



Robbert Wiggers in opdracht van de Rijksuniversiteit Groningen

De 'eigen weg' naar een optimaal gebied

Een thesis over het initiëren van ruimtelijke ontwikkelingen door middel van een infrastructurele verbetering.



Titelpagina

Titel: De 'eigen weg' naar een optimaal gebied
Ondertitel: Een thesis over het initiëren van ruimtelijke ontwikkelingen door middel van een infrastructurele verbetering.
Documentnaam: Bachelorthesis
Versie: Definitief

Auteur: Robbert Wiggers
Student nr: S3018806
Contact gegevens: r.j.wiggers@student.rug.nl

Opleiding: Rijksuniversiteit Groningen
Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen
Pre-master Real Estate Studies
Binnen de bachelor Sociale Geografie en Planologie

Studieonderdeel: Bachelorthesis
Begeleiders: L. Kapinga & G. van Campenhout



Plaats en datum: Deventer, 8 juli 2016

Voorwoord

Voor u ligt mijn bachelorthesis, welke de afsluiting vormt van een leerzaam pre-master programma binnen de Rijksuniversiteit Groningen. Door het voltooien van dit onderzoek naar het initiëren van ruimtelijke ontwikkeling mag ik vanaf september 2016 beginnen aan de laatste stap binnen mijn 'studentencarrière', de master 'Real Estate Studies'.

Het onderzoek is gericht op het initiëren van ruimtelijke ontwikkelingen door middel van een infrastructurele ontwikkeling. Uit verschillende wetenschappelijke theorieën blijkt dat een betere bereikbaarheid van een bepaalde locatie kan leiden tot een hogere waardering van die locatie, waardoor die betere bereikbaarheid indirect kan leiden tot meer investeringen in de betreffende vastgoedobjecten. De case waarbinnen deze wetenschappelijke theorieën getest zijn is de Hanzeweg te Deventer, waar op dit moment de voorbereidende werkzaamheden voor het verbreden en verbeteren van de infrastructuur lopen.

Graag wil ik alle personen die hebben bijgedragen aan de totstandkoming van deze bachelorthesis van harte bedanken, zonder hen was het mij nooit gelukt. Zodoende allereerst een woord van dank voor mijn onderzoeksbegeleiders Laura Kapinga en Gijs van Campenhout, die mij vanaf het begin van het onderzoek keer op keer ondersteund, gestuurd, in het diepe lieten vallen en weer op weg geholpen hebben. Daarnaast wil ik mijn medestudenten graag bedanken voor de morele steun en vakkennis die ik veelvuldig van hen genoten heb. En 'last, but certainly not least', wil ik alle ondernemers aan de Hanzeweg bedanken voor het laten blijken van hun visie op de praktijksituatie van de door mij onderzochte wetenschappelijke theorieën. Door hun medewerking heeft dit onderzoek waarde gekregen en kan er in de toekomst effectiever gebruik gemaakt worden van deze wetenschappelijke theorie.

Tot slot wil ik graag alle andere – niet genoemde - personen die een rol hebben gespeeld in de totstandkoming van dit onderzoek enorm bedanken voor hun bijdrage aan zowel mijn bachelorthesis als de verrijking van wetenschappelijke kennis.

Voor nu wens ik u veel leesplezier, hopelijk kan dit onderzoek ook voor u als toegevoegde waarde dienen en mocht u nog vragen hebben dan kunt u mij bereiken via het eerder genoemde e-mail adres.

Deventer, 8 juli 2016



Samenvatting

Dit onderzoeksrapport geeft inzicht in het proces rond het initiëren van bottom-up ruimtelijke ontwikkeling door middel van een infrastructurele ontwikkeling. Een infrastructurele verbetering kan volgens de onderzochte theorieën tot een hogere waardering van het omliggende gebied leiden. Een hogere waardering van het gebied kan vervolgens leiden tot een toename van private vastgoedinvesteringen. Het onderzoeken van de uitkomsten van deze theorie op een praktijksituatie kan van belang zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen op verschillende schaalniveaus, aangezien het initiëren van bottom-up gebiedsontwikkeling een steeds vaker toegepaste ontwikkelmethode is.

Als onderzoekscase is de verbetering van de Hanzeweg te Deventer gebruikt, waarbij vijf ondernemers die tevens eigenaar van het door hen gebruikte vastgoed zijn, naar hun visie op de infrastructurele ontwikkeling en de uitwerking hiervan op eventuele private investeringen zijn gevraagd. Dit onderzoeksrapport spitst zich toe op het door de betrokken partijen mogelijk maken van private gebiedsontwikkeling. Hoe moeten de ontwikkelingsprocessen vormgegeven worden en welke actoren spelen hierin welke rol?

De kern van de onderzoeksresultaten is dat een bottom-up ruimtelijke upgradering van een gebied geïnitieerd kan worden door middel van een infrastructurele verbetering. Een kanttekening bij deze bewering is dat bottom-up niet betekent dat de private partijen geheel zelfstandig, zonder enige overheidsstimulatie, vastgoedinvesteringen gaan doen naar aanleiding van de verbetering van de bereikbaarheid en uitstraling van het wegbeeld. Wanneer men private vastgoedinvesteringen wil initiëren naar aanleiding van een infrastructurele ontwikkeling moet de ontwikkelende partij aansturen op drie doorslaggevende speerpunten: *gebied centraal i.p.v. infrastructuur, draagvlak creëren en actief aansturen op participatie en sturing.*

Kernwoorden

Bottom-up, gebiedsontwikkeling, infrastructuur, investeringen, ontwikkelingsproces.



Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1. Probleemanalyse	1
1.2. Probleemstelling	2
1.3. Opbouw onderzoeksrapport	2
2. Theoretisch kader	3
2.1. Infrastructuur als ontwikkelingskatalysator	3
2.2. Benadering ontwikkelingsproces	4
2.3. Conceptueel model	8
3. Methodologie	9
3.1. De 'Hanzeweg' als case study	9
3.2. Participanten en werving	10
3.3. Onderzoeksmethode en resultatenanalyse	12
3.4. Ethische aspecten	12
4. Onderzoeksresultaten	14
4.1. Infrastructurele verbetering	14
4.1.1. Bereikbaarheid gebied	14
4.1.2. Waardering gebied	15
4.2. Private investeringen	15
4.3. Ontwikkelingsproces	16
5. Conclusie & aanbevelingen	19
5.1. Conclusie	19
5.2. Aanbevelingen	19
5.3. Discussie	20
Literatuurlijst	21
Bijlagen	23
Bijlage 1: huidige en toekomstige situatie Hanzeweg	
Bijlage 2: huidige onoverzichtelijke situatie Hanzeweg	
Bijlage 3: interviewopzet verbreding Hanzeweg Deventer	
Bijlage 4: coderingsschema	
Bijlage 5: participanten informatie	

1. Inleiding

1.1. Probleemanalyse

Ruimtelijke ontwikkelingen zijn sinds de mondiale economische crisis van 2008 vaker uitzondering dan regel. Gemeenten hebben de afgelopen jaren veel geld verloren op grondposities door toedoen van de financiële crisis, waardoor men huiverig is voor het oppakken van ruimtelijke projecten (Architectenweb, 2015). Mede om deze reden willen gemeenten graag bottom-up ontwikkelen (Buitelaar et al., 2008), maar is het vaak nog niet helder hoe deze ontwikkelvorm zo effectief mogelijk ingezet kan worden.

Een infrastructurele verbetering zou tot een betere bereikbaarheid van een gebied moeten leiden, wat een hogere waardering van het omliggende gebied tot gevolg kan hebben (Arts, 2007). Hetgeen vervolgens kan leiden tot een toename van private vastgoed investeringen (Wegener, 2004). Zodoende kan een infrastructurele ontwikkeling een initiator zijn voor een verdere ontwikkeling van het omliggende gebied. De zojuist geschetste relatie is onderdeel van een integrale vorm van ruimtelijke ontwikkeling. Binnen deze vorm van ontwikkeling wordt niet het infrastructurele doel als uitgangspunt genomen (inside-out), maar het gebied als geheel (outside-in) (Heeres et al., 2010). Hierdoor ontstaat er een brede ruimtelijke ontwikkeling, waarbij het gehele gebied door zowel publieke- als private partijen geupgrade wordt met als fundering van de gebiedsontwikkeling het infrastructurele project (Heeres et al., 2010).

Dit onderzoek is er op gericht te achterhalen of – en – zo ja - hoe - een bottom-up gebiedsontwikkeling geïnitieerd kan worden door middel van een infrastructurele ontwikkeling. Het onderzoeken van deze theorie kan van belang zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen op verschillende schaalniveaus, aangezien bottom-up gebiedsontwikkeling een steeds vaker toegepaste ontwikkelmethode is (Buitelaar et al., 2008). Zo kunnen de uitkomsten van dit onderzoek relevant zijn voor de betreffende gemeente, alsmede voor andere gebiedsontwikkelaars. De uitkomsten kunnen bijdragen aan het zo goed mogelijk vertalen van een wetenschappelijke theorie naar een praktijksituatie; Hoe wordt er in de praktijk op de theorie gereageerd en hoe kan er in de praktijk aangestuurd worden op een optimale uitwerking van de theorie? Zodoende is er onderzocht hoe de betreffende ondernemers en vastgoedeigenaren tegen de door de gemeente – met de verbetering van de infrastructuur - geïnitieerde investeringen aankijken en waar deze visie van de gemeente op een bottom-up gebiedsontwikkeling toe leidt.

De casus binnen dit onderzoek is de verbetering van de Hanzeweg te Deventer (De Stentor, 2015). De gemeente Deventer heeft vier doelen opgesteld rondom de verbetering van de Hanzeweg. Eén van deze doelen is het creëren van een impuls voor private investeringen in het gebied, door een verbeterde bereikbaarheid én uitstraling van de Hanzeweg (Gemeente Deventer, 2014B; Gemeente Deventer, 2015C). Zo kan de combinatie van de verbeterde Hanzeweg en de geupgrade private vastgoedobjecten leiden tot een algehele verbetering van het gebied.

1.2. Probleemstelling

Dit onderzoek heeft als doel het verkrijgen van inzicht in het effect van een verbetering van de infrastructuur op de aangrenzende percelen en hoe verschillende stakeholders dit proces kunnen beïnvloeden.

Hoofdvraag:

Hoe kan een infrastructurele verbetering invloed hebben op een bottom-up gebiedsontwikkeling van het omliggende gebied?

Deelvragen:

Thema: infrastructurele verbetering

Deelvraag 1: In welke mate draagt een infrastructurele verbetering bij aan een verhoging van de waardering van aangrenzende percelen?

Thema: private investeringen

Deelvraag 2: Hoe zijn aangrenzende ondernemers bereid om te investeren in hun eigen vastgoed, naar aanleiding van een infrastructurele verbetering in het gebied?

Deelvraag 3: Wat zijn doorslaggevende factoren voor aangrenzende ondernemers als het gaat om het investeren in de bottom-up gebiedsontwikkeling?

Deelvraag 4: Wat is de toegevoegde waarde van particuliere individuele vastgoed investeringen/upgrades voor het gebied als geheel?

Thema: ontwikkelingsproces

Deelvraag 5: Hoe worden aangrenzende ondernemers aangezet tot het zelf in actie komen ter ontwikkeling van het gebied?

Deelvraag 6: Wat zijn belangrijke organisatorische eigenschappen van een bottom-up ruimtelijke upgradering?

1.3. Opbouw onderzoeksrapport

De in deze inleiding gestelde theoretische verbanden worden onderbouwd in hoofdstuk twee: het theoretisch kader. Vervolgens zal in hoofdstuk drie de onderzoeksmethode besproken worden, waarin de case en haar actoren verder belicht worden. Hoofdstuk vier bespreekt de resultaten die uit het onderzoek voort zijn gekomen en blikt hierbij terug op de theoretische onderbouwing. In hoofdstuk vijf worden de conclusies en aanbevelingen besproken en wordt het onderzoek bediscussieerd.

