dit gebied moet rekening worden gehouden met de in dit plan geformuleerde voornemens (Kuiper Compagnons, 2001):

- Versterking van de relaties tussen stad en landelijk gebied in de vorm van landschappelijke, ecologische en recreatieve verbindingen.
- Medegebruik van het aangrenzend landelijk gebied als uitloopgebied voor de stad.
- Handhaven karakteristieke openheid

Het doel van dit plan is om verrommeling en verloedering van de stadsrand te voorkomen. Daarvoor moeten hier de landschappelijke, ecologische en recreatieve kwaliteiten versterkt worden. Bij een eventuele herontwikkeling van Westpoort moet hier dus rekening mee gehouden worden. Er wordt in het plan al gesproken over de beperkte recreatieve functie van het gebied. Dit komt doordat er geen bijzondere functies als bijvoorbeeld campings of attracties zijn. Daarnaast is het recreatieve netwerk nogal grofmazig, met enkele fiets-, wandel- en autoroutes en weinig oversteekroutes over water. Toch maakt de directe ligging aan de stad dit gebied prima geschikt als een (recreatief) uitloopgebied voor Groningen (Kuiper Compagnons, 2001). Het gebied heeft namelijk genoeg landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten 'maar mist een echt recreatief netwerk met voldoende attractieve steunpunten.' (Kuiper Compagnons, 2001). Westpoort biedt hier genoeg potentie voor, mits een gedeelte niet als bedrijventerrein ontwikkeld wordt.

Kuiper Compagnons (2001) ziet naar aanleiding van de aanleg van Westpoort de volgende knelpunten en bedreigingen voor de kwaliteit van het gebied:

- Verdwijnen en aantasten van cultuurhistorische lijnen en elementen.
- Oprukkende verstedelijking met hogere verkeersdruk.
- Oprukken marginale stadsrandfunctie ter hoogte van Hoogkerk.
- Toename van het niet binnen de schaal van het landschap passende bedrijfsbebouwing.
- Teruggang van de traditionele landbouw waardoor het oorspronkelijke karakter van het agrarisch gebied dreigt te verdwijnen

De maatregelen die moeten worden genomen, geformuleerd in het Provinciaal Omgevingsplan van Groningen (2000) (POP), zijn de volgende:

- Koesteren en versterken van de samenhang tussen (milieuvriendelijke) landbouw, wonen, werk, natuur en landschap
- Verbreding landbouw
- Versterking van de relatie met de stad Groningen door betere vervlechting van de functies vanuit de stad naar het landelijk gebied (langzaam verkeer, recreatie, natuur, landschap, wonen).
- Versterking van de landschappelijke kwaliteit.

De aanbeveling voor dit gebied, gedaan door Kuiper Compagnons (2001), is als volgt: Het recreatieve netwerk moet uitgebreid worden en het gebied moet toegankelijker gemaakt worden. Dit betekent nadrukkelijk geen grootschalige functieveranderingen en transformaties in het gebied. De landbouw moet als primaire functie gehandhaafd worden en er moet een aantal kleine ingrepen plaatshebben, gericht op kwaliteitsverbetering en functieverbreiding. Fietsroutes zijn ook erg belangrijk in het

gebied: Er moeten nieuwe ontwikkeld worden in en naar het gebied, zodat het mogelijk wordt in de stadsrand rond te fietsen.

5.7 Druk

Het accent in de gemeente Groningen ligt op dit moment op een combinatie van de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en het verbeteren van bestaande bedrijventerreinen. De focus voor de nieuw aan te leggen locaties is met Westpoort vrijwel volledig op het westelijk deel van de stad komen te liggen. Andere locaties die nieuwe ruimte voor bedrijven op moeten leveren zijn bijvoorbeeld het al bestaande Europapark en Eemspoort (beide gelegen in het zuidoosten van Groningen). Aan de oostkant van de stad Groningen is nu een sterke nadruk op revitalisering van bedrijventerreinen komen te liggen (Gemeente Groningen, 2005).

Westpoort (en Groningen) heeft echter te maken met concurrentie, naast het overaanbod nog een reden waarom het nieuwe terrein mogelijk een moeilijke toekomst tegemoet gaat. Deze concurrentie is vooral aan de A7 merkbaar, waar het bedrijventerrein Azeven bij Drachten en het bedrijventerrein Leeksterveld bij Leek in hetzelfde vaarwater opereren. Ook zij hebben zichtlocaties aan de A7 en voldoende ruimte om zoekende bedrijven een plaats te bieden. Daarnaast zijn er binnen de eigen gemeente nog kapers op de kust in de vorm van het toekomstige Meerstad en bijvoorbeeld, in mindere mate, het Europapark, Eemspoort en Kranenburg (Fiskus, 2006).

5.8 Conclusie

Door de concurrentie, overaanbod van bedrijventerreinen en de contouren/ligging lijkt de volledige ontwikkeling van Westpoort lastig te worden. De 140 hectare aan bedrijfsgrond zal waarschijnlijk niet volgebouwd worden en een deel hiervan moet dan ook gezien worden als gebied dat een andere bestemming zou kunnen krijgen. Hoofdstuk 6 zal dan ook ingaan op deze mogelijke functieverkleuring: welke mogelijkheden tot ontwikkeling heeft Westpoort, naast bedrijvigheid? De elementen van het plan 'De Leegte Gekoesterd' en de aanbevelingen van het POP en Kuiper Compagnons (2001) zullen bij de totstandkoming van deze mogelijkheden een belangrijke rol spelen.

H6

Herontwikkeling Westpoort

'Westpoort moet flexibel ingevuld worden zodat er genoeg mogelijkheden zijn het terrein snel van functie te laten veranderen.' (Meijden, 2007)

6.1 Inleiding, verantwoording en werkwijze

Westpoort is een bedrijventerrein dat in eerste instantie een goede kans van slagen lijkt te hebben. Echter, zoals uit voorgaande hoofdstukken is gebleken, lijkt de behoefte aan een bedrijventerrein als Westpoort niet al te groot. Het is gewaagd om een terrein als dit te beginnen. Het roept dan ook de vraag op wat er met dit terrein gebeurt want, zoals in hoofdstuk 1 al werd gezegd, kan een herontwikkeling een toekomst als bedrijventerrein deels blokkeren.

Omdat er de nodige twijfels over het slagen van Westpoort bestaan, zijn voor deze studie interviews met experts afgenomen om een mogelijke herontwikkeling van het terrein te bespreken. Deze personen zijn gekozen op basis van hun planologische expertise en kennis van Groningen (bijvoorbeeld werknemers van advies- en projectbureaus) of hun betrokkenheid bij het project Westpoort (zoals werknemers van de Gemeente Groningen of een lid van de woningstichting in Hoogkerk). Deze personen zijn allen geïnterviewd in de periode van juni tot en met september 2007. Voor de volledige lijst van de tien geïnterviewde personen zie bijlage 1.

In deze interviews zijn er vragen gesteld over Westpoort: Wat de geïnterviewde vindt van Westpoort, of hij/zij denkt dat het bedrijventerrein een kans van slagen heeft en zo ja: waarom. Mocht dit laatste antwoord juist negatief zijn (wat vaak het geval was), dan werd er gevraagd naar de mogelijkheden tot herontwikkeling. Er werd tevens gevraagd wat de geïnterviewde dan als een mogelijke transformatie voor het terrein zag en waarom hij/zij dat vond. Ook werd er gevraagd, waar mogelijk, welk deel van het terrein volgens deze persoon in aanmerking komt voor herontwikkeling. Op deze manier ontstond geregeld een (nuttige) discussie over het terrein en bleef het niet louter bij een 'vraag-en-antwoord' gesprek.

Tijdens de interviews is er voornamelijk voortgeborduurd op een ontwikkeling in lijn met de huidige functies van het gebied (wonen en werken). Niet omdat dit de beste ontwikkeling is, maar omdat de geïnterviewden dit meestal een logische ontwikkeling vonden en daar graag op wilden ingaan. Dit kan getuigen van een weinig creatieve insteek van deze personen, maar kan ook duiden op een overtuiging van het feit dat dit de beste oplossing is.

Toch zijn ook andersoortige (meer creatieve?) ontwikkelingen naar voren gebracht door de geïnterviewden, welke ook zijn meegenomen in deze analyse. Deze zijn voor Westpoort misschien wel meer interessant dan een ontwikkeling met wonen. Daarom krijgen ook deze opties in dit hoofdstuk ook zeker de aandacht.

De uitkomst van de interviews is hieronder weergegeven. Dit is gestructureerd onder verschillende paragrafen. Elke paragraaf geeft een mogelijkheid tot herontwikkeling weer. Dat wat tijdens de interviews met betrekking tot deze mogelijkheden is besproken is in de betreffende paragrafen vermeld.

Als eerste wordt in elke paragraaf de mogelijke herontwikkeling besproken. Vervolgens wordt, indien mogelijk, de mening van de geïnterviewden gegeven. Als dit laatste ontbreekt betekent dit dat de geïnterviewden hier geen (relevante) mening over konden vormen óf dat de herontwikkelingsoptie niet ter sprake is gekomen tijdens het interview. Toch heb ik besloten om sommige van deze herontwikkelingen wel te vermelden omdat ik het niet eens ben met de geïnterviewde of omdat ik denk dat het in ieder geval een optie, een inspiratiebron, kan zijn voor de mogelijke transformatie van Westpoort.

Ik ben met deze studie niet in de positie een bindend advies te geven voor het terrein, het is daarom de bedoeling dat er stof tot nadenken geboden wordt en mogelijke alternatieven. Het daadwerkelijk besluit, en wat er met dit onderzoek wordt gedaan, ligt buiten mijn bereik. Toch zou deze studie als een prima hulp kunnen fungeren bij de besluitvorming omtrent dit terrein.

6.2 Wonen

Wonen lijkt bij een herontwikkeling de meest voor de hand liggende optie (zoals ook te zien is in hoofdstuk 4), omdat hier uit financieel en praktisch oogpunt meer uit valt te halen. Doorgaans brengt woningbouw geld in het laatje en tevens is het relatief makkelijk te ontwikkelen. Toch wordt hier ook met een kritische noot gekeken naar een ontwikkeling met woningbouw.

Ook bij Westpoort schiet 'wonen' haast onbewust als eerste door het hoofd. Er is in ieder geval genoeg ruimte op het bedrijventerrein om woningen aan te leggen. Ook de omgeving, met veel groen en open ruimte, maakt het gebied aantrekkelijk. Er is de mogelijkheid tot mooie wandel-, fiets- en vaartochten en ook kan er in de toekomst golf beoefend worden. Dit zou bijvoorbeeld gezinnen en ouderen aan kunnen trekken. Voor deze doelgroep moet Westpoort, in een geval van wonen, dan ook beschikbaar zijn. Vaak doelgroepen die rust, ruimte en mogelijkheden tot recreatie op prijs stellen. Daarmee past deze transformatie goed in de LILA-filosofie, waarbij de nadruk ligt op 'Living in Leisure-rich Areas'. Rust en ruimte zijn de kwaliteiten van het Noorden (als tegenhanger van de Randstad) en deze moeten dan ook volop benut worden (De Roo, 2007). Dit kan op een gebied als Westpoort.

