

Revitalisering bedrijventerreinen Eemskanaal & Oude Winschoterdiep

*Een onderzoek naar de investeringsbereidheid van de ondernemers ten
gevolge van het Masterplan*



Peter Alexander Smale

Rijksuniversiteit Groningen
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen
Afstudeerrichting Economische Geografie
Groningen, augustus 2005

JOOP R.A. BOERTJENS
MANAGEMENT CONSULTANCY



RUG

Voorwoord

Deze scriptie is het resultaat van het afstudeeronderzoek dat ik in opdracht van Joop R.A. Boertjens Management Consultancy BV heb uitgevoerd van medio januari tot juli 2005. Het is voor mij de afsluiting van de studie Sociale Geografie & Planologie met als afstudeerrichting Economische Geografie. Als één van de laatste studenten studeer ik af met de titel doctorandus. Het is een mooie studietijd geweest.

Deze scriptie geeft een beeld van de investeringsbereidheid van de ondernemers die gevestigd zijn op de bedrijventerreinen Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep, ten gevolge van het Masterplan van de Gemeente Groningen voor revitalisering van dit gebied. Dit rapport kan gebruikt worden als vergelijkingsmateriaal voor andere revitaliseringsprojecten van bedrijventerreinen in Nederland.

De afgelopen zes maanden heb ik in combinatie met mijn stage voor Joop R.A. Boertjens Management Consultancy BV met veel plezier gewerkt aan dit onderzoek. Ik wil graag iedereen bedanken die heeft meegewerkt aan het totstandkomen van deze scriptie. Een aantal mensen wil ik in het bijzonder bedanken voor hun bijdrage aan dit rapport. Allereerst wil ik mijn stagebegeleider Joop Boertjens en mijn begeleider vanuit de universiteit professor Piet Pellenbarg bedanken voor hun steun en adviezen. Daarnaast wil Bernard van Reemst bedanken voor het feit dat hij me meenam naar alle interviews en mijn collega Joost van Keulen (en Joop uiteraard ook) voor de gezelligheid op kantoor.

Tenslotte wil ik mijn lieve vriendin Annemieke, mijn (schoon)familie, vrienden en studiegenoten bedanken voor hun steun en raad die ze mij hebben gegeven bij het schrijven van deze scriptie en gedurende mijn gehele studietijd. Met name mijn ouders wil ik bedanken voor hun financiële steun, zonder jullie was het een stuk lastiger geweest.

Peter Alexander Smale

Groningen, augustus 2005

Samenvatting

Het bedrijventerreincluster Zuidoost in de stad Groningen is het economische kerngebied van de provincie Groningen en is één van de belangrijkste bedrijventerreinclusters van Noord-Nederland. Het gebied ligt aan de rand van de stad, maar komt door de toekomstige ontwikkelingen meer in de stad te liggen. Door de aanleg van het Europapark en de komst van Meerstad wordt het terrein steeds meer ingesloten. Als gevolg van deze ontwikkelingen komt Zuidoost in een ander perspectief te staan. Het wordt een belangrijke zone van integratie tussen de bestaande stad en de nieuwe stad. Mede daarom is het van belang dat dit gebied de huidige kwaliteit verbetert en ook vasthoudt. Op dit gebied liggen twee bedrijventerreinen die sterk verouderd zijn: het Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep. De Gemeente Groningen heeft besloten deze twee terreinen te revitaliseren zodat ze in de toekomst weer mee kunnen en een aantrekkelijke vestigingsplaats blijven voor bedrijven.

Voordat het Ministerie van Economische Zaken de subsidie toekent aan de Gemeente Groningen voor dit project, wenst zij eerst inzicht te krijgen in de investeringsbereidheid van de ondernemers ten gevolge van het Masterplan van de Gemeente Groningen. Om hier een goed beeld van te krijgen dienen eerst een aantal deelvragen te worden beantwoord. Hiermee moet eerst een inzicht worden verworven in het onderwerp revitalisering van bedrijventerreinen, voordat de probleemstelling van deze scriptie kan worden beantwoord.

In 1850 zijn de eerste bedrijventerreinen ontwikkeld in Nederland. Tot de 20^e eeuw gebeurde dat door de bedrijven zelf, daarna ging de overheid zich er meer planmatig mee bemoeien. Na de Tweede Wereldoorlog groeide het aantal bedrijventerreinen in een hoog tempo. Vanwege de economische crisis in de jaren tachtig kwam er een overschot aan bedrijventerreinen en kregen bedrijven verhuispremies als ze naar een nieuw terrein verhuisden. Het gevolg was dat de oude terreinen leegliepen en verpauperden. In de jaren hierop steeg het aantal nieuwe bedrijventerreinen weer, maar groeide ook het besef dat er zuiniger met de ruimte moest worden omgesprongen. Recente ontwikkelingen zijn de opkomst van terreinen langs infrastructurele knooppunten en de invoering van parkmanagement.

Binnen de (economische) geografie zijn een aantal theoretische stromingen die verklaringen proberen te geven voor bedrijfsverplaatsingen: de vestigingsplaatstheorieën. Een deel van deze theorieën zoals de (neo)klassieke theorieën zijn verouderd en achterhaald. Ze zijn te simplistisch van karakter en laten teveel factoren buiten beschouwing. Desalniettemin bevatten deze theorieën wel bruikbare aannames die gebruikt kunnen worden om vroegere en huidige ontwikkelingen te verklaren. Zo is de behaviourale theorie goed bruikbaar, al levert deze weinig concrete verklaringen op. De institutionele theorie is voor dit onderzoek minder goed bruikbaar. De meest recente theorie is die van de evolutionaire theorie. De vestigingsplaatsfactoren die vaak een rol spelen bij bedrijfsverplaatsingen zijn ruimtegebrek, bereikbaarheid en uitstraling. Deze vestigingsplaatsfactoren verschuiven wel in de loop der tijd.

Revitalisering van een bedrijventerrein houdt een forse integrale verbetering van een verouderd terrein in, met behoud van de bestaande economische functies. Revitalisering wordt toegepast op het moment dat het bedrijventerrein zich in de fase van teruggang bevindt. Er bestaan vijf verschillende vormen van veroudering: de technische, economische, maatschappelijke, ruimtelijke en relatieve veroudering. De oorzaken van veroudering van een bedrijventerrein zijn verschillend, het heeft te maken met ruimtelijke, historische, milieu, economische, politieke, macro-economische en endogene factoren. Het gevolg is dat de kwaliteit van een bedrijventerrein verslechtert. Het is een vicieuze cirkel die niet met alleen een grote onderhoudsbeurt kan worden weggenomen. De problemen doen zich meestal voor op het gebied van het ruimtegebruik, de uitstraling, de ontsluiting, de bereikbaarheid en de milieuhygiëne.

Om deze problemen te lijf te gaan moet een bedrijventerrein gerevitaliseerd worden. Gemeente en ondernemers moeten gezamenlijk een plan opstellen en uitvoeren waardoor de kwaliteit van het terrein verhoogd wordt. Er liggen drie *bottlenecks* op de weg. Ten eerste moet er voldoende draagvlak zijn onder de ondernemers voor de te nemen maatregelen. Ten tweede moet vaak bodemsanering plaatsvinden wat hoge kosten met zich meebrengt. Ten derde is revitalisering vrij kostbaar, de financiering is altijd een heikel punt. De mate van succes van een revitalisering is afhankelijk van een aantal factoren. Deze succes- en faalfactoren liggen op het gebied van het draagvlak, vertrouwen, duidelijkheid, snelheid, meetbare resultaten en communicatie. Deze zaken moeten goed voor elkaar

zijn, anders kunnen ze het proces negatief beïnvloeden. Wanneer een revitalisering eenmaal voltooid is moet parkmanagement de verkregen kwaliteit bewaken.

De overheid is verantwoordelijk voor het scheppen van de juiste voorwaarden ten aanzien van bedrijventerreinen. De Rijksoverheid zet naast de ontwikkeling van nieuwe terreinen ook in op de herstructurering van verouderde terreinen. Een vijftigtal terrein zijn geselecteerd als Topproject en krijgen speciale aandacht van het Rijk. Het revitaliseringsgebied Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep is daar één van. De andere overheden zoals Provincies en Gemeenten voeren het beleid uit, maar stellen zelf ook beleid op. Zij doen dit tevens in samenwerkingsverbanden zoals het SNN en de Regiovisie. Er zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling en herstructurering van bedrijventerreinen binnen bepaalde regio's. De Gemeente Groningen zet daarbij vooral in op de hoogwaardige bedrijvigheid, maar probeert daarbij niet de andere bedrijvigheid uit het oog te verliezen. Onder de noemer 'Terreinwinst' tracht zij enkele verouderde bedrijventerreinen in de stad te revitaliseren.

Het revitaliseringsgebied is op te delen in drie gebieden: de Havens, Bornholmstraat zuid en het Oude Winschoterdiep. Veel problemen spelen zich af op alledrie de terreinen, maar er spelen ook afzonderlijke problemen. Zo is de herinrichting van de havens een heikel punt en blijft op Bornholmstraat zuid de tippelzone een punt van aandacht. Op het Oude Winschoterdiep is de matige beeldkwaliteit een probleem. Om de problemen te lijf te gaan hebben de Gemeente Groningen en de VBZO gezamenlijk een visie ontworpen: het Masterplan. Er staan een flink aantal maatregelen op stapel die voornamelijk te maken hebben met de ontsluiting van het gebied en een algehele upgradering van het uiterlijk en de uitstraling ervan. De Gemeente Groningen hoopt dat door zelf te investeren in het gebied, de ondernemers hun eigen panden en kavels op gaan knappen.

Om iets te kunnen zeggen over de mogelijke mate van succes van de revitalisering van het plangebied, is een referentiekader nodig. Door *Ex Post* onderzoek van vergelijkbare gemeenten waar revitaliseringsprojecten zijn voltooid te evalueren, kan een vergelijking worden gemaakt met het revitaliseringsproject in Groningen. Wat hieruit naar voren komt is dat er een aantal succes- en faalfactoren spelen die van invloed zijn op de uitkomst van het proces. Deze reeds bovengenoemde factoren spelen ook een rol op het plangebied en dienen zo goed mogelijk te worden beheerst, om het proces zo succesvol mogelijk te laten verlopen.

Uit de interviews kwam naar voren dat de meeste ondernemers ontevreden zijn over de uitstraling van hun omgeving. Over de uitstraling van hun eigen pand zijn ze meestal wel tevreden, al is dat niet voor alle ondernemers van even groot belang. De meerderheid is tevreden met het eigen pand en locatie, al kan het soms wel beter. Sommigen denken dat de situatie beter wordt ten gevolge van het Masterplan, anderen denken juist dat hun situatie zal verslechteren. De helft van de ondernemers vindt dat er geen verbetering zit in de communicatie met de Gemeente Groningen en/of de VBZO. De helft van de ondernemers ziet kansen voor het bedrijf ten gevolge van de aanstaande revitalisering, maar er zijn ook bedrijven die er juist een bedreiging in zien. Verreweg het belangrijkste onderdeel uit het Masterplan is volgens de ondervraagden de bereikbaarheid, al dan niet in combinatie met de uitstraling van het gebied. Tevens zijn er bedrijven die graag willen blijven op het terrein, maar die kampen met een ruimtetekort.

Voor vijf van de 29 ondervraagde ondernemers is het Masterplan van invloed op eventuele investeringen en van drie wordt dat vermoed, al ontkennen ze dat zelf. Ongeveer een kwart van de ondervraagde ondernemers heeft dus investeringsplannen die uitgelokt worden door de aanstaande revitalisering. Verwacht mag worden dat er nog meer bedrijven zijn die extra investeringen zullen verrichten ten gevolge van het Masterplan en dat het om enkele miljoenen zal gaan, wat mogelijk extra werkgelegenheid met zich mee zal brengen. Door nu in het gebied te investeren, zal de algehele kwaliteit verbeteren en zal het waarschijnlijk extra investeringen vanuit het bedrijfsleven uitlokken. Hiermee kan de verwachting worden uitgesproken dat de revitalisering van het plangebied een ruimtelijke en economische meerwaarde in zich herbergt. De Gemeente Groningen doet er dan ook verstandig aan het project uit te voeren, waarbij er voldoende aandacht moet zijn voor de factoren die deze revitalisering tot een succes kunnen maken. Als dat allemaal lukt, dan ligt er over enkele jaren vlakbij de stad weer een bedrijventerrein dat klaar is voor de toekomst.

Inhoudsopgave		Blz.
Voorwoord		2
Samenvatting		3
Lijst met figuren		8
Lijst met tabellen		10
Hoofdstuk I	Introductie	11
	1.1 Inleiding	11
	1.2 Probleembeschrijving	11
	1.3 Doel-, probleem- en vraagstelling	12
	1.4 Onderzoekopzet	13
	1.5 Leeswijzer	13
Hoofdstuk II	Bedrijventerreinen; ontwikkeling en theorie	14
	2.1 Inleiding	14
	2.2 Historische ontwikkeling van bedrijventerreinen	14
	2.3 Vestigingsplaatstheorieën	16
	2.3.1 Klassieke theorie	16
	2.3.2 Neoklassieke theorie	17
	2.3.3 Behaviourale theorie	18
	2.3.4 Institutionele theorie	19
	2.3.5 Evolutionaire theorie	19
	2.4 Vestigingsplaatsfactoren en bedrijfsverplaatsingen	20
	2.5 Besluit	21
Hoofdstuk III	Revitalisering van bedrijventerreinen	23
	3.1 Inleiding	23
	3.2 Definitie revitalisering van bedrijventerreinen	23
	3.3 Aanleiding tot revitalisering	24
	3.3.1 Proces van veroudering	24
	3.3.2 Vormen van veroudering	25
	3.3.3 Oorzaken van veroudering	25
	3.3.4 Gevolgen van veroudering	26
	3.4 De belangrijkste problemen op verouderde bedrijventerreinen	26
	3.5 Probleemoplossing: revitalisering	28
	3.5.1 Drie Bottlenecks	28
	3.5.2 Succes- en faalfactoren	28
	3.5.3 Financiën	30
	3.6 Revitalisering voltooid, wat nu?	31
	3.7 Besluit	32
Hoofdstuk IV	Overheidsbeleid ten aanzien van bedrijventerreinen	34
	4.1 Inleiding	34
	4.2 Rijksoverheid	34
	4.2.1 Actieplan Bedrijventerreinen	34
	4.2.2 Parkmanagement	40
	4.3 Samenwerkingsverband Noord-Nederland	43
	4.4 Provincie Groningen	45
	4.5 Regiovisie Groningen-Assen 2030	47
	4.6 Gemeente Groningen	49
	4.6.1 Stadsvisie	49

	4.6.2	Ruimtelijk Beleidsplan	52
	4.6.3	Economisch Businessplan	55
	4.7	Besluit	57
Hoofdstuk V		Beschrijving van het plangebied	59
	5.1	Inleiding	59
	5.2	Ligging van het gebied	59
	5.3	Aanwezige bedrijvigheid	61
	5.4	Aanleiding tot de revitalisering	62
	5.5	Problemen in het gebied	63
	5.5.1	De Havens	64
	5.5.2	Bornholmstraat zuid	65
	5.5.3	Oude Winschoterdiep	65
	5.6	Visie Masterplan	66
	5.6.1	Totstandkoming Masterplan	66
	5.6.2	Visie Zuidoost	67
	5.6.3	Visie Eemskanaal en Oude Winschoterdiep	68
	5.6.3.1	Visie Havens	70
	5.6.3.2	Visie Bornholmstraat zuid	71
	5.6.3.3	Visie Oude Winschoterdiep	73
	5.7	Plan van aanpak	74
	5.8	Parkmanagement en beheer	74
	5.9	Overige aspecten	76
	5.9.1	Juridisch kader	76
	5.9.2	Milieuaspecten	76
	5.9.3	Financiële huishouding	77
	5.10	Besluit	78
Hoofdstuk VI		Ex Post onderzoek van gerevitaliseerde bedrijventerreinen in vergelijkbare gemeenten	81
	6.1	Inleiding	81
	6.2	Revitaliseringsprojecten andere gemeenten	81
	6.2.1	Buiksloterham-Papaverweg (Amsterdam)	81
	6.2.2	De Kanaalzone (Tilburg)	84
	6.2.3	De Haven (Drachten)	86
	6.2.4	Overtoom (Gorredijk)	88
	6.3	Besluit	91
Hoofdstuk VII		De investeringsbereidheid van de ondernemers op het revitaliseringsgebied	93
	7.1	Inleiding	93
	7.2	Diepte-interviews ondernemers	93
	7.3	Uitkomsten interviews	95
	7.3.1	Uitstraling van de eigen omgeving	95
	7.3.2	Uitstraling van het eigen pand	97
	7.3.3	Uitstraling van het pand van belang	98
	7.3.4	Tevredenheid eigen pand en locatie	99
	7.3.5	Communicatie met de Gemeente/VBZO	100
	7.3.6	Verbetering en verduidelijking van het Masterplan	101
	7.3.7	Plannen voor uitbreiding of verbouwing	102
	7.3.8	Hervestiging op de middellange termijn overwogen	103
	7.3.9	Nieuwe kansen ten gevolge van het Masterplan	104
	7.3.10	Belangrijkste investeringsonderdelen uit het Masterplan	105
	7.3.11	Toevoegingen aan het Masterplan	106
	7.3.12	De invloed van het Masterplan op investeringen van ondernemers	107

7.3.13	Financiële bijdrage in openbare investeringen	111
7.3.14	Waardeoordeel parkmanagement	112
7.3.15	Deelname aan parkmanagement	113
7.4	Overige zaken	114
7.5	Problemen op de afzonderlijke gebieden	115
7.5.1	De Havens	115
7.5.2	Groot Handelscentrum en Bornholmstraat zuid	116
7.5.3	Oude Winschoterdiep	117
7.6	Verhouding van de investeringen door de overheid en het bedrijfsleven	119
7.7	Vergelijking met andere Gemeenten	120
7.8	Verantwoording interviews en Besluit	122
7.8.1	Verantwoording interviews	122
7.8.2	Besluit	122
Hoofdstuk VIII	Conclusie en aanbevelingen	125
8.1	Conclusie	125
8.2	Aanbevelingen	127
Literatuurlijst		129
Bijlagen		132
Bijlage I	Lijst Topprojecten per Gemeente	132
Bijlage II	Overzicht van de EZ acties	134
Bijlage III	Aantal werknemers per pand Eemskanaal en Oude Winschoterdiep	135
Bijlage IV	Bedrijfstypen Eemskanaal	136
Bijlage V	Bedrijfstypen Oude Winschoterdiep	137
Bijlage VI	Intensiteit gebruik kavels Eemskanaal	138
Bijlage VII	Intensiteit gebruik kavels Oude Winschoterdiep	139
Bijlage VIII	Ruimtelijke hoofdstructuur	140
Bijlage IX	Bestaande wegen in het plangebied	141
Bijlage X	Verkeersstructuur	142
Bijlage XI	Groenstructuur	143
Bijlage XII	Vragenlijst ondernemers plangebied	144
Bijlage XIII	Uitnodiging ondernemers voor een diepte-interview	145
Bijlage XIV	Overzicht geselecteerde ondernemers uit het plangebied voor diepte-interviews	146
Bijlage XV	Overzicht geïnterviewden	148

Lijst met figuren

	Blz.
<i>Hoofdstuk II</i>	
Figuur 2.1: Bid rents van verschillende activiteiten	16
Figuur 2.2: Hexagonaal netwerk volgens Christaller	17
Figuur 2.3: Behavioural matrix van Pred	18
<i>Hoofdstuk III</i>	
Figuur 3.1: De levenscyclus van bedrijventerreinen	24
Figuur 3.2: Planningsproces in stappen	30
<i>Hoofdstuk IV</i>	
Figuur 4.1: Bruto voorraad bedrijventerreinen 1993-2003	35
Figuur 4.2: Nationale opgave herstructurering bedrijventerreinen in bruto ha. per provincie 2003	37
Figuur 4.3: Doelstelling nieuwe bedrijventerreinen in bruto ha. per provincie 1998-2020	38
Figuur 4.4: Globale ligging Topprojecten	40
Figuur 4.5: Functiekaart Provinciaal Omgevingsplan 2010	46
Figuur 4.6: T-structuur Regiovisie	48
Figuur 4.7: Bedrijventerreinen in de Gemeente Groningen	50
Figuur 4.8: Hoeveelheid uitgegeven bedrijventerrein 1993-2003	55
<i>Hoofdstuk V</i>	
Figuur 5.1: Bedrijventerreincluster Zuidoost	60
Figuur 5.2: Het te revitaliseren gebied	61
Figuur 5.3: Vervallen bedrijfspand	64
Figuur 5.4: Parkeeroverlast	64
Figuur 5.5: Stamspoor	64
Figuur 5.6: Braakliggend terrein GHC	64
Figuur 5.7: Oostendeweg	65
Figuur 5.8: Stadsnomaden Gideon zuid	65
Figuur 5.9: Aanleg bypass zuidelijke ringweg	68
Figuur 5.10: Aanleg rotonde Bornholmstraat	68
Figuur 5.11: Visie revitaliseringsgebied	69
Figuur 5.12: Visie Havens	70
Figuur 5.13: Toekomstige ontsluiting Gideon zuid	71
Figuur 5.14: Verplaatsing Toppelzone	71
Figuur 5.15: Visie Bornholmstraat zuid	72
Figuur 5.16: Visie Oude Winschoterdiep	73
Figuur 5.17: Collectieve beveiliging bedrijventerrein	75
<i>Hoofdstuk VI</i>	
Figuur 6.1: Bedrijventerrein Buiksloterham-Papaverweg in Amsterdam	82
Figuur 6.2: Bedrijventerrein De Kanaalzone in Tilburg	84
Figuur 6.3: Bedrijventerrein De Haven in Drachten	86
Figuur 6.4: Bedrijventerrein Overtoom in Gorredijk	89
<i>Hoofdstuk VII</i>	
Figuur 7.1: Uitstraling van de omgeving	96
Figuur 7.2: Uitstraling van het eigen pand	97
Figuur 7.3: Uitstraling van het pand van belang	98
Figuur 7.4: Tevredenheid met het eigen pand en locatie	99

Figuur 7.5:	Verbetering van de communicatie met de Gemeente en/of VBZO	100
Figuur 7.6:	Verbetering en verduidelijking van het Masterplan	101
Figuur 7.7:	Plannen voor uitbreiding of verbouwing	102
Figuur 7.8:	Hervestiging op de middellange termijn overwogen	103
Figuur 7.9:	Nieuwe kansen ten gevolge van het Masterplan	104
Figuur 7.10:	Belangrijkste investeringsonderdelen uit het Masterplan	105
Figuur 7.11:	Toevoegingen aan het Masterplan	106
Figuur 7.12:	Het Masterplan wordt binnenkort uitgevoerd	108
Figuur 7.13:	Het Masterplan wordt niet uitgevoerd	108
Figuur 7.14:	Het Masterplan wordt over twee jaar uitgevoerd	109
Figuur 7.15:	Financiële bijdrage in openbare investeringen	111
Figuur 7.16:	Waardeoordeel parkmanagement	112
Figuur 7.17:	Deelname aan parkmanagement	113
Figuur 7.18:	Finse haven	116
Figuur 7.19:	Toekomstige zichtlocatie Finse haven	116
Figuur 7.20:	Pand Milieudienst	118
Figuur 7.21:	Pand Wolter & Dros	118

Lijst met tabellen

	Blz.
<i>Hoofdstuk II</i>	
Tabel 2.1: Rangorden in pushfactoren	21
Tabel 2.2: Rangorden in pullfactoren	21
<i>Hoofdstuk III</i>	
Tabel 3.1: Oorzaken en gevolgen van veroudering van bedrijventerreinen	26
Tabel 3.2: Aspecten van veroudering op verouderde bedrijventerreinen	27
<i>Hoofdstuk IV</i>	
Tabel 4.1: Stappenplan tot de opzet tot parkmanagement	41
Tabel 4.2: Prognose van de vraag naar bovenregionale bedrijventerreinen per categorie	46
Tabel 4.3: Eerder aangewezen regionale en bovenregionale bedrijventerreinen en aanvullende plannen	49
Tabel 4.4: Programma ruimtelijk-economische structuur	52
Tabel 4.5: Bedrijventerreinen Stad van Straks Extra tot 2010	53
<i>Hoofdstuk VII</i>	
Tabel 7.1: Uitstraling van de omgeving	95
Tabel 7.2: Uitstraling van het eigen pand	97
Tabel 7.3: Uitstraling van het pand van belang	98
Tabel 7.4: Tevredenheid met het eigen pand en locatie	99
Tabel 7.5: Verbetering van de communicatie met de Gemeente en/of VBZO	100
Tabel 7.6: Verbetering en verduidelijking van het Masterplan	101
Tabel 7.7: Plannen voor uitbreiding of verbouwing	102
Tabel 7.8: Hervestiging op de middellange termijn overwogen	103
Tabel 7.9: Nieuwe kansen ten gevolge van het Masterplan	104
Tabel 7.10: Belangrijkste investeringsonderdelen uit het Masterplan	105
Tabel 7.11: Toevoegingen aan het Masterplan	106
Tabel 7.12: Het Masterplan wordt binnenkort uitgevoerd	107
Tabel 7.13: Het Masterplan wordt niet uitgevoerd	107
Tabel 7.14: Het Masterplan wordt over twee jaar uitgevoerd	107
Tabel 7.15: Beweegredenen voor het al dan niet investeren ten gevolge van het Masterplan	109
Tabel 7.16: Financiële bijdrage in openbare investeringen	111
Tabel 7.17: Waardeoordeel parkmanagement	112
Tabel 7.18: Deelname aan parkmanagement	113

Hoofdstuk I Introductie

1.1 Inleiding

Ruimte in Nederland is schaars; er zijn allerlei functies die ruimte vragen en waarvoor ruimte moet worden gezocht. Ook bedrijventerreinen nemen ruimte in beslag; tegenwoordig is zo'n 90.000 hectare in Nederland bedrijventerrein. Dat komt overeen met ongeveer twee procent van het gehele oppervlak van Nederland. Er is echter nog steeds vraag naar meer bedrijventerreinen. Deze terreinen nemen een belangrijke plaats in binnen Nederland, vooral de stuwende bedrijvigheid is hier gevestigd. Zo'n 35 procent van totale werkgelegenheid bevindt zich op deze terreinen. Ze zijn van groot belang voor de werkgelegenheid en hebben een groot aandeel in de nationale economie (Ministerie van Economische Zaken, 2004).

Voorheen waren bedrijventerreinen gelegen aan de stadsranden en was er voornamelijk zware industrie te vinden. Tegenwoordig raken steeds meer van deze terreinen opgeslokt door steden, of zijn ze langs snelwegen te vinden. Het belang van imago neemt toe; er verrijzen steeds meer bedrijfspanden met een bepaalde uitstraling. Het is dan ook niet meer uitsluitend de zware industrie die op bedrijventerreinen is gehuisvest, men kan hier allerlei soorten bedrijvigheid vinden. Een deel van de bedrijventerreinen heeft echter te kampen met verouderingsproblemen en dient te worden geherstructureerd. Daarnaast blijft de behoefte naar nieuwe voorraad bedrijventerreinen bestaan.

Het bedrijventerreincluster Zuidoost in de stad Groningen is het economische kerngebied van de provincie Groningen en is één van de belangrijkste bedrijventerreinclusters van Noord-Nederland. Het gebied ligt aan de rand van de stad, maar komt door de toekomstige ontwikkelingen meer in de stad te liggen. Door de aanleg van het Europapark en de komst van Meerstad wordt het terrein steeds meer ingesloten. Als gevolg van deze ontwikkelingen komt Zuidoost in een ander perspectief te staan. Het wordt een belangrijke zone van integratie tussen de bestaande stad en de nieuwe stad. Mede daarom is het van belang dat dit gebied de huidige kwaliteit verbetert en ook vasthoudt. Op dit gebied liggen twee bedrijventerreinen die sterk verouderd zijn: het Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep. De Gemeente Groningen heeft besloten deze twee terreinen te revitaliseren zodat ze in de toekomst weer mee kunnen en een aantrekkelijke vestigingsplaats blijven voor bedrijven.

1.2 Probleembeschrijving

Een deel van het bedrijventerreincluster Zuidoost is verouderd en is toe aan een grondige opknapbeurt. Het gaat om de bedrijventerreinen Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep. De algehele kwaliteit van dit gebied is onder de maat, het gebied dient gerevitaliseerd te worden. De gemeente wil fors in het terrein investeren om de kwaliteit te verbeteren maar heeft daarbij wel de hulp nodig van het aanwezige bedrijfsleven. De gemeente wil het publieke domein aanpakken, maar verwacht dan wel dat de ondernemers ook hun steentje bijdragen door zelf in hun eigen panden en kavels te investeren.

Voordat het Ministerie van Economische Zaken de subsidie voor dit project definitief toe zal kennen, wenst zij eerst inzicht in de investeringsbereidheid van het aanwezige bedrijfsleven in het private domein. Deze kosten en opbrengsten in de private ruimte moeten gekoppeld worden aan de investeringen in de publieke ruimte om zo de ruimtelijke meerwaarde van dit revitaliseringsproject te kunnen beoordelen.

Om de meerwaarde van die investeringen te kunnen bepalen is een referentiekader nodig. Er moet een vergelijking worden gemaakt met andere (afgeronde) revitaliseringsprojecten in Nederland van vergelijkbaar niveau. Als bekend is hoe deze projecten in andere gemeenten zijn verlopen, kan de mogelijke mate van succes van het revitaliseringsproject van het bedrijventerrein Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep worden bepaald. Om al deze zaken beter te kunnen bestuderen, moet er eerst een duidelijk beeld worden gecreëerd van bedrijventerreinen en van revitalisering van deze terreinen. Het is niet mogelijk een verantwoord wetenschappelijk oordeel uit te spreken over de ruimtelijke meerwaarde van een revitaliseringsproject van een bedrijventerrein, zonder te weten wat bedrijventerreinen en revitalisering daarvan exact inhoudt.

Belangrijk daarbij is te weten hoe de overheid tegen de revitalisering van bedrijventerreinen aankijkt, omdat zij verantwoordelijk is voor de aanleg van deze terreinen. De kwaliteit van bedrijventerreinen is van algemeen maatschappelijk belang vanwege de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid die deze terreinen bieden. Bovendien nemen bedrijventerreinen ruimte in beslag, het is zaak om daar op een goede en verantwoorde manier mee om te gaan. Om deze redenen is het van belang te weten wat voor beleid de verschillende overheden (Rijksoverheid, Provincies en Gemeenten) hebben ontwikkeld ten aanzien van revitalisering van bedrijventerreinen.

Tenslotte is het van belang om een duidelijk beeld te krijgen van het gehele plangebied. Om iets over dit gebied en over de investeringsbereidheid van de ondernemers te kunnen zeggen, moeten er eerst een aantal zaken bekend zijn. De kenmerken van het terrein moeten duidelijk zijn: een algemene beschrijving van het gebied, kenmerken van de het gevestigde bedrijfsleven en de problemen waar het terrein mee kampt. Daarnaast moet bekend zijn wat de inhoud is van de plannen die de ondernemers in samenwerking met de gemeente hebben gemaakt.

1.3 Doel-, probleem- en vraagstelling

Tegen de achtergrond van het voorgaande kan de doelstelling als volgt worden geformuleerd:

Inzicht verkrijgen in de investeringsbereidheid van de ondernemers op de bedrijventerreinen Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep als gevolg van de revitaliseringsplannen van de Gemeente Groningen in het gebied. Om hier een goed inzicht in te krijgen dient een vergelijking te worden gemaakt met andere gemeenten die vergelijkbare revitaliseringsprojecten hebben afgerond.

Hieruit volgt de probleemstelling:

Hoe kunnen de geplande investeringen van de Gemeente Groningen die in het publieke domein liggen worden gekoppeld aan de investeringen van de ondernemers in het private domein en wat voor ruimtelijke en economische meerwaarde levert dit op? Hoe verhouden deze investeringen zich tot revitaliseringsprojecten in andere gemeenten met vergelijkbare projecten?

Een antwoord op deze probleemstelling kan worden verkregen door de volgende onderzoeksvragen te beantwoorden:

- Wat houdt revitalisering van bedrijventerreinen in?
 - Wat is er over bekend in de huidige literatuur
 - Ontwikkeling van bedrijventerreinen
 - Theorieën
 - Definitie
 - Succes- en faalfactoren
- Wat is het beleid van de verschillende overheden (Rijksoverheid, Provincie en Gemeente) ten aanzien van revitalisering van bedrijventerreinen?
 - Rijksoverheidbeleid: Nota Ruimte, beleid vanuit Ministerie van Economische Zaken en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu
 - Provinciaal beleid: Provinciaal Omgevingsplan
 - Gemeente: bestemmingsplan, gemeentelijke nota's en beleidstukken
- Hoe ziet het te revitaliseren plangebied eruit?
 - Een algemene beschrijving van het gebied
 - De aanwezige bedrijvigheid
 - Een beschrijving van de problemen en knelpunten
- Wat zijn de plannen voor dit gebied?
 - De gezamenlijke visie van ondernemers en gemeente: het Masterplan
 -
- Hoe is het proces van revitalisering in andere gemeenten verlopen?
 - *Ex Post* onderzoek en evaluatie

- Investeringsbereidheid en medewerking van ondernemers
 - Wijze van aanpak
 - Succes- en faalfactoren
- Hoe is het gesteld met de investeringsbereidheid van de ondernemers en de richting van deze investeringen als gevolg van de revitaliseringsplannen?
 - Toekomstplannen van de ondernemers (uitbreiden,verhuizen of consolideren)
 - Kansen en belemmeringen
 - Mate en richting van investering
 - Verhouding publiek/private investeringen

1.4 Onderzoeksopzet

Dit onderzoek bestaat voor een deel uit primaire en voor een deel uit secundaire dataverzameling. In het geval van secundaire dataverzameling gaat het om literatuuronderzoek en een inventarisatie van de bedrijventerreinen Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep. De primaire dataverzameling bestaat uit interviews die gehouden zijn met een aantal gebruikers van het bedrijventerrein. Tevens zijn er een aantal ambtenaren en betrokkenen uit andere gemeenten telefonisch benaderd waar ook revitalisering van bedrijventerreinen gaande is of heeft plaatsgevonden.

Aan de hand van literatuuronderzoek is eerst getracht een beeld te krijgen van de begrippen 'bedrijventerrein' en 'revitalisering'. Tevens zijn er verschillende websites gebruikt voor de beeldvorming van deze begrippen. Vervolgens zijn er uit de literatuur verschillende theorieën gehaald en deze informatie is gebruikt voor het opstellen van een theoretisch kader. Vanuit dat kader van verschillende vestigingsplaatsstheorieën is getracht een antwoord te geven op de verschillende onderzoeksvragen zoals die hierboven zijn gesteld. Deze antwoorden zijn gevonden in de literatuur, maar ook uit primaire dataverzameling.

Voor de primaire gegevenverzameling zijn er een aantal interviews afgenomen. Voor een toelichting op de revitaliseringsprojecten uit andere gemeenten, zoals die staan beschreven in hoofdstuk IV, is er een telefonisch interview gehouden met de betrokken personen van de desbetreffende gemeenten (zie bijlage XV). Daarnaast is met dertig ondernemers gesproken in de vorm van een diepte-interview (zie bijlage XIV en XV). Aan de hand van een gestructureerde vragenlijst zijn deze dertig ondernemers geïnterviewd (zie bijlage XII). De gegevens die hieruit naar voren kwamen zijn verwerkt in een statistisch analyse programma (SPSS) en de uitkomsten hiervan zijn geanalyseerd. Voor een verdere uitleg over de interviews met de ondernemers wordt u doorverwezen naar hoofdstuk VII. Verdere primaire dataverzameling bestond uit het nemen van foto's van het gehele gebied.

Aan de hand van de analyse van de primaire en secundaire bronnen is getracht op een zo juist mogelijke wijze een antwoord te geven op de verschillende onderzoeksvragen. Het resultaat hiervan is dit rapport.

1.5 Leeswijzer

Het onderzoeksrapport bestaat uit acht hoofdstukken, waarvan deze eerste ter introductie is. In het tweede hoofdstuk zal de historische ontwikkeling van bedrijventerreinen worden geschetst en zal ingaan op enkele vestigingsplaatsstheorieën en vestigingsplaatsfactoren die betrekking hebben op bedrijventerreinen. Hoofdstuk III zal nader ingaan op het begrip 'revitalisering'. In dit hoofdstuk wordt een definitie van revitalisering gegeven en komen de problemen, oorzaken en mogelijke oplossingen aan bod. Het vierde hoofdstuk beschrijft het overheidsbeleid ten aanzien van bedrijventerreinen en revitalisering, zoals dat is opgesteld door de Rijksoverheid, de Provincies en de Gemeenten. Daarnaast komt het beleid van twee semi-overheden aan bod. Hoofdstuk V geeft een beschrijving van het plangebied, het is de visie op het gebied zoals die gezamenlijk is opgesteld door de ondernemers en de Gemeente Groningen. Het zesde hoofdstuk bevat een vergelijking tussen vier cases van gemeenten waar revitalisering heeft plaatsgevonden en waarvan een *Ex Post* onderzoek is gehouden. Hoofdstuk VII is het hoofdstuk waar het in feite om draait, de investeringsbereidheid van de ondernemers op het revitaliseringsgebied als gevolg van het Masterplan. Het rapport wordt afgesloten met de conclusies en aanbevelingen in Hoofdstuk VIII.

Hoofdstuk II Bedrijventerreinen; ontwikkeling en theorie

2.1 Inleiding

Bedrijventerreinen nemen van oudsher een belangrijke plaats in binnen de Nederlandse economie. Het ontwikkelen van vestigingslocaties is dan ook een belangrijk aandachtspunt in het beleid van verschillende overheden. Deze overheden hebben de mogelijkheid om vestigingslocaties voor bedrijven aan te wijzen. Hiermee kan zij de voorwaarden scheppen voor gunstige vestigingslocaties voor bedrijven. Op die manier kan bijvoorbeeld een gemeente een bedrijventerrein aanleggen, om bedrijvigheid en dus werkgelegenheid en economische groei naar zich toe trekken.

Om de juiste randvoorwaarden voor de bedrijven te scheppen is het noodzakelijk te weten aan welke eisen een bedrijventerrein moet voldoen. De eisen van bedrijven aan zo'n terrein zijn in de loop der tijd veranderd en zijn constant in beweging. Een overheid moet in staat zijn met haar beleid in te spelen op deze steeds veranderende eisen. Hierom is het nuttig om de ontstaansgeschiedenis van bedrijventerreinen en hun ontwikkeling in der loop der tijd nader te bekijken.

In paragraaf 2.2 zal worden ingegaan op de ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling van bedrijventerreinen. Paragraaf 2.3 behandelt een aantal vestigingsplaatsstheorieën die inzichten geven in de aard en ontwikkeling van de vraag naar bedrijfslocaties (bedrijventerreinen) in de loop der tijd. Paragraaf 2.4 bespreekt de vestigingsplaatsfactoren die spelen bij bedrijfsverplaatsingen. Het hoofdstuk eindigt in paragraaf 2.5 met een besluit.

2.2 Historische ontwikkeling van bedrijventerreinen

Voordat er wordt ingegaan op de historische ontwikkeling van bedrijventerreinen volgt eerst een afbakening van het begrip zelf. Wat is eigenlijk een bedrijventerrein? Er zijn meerdere definities van dit begrip in gebruik. Eén van die definities is de volgende van Eiff (1991):

“Een bedrijventerrein is dat gedeelte van het gemeentelijk grondgebied dat via planologische procedures is bestemd voor de vestiging van bedrijvigheid. Het betreft een gebied van enige omvang, waarop meerdere bedrijven tegelijkertijd zijn gehuisvest.”

In deze definitie valt duidelijk de invloed van de overheid te bespeuren op de ontwikkeling van deze terreinen. De overheid zelf geeft de volgende definitie in een onderzoek dat ze heeft laten uitvoeren door Heidemij Advies (1996):

“Een terrein dat vanwege zijn bestemming geschikt is voor gebruik door handel, nijverheid, commerciële- en niet commerciële dienstverlening en industrie.”

Onder deze beschrijving vallen dus ook (delen van) bedrijventerreinen die bestemd en geschikt zijn voor kantoren. Er bestaan meerdere definities van het begrip bedrijventerrein en welke het meest passend is, is arbitrair. In dit onderzoek zal de definitie, zoals die door Heidemij Advies is geformuleerd worden gebruikt.

Het ontstaan van bedrijventerreinen in Nederland kan worden verklaard door veranderende eisen die bedrijven gingen stellen aan hun omgeving. Deze eisen aan de omgeving veranderen voortdurend en spelen tegenwoordig ook een rol (Osinga, 2004). Voorbeelden van deze eisen zijn een goede bereikbaarheid en ontsluiting van het terrein en het in elkaars nabijheid willen vestigen van soortgelijke bedrijven om (financiële) voordelen te kunnen behalen.

De eerste bedrijventerreinen in Nederland zijn ontstaan rond 1850 (Vening, 2001). In die tijd ontwikkelden de bedrijven zelf hun eigen terreinen. De overheid hield zich niet bezig met de ontwikkeling en de inrichting ervan en liet het aan de ondernemers zelf over. Belangrijke vestigingsmotieven waren destijds de nabijheid van beschikbaar en goedkoop personeel en de aanwezigheid van spoor- en waterwegen. Te denken valt aan de terreinen in de Amsterdamse en Rotterdamse havens en bedrijventerreinen voor de textielindustrie in het oosten van het land. De

ontwikkeling van bedrijventerreinen ging toen niet planmatig, het ging om kleinschalige terreinen (Hiethaar, 1998).

In de jaren twintig van de vorige eeuw werden bedrijventerreinen voor het eerst planmatig opgezet door de overheid. De Woningwet van 1901 is hier van grote invloed op geweest. Deze wet moest er voor zorgen dat de woonkwaliteit in Nederland werd vergroot. Tot de jaren twintig zijn bedrijventerreinen in of tegen de stad aangebouwd en naarmate de stad groeide zijn deze terreinen omringd door woningen. De overheid wilde van deze situatie af en vanaf de jaren twintig zijn gemeenten zelf begonnen met de aanleg van bedrijventerreinen en de uitgifte van grond. Vanwege de economische crisis van de jaren twintig en dertig ontbrak het de gemeenten aan voldoende financiële middelen om een daadkrachtig verplaatsing- en ontwikkelingsbeleid te kunnen voeren (Osinga, 2004).

Na de Tweede Wereldoorlog is de aandacht voor bedrijventerreinen groter geworden. Nederland moest voor een groot deel worden opgebouwd en de economie moest zo snel mogelijk groeien om daar aan bij te dragen. Derhalve werd één van de speerpunten van de regering dat de industrialisatie snel op gang moest komen om nieuwe werkgelegenheid te creëren en zo de snel groeiende bevolking van een inkomstenbron te voorzien. Daarnaast werd er een spreidingsbeleid gevoerd om de regionale verschillen in economische ontwikkeling zoveel mogelijk te laten verdwijnen (Dekker en Lankhorst, 1990).

In de jaren vijftig en zestig steeg het aantal beschikbare bedrijventerreinen. Gemeenten gingen nu actief gebieden ontwikkelen en inrichten als terreinen voor bedrijvigheid, om op die manier bedrijven aan te trekken en werkgelegenheid te creëren. De Wet op de Ruimtelijke Ordening van 1965 heeft hierin een belangrijke rol gespeeld. Met de komst van deze wet kregen bedrijventerreinen een aparte bestemming en werd er door gemeenten volledig ingezet op planmatige ontwikkeling van deze terreinen. Het gevolg hiervan was dat veel gemeenten bedrijventerreinen gingen ontwikkelen en uitgeven; er was sprake van een aanbodmarkt. Gemeenten gingen er vanuit dat door het aanbieden van gronden er vanzelf een vraag gecreëerd zou worden (Vening, 2001). Hierdoor ontstond er een grote concurrentie tussen gemeenten om bedrijven binnen te halen (Kuijt, 2002). In deze periode verhuisden ook bedrijven naar deze terreinen die niet vielen in de categorie industriële sector, maar meer dienstverlenend van aard waren. Voorheen lag het accent op de industrie en werden deze terreinen ook industrieterreinen genoemd (Vening, 2001).

Eind jaren zeventig en begin jaren tachtig werd Nederland getroffen door een economische crisis. Bedrijven deden in deze periode een pas op de plaats en stelden hun plannen om te verplaatsen of te investeren voorlopig uit. Hierdoor nam het aantal bedrijfsverplaatsingen af en zo ook de vraag naar nieuwe bedrijventerreinen. Gemeenten reageerden echter te laat op deze ontwikkeling, waardoor er een overschot aan bedrijventerreinen ontstond. Door deze overschotten daalde de grondprijs en werd de concurrentie tussen gemeenten heviger. Om bedrijven toch over te halen naar de nieuw aangelegde bedrijventerrein te verhuizen, kregen ze van gemeenten een verhuispremie. Het gevolg was echter dat de terreinen waar de bedrijven vandaan vertrokken, te maken kregen met leegstand en verpaupering (Hiethaar, 1998).

Halverwege de jaren tachtig herstelde de Nederlandse economie en langzamerhand steeg daarmee ook de vraag naar bedrijventerreinen. De stadsvernieuwing had hier ook zijn invloed op; bedrijven werden gedwongen naar de subcentra van steden te verhuizen. In feite was dit een gedwongen suburbanisatie naar de randen van de steden, omdat alleen hier aanbod was van beschikbare terreinen. In de jaren negentig steeg de uitgifte van nieuwe terreinen snel, de toenemende internationalisering en het ontstaan van de netwerkeconomie is hier van invloed op geweest. De vraag naar bedrijventerreinen oversteeg het aanbod als gevolg van deze ontwikkelingen. Er moet daardoor zuiniger met de beschikbare ruimte worden omgegaan, naast de aanleg van nieuwe terreinen komt er vanuit de overheid ook aandacht voor de herstructurering van oude bedrijventerreinen.

Een recente ontwikkeling is de opkomst van bedrijventerreinen langs belangrijke infrastructurele knooppunten van snel- en ringwegen. Bedrijven die zich op deze locaties vestigen doen dat met name vanwege de goede bereikbaarheid van deze locaties en omdat het zichtlocaties zijn. Deze bedrijven wensen een goede uitstraling van hun bedrijf en zijn van verouderde terreinen vertrokken vanwege de verslechterde ontsluiting (Osinga, 2004). Een andere recente ontwikkeling is de opkomst van parkmanagement op zowel nieuwe als oude bedrijventerreinen. Parkmanagement is een middel om op een gestructureerde manier de kwaliteit van een bedrijventerrein omhoog te brengen en op niveau

te houden. Het gaat daarbij om het op elkaar afstemmen van de inrichting, de vorm, de infrastructuur, de voorzieningen en het beheer en onderhoud (Ministerie van Economische Zaken, 2002).

2.3 Vestigingsplaatsstheorieën

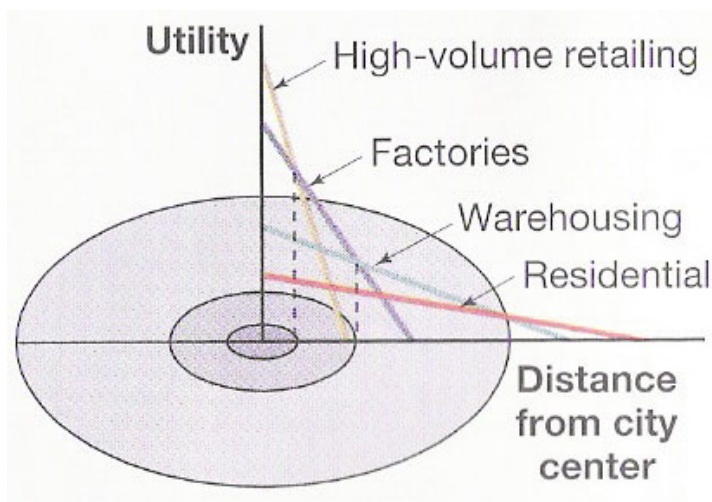
Bedrijven stellen voortdurend andere eisen aan hun omgeving. De factoren die een rol spelen in de vestigingsplaatskeuze van bedrijven zijn ook aan verandering onderhevig. De inzichten in deze vestigingsplaatsfactoren kunnen worden vertaald naar theorieën, de zogenaamde vestigingsplaatsstheorieën. Deze theorieën trachten een verklaring te geven voor de keuze van een bedrijf voor een bepaalde vestigingsplaats. In de loop der tijd zijn er diverse vestigingsplaatsstheorieën ontwikkeld. In totaal kunnen er vijf theoretische stromingen worden onderscheiden:

- De Klassieke theorie
- De Neoklassieke theorie
- De Behaviourale theorie
- De Institutionele theorie
- De Evolutionaire theorie

2.3.1 Klassieke theorie

Duitse geografen zoals Von Thünen (1826) en Weber (1909) hebben vestigingsplaatsstheorieën ontworpen die tegenwoordig bekend staan als (neo)klassieke theorieën. In de theorie van Von Thünen gaat hij er vanuit dat binnen een bepaald gebied, de goederen in het centrum daarvan worden verkocht, de markt is het centrale punt in het gebied. Om dat centrum heen zijn in concentrische ringen verschillende activiteiten gevestigd. Von Thünen gaat er vanuit dat elke activiteit een bepaald bod op de grond kan uitbrengen: 'een bid rent'. Hoe verder van de markt en dus het centrum af, hoe lager het bod zal zijn van die bepaalde activiteit. Hoe dichterbij de markt, hoe hoger het bod. Verschillende activiteiten kennen verschillende bid rents. Wanneer het bod van de ene activiteit die van de andere overtreft, dan verandert het landschap (zie figuur 2.1).

De vestigingsplaatsstheorie van Weber houdt in dat een ondernemer op die plaats moet gaan zitten waar de kosten het laagst zijn. Het gaat dan om transportkosten, arbeidskosten en grondstofkosten. De theorie van Weber spreekt van isodapanen; lijnen die punten verbinden waar de totale transportkosten gelijk zijn. Binnen de isodapane met de laagste waarde is het transportkostenminimaalpunt gelegen. Op de lijn waar de lagere kosten van de ene factor exact opwegen tegen die van de hogere kosten van de andere factor, is de kritische isodapane gelegen. Op deze gehele lijn wegen de kosten van bijvoorbeeld arbeid en transport tegen elkaar op en dit is dan de meeste geschikte plaats voor vestiging.



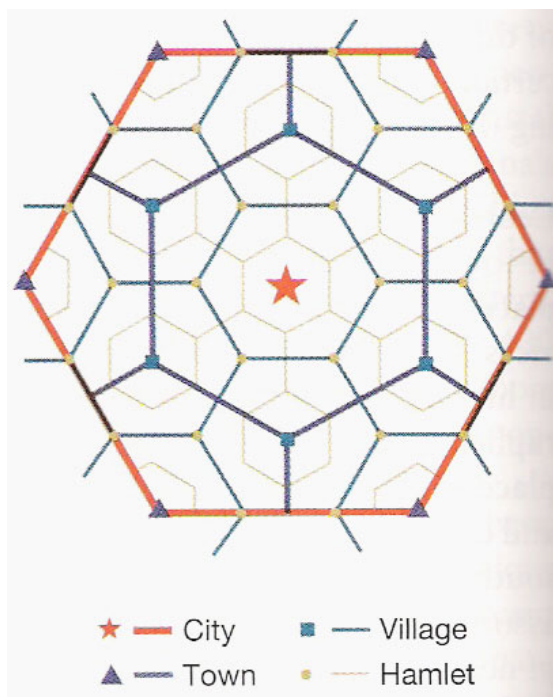
(Figuur 2.1: Bid rents van verschillende activiteiten. Bron: Knox en Marston, 2001)

In de klassieke theorieën wordt er vanuit gegaan dat de ondernemer beschikt over volledige informatie en kennis en dat hij zijn beslissing neemt op grond van louter rationele argumenten. De locatie die gekozen zal worden door de ondernemer is hierdoor altijd de plek met de laagste kosten en de hoogste opbrengsten. In deze theorieën wordt de ondernemer als een 'optimizer' gezien, hij is een soort van rekenmachine. Veel vestigingsplaatsfactoren worden in deze theorieën buiten beschouwing gelaten zoals de niet-rationele, maatschappelijke, culturele, historische, psychologische en sociale factoren. Tevens worden er veel zaken te simpel voorgesteld en blijven er veel andere factoren buiten beschouwing.

2.3.2 Neoklassieke theorie

De neoklassieke theorie borduurt eigenlijk voort op de klassieke theorie, maar er zijn wel een aantal belangrijke verschillen te ontwaren. Waar de klassieke theorie zich alleen maar bezighoudt met kostenminimalisatie, heeft de neoklassieke theorie ook oog voor schaalvoordelen. Er is meer aandacht voor verschillende vormen van marktwerking, het gaat niet uitsluitend om volledige mededinging. Eén van de belangrijkste theorieën uit de neoklassieke stroming is de centrale plaatsen theorie van Christaller (1933).

Deze theorie probeert een verklaring te geven voor het verschil in hiërarchie van economische centra. Daarbij is de enige variabele de afstand tot de markt, alle andere invloeden zijn overal gelijk gesteld. Deze theorie kent een zestal assumpties wat betreft het aardoppervlak en de bewoners ervan. Het aardoppervlak is isotroop, transportkosten zijn lineair en natuurlijke hulpbronnen zijn overal aanwezig. De bewoners zijn gelijkmatig over het aardoppervlak verspreid, hebben allemaal dezelfde eigenschappen en zijn onnipotent. Twee begrippen zijn van belang binnen deze theorie, te weten 'Range' en 'Threshold'. Range of reikwijdte is de maximale afstand die een consument bereid is af te leggen om een product te kopen. Threshold of drempelwaarde is de minimale afzet die nodig is voor de producent om winst te kunnen maken. De reikwijdte en drempelwaarde verschillen per activiteit. Zo verschillen bijvoorbeeld een bakker en een verkoper van piano's van elkaar. Consumenten zijn niet bereid ver te reizen voor een bakker, omdat er genoeg van zijn in de directe nabijheid. Verkopers van piano's zijn daarentegen in de minderheid en consumenten zijn dus bereid daar grotere afstanden voor af te leggen. De markt van de ene activiteit verschilt dus van die van de ander. Dit leidt tot hexagonale marktgebieden die verschillen van grootte. Deze marktgebieden komen over elkaar heen te liggen waarbij de punten van de hexagonaal gelegen zijn op de centra van die van de onderliggende hexagonale marktgebieden (zie figuur 2.2).



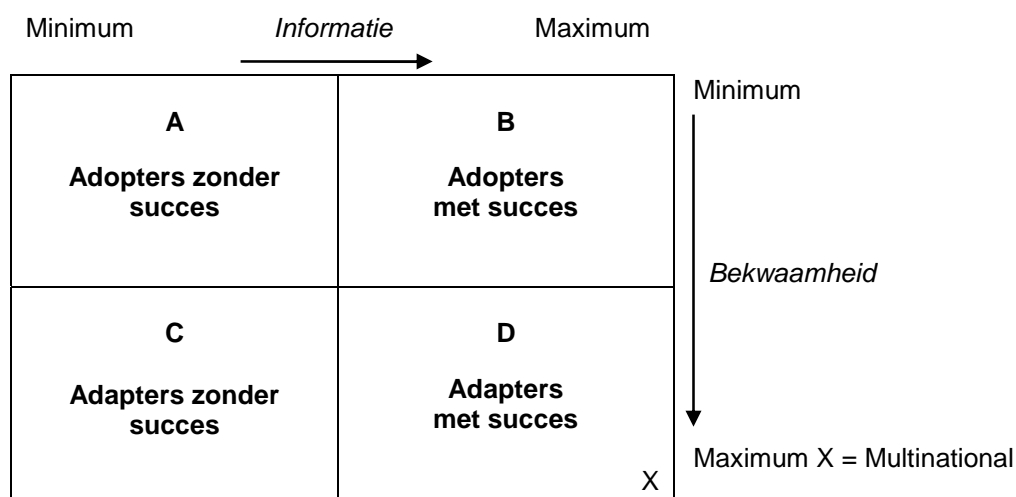
(Figuur 2.2: Hexagonaal netwerk volgens Christaller. Bron: Knox en Marston, 2001)

Deze theorie van Christaller is in feite achterhaald door de opkomst van de auto en moderne communicatie technologieën zoals de telefonie en het internet. Dit heeft geleid tot een aantasting van de hiërarchische centra waardoor de theorie tegenwoordig minder bruikbaar is. Bovendien zijn een aantal assumpties van deze theorie weinig realistisch en worden er factoren buiten beschouwing gelaten.

2.3.3 Behaviourale theorie

In de (neo)klassieke theorieën wordt er vanuit gegaan dat de ondernemer beschikt over volledige kennis, dat hij optimaal geïnformeerd is en zijn beslissingen neemt op basis van louter rationele argumenten. De behaviourale theorie gaat er juist vanuit dat de ondernemer niet beschikt over alle informatie en dat hij beslissingen neemt op basis van een beperkte hoeveelheid aan kennis. Dit verschijnsel wordt door Simon (1957) aangeduid met het begrip 'bounded rationality'. In de behaviourale theorie staat de wijze waarop een ondernemer tot een beslissing komt centraal en niet de relevante economische realiteit. Binnen de behaviourale theorie is de ondernemer geen 'optimizer', maar een 'satisficer' die ook belangen en redenen laat meewegen in zijn beslissing die niet puur economisch van aard zijn (Meester, 1999). Pellenburg noemt in dit verband het begrip 'ruimtelijke cognitie' wat kan worden gezien "als de basis voor het toekennen van een eventuele waardering aan bepaalde ruimtelijke eenheden" (Pellenburg, 1985). Ondernemers maken hun keuze op basis van onvolledige informatie. Het imago dat een ondernemer van een plaats of regio heeft speelt ook een rol in de besluitvorming.

Dit gehele proces van subjectieve factoren die meespelen in de keuze van de ondernemer om zich op een bepaalde plaats te vestigen, wordt het meest duidelijk weergegeven in de 'behavioural matrix' van Pred uit 1967 (zie figuur 2.3). Deze gedragsmatrix toont langs de x-as de hoeveelheid informatie waarover een ondernemer beschikt en langs de y-as staat de bekwaamheid van de ondernemer om deze informatie te verwerken. Geheel rechtsonder is het meest ideale punt, daar beschikt de ondernemer over volledige kennis en heeft hij die optimaal verwerkt in zijn keuze. Alle andere plaatsen in de matrix duiden op een suboptimale keuze, omdat de ondernemer niet genoeg kennis heeft, of die kennis niet goed heeft verwerkt, of een combinatie van beide.



(Figuur 2.3: Behavioural matrix van Pred. Bron: Lambooy et al, 1997)

In de behaviourale theorie gaat het dus niet uitsluitend om de 'harde' factoren zoals de puur economische, maar ook om de meer 'zachte' of subjectieve factoren. Vanwege die subjectieve factoren is er dus altijd een mate van onzekerheid die wordt veroorzaakt door een gebrek aan kennis, ze zijn moeilijk beheersbaar.

2.3.4 Institutionele theorie

Vanwege de huidige internationalisering en globalisering, zijn er netwerkeconomieën ontstaan die meer aandacht geven aan de vestigingsplaatskeuze van internationaal opererende bedrijven. Deze aandacht is terug te vinden in de institutionele theorieën, ook wel de 'geography of enterprise approach' genoemd; de geografie van het grootbedrijf. Volgens deze theorie wordt economische groei bepaald door innovatie en innovatie wordt op haar beurt weer bepaald door kennis. Deze kennis moet worden opgedaan in leerprocessen waarvoor bepaalde (sociale) netwerken nodig zijn. Deze processen vinden voornamelijk plaats binnen grote organisaties zoals multinationals die een compleet netwerk binnen en buiten de eigen organisatie opbouwen. Dit netwerk is internationaal of zelfs mondiaal van grootte. Voor deze grote organisaties is de keuze van de locatie van minder belang. Zij kunnen de macht die ze hebben aanwenden om lokale vestigingsplaatscondities zoals het loonniveau, transportkosten, belastingniveau en infrastructuur naar hun hand te zetten (Meester, 1999). De voorgaande theorieën waren meer micro gericht; op het midden- en kleinbedrijf. De institutionele theorie is door de opkomst van de internationale netwerkeconomie verschoven naar een macro- of meso benadering van hoofdzakelijk grote bedrijven en regio's.

2.3.5 Evolutionaire theorie

De evolutionaire theorie is de meest recente stroming binnen de economische geografie. Een belangrijke inspiratiebron van deze theorie is de evolutietheorie van Darwin (1859). Deze theorie van Darwin wordt in feite vertaald naar de economische geografie. Begrippen als toeval, selectie en routine bepalen het gedrag van de ondernemer en mede het vermogen om te kunnen overleven. In de evolutietheorie van Darwin ontstaan nieuwe soorten door toeval en deze blijven bestaan wanneer zij beter zijn aangepast aan de omgeving dan andere soorten. Voor ondernemers geldt dat zij vaak terugvallen op routine en de reeds gebaande paden aflopen. De enige manier om verandering aan te brengen in dit gedrag is door innovatie. Het verschil tussen de evolutionaire economie en de evolutietheorie, is dat eerstgenoemde er vanuit gaat dat ondernemers zich niet alleen aanpassen aan hun omgeving door toevalligheden, maar ook door doelgericht zoeken naar kennis en oplossingen. Deze kennis kan weer leiden tot innovatie. Ondernemers zijn dus niet (uitsluitend) passieve, maar ook actieve actoren (Boschma, 1997).

Een andere inspiratiebron van de evolutionaire theorie is de theorie van de econoom Schumpeter (1939). Zijn theorie benadrukt het belang van innovatie. Volgens hem kunnen veranderingen optreden door innovatie die de economische structuur van een regio kunnen veranderen (Schenkel en Pieters, 2003). Daarnaast is de kritiek op de neoklassieke theorie een bron van inspiratie geweest voor de totstandkoming van de evolutionaire theorie. De neoklassieke theorie geeft geen verklaring voor innovatie als bron voor technologische vooruitgang en economische groei. De neoklassieke theorieën houden geen rekening met kennis en ervaring en gaan er vanuit dat het economisch systeem constant in evenwicht is, terwijl het juist een dynamisch systeem is.

De hierboven besproken theorieën geven een korte weergave van hoe de inzichten binnen de (economische) geografie zijn veranderd. Een echt duidelijk inzicht in de factoren die van invloed zijn op bedrijfsverplaatsingen geven ze echter niet. Dat is van belang, omdat het voor een onderzoek dat zich richt op bedrijventerreinen en revitalisering daarvan het belangrijk is om te weten waarom bedrijven zich verplaatsen. Bedrijventerreinen die gerevitaliseerd moeten worden zijn verouderd en als gevolg daarvan trekken ondernemers weg. Het is dan van belang om de precieze motieven van ondernemers om te verplaatsen te kennen. Daarom zal de volgende paragraaf nader ingaan op vestigingsplaatsfactoren en bedrijfsverplaatsingen. In hoofdstuk III zal worden ingegaan op revitalisering van bedrijventerreinen.

2.4 Vestigingsplaatsfactoren en bedrijfsverplaatsingen

De redenen voor een bedrijf om zich te verplaatsen zijn bijna ontelbaar. Er zijn tal van push- en pullfactoren aan te wijzen die van invloed zijn op de beslissing van een bedrijf om te verhuizen. De meeste bedrijven die verhuizen zijn kleine bedrijven, maar dit zijn wel groeiers. Het overgrote deel van de bedrijven verhuist binnen de eigen regio. Dat blijkt ook wel uit het landelijke onderzoek van Van Steen (1998). Van de 1495 bedrijven die in dit onderzoek waren betrokken, was 60 procent ooit verhuisd en bijna 70 procent van deze groep bevond zich na de verhuizing nog in dezelfde gemeente. Bijna 90 procent bevond zich zelfs nog in de eigen provincie waar de eerste vestiging ooit werd opgericht. Wanneer bedrijven verhuizen, dan doen ze dat dus in het algemeen over niet al te grote afstanden, men blijft dicht in de buurt van de oorspronkelijke vestigingsplaats.

Bedrijfsverplaatsingen worden in de eerste plaats gestimuleerd doordat men ontevreden is met de huidige locatie. Dit zijn de zogenaamde 'pushfactoren' die ervoor zorgen dat een bedrijf gaat uitkijken naar een alternatieve locatie. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen bedrijfsinterne en bedrijfsexterne pushfactoren. Bedrijfsinterne pushfactoren hebben bijvoorbeeld te maken met de interne productiestructuur van een bedrijf. Externe pushfactoren hebben te maken met de kenmerken van de vestigingslocatie zelf (Huisman, 2001). 'Pullfactoren' zijn vestigingsplaatsfactoren die er voor zorgen dat een ondernemer besluit naar die bepaalde locatie te verhuizen, bijvoorbeeld naar een locatie die beter bereikbaar is per auto. Vaak spelen er meerdere push- en pullfactoren tegelijk bij een bedrijfsverplaatsing. In het onderzoek van Van Steen (1998) speelden gemiddeld ruim twee pushfactoren en drie en een half pullfactoren een rol bij de verhuizing.

