

DUURZAAMHEID VAN WOONBOULEVARDS

Een bijdrage aan de regionale economische ontwikkeling in Nederland

Suzan Besier

Afstudeerbegeleider I: Sierdjan Koster

Afstudeerbegeleider II:

Rijksuniversiteit Groningen

Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen

Sociale Geografie en Planologie

Master Economische Geografie



Voorwoord

Voor u ligt de afstudeerscriptie geschreven ter afronding van de Master Economische Geografie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Tijdens mijn afstuderen heb ik onderzoek gedaan naar de aandachtspunten waarop gefocused moet worden om de problematiek die op sommige woonboulevards in Nederland speelt te verhelpen. Het belang van het onderzoek vloeit voort uit het feit dat een woonboulevard niet volledig op zichzelf staat maar van invloed is op de regionale economische ontwikkeling. Graag wil ik van de gelegenheid gebruik maken om een aantal mensen te bedanken voor hun bijdrage aan het totstandkomen van het onderzoeksrapport.

Mijn dank gaat allereerst uit naar mijn afstudeerbegeleider Sierdjan Koster voor zijn begeleiding. Ik kon gedurende het onderzoek bij hem terecht met vragen en kreeg daarop heldere antwoorden die mij verder hielpen. Tevens wil ik graag Daniël Harsema, medewerker bij de Gemeente Groningen, afdeling Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken bedanken voor het interview dat hij afgegeven heeft en zijn verdere hulp bij het onderzoek.

Daarnaast had dit onderzoek niet uitgevoerd kunnen worden zonder de personen die alle medewerking hebben verleend aan de vragenlijst voor de bedrijven op Woonboulevard Hoendiep. Allen wil ik dan ook hartelijk danken voor de tijd en energie die zij erin gestopt hebben en het enthousiasme waarmee zij de vragenlijst beantwoord hebben.

Ondanks de vele nevenactiviteiten die ik naast het schrijven van mijn afstudeeronderzoek heb gedaan en de tijd die nodig was om dit onderzoek kwalitatief goed af te ronden, kan ik nu vol trots het eindresultaat aan u presenteren. Ik hoop dat het een bijdrage zal leveren aan de ontwikkeling van woonboulevards in Nederland. De heer Kruit, mede-eigenaar van Kruit en Kramer en voorzitter van de bedrijvenvereniging Hoendiep, heeft interesse getoond in het onderzoek. Ik hoop dan ook in het bijzonder dat dit onderzoek bruikbaar is voor Woonboulevard Hoendiep te Groningen.

Met vriendelijke groet,

Suzan Besier

Samenvatting

De woonboulevard is vanaf zijn introductie begin jaren tachtig een populair fenomeen. Het aantal groeit gestaag door, waarbij het uitbreiden van bestaande woonboulevards en de aanleg van nieuwe woonboulevards vaak ongecontroleerd gebeurt. Hierdoor dreigt de woonboulevard aan zijn eigen succes ten onder te gaan omdat het vertrek van bedrijven leegstand en daarmee verpaupering van het terrein tot gevolg heeft (Woonspot I, 2004).

De problematiek die is ontstaan bestaat uit twee kernpunten die het fundament vormen. Ten eerste bevinden sommige woonboulevards zich momenteel in een zwakke en kwetsbare positie omdat er een overaanbod is (Pernot 2004). Ten tweede is een woonboulevard van invloed op de regionaal economische ontwikkeling van het gebied waarin deze zich bevindt (Kemp 2000). Het is dus van belang dat een woonboulevard een positief effect heeft op deze regionaal economische ontwikkeling.

Een oplossing voor de problemen moet gezocht worden in het duurzaam (her)ontwikkelen van de woonboulevards (Provincie Utrecht en Beco Groep 2005). Hierbij wordt duurzaamheid omschreven als een ontwikkeling die de huidige wereldbevolking in haar behoeften voorziet zonder de komende generaties te beperken om in hun behoefte te voorzien (Brundtland commissie 1987). Maar hoe dit voor een woonboulevard concreet aangepakt moet worden blijkt onduidelijk te zijn. Hoe kan er gezorgd worden dat een woonboulevard zowel nu als in de toekomst in de behoefte van de mens voorziet.

De doelstelling van het onderzoek is dan ook het oplossen van een kennistekort omtrent de duurzaamheid van woonboulevards. Met behulp van deze kennis moet duidelijk worden hoe een woonboulevard een meer duurzame bijdrage kan leveren aan de regionale economische ontwikkeling van de totale regio. De onderzoeksvraag die hieruit voortvloeit en onderzocht wordt luidt als volgt; *‘Onder welke omstandigheden leveren woonboulevards een economisch duurzame bijdrage binnen de regionaal economische context die er is?’*

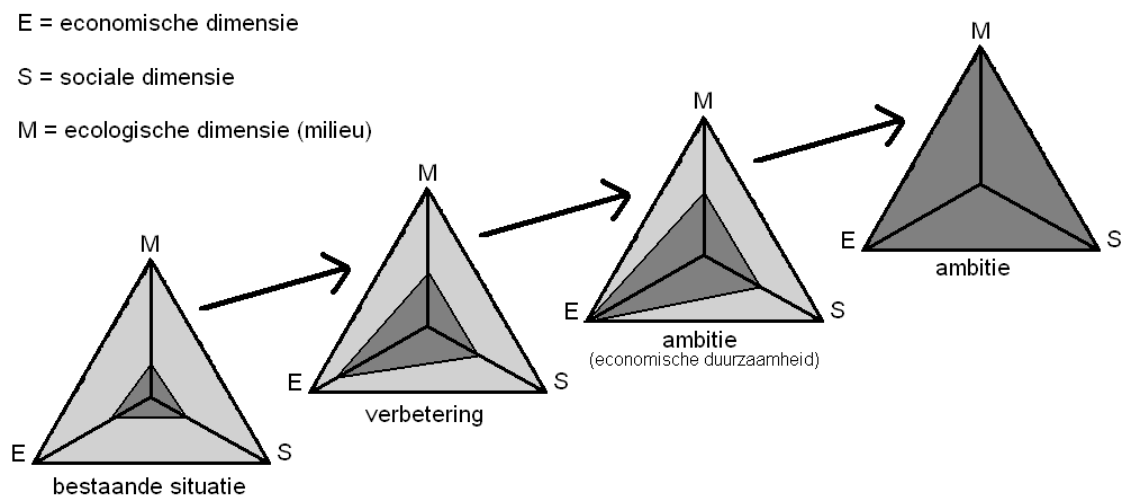
Doordat het beleid van de overheid ten opzichte van woonboulevards door de jaren heen veranderd is, zijn er verschillende soorten woonboulevards ontstaan. Het Hoofdbedrijfshandelschap Detailhandel (2004) heeft dit onderscheid beschreven in vier generaties. Na een analyse van deze generaties is ervoor gekozen om de focus van dit onderzoek te leggen op de eerste generatie woonboulevards. Deze veelal verouderde woonboulevards zorgen namelijk, in vergelijking met de andere drie generaties, voor de meeste problemen.

De levenscyclus van een woonboulevard is bestudeerd om te kunnen bepalen in welke fase een bepaalde woonboulevard zich bevindt. Het bepalen van de mate van economische duurzaamheid is het meest relevant voor woonboulevards die zich in de verzadigingsfase of teruggangsfase bevinden. Met behulp van de uitkomsten van dit onderzoek kan de focus gelegd worden op de zwakke punten die aangepakt moeten worden om de woonboulevard weer in de groeifase terecht te laten komen.

In de onderzoeksvraag is naar aanleiding van het onderzoek van Dankert (2002) gekozen om de nadruk te leggen op de economische duurzaamheid. De Brundtland Commissie heeft als eerste een driedeling binnen duurzaamheid gemaakt, bestaande uit de ecologische duurzaamheid, de sociale duurzaamheid en de economische duurzaamheid. Wat Dankert (2002) in zijn onderzoek laat zien is dat niet alle drie de dimensies voor verschillende soorten gebieden van even groot belang zijn. Voor gebieden waar economische activiteit plaats vindt, zoals op een woonboulevard het geval is, moet de focus liggen op de economische duurzaamheid.

Om de problematiek op de woonboulevards in Nederland aan te pakken zal de focus in eerste instantie op economische duurzaamheid moeten liggen. Zodra het punt bereikt is waarop de woonboulevard economisch gezien weer in een groeifase terecht is gekomen kan de aandacht verschuiven naar duurzaamheid in de bredere zin van het woord. Hier worden dan ook de sociale en ecologische dimensies van duurzaamheid in meegenomen. Op deze manier kan uiteindelijk een volledig duurzame woonboulevard ontwikkeld worden (fig. 1.1).

Figuur 1.1. Verschillende fasen in de tijd voordat het ambitieniveau, volledige duurzaamheid in drie dimensies, bereikt is.



Vervolgens is onderzocht welke factoren bepalend zijn voor de mate van economische duurzaamheid van een woonboulevard. Welke aspecten moeten de meeste aandacht krijgen om de problematiek te verminderen en wie kan invloed op deze punten uitoefenen. Uit dit deel van het onderzoek blijkt dat het per soort gebied verschilt welke factoren van invloed zijn. Voor het gebied 'de woonboulevard' geldt dat er factoren zijn die door de bedrijven op de woonboulevard zelf beïnvloed kunnen worden en factoren die van buitenaf door de overheid beïnvloed kunnen worden. Naast deze interne en externe factoren is er voor het gebied de woonboulevard ook een factor die niet beïnvloed kan worden. De locatie waar de woonboulevard zich bevindt is een vast gegeven. Uit het onderzoek is gebleken dat er acht factoren zeer belangrijk zijn voor een economisch gezonde woonboulevard. Het gaat

hierbij om vier interne factoren, *kapitaalgoederen*, *kennis*, *parkmanagement en ruimte*, drie externe factoren, *infrastructuur*, *economische structuur en arbeid*, en niet te vergeten de factor *locatie*.

Er is onderzocht aan welke eisen de factoren moeten voldoen om economisch duurzaam te zijn wat weer een positieve invloed op de regionaal economische ontwikkeling heeft. Om deze eisen daadwerkelijk meetbaar te maken zijn deze onderverdeeld in indicatoren. Het meten van de eisen, waaraan een economisch duurzame woonboulevard moet voldoen, kan op deze wijze geoperationaliseerd worden.

In onderstaande tabel is per factor aangegeven aan welke eisen voldaan moet worden (1^e kolom) en welke indicatoren dit meetbaar maken (2^e kolom).

Interne factoren

Kapitaalgoederen	
Beschikking over voldoende en kwalitatief goede gebouwen.	<ul style="list-style-type: none"> - De levensverwachting van de gebouwen - Het percentage van de omzet dat aan investeringen in de gebouwen wordt besteed.
Beschikking over voldoende financiële middelen.	<ul style="list-style-type: none"> - Schommelingen in de omzet - Trend in de omzet
Kennis	
De werknemers moeten een acceptabel kennisniveau hebben, zowel kennis in de omgang met klanten als productkennis.	<ul style="list-style-type: none"> - Aanwezigheid van een opstartcursus die door het bedrijf gegeven/betaald wordt - Verloop van het personeel - Nabijheid woonlocatie van het personeel
Het management moet aandacht besteden aan innovatie.	<ul style="list-style-type: none"> - Franchise, filiaal of eigen bedrijf. - Mogelijkheid om lokaal aandacht te besteden aan vernieuwingen in het bedrijfsproces. - Aandacht voor vernieuwing in de bedrijfsstrategie.
Het management moet kennis hebben met betrekking tot veranderende omstandigheden die van invloed zijn op de woonboulevard en het bedrijf.	<ul style="list-style-type: none"> - Regionaal consumenten gedrag. - Commitment van de werknemers aan het bedrijf.
Parkmanagement	
Op de woonboulevard moet sprake zijn van overleg en samenwerking tussen verschillende belanghebbenden.	<ul style="list-style-type: none"> - Aanwezigheid van een overlegorgaan waarin alle bedrijven vertegenwoordigd zijn. - Betrokkenheid Gemeente bij dit overlegorgaan - Aanwezigheid van overeenkomsten die vallen onder parkmanagement; <ul style="list-style-type: none"> - beheer en onderhoud van de openbare ruimte - collectieve beveiliging - gezamenlijke afvalverzameling - gezamenlijk transport van goederen - Economische voordeel als gevolg van deze samenwerking
Beschikking over een concept aan de hand waarvan de woonboulevard zich gefocust kan ontwikkelen.	<ul style="list-style-type: none"> - De aanwezigheid van een algemeen geaccepteerd concept voor de gehele woonboulevard. - Betrokkenheid Gemeente bij deze conceptontwikkeling.

Ruimte	
Op de woonboulevard moet sprake zijn van zorgvuldig ruimtegebruik.	<ul style="list-style-type: none"> - Collectieve parkeergelegenheden - Aanwezigheid van meerdere bouwlagen - Aanwezigheid van gezamenlijke opslagruimte - Uitbreidingsmogelijkheden binnen het bedrijf - Overbodige leegstand op de woonboulevard

Externe factoren

Infrastructuur	
De woonboulevard moet goed bereikbaar zijn voor de verschillende vormen van mobiliteit.	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid van de woonboulevard met het openbaar vervoer - Bereikbaarheid van de woonboulevard per auto - Aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid - Bereikbaarheid van de woonboulevard voor vrachtverkeer - Duidelijke bewegwijzering van de hoofdwegen naar de woonboulevard toe
Economische structuur	
De concurrenten moeten een positieve invloed hebben op de economische structuur waarin de woonboulevard zich bevindt.	<ul style="list-style-type: none"> - Aanwezigheid concurrerende woonboulevards - Invloed van de nabijgelegen woonboulevard
De Provincie moet een regierol spelen om zo de branche evenredig met de markt te laten groeien en een overaanbod te voorkomen.	<ul style="list-style-type: none"> - Overlegstructuur op regionaal niveau - Regelgeving vanuit de Provincie voor zowel de Gemeente als de woonboulevard - Beperkingen in de uitgave van m² woonboulevard vanuit de overheid wanneer de bestedingsontwikkelingen niet evenredig meegroeien
De plannen van de Provincie en de Gemeente moeten een positieve invloed hebben op de woonboulevard.	<ul style="list-style-type: none"> - Toekomstige plannen van de Provincie en Gemeente - De tijdshorizon van deze plannen
Arbeid	
De vraag naar en het aanbod van arbeid moeten in evenwicht zijn, zowel kwalitatief als kwantitatief.	<ul style="list-style-type: none"> - Voldoende gekwalificeerd personeel in de omgeving - Werkloosheid in een schaal van 60km

Factor Locatie

Locatie	
De locatie mag geen negatieve invloed hebben op de woonboulevard.	<ul style="list-style-type: none"> - Grootte van de afzetmarkt - Nabijheid van een stad

Wanneer aan de hand van de indicatoren blijkt dat een woonboulevard niet aan alle eisen voldoet kan het zijn dat de woonboulevard hierdoor in de toekomst in de problemen komt. Wanneer het slecht gaat met de economische situatie van de woonboulevard ontstaan er problemen die een woonboulevard in een neerwaartse spiraal kunnen brengen. Om er op tijd achter te komen of een woonboulevard al dan niet aan alle eisen voldoet is aan de hand van de indicatoren een vragenlijst ontwikkeld.

Aan de hand van de antwoorden op de vragen zijn cijfers toegekend tussen de nul en de één om de mate van economische duurzaamheid aan te duiden. Door de mate van duurzaamheid per factor te berekenen kan ook een gemiddelde aan het geheel gegeven worden. De duurzaamheidsindex die op deze manier berekend is maakt het mogelijk om een vergelijking tussen verschillende woonboulevards te trekken en om de verschillen in mate van duurzaamheid van een woonboulevard door de jaren heen te volgen.

De ontwikkelde vragenlijst is opgesplitst omdat een deel van de vragen gesteld moeten worden aan de bedrijven die zich op de woonboulevard bevinden terwijl andere vragen beter beantwoord kunnen worden door een vertegenwoordiger van de externe actoren. Daarnaast zijn er een aantal vragen waarvan het antwoord op een andere manier verkregen kan worden. Er is geprobeerd om de vragenlijst voor de actoren zo te ontwerpen dat de respondenten bereidt zijn om mee te werken en om objectieve informatie te geven.

Om de ontwikkelde methode in de praktijk te testen is gezocht naar een eerste generatie woonboulevard die zich niet meer in de groeifase bevindt. Hierbij is gekozen voor Woonboulevard Hoendiep. Dit is een woonboulevard die ontstaan is in de jaren '70 en gelegen is aan de rand van de stad Groningen. Door antwoorden op de vragen te verkrijgen is achterhaald op welke aspecten de woonboulevard te kort schiet met betrekking tot de economische duurzaamheid waardoor duidelijk wordt aan welke punten aandacht moet worden besteed om dit te verbeteren.

Aan de hand van de antwoorden kan de mate van economische duurzaamheid bepaald worden. Het toekennen van cijfers blijft altijd een interpretatie van de onderzoeker maar zolang dit in het achterhoofd gehouden wordt is het wel degelijk waardevol om cijfers toe te kennen. Door een matrix te maken van de impact van de verbetering en de waarschijnlijkheid dat de score te verhogen is door de interne of externe actoren, is duidelijk gemaakt op welke aandachtspunten de focus moet liggen voor Woonboulevard Hoendiep.

De eisen die gesteld zijn per factor moeten gezien worden als de omstandigheden waaronder woonboulevards een economisch duurzame bijdrage leveren binnen de regionaal economische context die er is. Uit dit onderzoek blijkt dat zodra deze omstandigheden aanwezig zijn bij een woonboulevard een economisch duurzame bijdrage geleverd wordt. Om te zien of de bijdrage aan de regionaal economische context daadwerkelijk economisch duurzamer wordt, door aandacht te besteden aan de punten die uit het onderzoek zijn gekomen, zal de methode gebruikt moeten worden. Daarnaast zal Woonboulevard Hoendiep, als ze de aanbevelingen opvolgen, de komende jaren onderzocht moeten worden om te zien of de duurzaamheidsindex toeneemt en of daardoor de problemen op de woonboulevard verminderen.

Inhoudsopgave

SAMENVATTING.....	3
1. INTRODUCTIE.....	10
1.1 INLEIDING	10
1.2 ONDERZOEKSOBJECT.....	13
1.2.1 Woonboulevard	13
1.2.2 Duurzaamheid.....	13
1.3 CONCEPTUEEL MODEL	14
1.4 DOELSTELLING EN VRAAG STELLING	16
1.5 METHODEN VAN ONDERZOEK.....	17
1.6 LEESWIJZER.....	18
2. DE ONTWIKKELING VAN DE WOONBOULEVARD IN NEDERLAND	19
2.1 AFBAKENING DEFINIËRING	19
2.2 GENERATIES BINNEN DE WOONBOULEVARDS.....	20
2.3 LEVENSCYCLUS VAN EEN WOONBOULEVARD	21
3. BETEKENIS DUURZAAMHEID MET BETREKKING TOT DE WOONBOULEVARD	24
3.1 DUURZAME ONTWIKKELING IN VOGELVLUCHT.	24
3.2 KRITIEK OP DE DEFINIËRING.....	25
3.3 ECONOMISCHE DUURZAAMHEID	26
4. EISEN EN INDICATOREN VOOR ECONOMISCHE DUURZAAMHEID.....	31
4.1 INTERNE FACTOREN.....	31
4.1.1 Kapitaalgoederen.....	31
4.1.2 Kennis.....	32
4.1.3 Parkmanagement.....	33
4.1.4 Ruimte	34
4.2 EXTERNE FACTOREN.....	34
4.2.1 Infrastructuur.....	34
4.2.2 Economische structuur.....	34
4.2.3 Arbeid	35
4.3 LOCATIE.....	36
4.3.1 Locatie	36
5. MODEL VOOR DE BEOORDELING VAN DE ECONOMISCHE DUURZAAMHEID.....	37
5.1 VRAAGSTELLING	37
5.2 RESULTAAT	37
5.4 UITVOERING	39
5.5.1 Bedrijven op de woonboulevard.....	39
5.5.2 Gemeente Groningen.....	40
5.5.3 Andere informatiebronnen	40
6. PRAKTIJK VOORBEELD 'WOONBOULEVARD HOENDIEP'	41
6.1 WOONBOULEVARD HOENDIEP	41

6.2	ECONOMISCHE DUURZAAMHEID PER FACTOR	43
6.3	GEWICHT VAN DE FACTOREN.....	49
7.	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	52
7.1	CONCLUSIES	52
7.2	ALGEMENE AANBEVELINGEN	54
7.3	AANBEVELINGEN VOOR WOONBOULEVARD HOENDIEP.....	55
8.	EVALUATIE ONDERZOEK.....	57
9.	LITERATUURLIJST	59
	BIJLAGE I; FACTOREN, EISEN EN INDICATOREN.....	62
	BIJLAGE II; DE VRAGEN HORENDE BIJ DE INDICATOREN	64
	BIJLAGE III; BRIEF AAN DE BEDRIJVEN.....	66
	BIJLAGE IV; VRAGENLIJST VOOR DE BEDRIJVEN OP DE WOONBOULEVARD.....	67
	BIJLAGE V; BESTEMMINGSPLAN HOENDIEP 2008	69
	BIJLAGE VI; BEDRIJVENTERREINEN IN GRONINGEN.....	70

1. Introductie

In dit eerste hoofdstuk wordt het onderzoek geïntroduceerd. Paragraaf 1.1 besteedt aandacht aan de achtergrond en de aanleiding voor het onderzoek. De korte beschrijving die in paragraaf 1.2 wordt gegeven zorgt voor verduidelijking over de inhoud van de belangrijkste begrippen van dit onderzoek, woonboulevard en duurzaamheid. Het conceptueel model, beschreven in paragraaf 1.3, definieert vervolgens welke gegevens nodig zijn om de doelstelling te bereiken, hoe deze gegevens gestructureerd zijn en wat de verbanden zijn tussen die gegevens. De hoofd- en deelvragen worden gegeven in paragraaf 1.4 waarna de methode van onderzoek beschreven wordt in paragraaf 1.5. Het hoofdstuk besluit met de leeswijzer.

1.1 Inleiding

De woonboulevard is vanaf zijn introductie begin jaren tachtig een populair fenomeen. Het concept werd warm onthaald door de consument omdat alle winkels die relevant zijn voor de woning dicht bij elkaar werden gebracht. De locatie was vaak gemakkelijk bereikbaar per auto en parkeren voor de deur was geen probleem. Maar ondanks of juist dankzij dit succes klinken er dertig jaar later verontrustende berichten (Woonspot I, 2004).

Het aantal woonboulevards groeit gestaag door, waarbij het uitbreiden van bestaande woonboulevards en de aanleg van nieuwe woonboulevards vaak ongecontroleerd gebeurt. Hierdoor dreigt de woonboulevard aan zijn eigen succes ten onder te gaan. Uit onderzoek blijkt dat een stevige regie binnen de regio nodig is om het probleem in de hand te krijgen (Woonspot II, 2004). Als het probleem niet wordt aangepakt zal dit een bedreiging gaan vormen voor het behoud van sommige woonboulevards.

Volgens Pernot (2004) bevinden de woonboulevards zich in een zwakke en kwetsbare positie. Deze positie is te wijten aan een drietal ontwikkelingen die het fundament van de problematiek vormen (Pernot 2004). Ten eerste is er bij het aanleggen van woonboulevards geen rekening gehouden met de bestedingsontwikkeling waardoor er nu een overaanbod aan m² in de branche bestaat. Ten tweede is er weinig gedaan aan conceptontwikkeling waardoor overal dezelfde boulevards zijn ontstaan. Ten derde stond het beleid voor de perifere detailhandel vestiging iedere gemeente toe zijn eigen beleid en projecten te ontwikkelen zonder dat hier een regionale visie vanuit de Provincie voor was.

