

HERSTRUCTURERING VAN BINNENSTEDELIJKE BEDRIJVENTERREINEN





HERSTRUCTURERING VAN BINNENSTEDELIJKE BEDRIJVENTERREINEN

**EEN ONDERZOEK NAAR DE OORZAKEN VAN VEROUDERING EN DE WENSEN EN
BEHOEFTE VAN ONDERNEMERS OP BINNENSTEDELIJKE BEDRIJVENTERREINEN IN
ZAASTAD**

Linda van der Wal

Rijksuniversiteit Groningen
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen
Master Economische Geografie
Begeleider: Prof. Dr. P.H. Pellenburg
Groningen, 23 januari 2006

• • • • • • • • • •

VOORWOORD

Deze Master thesis is het eindproduct van de Master Economische Geografie. Na mijn studie Economie afgerond te hebben, heb ik ervoor gekozen mijn geografische interesses te verdiepen en de Master Economische Geografie te gaan volgen. Het was precies wat ik ervan verwacht had en spijt heb ik geen moment gehad. Tijdens de Master heb ik veel interesse gekregen in bedrijventerreinen. Ik heb bij de gemeente Zaanstad stage gelopen. Hier heb ik veel kennis over bedrijventerreinen opgedaan. Voor mijn afstudeeronderzoek heb ik in de gemeente Zaanstad ondernemers op binnenstedelijke bedrijventerreinen geïnterviewd. Dit was een erg leuke ervaring. Deze Master thesis is het eindproduct van dit onderzoek.

Ik wil graag een paar mensen bedanken. In het bijzonder Dr. C.J. Pen die me geholpen heeft bij het uitvoeren van mijn onderzoek en alle andere hulp die hij mij heeft geboden. Vanuit de faculteit wil ik mijn begeleider Prof. Dr. P.H. Pellenbarg bedanken voor zijn hulp tijdens het schrijven van de Master thesis. Ook wil ik mijn familie, vriend en vrienden bedanken voor al hun support.

Linda van der Wal
23-01-2006

• • • • •

SAMENVATTING

Veel bedrijventerreinen zijn vandaag de dag verouderd. In veel gevallen gaat het om binnenstedelijke bedrijventerreinen. Onder een binnenstedelijk bedrijventerrein wordt "een door woonbuurten omgeven bedrijfslocatie" verstaan. Dit zijn vaak terreinen van de 2^e generatie, die door de jaren heen in het stedelijke gebied zijn komen te liggen.

In Nederland zijn het voornamelijk de oude industriesteden Tilburg, Enschede en Zaanstad die nog over veel binnenstedelijke bedrijventerreinen beschikken. De toekomst van veel van deze terreinen is onzeker.

De gemeente Zaanstad beschikt over ongeveer 160 hectare binnenstedelijk bedrijventerrein waar in totaal rond de 8.000 banen gehuisvest zijn. Dit komt neer op 16 % van de totale werkgelegenheid. 10 jaar geleden lag het aantal banen nog op bijna 10.000. Door de jaren heen zijn veel bedrijven verhuisd of opgeheven door gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden, klachten van omwonenden of andere redenen. Veel binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad zijn verouderd. Het is wenselijk meer te weten te komen over oorzaken van veroudering en wensen en behoeften van ondernemers, teneinde betere toekomstplannen voor deze binnenstedelijke bedrijventerreinen te kunnen maken. Dit brengt de volgende probleemstelling voort:

Wat zijn de achterliggende oorzaken van veroudering en de wensen en behoeften van ondernemers op binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad.

Het onderzoek is uitgevoerd door literatuurstudie en een eigen gehouden onderzoek onder ondernemers op vier binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad.

De meest voorkomende soorten van veroudering op binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn zowel economische veroudering als structurele veroudering van locatie en pand. Economische veroudering wordt veroorzaakt door veranderende wensen van ondernemers en structurele veroudering is het gevolg van veranderingen in de ruimtelijke structuur. Problemen die veroudering op binnenstedelijke bedrijventerreinen in de hand werken liggen vaak op het gebied van milieu- en geluidsproblemen, slechte bereikbaarheid, te weinig uitbreidingsruimte, incurante bedrijfspanden en slechte uitstraling. De oorzaken en gevolgen hiervan kunnen velerlei zijn. Meestal liggen er ruimtelijke en/of politieke factoren aan ten grondslag en in het ergste geval besluiten bedrijven te verhuizen naar een andere locatie.

Door bedrijventerreinen te herstructureren kan veroudering een halt worden toegevoerd. Herstructurering is echter een langdurig complex proces waar veel belangengroepen in vertegenwoordigd zijn met elk hun eigen wensen en behoeften. Het is van groot belang om ondernemers van begin af aan te betrekken in een herstructureringsproject. Er zijn verschillende vormen van herstructurering. De gekozen vorm hangt van veel factoren af, zoals beleidsdoelstellingen van de gemeente, de wensen van de zittende bedrijven en omwonenden, de financieringsmogelijkheden en de ligging en de eigenschappen van het terrein. De meest voorkomende vormen van herstructurering op binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn revitalisering of herprofilering. Een voorbeeld van herprofilering is functiemenging. De meest drastische vorm van herstructurering is transformatie, waarbij de werkfunctie geheel woonfunctie wordt.

Ten tijde van de stadsvernieuwing was de heersende gedachte dat bedrijven voor overlast zorgden en niet in de woonomgeving thuishoorden. Dit betekende dat veel bedrijven

• • • • •

uitgeplaatst moesten worden naar nieuwere, vaak omliggende bedrijventerreinen. De economische recessie zorgde voor de ommekeer. Er heerste een hoge werkloosheid in de steden en de overheden gaven toe te weinig beleidsmatige aandacht aan bedrijven in steden te hebben gegeven. Binnenstedelijke bedrijventerreinen bieden vaak werkgelegenheid aan de lokale bevolking, hebben een lokale afzetmarkt en houden de wijk levendig. Het beter benutten van deze terreinen leidt tot minder vraag naar nieuwe terreinen aan de rand van steden. Het huidige beleid besteed weinig concrete aandacht aan binnenstedelijke bedrijventerreinen. Het beleid van het Rijk en de provincies zijn voornamelijk gericht op de herstructurering van grote bedrijventerreinen. Alleen in het Grotestedenbeleid is een belangrijk aandeel weggelegd voor het scheppen van economisch vitale steden. Het Grotestedenbeleid heeft als doel de economische structuur en het ondernemersklimaat in de grote steden te verbeteren en versterken.

De gemeente Zaanstad wil in de toekomst de historische mix tussen wonen en werken zoveel mogelijk proberen te behouden. Dit betekent dat de binnenstedelijke bedrijventerreinen deels geherstructureerd zullen moeten worden en zal er daarnaast ook ingezet moeten worden op het stimuleren van culturele en creatieve bedrijvigheid.

Uit het onderzoek kwamen de volgende resultaten:

De voor het onderzoek geselecteerde binnenstedelijke bedrijventerreinen vervullen een lokale functie. Ze produceren voornamelijk voor de lokale afzetmarkt en bieden werkgelegenheid aan voornamelijk lagere en middelbaar geschoolde inwoners uit Zaanstad. De meeste ondernemingen hebben positieve toekomstverwachtingen op het gebied van winst en omzet.

De mate van tevredenheid op de huidige locatie en met het huidige pand is hoog onder de ondervraagde ondernemers. Goede bereikbaarheid, nabijheid van de afzetmarkt, levendigheid en sociale controle van de omgeving zijn vaak genoemde sterke punten. Deze sterke punten maken dan ook dat de meeste ondernemers weer voor een binnenstedelijk bedrijventerrein als vestigingsplaats kiezen indien ze zouden moeten verhuizen.

De voornaamste problemen die zich op de vier onderzochte binnenstedelijke bedrijventerreinen voordoen hebben te maken met aanzicht, ruimtegebruik en ontsluiting. Hierbij valt te denken aan parkeerproblemen, achterstallig onderhoud van de openbare ruimte en leegstand van panden. Op binnenstedelijke bedrijventerreinen komt veel verouderd vastgoed voor. Een ander probleem wat zich in Zaanstad voordoet is de onzekerheid die heerst bij ondernemers over de toekomst van het terrein.

De belangrijkste oorzaak van de problemen ligt in het ontbreken van helder gemeentelijk beleid. Leegstand en uitgestelde investeringen zijn het gevolg. Ook het achterstallig onderhoud is een belangrijke oorzaak van veel problemen. Andere oorzaken zijn toe te schrijven aan ruimtelijke en historische factoren. Het door de jaren heen ingesloten zijn komen te liggen van binnenstedelijke bedrijventerreinen in het stedelijke gebied levert voor veel ondernemers beperkingen op. Te weinig uitbreidingsmogelijkheden is één van de voornaamste beperkingen, wat vaak leidt tot de verhuizing van ondernemingen. Het achtergebleven pand is vaak incurant en het is dan ook moeilijk er een nieuwe eigenaar voor te vinden.

De wensen en behoeften van de ondernemers liggen voornamelijk in het oplossen van de genoemde problemen. Van de ondervraagde ondernemers heeft 1/3 verhuisplannen. Deze uitkomst is opmerkelijk, omdat de meeste ondernemingen aangaven tevreden te zijn op de huidige locatie en met het huidige pand. De voornaamste reden om te willen verhuizen zijn niet de bovengenoemde problemen maar te weinig uitbreidingsmogelijkheden op de huidige locatie in de toekomst of het verouderd zijn van het pand.

• • • • • • • • • •

Het grote lokale belang van de binnenstedelijke bedrijventerreinen vraagt om behoud in de toekomst. De gemeente Zaanstad zal een helder en duidelijk beleid moeten gaan opstellen omtrent de toekomst van haar binnenstedelijke bedrijventerreinen. Helder beleid schept duidelijkheid bij ondernemers. Tevens dienen de genoemde problemen opgelost te worden. Binnenstedelijke bedrijventerreinen dienen hun goede vestigingslocatie te behouden. Om de genoemde problemen op te lossen dient herstructurering plaats te vinden. Herstructurering brengt hoge kosten met zich mee en daarom zullen niet alle binnenstedelijke bedrijventerreinen in de toekomst behouden kunnen blijven.

• • • • •

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	2
SAMENVATTING	3
INHOUDSOPGAVE	6
LIJST MET FIGUREN	8
LIJST MET TABELLEN	9
HOOFDSTUK 1: INLEIDING	10
1.1 Achtergrond	10
1.2 Probleembeschrijving	10
1.2.1 Probleemstelling	11
1.2.2 Doelstelling	11
1.2.3 Vraagstelling	11
1.3 Onderzoeksopzet	12
1.4 Leeswijzer	14
HOOFDSTUK 2: VEROUDERDE BEDRIJVENTERREINEN IN NEDERLAND	15
2.1 Inleiding	15
2.2 Nationale ontwikkeling van bedrijventerreinen	15
2.3 Problemen en oorzaken op verouderde bedrijventerreinen	17
2.3.1 Soorten veroudering	17
2.3.2 Problemen op verouderde bedrijventerreinen	19
2.3.3 Oorzaken van veroudering	21
2.4 Conclusies	22
HOOFDSTUK 3: VEROUDERDE BEDRIJVENTERREINEN BEKEKEN VANUIT INTERNATIONAAL PERSPECTIEF	24
3.1 Inleiding	24
3.2 Industrialisatie Europa en Verenigde Staten	24
3.3 Brownfields	25
3.4 Brownfield beleid over de grens	30
3.4.1 Duitsland	31
3.4.2 Verenigd Koninkrijk	31
3.4.3 Frankrijk	32
3.4.4 Verenigde Staten	32
3.5 Conclusies	33
HOOFDSTUK 4: HERSTRUCTUREREN VAN (BINNENSTEDELIJKE)BEDRIJVENTERREINEN	34
4.1 Inleiding	34
4.2 Herstructurering nader gedefinieerd	34
4.3 Belangengroepen in herstructureringsprojecten	35
4.3.1 Gemeenten	35
4.3.2 Ontwikkelaars	35
4.3.3 Ondernemers	36
4.4 Herstructureringsproces	36
4.4.1 Traject van herstructurering	36
4.4.2 Herstructureringsuitvoering	38
4.4.3 Bottlenecks bij herstructurering	38
4.5 Case studies	39
4.5.1 Tilburg	39
4.5.2 Amsterdam	40
4.5.3 Transformatie	42
4.6 Conclusies	43
HOOFDSTUK 5: BELEID BETREFFENDE (BINNENSTEDELIJKE) BEDRIJVENTERREINEN	44