De pushfactor die in het onderzoek van Van Steen (1998) het meest naar voren komt is de onmogelijkheid tot uitbreiding. Voor maar liefst 77 procent van de respondenten speelt deze pushfactor een rol in de besluitvorming in de meest recente verhuizing. De nummer twee met bijna 32 procent is dat het pand niet meer representatief is, tussen de nummer één en twee zit dus een groot verschil tussen. Hieruit blijkt ook dat de meeste verhuizers groeiers zijn, zij willen uitbreiden maar zien daartoe geen mogelijkheden op de huidige locatie. Andere pushfactoren waren de parkeermogelijkheden (29,4%), aan- en afvoermogelijkheden van goederen (25,7%), de bereikbaarheid per auto (17,4%) en de ligging ten opzichte van de afnemers/consumenten (10,4%). Daarnaast waren er nog veertien pushfactoren die een rol speelden, maar die percentages kwamen niet boven de vijf procent uit en deze factoren worden hier achterwege gelaten. De belangrijkste pushfactor is dus ruimtegebrek, gevolgd door representativiteit van het pand, maar ook alles wat te maken heeft met bereikbaarheid is van grote invloed.

Bij de pullfactoren staat de mogelijkheid tot uitbreiding bovenaan in de lijst met ruim zestig procent. Dat is ook niet verbazingwekkend wanneer ruimtegebrek de grootste pushfactor is. Wat opvalt is dat de overige pullfactoren hier een groter aandeel hebben in vergelijking tot de pushfactoren. Lijkt het bij de pushfactoren uitsluitend om ruimtegebrek te gaan, bij de pullfactoren spelen zaken als representativiteit van het pand (50,4%), parkeermogelijkheden (46,7%), bereikbaarheid per auto (45,0%), aan- en afvoermogelijkheden van goederen (36,0%), de grootte van het pand (29,3%), de ligging ten opzichte van afnemers/consumenten (19,2%) en de bereikbaarheid per openbaar vervoer elk ook een substantiële rol. Daarnaast spelen ook zaken als de ligging ten opzichte van leveranciers, de kwaliteit van de woonomgeving, een adequaat arbeidsaanbod en subsidiemogelijkheden een rol van betekenis. Ook voor de pullfactoren geldt net als voor de pushfactoren dat ruimtegebrek, representativiteit van het pand en alle factoren die min of meer met bereikbaarheid hebben te maken, van het grootste belang zijn.

Tussen de push- en de pullfactoren bestaat een sterk verband; de reden om te verplaatsen is vaak ook een criterium waarmee de toekomstige locatie wordt geselecteerd. Het is echter geen perfect verband; niet één pushfactor blijkt in alle gevallen ook als pullfactor werkzaam te zijn en vice versa (Van Steen, 1998). Naast de push- en pullfactoren wordt er ook wel gesproken van 'keep'- en 'aversion' factoren. Keep factoren zorgen ervoor dat een ondernemer op zijn huidige locatie gevestigd blijft omdat de locatie positiever wordt beoordeeld dan alle alternatieven, of omdat het nadeel van de huidige locatie niet opweegt tegen het nadeel van de verplaatsingskosten naar een alternatieve locatie. Alternatieve locaties die negatief worden beoordeeld door de ondernemer spelen ook een rol bij de locatiebeslissing, omdat bepaalde locaties worden uitgesloten. Dat wordt verstaan onder aversion factoren.

De meeste migratiestudies naar vestigingsplaatsfactoren en verhuisgedrag van bedrijven zijn momentopnames en kennen vaak elk hun eigen systematiek. Hierdoor is het erg lastig om deze verschillende onderzoeken met elkaar te vergelijken. Een uitzondering op deze onderzoeken is het longitudinale onderzoek van de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen dat om de elf jaar wordt herhaald. De opzet van dit onderzoek is iedere keer hetzelfde met een vijftigtal diepte-interviews met recent verplaatste bedrijven (Pen et al, 2000). Hierdoor is het goed mogelijk om resultaten met elkaar te vergelijken en kunnen verschuivingen in de tijd worden waargenomen. De uitkomsten van een vergelijking van deze onderzoeken staan voor wat betreft de push- en de pullfactoren in de onderstaande tabellen (zie tabel 2.1 en 2.2).

1977	1988	1999
1. Gebrek aan uitbreidingsruimte	Gebrek aan uitbreidingsruimte	Gebrek aan uitbreidingsruimte
2. Organisatorische overwegingen	Organisatorische overwegingen	Geen representatief gebouw
3. Toestand bedrijfsruimte	Plaatselijke verkeerssituatie	Toestand bedrijfsruimte
4. Dreigende onteigening/huuropzegging	Optimistische toekomstverwachting	Organisatorische overwegingen
5. Geen representatieve omgeving	Toestand bedrijfsruimte	Slechte bereikbaarheid

(Tabel 2.1: Rangorden in pushfactoren. Bron: Pen et al, 2000)

1977	1988	1999
1. Mogelijkheid tot uitbreiding	Gunstige verkeersligging	Representatief gebouw
2. Organisatorische overwegingen	Mogelijkheid tot uitbreiding	Bereikbaarheid afnemers/leveranciers
3. Aanwezigheid bedrijfsruimte	Gunstige plaatselijke verkeerssituatie	Mogelijkheid tot uitbreiding
4. Gunstige verkeersligging	Prijs te verwerven grond/gebouw	Gunstige verkeersligging
5. Gunstige plaatselijke verkeerssituatie	Representatief gebouw	Aanwezigheid bedrijfsruimte

(Tabel 2.2: Rangorden in pullfactoren. Bron: Pen et al, 2000)

Binnen de pushfactoren valt het toegenomen belang van de huisvesting op. Nog steeds staat een gebrek aan uitbreidingsruimte op nummer één, maar het belang van het hebben van een representatief pand en de toestand van de bedrijfsruimte is gestegen. Deze toename van de meer kwalitatieve factoren is ook terug te zien in de pullfactoren. In 1999 staat het hebben van een representatief pand zelfs op de eerste plaats, gevolgd door de bereikbaarheid van afnemers en leveranciers. De mogelijkheid tot uitbreiding is naarmate de tijd is verstreken steeds minder van belang geworden. Een mogelijke verklaring voor deze veranderingen in push- en pullfactoren is een verschil in de conjunctuur. Wanneer het economisch goed gaat is er meer geld en aandacht beschikbaar voor een representatieve uitstraling. Doordat de congestie van de binnensteden in de loop der tijd alleen maar is verergerd kan het zijn dat bereikbaarheid daardoor in belang is gestegen als pullfactor.

2.5 Besluit

Bedrijventerreinen nemen van oudsher een belangrijke plaats in binnen de Nederlands economie. Overheden kunnen invloed uitoefenen op het scheppen van de juiste voorwaarden op deze terreinen om zo bedrijven en dus werkgelegenheid naar zich toe te trekken. Om de juiste voorwaarden te kunnen scheppen is het noodzakelijk om te weten wat voor eisen bedrijven stellen aan een bedrijventerrein. Daarom is het nuttig om de ontstaansgeschiedenis en de ontwikkeling van bedrijventerreinen nader te bekijken.

Vanaf 1850 zijn de eerste bedrijventerreinen ontwikkeld in Nederland. Dat gebeurde toen op eigen initiatief van de bedrijven, de overheid bemoeide zich niet met de ontwikkeling en inrichting van bedrijventerreinen. Daar kwam verandering in na de aanneming van de Woningwet in 1901. De overheid begon vanaf de jaren twintig met de planmatige aanleg van bedrijventerreinen om de woonkwaliteit van de steden te verbeteren. De overheid wilde de oude bedrijventerreinen die omringd waren door woningbouw uit de binnensteden hebben. Vanwege de economische crisis ontbrak het gemeenten echter aan middelen om dit beleid te kunnen uitvoeren.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de aandacht voor bedrijventerreinen groter. Om de wederopbouw en de industrialisatie op gang te helpen werden veel terreinen aangelegd. Zeker in de jaren vijftig en zestig steeg het aantal nieuwe bedrijventerreinen, mede dankzij de komst van de Wet op de Ruimtelijke Ordening uit 1965. Het accent verschoof van de pure industrieterreinen naar de (gemengde) bedrijventerreinen. In de jaren tachtig werd Nederland getroffen door een economische crisis, maar de gemeenten speelden hier niet goed op in. Er was teveel terrein ontwikkeld waardoor de grondprijzen daalde en de concurrentie tussen gemeenten heviger werd. Bedrijven kregen verhuispremies als lokker naar de nieuwe terreinen, met als gevolg dat de oude terreinen snel verpauperden. Na het herstel van de economie en onder invloed van de stadvernieuwing ondergingen de bedrijventerreinen een gedwongen suburbanisatie naar de stadsranden. Het besef dat er zuiniger met ruimte om moest worden gegaan groeide. Recente ontwikkelingen zijn de opkomst van bedrijventerreinen langs infrastructurele knooppunten en de opkomst van parkmanagement.

De vestigingsplaatsfactoren die van invloed zijn op het verhuisgedrag van ondernemers veranderen voortdurend. Deze factoren kunnen vertaald worden naar de zogenaamde vestigingsplaatstheorieën. Veel van deze theorieën zijn echter verouderd en bieden onvoldoende inzicht in de huidige vestigingsplaatsfactoren en bedrijfsverplaatsingen. Ze zijn vaak te simplistisch van karakter en laten veel factoren buiten beschouwing. Er zijn echter binnen deze theorieën wel enkele bruikbare aannames die gebruikt kunnen worden om vroegere en huidige ontwikkelingen te verklaren.

De klassieke en de neoklassieke theorieën zijn voorbeelden van theorieën die voor een groot deel achterhaald zijn. Deze theorieën focussen (teveel) op de ondernemer als een soort van 'optimizer' die louter op basis van rationele argumenten een beslissing neemt. Er is geen aandacht voor de meer subjectieve en 'zachte' factoren die mee kunnen wegen in een beslissing. Bovendien is door de opkomst van de auto en moderne communicatiemiddelen de hiërarchische structuur van deze theorieën ondermijnd. De behaviourale theorie heeft wel aandacht voor die subjectieve factoren en gaat er juist vanuit dat een ondernemer niet beschikt over volledige kennis bij het maken van een vestigingsplaatskeuze. Deze theorie levert wel een waardevolle bijdrage bij het verklaren van de vestigingsplaatskeuze, maar het levert teveel beschrijvende en te weinig concrete verklaringen op.

De institutionele theorie gaat voornamelijk in op de economie van het grootbedrijf en is voor dit onderzoek minder bruikbaar, aangezien er op bedrijventerreinen voornamelijk midden- en klein bedrijven gevestigd zijn. Bovendien is de macht van deze multinationals zo groot dat ze lokale omstandigheden gemakkelijk naar hun hand kunnen zetten, lokale omstandigheden zijn niet zozeer van belang voor ze. De meest recente theorie is de evolutionaire theorie. Deze is bruikbaar omdat er wordt ingegaan op de bedrijfsvoering en dat de bedrijfsvoering onderhevig is aan de veranderende omgeving. De huidige economische en maatschappelijke omgeving verandert in een hoog tempo. De wereld wordt steeds meer een mondiaal netwerk, waarin ontwikkelingen elkaar snel opvolgen. Enerzijds reageren bedrijven hierop door routinematig (padafhankelijkheid) en risicomijdend gedrag te vertonen. Dit is terug te zien bij veel bedrijven die zich gaan concentreren op hun 'core business'. Anderzijds proberen bedrijven actief op zoek te gaan naar oplossingen en kennis voor hun problemen. Zij zorgen voor innovatie wat weer zorgt voor economische groei.

De meeste bedrijven verplaatsen over korte afstand, ze blijven vaak binnen dezelfde gemeente of provincie. De factoren die bedrijven bewegen om al dan niet te verplaatsen zijn de zogenaamde push-pull-, keep-, en aversion factoren. Deze factoren kunnen gelijktijdig werken, houden verband met elkaar en zijn in de loop der tijd verschoven. Uitbreidingsmogelijkheden zijn altijd van grote invloed geweest op de beslissing om te verhuizen, net als alle factoren die te maken hebben met bereikbaarheid. De aandacht voor representativiteit en uitstraling van het gebouw en de omgeving neemt echter wel toe. Dat is een factor die voorheen van minder belang was in de beslissing voor een nieuwe vestigingslocatie.

Hoofdstuk III Revitalisering van bedrijventerreinen

3.1 Inleiding

De laatste jaren is er in toenemende mate aandacht voor de kwaliteit van bedrijventerreinen. Er wordt meer dan voorheen gelet op de uitstraling van het terrein en de efficiëntie ervan. Niet alleen nieuwe bedrijventerreinen moeten aan deze criteria voldoen, maar ook de bestaande terreinen. Verouderde bedrijventerreinen dienen geherstructureerd te worden om ze te laten voldoen aan de huidige kwaliteitseisen.

De overheid zet in op het aanpakken van verouderde terreinen omdat zij van mening is dat hierdoor de kwaliteit van deze terreinen verbeterd kan worden, wat weer zal leiden tot meer bedrijvigheid en werkgelegenheid. In opdracht van het Ministerie van Economische Zaken zijn er een aantal onderzoeken gehouden, die de omvang van het totaal te revitaliseren gebied en de belangrijkste knelpunten in kaart hebben gebracht.

In dit hoofdstuk zal allereerst in paragraaf 3.2 een definitie worden gegeven van het begrip 'revitalisering'. Vervolgens zal het proces van veroudering van bedrijventerreinen in paragraaf 3.3 aan bod komen, alsmede de verschillende typen veroudering en de oorzaken en gevolgen hiervan. Daarna worden de knelpunten in paragraaf 3.4 besproken en de mogelijke succes- en faal factoren van revitalisering in paragraaf 3.5. De maatregelen die moeten worden getroffen als een revitaliseringsproject is afgerond komen aan bod in paragraaf 3.6. Dit hoofdstuk eindigt met een besluit in paragraaf 3.7.

3.2 Definitie revitalisering van bedrijventerreinen

Er worden in de huidige literatuur verschillende definities gegeven van het begrip 'revitalisering'. Het begrip revitalisering wordt vaak gebruikt in combinatie met het begrip 'herstructurering'. Het is niet altijd even duidelijk wat nu precies met welk begrip bedoeld wordt, dit zorgt voor verwarring. Om hier duidelijkheid in te verschaffen zal een definitie worden gegeven van het begrip 'revitalisering' met betrekking tot bedrijventerreinen.

De hier volgende definities zijn dezelfde zoals die worden gebruikt in een onderzoek dat het Ministerie van Economische Zaken heeft laten uitvoeren door BCI en BRO (1999). Deze definities worden in dit onderzoek gehanteerd. Herstructurering is een overkoepelende term voor vier soorten van aanpak. Deze vier vormen zijn:

- Face lift: grote opknopbeurt bij fysieke veroudering van het bedrijventerrein.
- Revitalisering: forse integrale verbetering van een verouderd terrein, met behoud van bestaande economische functies.
- Herprofilering: nieuwe 'werkfunctie' als reactie op economische veroudering van bestaande bedrijfsmatige activiteiten (bijvoorbeeld van bedrijventerrein naar kantorenlocatie).
- Transformatie: een bedrijventerrein wordt 'omgebouwd' tot een multifunctionele locatie met ook niet-werk functies (bijvoorbeeld woningbouw, voorzieningen en kantoren rond stations).

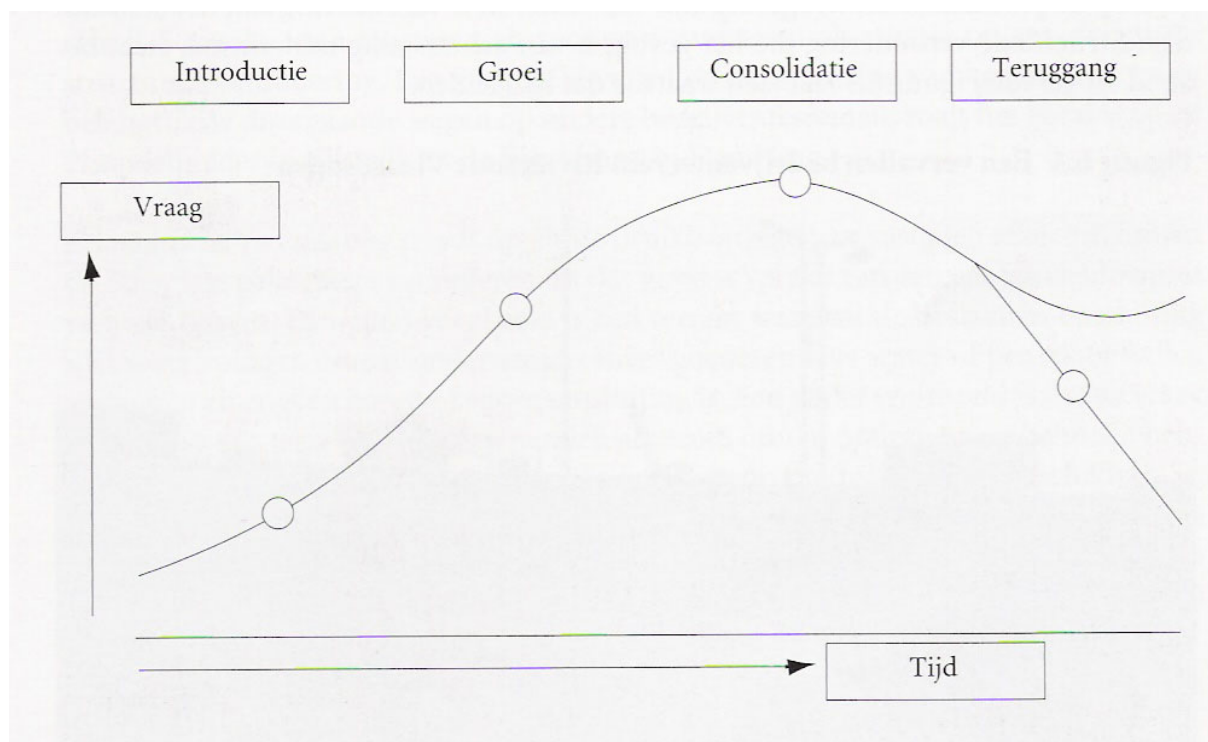
Bij revitalisering van bedrijventerreinen gaat het dus om een algehele verbetering van een verouderd terrein. Alle knelpunten op een dergelijk terrein worden dan aangepakt en verbeterd. De insteek hierbij is dat de bestaande economische functies behouden blijven, er wordt niet ingezet op functieverandering. Daarnaast richt revitalisering zich op het verbeteren van de beeldkwaliteit, zowel van het terrein als dat van de bedrijfspanden. Braakliggende kavels moeten worden benut en leegstaande panden moeten weer worden gebruikt. Het ruimtegebruik op bebouwde kavels moet worden geïntensiveerd en de verkeerssituatie verbeterd.

3.3 Aanleiding tot revitalisering

De aanleiding tot revitalisering van een bedrijventerrein is daar wanneer het terrein verouderd is en niet meer voldoet aan de huidige kwaliteitseisen. Maar wanneer is een bedrijventerrein verouderd? Pen (1996) geeft de volgende definitie van een verouderd bedrijventerrein: "Een terrein waar zich op infrastructureel, ruimtelijk, representatief, milieukundig, economisch en organisatorisch gebied, elkaar versterkende problemen voordoen, die voortkomen uit de huidige eisen die aan moderne bedrijfsterrainen en de ruimtelijke omgeving worden gesteld."

3.3.1 Proces van veroudering

Gedurende hun bestaan doorlopen bedrijventerreinen een min of meer vast proces. Dit proces is de levenscyclus van bedrijventerreinen. Deze levenscyclus is afgeleid van die van producten zoals die bekend is in de (bedrijfs)economie. Daar beschrijft de productcyclus het ontwikkelingsproces van producten vanaf het moment van introductie op de markt totdat ze weer verdwijnen. Het proces voor bedrijventerreinen bestaat net als bij producten uit vier fasen; introductie, groei, consolidatie en teruggang (zie figuur 3.1).



(Figuur 3.1: De levenscyclus van bedrijventerreinen. Bron: Louw et al, 2004)

In de eerste jaren van het bedrijventerrein is er sprake van een constante instroom van bedrijven op het terrein en de werkgelegenheid groeit. Na verloop van tijd is het terrein volgebouwd en is de ruimte verdeeld. De groei van bedrijven en werknemers neemt af en gaat over in consolidatie. De bedrijven op het terrein zijn volgroeid en de werkgelegenheid stabiliseert. In deze fase trekken de eerste bedrijven weg en komen de eerste tekenen van veroudering aan het licht. Vaak is dit te wijten aan achterstallig onderhoud. Door groot onderhoud te plegen kan verdere veroudering relatief makkelijk worden tegengegaan en kan het terrein weer op het gewenste kwaliteitsniveau worden gebracht. Wanneer dit niet gebeurt komt het terrein terecht in de volgende fase, die van de teruggang (Louw et al, 2004).

In deze fase van teruggang gaat de kwaliteit van het bedrijventerrein snel achteruit. Nu zal er meer moeten gebeuren om de kwaliteit van het terrein te verbeteren, groot onderhoud is in dit geval niet afdoende. De eisen die ondernemers stellen aan hun huisvesting veranderen in de loop der tijd. In veel gevallen voldoet de interne en externe ontsluiting van het terrein niet meer. Bedrijven trekken weg en hierdoor neemt het aantal arbeidsplaatsen af. De leeggekomen plekken zijn niet erg in trek

waardoor de waarde van die plekken en ook de omliggende terreinen daalt. Door deze prijsdaling worden bedrijfsactiviteiten aangetrokken van een laagwaardiger karakter. Deze gaan zich vestigen op de vrijgekomen plekken op het terrein. Dit gaat zo door totdat zelfs die laagwaardige activiteiten geen belangstelling meer hebben in het terrein. Op deze manier komt het bedrijventerrein in een vicieuze cirkel terecht en zal uiteindelijk leiden tot de verpaupering van het terrein. Het bedrijventerrein zal dan worden gekenmerkt door leegstaande bedrijfspanden en braakliggende kavels (Louw et al, 2004).

3.3.2 Vormen van veroudering

Er kunnen verschillende vormen van veroudering worden onderscheiden. In dit onderzoek worden de volgende vijf vormen van veroudering gehanteerd: technische veroudering, economische veroudering, maatschappelijke veroudering, ruimtelijke veroudering (Schoor, 2001) en relatieve veroudering (Louw et al, 2004).

In het geval van technische veroudering gaat de kwaliteit van het terrein achteruit als gevolg van ouderdom. Doordat er geen of te weinig onderhoud wordt gepleegd in de openbare en private ruimte gaat de kwaliteit van bijvoorbeeld wegen achteruit, heeft de openbare ruimte een onverzorgde aanblik en staan de bedrijfspanden er slecht bij. Deze vorm van veroudering kan vrij simpel worden tegengegaan door regelmatig onderhoud te plegen. Bij voldoende onderhoud, beheer en handhaving kan de kwaliteit van het bedrijventerrein bewaard blijven.

Van economische veroudering is sprake wanneer eisen vanuit de markt niet meer passen bij wat het terrein op dat moment kan bieden. Onderhoud en beheer zijn dan niet meer toereikend, het terrein zal aangepast moeten worden aan de op dat moment geldende eisen.

Maatschappelijke veroudering van een bedrijventerrein doet zich voor wanneer door nieuwe regelgeving het terrein niet meer aan de huidige eisen voldoet. Het is de overheid die door middel van nieuwe voorwaarden er voor zorgt dat een terrein maatschappelijk veroudert. Door nieuwe regelgeving, bijvoorbeeld op het gebied van milieu, arbeidsomstandigheden en veiligheid, moet een terrein zich aanpassen.

Ruimtelijke veroudering doet zich voor wanneer de omgeving van het terrein op een dergelijke manier verandert, dat de oorspronkelijke functie van het bedrijventerrein in het gedrang komt. Door haar ligging verstoort het een aantal functies die in de nabijheid liggen. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een terrein wordt ingesloten door nieuwe woonwijken. Omwonenden kunnen dan bijvoorbeeld bezwaar gaan maken tegen geluidshinder en stankoverlast.

Relatieve veroudering van een bedrijventerrein zal optreden wanneer er veel nieuwe bedrijventerreinen worden aangelegd. Wanneer het aanbod van nieuwe terreinen groot is zijn ondernemers sneller geneigd door te stromen naar de nieuwe bedrijventerreinen. Op deze nieuwe terreinen kunnen ondernemers een compleet nieuw pand laten zetten wat geheel aan hun eisen kan voldoen. Op het bestaande bedrijventerrein krijgen ondernemers te maken met verouderde panden en de problemen in de openbare ruimte.

3.3.3 Oorzaken van veroudering

Er kunnen een zevental oorzaken worden aangewezen voor het verouderen van bedrijventerreinen (zie tabel 3.1). Ruimtelijke factoren zijn de ligging van het terrein in de stad, de concurrentie met andere bedrijventerreinen en de veranderende eisen aan de infrastructuur. De historische factoren staan hier direct mee in verband zoals de oorspronkelijke ligging van het terrein en beeldbepalend industrieel erfgoed. De ligging van zo'n terrein in of nabij de bebouwde kom kan overlast veroorzaken in de vorm van geluidshinder, stankoverlast en andere milieuproblemen. Vaak is de bodem van verouderde terreinen vervuild. Economische factoren komen voort uit het feit dat onze economie zich heeft ontwikkeld tot een diensteneconomie. Bedrijven hebben steeds minder ruimte nodig voor hun bedrijfsvoering en hierdoor worden sommige terreinen inefficiënt gebruikt. Wanneer een gemeente niet of nauwelijks aandacht heeft voor de problemen op een bestaand terrein en zich liever bezighoudt met het openen van nieuwe bedrijventerreinen is er ook een politieke factor voor veroudering. Macroeconomische factoren houden in dat bedrijfsinvesteringen afhankelijk zijn van het economische

klimaat. In tijden van recessie worden investeringen en onderhoud sneller op de lange baan geschoven. De endogene factoren hebben betrekking op de geringe bereidheid van ondernemers om mee te werken aan de modernisering van het bedrijventerrein en op bedrijfsinterne processen (Pen en Hiethaar, 1998).

Oorzaken	Gevolgen
1. Ruimtelijke factoren	1. Bedrijfsverplaatsing
2. Historische factoren	2. Inefficiënt ruimtegebruik
3. Milieu factoren	3. Matige uitstraling en hinder
4. Economische factoren	4. Kapitaalvernietiging
5. Politieke factoren	5. Afname werkgelegenheid
6. Macro-economische factoren	6. Onveiligheidsgevoelens
7. Endogene factoren	7. Wantrouwen ondernemer

(Tabel 3.1: Oorzaken en gevolgen van veroudering van bedrijventerreinen. Bron: Pen en Hiethaar, 1998)

3.3.4 Gevolgen van veroudering

Eén van de belangrijkste gevolgen van veroudering is het wegtrekken van bedrijvigheid. Vaak is het ook nog eens zo dat de hoogwaardige bedrijvigheid wegtrekt van het terrein en dat die plaatsen worden ingenomen door laagwaardige bedrijvigheid. Door deze toename van laagwaardige bedrijvigheid trekken nog meer hoogwaardige bedrijven weg; het wordt een vicieuze cirkel. Andere redenen voor bedrijven om weg te trekken zijn een tekort aan uitbreidingsruimte, infrastructurele problemen, problemen met de bereikbaarheid, een matige uitstraling van het terrein enzovoorts. Het wegtrekken van sommige bedrijven kan kapitaalvernietiging tot gevolg hebben. De werkgelegenheid op het terrein neemt af. Door de toenemende verpaupering van het terrein nemen de onveiligheidsgevoelens bij werknemers toe. De ondernemers gaan de gemeente wantrouwen als die niets aan de verloedering doet.

3.4 De belangrijkste problemen op verouderde bedrijventerreinen

In de meeste gevallen is het de lokale overheid die constateert dat een bedrijventerrein verouderd is en toe is aan herstructurering. Een gemeente gaat dan, al dan niet in samenwerking met de aanwezige bedrijven, de problemen in kaart brengen. Vervolgens zal de gemeente meestal in samenwerking met het bedrijfsleven een plan ontwerpen voor het te revitaliseren gebied. Wanneer een dergelijk plan is goedgekeurd door de ondernemers en de gemeenteraad kan het plan tot uitvoer worden gebracht. Hiervoor zijn wel financiën nodig die bijvoorbeeld worden gevonden in subsidies en bijdragen van het bedrijfsleven. Voordat het zover is begint het proces dus bij de signalering van problemen op het bedrijventerrein.

Om de problemen op verouderde bedrijventerreinen zo goed mogelijk aan te pakken moet de gemeente een goed beeld te krijgen van die problemen. Dit kan zij krijgen door zelf het bedrijventerrein te bezoeken, maar nog beter is het om die problemen in overleg met het aanwezige bedrijfsleven te benoemen. Er zal dan een terreinscan plaatsvinden die meestal een visuele inspectie ter plaatse omvat, een enquête onder de gevestigde ondernemers en interviews met sleutelinformanten (Louw et al, 2004). Zo'n scan zal aandacht besteden aan de volgende zaken:

- De ligging van het terrein
- De externe bereikbaarheid
- De interne verkeerstructuur
- De inrichting van het terrein
- Het ruimtegebruik
- De presentatie (uitstraling) van het terrein
- De ruimtebehoefte van de gevestigde ondernemers
- Milieuaspecten, zoals bodemverontreiniging en geluidshinder

Problemen verschillen natuurlijk per bedrijventerrein en het is lastig om een algemeen beeld van de problemen weer te geven. Toch zijn er een aantal problemen die zich op (bijna) alle verouderde bedrijventerreinen voor doen. Dat zijn problemen met het ruimtegebruik, de uitstraling, de ontsluiting en de milieuhygiëne (zie tabel 3.2).

Aspecten van veroudering			
Ruimtegebruik	Aanzicht/Uitstraling	Ontsluiting	Milieuhygiëne
Braakliggende (niet uitgegeven) kavels	Verpaupering openbare ruimte (groen en wegen)	Slechte bereikbaarheid van het terrein (per auto/ per OV)	Bodemvervuiling Geluidsoverlast
Aanwezigheid (ongebruikte) strategische reserves/restruimte	Verpaupering kavels en panden	Slechte ontsluiting op het terrein/ slechte interne verkeersstructuur	Luchtvervuiling Stank
Inefficiënte/ongunstige verkaveling	Oneigenlijk gebruik ruimte (opslag en parkeren op de openbare weg)	Slechte wegen Ondergrondse infrastructuur (riolering, telematica)	Stofoverlast Aanwezigheid risicovolle bedrijven
Leegstand	Zwerfvuil/afval	Ontbreken modaliteiten	
Gebrek aan uitbreidingsruimte	Slechte bewegwijzering Lelijk aanzicht voorterreinen (opslag) Criminaliteit Sociale onveiligheid Ontbreken voorzieningen	Te weinig gebruik modaliteiten Verkeersonveilige situaties Gebrek aan parkeervoorzieningen Gebrek aan laad- en losmogelijkheden	

(Tabel 3.2: Aspecten van veroudering op verouderde bedrijventerreinen. Bron: ETIN Adviseurs, 2003)

Wat ruimtegebruik betreft gaat veroudering op veel terreinen samen met toenemende inefficiëntie van het gebruik ervan. Bij de uitgifte van het terrein hebben bedrijven grote stukken grond aangekocht toen de grondprijzen relatief laag waren. Deze zijn in de loop der tijd geheel bebouwd of aangebleven als strategische reserve. De ondernemers die hun terrein geheel bebouwd hebben maar toch willen uitbreiden, kunnen dat op twee manieren doen. De eerste is grond aankopen van de buurman. Het blijkt dat dit niet zo makkelijk gaat. Ten eerste moet de buurman grond beschikbaar hebben en ten tweede moet die grond ook nog goed aansluiten op de wensen van het bedrijf dat wil uitbreiden. Tot slot moet de buurman ook nog eens bereid zijn de grond te verkopen. Omdat bovenstaande manier in veel gevallen problemen oplevert kan de ondernemer ook nog kiezen voor een andere manier om uit te breiden. Dit kan hij doen door op een nieuw bedrijventerrein een stuk grond aan te kopen en zijn pand of een deel hiervan te verplaatsen. Deze laatste manier is een stuk gemakkelijker voor de ondernemer.

Veel problemen liggen in de sfeer van de uitstraling en het aanzicht van het bedrijventerrein. Een matige beeldkwaliteit is veelal het gevolg van achterstallig onderhoud en een zwakke initiële beeldkwaliteit. Niet alleen de openbare ruimte verloedert, maar ook het aanzicht van de bedrijfspanden verslechtert. Wanneer de uitstraling van de omgeving en de panden vermindert, zal ook de bereidheid onderhoud te plegen afnemen; wederom een vicieuze cirkel. De openbare ruimte verslechtert ook vaak doordat het gebied gebruikt wordt op een manier waarvoor het niet bestemd is. Doordat ondernemers kampen met ruimtetekorten worden auto's, goederen en afval op straat geparkeerd. Gevolg hiervan is dat de beeldkwaliteit afneemt, het geeft een rommelig aanzicht. Bovendien zijn dit soort situaties niet bevorderlijk voor de (verkeers)veiligheid.

Veel bedrijventerreinen scoren slecht als het gaat om de bereikbaarheid. Dit terwijl een goede bereikbaarheid voor veel bedrijven als een belangrijk punt wordt gezien. De externe bereikbaarheid over de weg is in de loop van de tijd verslechterd, bijvoorbeeld doordat het terrein dichter tegen de

stad aan is komen te liggen. Ook de interne bereikbaarheid scoort vaak een onvoldoende. Wegen op het terrein zijn vaak niet berekend op het toegenomen zware vrachtverkeer. Bovendien kampen veel terreinen met oude erfenissen zoals in onbruik geraakte havens en stamsporen die veel ruimte opslokken.

Het laatste probleem waar veel verouderde bedrijventerreinen mee kampen zijn milieuproblemen. De bodem is vaak vervuild en dient te worden gesaneerd. Vaak is onduidelijk wie verantwoordelijk is voor de vervuiling omdat die in het verleden heeft plaatsgevonden en de grond meerdere malen van eigenaar is verwisseld. Derhalve kan er geen verantwoordelijke worden aangewezen en zal de gemeente voor de kosten van bodemsanering moeten opdraaien. Een ander probleem wat zich voordoet is dat de geluidruimte ervoor zorgt dat er geen uitbreiding mogelijk is. Er hoeft dan geen sprake te zijn van geluidsoverlast, maar van een overmaat aan vergunde ruimte. Bedrijven hebben bij de uitgifte van het terrein extra geluidruimte geclaimd met het oog op de toekomst voor eventuele uitbreidingen. Door deze ongebruikte geluidruimte-reserve is het in veel gevallen niet mogelijk om uit te breiden, de geluidruimte is immers al uitgegeven (ETIN Adviseurs, 2003).

3.5 Probleemoplossing: revitalisering

Nadat bekend is wat de belangrijkste problemen op het bedrijventerrein zijn, kan er worden gewerkt aan een oplossing. Gemeente en bedrijfsleven kunnen gezamenlijk een plan ontwikkelen om deze problemen aan te pakken om op die manier de kwaliteit van het terrein te verhogen. Vaak is het in het geval van revitalisering zo geregeld dat de gemeente het openbare gebied voor haar rekening neemt en de bedrijven hun eigen opstallen aanpakken.

3.5.1 Drie *Bottlenecks*

Dit klinkt echter een stuk makkelijker dan het in praktijk is. De drie grootste knelpunten die op de weg van revitalisering liggen zijn: voldoende draagvlak, bodemvervuiling en de financiering van het geheel (Pen en Hiethaar 1998).

Revitalisering is een kostbare en risicovolle aangelegenheid en gemeenten kunnen en willen de kosten hiervoor niet alleen dragen. Zij hebben de hulp van het aanwezige bedrijfsleven nodig om de revitalisering van de grond te krijgen. Het blijkt echter dat het creëren van voldoende draagvlak onder de ondernemers een lastige zaak is. Ondernemers zijn niet zomaar overtuigd van de noodzaak van revitalisering, laat staan tot het meebetalen eraan. Ondernemers zijn vaak wantrouwig naar de gemeente toe omdat ook zij jarenlang het gebied heeft laten verslonzen.

Een ander knelpunt is bodemvervuiling. Om de grond te saneren is veel geld nodig. Vaak is niet meer te achterhalen wie verantwoordelijk is voor de vervuiling omdat die in de loop der jaren is ontstaan. De laatste *Bottleneck* is die van de financiering. Revitaliseringsprojecten kosten erg veel geld en gemeenten kunnen dit niet in hun eentje betalen. Het bedrijfsleven en het Rijk moeten ook een bijdrage leveren. Het is voornamelijk lastig om bedrijven zover te krijgen dat ze ook gaan meebetalen. Er zijn wel een aantal hulpmiddelen die bedrijven min of meer kunnen dwingen om mee te betalen, maar hier zitten in de praktijk nog heel wat haken en ogen aan.

3.5.2 Succes- en faalfactoren

Het succes van een revitaliseringsproject is afhankelijk van meerdere factoren. Zo is goed overleg tussen gemeente en het aanwezige bedrijfsleven van groot belang. Het is belangrijk om in een zeer vroeg stadium met elkaar in gesprek te raken. Deze eerste gesprekken met de ondernemers kunnen de problemen die op het terrein spelen aan het licht brengen. Vervolgens kunnen bedrijven en gemeenten eerst apart van elkaar en later met elkaar een plan ontwikkelen voor de revitalisering van het bedrijventerrein. Het is van belang om in de tussentijd de communicatie op gang te houden. Bedrijven zijn graag van alle plannen op de hoogte. Door de lijnen als gemeente open te houden vergroot dit het gevoel van vertrouwen en betrokkenheid van de ondernemers. Gemeenten moeten open kaart spelen en er geen verborgen agenda op na houden, anders loopt het draagvlak bij de ondernemers gevaar.

Tevens is het van belang de lijnen zo kort mogelijk te houden. In een aantal gemeenten waar revitaliseringsprojecten van start zijn gegaan of al afgerond zijn, is er voor de gemeente en voor de bedrijven één aanspreekpunt. De ondernemers verenigen zich veelal in een ondernemers- of belangenvereniging en één persoon hiervan fungeert als spreekbuis naar buiten toe. Bij de gemeente gebeurt iets vergelijkbaars, ook hier wordt een projectgroep aangewezen die zich bezighoudt met de plannen en waarin één persoon het woord voert namens de gemeente. Vaak wordt er daarnaast nog een stuurgroep aangewezen waarin vertegenwoordigers van beide partijen zitting nemen (Pen en Hiethaar 1998).

Een andere belangrijke factor voor succes van revitalisering is dat bedrijven in een vroeg stadium betrokken worden bij de planvorming. Wanneer een gemeente een heel plan geheel onafhankelijk van de bedrijven ontwerpt, zal dit leiden tot scepsis en wantrouwen bij de ondernemers. Wat op dit moment in veel gemeenten gebeurt waar revitalisering plaatsvindt, is dat de gemeenten en bedrijven eerst met elkaar in gesprek gaan en de problemen op het terrein bespreken. Vervolgens maken de ondernemers en de gemeenten afzonderlijk een plan voor het gebied. Ondertussen wordt het contact tussen beide partijen warm gehouden en houdt men elkaar op de hoogte van de ontwikkelingen. Vervolgens legt men de plannen aan elkaar voor en bespreekt men deze gezamenlijk. Tenslotte kan worden gewerkt aan een gezamenlijke visie die zowel door de gemeente als de ondernemers wordt gedragen; het Masterplan.

Bedrijven denken vaak meer op de korte termijn dan een gemeente, ondernemers zien graag snel resultaat. Om aan deze wens tegemoet te komen kan de gemeente problemen op een bedrijventerrein die redelijk makkelijk en snel aan te pakken zijn als eerste oplossen. Bijvoorbeeld door iets simpels als een goede bewegwijzering. Een relatief kleine maatregel, maar wel één die effectief is. Wanneer de gemeente snel een aantal van dit soort maatregelen neemt, zal dit het vertrouwen van ondernemers in het project doen toenemen. Zij voelen zich dan serieus genomen en zien dat de gemeente serieuze bedoelingen heeft (Pen en Hiethaar 1998).

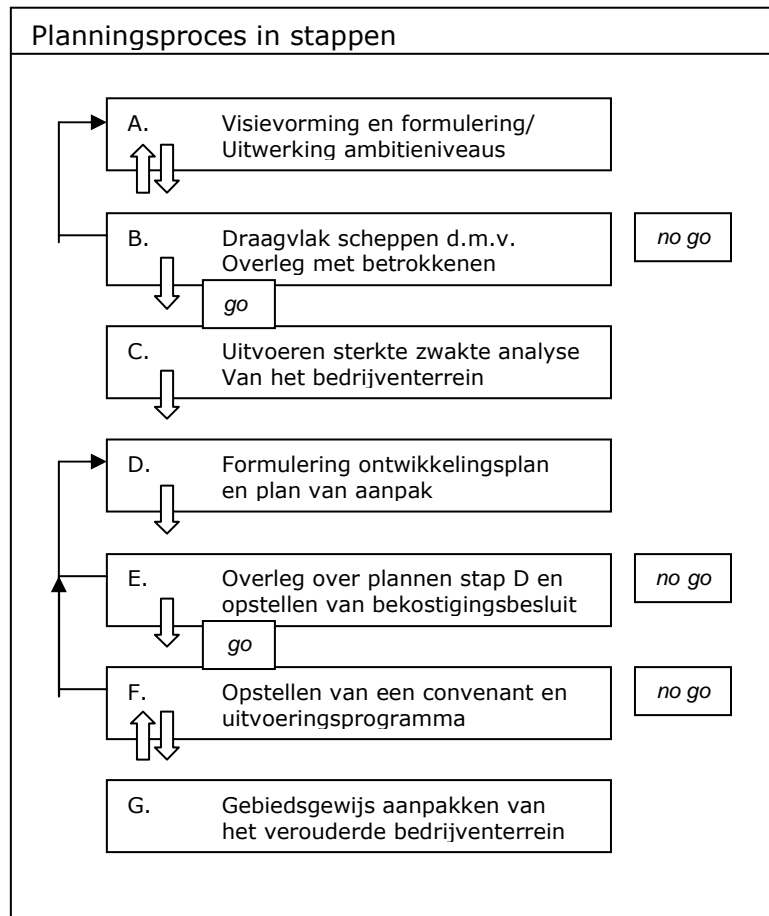
Bij veel revitaliseringsprojecten wordt tegenwoordig ingezet op duurzaamheid. Gebruik van duurzaam materiaal en het gezamenlijk inkopen van bijvoorbeeld energie is goed voor het milieu en kan kostenvoordelen opleveren. Het is de taak van de gemeente de bedrijven ervan te overtuigen dat duurzaamheid van groot belang is. Bedrijven zien duurzaamheidsmaatregelen vaak als milieumaatregelen die alleen maar een (onnodige) kostenpost vormen. Aan de gemeente de taak om de ondernemers ervan te overtuigen dat het niet uitsluitend een kostenpost is en dat er wel degelijk voordelen zijn te behalen bij een duurzame revitalisering. Voorwaarde is wel dat de gemeente hier in een vroeg stadium op inzet, zodat bedrijven later niet voor verassingen komen te staan.

Een andere voorwaarde voor succes is dat de vaart in het project wordt gehouden. Revitaliseringsprojecten zijn zeer kostbaar en complex, dus zorgvuldigheid is wel geboden. Het project moet echter niet stil komen te liggen, er moeten tussentijds resultaten worden geboekt. Wanneer dit niet gebeurt verliezen ondernemers hun geduld en dreigt het draagvlak voor het project af te brokkelen.

De gemeente is verantwoordelijk voor het aanpakken van het openbaar gebied op een bedrijventerrein. Ze is verantwoordelijk voor onder andere de wegen en groenvoorzieningen. In de meeste gevallen zal de gemeente ook voor de kosten opdraaien van het opknappen van het openbaar gebied, al is het in sommige gemeenten gelukt om de bedrijven ook te laten meebetalen voor de aanpak van het openbare domein. Doordat de gemeenten het openbaar gebied aanpakken, hopen zij de ondernemers te motiveren hetzelfde te doen met hun eigen panden en opstallen. De gemeente kan bedrijven echter niet dwingen dit ook daadwerkelijk te doen. Door veel en goed te overleggen kan de gemeente de ondernemers wel proberen over te halen te investeren in hun private domein. Desondanks zijn er altijd een aantal bedrijven die alle medewerking weigeren en niet gaan investeren in hun bedrijfspanden. Dit wordt het probleem van de *free riders* genoemd, zij profiteren wel van de revitalisering maar zijn niet bereid daar iets tegenover te stellen (Vossen, 2000). Dit probleem speelt ook bij parkmanagement, daarover verderop in dit hoofdstuk meer en in hoofdstuk IV.

Als laatste is het zaak de financiën goed op orde te hebben. Revitaliseringsprojecten zijn zeer kostbaar, een ordelijke financiële huishouding is dan ook noodzakelijk. Er zijn verschillende manieren om een revitaliseringsproject te bekostigen, deze worden in paragraaf 3.5.3 besproken.

Schematisch kan het planningsproces ten behoeve van revitalisering er zo uit komen te zien (zie figuur 3.2). Dit is slechts een voorbeeld van hoe het globaal in de praktijk kan gaan, het kan echter afwijken omdat ieder project weer anders is.



(Figuur 3.2: Planningsproces in stappen. Bron: Pen en Hiethaar, 1998)

3.5.3 Financiën

Er zijn verschillende manieren om de financiering van een revitaliseringsproject rond te krijgen. Allereerst kan gebruik worden gemaakt van bestaande budgetten. Voor een bedrijventerrein wat gerevitaliseerd gaat worden bestaan altijd onderhoudsbudgetten voor het reguliere onderhoud. Ook voor de wat grotere ingrepen zoals de vernieuwing van de riolering is meestal geld gereserveerd. Door deze gereserveerde middelen in de tijd naar voren te halen en aan te laten sluiten bij de revitalisering kan een deel van het project met deze middelen worden gefinancierd.

Verevening van de onrendabele met de rendabele projecten is een andere manier om de kas te spekken. De opbrengst van de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen kan worden gebruikt om revitalisering te bekostigen. Ook de opbrengst van de verkoop van vrijgekomen grond op het te revitaliseren terrein zelf kan in het project worden gestoken (Van der Wal, 2003).

Bedrijven zijn niet verplicht mee te investeren in de openbare ruimte. Toch kan een gemeente proberen een beroep te doen op ondernemers, vooral wanneer werken worden uitgevoerd waarbij de ondernemers een direct of indirect belang hebben. Bijvoorbeeld bij de aanleg van een weg die het gebied beter ontsluit. Op basis van het profijtbeginsel kan een gemeente dan een beroep doen op de ondernemers om ook een bijdrage te leveren. In de Gemeente Drachten heeft dit principe goed gewerkt. De ondernemers die daar niet mee wilden werken werden gedwongen mee te betalen in de vorm van een baatbelasting (BCI en BRO, 1999). Dit middel werkt alleen om bedrijven te dwingen te investeren in het openbaar gebied. Voor het publieke domein kan dit middel niet worden toegepast, daar heeft de gemeente geen middelen voor.

De onroerend zaakbelasting (OZB) is een vorm van bijdrage die de bedrijven leveren aan de gemeente. Deze bijdragen kunnen (deels) worden ingezet voor de revitalisering. Overigens is het zo dat door de revitalisering de toekomstige OZB omhoog gaat. Een gerevitaliseerd bedrijventerrein stijgt namelijk in waarde, hierdoor stijgt ook de WOZ waarde van de bedrijfspanden. De OZB is gekoppeld aan de WOZ waarde van een bedrijfspand, waardoor de OZB inkomsten in de toekomst zullen stijgen.

Een laatste mogelijkheid om de financiering van een revitaliseringsproject rond te krijgen is door middel van subsidies. De Rijksoverheid en de Provincies beschikken over een aantal subsidiemaatregelen waaruit geput kan worden. Al de bovengenoemde financiële mogelijkheden kunnen gebundeld worden in één fonds waaruit de revitalisering kan worden bekostigd.

3.6 Revitalisering voltooid, wat nu?

Wanneer revitalisering van een bedrijventerrein eenmaal is afgerond, is het zaak de verkregen kwaliteit te behouden. Het is belangrijk om het terrein goed te onderhouden zodat het weer een tijd vooruit kan en er niet binnen een aantal jaren weer problemen ontstaan. Er moet een vorm van beheer worden opgesteld om de kwaliteit te waarborgen. Parkmanagement is een instrument hiervoor en is de laatste jaren flink in opkomst. Het Ministerie van Economische Zaken (2002) geeft de volgende definitie van parkmanagement: "Parkmanagement is een middel om de kwaliteit van een locatie af te stemmen op de wensen van betrokkenen en om het bereikte kwaliteitsniveau ook op langere termijn vast te houden. Het kwaliteitsaspect heeft betrekking op de vorm (indeling private en openbare ruimte en kwaliteit gebouwen), voorzieningen en beheer (in enge zin)."

Parkmanagement is over komen waaien uit de Verenigde Staten en Groot-Brittannië. De exploitanten van bedrijventerreinen zijn gebaat bij een goed onderhouden terrein wat in de toekomst ook nog zijn waarde moet opleveren. Vaak wordt een externe organisatie ingeschakeld die het beheer voor haar rekening neemt. In Nederland liggen de eigendomsverhoudingen anders en daarom is het lastiger om hier parkmanagement van de grond te krijgen. Dat is voornamelijk het geval op bestaande bedrijventerreinen. Bij bedrijventerreinen die nieuw worden uitgegeven kan de gemeente als eis stellen dat nieuwkomers verplicht meedoen aan parkmanagement. Bij bestaande terreinen is dat niet mogelijk en is men afhankelijk van de bereidwilligheid van de aanwezige bedrijven op het terrein. Er zijn echter altijd ondernemers die niet mee willen doen en zodoende wel de vruchten van parkmanagement plukken, maar niet meebetalen; de *free riders*.

Parkmanagement in Nederland steunt op drie pijlers: beheer, voorzieningen en vorm. Een gebrek aan onderhoud en goed beheer is een belangrijke oorzaak van veroudering van bedrijventerreinen. Door het beheer van het terrein goed op orde te hebben kan dit proces worden vertraagd. De tweede pijler is het aanbod van voorzieningen. Gedacht kan worden aan een gezamenlijk conferentiecentrum, winkels, kinderopvang, fitness, parkeergarages, een restaurant enzovoorts. Andere voorzieningen zijn meer bedrijfsgerelateerde zoals energie-, water-, vervoer-, en afvalmanagement en terrein- en pandbeveiliging. De laatste pijler is de vorm. Een goede stedenbouwkundige, architectonische en landschappelijke vormgeving is van belang voor de beeldkwaliteit. Een sterke beeldkwaliteit kan bijdragen aan een positief imago van een terrein. Bovendien is de motivatie om het terrein en de panden goed te onderhouden groter wanneer de beeldkwaliteit goed is (Louw et al, 2004).

Een ander aspect wat van groot belang kan zijn is *Ex Post* onderzoek naar de mate van succes van afgeronde revitaliseringsprojecten. Dit soort evaluatieonderzoek wordt vaak niet uitgevoerd. Dat is spijtig omdat de ervaringen die elders zijn opgedaan van pas kunnen komen bij toekomstige revitaliseringsprojecten. Zo is er bijvoorbeeld geen *Ex Post* onderzoek bekend van de investeringsbereidheid van ondernemers bij revitaliseringsprojecten. Dit onderzoek zal zich onder andere bezig houden met deze vraag, maar is een onderzoek vooraf; *Ex Ante*. Het is interessant om na de voltooiing van de revitalisering deze investeringsbereidheid nog eens tegen het licht te houden. Op die manier kan er een algemeen beeld ontstaan over de investeringsbereidheid van ondernemers bij revitaliseringsprojecten en wat er van die bereidheid terecht komt.

Dat dit soort *Ex Post* onderzoek niet of nauwelijks is uitgevoerd is op zich niet zo verwonderlijk. Wanneer revitaliseringsprojecten eenmaal zijn uitgevoerd en de uitkomst was positief, dan zien gemeenten vaak niet de noodzaak tot een vervolgonderzoek. De revitalisering is geslaagd, dus waarom zou het nog verder onderzocht moeten worden? Wanneer de revitalisering niet zo succesvol

is verlopen is de bereidheid tot vervolgonderzoek evenmin groot. Gemeenten worden liever niet aan het falen herinnerd en laten het daarbij. Bovendien kost onderzoek doen altijd geld en zijn er geen directe baten voor de betreffende gemeenten te verwachten. Meer hierover in Hoofdstuk VI.

3.7 Besluit

Revitalisering van bedrijventerreinen is één van de vier vormen van aanpak die vallen onder de noemer 'herstructurering'. Het gaat daarbij om een integrale verbetering van de kwaliteit van het gebied zonder dat de oorspronkelijke functie van het terrein verandert. De aanleiding tot revitalisering van een bedrijventerrein is daar wanneer het gebied verouderd is. Bedrijventerreinen kennen net als producten een levenscyclus met een fase van introductie, groei, consolidatie en teruggang.

Er kunnen verschillende vormen van veroudering worden onderscheiden. Technische veroudering wordt veroorzaakt door een gebrek aan onderhoud in zowel de publieke als de private ruimte. Er is sprake van economische veroudering wanneer een terrein niet meer voldoet aan de huidige eisen van de markt. Maatschappelijke veroudering doet zich voor wanneer vanuit de overheid de eisen aan het gebied veranderen, bijvoorbeeld door nieuwe milieuwetgeving. Ruimtelijke veroudering doet zich voor wanneer de oorspronkelijke functie van het bedrijventerrein in het gedrang komt. Tenslotte doet relatieve veroudering zich voor wanneer er in het gebied veel nieuwe bedrijventerreinen worden aangelegd, die aantrekkelijker zijn voor de ondernemers.

Er kunnen zeven factoren worden aangewezen die veroudering veroorzaken. Ruimtelijke factoren zijn bijvoorbeeld de ligging van het terrein ten opzichte van de stad. Dat staat in verband met historische factoren zoals de oorspronkelijke ligging van het terrein. Bodemvervuiling, stankoverlast en geluidshinder zijn enkele voorbeelden van milieufactoren die bijdragen aan de veroudering. De veranderende economie zorgt ervoor dat de eisen aan bedrijfspanden steeds veranderen. De politiek wil vaak liever een nieuw bedrijventerrein openen dan een oude opknappen en draagt hierdoor ook bij aan de veroudering. Recessie zorgt ervoor dat onderhoud en investeringen worden uitgesteld, macro-economische factoren spelen dus ook een rol. Tot slot hebben endogene factoren zoals de bereidheid van ondernemers om mee te werken aan revitalisering een rol in de veroudering van bedrijventerreinen.

De gevolgen van de veroudering van bedrijventerreinen zijn verpaupering en achteruitgang, waardoor de beeldkwaliteit verslechtert en daarmee de uitstraling van het terrein. Het ruimtegebruik op het terrein is inefficiënt. Ondernemers trekken weg met leegstand, kapitaalvernietiging en een afname van de werkgelegenheid tot gevolg. Doordat de uitstraling van het terrein verslechtert nemen de gevoelens van onveiligheid op het gebied toe. De ondernemers gaan de gemeente die niets aan de situatie doet wantrouwen.

Wanneer een gemeente iets wil doen aan de veroudering van een bedrijventerrein moeten eerst de problemen op dat terrein bekend zijn. Nu is elk bedrijventerrein anders en dus is de problematiek per terrein verschillend, maar er kunnen wel enkele problemen worden onderscheiden die vaker voorkomen. Dat zijn problemen op het gebied van ruimtegebruik, uitstraling, ontsluiting en milieuhygiëne. Wat ruimtegebruik betreft kampen veel terreinen met leegstand, braakliggende kavels, inefficiënt ruimtegebruik en ruimtetekorten. Een slechte uitstraling wordt veroorzaakt door zwerfvuil, slechte bewegwijzering, criminaliteit, onveiligheid, gevaarlijke situaties door oneigenlijk gebruik van het terrein, vervallen panden enzovoorts. De problemen bij de ontsluiting komen door een slechte interne en externe bereikbaarheid. Verder is de kwaliteit van de wegen vaak slecht, zijn er verkeersonveilige situaties en is er een gebrek aan parkeermogelijkheden en laad- en losmogelijkheden. Wat de milieuhygiëne betreft is er vaak sprake van stankoverlast, geluidshinder, luchtvervuiling, bodemvervuiling, stofoverlast en de aanwezigheid van risicovolle bedrijven.

Zodra bekend is wat de problemen zijn op een bedrijventerrein, kan er gewerkt worden aan een oplossing. In het geval van revitalisering zijn er drie zogenaamde *bottlenecks* die op de weg liggen: voldoende draagvlak, bodemvervuiling en de financiering. Er moet voldoende draagvlak zijn bij de ondernemers om revitalisering tot een succes te maken. Verder is de kans dat de bodem vervuild is zeer groot. Aan de sanering van vervuilde grond zijn hoge kosten verbonden en vaak is het de gemeente die daarvoor op draait. De financiering van een revitaliseringsproject is een lastig verhaal.

Dit soort projecten zijn zeer kostbaar en er moeten verschillende bronnen worden aangeboord om de revitalisering te kunnen financieren.

Om een revitaliseringsproject succesvol te laten verlopen moet het project aan een aantal zaken voldoen. Er moet in een vroeg stadium overleg zijn tussen ondernemers en de gemeente. Er moet helder en duidelijk worden gecommuniceerd en de lijnen moeten zo kort mogelijk worden gehouden. Het is verstandig om voor beide partijen één aanspreekpunt aan te wijzen, dit voorkomt verwarring. De ondernemers moeten in samenspraak met de gemeente de problemen aangeven en in een vroeg stadium worden betrokken bij de planvorming. Dit vergroot het vertrouwen onder de ondernemers en zorgt voor een groot draagvlak. Om de ondernemers tegemoet te komen kan de gemeente al snel enkele kleine problemen oplossen. Hiermee laat de gemeente zien dat ze serieuze bedoelingen heeft en dit zorgt weer voor vertrouwen bij de ondernemers. Tevens is het van belang de vaart in het project te houden, het mag zeker niet stil komen te liggen. De gemeente is verantwoordelijk voor de aanpak van het openbaar gebied. Van de ondernemers wordt verwacht dat zij hun eigen opstallen een opknopbeurt geven, al kunnen zij hier niet toe worden gedwongen. Door goed overleg te plegen tussen gemeente en het aanwezige bedrijfsleven hopen gemeenten de ondernemers bereid te krijgen ook te investeren. Tenslotte is het zeer belangrijk de financiële huishouding van het revitaliseringsproject op orde te hebben.

Er zijn een aantal manieren om de financiën van een revitaliseringsproject rond te krijgen. Doordat revitalisering van bedrijventerreinen een zeer kostbare aangelegenheid is wordt vaak van meerdere geldbronnen gebruik gemaakt. Verevening van een onrendabel project – wat revitalisering vaak is – met een rendabel project is een manier om aan geld te komen. Een andere mogelijke geldbron zijn de budgetten die gereserveerd zijn voor het reguliere onderhoud, deze kunnen in de tijd naar voren worden geschoven. De Onroerend Zaak Belasting (OZB) die ondernemers moeten afdragen kunnen (voor een deel) ook worden gebruikt als financieringsmiddel. Wanneer de gemeente bedrijven wil verplichten mee te betalen in de openbare ruimte kan zij het middel baatbelasting inzetten. Als laatste zijn er uiteraard de subsidies van de verschillende overheden ten behoeve van revitalisering.

Wanneer revitalisering eenmaal voltooid is, is het zaak de verkregen kwaliteit te behouden. Dit kan bereikt worden door middel van parkmanagement. Parkmanagement houdt behalve een vorm van beheer ook het aanbod in van voorzieningen op een bedrijventerrein en het aandacht geven aan de uiterlijke vorm van het terrein. Een ander aspect, waar nog te weinig aandacht aan wordt besteed, is *Ex Post* onderzoek van revitalisering van bedrijventerreinen. Dit soort evaluatieonderzoek wordt maar weinig uitgevoerd, terwijl de bevindingen van dergelijk onderzoek van groot belang kunnen zijn bij toekomstige revitaliseringsprojecten. Deze vorm van onderzoek zou gestimuleerd moeten worden.

Hoofdstuk IV Overheidsbeleid ten aanzien van bedrijventerreinen

4.1 Inleiding

De overheid is verantwoordelijk voor het scheppen van de juiste randvoorwaarden voor de vestigingslocaties van bedrijven, de bedrijventerreinen. De overheid moet in haar beleid rekening houden met de eisen van het bedrijfsleven. De verschillende overheden – Het Rijk, Provincies en Gemeenten – kennen allemaal hun eigen beleid. Om meer duidelijkheid te verschaffen hierover zal het beleid ten aanzien van bedrijventerreinen per overheid worden besproken. Daarnaast worden een aantal visies en programma's besproken die zijn ontwikkeld door samenwerkingsverbanden tussen verschillende overheden.

Allereerst zal in paragraaf 4.2 het beleid van de Rijksoverheid worden besproken, waarbij het gaat om het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en het Ministerie van Economische Zaken. Vervolgens komt in paragraaf 4.3 het Samenwerkingsverband Noord-Nederland aan bod, waarin de drie Noordelijke Provincies Groningen, Friesland en Drenthe vertegenwoordigd zijn. Daarop volgt in paragraaf 4.4 het beleid van de Provincie Groningen zoals dat staat omschreven in het Provinciaal Omgevingsplan. Hierna wordt in paragraaf 4.5 de Regiovisie Groningen-Assen besproken die de Provincies Groningen en Drenthe en twaalf gemeenten in dit gebied gezamenlijk hebben ontwikkeld. Tenslotte komt het beleid van de Gemeente Groningen ten aanzien van bedrijventerreinen aan bod in paragraaf 4.6. Het hoofdstuk eindigt met een besluit.

4.2 Rijksoverheid

Vanuit de Rijksoverheid zijn twee ministeries nauw betrokken bij het formuleren en uitvoeren van beleid ten aanzien van bedrijventerreinen en revitalisering daarvan in het bijzonder. Deze zijn het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en het Ministerie van Economische Zaken (EZ).

Het Ministerie van VROM heeft als belangrijkste beleidstuk de 'Nota Ruimte'. Deze nota bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland. Daarbij gaat het om inrichtingsvraagstukken die tussen nu en 2020 spelen, met een doorkijk naar 2030. In deze Nota Ruimte is een aparte paragraaf opgenomen ten aanzien van bedrijventerreinen. Daarin wordt vermeld dat Nederland bedrijventerreinen nodig heeft voor economische groei en dat daar ook ruimte voor gecreëerd moet worden. Dat betekent dat er niet alleen herstructurering van verouderde terreinen plaats moet vinden, maar dat er ook nieuwe bedrijventerreinen moeten worden aangelegd.

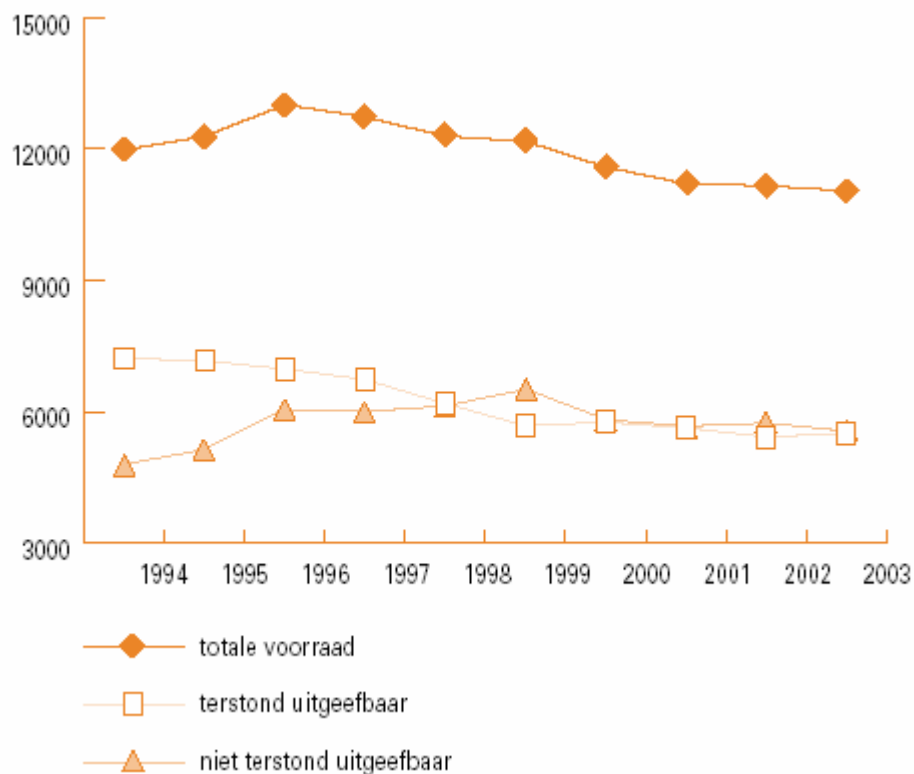
Ruim 21.000 hectare van het totale areaal aan bedrijventerreinen dient geherstructureerd te worden. Dat is zo'n twintig procent van het totaal. Deze terreinen kennen dusdanige problemen, dat een onderhoudsbeurt niet meer volstaat. De problemen die zich voordoen hebben te maken met bereikbaarheid, bodemsanering, bedrijfsverplaatsingen, criminaliteit en sociale onveiligheid. Herstructurering is een uiterst ingewikkeld proces. Het Rijk heeft een aantal grote en complexe bedrijventerreinen aangewezen die vallen onder de noemer 'Topprojecten' (zie bijlage I). Deze terreinen zijn van een dusdanige grootte en importantie voor de economie dat deze extra aandacht krijgen van het Rijk. Het gaat bij die Topprojecten zowel om de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen als de aanleg van nieuwe. De Rijksoverheid wil namelijk tot 2020 tevens 23.000 hectare nieuw bedrijventerrein aanleggen. Dit is nodig om in de nationale behoefte te voorzien en omdat de ervaring leert dat de ruimtewinst bij herstructurering zeer beperkt is (Ministerie van VROM, 2004).