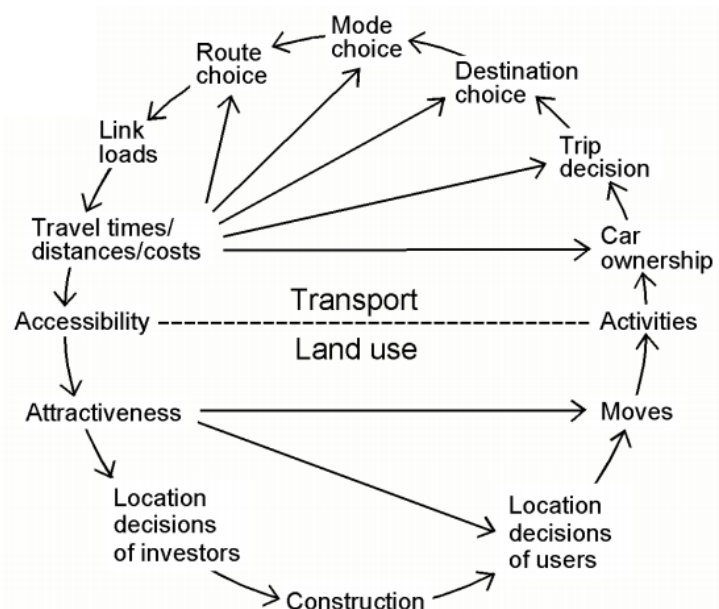
2. Theoretisch kader

2.1. Infrastructuur als ontwikkelingskatalysator

Bedrijvigheid en infrastructuur zijn nauw verbonden begrippen, zonder fysieke infrastructuur als wegen en bruggen kunnen er geen (economische) bewegingen plaatsvinden (KiM, 2010). Fysieke infrastructuur maakt het mogelijk om van A naar B te komen en maakt tussenliggende locaties bereikbaar. De aangelegde infrastructuur creëert door het verschil in kwaliteit en kwantiteit van de infrastructuur een onderverdeling in goed bereikbare- en minder goed bereikbare locaties, wat leidt tot een heterogeniteit in vestigingslocaties (Alonso 1965; Jansen, 2010). In de praktijk is de bereikbaarheid vaak een belangrijk vestigingsmotief voor bedrijven, wat ertoe leidt dat de beter te bereiken locaties bezet worden door functies die hier behoefte aan hebben en hiervoor willen/kunnen betalen (Hayashi et al., 1986). Zodoende is de bereikbaarheid van een locatie een belangrijk waardebepalend vestigingsmotief voor bedrijven (Hansen, 2007). De bereikbaarheid van een locatie bepaalt een significant gedeelte van de aantrekkelijkheid van een locatie voor bedrijven (Jayantha et al., 2015). Daarnaast heeft infrastructuur een structurerende werking; het volgt niet de ruimtelijke ontwikkelingen, maar het maakt en initieert ruimtelijke ontwikkelingen door aanleg van nieuwe of verbetering van huidige infrastructuur (Arts, 2007). Zo geeft Arts (2007) aan dat infrastructuurle ontwikkelingen kunnen leiden tot private investeringen in een gebied, omdat zowel interne als externe partijen (huidige ondernemer en eventuele investeerder) meerwaarde aan een gebied zullen toekennen door een verbeterde bereikbaarheid en uitstraling (figuur 2.1). Zones langs infrastructuurprojecten blijken in de praktijk door de goede bereikbaarheid en zichtlocaties interessant te zijn voor projectontwikkeling of herontwikkeling (EIB, 2012). De bereikbaarheid van een bepaalde locatie heeft daardoor volgens Alonso (1965), Wegener (2004), Arts (2007) en Jayantha et al. (2015) een effect op het gebruik, de waardering en de eventuele (vastgoed) investeringen die er in het gebied gedaan worden.

Infrastructuur en vastgoed zijn twee ruimtelijke aspecten die een lange levensduur hebben, grote investeringen vergen, verbonden zijn aan een specifieke locatie en daardoor relatief traag veranderen, waardoor de structuur van de inrichting van de fysieke ruimte vaak voor lange tijd vast staat (EIB, 2012). Een investering in een infrastructuur traject, kan volgens Wegener (2004) leiden tot private vastgoedinvesteringen, omdat een verbetering in de bereikbaarheid en uitstraling van een locatie de vraag naar deze locatie positief beïnvloedt. Dit principe heeft Wegener (2004) uitgewerkt in de 'land-use transport feedback cycle' (zie figuur 2.1) die de mogelijke uitwerkingen laat zien welke een betere bereikbaarheid van een locatie kan hebben op het gebruik van deze locatie.

Wanneer de bereikbaarheid van een locatie verbetert door infrastructuurle investeringen zal deze locatie aantrekkelijker worden ten opzichte van overige (vergelijkbare) locaties. Het relatief aantrekkelijker worden van deze locatie kan



Figuur 2.1: de 'Land-use transport feedback cycle' laat de effecten van een toename in bereikbaarheid zien. (Wegener, 2004)

leiden tot investeringen door zowel huidige gebruikers als externe investeerders (Wegener, 2004). Huidige gebruikers kunnen door een betere bereikbaarheid en een betere uitstraling van het gebied de toegevoegde waarde als vestigingslocatie inzien. Daarnaast zal het voor investeerders ook aantrekkelijker worden om in de locatie te investeren, omdat de bereikbaarheid en de uitstraling van de locatie verbeterd is (Martinez, 1991). Deze private vastgoedinvesteringen leiden tot een algehele gebiedsupgrading, wat kan leiden tot nog meer investeringen; waardoor het gebied in een opwaartse spiraal terecht komt (Wegener, 2004). Wegener (2004) en Hansen (2007) geven wel aan dat er rekening gehouden moet worden met andere aspecten die invloed kunnen uitoefenen op de eventuele investeringen in een locatie. Deze beïnvloedende factoren kunnen o.a. de geografische ligging, de stand van de economie in het gebied of de aanpak van het infrastructurele ontwikkelingsproces zijn. Zodoende moet er rekening gehouden worden met de empirische aard van de case studies en zal de wijze van toepassing van de 'land-use transport feedback cycle' per project beoordeeld moeten worden (Wegener, 2004).

De verschillende theorieën schetsen gezamenlijk het beeld dat een infrastructurele verbetering kan leiden tot een bottom-up (private) ontwikkeling van het omliggende gebied. Echter wordt hierbij door enkele academici de kanttekening gemaakt dat dit proces onderhevig is aan voor de locatie specifieke beïnvloedende factoren. Een belangrijke beïnvloedende factor in een bottom-up gebiedsontwikkeling is de aanpak van het infrastructurele ontwikkelingsproces (Arts, 2007). Arts (2007) geeft aan aan dat het gehanteerde beleid in het ontwikkelingsproces in belangrijke mate bijdraagt aan de mate waarin private partijen zich gestimuleerd voelen om te investeren in hun vastgoed naar aanleiding van de infrastructurele verbetering. Zodoende wordt binnen dit onderzoek naar het initiëren van ruimtelijke ontwikkelingen door middel van een infrastructurele verbetering ook gekeken naar het effect dat het ontwikkelingsproces hierop heeft.

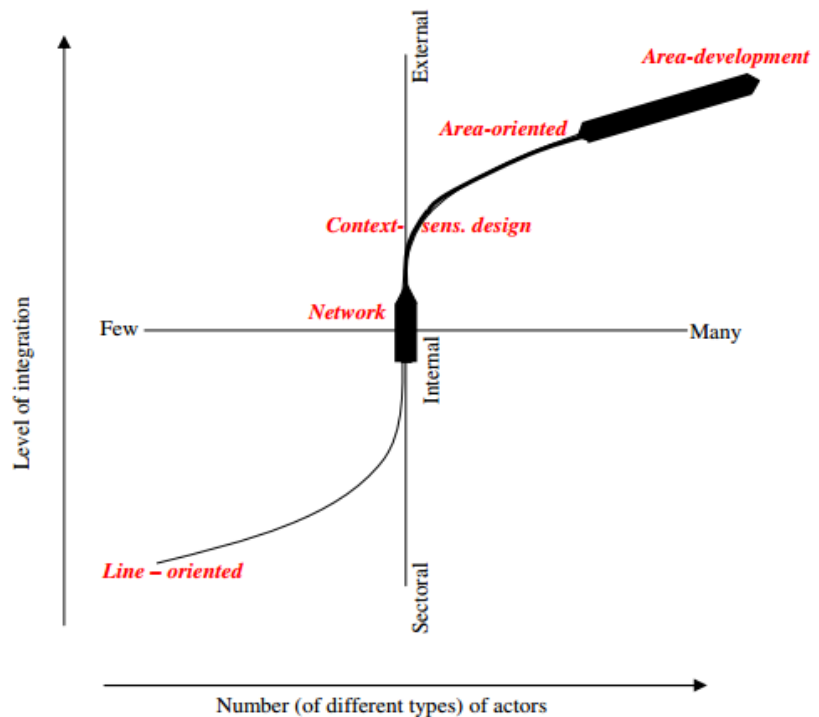
2.2. Benadering ontwikkelingsproces

Waar traditionele infrastructurele projecten gericht zijn op de infrastructuur, waarbij meespelende en beïnvloedende factoren met betrekking tot de omliggende ruimte buiten beschouwing worden gelaten (Heeres et al., 2010), wordt daar volgens Arts (2007) en Heeres et al. (2010) inefficiënt gebruik gemaakt van de infrastructurele ontwikkeling. Zo geven Heeres et al. (2010) aan dat er actief aangestuurd kan worden op het bereiken van meerdere ruimtelijke en/of sociaaleconomische doelen. Dit kan bereikt worden door actief aan te sturen op het versterken van de effecten die infrastructurele ontwikkelingen op de aangrenzende gebieden hebben. Verschillende factoren hebben invloed op de effectiviteit van een in paragraaf 2.1. genoemde bottom-up ontwikkeling, maar omdat de sturing en regelgeving van de (lokale) overheden veel invloed hebben op de ruimtelijke ordening geven Heeres et al. (2010) aan dat de doorslaggevende factor een verandering in de ontwikkelingsvisies van overheidsorganisaties is.

Deze verandering in publieke ontwikkelingsbenaderingen is weergegeven in figuur 2.2 (Heeres et al., 2010). Hierin worden verschillende ontwikkelingsbenaderingen onderscheiden op basis van de mate van integratie in het gebied en het aantal betrokken actoren. Zo geven op de verticale lijn 'sectoral' en 'external' de mate van integratie van de infrastructurele ontwikkeling met betrekking tot het omliggende gebied weer. Op de horizontale lijn geven 'few' en 'many' het aantal verschillende betrokken actoren weer. Aan de hand van de mate van integratie en het aantal betrokken actoren zijn 5 ontwikkelingsbenaderingen van elkaar onderscheiden.