• • • • •

5.1 Inleiding	44
5.2 Europees beleid	44
5.3 Nationaal beleid	45
5.4 Provinciaal beleid	46
5.5 Regionaal beleid.....	47
5.6 Gemeentelijk beleid	48
5.7 Conclusies	49
HOOFDSTUK 6: BESCHRIJVING PLANGEBIED ZAASTAD	51
6.1 Inleiding	51
6.2 De historie van de Zaanstreek.....	52
6.3 Economische kenmerken van Zaanstad.....	52
6.4 binnenstedelijke bedrijventerreinen in zaanstad	53
6.5 Profielschetsen van de voor het onderzoek geselecteerde binnenstedelijke bedrijventerreinen.....	57
6.5.1 Binnenstedelijk bedrijventerrein Aris van Broekweg.....	58
6.5.2 Binnenstedelijk bedrijventerrein Stationstraat Koog.....	58
6.5.3 Binnenstedelijk bedrijventerrein Dubbele buurt/Zuideinde/Plein 13	59
6.5.4 Binnenstedelijk bedrijventerrein Noordeinde.	60
6.6 Het Ondernemersklimaat in Zaanstad	60
6.7 Conclusies	62
HOOFDSTUK 7: ONDERZOEKSRESULTATEN	64
7.1 Inleiding	64
7.2 Diepte-interviews ondernemers en experts	64
7.3 Uitkomsten interviews	65
7.3.1 Kenmerken geïnterviewde bedrijven	65
7.3.2 Mate van tevredenheid.....	67
7.3.3 Problemen en oorzaken van veroudering.....	68
7.3.4 Wensen en behoeften ondernemers.....	71
7.3.5 De toekomst van binnenstedelijke bedrijventerreinen.....	72
7.4 Conclusies	73
HOOFDSTUK 8: CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	75
8.1 Inleiding	75
8.2 Beantwoording onderzoeksvragen	75
8.3 Aanbevelingen	78
LITERATUURLIJST	79
LIJST MET AFKORTINGEN.....	84
Bijlage I Vragenlijst interviews ondernemers binnenstedelijke bedrijventerreinen.....	85
Bijlage II Interviews voor expert	92
Bijlage III definities van brownfields in Europa	93
Bijlage IV gebiedstyperingen structuurschets.....	95
Bijlage V bedrijventerreinen in de Gemeente Zaanstad.....	98
Bijlage VI Profielschetsen 4 binnenstedelijke bedrijventerreinen	99
Bijlage VII Geïnterviewde bedrijven	108

• • • • •

LIJST MET FIGUREN

Figuur 2.1	Levenscyclus van bedrijventerreinen	18
Figuur 3.1	Definitie van brownfields	25
Figuur 3.2	Brownfield dichtheden voor de EU landen die beschikken over cijfers	29
Figuur 3.3	Een kleine impressie van brownfields	30
Figuur 4.1	Planningsproces herstructureringsproces in stappen	37
Figuur 4.2	Inpasbaarheid bedrijven in een gemengd woonwerk milieu	41
Figuur 6.1	Geografische ligging van Zaanstad	51
Figuur 6.2	Zaanse Molens	52
Figuur 6.3	Verdeling werkgelegenheid over sectoren in 1996	55
Figuur 6.4	Verdeling werkgelegenheid over sectoren in 2005	56
Figuur 6.5	Verdeling vestigingen over sectoren in 1996	56
Figuur 6.6	Verdeling vestigingen over sectoren in 2005	57
Figuur 6.7	Aris van Broekweg	58
Figuur 6.8	Stationsstraat Koog	59
Figuur 6.9	Dubbele buurt/Zuideinde/Plein 13	59
Figuur 6.10	Noordeinde	60
Figuur 7.1	Sectorale verdeling geïnterviewde bedrijven	65
Figuur 7.2	Herkomst klanten en toeleveranciers	66
Figuur 7.3	Meest voorkomende problemen op de onderzochte binnenstedelijke bedrijventerreinen	68

• • • • •

LIJST MET TABELLEN

Tabel 2.1	Aspecten van veroudering op bedrijventerreinen	21
Tabel 2.2	Oorzaken en gevolgen van veroudering op bedrijventerreinen	21
Tabel 2.3	Pushfactoren voor bedrijfsverplaatsingen	22
Tabel 2.4	Pullfactoren voor bedrijfsverplaatsingen	22
Tabel 3.1	Brownfields en geschatte aantal verouderde terreinen in EU landen	27
Tabel 6.1	Werkgelegenheidsaantallen van binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad voor 1996 en 2005	54
Tabel 7.1	Leeftijd geïnterviewde bedrijven	66
Tabel 7.2	Woonplaats werknemers	66
Tabel 7.3	Opleiding werknemers	67
Tabel 7.4	Gebruikte vervoermiddel om naar het werk te gaan	67
Tabel 7.5	Tevredenheid huidige locatie	67
Tabel 7.6	Tevredenheid huidige pand	67
Tabel 7.7	Reden voor vestiging op huidige binnenstedelijke bedrijventerrein	70
Tabel 7.8	Plannen om te verhuizen	71
Tabel 7.9	Voorkeur vestigingslocatie	72
Tabel 7.10	Toekomstverwachting winst en omzet	72
Tabel 7.11	Toekomstverwachting aantal werknemers	72

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1 ACHTERGROND

Bedrijventerreinen zijn van groot belang voor onze economie. In 2002 werkte meer dan 30 procent van de beroepsbevolking op een bedrijventerrein (Louw *et al.* 2004). Er is veel vraag naar nieuwe bedrijventerreinen. Een goede bereikbaarheid, goedkope grond, minder geluidsoverlast en goedkopere voorzieningen maken een bedrijventerrein een ideale locatie voor bedrijven.

De eerste bedrijventerreinen in Nederland werden in de stad en later tegen de stad aangebouwd. Naarmate de stad groeide zijn veel terreinen midden in woongebieden komen te liggen. De stadsvernieuwing uit de jaren 80 heeft als belangrijk doel gehad om het woon- en leefklimaat voor bewoners van oudere stadswijken te verbeteren. Bedrijven zorgen voor overlast en hoorden niet in de woonomgeving thuis. Dit betekende dat veel bedrijven uitgeplaatst moesten worden naar nieuwere bedrijventerreinen.

Gemeenten hebben de laatste decennia meer nieuwe terreinen uitgegeven dan dat er vraag naar was. Dit heeft tot veel regionale verplaatsingen van bedrijven, vanuit vaak binnenstedelijke bedrijventerreinen naar nieuw uitgegeven terreinen geleid. Op binnenstedelijke bedrijventerreinen veroorzaken de verplaatsingen veelal leegstand in de bestaande voorraad wat in vele gevallen tot verpaupering leidt. Het percentage bedrijven op binnenstedelijke locaties is terug gelopen tot 20 % in 1999, tegen een 39 % tien jaar eerder (EIM 1999).

De recessie van de jaren 80 zorgde dat er meer aandacht kwam voor het behoud van kleinschalige bedrijvigheid in de steden. In aanvulling op de stadsvernieuwing kwam het Grotestedenbeleid (GSB). Hierin is een belangrijk aandeel weggelegd voor het scheppen van economisch vitale steden. Bij het Ministerie van Economische Zaken is in de jaren 90 ook een verschuiving van kwantitatief naar kwalitatief beleid opgetreden. Het steeds maar op de markt brengen van nieuwe bedrijventerreinen kan niet eeuwig zo door gaan. Herstructurering en duurzaamheid van bestaande bedrijventerreinen komen hoog op de agenda te staan. Het Rijk heeft de ontwikkelingen van nieuwe terreinen gekoppeld aan het aandeel te herstructureren verouderde terreinen. Echter, met de herstructureringsopgave wil het nog niet erg vlotten. Slechts 30 procent van de herstructureringsopgave is in uitvoering.

1.2 PROBLEMBESCHRIJVING

De herstructurering van verouderde terreinen is nog weinig succesvol. Het huidige tempo waarmee terreinen worden geherstructureerd houdt de veroudering van de voorraad niet bij. Veel projecten verkeren nog in de planfase, omdat gemeenten geen goed beeld hebben hoe het probleem het beste aangepakt kan worden. Een oorzaak hiervan is dat de vraag zich beperkt tot het achterhalen van de belangrijkste problemen op de huidige terreinen. Noodzaak is echter dat ook de oorzaken van veroudering worden opgespoord (Louw *et al.* 2004). Een andere oorzaak is de geringe kennis bij beleidsmakers over de wensen van de ondernemers (EIM 1999). Dit zijn echter belangrijke factoren die bepalend zijn voor locatiekeuzes.

De meeste onderzoeken naar herstructurering zijn gericht op grote bestaande bedrijventerreinen. Onderzoeken naar herstructureringsmogelijkheden op binnenstedelijke bedrijventerreinen blijven beperkt tot enkele onderzoeksbureau rapporten. Zo hebben onder andere Buck consultants voor de gemeente Almere, BRO voor de gemeenten Utrecht, Enschede en Tilburg en Bureau Stedelijke Planning voor Breda onderzoeken verricht naar

• • • • •

toekomstmogelijkheden van binnenstedelijke bedrijventerreinen. Stadsvernieuwing leidde in het verleden vaak tot transformatie van binnenstedelijke bedrijventerreinen naar woningbouw. BRO (1999) concludeert onder andere in haar rapport over ontwikkelingsperspectieven van de binnenstedelijke bedrijventerreinen in Tilburg dat daar op bestaande terreinen een scala aan kleinschalige bedrijven aanwezig is. Sommige terreinen vervullen een broedplaatsfunctie, andere bevinden zich in een meer stabiele fase. De meeste ondernemers zijn er tevreden en driekwart wil graag op de huidige locatie blijven. Deze uitkomst toont aan dat er zeker potentie is voor binnenstedelijke bedrijventerreinen. Binnenstedelijke bedrijventerreinen bieden werk aan vaak de lokale bevolking, houden de wijk levendig en door het goed benutten van deze terreinen leidt dit tot minder vraag naar nieuwe terreinen aan de rand van steden. Er dient meer en dieper onderzoek te worden uitgevoerd naar de potentie van binnenstedelijke bedrijventerreinen waarbij de wensen en behoeften van ondernemers duidelijker naar voren moeten komen teneinde tot betere herstructureringsplannen te komen.

1.2.1 Probleemstelling

Wat zijn de achterliggende oorzaken van veroudering en wat zijn de wensen en behoeften van ondernemers op de binnenstedelijke bedrijventerreinen in de gemeente Zaanstad?

Volgens de definitie van de gemeente Tilburg (2003) wordt onder een binnenstedelijk bedrijventerrein "een door woonbuurten omgeven bedrijfslocatie" verstaan. De gemeente Zaanstad beschikt over veel binnenstedelijke bedrijventerreinen en is in Nederland alleen vergelijkbaar met industriesteden zoals Enschede en Tilburg. Voor de gemeente Zaanstad zijn de binnenstedelijke bedrijventerreinen van aanzienlijk economisch belang. Deze terreinen herbergen ongeveer 8000 banen, wat neer komt op 16% van de totale werkgelegenheid. Veel terreinen zijn verouderd en staan onder druk van woningbouwplannen. Veel inhoudelijke kennis over deze terreinen is er op dit moment nog niet. Het is daarom van wezenlijk belang om meer en beter inzicht te krijgen in de problemen die zich daar afspelen, de achterliggende oorzaken daarvan in kaart te brengen en de toekomstige wensen en behoeften van ondernemers te weten te komen.

1.2.2 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om beter inzicht te verkrijgen in de achterliggende oorzaken van veroudering en de wensen en behoeften van ondernemers. Deze kennis dient als input bij het maken van duidelijke toekomstplannen voor deze terreinen. De gemeente wil een duidelijke profilering/segmentering aan de binnenstedelijke bedrijventerreinen geven. Het moet voor ondernemers, woningcorporaties, projectontwikkelaars en omwonenden duidelijk worden welke binnenstedelijke bedrijventerreinen in de toekomst behouden blijven, wat voor herstructurering daar eventueel gaat plaatsvinden en welke terreinen in de toekomst in aanmerking komen voor woningbouw. Ondernemersonderzoek en literatuurstudie moeten leiden tot beter inzicht in deze binnenstedelijke bedrijventerreinen en als input dienen bij het opstellen van toekomstplannen voor deze terreinen.

1.2.3 Vraagstelling

Om de probleemstelling te kunnen beantwoorden zal eerst een antwoord gevonden moeten worden op de volgende deelvragen.

- ❖ Wat zegt de nationale literatuur over verouderde (binnenstedelijke) bedrijventerreinen?

• • • • •

- ❖ Wat zegt de (inter)nationale literatuur over verouderde (binnenstedelijke) bedrijventerreinen?
- ❖ Wat zijn de kenmerken van de binnenstedelijke bedrijventerreinen in Nederland en in de gemeente Zaanstad?
- ❖ Wat wordt onder herstructurering verstaan?
 - Welke vormen vallen te onderscheiden
 - Hoe verloopt het herstructureringsproces?
 - Wat zijn de belangengroepen in herstructureringsprojecten?
 - Wat zijn de herstructureringsmogelijkheden voor (binnenstedelijke) bedrijventerreinen
- ❖ Wat voor beleid bestaat er met betrekking tot binnenstedelijke bedrijventerreinen op nationaal, regionaal en gemeentelijk niveau?
- ❖ Welke financiële middelen zijn er beschikbaar vanuit de gemeente, provincie en Rijk voor modernisering/herstructurering van binnenstedelijke bedrijventerreinen?
- ❖ Wat zijn de problemen, oorzaken daarvan, en wensen en behoeften van de ondernemers op de binnenstedelijke bedrijventerreinen?
- ❖ Hoe denken de geïnterviewde experts over de toekomst van binnenstedelijke bedrijventerreinen?