Het is belangrijk dat de problematiek die op verschillende woonboulevards speelt onder de aandacht wordt gebracht omdat deze niet alleen van invloed is op de woonboulevard zelf. De woonboulevard is ook van invloed op de regionaal economische ontwikkeling van het gebied waarin deze zich bevindt. Het EIM heeft in opdracht van het Ministerie van Financiën een onderzoek gedaan waaruit dit blijkt. Volgens het onderzoek is er sprake van een samenhang tussen de bedrijvendynamiek, groeiende

bedrijven en de regionaal economische ontwikkeling (Kemp 2000). De zwakke en kwetsbare positie van de woonboulevard heeft dus niet alleen gevolgen voor de woonboulevard zelf maar ook voor de economische prestaties van de regio. Het doel is dan ook te achterhalen hoe gezonde woonboulevards gerealiseerd worden zodat deze positief effect op de regio kunnen hebben.

Daarnaast heeft een gezonde woonboulevard een gezonde uitstraling en kan deze gezien worden als een visitekaartje van de regio. Een woonboulevard waar onvoldoende aandacht aan wordt besteed verpaupert, met alle negatieve gevolgen van dien voor de positie in de regio.

Zoals al eerder bleek is regie binnen de regio nodig om de ongecontroleerde groei van woonboulevards in te perken en te voorkomen dat de problematiek verergert. Daarnaast moet er gezocht worden naar een oplossing om de woonboulevards, die het sterkst te lijden hebben gehad onder de ongecontroleerde groei, er weer bovenop te krijgen. Gebeurt dit niet dan is de kans groot dat de leegstand op deze terreinen toeneemt en daarmee ook de problemen. Dit kan verholpen worden door de woonboulevard duurzaam te herontwikkelen (Provincie Utrecht en Beco Groep 2005). Er kan een ware kwaliteitsslag gemaakt worden door de focus op duurzaamheid te leggen.

Er moet dus gewerkt worden aan de duurzaamheid van de woonboulevards die door de vele concurrentie in de problemen zijn geraakt. In het rapport van de Provincie Utrecht in samenwerking met Beco (2005) worden een aantal gevolgen van duurzame ontwikkeling van terreinen opgesomd. Hierbij zijn er positieve effecten waar te nemen voor zowel de bedrijven, de Gemeente als de omwonenden (tabel 1.1.).

Tabel 1.1. Positieve gevolgen van duurzaamheid

Bedrijven	Gemeenten	Omwonenden
Waardevastheid van panden en grond verhogen	Voorkomen kostbare opwaardering	Verbetering leefomgeving
Een betere uitstraling	Door effectieve benutting bestaande terreinen is er geen ofwel minder ruimte nodig voor nieuwe terreinen	Meer inspraak mogelijkheden
Verhoogde veiligheid	Profileren als aantrekkelijke vestigingsplaats	Terrein kan gebruikt worden voor recreatie doeleinden
Prettige werkomgeving	Verhogen werkgelegenheid	Verhogen werkgelegenheid
Door samenwerking wordt eigen ontwikkeling gestimuleerd	Verminderen milieubelasting en hinder	
Kostenbesparing door samenwerking en innovatie	Versterking verhouding met ondernemers	
Kostenbesparing door gemeenschappelijke voorzieningen	Snellere acceptatie van omwonenden bij opwaardering of uitbreiding	

Bron; Provincie Utrecht en Beco Groep 2005

Duurzame ontwikkeling heeft positieve gevolgen maar wat duurzaamheid precies inhoudt blijkt niet eenvoudig uit te leggen te zijn. Sinds de introductie van het begrip wordt het in toenemende mate in

de media onder de aandacht gebracht in verschillende perspectieven. De Nederlandse overheid probeert het bedrijfsleven te interesseren voor duurzaam ondernemen (vrom.nl 2008). Daardoor heeft duurzaam ondernemen de afgelopen jaren aanzienlijk aan terrein gewonnen, ook bij de bedrijven op woonboulevards. Duurzaamheid is echter nog steeds een vaag begrip dat geconcretiseerd moet worden voordat het positieve effecten tot gevolg kan hebben voor de ontwikkeling van woonboulevards.

Omdat er geen duidelijkheid over de precieze inhoud van duurzaamheid met betrekking tot de woonboulevard bestaat, is het ook niet duidelijk hoe een woonboulevard duurzamer gemaakt kan worden en op welke vlakken een woonboulevard nog te kort schiet (Harssema). De doelstelling van dit onderzoek is dan ook het oplossen van het kennistekort omtrent de duurzaamheid van een woonboulevard.

De onderzoeksvraag die hieruit voortvloeit en onderzocht wordt luidt als volgt; *‘Onder welke omstandigheden leveren woonboulevards een economisch duurzame bijdrage binnen de regionaal economische context die er is?’*. Waarom gekozen is voor economische duurzaamheid wordt duidelijk in paragraaf 1.2.2.

De uitdaging van dit onderzoek zit hem mede in het vinden van een methode om antwoord te kunnen geven op deze hoofdvraag. Er moet een instrument ontwikkeld worden waardoor het mogelijk wordt om in de praktijk de economische duurzaamheid van een woonboulevard te analyseren waardoor duidelijk wordt op welke aandachtspunten de focus moet liggen.

Het is zowel van maatschappelijke als wetenschappelijke betekenis dat er een antwoord wordt gevonden op deze vraag. De maatschappelijke relevantie komt voort uit de samenleving die gebaat is bij regionale ontwikkeling. Alleen woonboulevards die sterk en gezond zijn kunnen hier een positieve bijdrage aan leveren. Helaas zijn niet alle woonboulevards verzekerd van een glansrijke toekomst. Het is dan ook van belang voor de maatschappij dat hier aandacht aan wordt besteed.

Daarnaast kan een woonboulevard de omgeving in zijn verval meetrokken wanneer deze in een neerwaartse spiraal terecht komt. Hierbij kan gedacht worden aan het verslechteren van de infrastructuur omdat deze minder gebruikt wordt. De terugnemende bezoekersaantallen maken de buurt minder levendig waardoor andere winkels ook failliet kunnen gaan en verlaten buurten en lege parkeerzones kunnen criminaliteit stimuleren (Pater 2005).

De wetenschappelijke relevantie van dit onderzoek komt voort uit het feit dat er een relatief onbekend terrein in de Economische Geografie inzichtelijker wordt gemaakt. Geprobeerd wordt nieuwe relevante kennis aan de wetenschap toe te voegen, betreffende het duurzaam ontwikkelen van woonboulevards in heel Nederland. Er is reeds veel literatuur verschenen over de problematiek op deze terreinen en ook wordt er regelmatig gesproken over de invloed hiervan op de regio (Pernot 2004). Maar een concrete oplossing voor de terreinen die uit hun bloeiperiode zijn blijft tot nog toe uit.

Het ontwikkelen van een methode om er achter te komen hoe duurzaam een bepaald terrein is kan bijdragen in het ontwikkelen van vergelijkbare methodes voor andere gebieden. De methode die voor dit onderzoek ontwikkeld zal worden kan ook met de nodige aanpassingen gebruikt worden voor andere gebieden.

1.2 Onderzoeksobject

Om binnen dit onderzoek geen verwarring over de twee meest essentiële begrippen te laten bestaan wordt allereerst een beknopte beschrijving gegeven. Het gaat hierbij om twee begrippen, woonboulevard en duurzaamheid.

1.2.1 Woonboulevard

Bij het fenomeen woonboulevard gaat het om een relatief jong begrip dat medio jaren '80 in opkomst is gekomen. Het ontstaan van deze boulevards is samen gegaan met de komst van het PDV-beleid. Het uitgangspunt van dit locatiebeleid is dat winkelveorzieningen op perifere locaties niet zijn toegestaan, behalve branches met volumineuze of brand- en explosiegevaarlijke artikelen waaronder wooninrichting, bouwmarkten en tuincentra vallen. Sinds de komst van het beleid is de woningbranche, inclusief de Doe-het-Zelf winkels, de belangrijkste gebruiker van PDV locaties.

Daarnaast is het een gevolg van de Cocooning trend in wonen, waarbij individuen geneigd zijn zich steeds meer terug te trekken in huis. Hierbij neemt het huis en het daarbij horende interieur een belangrijker rol in. Het intreden van het PDV-beleid en de Cocooning trend hebben ervoor gezorgd dat een nieuw oer-Hollands fenomeen is ontstaan, de woonboulevard (Pernot 2004).

Er is sinds het ontstaan veel literatuur geschreven over de woonboulevard waarbij er verschillende definities en benaderingen van het fenomeen zijn gehanteerd. Het is daardoor lastig om een eenduidige definiëring van een woonboulevard te geven. Over de verschillen in definiëring wordt in het tweede hoofdstuk verder uitgeweid. Om het simpel te houden zal de woonboulevard voorlopig beschreven worden als een zelfstandige cluster van winkels waar het thema wonen in de branchering dominant is (Pernot 2004).

Het Hoofdbedrijf Detailhandel (Pernot 2004) heeft een onderscheid gemaakt tussen vier verschillende generaties woonboulevards die ieder nader worden beschreven in hoofdstuk twee. Gekozen is om de focus van dit onderzoek te leggen op de eerste generatie woonboulevards. Deze veelal verouderde woonboulevards hebben tegenwoordig, in vergelijking met de andere generaties, de meeste problemen.

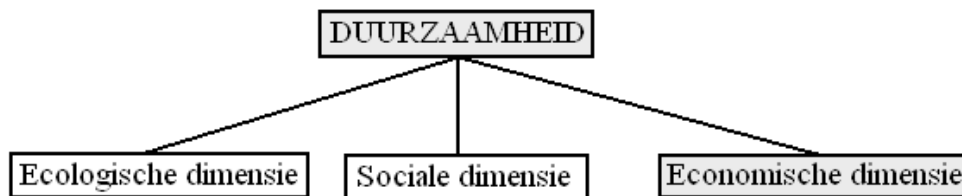
1.2.2 Duurzaamheid

Duurzaamheid is net als het hiervoor beschreven begrip relatief jong en begon halverwege de twintigste eeuw bekendheid te krijgen. Wat er precies onder het begrip verstaan wordt, is sinds de opkomst onderwerp van discussie geweest. Een eerste algemene definitie is gegeven door de commissie Brundtland die in 1987 het ondertussen historisch geworden Brundtland rapport publiceerde. Hierin wordt duurzaamheid omschreven als een ontwikkeling die de huidige wereldbevolking in haar behoefte

voorziet zonder de komende generaties te beperken om in hun behoeften te voorzien (Brundtland Commissie 1987). Doordat het begrip sindsdien te pas en te onpas is gebruikt, blijft het een lastig te definiëren begrip. Voor het onderzoek wordt in eerste instantie de definitie van de Commissie Brundtland aangehouden. Dit houdt in dat een duurzame woonboulevard zowel nu als in de toekomst in de behoefte van de mensen moet voorzien.

Om een beter overzicht te krijgen van wat er precies onder het begrip duurzaamheid valt is er een opdeling gemaakt in verschillende aandachtsgebieden (Elkington 1999). Deze opdeling is ontworpen door de Brundtland commissie, die onderscheid maakte tussen *people*, *planet* en *profit*. Duurzaamheid wordt hierbij bekeken vanuit de ecologische, de sociale, de economische dimensie (figuur 1.1.).

Figuur 1.1. Schematische weergave van de dimensies binnen duurzaamheid



Wanneer duurzaamheid wordt bekeken met betrekking tot woonboulevards is in de jaren negentig veelal alleen vanuit de ecologische invalshoek naar deze terreinen gekeken (Dinteren 2008). Dit doet echter geen recht aan het begrip duurzaamheid in zijn geheel, waaronder alle drie de dimensies vallen. Tegenwoordig wordt er dan ook naast de ecologische dimensie steeds meer aandacht besteed aan de economische en sociale dimensies.

Volgens Dankert (2002) wegen de drie dimensies die onder duurzaamheid vallen niet voor ieder gebied even zwaar. Omdat op een woonboulevard de economische activiteit de grootste prioriteit heeft, moet daar in eerste instantie aandacht worden besteed aan de economische dimensie. Deze dimensie staat centraal zodat de economische activiteit, die de grootste prioriteit heeft, verbeterd wordt. De achterliggende gedachte hierbij is dat zodra de woonboulevard economisch duurzaam is automatisch meer aandacht besteedt kan worden aan de overige twee dimensies, waardoor de woonboulevard uiteindelijk op alle vlakken duurzaam wordt. Het realiseren van ecologische en sociale duurzaamheid was in mindere mate mogelijk geweest zonder eerst de focus te leggen op de economische dimensie.

De invulling van het begrip economische duurzaamheid, evenals het begrip duurzaamheid, zijn nog steeds ruim te noemen. In hoofdstuk drie wordt hier dan ook dieper op ingegaan.

1.3 Conceptueel model

Duidelijk is geworden dat de woonboulevard van invloed is op de regionale economische ontwikkeling. Of deze invloed positief of negatief is hangt af van de levensfase waar de woonboulevard zich in bevindt (Levitt 1991). Aan de hand van de levenscyclus van Levitt kan bepaald worden in welke levensfase een bepaalde woonboulevard zich bevindt. De levensfase hangt weer samen met de mate van

economische duurzaamheid. In deze paragraaf zal gekeken worden welke actoren er invloed hebben op deze economische duurzaamheid. Daarnaast zal ook duidelijk worden welke factoren zij moeten beïnvloeden om de woonboulevard economisch duurzamer te kunnen maken.

Bij het beantwoorden van de vraag wie de woonboulevard economisch duurzamer kan maken komen twee groepen actoren duidelijk naar voren. Allereerst zijn er de actoren die op de woonboulevard zelf gevestigd zijn, de bedrijven. Daarnaast kan de woonboulevard van buitenaf door externe actoren zoals de overheid beïnvloed worden.

Duurzaamheid zal echter voor de bedrijven op de woonboulevards nooit primair de aandacht krijgen. Het belangrijkste doel om te blijven bestaan is winstmaximalisatie (Eijgelshoven 2004). Ondanks dat is duurzaamheid wel degelijk van groot belang voor een bedrijf. Het kan leiden tot kostenbesparingen en bovendien heeft het ook invloed op het imago van een bedrijf of de woonboulevard in zijn geheel. Door duurzaam te ontwikkelen kan dus een positief onderscheid op de markt bereikt worden waardoor de zwakke en kwetsbare positie van de woonboulevard aansterkt (duurzaamondernemen.nl 2008). De factoren die door de bedrijven zelf beïnvloed kunnen worden om de woonboulevard economisch duurzamer te maken zijn intern te noemen.

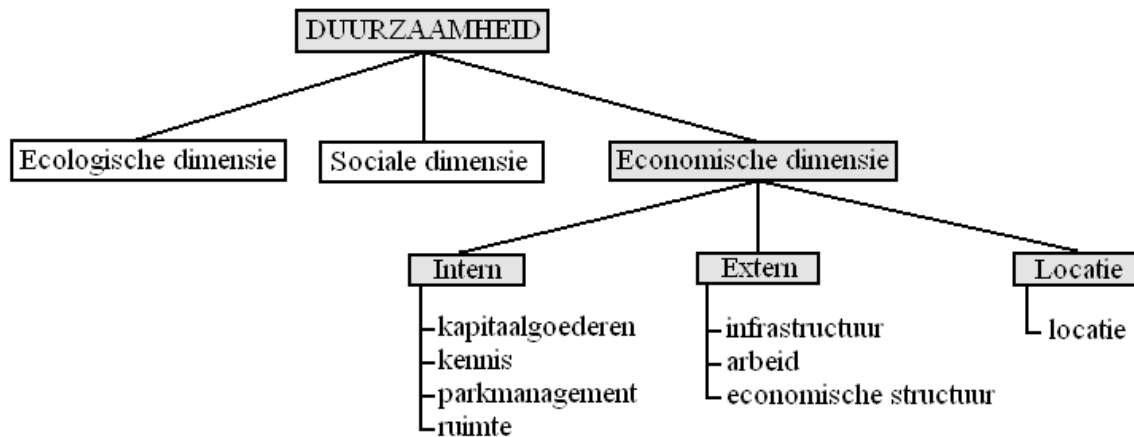
Ook de overheid heeft belang bij een gezonde woonboulevard. De factoren die zij kunnen beïnvloeden zijn extern te noemen. De overheid kan deze externe factoren sturen door middel van beleid, regelgeving of projecten. Deze externe factoren worden ook weer beïnvloed door de economische ontwikkeling in de regio.

Maar niet alle factoren die van invloed zijn op de economische duurzaamheid van de woonboulevard kunnen door de bedrijven of de overheid aangepast worden. Zo is de locatie, met de daarbij horende kenmerken, een vast gegeven. Individuele bedrijven hebben de mogelijkheid om te verhuizen, maar in dit onderzoek wordt gekeken naar de economische duurzaamheid van de woonboulevard als geheel. De factor locatie moet dan ook apart naast de interne en externe factoren meegenomen worden in het onderzoek.

Er zijn een aantal factoren die de economische duurzaamheid op de woonboulevard kunnen beïnvloeden. Uit onderzoek blijkt dat acht factoren het meeste invloed uitoefenen op de economische duurzaamheid. Door deze acht factoren onder te verdelen in intern of extern is het duidelijk wie al dan niet invloed heeft op welke factor. In hoofdstuk vier wordt dieper ingegaan op deze acht factoren.

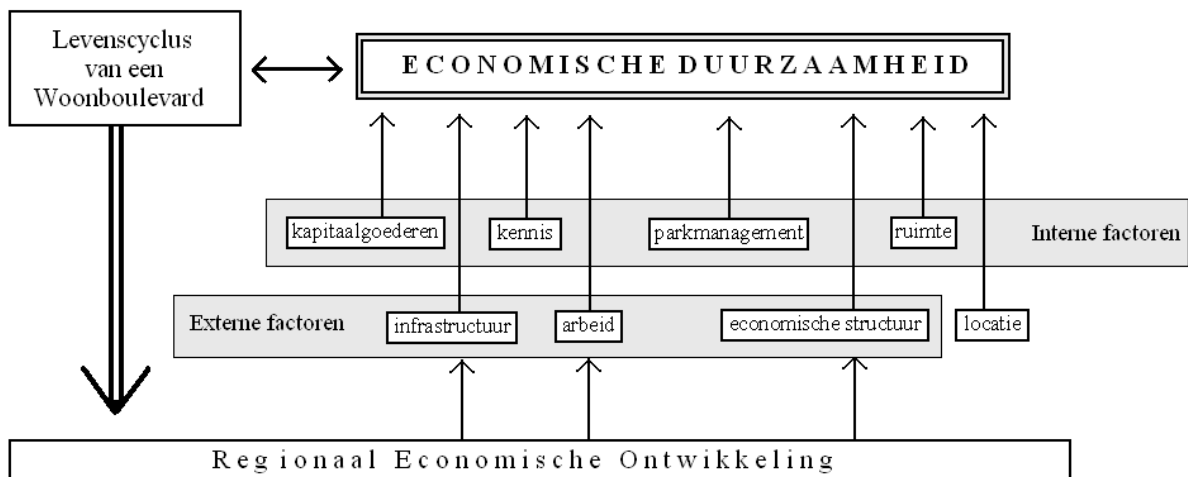
Onder de interne factoren vallen kapitaalgoederen, kennis, parkmanagement en ruimte. De externe factoren zijn infrastructuur, arbeid en economische structuur. De factor locatie is, zoals al eerder aangegeven, niet intern noch extern te beïnvloeden. In figuur 1.2. is een overzichtelijke weergave gegeven van de verschillende factoren.

Figuur 1.2. Schematische weergave van de factoren binnen duurzaamheid



Uit bovenstaande redenering vloeit het conceptuele model voort dat weergegeven is in figuur 1.3. In dit conceptuele model zijn de onderlinge relaties vereenvoudigd weergegeven door middel van pijlen.

Figuur 1.3. Conceptuele Model



1.4 Doelstelling en vraagstelling

Zoals al eerder duidelijk werd is de doelstelling van dit onderzoek het oplossen van het kennistekort omtrent de duurzaamheid van een woonboulevard. Hiervoor moeten de factoren achterhaald worden die invloed hebben op de woonboulevards zodat deze versterkt kunnen worden wanneer dat nodig blijkt. Hierdoor zal de woonboulevard economisch duurzamer worden en kunnen de voorheen zwakke woonboulevards in de toekomst een positieve bijdrage leveren aan de economische ontwikkeling van de totale regio.

De onderzoeksvraag die hieruit afgeleid kan worden luidt als volgt;
Onder welke omstandigheden leveren woonboulevards een economisch duurzame bijdrage binnen de regionaal economische context die er is?

Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden en de doelstelling te bereiken zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

- Wat is de rol van interne factoren met betrekking tot de economische duurzaamheid van een woonboulevard?
- Wat is de rol van externe factoren met betrekking tot de economische duurzaamheid van een woonboulevard?
- In welke mate is de locatie van een woonboulevard van invloed op de economische duurzaamheid van deze woonboulevard?
- Welke indicatoren kunnen in de praktijk gemeten worden om te achterhalen in welke mate de eisen, die gesteld worden aan een economisch duurzame woonboulevard, behaald worden?
- In hoeverre kan de economische duurzaamheid van een woonboulevard in een model verwoordt worden om een inschatting te maken van de mate van deze duurzaamheid, met als doel de woonboulevard zelf zowel als de invloed op de regionaal economische ontwikkeling te verbeteren?

1.5 Methoden van onderzoek

Het onderzoek is aan de hand van verschillende methodes uitgevoerd. Allereerst is een kwalitatief onderzoek uitgevoerd om een duidelijk beeld van de achtergrond en de huidige situatie te krijgen. Dit is gedaan in de vorm van een literatuurstudie, een documentenonderzoek, observaties van verschillende woonboulevards en een interview met Dhr. Harssema van de Gemeente Groningen, afdeling RO/EZ. Dit zijn vier onderzoekstypen die zich goed lenen voor deze vorm van onderzoek (Mertens 2006).

Dit kwalitatieve onderzoek is gebruikt om enerzijds een duidelijk beeld te krijgen van de ontwikkeling van de woonboulevard in Nederland en anderzijds om de betekenis van duurzaamheid met betrekking tot een woonboulevard duidelijk voor ogen te krijgen. Ook de uiteindelijke uitwerking van de economische duurzaamheid voor een woonboulevard heeft aan de hand van het onderzoek vorm gekregen. Hiermee is de context voor het vervolg van het onderzoek bepaald.

Met deze kwalitatief verkregen data is vervolgens een zo veel mogelijk kwantitatieve methode ontwikkeld waarmee de mate van economische duurzaamheid op een woonboulevard bepaald kan worden. Deze methode bestaat uit een vragenlijst waarbij met behulp van de antwoorden de mate van economische duurzaamheid voor zowel interne, externe als locatie factoren verkregen wordt. Om antwoord op de vragen te krijgen is een driedeling gemaakt in de vragenlijst. Het eerste en grootste deel van de vragen moet gesteld worden aan de bedrijven die gevestigd zijn op de woonboulevard. Het tweede deel is een lijst met vragen waar door iemand van de Gemeente antwoord op gegeven moet worden. Het derde en laatste deel van de vragenlijst kan beantwoord worden aan de hand van andere informatiebronnen.

Om te testen of de methode in de praktijk ook daadwerkelijk kan achterhalen op welke vlakken een woonboulevard op economisch duurzaam gebied tekort schiet, is de vragenlijst toegepast op Woonboulevard Hoendiep te Groningen. De onderzoekspopulatie voor het eerste deel van de vragenlijst bestaat uit de 31 bedrijven die op de woonboulevard gevestigd zijn. Voor antwoord op de vragen uit het tweede deel te krijgen is gesproken met Dhr. Harssema van de Gemeente Groningen. Verder is er voor deel drie informatie via het internet verkregen.

1.6 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk heeft een inleiding gegeven tot het onderzoek dat zal volgen. Dit is gedaan door een korte beschrijving te geven van de achtergrond van het onderzoek en de twee belangrijkste begrippen. Het conceptueel model is gegeven evenals de doel- en vraagstelling. Daarnaast is de methode van onderzoek duidelijk gemaakt.