Een ontwikkeling kan gericht worden op bijvoorbeeld '...minder vaste vormen van wonen.' Dit houdt in dat er minder op wonen alléén gefocust moet worden. Er kan recreatieve woningbouw aangelegd worden: een combinatie van wonen, groen, natuur en recreatie. Een flexibele inrichting van het gebied moet dit mogelijk maken (Meijden, 2007).

Ondanks de nodige twijfels bij woningen, zijn er dus ook mogelijkheden. Mocht het zover komen dan zou ook het 'lifestyle-wonen' een mooie insteek kunnen zijn. Het gebied moet namelijk geen eenheidsworst worden en moet kunnen concurreren met bijvoorbeeld Meerstad. Lifestyle houdt in dat er meer gericht wordt op hobby en interesse. Dit betekent vaak ruimere woningen die geschikt zijn voor mensen die graag in 'the middle of nowhere' willen wonen. Ze willen een ruime en betaalbare woning waar actief geleefd kan worden (Idema, 2007). Daarbij moeten grondgebonden woningen aangeboden worden, waar op dit moment veel vraag naar is. Dit zijn ruime woningen, vaak gericht op de midden- en hogere klasse. Wel moeten er voorzieningen op, of nabij, het gebied komen om te voorkomen dat het een 'slaapstadje' wordt. De focus op ruim wonen in Friesland en Groningen (denk aan LILA) is op dit moment echter wat te eenzijdig: er is namelijk ook behoefte aan voorzieningen en werkmogelijkheden (Idema, 2007).

Hoe logisch de aanleg van woningen misschien lijkt, volgens enkele medewerkers van de gemeente Groningen is er nog geen sprake van. Een deel van de gemeente staat zeer kritisch tegenover een herontwikkeling met woningbouw, en eigenlijk zeer kritisch tegenover een herontwikkeling in het geheel. Het terrein zal goed lopen en daar wordt voorsnog ook van uitgegaan. Woningbouw is namelijk lastig, mocht het tot een transformatie komen: de (in hoofdstuk 5 genoemde) bestaande contouren geven teveel

belemmeringen en de concurrentie op het gebied van woningbouw is groot (Dijkhuis, 2007). Dat laatste slaat bijvoorbeeld op het nabij gelegen Meerstad, Blauwe Stad en de woningbouw in Hoogkerk. Als mensen zouden willen wonen in een groen en waterrijk gebied dan zou Meerstad of, in mindere mate want verder weg, de Blauwe Stad een meer logische oplossing zijn. Dit zijn gebieden die respectievelijk 10.000 en 1500 woningen moeten opleveren (Bureau Meerstad, 2007) (Provincie Groningen, 2007). Op Westpoort zullen lang niet zoveel woningen aangelegd kunnen worden, en met de contouren en een aangrenzend bedrijventerrein is dit ook minder aantrekkelijk. Mevr. Beuling (2007a) sluit hierbij aan: Het gebied is minder geschikt voor woningbouw, doordat de bedrijvigheid en de grote afstand tot de stad Groningen als belangrijke repel-factoren kunnen gelden.

Zelfs in de kern Hoogkerk, gelegen naast Westpoort, is men kritisch. Woningbouw is niet nodig en ook zit je met de Integrale Milieu Regelgeving (IMR) rond de CSM (de suikermaatschappij). Hierdoor is het lastig in een gedeelte van het oosten van het gebied (Fase 2) woningen te bouwen. Daardoor blijft alleen het westen van het gebied over voor woningbouw en daar zal dan een geïsoleerd eiland ontstaan, wat niet aantrekkelijk is (Hielema, 2007). Bij herontwikkeling met woningbouw ontstaat zo een ongewenst wooneiland (Elfrink, 2007).

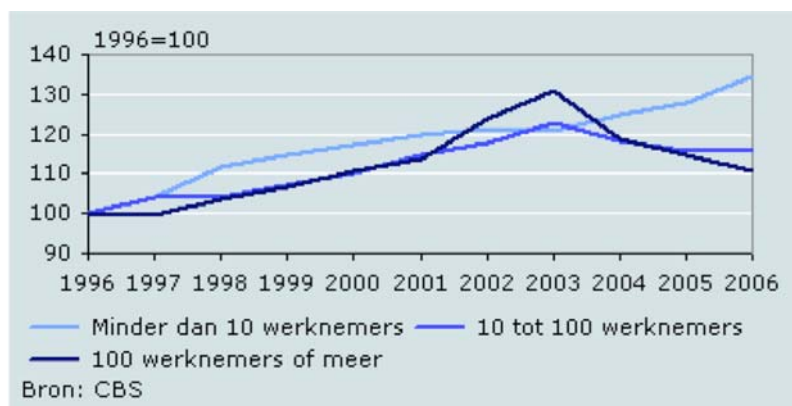
Alleen woningbouw is, vooral vanwege de concurrentie, niet mogelijk. Misschien is een plan in combinatie met een andere ontwikkeling (als recreatie) mogelijk. Tevens ontkracht je met woningbouw de mogelijke ontwikkeling van het bedrijventerrein (Meiring, 2007).

Met deze uiteenzetting wordt duidelijk dat een ontwikkeling met (alleen) woningbouw geen verstandige keus lijkt te zijn. Er is ruimte voor woningbouw, maar er lijkt niet veel animo en reden om een herontwikkeling alleen op woningbouw te richten. Hieronder worden daarom nog enkele andere opties beschreven.

6.3 Wonen-werken

In Nederland neemt het aantal startende bedrijven de laatste jaren toe en ook is hun overlevingskans toegenomen. Van alle opgerichte bedrijven staat zeker de helft na zes jaar nog overeind (Kamer van Koophandel, 2006). Het aantal kleine bedrijven is de laatste jaren toegenomen (zie figuur 6.1), wat betekent dat een combinatie van wonen en werken meer tot de mogelijkheden behoort (CBS, 2007). Deze combinatie heeft namelijk kleinere bedrijfjes nodig, omdat anders een samentrekking met wonen lastiger is.

Westpoort lijkt een prima gebied om wonen-werken toe te passen bij een mogelijke herontwikkeling. Het gebied heeft al de nodige bedrijvigheid en biedt ook een mooie leefomgeving. Ook ligt de stad Groningen dichtbij.



Figuur 6.1. Aantal bedrijven naar bedrijfsgrootte, 1996-2006. Bron: CBS (2007).

Een combinatie van wonen en werken lijkt dus ook logisch. Een combinatie met de bestaande bedrijvigheid is een mogelijke optie. Tevens moet er rekening gehouden

worden met de hoeveelheid nieuwe starters welke zich dan op een locatie als Westpoort prima kunnen vestigen (Harssema, 2007).

Wel moet er bij deze vorm van transformeren gekozen worden tussen twee opties: de klassieke manier van wonen-werken met een gezamenlijk bedrijf en huizen er omheen óf de moderne manier met werk-aan-huis (Bruinis, 2007). De laatste lijkt beter, omdat de klassieke manier meer gericht is op grotere bedrijven, terwijl er steeds meer starters (kleinere bedrijven) komen. Het is dan tevens goed al de mogelijke kopers/huurders te organiseren in een collectief opdrachtgeverschap. Zij kunnen uitzoeken waar de vraag ligt en hoe de mogelijke woon-werk combinaties passen bij de bestaande bedrijvigheid. Aan de hand daarvan kan herontwikkeld worden. Een samenwerkingsverband behoort dan tot de mogelijkheden (Harssema, 2007).

Nadeel van deze locaties is natuurlijk wel de relatief slechte bereikbaarheid. Een aansluiting op de snelweg is aanwezig, maar verder laat de bereikbaarheid van het gebied nog enigszins te wensen. Hier moet zeker aan gewerkt worden wil een combinatie met bedrijfjes van de grond komen. Tevens zijn de al eerder genoemde contouren en belemmering. Dit, in combinatie met de dalende vraag naar nieuwe bedrijfsgrond en een mogelijk moratorium (zie hoofdstuk 5), doet toch de vraag rijzen of een combinatie van wonen met werken tot de mogelijkheden behoort. Misschien is het daarom beter om de combinatie van wonen-werken vooral in de stad Groningen te laten plaatsvinden.

6.4 Ontwikkelen met recreatie

Als het om een herontwikkelen in een recreatieve zin gaat, zijn er meerdere opties.

6.4.1 Recreatie in het algemeen

Gezien de omgeving en huishouden van het gebied is een recreatieve invulling een interessante mogelijkheid. De verschillende vaarwegen (Hoendiep en Aduarderdiep) kunnen fungeren als vaarroutes voor de pleziervaart. Tevens kunnen de weidevogelgebieden en de groene omgeving gebruikt worden als fiets- en wandelgebieden. Een combinatie met bijvoorbeeld een camping is dan ook mogelijk ter ondersteuning van het recreatiegebied (zie ook paragraaf 6.4.3).

Een recreatief gebied kan als een mooie 'trekker' functioneren, een ontwikkeling die veel dagjesmensen, gezinnen en ouderen aan kunnen trekken. Probleem in dit geval blijft echter de aanwezigheid van het bedrijventerrein. Dit kan de aantrekkelijkheid van het gebied op een negatieve manier beïnvloeden en ook zou het de mensen ervan kunnen weerhouden het gebied te bezoeken. Aan de andere kant zullen de aanwezige contouren van het gebied niet tot veel problemen leiden, aangezien er (naast mogelijk een kleine haven en de aanleg van infrastructuur voor fietsers en wandelaars) niet erg veel gebouwd hoeft te worden. Voor een mogelijk haven moet een exploitateur gevonden worden die bereid is hier geld in te steken (waarschijnlijk een particulier) en voor overige aanpassingen of werkzaamheden is het misschien mogelijk een subsidie bij bijvoorbeeld gemeente of provincie aan te vragen. Dit kan, omdat het gebied als een trekker voor, en promotor van, Groningen kan werken. Groningen krijgt er op deze manier ook wat voor terug.

Een kleine jachthaven zou aangelegd kunnen worden, of een toeristisch gebied met wetlands dat mooi aansluit op de omgeving. Dit laatste zou een goede recreatieve ontwikkeling kunnen zijn tezamen met de jachthaven (Hielema, 2007). Mogelijk is zelfs een themapark een optie (Idema, 2007).