4.2.1 Actieplan Bedrijventerreinen

Binnen het Rijk is het Ministerie van Economische Zaken het coördinerende departement wat de bedrijventerreinen betreft. In het *Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008* wil het Ministerie van EZ weergeven welke acties het kabinet heeft gepland om meer ruimte te creëren voor bedrijvigheid. Dit Actieplan is dan ook een uitwerkingsnotitie van de Nota Ruimte.

De Nederlandse economie kent op dit moment een periode van lage economische groei, de rest van Europa en de VS hebben hier ook mee te maken. Om de economie te kunnen versterken moet er voldoende en gevarieerd kwalitatief aanbod van bedrijventerreinen zijn. Dit is nodig om van Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven te maken. Voor de bedrijventerreinen in Nederland betekent dit dat de verouderde terreinen worden opgeknapt, zodat ze kunnen voldoen aan de hedendaagse eisen. Daarnaast moeten er ook nieuwe bedrijventerreinen worden ontwikkeld.

Het ontwikkelen van een nieuw terrein neemt erg veel tijd in beslag. Gemiddeld gaat er ongeveer acht jaar overheen tussen de start en de realisatie van een project. Het is dus van belang om op tijd te starten met dergelijke projecten. Daarbij wordt de vuistregel gehanteerd dat tweemaal de jaarlijkse vraag naar terrein direct uitgifbaar moet zijn. Een zesvoud daarvan moet in bestemmingsplannen opgenomen zijn om die direct uitgifbare voorraden weer aan te kunnen vullen. Sinds 1996 is er een dalende trend waar te nemen in de totale voorraad aan bedrijventerreinen. Tussen 1996 en 2003 is de voorraad ongeveer 15 procent gedaald tot 11.000 hectare (zie figuur 4.1) (Ministerie van Economische Zaken, 2004).



(Figuur 4.1: Bruto voorraad bedrijventerreinen 1993-2003. Bron: Ministerie van Economische Zaken, 2004)

Herstructurering en aanleg van nieuwe bedrijventerreinen is een complexe zaak die erg veel tijd en geld kost. Bedrijventerreinen zijn van groot belang voor de ontwikkeling van de economie. Om het gehele proces van (her)ontwikkeling te versnellen is er een actieve houding van het Rijk nodig. De redenen hiervoor zijn:

- De regionaal overschrijdende economische en maatschappelijke baten.
 - De versnelling van het (her)ontwikkelen van bedrijventerreinen en daarmee de versterking van het ondernemersklimaat en de economische vitaliteit van steden.
 - De regionale concentratie van de herstructureringsopgave en de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen.
 - De schaalvoordelen door het efficiënter en effectiever organiseren van generiek beleid, bijvoorbeeld door kennisontwikkeling, op Rijksniveau.
- (Ministerie van Economische Zaken, 2004)

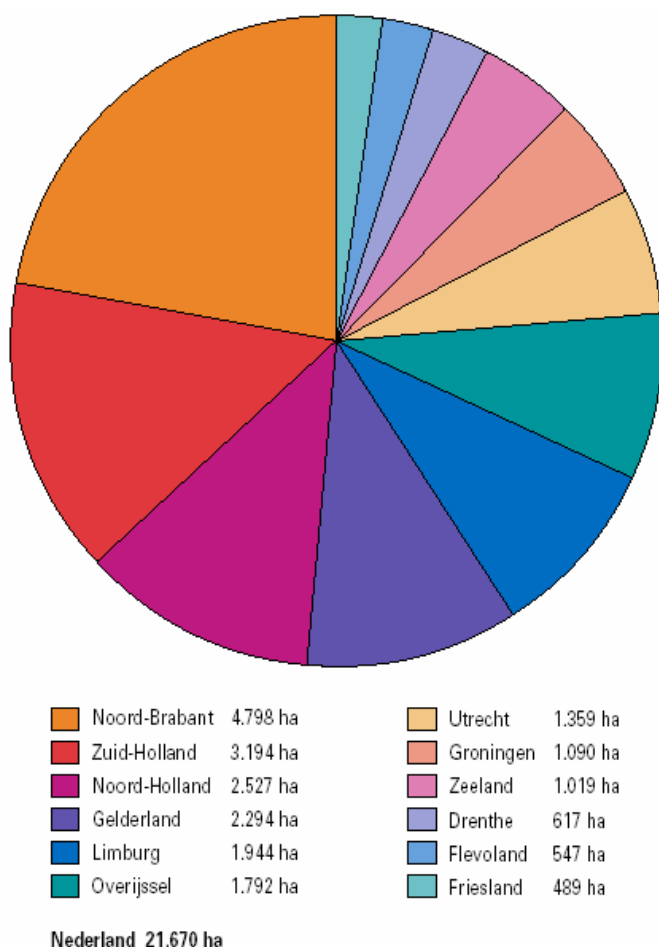
Het Ministerie van Economische Zaken is dus het coördinerende departement wat bedrijventerreinen betreft, het zijn echter de provincies en de gemeenten die het beleid moeten uitvoeren en die terreinen moeten ontwikkelen. Het beleid van EZ was slechts ondersteunend en generiek van aard. Dit blijft in grote mate in de toekomst ook zo, al zal het Rijk wel proberen zich actiever op te stellen. Zo is er veel kennis vergaard over dit onderwerp welke kan worden gebruikt om knelpunten op te lossen. Zo zal EZ zich als partner opstellen bij het concreet realiseren van bepaalde bedrijventerreinen; de zogeheten 'Topprojecten'.

Er zijn de laatste jaren flinke vorderingen gemaakt op het gebied van de bedrijventerreinen. Toch verloopt niet alles even vlekkeloos, er zijn nog een groot aantal knelpunten. Deze knelpunten zorgen ervoor dat de doorlooptijd voor het (her)ontwikkelen van een terrein langer duurt dan noodzakelijk is. Daarnaast is de Nederlandse cultuur van overleg en consensus – het poldermodel – niet bevorderlijk voor een vlotte doorloop. De knelpunten zijn voornamelijk gelegen in de organisatie, de financiering, de wet- en regelgeving en de kennis.

In de organisatie uit dat knelpunt zich door de afwezigheid van een goede visie, een onvoldoende afstemming van regionale samenwerking en een lage organisatiegraad onder de ondernemers. Er is een gebrekkige communicatie tussen bedrijven en overheid, het probleem van *free riders* doet zich voor bij de invoering van parkmanagement en er is sprake van een sterk versnipperd beheer. Wat de financiering betreft zijn er vaak hoge kosten voor de bodemsanering, bedrijfsverplaatsingen en het verbeteren van de ontsluiting. Er wordt te weinig gebruik gemaakt van verevening tussen nieuwe en oude terreinen en van medefinanciering door private partijen. Tevens hebben nieuwe terreinen bij een gemeentebestuur vaker prioriteit dan het herstructureren van oude. Ook de kosten van het onderhoud zijn een probleem, voor parkmanagement is een structurele financiering noodzakelijk. Wet- en regelgeving is een knelpunt wat voor veel vertraging zorgt. Door de ingewikkelde regels, eisen en procedures duren processen lang en neemt de onzekerheid onder de ondernemers toe. Tenslotte wordt er niet altijd even goed gebruik gemaakt van de aanwezige kennis over een bepaald project en tracht men het wiel opnieuw uit te vinden.

De afgelopen jaren heeft EZ geprobeerd in samenwerking met andere partijen deze knelpunten weg te nemen. Zo is er op het gebied van organisatie een handreiking opgesteld: *Kwaliteit wint terrein*, waarin in een aantal stappen staat omschreven hoe er tot een goed parkmanagement kan worden gekomen (zie paragraaf 4.2.2). Er is een 'Taskforce Gebiedsontwikkeling en Publiek-Private Samenwerking' opgericht, die aanbevelingen heeft gedaan om tot een verbetering van de samenwerking tussen overheid en private partijen te komen. Wat het punt van de financiering betreft, zijn er een aantal subsidiestromen tot een einde gekomen. De regelingen TIPP (Tender Investeringsprogramma Provincies) en de stimuleringsregeling DBT (Duurzame Bedrijventerreinen) zijn in 2003 beëindigd. EZ heeft deze en de regeling StiREA (Stimuleringsregeling Ruimte voor Economische Activiteit) geëvalueerd. Op het gebied van wet- en regelgeving is er een wetsontwerp voor herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening door de Tweede kamer in behandeling genomen. Specifieke kennis brengt EZ naar buiten in de vorm van allerlei publicaties die voor iedereen toegankelijk zijn (Ministerie van Economische Zaken, 2004).

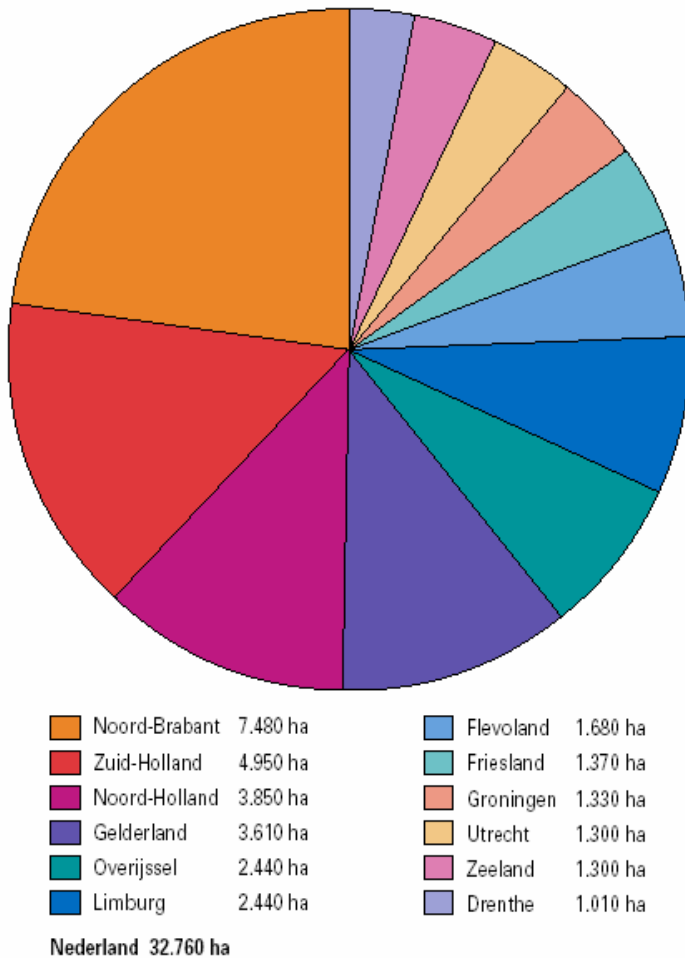
Het Ministerie van EZ heeft een aantal doelstellingen opgesteld ten aanzien van de bedrijventerreinen. Van de verouderde bedrijventerreinen liggen de meeste in Noord-Brabant en het westen van Nederland (zie figuur 4.2). De gemiddelde doorlooptijd van herstructurering van een bedrijventerrein vanaf de planfase tot en met de uiteindelijke realisatie bedraagt tien jaar. De doelstelling is dit in 2020 met twintig procent te verkleinen. De gemiddelde doorlooptijd van het aanleggen van een nieuw bedrijventerrein is acht jaar. De doelstelling is om dit in 2020 eveneens met twintig procent te verkleinen. Er moet nieuw terrein bijkomen om in de nationale behoefte te kunnen voorzien, herstructurering alleen is niet genoeg. Herstructurering levert slechts een zeer beperkte ruimtewinst op, maar ruimtewinst is meestal ook niet het (enige) doel ervan. Het doel is om een terrein weer te upgraden zodat die weer voldoet aan hedendaagse en toekomstige eisen. Herstructurering voorkomt wel een deel van de vraag naar nieuwe terreinen. Die vraag naar nieuwe terreinen is het grootst in de provincie Noord-Brabant en in het westen van het land (zie figuur 4.3). In de jaren 1998 tot en met 2003 is er bijna 9.000 hectare bruto aan nieuw bedrijventerrein uitgegeven. Tot 2020 moet er dan nog 23.000 hectare bruto nieuw worden uitgegeven om aan de vraag te kunnen voldoen (Ministerie van Economische Zaken, 2004).



(Figuur 4.2: Nationale opgave herstructurering bedrijventerreinen in bruto ha. per provincie 2003. Bron: Ministerie van Economische Zaken, 2004)

Er worden door EZ geen landelijke kwaliteitsnormen gesteld aan de bedrijventerreinen, omdat elk terrein weer anders is en andere eisen heeft. Een uitzondering hierop is de invoering van parkmanagement op zowel nieuwe als geherstructureerde terreinen om de verkregen kwaliteit zo goed mogelijk te behouden. Waar EZ zich ook nog mee bemoeit zijn de Topprojecten, waarover verderop meer. Van al deze Topprojecten die bezig zijn met herstructurering, had meer dan veertig procent in het jaar 2004 nog geen concrete plannen. De doelstelling is dat in 2006 negentig procent van deze Topprojecten wel een plan van aanpak heeft. Dat geldt overigens ook voor de Topprojecten waar nieuwe locaties worden ontwikkeld. In 2012 moet dan 3.500 hectare aan bedrijventerrein geherstructureerd zijn en moeten de deelprojecten een gemiddelde doorlooptijd van acht jaar hebben. Van de nieuw te ontwikkelen terreinen moet 7.000 hectare gereed zijn in 2012 en moeten de projecten een gemiddelde doorlooptijd van zeven jaar hebben (Ministerie van Economische Zaken, 2004).

Om de knelpunten waar veel bedrijventerreinen mee kampen bij een herstructurering of ontwikkeling op te lossen, heeft het Ministerie van EZ een aantal acties bedacht (zie bijlage II). Deze worden hieronder beschreven aan de hand van de knelpunten: organisatie, financiering, wet- en regelgeving en kennis. Wat de aanpak van organisatorische knelpunten betreft zijn er vijf actiepunten geformuleerd. Er moet een verbreding komen van het 'programma Duurzame Bedrijventerreinen', waarbij er meer aandacht komt voor de proceskant van herstructurering en nieuwe ontwikkeling van bedrijventerreinen. De veiligheid op bedrijventerreinen moet structureel verbeterd worden. De doelstelling is om de criminaliteit en overlast met minimaal twintig procent te verkleinen in 2008. Voor de periode 2004 tot en met 2008 moeten er jaarlijks op bestaande bedrijventerreinen twintig KVO-projecten (Keurmerk Veilig Ondernemen) worden gestart en op nieuwe terreinen tien van dit soort projecten. Er moet meer praktijkervaring worden opgedaan in de publiekprivate en gebiedsgerichte samenwerking. Hierdoor kunnen overheden hun beleid beter op elkaar en op de ondernemers



(Figuur 4.3: Doelstelling nieuwe bedrijventerreinen in bruto ha. per provincie 1998-2020. Bron: Ministerie van Economische Zaken, 2004)

afstemmen. In april 2004 heeft het kabinet een wetsvoorstel 'Wijzigingswet Wet Gemeenschappelijke Regelingen' ingediend. Met deze wet moet de regionale samenwerking rond de grote steden een meer verplicht karakter krijgen. Tenslotte zal de bereikbaarheid rond de grote bedrijventerreinen die geherstructureerd of ontwikkeld moeten worden, nader worden onderzocht. Met dit onderzoek kan er rekening worden gehouden met de toekomstige vervoerseffecten en de extra vervoersvraag (Ministerie van Economische Zaken, 2004).

Voor de financiële knelpunten zijn eveneens vijf actiepunten bedacht. Bedrijfsverplaatsingen is zo'n knelpunt wat aandacht behoeft. Deze verplaatsingen zijn vaak zeer lastig te realiseren en bovendien erg kostbaar. EZ zal de problematiek rond de bedrijfsverplaatsingen en de mogelijke oplossingen in kaart brengen. Het kabinet wil graag dat marktpartijen een belangrijkere rol krijgen op de markt voor bedrijventerreinen. Daarom is EZ gestart met het inventariseren van de kansen en belemmeringen voor het privaat ontwikkelen en beheren van bedrijventerreinen. Een ander financieel probleem is dat van de *free riders*. Deze bedrijven weigeren mee te betalen aan de kosten van onderhoud en beheer in de vorm van parkmanagement. Hierdoor dreigt het draagvlak onder de bereidwillige ondernemers af te brokkelen. EZ zal proberen mogelijke oplossingen voor dit probleem te bedenken. Wat de fondsverwerving betreft, krijgt Nederland met name uit het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling geld voor bedrijventerreinen. Er wordt naar gestreefd om het deel wat uit deze fondsen naar bedrijventerreinen gaat, te verhogen. Tenslotte zal het Rijk extra aandacht besteden aan suggesties en ervaringen uit de praktijk die kunnen bijdragen aan het oplossen van financiële knelpunten (Ministerie van Economische Zaken, 2004).

De aanpak in de wet- en regelgeving omvat zes actiepunten. De 'Vogel- en Habitatrichtlijn' is zo'n knelpunt wat aandacht nodig heeft. Deze richtlijn zorgt voor bescherming van bepaalde diersoorten,

maar bemoeilijkt daarmee vaak het aanleggen van een nieuw bedrijventerrein. Het kabinet streeft ernaar om deze knelpunten zo snel mogelijk op te lossen, de uitvoering volgens deze richtlijn kan veel beter en sneller verlopen. Er bestaat ook veel tegenstrijdige regelgeving die als een knelpunt werkt. Deze strijdige regels zijn in kaart gebracht en er zijn werkgroepen opgericht die gaan werken aan oplossingen. Er is ook een aparte werkgroep voor bedrijventerreinen. Op het gebied van het toetsen aan de ruimtelijke ordening valt er ook een verbetering te verwachten. Een nieuw bedrijventerrein moet vaak een veelheid aan toetsen doorstaan die de voortgang belemmeren. Deze toetsen moeten gereduceerd en beter gestroomlijnd worden. Het blijkt zeer lastig te zijn om bedrijvigheid die onder de categorie NIMBY (Not In My Backyard) valt, te voorzien van een goede vestigingsplaats. De overheid wil daarom in een pilot in de praktijk leren hoe belanghebbenden kunnen samenwerken aan een oplossing. Zonering op basis van geluidshinder, stof, stank en externe veiligheid is een heikel punt. De zonering hiervan moet beter en duidelijker worden. Hiertoe heeft de overheid een pilot gestart om de mogelijkheden te inventariseren om tot een betere zonering te komen. Tenslotte moet er meer gebeuren om het intensief ruimtegebruik te bevorderen. De 'MDW werkgroep' (Marketing, Deregulering en Wetgevingskwaliteit) heeft vastgesteld dat er geen wettelijke belemmeringen zijn voor intensivering, maar dat de veelheid aan regels en de manier waarop de gemeenten er mee omgaan wel een probleem is. Bovendien is de informatievoorziening over de mogelijkheden van intensivering onvoldoende (Ministerie van Economische Zaken, 2004).

Als laatste zijn er een zestal actiepunten geformuleerd om het knelpunt van de kennis aan te pakken. Wanneer een proces onhaalbaar lijkt, gaat het opeens sneller wanneer meerdere partijen de schouders eronder zetten en aan creatieve oplossingen werken. Kennisacties moeten gestimuleerd worden. Kennis moet gebundeld worden en beschikbaar zijn voor verschillende doelgroepen. Het Ministerie van EZ heeft zelf een website; www.bedrijventerreinen.ez.nl, waarop allerlei informatie staat zoals brochures, nieuwsbrieven, achtergronden en links. Op deze manier kan kennis op een toegankelijke en transparante manier beschikbaar worden gesteld. De zojuist genoemde nieuwsbrief is min of meer het actieve zusje van de website, deze wordt verspreid onder de lezers en iedereen kan zich er voor aanmelden. Om de kennis over bedrijventerreinen nog beter te ontsluiten, zal er een speciaal 'Kennisplatform Bedrijventerreinen' worden opgericht. Dit platform moet naast het toegankelijk maken van kennis en informatie, kennis op maat kunnen leveren aan verschillende doelgroepen. Daarnaast moet dit platform hiaten in de kennis over bedrijventerreinen signaleren en proberen partijen te activeren om deze hiaten in te vullen. De overheid tracht door middel van het opzetten van een pilot, bedrijven pragmatischer om te laten gaan met het zorgvuldig gebruiken van hun ruimte. Hiermee kan ruimte worden bespaard, kan de waarde van het vastgoed worden verhoogd en besparen bedrijven op eventuele verplaatsingskosten. Bedrijventerreinen lijken soms een op een georganiseerde chaos. Er staan allerlei soorten bedrijven door elkaar heen van verschillende (uiterlijke) kwaliteit en uitstraling. Hiertoe heeft het Ministerie van EZ een pilot opgestart, om te onderzoeken hoe er zonder specifieke regels, tot een betere kwaliteit van de individuele bebouwing kan worden gekomen (Ministerie van Economische Zaken, 2004).

Er is in deze paragraaf al een aantal malen gesproken over Topprojecten. Waar het bij deze projecten om gaat, is dat EZ partner wil zijn in het concreet realiseren van bepaalde bedrijventerreinen. Het gaat daarbij zowel om nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen als terreinen die geherstructureerd moeten worden. Deze Topprojecten zijn bedrijventerreinen met een bovenregionaal karakter met stuwende bedrijvigheid wat doorwerkt op nationaal niveau. Het zijn terreinen die een meerwaarde kunnen opleveren voor de Nederlandse economie en de werkgelegenheid en daarom moeten ze versterkt worden. Er zijn ongeveer 50 bedrijventerreinen uitgekozen die op de lijst van Topprojecten staan (zie bijlage I en figuur 4.4). De eisen waar deze terreinen aan moeten voldoen zijn de volgende:

- Het terrein heeft een bovenregionaal karakter.
- Het terrein is ruimtelijk aaneengesloten met een omvang van tenminste bruto 150 hectare.
- Het terrein biedt voldoende ruimte voor vestiging van bedrijven in milieucategorie 4 of hoger.
- Indien er sprake is van een nieuw terrein ligt het binnen de economische kerngebieden van de Nota Ruimte.
- Het terrein ligt in een gebied waar nieuwe bedrijventerreinen relatief schaars zijn.
- Het terrein ligt in een regio met een grote opgave voor herstructurering.

Naast deze eisen is per terrein nog bekeken in welke fase het project zat, hoe het was gesteld met de bereikbaarheid, de economische toegevoegde waarde en of het mogelijk was om bedrijven in

milieucategorie 5 en 6 te huisvesten. In overleg met andere departementen en partijen zijn uiteindelijk 49 projecten als Topprojecten aangewezen. EZ zal overigens niet bij alle projecten even intensief aanwezig zijn, wanneer een project goed verloopt zal EZ alleen monitoren. De gemeenten en de provincies blijven volledig verantwoordelijk voor deze projecten, EZ gaat zich alleen wat meer actief inzetten. In sommige gevallen zal de toegevoegde waarde van EZ klein zijn en bij andere projecten juist heel groot. Dit hangt volledig af van het project en de situatie waarin het zich bevindt, het gaat dus om maatwerk. Per project wordt met elkaar besproken en bekeken in welke mate EZ kan bijdragen aan een oplossing. Dit kan gaan om bemiddeling, levering van kennis en/of mankracht, het meefinancieren van een onderzoek of daadwerkelijke financiële ondersteuning. Wanneer projecten vast dreigen te lopen wordt er bemiddeld en desnoods worden toegezegde subsidies teruggevorderd (Ministerie van Economische Zaken, 2004).



(Figuur 4.4: Globale ligging Topprojecten. Bron: Ministerie van Economische Zaken, 2004)

4.2.2 Parkmanagement

De eisen aan bedrijventerreinen zijn in de loop der tijd veranderd. Waren het voorheen uitsluitend plaatsen om te produceren, tegenwoordig zijn bedrijventerreinen meer dan alleen productieplaatsen. Het uiterlijk van bedrijventerreinen wordt steeds belangrijker, er komen meer (collectieve) voorzieningen op deze terreinen zoals beveiliging, kinderopvang, sportfaciliteiten en horeca. Ook

zaken als milieuzorg, energiemanagement en vervoerscoördinatie spelen een belangrijke rol. Om al deze zaken in goede banen te leiden is parkmanagement nodig. Zowel de openbare als de private ruimte moet gemanaged worden om te zorgen voor een optimale kwaliteit van het terrein. Het is een middel om op een gestructureerde manier de kwaliteit van een bedrijventerrein omhoog te brengen en op niveau te houden. Het gaat daarbij om het op elkaar afstemmen van de inrichting, de vorm, de infrastructuur, de voorzieningen en het beheer en onderhoud. Er kan een basispakket van maatregelen worden vastgesteld wat verplicht moet worden afgenomen, met daarnaast een optioneel pakket dat vrijwillig af te nemen is. In de loop der tijd kunnen maatregelen worden overgeheveld van het basispakket naar het optionele pakket en andersom.

Parkmanagement is in Nederland nog een relatief nieuw begrip, in andere landen zoals Groot-Brittannië bestaat het al langer. Het verschijnsel wint echter wel aan populariteit en wordt op steeds meer terreinen toegepast. De Rijksoverheid stelt aan de Topprojecten (zie paragraaf 4.2.1) ook als eis dat parkmanagement wordt toegepast. Er dient in een vroeg stadium met parkmanagement te worden begonnen; reeds vóór de aanleg van een nieuw terrein moet parkmanagement worden meegenomen in de planvorming. Op die manier kan er rekening mee worden gehouden bij de inrichting van het terrein, achteraf invoeren is veel moeilijker. Naderhand invoeren is wel het geval bij al bestaande terreinen die geherstructureerd worden. Daar spelen al belangen en rechten mee en is er sprake van het probleem van de *free riders* die weigeren mee te betalen maar wel profiteren van de voordelen van parkmanagement. Het is belangrijk een zo breed mogelijk draagvlak te creëren onder de afnemers van parkmanagement en op te treden tegen *free riders*.

Op een nieuw bedrijventerrein is het invoeren van parkmanagement een stuk makkelijker dan op een bestaand terrein. Daar kan het in de grondprijs worden meegenomen en als bedrijven het niet willen afnemen, kunnen ze simpelweg geen kavel afnemen. Door het tekenen van een verplicht contract kunnen de jaarlijkse kosten worden gedekt door de gebruikers van het terrein. Dat wil nog niet zeggen dat parkmanagement op een nieuw terrein zonder slag of stoot kan worden ingevoerd. Ook op nieuwe bedrijventerreinen zijn net als op bestaande terreinen verschillende partijen aanwezig die allemaal verschillende belangen en wensen hebben. Deze partijen zijn de gemeenten, ondernemers, (project)ontwikkelaars, beleggers, vastgoedmakelaars, parkmanagementbedrijven en bewoners. Tussen de belangen, eisen en wensen van al deze partijen dient een balans te worden gevonden, daar moet voldoende organiserend vermogen voor aanwezig zijn.

Het Ministerie van EZ heeft in de handreiking *Parkmanagement; Kwaliteit wint terrein* een stappenplan opgesteld waarin per stap wordt aangegeven welke acties moeten worden ondernomen om tot een goed parkmanagement te komen (zie tabel 4.1). Deze acht stappen zijn gekoppeld aan stappen die genomen worden bij de (her)ontwikkeling of revitalisering van bedrijventerreinen, maar kan ook gebruikt worden voor bestaande terreinen waar deze processen niet plaatsvinden. Dit plan is niet bedoeld als blauwdruk, maar als handreiking hoe het proces zou kunnen verlopen. In de praktijk is dit een cyclisch geheel, stappen overlappen elkaar en af en toe kunnen er stappen (deels) overnieuw worden gezet.

Stap	Opzet van parkmanagement (in nieuwe en bestaande situaties)	Gekoppeld aan de volgende stappen bij ontwikkeling, herstructurering of revitalisering
1	Bewust worden van de meerwaarde van parkmanagement	Idee/Initiatief
2	Wensen en eisen inventariseren	Onderzoek en analyse
3	Pakket van maatregelen samenstellen	Visie en strategie (Masterplan)
4	Een organisatorische en financiële opzet maken	Opzet grondexploitatie en financiering
5	De fysieke consequenties vaststellen	Stedebouwkundig (her)ontwerp, landscaping en segmentering
6	De (facilitaire) organisatie opbouwen	Ontwerp (herziening) bestemmingsplan
7	Aanbieders en afnemers contracteren	(Her)ontwikkeling en uitgifte
8	Exploiteren en optimaliseren	Beheer

(Tabel 4.1: Stappenplan tot de opzet tot parkmanagement. Bron: Ministerie van Economische Zaken, 2002)

De eerste stap is het bekend worden met parkmanagement. Vaak is het de gemeente die het initiatief neemt tot het instellen van parkmanagement, maar in sommige gevallen is dat ook het bedrijfsleven. Degene die het initiatief neemt moet eerst proberen binnen de eigen gelederen draagvlak te creëren, om vervolgens de andere partijen te overtuigen van het nut en de noodzaak van parkmanagement. Dit moet op het juiste tijdstip gebeuren. Bij een nieuw terrein moet hier al in de planfase mee worden begonnen en bij een bestaand terrein wanneer er behoefte aan parkmanagement is of wanneer er een herstructurering plaatsvindt. Initiatiefnemers moeten de andere partij goed voorlichten, bedrijven willen graag eerst weten wat het oplevert.

De volgende stap is het inventariseren van de wensen en eisen van de verschillende belanghebbenden en is gekoppeld aan de fase van onderzoek en analyse. Hierdoor kunnen de uitkomsten van beide onderzoeken beter op elkaar worden afgestemd. De informatie die bij zo'n inventarisatie naar boven komt, moet bij zoveel mogelijk partijen worden verkregen. Niet alleen bij de gemeente en de bedrijven, maar ook bij ondernemersverenigingen, de Kamer van Koophandel, externe partijen als projectontwikkelaars enzovoorts. Deze informatie kan het best worden verkregen door enquêtes af te nemen en interviews te houden zodat de randvoorwaarden, knelpunten en eisen boven tafel komen. Ook cijfermateriaal over energie-, grondstoffen-, en waterstromen kunnen van pas komen. Gezamenlijk kan dan een 'longlist' worden opgesteld waar alle aandachtspunten op staan. Wat verder van belang is, is dat de gemeente aangeeft wat haar randvoorwaarden zijn, omdat die niet altijd duidelijk zijn bij het bedrijfsleven.

De derde stap is het samenstellen van een pakket maatregelen. De conflicterende en niet haalbare maatregelen van de longlist worden in samenspraak tussen de gemeente en de bedrijven besproken en beperkt tot een 'shortlist'. Deze shortlist bestaat uit een basispakket met voornamelijk fysieke maatregelen die een breed draagvlak hebben en een optioneel pakket. Maatregelen uit dat optionele pakket kunnen op den duur worden overgeheveld naar het basispakket en andersom. Om het probleem van de *free riders* zoveel mogelijk te ondervangen moet er op bestaande bedrijventerreinen worden gestart met een klein basispakket, waarvoor een breed draagvlak is. Deze fase is gekoppeld aan die van het Masterplan omdat er in deze fase steeds meer zicht is op de uiteindelijke vorm van het gebied. Dan moet ook duidelijk zijn wat voor pakket van maatregelen er gaat komen voor parkmanagement.

De vierde stap is het maken van een organisatorische en financiële opzet. Er moet een begroting worden opgesteld met daarin de uitgaven en inkomsten en er moet een samenwerkingsvorm worden opgezet. Er moet duidelijkheid zijn over de doelstellingen, de verantwoordelijkheden en de gewenste zeggenschap. De kosten en inkomsten moeten inzichtelijk worden gemaakt. Wanneer dit allemaal gedaan is, kan er door de partijen een intentieovereenkomst worden getekend waardoor het een minder vrijblijvend karakter krijgt. Deze stap wordt gezet op het moment van de bepaling van de grondexploitatie en financiering, zodat parkmanagement hierin mee kan worden genomen.

De volgende stap is het vaststellen van de fysieke consequenties. Op nieuwe terreinen kan er bij de ontwerpfase rekening worden gehouden met de opzet van het parkmanagement, bij een bestaand bedrijventerrein is dat lastiger. Het gaat dan om zaken als nutsvoorzieningen en de scheiding tussen private en openbare ruimte. Dat laatste heeft ook weer gevolgen voor de overdracht en de exploitatie van het beheer. Dit werpt vragen op als: is de gemeente of de parkmanagementorganisatie eigenaar van de openbare ruimte, wat moet er gebeuren met de private buitenruimte enzovoorts. Daarnaast moet er ruimte zijn voor extra diensten zoals kinderopvang, een sportcentrum en vergaderruimte. Ook een juiste segmentering van bedrijven is van belang voor de inrichting van het terrein.

Stap zes is het opbouwen van een organisatie voor het parkmanagement die juridisch vastgelegd kan worden. Dit valt samen met het vastleggen van een ontwerp of herziening van het bestemmingsplan. De organisatie kan uit drie niveaus bestaan: een bestuursniveau, een regieniveau en een uitvoeringsniveau. Op bestuursniveau moeten de verschillende verhoudingen tussen de partijen vastgelegd worden en moeten besluiten worden genomen. Dit kan in verschillende juridische vormen zoals een (coöperatieve) vereniging, een Besloten Vennootschap en een stichting. In de praktijk blijkt dat de situatie bepaalt welke rechtsvorm het meest geschikt is; maatwerk is vereist. Op regieniveau moet er één persoon worden aangewezen die als aanspreekpunt geldt voor het gehele terrein; de parkmanager. Op het uitvoeringsniveau worden de zaken uitgevoerd door gespecialiseerde bedrijven die het werk zoals groenonderhoud en afvalinzameling doen.

De zevende stap is het contracteren van aanbieders en afnemers. Diensten worden geleverd door facilitaire bedrijven en afgenomen door het aanwezige bedrijfsleven. In de contracten wordt vastgelegd wat het basispakket en het optionele pakket inhouden en wat daarvan de kosten zijn. De overdracht van de rechten en plichten kan bij doorverkoop van de grond verplicht worden gesteld middels een kettingbeding. In sommige gevallen moeten volgens de Europese richtlijnen de contracten openbaar worden aanbesteed. Deze stap hangt samen met de (her)ontwikkeling en de uitgave van het terrein.

De laatste stap in dit stappenplan is het exploiteren en optimaliseren van het parkmanagement. Dit is een doorgaand proces dat telkens geëvalueerd dient te worden en zonodig moet worden bijgesteld. Bedrijven moeten betrokken blijven door middel van werkgroepen en ledenvergaderingen, waarbij de uitvoerders verantwoording afleggen. Indien nodig kan het takenpakket worden uitgebreid of ingekrompen. In veel gevallen wordt er begonnen met een bescheiden basispakket dat langzamerhand wordt uitgebreid, zeker als parkmanagement succesvol blijkt te zijn (Ministerie Van Economische Zaken, 2002).

4.3 Samenwerkingsverband Noord-Nederland

Sinds 1992 hebben de Provincies Drenthe, Groningen en Friesland hun bestuurlijke krachten verenigd in het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN). Het SNN ontwikkelt beleid dat het gehele Noorden aangaat en onderhandelt hier namens de noordelijke provincies over met het kabinet. De kerntaak van het SNN is het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland. Om dit van de grond te krijgen is een uitvoeringsprogramma opgesteld: het *Kompas voor het Noorden*.

Eind 1996 heeft het kabinet de commissie Langman ingesteld met als opdracht het in kaart brengen van de sterke en de zwakke punten van Noord-Nederland en het doen van concrete aanbevelingen. Hierbij werden ook de inspanningen die het Noorden zelf moest verrichten om economisch sterker te worden in beeld gebracht. Een jaar later kwam de commissie Langman met haar advies. De commissie presenteerde een voorstel met een groot aantal maatregelen op het gebied van de regionale economie, verkeer en vervoer, de land- en tuinbouw en de ruimtelijke inrichting. Tevens werd een bijbehorend investeringsprogramma gepresenteerd van fl. 10,35 miljard (€ 4,7 miljard) voor de periode 2000 tot 2010. Dit voorstel zou moeten leiden tot 43.000 extra banen in het noorden, waarmee de structurele economische achterstand van dit landsdeel op de rest van Nederland in 2010 zou zijn ingelopen.

Het kabinet verzocht het SNN om een reactie op de adviezen van de commissie Langman. De reactie van het SNN is verwoord in het rapport *Kompas voor de toekomst*. Naar aanleiding van dit rapport en het advies van de commissie Langman is een pakket van stimulerende maatregelen voor de noordelijke economie samengesteld. Deze integrale ontwikkelingsstrategie is voorgelegd aan het kabinet en op 16 april 1998 kwam er een akkoord tot stand tussen het SNN en het kabinet. Er is afgesproken dat er een bedrag tot € 2,27 miljard wordt vrijgemaakt (ook wel de 'Langmangelden' genoemd) voor de periode 2000 tot 2006, voor de cofinanciering van projecten (Website SNN, 2005). Deze projecten moeten dus gedragen worden door de noordelijke overheidsinstellingen, maatschappelijke organisaties en de markt om te komen tot een kwaliteitsimpuls. Het uitvoeringsprogramma onderscheid drie deelprogramma's, namelijk:

- De ontwikkeling van economische kernzones en de versterking van de marktsector.
- De ontwikkeling van de stedelijke centra.
- De ontwikkeling van het landelijk gebied.

De gedachte achter deze drie deelprogramma's is het zoveel mogelijk concentreren van wonen en werken rond de steden zodat verdere verstedelijking van het platteland wordt voorkomen. De open ruimte moet beter benut worden voor natuur en landschap. Deze deelprogramma's kennen elk weer hun eigen thema's en maatregelen. Gezamenlijk moeten ze er voor zorgen dat Noord-Nederland een economische inhaalslag maakt ten opzichte van de rest van Nederland (SNN, 1999).

Het reikt te ver om het gehele uitvoeringsprogramma hier te bespreken. In het vervolg van deze paragraaf worden alleen die onderdelen van het uitvoeringsprogramma besproken die direct, dan wel

indirect, van belang zijn ten aanzien van bedrijventerreinen. Voornamelijk het eerste deelprogramma – de ontwikkeling van de economische kernzones en de versterking van de marktsector – gaat hier op in. In Noord-Nederland zijn vijf economische kernzones te onderscheiden, het gaat hierbij om de volgende gebieden:

- De regio Roden/Leek – Groningen – Assen – Veendam – Winschoten
- De regio Sneek – Heerenveen – Drachten (A7 zone Fryslân)
- De stedenband (Zwolle -) Meppel – Hoogeveen – Emmen/Coevorden
- Het gebied Leeuwarden – Harlingen (Westergozone)
- Het Eemsmondgebied

Meer dan tweederde van de economische activiteiten in Noord-Nederland is gevestigd in een economische kernzone. Van de 6.000 hectare aan uitgegeven bedrijventerreinen is 68 procent gelegen in deze zones. Het beleid van het Kompas is er op gericht om de bedrijvigheid in de toekomst ook in de economische kernzones te concentreren. Thema M1: “Verbetering van de vestigingsvoorwaarden ten behoeve van bestaande en nieuwe bedrijvigheid in economische kernzones” van het deelprogramma Economische kerngebieden/versterking marktsector, gaat hier dieper op in (SNN, 1999).

Bij het stimuleren van de clustering van economische activiteiten in de economische kernzones, hanteert het SNN de volgende uitgangspunten:

- In het ruimtelijke ordening beleid worden de mogelijkheden voor nieuwe bovenregionale bedrijventerreinen beperkt tot de kernzones.
- Slechts aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen in de kernzones wordt nog een financiële bijdrage geleverd.
- Het beleid gericht op aantrekken van bedrijven wordt gericht op de kernzones.
- In enkele gevallen wordt de ontwikkeling van vergelijkbare voorzieningen, zoals kenniscentra, beperkt tot één locatie.
- De premiëring van investeringen bij vestiging van nieuwe bedrijven wordt alleen in de economische kernzones toegepast.

Deze maatregelen gelden ook voor enkele locaties die niet in de kernzones gelegen zijn. Voor de overige beleidsinstrumenten wordt er geen onderscheid gemaakt tussen economische kernzones en het landelijk gebied. Met de bovenstaande maatregelen tracht Noord-Nederland aan te sluiten bij de mogelijkheden van een aantal economische activiteiten. Deze activiteiten zijn: transport en distributie, havenactiviteiten, de chemische industrie, MERA-activiteiten (milieu, energie en recycling van afvalstoffen) en internationale productiebedrijven. Deze activiteiten vinden al plaats in Noord-Nederland. In de meeste gevallen is de aanwezigheid van veel ruimte en een goede bereikbaarheid voor deze activiteiten van groot belang.

In de vijf kernzones moet een voldoende en gevarieerd aanbod zijn van bedrijventerreinen, zowel kwalitatief als kwantitatief. Tevens moet er voldoende ruimte in voorraad zijn om uitbreidingen op te kunnen vangen. Alleen bedrijventerreinen die in de kernzones liggen en de terreinen die bovenregionaal van aard zijn, komen in aanmerking voor een financiële bijdrage voor ontwikkeling. De verkaveling, voorzieningen, ontsluiting en uitstraling van deze terreinen moet op orde zijn en ook het thema duurzaamheid speelt een belangrijke rol. In de periode 2000 tot en met 2006 moet er 1.700 hectare aan bedrijventerrein bijkomen in Noord-Nederland, hetgeen 35.000 potentiële arbeidsplaatsen moet opleveren. De reden dat het om potentiële arbeidsplaatsen gaat, is vanwege de verwachting dat in 2006 niet alle aangelegde kavels uitgegeven zullen zijn.

De bedrijventerreinen die verouderd zijn maar zich nog wel op een goede locatie bevinden, hebben een grondige upgrading en renovatie nodig om aan de huidige en toekomstige eisen te kunnen voldoen. Om deze bedrijventerreinen weer concurrerend te maken kan er een bijdrage vanuit het SNN worden verstrekt. Daarbij hebben bedrijventerreinen met een bovenregionale functie prioriteit, al zijn enkele uitzonderingen op voorhand niet uitgesloten. In de periode 2000 tot 2006 moet 1.100 hectare verouderd bedrijventerrein gerevitaliseerd worden. Daarmee moet de bestaande bedrijvigheid op deze terreinen behouden blijven, het gaat hier om 25.000 arbeidsplaatsen. Ook moeten nieuwe bedrijven zich gaan vestigen op deze gerevitaliseerde terreinen via de uitgifte van nog braakliggende kavels (SNN, 1999).

4.4 Provincie Groningen

Op 14 december 2000 heeft de Provinciale Staten van Groningen het Provinciaal Omgevingsplan (POP) vastgesteld. Hierin staan de hoofdlijnen van het provinciaal omgevingsbeleid beschreven. Het streekplan, het waterhuishoudingplan, het milieubeleidsplan en het mobiliteitsplan zijn allemaal in geïntegreerd in dit POP. Het is geen blauwdruk voor de toekomst, maar een plan dat indicatief van karakter is. Bij de totstandkoming van dit plan is zoveel mogelijk rekening gehouden met de destijds geldende inzichten en plannen op Europees en nationaal niveau. Het vertrekpunt van dit plan is de Noordelijke visie *Kompas voor de Toekomst* geweest. Ook de ambities van de *Regiovisie Groningen Assen 2030* zijn in het POP opgenomen. Het beleid heeft betrekking op een periode van 2001 tot en met 2010. De formele geldingsduur van het POP zou in december 2004 zijn verlopen, maar inmiddels heeft de Provinciale Staten besloten deze met twee jaar te verlengen (Provincie Groningen, 2004).

De hoofddoelstelling van het POP luidt als volgt: “Duurzame ontwikkeling: voldoende werkgelegenheid en een voor mens en natuur leefbaar Groningen met behoud en versterking van de kwaliteiten van de fysieke omgeving, waarbij toekomstige generaties voldoende mogelijkheden houden om zich te ontplooiën” (Provincie Groningen, 2000). Daarbij wordt er ingezet op drie sporen: een dynamische economie, sterke steden en een leefbare omgeving. Voor wat betreft het beleid ten aanzien van bedrijventerreinen is de poot dynamische economie van het grootste belang. In dit kader wordt er de komende jaren gestreefd naar:

- Het vergroten van de werkgelegenheid en de deelname aan het arbeidsproces.
- Een goed vestigingsklimaat voor bedrijven gebaseerd op de specifieke kwaliteiten, strategische ligging en goede bereikbaarheid van de provincie.
- Sterke economische kernzones met een voldoende en gedifferentieerd aanbod van bedrijventerreinen: A7/A28 (Leek - Groningen/Haren – Hoogezand/Sappemeer – Veendam – Winschoten) en de havens (Delfzijl/Eemshaven).
- Een passend en gevarieerd arbeidsaanbod (Provincie Groningen, 2000).

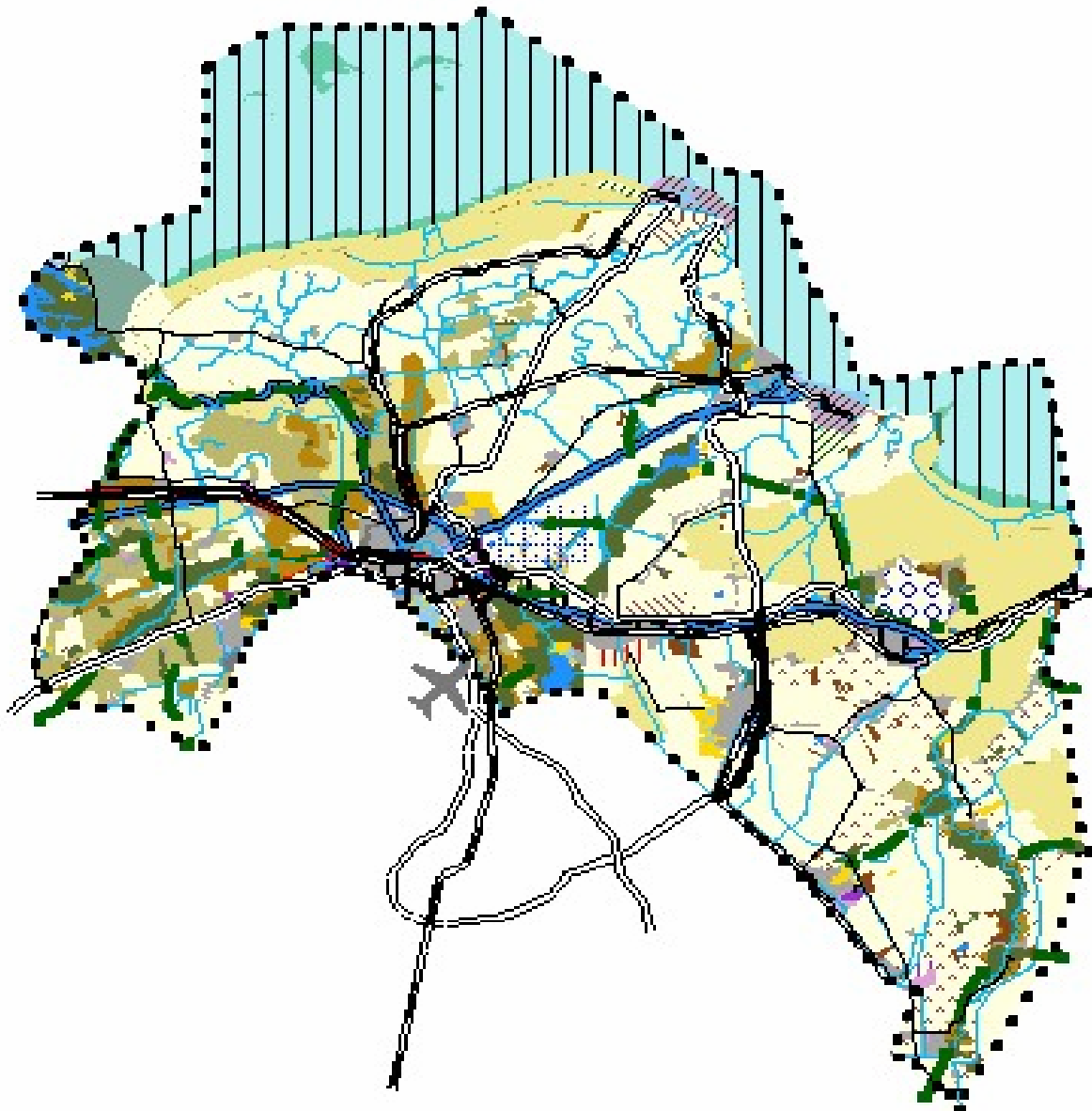
Deze doelen hebben ook hun uitwerking op de bedrijventerreinen in de Provincie Groningen, met name het tweede en derde doel. Er wordt gestreefd naar een duurzame groei van de economie en werkgelegenheid in combinatie met een versterking van landschap, natuur en milieu. Eén van de voorwaarden hiervoor is een goed vestigingsklimaat voor bedrijven met een voldoende en gevarieerd aanbod van bedrijventerreinen en kantoorlocaties, die gekenmerkt worden door een goede bereikbaarheid. De eventuele komst van de magneetzweefbaan zou hier een impuls aan kunnen geven, aldus het POP. De ruimte op bestaande bedrijventerreinen moet optimaal benut worden. Waar nodig moet herstructurering plaatsvinden voordat er nieuwe terreinen worden aangelegd.

Net als in het uitvoeringsprogramma *Kompas voor het Noorden*, spreekt ook het POP over economische kernzones (zie paragraaf 4.3). De stuwende bedrijvigheid die op (boven)regionale schaal werkt moet worden geconcentreerd in deze zones en op het bedrijventerrein Zuid-Groningen in de gemeenten Vlagtwedde en Stadskanaal. Alleen op die terreinen wordt financiële steun geboden voor ontwikkeling en/of uitbreiding. Daarnaast is in de kernzones ook plaats voor bedrijvigheid op lokale terreinen. Voor de grote kantoorlocaties is alleen ruimte in de Gemeente Groningen, op het Europapark en het stationsgebied zuid. Elders is binnen de kernzones alleen ruimte voor kleine kantoorlocaties voor bedrijven die een regionaal bereik hebben.

Wat nieuwe bedrijventerrein betreft, moet er een ‘ijzeren voorraad’ worden aangelegd die drie- tot vijfmaal de jaarlijkse uitgifte bedraagt. De verwachting is dat in de periode 2000 tot 2010 de totale vraag naar bedrijventerreinen 700 tot 800 hectare bedraagt (inclusief de ijzeren voorraad). Daarvan zal ongeveer 650 hectare nodig zijn voor bovenregionale terreinen in de kernzones. De overige 150 hectare moet worden geboden op lokale terreinen, zowel binnen als buiten de economische kernzones (Provincie Groningen, 2000). Om in te kunnen spelen op de vraag is er een prognose gemaakt van de vraag naar bovenregionale bedrijventerreinen per categorie (zie tabel 4.2). De bestaande bedrijventerreinen, de toekomstige locaties en de zoekruimten zijn hieronder aangegeven op figuur 4.5. Lichtpaars is de bestaande ruimte aan bedrijventerrein, donkerpaars de toekomstige ruimte en het paars gestreepte gedeelte is de zoekruimte (zie figuur 4.5).

<i>Categorie bedrijventerrein</i>	<i>Prognose vraag 2000-2010 in hectare</i>
Gemengde bedrijvigheid	300-330
Hoogwaardige bedrijvigheid	70-80
Transport en distributie	90-120
Zware industrie	90-120
Totaal	550-650

(Tabel 4.2: Prognose van de vraag naar bovenregionale bedrijventerreinen per categorie. Bron: Provincie Groningen, 2000)



(Figuur 4.5: Functiekaart Provinciaal Omgevingsplan 2010. Bron: Provincie Groningen, 2000)

Om optimaal op de voorkeuren van de bedrijven in te kunnen spelen, moet er een functioneel onderscheid worden gemaakt binnen de kerngebieden en tussen de bovenregionale bedrijventerreinen. In de Gemeente Groningen zal steeds meer de nadruk komen te liggen op hoogwaardige bedrijvigheid zoals ICT en biomedische bedrijven. Daarnaast moet de Gemeente Groningen een vestigingsmilieu zijn voor alle typen bedrijven. Leek en Hoogezand-Sappemeer bieden

bedrijven uit verschillende sectoren vestigingsmogelijkheden, op gemengde bedrijventerreinen. Hoogezand voorziet daarnaast ook in vestigingsmogelijkheden voor bedrijven in de categorie zware industrie tot en met milieucategorie 5. Veendam en Zuidbroek zijn behalve voor gemengde bedrijvigheid en zware industrie voornamelijk geschikt voor transport en distributie. De overslag van de weg naar het spoor vindt dan ook plaats in Veendam waar het Rail Service Centrum Groningen (RSCG) is gevestigd. Het bedrijventerrein in Winschoten is een gemengd bedrijventerrein. Het terrein Zuid-Groningen in de gemeenten Vlagtwedde en Stadskanaal is ook geschikt voor gemengde bedrijvigheid, met name de agro-industrie.

De havens van Delfzijl en de Eemshaven bieden uiteraard ruimte aan allerlei soorten bedrijvigheid die in meer of mindere mate gebonden zijn aan zee- en scheepvaart. Te denken valt dan aan zeetransport, scheepsbouw, opslag en overslag en industriële activiteiten met bulktransport. Daarnaast is er ook ruimte voor bedrijvigheid die veel ruimte vraagt en kunnen er zware industriële activiteiten worden ontplooid, die niet direct afhankelijk zijn van zeetransport. Delfzijl staat meer in het teken van de chemische industrie en de metaalsector, terwijl de Eemshaven (westlob) gericht is op logistiek van containers en bulk. Op de oostlob van de Eemshaven is nog ruimte voor scheepsbouw, agro-industrie en andere bedrijvigheid die ruimte vragen, of zwaar industrieel van aard zijn. Door de aanwezigheid van de Eemscentrale is het voor energie-intensieve bedrijven interessant om zich hier te vestigen en gebruik te maken van de restwarmte van deze centrale.

Buiten de economische kernzones moet bedrijvigheid eveneens gebundeld worden om de kwaliteit van het landschap te behouden. Bovendien is dat beter voor het vestigingsklimaat. De aanleg van kleine bedrijven(terreinen) of uitbreiding daarvan buiten de kernzones blijft mogelijk voor de bestaande lokale bedrijven. Deze moeten dan wel passen bij de beeldkwaliteit van de dorpen en aangepast zijn aan de lokale situatie. Nieuwe lokale bedrijven moeten worden geconcentreerd in plaatsen met een regionaal verzorgend karakter. Deze plaatsen zijn landschappelijk minder kwetsbaar en goed ontsloten. Financiële steun wordt daarbij echter niet gegeven en bij revitalisering wordt beperkte steun gegeven; de prioriteit ligt in de economische kernzones.

Nieuwe bedrijven die niet verwant zijn aan agrarische- of landbouwactiviteiten moeten op bedrijventerreinen worden gevestigd. Daarbuiten mogen kleine bedrijven zich vestigen in vrijkomende waardevolle panden zoals oude boerderijen, waarbij instandhouding van het pand het uitgangspunt is. De uitbreiding van niet agrarische bedrijven in het landelijk gebied is in principe niet toegestaan. Allereerst zal moeten worden bekeken of verplaatsing naar een bedrijventerrein mogelijk is. Uitbreiding is alleen mogelijk wanneer het om het voortbestaan van het bedrijf gaat. De uitbreiding mag geen nadelige gevolgen hebben voor het landschap, het milieu en de mobiliteit.

Duurzame bedrijventerreinen zijn ook in het POP een belangrijk thema. Om de ruimtelijk-economische kwaliteit van de omgeving zoveel mogelijk te behouden en te versterken, wordt er ingezet op duurzaamheidsaspecten. Deze hebben te maken met de locatiekeuze, het gebruik en het ontwerp van bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Zo moeten bijvoorbeeld bedrijven met veel transport en distributie worden geplaatst nabij het hoofdwegennet. Tevens moet er een samenwerking tussen de bedrijven onderling en de bedrijven en de overheid op gang komen. Gezamenlijk kan men komen tot een beter bedrijfseconomisch resultaat, een betere indeling van de ruimte en minder milieubelasting. Projecten voor duurzame bedrijventerreinen moeten worden gestimuleerd. Binnen de economische kernzones geldt dat voor zowel nieuwe als te revitaliseren terreinen, daarbuiten alleen voor de te revitaliseren terreinen. Wat de milieugebruiksruimte betreft moeten milieugevoelige activiteiten (zoals wonen) en milieubelastende activiteiten (zware industrie) zoveel mogelijk afstand van elkaar bewaren (Provincie Groningen, 2000).

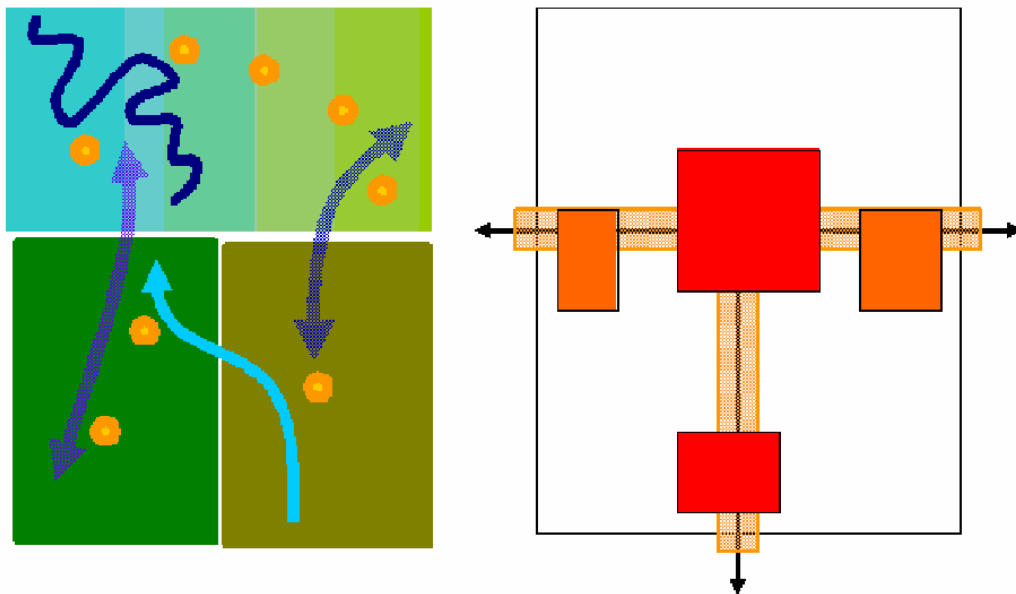
4.5 Regiovisie Groningen-Assen 2030

In 1995 vroeg het Ministerie van Binnenlandse Zaken aan de Gemeente Groningen of er een mogelijkheid was dat de gemeentegrenzen opgerekt konden worden, om zo meerjarige economische ontwikkeling te bevorderen. De reactie hierop was een regionaal samenwerkingsverband tussen twee provincies en twaalf gemeenten die een ruimtelijke visie op de regio ontwikkelden. In 1999 kwam de *Regiovisie Groningen-Assen 2030* tot stand waarin de gewenste ontwikkeling van deze regio tot het jaar 2030 is geformuleerd (Projectbureau Regiovisie, 2003³). De deelnemers aan deze Regiovisie zijn

de Gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum en Zuidhorn en de Provincies Drenthe en Groningen. In 2003 is de Regiovisie tegen het licht gehouden en geactualiseerd. Dit vanwege de veranderde economische situatie waarin Nederland zich bevindt en de hieruit voortkomende bezuinigingen die van invloed zijn op de Regiovisie. De regio zal het meer op eigen kracht moeten doen; er moeten prioriteiten worden gesteld. De programma's moeten beter op elkaar worden afgestemd en de uitvoerde instanties hebben hun eigen verantwoordelijkheid voor het succes ervan. De geactualiseerde Regiovisie valt uiteen in een deel waarin de visie op dit gebied wordt besproken en een deel dat betrekking heeft op de uitvoering. Allereerst zal de visie worden besproken.

Net als in de Regiovisie van 1999 wordt er voor gekozen om de regio Groningen-Assen te ontwikkelen tot een (inter)nationaal stedelijk netwerk. Er zal worden samengewerkt met andere stedelijke netwerken. Het is de bedoeling dat de regio Groningen-Assen de schakel gaat vormen tussen de Randstad, Duitsland en Noord- en Oost-Europa. Hiervoor zijn wel goede infrastructurele voorzieningen nodig. Daarnaast zal de regio zich inzetten op het behoud van haar kernkwaliteiten, omdat juist deze kwaliteiten de regio aantrekkelijk maken en onderscheiden van andere stedelijke netwerken. Het gaat dan om het behoud van stedelijke, landschappelijke en culturele waarden, de economische dynamiek op het gebied van kennis en innovatie en de kwaliteit van de woon- en werkmilieus.

De regio Groningen-Assen moet middels een T-structuur langs de A7 en de A28 en spoorlijnen die hier evenwijdig aan lopen, een noordelijke ontwikkelingsas worden in een netwerk van (inter)nationale verbindingen (zie figuur 4.6). Een snelle treinverbinding tussen de Randstad en het Noorden is hiervoor een vereiste en hier zal dan ook sterk op worden ingezet. Voorlopig lijken echter de plannen voor een snelle treinverbinding van de baan. In de regio Groningen-Assen moet een bundeling van functies komen die ervoor zorgen dat deze regio een aantrekkelijk (inter)nationaal vestigingsklimaat zal krijgen, waar zowel kwantitatief als kwalitatief ruimte is voor (inter)nationale bedrijvigheid. Dit gebied moet daarom goed ontsloten zijn middels een passende infrastructuur met goede verbindingen.



(Figuur 4.6: T-structuur Regiovisie. Bron: Projectbureau Regiovisie, 2003¹)

Er wordt in de visieomschrijving uitgegaan van twee programma's; één voor het stedelijk gebied en één voor het landelijk gebied. Het eerste programma heeft betrekking op bedrijvigheid en bedrijventerreinen en wordt hier kort besproken. De regio moet er voor zorgen dat er aansluiting komt op verschillende (inter)nationale logistieke netwerken zodat kennis, diensten en producten sneller uitgewisseld kunnen worden. Het gaat hierbij om de Zuiderzeelijn, Groningen Airport Eelde, het Rail Service Centrum, de Eemshaven, en de Ems-as in Duitsland. Er moet ruimte komen voor nieuwe bedrijvigheid. Binnen de steden zijn dat de reeds in de regio gevestigde kennis- en technologiecentra,

de biomedische sector, de ICT, zakelijke dienstverlening en het energiecluster. Daarnaast moet ruimte beschikbaar blijven voor de sectoren industrie, handel en transport. Oude bedrijventerreinen dienen geherstructureerd te worden en moeten duurzaam en optimaal worden ingericht voor een intensief ruimtegebruik. Na de herstructurering moet parkmanagement de kwaliteit bewaken. Er moet meer aanbod van gemengde bedrijventerreinen komen die op regionale en bovenregionale schaal werken (Projectbureau Regiovisie, 2003¹).