1.3 ONDERZOEKSOPZET

Het onderzoek bestaat uit zowel literatuurstudie als empirisch onderzoek. De aard van het uit te voeren onderzoek is verklarend. Het onderzoek zal voort borduren op de constatering dat er zich problemen voordoen op de binnenstedelijke terreinen in de gemeente Zaanstad. Meer onderzoek is nodig om de potentie van de huidige 160 hectare binnenstedelijke bedrijventerreinen die zich in Zaanstad bevinden in kaart te brengen (Gemeente Zaanstad 2005). Het doel is dieper in te gaan op deze problemen en ook doelgericht uitspraken te kunnen doen over toekomstige oplossingsrichtingen.

De verzamelde secundaire data zullen een beter inzicht geven in de bestaande situatie met betrekking tot vestigingslocatie keuzes, herstructurering van bedrijventerreinen, beleid betreffende locaties etc. Herstructureringsnota's en een onderzoeksbureau rapport zullen gebruikt worden als case studie materiaal.

De primaire data voor het empirische onderzoek zijn verzameld door het afnemen van interviews met ondernemers op vier gekozen binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad. Om te voorkomen dat het onderzoek teveel van één kant belicht zal worden, zijn ook interviews gehouden met enkele experts op het gebied van bedrijventerreinen.

Het houden van interviews op alle 29 binnenstedelijke bedrijventerreinen van Zaanstad is voor dit onderzoek onbegonnen werk. Van de 29 binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn daarom vier terreinen gekozen waarop het onderzoek uitgevoerd zal worden. De keuze van de vier terreinen is als volgt geschied. Ten eerste zijn alle zes terreinen waar één grote onderneming actief is uitgesloten. Deze ondernemingen hebben vaak al contact met een persoon bij de gemeente. In gevallen waar dit niet zo is, zal zeer binnenkort iemand van de gemeente contact opnemen en de problemen, wensen en behoeften inventariseren. Van de overgebleven 23 terreinen zijn al in eerder onderzoek de wensen en behoeften van ondernemers op vijf binnenstedelijke terreinen geïnventariseerd. Uit de 18 overgebleven binnenstedelijke bedrijventerreinen is de keuze gemaakt op basis van de ligging van bedrijventerreinen in de gemeente, het aantal werknemers en de ontwikkeling van het aantal werknemers door de jaren heen. Dit resulteerde in de vier terreinen Aris van Broekweg (Zaanstad Zuid), Stationsstraat

• • • • •

Koog (Zaanstad Midden), Zuideinde/Plein 13/Dubbele buurt (Zaanstad Noord) en Noordeinde (Zaanstad Noord). De bedrijventerreinen Aris van Broekweg en Noordeinde hebben allebei rond de 150 werknemers en laten door de jaren heen een negatieve ontwikkeling van de werkgelegenheid zien. De bedrijventerreinen Stationsstraat Koog en Zuideinde/Plein 13/Dubbele buurt hebben allebei boven de 400 werknemers en laten door de jaren heen een neutrale/positieve ontwikkeling van het aantal werknemers zien. Het kiezen voor twee terreinen met een negatieve werkgelegenheidsontwikkeling en twee terreinen met een neutrale/positieve werkgelegenheidsontwikkeling kan misschien verbanden aan het licht brengen.

Voor de interviews met ondernemers is gekozen voor het houden van face to face diepte interviews. Het voordeel hiervan is dat er meer en dieper liggende informatie verkregen kan worden. In bijlage I is een voorbeeld van de interviewvragen te zien zoals die op alle vier de bedrijventerreinen is afgenomen. Het interview bestaat uit drie delen. De delen A en B bevatten vragen over kenmerken van het bedrijf en haar werknemers. De vragen zijn deels openvragen deels meerkeuzevragen. Deel C van het interview is het belangrijkste deel en gaat in op locatiefactoren. Alle vragen zijn openvragen. Voordat de vragenlijst voorgelegd werd aan de ondernemers, is hij pré getest door één ondernemer, om te kijken of alle vragen duidelijk zijn.

Op alle binnenstedelijke bedrijventerreinen is getracht zoveel mogelijk ondernemers te interviewen. Hierbij zijn ondernemingen zoals zwembaden, politiebureaus, postkantoren en dergelijke niet meegenomen. Deze ondernemingen worden in overleg met gemeenten gevestigd op speciaal daarvoor bestemde plaatsen. De ondernemers zijn gebeld en gevraagd of zij mee wilden werken aan een persoonlijk interview en indien weinig tijd aan een telefonisch interview. Doordat het onderzoek uitgevoerd is in de zomermaanden was de respons na het bellen van alle ondernemers laag. Ondernemers die na drie keer bellen nog niet de telefoon beantwoorden is een brief met vragenlijst toegestuurd. Dit heeft in totaal vijf schriftelijk beantwoorde vragenlijsten opgeleverd. De respons was na de belronde en de schriftelijke vragenlijst nog steeds niet hoog genoeg en daarom is als laatste poging een persoonlijk bezoek aan bedrijven gebracht om zo meer ondernemers te strikken voor een interview. Deze persoonlijke bezoeken bleken succesvol. Ondernemers bleken veel vaker bereid mee te werken aan het onderzoek dan door middel van telefonische of schriftelijke benadering. In totaal zijn 35 ondernemers geïnterviewd, waarvan 7 telefonisch, 23 persoonlijk en 5 schriftelijk. Op het binnenstedelijke bedrijventerrein Noordeinde wilde het grootste bedrijf op het terrein helaas niet meewerken aan het onderzoek.

In totaal zijn vier experts geïnterviewd over hun toekomstvisie met betrekking tot binnenstedelijke bedrijventerreinen. Dit zijn:

De heer E. Louw (TU Delft)

De heer H. Olden (Stogo)

De heer Verweij (Kamer van Koophandel Zaanstad)

Mevrouw N. Poortman (Gebiedsmanager Zaanstad Noord)

De heer Louw en de heer Olden zijn gekozen omdat zij zich veel bezighouden met het wel en wee van bedrijventerreinen en hier al vele literatuur over geschreven hebben. De heer Verweij en mevrouw Poortman zijn gekozen omdat ze veel lokale kennis hebben omdat ze vaak in hun werk vaak te maken krijgen met binnenstedelijke bedrijventerreinen. Zie bijlage II voor een overzicht van de interviewvragen.

De uitkomsten van het onderzoek zullen met behulp van Excel en SPSS worden geanalyseerd. Er is getracht in SPSS verbanden te ontdekken tussen verschillende variabelen. Helaas was de respons te laag, zodat met de uitkomsten geen concrete uitspraken gedaan konden worden. Deze zijn verder achterwege gelaten.

• • • • •

1.4 LEESWIJZER

Hieronder zal een korte uitleg volgen over de verdere opbouw van het rapport.

Hoofdstuk 2 zal als eerste ingaan op de nationale situatie met betrekking tot verouderde bedrijventerreinen. Het hoofdstuk begint met een korte schets van de nationale ontwikkeling van bedrijventerreinen, waarna overgegaan wordt naar het theoretische kader over de problemen op bedrijventerreinen en de oorzaken en gevolgen van veroudering.

Hoofdstuk 3 werpt een licht op de internationale literatuur over verouderde bedrijventerreinen. Verouderde bedrijventerreinen komen in geheel Europa en de Verenigde Staten voor. Er wordt gekeken naar bruikbare informatie voor het eigen onderzoek.

Hoofdstuk 4 belicht de term en het proces van herstructurering. Het herstructureringsproces wordt uitvoerig besproken, inclusief de gevaren en obstakels die overwonnen dienen te worden. Dit hoofdstuk bevat tevens enkele case studies van binnenstedelijke bedrijventerreinen.

In het hoofdstuk daarna zal beleid over bedrijventerreinen aan de orde komen. Kennis hiervan is erg belangrijk voor het onderzoek, omdat een plan hiermee valt of staat. Beleid over bedrijventerreinen zal op verschillende bestuurslagen worden bekeken.

In hoofdstuk 6 zal een beschrijving van het plangebied Zaanstad worden gegeven, waar het onderzoek uitgevoerd is. In dit hoofdstuk staan de kenmerken van de binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad centraal. Er wordt extra aandacht besteed aan de vier binnenstedelijke bedrijventerreinen waar het onderzoek plaatsgevonden heeft.

Hoofdstuk 7 geeft de resultaten van het eigen onderzoek weer. Hoofdstuk 8, tenslotte geeft antwoord op de in hoofdstuk 1 gestelde onderzoeksvragen en er zullen als laatste enkele aanbevelingen gedaan worden.

HOOFDSTUK 2: VEROUDERDE BEDRIJVENTERREINEN IN NEDERLAND

2.1 INLEIDING

Ten tijde van de ontwikkeling van de eerste bedrijventerreinen bestond er in Nederland nog geen beleid ten aanzien hiervan. Veel industriecomplexen werden in binnensteden gelokaliseerd, in de nabijheid van werknemers en de afzetmarkt. Geluid- en stankoverlast speelden nog geen rol. Tegenwoordig vinden we in de meeste binnensteden bijna geen bedrijventerreinen meer terug. Een deel van de bedrijvigheid in wijken is vanwege de milieuhinder voor de woonomgeving uitgeplaatst. Een ander deel is vertrokken naar nieuwe bedrijventerreinen aan de stadsrand, omdat de bedrijfsomgeving sterk is achteruitgegaan en de nog aanwezige bedrijfspanden veelal sterk zijn verouderd. De vrijgekomen ruimte is in veel gevallen in het kader van de stadsvernieuwing onttrokken aan zijn oorspronkelijke bedrijfsfunctie en ingevuld door woningbouw. Dit droeg bij aan het behalen van de gewenste verdichting binnen het stedelijke gebied in het kader van de compacte stad (Gemeente Tilburg 1999). De nu nog bestaande binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn veelal verouderd, hebben te maken met vele problemen en staan vaak onder grote druk van woningbouw plannen. Echter, niet alleen binnenstedelijke bedrijventerreinen hebben te kampen met problemen. Op recenter aangelegde bedrijventerreinen spelen ook vaak problemen. Dit hoofdstuk zal de problemen die op bedrijventerreinen spelen en de oorzaken en gevolgen hiervan nader toelichten. Doel van het hoofdstuk is, behalve het geven van een helder overzicht, de complexiteit van verouderde bedrijventerreinen onder ogen te brengen. Het hoofdstuk zal beginnen met een overzicht van de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Nederland.

2.2 NATIONALE ONTWIKKELING VAN BEDRIJVENTERREINEN

Alvorens in te gaan op de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Nederland, is het eerst nodig te definiëren wat er onder een bedrijventerrein wordt verstaan. Er zijn meerdere definities voor de term bedrijventerrein, waaronder de definitie van Eiff (1991) die onder bedrijventerrein het volgende verstaat:

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

Een definitie van bedrijventerreinen vanuit de overheid (Heidemij Advies 1996) en ook gehanteerd door het Integraal Bedrijventerreinen Informatie Systeem (IBIS) luidt als volgt:

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

Uit de eerste definitie blijkt dat de overheid zich actief bemoeit met de planning van bedrijventerreinen. Dit is echter niet altijd zo geweest. Uit de tweede definitie blijkt dat ook kantoorfuncties op bedrijventerreinen vertegenwoordigd kunnen zijn. In dit rapport zal de tweede definitie gebruikt worden als we spreken over bedrijventerreinen. Echter, in Nederland

• • • • •

zijn bedrijventerreinen vaak monofunctioneel van aard. Dit wil zeggen dat er op bedrijventerreinen bijna alleen maar bedrijfspanden te vinden zijn. In Nederland wordt nog steeds geredeneerd vanuit het standpunt dat bedrijven overlast veroorzaken en daarom het beste gelokaliseerd kunnen worden aan de randen van steden. In het buitenland zijn bedrijventerreinen vaker multifunctioneel van aard. Op multifunctionele bedrijventerreinen zijn naast bedrijfspanden, ook kantoorgebouwen, winkels, sportaccommodaties, vrijetijdsvoorzieningen en soms woningen te vinden.

Hieronder zal kort besproken worden hoe bedrijventerreinen in de loop van de tijd in Nederland zijn ontwikkeld.