Een herontwikkeling in de vorm van (een combinatie met) recreatie is eigenlijk de meest logische optie voor het gebied. Vooral vanwege de natuurlijke, open omgeving en de vaarwegen is een ontwikkeling gericht op natuur, kleine recreatieve functies eventueel in combinatie met recreatief wonen een goede optie. Een flexibele inrichting van het terrein moet dit mogelijk maken (Meijden, 2007).

Wel moet bij een herontwikkeling de mogelijke concurrentie van Meerstad in gedachten gehouden worden: dit project richt zich op een combinatie van wonen en recreatie.

6.4.2 Combinatie met golfbaan

De aanwezigheid van de golfbaan is een zekerheid. Een functie die niet over het hoofd gezien kan worden ook een niet te missen kans kan bieden voor het te herontwikkelen gebied. Een golfbaan is een functie die veel (dagjes)mensen aan kan trekken. Het enige obstakel is dat op dit moment de gemeente Groningen nog spreekt over een tijdelijk golfterrein: 'Als er over 10 of 20 jaar gebouwd wordt op dit terrein moet dat gewoon kunnen' (Dijkhuis, 2007).

Er zijn eigenlijk twee opties die de golfbaan zou kunnen bieden. De eerste betreft het doortrekken van de golfbaan naar het fase 2-gebied. Als er toch nog steeds grote twijfels zijn over welke functies er mogelijk zijn op dit gebied is dit misschien wel een goede oplossing. Mogelijkerwijs maakt dit de golfmogelijkheden ook aantrekkelijker, en natuurlijk meer uitgebreid. Wat hier lastig kan blijken zijn de paar hoogspanningskabels die het gebied doorkruisen. Voor golfers een duidelijke hindernis.

Ten tweede is een combinatie van de golfbaan met gelieerde functies mogelijk. Zoals bijvoorbeeld een camping, gecombineerd met de golfbaan (zoals eerder beschreven) (Meiring, 2007). Maar ook functies die enigszins met golf samenhangen (gespecialiseerde winkels, open gebied, kleine supermarkt) kunnen aangelegd worden op het gebied. Zelfs een ontwikkeling met een aantal woningen is een optie (Meiring, 2007).

6.4.3 Camping

Een camping is een reële mogelijkheid. Vanwege de groene en open omgeving, de golfbaan en de goede fiets- en wandelmogelijkheden lijkt het gebied geschikt voor een kampeerterrein. Ook hoeven hier niet al teveel kosten aan verbonden te worden, aangezien een particulier doorgaans een camping exploiteert. De gemeente zal hier weinig tot niets aan bij hoeven dragen.

Eventueel zou het als een stadscamping aangekaart kunnen worden, welke dan is gelegen in een open en groen gebied en toch dicht bij de stad. Dagjesmensen kunnen dit als een goedkoop alternatief voor een hotel zien en de combinatie met de golfbaan maakt het extra aantrekkelijk. Door het de aanduiding 'stadscamping' mee te geven wordt het voor toeristen duidelijk dat het niet om een weidse natuurcamping gaat, hoewel een kampeerplaats op Westpoort in dat opzicht nog wel eens erg mee zou kunnen vallen. Mocht het inderdaad een stadscamping worden dan hoeft er alsnog niet erg veel aan uitgegeven worden, zelfs kan er aan verdiend worden.

Nadelen van de locatie Westpoort zijn er ook. Denk aan de nabijheid van het bedrijventerrein (Fase 1) en, in mindere mate, de aanwezige contouren. Het bedrijventerrein kan echter wel voor de nodige overlast zorgen, niet alleen op het gebied van geluid, maar ook geur en het enigszins verstoorde en beperkte uitzicht kunnen hinderlijk zijn. De overlast van het (werk)verkeer van het bedrijventerrein (in aanbouw) zal beperkt en tijdelijk zijn.

Toch is een camping zeker een overweegbare optie, vooral de combinatie met de golfbaan lijkt een goede ontwikkeling. De camping moet daarvoor dichtbij de golfbaan aangelegd worden (Meiring, 2007). Vanaf Westpoort is de stad Groningen redelijk goed bereikbaar en ook kan er in de provincie gewandeld, gefietst en gevaren worden. Het Aduarderdiep en het Hoendiep bieden voor dit laatste voldoende mogelijkheden. Het aanliggende weidevogel- en natuurgebied biedt extra potentie voor een aangename campinglocatie. Ook de molen is een trekpleister (Meiring, 2007).

6.4.4 Festivalterrein

Groningen heeft in de vorm van de drafbaan in het stadspark wel een groot terrein geschikt voor festivals, maar een andere (of: extra) locatie is misschien geen overbodige luxe. Het terrein bij Westpoort biedt hier mogelijkheden toe. Het gebied is groot genoeg, er zullen niet al teveel werkzaamheden aan het gebied plaats hoeven vinden en van overlast voor omwonenden is weinig sprake vanwege de simpele reden dat er niet veel omwonenden zijn. Mocht er later besloten worden om het terrein toch anders te bestemmen dan is ook dat makkelijk te realiseren, aangezien er op het terrein weinig is ontwikkeld. De mogelijke overlast die een festivalterrein met zich meebrengt zal zich beperken tot de enkele dagen dat er daadwerkelijk iets op het terrein plaatsvindt. Een andere voordeel is dat het terrein vanaf de A7 redelijk goed bereikbaar is. Als het gaat om parkeervoorzieningen is er op het bedrijventerrein en op het gebied zelf genoeg ruimte. Voor de EHS en het vogelgebied gelden dan wel weer de nodige contouren waar rekening mee gehouden moeten worden. De beperkingen zullen echter voornamelijk gelden tijdens bijvoorbeeld het broedseizoen, daarbuiten is er een mogelijkheid om iets met het terrein te doen.

6.4.5 Openluchtmuseum

In combinatie met de oude molen is een soort van openluchtmuseum (zoals in Arnhem) een optie. Bijvoorbeeld een beschrijving van het Groninger leven, je wanen in het Groningen van vroeger. Het gebied is er groot genoeg voor en van hoogbouw zal nauwelijks sprake zijn.

6.5 Detailhandel / Bedrijvigheid

6.5.1 Outletcenter

Als het gaat om winkels lijkt hier in eerste instantie niet veel behoefte aan: De kern Hoogkerk en Groningen zelf hebben de nodige winkels voorhanden. Een ontwikkeling op dit gebied lijkt daarom niet nodig. Echter, in Groningen wordt al enige tijd gesproken over een outletcenter. Iets dat andere en meer voordelige soorten winkels biedt dan er nu aanwezig zijn (denk bijvoorbeeld aan Bataviastad bij Lelystad) (Bataviastad, 2008). Westpoort biedt mogelijkheden voor een ontwikkeling als deze.

De locatie is in ieder geval geschikt: aan een grote verbindingsweg (de A7) die straks een aparte afslag voor Westpoort heeft, en vlakbij een grote stad. Wel komt het outletcenter achter een groep bedrijven te liggen, waardoor deze niet bepaald opvalt. Dit kan een probleem opleveren voor een functie als deze. Tevens moeten er een exploitateur gevonden worden die bereid is hier een outletcenter aan te leggen.

Voorzieningen zijn zeker nodig in dit gebied, maar er moet gewaakt worden voor een ontwikkeling met dezelfde soort winkels als in Groningen of Hoogkerk. Dit trekt alleen maar meer van hetzelfde aan. Daarom lijkt een outletcenter, met andersoortige winkels, een prima optie (Meijden, 2007). Ook wordt er zo voorkomen dat Westpoort een soort 'slaapstad-idee' wordt (Idema, 2007).

Een nadeel van een outletcenter is echter wel dat het een grote trekker is voor veel mensen. Dit betekent dat in dat geval Westpoort kan rekenen op een hoge bezoekersintensiteit. Hierdoor wordt het rustige en open imago van het gebied enigszins ondermijnd en ook de EHS zou hieronder te lijden kunnen hebben. Iets wat het onderzoeken waard is, aangezien (Fase 2 van) Westpoort een geschikte optie lijkt voor een outletcenter.

6.5.2 Ambachtelijke, biologische bedrijvigheid

Bedrijvigheid is natuurlijk de oorspronkelijke bestemming van het terrein. Over dit gebied in combinatie met bedrijvigheid is in de voorgaande hoofdstukken al het nodige gezegd. Maar een ontwikkeling met een andere vorm van bedrijvigheid is misschien wel een optie, bijvoorbeeld met kleinere ecologische of biologische bedrijven.

De molen is natuurlijk een gebouw dat een ambachtelijke functie uitstraalt. Misschien is dit een imago dat in dit gebied behouden kan blijven. Om toch een bedrijfsbestemming

te behouden zou het een optie kunnen zijn om er ambachtelijke of biologische bedrijfjes te vestigen. Dit moeten dan kleine bedrijven zijn, bijvoorbeeld een kaasmakerij, ambachtelijke meubelmakerij of andere soortgelijke (traditionele) bedrijfjes. In deze open omgeving krijgt het gebied een knus en ouderwets uiterlijk. Dit kan aantrekkelijk zijn voor dagjesmensen en daarnaast heeft de kleinschalige bedrijvigheid (met unieke producten) ook een prima afzetmarkt in de vorm van de stad Groningen of de kern Hoogkerk. Probleem is dan wel of het mogelijk is dergelijke bedrijven uit de omgeving (of starters) te bewegen zich hier te vestigen. De aantrekkelijke en passende omgeving en de bereikbaarheid zijn hier wel pluspunten die dergelijk functies overstag kunnen doen gaan.

Veel van de geïnterviewden blijven ook terugkomen op een ontwikkeling met bedrijvigheid. Nu is tijdens deze en voorgaande hoofdstukken al gebleken dat dit zeker niet de meest voor de hand liggende vorm van transformeren is. Echter, een variant op deze ontwikkeling is misschien wel mogelijk. De natuur in dit gebied moet daarbij wel versterkt worden (Breunis, 2007). Dat moet bij welke manier van herontwikkelen dan ook het geval zijn. Dit kan prima door de herontwikkeling te richten op de aanleg van bedrijvigheid in de boer- en tuinbouw, en/of ontwikkeling in de richting van 'natuurlijke, ambachtelijke bedrijfjes'. Dit is een voortzetting van de bestemming van het gebied en houdt tevens het natuurlijke beeld in stand (Breunis, 2007).

6.5.3 Megastal

Een ander alternatief als het om biologische bedrijvigheid gaat is de aanleg van een megastal, of megastallen (in de volksmond ook wel 'varkensflats' genoemd). Dit soort 'bedrijvigheid' moet geplaatst worden in gebieden met industriële productie. Dit soort grote eenheden passen niet in het landschap en zijn daarom uitermate geschikt om bij een bedrijventerrein geplaatst te worden (Veerman, 2008). Westpoort lijkt een geschikt gebied en heeft op Fase 2 ruimte om deze megastallen te huisvesten.