Voor de uitvoering betekent dit voor de bedrijventerreinen in de regio dat er een aantal concrete doelen zijn gesteld. In de periode tot 2030 zal er ongeveer 1.000 hectare bedrijventerrein moeten worden ontwikkeld. Voor de periode tot 2020 is ruimte ingepland om tot die tijd aan de vraag te kunnen voldoen. Deze terreinen liggen goed verspreid over de regio. Desalniettemin zal er 200 hectare extra aan ruimte moeten worden ingepland, omdat eerder aangewezen terreinen een bestemmingswijziging hebben ondergaan. Voor de periode tussen 2020 en 2030 is maximaal 420 hectare aan extra ruimte voor bedrijventerreinen ingeruimd. Deze extra ruimtebehoefte zal eerder optreden wanneer de Zuiderzeelijn voor die tijd gereed is. De bedrijvigheid zal voornamelijk in de T-structuur worden gebundeld (Projectbureau Regiovisie, 2003²).

gepland in	'97-2010	kwaliteit	tot 2020	Waarvan nog te plannen	na 2020
Groningen				100 ha	200 ha
Eemspoort	70 ha	gemengd			
Meerstad	50 ha	hoogw.	100 ha		
Westpoort	150 ha	hoogw./gem.	100 ha		
Tynaarlo					
Kranenburg zuid		top/hoogw.	25 ha		
Assen				50 ha	105 ha
Assen-Noord	100 ha	hoogw./gem.	70 ha		
Assen-Zuid	20 ha	hoogw./gem.	70 ha		
Haren					
Nesciolaan	10 ha	top	10 ha		
Hoogz.-Sap./Slochteren	50 ha	gemengd	30 ha	30 ha	40 ha
Leek/Roden	20 ha	hoogw./gem.	20 ha	20 ha	
GAE	10 ha	hoogw./gem.	15 ha		
Totaal				200 ha	420 ha

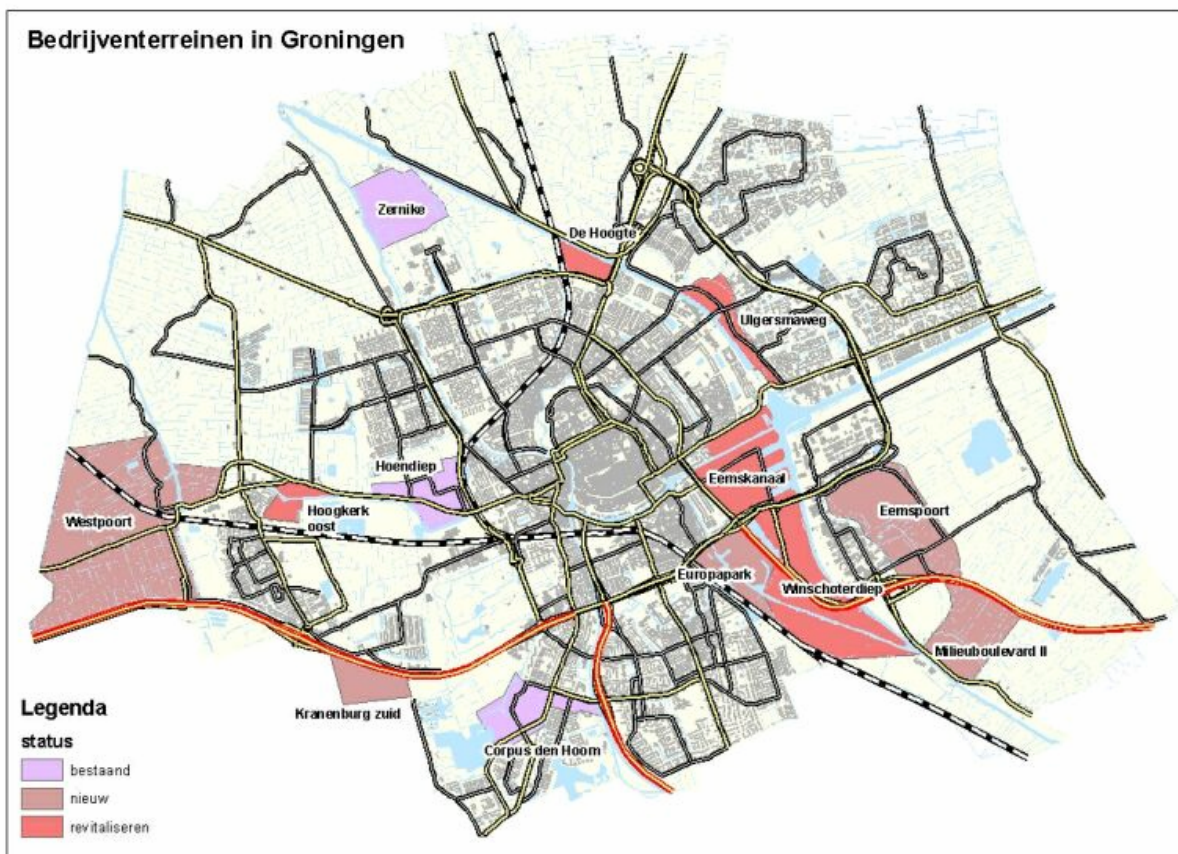
(Tabel 4.3: Eerder aangewezen regionale en bovenregionale bedrijventerreinen en aanvullende plannen. Bron: Projectbureau Regiovisie, 2003²)

4.6 Gemeente Groningen

De Gemeente Groningen kent 21 bedrijventerreinen die samen ongeveer 1.100 hectare aan grond innemen (Osinga, 2004). Deze zijn verspreid over de stad te vinden in bedrijventerreinclusters waarvan het cluster Zuidoost de grootste is (zie figuur 4.7). In totaal zijn er op deze bedrijventerreinen zo'n 16.000 mensen werkzaam (Gemeente Groningen, 2004). Op deze terreinen zijn allerlei soorten bedrijven aanwezig, van hoogwaardige kennisinstellingen en dienstverlenende bedrijven tot autosloperijen en bedrijvigheid tot en met milieucategorie 5. Om nu en in de toekomst over een voldoende aanbod van kwalitatief goede bedrijventerreinen te beschikken, heeft de Gemeente Groningen beleid opgesteld ten aanzien van bedrijventerreinen. Dit beleid staat beschreven in verschillende plannen en zal in deze paragraaf nader worden toegelicht.

4.6.1 Stadsvisie

De Gemeente Groningen heeft in een aantal documenten en nota's het toekomstige beleid beschreven. In 1999 heeft de gemeente een stadsvisie opgesteld; *Groningen: het stedelijk alternatief*, waarin de visie tot 2010 is vastgelegd. Naar aanleiding van deze stadsvisie zijn er drie deelplannen opgesteld: *De Stad van Straks Extra* waarin het ruimtelijk beleid wordt besproken, het sociaal plan *Over Groninger 2010* en het economisch businessplan *Groningen Werkt!* In deze plannen wordt onder andere beschreven wat de gemeente van plan is op het gebied van bedrijvigheid en bedrijventerreinen. Die onderwerpen die betrekking hebben op bedrijventerreinen worden in deze



(Figuur 4.7: Bedrijventerreinen in de Gemeente Groningen. Bron: website Gemeente Groningen, 2005)

paragraaf besproken. Enkele nota's zijn reeds geactualiseerd en deze worden uiteraard ook meegenomen in de bespreking.

Groningen is één van de steden die valt onder het Grote Steden Beleid en waaraan de Rijksoverheid een bijzondere rol heeft toebedeeld. Om hier op in te spelen heeft de Gemeente Groningen in 1999 een stadsvisie ontworpen (Gemeente Groningen, 1999²). Hierin wordt de Gemeente Groningen als 'stedelijk alternatief' gepresenteerd. Groningen is een grote moderne stad en bezit alle voordelen die andere grote steden ook hebben. Het kent echter in een veel mindere mate de nadelen van die vergelijkbare grote steden. Er is nog voldoende ruimte voor groei, nauwelijks congestie en een veilige en prettige woon- en leefomgeving. Het nadeel is echter dat Groningen nog steeds door veel mensen als een achteraf gebied wordt gezien, terwijl Nederland eigenlijk te klein is voor een periferie.

Het 'stedelijk alternatief' is een bijdrage aan het Grote Steden Beleid om Groningen beter te profileren en te positioneren binnen Nederland. De stedelijke kwaliteit van Groningen is goed te noemen, maar er zijn altijd punten ter verbetering. In 2010 moet Groningen een complete en vernieuwende stad zijn binnen een netwerk. Er wordt nadrukkelijk ook over de gemeentegrenzen heen gekeken voor verdere samenwerking; de *Regiovisie Groningen-Assen 2030* is hier een goed voorbeeld van (zie paragraaf 4.5). Op weg naar 2010 heeft de gemeente in de stadvisie vier prioritaire beleidsgebieden opgesteld:

1. Het verder versterken van de economische positie van de stad.
 2. Het duurzaam vergroten van de leefbaarheid (zowel in termen van milieu en veiligheid als van het niveau van de voorzieningen).
 3. Het bevorderen van de arbeidsparticipatie en de sociaal-culturele participatie.
 4. Het bevorderen van integratie, zowel in sociale als ruimtelijke zin.
- (Gemeente Groningen, 1999²)

Het eerste punt heeft het meeste betrekking op bedrijvigheid en bedrijventerreinen, de andere drie punten komen hier niet aan bod. Groningen wil de bestaande bedrijvigheid beter faciliteren en

daardoor de economische groei doorzetten. Daarnaast wil de gemeente nieuwe economische sectoren aanboren die een stuwende werking kunnen hebben. Groningen moet de comparatieve voordelen die ze heeft ten opzichte van de Randstad proberen uit te buiten. Bedrijven moeten ervan overtuigd raken dat Groningen een aantrekkelijk alternatief is voor de overvolle Randstad. Om de bestaande bedrijven beter te faciliteren moet er een aantrekkelijk vestigingsklimaat worden gecreëerd. Dat klimaat wordt gekenmerkt door gedifferentieerd woon- en bedrijfsmilieu, een adequaat en voldoende aanbod van arbeidspersoneel, hoogwaardige en goed bereikbare bedrijventerreinen en een schone, gezonde en veilige stad. De nieuwe economische sectoren die moeten worden aangeboord en versterkt, liggen voornamelijk in de sfeer van de kennisintensieve en innovatieve bedrijvigheid. Te denken valt aan informatie en communicatie technologie (ICT) en biomedische activiteiten.

De Gemeente Groningen heeft een aantal doelstellingen opgesteld waarvan ze nastreeft die in 2010 behaald te hebben. Drie daarvan hebben betrekking op bedrijvigheid en bedrijventerreinen:

- Terugdringen (structurele) werkloosheid en bevorderen stijging aantal arbeidsplaatsen.
- Versterken (inter)nationale concurrentiepositie van de stad.
- Vergroten bereikbaarheid economische activiteiten.
(Gemeente Groningen, 1999²)

De eerste doelstelling heeft betrekking op het versterken van de economische structuur door de bestaande bedrijvigheid beter te faciliteren en nieuwe economische sectoren te ontwikkelen. Daarnaast moet het aantal werklozen worden teruggedrongen. Dit alles moet 25.000 extra banen opleveren en het aantal werklozen moet onder de 10.000 komen. Om dit alles te volbrengen moet er voldoende aanbod zijn van bedrijventerreinen, die zowel kwalitatief als kwantitatief aansluiten op de vraag. Daarvoor moet er 285 hectare aan terrein bijkomen in verschillende categorieën. Er moeten vooral veel gemengde bedrijventerreinen worden gecreëerd. Tevens moeten er nieuwe kantoorlocaties worden ontwikkeld, waarbij er wordt uitgegaan van een jaarlijkse behoefte van zo'n 20.000 tot 25.000 m² bvo. In totaal moet er in 2010 zo'n 250.000 m² bvo zijn. Daarnaast moet er parkmanagement worden ingevoerd om de kwaliteit van de bedrijventerreinen te behouden en moet de dienstverlening vanuit de gemeente naar bedrijven toe worden verbeterd (Gemeente Groningen, 1999²).

Om de (inter)nationale concurrentiepositie van de stad te verbeteren moet het aandeel stuwende bedrijvigheid toenemen. Sectoren die als kansrijk worden aangemerkt zijn de ICT sector, de biomedische sector, transport en logistiek, toerisme, scheepsbouw en de energiesector. Er moet een structurele toename van werkgelegenheid komen in deze sectoren om economische groei door te kunnen zetten. Om dit te bereiken moet er een verbeterde infrastructuur komen, zoals een HSL verbinding met de Randstad en mogelijk met Noord-Duitsland. Of deze snelle treinverbinding er ook daadwerkelijk komt valt echter nog te bezien.

Een goede verbinding sluit aan bij de laatste doelstelling van het vergroten van de bereikbaarheid van economische activiteiten. De bereikbaarheid van Groningen over weg, water, spoor en door de lucht moet worden verbeterd. Daarnaast moet het openbaar vervoer worden versterkt en het woon-werkverkeer gereduceerd. Naast de HSL moet er een adequate infrastructuur komen die de ringwegen en de bedrijventerreinen goed ontsluit (Gemeente Groningen, 1999²).

In 2003 is de stadsvisie geactualiseerd; *Groningen: sterke stad, actieve stad*. Sinds het verschijnen van de versie uit 1999 zijn er nogal wat omstandigheden veranderd. Zo is Nederland in een recessie terecht gekomen wat invloed heeft op de investeringen, de werkgelegenheid en de economische groei. Dit uit zich in een stijgende werkloosheid en een verminderde investeringsbereidheid van bedrijven. Juist nu het wat minder gaat, is de Gemeente Groningen van mening dat zij het voortouw moeten nemen in het investeren in de stad. De stadsvisie uit 1999 blijft daarbij het uitgangspunt, alleen moeten de middelen strategischer worden ingezet.

Gelet op de nationale ontwikkelingen wil Groningen inspelen op de internationalisering van de economie en het toegenomen belang van de kenniseconomie. Groningen wil uitgroeien tot één van de economische kerngebieden van Nederland, daartoe wil de gemeente de stad verder uitbouwen als kennis- en dienstestad. In de stad hebben zich al enkele clusters gevormd die aansluiten bij de kenniseconomie. Zo is er een ICT cluster, een life sciences cluster en is er een energiecluster in de

vorm van Energy Valley. Om deze clusters verder te stimuleren moeten ze de beschikking hebben over goede faciliteiten en moeten ze de ruimte krijgen om zich te kunnen ontwikkelen. Daarnaast moet de dienstverlening, die de grootste werkgever is in de stad, verder worden uitgebreid. Om deze groei te faciliteren moet er voldoende ruimte zijn voor bedrijven en kantoren. Belangrijke projecten zijn het Europapark en bedrijventerrein Westpoort, maar ook bestaande bedrijventerreinen zijn van belang. Omdat de ruimte beperkt is en er wordt ingezet op duurzaamheid, worden verouderde bedrijventerreinen gerevitaliseerd en geherstructureerd om zo letterlijk 'Terreinwinst' te boeken (Gemeente Groningen, 2003²).

4.6.2 Ruimtelijk Beleidsplan

In 1999 is het ruimtelijk beleidsplan *De Stad van Straks Extra* vastgesteld als onderdeel van de stadsvisie. Dit plan is het ruimtelijk ontwikkelingsprogramma voor de stedelijke vernieuwing, oftewel de ruimtelijk-fysieke pijler van het Grote Steden Beleid. *De Stad van Straks Extra* kent een aantal programma's waarin wordt omschreven wat er op bepaalde gebieden moet gebeuren om de stad in de toekomst vooruit te helpen. Daarvan is het programma 'ruimtelijke economische structuur' de belangrijkste ten aanzien van bedrijvigheid en bedrijventerreinen. Hieronder zal verder worden ingegaan op de inhoud van dit programma.

In de periode tot 2010 moeten er 25.000 arbeidsplaatsen bijkomen en moet de werkloosheid dalen tot onder de 10.000. Om de werkloosheid in Groningen goed te kunnen aanpakken, moet de economische structuur versterkt worden door nieuwe economische sectoren aan te boren en de bestaande bedrijvigheid beter te faciliteren. Om de ruimtelijk-economische structuur te versterken moeten er voldoende en goed ontsloten bedrijventerreinen beschikbaar zijn, zowel voor bestaande als nieuwe bedrijven. Er moet een gevarieerd aanbod zijn van terreinen zodat allerlei soorten bedrijvigheid zich kan vestigen. Tevens moet er een buffer aanwezig zijn om een eventuele plotseling stijgende vraag op te kunnen vangen.

In het bedrijventerreinbeleid wordt uitgegaan van een jaarlijkse behoefte van 20 à 30 hectare. In totaal wordt er tot 2010 ongeveer 270 hectare bedrijventerrein ontwikkeld. Daarbij is uitgegaan van het doorzetten van de economische groei en van een toenemende vraag naar gemengde bedrijventerreinen, snelweglocaties en stuwende bedrijvigheid (zie tabel 4.4). Deze stuwende bedrijvigheid zou voornamelijk uit de overvolle Randstad en het buitenland moeten komen (Gemeente Groningen, 1999¹).

Doel	Maatschappelijk effecten in 2010 Wordt bereikt in samenhang met input economisch businessplan en sociaal structuurplan	Tussenstand maatschappelijke effecten in 2004 Wordt bereikt in samenhang met input economisch businessplan en sociaal structuurplan	Fysieke prestatie 2000-2005
Beschikbaar hebben van voldoende bedrijfslocaties voor bestaande en nieuwe bedrijvigheid afgestemd op de marktvraag	<ul style="list-style-type: none"> - Creëren van 25.000 extra arbeidsplaatsen - Het aantal werklozen bedraagt minder dan 10.000 - Structurele toename werkgelegenheid, aangejaagd door de kansrijke sectoren (ICT, biomedische sector, transport en logistiek, scheepsbouw en energiesector) 	<ul style="list-style-type: none"> - Creëren van 10.000 extra arbeidsplaatsen - Het aantal werklozen bedraagt minder dan 15.000 - idem 	<ul style="list-style-type: none"> - aanleg 15-25 ha bedrijfsterrein hoogwaardige bedrijvigheid/zichtlocaties - aanleg 75-100 ha bedrijfsterrein voor gemengde/transportgerelateerde bedrijvigheid - aanleg 10-15 ha bedrijfsterrein voor kleinschalige/woninggebonden bedrijvigheid - aanleg 10 tot 15 ha bedrijfsterrein voor Milieu-gerelateerde bedrijvigheid/afvalstort - onderzoek naar de vitaliteit van bestaande bedrijfsterreinen (375 ha) . Eén derde ervan, circa 125 ha, wordt geherstructureerd/gevitaliseerd - invoering pilot bedrijfsterreinmanagement op de bedrijfsterreinen Westpoort en Hoendiep. Geleidelijke invoering op de overige terreinen. - realisatie van circa 160.000 m² bvo voor kantoren.

(Tabel 4.4: Programma ruimtelijk-economische structuur. Bron: Gemeente Groningen, 1999¹)

De Gemeente Groningen gaat inzetten op thematisering van bedrijventerreinen. Door bedrijven uit dezelfde sector in elkaars nabijheid te laten vestigen kunnen er voordelen ontstaan wat betreft samenwerking, toelevering en co-makership (toelevering en uitbesteding). De categorie hoogwaardige bedrijvigheid en zichtlocaties moet zich gaan ontwikkelen langs de T-structuur; de A7 en de A28. De categorie gemengde en transport gerelateerde bedrijvigheid zal zich moeten vestigen op de terreinen Eemspoort, Zuidoost en Westpoort. Deze terreinen zijn ook aangewezen voor de stuwende bedrijvigheid. Westpoort moet met zijn grote kavels, lage grondprijzen en een goede ligging aan de A7 een internationaal concurrerend bedrijventerrein worden. De kleinschalige en woninggebonden bedrijvigheid zal zich voornamelijk ontwikkelen in Noorderhogebrug, Vinkhuizen zuid en Hoendiep noord. Daarnaast kunnen herstructureringslocaties voor deze categorie worden gebruikt. Wat universiteit gerelateerde bedrijvigheid betreft, is er de komende jaren voldoende ruimte op het Zernike Science Park. De milieu gerelateerde bedrijvigheid kan zich vestigen op de Milieuboulevard en op het bedrijventerrein Oude Winschoterdiep. De toekomstige vraag kan zich vestigen op Milieuboulevard II. Tot slot wil de gemeente een mogelijkheid creëren voor watergebonden bedrijvigheid om zich te kunnen hervestigen (zie tabel 4.5) (Gemeente Groningen, 1999¹).

Categorie	jaarlijkse vraag	nieuw aanbod	Uitgeefbaar	Uitgifte
Hoogwaardige bedrijvigheid/zichtlocaties	3-5 ha	Nesciolaan-fase 1	7,5 ha	2001-2008
		Kranenburg-II	25 ha	2001-2008
		Euvelgunne-oost	5-10 ha	vanaf 2008
		Zernike Science Park	bij tekort/interesse	per direct
gemengde/transportgerelateerde bedrijvigheid	15-20 ha	Eemspoort	80 ha	vanaf 1999
		Driebond-oost	30-45 ha	vanaf 2001
		Westpoort	ca. 125 ha	2003-2010
		Airport Groningen	10 ha	2000-2010
kleinschalige/woninggebonden bedrijvigheid	2-3- ha	Noorderhogebrug	6 ha	vanaf 2000
		Hoendiep-Noord	3 ha	vanaf 2001
		Vinkhuizen-Zuid	2 ha	vanaf 2001
		Herstructureringslocaties		vanaf 2003
		stedelijke ontwikkelingszones	ca. 10 ha	2003-2010
Bijzondere (stuwende) bedrijven	PM	Heldenpark	ca. 10 ha	2003-2010
		evt. Eemspoort		tot 2001/3
		evt. Westpoort		tot 2005
		Euvelgunne-oost		vanaf 2005
		A7 (Westpoort, Leek)		vanaf 2005
Universiteit-gerelateerde bedrijvigheid	2 ha			tot 2010
		Geen nieuw aanbod benodigd	20-30 ha	vanaf 2001
Milieu-gerelateerde bedrijvigheid/afvalstort	totaal 30-50 ha	Milieuboulevard-II		tot 2005
Watergebonden bedrijvigheid			in onderzoek	vanaf 2005
		Eemshaven Grootschalige nieuwe		

(Tabel 4.5: Bedrijventerreinen Stad van Straks Extra tot 2010. Bron: Gemeente Groningen, 1999¹)

Het ruimtelijk economisch beleid is niet uitsluitend gericht op het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen, maar ook op de al bestaande terreinen. Er zijn een aantal bedrijventerreinen in Groningen die verouderd zijn als gevolg van een afgenomen bereikbaarheid en een verminderde uitstraling. Om van deze terreinen weer aantrekkelijke vestigingslocaties te maken, moeten ze (deels) worden geherstructureerd of gerevitaliseerd. Van verschillende terreinen binnen de Gemeente Groningen wordt bekeken in hoeverre revitalisering noodzakelijk is.

Veel van deze oude bedrijventerreinen zijn in de loop der jaren omsloten geraakt door woningbouw. Doordat de zware bedrijvigheid wegtrekt en er geluidsvriendelijke bedrijven voor in de plaats komen, kunnen de geluidscontouren rond deze terreinen worden aangepast. Deze geluidscontouren kunnen

in dat geval worden verkleind, waardoor er mogelijkheden ontstaan voor de totstandkoming van ontwikkelingszones tussen woon- en werkgebieden.

Een zorgvuldige inpassing van nieuwe bedrijventerreinen is voor de Gemeente Groningen van groot belang. Het bedrijventerrein Eemspoort op het cluster Zuidoost is hier een goed voorbeeld van. Op dit gebied loopt de cultuurhistorische waterloop De Hunze. Deze ecologische zone zal worden behouden en wordt geïntegreerd in het bedrijventerrein. Deze zone wordt onderdeel van een fietsroute van het centrum van de stad naar het buitengebied en er kunnen zich lichte vormen van bedrijvigheid omheen vestigen (bijvoorbeeld horeca en vergaderzalen).

Wanneer verouderde bedrijventerreinen eenmaal geherstructureerd of gerevitaliseerd zijn, is het zaak om de verkregen kwaliteit goed te bewaken en te behouden. Als dit niet gebeurt, gaat het proces van veroudering onverminderd door en is zo'n terrein binnen de kortste keren weer verouderd. Om dit tegen te gaan is het noodzakelijk dat op deze gebieden parkmanagement wordt toegepast. Parkmanagement is een geheel van organiseren van onderhoud, beheer, milieumanagement en mobiliteit. Ook zaken als veiligheid, collectieve inkoop van energie en afvalverwerking vallen hier onder. Van het grootste belang bij parkmanagement is dat de duurzaamheid van het terrein wordt gewaarborgd (zie paragraaf 4.2.2).

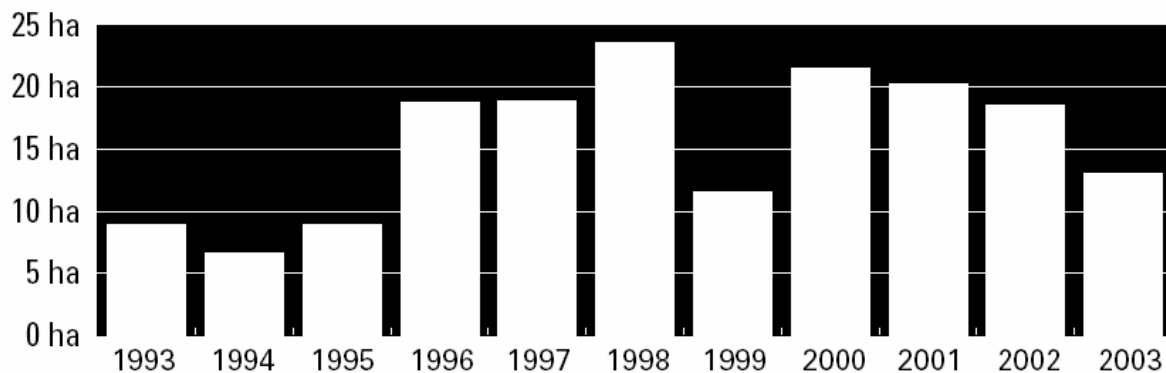
Naast het bedrijventerreinenbeleid, heeft het verkeersbeleid van de Gemeente Groningen ook zijn invloed op de bedrijventerreinen. Dit beleid is afgestemd op twee doelen: het versterken van de economie en het verbeteren van het woon- en leefmilieu. De vestigingslocaties - waaronder de bedrijventerreinen - die van belang zijn voor de economie, moeten vooral over de weg goed bereikbaar zijn om hun aantrekkelijkheid te behouden. Nieuwe bedrijventerreinen worden ontwikkeld langs de snelwegen, de ringweg en in Zuidoost. De kantorenparken moeten vooral goed ontsloten zijn door het openbaar vervoer en goed te bereiken zijn per fiets. Daarnaast blijft Groningen zich sterk maken voor een hoge snelheidslijn tussen Groningen en de Randstad. Dit is niet alleen in het belang van Groningen, maar voor het hele Noorden. De komst van deze HSL is voorlopig nog onzeker.

De ringweg rond Groningen moet goed doorstromen om de economische gebieden in en rond de stad goed bereikbaar te houden. Om dit te bereiken zijn wel een aantal maatregelen nodig. Zo wordt de zuidelijke ringweg aangepakt, worden er nieuwe wegen aangelegd (zoals het Euvelgunnetracé en een eventueel Zuidtangent) en op termijn worden alle kruisingen met de ringweg ongelijkvloers gemaakt. De zuidelijke ringweg is in het kader van de Langmanmaatregelen als eerste aan de beurt. Zo is men nu bezig met het aanleggen van bypasses ter hoogte van de Bornholmstraat. Daarnaast moet de aanleg van het Euvelgunnetracé de zuidelijke ringweg ontlasten, evenals het aanleggen van tunnels onder het Julianaplein en een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting van de Laan Corpus den Hoorn op de A7. Daarnaast worden de kruisingen op de westelijke ringweg ongelijkvloers gemaakt en worden de stoplichten daar beter op elkaar afgestemd. Verder wordt de Bornholmstraat ontsloten door de aanleg van de Berlagebrug over het Eemskanaal en de Sontbrug over het Winschoterdiep (Gemeente Groningen, 1999¹).

Zoals vermeld, is de stadsvisie in 2003 geactualiseerd en hetzelfde is ook gedaan voor de drie deeldocumenten. *De Stad van Straks Extra* is onderzocht en aangevuld in *Van nu naar straks*. Dit document kent een planhorizon tot 2010 met een doorkijk naar het volgende decennium. De Gemeente Groningen blijft streven naar een compacte stad waarbij de stad niet op slot mag worden gezet voor toekomstige ontwikkelingen. Dit nieuwe ruimtelijk beleidsplan heeft bewust een globaal karakter gekregen, om wat flexibiliteit te kunnen inbouwen voor eventuele toekomstwijzigingen. Specifieke uitwerkingen komen tot stand in Masterplannen. Daarnaast laat de gemeente meer over aan marktwerking. Dit omdat de budgetten onder druk staan en er simpelweg geen geld is om alles alleen uit te kunnen voeren. Ook regionaal blijft de Gemeente Groningen samenwerken om zo de economische structuur te versterken.

Groningen blijft inzetten op de dienstensectoren die vooral gerelateerd zijn aan kennisinstellingen als de Rijksuniversiteit Groningen (RuG) en het Universitair Medisch Centrum (UMCG). De zakelijke dienstverlening, ICT en life sciences zijn de laatste jaren flink gegroeid en het aandeel hoogwaardige bedrijvigheid neemt toe. Het aandeel zware bedrijvigheid is in aantal werknemers de laatste jaren flink gedaald. Groningen is een echte dienstestad en wil deze eigenschap ook versterken. Deze en andere ontwikkelingen hebben een aantal gevolgen voor de aanpassing van het programma voor de bedrijventerreinen.

Zo zal het aanbod van bedrijventerreinen steeds meer op regionale schaal gaan plaatsvinden. Er kan per jaar minder bedrijventerrein worden uitgegeven dan eerst werd verondersteld, de laatste jaren is er een daling van het aantal uitgegeven hectares waar te nemen (zie figuur 4.8). Een gemiddelde uitgave van 15 tot 20 hectare per jaar is voldoende. De reden dat de jaarlijkse uitgifte omlaag kan, is gelegen in het feit dat er intensiever met het ruimtegebruik wordt omgegaan, er een grote inhaalslag is gemaakt in het aanbod en vanwege de lagere economische groeiverwachtingen. De buffervoorraad van ongeveer driemaal de jaarlijkse behoefte blijft wel gehandhaafd. Om de verouderde bedrijventerreinen kwalitatief te verbeteren zal er een blijvende inzet zijn op het gebied van transformatie en revitalisering. Ruimtes moeten efficiënter en intensiever worden gebruikt, er moeten functieveranderingen plaatsvinden, er moet meer zich hoogwaardige bedrijvigheid gaan vestigen en de ontsluiting en de algehele ruimtelijke kwaliteit van deze oude terreinen moet verbeterd worden (Gemeente Groningen, 2005³).



(Figuur 4.8: Hoeveelheid uitgegeven bedrijventerrein 1993-2003. Bron: Gemeente Groningen, 2003¹)

Het beleid voor de bedrijven die een ruimte-extensief gebruik kennen en die in de zware milieucategorie zitten, wordt selectiever. Daarbij worden afspraken gemaakt in regionaal en provinciaal verband over de segmentering van deze bedrijven. Nieuwe bedrijven moeten ook een plaats worden geboden in regionaal verband. Wanneer er stadsontwikkelingen zijn die prioriteit hebben, zal er een actief verplaatsingsbeleid worden gevoerd. Wanneer er bestaande bedrijven zijn die verhuishwensen hebben, wordt hen een nieuwe plaats geboden binnen de regio. Het vergunnings- en acquisitiebeleid voor dit soort extensieve en zware bedrijvigheid zal op deze punten worden aangepast.

Op nieuwe grootschalige bedrijventerreinen zal er een bredere invulling en segmentering van functies moeten plaatsvinden. Dit geldt vooral voor de randen van het terrein, vanwege de naastgelegen andere functies zoals wonen. Westpoort is hier een voorbeeld van, hier is naast hoogwaardige bedrijvigheid ook plaats voor transportgerelateerde en gemengde bedrijvigheid en zelfs kleinschalige woninggebonden bedrijven. Ook in Meerstad wordt door een duidelijke segmentering van het bedrijfengebied Zuidoost, de overgang naar het woongebied afgescheiden door het nog aan te leggen Euvelgunnetracé. Door de ontwikkeling van deze twee terreinen is de eerder geplande woninggebonden bedrijvigheid in Vinkhuizen zuid niet meer noodzakelijk. Dit gebied zal worden ontwikkeld tot woonlocatie met mogelijkheden voor de combinatie wonen en werken. Voor het gebied Hoendiep noord worden plannen ontwikkeld voor kleinschalige woninggebonden bedrijvigheid en/of kleinschalige kantoren (Gemeente Groningen, 2005³).

4.6.3 Economisch Businessplan

In 1999 heeft de Gemeente Groningen het Economisch Businessplan (EPB) *Groningen Werkt!* vastgesteld. Dit plan had een planhorizon tot en met 2010. Inmiddels heeft het EPB net als de andere twee pijlers van de Stadsvisie een actualisering ondergaan. Het nieuwe plan heet *Stad aan de slag*. Mede vanwege de veranderde economische en maatschappelijke omstandigheden is het EPB uit 1999 tegen het licht gehouden en op de nodige punten aangepast en zijn de plannen bijgesteld. Er is niet op ambities ingeleverd, het werk zal echter met minder middelen tot stand moeten komen. Dat vraagt om het stellen van prioriteiten en het beter samenwerken met verschillende partijen. Zo is er

overleg gevoerd met het bedrijfsleven om draagvlak en medeverantwoordelijkheid te creëren voor de werken die op stapel staan binnen de gemeente. Ook wordt er samengewerkt binnen de regio omdat de economie van de stad verweven is met die van de regio.

Het EPB kent drie hoofddoelen, namelijk:

1. *Economische structuur verbeteren*

Het doel is om de voorwaarden te scheppen om Groningen uit te laten groeien tot een nationaal en internationaal concurrerend economisch kerngebied. Groningen moet een stad worden met een uitstekend vestigingsklimaat.

2. *Werkgelegenheid vergroten*

Het doel hierbij is in 2010 135.000 arbeidsplaatsen te hebben, een groei van 25.000 ten opzichte van 1999.

3. *Werkloosheid verminderen*

De werkloosheid moet worden teruggebracht tot het landelijk gemiddelde. De ambitie was eerst om onder de 10.000 werklozen te komen, deze is bijgesteld naar onder de 8.500. (Gemeente Groningen, 2005²)

Groningen moet een stad worden met een uitstekend vestigingsklimaat. Wanneer Groningen haar nationale en internationale concurrentiepositie wil verbeteren, zal zij zich meer moeten richten op hoogwaardige (kennis)activiteiten. Door de internationalisering en de ontwikkelingen in de ICT zijn veel van dit soort activiteiten 'footloose' geworden. De Gemeente Groningen zal proberen deze footloose bedrijvigheid te verankeren in de stad of regio. Daarnaast wil de gemeente dat er clusters gevormd worden van hoogwaardige bedrijvigheid. Er zal worden ingezet op verdere uitbouw van het ICT cluster, het life sciences cluster en het energiecluster (Energy Valley). Aan deze sectoren zal specifieke beleidsaandacht worden geschonken. Daarnaast vallen kennis en innovatie, toerisme en een soepel werkende arbeidsmarkt onder deze specifieke beleidsaandacht. Al deze sectoren moeten worden versterkt en uitgebouwd. Tevens moet er aandacht zijn voor de zachte voorwaarden, die van invloed kunnen zijn op bedrijven en werknemers om zich in Groningen te vestigen. De eigenschappen van de stad en de regio als een goed bereikbare werklocatie in een aantrekkelijke (woon)omgeving, moeten beter over het voetlicht worden gebracht. De laatste twee hoofddoelen van het EPB zijn duidelijk en behoeven hier geen verdere uitleg.

De economie van de stad Groningen is de laatste jaren flink gegroeid. Het beschikbaar komen van een groot aantal bedrijventerreinen en kantoorlocaties heeft hieraan bijgedragen. Doordat er een groot aantal bedrijfshectares is bijgekomen konden meer bedrijven zich in de stad vestigen waardoor de economie kon groeien. De kwaliteit van deze terreinen is daarbij bepalend voor de concurrentiekracht van de stad. Daarom moeten er ook de komende jaren voldoende bedrijventerreinen en kantoorlocaties zijn van een goede kwaliteit. Daartoe moeten er nieuwe bedrijventerreinen bijkomen en worden bestaande verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd onder de noemer 'Terreinwinst' (Gemeente Groningen, 2005²). Gezamenlijk werken de Gemeente Groningen en de ondernemers onder deze naam aan kwaliteitsverbetering en kwaliteitsbehoud met betrekking tot bestaande en nieuwe bedrijventerreinen. De ondernemers en de gemeente maken samen afspraken over investeringen in beheer, voorzieningen en een positief imago. Het gaat om maatregelen die op de lange termijn de verkregen kwaliteit moeten behouden, maar ook om maatregelen die een verbetering van de kwaliteit op korte termijn kunnen realiseren. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Opknappen van verouderde terreinen (revitalisering)
- Opstellen van een gezamenlijke toekomstvisie
- Beter groenonderhoud
- Kostenbesparing door collectieve contracten
- Beter beveiliging van alle bedrijven
- Beter verlichting
- Voldoende parkeergelegenheid
- Beter bereikbaarheid
- Meer aandacht voor het milieu

Terreinwinst wordt bij het schrijven van dit rapport toegepast op de bedrijventerreinclusters Zuidoost, Noordoost en West. Voor deze terreinen geeft de Gemeente Groningen ook een speciale 'Nieuwsbrief Terreinwinst' uit, om de ondernemers op de hoogte te houden van de gang van zaken op hun terrein. Specifiek gaat het om de terreinen Eemskanaal en Winschoterdiep, Ulgersmaweg en Hoendiep (Website Gemeente Groningen, 2005).

Eén van de veelgenoemde knelpunten voor veel bedrijven is de bureaucratie van de Gemeente Groningen. Om dit probleem zoveel mogelijk te verhelpen is er één aanspreekpunt voor alle ondernemers waar ze terecht kunnen met hun vragen en problemen; het Gemeentelijk Bedrijvenloket. Deze instelling is er om startende ondernemers op weg te helpen, maar ook voor de reeds gevestigde bedrijvigheid wanneer zij vragen hebben of advies willen inwinnen. Door één centraal aanspreekpunt te creëren hoopt de gemeente dat de dienstverlening van de gemeente richting het bedrijfsleven een stuk efficiënter wordt, waardoor ondernemers worden geholpen in hun bedrijfsvoering (Gemeente Groningen, 2005²).

4.7 Besluit

De Rijksoverheid is verantwoordelijk voor het scheppen van de juiste omstandigheden en voorwaarden voor de vestigingslocaties van bedrijven: de bedrijventerreinen. Binnen het Rijk is het Ministerie van Economische Zaken het coördinerende departement wat betreft de bedrijventerreinen. Dit Ministerie heeft in het *Actieplan bedrijventerreinen 2004-2008* aangegeven welke acties zij wil ondernemen om meer ruimte te creëren voor bedrijvigheid. Dat is nodig om Nederland een aantrekkelijke vestigingslocatie te laten zijn, ook in de toekomst. De laatste jaren is er een daling waar te nemen in de voorraad aan bedrijventerreinen, deze voorraad moet weer omhoog. Tot 2020 moet 21.000 hectare worden geherstructureerd en moet 23.000 hectare aan nieuw bedrijventerrein worden ontwikkeld om aan de toekomstige behoefte te kunnen voldoen. Om dat te bereiken gaat de Rijksoverheid zich actief opstellen, er zijn een groot aantal actiepunten opgesteld om alle knelpunten zoveel mogelijk op te lossen. In een aantal gevallen zal EZ als partner optreden bij de concrete realisering van (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen in de vorm van de Topprojecten. Deze terreinen hebben een (boven)regionaal karakter en zijn door de aanwezigheid van stuwende bedrijvigheid van belang voor de regionale en nationale economie. Om de verkregen kwaliteit op deze terreinen zo goed mogelijk te behouden dient er parkmanagement te worden ingesteld.

Het SNN heeft in haar uitvoeringsprogramma *Kompas voor het Noorden* een aantal programma's opgesteld om zo de ruimtelijk-economische structuur van het noorden te versterken. Het deelprogramma waarbij het gaat om het ontwikkelen van economische kernzones en de versterking van de marktsector, is het belangrijkste ten aanzien van bedrijventerreinen. De bedrijvigheid moet zich vooral in vijf aangewezen economische kernzones ontwikkelen. In het gehele noorden moeten er nieuwe bedrijventerreinen worden ontwikkeld en oude terreinen worden geherstructureerd om in de vraag te kunnen voorzien. Ook het Provinciaal Omgevingsplan van de Provincie Groningen zet in op een concentratie van de stuwende bedrijvigheid in de economische kernzones. Eigenlijk is het beleid van de Provincie en dat van de Regiovisie sterk met elkaar en met het beleid van SNN verweven. Telkens komt naar voren dat oude terreinen geherstructureerd moeten worden en nieuwe terreinen moeten worden ontwikkeld om aan de vraag te kunnen voldoen. Naderhand moet vanwege het duurzaamheidsaspect parkmanagement worden ingevoerd. Zowel het beleid van het SNN, de Provincie Groningen, de Regiovisie als de Gemeente Groningen zetten in op het beter bereikbaar maken van de regio. Een grote impuls die hier aan moet worden gegeven is een snelle treinverbinding die Groningen met de Randstad moet verbinden. Of deze snelle treinverbinding er ook komt is echter nog onzeker.

De Gemeente Groningen heeft in de stadvisie het beleid opgesteld voor de komende jaren. Dat beleid is opgedeeld in drie deelplannen, waarvan het ruimtelijk beleidsplan en het Economisch Businessplan betrekking hebben op de bedrijvigheid. Wat opvalt is dat de Gemeente Groningen sterk in wil zetten op kennisintensieve en innovatieve bedrijvigheid zoals ICT, life sciences, biomedische sciences en energie. Groningen is een dienstenstad en wil dit meer gaan benadrukken. De zware bedrijvigheid moet echter ook zijn plaats behouden binnen de gemeente.

Wat in het beleid van al deze verschillende (semi)overheden naar voren komt, is dat er ruimte nodig is voor bedrijvigheid. Omdat de ruimte schaars is en er duurzaam mee om moet worden gegaan

wordt er naast de aanleg van nieuwe terreinen, ook oude bedrijventerreinen geherstructureerd. Het thema duurzaamheid is ook na de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen van belang. Dat valt terug te zien in de toepassing van parkmanagement op deze terreinen. Parkmanagement moet ervoor gaan zorgen dat zowel nieuwe als geherstructureerde bedrijventerreinen zo lang mogelijk mee kunnen met de hedendaagse en toekomstige eisen die aan ze worden gesteld.

Hoofdstuk V Beschrijving van het plangebied

5.1 Inleiding

Het bedrijventerrein Zuidoost is het belangrijkste economische kerngebied van Groningen en is één van de belangrijkste bedrijventerreinenclusters van Noord-Nederland. Het gebied heeft een oppervlakte van 550 hectare en herbergt ongeveer 650 bedrijven die samen werk verschaffen aan 16.000 werknemers (Gemeente Groningen, 2004).

Van oudsher lag dit terrein aan de rand van de stad, maar in de loop der tijd is door verschillende ontwikkelingen dit gebied meer in de stad komen te liggen. Door de toekomstige ontwikkeling van het Europapark en het stadsdeel Meerstad wordt dit proces versterkt. Doordat het bedrijventerrein Zuidoost meer in de stad komt te liggen, komt het terrein in een ander perspectief te staan. Het gebied is als het ware een zone van integratie tussen de oude en de nieuwe stad.

In 2002 is het project 'Terreinvinst' van start gegaan. Het doel hiervan is de kwaliteit van de bedrijventerreinen binnen de Gemeente Groningen te vergroten en ook te behouden. Binnen dit project hebben de bedrijventerreinen Oude Winschoterdiep en Eemskanaal de grootste prioriteit. Dit gedeelte van Zuidoost is dusdanig verouderd dat de Gemeente Groningen heeft besloten het te revitaliseren. De kwaliteit van dit gebied moet verbeterd worden wat zal leiden tot een beter vestigingsklimaat en een duurzaam en sterk bedrijventerrein. De huidige bedrijfsfunctie van het terrein blijft daarbij behouden. De concurrentiekracht van het gebied moet worden versterkt en de werkgelegenheid geïntensiveerd. Het gaat hier om een zogeheten 'Topproject'; een bedrijventerrein waar het Rijk extra aandacht aan geeft door zelf als partner op te treden en zich er concreet mee te bemoeien (zie hoofdstuk IV).

In dit hoofdstuk zal eerst in paragraaf 5.2 de ligging van het gebied worden besproken, daarna wordt in paragraaf 5.3 ingegaan op de bedrijvigheid op het bedrijventerrein. Vervolgens zal in paragraaf 5.4 de aanleiding tot revitalisering van het gebied aan bod komen en worden de problemen per deelgebied in paragraaf 5.5 besproken. Daarna zal in paragraaf 5.6 de visie op het hele bedrijventerreincluster en het plangebied van de revitalisering worden besproken, zoals die in het Masterplan staat beschreven. Vervolgens wordt in paragraaf 5.7 het plan van aanpak besproken, in paragraaf 5.8 komt parkmanagement ter sprake. Tenslotte komen in paragraaf 5.9 de overige aspecten van de revitalisering aan bod en eindigt het hoofdstuk in paragraaf 5.10 met een besluit.

5.2 Ligging van het gebied

Het bedrijventerreincluster Zuidoost ligt zoals de naam al doet vermoeden in het zuidoosten van Groningen en ligt tegen de stad aan (zie figuur 5.1). Het gebied heeft een oppervlakte van 550 hectare en telt ongeveer 650 bedrijven waar 16.000 mensen werkzaam zijn. Hiermee is het één van de grootste bedrijventerreinclusters van Nederland. Zuidoost bestaat uit de volgende terreinen: Eemskanaal, Oude Winschoterdiep, Driebond, Euvelgunne en Eemspoort. Laatstgenoemde is vanaf 1999 in uitgifte en vanaf 2006 wordt gestart met de ontwikkeling van Milieuboulevard II en zijn er ook bedrijventerreinen gepland bij het toekomstige stadsdeel Meerstad. Met deze geplande uitbreidingen zal het areaal aan bedrijventerrein in dit gebied groeien tot ongeveer 800 hectare (Gemeente Groningen, 2005¹).

Als cluster heeft Zuidoost een redelijk goede ontsluiting op het stedelijke hoofdwegennet. De bedrijventerreinen ten oosten van het Winschoterdiep zijn goed ontsloten door de zuidelijke ringweg en de A7. De te revitaliseren delen Eemskanaal en Oude Winschoterdiep zijn echter minder goed ontsloten over de weg. Het gebied Zuidoost is ook bereikbaar via het water en het spoor. Het havengebied is ooit aangelegd als zeehavengebied en is goed bereikbaar middels het Eemskanaal en het Winschoterdiep. Het heeft de functie van zeehaven echter nooit volledig vervuld. Momenteel is er geen officiële openbare laad- en loskade. Schepen die moeten laden en lossen kunnen gebruik maken van de kade aan de Hunzehaven in het Eemskanaal. Op het bedrijventerrein Oude Winschoterdiep loopt een spoor, enkele bedrijven gebruiken dit spoor voor overslag.



(Figuur 5.1: Bedrijventerreincluster Zuidoost. Bron: Gemeente Groningen, 2005¹)

Het gebied dat gerevitaliseerd gaat worden bestaat zoals vermeld uit de bedrijventerreinen Oude Winschoterdiep en Eemskanaal, de oudste delen van Zuidoost. Het gaat om een terrein van ongeveer 200 hectare. Daar zijn ongeveer 200 bedrijven gevestigd die samen 6.000 werknemers in dienst hebben (Gemeente Groningen, 2005¹) (zie bijlage III). Het terrein ligt tegen de stad aan en wordt in het noorden begrensd door het Eemskanaal, in het oosten door het Winschoterdiep en in het westen door een gedeelte van de Europaweg en het spoor richting Hoogezand (zie figuur 5.2). Het gebied loopt in een punt naar het zuiden toe langs het spoor en de Winschoterweg. Het plangebied is opgedeeld in drie deelgebieden:

- A. De Havens
- B. Bornholmstraat zuid
- C. Oude Winschoterdiep

De Havens is het gebied rond de Bornholmstraat ten noorden van de zuidelijke ringweg (Beneluxweg). In het noorden wordt het gebied begrensd door de Kopenhagenstraat, in het oosten door het water van het Winschoterdiep en in het westen door de Scandinaviëweg en het terrein van Friesland Foods. Bornholmstraat zuid wordt in het noorden begrensd door de zuidelijke ringweg (Beneluxweg), in het oosten door het Winschoterdiep en in het zuiden en westen door de Europaweg (A7). Het Oude Winschoterdiep wordt in het noorden begrensd door de zuidelijke ringweg (Weg der Verenigde Naties), in het oosten door de Europaweg (A7) en de Winschoterweg, in het westen door het spoor richting Hoogezand en in het zuiden loopt het in een punt tot de Duinkerkenstraat.



(Figuur 5.2: Het te revitaliseren gebied. Bron: Gemeente Groningen, 2005¹)

5.3 Aanwezige bedrijvigheid

Het bedrijventerreincluster Zuidoost is een zeer divers terrein met veel stuwende en bovenregionale bedrijvigheid, voornamelijk in de sectoren industrie, handel en dienstverlening. Nabij de binnenstad is de detailhandel sterk vertegenwoordigd met bedrijven als de Praxis, de Ikea en keukenbedrijven. Het nabijgelegen Europapark wat op dit moment in ontwikkeling is, wordt voornamelijk een locatie met dienstverlenende bedrijvigheid. Hier zullen een aantal kantoren verrijzen. Op bedrijventerrein Driebond is de autohandel sterk vertegenwoordigd op de autoboulevard. Aan de Bornholmstraat is het Groot Handelscentrum gevestigd en aan de Duinkerkenstraat (Milieuboulevard I) is veel milieubedrijvigheid gevestigd. Verder is het bedrijventerrein Zuidoost een gemend bedrijventerrein (zie bijlage IV en V).

Op Zuidoost zijn een aantal beeldbepalende en oer-Groningse bedrijven gevestigd zoals Hooghoudt en Tiktak. Het gebied telt ongeveer veertig grote bedrijven met meer dan 100 werknemers. Kleine bedrijvigheid is ook aanwezig op Zuidoost; bijna 15 procent van de bedrijvigheid bestaat uit éénmanszaken en meer dan helft van alle bedrijven telt minder dan tien werknemers (Gemeente Groningen, 2005¹).

Op het bedrijventerrein Eemskanaal en Oude Winschoterdiep zijn samen ongeveer 200 bedrijven gevestigd die in totaal aan ongeveer 6.000 mensen werk verschaffen. Het is een gemengd bedrijventerrein met een grote verscheidenheid aan functies. Het is een terrein waar grootschalige detailhandel, middelzware industrie, afvalverwerking, tweedehands autozaken, puinbrekers, scheepsbouwactiviteiten en andere watergebonden bedrijven gevestigd zijn (Gemeente Groningen, 2005¹).

In het gebied van de Havens is watergebonden bedrijvigheid aanwezig zoals sleepdiensten en de studentenroeivereniging Aegir. Er zijn echter ook bedrijven gevestigd op de Havens die niets met het water te maken hebben. De Bornholmstraat zuid wordt gekenmerkt door grote bedrijven met grote kavels zoals Lukas Kramer, Gamma, Nedcoat en DHL (zie bijlage VI en VII). Tevens is het Groot

Handelscentrum hier gevestigd. Het terrein Oude Winschoterdiep kan eigenlijk in drie stukken worden opgedeeld. Het gebied Gideon noord wordt gekenmerkt door een aantal grote bedrijven en voor een deel door kleine kavels langs de Oostendeweg. Hier zijn veel tweedehands autobedrijven gevestigd. Het gaat hier voornamelijk om bedrijven die eerder in Vinkhuizen waren gevestigd en noodgedwongen naar deze plek moesten verhuizen. Het terrein Gideon zuid is volledig in eigendom van de gemeente. Dit gebied is in het verleden opgehoogd met onder andere stedelijk puin uit de Tweede Wereldoorlog. Een deel van het terrein wordt verhuurd aan autosloperijen en puinbrekers. Verder wordt een weiland verpacht aan iemand die er paarden laat grazen en is er een stadsnomadenkamp waar ongeveer vijftig mensen wonen. Ten westen van het Oude Winschoterdiep zijn de kavels iets groter, dit is het meest recente gedeelte van het te revitaliseren gebied. Op dit gedeelte is tevens Milieuboulevard I gevestigd met bedrijven als de Milieudienst en andere afvalverwerkende bedrijven (Gemeente Groningen, 2005¹).

5.4 Aanleiding tot de revitalisering

De stad Groningen is een belangrijke motor voor de economie in Noord-Nederland en de Gemeente Groningen wil deze rol graag behouden. Daarom worden er nieuwe bedrijventerreinen aangelegd zoals Westpoort in het westen van de stad, om nieuwe bedrijvigheid aan te trekken. Aan de Zuidoost kant van de stad gaan zich echter de belangrijkste ontwikkelingen voordoen. Het Europapark en de nieuwe wijk Meerstad zijn voorbeelden van dergelijke ontwikkelingen. Er wordt echter niet alleen ingezet op de ontwikkeling van nieuwe terreinen; er is ook aandacht voor het bestaande gebied. Zo wordt in de stadvisie en in het document *De Stad van Straks Extra* ingezet op het idee van de compacte stad. De gemeente wil de fysieke ruimte van de stad graag binnen haar gemeentegrenzen houden. Daarnaast wil de gemeente haar economische positie versterken. Dit geeft de aanleiding om verouderde bedrijventerreinen te revitaliseren om ze weer aantrekkelijk te maken voor het huidige bedrijfsleven en als investeringsgebied (Gemeente Groningen, 1999¹).

Zuidoost zal door de ontwikkeling van Meerstad steeds meer in de stad komen te liggen. Dit compleet nieuwe stadsdeel zal ten oosten van het bedrijventerreincluster komen te liggen. Het zal een groene wijk worden met tienduizend woningen en een groot meer. Tevens is er een bedrijventerrein van 140 hectare gepland. In 2007 zal worden begonnen met de ontwikkeling van Meerstad. Deze wijk zal worden verbonden met de stad via de Eemskanaalzone. De Sontweg wordt de belangrijkste verbinding met deze wijk. Daarvoor zal in de toekomst een brug worden aangelegd over het Winschoterdiep; de Sontbrug (Gemeente Groningen, 2005¹).

Rond het Eemskanaal zijn er al ontwikkelingen gaande. Zo is de voormalige Kunst Oberman locatie gesloopt, hier zullen in de toekomst woningen verrijzen. De Ikea gaat verhuizen naar de locatie van de oude veemarkt. Door de verhuizing van de Ikea zal het Sontplein ook worden herontwikkeld. Naast de Sontbrug komt er ook nog een brug over het Eemskanaal. Deze komt in het verlengde van de Bornholmstraat te liggen en zal de Berlagebrug gaan heten. Deze brug moet de noord-zuid verbinding van Zuidoost verbeteren, met name in relatie tot de ontwikkeling van bedrijvigheid rond het UMCG. Deze twee bruggen zullen een belangrijke schakel vormen en moeten een verder verkeersinfarct op de Europaweg en de Oosterhavenbrug doen voorkomen. Door de bovengenoemde ontwikkelingen zal de verkeersdruk op Zuidoost toenemen.

Aan de zuidwest zijde van het plangebied wordt het Europapark ontwikkeld. Op dit terrein zijn woningen, kantoren, detailhandel, een NS station en het nieuwe stadion van FC Groningen gepland. De hoofdontsluiting van dit gebied is een gelijkvloerse aansluiting op de Europaweg (A7). Er komt nog een tweede aansluiting via het Oude Winschoterdiep. Het Europapark komt dus in directe verbinding te staan met het bedrijventerrein Oude Winschoterdiep. Daarnaast zal de huidige Varia Skivijver worden gedempt en worden ingericht als parkeerterrein voor de bezoekers van het stadion. De ontsluiting van dit parkeerterrein zal zeker tot 2009 via de Bornholmstraat verlopen, daarna wordt dit parkeerterrein rechtstreeks ontsloten via de Europaweg (Gemeente Groningen, 2005¹).

Op het gebied van ICT zijn er mogelijkheden op Zuidoost. Het terrein is goed ontsloten wat ICT infrastructuur betreft, alle grote kabels zijn aanwezig in het gebied. Ook ligt er een telefoonnet wat op veel plaatsten opgewaarderd kan worden en ligt er coax. Op een aantal plaatsen op bedrijventerreinen Driebond en Euvelgunne ligt zelfs glasvezelkabel van Essent, tot bij de bedrijven. Dit experiment is eind jaren negentig ingezet, maar door de hoge kosten en andere oorzaken niet

doorgezet. Wellicht kan met het oog op de toekomstige ontwikkelingen in het gebied, dit experiment nieuw leven worden ingeblazen. Op het Europapark worden lege buizen aangelegd die gereserveerd zijn voor de kabels of andere aanbieders van ICT.

De verkeersdruk op Zuidoost zal als gevolg van alle ontwikkelingen alleen maar toenemen. Daarom wordt er ook geïnvesteerd in allerlei verkeersinfrastructurele voorzieningen zoals de bypasses aan de zuidelijke ringweg (Beneluxweg) en de aanleg van het Euvelgunnetracé. Deze maatregelen worden allemaal verricht in het kader van de Langmanmaatregelen. Hiermee ontstaan nieuwe zichtlocaties en wordt het drukker op Zuidoost.

Het bedrijventerreincluster Zuidoost kent meerdere bedrijventerreinen die in een verschillende fase van de levenscyclus zitten (zie paragraaf 3.3.1). Delen van het gebied die dicht tegen de stad aan liggen worden getransformeerd. Aan de andere kant van het gebied worden nieuwe terreinen aangelegd. Daar tussenin ligt het gebied dat in sommige gevallen nog goed mee kan zoals het terrein Driebond, maar ook delen die al verouderd zijn. Dat zijn de terreinen Eemskanaal en Oude Winschoterdiep. Deze twee terreinen kampen met allerlei problemen en kennen een matige uitstraling. Het gebied is toe aan een grondige opknappbeurt.

Alle bovengenoemde ontwikkelingen en het feit dat de terreinen Eemskanaal en Oude Winschoterdiep zijn verouderd hebben de gemeente doen besluiten het gebied te revitaliseren. Door alle toekomstige ontwikkelingen komt het gebied meer en meer in de stad te liggen en wordt het daar alsmaar drukker. Het wordt een belangrijke zone van integratie tussen de oude en de nieuwe stad. Om ervoor te zorgen dat de aanwezige bedrijvigheid op het terrein blijft en om een gunstig vestigingsklimaat te creëren, is een algehele upgradering van het terrein noodzakelijk.

5.5 Problemen in het gebied

In 2001 is in opdracht van de Gemeente Groningen een onderzoek uitgevoerd door Oranjewoud en Kolpron Consultants naar de vitaliteit van alle bestaande bedrijventerreinen in de stad. Hieruit kwam naar voren dat de bedrijventerreinen Oude Winschoterdiep en Eemskanaal kampen met een groot aantal verouderingsverschijnselen. Over het algemeen heeft het gebied een matige kwaliteit. Er zijn wel delen waar de kwaliteit nog behoorlijk goed is, maar er zijn ook plekken waar die kwaliteit ver onder de maat is. Het terrein kent veel problemen op het gebied van economische, ruimtelijke, beeld en beheer kwaliteit. Het is in de laatste fase aangekomen van de levenscyclus van bedrijventerreinen; de teruggang.

Eén van de grote problemen is de grote verkeersdruk en de slechte mate van ontsluiting van het gebied, zowel intern als extern. Toen het terrein werd aangelegd is het aantal industriestraten zo laag mogelijk gehouden om de kosten te drukken. Hierin is de laatste jaren weinig verandering in gekomen, maar de verkeersintensiteit is wel toegenomen. Het gebied is minder goed bereikbaar geworden doordat het meer in de stad is komen te liggen en vanwege de toegenomen verkeersdruk. Ook de interne bereikbaarheid laat te wensen over, de wegen zijn niet berekend op het toegenomen zware vrachtverkeer. Bovendien loopt de kwaliteit van de wegen sneller achteruit door de gestegen verkeersintensiteit. Ook de bereikbaarheid per fiets is ver onder de maat. Er zijn te weinig fietspaden en de fietspaden die er liggen zijn van een matige kwaliteit. Dit levert onveilige verkeerssituaties op.

Een ander probleem waar het gebied mee kampt, is de matige beeldkwaliteit (zie figuur 5.3 en 5.4). Vanwege achterstallig onderhoud en te weinig beheermaatregelen verloedert zowel de openbare als de publieke ruimte. Panden staan er soms onverzorgd bij en het openbaar groen is in veel gevallen geheel verwilderd. Daarnaast kampen veel bedrijven met ruimtetekorten waardoor ze hun auto's, goederen en afval soms op straat parkeren. Dit geeft een rommelige aanblik en het levert bovendien verkeersonveilige situaties op. Andere problemen zijn gevoelens van onveiligheid, bodemvervuiling, braakliggende terreinen, leegstand enzovoorts (Oranjewoud en Kolpron, 2002). In deze paragraaf zal per deelgebied de problemen worden besproken.



(Figuur 5.3: Vervallen bedrijfspand)



(Figuur 5.4: Parkeeroverlast)

5.5.1 De Havens

De verkeerssituatie op de Bornholmstraat is het grootste probleem in de Havens. De verkeersintensiteit is de laatste jaren fors toegenomen. Door de ontwikkeling van de Eemskanaalzone en de aanleg van de Sontbrug en de Berlagebrug, zal die intensiteit de komende jaren alleen maar toenemen. Tevens is het zo dat fietsers op de rijbaan moeten fietsen; deze verkeersstromen zijn niet gescheiden wat gevaarlijke situaties op kan leveren.

De beeldkwaliteit van dit gebied is onvoldoende. Doordat er in het verleden een stamspoor is aangelegd, liggen de bedrijven aan de westkant met hun achterkant naar de Bornholmstraat toe. Dit spoor ligt tussen de bedrijven en de Bornholmstraat, maar is al jaren niet meer in gebruik (zie figuur 5.5). Ook de bedrijven op de havens kennen een matige beeldkwaliteit. Vooral het gebied langs de Helsinkistraat heeft hiermee te maken, de kavel ligt voor een deel braak en er staan vervallen bedrijfspanden.

De havens zijn ooit aangelegd als zeehaven, maar hebben deze functie nooit geheel kunnen vervullen. De overslagfunctie is slechts ten dele van de grond gekomen. De hoogte van de kades is hier mede debet aan. De gemeente heeft in het verleden de Zweedse en de Finse haven aangewezen als locatie voor bedrijfsschepen, maar de faciliteiten voor aantakking op het vaste land ontbreken hiervoor, behalve op de kopse kant van de havens (Gemeente Groningen, 2005¹). Hierdoor zijn de bedrijfsschepen aangetakt op de Bornholmstraat waardoor het zicht op het water wegvalt, dit draagt bij aan een matige beeldkwaliteit. Tot slot valt op dat er diverse soorten bedrijven gevestigd zijn in de havens. Lang niet al deze bedrijven zijn watergebonden en nemen dus wellicht ruimte in die beter bestemd kan worden voor andersoortige bedrijven.



(Figuur 5.5: Stamspoor)



(Figuur 5.6: Braakliggend terrein GHC)

5.5.2 Bornholmstraat zuid

Het grootste gedeelte van dit gebied heeft een redelijk goede beeldkwaliteit. Enkele bedrijven in dit gebied zijn zich echter aan het oriënteren op mogelijke vestigingsplaatsen en gaan waarschijnlijk verhuizen. Hierdoor is het onzeker of de huidige kwaliteit behouden blijft. De bedrijven die er zitten hebben allemaal grote diepe kavels, het ruimtegebruik is hier vrij extensief. Ook liggen er stukken braak die geen functie hebben (zie figuur 5.6). Er wordt niet of nauwelijks gebruik gemaakt van het aanwezige water. Wel komt er binnenkort een mortelcentrale aan de Bornholmstraat die het Winschoterdiep zal gaan gebruiken voor de aanvoer van zand en grind (Gemeente Groningen, 2005¹).

Eén van de grootste problemen op dit deelgebied is de aanwezigheid van de tippelzone van de Gemeente Groningen. In 1998 is deze tippelzone in gebruik genomen met als doel straatprostitutie in de binnenstad zoveel mogelijk te voorkomen en straatprostituees een veilige plek te bieden. Deze tippelzone zorgt voor een matige beeldkwaliteit, overlast, gevoelens van onveiligheid en een slecht imago. De bedrijven die rondom de tippelzone gevestigd zijn klagen voornamelijk over de overlast die wordt veroorzaakt door met name drugsdealers en –gebruikers. Deze figuren hangen niet alleen rond in de directe omgeving van de tippelzone, maar ook bij de bedrijven waar ze zorgen voor overlast. De werknemers van de omliggende bedrijven voelen zich onveilig door de ontstane situatie. Het Groot Handelscentrum heeft al een eigen veiligheidsdienst ingeschakeld om de overlast binnen de perken te houden.

De verkeersdruk in dit gebied valt nog mee, al zal in de toekomst de verkeersintensiteit toenemen. Dit wordt mede veroorzaakt door de toekomstige parkeerplaats die zal worden aangelegd op de plaats waar nu nog de Varia Skivijver ligt. Dit parkeerterrein zal in eerste instantie worden gebruikt voor de thuiswedstrijden van FC Groningen. De ontsluiting van dit parkeerterrein loopt in ieder geval tot 2009 via de Bornholmstraat. Ook de ontwikkelingen in het noordelijke gedeelte van de Bornholmstraat dragen bij aan de verkeersdruk (Gemeente Groningen, 2005¹).

Dit gebied kent verder dezelfde problemen als de Havens. De kades moeten hier ook worden opgehoogd om ze te kunnen gebruiken voor overslag. De fietsers moeten zich hier ook verplaatsen over de rijbaan en het ongebruikte stampoor neemt alleen maar ruimte in.