De eerste generatie bedrijventerreinen is in Nederland vanaf 1850 ontstaan (Vening 2001), tijdens de industriële revolutie. De overheid bemoeide zich destijds nauwelijks met de aanleg hiervan, maar liet dat aan ondernemers zelf over. Bij de planning van bedrijventerreinen stonden voor ondernemers voornamelijk lage transport- en arbeidskosten centraal. Het straatbeeld werd destijds bepaald door midden in de stad gesitueerde grote industriecomplexen met daaromheen gelegen arbeiderswoningen. Veel van deze industriecomplexen hebben in het kader van stadsvernieuwing in de jaren 70 en 80 plaats moeten maken voor vaak woningbouw en zijn verdrongen naar de randen van de stad.

Bij de ontwikkeling van de bedrijventerreinen van de tweede generatie, tussen 1910 en 1940, begon de overheid zich meer te bemoeien met de planning van bedrijventerreinen. Een reden hiervoor was de invoering van de Woningwet in 1901. Deze wet moest ervoor zorgen dat de woonkwaliteit in Nederland werd vergroot (Smale 2005). Bedrijven hoorden niet thuis in de woonomgeving en werden daarom verbannen naar de randen van de stad. De bedrijventerreinen van de tweede generatie zijn gelegen aan de rand van vooroorlogse wijken, vaak aan water of rails. In de loop van de jaren zijn veel van deze terreinen in de stad komen te liggen. Hierdoor is de ontsluiting op het hoofdwegennet problematisch geworden. Leegstand is een veelvuldig probleem op deze terreinen en daarom is herstructurering een goed alternatief.

De derde generatie bedrijventerreinen is ontwikkeld tussen 1950 en 1980. Deze terreinen zijn gelegen aan de rand van woonwijken uit de jaren 50 en 60, meestal goed ontsloten door het wegennet. Goede voorbeelden hiervan zijn de bedrijventerreinen Lage Weijde in Utrecht en Amstel in Amsterdam. In 1965 is de Wet op de Ruimtelijke Ordening ingesteld. Deze wet heeft ervoor gezorgd dat bedrijventerreinen een aparte bestemming kregen en er werd door gemeenten volledig ingezet op planmatige ontwikkeling van deze terreinen (Smale 2005). Er was nu sprake van een aanbodmarkt. Gemeenten gingen ervan uit dat door het aanbieden van grond er vanzelf een vraag gecreëerd zou worden (Vening 2001). Gevolg was dan ook dat gemeenten onderling de concurrentiestrijd aan gingen om bedrijven binnen te halen. Door de economische crisis van eind jaren 70, begin jaren 80 werden bedrijven wat meer terughoudend, en lieten grote investeringen achterwege. Doordat gemeenten te laat op deze ontwikkelingen reageerden ontstonden er grote overschotten op de bedrijventerreinen markt, welke de grondprijzen liet dalen en de concurrentie deed stijgen. Bedrijven kregen zelfs verhuispremies toegekend. Dit leidde tot leegstand en verpaupering op terreinen waar bedrijven vandaan kwamen (Hiethaar 1998). In de jaren 80 trok de economie weer aan en daarmee steeg ook de vraag naar bedrijventerreinen. Dit kwam ook mede door de stadsvernieuwing, die bedrijven naar de randen van de stad verplichtte.

De vierde generatie bedrijventerreinen stamt uit de jaren 80 tot en met nu. Deze terreinen zijn erg divers, naar grootte, ligging en gebruiker (Eggink 2004). De meeste bedrijventerreinen van de vierde generatie zijn alleen via de weg te bereiken. Vaak gaat het om snelweglocaties aan de rand van stedelijke gebieden. Deze locatie wordt vaak gekozen vanwege de goede

• • • • •

bereikbaarheid en omdat het zichtlocaties zijn. Echter, sommige zichtlocaties mogen er nog fraai bijliggen, ze zijn allang niet meer het symbool van de welvaart dat ze in de jaren negentig waren. Uit onderzoek van bureau Louter blijkt dat de leegstand er genadeloos heeft toegeslagen (Van Leeuwen 2005).

De door de decennia ontwikkelde bedrijventerreinengeneraties voldoen niet meer allemaal aan de eisen van vandaag de dag. Bedrijventerreinen van de eerste generatie maar ook van de tweede generatie zijn vrijwel geheel verdwenen tijdens de stadsvernieuwing. Bedrijventerreinen van de tweede en derde generatie worstelen met de grootste problemen. Binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn vaak bedrijventerreinen die tot de tweede generatie behoren.

In de volgende paragrafen zal dieper worden ingegaan op de problemen en oorzaken die zich op bedrijventerreinen in Nederland afspelen.

2.3 PROBLEMEN EN OORZAKEN OP VEROUDERDE BEDRIJVENTERREINEN.

De Nederlandse overheid kreeg pas sinds de jaren 80 van de vorige eeuw oog voor de problemen die zich op bedrijventerreinen afspeelden. Aanleiding hiervan was de economische recessie van de jaren 80. De productie cyclus van vele traditionele industrieën was ten einde en dit zorgde voor grote lege fabriekscomplexen.

In 1993 heeft het NEI als eerste literatuur onderzoek gedaan naar herstructurering. De eerste echte poging om de landelijke omvang van het herstructureringsprobleem in kaart te brengen was BRO/Heidemij in 1987. In 1996 heeft Heidemij Advies in opdracht van het ministerie van Economische Zaken dit onderzoek herhaald. Dit onderzoek wees uit dat 9.000-11.000 hectare bedrijventerrein in Nederland verouderd is. Het meest recente onderzoek is uitgevoerd door ETIN in 2003. Dit onderzoek kwam tot de conclusie dat 25.000 hectare bedrijventerrein verouderd is in Nederland. In de rest van dit hoofdstuk zal dieper ingaan worden op veroudering van bedrijventerreinen en de problemen en oorzaken die hieraan ten grondslag liggen.

Alvorens in te gaan op de problemen en oorzaken die op verouderde bedrijventerreinen spelen, is het nodig te definiëren wat er precies onder een verouderd bedrijventerrein wordt verstaan. In dit onderzoek zal de definitie van Pen (2000) gehanteerd worden. Hij definieert een verouderd bedrijventerrein als volgt:

"Een terrein waar zich op infrastructuur, ruimtelijk, representatief, milieukundig, economisch en organisatorisch gebied, elkaar versterkende problemen voordoen, die voortkomen uit de huidige eisen die aan moderne bedrijfsterreinen en de ruimtelijke omgeving worden gesteld."

Uit deze definitie blijkt dat er meerdere processen gaande zijn die ervoor zorgen dat een terrein verouderd raakt. Er kan hieruit ook geconcludeerd worden dat er verschillende soorten van veroudering bestaan. Deze zullen in de volgende paragraaf nader worden toegelicht.

2.3.1 Soorten veroudering

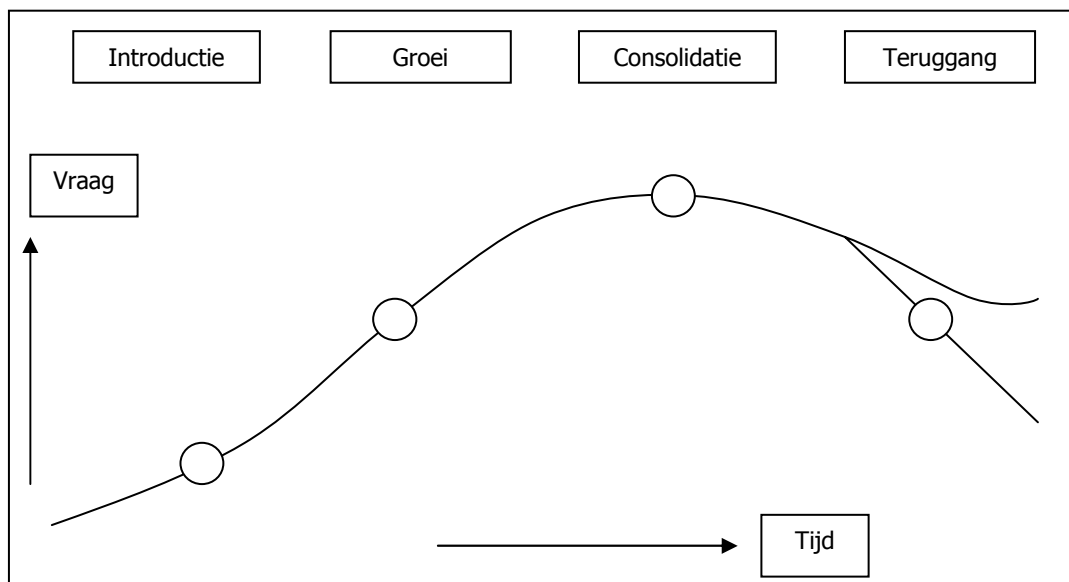
Bedrijventerreinen doorlopen tijdens hun bestaan verschillende stadia. Een bekend model wat dit goed beschrijft is de levenscyclus van bedrijventerreinen (Louw *et al.* 2004). Figuur 2.1 geeft deze levenscyclus weer.

• • • • •

Wanneer een bedrijventerrein nieuw op de markt komt start de levensloop. In het begin maakt het bedrijventerrein voornamelijk een groei door, door de komst van nieuwe bedrijven en een stijging in het aantal arbeidsplaatsen. Na een tijd komt het bedrijventerrein in de consolidatiefase terecht.

Deze fase kenmerkt zich door de stabilisatie van de groei en het aantal arbeidsplaatsen bij bedrijven. De eerste bedrijven vertrekken alweer naar andere bedrijventerreinen en worden vervangen door nieuwe bedrijven. Aan het einde van de consolidatiefase doen de eerste tekenen van veroudering zich voor (Louw et al. 2004). Vaak gaat het hierom achterstallig onderhoud van de openbare ruimte. De fase die hierop volgt is die van teruggang. In deze fase spelen, naast vaak een slechte openbare ruimte, nog andere problemen een rol. De courantheid van de bedrijfspanden neemt af, doordat ondernemers andere eisen aan hun huisvesting stellen. Ondernemers trekken weg en maken plaats voor vaak laagwaardige activiteiten. Uiteindelijk kan er verpaupering optreden.

Figuur 2.1: Levenscyclus van bedrijventerreinen



(Bron: Louw et al. 2004)

De problemen op bedrijventerreinen die zich voordoen tijdens de levenscyclus, kunnen onderverdeeld worden in verschillende categorieën. Zie voor verschillende overzichten Heidemij (1996), Pen en Hiethaar (1998) en Schuur (2001). In dit onderzoek zal de categorisering van Korteweg (2002) worden gebruikt, omdat hij in zijn onderzoek duidelijk onderscheid maakt tussen veroudering van locatie en veroudering van pand. Voor dit onderzoek is het van belang dat dit onderscheid wordt gemaakt omdat veroudering van bedrijfspanden één van de belangrijkste problemen is die zich op binnenstedelijke bedrijventerreinen voordoet (Olden gesprek 2005). Verder is het zo dat pand en locatie door verschillende verouderingsprocessen getroffen kunnen worden (Korteweg 2002). Veroudering van pand en locatie hangen op een complexe manier samen. Veroudering van locatie door bepaalde omstandigheden kunnen ook leiden tot veroudering van het pand op die locatie voor die functie. Omgekeerd impliceert veroudering van pand voor een bepaalde functie niet zonder meer veroudering van de betreffende locatie voor die functie (Korteweg 2002). Korteweg (2002) onderscheidt drie soorten veroudering van locatie en veroudering van het pand. Dit zijn structurele veroudering, economische veroudering en relatieve veroudering.

• • • • •

Er moet nog wel opgemerkt worden dat de meeste verouderingstheorieën van panden betrekking hebben op woningen en woongebieden, zie bijvoorbeeld Kruijt (1974). Korteweg's (2002) beschrijvingen van soorten verouderingen bij panden zijn gebaseerd op kantoorpanden. Voor bedrijfspanden bestaat er nog geen verouderingsoverzicht, vandaar dat het overzicht van Korteweg (2002) gebruikt wordt.

Structurele veroudering van locatie en pand: Structurele veroudering van de locatie houdt in dat de kwaliteiten van een locatie afnemen door veranderingen in de ruimtelijke structuur, zoals verminderde bereikbaarheid en verval van de omgeving. Dit wordt echter tot veroudering gerekend en niet tot verval, aangezien de eigenaar van het pand hier geen invloed op heeft. Structurele veroudering van het pand betreft het normale proces van slijtage van bedrijfsgebouwen dat het gevolg is van langdurig gebruik en het langdurig blootstaan aan externe factoren, zoals het weer en fysieke trillingen van verkeer. Het is vaak een langdurig, langzaam lopend proces. Dit proces kan sneller verlopen als de bouwkwaliiteit laag is en wanneer het noodzakelijk onderhoud aan panden achterwege blijft. Dit laatste is echter weer een voorbeeld van verval.