6.6 'Niks doen'

Er zijn subsidies aangevraagd (en verkregen) voor Westpoort, daarom ligt er een bepaalde druk op het terrein en is het zaak dat het gebied ontwikkeld wordt. Mocht dit niet lukken, dan is leegstand natuurlijk ook een optie. Het voordeel is dat dit de gemeente geen, of weinig, geld zal kosten. Tevens past leegstand in het open karakter van het gebied. Je hoeft daarnaast geen rekening te houden met de omliggende, en op het terrein aanwezige, contouren die de bouw van bepaalde functies kunnen belemmeren.

Toch is het wel een gebied met mogelijkheden, vooral dankzij de ligging aan het water, ligging aan een groen en open (natuur)gebied en de nabijheid van een golfbaan. Dit past bij het leven (wonen, werken) in een gebied dat geschikt is voor leisure en recreatie, het LILA-denken. Daarom lijkt het zonde om niks te doen met het gebied.

Toch kan het zo zijn dat bebouwing hier niet nuttig is (Beuling, 2007a). Er is niet veel ruimte voor woningbouw en niemand wil graag vlakbij bedrijvigheid wonen (Schaap, 2007a). Ook de relatief grote afstand tot Groningen maakt het er niet veel aantrekkelijker op. Daarom kan het goed zijn om het gebied gewoon open te laten. Mocht er in de toekomst nog bedrijvigheid aangelegd moeten worden (als Westpoort toch goed gaat lopen) dan kan dit gebied alsnog gebruikt worden voor nieuwbouw (Beuling, 2007a).

Tot slot...

Met nieuwe functies wordt vaak op het terrein verdiend, en een deel van dit geld kan gebruikt worden voor verbetering en beheer van de kwaliteit van het gebied. Het beheer van het geld zal waarschijnlijk bij de gemeente of projectontwikkelaar moeten komen te liggen. Vervolgens is het zaak met regelmaat bijeenkomsten te organiseren tussen bewoners/gebruikers en de gemeente. Tijdens deze bijeenkomsten kunnen mogelijke verbeteringen voor de locatie besproken worden en suggesties en ideeën kunnen op tafel

komen. Hierdoor laat je de bewoners en/of gebruikers meedenken over de kwaliteit en uitstraling van het gebied. De hieruit voortvloeiende kwalitatieve verbetering van het gebied is goed voor het imago, uitstraling en de aantrekkelijkheid van het gebied.

6.7 Conclusie

Zoals blijkt uit dit hoofdstuk is Westpoort niet het terrein vol mogelijkheden voor bedrijvigheid, wat het in eerste instantie wel leek. Een gedeeltelijke herontwikkeling lijkt bijna onvermijdelijk, ook al wil de gemeente Groningen hier eigenlijk niet aan denken. De verschillende interviews hebben inzicht gegeven in een aantal mogelijkheden en de voor- en nadelen van de opties.

Groningen en omgeving streeft naar een imago van rust en ruimte, de leegte moet gekoesterd worden. Al gauw blijkt dat bij een herontwikkeling in die richting 'gewoon' woningbouw afvalt. De vraag is ontoereikend en de belemmeringen te groot. Gekeken naar de verschillende opties is een transformatie van Fase 2 in de richting van een groen gebied of een recreatiegebied, in combinatie met de golfbaan of camping, een aantrekkelijke optie. Hierdoor wordt het gebied een soort van uitloopgebied voor de stad Groningen, zodat er een geleidelijke overgang van stad naar platteland kan plaatsvinden. In het uiterste geval is natuurlijk ook leegstand een oplossing, om latere kansen (of een eventuele, maar onwaarschijnlijke, uitbreiding van het bedrijventerrein) op te vangen.

Eigenlijk is het zo dat, behalve een herontwikkeling richting wonen of wonen-werken, voor alle bovengenoemde opties wel iets te zeggen is. Zolang de contouren niet vergeten worden en vooral het imago van het gebied in stand gehouden wordt.

Om terug te komen op de vraag of het 'gewoon' leeg laten van het terrein geen goede optie is, om mogelijk bedrijvigheid in de toekomst de ruimte te geven: Dat is een optie. Maar gezien de subsidies die zijn vergeven en de mogelijkheden die het terrein biedt op het gebied van recreatie, zou het ook een gemiste kans kunnen zijn hier niets mee te doen. En bij de werkzaamheden die verricht moeten worden en de functies die er aangelegd moeten worden om deze recreatie mogelijk te maken, kan er zelfs rekening gehouden worden met bedrijvigheid in de toekomst. Functies die makkelijk verwijderd kunnen worden, of die geen belemmering vormen voor een toekomst met bedrijvigheid. Denk aan de quote aan het begin van dit hoofdstuk (Meijden, 2007). Maar om daar nu op vooruit te lopen beperkt ook de mogelijkheden van het terrein, die zeker aanwezig zijn.

Als eerder gezegd, deze conclusies kunnen niet bindend zijn. De gemeente Groningen zal zelf keuzes moeten maken, mocht blijken dat herontwikkeling nodig is. Bovenstaande cases kunnen als inspiratie en voorbeeld dienen, maar de kans is natuurlijk aanwezig dat Groningen een andere weg in wil slaan, of andere opties ontwikkelt

H7

Conclusies

Groningen wil zich versterken als kennis- en dienstestad maar dreigt met Westpoort toch iets te ambitieus te willen zijn. Een nieuw bedrijventerrein met ruimte voor 150 hectare bedrijfsgrond lijkt teveel van het goeie.

7.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is getracht een overzichtelijk en volledig beeld te schetsen van hoe Westpoort er op dit moment voor staat en welke mogelijkheden tot transformatie in aanmerking komen. Daarvoor is naast kwantitatieve gegevens ook teruggesproken op kwalitatieve gegevens. Aan de hand van deze gegevens, verwerkt in de verschillende hoofdstukken, zullen de conclusies geformuleerd worden. Daarnaast, in dit geval zeker niet minder belangrijk, zullen ook enkele aanbevelingen gedaan worden omtrent mogelijke transformaties van Westpoort. Aan de hand van de literatuurstudies, interviews en persoonlijke inzichten zal deze studie laten zien wat de eventuele mogelijkheden zijn voor deze locatie. Dit zijn geen bindende voorschriften, maar het doel is om stof tot nadenken te geven en mogelijkheden tot herontwikkeling aan te dragen in het geval dat Westpoort zich niet ontwikkelt als gewent.

Paragraaf 7.2 behandelt in dit kader de eindconclusies van dit onderzoek en zal enkele aanbevelingen geven. Paragraaf 7.3 zal een overzicht geven van de mogelijkheden tot herontwikkeling.

7.2 Conclusies en aanbevelingen

Een degelijk vooronderzoek is nodig in het geval van Westpoort. Want kan dit bedrijventerrein een positieve impuls voor de stad betekenen, of dreigt dit een terrein te worden dat op voorhand als gedoemd lijkt te mislukken? Is het zo dat een groot deel van het terrein niet ontwikkeld kan worden als bedrijventerrein? En zo ja, wat zal er dan met die gebied moeten gebeuren? Deze vragen leiden tot de hoofdvraag die deze studie tracht te beantwoorden:

Hoe kan bedrijventerrein Westpoort mogelijk herontwikkeld worden?

Dit doet meteen enkele andere vragen ontstaan, die uiteindelijk moeten leiden tot de beantwoording van de hoofdvraag. Zaken als hoe bedrijventerreinen er op dit moment voorstaan in Nederland en Groningen, hoe het beleid omtrent bedrijventerreinen eruit ziet, hoe er in Nederland en in het buitenland is omgesprongen met in onbruik geraakte bedrijfsgrond en hoe een mogelijke transformatie ingevuld kan worden. Allemaal vragen die ook in deze studie behandeld zijn.

7.2.1 Bedrijfsgrond

Bedrijfsgrond in Nederland

Enkele jaren geleden is besloten om gemeentelijk bedrijventerrein Westpoort door te zetten. Tussen toen en nu is er bij een deel van de gemeente de nodige twijfel ontstaan over de noodzakelijkheid en mogelijkheden van dit terrein. Deze twijfels lijken gegrond als er een onderzoek wordt gedaan naar de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Nederland en Groningen en de behoefte aan nieuwe bedrijfsgrond. Er is namelijk een groot overschot aan bedrijfsgrond. Van de 90.000 hectare bedrijfsgrond heeft 30.000 hectare te kampen met inefficiënt ruimtegebruik, een slechte uitstraling, verpaupering en leegstand. 3000 hectare hiervan wordt op dit moment geherstructureerd en 21.000 hectare staat nog in de planning voor deze aanpak. Daarnaast ligt er nog 9000 hectare bouwrijpe grond klaar voor bedrijven. Ondanks deze cijfers blijven in rap tempo nieuwe

bedrijventerreinen, waaronder Westpoort, als paddestoelen uit de grond schieten. Volgens Natuur en Milieu dreigt er hierdoor voor 23.000 hectare teveel aan bedrijfsgrond aangelegd te worden. De vraag naar bedrijventerrein wordt dus enorm overschat en het lijkt beter eerst te herstructureren voordat er aan nieuw terrein wordt gedacht. Ook de politiek begint zich hier bewust van te worden.

Bedrijfsgrond in de provincie Groningen

Ook in Groningen lijkt een nieuw terrein overbodig. Daar is tot 2020 ongeveer 1050 hectare leegstaand terrein beschikbaar. De aanleg van Westpoort is daarom ook overbodig en is volgens experts een terrein waarvan er 'dertien in een dozijn' zijn in Groningen. Daarnaast zorgt de krimpende en verouderende bevolking voor nog meer twijfels.

Zowel nationaal als provinciaal zal het beleid dus gericht moeten zijn op het behoud van bestaande terreinen en het voorkomen van de aanleg van de nieuwe terreinen. Toch is de overheid niet bereid om een stop op terreinen door te voeren. Wel wordt er kritischer gekeken naar gemeentelijke plannen en ook is te zien dat bestaande en verouderde bedrijventerreinen meer en meer aangepakt worden. Herstructurering wordt in verschillende provincies (waaronder Groningen) meer en meer gestimuleerd en op veel plaatsen reeds toegepast. Deze gerevitaliseerde terreinen zijn grote concurrenten voor Westpoort. Toch blijft het moeilijk de 'wildgroei' te beteugelen omdat het voor gemeenten nu eenmaal voordeliger is om nieuwe terreinen aan te leggen in plaats van bestaande te herstructureren.