In hoofdstuk twee wordt dieper ingegaan op de afbakening van het begrip woonboulevard, de generaties die binnen de woonboulevards te onderscheiden zijn en de beschrijving van de levenscyclus van een woonboulevard. In hoofdstuk drie wordt het begrip duurzaamheid onder de loep genomen. De ontstaansgeschiedenis van het begrip wordt in vogelvlucht doorgenomen waarna er aandacht wordt besteed aan de kritiek die hierop volgde. Uiteindelijk is dieper ingegaan op de economische duurzaamheid.

Wat de economische duurzaamheid voor een woonboulevard precies omvat wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk vier. Er is daarbij een onderscheid gemaakt in interne, externe en locatie factoren. In totaal zijn er acht factoren te onderscheiden die elk hun eisen met betrekking tot de economische duurzaamheid hebben. Dit hoofdstuk beschrijft ook de indicatoren aan de hand waarvan de eisen in de praktijk meetbaar worden.

Hoofdstuk vijf geeft uitleg bij de methode die ontwikkeld is om antwoord te vinden op de hoofdvraag. Hierbij wordt de vragenlijst in drie delen opgesteld. Om te controleren of de methode ook daadwerkelijk in de praktijk werkt is in hoofdstuk zes een voorbeeld uit de praktijk beschreven. De woonboulevard waarvoor de mate van economische duurzaamheid bepaald is om zo te zien op welke vlakken de woonboulevard moet verbeteren is Woonboulevard Hoendiep.

Uiteindelijk worden in hoofdstuk zeven de bevindingen beschreven in de conclusie waarbij ook een aantal aanbevelingen gedaan worden. De problemen waar tegenaan werd gelopen tijdens het onderzoek worden in hoofdstuk acht beschreven in de discussie.

2. De ontwikkeling van de woonboulevard in Nederland

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden is het in eerste instantie van belang om te bepalen wat er precies wordt verstaan onder het begrip woonboulevard. Het is noodzakelijk dat er een eenduidig beeld is en dat de afbakening en inhoud van het begrip duidelijk zijn.

Door een opsomming van verschillende definiëringen in paragraaf 2.1 wordt het duidelijk dat het om een complex begrip gaat. Vervolgens is er onderscheid gemaakt in paragraaf 2.2 tussen de vier generaties woonboulevards zoals beschreven door het Hoofdbedrijfsschap Detailhandel in 2004. In de laatste paragraaf wordt een beschrijving van de levenscyclus van een woonboulevard gegeven en worden de verschillende levensfasen gekoppeld aan de mate van duurzaamheid van de woonboulevard.

2.1 Afbakening definiëring

Zoals in het eerste hoofdstuk reeds duidelijk is gemaakt, is er sinds de komst van de woonboulevard veel literatuur over het onderwerp verschenen waarbij er verschillende definities en benaderingen van het fenomeen zijn gehanteerd. Het is daardoor lastig om een eenduidige definiëring van het begrip woonboulevard te geven.

In de literatuur zijn er verschillende benamingen voor het begrip woonboulevard. Veelgebruikte begrippen waar de woonboulevard onder valt zijn PDV-locatie, grootschalige retaillocatie, grootschalige concentratie en themacentrum. Om tot een bruikbare definitie te komen van het begrip woonboulevard zullen eerst deze begrippen gedefinieerd worden.

PDV-locaties zijn aanbodconcentraties die duidelijk gescheiden liggen ten opzichte van winkelconcentraties in de woonbebouwing. Het gaat voornamelijk om locaties aan de rand van de stad, aan of nabij een hoofdweginfrastructuur, waarbij bereikbaarheid met het openbaar vervoer beperkt is (IMK, 1996).

De *grootschalige retaillocatie* wordt in de vastgoedmonitor omschreven als een terrein van minimaal 1 ha of 10.000 m² bvo. Het terrein is planmatig aangelegd en gericht op detailhandelsactiviteiten. Het gaat voornamelijk om bedrijven uit de detailhandelsector, maar winkelgebieden vallen er buiten (Vaessens en Boer 2007).

Volgens Locatus (2008) heeft een *grootschalige concentratie* vijf of meer verkooppunten in de detailhandel met een gemiddeld verkoopvloeroppervlak per winkel van minimaal 500m². Waarbij het aanbod minimaal voor vijftig procent doelgericht zijn. Dit betekent dat minimaal de helft van het winkelvloeroppervlak bij een woonboulevard gericht moet zijn op wonen.

Onder *themacentra* worden centra verstaan waar je vergelijkend kan winkelen of doelgericht aankopen kan doen, met een sterk prijsconcurrerend aspect (Pernot 2004).

Het begrip woonboulevard valt onder alle hiervoor genoemde definities, maar een concrete definitie van het begrip ontbreekt. Een algemene uitleg is eenvoudigweg te omschrijven als een soort winkelcentrum gericht op producten die met wonen te maken hebben. Een woonboulevard bestaat uit meerdere winkels op korte loopafstand van elkaar. De term wordt in het bijzonder gebruikt in het geval van een straat waaraan de winkels liggen (Wikipedia 2008).

Het CWB stelt echter dat het gaat om een woonconcentratie met minimaal een omvang van 10.000m² die zich als eenheid profileert, zowel in ruimtelijke zin als door middel van gemeenschappelijke reclame-uiting (CBW 2000). In de literatuur stuit je vaker op criteria die betrekking hebben op de minimale omvang en de schaalgrootte van de boulevard.

Volgens het Instituut Midden- en Kleinbedrijf (IMK 1996) is een woonboulevard een themacentrum wonen op een PDV-locatie, met vijftig tot tachtig procent woninginrichting, en voor de rest aanbod uit andere gelijksoortige branches.

In dit onderzoek wordt vastgehouden aan de eerder gegeven definitie waarbij een woonboulevard beschreven wordt als een zelfstandig cluster van winkels waar het thema wonen in de branchering dominant is (Pernot 2004). Hierbij moet in het achterhoofd gehouden worden dat deze simpele omschrijving niet los gezien mag worden van de definities die hiervoor gegeven zijn. Daarnaast is het belangrijk te onthouden dat het verschil in definiëring mede te wijten is aan het verschil in ontstaansgeschiedenis. Dit zal in de volgende paragraaf behandeld worden.

2.2 Generaties binnen de woonboulevards

De woonboulevard is een typisch Nederlands verschijnsel dat qua concept uniek is in de wereld. Door de planningstradities in ons land heeft het concept een geheel eigen ontstaanswijze gehad. Ook in het buitenland is er de laatste jaren ook steeds meer aandacht voor gekomen, maar binnen de Nederlandse grenzen is er sprake van een langere geschiedenis. Het fenomeen deed begin jaren tachtig van de vorige eeuw zijn intrede in ons land. Sindsdien zijn er door het veranderende beleid verschillende generaties ontstaan die verschillen in ruimtelijke opzet.

Het Hoofdbedrijfsschap Detailhandel heeft dit onderscheid beschreven in vier verschillende generaties woonboulevards. Deze beschrijving luidt als volgt (Pernot 2004, p.10);

- In de eerste generatie zijn meubelconcentraties ontstaan doordat ondernemers zich min of meer spontaan op eenzelfde locatie vestigden. Voorbeelden van deze eerste generatie woonboulevards zijn onder andere te vinden in Beverwijk, Utrecht en Groningen. Deze concentraties worden veelal gedomineerd door grootschalige meubelzaken. Het aanbod is breed en ondiep te noemen en de boulevards zijn spontaan gegroeid doordat er steeds meer aan toe gevoegd werd.

- De tweede generatie betreft planmatig opgezette meubelconcentraties met een te verwaarlozen aandeel niet-wonenbranches. Er wordt op deze boulevards goed samengewerkt en gebruik gemaakt van

gezamenlijke promotie, met als voorbeeld het Meubelplein Leiderdorp. Deze generatie is vooral ontstaan door de initiatieven van projectontwikkelaars, meubelondernemers en gemeenten.

- Door de toevoeging van aanverwante branches zoals woningtextiel, keukens, badkamers en woonwarenhuizen is de derde generatie ontstaan. Bestaande monofunctionele meubelconcentraties kunnen door aanvulling van eerder genoemde branches multifunctionele concentraties zijn geworden. Voorbeelden van dit type woonboulevard zijn onder andere te vinden in Drachten en Heerlen.

- De woonboulevards die ontstaan zijn in de vierde generatie zijn planmatig gerealiseerde concentraties onder één dak en worden ook wel woonmalls genoemd. In Nederland zijn drie grote woonmalls te vinden waaronder Alexandrium III in Rotterdam, Villa Arena in Amsterdam en Megastores in Den Haag. Alles wat met wonen te maken heeft is hier letterlijk ondergebracht onder één dak.

Woonboulevards zijn gebouwd onder wisselende omstandigheden en hebben dus wisselende kenmerken. De verschillende generaties kampen dan ook met verschillende problemen. Het meest relevant voor dit onderzoek is de generatie waarbij de problematiek het grootst is. Voor deze generatie zal de noodzaak tot verbetering het grootst zijn. Welke van de vier generaties het beste gekozen kan worden zal hieronder uiteen worden gezet.

De meest recent aangelegde woonboulevards zijn bovenregionaal en hebben dus een zeer grote reikwijdte. Deze zogenaamde woonmalls uit de vierde generatie hebben invloed op een aanzienlijk grotere regio dan de voorgaande generaties waardoor de concurrentie positie sterker is dan bij de generaties daarvoor. Daarbij komt dat de ontwikkeling van deze woonmalls plaats vond in een tijdperk waarin duurzaamheid centraal stond (Bruigom 2008).

Op de oudere generaties heeft een daling van het winkelbestand gevolgen gehad voor de leegstand. De oorzaak zit hem in de neergang waarin de economie zich momenteel bevindt, wat gezorgd heeft voor een omzetsdaling. Dit heeft uiteraard zijn weerslag op de detailhandel. De minst aantrekkelijke woonboulevards zullen het eerst te maken krijgen met de gevolgen van krimp en leegstand (KEI 2009). De meest verouderde woonboulevards zijn in veel gevallen ook het minst aantrekkelijk. Het logische gevolg is dat de leegstand het meeste slachtoffers kent op de eerste generatie woonboulevard. Ook uit verschillende cijfers blijkt dat de verouderde woonboulevards uit de eerste generatie relatief veel leegstand kennen (Woonspot I, 2004). En volgens Pernot (2004) was op 14 van de 77 onderzochte boulevards het leegstandspercentage 10% of meer. Voornamelijk de eerste generatie vraagt om zorg en aandacht omdat deze steeds minder goed aansluiten bij de huidige wensen. In dit onderzoek ligt de focus dan ook op deze eerste generatie woonboulevards.

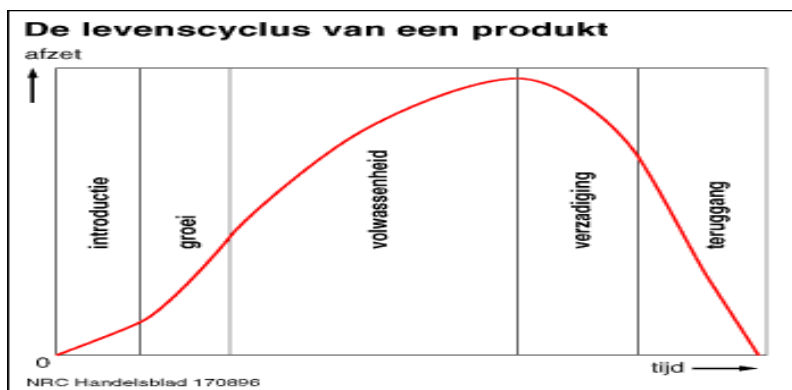
2.3 Levenscyclus van een woonboulevard

Zoals hiervoor duidelijk is gemaakt richt dit onderzoek zich vooral op de eerste generatie woonboulevards. Door de levenscyclus van een woonboulevard uit de eerste generatie te vergelijken met de productlevenscyclus wordt duidelijk in welke levensfasen deze woonboulevards zich bevinden.

Iedere woonboulevard heeft zijn eigen levenscyclus en kan zich daardoor in een andere levensfase bevinden. Terwijl de ene woonboulevard nog goed in de markt ligt en kan concurreren met vergelijkbare boulevards in de omgeving, zal een ander zich in een neerwaartse spiraal bevinden waarbij er sprake is van verval en herstructurering.

Om de levenscyclus van een woonboulevard een duidelijke structuur te geven is hier de vergelijking getrokken tussen de levenscyclus van een woonboulevard en de productlevenscyclus van Theodore Levitt (1991). Hierbij kan de woonboulevard als één geheel gezien worden waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen vijf fasen, net als in de productlevenscyclus. Deze vijf fasen zijn achtereenvolgens introductie, groei, volwassenheid, verzadiging en teruggang. Deze fasering is in grafiek 2.1. terug te vinden met op de horizontale as de tijd en op de verticale as het aantal verkochte eenheden. Voor de levenscyclus van woonboulevards gaat het uiteraard niet om het aantal verkochte eenheden maar wordt de woonboulevard in zijn geheel als één product gezien.

Grafiek 2.1. De product-levenscyclus



Bron; Floor.nl

Gordijn (2008) beschrijft een andere fasering van de levenscyclus die speciaal is ontworpen voor bedrijventerreinen, waaronder ook woonboulevards gerekend kunnen worden. Hij maakt een grove verdeling in drie fasen, namelijk de ontwikkeling van het terrein in het begin, de periode waarin het terrein functioneert zoals het zou moeten en concurrerend is ten opzichte van andere terreinen, en uiteindelijk breekt een tijd aan waarin het terrein veroudert en zijn concurrentiekracht verliest. Deze driedeling kan opgesplitst worden in verschillende subfasen waarbij er onderscheid wordt gemaakt tussen de locatiekeuze, de uitgifte van de kavels, het beheer, de herstructurering, de sloop en het hergebruik.

Deze laatste twee subfasen, sloop en hergebruik, maken wel deel uit van de levensfasen die een woonboulevard kan doorlopen, maar zijn niet terug te vinden in de productlevenscyclus van Theodore Levitt (1991). Desondanks zal in dit onderzoek verder gebruik gemaakt worden van de vergelijking met de productlevenscyclus. Het gaat immers om het definiëren van de fase waarin de woonboulevard zich op een bepaald moment bevindt. Een woonboulevard die zich in de fase van sloop of hergebruik bevindt valt niet onder de doelgroep van dit onderzoek.

Wanneer de eerste generatie woonboulevards gekoppeld wordt aan de productlevenscyclus kan geconcludeerd worden dat deze generatie zijn introductiefase heeft gehad in de jaren tachtig en vervolgens een enorme groei heeft doorgemaakt. Het onverwachte begin van de woonboulevard kwam doordat in de perifere gebieden volgens het bestemmingsplan vestiging van detailhandel mogelijk werd. Doordat het economisch goed ging in de jaren tachtig en negentig heeft er een stevige ontwikkeling van de woningbranche plaatsgevonden. Ontwikkelaars hebben steeds vaker het initiatief genomen om woonboulevards aan te leggen (Pernot 2004). Dit enorme succes heeft vervolgens na een aantal jaar geleid tot het ontstaan van de tweede en de derde generatie woonboulevards.

De woonboulevards die in de eerste generatie zijn aangelegd kunnen dertig jaar na dato echter niet meer op tegen de vele terreinen die naderhand zijn aangelegd. Ze zijn door de jaren heen verouderd en kunnen moeizaam concurreren met de tweede, derde en zelfs vierde generatie. Ondanks dat met vernieuwing wordt geprobeerd de verouderde boulevards weer in een groeifase te krijgen, bevinden sommigen zich in hun laatste levensfase van verzadiging of teruggang.

Het bepalen van de mate van economische duurzaamheid is het meest relevant voor de woonboulevards die zich in deze verzadigingsfase of teruggangsfase bevinden, zodat er gekeken kan worden op welke punten direct verbetering nodig is. Het doel is de woonboulevard te revitaliseren zodat deze weer in de groeifase terecht komt. Bij revitalisering blijft de economische functie bestaan (Noordanus 2007). Revitalisering vindt plaats wanneer er sprake is van (dreigende) leegstand en achteruitgang van een terrein. Forse ingrepen zijn dan nodig om de kwaliteiten van de locatie te verbeteren. Het bepalen van de levensfase waarin de woonboulevard zich bevindt is dus van belang om de relevantie van het onderzoek naar duurzaamheid te bepalen.

3. Betekenis duurzaamheid met betrekking tot de woonboulevard

Dit hoofdstuk bakt zo nauwkeurig mogelijk het veelomvattende begrip duurzaamheid af. Allereerst wordt in paragraaf 3.1 in vogelvlucht de historische ontwikkeling van het begrip beschreven. Vervolgens zal paragraaf 3.2 ingaan op de kritiek die door de jaren heen geuit is op de oorspronkelijke driedeling in duurzaamheid, waarna de voor dit onderzoek afbakende omschrijving van het begrip duurzaamheid gegeven wordt in de laatste paragraaf.

3.1 Duurzame ontwikkeling in vogelvlucht.

Om meer begrip te krijgen voor het duurzaamheidsprincipe volgen hieronder in vogelvlucht een aantal belangrijke mijlpalen uit de historie van het begrip duurzaamheid. Er zijn zowel op internationaal als nationaal niveau mijlpalen te onderscheiden.

Door het uitbrengen van het rapport ‘de grenzen aan de groei’ in 1972, heeft de Club van Rome de aandacht op duurzaamheid weten te vestigen. Het gevolg hiervan was dat onder de bevolking het besef groeide dat er iets aan deze problematiek die in het rapport beschreven werd gedaan moet worden (Mitchell 2002). Als reactie hierop werd door de VN een orgaan opgericht, de ‘World Commission on Environment and Development’ (WCED), beter bekend als de commissie Brundtland. Zij publiceerde in 1987 een alarmerend rapport, genaamd het ‘Brundtland-rapport’.

Centraal in dit rapport staat het begrip ‘sustainable development’, wat naar het Nederlands vertaald wordt met ‘duurzame ontwikkeling’. De definiëring die in dit rapport gehanteerd wordt, en momenteel wordt gezien als de meest gangbare, luidt als volgt; *“Sustainable development is development that meets the need for the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs”* (Brundtland commissie 1987, p.8). Duurzame ontwikkeling is dus een ontwikkeling die de huidige wereldbevolking in haar behoeften voorziet zonder de komende generaties te beperken om in hun behoeften te voorzien.

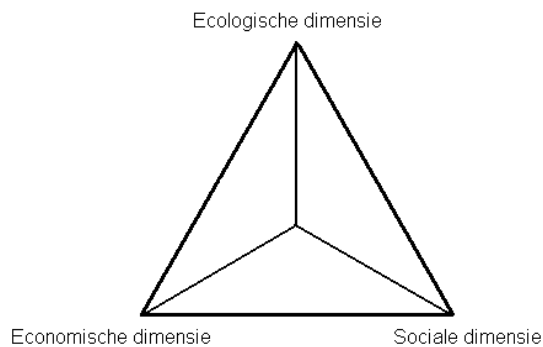
De commissie Brundtland introduceerde in haar rapport een driedeling binnen het begrip duurzaamheid. Het begrip werd opgedeeld in een ecologische, een economische en een sociale dimensie.

Een volgende mijlpaal in de historie van het begrip duurzaamheid was het Biodiversiteitsverdrag van Rio de Janeiro in 1992 (Keating 1993). Het Brundtland-rapport diende hier als de basis voor deze VN wereldtop, Earth Summit, over milieu en ontwikkeling. In de uiteindelijke verklaring wordt benadrukt dat economische vooruitgang niet los gezien kan worden van de bescherming van het leefmilieu, wat een mondiale verantwoordelijkheid is.

John Elkington (1999) heeft de driedeling, zoals beschreven in het Brundtland rapport, verder uitgewerkt. De samenhang tussen deze drie dimensies wordt door hem de duurzaamheidsdriehoek genoemd (fig 3.1.). In de engelse terminologie is deze driehoek onderverdeeld in people, planet en profit,

afgekort als de ‘Triple P’ benadering. Het is volgens hem van belang dat er gelijkwaardig rekening wordt gehouden in de bedrijfsvoering met deze drie dimensies.

Figuur 3.1. De duurzaamheidsdriehoek



Er is sindsdien steeds meer aandacht aan het begrip duurzaamheid besteed, zowel in de media als in de vorm van conferenties. In 1997 kwamen de regeringleiders, die in Rio de Janeiro aanwezig waren geweest, opnieuw bijeen in New York voor de Rio+5-conferentie (VROM 2008). Weer vijf jaar later vond er een wereldtop plaats in Johannesburg in 2002 waarbij de derde P, die oorspronkelijk stond voor ‘profit’, verandert in ‘prosperity’, naar het Nederlands vertaalt als welvaart.

Uit de historische context blijkt dat er een steeds groter wordende belangstelling is voor het begrip duurzaamheid. Maar de vele stukken die hierover geschreven zijn hebben het begrip duurzaamheid niet per definitie verduidelijkt. Om de definitie in dit onderzoek wel duidelijk te houden zal er gebruik gemaakt worden van de definiëring zoals deze in het Brundtland rapport is omschreven.

3.2 Kritiek op de definiëring

Het begrip duurzaamheid heeft de afgelopen jaren aanzienlijk aan belang gewonnen, wat zich onder meer heeft geuit in toegenomen media-aandacht voor het onderwerp. Het begrip dreigt daardoor een cliché te worden voor alles wat goed is. Het is een allesverzoenend principe bij belangentegenstellingen en wordt te pas en te onpas gebruikt.

Het begrip, zoals omschreven in het Brundtland rapport, is door de jaren heen op tal van manieren geïnterpreteerd door verschillende actoren. Het is dan ook begrijpelijk dat er, bij het vormen van nieuwe definiëringen, kritiek is geweest op deze eerste omschrijvingen.

Begin deze eeuw ontstond er kritiek op de Triple P benadering van Brundtland, omdat de gegeven definitie van duurzaamheid in het rapport niet specifiek genoeg bevonden werd en in een concreet geval niet altijd even goed hanteerbaar bleek te zijn. Maar het geven van een meer exacte definitie van het begrip duurzaamheid zorgt voor veel verwarring. Een oorzaak hiervan is het feit dat het een politiek correct begrip is geworden (Venselaar 1999).

Ondanks deze kritieken is de definitie, zoals omschreven in het Brundtland rapport, vooralsnog de meest gangbare in Nederland. Van Dinteren (2008) gebruikte deze definiering ook voor zijn onderzoek naar duurzaamheid op terreinen, zoals een woonboulevard. Deze definitie zal dan ook gebruikt worden voor dit onderzoek. Maar zoals in het onderzoeksobject al te lezen was wordt de focus van dit onderzoek gelegd op één van de drie dimensies, de economische duurzaamheid. Waarom hiervoor gekozen is wordt nader toegelicht in paragraaf 3.3.

3.3 Economische duurzaamheid

Het begrip duurzaamheid heeft zich door de jaren heen ontwikkeld tot een containerbegrip waarbinnen veel verschillende facetten van belang lijken te zijn. De ideeën rond duurzame terreinen waren in het verleden vrij sterk gericht op de ecologie. Maar zoals van Dinteren (2008) ook beschrijft mogen de sociale en economische dimensies van duurzaamheid niet vergeten worden. Juist de gebrekkige aandacht voor de economische dimensie heeft volgens hem geleid tot weinig duurzaam gebruik van terreinen. Ondanks dat alle dimensies een rol spelen, zijn ze niet op alle vlakken van even groot belang. Het kan per gebied verschillen of de focus wat betreft duurzaamheid voornamelijk op de ecologische, de sociale of de economische dimensie moet liggen.

Dit wordt duidelijk aan de hand van tabel 3.1. (Dankert 2002). Hierin is aangegeven in welke mate er met de drie verschillende dimensies rekening moet worden gehouden in bepaalde gebieden. De meest belangrijke dimensie heeft voorrang wanneer er keuzes gemaakt moeten worden waarbij de verschillende duurzaamheidsaspecten strijdig zijn. Het kan zelfs zo zijn dat het beter is om één van de dimensies te vermijden bij het creëren van een duurzaam gebied.