Economische veroudering van de locatie en pand: Dit begrip zorgt voor veel verwarring, omdat het vaak als paraplu begrip gebruikt wordt. Zie voor verschillende definities van economische veroudering Kruijt, (1974), Lichtfield (1988), Baum (1991) en De Jonge (1991). Korteweg (2002) definieert economische veroudering als volgt: De vormen van veroudering die het gevolg zijn van de geringer wordende bruikbaarheid en/of aantrekkelijkheid van een pand en/of locatie voor kantoorhoudende bedrijven en organisaties en die niet het gevolg zijn van structurele veroudering. Oorzaak hiervan is vaak veranderende wensen en eisen van de gebruikers. Voorbeelden hiervan zijn de behoefte aan meer kantoorruimte in productiehallen of de behoefte aan havenfaciliteiten als besloten wordt goederen over water te gaan vervoeren. Gebouwen kunnen ook nog verouderen door institutionele factoren, zoals wettelijke maatregelen en overheidsmaatregelen.

Relatieve veroudering van locatie en pand: Relatieve veroudering treedt op als er nieuwe bedrijventerreinen of bedrijfspanden op de bestaande markt komen. Een ruim aanbod van nieuwbouw leidt tot relatieve veroudering in de bestaande voorraad. Veel ondernemers geven in een dergelijke situatie de voorkeur aan een nieuwe kavel met een nieuw bedrijfspand. Wel moet de prijs en kwaliteit op het nieuwe terrein aantrekkelijker zijn dan op het bestaande terrein. Het beleid wat gemeenten de afgelopen decennia hebben gevoerd, sterke uitbreiding van de voorraad bedrijventerreinen tegen lage prijzen, heeft ertoe bijgedragen dat er veel relatieve veroudering opgetreden is.

2.3.2 Problemen op verouderde bedrijventerreinen

Er zijn verschillende onderzoeken gedaan door de jaren heen om inzicht te krijgen welke problemen er zich nu het meest voordoen op bedrijventerreinen.

Heidemij Advies (1996) heeft in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken een onderzoek uitgevoerd om op landelijk niveau inzicht te krijgen in de aard en omvang van de verouderingsproblematiek op bedrijventerreinen. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat de verouderingsproblematiek vaak meerledig is. De belangrijkste problemen die zich op de onderzochte bedrijventerreinen voordeden waren bereikbaarheid, interne ontsluiting, inrichting, milieu en presentatie van het terrein. Een ander belangrijk probleem vormt bodemverontreiniging. Wat verder nog opviel was de geringe bestuurlijke en beleidsmatige aandacht voor de problematiek. Volgens Schuur kunnen de knelpunten die ten grondslag aan de veroudering van een bedrijventerrein liggen, in vier categorieën onderverdeeld worden: ruimtegebruik, aanzicht uitstraling, ontsluiting en milieuhygiëne (Schuur 2001). Elk van deze vier aspecten kunnen vanuit verschillende schaalniveaus benaderd worden. Een voorbeeld

• • • • • • • • • •

hiervan is dat bijvoorbeeld onder de categorie ruimtegebruik, inefficiënt ruimtegebruik betrekking kan hebben op de openbare ruimte of op de private ruimte. Hieronder in tabel 2 is een overzicht van voorbeelden van de vier categorieën knelpunten te vinden.

Ruimtegebruik: De categorie ruimtegebruik heeft betrekking op de efficiëntie van ruimtegebruik op bedrijventerreinen. Door de schaarste van ruimte tegenwoordig neemt deze categorie een steeds belangrijkere plaats in. Knelpunten die kunnen optreden zijn braakliggende kavels, al dan niet uitgegeven en de aanwezigheid van strategische reserves. Gemeenten verrichten tegenwoordig meer inspanning om deze gronden aan te wenden en hiervoor plannen te maken. Andere knelpunten die zich vaak voordoen zijn leegstand, inefficiënte ongunstige verkaveling en ruimtegebrek.

Aanzicht en uitstraling: Een goede uitstraling van het bedrijventerrein wordt steeds belangrijker. Een goede uitstraling kan bijdragen aan de courantheid van het bedrijventerrein en een positieve economische ontwikkeling in de toekomst. In het onderzoek van ETIN (2003) onder de G30 gemeenten werd dit knelpunt het meest genoemd. Enkele voorbeelden van slecht aanzicht en uitstraling zijn: verpaupering openbare ruimte, slechte bewegwijzering, sociale onveiligheid, ontbreken van voorzieningen.

Ontsluiting: Bereikbaarheid van een bedrijventerrein is voor veel ondernemers een belangrijke factor in de waardering van een locatie. De bereikbaarheid blijkt op veel bedrijventerreinen niet optimaal. In het bijzonder bedrijventerreinen van de tweede generatie, die inmiddels midden in het stedelijke gebied zijn komen te liggen (binnenstedelijke bedrijventerreinen) (Louw *et al.* 2004) hebben te maken met slechte ontsluiting. Op tweede generatie bedrijventerreinen spelen niet alleen externe ontsluiting knelpunten, ook de interne wegenstructuur voldoet vaak niet meer. Enkele andere knelpunten die vaak voorkomen zijn: slechte ondergrondse infrastructuur en te weinig parkeergelegenheden.

Milieuhygiëne: Bij de categorie milieuhygiëne is bodemverontreiniging het voornaamste knelpunt. Veel bedrijventerreinen zijn vervuild, vaak al decennia geleden. Deze terreinen dienen gesaneerd te worden, alleen is vaak onduidelijk wie verantwoordelijk is voor de vervuiling en voor de saneringskosten op moet draaien. Andere knelpunten die vaak voorkomen onder deze categorie zijn: geur- en stankoverlast en in mindere mate de aanwezigheid van risicovolle ondernemingen.

De onderstaande voorbeelden van verouderingsaspecten geven een helder overzicht over wat er zich op verouderde terreinen allemaal kan voordoen. Echter, wie bepaalt nu of er bijvoorbeeld te weinig parkeerplaatsen zijn, of dat de norm van andere aspecten overschreden wordt? Als twee identieke bedrijventerreinen op verschillende plaatsen gelegen zijn, kan de ene wel verouderd zijn en de andere niet. De mate waarin een bedrijventerrein verouderd is hangt af van lokale factoren. Hierbij moet gedacht worden aan de productiestructuur van het terrein, de omgeving van de locatie, de regionale economie waarvan het terrein deel uitmaakt en de ruimtedruk van andere functies (Schuur 2001).

• • • • • • • • • •

Tabel 2.1: Aspecten van veroudering op verouderde bedrijventerreinen

Aspecten van veroudering op verouderde bedrijventerreinen			
Ruimtegebruik	Aanzicht/Uitstraling	Ontsluiting	Milieuhygiëne
Braakliggende (niet uitgegeven) kavels Aanwezigheid (ongebruikte) strategische reserves restruimte Inefficiënte ongunstige verkaveling Leegstand Gebrek aan uitbreidingsruimte	Verpaupering Openbare ruimte Verpaupering kavels en panden Oneigenlijk gebruik openbaar gebied Zwerfvuil/afval Slechte bewegwijzering Lelijk aanzicht voor terreinen Criminaliteit Sociale onveiligheid Ontbreken voorzieningen	Slechte bereikbaarheid van het terrein Slechte interne verkeersstructuur Slechte wegen Ondergrondse infrastructuur Ontbreken modaliteiten Te weinig gebruik modaliteiten Verkeersonveilige situaties Gebrek aan parkeervoorzieningen Gebrek aan laad- en losmogelijkheden	Bodemvervuiling Geluidsoverlast Luchtvervuiling Stank Stofoverlast Aanwezigheid risicovolle bedrijven

(Bron: ETIN 2003)

2.3.3 Oorzaken van veroudering

Om problemen op verouderde bedrijventerreinen aan te pakken is het noodzakelijk, ook de oorzaken van deze verouderingen op te sporen. Pen en Hiethaar (1998) komen met een zevental oorzaken van verouderingen van bedrijventerreinen. Deze oorzaken hebben ook weer gevolgen. Hieronder is het overzicht van oorzaken en gevolgen van verouderingen te zien.

Tabel 2.2: Oorzaken en gevolgen van verouderingen op bedrijventerreinen

Oorzaken van veroudering	Gevolgen van veroudering
Ruimtelijke factoren	Bedrijfsverplaatsing
Politieke factoren	Afname werkgelegenheid
Economische factoren	Kapitaalvernietiging
Milieufactoren	Matige uitstraling en hinder
Historische factoren	Inefficiënt ruimtegebruik
Macro economische factoren	Onveiligheidsgevoelens
Endogene factoren	Wantrouwen ondernemer

(Bron: Pen en Hiethaar 1998)

Een van de belangrijkste gevolgen van het verouderen van bedrijventerreinen is het wegtrekken van bedrijvigheid naar andere bedrijventerreinen. Verschillende onderzoeken zijn uitgevoerd om redenen van bedrijfsverplaatsingen te achterhalen. De Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen herhaalt elke 11 jaar een longitudinaal migratie onderzoek. Het onderzoek bestaat uit een vijftigtal diepte-interviews met recent verplaatste bedrijven (Pen *et. al* 2000). Onderstaande tabellen geven een overzicht over twintig jaar van de uitkomsten van de belangrijkste push en pull factoren die bij bedrijven spelen als ze gaan verhuizen.

• • • • • • • • • •

Tabel 2.3: Pushfactoren voor bedrijfsverplaatsingen

1977	1988	1999
1. gebrek aan uitbreidingsruimte	1. gebrek aan uitbreidingsruimte	1. gebrek aan uitbreidingsruimte
2 organisatorische overwegingen	2. organisatorische overwegingen	2. Geen representatief gebouw
3. Toestand bedrijfsruimte	3. Plaatselijke verkeerssituatie	3. Toestand bedrijfsruimte
4. Huurbeëindiging	4. Toekomstverwachting	4. Organisatorische overwegingen
5. geen representatief gebouw	5. Toestand bedrijfsruimte	5. Slechte bereikbaarheid

*(Bron: Pen et. al 2000)***Tabel 2.4: Pullfactoren voor bedrijfsverplaatsingen**

1977	1988	1999
1. Uitbreidingsmogelijkheden	1. (markt) locatie	1. Representatief gebouw
2. Organisatorische overwegingen	2. Uitbreidingsmogelijkheden	2. Nabijheid van cliënten en aanbieders
3. Aanwezigheid bedrijfsruimte	3. Plaatselijke verkeerssituatie	3. Uitbreidingsmogelijkheden
4. (markt) locatie	4. prijs van gebouwen/grond	4. (markt) locatie
5. plaatselijke verkeerssituatie	5. Representatief gebouw	5. Aanwezigheid bedrijfsruimte

(Bron: Pen et. al 2000)

De vestigingsplaatsfactoren die bij bedrijven een rol spelen in de vestigingsplaatskeuze hebben door de jaren heen een verschuiving ondergaan van harde economische factoren naar sociale en bedrijfskundige behaviourale factoren (Louw *et. al* 2004). Pellenburg (2002) heeft de verschuivende locatiefactoren in drie fases ingedeeld. Tijdens de eerste fase (Industriële revolutie) waren het voornamelijk primaire factoren, zoals arbeidskosten en transportkosten die centraal stonden bij ondernemers. De (neo) klassieke locatie theorie sluit hierbij aan. Volgens deze theorie is de optimale vestigingslocatie van het bedrijf daar waar transport en productiekosten het laagst zijn en de opbrengsten het hoogst (von Thünen 1826). In de tweede fase (1950-1990) die Pellenburg (2002) noemt spelen secundaire factoren bij bedrijven een belangrijke rol in de vestigingsplaatskeuzes. Hierbij moet gedacht worden aan agglomeratiefactoren, zoals de nabijheid van de markt en de nabijheid van klanten en toeleveranciers. De groeipooltheorie en de cumulatieve causatie theorie zijn theorieën die tijdens deze periode ontwikkeld zijn.

In de derde fase die rond 1990 begon, bevinden we ons nog steeds. De aandacht is verschoven van secundaire factoren naar tertiaire factoren. Voorbeelden hiervan zijn overheidsinvloed, kennis en ICT en representativiteit.

De tabellen 2.3 en 2.4 bevestigen de verschuiving van vestigingsplaatsfactoren. De hoge score van geen representatief gebouw bij de pushfactoren en representatief gebouw bij de pullfactoren in 1999 zijn duidelijke voorbeelden van tertiaire factoren. Bij de pushfactoren staat gebrek aan uitbreidingsruimte al dertig jaar op de eerste plaats.

2.4 CONCLUSIES

In dit hoofdstuk zijn de problemen, gevolgen en oorzaken die op verouderde bedrijventerreinen spelen nader toegelicht. Binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn vaak terreinen van de tweede generatie. Deze terreinen hebben vaak te maken met verschillende soorten van problemen. De meest voorkomende problemen liggen op het gebied van milieu- en geluidsproblemen, slechte bereikbaarheid, te weinig uitbreidingsruimte en incurante bedrijfspanden. De meeste binnenstedelijke bedrijventerreinen zitten in de consolidatie of teruggangsfase van de levensloopcyclus.