Aanbevelingen

De provincies zullen meer als stimulerende en faciliterende factor op moeten treden en een rol van regisseur aan moeten nemen. Er zal meer toezicht moeten worden gehouden op wat gemeenten doen en daarbij moet herstructurering gestimuleerd worden. Een andere oplossing is meer samenwerking tussen gemeenten om te voorkomen dat ze elkaar met nieuwe bedrijventerreinen gaan beconcurreren. De gemeenten hebben daarbij ook nog teveel vrijheid als het gaat om de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. Dit is een punt waar de provincies een 'beperkende' rol in kunnen spelen.

Daarnaast is een meer algemeen gehoord punt ook hier van toepassing: Er moet in de planologie met geëvalueerd worden, zowel ex ante als ex post. Een evaluatie vooraf (en achteraf) maakt dat veel problemen voorkomen kunnen worden. Misschien zou er bij een goede evaluatie wel voor gekozen zijn om Westpoort niet, of anders, te ontwikkelen. Ook kunnen tussentijdse evaluaties helpen. Misschien zouden er hierdoor andere, betere (?), besluiten genomen zijn.

7.2.2 Hoogwaardige transformatie

Als dan toch besloten wordt om een bedrijventerrein, als bijvoorbeeld Westpoort, te herontwikkelen lijkt het verstandig te kijken naar de mogelijkheden voor een hoogwaardige transformatie van het gebied als het terrein niet goed functioneert. Een eventuele transformatie, een stedelijk project bij uitstek, is een stedelijke vernieuwing die een functieverkleuring inhoudt. Dit betekent dat een functie als bijvoorbeeld bedrijvigheid vervangen wordt door een andere functie, zoals wonen of leisure. De bestemming van het gebied verandert. Deze transformatie is zodanig dat ook de economische functie van het gebied verandert. Bij Westpoort is de transformatie echter gedeeltelijk, aangezien een deel van het bedrijventerrein waarschijnlijk wel als zodanig kan functioneren. Het deel dat niet goed functioneert komt in aanmerking voor een functieverandering. Opmerkelijk zou een transformatie wel zijn, omdat maar 6% van alle plannen voor herontwikkeling in Nederland bestaat uit een transformatie. Toch lijkt dit voor Westpoort de beste optie.

Bij een transformatie wordt vaak gekozen voor woningbouw, echter, zoals gebleken is uit dit onderzoek is dit niet de beste optie voor Westpoort. Wat dan wel goede opties zijn voor Westpoort komt verderop in dit hoofdstuk aan bod.

Als transformatie aan bod komt, komt bijna onvermijdelijk ook de term 'hoogwaardig' voorbij. Dit heeft te maken met het feit dat het tegenwoordig 'hip' is in de planologie om alles hoogwaardig te ontwikkelen. Bij hoogwaardig ontwikkelen moet gedacht worden aan een vorm van ontwikkelen waarbij aandacht is voor duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en een strategische en functionele inpassing van de functies in het gebied. Ook bij Westpoort moet dit zeker in het achterhoofd worden gehouden. Bij een transformatie op een hoogwaardige manier is er een kans op een meer passende herontwikkeling en een ontwikkeling die duurzaam is. Het is daarbij verstandig gebruik te maken van flexibele, kortetermijn plannen waar veel coördinatie en overleg mogelijk is. Een overlegstrategie met veel communicatie en consensus wenselijk.

Op deze manier moet het mogelijk zijn om te komen tot een transformatie met veel ruimtelijke kwaliteit. Dit houdt in dat het publiek (de omwonenden en gebruikers) een positieve beleving heeft van een plek. Er wordt daarbij vooral gelet op de functionaliteit van de herontwikkeling, op de stedelijke en landschappelijke waarden en op de maatschappelijke aspecten die te maken hebben met lokale economie, bestuurlijke cultuur en milieu-effecten. Er moet dus bij een (gedeeltelijke) transformatie sprake zijn van ruimtelijke diversiteit, economische en maatschappelijke functionaliteit, duurzaamheid en aantrekkelijkheid.

7.2.3 Case studies

Als een overgang van het macro- naar het microniveau én als leidraad voor een mogelijke herontwikkeling is er gekeken naar enkele casestudies uit binnen- en buitenland. Deze casestudies kunnen als inspiratie en voorbeeld dienen voor de mogelijkheden voor Westpoort.

In de binnenlandse casestudies goed te zien dat er veelal gekozen wordt voor een herontwikkeling met woningbouw of een combinatie met woningen. Ook in het buitenland wordt deze succesformule vrijwel altijd gehanteerd. Nu is dit niet meteen een slechte ontwikkeling, maar het getuigt van weinig creativiteit en ook maakt het succes van deze herontwikkelingen een andersoortige transformatie lastiger. Ook financieel is het voordelig om woningen aan te leggen, wat sterk spreekt voor een dergelijke transformatie.

In enkele casestudies, die vergelijkbaar zijn met de situatie van Westpoort, is echter goed te zien dat er ook gekozen wordt voor andere soorten (her)ontwikkeling, namelijk een ontwikkeling richting groen, natuur, recreatie en het behoud van de open ruimte. Wat de case studies ook laten zien is dat locatie belangrijk is. De ligging (en omgeving) van het gebied is van grote invloed op de soort ontwikkeling. Sommige functies passen niet in het buitengebied, waar andere weer niet in het centrum van een stad of dorp passen. Westpoort ligt in een buitengebied, net buiten de stad Groningen. Bij een mogelijke transformatie moet hier dus rekening mee worden gehouden.

7.2.4 Gebied

Westpoort wordt voor een deel zeker ontwikkeld met bedrijven. Dit gebied, Fase 1, ligt meteen aan de snelweg. Fase 2, gelegen achter Fase 1 en hiervan gescheiden door het Hoendiep, is een gebied dat voor een klein deel bebouwd is met enkele woningen en bedrijfjes (zie ook figuur 5.1 en 5.2). Dit gebied lijkt niet ontwikkeld te worden met bedrijvigheid. Deze studie kijkt dan ook naar de mogelijkheden tot herontwikkeling voor dit gebied.

Langs het gebied lopen enkele vaarwegen en in Fase 1 en Fase 2 wordt infrastructuur aangelegd. Tevens loopt er door het gebied een spoorlijn, welke niet zozeer gebruikt kan worden voor vervoer, maar vooral een belemmering kan vormen voor een transformatie. Ook de hoogspanningskabels en de molen zijn voorzien van (belemmerende) contouren.

Bij een herontwikkeling van het gebied moet niet alleen rekening gehouden worden met het milieu (de natuurlijke omgeving en de open gebieden), maar ook met het plan dat de gemeente Groningen heeft opgesteld voor het gebied ten westen van de stad: De Leegte Gekoesterd. Dit houdt in dat de karakteristieke openheid van het gebied gehandhaafd moet worden, dat het gebied een uitloopgebied is voor de stad en dat er landschappelijke, ecologische en recreatieve verbindingen tussen stad en platteland versterkt moeten worden. Met een mogelijke herontwikkeling moet hier dus rekening mee gehouden worden. Op deze manier moet de verrommeling en verloedering van de stadsrand voorkomen worden. De herontwikkeling van het gebied moet hoogwaardig en van goede kwaliteit zijn.

7.3 Mogelijkheden tot herontwikkeling

In deze studie zijn enkele mogelijkheden tot herontwikkeling de revue gepasseerd. Welke de meest vatbare is voor succes moet eventueel bepaald worden door de gemeente Groningen.

In ieder geval lijkt een herontwikkeling met woningbouw, of een combinatie van wonen en werken, niet de beste optie hoewel deze landelijk het meest toegepast wordt. Hiervoor zijn de belemmerende contouren in het gebied te groot en tevens is de vraag naar een dergelijke ontwikkeling simpelweg te klein (vrijwel afwezig). Ook de behoorlijke afstand tot Groningen lijkt, in ieder geval voor woningbouw, een negatieve factor.

Andere mogelijkheden gaan bijvoorbeeld richting voorzieningen of zelfs een variant op de oorspronkelijke bestemming: bedrijvigheid. Over een outletcenter wordt al enige tijd gesproken en ook een festivalterrein zou een mogelijke ontwikkeling kunnen zijn. Als er besloten wordt om toch vast te houden aan de bedrijfsbestemming dan is het ook mogelijk om bijvoorbeeld ambachtelijke, biologische bedrijvigheid te ontwikkelen. Kleinschalige, ambachtelijke bedrijfjes met unieke (streek-)producten. Bijvoorbeeld een kaasmakerij of iets in de landbouw.

Als laatste, en misschien wel de beste keus, kan er gekozen worden voor een transformatie richting de recreatieve kant, met groen en natuur. Een camping lijkt zeker levensvatbaar en een 'groene', recreatieve ontwikkeling in combinatie met de golfbaan is een goede mogelijkheid. Tevens moet de aanleg van fietsroutes of eventueel een kleine jachthaven zeker niet vergeten worden. Een ontwikkeling die het al eerder genoemde open en rustige imago van de stad in stand moet houden. Tevens kan op deze manier voor een soort van uitloopgebied voor de stad gezorgd worden.

In het uiterste geval kan zelfs gekozen worden om helemaal niets met het terrein te doen. Mocht er dan later een (onwaarschijnlijke) uitbreiding van het bedrijventerrein nodig zijn, dan is dat snel en makkelijk mogelijk.

Fase 2 van Westpoort lijkt een gebied met de nodige kansen die de moeite waard zijn om te verkennen en, vooral, om in lijn hiermee te ontwikkelen.