5.5.3 Oude Winschoterdiep

De problemen in dit gebied hebben met name betrekking op de beeldkwaliteit. Het gebied is in drie stukken op te delen, alle drie kampen met verschillende problemen.

Het gebied Gideon noord bestaat voor een deel uit grote bedrijven en voor een deel uit kleine bedrijfjes die zich hebben gevestigd langs de lus van de Oostendeweg. De beeldkwaliteit kan beter op dit gebied, vooral de vele kleine bedrijfjes die dicht op elkaar zitten geven een rommelige aanblik. Dit gebied zal in de toekomst worden verbonden met het Europapark (zie figuur 5.7).



(Figuur 5.7: Oostendeweg)



(Figuur 5.8: Stadsnomaden Gideon zuid)

Het gebied Gideon zuid is een groot terrein en is volledig in eigendom van de gemeente. Delen van dit terrein kampen hoogstwaarschijnlijk met bodemverontreiniging en moeten mogelijk worden gesaneerd. De beeldkwaliteit van dit terrein is matig. Er zijn enkele autosloperijen en puinbrekers gevestigd. Sommige delen liggen braak en er wordt een stuk weiland aan iemand verpacht die er paarden laat grazen. Niet bepaald een functie die thuis hoort op een bedrijventerrein. Verder is er een stadsnomadenkamp aanwezig op het terrein, het was ooit de bedoeling hier bedrijfsmatige functies te ontwikkelen (zie figuur 5.8). Het bureau Woonwageng zaken doet onderzoek naar dit kamp en binnenkort moet duidelijk worden wat er met dit kamp gaat gebeuren. Verder lopen er hoogspanningskabels langs de A7 over dit terrein heen en loopt het gebied dood in een punt. Het gebied wordt als 'achteraf' gezien (Gemeente Groningen, 2005¹).

Ten westen van het Oude Winschoterdiep ligt het meest recente deel van het te revitaliseren gebied. De beeldkwaliteit is hier over het algemeen goed te noemen en dan met name het gebied ten westen van de Duinkerkenstraat en de Rouaanstraat. Een aantal kavels ten oosten van de Duinkerkenstraat kennen een wat mindere beeldkwaliteit en worden gekenmerkt door een extensief gebruik. Enkele delen van het gebied zijn in het verleden opgehoogd met licht verontreinigde grond. Destijds was dat geen bezwaar voor de bestemming bedrijven (Gemeente Groningen, 2005¹).

Een ander probleem is verkeerssituatie op de Duinkerkenstraat. De brede opzet van deze weg nodigt veel automobilisten uit om harder te rijden dan de toegestane 50 km/u. Doordat ook fietsers gebruik maken van deze rijbaan levert dit onveilige situaties op. Deze weg wordt redelijk intensief gebruikt door schoolgaande kinderen op de route Westerbroek-Groningen. Tevens is er sprake van parkeeroverlast op de Duinkerkenstraat. Voor het Europapark wordt nog gezocht naar een tweede ontsluitingsweg die mogelijk via de Gideonweg zal lopen, maar misschien ook via de Duinkerkenstraat. De bomenstructuur en het groen hebben net als in de andere twee deelgebieden te weinig aandacht gekregen. Er is een bomenstructuurplan van de gemeente, maar hiervan is in het gehele gebied weinig terug te zien (Gemeente Groningen, 2005¹).

5.6 Visie Masterplan

Hier volgt de visie zoals die in het Masterplan van de Gemeente Groningen staat beschreven. Allereerst zal de totstandkoming van het Masterplan worden beschreven. Daarna zal de visie op het gehele bedrijventerreincluster Zuidoost worden beschreven. Vervolgens worden de uitgangspunten van het te revitaliseren gebied Eemskanaal en Oude Winschoterdiep besproken. Als laatste komen de visies voor de drie deelgebieden aan bod.

5.6.1 Totstandkoming Masterplan

Zoals vermeld is in 2001 een onderzoek uitgevoerd door Oranjewoud en Kolpron Consultancy, naar de vitaliteit van alle bestaande bedrijventerreinen in de stad. Daaruit kwam naar voren dat de bedrijventerreinen Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep verouderd zijn. De gemeente is toen het gesprek aangegaan met de ondernemers op dit terrein en er is besloten het gebied te revitaliseren. Een grondige integrale opknappbeurt van het bedrijventerrein met behoud van de bestaande functies is de insteek. Medio 2003 hebben de gemeente en de ondernemers besloten eerst afzonderlijk een visierichting op het gebied op te stellen. Deze twee visierichtingen zijn begin 2004 afgerond (Van Raad Consults, 2004). Deze visierichtingen zijn de basis van het gesprek wat gemeente en ondernemers vervolgens met elkaar zijn aangegaan om tot een gezamenlijk plan te komen. Er is een stuurgroep opgericht onder leiding van een externe voorzitter, waarin zowel de gemeente als de ondernemers zijn vertegenwoordigd. Tevens zitten in deze stuurgroep ook vertegenwoordigers van de Kamer van Koophandel, het Ministerie van Economische Zaken en de Provincie Groningen.

Om tot een plan te komen wat onder een brede groep wordt gedragen, is gekozen voor een werkstructuur waarbij het terrein in drie stukken is opgedeeld. Vertegenwoordigers van de gemeente en het aanwezige bedrijfsleven in het deelgebied komen gezamenlijk tot een specifieke visie per deelgebied. Het Masterplan is de eerste aanzet tot een gezamenlijke visie van de ondernemers en de gemeente. Dit moet plan moet het draagvlak bieden om gezamenlijk in het gebied te investeren.

De plannen die momenteel in het Masterplan beschreven zijn staan nog niet geheel vast, het is nog een concept en moet nog nader worden uitgewerkt. Zowel de gemeenteraad als de ondernemers

moeten nog hun formele goedkeuring over het plan uitspreken. Hierdoor is het mogelijk dat delen van het plan nog worden gewijzigd. Verwacht wordt dat in de zomer van 2005 de besluitvorming is afgerond (Gemeente Groningen, 2005¹).

5.6.2 Visie Zuidoost

Het bedrijventerreincluster zal zich in de toekomst moeten aanpassen aan een veranderende omgeving. Het gebied zal een zone worden van integratie tussen de oude en de nieuwe stad. Hierdoor worden er andere eisen gesteld aan de aanwezige bedrijvigheid en worden onderwerpen als bereikbaarheid en beeldkwaliteit een stuk belangrijker. De verkeerssituatie zal moeten worden aangepast, de beeldkwaliteit van het gebied moet vergroot worden en er moet meer aandacht komen voor de milieuc contouren. De revitalisering van de bedrijventerreinen Eemskanaal en Oude Winschoterdiep zal gezamenlijk door de gemeente en ondernemers worden uitgevoerd. Om de gerealiseerde kwaliteit op het terrein te behouden voor de langere termijn, zal op heel Zuidoost parkmanagement worden ingevoerd.

Het terrein Zuidoost is een zeer divers gebied wat betreft bedrijfsfuncties en dit moet in de toekomst ook zo blijven. Bedrijven tot milieucategorie 5 kunnen zich op het terrein vestigen. Daarnaast zal er via clustering en thematisering een concentratie van soortgelijke bedrijvigheid plaatsvinden. Dit is al het geval op de autoboulevard op Driebond en de Milieuboulevard I op het Oude Winschoterdiep. De gemeente zal bij de clustering en thematisering geen actieve rol innemen, maar er zal wel overleg plaatsvinden met de ondernemers (Gemeente Groningen, 2005¹).

De verkeersontwikkeling van Zuidoost is een zeer belangrijke factor. Door de aanpak van de zuidelijke ringweg, de aanleg van het Euvelgunnetracé en de aanleg van de Berlagebrug en de Sontbrug, is het zaak om Zuidoost ook in de toekomst goed bereikbaar te houden. Bedrijven moeten goed bereikbaar blijven, een goede interne en externe ontsluiting is daarbij van groot belang. Daarnaast zal de fietsinfrastructuur meer aandacht krijgen om de verkeersveiligheid te vergroten. Ook over het spoor blijft Zuidoost bereikbaar, al is het gebruik hiervan de laatste jaren teruggelopen. Door de komst van een nieuw NS station bij het Europapark zal de spoorfunctie voor het gebied weer toenemen.

Verkeerskundig staan er heel wat uitvoeringen op stapel. Zo zijn de Antwerpenweg, de Duinkerkenstraat en de Bornholmstraat belangrijke wegen in het plangebied. Deze wegen zullen een herprofilering ondergaan waarbij er aandacht is voor de fietsinfrastructuur en het bomenstructuurplan. De entreezone van het plangebied is gelegen op het punt van de Europaweg en de Bornholmstraat. Aan de zuidelijke ringweg worden ter hoogte van de Bornholmstraat enkele bypasses uitgevoerd en komen er rotondes om de verkeersafwikkeling te bevorderen (zie figuur 5.9 en 5.10). In de oksels van deze wegen zijn de zichtlocaties gepland die het representatieve karakter van dit entreegebied moeten versterken. Nieuwe wegen langs het Winschoterdiep en de doorsteek van de Bornholmstraat naar Gideon zuid moeten het gebied een betere interne ontsluiting geven. De Duinkerkenstraat wordt mogelijk verbonden met het Europapark. In de toekomst moet de Antwerpenweg worden aangesloten op de Europaweg (A7) voor een optimale verbinding van de bedrijventerreinen aan weerszijden van de A7 (Gemeente Groningen, 2005¹) (zie bijlage VIII, IX en X).

ICT neemt een belangrijke rol in bij de revitalisering van het gebied. De belangrijkste punten daarbij zijn het aanleggen van een goede infrastructuur, het creëren van de juiste mogelijkheden en het verhogen van het gebruik van ICT. De gemeente wil een goede digitale infrastructuur aanleggen, die tot aan de kavels van de bedrijven moet worden gelegd. Middels het project 'Proeflokaal Breedbanddiensten' worden de mogelijkheden van breedbanddiensten onder de aandacht van ondernemers gebracht (Gemeente Groningen, 2005¹).

Landschappelijk gezien is er veel aandacht voor groen in het te revitaliseren gebied. In het kader van het bomenstructuurplan van de gemeente worden er langs de Bornholmstraat, de Duinkerkenstraat en de Rouaanstraat bomen geplant. Ook de groenzones tussen de Bornholmstraat en de A7, de entree van de Antwerpenweg en de groenzone langs het oude Winschoterdiep krijgen de nodige aandacht (zie bijlage VIII en XI).

Om de revitalisering tot een succes te maken is het noodzakelijk dat naast de investeringen in de openbare ruimte, er ook investeringen worden gepleegd in de private ruimte. De erfscheidingen van



(Figuur 5.9: Aanleg bypass zuidelijke ringweg)



(Figuur 5.10: Aanleg rotonde Bornholmstraat)

de bedrijven zijn veelal verschillend door het gebruik van hekwerken van verschillende hoogtes, geheel verhard terrein afgewisseld met een verzorgde entree. Voor de representativiteit van het terrein zou het beter zijn als er meer eenduidigheid in de afscheidingen zou komen. Ook de beeldkwaliteit van sommige bedrijfspanden laat te wensen over en zou moeten worden aangepakt.

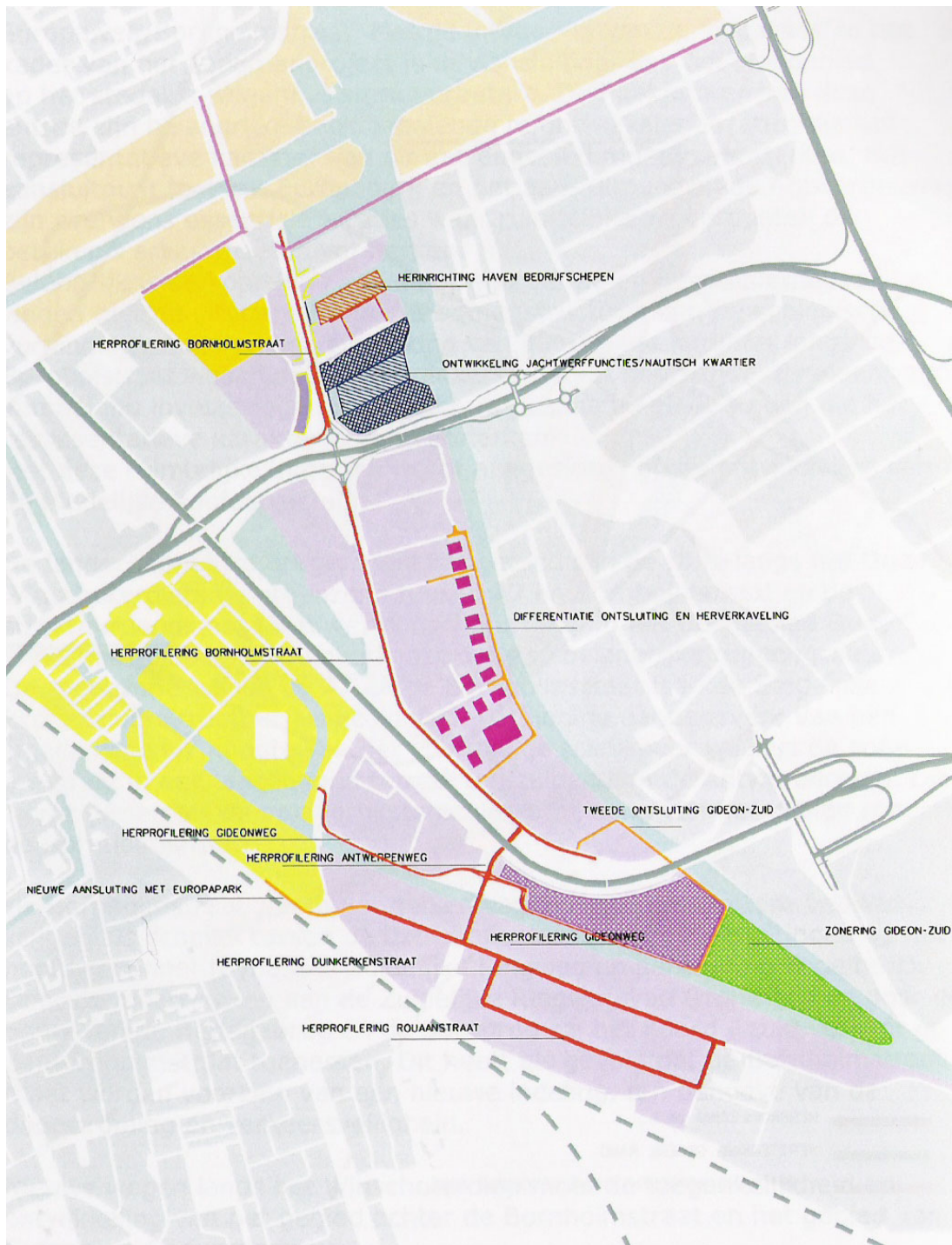
5.6.3 Visie Eemskanaal en Oude Winschoterdiep

Om de revitalisering van het Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep tot stand te brengen worden er in het Masterplan een aantal uitgangspunten gehanteerd. Deze zijn van essentieel belang bij de totstandkoming van de revitalisering van dit gebied (zie figuur 5.11).

1. De bereikbaarheid moet worden verbeterd. Dit kan bereikt worden door de aanleg van nieuwe wegen en de reconstructie van oude wegen. De fietsverbindingen krijgen ook aandacht en moeten veiliger worden.
2. De kwaliteit van de openbare en de private ruimte moet worden verbeterd. De gemeente hoopt door duidelijkheid te geven over de plannen van het gebied en door zelf te investeren in de openbare ruimte, de ondernemers te stimuleren om in hun eigen opstallen te investeren. Het succes van de revitalisering hangt voor een groot deel af van de bereidheid van bedrijven om hun eigen panden en terreinen aan te pakken.
3. Om de investeringen van het bedrijfsleven te stimuleren wordt er een visie geformuleerd per deelgebied over de kwaliteit van de openbare ruimte. De gemeente wil landschappelijke randvoorwaarden toepassen op het bedrijventerrein. Tevens moet er na de revitalisering aandacht zijn voor het beheer en onderhoud van het gebied, zodat de kwaliteit gehandhaafd blijft.
4. Er moet letterlijk terreinwinst worden geboekt door intensivering van het gebied. Dit kan op diverse manieren worden bereikt. Zo kunnen nog onontwikkelde gemeentegrounden worden uitgegeven. Door de aanleg van nieuwe wegen kunnen grote kavels worden opgesplitst en kan het gebied efficiënter worden gebruikt. Tenslotte moet worden bekeken of het juridisch gezien mogelijk is bedrijven over te halen hun onbebouwde terrein te bebouwen.
5. De milieusituatie op het terrein moet worden verbeterd. De bodem moet waarschijnlijk worden gesaneerd, dit kan met behulp van ISV subsidies. Onderzocht moet worden of bedrijven die overlast veroorzaken verplaatst kunnen worden. Voor de afkoppelingsmogelijkheid van regenwater kan een project worden opgezet.
6. Het clusteren van bepaalde bedrijven kan voordelen opleveren. De uitstraling wordt eenduidiger, het ruimtegebruik intensiever en het is duidelijker voor de klant. Bovendien zijn er

voordelen voor bedrijven te behalen door in elkaars nabijheid te gaan zitten. Deze clustering moet alleen plaatsvinden als daar ook daadwerkelijk behoefte aan is.

7. De bestemmingsplannen van het gebied moeten worden geüpdate zo dat het juridische kader wordt verbeterd.
8. Tenslotte moet er 'werk met werk' worden gemaakt. De Gemeente Groningen wil in het kader van het rioleringsprogramma een moerriool aanleggen langs de Bornholmstraat tussen de Lübeckweg en de Sontweg. Het Waterschap heeft plannen om de kades op te hogen. Als laatste moet zoveel mogelijk werk op het onderhoudsprogramma van de gemeentelijke dienst Stedelijk Beheer worden aangesloten (Gemeente Groningen, 2005¹).

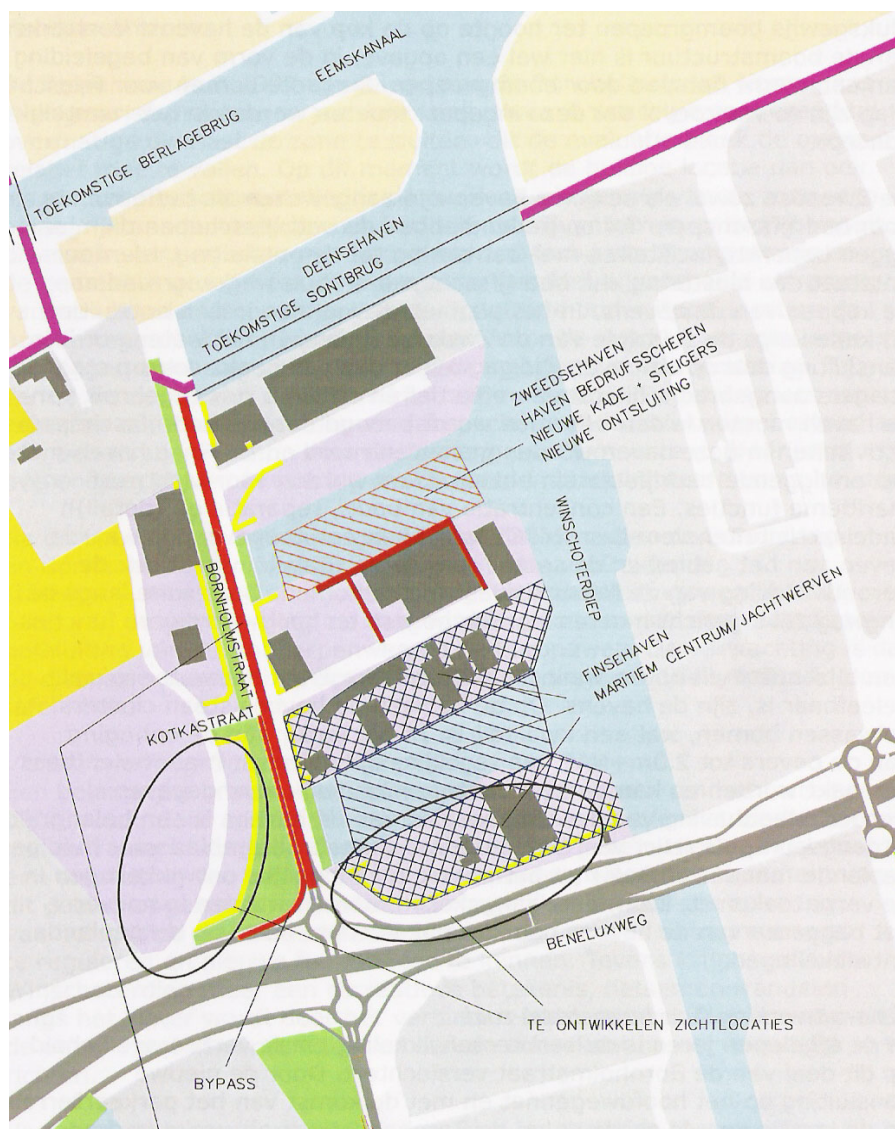


(Figuur 5.11: Visie revitaliseringsgebied. Bron: Gemeente Groningen, 2005¹)

De uitgangspunten voor de revitalisering van de bedrijventerreinen Eemskanaal en Oude Winschoterdiep leiden tot verschillende visies per deelgebied, die hieronder worden besproken.

5.6.3.1 Visie Havens

De verkeersdrukte in dit deel zal in de toekomst toenemen door de aanleg van de Sontbrug over het Winschoterdiep en de Berlagebrug over het Eemskanaal, die in het verlengde van de Bornholmstraat komt te liggen (zie figuur 5.12). Om de verkeerssituatie te verbeteren worden er een aantal maatregelen genomen. Zo worden de verkeersstromen fietsers en gemotoriseerd vervoer gescheiden. Op de plaats waar nu het stamspoor ligt wordt een fietspad aangelegd dat in twee richtingen kan worden bereden. Er komt een verbeterde afslag/aansluiting op de zuidelijke ringweg. Tussen de Kotkastraat en de Osloweg zal een extra rijstrook worden aangelegd ten behoeve van de afwikkeling van het verkeer vanaf Friesche Vlag en de nieuwe Ikea. De Stockholmstraat profiteert ook van deze aanpassing; de in- en uitgaande bewegingen hier kunnen beter en sneller worden afgewikkeld. Door de aanleg van de vrijliggende fietspaden en voorsorteevakken voor de havens zal de verkeersafwikkeling en de veiligheid worden verbeterd.



(Figuur 5.12: Visie Havens. Bron: Gemeente Groningen, 2005')

Aan de westzijde van de Bornholmstraat noord zijn bedrijven met hun achterkant naar de straat toe gericht. Het bedrijf Friesche Vlag gebruikt een deel van de tussenliggende ruimte als parkeerplaats, dit komt niet ten goede aan de uitstraling van het terrein. Om de representativiteit van het gebied te

verbeteren zal worden voorgesteld om de groene rand die nu aan deze zijde ligt te versterken en in te zetten op particuliere investeringen om dit geheel tot een zichtlocatie te transformeren. Daarnaast worden er langs het toekomstige fietspad meer bomen geplant om de groenstructuur te versterken en het gebied een beter aanzicht te geven (Gemeente Groningen, 2005¹).

De Zweedse en de Finse haven zijn als bufferruimte aangewezen voor bedrijfsschepen. Op dit moment clusteren deze schepen zich vooral aan de koppen van de havens. Het is de bedoeling dat er een kade komt aan de zuidzijde van de Zweedse haven zodat bedrijfsschepen hier kunnen aanmeren. Er komt een steiger te liggen die of evenwijdig zal lopen met de haven, dan wel haaks erop zal staan. Dit moet leiden tot een efficiënter ruimtegebruik. De Finse haven zal worden bestemd als jachtwerf en voor maritieme functies. Hier kan een concentratie van bedrijven ontstaan die gericht zijn op de bouw, reparatie en (detail)handel voor de recreatievaart. De Helsinkistraat wordt in deze ontwikkeling meegenomen, hier moeten hoogwaardige functies verrijzen; het wordt een zichtlocatie.

De havens nemen een bijzondere plaats in op het te revitaliseren gebied. Ze zijn ooit aangelegd als zeehaven, maar die functie is nooit echt van de grond gekomen. Toch is het belangrijk de havens te handhaven met het oog op eventuele toekomstige ontwikkelingen en als een stuk erfgoed. De oevers van de havens zullen worden opgehoogd tot 2.0 meter boven NAP. Tenslotte zal worden bekeken in hoeverre het noodzakelijk is om de havens uit te baggeren. Dit hangt af van de toekomstige ontwikkelingen in de havens (Gemeente Groningen, 2005¹).

5.6.3.2 Visie Bornholmstraat zuid

De verkeersdruk in dit gebied zal ook toenemen als gevolg van de toekomstige ontwikkelingen rond de Bornholmstraat noord en het Europapark. Ook hier worden verkeerskundige ingrepen verricht om verkeersdrukte op te vangen en de verkeersveiligheid te vergroten (zie figuur 5.15). Het fietspad dat langs de Bornholmstraat noord over het oude stamspoor loopt wordt doorgetrokken. De weg zal worden verbreed en er komen voorsorteervakken en middengeleiders.

Het gebied ten zuiden van de ringweg zal worden ontwikkeld tot zichtlocatie. Net als ten noorden van de ringweg moeten in de oksels van deze wegen functies ontstaan die de entree tot het terrein aantrekkelijk maken. Aan de westzijde van de Bornholmstraat zal het groene karakter verder worden versterkt. Langs het Winschoterdiep zal een geheel nieuwe ontsluitingsweg worden aangelegd. De weg krijgt het karakter van een secundaire weg en zal aan beide kanten worden ontsloten op de Bornholmstraat. Op deze manier kan er efficiënter met de ruimte worden omgegaan en kunnen ongebruikte kavels beter worden benut. Tevens kan er een herverkaveling in kleinere bedrijfskavels plaatsvinden. Met betrekking tot de meest zuidelijke kavel van het gebied zal een extra ontsluiting worden voorgesteld die onder het viaduct naar Gideon zuid moet gaan lopen (zie figuur 5.13). Met deze weg kan dit gebied beter worden ontsloten. In de toekomst zou deze weg kunnen worden doorgetrokken



(Figuur 5.13: Toekomstige ontsluiting Gideon zuid)



(Figuur 5.14: Verplaatsing Toppelzone)

naar de geplande secundaire weg langs het Winschoterdiep richting het Groot Handelscentrum (Gemeente Groningen, 2005¹).

De tippelzone blijft een punt van aandacht. Bij de aanleg ervan in 1997 is afgesproken om na twee jaar een evaluatie te houden. Wanneer de zone voor te veel overlast zou zorgen zou die worden gesloten. Uit die evaluatie kwam naar voren dat het meeviel met de overlast en daarom bleef de tippelzone gehandhaafd. De gemeente heeft wel toegezegd dat, als de populariteit van de tippelzone sterk stijgt en daarmee de overlast, de functie nog eens tegen het licht zal worden gehouden. Bij de aanpak van de Bornholmstraat zal de tippelzone iets naar achter worden geschoven en wordt er aandacht besteed aan een beheersbare locatie zodat overlast van rondhangende mensen wordt beperkt (zie figuur 5.14). Vooralsnog blijft de tippelzone dus daar gevestigd, maar de gemeente blijft hierover in gesprek met de bedrijvenvereniging VBZO.

Tenslotte zullen na de opening van het Euvelgunnetracé in 2009, die de A7 met de ringweg zal verbinden, de Europaweg en de Bornholmstraat naast elkaar blijven bestaan. Eerstgenoemde heeft dan de functie van een stadsontsluitingsweg en de ander als gebiedsontsluitingsweg. Tevens zal worden gekeken naar de mogelijkheid om de Antwerpenweg rechtstreeks aan te laten sluiten op de Europaweg.



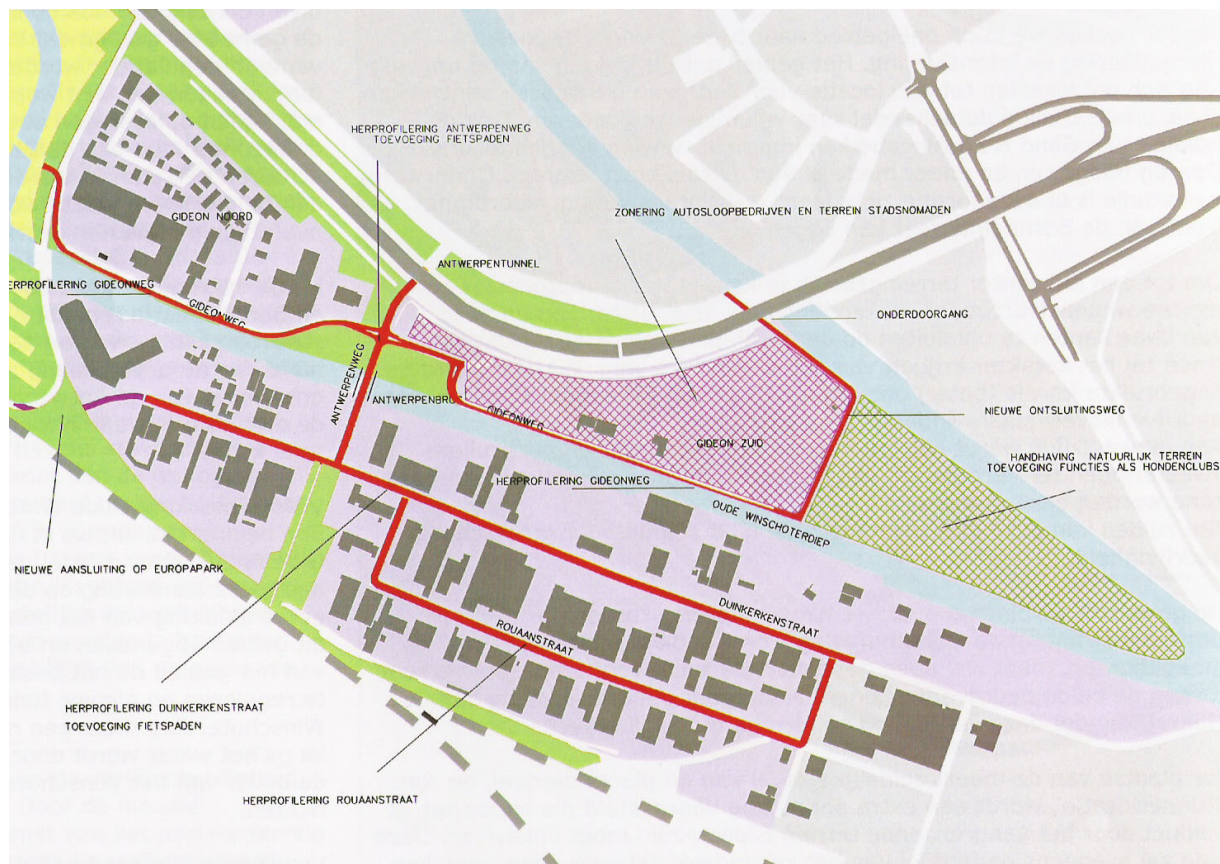
(Figuur 5.15: Visie Bornholmstraat zuid. Bron: Gemeente Groningen, 2005¹)

5.6.3.3 Visie Oude Winschoterdiep

De aanleg van een weg onder het viaduct vanaf de Bornholmstraat naar het gebied Gideon zuid kan een belangrijke impuls met zich mee brengen (zie figuur 5.16). Het terrein wordt door deze ontsluiting meer uit zijn isolement gehaald, het wordt nu als een 'achteraf' gebied gezien. Het terrein wordt aantrekkelijker door deze aansluiting en de braakliggende kavels kunnen dan wellicht beter worden gebruikt. Daarnaast kan het Oude Winschoterdiep gebruikt worden voor recreatie. Fietsen en wandelen langs het water wordt door de aanleg van deze nieuwe weg interessanter. Het is de bedoeling dat de oever aan de noordkant van het Winschoterdiep natuurvriendelijk wordt ingericht.

Het gedeelte Gideon noord kent een groepering van kleine bedrijfjes (voornamelijk tweedehands autozaken) rond de lus van de Oostendeweg. Deze bedrijven blijven gehandhaafd en uitbreiding is in de toekomst mogelijk. Tevens is er een grote afvalverwerker op dit terrein gevestigd. In principe kan die daar blijven hoewel een verhuizing naar Milieuboulevard II een meer voor de hand liggende keuze zou zijn. Verder wordt dit gebied aangesloten op het Europapark.

De Antwerpenweg is de entree van het bedrijventerrein Oude Winschoterdiep en het is tevens de verbinding met de Bornholmstraat. Deze weg speelt dus een belangrijke rol in het gebied. De entree is voorzien van een stuk groen met grote populieren. Deze groene plek kan mogelijk verder worden ontwikkeld om de entree nog beter te maken en in te spelen op de vraag naar recreatieve functies in het groen op bedrijventerreinen. De Antwerpenweg zal net als de Duinkerkenstraat worden versmald en worden voorzien van vrijliggende fietspaden om de verkeersveiligheid te vergroten (Gemeente Groningen, 2005¹).



(Figuur 5.16: Visie Oude Winschoterdiep. Bron: Gemeente Groningen, 2005¹)

De Duinkerkenstraat krijgt mogelijk ook nog een aansluiting op het Europapark. Op de kruising van de Antwerpenweg met de Duinkerkenstraat zal een rotonde geplaatst worden om de verkeersveiligheid te vergroten en de entree van het gebied meer aanzien te geven. Daarnaast worden langs de Duinkerkenstraat bomen geplant. De sloot die langs de noordkant van deze weg ligt blijft behouden. De Rouaanstraat is verkeerskundig gezien een secundaire weg. Mogelijk wordt deze weg

versmald en worden er bomen langs de kant van de weg geplant. Het parkeren op de openbare weg in de Duinkerkenstraat en de Rouaanstraat blijft een punt van aandacht. Wanneer er particuliere initiatieven zouden ontstaan om de Rouaanstraat door te trekken en zo rechtstreeks op de Antwerpenweg aan te sluiten, dan wordt medewerking van de gemeente overwogen (Gemeente Groningen, 2005¹).

5.7 Plan van aanpak

Vanwege de grote omvang van het plangebied en de complexiteit van de revitalisering zal de uitvoering in verschillende fases verlopen:

- Eerste fase (2005-2006). In deze fase wordt begonnen met de reconstructie van de Bornholmstraat en het herinrichten van de havens. Op plaatsen waar de gemeente geen grondeigenaar is wordt geïnventariseerd of de aanleg van infrastructuur mogelijk is. Voor de Bornholmstraat wordt gedacht aan ruilverkaveling, het gesprek met eigenaren wordt hier aangegaan. Er zijn nog een aantal beleidsvragen die moeten worden uitgewerkt. Zo moet de vraag naar watergebonden bedrijvigheid en recreatie worden gespecificeerd. De inrichting van de openbare ruimte en het beleid ten aanzien van de handhaving moet nog nader worden uitgewerkt. Daarnaast wordt het bestemmingsplan geactualiseerd.
- Tweede fase (2006-2010). De overige onderdelen zoals die in het Masterplan beschreven zijn, worden uitgevoerd. Het gaat hierbij om de verdere herinrichting van de openbare ruimte, verdichting van de kavels en een meer intensief ruimtegebruik door de aanleg van nieuwe infrastructuur en door particuliere investeringen. Mogelijk volgen er nog (noodzakelijke) bedrijfsverplaatsingen.
- Gehele periode (vanaf 2005). In het kader van het project 'Korte Klappen' worden kleinschalige werkzaamheden uitgevoerd die de grootste ergernissen bij de ondernemers moeten wegnemen (Gemeente Groningen, 2005¹).

Wat de aanpak van de infrastructuur betreft ligt de uitvoering bij de gemeente. Het waterschap is verantwoordelijk voor de ophoging van de kades. Om de maatregelen zo probleemloos mogelijk te laten verlopen, zal er overlegd worden met de bedrijvenvereniging. Op deze manier kan men kortsluiten wanneer wat moet gebeuren zodat de bedrijven de minste hinder ondervinden van de werkzaamheden. Voor het toekomstige parkmanagement is een stichting Parkmanagement opgericht die de mogelijkheden van parkmanagement onderzoekt. De stuurgroep zal in samenspraak met de ondernemers bepalen op welke wijze de revitalisering verder zal worden aangepakt.

5.8 Parkmanagement en beheer

Naast de revitalisering wordt er door de gemeente ook ingezet op een vorm van parkmanagement. Hiermee wordt de beoogde kwaliteitsverbetering die door de revitalisering tot stand moet komen behouden voor de toekomst. Belangrijk hierbij is dat het parkmanagement tot stand komt in goed overleg met de ondernemers. Het betrekken van de ondernemers bij parkmanagement gaat daarbij over vier sporen:

1. 'Laten zien dat je wat doet en wat je doet' door de uitvoering van maatregelen en door actief te zijn.
2. Het betrekken van de ondernemers en de bedrijvenvereniging bij de revitalisering.
3. De professionalisering van de bedrijventerreinvereniging.
4. De ontwikkeling van parkmanagement (Gemeente Groningen, 2005¹).

De afgelopen jaren zijn er al een aantal maatregelen uitgevoerd zoals het invoeren van collectieve beveiliging waar inmiddels tweederde van de ondernemers op Zuidoost aan meedoet (zie figuur 5.17). Dat dit zijn vruchten afwerpt blijkt wel uit de criminaliteitscijfers, die een positief verloop laten zien. Daarnaast is een fietsprivéproject gestart, wordt er gewerkt met een Service Beheer Team voor extra onderhoud in het gebied en is in 2002 nieuwe bewegwijzering geplaatst. Verder is op de bedrijventerreinen Oude Winschoterdiep en Eemspoort aan de ondernemers een milieuscan en de



(Figuur 5.17: Collectieve beveiliging bedrijventerrein)

mogelijkheid tot een collectief groenbeheer geboden. Andere maatregelen zijn het aanpakken van de grootste ergernissen van ondernemers zoals onkruid, slecht straatmeubilair, zwerfvuil en slecht onderhouden groen.

Bedrijven en gemeente zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de kwaliteit van het bedrijventerrein. In een vroeg stadium zijn beide partijen met elkaar om de tafel gaan zitten en zijn de problemen en de plannen met elkaar besproken. Heldere communicatie, goed overleg en het nakomen van afspraken hebben geleid tot het noodzakelijke wederzijdse vertrouwen. Uit het overleg met de ondernemers is naar voren gekomen dat zij voor de toekomst meer zekerheid willen hebben over het beheer en onderhoud en een betere uitstraling van het terrein. De verkregen kwaliteitsverbetering moet middels parkmanagement bewaakt worden en de ondernemers vragen de gemeente daar publiekrechtelijk op te handhaven.

De communicatie tussen ondernemers en de gemeente vindt plaats middels periodieke informatiebijeenkomsten, waarbij actuele onderwerpen worden toegelicht en er de mogelijkheid is tot het stellen van vragen aan elkaar. Daarnaast verschijnt er per kwartaal de nieuwsbrief Terreinwinst Zuidoost. Deze wordt gezamenlijk door de gemeente en de ondernemers uitgebracht (Gemeente Groningen, 2005¹).

De vier bedrijvenverenigingen die aanwezig waren op Zuidoost zijn gefuseerd in één bedrijventerreinvereniging. Eind 2004 is de oprichtingsvergadering gehouden van Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost (VBZO). Doordat er één vereniging is kan er efficiënter en daadkrachtiger worden samengewerkt met de gemeente. Gezamenlijk wordt er gewerkt aan een structuur om parkmanagement van de grond te krijgen. Aandachtspunten zijn daarbij zaken als collectief beheer en onderhoud, gezamenlijke inkoop van energie, afvalverwerking en veiligheid.

In 2001 heeft de gemeenteraad beleid vastgesteld waarin is bepaald dat het Management van Bedrijventerreinen (MBT) stadsbreed wordt ingezet. Hierdoor is het op nieuw uit te geven bedrijventerreinen voor vestigers verplicht mee te doen aan parkmanagement. Op bestaande terreinen kan dit niet verplicht worden gesteld en moet het aanwezige bedrijfsleven overgehaald worden om mee te doen. Dit is dus ook het geval op Zuidoost. De ondernemers op de terreinen Eemskanaal en Oude Winschoterdiep hebben al laten weten dat ze mee willen doen aan een vorm van parkmanagement. Zij verwachten dat gezamenlijke inkoop van allerlei zaken, collectieve beveiliging en gezamenlijk beheer zal leiden tot een betere prijs/kwaliteit verhouding. Tevens gaan zij er vanuit dat de communicatie tussen de gemeente en de bedrijven op deze manier zal worden verbeterd. Om parkmanagement van de grond te krijgen is een Management Team (MT) opgericht die de mogelijkheden hiervan gaat onderzoeken. Medio 2005 moet er een plan van aanpak klaar liggen voor de invoering van parkmanagement op het bedrijventerreincluster Zuidoost (Gemeente Groningen, 2005¹).

5.9 Overige aspecten

Overige aspecten die van belang zijn bij de revitalisering zijn het juridische kader, milieuaspecten en de financiële huishouding.

5.9.1 Juridisch kader

De huidige bestemmingsplannen voor het bedrijventerrein Zuidoost zijn sinds de oorspronkelijke vaststelling nooit veranderd, voor sommige gebieden dateren ze zelfs van begin jaren vijftig. Momenteel worden deze bestemmingsplannen geactualiseerd waarbij rekening wordt gehouden met de uitgangspunten en de visie uit het Masterplan. Bouwaanvragen die op dit moment worden ingediend voor dit gebied, worden voorgelegd aan de projectgroep revitalisering die ontwikkelingen kan bijsturen.

Handhaving is een belangrijk thema op Zuidoost. De gemeente werkt aan een integraal handhavingsbeleid en heeft hiervoor ook een notitie opgesteld: 'Integraal en Programmatisch Handhaven'. Het volledige beleidsplan moet in 2006 gereed zijn. De grootste knelpunten op het gebied van handhaving zijn: fout parkeren, drugsoverlast, illegale handel en vervuiling. Op Zuidoost zijn deze problemen ook aan de orde en daar is de laatste jaren weinig aan gedaan. Daar zal in de toekomst verandering in komen, de gemeente zal weer streng gaan handhaven. Er zal per deelgebied worden bekeken welke maatregelen nodig zijn (Gemeente Groningen, 2005¹).

5.9.2 Milieuaspecten

Het thema milieu biedt zowel kansen als beperkingen. Kansen zijn er op het gebied van de gezamenlijke inkoop van duurzame energie, de verwerking van afvalstromen en het gebruik van duurzame materialen. Beperkingen zijn allerlei voorwaarden waaraan moet worden voldaan, zoals die staan opgesteld in de wet en het bestemmingsplan. Te denken valt dan aan grenzen die worden gesteld op het gebied van bodem, geluid, kwaliteit van de lucht, en externe veiligheid.

Het revitaliseringsgebied maakt deel uit van het gezonde bedrijventerreincluster Zuidoost. Op dit gemengde bedrijventerrein zijn de bedrijfscategorieën 2 tot en met 5 aanwezig. Bij de actualisering van het bestemmingsplan blijft er ruimte bestaan voor bedrijven in de categorie 5. De geluidszone van dit terrein is vastgesteld bij Koninklijk Besluit in 1991. Het beleid van de gemeente is om niet meer dan 65 dB op de gevels van de panden toe te staan; dit gaat om zowel verkeerslawaai als geluid van industrie. Vanwege de wet geluidshinder worden bedrijfswoningen op het terrein niet toegestaan.

Wat externe veiligheid betreft, valt het gebied onder allerlei wettelijke regelingen. De normering en veiligheidszoning van gevaarlijke stoffen is geregeld via de Wet Milieubeheer, het Besluit externe veiligheid (Bevi) en de Regeling externe veiligheid (Revi). Bij het verlenen van vergunningen en op het gebied van de ruimtelijke ordening moet hiermee rekening worden gehouden. Ook moeten ontwikkelingen getoetst worden aan het plaatselijke risico (PR) en het groepsgebonden risico (GR).

Over het spoor ten westen van het revitaliseringsgebied vindt transport plaats van gevaarlijke stoffen. Deze situatie moet worden getoetst aan het plaatsgebonden en groepsgebonden risico. Ook de ontwikkelingen in de omgeving van het spoor en de A7 moeten worden getoetst aan de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Op een aantal plaatsen op het terrein is de bodem verontreinigd. Dit is het geval op de punt van Gideon zuid die als voormalige stortplaats heeft gediend. De kwaliteit van het bodemwater wordt hier regelmatig gecontroleerd en binnenkort zal de algehele bodemgesteldheid van deze locatie worden onderzocht. Op het bedrijventerrein Oude Winschoterdiep zijn delen opgehoogd met verontreinigd slib uit het Winschoterdiep. Dit vormt geen belemmering voor de bedrijfsvoering, maar kan wel een probleem opleveren wanneer bedrijven hun panden willen verkopen of uitbreiden. Daarnaast heeft er op enkele afzonderlijke locaties bodemvervuiling plaatsgevonden als gevolg van de bedrijfsactiviteiten die er plaatsvinden of plaats hebben gevonden.

Wat stankoverlast betreft, zijn er enkele bedrijven op het gebied aanwezig waarvan een geur waarneembaar is, afhankelijk van de windrichting. Zo zijn er geuren waar te nemen van de

koffiebranderij van Tiktak Segafredo en van de afvalverwerker Vagron en de stortplaats Stainkoeln. De richtlijnen voor de geurnormen worden opgelegd via de vergunningen Wet Milieubeheer (Gemeente Groningen, 2005¹).

5.9.3 Financiële huishouding

Er staan voor het gebied Zuidoost heel wat investeringen gepland. Dit betreft zowel investeringen in het publieke als in het private domein. Hieronder volgt een opsomming van de investeringen die in het openbare gebied zullen worden gepleegd of die al worden uitgevoerd. Bij het schrijven van dit stuk zijn niet alle kosteninschattingen bekend.

- Verbetering van de verbinding in de noord-zuid richting in de vorm van de Berlagebrug. De kosten hiervan worden begroot op 24 miljoen euro, de dekking hiervan is nog niet compleet.
- De ontsluiting van Meerstad middels de Sontweg en de Driebondsweg door middel van een brug over het Winschoterdiep: de Sontbrug. De kosten hiervan zijn begroot op 27 miljoen euro. De dekking hiervan is nog niet geheel compleet, maar wordt voor een belangrijk deel gehaald uit de opbrengst van de woningbouw in Meerstad, waar ongeveer tienduizend woningen worden gebouwd.
- Een verbetering van de stedelijke bereikbaarheid en de lokale infrastructuur op Zuidoost in het kader van de Langmanmaatregelen. De kosten hiervoor bedragen 77 miljoen euro en worden gedekt door Rijkswaterstaat.
- Investerings in de Eemskanaalzone; onder andere in de Containerterminal, in de voormalige Kunst Oberman locatie en in de Eemskanaalzone noord. Kosten en opbrengsten zijn nog niet bekend.
- De grondexploitatie van het Europapark; de kosten, opbrengsten en dekking sluiten op nul. De totale verwachte investeringen bedragen 85 miljoen euro.
- De aanleg van nieuwe bedrijventerreinen zoals Eemspoort, Milieuboulevard II en 140 hectare aan nieuw bedrijventerrein bij de wijk Meerstad. De kosten en opbrengsten zijn nog niet bekend.
- Investerings op bestaande bedrijventerreinen, exclusief de revitalisering van de bedrijventerreinen Eemskanaal en Oude Winschoterdiep. Het gaat onder andere om de herinrichting van Euvelgunne en de openbare laad- en loskade aan de Winschoterweg. De kosten zijn nog niet bekend.
- De investeringen in de openbare ruimte voor het revitaliseringsproject Eemskanaal en Oude Winschoterdiep bedragen 25 miljoen euro, exclusief eventuele bodemsanering en bedrijfsverplaatsingen. De dekking wordt onder andere verzorgd door de Provincie Groningen (GDU), het Waterschap Hunze en Aa's, de Gemeente Groningen, het Ministerie van EZ (Topperregeling) en de opbrengsten uit kavelverkoop. Dit is een zeer globale schatting, per project zal een kostendekkend investeringsplaatje worden geschetst (Gemeente Groningen, 2005¹).

De gemeente is verantwoordelijk voor de investeringen in de openbare ruimte en er wordt hiervoor geen bijdrage geëist van private partijen. De gemeente hoopt met deze investeringen in de openbare ruimte wel investeringen van private partijen uit te lokken. De gemeente verwacht dat de ondernemers in het revitaliseringsgebied als gevolg van de plannen van de Gemeente Groningen ook gaan investeren in hun eigen terrein en panden. Echter, wanneer private partijen een direct aanwijsbaar belang hebben bij een overheidsinvestering in de openbare ruimte, zal worden onderzocht of deze partijen ook mee kunnen delen in de kosten. Daarnaast wordt bij grondexploitatie door de Gemeente Groningen het marktprincipe gehanteerd waarbij de koper van de grond de marktprijs betaalt. Tenslotte zijn overheidsbijdragen in de vorm van subsidies van groot belang voor de financiering van dit revitaliseringsproject (Gemeente Groningen, 2005¹).

5.10 Besluit

Het bedrijventerreincluster Zuidoost is het belangrijkste economische kerngebied van Groningen en is één van de belangrijkste bedrijventerreinclusters van Noord-Nederland. Door de toekomstige ontwikkelingen om dit gebied heen komt dit terrein meer en meer in de stad te liggen. Hierdoor komt het in een ander perspectief te staan; het wordt er steeds drukker en het gebied wordt van groter belang voor de stad.

Om de kwaliteit van dit gebied te versterken en te zorgen voor een duurzaam vestigingsklimaat, heeft de Gemeente Groningen besloten een deel van dit gebied te revitaliseren. Het gaat om de bedrijventerreinen Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep. Deze delen van het cluster zijn over het algemeen verouderd en kennen ze een matige beeldkwaliteit. Het is een gebied wat in de laatste fase van de levenscyclus van bedrijventerreinen is aangekomen: de teruggang. Het is een bedrijventerrein met een zeer gevarieerd bedrijfsleven. Er zijn kleine bedrijfjes gevestigd, maar ook bedrijven die een bovenregionale werking hebben. Er is bedrijvigheid aanwezig in de milieucategorie 4 en 5 en het bedrijventerrein kent een mengeling van verschillende functies.

Er zijn meerdere factoren aan te wijzen die aanleiding gaven tot het revitaliseren van dit gebied. De gemeente wil de fysieke ruimte van de stad graag binnen haar gemeentegrenzen houden, er wordt ingezet op de 'compacte stad'. Daarnaast wil de gemeente haar economische positie versterken. Dit is een aanleiding om oude bedrijventerreinen te revitaliseren en ze weer aantrekkelijk te maken voor het huidige bedrijfsleven en als investeringsgebied.

De bedrijventerreinen Eemskanaal en Oude Winschoterdiep zijn gebieden die binnen het plaatje passen van verouderde bedrijventerreinen die gerevitaliseerd dienen te worden. Met het oog op de toekomstige ontwikkelingen rond deze terreinen worden ze gerevitaliseerd. Het bedrijventerreincluster komt door de komst van de nieuwe stadswijk Meerstad en de ontwikkelingen op het Europapark meer in de stad te liggen. Het gebied wordt een zone van integratie tussen de oude en de nieuwe stad. De verkeersdruk zal hier toenemen, de bereikbaarheid van het terrein komt hiermee in het geding. Daarnaast zijn er allerlei ontwikkelingen gaande op het gebied rond het Eemskanaal en is er op het cluster een ontwikkeling van de ICT infrastructuur mogelijk. Deze factoren en het feit dat de terreinen Eemskanaal en Oude Winschoterdiep verouderd zijn, is voor de Gemeente Groningen aanleiding om ervoor te kiezen dit gebied te revitaliseren.

De problemen op het Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep worden gekenmerkt door een aantal verouderingsverschijnselen. Over het algemeen kent het gebied een matige uitstraling. Enkele delen zien er nog redelijk goed uit, maar de beeldkwaliteit van grote stukken van het terrein is ver onder de maat. Deze veroudering is mede het gevolg van achterstallig onderhoud, te weinig beheermaatregelen en veranderde eisen aan kwaliteit. Het gaat hierbij zowel om de openbare als de private ruimte.

Eén van de grootste problemen ligt op het verkeerskundige vlak. Doordat het gebied meer in de stad is komen te liggen is het drukker geworden op het terrein. Het huidige wegennetwerk kan deze drukte maar moeilijk verwerken. Bovendien zijn de wegen niet berekend op het toegenomen zware vrachtverkeer en is de kwaliteit van het wegdek snel achteruit gegaan. Dit alles draagt bij aan opstoppingen en verkeersonveilige situaties. Andere problemen waar het gebied mee kampt zijn bodemvervuiling, braakliggende kavels, leegstaande panden, foutparkeerders, zwerfvuil, slechte fietspaden en onverzorgd groen.

Het gebied is opgedeeld in drie deelgebieden: De Havens, Bornholmstraat zuid en het Oude Winschoterdiep. Er zijn problemen die zich voordoen op elk deelgebied, maar er zijn per deelgebied ook enkele specifieke problemen. Zo kent De Havens voornamelijk problemen met de overslagfunctie doordat de kades niet hoog genoeg zijn. Nu liggen schepen aan de kopse kant van de havens waardoor het zicht op het water wordt ontnomen. Het grootste probleem op de Bornholmstraat zuid is met name gelegen in de aanwezigheid van de tippelzone. Deze zorgt voor veel overlast die met name wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van mensen die daar rondhangen, zoals drugsdealers en –gebruikers. De aanwezigheid van deze personen zorgen voor gevoelens van onveiligheid. Op het Oude Winschoterdiep is voornamelijk de slechte beeldkwaliteit van delen van het terrein een punt van zorg. Het gedeelte Gideon zuid ziet er zeer matig uit en bovendien is een deel van de bodem verontreinigd.

In het Masterplan is een visie geformuleerd met betrekking tot het gehele bedrijventerreincluster Zuidoost, het te revitaliseren terrein en de deelgebieden daarvan. Het terrein Zuidoost is wat bedrijfsfuncties betreft zeer divers en dit moet in de toekomst zo blijven. De verkeersontwikkeling van dit gebied is zeer belangrijk. Door de aanleg van de Sontbrug over het Winschoterdiep en de Berlagebrug over het Eemskanaal wordt er een toename van de hoeveelheid verkeer verwacht. Ook de aanleg van Euvelgunnetracé, de bypasses van de zuidelijke ringweg met de Bornholmstraat, de komst van het Europapark en de aanleg van de wijk Meerstad hebben hun invloed op de bereikbaarheid van dit gebied. Daarnaast zal er worden ingezet op de ontwikkeling van ICT in dit gebied en is er aandacht voor groen in het kader van het bomenstructuurplan van de gemeente.

Op het te revitaliseren terrein moeten een aantal zaken gebeuren. De bereikbaarheid van dit gebied moet sterk worden verbeterd, zowel voor de wegen als de fietspaden. De kwaliteit van de openbare ruimte en de private ruimte moet worden verhoogd. De gemeente hoopt door het goede voorbeeld te geven, de ondernemers te stimuleren ook te investeren in hun opstallen. Om dit te bevorderen is er regelmatig overleg met de ondernemers en is er een gezamenlijke visie per deelgebied uitgewerkt. Er moet letterlijk terreinwinst worden geboekt door ongebruikte gronden uit te geven en het terrein te herverkavelen. De milieusituatie op het terrein moet worden verbeterd. Er moet meer aandacht komen voor de groenstructuur en mogelijk zal er bodemsanering plaatsvinden. Clustering van bepaalde bedrijvigheid kan voordelen opleveren. Verder worden de bestemmingsplannen geactualiseerd zodat het juridische kader voldoet aan de huidige eisen. Tenslotte wil de Gemeente Groningen 'werk met werk maken' op het terrein.

Per deelgebied is er een visie uitgewerkt. Voor het gebied De Havens zijn de belangrijkste aanpassingen de aanleg van de Berlagebrug en de Sontbrug, de herprofilering van de Bornholmstraat en de aanleg van het vrijliggende fietspad. Verder worden de kades van de havens verhoogd, worden de Zweedse en de Finse haven aangewezen als bufferruimte voor bedrijfsschepen en wordt er ingezet op meer watergebonden bedrijvigheid. De delen die tegen de zuidelijke ringweg aan liggen moeten ontwikkeld worden tot zichtlocaties.

Aan de andere kant op de Bornholmstraat zuid moeten de oksels van de zuidelijke ringweg eveneens worden ontwikkeld tot zichtlocaties. De herprofilering van de Bornholmstraat en de aanleg van het fietspad wordt hier doorgetrokken. Langs het Winschoterdiep wordt een nieuwe weg aangelegd die voor een betere verkaveling en ontsluiting moet zorgen. Daarnaast wordt er een weg aangelegd onder het viaduct door, naar Gideon zuid. De ontsluiting van het Europapark en het parkeerterrein voor het FC Groningen stadion loopt voor een deel door dit gebied. De tippelzone blijft een punt van aandacht.

Verkeerskundig krijgt het Oude Winschoterdiep ook de nodige aandacht. Zo worden ook hier vrijliggende fietspaden aangelegd en wordt de Duinkerkenstraat geherprofileerd. Er komt een aansluiting vanaf Gideon zuid met de Bornholmstraat waardoor dit deel uit zijn isolement wordt gehaald. Op dit terrein is mogelijk een deel van de bodem vervuild en wellicht zal dit moeten worden gesaneerd. De Antwerpenweg is de entree van dit gebied en krijgt aandacht in de vorm van groenvoorzieningen. Het gedeelte Gideon noord wordt aangesloten op het Europapark en de rommelige uitstraling moet hier worden verbeterd. Ook de Duinkerkenstraat wordt mogelijk aangesloten op het Europapark.

Om dit alles van de grond te krijgen is er een plan van aanpak opgesteld. In de eerste fase (2004-2010) worden er voornamelijk maatregelen getroffen die bereikbaarheid vergroten, investeren ondernemers in hun eigen opstallen en wordt het bestemmingsplan geactualiseerd. In de tweede fase (2006-2012) wordt er gekeken naar mogelijkheden voor herverkaveling en wordt getracht de ruimte efficiënter in te delen. In de gehele periode vanaf 2004 zal in het kader van het project 'Korte Klappen' de gemeente de grootste ergernissen snel proberen weg te nemen. De ondernemers moeten bij het gehele proces worden betrokken en er moet een bedrijvenvereniging worden opgericht. De bedrijven zijn inmiddels verenigd in de Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost (VBZO). Om de verkregen kwaliteit in de toekomst te behouden wordt er zowel door de gemeente als door het aanwezige bedrijfsleven ingezet op parkmanagement. Er is een Management Team (MT) opgericht die de mogelijkheden hiervan bestudeert en dit alles op poten probeert te zetten.

Overige aspecten van de revitalisering zijn: de actualisering van het bestemmingsplan en de handhaving ervan. Daarnaast komen milieuaspecten aan bod; er zijn grenzen geformuleerd op het gebied van de bodem, luchtkwaliteit, geluidshinder en externe veiligheid. Tenslotte is er aandacht voor

de financiële huishouding. De investeringen worden voor een groot deel gefinancierd door overheidsbijdrages. Verder rekt de gemeente op een bijdrage van het aanwezige bedrijfsleven. Ze gaat er vanuit dat de ondernemers als gevolg van de gemeentelijke plannen ook gaan investeren in de kwaliteit van hun panden en kavels.

Hoofdstuk VI Ex Post onderzoek van gerevitaliseerde bedrijventerreinen in vergelijkbare gemeenten

6.1 Inleiding

Over het onderwerp 'revitalisering van bedrijventerreinen' is behoorlijk veel gepubliceerd. Er zijn veel wetenschappelijke artikelen, boeken, rapporten, nota's en onderzoeken over dit onderwerp te vinden. Helaas is er nog weinig onderzoek bekend van de effecten die achteraf plaatsvinden, dus wanneer revitalisering voltooid is. Dat is spijtig, want dit soort *Ex Post* onderzoek kan van grote waarde zijn. Aan de hand van deze evaluatieonderzoeken kan lering worden getrokken uit vergelijkbare situaties. Een gemeente die een bedrijventerrein wil revitaliseren, kan aan de hand van *Ex Post* onderzoek bekijken hoe het er in vergelijkbare gemeenten aan toe is gegaan.

Over *Ex Post* onderzoek naar de investeringsbereidheid van ondernemers op bedrijventerreinen die gerevitaliseerd zijn, is helaas zover bekend niets gepubliceerd. Dat is jammer, aangezien het in dit onderzoek gaat over de investeringsbereidheid van de ondernemers als gevolg van de revitaliseringsplannen. De Gemeente Groningen zou er dan ook verstandig aan doen een dergelijk *Ex Post* onderzoek uit te (laten) voeren wanneer de revitalisering van het Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep eenmaal is afgerond. Hier zal de gemeente zelf baat bij hebben wanneer zij in de toekomst andere terreinen gaat revitaliseren. Ook andere gemeenten hebben baat bij deze informatie.

Helaas is het vaak zo dat de noodzaak van een dergelijk onderzoek niet wordt erkend. Wanneer een revitalisering succesvol is verlopen ziet een gemeente geen aanleiding om het gehele proces te evalueren. Het is immers goed gegaan dus waarom zou er nog tijd, geld en moeite in een onderzoek moeten worden gestoken? Wanneer de revitalisering minder succesvol is verlopen, is de animo tot een evaluatieonderzoek evenmin erg groot. Een gemeente wordt liever niet aan een mislukking herinnerd en stort zich dan liever ergens anders op.

In beide gevallen is het begrijpelijk dat er geen evaluatieonderzoek plaatsvindt, maar het is wel onverstandig. Wanneer zowel de factoren die hebben gezorgd voor succes als de factoren die hebben gezorgd voor een mislukking bekend zijn, kan daar lering uit worden getrokken. Op die manier kan revitalisering van bedrijventerreinen veel effectiever worden aangepakt.

Dat is dan ook de reden om *Ex Post* onderzoek naar de revitalisering van bedrijventerreinen te stimuleren. Met name evaluatieonderzoek naar de mate van investeringsbereidheid door het aanwezige bedrijfsleven is van groot belang. Financiering is namelijk altijd een heikel punt bij revitalisering. Een gemeente kan een ondernemer niet dwingen te investeren in zijn eigen pand en kavel. Wanneer bekend zou zijn wat de beste manier is om een ondernemer hier toe te bewegen – of juist niet – kan hier beter op worden ingespeeld bij toekomstige revitaliseringsprojecten.

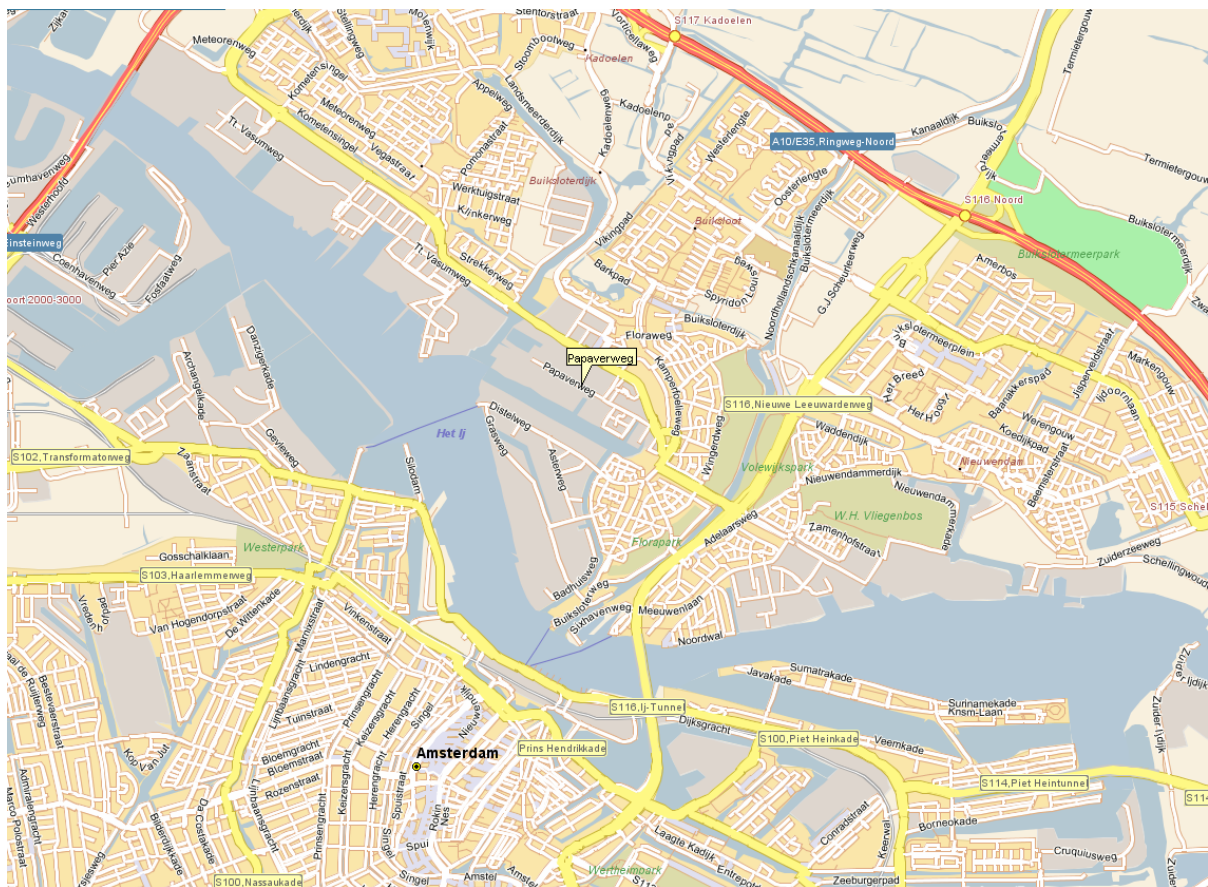
6.2 Revitaliseringsprojecten andere gemeenten

Zoals reeds vermeld is er niet bijzonder veel bekend over evaluatieonderzoek wat betreft revitalisering van bedrijventerreinen. Er zijn enkele onderzoeken bekend zoals die van het RIGO (2000), SenterNovem (2005) en die van BCI & BRO (1999). In deze onderzoeken zijn verschillende gemeenten behandeld die herstructureringsprojecten (deels) hebben afgerond. De belangrijkste punten uit deze onderzoeken worden hieronder besproken. Niet alle bedrijventerreinen die in deze onderzoeken aan bod komen worden hier behandeld. Uitsluitend de bedrijventerreinen die wat grootte betreft enigszins vergelijkbaar zijn met het revitaliseringsgebied Eemskanaal en Oude Winschoterdiep worden behandeld. Daarnaast was een voorwaarde dat de vorm van herstructurering (met name) revitalisering betrof.