Aan de hand van de classificatie van Korteweg (2002) speelt zich op de meeste binnenstedelijke bedrijventerreinen structurele en economische veroudering van locatie en pand af. De panden

• • • • •

staan er vaak al lang en zijn dus ook lang blootgesteld aan externe invloeden. Achterstallig onderhoud komt ook veel voor op binnenstedelijke bedrijventerreinen en versneld daarmee het proces van structurele veroudering. Wat economische veroudering betreft, staan de meeste bedrijfspanden er al lang en voldoen in veel gevallen niet meer aan de wensen van vandaag de dag. Hetzelfde geldt voor het terrein zelf. Doordat veel terreinen door de jaren heen binnenstedelijk zijn komen te liggen voldoet vaak de ontsluiting niet meer.

De oorzaken van deze veroudering van binnenstedelijke terreinen kunnen in allerlei hoeken gezocht worden. Ten eerste spelen ruimtelijke factoren een rol door de veranderde infrastructurale eisen en de concurrentie van andere terreinen. Historische factoren zoals de oorspronkelijke ligging in de stad en de in relatie daarmee staande milieu factoren in de vorm van strengere milieunormen en regels zijn ook van belang bij binnenstedelijke terreinen. Politieke factoren in de vorm van weinig aandacht voor verouderde bedrijventerreinen geldt zeker als een oorzaak op binnenstedelijke bedrijventerreinen. Ook endogene factoren, zoals de weinige bereidheid van ondernemers om mee te werken aan modernisering, mag zeker niet vergeten worden. Economische en Macro-economische factoren spelen een geringe rol in de verklaring naar de oorzaken van veroudering op binnenstedelijke bedrijventerreinen.

De belangrijkste gevolgen van veroudering op binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn het wegtrekken van bedrijvigheid naar nieuw aangelegde bedrijventerreinen, een matige uitstraling en hinder en als laatste maar zeker niet onbelangrijk het wantrouwen van ondernemers.

.

HOOFDSTUK 3: VEROUDERDE BEDRIJVENTERREINEN BEKEKEN VANUIT INTERNATIONAAL PERSPECTIEF

3.1 INLEIDING

Het probleem van verouderde bedrijventerreinen is niet iets wat zich alleen in Nederland afspeelt. In de traditionele industriële regio's van Europa wordt al enkele decennia lang geworsteld met verouderde bedrijventerreinen. Tegenwoordig speelt de verouderde bedrijventerreinen problematiek zich in veel steden in Europa en de Verenigde Staten af (CLARINET 2002).

In dit hoofdstuk zullen verouderde bedrijventerreinen in Europese landen en de Verenigde Staten centraal staan. Er wordt ingegaan op de definitie van verouderde bedrijventerreinen en de hoeveelheid verouderde bedrijventerreinen in Europa en de VS. Het laatste deel van het hoofdstuk besteedt specifiek aandacht aan beleid en doelstellingen met betrekking tot verouderde bedrijventerreinen (brownfields) in enkele belangrijke landen in Europa en de Verenigde Staten.

3.2 INDUSTRIALISATIE EUROPA EN VERENIGDE STATEN

De industrialisatie in de grote steden van Europa en de Verenigde Staten is omstreeks 1850 begonnen. Grote industriële complexen werden midden in stedelijke gebieden gelokaliseerd. Het ging hier voornamelijk om steenkolenmijnen, ijzer- en staalfabrieken en textielindustrie. De 'inner cities' waren aantrekkelijk voor bedrijven om zich daar te vestigen door de aanwezigheid van goede infrastructuur, veel werkgelegenheid en toegang tot de markt (Hayter 1997). Deze kenmerken worden ook wel agglomeratievoordelen genoemd.

In de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw begon in veel steden het aantal banen in de traditionele industrieën terug te lopen. Hier liggen drie processen aan ten grondslag (Hall 2000). Dit zijn de sluiting van fabrieken, de migratie van banen naar andere delen van het land of andere landen en de vervanging van banen door de ontwikkeling van nieuwe technologieën. Healey en Ilbery (1990) beweren dat steden gevormd worden door de interconnectie van locale, regionale, nationale en internationale invloeden. Deze bevinding geeft een goede verklaring voor het feit dat vele steden uit de gratie zijn geraakt voor industriële productie. De locale component in dit verhaal geeft de congestie in de stad weer, de weinige uitbreidingsmogelijkheden en de geur- en geluidsoverlast voor omwonenden. Op regionaal en nationaal niveau speelt de aanwezigheid van goedkopere grond en meer beschikbare ruimte in de suburbane regio's een belangrijke rol. Op internationaal gebied zijn de opkomst van nieuwe industrieën, Multinationals en de innovatie van nieuwe technologieën en netwerken een belangrijke factor in de verklaring van deïndustrialisatie in stedelijke gebieden.

De suburbanisatie van vele industriële ondernemingen, ging gepaard met een migratiestroom van mensen naar de suburbs. Steden werden voornamelijk nog bewoond door de lagere inkomensgroepen. Ook heerste er hoge werkloosheid in de steden in de jaren 70 en begin 80 van de vorige eeuw. De opkomst van de diensten sector in de jaren 80 van de vorige eeuw werd gezien als compensatie van de verdwijning van vele banen in de industriële sector. Dit was echter niet het geval omdat het een andere groep mensen was die profiteerde van de

• • • • •

opkomende diensten sector dan de groep mensen die getroffen was door de deïndustrialisatie in de steden (Hall 2000).

3.3 BROWNFIELDS

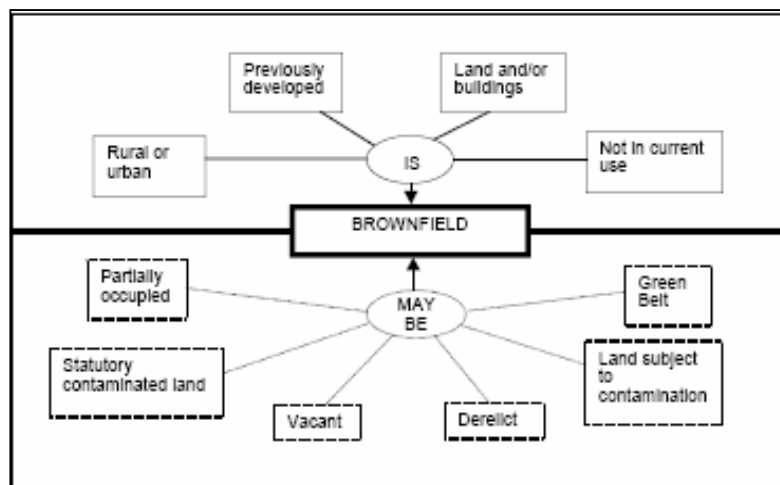
De deïndustrialisatie die vele steden in Europa en de Verenigde Staten heeft getroffen in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw heeft tot een sluiting en migratie van vele industriële ondernemingen geleid. Dit leidde tot een immense hoeveelheid aan verlaten industrie terreinen. In de internationale literatuur wordt een verouderd bedrijventerrein aangeduid met de term brownfield.

Er zijn verschillende definities voor de term brownfield. De meest omvattende definitie komt van Alker *et. al* (2000). Zij definiëren een brownfield als:

"Land en of gebouwen die tegenwoordig niet meer volledig in gebruik zijn, maar welke (binnen korte termijn) wel weer in gebruik kunnen worden genomen. Het land en of de gebouwen kunnen leegstaan, vervallen of vervuild zijn, waardoor de ruimte niet direct beschikbaar is."

Figuur 3.1 geeft op een illustratieve wijze deze definitie overzichtelijk weer.

Figuur 3.1: Definitie van brownfield



(Bron: Alker *et al.* 2000)

In de praktijk komt het erop neer dat elk land haar eigen definitie voor brownfield hanteert, conform de standaarden en situatie in het land zelf.

Oliver *et. al* (2005) heeft een onderzoek gedaan naar de definities die EU landen hanteren voor brownfields.

Hieronder volgen voor de belangrijkste industrie landen in Europa en de Verenigde Staten de definities van brownfields zoals die in die landen gehanteerd worden. Zie bijlage II voor een overzicht van alle EU landen brownfields definities.

• • • • •

In Frankrijk worden brownfields gedefinieerd als:

"Ruimte die voorheen ontwikkeld is (landbouw, haven, industrieel, diensten, verwerking, militaire doeleinden, opslag en transport) en die tijdelijk of definitief ongebruikt is door het ophouden van de activiteit. Deze terreinen moeten teruggewonnen worden voor toekomstig gebruik. Deze terreinen kunnen tijdelijk in gebruik, verlaten of vervuild zijn." (EEA 1999).

In het Verenigd Koninkrijk (Engeland en Wales) hanteren ze de volgende definitie voor brownfields:

"Voorheen ontwikkeld land, dat een permanente structuur en vaste infrastructuur bezit en daarvoor wordt of werd gebruikt (uitgezonderd landbouw en bosbouw gebouwen)" (Planning Policy Guidance Note No. 3: (PPG3) Housing DETR (2000); Welsh Assembly).

In Duitsland worden brownfields gedefinieerd als:

"Niet in gebruik zijnde gebouwen in de binnenstad. Binnenstedelijke gebieden rijp voor herontwikkeling en renovatie." (Umweltbundesamt Berlin)

In Nederland bestaat geen eenduidige definitie voor brownfield volgens het rapport van Oliver *et. al* (2005). De definitie luidt als volgt:

"Verouderde industrie terreinen" (Ministerie van Economische Zaken)

In de Verenigde Staten wordt onder een brownfield verstaan:

"Een verlaten, ongebruikt of niet volledig in gebruik zijnde industriële of commerciële faciliteit waar uitbreiding of herontwikkeling gecompliceerd is door waargenomen milieu verontreiniging" (EPA 1996)

Uit bovenstaande definities blijkt dat onder brownfield uiteenlopende dingen worden verstaan. In de Duitse definitie handelt het om gebouwen die niet meer in gebruik zijn, terwijl daar in de andere landen niet per se sprake van hoeft te zijn, wil het een brownfield genoemd worden. Frankrijk is het enige land dat in haar definitie spreekt over land dat vervuild kan zijn, terwijl in de definitie van de Verenigde Staten het altijd om vervuilde grond gaat. Deze verscheidenheid aan definities maakt dat het moeilijk is om vergelijkingen tussen landen te maken. In Nederland kan een terrein wat nog volledig in gebruik is verouderd zijn, terwijl de meeste andere landen definities hanteren waar een deel van het terrein ongebruikt moet zijn voordat het tot brownfield gerekend wordt. Uit eigen internationaal brownfield case study onderzoek kwam naar voren dat het meestal gaat om grote leegstaande terreinen die voorheen gebruikt werden voor industriële doeleinden. In Nederland zijn dit soort terreinen bijna alleen maar te vinden in de vroegere textielsteden Tilburg en Enschede en in Zaanstad. Dit onderzoek echter is gefocust op binnenstedelijke bedrijventerreinen waar meerdere kleine ondernemingen samen geclusterd zijn temidden van woningen.

De meeste industriële brownfields in Europa bevinden zich in de traditionele industriële gebieden. Deze zijn voornamelijk te vinden in het Verenigd Koninkrijk (Manchester), Frankrijk (Lorraine, Nord-Pas de Calais) en Duitsland (Northrhein-Westphalia). Deze gebieden zijn groot geworden door de aanwezigheid van mijn-, ijzer-, steenkool- en staalindustrieën.

Brownfields komen ook veel voor in grootstedelijke gebieden. Deze zijn vaak het gevolg van suburbanisatie van bedrijvigheid. Op veel van deze brownfields zijn oude spoor en of haven faciliteiten aanwezig. In landelijke gebieden kunnen zich ook brownfields bevinden. De brownfields in landelijke gebieden zijn meestal het gevolg van vroegere bos of mijnactiviteiten.

• • • • • • • • • •

Houtbewerking en papier en pulp productie zijn bron van veel brownfields in Scandinavië. Veel gemeenten die met dergelijke terreinen te maken krijgen weten zich geen goede raad. Vaak worden dergelijke terreinen gelaten voor wat ze zijn, als er niet vanuit de overheid subsidies worden gegeven.

Oliver *et. al* (2005) heeft een verband ontdekt tussen de definitie van brownfield die landen hanteren en de populatiedichtheid en concurrentiepositie van een land. Landen met een hoge populatiedichtheid en goede concurrentiepositie (Nederland, Frankrijk, België en het Verenigd Koninkrijk) hebben weinig greenfield land beschikbaar voor ontwikkeling. In deze landen heeft herontwikkeling van voorheen ontwikkelde terreinen daarom een hoge prioriteit. Definities in deze landen spreken over land dat zowel vervuild, verlaten of nog steeds in gebruik kan zijn. Landen met een lage populatiedichtheid en goede concurrentiepositie (Ierland en Scandinavië) hebben greenfield land te over. Deze landen geven bij brownfield herontwikkeling de voorkeur aan het veilig stellen van menselijke gezondheid en het schoonhouden van het milieu. De meeste brownfield projecten zijn daarom ook op vervuilde terreinen. Definities in deze landen hebben bij het merendeel de focus op vervuiling. Bij de derde groep landen met een middelmatige populatiedichtheid en concurrentiepositie (Oost Europese landen en Italië, Griekenland, Portugal en Spanje) is ook de meeste focus gericht op vervuilde terreinen. Dit is terug te vinden in de definities van deze landen. Het herontwikkelen van vervuilde terreinen zou de concurrentiepositie van steden kunnen verbeteren.