De in figuur 2.2 aangegeven traditionele 'lijn-georiënteerde' infrastructurele ontwikkelingsprocessen kunnen aangemerkt worden als 'sector-georiënteerd' (Heeres et al., 2010). Dit geeft aan dat het planningsproces zich puur op de infrastructuur richt en daarbij de fysieke en sociale omgeving rond deze infrastructuur niet of nauwelijks in acht neemt. Volgens Heeres et al. (2010) heeft dit geleid tot inefficiënte ontwikkelingsprocessen waarbij verschillende aandachtspunten tegelijk opgelost hadden kunnen worden, maar door sector georiënteerd handelen hier geen rekening mee gehouden werd, wat volgens Hertogh et al. (2013) extra

kosten en frustraties van belanghebbenden tot gevolg had. Hierop volgend is de zogenoemde 'netwerk benadering'. Binnen deze benadering wordt er niet alleen naar het infrastructurele project gekeken, maar ook naar hoe een infrastructureel project in het infrastructurele netwerk past. In deze benadering wordt er meer rekening gehouden met de aansluiting op andere wegen en vormen van transport: zoals spoor- en waterwegen. De voordelen hiervan zijn dat verschillende vormen van transport elkaar kunnen versterken, waardoor er een goede mix van transportmogelijkheden ontstaat. Echter wordt er binnen deze benadering geen rekening gehouden met de directe omgeving van de infrastructuur, waar Wegener (2004) en Hansen (2007) aangeven dat dit wél belangrijk is, wil men bottom-up ontwikkelingen initiëren. De daarop volgende benadering van infrastructurele processen is de 'context-gevoelige' benadering. Binnen deze benadering wordt er bij een gelijkblijvend aantal actoren meer naar de omgeving van de infrastructuur gekeken. Het infrastructurele project staat hierin nog steeds centraal, maar er wordt rekening gehouden met eventuele negatieve effecten (bijvoorbeeld waardevermindering elders doordat er hinder ondervonden wordt door de aangelegde of aangepaste infrastructuur). Daarnaast worden er pogingen gedaan om de omliggende ruimtelijke kwaliteit te verbeteren door verschillende problemen gezamenlijk op te lossen. Als voorlaatste benadering is er 'gebieds-georiënteerde' planning, waarbinnen infrastructurele doelstellingen worden gecombineerd met specifieke plaatsgebonden doelstellingen. Zo worden infrastructurele ontwikkelingen gebruikt om de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van een gebied te verhogen. Binnen een gebieds-georiënteerde planningsmethode is het verbeteren van de capaciteit van de infrastructuur nog steeds het uitgangspunt, maar hierbij worden externe factoren vanuit het gebied meegenomen in de ontwikkelopgave. De meest extern gerichte infrastructurele benadering is de 'gebiedsontwikkelings' benadering. Binnen deze benadering staat het gebied centraal, waarbij de infrastructurele verbetering een onderdeel is naast de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Concreet betekent dit dat er niet alleen vanuit het infrastructurele project naar de omliggende ruimte wordt gekeken, maar ook vanuit de omliggende ruimte en haar behoeften naar de infrastructuur. Zo kan binnen deze 'two-way stream' een totale upgrading van het gebied plaatsvinden met het infrastructurele project als initiator. Er wordt meer in samenwerking met ondernemers en/of andere gebruikers van het

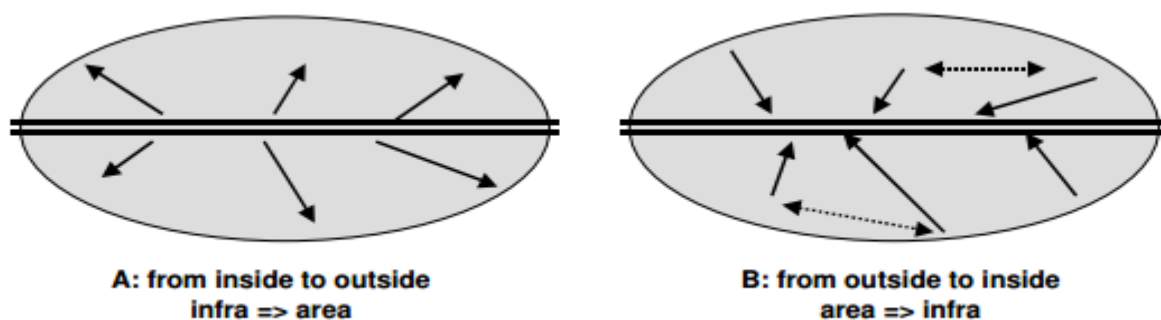


Figuur 2.2: planningsbenaderingen afgezet tegen de mate van integratie (Y-as) met andere sectoren en het aantal (verschillende) actoren (X-as). (Heeres et al., 2010)

gebied gekeken naar de ontwikkeling van het gebied, zodat vanaf het begin van de ontwikkeling duidelijk is wat de wensen en visies van de belanghebbenden zijn (Innes, 2004; Heeres et al., 2010).

De verschuiving richting meer extern gerichte ruimtelijke opgaven betekent niet dat tegenwoordig enkel de 'gebiedsontwikkelings' methode gebruikt wordt; alle methoden in figuur 2.2 worden in meer of mindere mate toegepast binnen de ruimtelijke ordening (Heeres et al., 2010). De keerzijde van een integrale gebiedsontwikkeling is volgens Heeres et al. (2010) de relatief lange duur van een dergelijke ontwikkeling ten opzichte van een lijn-georiënteerd ontwikkelingsproces. Zo heeft iedere benadering positieve- en negatieve aspecten en zal de ontwikkelende partij op basis van haar visie en doelstelling gebruik maken van een passende ontwikkelingsbenadering. Echter geven de verschillende academici aan dat, wanneer een ontwikkelende partij een integrale bottom-up gebiedsontwikkeling wil initiëren, zij meer in samenwerking met de belanghebbenden naar het gebied moet kijken dan enkel individueel naar de infrastructuur.

Heeres et al. (2010) onderscheiden twee modellen die overeenkomen met de 'internal' en 'external' mate van integratie uit figuur 2.2. Deze twee modellen visualiseren het uitgangsbepaald van de ontwikkelende partij aan de hand van het doel van de ontwikkeling en de mate van betrokkenheid van de belanghebbenden uit het aangrenzende gebied. Heeres et al. (2010) noemen deze uitgangspunten 'inside out' (internal) en 'outside in' (external) (figuur 2.3). Waar binnen 'inside out' vanuit de infrastructurele ontwikkeling naar de effecten op de omliggende ruimte wordt gekeken is het 'outside in' uitgangspunt gericht op de omliggende ruimte en hoe de infrastructuur effectief kan bijdragen aan de kwaliteit van deze ruimte (gebiedsontwikkeling). Deze modellen geven de interactie tussen de verschillende factoren én actoren (infrastructuur & omgeving, publieke & private partijen) in een infrastructurele ontwikkeling weer. Binnen inside-out wordt er voornamelijk top-down ontwikkeld, de ontwikkelende (publieke) partij houdt rekening met de effecten van de infrastructuur op de omliggende ruimte (Heeres et al., 2010). Binnen outside-in wordt er bottom-up ontwikkeld, zo analyseert men gezamenlijk (publiek en privaat) zowel de behoeften van de infrastructuur ten opzichte van het omliggende gebied, als andersom. Binnen outside-in worden de belanghebbenden uit het omliggende gebied betrokken, om gezamenlijk, met ieder zijn eigen takenpakket, tot een integrale gebiedsupgrading te komen (Innes, 1998).



Figuur 2.3: van binnen naar buiten of van buiten naar binnen georiënteerde ontwikkelingsprocessen. (Heeres et al., 2010)

Daarnaast stelt ook Arts (2007) dat de essentie van een gebiedsontwikkeling niet de weg of het infrastructurele project moet zijn, maar het hele gebied centraal moet staan in de planopgave. Bij een dergelijke gebiedsontwikkelings benadering dient er niet enkel 'van binnen naar buiten' (inside-out) gedacht te worden, maar ook 'van buiten naar binnen' (outside-in) (Arts, 2007; Heeres et al., 2010). Het uitgangspunt dient het behalen van meerdere gedeelde en individuele belangen te zijn, zowel infrastructureel- als gebiedsgericht, wat vertaald kan worden in het wegontwerp. Dit zorgt ervoor dat het project beter gedragen wordt door de belanghebbenden omdat zij inzien wat de noodzaak van het



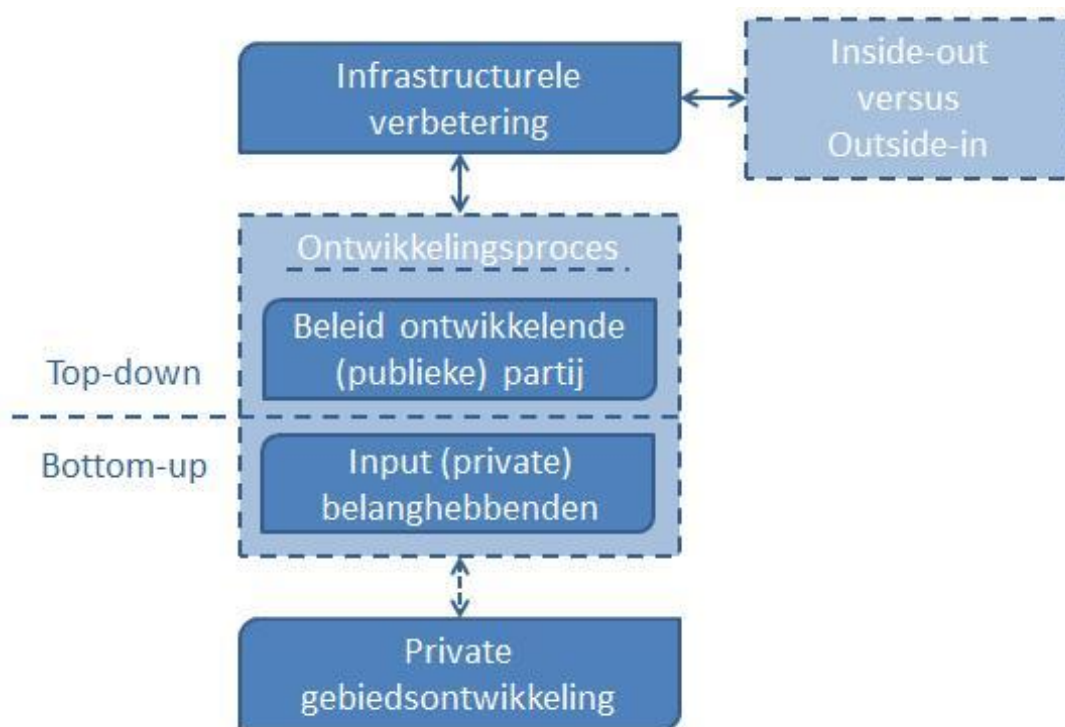
project is en dat er een gezamenlijk gedragen middenweg gevonden kan worden (Hertogh et al., 2013). Een intensief samenwerkingsverband tussen de ontwikkelende partij en de belanghebbenden brengt volgens Hertogh et al. (2013) naast een vollediger ontwikkelingsopgave ook meer draagvlak met zich mee. Zo biedt een externe ontwikkelingsvisie voor beide partijen meerwaarde om te investeren in het proces.

Een doorslaggevend aspect binnen de extern georiënteerde ontwikkelingsbenaderingen is volgens Hertogh et al. (2013) de communicatie tussen de belanghebbenden en de (publieke) ontwikkelaar. Volgens Hertogh et al. (2013) dient er door middel van communicatie en samenwerking een integrale gebiedsontwikkeling te ontstaan. Zo geeft ook Innes (1998) aan dat belanghebbenden door samenwerking ten allen tijde van het ontwikkelingsproces inzicht moeten hebben in het gevoerde beleid. Echter geven Van Twist et al. (2003) aan dat de ontwikkelende (publieke) partij naast interactief samenwerken met de overige belanghebbenden, wel de controle moet behouden om tot op detailniveau te kunnen ontwikkelen. Volgens Huxley (2000) is een sturende partij onmisbaar in dynamische complexe ontwikkelopgaven waarin meerdere partijen met elkaar samenwerken, aangezien het volgens haar onmogelijk is om andermans standpunten volledig te begrijpen en te kunnen inwilligen. Hopkins (2010) bevestigt dit door aan te geven dat het verschil in resources, kennis en overtuigingskracht bijdraagt aan een noodzaak tot sturing. Zodoende behoeven de door Heeres et al. (2010) geschetste ontwikkelingsbenaderingen waarbij meerdere actoren betrokken zijn en die extern (gebieds)gericht zijn volgens enkele academici nog wel één belangrijk aspect, centrale (publieke) sturing.

Vanuit de visies van de academici kan gesteld worden, dat overheidsorganisaties private ontwikkelingen in een specifiek gebied kunnen initiëren door middel van goede communicatie, participatie en sturing binnen een infrastructureel ontwikkelingsproces (Wegener, 2004; Arts, 2007; Heeres et al., 2010).

2.3. Conceptueel model

Het onderstaande conceptueel model is een visuele vertaling van het theoretisch kader. Een infrastructurele ontwikkeling kan indirect leiden tot een private gebiedsontwikkeling, doordat de aangrenzende percelen hoger gewaardeerd worden (Martinez, 1991; Wegener, 2004; Arts, 2007). Echter bevindt er zich een doorslaggevende factor tussen de verbetering van de infrastructuur en de uitkomstsituatie waar een private gebiedsupgrading plaatsvindt (Arts, 2007). Deze factor is het ontwikkelingsproces, waar het beleid van de ontwikkelende partij en de visie van de belanghebbenden op het ontwikkelingsproces centraal staan. Doorslaggevend in het initiëren van een bottom-up ruimtelijke ontwikkeling is de invulling van het ontwikkelingsproces. Volgens Innes (1998; 2004), Arts (2007), Heeres et al. (2010) en Hertogh et al. (2013) moet de ontwikkelende partij in samenwerking met de belanghebbenden tot een integrale gebiedsontwikkeling komen, waarbij 'bottom-up' en 'outside-in' volgens hen de juiste procesbenaderingen zijn. Echter is volgens Huxley (2000), Van Twist et al. (2003) en Hopkins (2010) voor de effectiviteit en efficiëntie wel geboden dat de ontwikkelende partij het proces blijft aansturen.