6.2.1 Buiskloterham-Papaverweg (Amsterdam)

Buiskloterham-Papaverweg is een gemengd binnenstedelijk bedrijventerrein van ruim 100 hectare in Amsterdam-Noord (zie figuur 6.1). Er zijn ongeveer 150 bedrijven gevestigd die werkgelegenheid bieden aan zo'n 4.600 mensen. Begin jaren negentig is met behulp van EU subsidies het terrein voor een deel opgeknapt en zijn de twee terreinen Buiskloterham en Papaverweg samengevoegd. Er is

toen een projectorganisatie in het leven geroepen, Renaval, die plannen voor het gebied heeft ontwikkeld en uitgevoerd. Destijds heeft men de weginfrastructuur verbeterd, de openbare ruimte en het groen aangepakt en zijn er enkele brugverbindingen gebouwd. Het bedrijfsleven heeft toen ook geïnvesteerd in de aanpak van hun eigen panden (RIGO, 2000).



(Figuur 6.1: Bedrijventerrein Buiksloterham-Papaverweg in Amsterdam. Bron: Map 24, 2005)

De belangrijkste reden voor de aanpak van het terrein was destijds de sterke veroudering van het gehele gebied. Er was behoefte aan een modernisering van zowel de bebouwing als de infrastructuur. De externe en interne ontsluiting liet te wensen over, bovendien was de aanwezigheid van de vele kanalen overbodig geworden, de meeste bedrijven hadden geen watergebonden activiteiten. Daarnaast was er sprake van achterstallig onderhoud aan wegen, openbare ruimte en groenvoorzieningen. Er was een tekort aan parkeerplaatsen en laad- en losplaatsen. Tevens liep er een gevaarlijke stoffenroute door een nabij gelegen woonwijk. De algehele uitstraling van het gebied was slecht en was toe aan een upgrading.

Bovenstaande problemen waren destijds de aanleiding om het terrein te revitaliseren. In 1995 kwam er een stuk braakliggend terrein op dit gebied in handen van de gemeente. Dit gaf de aanleiding om verder te gaan met het revitaliseringproces op een meer grootschalige, langdurige en intensieve wijze. Bij het vervolgproces wat op gang kwam naar aanleiding van dat braakliggende terrein, waren de volgende partijen betrokken: het stadsdeel Amsterdam-Noord, de begeleidingscommissie Buiksloterham (bestaat uit de Kamer van Koophandel, het verenigd bedrijfsleven en de partijen uit de voormalige projectorganisatie Renaval), de beheergroep Buiksloterham, het Rijk en de Provincie Noord-Holland. De begeleidingscommissie heeft een belangrijke rol gespeeld in de revitalisering, met name op het communicatieve vlak (BCI & BRO, 1999).

Het stadsdeel wilde van dit bedrijventerrein een modern bedrijventerrein maken. Het gebied moest beter bereikbaar worden, er moest een rechtstreekse verbinding komen tussen de Buiksloterham en de Papaverweg. Braakliggende en verouderde kavels moesten worden opgeknapt. Kanalen en havens die niet werden gebruikt moesten gedempt worden. Het algehele uiterlijk van het gebied

moest worden verbeterd en er moesten nieuwe vestigingsmogelijkheden komen voor het bedrijfsleven.

Ten tijde van het onderzoek (1999) waren nog niet alle maatregelen uitgevoerd. De maatregelen die wel waren uitgevoerd betroffen de herprofilering van wegen, de aanleg van parkeerplaatsen en laad- en losplekken, de aanleg van nieuwe wegen en de aanpak van de openbare ruimte en groenvoorzieningen. De kosten hiervan bedroegen € 19,5 miljoen, hiervan was ruim € 11 miljoen gesubsidieerd door de overheid. Het bedrijfsleven heeft in deze fase ook fors geïnvesteerd in de aanpak van hun eigen panden. De bijdragen van de bedrijven varieerden tot een maximum van € 1,8 miljoen van een enkel bedrijf (RIGO, 2000).

De maatregelen die nog niet waren genomen hadden vooral betrekking op het braakliggende stuk terrein wat in gemeentelijke handen was gekomen. Dit terrein moest bouwrijp worden gemaakt en naastgelegen kanalen moesten worden gedempt. Bedrijven moesten worden verplaatst en oude gebouwen moesten verwijderd worden. Daarnaast moesten er wegen, een brug, een middenontsluiting en groenvoorzieningen worden aangelegd. De kosten hiervan werden gedeeltelijk gedekt door de opbrengst uit de grondexploitatie en de subsidies van het Rijk en de Provincie Noord-Holland.

De effecten die voort vloeiden uit de eerste maatregelen waren dat de algehele verpaupering is tegengegaan en dat leegstand is voorkomen. Bedrijven zijn zelf ook gaan investeren in het uiterlijk van hun panden en kavels. Daarnaast is er geïnvesteerd in een nieuw bedrijfsverzamelgebouw en zijn er nieuwe bedrijven aangetrokken. Andere effecten zijn: een verbeterde doorstroming van het verkeer, toegenomen verkeersveiligheid en verbeterde verbindingen. De effecten van de nog niet uitgevoerde maatregelen waren uiteraard nog niet bekend. Naar verwachting leveren deze maatregelen de volgende effecten op: door de uitgifte van nieuw bedrijventerrein wordt er nieuwe bedrijvigheid aangetrokken en kan het terrein efficiënter worden ingericht. Het aanzicht van het gebied zal door de komst van nieuwe bedrijven verbeterd worden en dit moet de andere ondernemers stimuleren hun eigen panden op te knappen. De interne en de externe ontsluiting zal worden verbeterd en er komen verbeterde parkeergelegenheden en laad- en los mogelijkheden (RIGO, 2000).

De eerste maatregelen hebben er voor gezorgd dat het terrein niet in een neerwaartse spiraal terecht is gekomen. Doordat het braakliggend terrein in handen van de gemeente kwam, diende de noodzaak zich aan voor een grootschaligere aanpak. Er was echter een discussie op gang gebracht door Shell die een deel van haar terrein wilde bestemmen voor woningbouw. Dit werd door het overige bedrijfsleven als een bedreiging ervaren voor het te ontwikkelen terrein. Door deze onduidelijke situatie is de onzekerheid onder de ondernemers toegenomen en is het revitaliseringproces vertraagd. Een ander probleem waar het bedrijfsleven ontevreden over is, heeft betrekking op de instelling van een beheervorm. De financiering hiervan laat op zich wachten en dit roept onvrede op bij de ondernemers. Al deze vertragingen en de verborgen agenda's over de bestemming van het gehele gebied hebben geleid tot onvrede en onrust onder de ondernemers. De ondernemers zien graag een planmatige aanpak en willen meetbare resultaten (RIGO, 2000).

Vanuit de private hoek werd er tevens interesse getoond om deze 25 hectare braakliggende grond te ontwikkelen. Deze groep private investeerders heeft een voorstel gedaan om deze herstructurering risicodragend uit te voeren en de grond bouwrijp uit te geven. Deze private partijen willen ook het gehele plan van aanpak uitvoeren, alleen dan op een efficiëntere en goedkopere manier. In ruil hiervoor eisen ze dat het stadsdeel zich committeert aan dit project door ook risicodragend te participeren. Dit initiatief geeft aan dat er vanuit de vastgoedmarkt interesse is voor herstructureringen. Een private investeerder kan naar verwachting meer financieel draagvlak opleveren. Daarvoor is wel een locatie nodig die rendabele onderdelen heeft (BCI & BRO, 1999).

Inmiddels is de koers van de gemeente wat gewijzigd. De 25 hectare die wordt uitgegeven wordt uitgegeven aan projectontwikkelaars die dit gebied mogen ontwikkelen. Dat gebeurt wel in overleg met de gemeente die een pakket van randvoorwaarden en eisen heeft opgesteld. Er kan dus gesproken worden van een vorm van Publiek Private Samenwerking (PPS). De bedoeling is dat het een woon- en werkgebied gaat worden. Een deel van het gehele bedrijventerrein Buiksloterham blijft echter behouden voor uitsluitend bedrijfsfuncties, mits deze niet teveel overlast veroorzaken voor de omgeving. De laatste jaren is het waarneembaar dat de wat meer zware bedrijvigheid uit het gebied wegtrekt en daar andere bedrijven, zoals kantoren voor in de plaats komen. De verwachting is dat de

25 hectare te ontwikkelen grond nieuwe bedrijvigheid aan zal trekken, de gemeente laat hierbij de markt het werk doen. Het overleg met de bedrijvenvereniging waar zowel eigenaren als gebruikers van het vastgoed zitting in nemen is nog steeds gaande. Het aanpakken van de eigen panden en terreinen duurt ook nog steeds voort (Interview M. Koning, 2005).

6.2.2 De Kanaalzone (Tilburg)

De Kanaalzone is een binnenstedelijk bedrijventerrein, gelegen aan de noordoostkant van het centrum van Tilburg langs het Wilhelminakanaal (zie figuur 6.2). Het gebied heeft een oppervlakte van ongeveer 70 hectare. Het is een gemengd bedrijventerrein met een intensief ruimtegebruik. Er zijn veel kleinschalige bedrijven gevestigd, in totaal zijn er ongeveer 200 bedrijven op dit gebied gevestigd. Er bevinden zich ook woningen op het terrein (RIGO, 2000).



(Figuur 6.2: Bedrijventerrein De Kanaalzone in Tilburg. Bron: Map24, 2005)

In 1993 is gestart met de revitalisering van dit bedrijventerrein, deze is in drie fases uitgevoerd. De ondernemers zijn erg betrokken bij dit project, wat ook is gebleken uit de hoge mate van respons op een schriftelijke enquête die is gehouden onder de ondernemers. De enquête had betrekking op de kwaliteit van dit gebied en de response-rate van zeventig procent is bijzonder hoog te noemen. Bij de revitalisering zijn de volgende partijen betrokken: de Gemeente Tilburg, het Bedrijven Overleg Kanaalzone (BOK), het Rijk, de Provincie Brabant en Rijkswaterstaat (RIGO, 2000).

De aanleiding om dit gebied te revitaliseren was gelegen in het feit dat het terrein te kampen had met verouderingsverschijnselen. Het gebied had te maken met achterstallig onderhoud, zowel in de openbare als de private ruimte, verkeersonveiligheid, slechte interne en externe ontsluiting, leegstand, een matige beeldkwaliteit enzovoorts. Het aanwezige bedrijfsleven heeft hierover zijn beklag gedaan bij de gemeente. Na overleg tussen de ondernemers en de gemeente is besloten de Kanaalzone op te knappen. Het enthousiasme van de ondernemers was erg groot - veel ondernemers hadden al

investeringsplannen voor de eigen kavels en opstallen – en dit heeft een grote rol gespeeld in het besluit om dit gebied te revitaliseren.

De doelen die bij deze revitalisering bereikt moesten worden, waren onder andere het realiseren van een moderne verkeersinfrastructuur. Daarbij moet gedacht worden aan meer parkeerplaatsen, laad- en losplekken, beter wegdek en het verbeteren van de bereikbaarheid. Door de openbare ruimte aan te pakken moest het terrein een verbeterde beeldkwaliteit krijgen. De uitstraling moest verbeterd worden en de sociale veiligheid moest worden vergroot. Daarnaast heeft men getracht meer werkgelegenheid te creëren. Tenslotte wilde de gemeente de samenwerking met het bedrijfsleven en de samenwerking van de bedrijven onderling verbeteren.

Om deze doelen te bereiken werd een plan van aanpak voor de revitalisering opgesteld en is er een beheerplan opgesteld voor de Kanaalzone. De revitalisering is in drie fases uitgevoerd. Van de kant van de Gemeente Tilburg kwamen er twee stimulerende maatregelen. Zij stelde twee subsidies beschikbaar: één voor de verbetering van de bedrijfshuisvesting en een ander voor duurzaam ondernemerschap. De bereikbaarheid en de beeldkwaliteit werd verbeterd door de aanleg van groenstroken, parkeerplaatsen, laad- en losplekken, betere bewegwijzering, keerelementen in de berm en de herprofilering van wegen. De panden op het terrein worden collectief beveiligd en er is een dagelijks beheerder aangesteld. Daarnaast is er een werkgelegenheidsproject opgezet dat jaarlijks ongeveer honderd werklozen aan een baan moet helpen. De kosten van dit alles bedroegen ruim € 8,5 miljoen. Hiervan werd 42 procent gedekt door het bedrijfsleven (RIGO, 2000).

Deze maatregelen hebben een aantal effecten teweeg gebracht. Het gebied heeft een verbeterde uitstraling gekregen en de beeldkwaliteit is omhoog gegaan. De verkeersinfrastructuur is verbeterd en het openbaar groen ziet er netter uit. Hierdoor is de aantrekkingskracht van het gebied op het bedrijfsleven gestegen. De verhoudingen tussen de ondernemers en de gemeente en de bedrijven onderling is door goed overleg verbeterd. De Kanaalzone wordt vaak als voorbeeld gezien van 'hoe het moet' bij de revitalisering van een bedrijventerrein. Het werkgelegenheidsproject heeft het eerste jaar goed gewerkt en heeft er toe geleid dat honderd werklozen aan het werk konden in het gebied. Helaas is het niet gelukt dat aantal na het eerste jaar wederom te halen, daarom is het werkgelegenheidsproject niet verlengd (RIGO, 2000).

Daarnaast zijn er ook minder positieve punten te melden. Volgens dhr. T. Dealman van de Gemeente Tilburg, die destijds projectleider was, hebben lang niet alle bedrijven hun panden opgeknapt. De bedrijven die gebruik hebben gemaakt van de subsidieregeling hebben daadwerkelijk hun panden grondig aangepakt. Naar schatting is dat zo'n tien procent van het aanwezige bedrijfsleven. Van de overige bedrijven heeft een deel hun panden opknapbeurt gegeven en het andere deel heeft niets aan de uitstraling gedaan. Tot nu hebben de investeringen die de Gemeente Tilburg heeft verricht nog niet het gewenste effect gesorteerd, voor wat het aanpakken van de eigen opstallen en kavels door de ondernemers betreft. Wellicht dat dit in de toekomst nog gaat gebeuren, het project is immers nog maar recentelijk afgerond. De reden dat de ondernemers niet veel hebben geïnvesteerd in het aanzien van hun panden, is volgens dhr. Daelman gelegen in het feit dat er op het bedrijventerrein veel bedrijvigheid aanwezig is die in de categorie 'laagwaardige bedrijvigheid' valt. De bedrijven die in deze categorie vallen hebben nu eenmaal wat minder te besteden en vaak is de uitstraling van hun pand niet van groot belang voor de bedrijfsvoering (Interview T. Dealman, 2005).

Als de gemeente de revitalisering over mocht doen, dan zou ze dit in een sneller tempo uitvoeren. Daarnaast zou de gemeente nog meer betrokkenheid en prestaties van het bedrijfsleven eisen dan nu het geval was. Nu is de revitalisering in drie fases afgerond, dat had beter in één keer gekund. De negatieve effecten van een slechte bereikbaarheid en overlast door de werkzaamheden hebben door de afwikkeling in fases te lang geduurd. Het verouderingsproces van bedrijventerreinen begint alweer zodra de revitalisering is afgerond. Om dit proces zoveel mogelijk tegen te gaan is er gekozen voor het aanstellen van een dagelijks beheerder. De gemeente wil graag parkmanagement invoeren, maar is zich ervan bewust dat dit lastig te realiseren is op een bestaand bedrijventerrein. De gehele revitalisering heeft een positief effect gehad op ondernemers van nabijgelegen terreinen. Die hebben gezien wat er tot stand is gebracht en willen nu graag dat ook hun bedrijventerrein gerevitaliseerd wordt (RIGO, 2000).

Het revitaliseringsproject wat op het bedrijventerrein de Kanaalzone heeft plaatsgevonden is eigenlijk een voorbeeld van een traditioneel model. De overheid maakt plannen voor het publieke domein en

financiert deze plannen, de ondernemers zorgen vervolgens voor de aanpak van hun eigen panden en kavels. Er waren echter ook mogelijkheden voor een nauwere PPS constructie. Zo had de Gemeente Tilburg kunnen kiezen voor het toepassen van het profijtbeginsel waarbij de ondernemers betalen voor investeringen waarbij zij direct baat hebben. Tevens had een ontwikkelingsmaatschappij kunnen worden opgericht, waaraan de ondernemers en professionele financiële partijen hadden kunnen deelnemen. Deze maatschappij had kunnen proberen delen van het project winstgevend te ontwikkelen (BCI & BRO, 1999).

6.2.3 De Haven (Drachten)

Het bedrijventerrein De Haven is gelegen aan de westzijde van Drachten en is een gemengd terrein van zo'n 300 hectare. Daarmee is het één van de grootste bedrijventerreinen in Noord-Nederland. Er zijn zo'n 350 bedrijven gevestigd die gezamenlijk aan 8.000 mensen werk bieden. De bedrijven op dit terrein vallen te plaatsen in de sectoren industrie, transport en dienstverlening. Enkele grote bedrijven op het terrein zijn Philips en Kijlstra Beton (BCI & BRO, 1999). Het terrein is aangelegd langs een aftakking van het Prinses Margriet kanaal en is verder ontsloten door aansluitingen op de A7 en de N31 (zie figuur 6.3).



(Figuur 6.3: Bedrijventerrein De Haven in Drachten. Bron: Map24, 2005)

Sinds de aanleg van de Haven in de jaren zestig is het terrein verouderd. De ontsluiting en de bereikbaarheid van het gebied waren onder de maat en veel bedrijven hadden te maken met een ruimtetekort. Begin jaren negentig heeft de Gemeente Smallingerland dit probleem onderkend en heeft toen een projectvoorstel opgezet voor de verbetering van het terrein. De Provincie Friesland heeft dit voorstel gehonoreerd met een subsidie waardoor het proces van upgrading, wat al in gang was gezet, een flinke stimulans kreeg. De provincie stelde echter wel twee voorwaarden aan de verstrekking van deze subsidie. Deze absolute voorwaarden waren: een financiële bijdrage van de ondernemers aan de kosten die deze upgrading met zich meebrengt en de oprichting van een beheerorganisatie (SenterNovem, 2005).

In 2002 werd begonnen met de uitvoering van de revitalisering van De Haven. Hierbij werd met name de ontsluiting en de bereikbaarheid van het terrein verbeterd door het gebied aan te laten sluiten op de rondweg. Tevens werden er een aantal hoofd- en nevenwegen aangelegd en verbeterd. Het gebied heeft een representatief karakter gekregen door het nemen van een aantal uiterlijke maatregelen. Er is nieuw straatmeubilair aangelegd zoals lantarenpalen, bewegwijzering en openbaar groen. De kosten van deze revitalisering bedroegen uiteindelijk € 7,45 miljoen. De kosten zijn als volgt gedekt:

- Bijdrage gemeente	€ 1,4 miljoen
- Bijdrage eigenaren op het terrein	€ 1,5 miljoen
- Ministerie van Economische Zaken (Stirea)	€ 2,5 miljoen
- Europese Gemeenschap (5B middelen)	€ 1,3 miljoen
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat (SenterNovem, 2005)	€ 0,4 miljoen

De subsidies hebben volgens de gemeente bijgedragen aan de betrokkenheid van de ondernemers bij dit project en heeft het vertrouwen van de ondernemers hierin doen toenemen. Door het verstrekken van subsidies zien de ondernemers dat de overheid daadwerkelijk in het gebied wil investeren.

Er is eerst overleg gevoerd tussen de gemeente en de ondernemers om draagvlak te creëren voor een financiële bijdrage. De bijdrage van de kant van de ondernemers, zou in eerste instantie op geheel vrijwillige basis plaatsvinden. De betrokkenheid onder de ondernemers bleek behoorlijk groot; zo'n 80 procent van de ondernemers tekende de intentieverklaring. Deze groep ging akkoord met het betalen van een eigen bijdrage van € 1,03 per m². Hiermee was er echter nog geen juridische basis gelegd en het draagvlak dreigde af te brokkelen, omdat een aantal ondernemers iedere bijdrage aan het project weigerden. Om het draagvlak niet te laten afbrokkelen moesten deze *free riders* worden aangepakt. De gemeenteraad heeft hierop besloten een baatbelasting in te voeren om deze bedrijven alsnog te verplichten mee te betalen aan de revitalisering. Door dit besluit van de gemeente zijn er alsnog een aantal bedrijven overstag gegaan. De invoering van deze baatbelasting is gedaan op verzoek van de ondernemersvereniging namens het aanwezige bedrijfsleven. Hierdoor staat de gemeente juridisch gezien erg sterk. De bijdrage die van de ondernemers zou komen werd alleen gebruikt voor investeringen die voor de bedrijven direct, dan wel indirect van belang zijn. Het gaat om investeringen die de overheid niet verplicht is te doen. Een voorbeeld is het aanleggen van luxer straatmeubilair dat niet strikt noodzakelijk is, zodat het terrein een betere uitstraling krijgt. De kosten hiervan zijn fiftyfifty verdeeld onder de ondernemers en de Gemeente Smallingerland (SenterNovem, 2005).

Nadat de ondernemers die de intentieverklaring hadden ondertekend, de gemeente hadden verzocht om baatbelasting in te voeren, is de Gemeente Smallingerland als volgt te werk gegaan: de gemeente verwachtte dat een baatbelastingprocedure de verhoudingen tussen het bedrijfsleven en de gemeente niet zou aantasten en heeft besloten deze procedure in te zetten. De gemeente stelde een exploitatieverordening vast, hierin staat welke kosten zouden worden verhaald op de eigenaren van het vastgoed. Daarnaast nam de gemeente een kostenverhaalbesluit, hierin staat hoe deze kosten moeten worden verdeeld onder de ondernemers. Het gaat dan alleen om kosten waar de ondernemers direct dan wel indirect baat bij hebben. De gemeente stuurde alle eigenaren een exploitatieovereenkomst met de mogelijkheid om het gehele bedrag in één keer te betalen, of in vijf termijnen. Ongeveer de helft van alle bedrijven tekende deze overeenkomst niet en deze werden vervolgens aangeslagen voor de baatbelasting. Zo'n 200 bedrijven kregen een aanslag op de mat, van deze bedrijven gingen er 22 in beroep tegen deze aanslag. Bij het grootste gedeelte van de groep ondernemers die beroep aantekenden, ging het om fouten in de aanslagen. Nadat dit was opgelost bleven er vier ondernemers over die in beroep gingen. Daarvan zijn er twee beroepschriften ingetrokken. Uiteindelijk bleven er twee ondernemers over, deze procedures lopen nog steeds (SenterNovem, 2005).

Een sterke juridische basis is in het geval van baatbelasting van groot belang. Wanneer er een fout wordt gemaakt in de procedure, bestaat het risico dat de juridische basis wegvalt en uiteindelijk geen enkele onderneming verplicht is tot betaling. Er moet dus heel zorgvuldig met dit instrument worden omgesprongen en het is dan ook raadzaam om een deskundige dit traject te laten uitvoeren of te begeleiden. De Gemeente Smallingerland heeft ook een expert op dit gebied ingehuurd om de baatbelastingprocedure goed te laten verlopen. De bijdrage die door de gemeente is vastgesteld in de

exploitatieovereenkomst kan na de start van de baatbelastingprocedure niet meer worden verhoogd. Wanneer de investeringen hoger uitvallen is het financiële risico voor de gemeente. Voor de gemeente en de ondernemers pakte het in dit geval gunstig uit; de bijdragen konden naar beneden worden bijgesteld van € 1,03 per m² naar € 0,76 per m² (SenterNovem, 2005).

Een baatbelastingprocedure is een lastig proces wat veel risico's met zich meebrengt. Om het proces goed te laten verlopen is een groot draagvlak nodig onder het aanwezige bedrijfsleven. Dit was het geval in Drachten, waar zo'n 80 procent de intentieovereenkomst tekende en waar uiteindelijk slechts twee bedrijven in beroep zijn gegaan tegen de aanslag baatbelasting. De inzet van het bestuur van de ondernemersvereniging heeft hier in positieve zin aan bijgedragen.

Aan de eerste voorwaarde van de Provincie Friesland – een financiële bijdrage van alle ondernemers – is dus voldaan. De tweede voorwaarde was dat er een beheerorganisatie moest worden opgericht. Daaraan is op dit moment nog niet geheel voldaan, de Gemeente Smallingerland is daar nog mee bezig. Er zijn op dit moment wel afspraken met de ondernemers op bedrijventerrein De Haven over het onderhoudsniveau. Dat wordt jaarlijks bekeken en zonodig wordt het onderhoudsplan aangepast. De gemeente is samen met de Gemeente Opsterland bezig met het opzetten van een parkmanagementorganisatie voor de nieuwe bedrijventerreinen Azeven-Noord en -Zuid. Mogelijk wordt dit uitgebreid naar De Haven, maar dat hangt mede af van het overleg met het aanwezige bedrijfsleven.

Nadat de revitalisering van De Haven voltooid was, is er ook door bedrijven zelf geïnvesteerd in hun eigen panden en terreinen. Harde cijfers hierover zijn niet beschikbaar, maar volgens dhr. J. Hoeksema, die namens de Gemeente Smallingerland als projectleider betrokken was bij de revitalisering is het wel merkbaar. Kanttekening daarbij is dat het wel voornamelijk gaat om de meer hoogwaardige bedrijvigheid. Er is namens de Gemeente Smallingerland nog een proefproject gestart om de ondernemers de kans te geven op een makkelijke manier hun panden op te knappen. De gemeente heeft een architect ingehuurd die een ontwerp heeft gemaakt, die ondernemers op hun panden kunnen toepassen en zo op een redelijk goedkope manier het aanzien van hun panden kunnen verbeteren. Tot nu toe is hier nog weinig animo voor onder het aanwezige bedrijfsleven (Interview J. Hoeksema, 2005).

Ondanks dat het proefproject niet geheel is aangeslagen en dat er twee bedrijven weigeren de baatbelasting te betalen, kan er toch gesteld worden dat dit project succesvol is verlopen. Het terrein is volledig gerevitaliseerd en bijna alle ondernemers hebben daar financieel aan bijgedragen. Dit heeft uiteindelijk ook weer geresulteerd in het feit dat ondernemers hun eigen panden opgeknapt (Gemeente Smallingerland, 2005). Landelijk wordt dit revitaliseringsproject waar baatbelasting op een correcte manier is ingezet dan ook als voorbeeld gezien. Voorwaarden voor het succes waren het grote draagvlak onder de ondernemers en het juiste tempo waarin het project werd uitgevoerd. Ondernemers raken snel gedemotiveerd wanneer er vertragingen optreden.

6.2.4 Overtoom (Gorredijk)

Het bedrijventerrein Overtoom is ten noordwesten van Gorredijk gelegen en beslaat een oppervlakte van zo'n 100 hectare. Het terrein is aangesloten op de N392 welke een rechtstreekse aansluiting heeft op de A7 (zie figuur 6.4). Op dit bedrijventerrein zijn zowel bedrijven uit het midden- en kleinbedrijf gevestigd als de wat grotere bedrijven. Het gaat om zo'n 300 bedrijven in de milieucategorie 1 tot en met 4. Het is een gemengd bedrijventerrein met een regionale functie. Er zijn ongeveer 2.000 mensen werkzaam in dit gebied (SenterNovem, 2005).

Het bedrijventerrein Overtoom is aangelegd in de jaren zestig en was sindsdien op tal van aspecten verouderd. Er was sprake van achterstallig onderhoud, verouderde bedrijfspanden en verpaupering. Daarnaast was een deel van de bodem verontreinigd en lagen enkele delen van het terrein braak. In 1993 is er een rapport uitgebracht in opdracht van de Provincie Friesland over het functioneren van bedrijventerreinen in de provincie. Daaruit kwam naar voren dat Overtoom verouderd was. Dit rapport heeft geholpen om de subsidiestromen op gang te brengen (SenterNovem, 2005).

In 1999 is de Gemeente Opsterland gestart met een inventarisatie onder het aanwezige bedrijfsleven, om het oordeel van de ondernemers over dit gebied te verkrijgen. Hieruit bleek dat de ondernemers



(Figuur 6.4: Bedrijventerrein Overtoom in Gorredijk. Bron: Map24, 2005)

redelijk tevreden waren met het bedrijventerrein, al hadden ze wel enkele punten die verbeterd moesten worden. Deze punten waren:

- De bereikbaarheid en de infrastructuur
- De representatie en het onderhoud
- Het eigen bedrijf en de directe omgeving
- Het beheer en facilitaire dienstverlening (SenterNovem, 2005)

In 2000 is op basis van deze inventarisatie de Gemeente Opsterland begonnen met het opstellen van een operationeel plan om het gebied te revitaliseren. Op basis van dit plan zijn er in 2002 verschillende subsidies voor de revitalisering van dit terrein toegekend. Vanaf dat jaar zijn de plannen verder uitgewerkt en is er gestart met de uitvoering ervan. Daarbij werd 80 hectare gerevitaliseerd en werd er een uitbreiding van 20 hectare gerealiseerd.

In samenwerking met het aanwezige bedrijfsleven zijn er een aantal maatregelen uitgevoerd. De ontsluiting is verbeterd door het opknappen van de wegen en de aanleg van twee rotondes. De scheiding tussen publieke en private ruimte is eenduidiger geworden. Het parkeerprobleem is aangepakt door daar één strook voor aan te wijzen. Enkele milieuhinderlijke bedrijven zijn verplaatst en sommige bedrijven zijn gesloopt, al dan niet in combinatie met bodemsanering. Daarnaast is de verlichting aangepast, is er een uniform bewegwijzeringsstelsel aangelegd en is de groenvoorziening opgeknapt (SenterNovem, 2005).

De totale kosten van de revitalisering, herontwikkeling en de uitbreiding van dit bedrijventerrein bedragen € 12,1 miljoen. De kosten waren als volgt verdeeld:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| - Revitalisering | € 1,6 miljoen |
| - Herontwikkeling | € 2,8 miljoen |
| - Uitbreiding (incl. bodemsanering) | € 7,7 miljoen |

De uitbreidingskosten zijn zo hoog omdat de uitbreiding plaats vond op een oude vuilstort, de kosten van de bodemsanering hier bedroegen € 1,5 miljoen. Het gehele project is gefinancierd door grondopbrengsten, subsidies en andere overheidsbijdragen en de bijdragen van het aanwezige bedrijfsleven. De financiering was als volgt verdeeld:

- Grondopbrengsten € 6,1 miljoen
 - Kompas subsidie € 2,2 miljoen
 - Bijdrage Provincie Friesland € 0,3 miljoen
 - Bijdrage van Het Rijk € 0,8 miljoen
 - Private bijdragen € 0,3 miljoen
 - Bijdrage Gemeente Opsterland € 2,4 miljoen
- (SenterNovem, 2005)

De grondopbrengsten die verkregen zijn door gebied wat uitgebreid is te verkopen, brengen duidelijk het meeste geld in het laatje. Dat de kosten voor het bouwrijp maken van deze grond hoger zijn dan de opbrengsten, is gelegen in het feit dat de bodem hier gesaneerd moest worden wat altijd een kostbare aangelegenheid is. De gekozen locatie van uitbreiding is planologisch gezien het meest ideaal omdat dit direct tegen het huidige bedrijventerrein aan ligt. Bedrijfseconomisch echter niet omdat het niet direct is gelegen aan de A7.

De ondernemers op het bedrijventerrein Overtoom hebben een bijdrage geleverd van € 0,3 miljoen. Dit is geheel op vrijwillige basis gedaan, er is geen baatbelasting of een andersoortig dwangmiddel ingezet. Er is gekozen voor een bijdrage op vrijwillige basis omdat bleek dat er onder de ondernemers veel draagvlak bestond voor de uit te voeren maatregelen. Het overleg is overigens gevoerd met de eigenaren van het vastgoed en niet met de huurders of de gebruikers. De bijdragen die voor openbare investeringen zijn gevraagd, waren bestemd voor de volgende maatregelen:

- Nieuwe bewegwijzering en bedrijfsverwijzingen (90% van de kosten)
 - Parkeervoorzieningen (50% van de kosten)
 - Herinrichting publiekprivate strook (50% van de kosten)
- (SenterNovem, 2005)

De bijdragen van het bedrijfsleven zijn vastgesteld door een stuurgroep waarin ook vertegenwoordigers van de ondernemers zitting hadden. De kosten zijn zo inzichtelijk mogelijk gemaakt. Daarna is op basis van onderhandelingen de bijdrage van het bedrijfsleven bepaald.

De Gemeente Opsterland heeft een eigen bijdrage geleverd van € 2,4 miljoen euro. Van dit bedrag is € 33.000 gereserveerd om in de toekomst parkmanagement op te zetten. Voorafgaand aan de start van dit project waren er enkele financiële risico's. Zo was het onduidelijk hoe hoog de kosten van de bodemsanering zouden uitvallen. Daarnaast was men afhankelijk van de verkoop van de uitgeefbare grond, waardoor geschatte opbrengsten tegen konden vallen. De gemeente is verantwoordelijk voor de financiële risico's. Tevens lag de gehele organisatie en uitvoering in handen van de Gemeente Opsterland. Daarnaast zijn het aanwezige bedrijfsleven op het bedrijventerrein Overtoom, de Provincie Friesland en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland betrokken geweest bij de revitalisering (SenterNovem, 2005).

Volgens dhr. R. de Jong van de Gemeente Opsterland is de revitalisering succesvol verlopen. In goed overleg met de ondernemers hebben, waar nodig, de ondernemers hun eigen panden en opstallen aangepakt. De uitbreiding van 20 hectare is nu bouwrijp en klaar voor uitgifte, naar verwachting zal het zo'n zes tot zeven jaar duren voordat dit terrein volledig is uitgegeven. Op dit moment zijn de eerste bedrijven hier al aan het bouwen.

Vanuit het bedrijfsleven kwam de roep om een parkmanagementorganisatie. Er is een stichting in het leven geroepen om de mogelijkheden daartoe te onderzoeken. Deze is echter weer opgegaan in een groter samenwerkingsverband. Er wordt nu een gezamenlijke parkmanagementorganisatie opgericht voor de bedrijventerreinen Overtoom, de Haven in Drachten en de bedrijventerreinen Azeven-Noord en -Zuid die op het gezamenlijke grondgebied liggen van de Gemeente Smallingerland en Opsterland. Het gaat hierbij om een gebied van zo'n 700 hectare (Interview R. de Jong, 2005).

6.3 Besluit

In paragraaf 3.5.2 van hoofdstuk III is aan de hand van literatuur reeds besproken wat de succes- en faalfactoren zijn die bij herstructurering naar voren kunnen komen. Het reikt te ver om deze hier te herhalen, daarvoor wordt u doorverwezen naar paragraaf 3.5.2. Wat hieronder besproken wordt zijn de succes- en faalfactoren zoals die naar voren kwamen in de vier cases die hierboven zijn besproken.

Wat in alle vier gevallen naar voren komt is dat het voornamelijk gaat om vertrouwen tussen de ondernemers en de gemeente. Als de gemeente iets gedaan wil krijgen bij de ondernemers, is een breed draagvlak van zeer groot belang. Gemeenten hebben de hulp nodig van bedrijven, omdat gemeenten simpelweg niet alles alleen kunnen. Dit draagvlak is in sommige gevallen al aanwezig, maar in enkele gevallen is het ook geheel afwezig en dient het van de grond af te worden opgebouwd.

Het creëren van een breed draagvlak is meestal nog niet het moeilijkste. Wanneer een bedrijventerrein sterk verouderd is en de gemeente heeft plannen om het op te knappen, wordt dit vaak toegejuicht door het aanwezige bedrijfsleven. Het lastige is juist dit draagvlak vast te houden tijdens het proces van revitalisering. Ondernemers zijn vaak ongeduldig en zien liever dat het werk gister af is in plaats van morgen. Het liefst hebben ze van tevoren op een briefje wat er precies gaat gebeuren, wanneer het klaar is en wat het exact gaat kosten. Ondernemers hebben een hekel aan onzekerheden, omdat dit als een risico wordt ervaren.

Natuurlijk kan een gemeente vooraf geen garanties geven over wanneer een revitalisering voltooid is, hoe het er uit gaat zien en wat het gaat kosten. Dat weten ondernemers wel, maar ze blijven zitten met een gevoel van onzekerheid. Een gemeente moet zoveel mogelijk doen om deze onzekerheden weg te nemen of te reduceren. Zo moet een gemeente de communicatie goed op orde hebben. Er moet vaak en duidelijk overleg worden gevoerd tussen de gemeente en de ondernemers. Er moet één aanspreekpunt zijn waar ondernemers met hun vragen en opmerkingen terecht kunnen. Duidelijkheid is van groot belang om het draagvlak onder de ondernemers niet af te laten brokkelen. Gemeenten moeten open kaart spelen; een verborgen agenda is funest in het proces.

Revitaliseringsprojecten zijn vaak processen met een lange looptijd. De gemiddelde doorlooptijd vanaf de planfase tot de uiteindelijke realisatie van een herstructurering bedraagt zo'n tien jaar. Ondernemers hebben vaak weinig geduld, want in hun optiek is tijd geld. Het is daarom zaak om het proces zo snel mogelijk te laten verlopen, zonder dat daarbij de zorgvuldigheid uit het oog wordt verloren. Het proces moet constant op gang blijven; stilstand moet worden voorkomen. Zo nu en dan moeten er meetbare resultaten zichtbaar gemaakt worden want dat werk motiverend voor de ondernemers.

Een gemeente heeft de ondernemers nodig wanneer ze wil dat de ondernemers hun eigen panden en kavels gaan aanpakken. Er moet een breed draagvlak zijn onder de ondernemers voor de herstructurering en de specifieke maatregelen die een gemeente wil doorvoeren. Er moet een band van vertrouwen zijn tussen de ondernemers en de gemeente en ondernemers moeten zich betrokken voelen bij het proces. Er moet duidelijkheid zijn over elkaars activiteiten en het proces moet constant in beweging blijven. Deze voorwaarden voor succes zijn ook terug te zien in de vier cases die in dit hoofdstuk besproken zijn. Dat geeft echter geen garantie voor succes, zoals ook te zien was in Tilburg. Daar is het gehele proces goed verlopen, maar merkt men nog weinig van het investeren door de bedrijven in hun eigen panden en kavels. Wellicht dat dit nog komt, aangezien de revitalisering daar nog maar recentelijk is afgerond. Wat opvalt is dat met name de meer hoogwaardige bedrijvigheid zijn panden heeft opgeknapt, de laagwaardigere bedrijven blijven daarin achter. Zij hebben minder geld te besteden voor deze zaken. Bovendien is voor deze categorie bedrijvigheid uitstraling wellicht wat minder van belang. Daarnaast zit het economisch tij niet mee om dit soort investeringen te verrichten. Ook al verloopt een proces van revitalisering heel goed en is er een groot draagvlak, het investeren van ondernemers in hun eigen panden en kavels gebeurt altijd op vrijwillige basis.

Het investeren van ondernemers in de openbare ruimte kan wel verplicht worden gesteld, dit komt echter nog niet veel voor. Slechts een enkele gemeente durft het aan om baatbelasting in te voeren om bedrijven te verplichten mee te betalen aan investeringen in de openbare ruimte. De Gemeente Smallerland is zo'n gemeente en heeft baatbelasting ingevoerd op het bedrijventerrein De Haven in

Drachten. Middels de baatbelasting werden bedrijven verplicht gesteld mee te betalen in openbare investeringen waar de bedrijven direct dan wel indirect baat bij hadden. Het succes van deze baatbelasting is gelegen in het grote draagvlak wat deze actie had onder de ondernemers. Wanneer dat niet het geval is kan baatbelasting onmogelijk van de grond komen. Overigens is nog niet helemaal zeker of de baatbelastingprocedure in de Gemeente Smallingerland geheel geslaagd is. Er dient van twee ondernemers nog een beroepszaak tegen deze baatbelasting en afhankelijk van de uitspraak kan alles nog als een kaartenhuis in elkaar zakken.

De vier cases van *Ex Post* onderzoek die in dit hoofdstuk zijn beschreven bevestigen de succes- en faalfactoren zoals die zijn beschreven in paragraaf 3.5.2. De begrippen draagvlak, vertrouwen, duidelijkheid, snelheid, meetbare resultaten en communicatie komen veelvuldig terug in deze cases. Deze en andere zaken zijn van groot belang voor het goed laten verlopen van een revitalisering van een bedrijventerrein. Echter, zelfs wanneer deze punten goed verzorgd zijn, kan er nooit sprake zijn van een garantie voor succes. Het investeren van bedrijven in hun eigen panden en kavels is nu eenmaal niet verplicht te stellen, het kan alleen op vrijwillige basis plaatsvinden. Wat wel uit de evaluatie van deze cases naar voren komt, is dat het middel baatbelasting onder bepaalde voorwaarden succesvol kan worden ingezet.

Er mogen echter geen verregaande conclusies uit de evaluatie van deze vier cases worden getrokken. Het gaat slechts om een viertal cases, die verkregen zijn uit drie verschillende onderzoeken die op een verschillend tijdstip zijn uitgevoerd. De evaluatie van deze cases kan wel worden gezien als een bevestiging van wat er over de succes- en faalfactoren van revitalisering bekend is in de literatuur. Om met een grotere mate van betrouwbaarheid uitspraken te kunnen doen over de succes- en faalfactoren van revitalisering, is er meer *Ex Post* onderzoek nodig. Overheden doen er goed aan om meer van dit soort onderzoek uit te (laten) voeren, zodat lering kan worden getrokken uit ervaringen met afgeronde revitaliseringsprojecten. Met deze kennis kan beter en effectiever worden ingespeeld op toekomstige herstructurering- en revitaliseringsprojecten.

Hoofdstuk VII De investeringsbereidheid van de ondernemers op het revitaliseringsgebied

7.1 Inleiding

Dit hoofdstuk zal een antwoord te geven op de probleemstelling zoals die geformuleerd is in Hoofdstuk I. Voor de duidelijkheid worden de doel- en probleemstelling hier nog eens herhaald. De doelstelling luidt als volgt:

Inzicht verkrijgen in de investeringsbereidheid van de ondernemers op de bedrijventerreinen Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep als gevolg van de revitaliseringsplannen van de Gemeente Groningen in het gebied. Om hier een goed inzicht in te krijgen dient een vergelijking te worden gemaakt met andere gemeenten die vergelijkbare revitaliseringsprojecten hebben afgerond.

De daaruit volgende probleemstelling luidt:

Hoe kunnen de geplande investeringen van de Gemeente Groningen die in het publieke domein liggen worden gekoppeld aan de investeringen van de ondernemers in het private domein en wat voor ruimtelijke en economische meerwaarde levert dit op? Hoe verhouden deze investeringen zich tot revitaliseringsprojecten in andere gemeenten met vergelijkbare projecten?

In het vorige hoofdstuk (Hoofdstuk VI) is besproken hoe revitaliseringsprojecten in andere gemeenten, die vergelijkbaar zijn met die in Groningen zijn verlopen. Het gaat dan met name om de succes- en faalfactoren die van invloed zijn op de investeringsbereidheid van de ondernemers in zo'n revitaliseringsgebied. Welke factoren zorgden ervoor dat de investeringsbereidheid onder de ondernemers toe- of juist afnam? Hoe is dit proces verlopen in die vergelijkbare gemeenten? Op deze vragen is een antwoord gegeven in het vorige hoofdstuk. Door in gesprek te gaan met de ondernemers op het revitaliseringsgebied Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep, kan de investeringsbereidheid op dit terrein worden gepeild. De uitkomsten van deze gesprekken kunnen worden vergeleken met de uitkomsten van het vorige hoofdstuk.

In paragraaf 7.2 komt de totstandkoming van de diepte-interviews aan bod en de uitkomsten hiervan worden per vraag besproken in paragraaf 7.3. In paragraaf 7.4 komen de overige zaken die naar voren kwamen tijdens de interviews aan bod. De problemen die in de afzonderlijke gebieden spelen worden besproken in paragraaf 7.5. Hoe de investeringen van de Gemeente Groningen zich verhouden tot die van de ondernemers, is het onderwerp van paragraaf 7.6. Er is ook een vergelijking gemaakt met de gemeenten die besproken zijn in Hoofdstuk VI, dat wordt in paragraaf 7.7 besproken. Het hoofdstuk eindigt in paragraaf 7.8 met een verantwoording voor de interviews en een besluit.

7.2 Diepte-interviews ondernemers

Om een beeld te krijgen van de investeringsbereidheid van de ondernemers op het revitaliseringsgebied als gevolg van de plannen van de Gemeente Groningen, is er met een aantal ondernemers een gesprek gevoerd. In totaal zijn er dertig ondernemers uit dit gebied geïnterviewd (zie Bijlage XIV en XV).

Vanwege de beschikbare tijd was het niet mogelijk alle ondernemers in het revitaliseringsgebied te interviewen. Daarom is er vooraf besloten om ongeveer dertig ondernemers te benaderen. In dit geval is er voor gekozen om niet aselekt een aantal ondernemers te benaderen; er is sprake van een selecte steekproef. Daar zijn twee redenen voor. De eerste heeft te maken met het feit dat dhr. B van Reemst namens Van Raad Consults anderhalf jaar geleden ongeveer dertig ondernemers heeft geïnterviewd op dit gebied. Dhr. Van Reemst was nu weer de aangewezen persoon om andermaal een interviewronde te houden onder de ondernemers. Door nu voor een deel met dezelfde bedrijven in gesprek te gaan, kan er een vergelijking worden gemaakt met wat er destijds gezegd is. Niet alle bedrijven die anderhalf jaar geleden geïnterviewd zijn worden nu wederom meegenomen. Dit komt doordat sommige bedrijven niet meer op het terrein gevestigd zijn, of omdat andere bedrijven interessanter waren voor dit onderzoek.

Daarmee komt ook de tweede reden aan bod waarom er gekozen is voor een gestuurde steekproef. De keuze van de bedrijven is ook afhankelijk geweest van de bedrijven zelf. Van de bedrijven die benaderd zijn werd vooraf verwacht dat deze interessant zouden zijn voor het onderzoek en het hele gebied op zich. Het gaat dan om ondernemers waarvan verwacht werd dat ze iets te vertellen hadden en die plannen hadden voor hun bedrijf en/of het gebied. Daarnaast zijn er ook bedrijven uitgekozen waarvan juist geheel onduidelijk was wat hun plannen waren, maar die wel belangrijke posities innamen op het terrein. Ook zijn er bedrijven benaderd die op een bepaalde locatie binnen het gebied gevestigd zijn waar veel ontwikkelingen worden verwacht. De benaderde bedrijven moesten verder redelijk verdeeld zijn over het gehele gebied en wat betreft bedrijfscategorie. De ondervraagde bedrijven zijn ingedeeld in drie bedrijfscategorieën: diensten, handel en productie. Meer bedrijfscategorieën zou gezien het aantal geselecteerde ondernemers niet verstandig zijn. Op basis van de criteria zoals beschreven zijn ook de bedrijven geselecteerd voor de eerste interviewronde, die dhr. Van Reemst anderhalf jaar geleden heeft gehouden.

Uiteindelijk zijn er een aantal bedrijven geselecteerd die aan de eisen voldeden. Deze bedrijven zijn benaderd voor een interview. Er is vooraf een brief gestuurd waarin de interviews werden aangekondigd en deze is namens de VBZO de deur uit gegaan (zie Bijlage XIII). Dit is zo gedaan omdat een ondertekening van de VBZO waarschijnlijk tot meer vertrouwen en welwillendheid kan leiden onder de ondernemers om hun medewerking te verlenen. Een aantal van deze ondernemers vielen hierna alsnog af, doordat deze te kennen gaven niet te kunnen of willen deelnemen aan een interview, om wat voor reden dan ook. Gedurende de interviewronde zijn er nog een aantal bedrijven op de lijst bijgekomen. Tijdens het proces kwamen er nieuwe zaken aan het licht, waardoor het van belang was om een aantal bedrijven aan de lijst toe te voegen.

De interviews vonden plaats gedurende de periode maart tot en met juni 2005. De interviews hadden het karakter van een open gesprek en duurden gemiddeld zo'n anderhalf tot twee uur. Deze interviews werden afgenomen door dhr. Van Reemst waarbij in hij in bijna alle gevallen werd geassisteerd door P.A. Smale, stagiair van dhr. J.R.A Boertjens, die samen met dhr. Van Reemst deze opdracht uitvoerde voor het Ministerie van Economische Zaken en de Gemeente Groningen. In een aantal gevallen was dhr. Boertjens ook bij de interviews aanwezig.

De interviews hadden het karakter van een open gesprek, omdat verwacht werd dat op deze manier de meeste informatie boven tafel zou worden gehaald. In veel gevallen kende dhr. Van Reemst de geïnterviewden al, wat een gevoel van vertrouwen schiep voor de geïnterviewde. In bijna alle gevallen werd er gesproken met een directeur, eigenaar of bedrijfsleider. De gesprekken waren open van karakter, maar waren niet ongestructureerd. Er is een vragenlijst opgesteld (zie bijlage XII) in samenwerking met Prof. P.H. Pellenbarg van de Rijksuniversiteit Groningen die P.A. Smale vanuit de universiteit in deze scriptie begeleidde.

Aan deze vragenlijst werd het gesprek als het ware opgehangen; ze fungeerde als 'kapstok'. De vragenlijst is in drie stukken op te delen. Het eerste gedeelte betreft vragen over de tevredenheid van de ondernemer met de locatie en situatie waar ze zich in bevinden. Het tweede gedeelte bevat vragen die ingaan op de (investerings)plannen die bedrijven hebben. Het derde gedeelte betreft vragen die ingaan op die plannen en of die plannen ook beïnvloed zijn door het Masterplan van de Gemeente Groningen. Dat laatste gedeelte is waar het om draait, dit is als het ware de hamvraag. Deze is verwoord in vraag 10 van de vragenlijst (zie Bijlage XII) en is op een dergelijke manier opgesteld dat er een zo betrouwbaar mogelijk antwoord uit afgeleid kan worden. Door te vragen wat de ondernemer gaat doen met zijn investeringsplannen als het Masterplan direct wordt uitgevoerd, pas over twee jaar, of geheel niet, kan afgeleid worden wat zijn mogelijke gedrag zou zijn in verschillende situaties. Aan de hand van de antwoorden op deze vraag kan de investeringsbereidheid onder de ondernemers als gevolg van het Masterplan van de gemeente in kaart worden gebracht.

De gesprekken met de ondernemers hadden een vertrouwelijk karakter. De inhoud van de gesprekken bleef bekend binnen een kleine groep mensen. De uitkomsten van de gesprekken zijn uiteindelijk geaggregeerd en geanonimiseerd. Hier is voor gekozen om de ondernemers een gevoel van vertrouwen te geven, waardoor zij tijdens het gesprek het gevoel hebben vrij te kunnen spreken. Anders bestaat er de kans dat ondernemers niet het achterste van hun tong laten zien.

7.3 Uitkomsten interviews

De antwoorden uit de interviews zijn naderhand gecategoriseerd en verwerkt in een statistisch analyse programma (SPSS). Omdat de interviews het karakter hadden van een open gesprek, is er voor gekozen om niet vooraf de antwoorden te categoriseren. Dit om de antwoorden van de ondernemers zo natuurgetrouw te kunnen houden. Helaas zijn er enkele Missing Values tussen de antwoorden. De oorzaak hiervan zijn verschillend; in sommige gevallen was de tijd te kort alle vragen te stellen en in andere gevallen verliep het gesprek op een dusdanige manier, dat sommige vragen niet meer aan bod kwamen. Het aantal Missing Values is echter niet bijzonder groot, het gaat slechts om een aantal gevallen. Bovendien is de cruciale vraag 10 in alle gevallen wel beantwoord. De invloed van de Missing Values op de uitkomsten van het onderzoek zijn daardoor slechts gering. Eén van de dertig bedrijven is niet meegenomen in de analyse van de antwoorden op de vragen. De reden hiervoor is dat dit bedrijf niet gelegen is op het plangebied, maar zich binnenkort wel op het gebied gaat vestigen. Doordat het bedrijf nog niet op het gebied gevestigd was leverde dit zoveel Missing Values op dat ervoor gekozen is om dit bedrijf niet mee te nemen in de analyse. Derhalve zal voor de analyse van de interviews het totaal aantal cases 29 zijn.

7.3.1 Uitstraling van de eigen omgeving

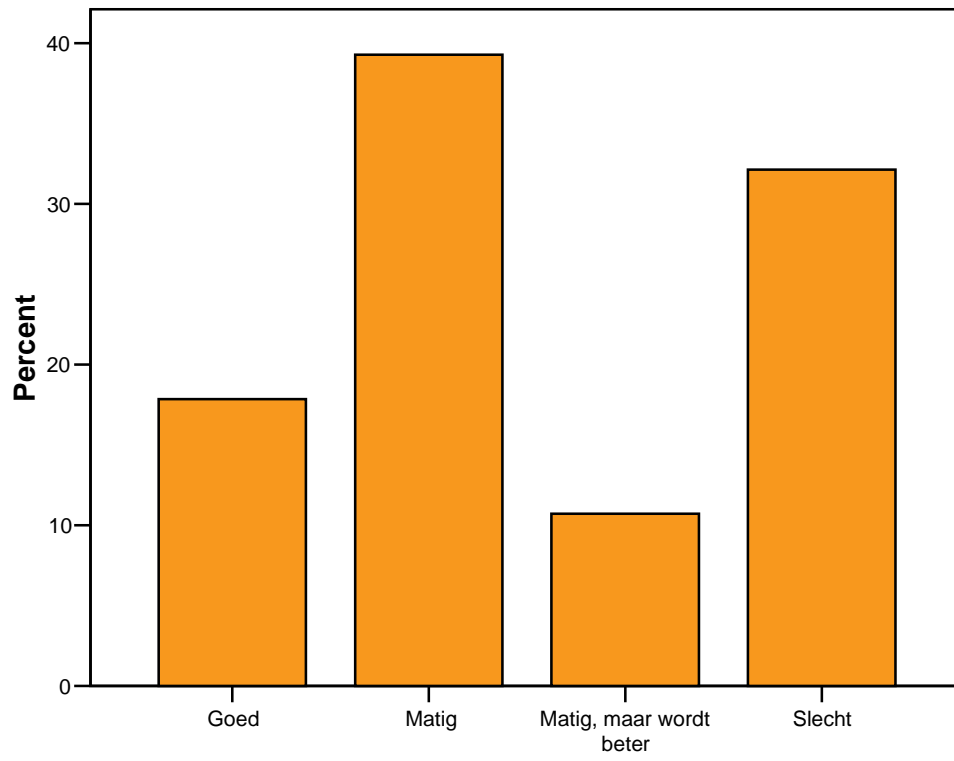
De eerste vraag uit de lijst had betrekking op de uitstraling van de omgeving en wat de ondernemer daarvan vindt. Van de 29 geïnterviewde ondernemers zijn er slechts vier die van mening zijn dat de omgeving een goede uitstraling heeft (zie tabel 7.1 en figuur 7.1). Dat komt overeen met een percentage van ongeveer 17 procent van het totaal aantal ondervraagden. Verreweg de meeste ondernemers vinden de uitstraling van de omgeving matig of slecht, al zijn er wel drie ondernemers die vinden dat het beter aan het worden is. Een grote meerderheid van meer dan 80 procent is dus van mening dat het terrein een matig tot slechte uitstraling heeft. Een opknopbeurt van het terrein is wat deze ondernemers betreft dus gerechtvaardigd.

Uitstraling van de omgeving

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Goed	5	17,2	17,9	17,9
	Matig	11	37,9	39,3	57,1
	Matig, maar wordt beter	3	10,3	10,7	67,9
	Slecht	9	31,0	32,1	100,0
	Total	28	96,6	100,0	
Missing	99	1	3,4		
Total		29	100,0		

(Tabel 7.1: Uitstraling van de omgeving)

Uitstraling van de omgeving



(Figuur 7.1: Uitstraling van de omgeving)

7.3.2 Uitstraling van het eigen pand

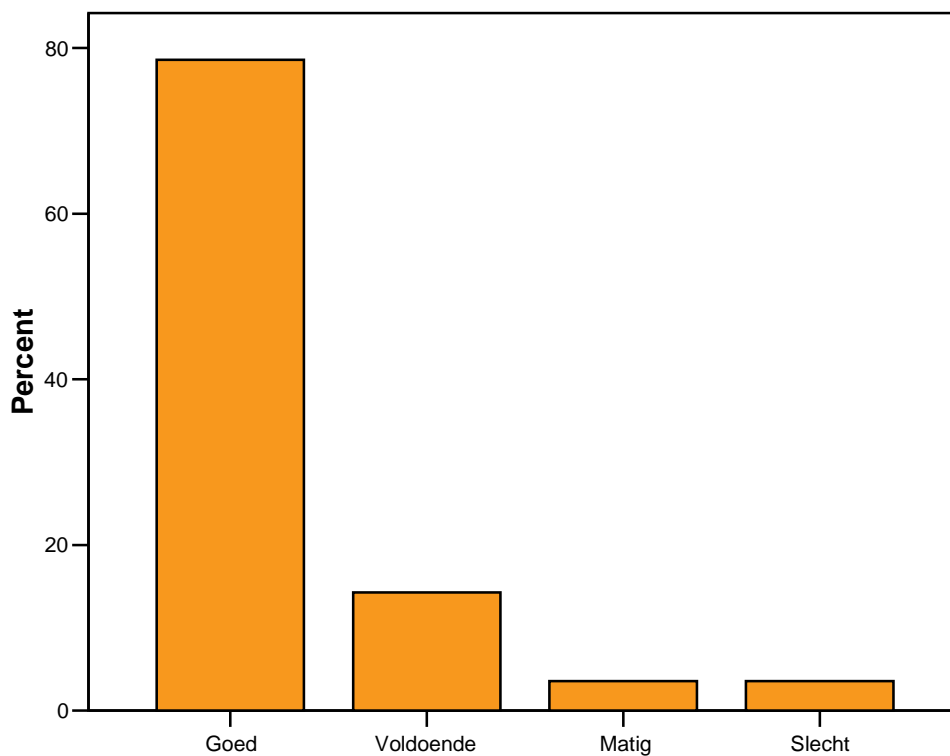
De tweede vraag heeft betrekking op de uitstraling van het eigen pand. Bijna alle ondernemers die geïnterviewd zijn, zijn van mening dat hun eigen pand een goede of voldoende uitstraling heeft (zie tabel 7.2 en figuur 7.2). Slechts in een enkel geval is men ontevreden over de uitstraling van het eigen pand. Deze ondernemers gaven wel aan dat er op korte termijn iets aan gedaan zal worden.

Uitstraling van het eigen pand

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Goed	22	75,9	78,6	78,6
	Voldoende	4	13,8	14,3	92,9
	Matig	1	3,4	3,6	96,4
	Slecht	1	3,4	3,6	100,0
	Total	28	96,6	100,0	
Missing	99	1	3,4		
Total		29	100,0		

(Tabel 7.2: Uitstraling van het eigen pand)

Uitstraling van het eigen pand



(Figuur 7.2: Uitstraling van het eigen pand)

7.3.3 Uitstraling van het pand van belang

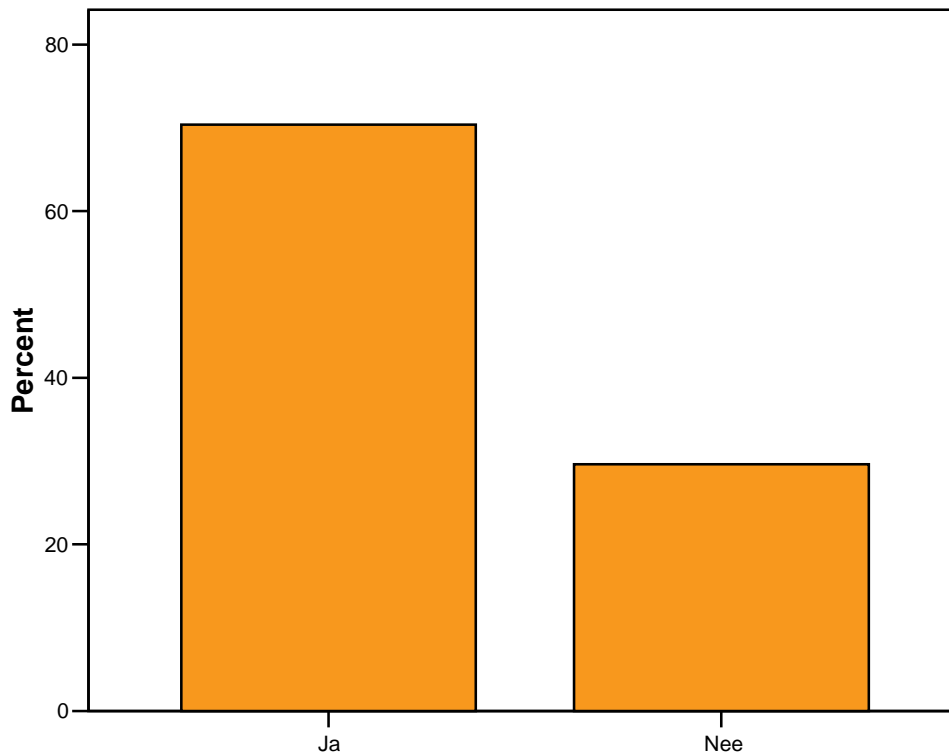
Bij de vorige vraag antwoordde het grootste deel van de ondervraagden dat de uitstraling van hun eigen pand goed of voldoende was. Bij de vraag of de uitstraling van hun pand ook van belang was, bijvoorbeeld voor hun klanten, antwoordde een kleiner deel positief (zie tabel 7.3 en figuur 7.3). Zo'n 30 procent van de ondervraagde ondernemers vindt de uitstraling van het pand niet zozeer van belang, tegenover bijna 70 procent die dat wel vindt. Een deel van de ondernemers zegt dus dat ze een goede tot voldoende uitstraling hebben, maar die eigenlijk niet nodig te hebben. De reden hiervoor is omdat er weinig tot geen klanten bij hun bedrijf komen, of dat ze een product hebben dat weinig uitstraling heeft.