Dankert (2002) geeft in zijn onderzoek duidelijk aan dat in gebieden waar economische activiteit plaats vindt de economische duurzaamheid het meest belangrijk moet worden geacht. Het sterkst komt dat naar voren bij de werkgebieden waaronder de industrie-, kantoor-, voorzieningen-, kassen- en de akkerbouw en veeteeltgebieden vallen (tabel 3.1.). Daarnaast is te zien dat voor het kantoor- en voorzieningengebied, waaronder de woonboulevards vallen, naast de economische duurzaamheid de sociale duurzaamheid, hoewel in mindere mate, van belang is. De ecologische duurzaamheid wordt voor deze gebieden beschreven als minst van belang of zelfs te vermijden. Hieruit volgt de logische conclusie dat voor dit onderzoek naar de mate van duurzaamheid op woonboulevards de nadruk zal worden gelegd op de economische dimensie van duurzaamheid.

Tabel 3.1. Zwaartepunten van duurzaamheid per gebiedstype

	Ecologisch	Economisch	Sociaal
Stedelijk centrumgebied			
Suburbaan woongebied			
Kleine kernen		Vermijden?	
Industriegebied			
Kantoor- en voorzieningengebied			
Intensief recreatiegebied grijs			
Intensief recreatiegebied groen		Vermijden?	
Clustergebied zorginstelling			
Akkerbouw- en veeteeltgebied			
Kassengebied			
Natuur en ANL-gebieden en extensieve recreatie		Vermijden?	Vermijden?

	Meest van Belang
	Minst van belang of zelfs te vermijden

Bron; letterlijk overgenomen uit Dankert 2002

Ondanks dat duurzaamheid uit drie verschillende dimensies bestaat, wordt het in de praktijk toch vaak geassocieerd met de natuur en het milieu, ofwel de ecologische dimensie (Dinteren 2008). Maar ook al is ecologie de dimensie die het eerst geassocieerd wordt met duurzaamheid, deze dimensie mag niet vanzelfsprekend bij alle gebieden de meeste aandacht krijgen. Het spreekt voor zich dat de drie dimensies van duurzaamheid overlap kennen, maar ze kunnen soms ook conflicterend werken. Het is dan ook verstandig om in eerste instantie per gebied op één dimensie de focus te leggen. Door deze ene, meest relevante, dimensie te nadrukken kan sneller resultaat geboekt worden. De kernpunten waar verbetering op het gebied van duurzaamheid plaats moet vinden krijgen de verdiende aandacht. Omdat bij een woonboulevard in eerste instantie de focus moet liggen op de economische dimensie om het ambitieniveau wat betreft duurzaamheid te halen, zal er in dit onderzoek verder niet in worden gegaan op de ecologische en sociale dimensie van het gebied.

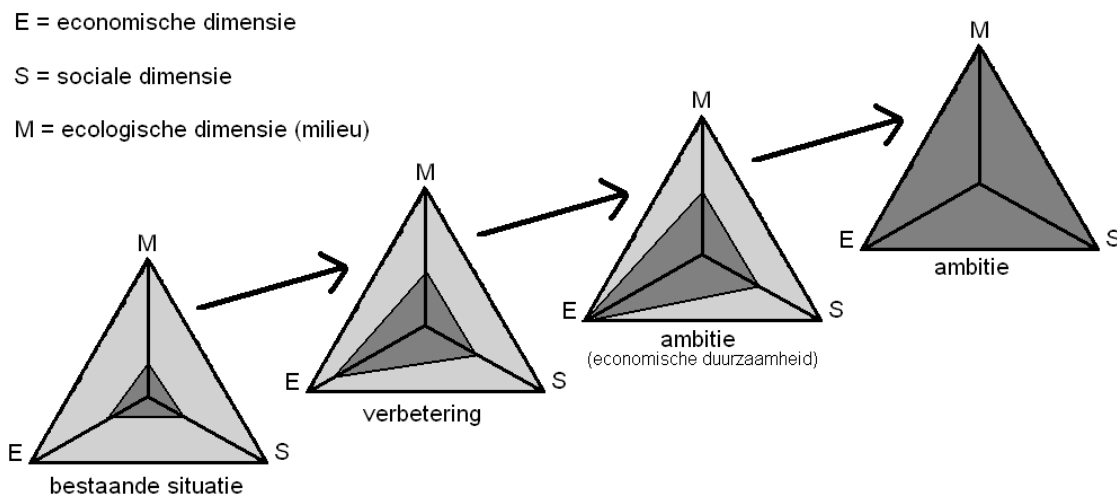
Om een duidelijker beeld te krijgen van de stappen die gezet moeten worden om het ambitieniveau, een volledig duurzaam gebied, te bereiken, is een schematische weergave gemaakt van de verschillende fasen in de tijd (figuur 3.2.).

- In de eerste fase, de bestaande situatie, is duurzaamheid op de woonboulevard voor alle drie de dimensies beperkt aanwezig. Het donkergrijze gebied geeft de mate van duurzaamheid weer ten opzichte van het ambitieniveau dat gehaald kan worden.
- Wanneer aandacht wordt besteed aan de economische dimensie zal de mate van economische duurzaamheid toenemen. In de tweede fase wordt deze verbetering zichtbaar doordat het donker grijze gebied zich uitbreidt richting het ambitieniveau van de economische duurzaamheid
- Het ambitieniveau waar naar toegewerkt moet worden binnen de economische dimensie is in de derde driehoek weergegeven. In deze derde fase is de woonboulevard dan ook economisch duurzaam.

- De laatste driehoek geeft het ambitieniveau weer waarnaar gestreefd kan worden zodra het ambitieniveau binnen de economische duurzaamheid bereikt is. Om in deze fase te komen moet er gewerkt worden aan verbetering van alle drie de dimensies van duurzaamheid.

Ondanks dat er uiteindelijk aandacht aan alle drie de dimensies besteed moet worden, blijft de focus op economische duurzaamheid liggen. De dimensie waar de focus op ligt heeft voorrang wanneer er keuzes gemaakt moeten worden waarbij de verschillende duurzaamheidsaspecten strijdig zijn.

Figuur 3.2. Verschillende fasen in de tijd voordat het ambitieniveau, volledige duurzaamheid in drie dimensies, bereikt is.



Om de mate van economische duurzaamheid per dimensie te kunnen bepalen moet gekeken worden welke factoren hierop van invloed zijn. Zoals al eerder gezegd kunnen deze factoren per gebied verschillen. De provincie Brabant heeft onderzoek gedaan naar de factoren die van invloed zijn op de duurzaamheid van hun eigen gebied, de provincie Brabant (tabel 3.2.). Deze provincie heeft volgens het onderzoek een vijftal essentiële factoren die van invloed zijn op de economische dimensie in het gebied; arbeid, kapitaalgoederen, kennis, infrastructuur en economische structuur.

De factoren die van invloed zijn op de economische duurzaamheid van de provincie komen overeen met de factoren die van invloed zijn op een gebied als een woonboulevard. Er moet echter wel rekening gehouden worden met het feit een woonboulevard een veel kleiner gebied beslaat. Er moet dus kritisch gekeken worden in welke mate de huidige vijf factoren, opgesteld door de provincie, relevant zijn op het niveau van een woonboulevard. Daarnaast moet er onderzocht worden of er factoren zijn die toegevoegd moeten worden om een totaalbeeld te krijgen van de economische duurzaamheid van een woonboulevard.

Tabel 3.2. De indeling van de drie dimensies in verschillende factoren

Ecologie	Sociaal	Economie
Natuur	Gezondheid en zorgvoorzieningen	Arbeid
Bodem	Solidariteit	Kapitaalgoederen
Diep grondwater	Consumptiepatroon	Kennis
Lucht	Culturele diversiteit	Infrastructuur
Oppervlaktewater	Burgerschap	Economische structuur
Delfstoffen	Leefomgeving	
	Onderwijs en vorming	

Bron; Werkgroep bereikbaarheid Provincie Brabant, 2003

In deze zoektocht zijn nog drie factoren gevonden die ook van invloed zijn op de economische duurzaamheid van een woonboulevard.

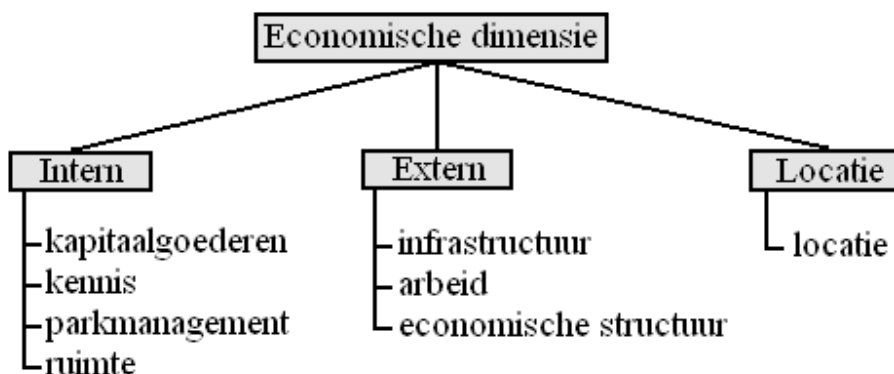
- Ten eerste moet er zorgvuldiger omgegaan worden met de *ruimte* die beschikbaar is op een terrein om economische duurzaamheid te bereiken (Dinteren en Kruijk 2002). Hierbij kan onder andere gedacht worden aan collectieve parkeeroplossingen, bouwen van extra lagen of gezamenlijke opslag.
- Ten tweede is het belangrijk dat er *parkmanagement* op een woonboulevard aanwezig is. Het Ministerie van Economische Zaken omschrijft dit begrip als volgt; ‘Het sturen van de inrichting van een terrein, het ‘managen’ van voorzieningen en het beheren van openbare en private ruimten waarbij door samenwerking kostenbesparingen plaatsvinden (Ministerie van Economische Zaken 2005). Deze kostenbesparingen dragen bij aan de economische duurzaamheid.
- En ten derde is de *locatie* waar de woonboulevard ligt van belang (Pellenbarg 2006). Alhoewel bedrijven kunnen verplaatsen en daardoor niet gebonden zitten aan een locatie, is de factor locatie voor een woonboulevard als geheel wel een vast gegeven. Dit onderzoek naar economische duurzaamheid focust zich steeds op één woonboulevard. Zodra deze woonboulevard in zijn geheel verplaatst, is er sprake van een nieuwe locatie met een nieuwe woonboulevard met andere omstandigheden waar een nieuw onderzoek naar gedaan moet worden. De eigenlijke woonboulevard is na de verhuizing in de fase van sloop en hergebruik terecht gekomen. Ondanks dat de locatie een vast gegeven is zal deze toch in de analyse meegenomen moeten worden omdat het van invloed kan zijn op de economische duurzaamheid.

Om daadwerkelijk de economische duurzaamheid van een gebied te kunnen verbeteren moet bekend zijn wie op de verschillende factoren invloed heeft. Dit is in hoofdstuk één reeds beschreven maar zal hier opnieuw kort toegelicht worden.

Voor het gebied ‘de woonboulevard’ kan een onderscheid gemaakt worden in twee belangrijke groepen actoren. Aan de ene kant zijn er factoren die door de bedrijven die op de woonboulevard zelf gevestigd zijn beïnvloed worden. Aan de andere kant zijn er factoren die van buitenaf beïnvloed kunnen worden door de overheid. Naast deze interne en externe factoren is er voor de woonboulevard ook een

factor die niet beïnvloed kan worden. De locatie waar de woonboulevard zich bevindt is namelijk een vast gegeven. Onder de interne factoren vallen kapitaalgoederen, kennis, parkmanagement en ruimte. De externe factoren zijn infrastructuur, economische structuur en arbeid. De locatie staat hier los van zoals in de weergave (fig. 3.3.) te zien is. Een verdere uitleg van deze factoren wordt in hoofdstuk vier gegeven.

Figuur 3.3. Overzichtelijke weergave factoren

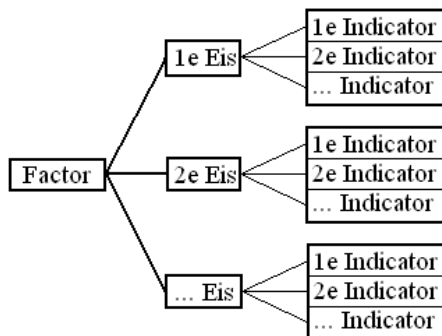


4. Eisen en indicatoren voor economische duurzaamheid

In dit hoofdstuk worden de acht factoren voor economische duurzaamheid van een woonboulevard verder uitgewerkt. De factoren zijn concreet gemaakt door per factor te beschrijven aan welke eisen voldaan moet worden om de woonboulevard economisch duurzaam te laten zijn. Deze eisen moeten nageleefd worden door zowel interne als de externe actoren. Het doel van het naleven van deze eisen is het verbeteren van de omstandigheden op de woonboulevard zodat deze een economisch duurzame bijdrage binnen de regionaal economische context kan leveren en dat daar zowel nu als in de toekomst van geprofiteerd kan worden.

Deze eisen zijn vervolgens onderverdeeld in indicatoren die aan kunnen geven in welke mate aan de eis voldaan is. Deze indicatoren moeten in de praktijk ook daadwerkelijk meetbaar zijn. Het meten van de eisen, die gesteld zijn aan de economische duurzaamheid van een woonboulevard, kan op deze wijze geoperationaliseerd worden. Ter verduidelijking is deze verhouding in figuur 4.1. weergegeven. In dit hoofdstuk zullen de eisen en indicatoren behandeld worden die onder de acht factoren vallen.

Figuur 4.1. Schematische weergave van de verhoudingen tussen eisen en indicatoren binnen een factor.



4.1 Interne factoren

4.1.1 Kapitaalgoederen

Deze factor is van belang voor de economische duurzaamheid van de woonboulevard omdat vanuit economisch oogpunt kwalitatief goede gebouwen en winstgevende bedrijven een vereiste zijn voor het behoud van het terrein in de toekomst. Vastgoed heeft binnen de economische duurzaamheid nog nauwelijks aandacht gekregen (Dinteren 2008). Dit heeft geleid tot ruimtelijke ontwikkelingen op bedrijventerreinen die verre van duurzaam zijn te noemen. Een terrein dat weinig waarde heeft, in de letterlijke zin van het woord, kan eenvoudig in verval raken. Nieuwe terreinen zijn dan vaak een aantrekkelijkere optie dan herinvesteren in het bestaande terrein. Investerings moeten door de bedrijven worden gedaan om het vastgoed op het gewenste peil te houden. Om deze belangrijke investeringen te kunnen doen moeten de bedrijven op de woonboulevards voldoende winst maken (Wheeler 1998).

De eerste eis die gesteld moet worden aan kapitaalgoederen is dat een bedrijf op een woonboulevard moet beschikken over voldoende en kwalitatief goede kapitaalgoederen. Zoals Pernot

(2004) al aangaf hebben de fysieke aspecten en de uitstraling van de gebouwen op het terrein grote invloed op het succes van een woonboulevard. De levensverwachting van de gebouwen is een indicator waaraan te zien is of er in het verleden voldoende aandacht aan de gebouwen besteed is. Daarnaast kan het percentage van de omzet dat geïnvesteerd wordt in de gebouwen aantonen in hoeverre er geld beschikbaar is voor het onderhoud van de gebouwen.

Ten tweede moet een bedrijf beschikken over voldoende financiële middelen om de investeringen mogelijk te maken en om in de toekomst voor te kunnen bestaan. De indicatoren voor de tweede eis zijn de schommelingen in de omzet en de trend in de omzet. De mate van schommeling in de omzet toont aan of het om een stabiel bedrijf gaat en een positieve trend in de omzet is gunstig voor de toekomst van het bedrijf.

4.1.2 *Kennis*

Voor de bedrijven die op een woonboulevard gevestigd zijn is kennis veel minder relevant dan voor de bedrijven die de producten voor de woonboulevards produceren. Deze hebben een veel groter belang bij kennis omdat zij een sterkere focus hebben op kennisinfrastructuur, R&D, innovatie en goed geschoold personeel (Dinteren 2009). Toch is het hebben van kennis niet volledig onbelangrijk voor de werknemers en het management van bedrijven op een woonboulevard. Het kennisniveau dat vereist is voor deze twee groepen is verschillend. Wat betreft de werknemers moet er voornamelijk gelet worden op embodied knowledge (van Dijk 1998). Het management daarentegen moet beschikken over embrained knowledge (Krogh 1998).

Het is van belang dat de werknemers op een woonboulevard kennis bezitten met betrekking tot het maatschappelijk functioneren, waaronder het besef van normen en waarden en kennis die hen vormt als individu vallen (van Dijk 1998). Deze vorm van kennis zorgt ervoor dat ze om kunnen gaan met de klanten die in de winkel komen. Daarnaast moeten ze over productkennis beschikken zodat ze de producten kunnen verkopen. Het is dus vereist dat de huidige werknemers op deze gebieden een acceptabel kennisniveau hebben. Een goede indicator om te zien of de werknemers direct op het juiste kennisniveau worden gebracht is het al dan niet aanwezig zijn van een opstartcursus. Een tweede indicator is het verloop van het personeel. Weinig verloop zorgt er namelijk voor dat zo veel mogelijk kennis binnen het bedrijf blijft. Daarnaast kan aan de nabijheid van de woonlocatie van het personeel afgeleid worden of er eenvoudig geschikt personeel kan worden gevonden.

Het management moet over een ander soort kennis beschikken om het bedrijf aan te kunnen sturen. Van deze groep mensen wordt verwacht dat zij meer kennis van zaken hebben en nadenken over mogelijke vernieuwingen die voor verbetering van het bedrijf kunnen zorgen. De vrijheid in het toepassen van vernieuwingen zit hem in de manier waarop het bedrijf gestructureerd is (Gerwen en Goey 2008). Deze vrijheden zijn namelijk verschillend voor een franchise, een filiaal van een moederbedrijf en een eigen bedrijf. Daarnaast moet gekeken worden of het bedrijf een strategie van bovenaf opgelegd krijgt of dat ze deze zelf mogen schrijven. Daarbij moet gekeken worden in hoeverre ze door de

regelgeving van bovenaf beperkt worden om aandacht te besteden aan de noodzakelijke bedrijfsspecifieke vernieuwingen in de bedrijfsstrategie.

Ten tweede moet het management kennis bezitten met betrekking tot veranderingen in de omgeving. Allereerst veranderingen van buitenaf die van invloed zijn op de woonboulevard en het bedrijf zodat ze hier op in kunnen spelen. Hierbij gaat het om kennis en inzicht in wat de consument beweegt (NRW 2004). Een indicator hiervoor is het al dan niet bewust in de gaten houden van het regionaal consumentengedrag. Dit is van groot belang om in de behoefte van toekomstige generaties te kunnen voorzien. Daarnaast is het van belang dat ze kennis hebben van wat er speelt onder de werknemers zodat ze hier op in kunnen spelen. Het is belangrijk dat de werknemers hierdoor commitment aan het bedrijf tonen.

4.1.3 Parkmanagement

Parkmanagement op een woonboulevard is een integrale aanpak om de kwaliteit van het bestaande terrein te verbeteren en deze verbeteringen in de toekomst te handhaven. Het is daarbij van belang dat de bedrijven op het terrein onderling samenwerken. Deze samenwerking kan in veel gevallen economisch voordeel opleveren doordat kostenbesparingen gerealiseerd worden (Oerlemans 2004). Onder parkmanagement vallen vele aspecten, maar voor economische duurzaamheid zijn de kostenbesparende onderdelen het meest van belang.

Bij parkmanagement is het vereist dat bedrijven op het terrein samenwerken en hierin ook externe actoren betrekken wanneer kostenbesparingen mogelijk zijn. Een indicator die aangeeft of dit gebeurt, is de aanwezigheid van een overlegorgaan op de woonboulevard waarin alle bedrijven vertegenwoordigd zijn. Wanneer de Gemeente hierbij betrokken is kunnen ook met deze partij kostenbesparende afspraken worden gemaakt. Uiteindelijk gaat het erom of er ook daadwerkelijk wordt samengewerkt op bepaalde punten en of hier kostenbesparingen uit voortvloeien. Het gaat hierbij om overeenkomsten over het beheer en onderhoud van de openbare ruimte, collectieve beveiliging, gezamenlijke afvalverwerking en gezamenlijk transport van producten. Het daadwerkelijk behalen van economisch voordeel als gevolg van deze samenwerking is de laatste indicator van deze eis.

Daarnaast is het belangrijk dat er in deze samenwerking voor gezorgd wordt dat er één concept voor de gehele woonboulevard is. Vanaf 1996 is het aantal m² verdubbeld en zijn er veel dezelfde woonboulevards bijgekomen zonder dat er nagedacht is over een duidelijk concept (CBW 2009). Het maken van een concept kan er voor zorgen dat de woonboulevard niet langer een kopie is en dat er rekening wordt gehouden met de veranderende behoeften van de consument (Weterings 2007). Er moet dan ook gezocht worden naar een manier waarop de juiste mix van producten en diensten op de woonboulevard ontstaat. Daarnaast zorgt de ontwikkeling van een concept ervoor dat de woonboulevard één geheel vormt en zich daardoor kan onderscheiden van andere concurrerende woonboulevards. De indicator is de aanwezigheid van een concept voor de woonboulevard waardoor het terrein een eenduidige uitstraling krijgt. Voor de uitvoering is het van belang dat de Gemeente daarbij betrokken is omdat bij het ontwikkelen van een concept in veel gevallen herstructurering noodzakelijk is (CBW 2009).

4.1.4 *Ruimte*

Wanneer een ondernemer mag kiezen wil hij het liefst een kavel met een eigen parkeervoorziening, een gebouw in één laag, met wat groen en veel reserveruimte (Dinteren en Kruijk 2002). Dit heeft ertoe geleid dat in de vijfde Nota Ruimtelijke Ordening sterk benadrukt werd dat de ruimte intensiever gebruikt moest gaan worden (Ministerie van VROM 2004). Bedrijven willen daar best in meedenken als er maar rekening wordt gehouden met de bedrijfsspecifieke omstandigheden.

Tegenwoordig wordt er naast intensiever ruimtegebruik ook gewerkt aan stedenbouwkundige kwaliteit en economisch functioneren van de ruimte. Dit wordt samengevat onder de noemer zorgvuldig ruimtegebruik en is van belang voor het behoud van terreinen (Dinteren en Kruijk 2002). Voldoende bedrijfsruimte is nodig om in de toekomst extra economische activiteiten te kunnen ondernemen maar daardoor mag geen leegstand ontstaan. Het hebben van veel vrije m² binnen een bedrijf is economisch niet voordelig.

Zorgvuldig ruimtegebruik is dus een vereiste. Indicatoren die aangeven of er zorgvuldig met de ruimte wordt omgegaan zijn collectieve parkeergelegenheden, meerdere bouwlagen, gezamenlijke opslagruimte, uitbreidingsmogelijkheden binnen het bedrijf en overbodige leegstand op het terrein.

4.2 **Externe factoren**

4.2.1 *Infrastructuur*

Een goede infrastructuur is een randvoorwaarde voor het functioneren van het economische proces. Het is voor bedrijven dan ook een heel belangrijk vestigingsplaatsmotief (Stec Groep 2001). Wil de woonboulevard nieuwe bedrijven kunnen aantrekken dan kan dit alleen als de infrastructuur goed geregeld is. Ook zal een slechte infrastructuur ten koste gaan van het aantal bezoekers wat op de lange termijn kan lijden tot problemen voor de bedrijven en de woonboulevard in zijn geheel.