Figuur 2.4: conceptueel model infrastructuur als initiator voor bottom-up gebiedsontwikkeling. (Wiggers, 2016)

3. Methodologie

3.1. De 'Hanzeweg' als case study

De gemeente Deventer verwacht dat de vervoersvraag in haar stadsaszone de komende jaren zal toenemen als gevolg van verdichting en nieuwe functies in de historische binnenstad (Gemeente Deventer, 2015B). Tegelijkertijd ziet de gemeente het autoverkeer in de binnenstad graag verminderen, waardoor de verkeersdruk op de stadsas (Hanzetracé) per saldo zal toenemen (Gemeente Deventer, 2015A). Het Hanzetracé is een belangrijke verkeersader voor de gemeente Deventer en haar achterland (Salland), waarvan de Hanzeweg nu een belangrijk actiepunt is (Gemeente Deventer, 2015B). Het verbreden van de Hanzeweg is onderdeel van de verbeteringen aan het Hanzetracé (Gemeente Deventer, 2013). De infrastructurele ontwikkeling zal in de materiële zin een verbreding van drie hoofdrijbanen en één ventweg naar vier hoofdrijbanen (2x2) en twee ventwegen inhouden (zie bijlage 1). De gemeente en haar partners zien dit ook als een katalysator voor economische ontwikkelingen en up-grading van de aangrenzende gebieden (Gemeente Deventer, 2015B; 2015C). Door het verplaatsen van verkeersstromen naar de randen van de stad, volgens het zogenaamde 'dakpan-principe' (zie figuur 3.1), ontstaat er ruimte voor verbeteringen van het woon-, leef- en verblijfsklimaat in en rond de binnenstad van Deventer, alsmede een intensiever gebruik van overige infrastructuur.



Figuur 3.1: Dakpan-principe verkeersstromen Deventer. (Gemeente Deventer, 2015B)

Dit project is geoperationaliseerd in vier doelen (Gemeente Deventer, 2014A):

1. *Vermindering van de verkeersdruk rond de binnenstad.* Door het verbreden van de weg zal het verkeer op dit traject minder last hebben van het trechtereffect, wat zal leiden tot minder verkeer op alternatieve routes (Gemeente Deventer, 2015B). Door het verleggen van het kruispunt in de stadsentree (Zutphenseweg) zal er voor inkomend verkeer vanaf de Rijksweg A1 een logischere afslag richting de Hanzeweg ontstaan (zie bijlage 1) (Gemeente Deventer, 2015B).

2. *Een goede bereikbaarheid van Deventer voor de middellange- en lange termijn.* Verkeer kan efficiënter via het Hanzetracé reizen.

3. *Verbetering van comfort, bereikbaarheid en veiligheid voor fietsers.* Door het realiseren van ventwegen, zullen fietsers zich comfortabeler en veiliger kunnen verplaatsen dan in de huidige onoverzichtelijke situatie (zie bijlage 2) (Gemeente Deventer, 2015B).

4. *Impuls voor investeerders in het gebied door een verbeterde uitstraling van de Hanzeweg.* Door een eenduidiger wegbeeld, duurzaam en hoogwaardig materiaalgebruik, goede bereikbaarheid van de bedrijfspanden en de groene structuur van deze stadsentree zal de weg een aangener karakter krijgen. Hierdoor zullen ondernemers zich gestimuleerd kunnen voelen om te investeren in hun eigen vastgoed (Gemeente Deventer, 2014B).

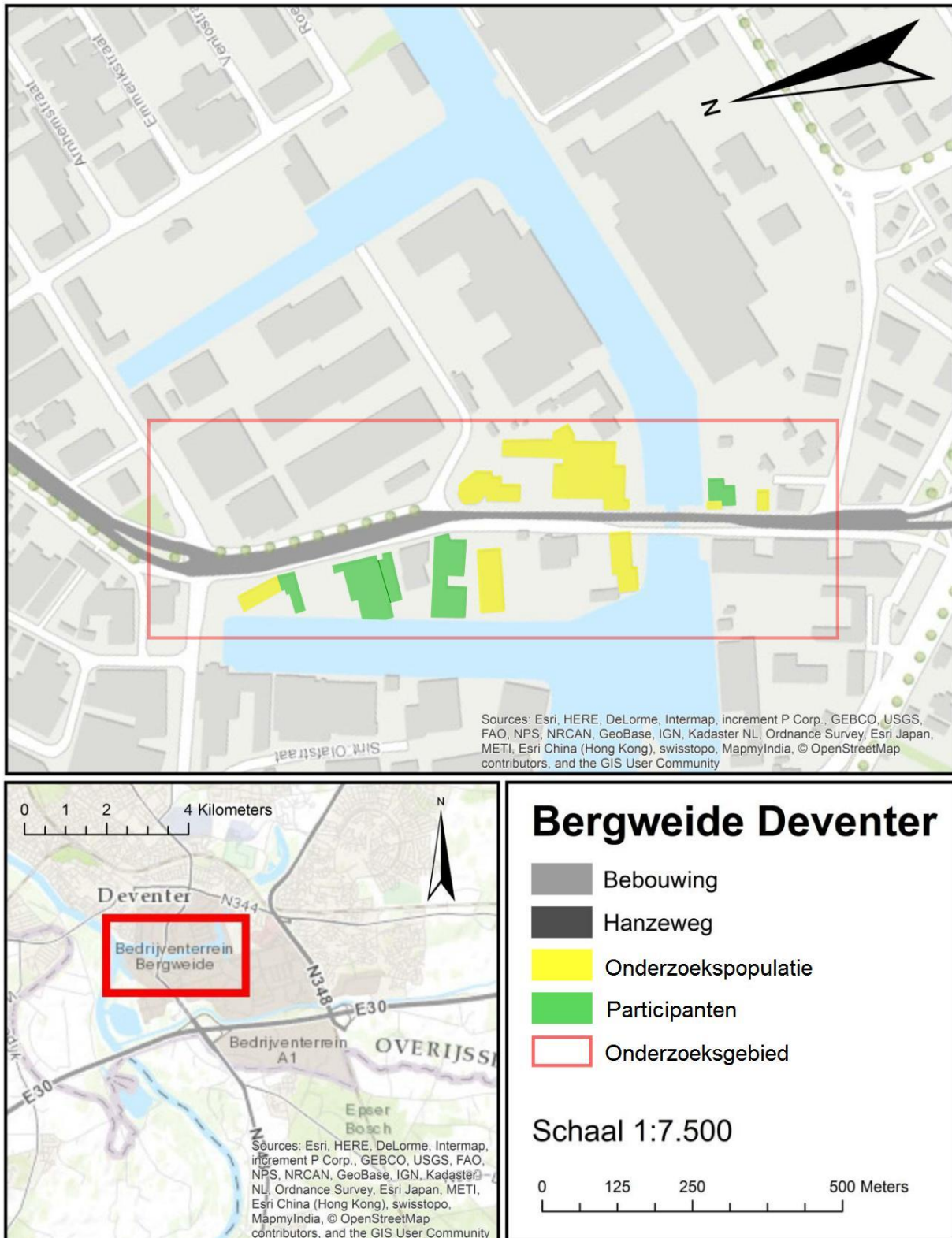
Zo probeert de gemeente Deventer door infrastructurele verbeteringen de aangrenzende ondernemers te inspireren en te initiëren om te investeren in hun private ruimte, ten behoeve van een algehele integrale upgradering van het gebied (Arts, 2007).

3.2. Participanten en werving

De doelgroep binnen dit onderzoek zijn de ondernemers van het deel waar de Hanzeweg wordt verbeterd die tevens eigenaar zijn van hun bedrijfspand, bepaald door middel van het Kadaster en de Kamer van Koophandel. Figuur 3.3 geeft de bedrijven weer die aan het profiel voldoen (geel) en de vijf bedrijven die door hun medewerking participant zijn geworden in dit onderzoek (groen). Alle vijf participanten (figuur 3.2) zijn door middel van persoonlijk contact bereid gevonden deel te nemen aan het onderzoek.

	Datum interview	Duur interview	Locatie interview	Participant(en) interview	Aantal jaar Hanzeweg
Alma horecainstallaties/ Emro aziatica	2-5-2016, 11:00 uur	28 minuten	Hanzeweg 29 Deventer	Dhr. Alma	40 jaar
Bashkim stratenmakers en hoveniersbedrijf	10-5-2016, 09:00 uur	23 minuten	Hanzeweg 41 Deventer	Dhr. Jahaj	7 jaar
Nice Letters	2-5-2016, 12:00 uur	27 minuten	Hanzeweg 10 Deventer	Dhr. Nijse	15 jaar
Stamacon kantoormeubilair	13-5-2016, 15:00 uur	72 minuten	Hanzeweg 39 Deventer	Mw. Hannink & Mw. Zomermaand	12 jaar
Wolf Vermadox	10-5-2016, 10:00 uur	21 minuten	Hanzeweg 35 Deventer	Dhr. Wolf	40 jaar

Figuur 3.2: informatie participanten en interviews.



Figuur 3.3: Situatie Hanzeweg Deventer, inclusief de participanten van het onderzoek als onderdeel van de onderzoekspopulatie. (Wiggers, 2016)

3.3. Onderzoeksmethode en resultatenanalyse

De onderzoekspopulatie binnen dit onderzoek bestaat uit 12 ondernemers en de beoogde informatie is kwalitatief van aard, zodoende is er gekozen voor semi-gestructureerde interviews.

Deze vorm van interviewen verschilt van open- of volledig gestructureerde interviews doordat de vragen vooraf zijn opgesteld en dat binnen de centrale gespreksthema's de volgorde kan veranderen tijdens het interview (Clifford et al., 2010). Semi-gestructureerde interviews verlopen meer als een natuurlijk gesprek, wat zorgt voor het verkrijgen van gevraagde informatie én achterliggende motieven.

De interviews zijn in de bedrijfspanden van de betreffende ondernemers afgenomen, omdat dit voor de ondernemers de meest praktische situatie opleverde en dit goed voor de verbondenheid tot de locatie is. Ook was hierdoor de onderzoeker in staat om de betreffende vastgoedobjecten te kunnen bekijken.

Alle gesprekken zijn – met toestemming van de participanten – opgenomen. Na afname van de interviews zijn de interviews getranscribeerd. Vervolgens zijn de transcripten gedeconstrueerd door het toekennen van codes aan overeenkomstige stukken tekst van verschillende participanten. Dit maakt het mogelijk om de antwoorden van de participanten te beschrijven waardoor overeenkomsten en/of verschillen tussen de participanten naar voren komen en het analyseren van de kwalitatieve informatie mogelijk wordt. De interviewvragen zijn onderverdeeld in vier thema's: infrastructurele verbetering, private investeringen, ontwikkelingsproces en toekomst onderneming (zie bijlage 3). Aangezien deze codes deels voortkomen uit de deelvragen/interviewvragen en deels gebaseerd zijn op de beantwoording van de interviewvragen door de participanten, kunnen ze aan een theorie uit het theoretisch kader gelinkt worden. Uit deze thema's en de onderliggende codes is het coderingsschema uit bijlage 4 ontstaan.

3.4. Ethische aspecten

De ethische aspecten zijn binnen dit onderzoeksrapport onderverdeeld in de vijf uitgangspunten van de Nederlandse Gedragscode Wetenschapsbeoefening (VSNU, 2014). Deze uitgangspunten zijn van toepassing op het handelen van de onderzoeker, met het oog op de kwaliteit van de resultaten en de omgang met de participant.