Uitstraling van het pand van belang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	19	65,5	70,4	70,4
	Nee	8	27,6	29,6	100,0
	Total	27	93,1	100,0	
Missing	99	2	6,9		
Total		29	100,0		

(Tabel 7.3: Uitstraling van het pand van belang)

Uitstraling van het pand van belang



(Figuur 7.3: Uitstraling van het pand van belang)

7.3.4 Tevredenheid eigen pand en locatie

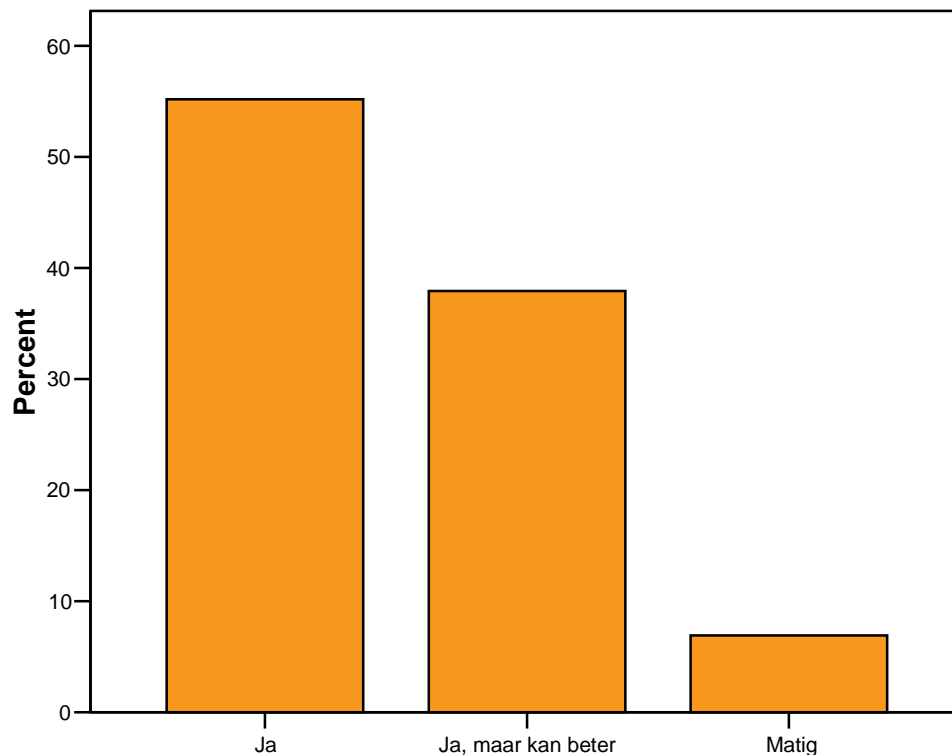
Op de vraag of de ondernemers ook tevreden zijn met hun huidige pand en locatie antwoordde iets meer dan de helft van de ondervraagden dat ze tevreden zijn (zie tabel 7.4 en figuur 7.4). Bijna 38 procent van de geïnterviewden was wel tevreden, maar het kon beter. Dat had te maken met toekomstverwachtingen; sommige bedrijven verwachten dat de bereikbaarheid beter gaat worden en daarmee ook hun locatie. Andere bedrijven verwachten juist dat de bereikbaarheid voor hun locatie gaat verslechteren en zien het dus minder positief in. Ook zijn er bedrijven in deze categorie die tevreden zijn met de locatie, maar die tegen de grenzen van hun eigen groeimogelijkheden aanlopen. Deze ondernemers hebben geen uitbreidingsmogelijkheden meer op hun eigen terrein en het is voor hen nog onduidelijk of ze in de toekomst op de huidige locatie door kunnen gaan.

Tevredenheid eigen pand en locatie

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	16	55,2	55,2	55,2
	Ja, maar kan beter	11	37,9	37,9	93,1
	Matig	2	6,9	6,9	100,0
	Total	29	100,0	100,0	

(Tabel 7.4: Tevredenheid met het eigen pand en locatie)

Tevredenheid eigen pand en locatie



(Figuur 7.4: Tevredenheid met het eigen pand en locatie)

7.3.5 Communicatie met de Gemeente/VBZO

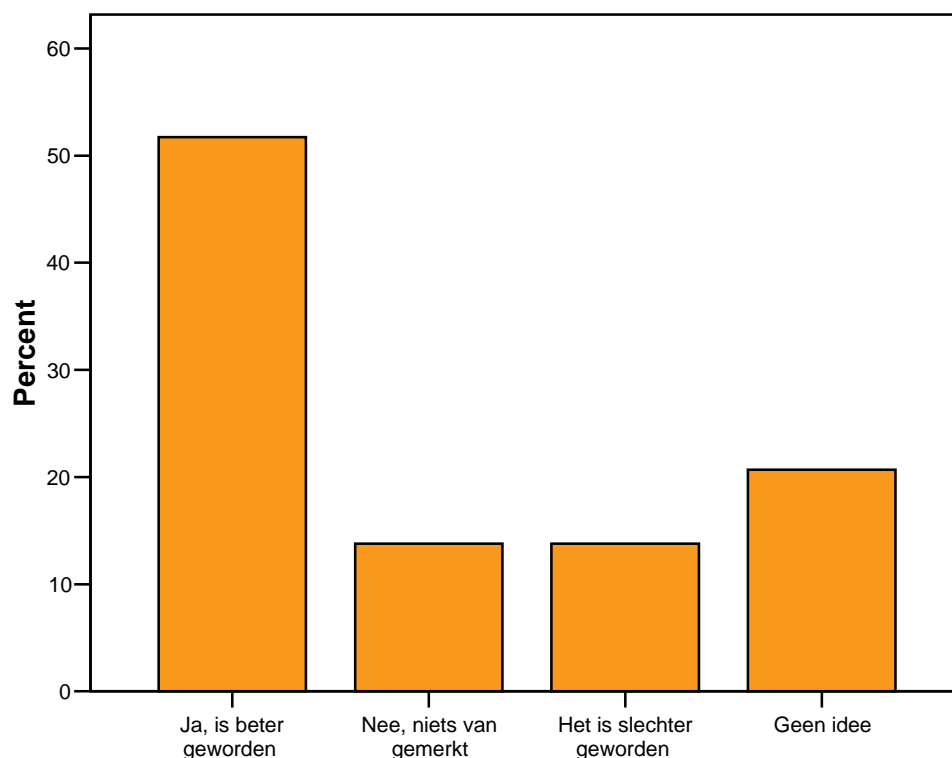
De communicatie tussen de ondervraagde ondernemers en de Gemeente en de VBZO, is volgens iets meer dan de helft van de ondernemers in de afgelopen twee jaar verbeterd (zie tabel 7.5 en figuur 7.5). Deze ondernemers zijn te spreken over de manier waarop er informatie wordt verstrekt en de formele en informele manier waarop het Masterplan aan de ondernemers wordt gepresenteerd. De rest van de ondervraagde ondernemers zijn ongeveer evenredig verdeeld. Een deel heeft niets van een verbetering gemerkt, een deel vindt dat de communicatie juist slechter is geworden en een ander deel heeft geen idee. Een kleine helft van de ondervraagde ondernemers is dus niet van mening dat de communicatie verbeterd is. Deze groep moet beter geïnformeerd worden en beter bij de revitalisering worden betrokken.

Communicatie met de Gemeente/VBZO

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, is beter geworden	15	51,7	51,7	51,7
	Nee, niets van gemerkt	4	13,8	13,8	65,5
	Het is slechter geworden	4	13,8	13,8	79,3
	Geen idee	6	20,7	20,7	100,0
	Total	29	100,0	100,0	

(Tabel 7.5: Verbetering van de communicatie met de Gemeente en/of VBZO)

Communicatie met de Gemeente/VBZO



(Figuur 7.5: Verbetering van de communicatie met de Gemeente en/of VBZO)

7.3.6 Verbetering en verduidelijking van het Masterplan

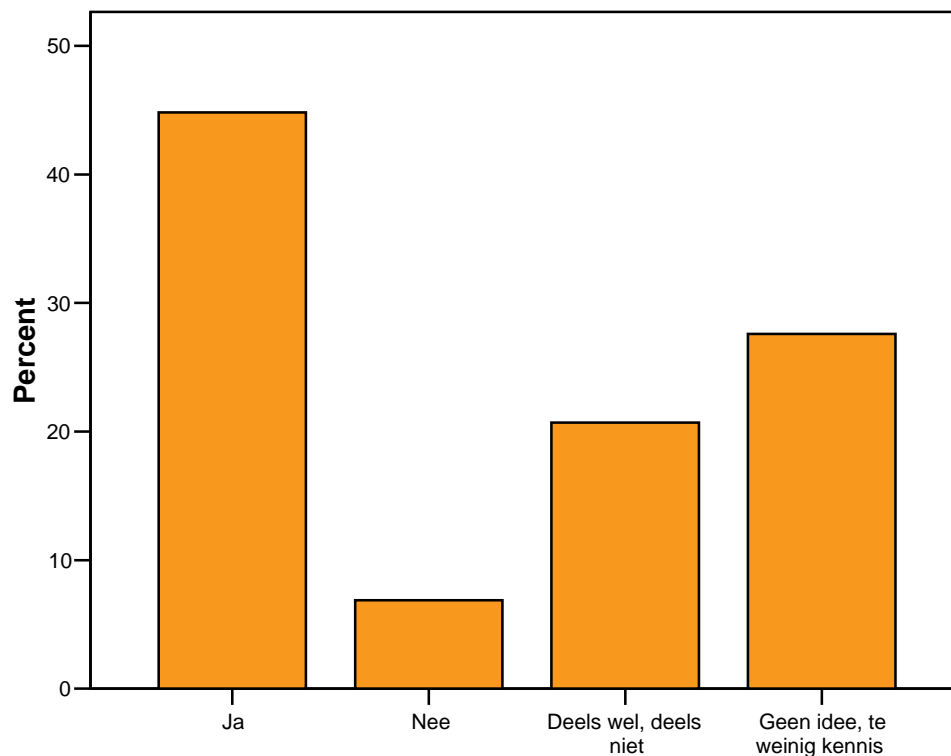
Ongeveer 45 procent van de ondervraagde ondernemers zijn tevreden over het Masterplan (zie tabel 7.6 en figuur 7.6). Zij denken vooral dat door de uitvoering van het Masterplan het gehele terrein een upgrading zal krijgen en dat de bereikbaarheid aanzienlijk zal verbeteren. Zo'n twintig procent van de geïnterviewden is het hier slechts deels mee eens. Voor een deel vinden ze dat het Masterplan een verbetering tot gevolg zal hebben, maar is er nog veel onduidelijk. Ook zijn er ondernemers die het plan voor het gehele gebied prima vinden maar in hun eigen nabijheid niet geheel tevreden zijn. Iets meer dan een kwart van de ondervraagden heeft er geen zicht op of het Masterplan tot een verbetering zal leiden. Voor deze groep kan de informatievoorziening dus beter. Slechts een klein deel is van mening dat het Masterplan geen verbetering is voor het gehele bedrijventerrein.

Verbetering en verduidelijking Masterplan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	13	44,8	44,8	44,8
	Nee	2	6,9	6,9	51,7
	Deels wel, deels niet	6	20,7	20,7	72,4
	Geen idee, te weinig kennis	8	27,6	27,6	100,0
	Total	29	100,0	100,0	

(Tabel 7.6: Verbetering en verduidelijking van het Masterplan)

Verbetering en verduidelijking Masterplan



(Figuur 7.6: Verbetering en verduidelijking van het Masterplan)

7.3.7 Plannen voor uitbreiding of verbouwing

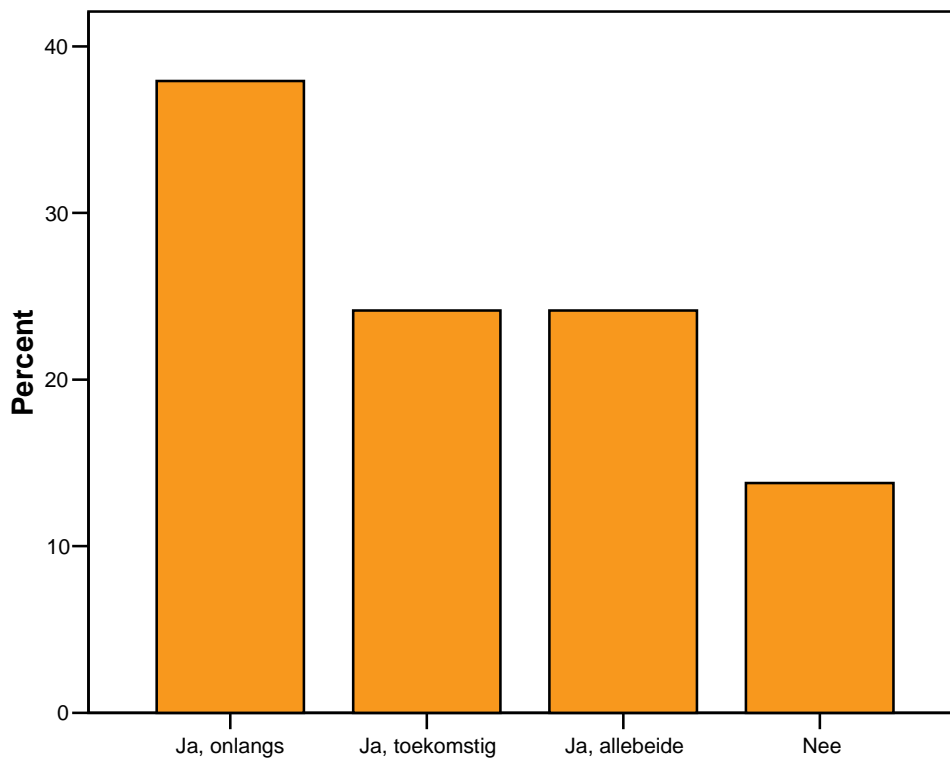
Een groot deel van de ondervraagde ondernemers heeft onlangs verbouwd of uitgebreid, of gaat dat nog doen, of een combinatie van beide antwoorden (zie tabel 7.7 en figuur 7.7). Gezamenlijk komt deze groep op ongeveer 86 procent van het totaal, een aanzienlijk aantal. Dit geeft aan dat de bedrijven niet stilzitten; er wordt continue geïnvesteerd. Slechts een klein deel had de laatste tijd niet verbouwd of uitgebreid en is dat voorlopig ook niet van plan.

Plannen voor uitbreiding of verbouwing

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, onlangs	11	37,9	37,9	37,9
	Ja, toekomstig	7	24,1	24,1	62,1
	Ja, allebeide	7	24,1	24,1	86,2
	Nee	4	13,8	13,8	100,0
	Total	29	100,0	100,0	

(Tabel 7.7: Plannen voor uitbreiding of verbouwing)

Plannen voor uitbreiding of verbouwing



(Figuur 7.7: Plannen voor uitbreiding of verbouwing)

7.3.8 Hervestiging op de middellange termijn overwogen

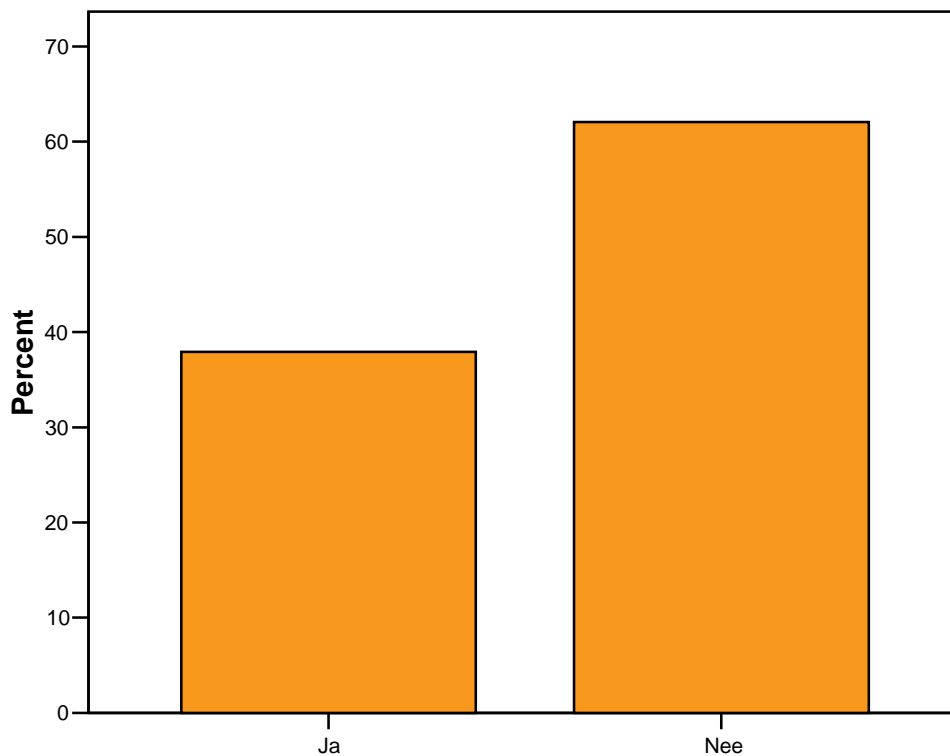
Het grootste gedeelte van de ondervraagde ondernemers overweegt niet om op middellange termijn te gaan verhuizen (zie tabel 7.8 en figuur 7.8). Ongeveer 62 procent van de ondernemers wil blijven zitten waar ze nu gevestigd zijn. Een aanzienlijk deel van de ondernemers heeft echter wel overwogen om te gaan verhuizen. Sommige daarvan hebben al vergevorderde plannen, anderen spelen slechts nog met de gedachte. De factoren die meewegen in de overweging om te hervestigen zijn verschillend, het Masterplan is er één van. Meer hierover in paragraaf 7.3.12.

Hervestiging overwogen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	11	37,9	37,9	37,9
	Nee	18	62,1	62,1	100,0
	Total	29	100,0	100,0	

(Tabel 7.8: Hervestiging op de middellange termijn overwogen)

Hervestiging overwogen



(Figuur 7.8: Hervestiging op de middellange termijn overwogen)

7.3.9 Nieuwe kansen ten gevolge van het Masterplan

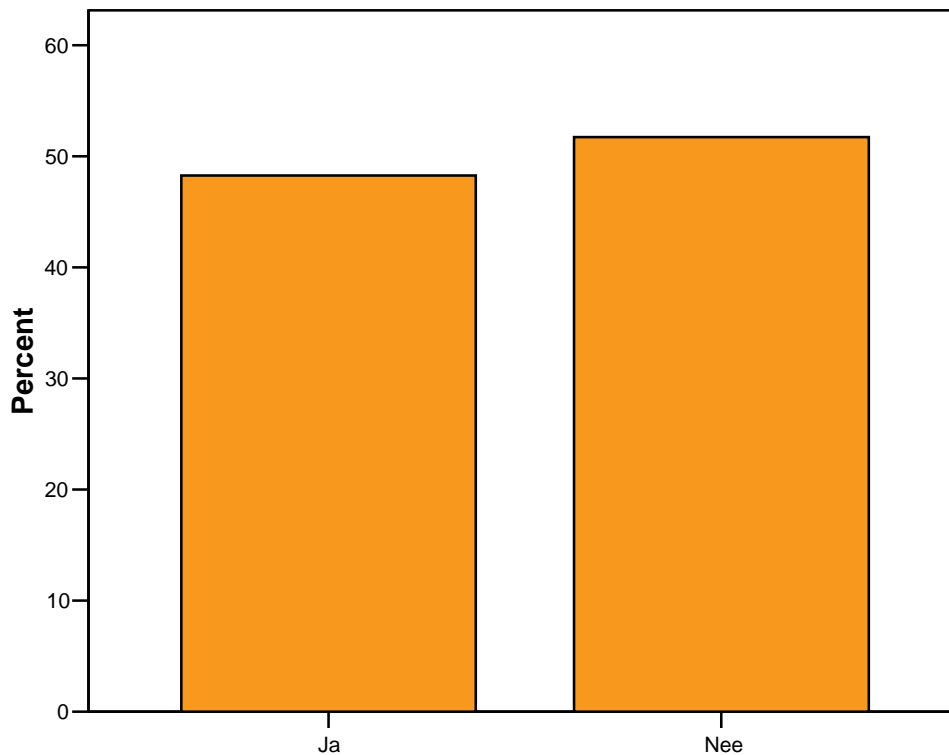
Bijna de helft van de geïnterviewden ziet kansen voor hun bedrijf ten gevolge van het Masterplan (zie tabel 7.9 en figuur 7.9). Sommige bedrijven zien voor hun bedrijf kansen in het beheer en onderhoud, anderen denken meer klanten te kunnen krijgen doordat de bereikbaarheid beter wordt en de drukte zal toenemen. Diezelfde drukte is voor sommige bedrijven echter juist een bedreiging. Er zijn ook ondernemers die een product hebben dat weinig uitstraling heeft. Ze zijn er niet bij gebaat dat het terrein heel erg opgeknapt wordt. Zij zijn bang dat ze na de upgrading niet meer goed in het plaatje passen. Meer dan de helft van de ondervraagde ondernemers ziet geen kansen voor het eigen bedrijf.

Nieuwe kansen tgv het Masterplan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	14	48,3	48,3	48,3
	Nee	15	51,7	51,7	100,0
	Total	29	100,0	100,0	

(Tabel 7.9: Nieuwe kansen ten gevolge van het Masterplan)

Nieuwe kansen tgv het Masterplan



(Figuur 7.9: Nieuwe kansen ten gevolge van het Masterplan)

7.3.10 Belangrijkste investeringsonderdelen uit het Masterplan

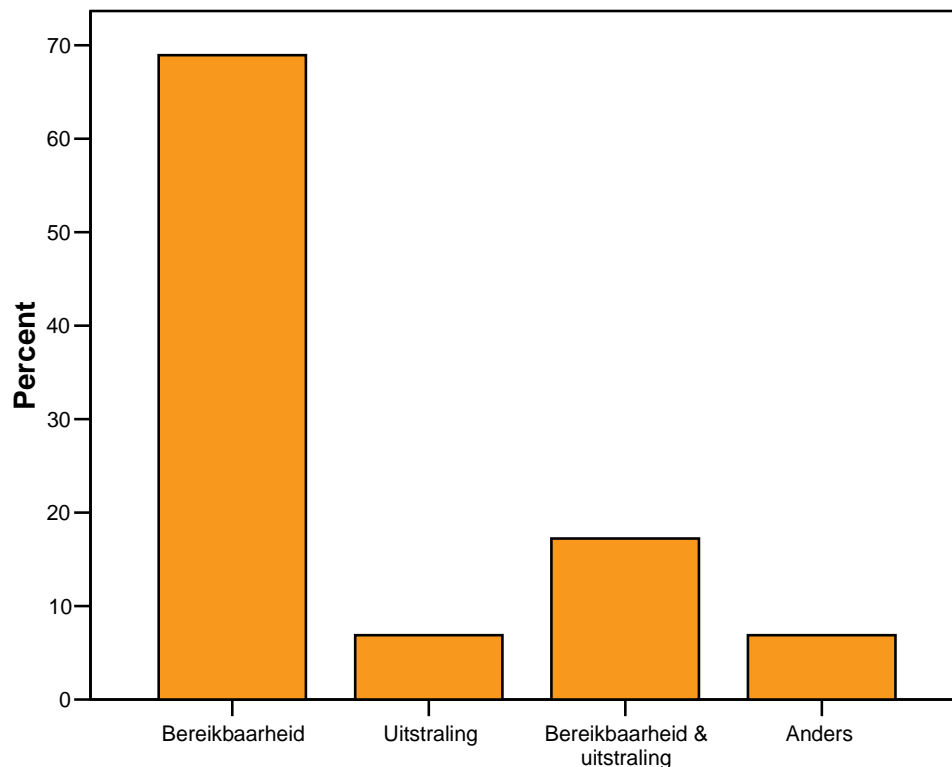
Verreweg het belangrijkste gedeelte uit het Masterplan is de investering in de bereikbaarheid van het revitaliseringsgebied (zie tabel 7.10 en figuur 7.10). Voor 69 procent van de ondervraagden is dit het belangrijkste onderdeel, een aantal noemt daarbij ook nog de uitstraling in combinatie met de bereikbaarheid. De bereikbaarheid komt echter ook bij deze ondernemers op de eerste plaats. Andere onderdelen hadden betrekking op een goede implementering van parkmanagement en de handhaving door de Gemeente Groningen op het gebied.

Belangrijkste onderdelen Masterplan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Bereikbaarheid	20	69,0	69,0	69,0
Uitstraling	2	6,9	6,9	75,9
Bereikbaarheid & uitstraling	5	17,2	17,2	93,1
Anders	2	6,9	6,9	100,0
Total	29	100,0	100,0	

(Tabel 7.10: Belangrijkste investeringsonderdelen uit het Masterplan)

Belangrijkste onderdelen Masterplan



(Figuur 7.10: Belangrijkste investeringsonderdelen uit het Masterplan)

7.3.11 Toevoegingen aan het Masterplan

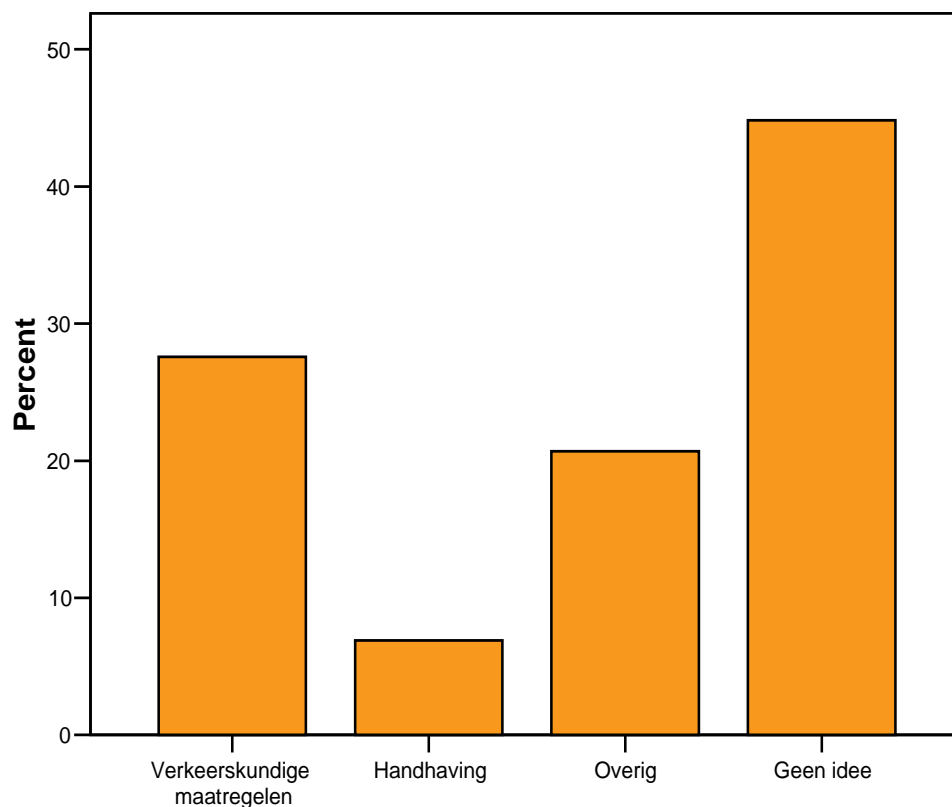
Het grootste gedeelte van de geïnterviewden weet niet wat er nog toegevoegd zou moeten worden aan het Masterplan (zie tabel 7.11 en figuur 7.11). Sommigen geven aan daarvoor niet genoeg op de hoogte te zijn, anderen missen gewoonweg niets in het gehele plan. Bijna 28 procent van de ondervraagden hadden liever andere verkeerskundige maatregelen gezien in het Masterplan. Deze variëren van een rotonde voor het eigen bedrijfspand tot de aanleg van een afrit bij de Antwerpenbrug en de (versnelde) aanleg van de Zuidtangent. Andere zaken betreffen de handhaving, de aanleg van recreatiemogelijkheden voor werknemers, een cluster van recyclebedrijven, concretisering van het Masterplan, meer inzet op bepaalde gebieden en parkmanagement. Meer hierover in paragraaf 7.4 en 7.5.

Toevoegingen Masterplan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Verkeerskundige maatregelen	8	27,6	27,6	27,6
	Handhaving	2	6,9	6,9	34,5
	Overig	6	20,7	20,7	55,2
	Geen idee	13	44,8	44,8	100,0
	Total	29	100,0	100,0	

(Tabel 7.11: Toevoegingen aan het Masterplan)

Toevoegingen Masterplan



(Figuur 7.11: Toevoegingen aan het Masterplan)

7.3.12 De invloed van het Masterplan op investeringen van ondernemers

Om deze vragen is het eigenlijk allemaal te doen. Wat zijn de ondernemers op het revitaliseringsgebied nu van plan, houden deze plannen ook verband met de uitvoering van het Masterplan en in welke mate? Deze vraag is in drieën opgesplitst, er is de ondernemers gevraagd wat ze gaan doen wanneer het Masterplan binnenkort wordt uitgevoerd, wat ze gaan doen als het niet wordt uitgevoerd en wat ze gaan doen als het over twee jaar wordt uitgevoerd.

Wanneer het Masterplan binnenkort wordt uitgevoerd is dat voor vijf van de ondervraagde ondernemers van invloed op hun eventuele investeringsplannen. Dit komt overeen met een percentage van 18,5 van het totaal. Ook wanneer het Masterplan niet wordt uitgevoerd of twee jaar later is dat voor diezelfde ondernemers van invloed op hun eventuele investeringsplannen (zie tabellen 7.12, 7.13 & 7.14 en figuren 7.12, 7.13 & 7.14). De investeringen van de bedrijven en hun beweegredenen verschillen echter nogal (zie tabel 7.15).

Masterplan binnenkort uitgevoerd

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Geen invloed	24	82,8	82,8	82,8
	Van invloed	5	17,2	17,2	100,0
	Total	29	100,0	100,0	

(Tabel 7.12: Het Masterplan wordt binnenkort uitgevoerd)

Masterplan niet uitgevoerd

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Geen invloed	24	82,8	82,8	82,8
	Van invloed	5	17,2	17,2	100,0
	Total	29	100,0	100,0	

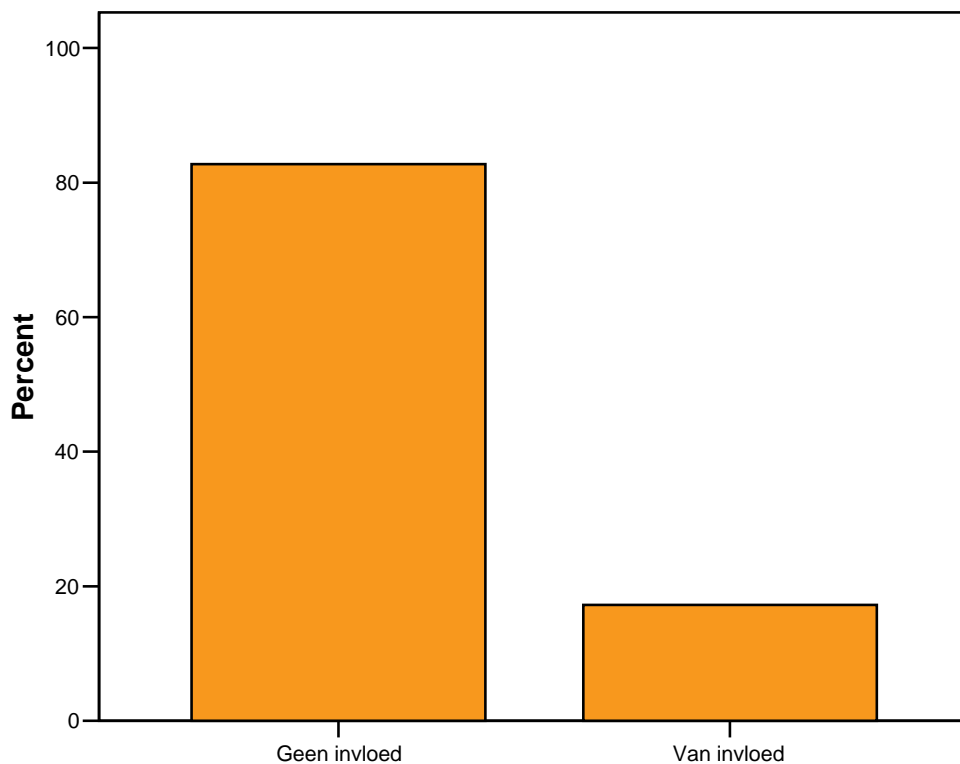
(Tabel 7.13: Het Masterplan wordt niet uitgevoerd)

Masterplan over twee jaar uitgevoerd

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Geen invloed	24	82,8	82,8	82,8
	Van invloed	5	17,2	17,2	100,0
	Total	29	100,0	100,0	

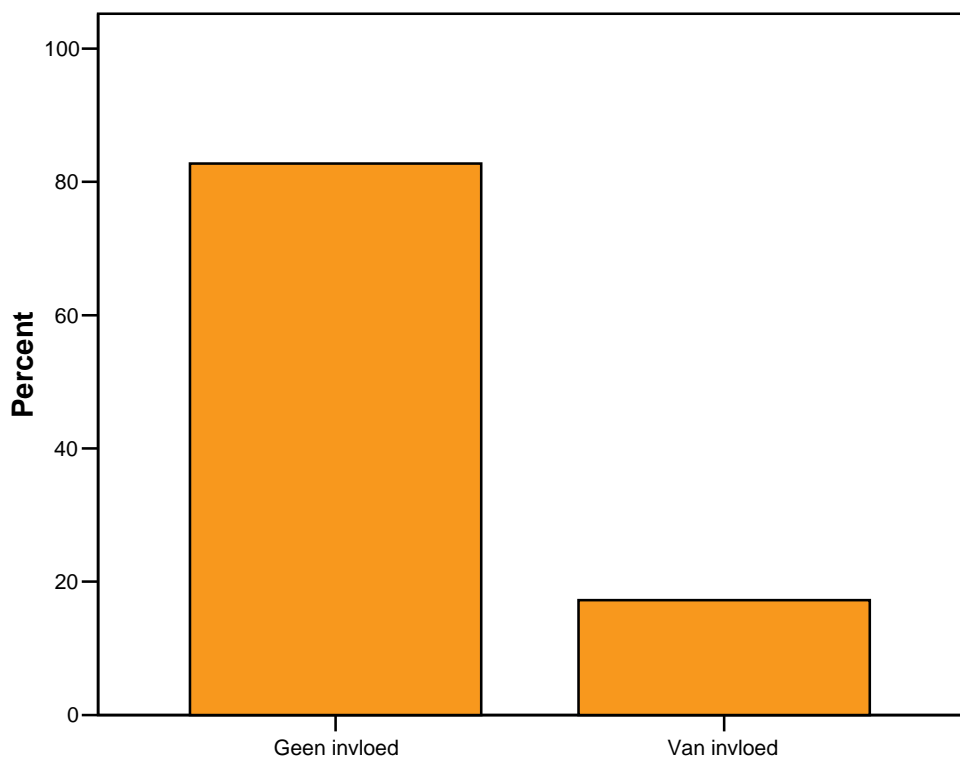
(Tabel 7.14: Het Masterplan wordt over twee jaar uitgevoerd)

Masterplan binnenkort uitgevoerd



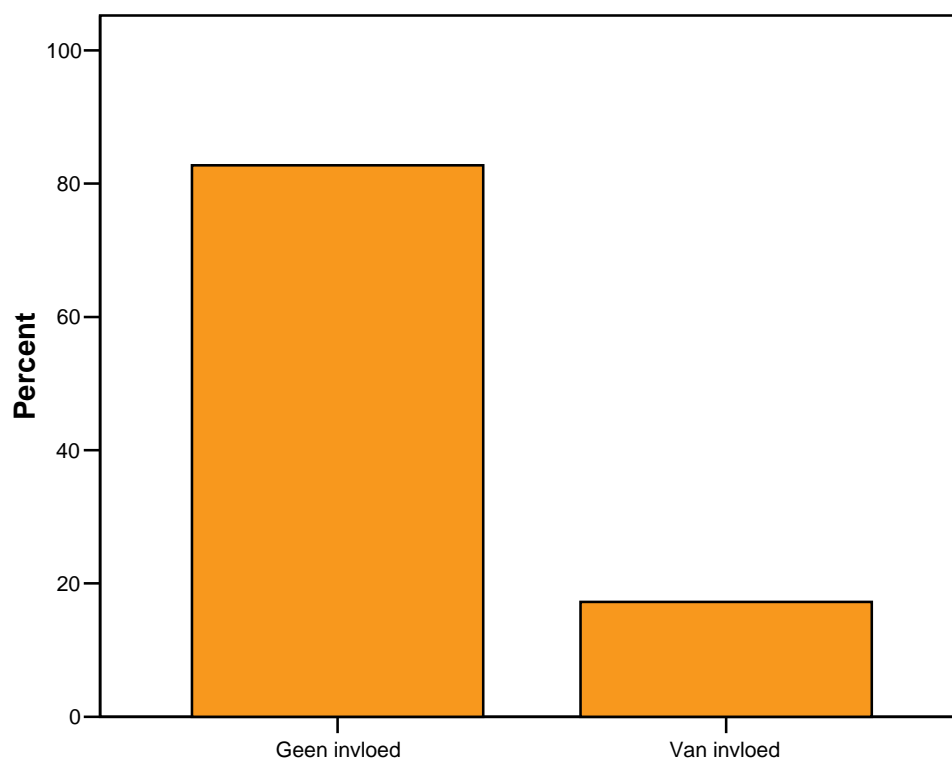
(Figuur 7.12: Het Masterplan wordt binnenkort uitgevoerd)

Masterplan niet uitgevoerd



(Figuur 7.13: Het Masterplan wordt niet uitgevoerd)

Masterplan over twee jaar uitgevoerd



(Figuur 7.14: Het Masterplan wordt over twee jaar uitgevoerd)

Investeren	Masterplan binnenkort uitgevoerd	Masterplan niet uitgevoerd	Masterplan over twee jaar uitgevoerd
Bedrijf 1	Investeren	Niet investeren	Afwachten
Bedrijf 2	Investeren	Afwachten	Afwachten
Bedrijf 3	Wellicht nieuwbouw op dit terrein	Verhuizen	Wellicht blijven
Bedrijf 4	Wellicht nieuwbouw op dit terrein	Verhuizen	Wellicht blijven
Bedrijf 5	Gekozen voor nieuwbouw	Verhuisd	Wellicht verhuisd

(Tabel 7.15: Beweegredenen voor het al dan niet investeren ten gevolge van het Masterplan)

Bedrijf 1 gaat als het Masterplan binnenkort zou worden uitgevoerd de achterkant van het bedrijf een upgrading geven. Dit omdat deze ondernemer verwacht dat er dan meer verkeer langs het pand komt en hij dan het achterterrein wat meer aanzien wil geven. Wanneer het Masterplan niet wordt uitgevoerd laat hij de achterzijde van het pand zoals het nu is. Wanneer het Masterplan over twee jaar wordt uitgevoerd wacht hij tot die tijd met deze investering.

Het tweede bedrijf wil graag een bedrijfsverzamelgebouw op het terrein neerzetten als de plannen van de Gemeente Groningen allemaal doorgaan. Deze ondernemer verwacht dat er door de upgrading en de verbeterde bereikbaarheid er een grotere kans van slagen is voor zijn investering. Wanneer het Masterplan niet of over twee jaar wordt uitgevoerd zal hij afwachten met zijn investering.

Bedrijf 3 is gevestigd in een verouderd pand en zal op middellange termijn een nieuw pand moeten bouwen. Als de kwaliteit van het terrein goed genoeg is, wil deze ondernemer wel op het terrein blijven. Als het Masterplan dus binnenkort of over twee jaar wordt uitgevoerd en de kwaliteit van het terrein verbetert, zal hij overwegen om hier te blijven en een nieuw pand neer te zetten. Wanneer het Masterplan niet uitgevoerd wordt en de situatie niet verandert gaat hij zeker verhuizen.

Hetzelfde gaat op voor Bedrijf 4, welke in een vergelijkbare situatie zit. Deze ondernemer moet over een aantal jaren ook verhuizen en twijfelt of hij op het terrein wil blijven of verhuizen. Overigens is deze ondernemer tijdens het gesprek van gedachten veranderd als gevolg van enkele investeringsmaatregelen uit het Masterplan, die tijdens het gesprek naar voren kwamen. Het gaat om specifieke maatregelen in de ontsluiting en het verkleinen van kavelgroottes waar hij voorafgaand aan het interview niets vanaf wist. Hierdoor is zijn mening bijgesteld in positieve zin en overweegt hij om toch op het terrein gevestigd te blijven. Dit voorbeeld geeft aan dat door een goede informatievoorziening een ondernemer op andere gedachten gebracht kan worden.

Het laatste bedrijf is eigenlijk een bijzonder geval, dit bedrijf gaat namelijk helemaal niet investeren in de nabije toekomst. Wat dit bedrijf zo bijzonder maakt, is dat zij al geïnvesteerd heeft, juist vanwege de aanstaande uitvoering van het Masterplan. Dit bedrijf was al gevestigd in het revitaliseringsgebied en moest een beslissing nemen om te gaan hervestigen, of nieuwbouw te plegen op de bestaande locatie. Uiteindelijk heeft dit bedrijf besloten een geheel nieuw pand te bouwen op de huidige locatie en het Masterplan is hierbij van grote invloed geweest. Zij zijn er destijds vanuit gegaan dat het gebied geüpgrade zou worden en dit is van invloed geweest op hun beslissing om hier te blijven. Was het Masterplan er niet geweest, of pas over enkele jaren uitgevoerd, dan was dat van invloed geweest op hun beslissing. Wellicht waren ze dan verhuisd naar een andere locatie.

Voor de overige bedrijven geldt dat hun eventuele investeringsplannen niet worden beïnvloed door het Masterplan. Deze investeringsplannen zijn volgens hen puur bedrijfseconomisch. Of dat ook werkelijk zo is valt te betwijfelen. Zo zijn er een aantal ondernemers die inderdaad al plannen klaar hadden liggen om te gaan investeren, voordat er überhaupt sprake was van een Masterplan. Het lijkt er echter wel op dat hun voornemens niet alleen door de markt en de economische situatie bepaald worden, maar dat ze ook getriiggerd worden door de aanstaande revitalisering.

Van de 29 ondervraagde ondernemers hebben er 17 plannen om te gaan verbouwen of uitbreiden en/of hun activiteit te hervestigen. Hiervan hebben vier ondernemers aangegeven dat de uitvoering van het Masterplan van invloed is op hun eigen investeringsplannen. Het bedrijf dat al geïnvesteerd heeft met het oog op de toekomstige revitalisering, wordt hier verder buiten beschouwing gelaten. De andere 13 ondernemers geven zelf aan dat hun plannen puur bedrijfseconomisch zijn en niet afhangen van het Masterplan. Van tien van deze groep van 13 ondernemers klinkt het heel aannemelijk dat hun overwegingen om te investeren, dan wel te hervestigen niet afhangen van het Masterplan. Hun beweegredenen om te investeren zijn puur bedrijfseconomisch.

De overige drie ondernemers geven zelf aan dat hun eigen plannen compleet los staan van het Masterplan. Uit het gesprek bleek echter dat er wel degelijk een invloed van de aanstaande revitaliseringsplannen te bespeuren valt. Het eerste bedrijf heeft al tien jaar lang plannen om nieuwbouw te gaan plegen. De keuze of dat op het huidige terrein gebeurt of elders is nog niet genomen, maar dat er een nieuw gebouw moet komen staat al vast. Als gevolg van de veranderingen in het gebied die mede door de aanstaande revitalisering worden veroorzaakt, is dit bedrijf gedwongen om de investeringsplannen nu in praktijk te gaan brengen. De ondernemer bleef echter beweren dat deze investering puur om bedrijfseconomische redenen wordt verricht.

Het tweede bedrijf heeft al enkele jaren plannen om de voorgevel van het pand meer naar de weg toe te trekken. Hierdoor krijgen zij een betere zichtlocatie. Op dit moment zitten ze te ver van de weg af en zijn ze onvoldoende herkenbaar. Een zichtlocatie is voor dit bedrijf van belang, vooral voor hun klanten. Ook deze ondernemer beweert dat zijn investeringsplannen niets met het Masterplan te maken hebben, de plannen lagen er al langer. Ook in dit geval lijkt het erop alsof het Masterplan een bestaand investeringsvoornemen net dat extra zetje weet te geven.

Het laatste bedrijf geeft aan heel graag iets te willen ondernemen in de nautische hoek in de Finse haven, zoals die beschreven staat in het Masterplan (overigens geldt dat in mindere mate ook voor het hierboven besproken tweede bedrijf). Deze ondernemer heeft plannen voor deze haven en wil daar graag investeren. Hij zegt dat dit plan van hem niets te maken heeft met het Masterplan en dat hij al veel langer met dit idee rondloopt. Toch heeft het er alle schijn van dat zijn investeringsplannen getriiggerd worden door de plannen die de Gemeente Groningen met deze hoek heeft.

In totaal zijn er dus vier ondernemers die aangeven dat de uitvoering van het Masterplan van invloed is op hun beslissingen om te gaan investeren. Van drie ondernemers wordt vermoed dat het

Masterplan bij hun ook een rol speelt, al geven ze dat zelf niet toe. In totaal zijn er dus zeven van de 29 ondervraagde ondernemers waarbij de uitvoering van het Masterplan waarschijnlijk een rol speelt in hun beslissing om al dan niet te investeren. Dit komt overeen met een percentage van 24,1 van het totaal. Het is lastig om aan te geven of dit een hoog of juist een laag aantal is, omdat er nauwelijks een referentiekader is. In Hoofdstuk VI zijn revitaliseringsprojecten besproken uit andere gemeenten, maar harde cijfers zijn niet bekend. Het enige referentiekader is in dit geval het bedrag dat de overheid zelf gaat investeren. Dat wordt verderop besproken in paragraaf 7.6. Tenslotte kwam wel vaak naar voren dat ondernemers ook hun pand en omgeving beter zouden onderhouden als de omgeving ook een upgrading kreeg.

7.3.13 Financiële bijdrage in openbare investeringen

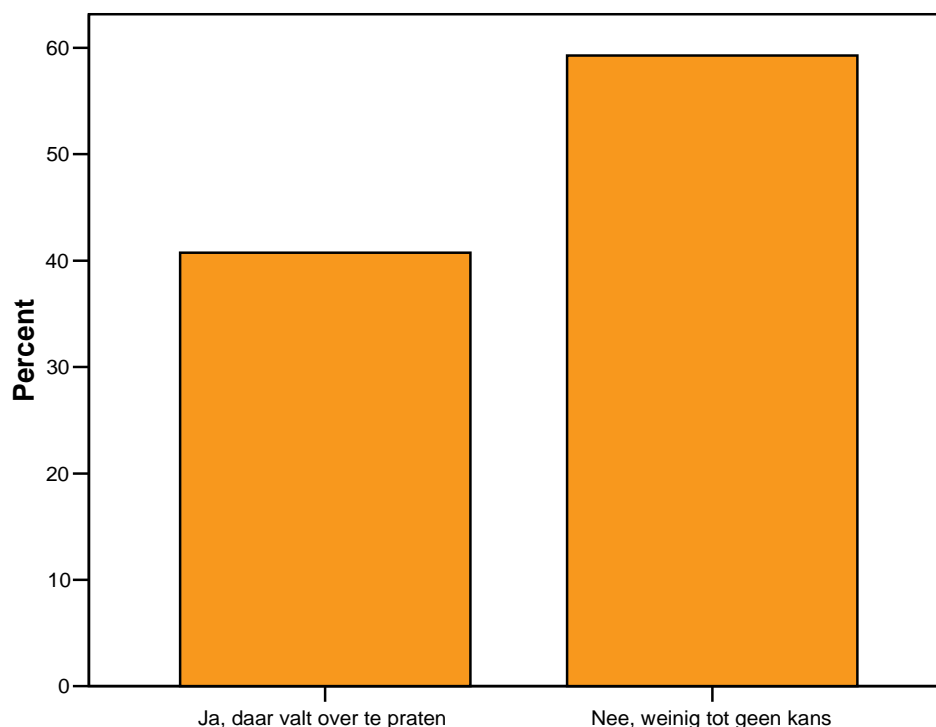
Op de vraag of de ondernemer er welwillend tegenover staat om bij te dragen in openbare investeringen, antwoordt het merendeel dat daar weinig tot geen kans toe bestaat (zie tabel 7.16 en figuur 7.15). Zo'n veertig procent van de ondervraagden antwoordt dat er altijd over valt te praten. Er is echter geen enkele ondernemer in deze categorie die op voorhand 'ja' zegt; eerst moet bekend zijn wat het oplevert en iedereen die er baat bij heeft zal er aan mee moeten doen.

Financiële bijdrage

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, daar valt over te praten	11	37,9	40,7	40,7
	Nee, weinig tot geen kans	16	55,2	59,3	100,0
	Total	27	93,1	100,0	
Missing	99	2	6,9		
Total		29	100,0		

(Tabel 7.16: Financiële bijdrage in openbare investeringen)

Financiële bijdrage



(Figuur 7.15: Financiële bijdrage in openbare investeringen)

7.3.14 Waardeoordeel parkmanagement

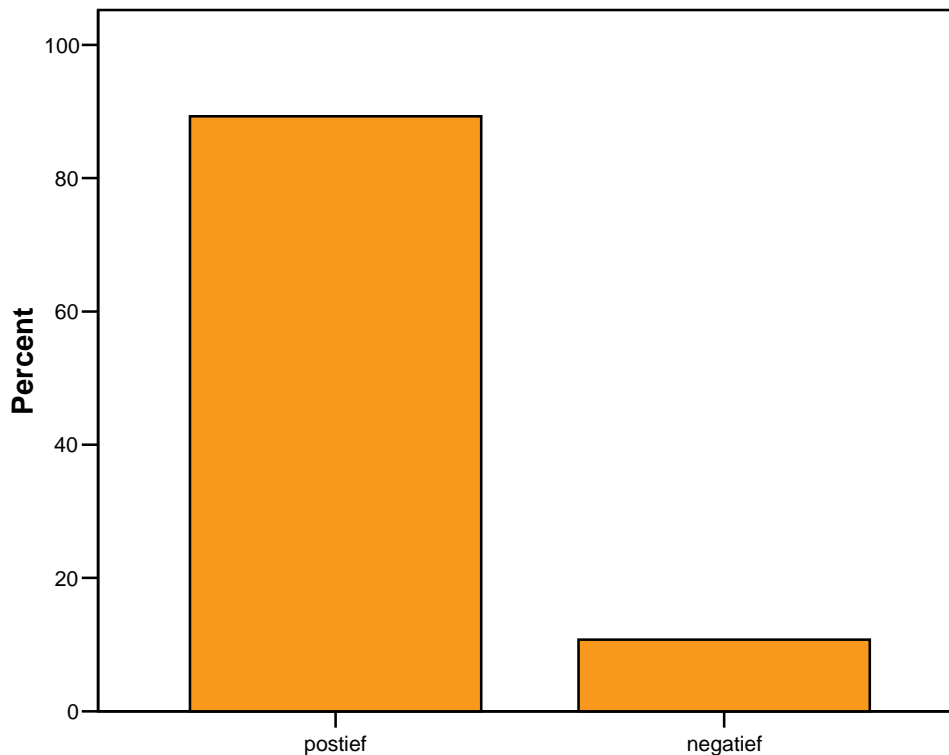
De meeste ondervraagde ondernemers zijn positief over het idee van parkmanagement, bijna negentig procent van het totaal (zie tabel 7.17 en figuur 7.16). Alles wat collectief kan gebeuren en wat kostenvoordelen met zich meebrengt is altijd meegenomen. Veel bedrijven regelen echter al wel de inkoop van bijvoorbeeld energie op concernniveau. Voor bepaalde zaken als onderhoud van groen, beveiliging, communicatie en afvalverwerking lijkt het de ondernemers wel nuttig.

Waardeoordeel Parkmanagement

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	positief	25	86,2	89,3	89,3
	negatief	3	10,3	10,7	100,0
	Total	28	96,6	100,0	
Missing	99	1	3,4		
Total		29	100,0		

(Tabel 7.17: Waardeoordeel parkmanagement)

Waardeoordeel Parkmanagement



(Figuur 7.16: Waardeoordeel parkmanagement)

7.3.15 Deelname aan parkmanagement

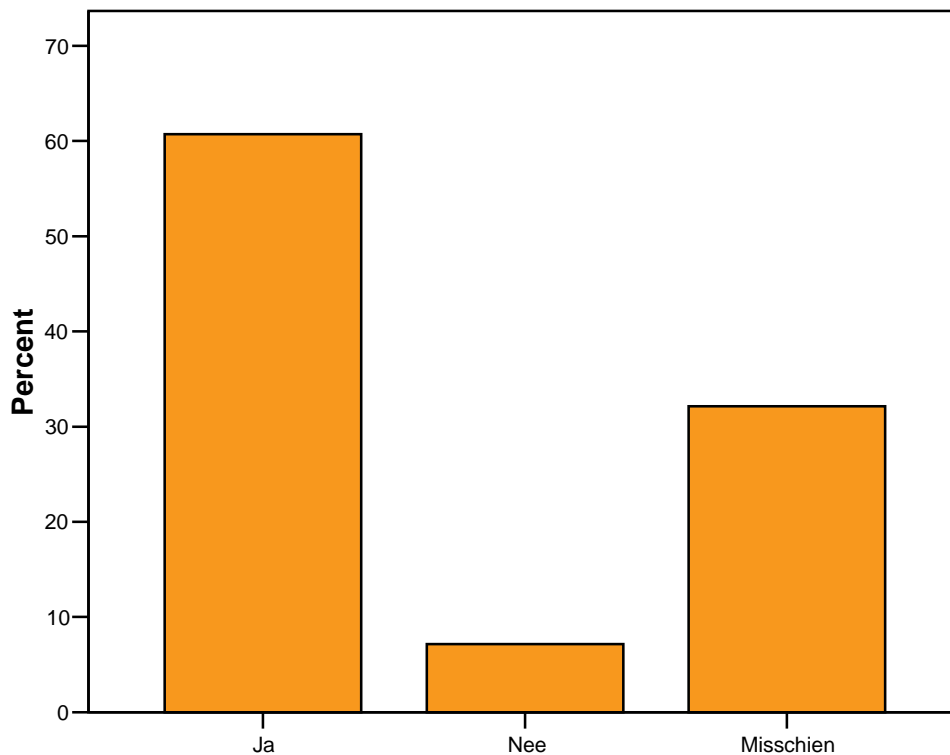
Ongeveer zestig procent van de ondervraagde ondernemers zou wel willen deelnemen aan parkmanagement, een derde deel misschien (zie tabel 7.18 en figuur 7.17). Voor deze groep geldt echter wel dat geen enkel bedrijf op voor hand 'ja' zegt. Ze willen eerst allemaal weten wat het gaat kosten en wat het oplevert. Bovendien willen niet alle bedrijven alles afnemen; sommige bedrijven doen zelf al veel op concernniveau en zijn niet bereid dit te gaan aanpassen.

Deelname aan Parkmanagement

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	17	58,6	60,7	60,7
	Nee	2	6,9	7,1	67,9
	Misschien	9	31,0	32,1	100,0
	Total	28	96,6	100,0	
Missing	99	1	3,4		
Total		29	100,0		

(Tabel 7.18: Deelname aan parkmanagement)

Deelname aan Parkmanagement



(Figuur 7.17: Deelname aan parkmanagement)

7.4 Overige zaken

Naast de uitkomsten van de vragen die gesteld zijn tijdens het interview, zijn er nog een flink aantal andere zaken aan het licht gekomen. Tijdens de gesprekken kwam er van alles ter sprake, de belangrijkste zaken komen hieronder aan bod.

Het Masterplan gaat uit van behoud van bedrijfsfuncties op het revitaliseringsgebied. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling het gebied te gaan transformeren, de bedrijvigheid die er zit moet zoveel mogelijk behouden blijven. Toch lijkt er een paradox gaande, een aantal van de ondervraagde bedrijven heeft namelijk de indruk dat de Gemeente Groningen een deel van de zware en extensieve bedrijvigheid weg wil hebben uit het gebied. Deze bedrijven zien dat de stad aan het oprukken is; het terrein wordt omsloten. Ook zien zij een toename van activiteiten die meer consumentgericht zijn. Zij vrezen dat er meer detailhandel zich op het terrein zal vestigen. Hierdoor zijn zij bang dat hun (zware) bedrijfsfuncties in de verdringing zullen komen en dat ze in de toekomst moeten verhuizen.

In het Masterplan staat een behoud van bedrijfsfuncties voor vijftien jaar. Dat is voor sommige bedrijven te kort. Eén bedrijf staat op het punt een nieuw bedrijfspand neer te gaan zetten en dat moet minimaal vijftienvintig jaar meegaan. Een periode van vijftien jaar is te kort voor deze ondernemer, al weet hij ook dat hij nergens garanties heeft. Hij gaat dan waarschijnlijk liever naar een plek waar de stad nog wat minder nadrukkelijk aanwezig is. Ondanks dat de gemeente dus tracht de bedrijfsfuncties te behouden, lukt dit niet geheel of komt het niet helemaal goed over. Ook gaven enkele ondernemers aan dat zij bang waren dat de Gemeente Groningen zich teveel fixeert op zaken als ICT, biomedische activiteiten en andere hoogwaardige bedrijfstakken. Zij zijn bang dat de gemeente de 'gewone' bedrijven uit het oog verliest en hierdoor deze bedrijvigheid de stad uitjaagt, wat ten koste gaat van de werkgelegenheid.

De communicatie tussen de gemeente en de ondervraagde ondernemers mag dan door een groot deel als verbeterd en positief worden ervaren, er is nog altijd een deel van de ondernemers ontevreden. Kennelijk is de communicatie dus voor verbetering vatbaar. Dat blijkt wel uit enkele voorbeelden die door de ondernemers werden gegeven. In sommige gevallen loopt de communicatie van verschillende afdelingen van de gemeente compleet langs elkaar heen. Dit zorgt voor verwarring en achterdocht bij de ondernemers. De nieuwsbrief die wordt uitgegeven bevat volgens sommige ondernemers te weinig echt nieuws. Eén van de ondernemers gaf aan dat er alleen maar wordt bericht over zaken als snoeiwerkzaamheden. Dat vond hij geen nieuws; "dat horen ze sowieso te doen". Hij had liever gezien dat er nieuws in stond van ondernemers die hun panden hadden opgeknapt, dat zou andere ondernemers enthousiast kunnen maken. Sommige ondernemers geven aan dat het Masterplan te abstract is, het mag wat hun betreft wel wat concreter. Ook de snelheid waarmee zaken aangepakt worden mag van enkele ondernemers wel omhoog, al is deze klacht niet zo vaak gehoord tijdens de interviewronde.

Sommige bedrijven zijn niet goed op de hoogte van het Masterplan en de aanstaande revitalisering. Dat is bijzonder spijtig, omdat dit de gedachten van die ondernemers drastisch kan beïnvloeden. Tijdens één van de gesprekken stelde een ondernemer zelfs zijn plannen bij, toen hij hoorde wat er met het gebied zou gaan gebeuren waarop hij gevestigd is. Dit voorbeeld geeft aan dat een goede communicatie met de ondernemers van zeer groot belang kan zijn. De Gemeente Groningen probeert door het houden van formele en informele bijeenkomsten, de nieuwsbrief en individuele gesprekken met de ondernemers de bedrijven zoveel mogelijk van informatie te voorzien. Het kan echter nog beter. De gemeente zou zich proactief moeten opstellen en ook de ondernemers die vooralsnog geen betrokkenheid tonen, bij het proces moeten betrekken. Het Masterplan moet nog duidelijker over het voetlicht worden gebracht onder het aanwezige bedrijfsleven.

Voor de meeste geïnterviewde ondernemers is het thema bereikbaarheid van het grootste belang in het Masterplan. Sommige van de ondernemers praten over de bereikbaarheid op het gebied in algemene zin, maar anderen hebben het ook over concrete maatregelen. Opvallend genoeg hebben veel ondernemers het over infrastructuur die niet is gelegen op het plangebied. Het gaat dan met name over de zuidelijke ringweg, het Julianaplein, het Euvelgunnetracé en de Zuidtangent. Veel ondernemers klagen over de slechte doorstroming van de zuidelijke ringweg en de drukte op het Julianaplein. Tevens vragen zij zich af waarom de aanleg van de zuidelijke ringweg en de Zuidtangent zo lang op zich laat wachten.

De meeste ondervraagde ondernemers zien de voordelen van parkmanagement wel in, maar moeten nog overtuigd raken van de nut en noodzaak. Eén van deze ondernemers was zelf al bezig met het opzetten van een parkmanagementorganisatie in een andere gemeente in Nederland. Hij merkte daar dat het opzetten van parkmanagement op een bestaand terrein vrij lastig is. Door eerst met een pilot te beginnen op een nieuw naburig bedrijventerrein, zijn de ondernemers op het bestaande bedrijventerrein enthousiast geworden. Deze ondernemer gaf aan dat het verstandig is eerst te beginnen met een klein basispakket van maatregelen, dat langzamerhand uitgebreid kan worden.

Wat deze ondernemer nog belangrijker vindt, is dat degenen die de uiteindelijke plannen maken, contact hebben met degenen die het gaan gebruiken en het onderhoud gaan doen. In de praktijk blijkt heel vaak dat de mensen die de tekeningen maken, te weinig inzicht hebben in de wensen van de uiteindelijke gebruikers. Dat brengt ergernissen met zich mee en vaak ook extra kosten in het beheer en onderhoud. Hij pleit voor een beter contact tussen de plannenmakers, de uitvoerders en de gebruikers van het gebied. Dit geluid was ook bij een aantal andere ondernemers te horen.

Er zit bij de ondernemers op het revitaliseringsgebied ontzettend veel kennis. Er zijn erg veel bedrijven gevestigd die zich bezig houden met beheer en onderhoud en met bijvoorbeeld (wegen)bouwwerkzaamheden. De Gemeente Groningen zou moeten proberen deze bedrijven zoveel mogelijk bij het proces van revitalisering te betrekken. De ondernemers krijgen hierdoor meer zeggenschap over hun eigen gebied en de betrokkenheid wordt hierdoor vergroot, wat weer goed is voor het draagvlak. Veel van de ondervraagde ondernemers hebben aangegeven bereid te zijn mee te willen praten, denken en doen als het gaat om praktische zaken die bij de uitvoering aan bod komen.

Een andere zaak waar de Gemeente Groningen heel goed op in moet zetten is de handhaving. Van verschillende bedrijven komt de klacht dat het handhavingbeleid nauwelijks wordt uitgevoerd en niet strikt genoeg. Dit levert veel frustraties op bij de ondernemers. Sommige van deze ondernemers zeggen dat terwijl ze zelf een net pand hebben en dat ze voldoen aan alle regels en vergunningen, de buurman het allemaal aan zijn laars lapt en er mee weg komt. Dit levert weer frustratie op bij de ondernemers en wantrouwen ten opzichte van de Gemeente Groningen.

De lunchwandeling is ook op het revitaliseringsgebied een begrip aan het worden. Vooral op het bedrijventerrein Oude Winschoterdiep zijn rond lunchtijd veel wandelende werknemers waar te nemen. Een aantal ondernemers hebben dan ook aangegeven dat dit verschijnsel belangrijker aan het worden is en dat daar goed op moet worden ingespeeld. Voor deze werknemers moeten meer recreatieve plekken worden gecreëerd zoals wandelpaden, bankjes, picknicktafels en trapvelden.

Tenslotte maken een aantal ondernemers zich zorgen over de afwikkeling van de supportersstromen ten tijde van de thuiswedstrijden van FC Groningen. Er wordt gevreesd voor parkeerchaos, grote verkeersdruk en voetbalvandalisme. Wat verder nog ter sprake kwam was dat sommige van de geïnterviewden het 'voetspad' wel erg breed vinden. Breder dan nodig, waardoor het teveel geld kost in de aanleg en het onderhoud.

7.5 Problemen op de afzonderlijke gebieden

In het revitaliseringsgebied spelen zaken die betrekking hebben op het hele plangebied. Per deelgebied spelen er echter ook problemen, de belangrijkste komen hieronder aan bod.

7.5.1 De Havens

In het Masterplan is het grondgebied van de nieuwe vestiging van de Ikea niet opgenomen. Dat is op zich een vreemde situatie, omdat dit bedrijf pal naast het revitaliseringsgebied ligt en de klantenstroom van Ikea voor een deel wordt afgewikkeld via de Bornholmstraat. Ondernemers die vlakbij de Ikea gevestigd zijn maken zich ernstige zorgen over de verkeersafwikkeling op dit gebied, maar ook andere ondernemers uiten hun zorgen hierover. Zo is de uitgang van de Ikea aan de achterzijde recht tegenover de ingang van een vrachtwagenbedrijf gepland. Daar komen vrachtwagens voor onderhoud die een ruime bocht moeten kunnen nemen, exact op de plek van de uitgang van Ikea. Op tijdstippen wanneer de verkeersdruk daar hoog is zal dit problemen op kunnen leveren. Het vrachtwagenbedrijf gaf aan dat de drukste tijdstippen van de Ikea wat bezoekers betreft, ook voor hen de drukste

tijdstippen zijn. Bovendien heeft Ikea zelf aangegeven niet genoeg te hebben aan de parkeervoorzieningen rond hun pand, dat kan voor parkeeroverlast in de nabijheid gaan zorgen.

Ook Friesland Foods heeft veel vrachtbewegingen per dag die straks tussen het verkeer van Ikea door moeten. Bovendien hebben ze op de hoek van hun terrein een loods staan waar vrachtwagens komen laden en lossen. Dat kan ook problemen opleveren voor de doorstroming van het verkeer. Sommige ondernemers zien het liefst dat er een aantal stoplichten worden geplaatst rond de Ikea en op de kruisingen van de Bornholmstraat met de havens.

De Gemeente Groningen is in gesprek met de bedrijfsschepen die nu zowel in de Zweedse als de Finse haven gelegen zijn. Het is de bedoeling om de activiteiten van deze bedrijfsschepen in één haven te concentreren: de Zweedse haven. In de Finse haven kan dan een soort van nautische hoek ontstaan met bedrijvigheid die scheepvaartgebonden is. De plaatsing van de bedrijfsschepen in één haven is niet gemakkelijk. Wat ruimte betreft zou het net moeten passen, maar het is maar de vraag of de activiteiten van de verschillende ondernemers zo dicht op elkaar kunnen zitten. Zo ondervindt de ene ondernemer af en toe stofoverlast van de ander als de wind verkeerd staat. Wanneer ze nog dichter op elkaar moeten gaan zitten kan dit probleem groter worden. Er wordt nog onderzocht of één van de schepen kan liggen in een inham in het Winschoterdiep die niet meer in gebruik is. In het Masterplan wordt de Finse haven dus bestemd voor jachtwerf- en maritieme functies. Op deze plek kan een concentratie van bouw, reparatie en (detail)handelsactiviteiten voor de recreatievaart plaats gaan vinden. Er zijn enkele ondernemers die ook plannen hebben met dit gebied, bijvoorbeeld voor de aanleg van een passantenhaven (zie figuur 7.18 en 7.19).