Een goede infrastructuur zorgt ervoor dat een woonboulevard fysiek goed bereikbaar is voor zowel de automobilist, de mensen die met het openbaar vervoer reizen als het vrachtverkeer. De eis die aan de infrastructuur gesteld wordt is dan ook dat de woonboulevard goed bereikbaar moet zijn voor deze verschillende vormen van mobiliteit. Indicatoren aan de hand waarvan gekeken kan worden of de infrastructuur voldoet zijn de mate van bereikbaarheid van de woonboulevard met het openbaar vervoer, de auto of met vrachtauto. Daarnaast moet er een goede bewegwijzering zijn vanaf de hoofdwegen tot aan de woonboulevard en moeten er voldoende parkeermogelijkheden zijn.

4.2.2 *Economische structuur*

Een goede economische structuur zorgt ervoor dat het economische proces kan functioneren en dat de omstandigheden goed zijn om de economie draaiende te houden (Gemeente Amsterdam 2009). Er zijn twee actoren van belang die invloed hebben op de economische structuur van een woonboulevard. Het gaat hierbij om de concurrerende woonboulevards en de overheid, waarbij onderscheid gemaakt moet worden bij de overheid tussen de Provincie en de Gemeente. Het is vereist dat deze twee actoren een positieve invloed hebben op de economische structuur van een woonboulevard.

Stilstaan is achteruitgaan dus in een goede economische structuur moet ook vooruitgang plaatsvinden op de woonboulevards (de Boer 2004). Hierbij zorgt concurrentie voor de prikkel die nodig is om te blijven innoveren en scherp te blijven. Gezonde concurrentie is dan ook goed voor de economische structuur. Maar zodra de concurrentie te sterk wordt, kan dat ten koste gaan van het functioneren van de woonboulevard. Zoals de theorie van Ullman ook aangeeft zijn consumenten niet bereid naar de woonboulevard te reizen als er een interveniënde opportunity aanwezig is (McCann 2001). Als indicator moet dan ook het aantal concurrerende woonboulevards in de regio genoemd worden en de invloed op de woonboulevard van soortgelijke winkelconcentraties in de nabije omgeving.

Naast de concurrent is ook de overheid van invloed op de economische structuur waar de woonboulevard zich in bevindt. Het PDV-beleid is hierbij het belangrijkste middel waarmee de Provincie de regie in handen kan nemen (Pernot 2004). De Provincie moet deze regierol op zich nemen om zo de branche evenredig met de markt te laten groeien en een overaanbod te voorkomen. Een indicator die aangeeft of de Provincie deze rol ook daadwerkelijk op zich neemt is de aanwezigheid van een overlegstructuur op regionaal niveau. Daarnaast moet er regelgeving aanwezig zijn vanuit de Provincie voor de Gemeente en de woonboulevards. Hierbij is het van belang dat er beperkingen zijn vanuit de Provincie voor de uitgave van extra m² wanneer de bestedingsontwikkelingen niet evenredig meegroeien.

Veel factoren die vanuit de Gemeente bepalend zijn voor de huidige economische structuur worden onder de andere zeven factoren al behandeld. Hierbij wordt onder andere bedoeld op de kwaliteit van de beroepsbevolking, de samenstelling van de kapitaalgoederen en de afzetmarkt. Daarnaast hebben ook de toekomstige plannen van de Gemeente invloed op de woonboulevards. Voor de economische duurzaamheid is het vereist dat deze plannen een positieve invloed hebben en dat ze de woonboulevard niet tegenwerken. Indicatoren die aangeven of deze invloed positief is zijn de toekomstige plannen van de Gemeente zelf en de tijdshorizon waarin deze uitgevoerd zullen worden.

4.2.3 *Arbeid*

Zodra er geen evenwicht is op de arbeidsmarkt, waarbij er meer vraag is dan aanbod, is het moeilijk om voldoende geschikte werknemers te vinden. Dit is nadelig voor de bedrijven die afhankelijk zijn van deze arbeidsmarkt. Een arbeidsmarkt waar meer aanbod dan vraag is zorgt ook voor problemen, zoals een hoge werkloosheid (Kluytmans 2005). Dit kan ervoor zorgen dat de consument in deze markt minder te besteden heeft waardoor de afzet van de bedrijven daalt. Dit heeft wederom negatieve gevolgen voor de bedrijven die in deze markt gevestigd zijn. Bedrijven in een evenwichtige arbeidsmarkt hebben een het beste toekomstperspectief (Wheeler 1998).

Het is daarom vereist dat in de regio van de woonboulevard de vraag naar en het aanbod van arbeid in evenwicht zijn, zowel kwalitatief als kwantitatief. Om te kijken of dit daadwerkelijk zo is moet aan de bedrijven gevraagd worden of ze eenvoudig voldoende gekwalificeerd personeel kunnen vinden. De werkloosheid in een schaal van 60 km van de woonboulevard kan gebruikt worden als tweede indicator. Veel werkloosheid in de omgeving van de woonboulevard zal de afzet doen afnemen aangezien er op woonboulevard veelal luxe goederen verkocht worden.

4.3 Locatie

4.3.1. *Locatie*

De locatiespecifieke kenmerken kunnen niet eenvoudig veranderd worden door de bedrijven zelf of door de Gemeente. Ondanks dat er geen verandering en dus ook geen verbetering mogelijk is wat betreft de vaste kenmerken van de locatie, is het toch van belang dat deze factor meegenomen wordt om de economische duurzaamheid te bepalen. Wanneer blijkt dat de locatie in de toekomst voor problemen kan zorgen op economisch duurzaam gebied moet dit in de besluitvorming over de woonboulevard meegenomen worden.

Het is dus vereist dat de locatie een positieve invloed heeft op de woonboulevard. De locatie moet beschikken over een afzetmarkt die voldoet aan de eisen van de woonboulevard. Voor een terrein, dat zich in de verzadigingsfase bevindt en gelegen is in een afgelegen gebied zonder toereikende afzetmarkt, is het vrijwel onmogelijk om er weer bovenop te komen. Volgens de theorie van Christaller heeft iedere voorziening een minimum draagvlak nodig om voort te kunnen bestaan (McCann 2001). Dit wordt ook wel de drempelwaarde van de voorziening genoemd. De maximale afstand die een klant bereid is af te leggen voor een bezoek aan de woonboulevard is de reikwijdte. Het is dus van belang dat de reikwijdte van de woonboulevard groot genoeg is om een afzetmarkt te hebben die voldoet. De nabijheid van een stad zorgt voor zekerheid omdat zich daar een enorme concentratie van potentiële klanten bevindt.

Ter verduidelijking zijn alle factoren met bijbehorende eisen en indicatoren in bijlage I overzichtelijk weergegeven. Aan de hand van bovengenoemde indicatoren kan bepaald worden in welke mate een woonboulevard economisch duurzaam is. Wanneer een eerste generatie woonboulevard zich in de verzadigings- of teruggangsfase bevindt, zijn er door de verdeling in factoren eenvoudig probleemgebieden aan te wijzen waar aandacht aan besteed moet worden. Aan de eisen moet voldaan worden om de desbetreffende woonboulevard weer in de groeifase te brengen.

Uit de analyse kan ook blijken dat een woonboulevard in de toekomst nooit aan alle eisen zal kunnen voldoen. Hierbij moet kritisch gekeken worden of het zinvol is om tijd, geld en energie in de woonboulevard te stoppen aangezien deze op de lange termijn mogelijk nooit meer in een groeifase terecht zal komen. Het is goed om dit bij voorbaat aan de hand van de analyse te kunnen vaststellen zodat er geen onnodige kosten worden gemaakt.

5. Model voor de beoordeling van de economische duurzaamheid

In dit hoofdstuk zal antwoord worden gegeven op de vraag in hoeverre economische duurzaamheid op een woonboulevard in een model verwoordt kan worden om een inschatting te maken van de mate daarvan, met als doel de woonboulevard zelf zowel als de invloed op de regionaal economische ontwikkeling te verbeteren. In paragraaf 5.1 wordt de vraagstelling die in het model gebruikt gaat worden behandeld. Paragraaf 5.2 geeft meer duidelijkheid over de resultaten die uit het model zullen komen waarna paragraaf 5.3 ingaat op de manier waarop de methode uitgevoerd moet worden.

5.1 Vraagstelling

Om de mate van economische duurzaamheid van de verschillende factoren te achterhalen zijn de indicatoren in vraagvorm gezet. Door de indicatoren als een vraag weer te geven worden deze daadwerkelijk meetbaar in de praktijk. Per indicator is een vraag gesteld en deze lijst met vragen is weergegeven in bijlage II. Het is van cruciaal belang voor het slagen van het onderzoek dat er veel aandacht wordt besteed aan het ontwerpen van deze vragenlijst om daarmee de nodige informatie te kunnen verzamelen (Pelsmacker 2006). De vragenlijst moet zo ontworpen worden dat de respondenten bereid zijn om mee te werken en om objectieve informatie te geven.

Er is geprobeerd een kwantitatieve rekenmethode te ontwikkelen die eenvoudig toe te passen is. Door de vragen simpel te houden wordt het voor iedere woonboulevard mogelijk eenvoudig een compleet beeld te vormen van de mate van economische duurzaamheid. In eerste instantie is dan ook geprobeerd om daar waar mogelijk gesloten vragen te stellen. Deze vragen worden ookwel binaire vragen genoemd. Een binaire vraag zorgt ervoor dat er eenvoudigweg alleen geantwoord kan worden met ja of nee. Bij het opstellen van deze vragen moet er op gelet worden dat er slechts een bevestigend of een ontkennend antwoord mogelijk is.

De werkelijkheid is echter niet zo te simplificeren dat de vragen altijd een gesloten karakter hebben omdat niet alle indicatoren bestempeld kunnen worden met wel of niet economisch duurzaam. Bij de indicatoren waar dit niet mogelijk is moeten de vragen dan ook een open karakter hebben. Hierbij zijn tussenliggende antwoorden mogelijk zoals bijvoorbeeld wanneer er gewerkt wordt aan de economische duurzaamheid van de indicator maar deze nog niet volledig bereikt is. Door als interviewer zo veel mogelijk informatie uit de vraag te halen kan een zo objectief mogelijk oordeel gegeven worden over de mate van economische duurzaamheid. Aan de hand van de informatie moet door de interviewer bepaald worden in welke mate aan de eis voldaan is.

5.2 Resultaat

Om uiteindelijk een overzicht te krijgen waarin duidelijk wordt aan welke eisen het meeste aandacht moet worden besteedt, is ervoor gekozen om de mate van economische duurzaamheid per eis met een cijfer te beoordelen. Hierbij is gekozen voor een beoordeling van de verschillende eisen tussen de nul of de één. De nul geeft aan dat er niet is voldaan aan de eis en dat er niet economisch duurzaam

gewerkt wordt op dat bepaalde gebied. Aan de andere kant geeft de één aan dat er aan de eis voldaan is en dat de woonboulevard op dat punt volledig economisch duurzaam kan functioneren.

Voor de binaire vragen is het toekennen van de punten eenvoudig toe te passen. Allereerst zijn er de positief gestelde vragen waarbij een bevestigend antwoord inhoudt dat dat onderdeel van de eis economische duurzaamheid is. Een bevestigend antwoord levert hier een één op, terwijl een ontkennend antwoord met nul wordt gewaardeerd. Ten tweede zijn er natuurlijk ook de negatief gestelde vragen waarbij een positief antwoord een negatieve beoordeling van de economische duurzaamheid oplevert. Het punt gaat hierbij dan ook naar de vraag die ontkennend beantwoord wordt. De gegevens van de binaire vragen vallen dus slecht uiteen in de waarden nul en één.

Het toekennen van een cijfer aan de eisen waarbij open vragen gesteld zijn is complexer. Hierbij moet ook de mogelijkheid aanwezig zijn om een beoordeling te geven tussen de nul en de één. De interviewer kent deze cijfers toe aan de hand van de informatie die verkregen is. Het gaat hier dus niet om een volledig objectieve beoordeling. Om de interviewer een leidraad te geven aan de hand waarvan het beoordelen eenvoudiger wordt is een schaal gecreëerd. Dit maakt de beoordeling van de interviewer overzichtelijker en zorgt voor gestandaardiseerde antwoorden. De schaalverdeling die de interviewer mag toekennen tijdens het beoordelen van de eisen is weergegeven in tabel 5.1.

Tabel 5.1. schaalverdeling

Toegekende cijfer	Beoordeling van de eis
0	Niet economisch duurzaam.
0.25	Er is een begin gemaakt maar er moet nog veel om aan de eis te voldoen.
0.50	Er is al veel gedaan om de woonboulevard economisch duurzaam te maken maar er moet ook nog veel gebeuren voordat aan de eis voldaan wordt.
0.75	Er moeten slecht een paar kleine verbeteringen plaatsvinden om aan de eis te voldoen.
1	Volledig economisch duurzaam (ambitie niveau)

Door een schaal met vijf mogelijkheden op te leggen wordt de interviewer beperkt in zijn keuzemogelijkheden. Deze beperking is voor het onderzoek echter niet nadelig. Het is van belang dat de actoren weten in welke mate aan de verschillende eisen aandacht besteedt moet worden om een economisch duurzame woonboulevard te krijgen. Het is dan ook noodzakelijk dat er een uitleg gegeven wordt bij het toekennen van de cijfers waardoor duidelijk wordt op welke vlakken er daadwerkelijk actie ondernomen moet worden.

De uiteindelijke score per factor kan berekend worden door de scores van de eisen bij elkaar op te tellen en te delen door het aantal eisen van die factor. Daarna kan de totale gemiddelde score voor de gehele woonboulevard berekend worden door de scores van de verschillende factoren bij elkaar op te tellen en te delen door acht. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat niet alle factoren even zwaar meetellen moet hier eerst rekening mee gehouden worden voordat de verschillende scores van de factoren bij elkaar op kunnen worden geteld. In beide gevallen kan de totale gemiddelde score een waarde aannemen tussen

de nul en de één. Deze kan omgezet worden in een percentage dat de duurzaamheidsindex genoemd wordt door de score te vermenigvuldigen met 100, waarbij 100% gelijk staat aan een volledig economisch duurzame woonboulevard. Dit percentage is een indicatie van de mate van economische duurzaamheid aan de hand waarvan een vergelijking getrokken kan worden. Wanneer de woonboulevard na een jaar opnieuw onderzocht wordt kan gemeten worden of deze in het afgelopen jaar vooruitgang heeft geboekt. Daarnaast is het mogelijk om een vergelijking tussen verschillende woonboulevards te trekken.

5.4 Uitvoering

Om het onderzoek goed uit te kunnen voeren is gekeken op welke manier het beste antwoord kan worden gevonden op de verschillende vragen. Hierbij is gezocht naar de actoren die over de nodige informatie beschikken om te kunnen antwoorden. Aan de hand van het eerder gemaakte onderscheid is besloten dat er zowel interne als externe actoren ondervraagd moeten worden om een goed beeld te krijgen.

Uiteindelijk zijn alle vragen in drie groepen opgesplitst waarbij onderscheid is gemaakt tussen vragen voor de interne actoren, vragen voor de externe factoren en overige vragen die op andere manier beantwoord moeten worden. De vragen voor interne actoren kunnen beantwoordt worden door de bedrijven die zich op de woonboulevard bevinden. Voor antwoord op de vragen die door externe actoren beantwoord kunnen worden moet iemand bij de overheid gevonden worden. Daarnaast zijn er indicatoren waarbij het antwoord op andere manieren gevonden kan worden. Zo zijn er indicatoren die direct waarneembaar zijn in de praktijk of indicatoren waarvoor statistische gegevens via internet verkregen kunnen worden. Deze driedeling in de vragen is te vinden in bijlage II.

Om de volledigheid van deze nieuw ontwikkelde methode te controleren moet deze toegepast worden op de praktijk. Er is gezocht naar een woonboulevard waarvoor het bepalen van de economische duurzaamheid een relevante toevoeging kan zijn. Zoals al eerder duidelijk is gemaakt moet het hier gaan om een eerste generatie woonboulevard die zich in de verzadigings- of teruggangsfase bevindt. Uit het onderzoek van Fabriek (2005) blijkt dat Woonboulevard Hoendiep in Groningen een eerste generatie woonboulevard is die aan deze criteria voldoet. Verdere uitleg over de woonboulevard wordt in hoofdstuk zes gegeven. Eerst wordt nader beschreven hoe het verkrijgen van de antwoorden op de vragen precies in zijn werk is gegaan voor dit specifieke onderzoek naar de economische duurzaamheid van Woonboulevard Hoendiep.

5.5.1. *Bedrijven op de woonboulevard*

Het is niet altijd eenvoudig om bedrijven mee te laten werken aan een onderzoek omdat het ten koste gaat van hun tijd. Om meer bereidheid te creëren bij de bedrijven om mee te werken aan het onderzoek is ervoor gekozen om een week voorafgaand aan de bedrijvenbezoeken een brief te sturen naar de desbetreffende bedrijven. Deze brief, die in bijlage III te lezen is, geeft meer duidelijkheid over

het onderzoek en legt uit op welke manier de bedrijven kunnen helpen. Hierdoor komt het bezoek aan de bedrijven een week later niet volledig onverwachts.

Daarnaast is de volgorde in de lijst met vragen voor de bedrijven aangepast. Dit is gedaan om de medewerking van de bedrijven op de woonboulevard te vergroten en om meer bereidheid te verkrijgen vanuit de bedrijven om antwoord te geven op alle vragen. De eenvoudig te beantwoorden vragen zijn naar voren gehaald waardoor het begin van het gesprek soepel verloopt. De meer confronterende vragen zijn later gesteld. Om het logische verband tussen de vragen te behouden zijn de vragen per factor bij elkaar gebleven. De uiteindelijke volgorde waarin de factoren in de vragenlijst behandeld worden is als volgt; infrastructuur, parkmanagement, arbeid, locatie, ruimte, kennis, economische structuur, kapitaalgoederen. Daarnaast zijn er nog drie algemene vragen aan het einde van het gesprek gesteld aan de bedrijven waardoor ze de kans krijgen om belangrijke feiten die nog niet genoemd zijn alsnog te benadrukken. Ook kan aan de hand van de antwoorden op deze vragen gekeken worden welke factoren benoemd worden en dus belangrijk gevonden worden door de bedrijven. Daarnaast kunnen er factoren of eisen boven komen die de bedrijven van belang achten maar die niet in de vragenlijst opgenomen zijn. De extra vragen kunnen dus gezien worden als een extra check of de vragenlijst compleet is. De vragenlijst die aan de bedrijven voorgelegd is staat in bijlage IV.

Een week nadat de brief bij de bedrijven was aangekomen ben ik bij de verschillende bedrijven langs geweest. De reacties van de bedrijven op de vraag of ze bereid waren mee te werken waren heel wisselend. Helaas hadden niet alle bedrijven tijd om mee te werken aan de enquête. Met een aantal bedrijven heb ik dan ook een afspraak gemaakt om later terug te komen. Maar er waren ook een aantal bedrijven die uitgebreid de tijd namen om in gesprek te gaan over de problematiek. Uiteindelijk heeft het merendeel van deze bedrijven meegewerkt aan het onderzoek. Aangezien veel overeenkomstige antwoorden zijn gegeven is geconcludeerd dat de antwoorden op de vragen representatief zijn voor de gehele woonboulevard.

5.5.2. Gemeente Groningen

Om informatie van een externe actor te krijgen is binnen de Gemeente Groningen gezocht naar de persoon die verantwoordelijk is voor Woonboulevard Hoendiep en die het contact onderhoudt met de bedrijven die daar gevestigd zijn. Via Ron Torenbos ben ik in contact gekomen met de juiste persoon, Daniel Harssema en via hem is het contact met de Gemeente verder verlopen. Het interview waarin Dhr. Harssema antwoord geeft op de vragen uit bijlage II is opgenomen. Na het interview zijn de antwoorden op de vragen op papier gezet en is aan de hand van de indicatoren bepaald of er aan de eisen voldaan wordt.

5.5.3. Andere informatiebronnen

Naast de vragen voor de bedrijven en de vragen voor de Gemeente zijn er in bijlage II een aantal vragen ingedeeld onder de noemer 'andere informatiebronnen'. Deze vragen zijn waar mogelijk beantwoord aan de hand van eigen observaties op de woonboulevard. Statistische gegevens zijn onder andere verkregen via de site van het CBS en via Statline.

6. Praktijk voorbeeld 'Woonboulevard Hoendiep'

De methodiek die in hoofdstuk vijf vorm heeft gekregen aan de hand van de indicatoren die in hoofdstuk vier beschreven zijn, is er op gericht om tot een juiste meting van de economische duurzaamheid van woonboulevards te komen. Om deze methodiek in de praktijk te testen is gekozen voor Woonboulevard Hoendiep te Groningen. In paragraaf 6.1 wordt eerst een duidelijk beeld van deze woonboulevard geschetst waarna in paragraaf 6.2 per factor de uitkomsten van het onderzoek besproken worden. Uiteindelijk wordt in paragraaf 6.3 aan iedere eis een gewicht toegekend aan de hand waarvan de duurzaamheidsindex berekend kan worden.

6.1 Woonboulevard Hoendiep

Woonboulevard Hoendiep is één van de twee woonboulevards in de stad Groningen. Op het bestemmingsplan Hoendiep 2008 (zie bijlage V) is exact te zien wat Gemeente Groningen beschouwd als het gebied Hoendiep. De exacte locatie van het terrein is duidelijk weergegeven op de kaart (fig. 6.1.). Hier is te zien hoe de woonboulevard ten opzichte van de stad Groningen gelegen is.

Figuur 6.1. Woonboulevard Hoendiep ten opzichte van de stad Groningen



Bron; Google maps

Zoals op de kaart (fig. 6.2.) te zien is wordt het gebied aan de zuid en westkant begrensd door water, het Hoendiep, aan de oostkant door het spoor en de ringweg en aan de noordkant door de sportvelden in Vinkhuizen.

Figuur 6.2. Woonboulevard Hoendiep en omgeving.



Bron; Gemeente Groningen 2008

Het terrein, dat in de jaren '70 is aangelegd, was aanvankelijk een traditioneel bedrijventerrein met voornamelijk groothandel en kleinere productie en dienstverlenende bedrijven. Pas later is aan het Hoendiep de gelijknamige woonboulevard ontstaan. Het begon met een relatief bescheiden meubelconcentratie aan de noordzijde van de weg maar het is al snel uitgegroeid tot een aaneengesloten winkelfront in het gebied. Rondom het thema wonen is ongeveer 40.000m² wvo gerealiseerd (Gemeente Groningen 2008).

Figuur 6.3. Meubelboulevard Hoendiep gezien vanaf de kruising Hoendiep-Atoomweg



Bron; hoendiep.org

Er bevinden zich in de zomer van 2009 eenendertig bedrijven op de Woonboulevard Hoendiep; *Beddenreus, Beter Bed, Bosma Bedden, Bruynzeel Keukens, Carpet Right, Decorette, EP:Kuiters, Grando Keukens, Jysk, Kruit & Kramer B.V., Kuka Home, Kwantum, La Luna, Leen Bakker, Lifestyleparket, Lucky Leder, Matrassen Concord, Prenatal, Profijt Meubels, Pronto Wonen, Rofra Home, Sanders Keukenstad, Sanders Meubelstad, Slaapgenoten, Snip Wonen Plus, Superkeukens, Trendhopper, Vivante, Woonatelier, Woondecoratie, Woonvisie.*

Naast deze eenendertig winkels zijn er ook langdurig leegstaande panden in het gebied, waardoor er gesproken kan worden van leegstand. Dhr. Harssema, werkzaam bij de Gemeente Groningen, bevestigde in het interview dat de Woonboulevard Hoendiep niet meer goed op de consument aansluit en dat het als een verouderd gebied wordt ervaren. Dit geeft hij dan ook aan als een van de redenen voor de leegstand.

In 2008 is er een nieuw bestemmingsplan voor het gebied uitgebracht door de Gemeente Groningen (Gemeente Groningen 2008). Hierin worden de toekomstplannen en oplossingen voor de huidige problematiek beschreven. Hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan beschrijft de randvoorwaarden, waarbij paragraaf 4.1 de milieuaspecten bevat die relevant zijn voor bestemmingsplan Hoendiep 2008. Duurzaamheid wordt in het gehele plan alleen vermeld in de laatste subparagraaf van 4.1 en gaat in zijn geheel over de ecologische dimensie van duurzaamheid. Uit deze kleine subparagraaf kan wel opgemaakt worden dat Gemeente Groningen duurzaamheid hoog in het vaandel heeft staan. Ze hebben in het collegeprogramma 2006-2010 de ambitie uitgesproken om van Groningen de duurzaamste stad van Nederland te maken.