- *Zorgvuldigheid*
Het door de onderzoeker zorgvuldig omgaan met de uit de interviews verkregen informatie is voor zowel de onderzoeker als de participanten een belangrijk aspect. Naast de beantwoording van de hoofdvraag zijn de participanten gebaat bij een correcte correspondentie van hun mening naar de buitenwereld. De participanten zijn door middel van een informatieblad (bijlage 5) geïnformeerd over de toepassing van de informatie, zodat zij weten dat de onderzoeker de voor hun eventuele risico's probeert te minimaliseren. Daarnaast is er met de participant besproken welke informatie er wel en niet naar buiten gebracht kan worden binnen het onderzoek. Zodoende is er besloten om de in de resultaten verwerkte citaten anoniem te houden.
- *Betrouwbaarheid*
Onder betrouwbaar wordt in deze context representatief en controleerbaar verstaan. De representativiteit van dit onderzoek uit zich in een zo correct mogelijke weergave van de gedachten, meningen en visies van de participanten.
- *Controleerbaarheid*
De onderzoeksresultaten zijn binnen dit onderzoek controleerbaar aangezien alle interviews volledig getranscribeerd zijn aan de hand van opgeslagen geluidsopnamen.



- *Onpartijdigheid*
De onderzoeker heeft zich ten tijde van het onderzoek onpartijdig en objectief opgesteld ten aanzien van het vormen van een oordeel en het nemen van beslissingen voor het onderzoek. De onderzoeker heeft zich niet laten leiden door persoonlijke belangen, voorkeur, genegenheid of vooroordeel, of door de belangen van elke andere belanghebbende. De onderzoeker is niet beïnvloedbaar geweest door het uitoefenen van macht door welke respondent of belanghebbende dan ook.
- *Onafhankelijkheid*
De onderzoeker is binnen dit onderzoek een objectieve outsider, zonder enig belang dan een onderbouwde beantwoording van de hoofdvraag en is enkel geïnteresseerd in het testen van de uitwerking van een wetenschappelijke theorie in een specifieke praktijksituatie.

4. Onderzoekresultaten

4.1. Infrastructurele verbetering

De gemeente Deventer geeft aan dat de Hanzeweg met extra verkeersdruk te maken krijgt, omdat in- en uitgaand stadsverkeer van alternatieve routes zal worden geweerd. Dit is de reden voor de verbreding van de Hanzeweg, zodat de verkeersdoorstroming verbetert, met als uiteindelijke doel een beter functionerend integraal infrastructureel netwerk (Gemeente Deventer, 2015B).

Tijdens de interviews gaven alle participanten (N=5) aan zich niet goed te kunnen vinden in de noodzaak en oplossing van de verbetering van de verkeerscapaciteit. Men verwacht dat de verkeersdruk op de Hanzeweg niet exponentieel toe zal nemen naar aanleiding van het dakpanprincipe van de gemeente (Gemeente Deventer, 2015B). Daarnaast geeft men aan dat de door de gemeente aangedragen oplossing volgens hen het probleem van een eventuele stagnatie van verkeer aan de Hanzeweg niet op zal lossen. Zo gaf één van de participanten aan: *'Het probleem is dat de gemeente de weg graag wil verbreden om de doorstroming te bevorderen, maar als je nu naar buiten kijkt zie je wel dat het erg rustig is, er staat hier alleen file wanneer de brug open staat'*. Het creëren van een netter, eenduidiger en representatiever wegbeeld zien de participanten wel als een positieve ontwikkeling, omdat dit de algehele uitstraling van het gebied ten goede komt. Helaas zien zij de meerwaarde van de overige ingrepen ten doele van het vergroten van de verkeerscapaciteit en bereikbaarheid van het gebied niet in, wat de theorieën van Alonso (1965) en Wegener (2004) over een hogere waardering van het gebied tegenspreekt. Deze visie van de aangrenzende ondernemers op de toegevoegde waarde en de aangedragen oplossing duidt op een gebrek aan draagvlak (Hertogh et al., 2013). Door de meerwaarde van de verbeterde infrastructuur beter naar de ondernemers te communiceren had niet alleen het draagvlak voor de infrastructurele ontwikkeling groter kunnen zijn, maar ook voor de algehele gebiedsupgrading (Hertogh et al., 2013).

4.1.1. Bereikbaarheid gebied

Goed functionerende infrastructuur is voor vele gebruiken van belang, maar voor het bedrijfsleven is het vaak een doorslaggevende factor in hun bedrijfsvoering en continuïteit (KiM, 2010). Zo ook voor de geïnterviewde ondernemers: de ondernemers gaven aan op te kijken tegen de ontwikkelperiode van de Hanzeweg omdat wegwerkzaamheden hun bereikbaarheid zal beperken. Daarnaast hebben zij zorgen over de bereikbaarheid in de toekomstige situatie, omdat zij verwachten problemen te krijgen met laden en lossen van goederen, omdat het aantal in- en uitritten zal afnemen. Zo komt uit de interviews naar voren dat bij alle participanten onzekerheid over de toekomstsituatie heerst: zij vinden het lastig om uitspraken te doen over iets wat hen mogelijk kan beperken en dit leidt tot terughoudendheid tegenover de plannen met betrekking tot hun bedrijfsvoering. Zo schetst één participant de visie van alle participanten ten opzichte van hun toekomstige bereikbaarheid: *'Veranderingen brengen altijd voor- en nadelen met zich mee, dat weet je ook, maar wij zien nog wel wat beren op de weg waarover wij ons hart vasthouden of het goed komt'*. Het is zodoende de vraag in hoeverre een infrastructurele ontwikkeling leidt tot een bottom-up herontwikkeling van het omliggende gebied wanneer binnen de huidige visie van de aangrenzende ondernemers de bereikbaarheid in de toekomstsituatie voor hen verslechterd. De verbetering van de bereikbaarheid is volgens Alonso (1965) Wegener (2004) en Arts (2007) namelijk een belangrijke factor in de waardevermeerdering van het gebied, welke tot investeringen kan leiden. Wanneer een infrastructurele ontwikkeling door de aangrenzende ondernemers niet als een positieve impuls voor het gebied wordt gezien, is de kans groot dat de private gebiedsontwikkeling niet of nauwelijks plaats zal vinden (Wegener, 2004).

4.1.2 Waardering gebied

De gemeente Deventer (2015C) geeft aan door een verbetering van de bereikbaarheid en uitstraling van de Hanzeweg de aangrenzende ondernemers te willen stimuleren in het doen van private vastgoedinvesteringen, wat in lijn ligt met verschillende wetenschappelijke theorieën (Arts, 2007; Wegener, 2004). Echter zijn de participanten er minder van overtuigd dat de ontwikkelingen rond de Hanzeweg leiden tot een waardevermeerdering van het direct aangrenzende gebied. Zo geeft één van de participanten aan: *'Het aanzicht is beter, dus dat draagt wel bij aan de waardevermeerdering. Aan de andere kant wordt de toegankelijkheid van de bedrijven naar mijn mening minder goed. Ik denk dat wanneer je de minnen en plussen afweegt, dat het ongeveer hetzelfde blijft qua waarde'*. Deze uitspraak illustreert de gedeelde visie van de aangrenzende ondernemers wat betreft een eventuele waardevermeerdering door middel van de verbetering van de Hanzeweg (Arts, 2007). Omdat de functionaliteit van de uitgangssituatie zich voor de aangrenzende ondernemers in de praktijk nog zal moeten bewijzen zijn zij pessimistisch wat betreft de waardevermeerdering en kansen die deze infrastructurele ontwikkeling hen biedt (Hansen, 2007). Echter geven alle participanten aan dat de uitstraling in combinatie met de gesuggereerde toename in het aantal passanten in hun visie wel zou kunnen leiden tot een meerwaarde (bijvoorbeeld meer omzet) voor hun locaties, mits hun panden voldoende bereikbaar blijven (Arts, 2007). Het gebrek aan het communicatieve ontwikkelingselement waar Hertogh et al. (2013) over schreven is volgens de ondernemers een belangrijke oorzaak van hun onzekerheid en pessimisme.

4.2. Private investeringen

Volgens Alonso (1965), Wegener (2004), Arts (2007) en Jayantha (2015) zou meerwaarde van de locaties kunnen leiden tot private vastgoedinvesteringen, wat de gemeente Deventer ook voor ogen heeft wat betreft de ontwikkeling van de Hanzeweg. Echter blijkt de wil om te investeren naar aanleiding van de infrastructurele ontwikkeling maar in geringe mate bij de ondernemers aanwezig te zijn. Zo zegt één van hen: *'Ik zie nog niet direct een reden om te investeren in mijn pand omdat de infrastructuur beter wordt'*, waarmee hij kort de gedeelde mening van de aangrenzende ondernemers schetst. Zo geven alle ondernemers in meer of mindere mate aan, niet of nauwelijks van plan te zijn om te investeren in hun vastgoed naar aanleiding van de infrastructurele ontwikkeling. Dit heeft deels te maken met het vertrouwen dat zij hebben in de toekomstsituatie (Hertogh et al., 2013), en deels met hun visie op vastgoed als een productiefactor. Omdat zij in hun dagelijkse werkzaamheden bezig zijn met hun eigen bedrijf zien zij hun vastgoed puur als een middel dat hun bedrijfsvoering ondersteunt en baseren investeringen minder op een eventuele verhoging van (vastgoed)waarde ten opzichte van de toegevoegde waarde voor de bedrijfsvoering. Zodoende geven zij aan enkel te investeren indien zij hun winst zien stijgen. Zo zou het kunnen dat een bottom-up ontwikkeling indirect geïnitieerd wordt vanuit een infrastructurele verbetering (Alonso, 1965; Wegener, 2004; Arts, 2007; Jayantha, 2015), echter baseren ondernemers beslissingen rond diepte-investeringen in hun vastgoed voornamelijk op omzet/winst, wat een indirect gevolg kan zijn van de infrastructurele verbetering. Voor de ontwikkelende partij is het nut of noodzaak om de ondernemers goed te informeren over de meerwaarde van private investeringen naar aanleiding van de verbetering van de infrastructuur, indien de ondernemers de meerwaarde niet inzien blijven investeringen uit.

Om de achterliggende gedachte – waarom de de aangrenzende ondernemers vanuit hun huidige visie niet geneigd zijn om grote investeringen te doen - te achterhalen, is er tevens gekeken naar hun visie op de toegevoegde waarde die meerdere private vastgoedinvesteringen kunnen betekenen voor een hogere waardering van het gebied als geheel. Zoals de gemeente Deventer (2015C) het met 'GRIJP JE KANS!' aanduidt biedt het gebied volgens hen onbenutte



Figuur 4.1: een 'voorbeelduitwerking' van hoe het gebied rond de Hanzeweg ontwikkeld kan worden tot een duurzaam en intensief gebruikt bedrijventerrein. (Gemeente Deventer, 2015C)

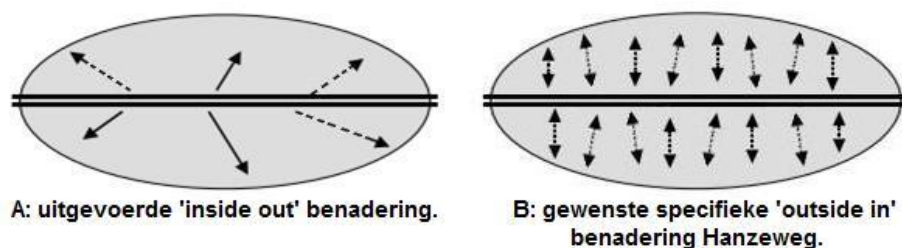
ontwikkelingskansen (figuur 4.1). Echter geven de ondernemers aan een minder uitgebreide visie op de ontwikkeling van het gebied te hebben. Zo geeft één van de participanten de volgende visie op een bottom-up upgradering van het gebied: *'Niemand wordt vrolijk van een hoop rotzooi en dergelijke, dus het is fijn als het er netjes uit ziet, daar heeft iedereen baat bij. Maar het moet haalbaar zijn, of de investering er uit te halen valt met het doel dat je er voor hebt'*. Deze participant geeft zo weer hoe alle aangrenzende ondernemers tegen het effect van een bottom-up upgradering van het gebied aankijken, ze zien de door Wegener (2004) geschetste meerwaarde van de upgradering in meer of mindere mate wel in, echter lopen ze - zoals Arts (2007) en Hansen (2007) al aan gaven - voordat ze hun creativiteit kunnen implementeren tegen andere beïnvloedende factoren als de praktische kant van het ondernemerschap aan, de kosten en baten analyse die in de huidige onzekere situatie niet uit te voeren is. Dit beperkt hen op dit moment in het maken van concrete private ontwikkelingsplannen naar aanleiding van de infrastructurele ontwikkeling, waar een onderzoek na realisatie van de infrastructurele verbetering wellicht meer inzicht in concrete investeringsbeslissingen zou kunnen geven (Arts, 2007; Wegener, 2004).