(Figuur 7.18: Finse haven)



(Figuur 7.19: Toekomstige zichtlocatie Finse haven)

7.5.2 Groot Handelscentrum en Bornholmstraat zuid

Het Groothandelscentrum (GHC) is geheel in eigendom van de IO Group, een vastgoedbelegger uit Amsterdam. Zij hebben in 2002 het Groothandelscentrum overgenomen van het Kantorenfonds Nederland. De uitstraling van het Groothandelscentrum laat te wensen over, het is een verouderd complex en een groot deel van de panden (bijna de helft) staat leeg. De IO Group heeft wel het een en ander gedaan om het uiterlijk te verbeteren, zo heeft het gehele complex een schilderbeurt gehad en is er groen rondom de panden aangebracht. De weg die rond het GHC ligt is in eigendom van de IO Group en is van slechte kwaliteit. Er zitten gaten in en de weg is vaak met lapmiddelen opgeknapt.

Het probleem met de IO Group volgens één van de ondervraagden, is dat ze waarschijnlijk niet meer al te veel gaan investeren in het GHC. De IO Group heeft al aangegeven het GHC over een jaar of zeven van de hand te willen doen. Deze ondernemer vermoedt dat ze daarom niet al te grote investeringen meer gaan plegen. Het liefst had hij gezien dat het gehele GHC in handen was gekomen van de Gemeente Groningen in plaats van de IO Group. Hij onderhandelt liever met een partij als de Gemeente Groningen van wie hij meer verwacht dan van de IO Group.

Recht tegenover de uitgang van het GHC is de uitrit van DHL gepland. Eén van de ondernemers op het GHC was hier niet erg gelukkig mee en verwacht zelfs dat dit ongelukken gaat opleveren die verkeersdoden tot gevolg zullen hebben. Deze ondernemer had hier liever een rotonde gezien.

De tippelzone blijft een punt van aandacht, er wordt veel over geklaagd. Dat gebeurt niet alleen door ondernemers die in de directe nabijheid zitten, maar ook door andere ondernemers die verderop zitten. Het zijn voornamelijk de omhangers die problemen veroorzaken. Sommige ondernemers hebben maatregelen getroffen door thuiswerkplekken te creëren voor vrouwelijke werknemers, omdat die zich niet veilig voelen wanneer zij 's avonds naar huis moeten fietsen. Een andere ondernemer gaat een deel van zijn pand afsluiten met een hekwerk en wil eigenlijk het gehele pand af kunnen sluiten voor onwelkome gasten.

Het zijn niet uitsluitend problemen die de ondernemers op dit terrein aankaarten. Zo wordt de tweede ontsluitingsweg die langs het Winschoterdiep moet gaan lopen door veel ondernemers als zeer positief ervaren.

7.5.3 Oude Winschoterdiep

Een deel van de ondervraagde ondernemers reageerde positief over het eventueel doortrekken van de Duinkerkenstraat naar de Euroborg en het Europapark. Een ander deel van de geïnterviewden was minder enthousiast en vreest voor parkeeroverlast en voetbalvandalisme op de dagen dat FC Groningen een thuiswedstrijd speelt. Daarnaast vreest een ondernemer dat zijn pand moeilijk bereikbaar wordt voor vrachtverkeer. Die moeten achteruit insteken om te kunnen laden en lossen. Dit kan wel eens problemen gaan geven wanneer het een doorgaande en dus een drukker weg wordt. Op dit moment zorgen de vrachtwagens van Frans Maas aan de Duinkerkenstraat soms voor parkeeroverlast. Deze vrachtwagens staan in de rij om naar binnen te mogen en blokkeren soms de gehele straat.

Op de Milieuboulevard zijn een aantal afvalverwerkers gevestigd, die een aantal jaren geleden onder leiding van SenterNovem in een werkgroep zijn verenigd. Deze werkgroep moest maatregelen ontwerpen die de duurzaamheid van het bedrijventerrein zouden bevorderen. In deze werkgroep zijn een flink aantal zaken besproken, zoals het gebruik van restwarmte en de aanleg van zonnepanelen. Op een gegeven moment was de subsidie van dit project ten einde en heeft SenterNovem zich teruggetrokken. De bedrijven uit die werkgroep zijn toen op eigen gelegenheid met elkaar doorgegaan. Er is toen besloten om de mogelijkheid van aanleg van een gezamenlijke laad- en loskade te onderzoeken, iets wat de Gemeente Groningen ook van plan is. Mogelijk liggen hier kansen voor een gezamenlijke ontwikkeling van een laad- en loskade.

Aan de Duinkerkenstraat zijn de achterterreinen van Tiktak en Wielens gelegen. Deze achterterreinen bestaan voor een groot deel uit grasveld en worden niet of nauwelijks gebruikt. Muelink & Grol laat af en toe een deel van haar personeel op het terrein van Wielens parkeren, omdat zij zelf kampen met een tekort op het moment van de wisseling van ploegendiensten. Mogelijk kan op dit terrein een gezamenlijke parkeervoorziening worden aangelegd, in overleg met de eigenaren.

Een aantal ondernemers beklaagt zich over de parkeeroverlast rond de kruising op de Rouaanstraat ter hoogte van de Milieudienst. Hier staan vaak containers en pallets geparkeerd, iets wat volgens de ondernemers die dat doen gewoon toegestaan is. De burens denken hier anders over en ergeren zich aan deze situatie. Eén van deze ondernemers had graag gezien dat er meer wordt ingezet op de clustering van recyclebedrijven, dat gebeurt volgens hem nu te weinig. Overigens vinden veel ondernemers op het Oude Winschoterdiep dat de uitstraling is verbeterd, vooral door de nieuwe panden van onder meer de Milieudienst en Wolter & Dros (zie figuur 7.20 en 7.21)

Tijdens de gesprekken die gehouden zijn met de ondernemers en de inspraakronde die werd gehouden door de Gemeente Groningen, kwam naar voren dat er een ondernemer plannen had voor het omleggen van de Rouaanstraat tot in het verlengde van de Antwerpenweg. Op deze manier worden van twee kruisingen één gemaakt en krijgt deze ondernemer een aansluitende kavel waardoor hij zijn beide panden bij elkaar kan trekken. Hij heeft hier indertijd al met de Gemeente Groningen over gesproken en toen is hem gezegd dat de aanleg veel geld zou gaan kosten, omdat er veel kabels in de grond liggen op de plek waar de weg zou moeten komen. Volgens hem was dit onwaar en na bestudering van enkele tekeningen van het kadaster, bleek dat er inderdaad slechts één kabel lag voor de elektra ten behoeve van de verlichting van de fietstunnel. De mogelijkheden tot het omleggen van de Rouaanstraat worden nog nader onderzocht (Gemeente Groningen en VBZO, 2005).



(Figuur 7.20: Pand Milieudienst)



(Figuur 7.21: Pand Wolter & Dros)

Over de geplande rotonde op het kruispunt Antwerpenweg en de Rouaanstraat was dezelfde ondernemer ontevreden, zoals hij ook liet blijken tijdens de inspraakronde. Deze rotonde loopt deels over zijn grondgebied en hij is van mening dat die te dicht op zijn pand is gepland. Dat levert behalve potentieel gevaar ook veel lawaai-overlast op en hij is niet van plan zijn grond af te staan. Bovendien had hij een inrit op die plaats gepland en is hij bang dat veel ongewenst verkeer op zijn terrein terecht komt. Bovendien vraagt hij zich af of een rotonde op die plaats wel zo verstandig is, aangezien het tankstation van de Shell op die plaats gevestigd is. Het is maar de vraag of grote vrachtwagencombinaties op die plek hun draai kunnen maken. Deze ondernemer had liever gezien dat de rotonde een stuk werd opgeschoven richting de Antwerpenbrug, dat lijkt hem een stuk veiliger. In de nieuwsbrief *Terreinwinst* wordt ook over deze situatie gesproken, daar wordt aangegeven dat het Masterplan slechts een plan op hoofdlijnen is en dat er concreet nog niets vast staat. In samenspraak met de ondernemers worden de plannen voor de eventuele rotonde verder uitgewerkt (Gemeente Groningen en VBZO, 2005).

Vlak bij de kruising van de Antwerpenweg met de Rouaanstraat is tevens de Antwerpenbrug gelegen. Dit is een viaduct wat onder de A7 door loopt. Een aantal ondernemers op het Oude Winschoterdiep had graag gezien dat er op die plaats een op- en afrit zou komen van de A7. Dit zou volgens hen de ontsluiting van het gebied een stuk verbeteren.

Het Oostendeweg gebied op het Oude Winschoterdiep neemt een bijzondere plaats in binnen het revitaliseringsgebied. Het gebied ligt tegen het nieuwe Europapark aan en ligt aan de A7. Het was ooit bedoeld als een terrein dat overwegend gebruikt zou worden als een soort autoboulevard voor tweedehands auto's. Er zitten ook veel van dit soort bedrijven, maar er zijn ook andere activiteiten gehuisvest. Zo zijn er in het noorden van dit gebiedje kunstenaars gevestigd, wat een beetje een vreemde combinatie lijkt met de autobedrijven. Daarnaast is de afvalverwerker Sita op dit terrein gevestigd; een bedrijf dat misschien beter op de Milieuboulevard zou passen. Sita veroorzaakt veel stofoverlast en dat is een bron van ergernis voor de autobedrijven, die hun auto's hierdoor vaker moeten schoonmaken.

Mogelijk wordt de Gideonweg die nu langs dit gebied loopt, doorgetrokken naar het Europapark. Deze weg kan dan als ontsluitingsweg dienen voor de achterzijde van de Euroborg. Nu is de Oostendeweg een doodlopend gebied maar daar kan dus verandering in komen. Wanneer hier een ontsluitingsweg komt te liggen zal dat meer verkeer opleveren en wordt het gebied belangrijker.

De uitstraling van dit gebied is onder de maat, overal staan fout geparkeerde auto's, het groen staat er slecht bij en het gebied heeft een rommelige uitstraling. Volgens ondernemers op het gebied was het voor een aantal jaren terug nog een net gebied. De gemeente was toen erg strikt in de handhaving waardoor de boel op orde bleef. Vanaf het moment dat degene die verantwoordelijk was voor de handhaving overleed, is het volgens deze ondernemers bergafwaarts gegaan. Sindsdien doet de gemeente nauwelijks iets meer aan de handhaving, waardoor de kwaliteit van het gebied de afgelopen vijf jaar sterk is verminderd. Bovendien zitten er een aantal bedrijven die rustig afwachten wat er komen gaat en wellicht hopen op een goede grondprijs. Deze bedrijven vinden het wellicht minder van belang om iets aan hun uitstraling te doen. De Gemeente Groningen zou in het

Masterplan veel meer moeten inzetten op het gebied rond de Oostendeweg, daar wordt volgens sommige ondernemers te weinig aan gedaan.

7.6 Verhouding van de investeringen door de overheid en het bedrijfsleven

Met de investeringen in het revitaliseringsproject Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep is een bedrag gemoeid van € 25 miljoen, exclusief eventuele kosten voor bodemsanering en bedrijfsverplaatsingen. De vraag is nu, hoe deze investeringen zich verhouden tot de investeringen die de ondernemers gepland hebben, als gevolg van het Masterplan.

Van vier ondernemers is bekend dat het Masterplan van invloed is op hun eventuele plannen om te gaan investeren. Daarnaast was er nog een ondernemer die al heeft geïnvesteerd in een geheel nieuw pand, mede met het oog op de aanstaande revitalisering. Deze ondernemer wordt hier voor het gemak niet meegenomen, omdat de investeringen al gepleegd zijn. Van de vier ondernemers zijn er twee van plan een geheel nieuwe vestiging te gaan bouwen omdat de oude niet meer voldoet, één wil een bedrijfsverzamelgebouw gaan bouwen en de laatste zal zijn achterterrein meer willen gaan 'smoelen' als de revitalisering wordt uitgevoerd.

Het grootste bedrijf heeft 70 man personeel in dienst, heeft een kavel van ongeveer twee hectare en heeft een jaarlijkse omzet van ongeveer € 18 miljoen. Een ander groot bedrijf heeft 44 mensen in dienst, eveneens een kavel van twee hectare en een omzet van € 17 miljoen per jaar. Een ander vrij groot bedrijf heeft een kavel van 2.300 m² waarvan 900 m² wordt gehuurd. Dit bedrijf heeft 35 werknemers in dienst en de jaarlijkse omzet ligt tussen de € 5 á 6 miljoen. Het kleinste bedrijf heeft acht mensen aan het werk, heeft een kavel van zo'n 8.000 m² en heeft een jaarlijkse omzet van ruim € 2 miljoen. Wat bedrijfscategorieën betreft gaat het hier om een productiebedrijf, een dienstverlenend bedrijf, een bedrijf in de handel en een bedrijf dat vertegenwoordigd is in de categorie handel en dienstverlening. Het gaat bij deze investeringen dus om zowel grote, middelgrote als kleine bedrijven, die vertegenwoordigd zijn in alle bedrijfscategorieën

Naast deze vier bedrijven zijn er nog drie ondernemers die zelf aangeven dat hun investeringsplannen niets te maken hebben met het Masterplan, maar waarbij wordt vermoed dat het Masterplan wel degelijk van invloed is. Hun plannen lagen misschien al enkele jaren op de plank, het lijkt er echter wel op dat ze getriggerd worden door de aanstaande revitalisering. Het gaat om investeringen in de Finse haven, het zogenaamde nautische hoekje, waar twee bedrijven mogelijkheden in zien en ook plannen voor hebben. Eén van die bedrijven wil bovendien de voorkant van zijn bedrijf meer naar de weg toe trekken, om zo het bedrijf een betere zichtlocatie te geven. Tenslotte is er nog een ondernemer die al tien jaar lang het plan heeft om een geheel nieuwe vestiging te gaan bouwen.

Dit laatste bedrijf is redelijk groot, ze hebben een kavel van ongeveer 2,5 hectare en willen groeien. Ze hebben 49 man personeel in dienst en een jaarlijkse omzet van ongeveer € 6 miljoen per jaar. De andere twee bedrijven zijn kleiner, deze hebben respectievelijk negen en twee man personeel in dienst. De omzetten hiervan zijn onbekend, de kavels van deze twee bedrijven zijn gemiddeld 5.000 m² groot. Wat bedrijfscategorieën betreft gaat het om een productiebedrijf, een bedrijf uit de categorie handel en een bedrijf dat in productie, handel en diensten vertegenwoordigd is, met de nadruk op productie. Het gaat in deze gevallen dus om een groot bedrijf dat wil groeien en twee kleine bedrijven. De nadruk ligt op de bedrijfscategorieën productie en handel.

Hoeveel geld er exact gemoeid is met deze plannen is moeilijk aan te geven. Ondernemers laten liever niet los hoeveel geld een investering precies gaat kosten en spreken dan over 'tonnen' of 'miljoeneninvesteringen'. Het gaat echter in de meeste gevallen om de bouw van een nieuw bedrijfspand en daar gaat vanzelfsprekend meer geld in zitten dan een simpele schilderbeurt. Van vier bedrijven is vrijwel zeker dat hun investeringen worden beïnvloed door de uitvoering van het Masterplan en van drie bestaat er een vermoeden dat dit ook het geval is. Dat komt neer op 13,8 tot 24,1 procent van de ondervraagden. Wanneer dit percentage doorgetrokken wordt naar het gehele revitaliseringsgebied, waar zo'n 200 bedrijven gevestigd zijn, zal dit ongeveer neerkomen op 28 tot 48 bedrijven.

Het doortrekken van het percentage van de ondervraagde ondernemers die gaan investeren ten gevolge van het Masterplan, naar alle ondernemers op het gebied is echter discutabel. Het is geen

zekerheid dat het percentage van de ondervraagde ondernemers die gaan investeren, overeenkomt met het percentage totaal van de ondernemers op dit gebied. Het is echter niet geheel onwaarschijnlijk dat er naast de vier tot zeven bedrijven die mede als gevolg van de aanstaande revitalisering (wellicht) gaan investeren, er nog meer bedrijven zijn die er ook zo over denken. Het blijft echter lastig om hier een correcte schatting van te maken. Desondanks mag er verwacht worden dat het om meer bedrijven zal gaan dan alleen deze zeven ondernemers.

Met de investeringen die de ondervraagde ondernemers gaan plegen als gevolg van het Masterplan zijn grote bedragen gemoeid. Hoeveel dat exact is, is moeilijk aan te geven. De investeringen leveren in sommige gevallen ook nieuwe werkgelegenheid op. Verwacht wordt dat er naast de ondervraagde ondernemers, nog meer bedrijven op het gebied investeringen gaan plegen ten gevolge van de revitaliseringsplannen. Bij elkaar genomen levert dit de verwachting op dat er voor enkele miljoenen geïnvesteerd gaat worden door het aanwezige bedrijfsleven, mede beïnvloed door het Masterplan. Dit levert in sommige gevallen werkgelegenheid op zodat er sprake is van een multipliereffect. Hoe groot dat multipliereffect zal zijn is moeilijk aan te geven. Hier zou gericht onderzoek naar gedaan moeten worden.

Hoe groot de invloed van het Masterplan exact is op de beslissing van ondernemers om te gaan investeren, is eveneens lastig aan te geven. De investeringsbereidheid is een variabele die moeilijk in meetbare termen kan worden uitgedrukt; het gaat om een zogeheten ordinale variabele. Het besluit tot een investering is van vele factoren afhankelijk, het Masterplan is daar slechts in sommige gevallen één van. Het kan echter wel een medebepalende factor zijn in de besluitvorming voor een bedrijf om al dan niet te gaan investeren.

Met de informatie die hierboven besproken is, bestaat de verwachting dat het zeker de moeite waard is om met het Masterplan door te gaan. Verwacht wordt dat enkele bedrijven hun investeringsplannen mede laten afhangen van de revitaliseringsplannen en de toekomstige kwaliteit van het gebied. Hoeveel geld er exact met deze plannen gemoeid is en wat het multipliereffect zal zijn is niet bekend, daar zou gericht onderzoek naar gedaan moeten worden. Verwacht wordt wel dat het gaat om investeringen van enkele miljoenen. De verwachting dat een deel van het aanwezige bedrijfsleven zal gaan investeren wanneer het gebied een upgrading krijgt en de verwachting dat het terrein weer een aantrekkelijk vestigingsgebied zal worden, maakt dat de investeringen uit het Masterplan de moeite waard zijn. Wanneer de upgrading niet plaats zou vinden bestaat de kans dat deze twee bedrijventerreinen nog verder verpauperen. Dit kan er toe leiden dat bedrijvigheid en dus ook werkgelegenheid wegtrekt. De Gemeente Groningen doet er verstandig aan de revitaliseringsplannen door te zetten, zodat dit gebied weer voldoet aan de eisen van de toekomst. Het investeren door de Gemeente Groningen in het revitaliseringsgebied zal naar verwachting extra investeringen uitlokken van het daar gevestigde bedrijfsleven, waardoor de ruimtelijke en economische kwaliteit wordt verbeterd.

7.7 Vergelijking met andere Gemeenten

In Hoofdstuk VI zijn vier cases van gemeenten nader bekeken waar revitalisering heeft plaatsgevonden en waarvan een *Ex Post* evaluatie is gemaakt. Het gaat om bedrijventerreinen in de Gemeenten Smallingerland, Opsterland, Tilburg en het Stadsdeel Amsterdam-Noord (zie hoofdstuk VI). Deze bedrijventerreinen zijn wat grootte betreft vergelijkbaar met het revitaliseringsgebied in de Gemeente Groningen. Van deze vier cases zijn de succes- en faalfactoren nader bekeken die van invloed zijn op de revitalisering van een bedrijventerrein.

De succes- en faalfactoren die uit de analyse van deze cases naar voren kwamen hadden met name betrekking op zaken als draagvlak, vertrouwen, duidelijkheid, snelheid, meetbare resultaten en communicatie. Op het revitaliseringsgebied Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep spelen ook deze factoren een rol van betekenis. Onder een deel van de geïnterviewde ondernemers bestaat wantrouwen en achterdocht jegens de Gemeente Groningen en vindt men dat het proces te langzaam gaat, de communicatie onvoldoende is en het Masterplan niet concreet genoeg is. Dit is niet goed voor het draagvlak en hierdoor neemt de kans dat ondernemers gaan investeren in hun eigen panden en opstallen af. Een deel van de geïnterviewde ondernemers is echter wel tevreden over deze zaken, maar er is dus ruimte voor verbetering.

Exacte cijfers uit die cases van aantallen of percentages ondernemers zijn er niet. Er kan dus niet een exacte vergelijking worden gemaakt van de verhoudingen wat betreft het waardeoordeel van de ondernemers over bijvoorbeeld de communicatie. Bovendien gaat het hier om ordinale variabelen die onderling moeilijk te vergelijken zijn. Bovengenoemde zaken hebben echter wel in de vier cases uit Hoofdstuk VI een rol gespeeld tijdens het proces van revitalisering. Het is belangrijk dat de Gemeente Groningen alles in het werk stelt om hier verbetering in aan te brengen, omdat uit de vier cases is gebleken dat deze factoren (mede)bepalend kunnen zijn voor de uitkomst van het proces.

Ook voor wat betreft het vergelijken van de financiële bijdragen van de ondernemers ten gevolge van de revitalisering, is het zeer lastig om een vergelijking te maken. Van de vier cases zijn wel cijfers bekend wat de revitalisering in totaal gekost heeft en wat de ondernemers hierin aan hebben bijgedragen, al zijn die cijfers niet altijd compleet.

Zo is er in de eerste fase van de revitalisering van het bedrijventerrein Buiksloterham-Papaverweg in Stadsdeel Amsterdam-Noord € 19,5 miljoen uitgegeven. Hiervan was ruim € 11 miljoen gesubsidieerd door de overheid. De investeringen van de ondernemers in hun eigen panden liepen uiteen tot maximaal 1,8 miljoen per bedrijf. Om welk bedrag het in totaal gaat is helaas niet duidelijk. Evenmin is duidelijk om hoeveel ondernemers het gaat en of deze investeringen getriggerd zijn door de revitalisering van dat gebied.

In Tilburg heeft de revitalisering van de Kanaalzone ruim € 8,5 miljoen gekost, de helft hiervan is bijgedragen door de ondernemers. Het gaat hier echter om een bijdrage van de ondernemers in investeringen in de openbare ruimte. Het percentage bedrijven die geïnvesteerd hebben in hun eigen panden en terreinen wordt geschat op ongeveer tien procent, exacte gegevens hierover ontbreken. Evenmin is bekend om wat voor bedrag het hierbij gaat en of deze investeringen daadwerkelijk getriggerd zijn door de revitalisering van het bedrijventerrein in Tilburg.

In Drachten heeft de revitalisering van het bedrijventerrein De Haven € 7,45 miljoen gekost. Hiervan is € 1,5 miljoen bijgedragen door de ondernemers en de rest is overheidsgeld. Wederom gaat het hier om bijdragen van bedrijven voor investeringen in de openbare ruimte. Deze investeringen zijn middels een baatbelasting opgelegd aan de bedrijven. Nadat de revitalisering was voltooid is er door bedrijven geïnvesteerd in hun eigen panden en opstallen. Voor hoeveel bedrijven dat geldt en om wat voor bedragen het gaat is niet bekend. De invloed die de revitalisering heeft gehad op deze investeringen is eveneens onbekend.

Tenslotte is er in de Gemeente Opsterland op het bedrijventerrein Overtoom voor € 12,1 miljoen geïnvesteerd in de revitalisering. Zo'n € 6,1 miljoen hiervan was gedekt door de grondopbrengsten van nieuw uitgegeven bedrijventerrein. De ondernemers droegen € 0,3 miljoen bij aan de investeringen in het publieke domein en het overige geld kwam uit verschillende overheidsbijdragen. Volgens de Gemeente Opsterland is er tijdens de revitalisering en naderhand ook geïnvesteerd door de ondernemers in het aanzicht van hun eigen panden. Het is onbekend om hoeveel bedrijven het hierbij gaat en wat voor bedragen er mee gemoeid waren. Tevens is niet bekend wat de invloed van de revitalisering van het bedrijventerrein was op deze investeringen door het bedrijfsleven.

Het ontbreekt aan concrete gegevens van de mate van investeringen die gedaan zijn door het bedrijfsleven ten gevolge van uitgevoerde revitalisering van bedrijventerreinen. Er zijn wel gegevens van bijdragen van ondernemers in investeringen die gepleegd zijn in de openbare ruimte. Die zijn voor dit onderzoek minder van belang, omdat de Gemeente Groningen niet van plan is de ondernemers op het plangebied te laten meebetalen in openbare investeringen. Omdat het niet bekend is wat de verhouding is van het aantal ondernemers dat geïnvesteerd heeft ten gevolge van revitalisering en wat voor bedragen daarmee gemoeid zijn, is het helaas niet mogelijk om tot een goede vergelijking te komen. Er is bekend hoeveel ondernemers op het revitaliseringsgebied Eemskanaal en Oude Winschoterdiep hun eigen investeringsplannen af laten hangen van de aanstaande revitalisering. Helaas is dat voor de vier cases onbekend en kan er dus geen vergelijking worden gemaakt op dit gebied.

Wat kan er dan wel worden gezegd? Wat uit de cases naar voren kwam, was dat het succes van de revitalisering van een bedrijventerrein afhankelijk is van een aantal succes- en faalfactoren. Deze zijn hierboven en in Hoofdstuk VI besproken. Dezelfde factoren kwamen aan de orde in de interviewronde die is gehouden met de ondernemers op het plangebied. Deze factoren verdienen de aandacht van de

Gemeente Groningen en daar moet sterk op worden ingezet. Een financiële vergelijking tussen de vier cases is helaas niet mogelijk. De indruk die in de vier cases wordt gewekt, is dat het bedrijfsleven wel is gaan investeren in hun eigen panden en kavels. In welke mate dit gebeurt en hoeveel dat afhangt van de uitgevoerde revitalisering is echter onbekend.

7.8 Verantwoording interviews en Besluit

7.8.1 Verantwoording interviews

De interviews die zijn gehouden met een deel van de ondernemers op het revitaliseringsgebied hadden het karakter van een open gesprek. Dit heeft als voordeel dat er van alles ter sprake komt tijdens zo'n gesprek. Door de ondernemer zoveel mogelijk te laten praten komt er veel informatie naar boven. Er waren echter ook moeilijkheden die van invloed waren op het interview.

Zo werd er gesproken met bedrijfsleiders, directeuren en eigenaren. Al deze mensen hebben een verschillende pet op binnen hun organisatie en kunnen niet altijd geheel vrijuit spreken. In sommige gevallen is het bedrijf onderdeel van een groter concern en zijn de geïnterviewden niet op de hoogte van de gedachten van het concern over bepaalde zaken. Het concern aan de andere kant is weer onvoldoende op de hoogte van de lokale situatie waarin het bedrijf zich bevindt. Ondernemers zijn ook niet altijd even goed op de hoogte van de plannen en de ontwikkelingen, dat bemoeilijkt het gesprek.

Een andere moeilijkheid was de beantwoording op vraag 10 uit de vragenlijst (zie bijlage XII). Deze vraag moest inzichtelijk maken wat het gedrag van de ondernemer zou zijn in drie verschillende situaties. Gaat de ondernemer wel of juist niet investeren als het Masterplan binnenkort, niet, of over twee jaar wordt uitgevoerd. Door de vraag op deze manier te stellen, kan het gedrag van de ondernemer in verschillende situaties worden bekeken en aan de hand daarvan worden bepaald of het Masterplan van invloed zou zijn op zijn beslissing om te gaan investeren. Een grote meerderheid van de ondernemers gaf echter direct bij het stellen van de eerste deelvraag aan dat "het Masterplan geen enkele invloed heeft op de beslissing om te gaan investeren". Dit maakt het vragen van de overige twee deelvragen bijna overbodig. Volgens deze ondernemers was het Masterplan dus niet van invloed en werden beslissingen om te gaan investeren puur op basis van bedrijfseconomische overwegingen genomen.

Uit de analyse van de gehouden interviews blijkt echter dat het vermoeden bestaat dat dit niet altijd het geval is. Ondernemers zeggen dat het Masterplan geen invloed heeft op hun plannen, maar in drie gevallen had het daar wel alle schijn van. Waarom deze ondernemers dan toch stellig beweren dat het Masterplan geen rol speelt is onduidelijk. Wellicht zijn ze bang dat ze ergens aan vast zitten wanneer ze toegeven dat het Masterplan van invloed is op hun beslissingen. Wat waarschijnlijk ook meespeelt, is dat de ondernemers moeilijk kunnen geloven dat er een mogelijkheid is dat het Masterplan niet wordt uitgevoerd. Het is goed denkbaar dat de uitvoering van het Masterplan in de nabije toekomst voor hen een gegeven is. Zij geloven waarschijnlijk niet dat er nog een uit- of zelfs afstel van de revitalisering komt. "Dat kan je promotioneel en vanwege de komst van de nieuwe Ikea niet maken als gemeente", zoals één van de ondernemers zei tijdens de interviews.

Vanwege tijdgebrek is het niet altijd gelukt om alle vragen te kunnen stellen. De gemiddelde gespreksduur was anderhalf tot twee uur, maar sommige gesprekken waren korter. Ondernemers zijn mensen met een drukke agenda en in sommige gevallen was het vanwege tijdgebrek niet altijd mogelijk om alle vragen beantwoord te krijgen. In andere gevallen liep het gesprek op een dusdanige manier dat sommige vragen niet meer aan bod kwamen.

7.8.2 Besluit

De ondervraagde ondernemers op het revitaliseringsgebied zijn voor het overgrote deel ontevreden over de uitstraling van hun omgeving en vinden dat het goed is dat er iets aan gedaan gaat worden. Wat hun betreft is de aanstaande revitalisering dus gerechtvaardigd, het gebied heeft een upgrading nodig. Over de uitstraling van het eigen pand is het grootste gedeelte van de ondernemers wel tevreden, al geven sommige ondernemers aan dat een goede uitstraling voor hun niet heel erg belangrijk is. De overgrote meerderheid van de geïnterviewden is tevreden met het pand en de

locatie, al geeft een deel wel te kennen dat het beter zou kunnen. Dat heeft vooral te maken met toekomstverwachtingen. Sommigen verwachten dat de bereikbaarheid en de uitstraling van het terrein beter wordt en hiermee ook hun locatie verbetert. Anderen zien het juist somber in en denken dat de bereikbaarheid zal verslechteren, waardoor ze op den duur misschien moeten hervestigen.

Ongeveer de helft van de geïnterviewden is van mening dat de communicatie met de Gemeente Groningen en/of de VBZO is verbeterd. Het andere gedeelte heeft niets van een verbetering gemerkt, vindt de communicatie juist slechter geworden, of heeft geen idee of er iets is verbeterd. Ongeveer eenzelfde verhouding valt waar te nemen bij de vraag of er een verbetering en verduidelijking valt waar te nemen in het Masterplan.

Bijna alle ondervraagden heeft plannen voor uitbreiding dan wel verbouw, of heeft recentelijk één of beide gedaan. Ongeveer de helft van de ondervraagden is van plan in de nabije toekomst te gaan uitbreiden of te gaan verbouwen. Wat hervestiging betreft, wil de meerderheid blijven waar ze thans gevestigd zijn. Het andere deel heeft wel overwogen om op de middellange termijn te gaan hervestigen.

Ongeveer de helft van de ondervraagde ondernemers ziet nieuwe kansen voor het eigen bedrijf ten gevolge van het Masterplan. De andere helft ziet geen kansen en sommige ondernemers zien zelfs een bedreiging voor hun bedrijf, ten gevolge van het Masterplan. Verreweg het belangrijkste onderdeel uit het Masterplan is voor de ondernemers de bereikbaarheid, al dan niet in combinatie met uitstraling. Hier moet volgens de ondernemers nog meer op worden ingezet, zij noemen hiervoor ook enkele concrete toevoegingen. Voor vijf van de geïnterviewde ondernemers hangen de revitaliseringsplannen van de Gemeente Groningen zoals beschreven in het Masterplan, samen met de eigen investeringsplannen. Eén van deze ondernemers heeft reeds geïnvesteerd met het oog op de aanstaande revitalisering. Van een drietal ondernemers wordt vermoed dat het Masterplan mede van invloed is op hun eigen plannen, al geven ze dat zelf niet toe.

Ongeveer de helft van de ondervraagde ondernemers zegt dat er te praten valt over een bijdrage in de openbare investeringen. Voorwaarde is wel dat iedereen meedoet en dat het gaat om een meerwaarde voor het gehele terrein en het eigen bedrijf. Niemand zegt op voorhand 'ja'. Datzelfde gaat op voor de afname van parkmanagement. Bijna alle geïnterviewde bedrijven zien er wel de voordelen van in, maar willen eerst weten wat het kost en wat het oplevert voordat ze kunnen aangeven of ze er aan mee willen doen.

De overige zaken die tijdens de interviews aan bod kwamen werpen nog een ander licht op het Masterplan. Zo gaat de Gemeente Groningen er in het Masterplan vanuit dat de bedrijfsfuncties tien tot vijftien jaar behouden moeten kunnen blijven. Er is dus geen sprake van herprofilering of transformatie. Desondanks zien de zware bedrijvigheid en de ruimte-extensieve bedrijven dat toch anders. Zij hebben het idee dat de gemeente hen uit het revitaliseringsgebied wil hebben en er meer detailhandel wil laten vestigen. Deze ontwikkeling van meer detailhandel op het gebied zien ze nu al plaatsvinden in de vorm van de nieuwe Ikea. Het gebied komt dichterbij de stad te liggen en deze ondernemers vrezen dat er voor hen in de toekomst geen plaats meer is op het plangebied. Zij zien zich genooddaakt te hervestigen. Paradoxaal genoeg is dit uitdrukkelijk niet de bedoeling van het Masterplan.

Andere zaken die ter sprake kwamen, waren bijvoorbeeld de klacht dat volgens een aantal ondernemers de Gemeente Groningen slecht handhaaft op het plangebied. Veel ondernemers hadden hier klachten over en dit levert frustratie op. Ook bleek dat er veel kennis aanwezig is onder de ondernemers op het terrein en dat ze die kennis graag willen delen ten behoeve van de uitvoering van het Masterplan. Bovendien zijn er een aantal ondernemers die specifieke plannen hebben met het gebied in relatie tot het Masterplan.

Het Masterplan heeft naar verwachting zeker een ruimtelijke en economische meerwaarde. Het gebied is volgens een groot deel van de geïnterviewden toe aan een upgrading. Zonder investeringen in het openbaar gebied gaat de kwaliteit van het terrein verder achteruit. Door nu te investeren wordt het gebied weer aantrekkelijk voor investeerders, krijgt het een betere uitstraling en ontsluiting en wordt het weer een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. De investeringen in de openbare ruimte lokken naar verwachting ook investeringen uit van het aanwezige bedrijfsleven. Hoe die investeringen van het bedrijfsleven ten gevolge van de aanstaande revitalisering zich verhouden tot

investeringen in andere gemeenten, is moeilijk aan te geven. Er is cijfermatig helaas te weinig bekend van bedrijven die geïnvesteerd hebben ten gevolge van revitalisering van een bedrijventerrein, om daar een zinnige uitspraak over te kunnen doen.

Wat wel uit de evaluatie van de cases blijkt, is dat er altijd een aantal factoren tijdens een revitalisering meespelen die van invloed zijn op het eventuele succes ervan. Deels waren deze factoren al bekend uit de bestaande literatuur, ze gaven een bevestiging geven van wat er bekend is over deze factoren. Deze succes- en faalfactoren spelen ook een rol bij de revitalisering van het Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep. Uit de cases komt ook naar voren dat het altijd even duurt voordat de bedrijven die gevestigd zijn op een gerevitaliseerd bedrijventerrein, zelf gaan investeren in hun eigen uitstraling. Bovendien is het dan met name de hoogwaardige bedrijvigheid die investeert in het eigen pand. Bedrijven uit de meer laagwaardige categorieën hebben daar te weinig financiële middelen voor en zien vaak ook niet de noodzaak daartoe.

Tenslotte is deze interviewronde niet alleen belangrijk geweest om de investeringsbereidheid van de ondernemers op het Oude Winschoterdiep en het Eemskanaal te peilen. Naast het antwoord op de vraag naar de investeringsbereidheid van de ondernemers ten gevolge van het Masterplan, zijn vele andere zaken aan het licht gekomen die van belang zijn voor een goede uitvoering van het Masterplan. Deze interviewronde is ook belangrijk geweest voor het gehele proces, dat bleef mede daardoor op gang. Ondernemers komen zaken van elkaar te weten die ze voorheen niet wisten, of stellen hun plannen geheel bij wanneer ze voor het eerst horen over een bepaald onderdeel van het Masterplan. Dankzij deze gespreksronde zijn de geïnterviewde bedrijven meer bij het proces betrokken en zo ervaren zij dat waarschijnlijk ook. Dat is goed voor het vertrouwen en het draagvlak onder de bedrijven. Wellicht dat deze positieve gevoelens uitstralen naar andere ondernemers wanneer zij elkaar spreken.

Hoofdstuk VIII Conclusies en aanbevelingen

8.1 Conclusie

In het eerste hoofdstuk luidde de probleemstelling van dit onderzoek als volgt:

Hoe kunnen de geplande investeringen van de Gemeente Groningen die in het publieke domein liggen worden gekoppeld aan de investeringen van de ondernemers in het private domein en wat voor ruimtelijke economische meerwaarde levert dit op? Hoe verhouden deze investeringen zich tot revitaliseringsprojecten in andere gemeenten met vergelijkbare projecten?

Op deze vraag is middels een aantal deelvragen getracht een antwoord te geven. Deze deelvragen zijn eveneens terug te vinden in hoofdstuk I. Om de probleemstelling zo goed mogelijk te beantwoorden zijn eerste deze deelvragen beantwoord in de verschillende hoofdstukken.

Bedrijventerreinen; ontwikkeling en theorie

In 1850 zijn de eerste bedrijventerreinen ontwikkeld in Nederland. Tot de 20^e eeuw gebeurde dat door de bedrijven zelf, daarna ging de overheid zich er meer planmatig mee bemoeien. Na de Tweede Wereldoorlog groeide het aantal bedrijventerreinen in een hoog tempo. Vanwege de economische crisis in de jaren tachtig kwam er een overschot aan bedrijventerreinen en kregen bedrijven verhuispremies als ze naar een nieuw terrein verhuisden. Het gevolg was dat de oude terreinen leegliepen en verpauperden. In de jaren hierop steeg het aantal nieuwe bedrijventerreinen weer, maar groeide ook het besef dat er zuiniger met de ruimte moest worden omgegaan. Recente ontwikkelingen zijn de opkomst van terreinen langs infrastructurele knooppunten en de invoering van parkmanagement.

Binnen de (economische) geografie zijn een aantal theoretische stromingen die verklaringen proberen te geven voor bedrijfsverplaatsingen; de vestigingsplaatstheorieën. Een deel van deze theorieën zoals de (neo)klassieke theorieën zijn verouderd en achterhaald. Desalniettemin bevatten deze theorieën wel bruikbare aannames die gebruikt kunnen worden om vroegere en huidige ontwikkelingen te verklaren. Zo is de behaviourale theorie goed bruikbaar in dit onderzoek. Deze theorie gaat er vanuit dat een ondernemer zijn beslissing maakt op basis van onvolledige informatie en kennis. Dit valt ook terug te zien in dit onderzoek, waarover verderop meer. De vestigingsplaatsfactoren die vaak een rol spelen bij bedrijfsverplaatsingen zijn ruimtegebrek, bereikbaarheid en uitstraling. Deze vestigingsplaatsfactoren verschuiven wel in de loop der tijd.

Revitalisering van bedrijventerreinen

Revitalisering van een bedrijventerrein houdt een forse integrale verbetering van een verouderd terrein in, met behoud van de bestaande economische functies. Revitalisering wordt toegepast op het moment dat het bedrijventerrein zich in de fase van teruggang bevindt. Er bestaan vijf verschillende vormen van veroudering: de technische, economische, maatschappelijke, ruimtelijke en relatieve veroudering. De oorzaken van veroudering van een bedrijventerrein zijn verschillend, veroudering kan te maken hebben met ruimtelijke, historische, milieu, economische, politieke, macro-economische en endogene factoren. Het gevolg is dat de kwaliteit van een bedrijventerrein verslechtert, het is een vicieuze cirkel die niet met alleen een grote onderhoudsbeurt kan worden weggenomen. De problemen doen zich meestal voor op het gebied van het ruimtegebruik, de uitstraling, de ontsluiting, de bereikbaarheid en de milieuhygiëne.

Om deze problemen te lijf te gaan moet een bedrijventerrein gerevitaliseerd worden. Gemeente en ondernemers moeten gezamenlijk een plan opstellen en uitvoeren waardoor de kwaliteit van het terrein verhoogd wordt. Er liggen drie *bottlenecks* op de weg: ten eerste moet er voldoende draagvlak zijn onder de ondernemers voor de te nemen maatregelen. Ten tweede brengt bodemsanering hoge kosten met zich mee en ten derde zijn de financiën een heikel punt. De mate van succes van een revitalisering is afhankelijk van een aantal factoren. Deze succes- en faalfactoren liggen op het gebied van het draagvlak, vertrouwen, duidelijkheid, snelheid, meetbare resultaten en communicatie. Deze zaken moeten goed verzorgd zijn, anders kunnen ze het proces negatief beïnvloeden. Wanneer een revitalisering eenmaal voltooid is, moet parkmanagement de verkregen kwaliteit bewaken.

Overheidsbeleid ten aanzien van bedrijventerreinen

De overheid is verantwoordelijk voor het scheppen van de juiste voorwaarden ten aanzien van bedrijventerreinen. De Rijksoverheid zet naast de ontwikkeling van nieuwe terreinen ook in op de herstructurering van verouderde terreinen. Een vijftigtal terreinen zijn geselecteerd als Topproject en krijgen speciale aandacht van het Rijk. Het revitaliseringsgebied Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep is daar één van. De andere overheden zoals Provincies en Gemeenten voeren het beleid uit, maar stellen zelf ook beleid op. Zij doen dit ook in samenwerkingsverbanden zoals het SNN en de Regiovisie. Er zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling en herstructurering van bedrijventerreinen binnen bepaalde regio's. De Gemeente Groningen zet daarbij vooral in op de hoogwaardige bedrijvigheid, maar probeert daarbij niet de andere bedrijvigheid uit het oog te verliezen. Onder de noemer 'Terreinwinst' tracht zij enkele verouderde bedrijventerreinen in de stad te revitaliseren.

Beschrijving van het plangebied

Het revitaliseringsgebied is op te delen in drie gebieden: de Havens, Bornholmstraat zuid en het Oude Winschoterdiep. Veel problemen spelen zich af op alledrie de terreinen, maar er spelen ook afzonderlijke problemen. Zo is de herinrichting van de havens een heikel punt en blijft op Bornholmstraat zuid de tippelzone een punt van aandacht. Op het Oude Winschoterdiep is de matige beeldkwaliteit een probleem. Om de problemen te lijf te gaan hebben de Gemeente Groningen en de VBZO gezamenlijk een visie ontworpen: het Masterplan. Er staan een flink aantal maatregelen op stapel die voornamelijk te maken hebben met de ontsluiting van het gebied en een algehele upgrading van het uiterlijk en de uitstraling ervan. De Gemeente Groningen hoopt door zelf te investeren in het gebied de ondernemers te stimuleren hun eigen panden en kavels op te knappen.

Ex Post onderzoek van gerevitaliseerde bedrijventerreinen in vergelijkbare gemeenten

Om iets te kunnen zeggen over de mate van succes van de revitalisering van het Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep, is een referentiekader nodig. Door *Ex Post* onderzoek van vergelijkbare gemeenten waar revitaliseringsprojecten zijn voltooid te evalueren, kan een vergelijk worden gemaakt met het revitaliseringsproject in Groningen. Wat hier uit naar voren komt is dat er een aantal succes- en faalfactoren spelen die van invloed zijn op de uitkomst van het proces. Deze reeds bovengenoemde factoren spelen ook een rol op het plangebied en dienen zo goed mogelijk beheerst te worden om het proces zo succesvol mogelijk te laten verlopen. Tevens blijkt dat het vaak de meer hoogwaardige bedrijvigheid is, die na voltooiing van een revitalisering investeert in het aanzien van het eigen pand en kavel.

De investeringsbereidheid van de ondernemers op het revitaliseringsgebied

Uit de interviews kwam naar voren dat de meeste ondernemers ontevreden zijn over de uitstraling van hun omgeving, revitalisering is wat hen betreft terecht. Over de uitstraling van hun eigen pand zijn ze meestal wel tevreden, al is dat niet voor alle ondernemers van even groot belang. De meerderheid is tevreden met het eigen pand en locatie, al kan het beter. Sommigen denken dat de situatie beter zal worden ten gevolge van het Masterplan, anderen denken juist dat hun situatie zal verslechteren. De helft van de ondernemers vindt dat er geen verbetering heeft plaatsgevonden in de communicatie met de Gemeente Groningen en/of de VBZO, of heeft geen idee. Hier is dus ruimte voor verbetering. De helft van de ondernemers ziet kansen voor het bedrijf ten gevolge van de aanstaande revitalisering, maar er zijn ook bedrijven die er juist een bedreiging in zien. Deze bedrijven zijn niet gebaat bij een betere uitstraling van het gebied. Verreweg het belangrijkste onderdeel uit het Masterplan is de bereikbaarheid, al dan niet in combinatie met de uitstraling van het gebied. Er zijn ook bedrijven die graag op het terrein willen blijven, maar die kampen met een ruimtetekort. Hieruit blijkt dat de traditionele vestigingsplaatsfactoren, ruimtegebrek, bereikbaarheid en de meer recente factor uitstraling, ook op het revitaliseringsgebied een rol spelen.

Voor vijf van de 27 ondervraagde ondernemers heeft de uitvoering van het Masterplan invloed op de beslissing om te gaan investeren. Van één van deze vijf bedrijven was het dermate van invloed, dat zij vooruitlopend op de aanstaande revitalisering besloten hebben om niet verhuizen en te investeren in een geheel nieuw pand op het terrein. Eén van deze ondernemers stelde zijn plannen geheel bij toen hij tijdens het interview hoorde wat er op zijn gebied staat te gebeuren. Hierdoor was hij zo blij verrast

dat hij zijn huidige locatie alsnog als optie mee zal nemen in zijn beslissing om te gaan investeren. Hieruit blijkt dat ondernemers nooit volledig van alles op de hoogte zijn en beslissingen nemen op basis van onvolledige informatie en kennis, zoals in de behaviourale theorie wordt beweerd.

Van drie ondernemers wordt vermoed dat hun plannen om te investeren worden uitgelokt door het Masterplan, al beweren ze zelf dat het geen enkele invloed heeft. Gezamenlijk komt dat neer op zeven bedrijven; ongeveer een kwart van de ondervraagden. Het voert te ver om dat door te trekken naar de gehele populatie op het investeringsgebied. Er mag echter wel verwacht worden dat het gaat om meer bedrijven dan alleen deze zeven, die investeringsplannen hebben die getriggerd kunnen worden door het Masterplan. Hoeveel geld hiermee gemoeid is, is moeilijk te geven, maar de verwachting is dat het gaat om enkele miljoenen. Daarnaast kunnen deze investeringen extra banen opleveren die op deze manier een multiplier-effect teweeg brengen. Een vergelijking met revitaliseringsprojecten van bedrijventerreinen uit vergelijkbare gemeenten voor wat betreft de investeringsbereidheid, is helaas niet mogelijk. Er zijn geen cijfers bekend van de mate van investeringsbereidheid van ondernemers bij andere revitaliseringsprojecten.

Al dit wetende kan er een antwoord worden gegeven op de probleemstelling. De geplande investeringen van de Gemeente Groningen in het revitaliseringsgebied Eemskanaal en Oude Winschoterdiep, kunnen in zoverre gekoppeld worden aan de investeringen van de ondernemers in het private domein, dat de verwachting bestaat dat het Masterplan een gedeelte van de ondernemers zal stimuleren om te gaan investeren. Door de revitalisering uit te voeren, zal de algehele kwaliteit van het gebied verbeteren en zullen naar alle waarschijnlijkheid extra investeringen vanuit het bedrijfsleven worden uitgelokt; het levert dus een ruimtelijke en economische meerwaarde op. Een vergelijking met andere gemeenten waar revitalisering is voltooid, is slechts deels te maken op het gebied van de succes- en faalfactoren, maar helaas niet op het gebied van de investeringsbereidheid van ondernemers ten gevolge van revitalisering van bedrijventerreinen.

8.2 Aanbevelingen

Aan de communicatie tussen de ondernemers op het revitaliseringsgebied en de Gemeente Groningen kan nog het één en ander verbeterd worden. Een deel van de ondernemers is niet tevreden over de communicatie en andere ondernemers zijn geheel niet bekend met het Masterplan. Beide situaties zijn onwenselijk, de eerste vanwege de mate van vertrouwen in de Gemeente Groningen en het mogelijk verminderd draagvlak onder de ondernemers en de tweede omdat het gemiste kansen oplevert. Eigenlijk zou elke ondernemer op het gebied op de hoogte moeten zijn van het Masterplan, of ze daar nu behoefte aan hebben of niet. De Gemeente Groningen probeert in de vorm van workshops, formele en informele bijeenkomsten, een goed contact met de VBZO, een nieuwsbrief en individuele gesprekken met ondernemers al veel om de communicatie zo goed mogelijk te maken. Desondanks zijn er ondernemers die nog onwetend of ontevreden zijn. De Gemeente Groningen zou zich nog meer proactief moeten opstellen en ook ondernemers moeten informeren die daar in eerste instantie misschien niet voor open staan. Er moet zoveel mogelijk het gesprek worden aangegaan met de (individuele) ondernemers.

Wat vaak naar voren kwam als klacht van de ondervraagde ondernemers, is de gebrekkige mate van handhaving door de Gemeente Groningen. Eén ondernemer verwoordde het als volgt; "Aan de ene kant besteedt de Gemeente Groningen veel geld aan een plan om het gebied te upgraden en dat is ook goed. Maar aan de andere kant laat de gemeente de handhaving teveel achterwege en op die manier kun je ook veel gedaan krijgen, zonder dat het veel geld kost". Om het vertrouwen en het draagvlak onder de ondernemers zo groot mogelijk te houden, is het van belang dat de gemeente er bovenop zit wat betreft de handhaving. Het mag niet zo zijn dat er op delen van het plangebied minder sterk gehandhaafd wordt omdat er een upgrading aan zit te komen. Dat is een verkeerd signaal naar de ondernemers toe en levert frustratie en wantrouwen op bij de bedrijven.

Op het plangebied zijn veel ondernemers gevestigd die kennis hebben op het gebied van beheer en onderhoud. Ook zijn er een aantal bedrijven gevestigd die werkzaam zijn in de bouw en de wegenbouw. De kennis die deze bedrijven in huis hebben kan van pas komen op het gebied van parkmanagement en de aanleg van wegen en andere werkzaamheden. De Gemeente Groningen zou moeten proberen optimaal van die kennis gebruik te maken. Probeer deze bedrijven bij het proces van revitalisering te betrekken. De ondernemers hebben zelf al aangegeven dat ze graag willen

meepraten, -denken en -doen als het aankomt op de uitvoering van het Masterplan. Door de ondernemers bij het proces te betrekken voelen zij zich meer verbonden met het plan; zij krijgen dan het gevoel dat ze zelf iets te zeggen hebben over hun gebied. Dit vergroot het draagvlak onder de ondernemers voor de uitvoering van de werkzaamheden. Daarnaast hebben enkele ondernemers aangegeven specifieke plannen te hebben voor bepaalde gebieden binnen het plangebied. Een voorbeeld is de Finse Haven waarvoor bepaalde ondernemers investeringsplannen hebben. Deze plannen vallen voor een deel samen met die van het Masterplan. De Gemeente zou de mogelijkheden tot een gezamenlijke planuitwerking moeten bestuderen.

Bijna alle ondervraagde ondernemers staan positief tegenover parkmanagement. Een iets kleiner deel van de ondernemers zegt ook parkmanagement te willen afnemen, maar wel onder bepaalde voorwaarden. Zo zal iedereen mee moeten doen en moet het een meerwaarde hebben voor de ondernemers. Tevens zou bekend moeten zijn wat het pakket van maatregelen is en wat het zal gaan kosten. De Gemeente Groningen zou voordat parkmanagement wordt ingevoerd op het plangebied, eerst parkmanagement op (een deel van) een nieuw bedrijventerrein in kunnen voeren. Op een nieuw bedrijventerrein is parkmanagement namelijk veel gemakkelijker te implementeren dan op een bestaand terrein. Wanneer het op een naburig bedrijventerrein succesvol verloopt, kan dit de ondernemers op het revitaliseringsgebied enthousiast maken. Een parkmanagementorganisatie moet slechts een klein aantal maatregelen opnemen in een basispakket en de andere maatregelen aanbieden in een optioneel pakket. Door eerst een klein aantal maatregelen in het basispakket op te nemen, is de kans dat het door veel ondernemers wordt afgenomen veel groter dan wanneer het pakket veel maatregelen bevat. Als het draagvlak eenmaal verkregen is, kan de parkmanagementorganisatie langzaam proberen het aantal maatregelen uit te breiden.

Wat opvalt uit de evaluatie van de *Ex Post* onderzoeken, is dat het voornamelijk de meer hoogwaardige bedrijvigheid is die hun panden en opstallen op gaan knappen, wanneer een revitalisering voltooid is. De wat meer laagwaardige bedrijvigheid heeft hier waarschijnlijk de middelen niet voor, of vindt een goede uitstraling van ondergeschikt belang. Sommige bedrijven hebben nu ook eenmaal een product wat weinig uitstraling heeft. Toch zou de Gemeente Groningen juist die bedrijven uit de wat meer laagwaardige categorie, moeten proberen over te halen om iets aan hun uitstraling te doen. Op een gemengd bedrijventerrein zoals het plangebied, waar alle soorten bedrijvigheid door elkaar heen staan, is dat van groot belang.

Jammer genoeg kon uit de evaluatie van de vier cases die verkregen zijn uit de verschillende *Ex Post* onderzoeken, niet de informatie worden gehaald die gezocht werd. Voor zover bekend is er niet eerder een *Ex Post* onderzoek gehouden naar de mate van investeringsbereidheid onder ondernemers op een bedrijventerrein, ten gevolge van revitalisering het terrein. De cases die besproken zijn hebben wel enkele succes- en faalfactoren aan het licht gebracht, die waren deels al bekend uit de bestaande literatuur. Toch was dit van nut, aangezien dit een bevestiging geeft van wat er bekend is over deze factoren. Dezelfde factoren spelen een rol op het Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep. Er zijn echter geen cijfers en verhoudingen bekend van bedrijven op andere gerevitaliseerde bedrijventerreinen die geïnvesteerd hebben ten gevolge van een revitalisering. Hierdoor is het niet mogelijk om een vergelijking te maken tussen die revitaliseringsprojecten en deze in Groningen op dat specifieke gebied. Dit soort van onderzoek zou gestimuleerd moeten worden, omdat dan een betere inschatting gemaakt kan worden van het mogelijke succes van een revitalisering. De Gemeente Groningen zou er dan ook verstandig aan doen, om een aantal jaar na de voltooiing van de revitalisering, een onderzoek te doen naar het aantal bedrijven dat geïnvesteerd heeft ten gevolge van die revitalisering. De uitkomsten van dat onderzoek kunnen dan met dit rapport worden vergeleken. Dan heeft de Gemeente Groningen een stuk vergelijkingsmateriaal in handen waar het zelf wat aan heeft en wellicht ook andere gemeenten in Nederland.

De uitvoering van het Masterplan is zeker de moeite waard. De bedrijventerreinen Eemskanaal en het Oude Winschoterdiep zijn sterk verouderd en toe aan een grondige upgrading. Op die manier voldoen ze weer aan de eisen van de toekomst en wordt het een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Gemeentelijke investeringen in de openbare ruimte lokken naar alle waarschijnlijkheid ook investeringen van het aanwezige bedrijfsleven uit. Dit geeft aan dat het project een ruimtelijke en economische meerwaarde heeft. De Gemeente Groningen moet daarvoor wel flink inzetten op een goede communicatie en concretisering van de plannen. De ondernemers moeten zoveel mogelijk bij het proces worden betrokken en de vaart moet in het proces worden gehouden. Als dat allemaal lukt, ligt er over enkele jaren vlakbij de stad weer een bedrijventerrein dat klaar is voor de toekomst.

Literatuurlijst

- Boschma, R.A. (1997), "Evolutionaire theorie". *Economische Statistische Berichten*. (81) (4102) p. 313-315.
- Buck Consultants International en BRO (1999), *Meer private betrokkenheid als kans bij de herstructurering van bedrijventerreinen*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- Dekker, J.B.R. en T. Lankhorst (1990), *Herstructurering bedrijfsterreinen in kleinere gemeenten*. Groningen: Stichting Geo Pers.
- Eiff, V. (1991), *Beleid voor bedrijfsterreinen. Een politiek geografische studie naar betrekkingen in het openbaar bestuur bij locatiebeleid voor bedrijfsvestigingen in stadsgewesten*. Amsterdam: Koninklijke Nederlandse Aardrijkskundige Genootschap, Nederlandse Geografische Studies nr. 126.
- ETIN Adviseurs (2003), *Herstructureringsopgave in de G30 gemeenten*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- Gemeente Groningen (1999)¹, *De Stad van Straks Extra. Groningen in 2010*. Groningen: Gemeente Groningen.
- Gemeente Groningen (1999)², *Groningen: het stedelijk alternatief. Een politiek-bestuurlijke visie op de stedelijke samenleving in 2010*. Groningen: Gemeente Groningen.
- Gemeente Groningen (2003)¹, *Groningen, economisch bekeken. Economische ontwikkelingen in woord en getal*. Groningen: Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken.
- Gemeente Groningen (2003)², *Groningen: Sterke Stad Actieve Stadgers. Een actualisering van de stadsvisie met prioriteiten voor de periode 2004-2010*. Groningen: Gemeente Groningen.
- Gemeente Groningen (2004), *Ondernemen in Stad! Volop redenen om voor Groningen te kiezen*. Groningen: Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken.
- Gemeente Groningen (2005)¹, *Revitalisering Winschoterdiep Eemskanaal. Masterplan*. Groningen: Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken.
- Gemeente Groningen (2005)², *Stad aan de slag. Economisch Business Plan*. Groningen: Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken.
- Gemeente Groningen (2005)³, *Van nu naar straks. Actualisatie van het structuurplan 'De Stad van Straks Extra'*. Groningen: Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken.
- Gemeente Groningen en VBZO (2005), *Terreinwinst Zuidoost. Nieuwsbrief bedrijventerreinen Zuidoost*. (2) Groningen: Gemeente Groningen en VBZO.
- Gemeente Smallingerland (2005), *Upgrading De Haven, evaluatie ondernomen acties*. Drachten: Gemeente Smallingerland.
- Heidemij Advies (1996), *Nieuwe kansen voor bestaande terreinen. Een onderzoek naar de problemen en oplossingen voor verouderde bedrijventerreinen in Nederland*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- Hiethaar, J.F.H. (1998), *Verouderde bedrijventerreinen in de Gemeente Groningen. Een onderzoek naar de betekenis van verouderde bedrijventerreinen voor de Groninger economie*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.

- Huisman, M. (2001), *Interne bedrijvenmigratie Gemeente Groningen. Onderzoek naar de ruimtelijke-economische dynamiek in de Gemeente Groningen*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
- Knox, P.L. en S.A. Marston (2001), *Places and Regions in Global Context. Human Geography*. New Jersey: Prentice Hall.
- Kuijt, A. (2002), *Herstructurering van bedrijventerreinen: een onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van herstructurering aan de Bornholmstraat in Groningen*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
- Lambooy, J.G., E. Wever, O.A.L.C. Atzema (1997), *Ruimtelijke Economische Dynamiek. Kijk op bedrijfslocatie en regionale ontwikkeling*. Bussum: Couthino.
- Louw, E. et al (2004), *Planning van bedrijventerreinen*. Den Haag: Sdu Uitgevers BV.
- Meester, W.J. (1999), *Subjectieve waardering van vestigingsplaatsen door ondernemers*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
- Ministerie van Economische Zaken (2002), *Parkmanagement; kwaliteit wint terrein*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- Ministerie van Economische Zaken (2004), *Actieplan bedrijventerreinen 2004-2008. Samenwerken aan uitvoering*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (2004), *Nota Ruimte: Ruimte voor ontwikkeling*. Den Haag: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.
- Oranjewoud en Kolpron Consultants (2002), *Vitaliteitsonderzoek bedrijventerreinen Groningen*. Groningen: Gemeente Groningen.
- Osinga, R. (2004), *Bedrijventerreinen in Groningen. Een ruimtelijke en functionele visie*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
- Pellenburg, P.H. (1985), *Bedrijfsrelokatie en Ruimtelijke Kognitie*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
- Pen, C.J. (1997), "Modernisering van bedrijventerreinen: een veldverkenning met praktijkvoorbeelden uit Noord-Brabant en Limburg." *Deel 2 Bundel Planologische discussiebijdragen*. (2), p. 585-594.
- Pen, C.J. en S. Hiethaar (1998), "Het moderniseren van verouderde bedrijfsterreinen." *Rooilijn*. 31 (9), p. 440-446.
- Pen, C.J., N. de Vries en E. Vening (2000), "Een longitudinaal onderzoek naar bedrijfsmigratie." *Rooilijn* 33 (9), p. 453.
- Projectbureau Regiovisie Groningen-Assen (2003)¹, *Regiovisie Groningen-Assen 2030. Samen sterk in het netwerk. Deel I Visie*. Groningen: Projectbureau Regiovisie.
- Projectbureau Regiovisie Groningen-Assen (2003)², *Regiovisie Groningen-Assen 2030. Samen sterk in het netwerk. Deel II Uitvoering*. Groningen: Projectbureau Regiovisie.
- Projectbureau Regiovisie Groningen-Assen (2003)³, *Introductie bij de actualisering Regiovisie Groningen-Assen 2030*. Groningen: Projectbureau Regiovisie.
- Provincie Groningen (2000), *Provinciaal Omgevingsplan. Koersen op karakter*. Groningen: Provincie Groningen.

- Provincie Groningen (2004), *Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen tot verlenging van het Provinciaal Omgevingsplan voor een periode van twee jaar*. Groningen: Provincie Groningen.
- RIGO (2000), *Herstructurering bedrijventerreinen in beeld. Evaluatie vijf projecten*. Amsterdam: RIGO.
- Samenwerkingsverband Noord-Nederland (1999), *Kompas voor het Noorden. Ruimtelijk-economisch ontwikkelingsprogramma Noord-Nederland 2000 t/m 2006*. Assen, Groningen en Leeuwarden: Samenwerkingsverband Noord-Nederland.
- Schuur, J. (2001), *Veroudering van bedrijventerreinen. Een structuur voor herstructurering*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- Schenkel, G. en F. Pieters (2003), *Joseph A. Schumpeter. Regionale innovaties*. Nijmegen: Leerstoelgroep Sociale Geografie, Katholieke Universiteit Nijmegen.
- SenterNovem (2005), *Herstructurering bedrijventerreinen. Voorbeelden van de financiële aanpak van de herstructurering van bedrijventerreinen*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- Steen, P.J.M. van (1998), *Bedrijvenlandschap 2000+. Bedrijfsverplaatsingen en de vraag naar bedrijfslocaties in Nederland*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
- Van Raad Consults (2004), *Terreinwinst Winschoterdiep – Eemskanaal – GHC. Visievorming en plan van aanpak ondernemers*. Groningen: Van Raad Consults BV.
- Vening, E. (2001), *Revitalisering en herstructurering in the picture*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
- Vossen, M. (2000), "Hoe ondernemers samen kille bedrijventerreinen weer aantrekkelijk proberen te maken." *Management team*. 22 (17), pag. 41-50.
- Wal, H. van der (2003), "Aanpak bedrijventerreinen moet daadkrachtiger." *VastGoedMarkt*. 30 (12), pag. 25-28.

Interviews

- Dealman, T., Gemeente Tilburg. Telefonisch interview, gehouden op 14 maart en 12 april 2005.
- Hoeksema, J., Gemeente Smallingerland. Telefonisch interview, gehouden op 13 maart en 26 april 2005.
- Jong, R. de, Gemeente Opsterland. Telefonisch interview, gehouden op 22 maart 2005.
- Koning, M., Stadsdeel Amsterdam Noord. Telefonisch interview, gehouden op 26 april 2005.

Websites

- Gemeente Groningen; <http://www.groningen.nl/functies/pagfunctie.cfm?parameter=324> Bezocht op 4 mei 2005.
- Map24; <http://www.map24.nl> Bezocht op 10 mei 2005.
- Samenwerkingsverband Noord-Nederland; <http://www.snnonline.nl> Bezocht op 14 april 2005.