Een ander aspect van het onderzoek uitgevoerd door Oliver *et.al* (2005) was het in kaart brengen van de hoeveelheden verouderd terreinen in hectares en aantallen in EU landen. Tabel 3.1 hieronder geeft een overzicht van de uitkomsten van het onderzoek. Hierbij moet wel er rekening mee gehouden worden dat de cijfers afkomstig zijn uit de landen zelf en dat elk land haar eigen definitie van brownfield heeft gebruikt om tot deze indicatie te komen.

Tabel 3.1: Brownfields en geschatte aantal verouderde terreinen in Europa

Land	Geschatte totale hoeveelheid hectare brownfields	Geschatte aantal verouderde bedrijven locaties	Bron
Oostenrijk	Data ontbreken	2500	Umweltbundesamt Wien (2000 en 2002)
België	9.000 ha. (Wallonië) 5.500 ha. (Vlaanderen)	5.528 (Wallonië) 53.000 (Vlaanderen)	EEA (1999), GEHAT, Universit� Bruxelles (2000)
Bulgarije	Data ontbreken	Data ontbreken	
Tsjechië	30.000 ha.	10.000	Czech brownfield Regeneration Strategy Progress Rapport (2004) Chechinvest
Denemarken	Data ontbreken	30.000	Danish Environmental Protection Agency (2000)
Finland	Data ontbreken	20.000	EEA (1999), Finnish Environment Institute (2001)
Frankrijk	20.000 ha 5000 ha. Lorraine 1000 ha. Ill de France	200.000	EEA (1999) ; Ministere de l'Environnement (2001) Les Etablissements Publics Fonciers (EPF) Direction Regionale de l'Equipement

	400 ha. West Rhone Alpes.		Etablissement Public Foncier Ouest Rhône Alpes
Duitsland	128.000 ha.	362.000	Umweltbundesamt Berlin (2000)
Griekenland	28.000 ha. Saksen Data ontbreken	Data ontbreken	
Hongarije	Data ontbreken	Data ontbreken	
Ierland	Data ontbreken	1.900-2.300 (vervuilde terreinen)	Environmental Protection Agency (2000)
Italië	Geen nationale data 1.260 ha. (regio Milaan)	9.000	EEA (1999), Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (ANPA) (2001)
Letland	Geen nationale data 1.900 ha. (Riga)	142 (Riga)	Riga City Council (2004)
Nederland	9.000-11.000 ha.	110.000-120.000	EEA (1999), Environmental Ministry (2000)
Polen	800.000	3.230	Ministry of Environment (2002)
Portugal	Data ontbreken	2.000	Lab. Nac. De Engenharia Cível (1998)
Roemenië	900.000 ha.	Data ontbreken	Romanian Ministry of Waters and Environment (MAAP) (2000)
Slowakije	Data ontbreken	Data ontbreken	
Slovenië	Data ontbreken maar volgen snel	Data ontbreken maar volgen snel	Ministry Environment, Spatial Planning and Energy/ Environment Agency
Spanje	Geen nationale data 7.930 ha. (Baskenland) 482 ha. Industriële ruines (Baskenland) 5.000 ha.	4.900 mogelijk vervuilde terreinen 9.328 (Baskenland) 459 industriële ruines	IHOBE
Zweden	65.760 ha. (Engeland) 10.847 ha. (Schotland)	40.000 100.000 (Engeland) 4.222 (Schotland)	Unofficial estimate (C. Egelstig, JMAB, 2004) Scottish Executive (Scottish Vacant and Derelict Land Survey 2003, published 2004)
Verenigd Koninkrijk	Data ontbreken voor Wales en Noord-Ierland		

(Bron: Oliver et. al 2005)

Tabel 3.1 laat zien dat er voor veel landen geen gegevens bekend zijn over de hoeveelheid verouderd bedrijventerrein. In Bulgarije, Griekenland, Hongarije en Slowakije is geen enkel

• • • • •

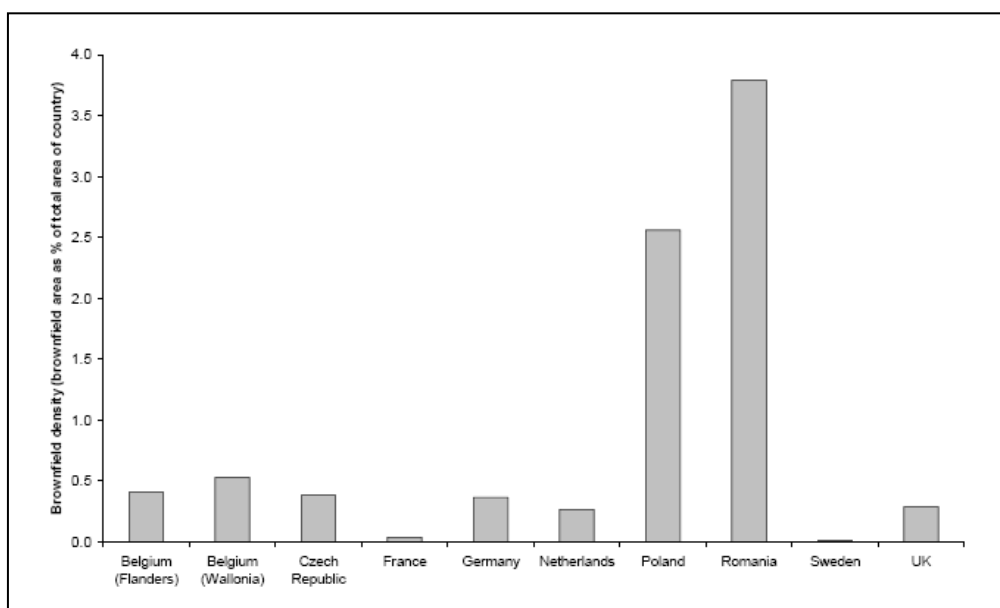
gegeven bekend en in Denemarken, Finland, Ierland, Zweden, Italië, Spanje en Portugal is de totale hoeveelheid hectare verouderd terrein onbekend.

Het up to date zijn van de gegevens van landen die wel een indicatie gemaakt hebben is ook een twistpunt. Bekend is dat de database van het Verenigd Koninkrijk in 2004 is bijgewerkt. Uit de figuur blijkt dat de cijfers van Nederland zeker niet up-to-date zijn. De cijfers van Nederland zijn afkomstig uit een onderzoek van Heidemij Advies (1996), in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken. ETIN adviseurs heeft in 2002 opnieuw een onderzoek gedaan naar het aantal hectare verouderd terreinen in Nederland. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat er nu al ruim 25.000 hectare verouderd terrein in Nederland is.

Mochten de gegevens wel up to date zijn, dan is nog de vraag of de gegevens consistent zijn. Frankrijk beschikt volgens figuur 1 over 222.000 verouderde terreinen verspreid over 20.000 hectare. Dit komt neer op een gemiddelde van 0.09 hectare per terrein. Polen daarentegen komt op een gemiddelde van 247,7 hectare per terrein.

De gegevens uit figuur 3.1 zeggen in feite nog niks, aangezien niet elk land hetzelfde oppervlakte heeft. Een betere vergelijking tussen landen is te maken als de gegevens over de totale hoeveelheid hectare verouderd terrein gedeeld worden door de totale oppervlakte van het land. Figuur 3.2 laat hier de uitkomsten van zien. Opvallend zijn de hoge waarden van Polen en Roemenië.

Figuur 3.2: Brownfield dichtheden voor de EU landen die beschikken over gegevens



(Bron: Oliver et. al 2005)

Het feit dat Polen en Roemenië procentueel over bijna acht keer zoveel brownfields beschikken dan West-Europese landen heeft te maken met de verschillende definities van brownfields. In Polen en Roemenië worden brownfields gedefinieerd door de aanwezigheid van vervuiling. Het enorme steenkolen veld bij Silisia in Polen en gebieden zoals Baia Mare en de steden Zlatna en Copsa Mica in Roemenië worden tot de brownfields gerekend. Zou de definitie van "voorheen ontwikkeld land", gehanteerd in de meeste West-Europese landen, gebruikt worden, dan zouden grote delen van de zojuist genoemde gebieden niet tot brownfields behoren. Veel van de bovenstaande gebieden in Polen en Roemenië zijn namelijk nog in gebruik.

• • • • •

Als er vanuit gegaan wordt dat de gegevens van de landen, uitgezonderd Polen en Roemenië, wel kloppen en we rekenen voor Nederland met de 25.000 hectare verouderd terrein uit het onderzoek van ETIN (2002) dan komt er een percentage van 0,6 % uit. Wat nu opvalt, is dat Nederland de hoogste dichtheid van brownfields in West Europa kent. Een reden hiervan is dat Nederland als geen ander land te maken heeft met schaarheid van ruimte.

Figuur 3.3: Een kleine impressie van Brownfields



(Bron: www.inbo.com)



(Bron: Urbanmines 2000)

3.4 BROWNFIELD BELEID OVER DE GRENS

In deze paragraaf zal voor de belangrijkste industrie landen van Europa inclusief de Verenigde Staten een overzicht worden gegeven over bestaande wetgeving en regeringsdoelstellingen ten aanzien van brownfields.

Als eerste kan opgemerkt worden dat er een verschil bestaat tussen de Europese en de Amerikaanse benadering van brownfield ontwikkeling. In de Verenigde Staten wordt meer nadruk gelegd op de rol van de Staten als bemiddelaars in herontwikkelingsprojecten. Ook ligt er in de VS een sterke nadruk op de private ontwikkeling van brownfields. Europese landen echter leggen bij herontwikkelingsprojecten een grotere nadruk op ruimtelijke planning procedures (CLARINET 2002).

• • • • • • • • • •

3.4.1 Duitsland

In Duitsland is al lang aandacht voor verouderde bedrijventerreinen. Dit komt onder andere doordat Duitsland één van Europa's grootste industriegebieden herbergt, het Ruhrgebied, waar veel van Duitsland's brownfields zich bevinden. Op dit moment zijn er in Duitsland ongeveer 362.000 verouderde terreinen, samen goed voor circa 128.000 hectare. Een groot probleem, wat zich in Duitsland afspeelt, is de concurrentie tussen brownfields en greenfields. Per dag wordt er in Duitsland 129 hectare greenfield land gebruikt voor bouw en infrastructurele doeleinden (CLARINET 2002). Het doel is dat er in 2020 nog maar 30 hectare per dag aan greenfield land gebruikt gaat worden. Andere doelstellingen met betrekking tot brownfields zijn: rehabilitatie van industrieterreinen, het afschaffen van de gevaren voor mensen en het milieu en economische reïntegratie van herontwikkelde terreinen.

Er bestaat in Duitsland geen specifieke wetgeving voor de herontwikkeling van brownfields. Er wordt gebruik gemaakt van de Federale Grond Conservatie Wet, de Regionale Planning Wet en de bouwcode. De Federale Grond Conservatie Wet stelt vereisten voor vervuilde grond sanering door landelijke standaarden op het gebied van risicobeoordeling en sanering op te stellen. De bodembeschermingswet dient als hulp voor een saneringsplan en een herontwikkelingscontract. De regionale Plannings Wet en de bouwcode bevatten voorschriften voor geopende oppervlakten en beperkte greenfield ontwikkeling, en bieden hulp voor de sanering van grond. Er bestaat in Duitsland geen centrale landelijke organisatie die herstructurerings initiatieven voor brownfields initieert, dit gebeurt op Bundesland, regionaal niveau en lokaal niveau.

3.4.2 Verenigd Koninkrijk

De industriële revolutie heeft in het Verenigd Koninkrijk haar sporen achtergelaten. Het Verenigd Koninkrijk heeft één van de hoogste hoeveelheden aan verouderde terreinen in Europa. Sinds 1998 bestaat er in het Verenigd Koninkrijk een National Land Use Database die hulp biedt om de hoeveelheid verouderde terreinen in kaart te brengen. De database is in 2004 ge-update en de uitkomst is dat ongeveer 65.760 hectare terrein verouderd is.

Het nationale grondbestemmingsbeleid in het Verenigd Koninkrijk wil een houdbaar patroon van herontwikkeling en land en eigendomsgebruik in steden en landelijk gebied promoten. In het Verenigd Koninkrijk zijn tot en met 2016 4,4 miljoen nieuwe woningen nodig (POST 1998). Deze doelstelling is later teruggebracht tot 3.8 miljoen nieuwe woningen in 2021. Van alle nieuwe woningen moet 60 % voor 2008 gerealiseerd worden op voorheen ontwikkeld land (DETR 1998a).