Literatuur

- Albrecht, Y. (2006), 'Nederland moet mooier worden.' In: *De Volkskrant*. 2 mei 2007, blz. 13.
- ACTUrban (2007), *Novara at the Crossing of Growing Mobility*. In: <http://www.acturban.org/biennial/ElectronicCatalogue/Novarra/novara.htm>, bezocht op 19-06-2007.
- ANP (2007), *Rijk kijkt kritisch naar groei bedrijventerreinen*. In: [http://www.nu.nl/news/1332782/33/Rijk kijkt kritisch naar groei bedrijventerreinen.html](http://www.nu.nl/news/1332782/33/Rijk_kijkt_kritisch_naar_groei_bedrijventerreinen.html), bezocht op 27-11-2007.
- Ashworth, G.J. en H. Voogd (2003), *Stedelijke processen en planning: Een introductie*. RuG, Groningen.
- Audis (2005), *The 22@ Barcelona Project*. In: http://www.audis.it/doc/22@Barcelona_1.pdf?bcsi_scan_B661BECF747ECC8C=0&bcsi_scan_filename=22@Barcelona_1.pdf, bezocht op 20-06-2007.
- Barnes, T. e.a. (2001), 'The 25th special session of the UN General Assembly.' In: *Earth Negotiations Bulletin*. 11 (47).
- Bataviastad (2008), *Batavia Stad*. In: <http://www.bataviastad.nl>, bezocht op 31-05-2008.
- Bayside Planning (2003), *Municipal Strategic Statement*. In: http://www.bayside.vic.gov.au/Documents/c39_mss_industry_business_employment_21_07.pdf, bezocht op 20-06-2007.
- BBA (2004), *Plan voor wijk aan Huizersdijk*. In: <http://home.hccnet.nl/hassent/archief-2.htm>, bezocht op 12-06-2007.
- Beek, van, A. (2007), *Houdt het Holterbroek groen*. In: <http://www.recyclederuimte.nl/page/teken-petitie>, bezocht op 18-09-2007.
- Belvedere (2006), RO-dossier Herontwikkeling historische complexen/gebouwen. In: <http://www.belvedere.nu/page.php?section=09&pID=3&mID=2&dID=24>, bezocht op 22-02-2007.
- Beuling, A. (2007), *Interview 06-06-2007*.
- Beuling, A. (2007a), *Interview 11-07-1007*.
- Blaauw, K. (2007), *Zuinig op Ruimte? Een provinciale vergelijking van bedrijventerreinen*. Stichting Natuur en Milieu, Utrecht.
- Bloomberg, M. (2005), *News from the Blue Room*. In: http://www.nyc.gov/portal/site/nycgov/menuitem.c0935b9a57bb4ef3daf2f1c701c789a0/index.jsp?pagelD=mayor_press_release&catID=1194&doc_name=http%3A%2F%2Fwww.nyc.gov%2Fhtml%2Fom%2Fhtml%2F2005a%2Fpr238-05.html&cc=unused1978&rc=1194&ndi=1, bezocht op 20-06-2007.
- Breunis, D. (2007), *Interview 20-08-2007*.
- Buck Consultants (2003), *Architectuur & Bedrijventerreinen. Het beleidsinstrumentarium*. Buck Consultants, Nijmegen.
- Buck Consultants (2002), *De betekenis van stedelijke bedrijventerreinen*. In: http://assets.kvk.nl/assets/Amsterdam/productassets/34_bedrijventerreinen0902.pdf, bezocht op 27-06-2007.
- Bureau Meerstad (2007), *Meerstad*. In: <http://www.meerstad.eu/>, bezocht op 20-09-2007.
- CBS (2007), *Meer kleine en minder grote bedrijven*. In: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/bedrijven/publicaties/artikelen/archief/2007/2007-2287-wm.htm>, bezocht op 21-09-2007.
- Commissie Ruimte (2005), *Herstructurering en Transformatie Bedrijventerreinen*. In: http://kreeft.zeeland.nl/zeesterdoc/ZBI-O/ZEE/ZEE0/6003/600352_1.pdf, bezocht op 30-01-2008.
- Concire (2007). *Projecten*. In: <http://www.concire.nl/projecten.php>, bezocht op 15-06-2007.

- Conijn, J. (2002), 'Samenwerking woningcorporaties en marktpartijen stagneert bij stedelijk herstructurering.' In: *B&G*. April, 2002.
- DeKoningWessels (2008), *Oostpoort te Dordrecht*. In: http://www.dkwv.nl/project_details.php?id=21&type=4, bezocht op 29-07-2008.
- Dankert, R. (2004), *Voor- en nadelen van ontwikkelingsplanologie*. In: <http://ritskedankert.nl/content/view/84/205/1/1/>, bezocht op 11-09-2007.
- Demarest, M. (1981), 'He Digs Downtown.' In: *TIME Magazine*. August, 1981.
- DHV (2002), *Westpoort: Ontwerp- en beoordelingskader*. Gemeente Groningen, Groningen.
- Dienst RO Amsterdam (2006), 'Overamstel.' In: *PlanAmsterdam*. Nr. 5, 2006.
- Dijkhuis, E. (2007), *Interview 26-06-2007*.
- Dinteren, Van, J. (2008), *Bedrijventerreinen als Speelveld*. In: http://www.rug.nl/Corporate/nieuws/nieuwsbrief/nieuwsbrief24_08/24_01, bezocht op 25-07-2008.
- Dinteren, Van, J. (2003), *Herstructurering van bedrijventerreinen en zorgvuldig ruimtegebruik*. Bijdrage NIROV-seminar.
- Donker van Heel, B. (2005), 'Buiksloterham: de gedurfde ontwikkeling van een woonwerkgebied.' In: *Nul20*. Nr. 21, juli 2005.
- Elfrink, M. (2007), *Interview 28-08-2007*.
- Engelsdorp Gastelaars, van, R. (2001), 'De maakbaarheid van stedelijk leven.' In: *Leven de Stad*. Ministerie van VROM, Den Haag.
- Ent, B. e.a. (2005), 'Herstructurering Bedrijventerreinen. Voorbeelden van financiële aanpak van de herstructurering van bedrijventerreinen.' In: *SenterNovem*. Januari, 2005.
- EPA (1998), *White House Press Release*. In: http://www.epa.gov/swerosps/bf/html-doc/pr_show.htm, bezocht op 20-06-2007.
- Friskus, J. (2006), *Monitor bedrijventerreinen. Provincie Groningen september 2006*. In: <http://www.provinciegroningen.nl/informatiebalie/publicaties/monbedr2006.pdf?view=Standard>, bezocht op 29-06-2007
- Geffen, van, P. (2007), 'Bedrijfsterreinen verkeren in nood.' In: *Elsevier*. Nr. 16, April 2007.
- Gemeente Amersfoort (2005), *Het is ook Jouw Amersfoort!* In: http://www.raphaelsmit.nl/programma_ja.pdf, bezocht op 12-06-2007.
- Gemeente Appingedam / Delfzijl (2007), *Informatiekrant over het Tussengebied*. Appingedam / Delfzijl, mei 2007.
- Gemeente Brunssum (2007), *Startnotitie Herontwikkeling Oostflank Brunssum*. In: <http://www.brunssum.nl/content.jsp?objectid=4283>, bezocht op 28-07-2008.
- Gemeente Den Haag (2007), *Nieuw Laakhaven*. In: <http://www.denhaag.nl/smartsite.html?id=17527>, bezocht op 15-06-2007.
- Gemeente Deventer (2001), *NOTA voor burgemeester en wethouders*. In: www.deventer.nl/bestuursinformatie/b-w/nota-s/2001/2001-07114-wv-ontwikkeling-schalkhaar-zuid-oost, bezocht op 28-07-2008.
- Gemeente Groningen (2007), *Welstandsnota Gemeente Groningen*. Gemeente Groningen, Groningen.
- Gemeente Groningen (2007a), *Verouderde bedrijventerreinen Groningen*. In: <http://www.groningen.nl/functies/pagfunctie.cfm?parameter=514&method=display&object=16453&datepart=day&value=06-03-2007>, bezocht op 19-07-2008.
- Gemeente Groningen (2007b), *Folder Westpoort*. Gemeente Groningen, Groningen.
- Gemeente Groningen (2007c), *Groene Pepers. Groenstructuurplan*. Gemeente Groningen, Groningen.
- Gemeente Groningen (2005), *Bestemmingsplan bedrijventerrein Westpoort Groningen*. Gemeente Groningen, Groningen.
- Gemeente Houten (2005), *Gebiedsgerichte ontwikkeling Eiland van Schalkwijk*. Gemeente Houten, Houten.

- Gemeente Lisse (2007), *Geschiedenis. De toekomst van Lisse*. In: <http://www.lisse.nl/index.php?simaction=content&mediumid=1&pagid=48&fontsize=12&stukid=1538>, bezocht op 14-06-2007.
- Gemeente Rijssen-Holten (2006), *Persbericht*. In: http://www.rijssen.nl/rsn/webgenrijssen.nsf/PrintPaginas/_DAD67F98DCEF4FA5C12572300047F3BF!OpenDocument&Click=. Bezocht op 15-06-2007.
- Gemeente Rijssen-Holten (2005), *Voorstel van het college aan de raad*. In: [http://www.rijssen-holten.nl/rsn/Docbeheer.nsf/Images/raad+29+maart+2005/\\$File/raad+29+maart+2005,+nr.09.pdf](http://www.rijssen-holten.nl/rsn/Docbeheer.nsf/Images/raad+29+maart+2005/$File/raad+29+maart+2005,+nr.09.pdf), bezocht op 14-06-2007.
- Gemeente Utrecht (2006), *De Juiste Koers: Utrechtse bedrijventerreinen 2006-2020*. Gemeente Utrecht, Utrecht.
- Gemeente Rotterdam (2008), *Kwaliteitskaart 2020*. In: <http://www.havenplan2020.nl/html/nl/kwaliteitshaven.html>, bezocht op 28-07-2008.
- Gemeente Waddinxveen (2007), *Wethouder Gerts tekent intentieovereenkomst herontwikkeling deelloot Noordkade*. In: <http://www.waddinxveen.nl/index.php?mediumid=1&pagid=5&stukid=11783&simaction=content&fontsize=12>, bezocht op 15-06-2007.
- Geuthing, E. e.a. (2006), *Tien lessen: Hoe de gemeenten en ontwikkelaars beter kunnen samenwerken*. In: <http://www.quickscanbedrijventerreinen.nl/upload/File/Marktconsultatie%20oude%20bedrijventerreinen.pdf>, bezocht op 10-05-2007.
- Graaf, de, K. (2006), 'Van uitbreiden naar verbeteren. Interview Henry Meijdam, voorzitter van de VROM-raad.' In: *S&RO*. Nr. 3, 2006. Blz. 48-49.
- Guyt, P. (2002), *Bedrijventerreinen in perspectief*. TU Delft, Delft.
- Harssema, D. (2007), *Interview 12-07-2007*.
- Havens-Oost (2008), *Geschiedenis van het gebied*. In: <http://www.havens-oost.org/geschiedenis.html>, bezocht op 29-07-2008.
- Healy, P. (1997), *Collaborative planning: shaping places in fragmented societies*. Macmillan, Basingstoke.
- Hielema, S. (2007), *Interview 27-08-2007*.
- Hospers, G-J. (2006), 'In Memoriam Jane Jacobs.' In: *S&RO*. Nr. 3, 2006. Blz. 50-53.
- Hulsman, B. (2007), *Afslagje hier, baantje daar*. In: [http://www.nrc.nl/binnenland/article618999.ece/Afslagje hier, baantje daar](http://www.nrc.nl/binnenland/article618999.ece/Afslagje%20hier,%20baantje%20daar), bezocht op 25-04-2007.
- Idema, J. (2007), *Interview 24-08-2007*.
- Jacobs, J. (1961), *The death and life of great American cities*. Random House, New York.
- Janssen, J. en J. Dagevos (2006), 'Van industriepark naar werklandschap.' In: *S&RO*. Nr. 3, 2006. Blz. 36-40.
- Jong, De, J. (2005), 'In richting van de regio.' In: *Paper Plandag 2005*. Rijksuniversiteit Groningen, Groningen.
- Kamer van Koophandel (2006), *Bedrijvendynamiek 2006*. Kamer van Koophandel, Den Haag.
- Knox, P.L. en S.A. Marston (2003), *Places and regions in global context. Human Geography*. Tweede editie. Prentice Hall, New Jersey.
- Kuijt, A. (2002), *Herstructurering van bedrijventerreinen*. RuG, Groningen.
- Kuiper Compagnons (2001), *De leegte gekoesterd. Visie Westelijke stadsrand Groningen*. Kuiper Compagnons, Rotterdam.
- Kwartler, M. (1998), 'Regulating the Good You Can't Think Of'. In: *Urban Design International*. 3 (1), blz. 13-21.
- Landry, C. (2005), 'Origines van de creatieve stad.' In: *Creativiteit en de stad. Hoe de creatieve economie de stad verandert. Reflect #05*. Nai Uitgeverij, Rotterdam.