4.3. Ontwikkelingsproces

Uit de interviews blijken meerdere oorzaken ten grondslag te liggen aan de afwachtende houding van de ondernemers ten opzichte van private vastgoedinvesteringen. Zo geven de ondernemers aan dat er volgens hen meerdere doorslaggevende organisatorische onderdelen missen binnen deze infrastructurele ontwikkeling wanneer er een bottom-up upgradering van het gebied geïnitieerd beoogd te worden (Van Twist, 2003; Innes, 2004; Heeres et al., 2010; Hertogh et al., 2013). In een dergelijke situatie zal volgens de ondernemers de ontwikkelende partij gebruik moeten maken van een integrale gebiedsontwikkelings benadering, waarin verschillende belanghebbenden samenwerken (Innes 2004; Heeres et al., 2010). Naast Hertogh et al. (2013) geven ook de ondernemers aan dat duidelijke communicatie en draagvlak belangrijke onderdelen zijn wanneer het gaat om een infrastructurele ontwikkeling. Er zijn vele partijen die in meer of mindere mate een aanmerkelijk belang hebben bij een goed functioneren van de publieke ruimte en hier biedt communicatie de weg naar de voor iedereen meest werkbare situatie (Hertogh et al., 2013). Wat betreft de communicatie tussen de gemeente Deventer en de participanten is er een duidelijke tendens te onderscheiden. Alle participanten geven aan dat de communicatie tussen de gemeente en de aangrenzende ondernemers niet optimaal is. Zo zegt één van de participanten het volgende over de communicatie tussen hem en de gemeente Deventer naar aanleiding van de infrastructurele ontwikkeling: *'Ze communiceren wel goed wat ze gaan doen, althans aan het begin hebben ze dat gedaan. In de huidige fase hoor je er minder van, reageren ze langzaam en koppelen ze niet altijd evengoed terug wat er*

afgesproken is. Nagenoeg alle participanten (4/5) delen deze mening. Een afgeleide hiervan is het draagvlak dat de infrastructurele ontwikkeling heeft bij de ondernemers, wat niet hoog blijkt te zijn, vermeldt in paragraaf 4.1 (Hertogh et al., 2013). Hieruit valt op te maken dat de gemeente Deventer in de ogen van de aangrenzende ondernemers wat betreft de communicatie naar een belangrijke groep belanghebbenden de kans op een integrale bottom-up ontwikkeling van het gebied, met als katalysator de infrastructurele verbetering laat lopen (Alonso, 1965; Wegener, 2004; Arts, 2007; Jayantha, 2015). Wanneer de ontwikkelende partij meer in samenwerking met de aangrenzende ondernemers naar de behoeften van de ondernemers met betrekking tot de infrastructuur kijkt (Arts, 2007; Heeres et al., 2010), kan zij meer draagvlak onder deze groep belanghebbenden creëren (Hertogh et al., 2013). Vanuit dit grotere draagvlak is het aannemelijker dat deze ondernemers actief gaan (nadenken over) investeren in hun eigen vastgoed, aangezien zij meer vertrouwen hebben in de toekomstsituatie (Heeres et al., 2010; Hertogh et al., 2013). In de huidige situatie zijn verscheidene ondernemers door de mate van communicatie en participatie niet content wat betreft het ontwikkelingsproces, wat geen goede uitwerking heeft op hun visie op de door de gemeente geïnitieerde private ruimtelijke ontwikkeling.

Als onderdeel van het ontwikkelingsproces draagt volgens Arts (2007) en Heeres et al. (2010) naast de communicatie ook de belangenafweging en de 'ontwikkelingscope' van de ontwikkelende partij bij aan de visie die de ondernemers op de gehele ontwikkeling van de weg hebben. Dit blijkt ook uit de meningen van de ondernemers aan de Hanzeweg. Echter zijn de meningen over de belangenafweging binnen de infrastructurele ontwikkeling van de Hanzeweg verdeeld. Zo zijn er ondernemers (2/5) die zich zeer ondergewaardeerd voelen wat betreft hun belangen ten opzichte van die van de gemeente en de overige belanghebbenden, maar ook ondernemers die relatief tevreden zijn (3/5). Zo geeft één van de participanten aan: *'Ik snap wel dat de gemeente een goede doorstroming wil hebben, maar door het beperken van het aantal op- en afritten van de weg en het versmallen van de ventweg komen wij als ondernemers in de knel te zitten met onze bereikbaarheid'*. Er is met uitzondering van enkele ondernemers dus wél begrip voor de situatie waar de gemeente zich in bevindt, maar vinden de participanten dat de gemeente communicatief gezien nalatig is. Wanneer de gemeente de belangen van de ondernemers beter zou afwegen door duidelijke communicatie (Hertogh et al., 2013), en participatie van de aangrenzende ondernemers, geven de ondernemers aan zich meer gemotiveerd te voelen om zelf actief geld en/of tijd in de gebiedsontwikkeling te steken. Waar nu de gemeente vooral een 'inside out' (A) ontwikkelingsbenadering hanteert, had men door meer 'outside in' (B) naar het gebied en haar behoeften te kijken beter kunnen samenwerken met de ondernemers aan een integrale ontwikkeling van het gehele gebied (figuur 4.2) (Heeres et al., 2010).



Figuur 4.2: uitgevoerde (A) en door aangrenzende ondernemers gewenste (B) ontwikkelingsscope van de gemeente Deventer. Aangepast situatiespecifiek model met als bron Heeres et al. (2010).

De gemeente Deventer geeft in haar beleidsdocumenten (2015B; 2015C) aan dat één van de vier doelen van de verbetering van de Hanzeweg het initiëren van bottom-up ruimtelijke ontwikkelingen rondom dit infrastructurele traject is. Heeres et al. (2010) en Van Twist (2003) geven aan dat voor een algehele gebiedsontwikkeling de samenwerking tussen publieke en private partijen van belang is, hetgeen in de situatie van de Hanzeweg zou betekenen dat de gemeente de aangrenzende ondernemers actief moet sturen (Huxley, 2000; Hopkins, 2010),



begeleiden en activeren in het doen van investeringen in hun vastgoed. Volgens de ondernemers kan binnen de infrastructurele ontwikkeling van de Hanzeweg op dit gebied een hoop winst behaald worden. De gemeente heeft in de verschillende gesprekken die zij met de ondernemers heeft gehad voorafgaand aan het uitwerken van de plannen voor de infrastructurele verbetering met hen gesproken over de bottom-up upgrading van hun private ruimten, maar is hier in een later stadium niet meer actief op teruggekomen. Zo geven meerdere ondernemers aan serieus nagedacht te hebben over een eventuele vastgoedinvestering, echter voelden zij zich erg op zichzelf staand in deze door de gemeente geïnitieerde ontwikkeling, waar volgens Heeres et al. (2010) en Hertogh et al. (2013) samenwerking, sturing en communicatie belangrijke ontwikkelingsaspecten zijn. Zo geeft één van de participanten aan: *'De vraag is wie die kar dan moet trekken, aangezien de gemeente het bij de ondernemers neerlegt met de insteek dat zij juridische ruimte biedt, alleen zelf geen geld voor investeringen heeft. Er wordt door de gemeente te veel gebruik gemaakt van de woorden mits, maar en misschien, wat het vertrouwen van de ondernemers in de gemeente niet ten goede komt'*. Om de ondernemers actief te stimuleren in het doen van private vastgoedinvesteringen zou de ontwikkelende partij volgens Huxley (2000) en Hertogh et al. (2013) meer met hen in gesprek moeten gaan om te kijken wat deze twee partijen concreet voor elkaar kunnen betekenen en wat zij zodoende van elkaar nodig hebben. Door de ondernemers meer te laten participeren in het ontwikkelingsproces kunnen er meer en effectievere positieve resultaten behaald worden (Van Twist, 2003; Heeres et al., 2010).

Uit het onderzoek blijkt dat de gemeente Deventer wel aanstuurt op de door haar beoogde bottom-up upgrading van het gebied, maar dat de aanpak van gemeente effectiever kan. Een advies dat één van de participanten voor de gemeente heeft is: *'Dat de gemeente heel duidelijk moet zijn over wat er wel en wat er niet mogelijk is in het gebied. Ik heb nu het idee dat er nog te veel grijs gebied is over wat wel en niet kan, waardoor investeringen van tijd en geld uitblijven. En daarnaast een inspirator-rol innemen door actief mee te denken met de ondernemers. En randvoorwaarden scheppen'*. Volgens de ondernemers kan de gemeente beginnen met het verbeteren van haar communicatie (Hertogh et al., 2013), zodat er duidelijke afspraken gemaakt kunnen worden en beide partijen elkaar kunnen helpen om de efficiëntie van de gehele ontwikkeling rond de Hanzeweg te bevorderen (Heeres et al., 2010). Echter, voordat er grootschalige private vastgoedinvesteringen gedaan worden zijn de ondernemers van mening dat de infrastructuur ten dienste moet staan aan het gebied en niet andersom ('gebiedsontwikkelings' benadering in plaats van de 'context-gevoelige' benadering), zoals de ruimtelijke ontwikkeling op dit moment ingestoken is (Innes, 2004; Heeres et al., 2010).

5. Conclusie & aanbevelingen

5.1. Conclusie

Dit onderzoek trachtte de volgende hoofdvraag te beantwoorden: *Hoe kan een infrastructurele verbetering invloed hebben op een bottom-up gebiedsontwikkeling van het omliggende gebied?*

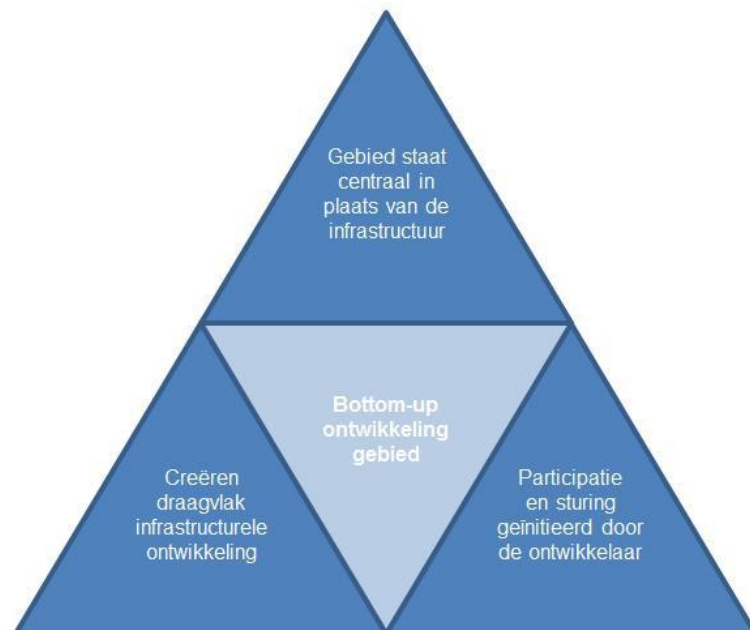
Het initiëren van ruimtelijke ontwikkeling door middel van het verbeteren van een infrastructureel traject begint bij het creëren van meerwaarde en zodoende draagvlak bij de eventuele investeerders (Innes, 1998; Arts, 2007; Hertogh et al., 2013). Een doorslaggevende factor in een bottom-up ruimtelijke ontwikkeling is het waardeoordeel dat door de ondernemers aan het gebied gegeven wordt aan de hand van de ontwikkeling (Alonso, 1965; Wegener, 2004). Indien de ondernemers de meerwaarde van private investeringen niet inzien geven zij aan hier geen geld en/of tijd in te steken. Ondanks dat de ondernemers van de Hanzeweg de infrastructurele ontwikkeling een vooruitgang vinden, omdat de uitstraling van de weg zal verbeteren zijn, zij door onzekerheid over de bereikbaarheid van hun panden en door gebrekkige communicatie (Hertogh et al., 2013), terughoudend in het plannen van vastgoedinvesteringen. Volgens Innes (1998) zien de ondernemers door gebrekkige communicatie en participatie in het ontwikkelingsproces de meerwaarde van de infrastructurele verbetering voor het gebied onvoldoende in. Zo geven de ondernemers aan dat een ontwikkelende partij die een bottom-up upgradering van een gebied wil initiëren zich op het gebied van communicatie open en actief moet opstellen. Het betreffende overheidsorgaan moet de ondernemers/investeerders activeren, sturen, helpen en laten participeren in de gehele ruimtelijke ontwikkelopgave, waardoor er draagvlak, efficiëntie en effectiviteit in het proces ontstaat (Innes, 1998; Huxley, 2000; Heeres et al., 2010; Hopkins, 2010; Hertogh et al., 2013). Omdat de gemeente te veel gefocust is op het verwezenlijken van haar persoonlijke infrastructurele doelen (inside-out) heeft zij te weinig draagvlak bij de ondernemers gecreëerd (Heeres et al., 2010; Hertogh et al., 2013). Zo worden zij geen van allen door de infrastructurele verbetering getriggerd om (grootschalig) te investeren in hun vastgoed (Wegener, 2004).