Dit voornemen is beschreven in het beleidskader duurzaamstad.groningen.nl (2007) en de Routekaart Groningen Energieneutraal+ 2025 (2007). In het beleidskader staan in *hoofdstuk 4 Thema's*, onder *paragraaf 4.4 Economie* de volgende doelen voor 2008-2012 beschreven;

- “Realiseren van een economische groei in de duurzame energiegerelateerde branche en duurzaamheidsector.
- Stimuleren integraal milieuvriendelijk procesontwerp, vanuit het principe ‘cradle to cradle’ (zie kader).
- Verduurzamen van bedrijventerreinen; m.n. ruimtegebruik, duurzame energie.
- Stimuleren MVO (Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen), zodat over vier jaar MVO bij 10 % van de Groningse bedrijven aantoonbaar onderdeel uitmaakt van de bedrijfsvoering.
- Bedrijven voldoen aan de wettelijke regels op het gebied van milieu, arbo en veiligheid (‘de basis op orde’) ook op het gebied van energiebesparing en mobiliteit.” (Gemeente Groningen 2007)

Volgens dit document moet duurzaamheid volwaardig betrokken worden in de plannen voor bedrijventerreinen, waaronder ook Woonboulevard Hoendiep valt. Verbazend is het dan ook om te zien dat in het bestemmingsplan Hoendiep 2008 duurzaamheid alleen genoemd wordt in verband met de ecologische dimensie. Het besef dat duurzaamheid meer is dan de ecologische dimensie blijkt dan ook niet uit het bestemmingsplan voor Woonboulevard Hoendiep.

6.2 Economische duurzaamheid per factor

Zoals beschreven in hoofdstuk vijf is er onderzoek gedaan naar de mate van economische duurzaamheid van Woonboulevard Hoendiep. De resultaten die uit dit onderzoek zijn gekomen worden hier besproken. Per factor worden de verschillende indicatoren behandeld en wordt beredeneerd of aan de eisen voldaan is. De antwoorden van de verschillende bedrijven zijn samen genomen en gemiddeld om tot één antwoord voor de gehele woonboulevard te komen. Relevante opmerkingen die tijdens de gesprekken met de bedrijven, zowel als met Dhr. Harssema, zijn gemaakt worden meegenomen in de uitleg waarom er al dan niet aan een eis voldaan is.

Uit de enquête blijkt dat de gebouwen, waarin de bedrijven op Woonboulevard Hoendiep gevestigd zijn, voornamelijk huurpanden zijn. De bedrijven zelf investeren dus niet in deze **kapitaalgoederen** waardoor de eerste eis voor de bedrijven op deze woonboulevard irrelevant blijkt te zijn. Externe verhuurders die de panden onderhouden moeten wel degelijk investeren om over kwalitatief goede kapitaalgoederen te beschikken. SIG-TCN is één van deze vastgoedeigenaren die met diverse projecten bezig is op Woonboulevard Hoendiep (Gemeente Groningen met de bedrijvenvereniging 2005). De bedrijven zelf verwachten gemiddeld de komende tien jaar zeker nog in hun pand op de woonboulevard te zitten. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de bedrijven tevreden zijn over de gebouwen waar de bedrijven in gevestigd zijn.

De meeste bedrijven gaven daarnaast aan dat er een jaarlijks terugkerende schommeling in de omzet is omdat er bepaalde periodes aangewezen kunnen worden waarin er minder klanten komen. Deze schommelingen zijn niet noemenswaardig omdat de tijdelijke neergang in omzet de bedrijven niet in gevaar brengt. De reacties van de bedrijven op de vraag over de trend in de omzet waren wisselender. Ongeveer de helft van de bedrijven zegt last te hebben van een dalende trend die verweten wordt aan de kredietcrisis. Bij de andere helft is nog geen dalende trend in de omzet zichtbaar. Toch gaf een deel van deze bedrijven aan dat het aantal bezoekers daarentegen wel was gedaald. Beter Bed beschreef dit als zorgwekkend aangezien de bezoekers van nu de kopers van morgen zijn. Wat hiervan de gevolgen zullen zijn zal pas in de toekomst blijken.

Ongeveer de helft van de nieuwe werknemers worden op het juiste **kennis** niveau gebracht door een opstartcursus. De andere helft leert door in het begin mee te lopen. Het verloop van het personeel wordt in geen van de gevallen als een probleem gezien. Hierdoor blijft de kennis in het bedrijf wat gunstig is voor de economische duurzaamheid. Ook gaven bijna alle bedrijven aan dat 75 procent van het personeel binnen 20 kilometer van het bedrijf woont.

Het overgrote deel van de bedrijven op Woonboulevard Hoendiep is een filiaal en heeft dus te maken met een moederbedrijf. In veel gevallen is er een kader met vaste richtlijnen van bovenaf gegeven waarbinnen gewerkt moet worden. Ongeveer de helft gaf aan dat ze daardoor beperkt werden in hun vrijheid om vernieuwingen door te voeren. Maar iedereen was wel van mening dat de regelgeving van bovenaf nodig was om zo met alle filialen samen een eenheid te vormen naar buiten toe. Qua innovatie gaf slechts een enkel bedrijf aan dat dit alleen vanuit het hoofdkantoor gebeurde maar het merendeel van de bedrijven zei zelf aan innovatie te doen en hier bij het maken van de strategie voor het bedrijf over na te denken.

Het regionale consumentengedrag wordt nauwelijks door de bedrijven in de gaten gehouden. Wel zijn er verschillende bedrijven die er mee bezig zijn om dit wel te gaan doen. Bedrijven die het wel in de gaten houden doen dit vaak via internet of door postcoderegistratie. De commitment van de werknemers aan het bedrijf wordt in het algemeen als positief beschouwd.

Wat betreft **parkmanagement** is het enorm slecht gesteld op de woonboulevard. Er is een overlegorgaan op de woonboulevard waarin ongeveer de helft van de bedrijven vertegenwoordigd is. Echter niet alle bedrijven die vertegenwoordigd zijn in het overlegorgaan zijn hier actief in betrokken. De Gemeente zelf zit niet in dit overlegorgaan maar heeft wel nauw contact met deze groep bedrijven. Bijna alle bedrijven geven aan zelf de beveiliging, de afvalverzameling en het transport te regelen. Wel is er een kleine groep bedrijven, die vallen onder Kruit en Kramer (fig. 6.4.), waar wel kostenbesparingen worden behaald door samenwerken. Om de woonboulevard economisch duurzamer te maken zouden meerdere bedrijven dit voorbeeld moeten volgen. De Gemeente doet het beheer van de openbare ruimte en heeft hier de afgelopen jaren aandacht aan besteed wat tot verbeteringen heeft geleid. Dhr. Harssema,

Gemeente Groningen, gaf aan dat zij op dit moment het zwerfvuil op de woonboulevard opruimen en dat ze een mobiel team in kunnen zetten als er problemen zijn met betrekking tot de openbare ruimte. Daarbij verhelpen ze ook kleine problemen op de private terreinen om de uitstraling van de totale woonboulevard optimaal te houden. Toch zijn er vanuit sommige bedrijven klachten over het beheer van de Gemeente. Het bedrijf Mac Donalds zou het overgrote deel van het zwerfvuil opruimen terwijl dit eigenlijk niet hun taak is.

Figuur 6.4. Pand van Kruit en Kramer



Bron; Google afbeeldingen

Vanuit de bedrijven is er niets bekend over een algemeen concept voor de gehele woonboulevard. Er is dus geen duidelijke visie waardoor de groep bedrijven op de consument als onsamenhangend overkomen. Vanuit de Gemeente is er wel duidelijk omschreven welk soort winkels zich mogen vestigen maar er wordt niet bewust gewerkt aan een compleet assortiment. Dit komt omdat de Gemeente niet economisch mag ordenen op de woonboulevard, aldus Dhr. Harssema. Ook bestaat er een meningsverschil tussen de bedrijven onderling over de regels die de Gemeente heeft opgelegd. Een aantal bedrijven zien liever een breder assortiment op de woonboulevard komen terwijl anderen blij zijn dat het aanbod beperkt blijft tot alleen de woonwinkels.

Daarnaast wordt vanuit de Gemeente nagedacht over een nieuwe visie voor het terrein. De huidige bezoekers hebben vaak een doel, gaan naar de winkel waar ze heen moeten en kopen wat ze nodig hebben. Waar de Gemeente net als de bedrijven naar toe wil, is een bezoeker die uit zijn auto komt en rond gaat lopen. De bezoeker moet echt gaan winkelen net als binnen het 'Woonforum Peizerweg' of 'Kruit en Kramer' gebeurt. Om de bezoekers uit de auto te krijgen en meer winkels te laten bezoeken wil Gemeente Groningen meer horeca toestaan. Ook zal de Gemeente hiervoor de openbare ruimte aan moeten passen aangezien het lopen van winkel naar winkel vaak niet direct mogelijk is. De Gemeente geeft hierbij wel aan dat de ideeën vanuit de bedrijven zelf moeten komen, anders gebeurt er weinig.

Er wordt op Woonboulevard Hoendiep in het algemeen zorgvuldig omgegaan met de **ruimte**. Het overgrote deel van de parkeerplaatsen op de woonboulevard is collectief. Toch zijn de gebouwen

deels teruggerooid in verband met de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarnaast wordt er bij de aanleg van gebouwen gebruik gemaakt van meerdere bouwlagen waardoor de bebouwde grond per m² intensiever gebruikt wordt. De hoogte van de bebouwing varieert van 1 tot 3 lagen. De winkels die in het gebouw van Kruit en Kramer zitten hebben gedeelde opslagruimte maar voor de rest heeft ieder bedrijf zijn eigen opslag.

Binnen het bestaande gebouw is uitbreiding vaak niet meer mogelijk maar de bedrijven geven in veel gevallen ook aan dat dit niet nodig is. Een aantal bedrijven hebben nog beperkt ruimte over maar dat is wat leegstand betreft te verwaarlozen. Leegstand van panden is wel een groot probleem aangezien er medio 2009 midden op de woonboulevard drie grote panden volledig leeg staan. De bedrijven eromheen ondervinden hier nadeel van omdat de doorloop hierdoor verdwenen is en het er 's avonds donker uit ziet. Het werkt ook nadelig voor de uitstraling van de woonboulevard in zijn geheel.

Wat betreft de **infrastructuur** zijn de bedrijven zeer positief. De woonboulevard is met de bus vanaf station Groningen goed bereikbaar. Ook over de bereikbaarheid voor personenauto's en het vrachtverkeer hebben de bedrijven weinig te klagen. Toen er gewerkt werd aan de ringweg is de woonboulevard een half jaar lang slecht bereikbaar geweest. Wel is hierover goed overleg geweest tussen de Gemeente en de bedrijven en zijn de problemen nu volledig verholpen.

Naast de parkeergelegenheid langs de ventweg zijn er grotere parkeerterreinen tussen en achter de panden. Deze parkeerterreinen zijn rechtstreeks vanaf de protonstraat te bereiken. De oriëntatie van de gebouwen is echter nadrukkelijk gericht op de Hoendiepzijde waardoor het voor bezoekers niet altijd duidelijk is dat de parkeergelegenheid zich achter de panden bevindt. Bedrijven klagen over het feit dat er geen bewegwijzering is voor hun klanten naar deze parkeerterreinen. De bewegwijzering vanaf de hoofdwegen naar de woonboulevard toe is wel duidelijk. Het enige knelpunt dat nog wel genoemd wordt door sommige bedrijven is knooppunt Juliana. Hier ontstaan regelmatig opstoppingen die voor problemen zorgen maar dit ervaren de bedrijven niet als groot probleem voor de woonboulevard.

Figuur 6.5. Straatnamen in het gebied Hoendiep



Bron: Google maps

Wat betreft de **economische structuur** geven de bedrijven aan dat de concurrenten een positieve invloed op Woonboulevard Hoendiep hebben. In de provincie Groningen zijn over het algemeen kleine concentraties met woonwinkels te vinden zoals in Leek, Hoogezand en Stadskanaal. De grote woonboulevards in Friesland en Drenthe worden niet direct als concurrenten beschouwd door de bedrijven op Woonboulevard Hoendiep omdat deze buiten hun afzetgebied liggen. De bedrijven wijzen eerder individuele winkels aan als hun concurrent. Deze concurrerende bedrijven liggen niet per definitie op een woonboulevard. Woonforum Peizerweg (fig. 6.6.), gelegen zuid van de woonboulevard aan de andere kant van het Hoendiep, wordt door de meeste bedrijven ervaren als een toevoeging aan het assortiment. De bezoekers die Woonforum Peizerweg aantrekt komen ook op Woonboulevard Hoendiep en andersom. Toch hebben een aantal bedrijven het idee dat bezoekers, als ze moeten kiezen tussen hun bedrijf of het concurrerende bedrijf in Woonforum Peizerweg, eerder voor de concurrent kiezen. Redenen die hiervoor gegeven worden hebben te maken met het verschil in het concept van de twee woonboulevards. Over het algemeen heerst er een gezonde concurrentie waarbij geen grootse nadelen worden ondervonden van de concurrerende woonboulevard.

Figuur 6.6. Woonforum Peizerweg



Bron; Google afbeeldingen

Naast de concurrent is ook de overheid van invloed op de economische structuur waar de woonboulevard zich in bevindt. Het PDV-beleid is hierbij het belangrijkste middel waarmee de Provincie de regie in handen zou moeten nemen (Pernot 2004). In de provincie Groningen is dit beleid echter niet strak en kan iedere gemeente, groot of klein, eenvoudig het concept woonboulevard kopiëren en aan de markt toevoegen. Het ontbreekt aan een regionale visie die de verschillende Gemeenten hierin beperkt en er worden op regionaal niveau nauwelijks afspraken hierover gemaakt. De toenemende concurrentie die hierdoor ontstaat, is nadelig voor de oudere generaties woonboulevards die al met problemen kampen. Aangezien er vaak ook geen rekening is gehouden met de bestedingsontwikkelingen, heeft dit ertoe geleid dat er de afgelopen 10 jaar een overaanbod aan m² woonboulevards ontstaan is (Dinteren 2009).

Als hier op provinciaal niveau wel aan gewerkt wordt zou dit te zien zijn aan een overlegorgaan op provinciaal niveau, regelgeving vanuit de Provincie en beperkingen die worden opgelegd aan de hand van bestedingsonderzoeken.

In de stad Groningen is in het nieuwe bestemmingsplan dat in september 2009 uit is gekomen meer grond vrijgemaakt voor perifere detailhandel vestiging aan de westkant van Groningen. De Gemeente (Harssema) bevestigt dat dit gebeurt ondanks dat er een overaanbod op dit gebied in de markt is. Het argument dat hij hierbij geeft is dat concurrentie gezond is en dat wanneer er echt te veel ruimte is dit altijd gebruikt kan worden als sportveld of voor leisure activiteiten. De extra uitgave van grond en de daarbij behorende toekomstige plannen zijn niet positief voor de economische duurzaamheid van het gebied Woonboulevard Hoendiep. Wanneer de Gemeente deze extra grond niet uitgeeft kunnen nieuwe bedrijven zich niet op dit nieuwe terrein vestigen en zullen ze ervoor kiezen om in de oude leegstaande gebouwen op Woonboulevard Hoendiep te gaan zitten. Op die manier wordt de leegstand op de woonboulevard verholpen. Extra uitgifte van grond zal Woonboulevard Hoendiep zelf waarschijnlijk geen goeds brengen.

De Gemeente heeft ook toekomst plannen met betrekking tot de visie en het concept van de woonboulevard. Dit zal wel een positieve invloed hebben op de woonboulevard en is reeds beschreven onder de factor parkmanagement.

Wat **arbeid** betreft wonen de werknemers in een straal van 20 km om het bedrijf waardoor geconcludeerd kan worden dat er personeel met de juiste vooropleiding in de omgeving te vinden is. De aanwezigheid van kennis in de nabije omgeving is positief voor de economische duurzaamheid. Een belangrijk punt dat bij Kruit & Kramer naar boven kwam is dat hun nieuw werknemers in hun vooropleiding onder andere veel leren over design maar dat er weinig aandacht wordt besteed aan concrete verkooptechnieken. Ze zijn daarom nu bezig om deze kennis zelf over te dragen aan de nieuwe werknemers door middel van het opzetten van een opstartcursus. Deze kritiek kwam alleen vanuit Kruit en Kramer vandaar dat het niet heel zwaar mee weegt in de beoordeling voor de mate van economische duurzaamheid.

Tabel 6.1. Werkloosheidspercentage

	2005	2006	2007	2008
Nederland	6.5	5.5	4.5	3.9
Groningen	10.1	7.0	7.1	6.1
Friesland	7.4	6.2	4.9	4.2
Drenthe	7.8	6.6	5.4	4.9

Bron; Centraal Bureau voor de statistiek, 15-06-2009

De werkloze beroepsbevolking is weergegeven als een percentage van de totale beroepsbevolking. Zowel voor Nederland als de drie noordelijke provincies is de totale beroepsbevolking de afgelopen vier jaar ligt gestegen en de werkloze beroepsbevolking ligt gedaald. Dit werkloosheidspercentage is in tabel

6.1. weergegeven. Hierin is te zien dat het percentage van de drie provincies beduidend hoger ligt dan het gemiddelde in Nederland maar dat er wel een dalende trend in zit. Door de kredietcrisis zullen de cijfers van 2009 hoogstwaarschijnlijk een negatiever beeld geven.

De **locatie** van het terrein is gunstig. Het ligt in de stad Groningen wat uiteraard zorgt voor een grote afzetmarkt. De ontsluiting, gelegen aan de ringweg van Groningen, is uitermate goed wat ten goede komt aan de reistijd van klanten uit de omgeving. De bedrijven op Woonboulevard Hoendiep zijn over het algemeen tevreden over hun afzetmarkt. Ze zien hierbij de stad Groningen als voornaamste consument maar ook vanuit de provincies zien de bedrijven klanten komen.

6.3 Gewicht van de factoren

Aan de hand van de antwoorden die verkregen zijn door onder andere de enquête op de woonboulevard en het interview bij Gemeente Groningen met Dhr. Harssema kan de mate van economische duurzaamheid bepaald worden. Het toekennen van cijfers blijft altijd een interpretatie van de onderzoeker maar zolang dit in het achterhoofd gehouden wordt is het wel degelijk waardevol om cijfers toe te kennen.

Door aan iedere eis en daarmee aan iedere factor een cijfer te koppelen tussen de nul en de één wordt het in één opslag duidelijk op welke vlakken verbetering plaats moet vinden. De scores die per eis toegekend zijn staan in tabel 6.2. weergegeven. Daarnaast is kort samengevat welke punten verbeterd moeten worden om de score te verhogen en de woonboulevard economisch duurzamer te maken. Hierdoor ontstaat er een focus op de punten die echt aandacht nodig hebben.

Tabel 6.2. Scores en aandachtspunten per eis

Factoren	Eisen	Score	Aandachtspunten
Kapitaalgoederen	Eis 1	1	
	Eis 2	0.5	<ul style="list-style-type: none"> - de kredietcrisis heeft een negatief effect - dalende trend in de omzet van bedrijven - dalende bezoekersaantallen; de bezoekers van nu zijn de kopers van de toekomst
Kennis	Eis 1	1	
	Eis 2	0.75	<ul style="list-style-type: none"> - het kader opgelegd vanuit het moederbedrijf beperkt vernieuwing van bedrijven - alle bedrijven moeten aandacht voor innovatie hebben
	Eis 3	0.50	<ul style="list-style-type: none"> - consumentengedrag moet inzichtelijker worden
Parkmanagement	Eis 1	0.25	<ul style="list-style-type: none"> - bedrijven en Gemeente moeten in een overlegorgaan - kostenbesparende overeenkomsten die vallen onder parkmanagement ontbreken
	Eis 2	0.25	<ul style="list-style-type: none"> - de openbare ruimte moet aangepast worden om rondwandeland publiek te krijgen - het concept moet verder uitgedacht worden - ideeën moeten vanuit de bedrijven komen; zegt de Gemeente
Ruimte	Eis 1	0.5	<ul style="list-style-type: none"> - door gezamenlijke opslag kunnen kostenbesparingen behaald worden - leegstaande panden vormen een groot probleem en

Duurzaamheid van woonboulevards

			moeten een bestemming krijgen
Infrastructuur	Eis 1	0.75	- bewegwijzering naar de parkeerplaatsen achter de winkels
Economische structuur	Eis 1	0.75	- consument kiest soms voor Woonforum Peizerweg ipv Hoendiep vanwege het concept
	Eis 2	0	- de Provincie moet een regiefunctie op zich nemen
	Eis 3	0.5	- er wordt extra grond uitgeven terwijl er leegstand op de huidige woonboulevard is
Arbeid	Eis 1	0.75	- werkloosheid ligt in het Noorden hoger dan het Nederlands gemiddelde
Locatie	Eis 1	1	

Doordat nu duidelijk is waar de focus op gelegd moet worden kan de economische duurzaamheid van de woonboulevard verlengd worden. Wanneer er aandacht wordt besteed aan de punten die in tabel 6.2. naar voren komen zal het economisch beter gaan met de woonboulevard. Wanneer het economisch goed gaat met Woonboulevard Hoendiep kan deze zowel nu als in de toekomst in de behoefte van de mensen voorzien en levert het een economisch duurzame bijdrage binnen de regionaal economische context die er is.

Wanneer alle eisen een score van 1 behalen zijn de omstandigheden bereikt waaronder woonboulevards een economisch duurzame bijdrage binnen de regionaal economische context leveren. Zodra Woonboulevard Hoendiep dit stadium nadert moet er zeker meer aandacht besteed gaan worden aan de overige twee dimensies van duurzaamheid die de nadruk leggen op de ecologische en de sociale aspecten. Maar zoals Dankert (2002) al omschreef blijft de economische dimensie de hoogste prioriteit houden voor dit gebied.

Uit het onderzoek naar de economische duurzaamheid van een woonboulevard is gebleken dat er acht factoren invloed hebben. Hoe groot deze invloed is zal niet voor alle acht de factoren even groot zijn. Om er achter te komen welke factoren meer aandacht moeten krijgen zijn aan het einde van de enquête de volgende twee vragen gesteld;

- Wat zijn voor u de meest belangrijke redenen (factoren) om op Woonboulevard Hoendiep gevestigd te zijn?
- Wat zijn knelpunten (factoren) die u graag zou willen veranderen ten gunste van uw bedrijf?

Hieruit blijkt dat parkmanagement en daarmee de samenwerking tussen de verschillende bedrijven en de overheid als belangrijkste aandachtspunt wordt ervaren. Daarnaast worden de locatie en de ruimte meerdere malen genoemd als belangrijke factoren.

Een tweede reden om deze twee slotvragen aan de enquête toe te voegen was om er achter te komen of er nog andere factoren benoemd werden. Wanneer een bedrijf aangeeft dat er nog andere redenen of knelpunten te benoemen zijn zou dit kunnen betekenen dat er een factor in de methode mist. Er zijn echter geen punten benoemd die buiten de acht factoren van economische duurzaamheid vallen.

Ondanks dat het moeilijk is om een exacte waarde toe te kennen aan de verschillende factoren is toch geprobeerd om rekening te houden met de waardering die de bedrijven aan de factoren gaven.

Parkmanagement werd als belangrijkste factor beschouwd en zal dan ook 20 procent van de totale duurzaamheidsindex bepalen. Ook de factor ruimte en de factor locatie werden door meerdere bedrijven als belangrijke factoren beschouwd en zullen ieder voor 15 procent meetellen. De overige vijf factoren tellen elk voor 10 procent mee.