- Langelaar, J.T. (2004), *Brief aan de Raad. Uitgangspunten ontwikkeling gebied nabij de 1e Melmseweg*. Gemeente Veenendaal, Veenendaal.
- Lechkar, H. (2006), *99 miljoen voor ontwikkeling Buiksloterdam*. In: <http://www.amsterdam.nl/nieuws?ActIhtmlDt=23628>, bezocht op 16-05-2007.
- Louw, E. (2006), 'Bedrijventerreinen en functiescheiding: een achterhaald idee?' In: *S&RO*. Nr. 3, 2006. Blz. 12-23.
- Louw, E. en J.F.H. Hiethaar (2000), *Ramingen gewogen. Een analyse van provinciale behoefteramingen voor bedrijventerreinen*. Delft University Press, Delft.
- Mark, van der, R.C. e.a. (2004), *Evaluatie van de beleidsinstrumenten voor bedrijventerreinen: StiREA, TIPP en DBT. Eindrapport*. Berenschot, Utrecht.
- McGuire, V. (2005), *McMaster University's Research Park*. In: <http://www.mcmaster.ca/ua/opr/nms/newsreleases/2005/resparkbkqd.html>, bezocht op 20-06-2007.
- McStain (2006), *Diversity is more than politically correct*. In: <http://mcstain.com/Page-930.htm>, bezocht op 22-05-2007.
- Meeüs (2008), *Revitalisering bedrijventerreinen Zuidoost Groningen*. In: <http://meeusnieuwsbog.com/system/main.php?pageid=2920&articleid=11722>, bezocht op 19-07-2008.
- Meijden, J. van der, *Interview*. Op 29-06-2007.
- Meiring, S. (2007), *Interview 07-09-2007*.
- Milieudefensie (2007), *Een wereld te winnen*. In: <http://www.milieudefensie.nl/organisatie/geschiedenis>, bezocht op 25-04-2007.
- Milieudefensie (2006), *Koerswijziging beleid bedrijventerreinen noodzakelijk*. In: <http://www.milieudefensie.nl/ruimte/nieuws/vijfpuntenplan>, bezocht op 11-05-2007.
- Milieufederatie Groningen (2007), *Partij-standpunten Bedrijventerreinen Groningen*. In: <http://www.mfg groningen.nl/rui.htm>, bezocht op 11-05-2007.
- Ministerie van EZ (2007), *17,7 miljoen euro voor herstructurering bedrijventerreinen*. In: http://www.ez.nl/Actueel/Pers_en_nieuwsberichten/Persberichten_2007/januari/17_7_miljoen_euro_voor_herstructurering_bedrijventerreinen, bezocht op 18-07-2008.
- Ministerie van EZ (2004), *Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008. Samenwerken aan uitvoering*. Ministerie van EZ, Den Haag.
- Ministerie van EZ (2003), *Ruimtelijke kwaliteit en bedrijventerreinen, analyse van het planvormingsproces*. Ministerie van Economische Zaken, Den Haag.
- Ministerie van EZ (1998), *Duurzame Bedrijventerreinen Handreiking voor het management van bedrijven en overheid*. Ministerie van Economische Zaken, Den Haag.
- Ministerie van LNV (1993), *Natuurspeelsterrein gemeente Leerdam*. In: <http://www2.minInv.nl/thema/groen/ruimte/ols/algemeen/vb/inftgroav61.shtml>, bezocht op 28-07-2008.
- Ministerie van VROM (2005), *Nota Ruimte*. Ministerie van VROM, Den Haag.
- Ministerie van VROM (2000), *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening*. Ministerie van VROM, Den Haag.
- Ministerie van VROM (1988), *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening*. Ministerie van VROM, Den Haag.
- Müller, E. (2005), 'Vastgoed op bedrijventerreinen.' In: *Building Business*. Nr. 6. Augustus 2005.
- Natuur en Milieu (2007), *Centraal wat moet! Stop de verrommeling van Nederland*. Stichting Natuur en Milieu, Utrecht.
- Needham, B. en P. van Wijmen (2006), *Manifest Vernieuw de bedrijventerreinen, spaar het landschap*. Milieudefensie, Den Haag.
- Needham, B. (2006a), 'Een andere taakverdeling.' In: *S&RO*. Nr. 3, 2006. Blz. 40-42.

- Nicis Institute (2007), *Structuurschets Kanaalzone Apeldoorn*. In: http://www.expertteamgsb.nl/expt/dossiers/Wonen/Woningcorporaties/Structuurschets_Kanaalzone_Apeldoorn_1002.html, bezocht op 15-06-2007.
- Nieuwsbank (2002), *Geen kampeerterrein Huizersdijk in Moerdijk*. In: <http://www.nieuwsbank.nl/inp/2002/11/28/R217.htm>, bezocht op 12-06-2007.
- Ninove (2006), *Verslag van de overlegvergadering van de GECORO / MINARAAD / Verkeerscommissie van 02 maart 2006*. In: www.ninove.be/diensten/ruimt/download/gecoroverslag20060302.doc, bezocht op 29-07-2008.
- Ogink, J. (2007), *Zandweerdseweg Deventer. Transformatie bedrijventerrein naar woonlocatie*. In: <http://www.stedelijkevernieuwingoranjewoud.nl/documenten/pif/Zandweerdseweg%20Deventer.pdf>, bezocht op 12-06-2007.
- Olden, H. (2007), *Remmende factoren bij het herstructureren van bedrijventerreinen*. http://www.milieudefensie.nl/ruimte/publicaties/diversen/remmendefactorenherstructurering.pdf?bcsi_scan_B661BECF747ECC8C=0&bcsi_scan_filename=remmendefactorenherstructurering.pdf, bezocht op 24-05-2007.
- Olden, H. en Erik Louw (2005), *Is er wel vraag naar nieuwe bedrijventerreinen?* In: http://www.milieudefensie.nl/ruimte/publicaties/rapporten/05jan_analyse_notaruitimte.pdf, bezocht op 29-06-2007.
- Olden, H. (2005a), *Een alternatieve bedrijventerreinenstrategie voor de Oude Rijnzone*. In: <http://www.milieudefensie.nl/ruimte/publicaties/rapporten/ouderijnrapport-stogo-binnenwerk.pdf>, bezocht op 15-06-2007.
- Osinga, R. (2004), *Bedrijventerreinen in Groningen. Een ruimtelijke en functionele visie*. RuG, Groningen.
- Oskam (2008), *Groningen heeft tekort aan bedrijventerreinen. Economische motor draait op volle toeren*. In: <http://www.gic.nl/nieuws/groningen-heeft-tekort-aan-bedrijventerreinen-economische-motor-draait-op-volle-toeren>, bezocht op 22-07-2008.
- PDC (2006), *Urban Renewal Primer*. In: http://www.pdc.us/pdf/about/urban_renewal_primer.pdf#search=%22%22urban%20renewal%22%22, bezocht op 22-05-2007.
- Pellenbarg, P.H. e.a. (2005), *Ruimtelijke aspecten van de bedrijvendynamiek in Nederland*. Koninklijke Van Gorcum, Assen.
- Perner, M. (2007), *Habitat Backgrounder*. In: <http://ww2.unhabitat.org/istanbul+5/back3.doc>, bezocht op 20-06-2007.
- Pen, C-J. (2007), *Bedrijventerreinen moeten op de schop*. In: http://www.zuinigopruijnte.nl/art/uploads/Microsoft%20Word%20-%20Opinie_Bedrijventerreinen%20moeten%20op%20de%20schop.pdf, bezocht op 10-05-2007.
- Perrée, H. (2007), 'Groei bedrijventerreinen onder vuur.' In: *ROM*. Nr. 3, 2007. Blz. 10-11.
- Plein 11 (2006), *Studie over de transformatie van De Binckhorst*. In: <http://www.plein11.nl/PROJ/1070BIN.html>, bezocht op 14-06-2007.
- Provincie Gelderland (2007), *Referenties Stedelijke Vernieuwing*. In: <http://www.gelderland.nl/smartsite.shtml?id=17844>, bezocht op 14-06-2007.
- Provincie Gelderland (2007a), *Werk In Uitvoering: Regionale Uitvoeringsprogramma's 2007*. In: http://www.regio-achterhoek.nl/files/cms/bestand/32424.doc?bcsi_scan_B661BECF747ECC8C=9gb/CONKOkigUwAZDBa/5RAAAD2nUoI&bcsi_scan_filename=32424.doc, bezocht op 15-06-2007.
- Provincie Groningen (2007), *Blauwestad*. In: <http://www.provinciegroningen.nl/wonen/blauwestad/?view=Standard>, bezocht op 20-09-2007.