Contrastrerend met hun terughoudendheid is hun visie op gezamenlijke particuliere vastgoedinvesteringen in het gebied. Mocht een groot deel van de ondernemers investeren in hun vastgoed ten behoeve van een algehele upgradering van het gebied, geven de ondernemers aan dat zij dit als een toegevoegde waarde voor het gebied zouden zien en dit eventueel ook tot private investeringen van hen zou kunnen leiden (Martinez, 1991; Wegener, 2004). Een kanttekening hierbij is dat de ondernemers enkel indirect door de verbetering van de infrastructuur worden getriggerd om te investeren in hun vastgoed. Zij baseren hun investeringen niet op een hoger waardeoordeel van hun vastgoed, om door middel van een investering waardevermeerdering in hun vastgoed te creëren. Zij baseren hun investeringen op bedrijfsresultaten. Mocht de verbetering van de bereikbaarheid en uitstraling leiden tot meer klandizie en zodoende meer winst, dan zouden zij de overweging maken om eventueel in hun huisvesting te investeren. Dit kan als een afgeleide van de infrastructurele verbetering gezien worden, maar de ondernemers geven expliciet aan dat een verbetering van de bedrijfsresultaten hierin leidend is (Wegener, 2004; Hansen; 2007).

5.2. Aanbevelingen

Voor een ontwikkelende partij die door middel van een infrastructurele ontwikkeling een bottom-up gebiedsontwikkeling wil initiëren geldt dat zij zich niet enkel op de infrastructuur moet richten, maar meer vanuit het gebied en haar behoeftes naar de infrastructuur moet kijken (Innes, 2004; Heeres et al., 2010). Het gebied moet het uitgangspunt in de ontwikkeling zijn en vanuit deze gedachte zijn communicatie, participatie en sturing drie belangrijke 'ontwikkelingstools' (Hertogh et al., 2013). Door betere communicatie en meer participatie in het ontwikkelingsproces kan er meer draagvlak onder de betrokken

ondernemers ontstaan voor het infrastructurele deel van de ontwikkeling. Wanneer een ontwikkelende partij de vastgoedeigenaren door middel van een infrastructurele ontwikkeling wil activeren in het doen van private vastgoedinvesteringen is het van belang dat deze ondernemers de meerwaarde van deze infrastructurele verbetering voor hun bedrijf inzien. Wanneer zij deze meerwaarde onderkennen zijn zij eerder geneigd om te investeren in hun vastgoed dan wanneer zij de toegevoegde waarde van de ontwikkeling voor hun bedrijf niet onderkennen. De ontwikkelende partij moet samen met de ondernemers uit het gebied kijken hoe zij elkaar kunnen helpen en sturen in het verbeteren van het gebied met als onderdeel daarvan de infrastructuur (Innes, 1998; Huxley, 2000; Van Twist et al., 2003; Heeres et al., 2010; Hopkins, 2010; Hertogh et al., 2013). Uit dit onderzoek kan men leren dat binnen infrastructurele projecten die een bottom-up gebiedsontwikkeling beogen te initiëren de ontwikkelende partij zodoende actief dient aan te sturen op de drie speerpunten weergegeven in figuur 5.1.



Figuur 5.1: speerpunten (donkerblauw) in het initiëren van bottom-up ruimtelijke ontwikkeling door middel van een infrastructurele verbetering (Wiggers, 2016)

5.3. Discussie

Een kanttekening op het onderzoek is de relatief kleine populatie ($N=12$). Hierdoor is er een situatiespecifiek onderzoek ontstaan en is de generaliseerbaarheid in mindere mate aanwezig. Daarnaast was het bepalen van de relatie tussen de infrastructurele ontwikkeling en private gebiedsontwikkeling lastig, omdat het proces nog niet afgerond was. Toekomstig onderzoek ná afronding van de infrastructurele ontwikkeling met een grotere populatie zou daardoor van meer toegevoegde waarde kunnen zijn.

Terugkijkend op het onderzoeksproces zie ik dat het op orde hebben van het theoretisch kader zeer belangrijk is. In het vervolg zal ik vanuit de wetenschappelijke literatuur meer informatie inwinnen, zodat er een diepgaander onderzoek uit voortvloeit wat breder inzetbaar kan zijn in andere situaties. Daarnaast ben ik te snel begonnen met het schrijven van de verschillende thesis onderdelen en heb ik het maximaal aantal woorden hierbij te weinig in acht genomen, waardoor ik aan het eind van het proces een groot deel van mijn bachelorthesis moest herzien. Uiteindelijk was het schrijven van deze thesis voor mij een enorme uitdaging, maar ik heb er heel veel van geleerd wat ik mee neem in het schrijven van mijn masterthesis.



Literatuurlijst

Alonso, W. (1965). Location and land use. Cambridge: Harvard University Press. Baum-Snow, N., & Matthew, K. H. (2000). The effects of new public projects to expand urban rail transit. *Journal of Public Economics*, 77(2), 241-263

Architectenweb. (2015, 27 februari). *Gemeente blijft veel geld verliezen op grond*. Geraadpleegd op 10-05-2016 via: http://www.architectenweb.nl/aweb/redactie/redactie_detail.asp?iNID=36372

Arts, J. 2007, *Nieuwe wegen? Planningsbenaderingen voor duurzame infrastructuur*. Geraadpleegd via: https://www.rug.nl/staff/e.j.m.m.arts/64ah40_oratie_arts.pdf

Buitelaar, E., Segeren, A., Kronberger, P. (2008). *Stedelijke transformatie en grondeigendom*. Rotterdam, NAI uitgevers.

Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010). *Key Methods in Geograpgy* (2 ed.). London: SAGE publications.

De Stentor (2015, 03 juli). *Ontwerp Hanzeweg in grote lijnen gereed*. Geraadpleegd op 08-03-2016 via: <http://www.destentor.nl/regio/deventer/ontwerp-hanzeweg-in-grote-lijnen-gereed-1.5052533>

Economisch instituut voor de bouw (2012), *Stedelijke ontwikkeling en infrastructuur*. Amsterdam: Desktop publishing.

Gemeente Deventer (2013). *Beleidskader verkeer en vervoer samenvatting van het Deventer verkeers- en vervoerbeleid*. Geraadpleegd op 08-03-2016 via: <http://www.deventer.nl/leven/verkeer-vervoer/verkeer-vervoer/beleidskader-vv-jan-2013-2>

Gemeente Deventer (2014A, 04 november). *Hanzeweg*. Geraadpleegd op op 08-03-2016 via: <http://openbareruimte.deventer.nl/groot-onderhoud/lopende-projecten/hanzeweg-1>

Gemeente Deventer (2014B). *Presentatie Hanzeweg november 2014*. Geraadpleegd op 08-03-2016 via: <http://openbareruimte.deventer.nl/groot-onderhoud/lopende-projecten/hanzeweg-1>

Gemeente Deventer (2015C). *Implementatiestrategie 'Grijp je kans!'*. Geraadpleegd op 08-03-2016 via: <http://openbareruimte.deventer.nl/groot-onderhoud/lopende-projecten/hanzeweg-1>

Gemeente Deventer (2015A, februari). *Nieuwsbrief Hanzeweg - februari 2015*. Nieuwsbrief gemeente Deventer, pp. 1-2. Geraadpleegd op 08-03-2016 via: <http://openbareruimte.deventer.nl/groot-onderhoud/lopende-projecten/hanzeweg-1>

Gemeente Deventer (2015B). *Schetsontwerp Hanzeweg juni 2015*. Geraadpleegd op 08-03-2016 via: <http://openbareruimte.deventer.nl/groot-onderhoud/lopende-projecten/hanzeweg-1>

Hansen, W. G. (2007). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), 73-76.

Hayashi, Y., Isobe, T., Tomita, Y., 1986. Modeling the long-term effects of transport and land-use policies on industrial locational behavior – a discrete choice model system. *Reg. Sci. Urban Econ.* 16, 123–143.



Heeres, N., Tillema, T. & Arts, J. (2010). From line towards area-oriented approaches in road infrastructure planning: a historical analysis and international perspective. *Transport Policy*, 2012(24), 148-158.

Hertogh, M.J.C.M. & Westerveld, E. (2013) De veilige illusie van de beheersbaarheid - Management en organisatie van infrastructuurprojecten. *Management & Organisatie*, 2013(2), 22-35.

Hopkins, D. (2010). The emancipatory limits of participation in planning: equity and power in deliberative plan-making in Perth, Western Australia. *Town Planning Review*, 81(1), 55-81.

Huxley, M. (2000). The limits to communicative planning. *Journal of planning education and research*, 19(4), 369-377.

Innes, J. E. (1998). Information in communicative planning. *Journal of the American Planning Association*, 64(1), 52-63.

Innes, J. E. (2004). Consensus building: Clarifications for the critics. *Planning theory*, 3(1), 5-20.

Jansen, D. (2010) *De waarde van een vestigingslocatie, in een wereld van stromen en netwerken*. Utrecht: Universiteit Utrecht.

Jayantha W. M., Tsun Ip Lam P. & Mei Lai Chong S (2015). The impact of anticipated transport improvement on property prices: A case study in Hong Kong. *Habitat International* 49 (2015) 148-156

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010) *Infrastructuur en economische structuurversterking*. KiM-10-A06. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Martinez, F.J. (1991) Transport investments and land values interaction: the case of Santiago City. In: *Proceedings of the PTRC Summer Annual Meeting*, 45-58. PTRC, London

Twist, M.J.W. van, ten Heuvelhof, E.F., Kastelein, N. & Hertogh, M.J.C.M. (2003). *N201, Van een eenvoudige wegomlegging tot bestuurlijke gordiaanse knoop*. Delft: Connekt

Vereniging van Universiteiten. (2014). *De Nederlandse Gedragscode Wetenschapsbeoefening*. Geraadpleegd op 28-03-2016 via: [http://www.vsnunl.nl/files/documenten/Domeinen/Onderzoek/Code_wetenschapsbeoefening_2004_\(2014\).pdf](http://www.vsnunl.nl/files/documenten/Domeinen/Onderzoek/Code_wetenschapsbeoefening_2004_(2014).pdf)

Wegener, M. (2004). H9: OVERVIEW OF LAND-USE TRANSPORT MODELS. In D. A. Hensher, & K. Button (Red.), *Transport Geography and Spatial Systems. Handbook 5 of the Handbook in Transport* (pp. 127-146). Kidlington, United Kingdom: Pergamon/Elsevier Science.

Bijlagen

Bijlage 1: huidige en toekomstige situatie Hanzeweg (Gemeente Deventer, 2015B)



Bijlage 2: huidige onoverzichtelijke situatie Hanzeweg.







Bijlage 3: interviewopzet verbreding Hanzeweg Deventer

introductie

Allereerst hartelijk dank voor de mogelijkheid om u te interviewen over de verbreding van de Hanzeweg door de gemeente Deventer geïnitieerde mede ontwikkelingen. Ik ben Robbert Wiggers, volg momenteel het Pre-master programma Real Estate Studies aan de (Rijks)Universiteit Groningen en ben benieuwd naar het verloop van het zojuist genoemde proces. Er zal zorgvuldig omgegaan worden met de door u verstrekte informatie en u kunt mij ten alle tijde een e-mail sturen om mij te vragen om wijzigingen aan te brengen in de eerder door u verstrekte informatie. Ik zou u echter wel willen vragen of het goed is dat ik het interview opneem, zodat ik het vervolgens ook correct kan verwerken en er geen stellingen in de uitwerking komen te staan waar u zich niet in kunt vinden.