Er is geen onderscheid gemaakt in het gewicht van de verschillende eisen die onder de factoren vallen. De scores van de eisen die onder een bepaalde factor vallen zijn bij elkaar opgeteld en gedeeld door het totale aantal eisen dat die factor heeft. Hiermee wordt de gemiddelde score per factor uitgerekend. Deze scores zijn in tabel 6.3. weergegeven in de tweede kolom. De totale gemiddelde score, wanneer alle factoren even zwaar meetellen, is 0,517 wat een duurzaamheidsindex van 51.7% geeft. Wanneer er rekening gehouden wordt met het gewicht van de verschillende factoren verandert de totale score zoals in kolom vier (tabel 6.3.) te zien is. Wanneer deze aangepaste scores opgeteld worden blijkt dat de duurzaamheidsindex lager uitvalt en nog maar 61.7% bedraagt.

Tabel 6.3. De berekening van de duurzaamheidsindex

	<i>Gemiddelde score per factor</i>	<i>Gewicht per factor</i>	<i>Gewicht per factor x gemiddelde score per factor</i>
Kapitaalgoederen	0.75	10 %	0.075
Kennis	0.75	10 %	0.075
Parkmanagement	0.25	20 %	0.05
Ruimte	0.5	15 %	0.075
Infrastructuur	0.75	10 %	0.075
Economische structuur	0.42	10 %	0.042
Arbeid	0.75	10 %	0.075
Locatie	1	15 %	0.15
Totale gemiddelde score	0.517		0.617
Duurzaamheidsindex	51.7%		61.7 %

De berekende cijfers zijn slechts een indicatie van de mate van economische duurzaamheid. Ze geven aan hoe de factoren ten opzichte van elkaar scoren en welke factoren extra aandacht nodig hebben. De waarde die aan de mate van economische duurzaamheid is gegeven in de vorm van een duurzaamheidsindex zal altijd een schatting blijven.

Het is wel een schatting die het mogelijk maakt een beeld te krijgen van de economische duurzaamheid van het terrein. Daarnaast wordt het mogelijk om de mate van economische duurzaamheid op de woonboulevard zelf door de jaren heen te vergelijken en om een vergelijking te trekken met andere woonboulevards.

7. Conclusies en aanbevelingen

De eindconclusies van het onderzoek worden in paragraaf 7.1 weergegeven waarmee de centrale vraag van het onderzoek kan worden beantwoord. Paragraaf 7.2 vervolgt met enkele algemene aanbevelingen waarna in paragraaf 7.3 de aanbevelingen voor Woonboulevard Hoendiep worden uiteengezet.

7.1 Conclusies

In deze paragraaf wordt een antwoord gegeven op de onderzoeksvraag zoals deze geformuleerd is in paragraaf 1.4. De antwoorden op de deelvragen worden gezien als de eindconclusies van het uitgevoerde onderzoek. Aan de hand van deze eindconclusies kan ook antwoord gegeven worden op de hoofdvraag; *Onder welke omstandigheden leveren woonboulevards een economisch duurzame bijdrage binnen de regionaal economische context die er is?*

Door een overaanbod van woonboulevards bevinden sommigen zich in een zwakke en kwetsbare positie, wat zorgt voor een negatieve invloed op de economische ontwikkeling van de regio. Om een positief effect van deze woonboulevards op de regionaal economische context te creëren moeten ze economisch duurzamer worden.

Wanneer de omstandigheden met betrekking tot economische duurzaamheid op de woonboulevard goed zijn leveren deze een positieve bijdrage binnen de regionaal economische context die er is. De omstandigheden waaronder een economisch duurzame bijdrage geleverd kan worden binnen een bepaald gebied zijn te beschrijven in een aantal factoren. Naarmate deze factoren een positievere invloed hebben op het terrein wordt het economisch duurzamer.

Bij het zoeken van de factoren die van invloed zijn op de economische duurzaamheid van een woonboulevard moet onderscheid gemaakt worden in interne en externe factoren.

Wat is de rol van interne factoren met betrekking tot de economische duurzaamheid van een woonboulevard?

Er zijn vier interne factoren uit het onderzoek naar voren gekomen die ieder afzonderlijk van invloed zijn op de economische duurzaamheid van de woonboulevard. Kapitaalgoederen zijn van belang voor het voortbestaan van het bedrijf. Vastgoed mag zijn waarde niet verliezen omdat bedrijven dan eerder geneigd zijn om weg te trekken en financiële middelen zijn van essentieel belang voor de toekomst van het bedrijf. Kennis van zaken is nodig om het bedrijf draaiende te houden maar ook om de concurrent voor te blijven. Parkmanagement werkt kostenbesparend en heeft daardoor ook een positieve invloed op het bedrijf. De samenwerking tussen bedrijven zorgt daarnaast voor een duidelijke en eenduidige boodschap naar buiten toe. Zorgvuldig ruimtegebruik werkt kostenverlagend en biedt mogelijkheden voor uitbreiding of nieuwe bedrijven op het terrein. Deze vier interne factoren kunnen

beïnvloed worden door interne actoren. Hieronder vallen de bedrijven die zich op de woonboulevard zelf bevinden.

Wat is de rol van externe factoren met betrekking tot de economische duurzaamheid van een woonboulevard?

Uit het onderzoek blijkt dat er naast de vier interne factoren, drie externe factoren een rol spelen bij het creëren van een economisch duurzame woonboulevard. De omgeving van de woonboulevard moet over een goede infrastructuur beschikken waardoor het voor zowel goederen, werknemers als klanten goed bereikbaar is. Daarnaast is de economische structuur waarin de woonboulevard zich bevindt van invloed op de mate van economische duurzaamheid van de woonboulevard. De derde externe factor die een rol speelt is de arbeidsmarkt. Bedrijven in een evenwichtige arbeidsmarkt hebben het beste toekomstperspectief. Externe actoren die invloed kunnen uitoefenen op de externe factoren zijn voornamelijk de Gemeente en de Provincie.

In welke mate is de locatie van een woonboulevard van invloed op de economische duurzaamheid van deze woonboulevard?

In de zoektocht naar interne en externe factoren die van invloed zijn op de economische duurzaamheid van de woonboulevard is een achtste factor gevonden, de locatie. Dit is een aparte factor omdat noch interne, noch externe actoren hier invloed op uit kunnen oefenen. Ondanks dat dit niet mogelijk is kan de locatie wel degelijk een grote invloed uitoefenen op de mate van economische duurzaamheid van een woonboulevard. Bij de vraag of een woonboulevard die zich in zijn laatste levensfase bevindt door een focus op de juiste aandachtsgebieden weer in een groeifase terecht kan komen moet de invloed die de factor locatie heeft op het terrein zeker meegenomen worden.

De in totaal acht factoren die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen spelen een grote rol in het bereiken van een economisch duurzame woonboulevard. Iedere factor afzonderlijk kan invloed uitoefenen op de mate van economische duurzaamheid van het totale terrein. Het negatieve effect van een factor die niet economisch duurzaam is kan groot zijn en gevolgen hebben voor het succes en het voortbestaan van de gehele woonboulevard.

Welke indicatoren kunnen in de praktijk gemeten worden om te achterhalen in welke mate de eisen, die gesteld worden aan een economisch duurzame woonboulevard, behaald worden?

Door de acht factoren concreet te maken kan in de praktijk de mate van economische duurzaamheid gemeten worden. Per factor zijn de eisen bepaald waaraan voldaan moet worden om economisch duurzaam te zijn. Deze eisen zijn onderverdeeld in indicatoren die daadwerkelijk meetbaar zijn in de praktijk waardoor aan kan worden gegeven in welke mate aan de eis voldaan is. In bijlage I staan de eisen en daarbij horende indicatoren per factor weergegeven.

In hoeverre kan de economische duurzaamheid op een woonboulevard in een model verwoord worden om een inschatting te maken van de mate daarvan, met als doel de woonboulevard zelf zowel als de invloed op de regionaal economische ontwikkeling te verbeteren?

Er is een model gecreeërd waarin de belangrijkste factoren voor een economisch duurzame woonboulevard staan beschreven. Dit model kan gebruikt worden in het onderzoek naar de mate van economische duurzaamheid van een woonboulevard. Op basis van de resultaten die uit het onderzoek naar Woonboulevard Hoendiep zijn gekomen kan slecht beperkt antwoord op deze vraag worden gegeven. Het is in een model verwoord maar verder onderzoek zal uit moeten wijzen of de focus op de uit het model gekomen aandachtspunten daadwerkelijk leidt tot verbetering van de economische duurzaamheid en uiteindelijk tot duurzaamheid in het algemeen.

De eisen die gesteld zijn per factor moeten gezien worden als de omstandigheden waaronder woonboulevards een economisch duurzame bijdrage leveren binnen de regionaal economische context die er is. Uit dit onderzoek blijkt dat zodra deze omstandigheden aanwezig zijn bij een woonboulevard een economisch duurzame bijdrage geleverd wordt. Om te zien of de bijdrage aan de regionaal economische context daadwerkelijk economisch duurzamer wordt, door aandacht te besteden aan de punten die uit het onderzoek zijn gekomen, zal de methode gebruikt moeten worden. Daarnaast zal Woonboulevard Hoendiep, als ze de aanbevelingen opvolgen, de komende jaren onderzocht moeten worden om te zien of de duurzaamheidsindex toeneemt en of daardoor de problemen op de woonboulevard verminderen. De tijd zal het leren.

7.2 Algemene aanbevelingen

In deze paragraaf worden allereerst enkele aanbevelingen gedaan voor de Gemeenten zowel als voor de bedrijven die zich op een eerste generatie woonboulevard hebben gevestigd welke zich niet meer in de groeifase bevinden. Daarnaast worden er aanbevelingen gedaan in het kader van mogelijk zinvol vervolgonderzoek.

In de jaren negentig is vaak alleen vanuit de ecologische invalshoek naar de duurzaamheid van terreinen gekeken. Zoals uit dit onderzoek blijkt doet dit geen recht toe aan het begrip duurzaamheid. Dat het zeker niet alleen om ecologie draait moet in verdere besluitvorming meegenomen worden.

Daarbij moet bij het maken van een plan om de woonboulevard te verbeteren een focus worden gelegd op de punten die extra aandacht nodig hebben. Deze punten komen voort uit het onderzoek dat gedaan wordt aan de hand van de ontwikkelde methode. Hoe eenvoudig het is om invloed uit te oefenen op bepaalde aandachtspunten en hoe groot de impact is van de verbetering verschilt per punt. Er moet dan ook een matrix gemaakt worden met op de horizontale as de impact van de verbetering op de economische duurzaamheid en op de verticale as de waarschijnlijkheid dat de score te verhogen is door invloed van de interne en externe factoren. Wanneer een eis laag heeft gescoord bij het bepalen van de

duurzaamheidsindex is de impact groot als er voor gezorgd wordt dat de eis een jaar later een 1 scoort. Het is echter niet bij alle aandachtspunten even waarschijnlijk dat de score eenvoudig te verhogen is. Door de aandacht te vestigen op de punten die een grote impact hebben en waarbij de waarschijnlijkheid van succes groot is kan de juiste focus bepaald worden.

Het is nu duidelijk waar de focus voor het verbeteren van economische duurzaamheid op een woonboulevard moet liggen. Mogelijk vervolgonderzoek kan achterhalen waar de focus bij de andere twee dimensies van duurzaamheid zou moeten liggen voor een woonboulevard. Ondanks dat economische duurzaamheid de hoogste prioriteit heeft moet ook hier aandacht aan besteed worden.

Daarnaast is het van belang dat in de toekomst onderzocht wordt of de beschreven methode daadwerkelijk het gewenste resultaat biedt. Wanneer een eerste generatie woonboulevard die zich in zijn laatste levensfasen bevindt de focus legt op de punten die uit het onderzoek voortkomen, moet dit volgens de theorie tot gevolg hebben dat de woonboulevard zowel nu als in de toekomst in de behoefte van de mensen zal voorzien. De woonboulevard moet hierdoor een positieve bijdrage leveren aan de regionaal economische context die er is. Of dit in de praktijk het geval is kan een aantal jaren na toepassing van de methode onderzocht worden.

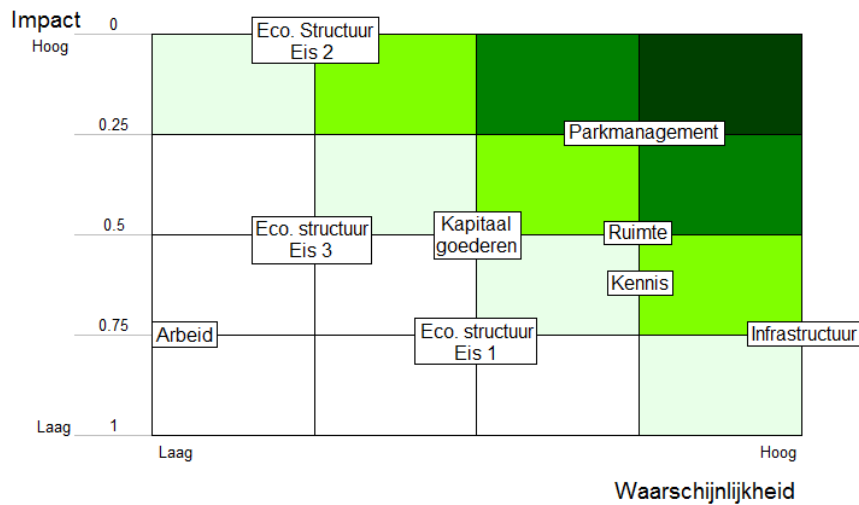
7.3 Aanbevelingen voor Woonboulevard Hoendiep

Concrete aanbevelingen voor Woonboulevard Hoendiep worden in deze paragraaf gegeven. Uit het onderzoek is gebleken dat Woonboulevard Hoendiep een duurzaamheidsindex van 61,7% heeft wanneer het gewicht van de factoren meegenomen wordt. Als uit het onderzoek een heel lage duurzaamheidsindex komt moet bekeken worden of de woonboulevard überhaupt weer in een groeifase gebracht kan worden, maar dat is hier niet het geval. Positief voor de woonboulevard is ook dat de locatie, waar niets aan te veranderen is, een één heeft gescoord.

Zowel de interne als de externe actoren van Woonboulevard Hoendiep moeten aandacht besteden aan de zwakke punten die uit dit onderzoek naar voren zijn gekomen. Interne en externe actoren kunnen respectievelijk invloed uitoefenen op interne en externe factoren. Hierbij is samenwerking uiteraard van cruciaal belang.

Om te bepalen op welke aandachtspunten de focus moet liggen is een matrix gemaakt. Hieruit is af te lezen dat de impact van de verbetering op de economische duurzaamheid het grootst is voor de factoren economische structuur eis 1 en parkmanagement, die hoog in de matrix staan. De waarschijnlijkheid dat de score te verhogen is door invloed van interne en externe actoren is het grootst bij infrastructuur, parkmanagement, ruimte en kennis, aan de rechter kan in de matrix. De economische structuur is niet als eenheid in de matrix gezet omdat de uitkomsten van de drie eisen te verschillend zijn.

Figuur 7.1 matrix



Door de punten te achterhalen die zowel een grote impact hebben als een grote kans van slagen, kan de juiste focus bepaald worden. Honderd procent economische duurzaamheid is de ambitie waarnaar gestreefd moet worden, maar het project faalt niet als dit ultieme doel niet volledig bereikt kan worden. Daarom is het van groot belang dat de prioriteit gelegd wordt op de factoren die rechts boven in de matrix staan en niet op factoren waar nauwelijks invloed op uitgeoefend kan worden, zoals bij de factor arbeid.

Parkmanagement is in de matrix te vinden in het donker groene vlak. Er moet dan ook direct een focus komen op samenwerking tussen de bedrijven. Daarnaast moet er aandacht besteed worden aan de punten onder ruimte en kennis. Infrastructuur is een factor waarbij de verbeteringen eenvoudig uit te voeren zijn. Door de focus op deze punten te leggen is de mogelijke toename in de duurzaamheidsindex komen jaar het grootst.

Daarnaast is het verstandig dat wanneer Woonboulevard Hoendiep bovenstaande adviezen opvolgd er een jaar later opnieuw onderzocht wordt wat de duurzaamheidsindex van het terrein is. Op deze manier kan gekeken worden of de index daadwerkelijk toeneemt doordat er een bepaalde focus wordt gelegd en zal ook blijken of de problemen verminderen.

8. Evaluatie onderzoek

In dit hoofdstuk wordt door de onderzoeker besloten met een korte persoonlijke reflectie op het onderzoek. Dit biedt de mogelijkheid enkele kritische kanttekeningen te plaatsen met betrekking tot de representativiteit van het onderhavige onderzoek.

Het onderzoek is uitgevoerd en beschreven over een periode van anderhalf jaar. Het zoeken van literatuur en het afbakenen van het onderzoek heeft een half jaar in beslag genomen. Het begrip duurzaamheid bleek lastig te definiëren waardoor er in het begin veel tijd is gaan zitten in het beschrijven van dit begrip. Deze tekst is later weer uit deze scriptie gewist om bij de kern van het verhaal te blijven.

Februari 2009 is daadwerkelijk begonnen met het onderzoek. Hierin zijn een aantal punten aan te wijzen waarop lastige en cruciale keuzes gemaakt moesten worden. Het bepalen van de acht belangrijkste factoren is daar één van geweest. Achteraf gezien had onder de factor parkmanagement ook gevraagd moeten worden naar gezamenlijk stroomgebruik. Ook bij de vragenlijst die gemaakt is voor de bedrijven kunnen een aantal kritische kanttekeningen gezet worden;

- De antwoorden op de vragen zijn subjectief omdat ze gegeven zijn door een bepaalde actor met eigen belangen. De antwoorden zijn ook gevoelig voor de interpretatie van de interviewer.
- Niet alle gegevens bleken even goed meetbaar, mede omdat niet alle gegevens openbaar te verkrijgen zijn. In de scan kunnen alleen vragen opgenomen worden die eenvoudig meetbaar zijn om de methode uitvoerbaar te houden.
- Een aantal vragen hadden achteraf gezien beter aan het personeel gesteld kunnen worden omdat je daarmee sociaal wenselijke antwoorden van de eigenaar van het bedrijf kan voorkomen.
- De bedrijven hebben geen extra factoren genoemd bij de laatste drie vragen van de enquête. Door deze vragen te stellen moest achterhaald worden of er nog factoren of eisen ontbraken. De vragen zijn aan het einde van de enquête gesteld waardoor de persoon mogelijk beïnvloed is geweest door de onderwerpen die al besproken waren. Daardoor kan het zijn dat er geen andere factoren buiten de acht om naar voren zijn gekomen. Toch wordt hier de conclusie uit getrokken dat er geen factoren ontbreken omdat bedrijven, wanneer ze echt belangrijke punten hadden gehad die niet belicht waren geweest, dit wel aan hadden gekaart.
- Tijdens de enquête bleek dat de panden waarin de bedrijven gevestigd zijn voor het grootste deel huurpanden zijn in plaats van eigendom. Ze vallen dus eigenlijk niet onder de interne factoren omdat ze niet beïnvloed kunnen worden door de interne factoren. Toch blijven de vragen in de enquête omdat dit niet voor alle woonboulevards hoeft te gelden.

Doordat het in de zomermaanden niet mogelijk was om aan het onderzoek te werken heeft de onderzoeker afstand kunnen nemen van het stuk. Toen na de zomer de scriptie weer opgepakt werd kon met een frisse blik naar het onderzoek gekeken worden wat de structuur ten goede is gekomen. Doordat er in het laatste half jaar van het onderzoek veel tijd heeft gezeten tussen de momenten dat er aan het onderzoek gewerkt kon worden kwamen er steeds nieuwe ideeën boven. Vervolgonderzoek zal hier verder op in moeten gaan. Wat dit onderzoek betreft zal het hierbij blijven.

9. Literatuurlijst

- Boer, de P., M.P. Brouwers, W. Koetzier (2004) *Basisboek bedrijfseconomie*, Nordhoff Uitgevers B.V.
- Bruigom, T. (2008) *Economische Effect Rapportage Mall Tilburg*, Gemeente Tilburg en ontwikkelingscombinatie OVG/MDG.
- Brundtland Commissie, World Commission on Environment and Development (1987) *Our Common Future*, Oxford University Press, Oxford.
- Centraal bureau voor de statistiek, *Werkloosheid*, cbs.nl, bezocht op 15-06-2009
- Centrale Branchevereniging Wonen, CBW (2009) *Woonboulevards: broken dreams of een zonnige toekomst?* <http://www.cbw.org/websites/cbw_leden/files/Marktinformatie/Samenvatting%20toekomst%20woonboulevards.pdf> (bezocht 24-03-2009)
- Centrale Branchevereniging Wonen, CBW (2000) *Rapportage inzake onderzoek woonboulevards in Nederland*, Zeist.
- Dankert, R. (2002) *Ruimtelijke duurzaamheid; In het bestemmingsplan?*, Provincie Zuid Holland, Den Haag.
- Dinteren, J. van, Kruijk P. de (2002) *Zorgvuldiger ruimtegebruik en bedrijfsgebouwen*, Real Estate Magazine, vol. 5 (2002), afl. 21 (mei), pag. 18-21
- Dinteren, J. van (2008) *Bedrijven als sprinkhanenplaag*, artikel uit Real Estate Magazine, in de syllabus voor het vak werklocaties p. 52
- Dinteren, J. van (2009) *Science parks*, in de syllabus voor het vak werklocaties p. 46
- Dinteren, J. van (2009) *Regionale aanpak bedrijventerreinenbeleid - Terwijl Gemeenten nieuwe bedrijventerreinen willen plannen, staan veel oudere terreinen leeg*, in; Openbaar Bestuur, vol. 19, afl. 4, pag. 18-23
- Duurzaam ondernemen, *Positieve invloed duurzaamheidsverslag op beeld onderneming*, website www.duurzaamondernemen.nl (19-11-2008)
- Eijgelshoven P.J., A. Nentjes, B.C.J. van Velthoven (2004), *Markten en Overheid*, 4e druk, Wolters-Noordhoff, Groningen
- Elkington, J. (1999) *Cannibals with Forks; the triple bottom line of 21st century business*, Capstone, Oxford
- Fabriek, P.P.M. (2005) *Een blik in de glazen bol van PDV; Is er nog ruimte voor marktwaarde-ontwikkeling op PDV-locaties?* ASRE
- Floor.nl, *Product-levenscyclus*, website; www.floor.nl/economie/productlifecycle (07-01-2009)
- Gemeente Amsterdam (2009) *Wat is een economische structuur?* <<http://www.doelstelling2.amsterdam.nl/algemeen/faq.htm>> (bezocht op 08-04-2009)
- Gemeente Groningen (2007) *Beleidskader duurzaamtestad.groningen.nl*, Groningen
- Gemeente Groningen (2007) *Routekaart Groningen Energieneutraal+ 2025*, Groningen
- Gemeente Groningen (2008) *Bestemmingsplan Hoendiep 2008*, Groningen

Gemeente Groningen met de bedrijvenvereniging (2005) *Plannen SIG-TNC Real Estate*, in Terreinwinst West nr. 03

Gerwen van JIJM en FMM Goey (2008) *Ondernemers in Nederland: variaties in ondernemen*, Boom, Amsterdam

Gordijn, H. (2008), *Bedrijventerreinen; Beleid, Politiek en Onderzoek*, collegesheets n.a.v. gastcollege RuG, Ruimtelijk Plan Bureau.