- Provincie Groningen (2000), *Provinciaal Omgevingsplan. Koersen op Karakter*. Provincie Groningen, Groningen.
- Provincie Overijssel (2008), *Herontwikkeling Vliegbasis Twente*. In: <http://nieuws.overijssel.nl/partners/prv/news/iprox01467/>, bezocht op 28-07-2008.
- Rijk, de, M. (2007), 'Stop aanleg van nieuwe bedrijventerreinen.' In: *Dagblad BN DeStem*. 07-03-2007.
- Rijk, de, M. (2007a), *Provinciale politici beloven kritischer beleid voor bedrijventerreinen*. In: <http://www.snm.nl/page.php?pageID=88&itemID=2510&itemJaar=2007&themalD=3>, bezocht op 02-07-2007.
- Robles, M. (2007), 'Stop de ruimteverspilling'. In: *Terra*. Nr. 1, 2007. Blz. 10-11.
- Roo, de, G. (2007), 'Kleurt het Noorden Lila?!' In: *S&RO*. Nr. 4, 2007. Blz. 22-26.
- Roo, De, G. (2007a), *Interview Gert De Roo*. 06-08-2007, Groningen.
- Roo, de, G. en E.W. Hermans (2006), *LILA en de Planologie van de Contramal*. In Boekvorm Uitgevers, Assen.
- Roo, de, G. (2001), 'Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en het Noorden des Lands. Contouren voor het Noorden.' In: *Noorderbreedte*. Nr. 3, 2001.
- Roo, de, G. (2001a), *Planning per se, planning per saldo*. Sdu Uitgevers, Den Haag.
- Schaap, P.M. (2007), 'Kansen voor Noord-Nederland.' In: *S&RO*. Nr. 4, 2007. Blz. 10-20.
- Schaap, P.M. (2007a), *Interview 27-07-2007*.
- Schaap, P.M. (2006), 'Het bedrijventerrein: een veelkoppig monster.' In: *S&RO*. Nr. 3, 2006. Blz. 8-12.
- Schiffer, S.T.R. (2005), 'Revitalizing obsolete inner industrial areas as an alternative to peripheral urban growth.' In: *City & Time*. 1 (3).
- Schumpeter, J.A. (1934), *Theory of economic development: An inquiry into profits, capital, credit, interest and the business cycle*. Harvard University Press, Cambridge.
- SGP Rijssen-Holten (2007), *Transformatie De Kol*. In: <http://www.sgp-rijssen.nl/content.php?id=762>, bezocht op 15-06-2007.
- Skyscrapercity (2008), *Nieuw bedrijventerrein Westpoort (Groningen)*. In: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=262381>, bezocht op 29-07-2008.
- Smits, G. (2007), *Rectie op MER en het ontwerp-bestemmingsplan*. In: <http://www.mfgroningen.nl/gewijzplanwestp.pdf>, bezocht op 21-05-2007.
- Stadt Duisburg (2007), *Future of Duisburg*. In: <http://www.duisburg.de/en/kennenlernen/102010100000087827.php>, bezocht op 20-06-2007.
- Sichting De Bonnen (2000), *Bezwaarplan Structuurplan Rotterdam*. In: http://www.debonnen.nl/html/reactie_2010.html, bezocht op 28-07-2008.
- Tabak, V. (2007), *KSG-terrein*. In: <http://www.vtabak.nl/studie/casino/pagina1.htm>, bezocht op 15-06-2007.
- Til, van, R-J e.a. (2007), *Bijdrage POP Provincie Groningen. Notitie Demografie*. ABF Research, Delft.
- Tolner, G. (2002), *Wijkeconomie en functiemenging: Kansen bij wijkherontwikkeling*. Dienst ROEZ, Groningen.
- Urhahn (2001), *No Sex Appeal. Onderzoek naar de kwaliteit van Werklocaties*. Ministerie van VROM, Den Haag.
- Van Dale (2007), *Van Dale groot Woordenboek*. Van Dale Lexicografie, Utrecht.
- Veerman, C. (2008), 'Veerman: Bouw megastallen op industrieterrein.' In: *Trouw*. 26-05-2008.
- Venkataraman, S. (1997), *Advances in entrepreneurship, firm emergence, and growth*. JAI Press, Greenwich.
- Voogd, H. (2001), *Facetten van de Planologie*. Kluwer, Alphen aan de Rijn.

- Vreeze, de, N. (2005), 'Schaarste voorwaarde voor leefbare bedrijventerreinen.' In: *De Architect*. Maart 2005. blz. 20-22.
- Vries, de, J. (2004), 'Grote stedelijke projecten in Nederland.' In: *S&RO*. Nr. 1, 2004.
- VROM-raad (2006), *Werklandschappen. Een regionale strategie voor bedrijventerreinen*. OBT bv., Den Haag.
- VVD Grave (2006), *Voortgang transformatie Wisseveld/Koninginnedijk*. In: http://www.grave.vvd.nl/actueel_282/4719/, bezocht op 14-06-2007.
- Wassenberg, F en A. Ruijsbroek (2006), *Herijking Stedelijke Investeringsopgave 2005-2014*. Onderzoeksinstituut OTB, Delft.
- Weber, R. (2002), 'Extracting Value from the City: Neoliberalism and Urban Redevelopment.' In: *Antipode*. Nr. 34, 2002.
- Wesselink, J-W. (2007), 'Nieuwe oplossing voor overschot aan bedrijventerreinen.' In: *Bedrijventerrein*. Februari 2007. Blz. 10-15.
- Westergasfabriek (2007), *Westergasfabriek*. In: <http://www.westergasfabriek.com/>, bezocht op 22-05-2007.
- Wikipedia (2008), *Oostvaardersplassen*. In: <http://nl.wikipedia.org/wiki/Oostvaardersplassen>, bezocht op 29-07-2008.
- Wikipedia (2007), *New York City*. In: http://nl.wikipedia.org/wiki/New_York_City#Indeling, bezocht op 20-06-2007.
- Winsemius, J. (2001), 'Economische maakbaarheid van stedelijkheid.' In: *Leven de Stad*. Ministerie van VROM, Den Haag.
- Witteman, T. (2007), *Lijsttrekkersenquête onder provinciale politieke partijen over bedrijventerreinen*. In: <http://www.natuurenmilieunederland.nl/images/upload/2007/ruimtebijlage1.doc>, bezocht op 10-05-2007.
- Woltjer, J. (1997), 'De keerzijde van draagvlak; Ruimtelijke ordening niet altijd gebaat bij maatschappelijke discussie.' In: *S&RO* 78. Nr. 4, 1997. Blz. 47-52.
- Xinhua (2006), *Romania to move industrial areas out of capital when EU member in 2007*. In: http://english.peopledaily.com.cn/200611/03/eng20061103_317782.html, bezocht op 20-06-2007.

Figuren / tabellen

- CBS (2007), *Meer kleine en minder grote bedrijven*. In: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/bedrijven/publicaties/artikelen/archief/2007/2007-2287-wm.htm>, bezocht op 21-09-2007.
- Gemeente Groningen (2007), *Waar ligt Westpoort*. In: <http://www.bedrijvenparkwestpoort.nl/waarligtwestpoort/>, bezocht op 24-04-2007.
- Gemeente Simpelveld (2007), *Project GroeneBoord annex nieuwbouw gymnastiekzaal Wijngracht*. In: <http://www.simpelveld.nl/index.php?simaction=content&mediumid=1&pagid=14&stukid=205>, bezocht op 11-09-2007.
- Gemeente Skarsterlan (2007), *Nieuwe wijken: Skipsleat en Wyldehoarne*. In: <http://www.skarsterlan.nl/skarsterlan.shtml?ch=ska&id=16039>, bezocht op 11-09-2007.
- Google Earth (2007), 'Kaart Hoogkerk.' In: *Google Earth*.
- Grift, van der, C. en W. Koeneman (2003), *Emmen revisited 1997-2003*. In: http://www.kei-centrum.nl/websites/kei/gfx/projecten/emmen_revisited_emmerhout.jpg, bezocht op 11-09-2007.
- Olden, H. (2007), *Remmende factoren bij het herstructureren van bedrijventerreinen*. http://www.milieudedefensie.nl/ruimte/publicaties/diversen/remmendefactorenherstructurering.pdf?bcsi_scan_B661BECF747ECC8C=0&bcsi_scan_filename=remmendefactorenherstructurering.pdf, bezocht op 24-05-2007.
- Regio Groningen-Assen (2006), *Ruimte voor uw bedrijf*. Projectbureau regio Groningen-Assen 2030, Groningen.
- Sailability (2003), *Docklandswest*. In: <http://www.s4e.org/s4e/docklands/Maps/DocklandsWest%20700.jpg>, bezocht op 11-09-2007.

Bijlage 1

Interviews

- Dijkhuis, E. (2007), *Interview 26-06-2007*.
- Meijden, van der, J. (2007), *Interview 29-06-2007*.
- Beuling, A. (2007), *Interview 11-07-2007*.
- Harssema, D. (2007), *Interview 12-07-2007*.
- Schaap, P.M. (2007), *Interview 27-07-2007*.
- Breunis, D. (2007), *Interview 20-08-2007*.
- Idema, J. (2007), *Interview 24-08-2007*.
- Hielema, S. (2007), *Interview 27-08-2007*.
- Elfrink, M. (2007), *Interview 28-08-2007*.
- Meiring, S. (2007), *Interview 07-09-2007*.

De geïnterviewden (met datum van interview)

Elzo Dijkhuis (26-06-2007)

Hij is projectleider van projectgroep Westpoort. Tevens hoofd projectmanagement van de gemeente Groningen.

Juliette van der Meijden (29-06-2007)

Zij is verbonden aan bureau Urban Visions in Den Haag, een bureau dat al jaren bezig is met stedenbouwkundige ontwerpen en zich richt op stedenbouwkundige problematiek in Europa. Zelf is ze al tien jaar stedenbouwkundige met werkervaring in binnen- en buitenland.

Ada Beuling (11-07-2007)

Werkzaam bij de gemeente Groningen als landschapper en stedenbouwkundige en tevens verbonden aan projectgroep Westpoort.

Daniël Harssema (12-07-2007)

Heeft plaats in projectgroep Westpoort vanuit de afdeling Economische Zaken van de gemeente Groningen.

Peter Michiel Schaap (27-07-2007)

Werkzaam bij Platform GRAS. Platform GRAS is een culturele onderneming en een platform voor de stedenbouw en architectuur in Groningen.

Dick Breunis (20-08-2007)

Dick Breunis werkt bij KAW architecten en adviseurs in Groningen. KAW heeft bureaus in Nederland en Spanje en richt zich vooral op wonen.

Jos Idema (24-08-2007)

Werkt bij De Huismeesters in Groningen. Deze woningcorporatie heeft ongeveer 8000 huurwoningen in beheer en voert diverse nieuwbouwprojecten uit.

Sietse Hielema (27-08-2007)

Lid van het VWH, wat staat voor Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk, een vereniging met inmiddels 2000 leden. Dhr. Hielema weet veel over wat er speelt in Hoogkerk en was ook betrokken bij Westpoort.

Martin Elfrink (05-09-2007)

Is stedenbouwkundige bij HKB in Groningen. Dit is een ontwerp- en adviesbureau op het gebied van stedenbouw, landschapsinrichting en planologische beleidsontwikkeling, met kennis van architectuur. Het accent ligt echter op stedenbouw.

Sinus Meiring (07-09-2007)

Betrokken bij Woonstade Hoogkerk. Woonstade is een woningstichting die 2000 woningen heeft. Woonstade verhuurt en beheert woningen, maar ontwikkelt en begeleidt ook (ver)bouwprojecten en helpt mee aan initiatieven op het gebied van leefbaarheid.