1. Introvragen (achtergrondinformatie participant):

- 1.1. Kunt u mij wat vertellen over de oorsprong van uw bedrijf?
- 1.2. Hoelang bent u al gevestigd aan de Hanzeweg in Deventer?
- 1.3. Wat zijn de dagelijkse werkzaamheden waar u/uw bedrijf zich mee bezig houdt?
- 1.4. Hoe is een goed functioneren van de Hanzeweg belangrijk voor uw bedrijf?

2. Hoofdvragen (inhoudelijke informatieve onderzoek):

- Infrastructurele verbetering

- 2.1. Wat vindt u van de verbreding van de hanzeweg?
 - Noodzaak/toegevoegde waarde?
 - Besluitvorming/inspraak?
 - Belangenafweging?
- 2.2. Hoe denkt u dat de verbreding van de Hanzeweg bijdraagt aan een waardevermeerdering voor het aangrenzende gebied?

- Private investeringen

- 2.3. Wat betekent de verbreding van de Hanzeweg voor u al ondernemer of voor uw bedrijf?
 - Denkt u dat dit voor andere ondernemers in het gebied hetzelfde is?
- 2.4. Hoe wordt u door deze infrastructurele ontwikkeling geactiveerd om te investeren in uw eigen vastgoed?
 - Waarom?
 - Wanneer?
- 2.5. Wat zijn voor u de doorslaggevende factoren als het gaat om wel of niet investeren in uw eigen vastgoed naar aanleiding van de verbreding van de Hanzeweg?
- 2.6. Wat denkt u dat de toegevoegde waarde van de individuele investeringen is die door de aangrenzende ondernemers in hun eigen vastgoed gedaan worden?

- Ontwikkelingsproces



2.7. Hoe wordt u als aangrenzende ondernemer geïnspireerd en aangezet tot het doen van investeringen in uw eigen vastgoed naar aanleiding van de verbetering van de Hanzeweg?

2.8. Hoe denkt u dat de bottom-up ontwikkeling van een gebied zoals het ontwikkelingsgebied rond de Hanzeweg het beste aangepakt kan worden?

→Wie doet wat?

→Wie betaalt wat?

3. Afsluitende vragen (eventuele toevoegingen/ verzoeken):

- Toekomst

3.1. Hoe ziet u de toekomst van uw onderneming en de directe omgeving in, wanneer de verbreding en verbetering van de Hanzeweg voltooid is?

3.2. Als u rond dit onderwerp één tip en één top aan de gemeente Deventer mocht geven met het oog op haar handelen, wat zouden deze tip en top dan zijn?

3.3. Zijn er nog andere aspecten binnen dit thema rond de ontwikkeling van de Hanzeweg die u graag kwijt wilt ten behoeve van dit onderzoek?

Afsluiting

Dit was het interview, voor nu hartelijk dank voor uw medewerking, mocht u nog vragen of opmerkingen hebben dan hoor ik dat graag en wanneer mijn thesis af is kom ik hem persoonlijk bij u langsbrengen.



Bijlage 4: coderingsschema

THEMA

CODE

ACHTERLIGGENDE THEORIE

1. Infrastructurele verbetering

(Arts, 2007; KIM, 2010; Wegener, 2004; Alonso, 1965; Jayantha et al., 2015)

- 1A.** Goed functionerende infrastructuur?
- 1B.** Noodzaak verbetering infrastructuur
- 1C.** Betekenis infrastructurale ontwikkeling (bedrijf)
- 1D.** Waardevermeerdering gebied

2. Private investeringen

(Arts, 2007; Hansen, 2007; Wegener, 2004)

- 2A.** Infrastructurele ontwikkeling → investeringen
- 2B.** Toegevoegde waarde private investeringen

3. Ontwikkelingsproces

(Arts, 2007; Heeres et al., 2010; Hertogh et al., 2013; Hopkins, 2010; Huxley, 2000; Innes, 1998;2004; Van Twist, 2003)

- 3A.** Communicatie infrastructurale ontwikkeling
- 3B.** Belangenafweging
- 3C.** Initiëren door gemeente
- 3D.** Hoe bottom-up ontwikkelen?

4. Toekomst onderneming

- 4A.** Vooruitzicht

Het coderingsschema is met behulp van Microsoft Word gemaakt en vervolgens gebruikt om een structuur in de resultaten aan te brengen om zodoende tot een goede analyse te kunnen komen.



Bijlage 5: participanten informatie

Informatieblad interview

Beste Hanzeweg ondernemer,

Ten eerste zal ik mij even aan u voorstellen. Ik ben Robbert Wiggers, volg op dit moment de pre-master Real Estate Studies (Vastgoedkunde) aan de Rijksuniversiteit Groningen en ben binnen deze pre-master bezig met een onderzoek voor mijn Bachelorthesis. Binnen mijn onderzoek zou u mij enorm helpen wanneer u als aangrenzende ondernemer aan de Hanzeweg uw visie aan mij kenbaar maakt door middel van een kort interview.

Ten tweede dank voor de interesse in mijn onderzoek. Het onderzoek gaat over de verbreding van de Hanzeweg en de door de gemeente Deventer geïnitieerde ruimtelijke ontwikkeling door middel van de verbreding van deze weg. Eén van de vier doelen die de gemeente Deventer heeft opgesteld voor de verbreding van de Hanzeweg is het inspireren en activeren van de aangrenzende bedrijven om naar aanleiding van de betere bereikbaarheid en het betere straatbeeld zelf ook tijd en/of geld in hun eigen vastgoed te investeren (zie bijlage 2). Dit alles met als doel een totale 'upgrading' van het gebied. Binnen dit onderzoek ben ik benieuwd naar uw mening en visie ten opzichte van deze door de gemeente Deventer geïnitieerde ruimtelijke upgrading.

Ten derde ontvangt u dit informatieblad van mij om u op de hoogte te stellen van de rechten en plichten die u als participant heeft. Graag zou ik wat informatie van u verkrijgen om te analyseren of een dergelijke door de gemeente toegepaste procedure (verbeteren Hanzeweg) in een praktijksituatie correspondeert met de theorie. Waarin een verbetering van infrastructuur zou moeten leiden tot private investeringen in omliggende gebied. Alvorens het interview afgenomen wordt wil ik u vragen akkoord te gaan met het bijgevoegde toestemmingsformulier, leest u dit voor het interview eens door, dan bent u goed op de hoogte van al uw rechten die u als respondent heeft en de procedure van het interview.

Tot slot wil ik u graag de relevantie van dit onderzoek uitleggen. Zoals ik net al aangaf zou u mij enorm helpen indien u deel zou willen nemen aan dit onderzoek, maar daarnaast kan het onderzoek ook erg relevant zijn voor de gemeente Deventer én u als ondernemer! De gemeente Deventer kan namelijk een hoop leren van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsvormen als deze, waar de resultaten van dit onderzoek enorm bij kunnen helpen. Maar ook u als belangrijke speler in de geïnitieerde ontwikkeling bent door middel van de resultaten goed op de hoogte van de mening en visie van uw directe burens, wat u kan helpen in het nemen van eventuele investeringsbeslissingen.

Hoe lang duurt het gesprek?

Indien u op de hoogte bent van de zojuist door mij geschetste situatie hoeft u zich niet voor te bereiden op het gesprek, het gaat immers om uw eigen mening/visie. Het gesprek zal ongeveer 30 minuten duren.

Wat gebeurt er met uw gegevens?

Het gesprek zal worden opgenomen met een audiorecorder. Er wordt vertrouwelijk met uw gegevens omgegaan; alle persoonlijke informatie wordt verwijderd. Mijn begeleiders G. van Campenhout en L. Kapinga hebben ook toegang tot uw gegevens.

Toestemmingsformulier

Voor ons gesprek zal ik u vragen een toestemmingsformulier wilt ondertekenen.



Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit onderzoek dan hoor ik dat graag van u, u kunt mij bereiken door middel van de volgende contactgegevens.

Contactgegevens

Robbert Wiggers
Rijksuniversiteit Groningen
Student nr: S3018806
@: r.j.wiggers@student.rug.nl
Tel: 06-25400104

Met vriendelijke groet,

Robbert Wiggers

Bijlagen:

Toestemmingsformulier interview

'Quotes' gemeente Deventer over geïnitieerde ruimtelijke ontwikkeling



Toestemmingsformulier onderzoek 'Verbreding Hanzeweg'

Ik heb het informatieblad over het onderzoek 'Verbreding Hanzeweg' gelezen. Ik heb aanvullende vragen kunnen stellen en deze vragen zijn duidelijk beantwoord. Ik had genoeg tijd om te beslissen of ik mee wilde doen aan dit onderzoek.

Ik weet dat meedoen volledig vrijwillig is. Ik weet dat ik op ieder moment kan beslissen om een vraag niet te beantwoorden, toch niet mee te doen of om het interview of de opname van het interview af te breken en weet dat ik hier geen reden voor hoeft te geven. Daarnaast weet ik dat ik de gegeven informatie ten allen tijde kan wijzigen of terugnemen. En ik kan als respondent het uitgewerkte interview opvragen bij de onderzoeker.

Ik ben er van op de hoogte dat de mensen die in het informatieblad genoemd staan mijn gegevens in kunnen zien ten behoeve van leerdoeleinden.

Ik geef hierbij toestemming om de door mij verstrekte informatie te gebruiken voor de doeleinden die in het informatieblad genoemd zijn.

Ik ga hierbij akkoord met de rechten en plichten die ik als respondent heb, ik ga akkoord met het opnemen van het interview ten behoeve van de uitwerking er van en doe daarbij mee aan dit onderzoek.

Naam respondent:.....

Namens bedrijf:.....

Handtekening respondent:.....

Datum: ___/___/2016

Ik als onderzoeker verklaar hierbij dat ik deze deelnemer volledig heb geïnformeerd over het genoemde onderzoek en zijn of haar rechten en plichten.

Als er tijdens het onderzoek informatie bekend wordt die de toestemming van de deelnemer zou kunnen beïnvloeden, dan breng ik hem of haar daarvan alvorens op de hoogte.

Naam onderzoeker: Robbert Wiggers

Handtekening onderzoeker:.....

Datum: ___/___/2016



‘Quotes’ gemeente Deventer

“De gemeente en haar partners zien het project niet alleen als ‘wegwerkzaamheden’, maar ook als katalysator voor de economische ontwikkeling en up-grading van aangrenzende gebieden.” (Gemeente Deventer, 2015C)

“De locaties Alma, Wolff en Stamacon kunnen los van elkaar ontwikkeld worden. De eigenaren kunnen dat zelf doen of in samenwerking met anderen.” (Gemeente Deventer, 2015C)

“Deventer is koploper in uitnodigingsplanologie. De stadsaszone is daarom in de eerste plaats een uitnodiging richting partners om economische, ruimtelijke en maatschappelijke initiatieven te ontplooiën.” (Gemeente Deventer, 2015C)

“Gemeente en provincie investeren in een stoer en hoogwaardig wegprofiel. Zij dagen private eigenaren uit om op hun kavel hetzelfde te doen, zeker in de ontwikkelstrook langs de 2e havenarm.” (Gemeente Deventer, 2015C)

“In het Ontwikkelingsplan ‘Ruimte voor ideeën’ zijn de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkelingen geschetst. Het plan stoelt op vijf ambities: gewild wonen, erfgoed als inspiratiebron, de ontdekking van de haven, werken in de stad en vrijplaats voor ideeën. Het plan presenteert geen eindbeeld, maar is bedoeld om mensen en organisaties in beweging te zetten. De uitwerking is dan ook in handen van de partijen die in het gebied willen investeren.” (Gemeente Deventer, 2015B)

“Om het gebied uitstraling mee te geven werd een inrichtingsplan opgesteld voor de openbare ruimte in de vorm van een aantal ontwerpprincipes. Private eigenaren worden uitgedaagd om op hun kavel hetzelfde te doen.” (Gemeente Deventer, 2015B)