Keating, M. (1993) *The Earth Summit's Agenda for Change; a plain language version of Agenda 21 and the other Rio Agreements*, Centre for Our Common Future, Geneva

KEI kenniscentrum stedelijke vernieuwing (2009) *Mogelijke gevolgen van krimp* www.kei.nl (27- 01- 2009)

Kemp, R.G.M., H.R. Nieuwenhuijsen, A. Bruins (2000) *Bedrijvendynamiek, snelgroeiende bedrijven en regionaal-economische ontwikkeling*, EIM onderzoek voor bedrijf en beleid, Den Haag

Kluytmans, F. et.al. (2005) *Personeelsmanagement*, Noordhoff uitgevers, Groningen

Kor, R., G. Wijnen (2005) *Essenties van project- en programmamanagement, succesvol samenwerken aan unieke opgaven*, Kluwer, Deventer

Krogh, von G., J. Roos en D. Kleine (1998) *Knowing in firmsL: understanding, management and measuring knowledge*, SAGE Publications, London

Levitt, T. (1991) *Thinking about management*, The free press, New York

Locatus (2008) *Winkelgebiedtyperingen Locatus – 2008*, Locatus

McCann, P. (2001) *Urban and regional economics*, Oxford University Press, Oxford

Mertens, J. (2006) *Praktijkonderzoek voor bachelors*, Uitgeverij Coutinho, Bussum

Ministerie van Economische Zaken (2005) *Parkmanagement, kwaliteit wint terrein ... en hoe financieren we dat?*, Uitgave van SenterNovem

Ministerie van VROM, LNV, V&W en EZ (2004) *Nota ruimte*, Den Haag, Ministerie van VROM

Mitchell, B. (2002) *Resource and Environment Management*, Pearson, Singapore.

Nederlandse Raad van Winkelcentra, NRW (2004) *Dynamische winkelplanning...een zegen voor de consument?* Utrecht

Noordanus, P.G.A. (2007) *Advies aan mevrouw Cramer en mevrouw Van der Hoeven*, Tweede Kamer 2007-2008, 29435, nr.73

Oerlemans, L. (2004) Van burenhulp tot parkmanagement, in; facility management magazine, vol. 17, afl. 120, pag. 14-19

Pater, B. de, et.al. (2005) *Denken over Regio's; geografische perspectieven*, Uitgeverij Coutinho, Bussum

Pellenbarg, P.H. (2006) *Locatie of prestatie? - Bedrijventerreinen en vestigingskeuze*, in; Stedebouw & ruimtelijke ordening, vol. 87 (2006), afl. 3, pag. 26-29 (4)

Pelsmacker, P. de, P. van Kenhove (2006) *Marktonderzoek*, Pearson Prentice Hall, Amsterdam

- Pernot J., D. J. Walen en M. Klomp (2004) *Woonboulevards; Huidige positie en toekomstperspectief*, Hoofdbedrijfschap Detailhandel, Den Haag
- Provincie Utrecht i.s.m. BECO Groep (2005) *Duurzame bedrijventerreinen in zes stappen; wegwijzer voor een kwaliteitsslag*, Grafisch Centrum Provincie Utrecht
- Stec Groep (2001) *Top 50 locatiebeslissingen in Nederland*, Stec Groep B.V.
- Thissen, M., P. van de Coevering, H. Hilbers (2006) *Wegen naar economische groei*, Ruimtelijk Planbureau, NAI Uitgevers, Rotterdam
- Vaessens R., P. de Boer (2007) *Vastgoedmonitor Zuid-Limburg*, Efka uitgevers
- Venselaar, J. (1999) *Duurzaam als concept; de oogst van 'laat duizend bloemen bloeien'*, Hogeschool Brabant
- VROM (2008) *Dossier Duurzame Ontwikkeling*, www.vrom.nl/pagina.html, VROM, Den Haag (16-10-2008)
- Werkgroep bereikbaarheid, Provincie Brabant (2003) *Korte Afstanden, Grote Kansen; strategische agenda milien, economie en ruimte*, 's-Hertogenbosch
- Weterings, A., F. van Oort, O. Raspe en T. Verburg (2007) *Clusters en economische groei*, Ruimtelijk Planbureau, NAI Uitgevers, Rotterdam
- Wheeler, J.O., et.al. (1998) *Economic Geography* 3rd edition, Wiley, New York
- Wikipedia, *Woonboulevards*, nl.wikipedia.org/wiki/Woonboulevard, 2008 (bezocht 5-11-08)
- Woonspot I (2004) *Woonboulevards: vernieuwen!*, website; www.woonspot.nl/artikel/ (bezocht 3-12-2008)
- Woonspot II (2004) *Regie gewenst bij woonboulevards*, website; www.woonspot.nl/artikel/ (bezocht 3-12-2008)

Interview

Daniel Harssema, senior beleidsadviseur Gemeente Groningen, interview in mei 2009

Onder andere deelnemer in het programma bedrijventerreinen & economie vanuit de Gemeente Groningen

Bijlage I; Factoren, Eisen en Indicatoren

In onderstaand schema is een overzichtelijke opsomming weergegeven van de in hoofdstuk vier beschreven factoren, eisen en indicatoren. Voor de duidelijkheid is er eerst een voorbeeld weergegeven om te laten zien hoe het verschil in de tekst is weergegeven tussen factoren, eisen en indicatoren.

INTERN / EXTERN / LOCATIE

Factoren (wat daar onder verstaan wordt)

- Eisen.....
- *Indicatoren*.....

INTERN

Kapitaalgoederen (vastgoed en financiële middelen)

Het bedrijf moet voldoende investeren om over kwalitatief goede gebouwen te beschikken.

- *De levensverwachting van de gebouwen*
- *Het percentage van de omzet dat aan investeringen in de gebouwen wordt besteed.*

De bedrijven op de woonboulevard moeten beschikken over voldoende financiële middelen om deze investeringen mogelijk te maken en om in de toekomst voort te kunnen bestaan.

- *Schommelingen in de omzet*
- *Trend in de omzet*

Kennis (kennis van werknemers (embodied/embrained) en van het management)

De werknemers moeten een acceptabel kennisniveau hebben, zowel kennis in de omgang met klanten als productkennis.

- *Aanwezigheid van een opstartcursus die door het bedrijf gegeven of betaald wordt*
- *Verloop van het personeel*
- *Nabijheid woonlocatie van het personeel*

Het management moet aandacht besteden aan innovatie.

- *Franchise, filiaal, of eigen bedrijf*
- *Eigen gemaakte strategie die past op het bedrijf*
- *Beperkingen lokaal die van bovenaf zijn opgelegd waardoor vernieuwingen niet doorgevoerd kunnen worden*
- *Aandacht voor innovatie in de bedrijfsstrategie*

Het management moet kennis hebben met betrekking tot veranderingen die van invloed zijn op de woonboulevard en het bedrijf.

- *Regionaal consumenten gedrag*
- *Commitment van de werknemers aan het bedrijf*

Parkmanagement (door samenwerking kostenbesparingen behalen en positie in de markt bepalen)

Op de woonboulevard moet sprake zijn van overleg en samenwerking tussen verschillende belanghebbenden.

- *Aanwezigheid van een overlegorgaan waarin alle bedrijven vertegenwoordigd zijn*
- *Betrokkenheid Gemeente bij dit overlegorgaan*
- *Aanwezigheid van overeenkomsten die vallen onder parkmanagement;*
 - o *beheer en onderhoud van openbare ruimte*
 - o *collectieve beveiliging*
 - o *gezamenlijke afvalverzameling*
 - o *gezamenlijk transport van goederen*
- *Economische voordeel als gevolg van deze samenwerking*

Voor de woonboulevard moet een concept gemaakt zijn aan de hand waarvan de woonboulevard zich ontwikkelt.

- *De aanwezigheid van een algemeen concept voor de gehele woonboulevard*
- *Betrokkenheid Gemeente bij deze conceptontwikkeling*

Ruimte (i.v.m. uitbreiding van of nieuwe bedrijven bij groei)

Op de woonboulevard moet sprake zijn van zorgvuldig ruimtegebruik.

- *Aanwezigheid van collectieve parkeergelegenheden*
- *Aanwezigheid van meerdere bouwlagen*
- *Aanwezigheid van gezamenlijke opslagruimte*
- *Uitbreidingsmogelijkheden binnen het bedrijf*
- *Overbodige leegstand op de woonboulevard*

EXTERN

Infrastructuur (goederen en personen; openbaar- en eigen vervoer)

De woonboulevard moet goed bereikbaar zijn voor de verschillende vormen van mobiliteit.

- *Bereikbaarheid van de woonboulevard met het openbaar vervoer*
- *Bereikbaarheid van de woonboulevard per auto*
- *Aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheden*
- *Bereikbaarheid van de woonboulevard voor vrachtverkeer*
- *Duidelijke bewegwijzering van de hoofdwegen naar de woonboulevard toe*

Economische structuur (invloed van concurrenten en de overheid)

De concurrenten moeten een positieve invloed hebben op de economische structuur waarin de woonboulevard zich bevindt.

- *Aanwezigheid concurrerende woonboulevards*
- *Invloed van de nabijgelegen woonboulevard*

De Provincie moet een regierol spelen om zo de branche evenredig met de markt te laten groeien.

- *Overlegstructuur op regionaal niveau*
- *Regelgeving vanuit de Provincie voor zowel de Gemeente als de woonboulevard*
- *Beperkingen in de uitgave van m² woonboulevard vanuit de overheid wanneer de bestedingsontwikkelingen niet evenredig meegroeien*

De invloed van de Gemeente op de woonboulevard moet positief zijn.

- *Toekomstige plannen van de Gemeente*
- *De tijdsbinnen van deze plannen*

Arbeid (kwalitatief / kwantitatief voldoende personeel en klanten)

De vraag naar en het aanbod van arbeid moeten in evenwicht zijn, zowel kwalitatief als kwantitatief.

- *Eenvoud waarmee voldoende gekwalificeerd personeel wordt gevonden*
- *Werkloosheid in de drie noordelijke provincies*

LOCATIE

Locatie (indicatoren zijn moeilijk te beïnvloeden)

De locatie mag geen negatieve invloed hebben op de woonboulevard.

- *Grootte van de afzetmarkt*
- *Nabijheid van een stad*

Bijlage II; De vragen horende bij de indicatoren

In bijlage I zijn, om de eisen te kunnen meten in de praktijk, verschillende indicatoren per eis benoemd. In deze bijlage is per indicator één vraag gesteld om de mate van economische duurzaamheid van deze indicator daadwerkelijk meetbaar te maken. Hierbij is een onderscheid gemaakt in vragen die door de bedrijven beantwoord kunnen worden, vragen die door de Gemeente beantwoord kunnen worden en vragen die zelf via andere informatiebronnen opgezocht moeten worden. Deze drie aparte vragenlijsten staan hieronder weergegeven, met daarbij per factor aangegeven welke vragen gesteld moeten worden.

BEDRIJVEN

Kapitaalgoederen

- Hoeveel jaar denkt u dat uw bedrijfspand nog mee gaat?
- Hoeveel procent van de omzet investeert u in uw vastgoed?
- Hebben er sinds u op de woonboulevard zit zich relevante schommelingen in de omzet voorgedaan?
- Wat is momenteel de trend in uw omzet?

Kennis

- Wordt er aan een startende werknemer een eenmalige opstartcursus gegeven?
- Ervaart u het verloop van uw personeel als een probleem?
- Woont 75% van uw personeel in een straal van 20 kilometer van uw bedrijf?
- Is uw bedrijf een franchise, filiaal of eigen bedrijf?
- Gebruikt uw bedrijf een strategie die van bovenaf aan alle bedrijven is opgelegd?
- Zo ja; Heeft u het gevoel dat u beperkt wordt in het uitvoeren van nieuwe ideeën door de regelgeving van bovenaf?
- Wordt er in uw bedrijfsstrategie aandacht besteedt aan innovatie?
- In hoeverre houdt u het regionale consumentengedrag in de gaten? (bonuspassen, enquêtes)
- Heeft u het gevoel dat de commitment van uw werknemers aan het bedrijf goed is?

Parkmanagement

- Is er een overlegorgaan op de woonboulevard waarin uw bedrijf vertegenwoordigd is?
- Zo ja, is de Gemeente direct betrokken in dit overlegorgaan?
- Is er op de volgende punten sprake van samenwerking tussen uw bedrijf en andere bedrijven op de woonboulevard;
 - o Beheer en onderhoud van de openbare ruimte?
 - o Collectieve beveiliging?
 - o Gezamenlijke afvalverzameling/ verwerking?
 - o Gezamenlijk transport van goederen?
- Vinden door deze vormen van samenwerken kostenbesparingen plaats voor uw bedrijf?
- Is er een algemeen concept ontwikkeld voor de woonboulevard dat door de bedrijven en de Gemeente ondersteund wordt?
- Zo ja, is de Gemeente direct betrokken bij de conceptontwikkeling van de woonboulevard?

Ruimte

- Deelt uw bedrijf opslagruimte met een ander bedrijf op de woonboulevard?
- Heeft u nog voldoende uitbreidingsmogelijkheden binnen uw bestaande pand?
- Zo ja, heeft u m2 (zowel binnen als buiten) die in de nabije toekomst niet gebruikt zullen gaan worden?

Infrastructuur

- Ervaart u de bereikbaarheid van uw bedrijf met het openbaar vervoer als een positief punt?
- Ervaart u de bereikbaarheid van uw bedrijf voor de auto als een positief punt?
- Ervaart u de parkeergelegenheid voor bezoekers van uw bedrijf als een probleem?
- Ervaart u de bereikbaarheid van uw bedrijf voor vrachtverkeer als een positief punt?

Economische structuur

- Welke woonboulevards in de omgeving ervaart u als concurrenten?
- Vindt er synergie plaats tussen uw woonboulevard en de woonboulevard die het dichtst bij u in de buurt ligt of ervaart u de aanwezigheid van deze concurrent als nadelig?

Arbeid

- Kunt u eenvoudig voldoende gekwalificeerd personeel vinden in de omgeving?

Locatie

- Wat ziet u als uw afzetmarkt?
- Ben u tevreden over de grootte van deze afzetmarkt?

Vragen voor het bedrijf om de weging van de factoren te kunnen bepalen

- Wat zijn voor u de meest belangrijke redenen om op Woonboulevard Hoendiep gevestigd te zijn?
- Wat zijn knelpunten (factoren) die u graag zou willen veranderen ten gunste van uw bedrijf?

GEMEENTE

Parkmanagement

- Is de Gemeente direct betrokken in dit overlegorgaan van de bedrijven op de woonboulevard?

Economische structuur

- Is er een overlegstructuur op regionaal niveau waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen in de branche worden geïnventariseerd en gestuurd?
- Legt de Provincie regels op aan de Gemeente en de woonboulevard waardoor de branche evenredig met de markt groeit?
- Zijn er beperkingen in de uitgave van m2 woonboulevard vanuit de overheid wanneer de bestedingsontwikkelingen niet evenredig meegroeien?
- Welke toekomstplannen zijn er vanuit de overheid voor deze woonboulevard?
- Wat is de tijdshorizon van deze plannen?

ANDERE INFORMATIEBRONNEN

Ruimte

- Is er sprake van collectieve parkeergelegenheid?
- Wordt er gebruik gemaakt van meerdere bouwlagen door het merendeel van de bedrijven?
- Is er sprake van leegstaande kavels op het terrein?

Infrastructuur

- Is er een duidelijke bewegwijzering om van de hoofdwegen naar de woonboulevard toe te komen?

Arbeid (meer cijfers vragen/ geven als antwoord)

- In welke mate is er sprake van werkloosheid in de drie noordelijke provincies (60 km om de stad Groningen) en wat is daarin de trend?

Locatie

- Grenst de woonboulevard aan een grote stad?

Bijlage III; Brief aan de bedrijven

Groningen, 2 juni 2009

Geachte meneer/mevrouw,

Wat is voor uw bedrijf de toegevoegde waarde van de locatie op de Woonboulevard Hoendiep en hoe duurzaam zijn deze voordelen? Woonboulevards gaan door verschillende fasen van ontwikkeling en kunnen hun aantrekkingskracht makkelijk verliezen. Dit heeft natuurlijk zijn weerslag op uw bedrijf. Ik ben bezig met een onderzoek dat zich hierop richt. Het doel van het onderzoek is een duidelijk overzicht te krijgen van de factoren die de Woonboulevard Hoendiep economisch duurzamer maken waardoor deze beter gepositioneerd wordt in de regio. Dit overzicht zal benadrukken aan welke punten u gezamenlijk, zowel de bedrijven als de Gemeente, kan werken. De focus moet hierbij liggen op een gezonde economie op de woonboulevard, zowel voor nu als voor in de toekomst.

De problemen die spelen op woonboulevards zijn de inspiratie geweest voor mijn afstudeeronderzoek van de Master Economische Geografie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Ik heb een overzichtelijke lijst gemaakt van de factoren die van invloed zijn op de economische duurzaamheid van de woonboulevard. Vervolgens heb ik een meetinstrument ontworpen waaruit blijkt op welke vlakken verbetering plaats kan vinden.

Met uw hulp kan ik deze zelf ontwikkelde methode uitvoeren in de praktijk. Om de data te verzamelen en mijn onderzoek te laten slagen heb ik een korte vragenlijst samengesteld die door alle bedrijven op de woonboulevard beantwoord moet worden. Het gaat hierbij om vragen die met ja/nee beantwoord kunnen worden.

Ik zal dan ook aankomende week (8 – 10 juni) langskomen met deze korte vragenlijst. Ik hoop dat u vijf minuten van uw tijd vrij kunt maken want zonder uw medewerking heeft mijn onderzoek helaas geen kans van slagen. Uiteindelijk gaat het erom dat uw bedrijf winstgevender kan worden wanneer het economische klimaat op uw woonboulevard verbetert.

Alvast bedankt voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Suzan Besier
(tel 06-14281428)

Bijlage IV; Vragenlijst voor de bedrijven op de woonboulevard

Naam Bedrijf;
 Geïnterviewd persoon;.....
 Functie;.....

Ervaart u de bereikbaarheid van uw bedrijf met het openbaar vervoer als een positief punt?.....
 Ervaart u de bereikbaarheid van uw bedrijf voor de auto als een positief punt?.....
 Ervaart u de parkeergelegenheid voor bezoekers van uw bedrijf als een probleem?
 Ervaart u de bereikbaarheid van uw bedrijf voor vrachtverkeer als een positief punt?.....

Is er een overlegorgaan op de woonboulevard waarin uw bedrijf vertegenwoordigd is? JA/NEE

Is er op de volgende punten sprake van samenwerking tussen uw bedrijf en andere bedrijven op de woonboulevard (parkmanagement);

Beheer en onderhoud van de openbare ruimte? JA/NEE
 Collectieve beveiliging? JA/NEE
 Gezamenlijke afvalverzameling/ verwerking? JA/NEE
 Gezamenlijk transport van goederen? JA/NEE

Vinden door deze vormen van samenwerken kostenbesparingen plaats voor uw bedrijf?

Is er een algemeen concept ontwikkeld voor de woonboulevard dat door de bedrijven en de Gemeente ondersteund wordt? JA/NEE

Zo ja, is de Gemeente direct betrokken bij de conceptontwikkeling van de woonboulevard?

Kunt u eenvoudig voldoende gekwalificeerd personeel vinden in de omgeving? JA/NEE

Wat ziet u als uw afzetmarkt?

Ben u tevreden over de grootte van deze afzetmarkt? JA/NEE

Deelt uw bedrijf opslagruimte met een ander bedrijf op de woonboulevard? JA/NEE

Heeft u nog voldoende uitbreidingsmogelijkheden binnen uw bestaande pand? JA/NEE

Zo ja, heeft u m2 (zowel binnen als buiten) die in de nabije toekomst niet gebruikt zullen gaan worden?

Wordt er aan een startende werknemer een eenmalige opstartcursus gegeven? JA/NEE

Ervaart u het verloop van uw personeel als een probleem? JA/NEE

Woont 75% van uw personeel in een straal van 20 kilometer van uw bedrijf? JA/NEE

Is uw bedrijf een franchise, filiaal of eigen bedrijf?

Gebruikt uw bedrijf een strategie die van bovenaf aan alle bedrijven is opgelegd?

Zo ja; Heeft u het gevoel dat u beperkt wordt in het uitvoeren van nieuwe ideeën door de regelgeving van bovenaf?

.....
Wordt er in uw bedrijfsstrategie aandacht besteedt aan innovatie?

.....
In hoeverre houdt u het regionale consumentengedrag in de gaten?

.....
Heeft u het gevoel dat de commitment van uw werknemers aan het bedrijf goed is?

.....
Welke woonboulevards in de omgeving ervaart u als concurrenten?

.....
Vindt er synergie plaats tussen uw woonboulevard en de woonboulevard die het dichtst bij u in de buurt ligt of ervaart u de aanwezigheid van deze concurrent als nadelig?

.....
Hoeveel jaar denkt u dat uw bedrijfspand nog mee gaat?

.....
Hoeveel procent van de omzet investeert u in uw gebouwen?

.....
Hebben er sinds u op de woonboulevard zit zich relevante schommelingen in uw omzet voorgedaan?

.....
Wat is momenteel de trend in uw omzet?

.....
Wat zijn voor u de meest belangrijke redenen (factoren) om op Woonboulevard Hoendiep gevestigd te zijn?

.....
Wat zijn knelpunten (factoren) die u graag zou willen veranderen ten gunste van uw bedrijf?

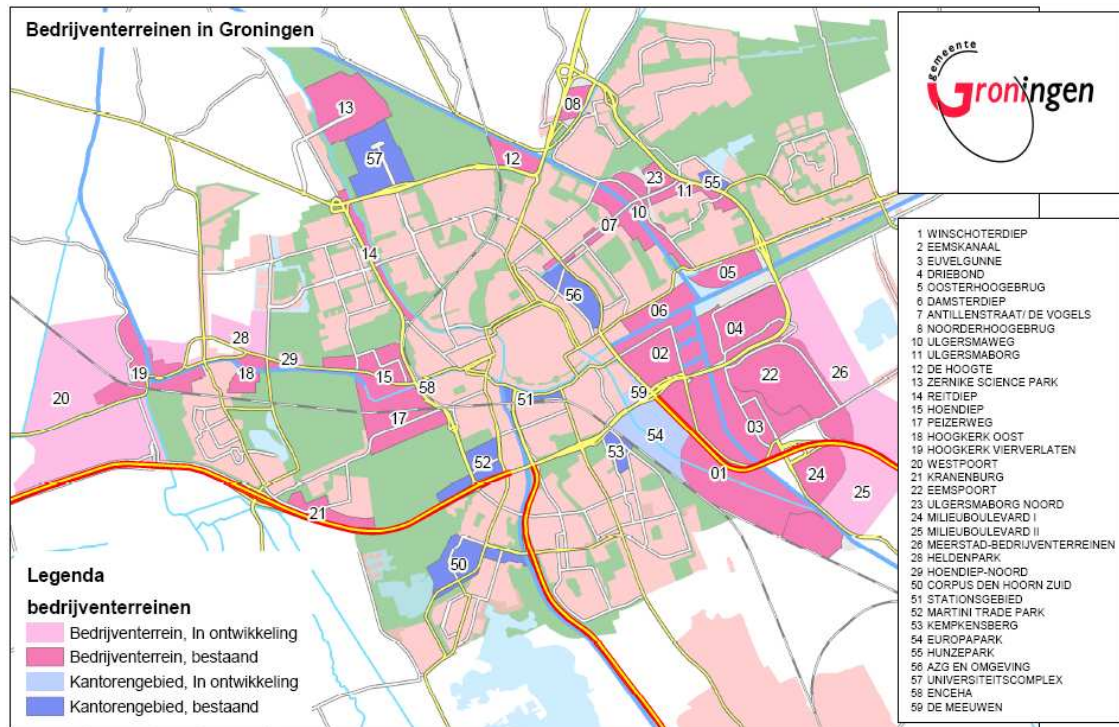
.....

Bijlage V; Bestemmingsplan Hoendiep 2008



Bijlage VI; Bedrijventerreinen in Groningen

Een weergave van alle bestaande en in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen zowel als kantoorgebieden in de stad Groningen. De woonboulevard valt in dit geval onder de term bedrijventerrein. Hoendiep is weergegeven met nummer 15. De nabijgelegen woonboulevard Peizerweg is gelegen ten zuiden van Woonboulevard Hoendiep en valt onder nummer 17.



Bron; www.groningen.nl/assets/pdf/ond-060911-ro-bedrijventerreinen-overzicht.pdf