De belangrijkste wettelijke controle voor herontwikkeling is het systeem van landuse planning, uiteengezet in de Town and Country Planning 1990. Alle ontwikkelingen vereisen specifieke plannings toestemming. Andere voorschriften die een rol kunnen spelen bij herontwikkeling van een verouderd terrein zijn bouwvoorschriften, de Environmental Protection Act 1990 of grondwatervoorschriften.

Verder is het zo dat het huidige nationale beleid van de Britse regering gestoeld is op het bevorderen van bouwactiviteiten op brownfields in plaats van op greenfields (Adams and Watkins 2001). Dit is één van de redenen dat in het Verenigd Koninkrijk veel brownfields geïnitieerd worden door de private sector. Uit onderzoek is gebleken dat de houding van de bouwsector ten opzichte van het ontwikkelen op brownfields is veranderd. Doordat de bouwsector meer ervaring heeft gekregen met het ontwikkelen van woningen op brownfield land, is 94 % van de ondervraagden van plan in de toekomst woningen op brownfield land te willen ontwikkelen (Shephard en Dixon 2004).

• • • • •

3.4.3 Frankrijk

Het is sinds de jaren 70 van de vorige eeuw dat er aandacht is voor het brownfield probleem. In Frankrijk speelt dit probleem zich vooral af in de vroegere industriële regio's van Lorraine en Nord-Pas de Calais en tegenwoordig ook steeds meer in Paris Île-de-France en Rhône-Alpes. De schatting is dat er in Frankrijk ongeveer 200.000 verouderde industriële en diensten terreinen zijn en ook ongeveer 200 vroegere mijnen. In totaal gaat het om zo'n 20.000 hectare (CLARINET 2002). Zoals al eerder geconcludeerd werd in dit hoofdstuk komt dit neer op een gemiddelde van 0,09 hectare per terrein. Het kan dan bijna niet anders dat in sommige gevallen 1 bedrijfspand al tot 1 terrein wordt gerekend.

In Frankrijk bestaat in traditionele industriële regio's lange termijn beleid en programma's. Sinds de jaren 80 zijn er speciale brownfield herontwikkelingsprogramma's ontwikkeld, gesubsidieerd door de staat, de regio en de Europese Unie.

Er bestaat in Frankrijk geen speciale brownfield wetgeving. Wettelijke aspecten worden gedekt door de wet voor milieu toestemming voor industriële terreinen, de mijn code, de burger code, de stadsplanning code en specifieke wetgeving voor historische gebouwen (CLARINET 2002).

De brownfield problematiek in Frankrijk speelt zich voornamelijk af op regionaal niveau in de Lorraine en Nord Pas de Calais. In de jaren 80 is daarom besloten dat nationale, regionale en lokale overheden samen moesten gaan werken om een oplossing hiervoor te vinden. Door de grote hoeveelheden brownfields was het niet mogelijk om voor al deze terreinen onmiddellijk een nieuwe bestemming te vinden. In 1986 is daarom de verlaten grond strategie ontwikkeld. Er werd geconcentreerd op snelle verbetering door op grote schaal landschappen te herontwikkelen en zo een negatief imago te voorkomen. De strategie werd uitgevoerd door Établissement Public Foncier de la Métropole Lorraine (EPML). Sinds de behandeling is 30 procent van de terreinen hergebruikt voor economische doeleinden, 22 procent is nog vrij, 17 procent is gebruikt voor parken, 27 procent is bestemd voor natuur en 4 procent is woningbouw geworden (www.nrtee-nrtee.ca). De strategie heeft de interesse gewekt van private landeigenaren, de gemeenschap en andere actoren. Regionale belangengroepen werken samen in een netwerk voor onderzoeksactiviteiten en internationale diensten.

3.4.4 Verenigde Staten

In de Verenigde Staten zijn ongeveer 500.000 verouderde terreinen (Kirkwood 2001). Ook in de Verenigde Staten wordt al jaren gewerkt aan de herontwikkeling van brownfields. De Environmental Protection Agency (EPA) is een landelijk orgaan wat zich op vele terreinen met de herontwikkelingen van brownfields bezig houdt. De EPA assisteert staten, gemeenschappen en andere belangengroepen in het bepalen, saneren en houdbaar hergebruik van brownfields. In het kader hiervan heeft de EPA sinds 1993 speciale Brownfield Economic Redevelopment Initiatives ontwikkeld.

De EPA heeft samenwerkingsafspraken met staten, provincies en steden gemaakt voor het aanleveren van pilot studies. Deze pilot studies dienen als brownfield beoordelingsmodellen. Ook leiden deze pilot studies tot speciale inspanningen in het verwijderen van wettelijke barrières en het vergemakkelijken van gezamenlijke publieke en private inspanningen op federaal, staat en lokaal niveau. De EPA geeft publieke gelden om lokale overheden te stimuleren in het initiëren van projecten en controle te handhaven in project processen en de uitkomsten daarvan.

• • • • • • • • • •

3.5 CONCLUSIES

In dit hoofdstuk is gekeken in hoeverre andere EU landen en de Verenigde Staten te maken hebben met verouderde bedrijventerreinen, wat voor beleid en oplossingsrichtingen er daarvoor geïnitieerd zijn en in hoeverre deze informatie hulp kan bieden aan het eigen onderzoek. De conclusie luidt dat verouderde bedrijventerreinen zich in geheel Europa en de Verenigde Staten voordoen. Verouderde bedrijventerreinen worden in de internationale literatuur aangeduid met de term brownfield. Alle landen definiëren een brownfield op hun eigen manier. Dit levert verschillende definities op, met als gevolg dat internationale vergelijking met betrekking tot hoeveelheden brownfields moeilijk is. Daar komt bij dat de meeste landen niet over een landelijke database met de juiste gegevens over de omvang en de hoeveelheden brownfields beschikken.

De meeste brownfields zijn het gevolg van de deïndustrialisatie die zich in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw in veel steden heeft voltrokken. Deze terreinen zijn meestal gelegen in de binnensteden en omvatten vroegere grote industriële complexen. De meeste landen zijn volop bezig met de herstructurering en herontwikkeling van deze brownfields.

De bruikbaarheid van de internationale literatuur voor het eigen onderzoek is echter nihil, omdat het in de meeste gevallen om terreinen met solitaire vestigingen handelt, terwijl in dit onderzoek juist terreinen met veel kleine gebruikers centraal staan.

• • • • •

HOOFDSTUK 4: HERSTRUCTUREREN VAN (BINNENSTEDELIJKE)BEDRIJVENTERREINEN

4.1 INLEIDING

Verouderde bedrijventerreinen komen in geheel Europa en de Verenigde Staten voor en krijgen steeds meer aandacht. Er wordt veel gediscussieerd over herstructureringsmogelijkheden van verouderde bedrijventerreinen. Herstructurering van verouderde bedrijventerreinen kan de sociale en economische structuur van steden een nieuwe impuls geven. Verder is voornamelijk in Nederland de schaarste aan ruimte een groot probleem. Door herstructurering kan zuiniger met ruimte omgegaan worden en zo de druk op ruimteclaims verlagen. Als derde leidt herstructurering tot verbetering van de kwaliteit van bedrijventerreinen en stimuleert daarmee economische ontwikkelingen (Schoor 2001).

Het proces van herstructurering is zeer complex. Hoewel actoren over het algemeen goed op de hoogte zijn van de problemen die zich op verouderde bedrijventerreinen afspelen, blijkt het organiseren van het moderniseringsproces in de praktijk een complexe en moeilijke aangelegenheid te zijn (Pen en Hiethaar 1998). Actoren hebben verschillende percepties en willen zo weinig mogelijk risico lopen.

Dit hoofdstuk zal ten eerste een overzicht geven van de bestaande definities van herstructurering. In de paragraaf daarna zal er verder ingegaan worden op het herstructureringsproces. Hier komen onder andere de verschillende belangengroepen die betrokken zijn bij herstructurering aan bod plus succes en faalfactoren van herstructureringsprojecten. In het laatste deel van het hoofdstuk zullen enkele case studies aan bod komen, welke eventueel als hulpmiddel kunnen dienen bij het maken van toekomstplannen voor de binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad.

4.2 HERSTRUCTURERING NADER GEDEFINIEERD

Alvorens dieper in te gaan op het begrip herstructurering, is het van belang te definiëren wat er onder herstructurering verstaan wordt. In dit rapport zal de definitie van het Schoor (2001) worden gehanteerd.

Schoor (2001) hanteert de volgende definitie voor herstructurering:

"Alle eenmalige ingrepen op het bedrijventerrein die tot doel hebben veroudering van het terrein als geheel te bestrijden en die niet tot het reguliere onderhoud gerekend worden. De ingrepen kunnen betrekking hebben op elk van de vier aspecten van veroudering: ruimtegebruik, aanzicht, ontsluiting en milieuhygiëne."

Verschillende onderzoeksrapporten hebben een poging gedaan om het begrip herstructurering onder te verdelen naar een aantal verschillende soorten. Heidemij Advies (1996) en Pen en Hiethaar (1998) beschouwen herstructurering als een soort oplossing voor verouderde

• • • • •

bedrijventerreinen, naast grootonderhoud, revitalisering, sanering en transformatie. Herstructurering wordt ook wel als koepelbegrip gebruikt voor een aantal maatregelen om verouderde bedrijventerreinen weer op te knappen. Twee voorbeelden hiervan zijn terug te vinden in de onderzoeksrapporten van BCI en BRO (1999) en ETIN (2002).

BCI en BRO (1999) delen de herstructureringsmaatregelen onder in vier verschillende soorten:

Face lift: grote opknopbeurt bij fysieke veroudering

Revitalisering: forse integrale verbetering van een verouderd terrein met behoud van bestaande economische functies

Herprofilering: wijziging van de werkfunctie van bestaande bedrijfsactiviteiten ten gevolge van economische veroudering.

Transformatie: ombouwen, waarbij de functie wijzigt in niet-werkfuncties. In dit geval wordt het bedrijventerrein onttrokken aan de voorraad bedrijventerreinen.

ETIN (2002) gebruikt herstructurering ook als een koepelbegrip. Volgens ETIN zijn herstructureringsmaatregelen onder te verdelen in:

Revitalisering: herstructurering waarbij dezelfde economische functie behouden blijft.

Herprofilering: herstructurering waarbij de economische functie (op het gehele terrein of op delen van het terrein) een andere wordt.

Transformatie: herstructurering waarbij de economische functie verdwijnt. Het bedrijventerrein wordt aan de voorraad onttrokken.

In de rest van dit rapport zal herstructurering worden gezien als koepelbegrip en wordt de indeling van BCI en BRO (1999) gebruikt, omdat deze classificering het beste aansluit bij de maatregelen die op binnenstedelijke bedrijventerreinen getroffen kunnen worden.

4.3 BELANGENGROEPEN IN HERSTRUCTURERINGSPROJECTEN

Bij herstructureringsprojecten zijn veel verschillende belangengroepen betrokken, die verschillende wensen en behoeften hebben. Bij de meeste herstructureringsprojecten zijn drie partijen direct betrokken. Dit zijn de gemeente, de ontwikkelaars en de gebruikers (Eggink 2004). Daarnaast zijn er ook nog andere belangengroepen die een rol (kunnen) spelen in herstructureringsprojecten. Dit zijn Kamers van Koophandel, Provincies, het Rijk, bewoners etc. Hieronder zullen de belangen van de belangrijkste partijen kort beschreven worden.

4.3.1 Gemeenten

Bij de verschillende overheden zijn het vaak beleidsdoelen op het gebied van werkgelegenheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit die het besluit doen nemen om een terrein te herstructureren (BRO en BCI 1999). Herstructurering van bestaande terreinen kan ervoor zorgen dat ruimte meer efficiënt gebruikt zal gaan worden. Ook draagt herstructurering bij aan de verbetering van het milieu en de ruimtelijke inrichting van een terrein (RIGO 2001). De gemeente handelt vanuit zowel commercieel als maatschappelijk belang. Verdere beleidsdoelstellingen zullen in hoofdstuk vijf uitgebreid aan de orde komen.

4.3.2 Ontwikkelaars

Ontwikkelaars kunnen de eigenaar van panden en/of percelen zijn op bedrijventerreinen of een partij die bij herstructurering de ontwikkeling van het gebied deels op zich neemt. Bij ontwikkelaars staan commerciële belangen voorop. Indien vastgoedeigenaren een groot deel of zelfs alle percelen en opstallen bezitten (zoals op Plein 13 in het onderzoek) op een terrein hebben ze veel macht en kunnen ze vooral de presentatie van een gebied bepalen (Eggink

• • • • •

2004). Ontwikkelaars zullen over het algemeen eerder geneigd zijn over te gaan tot herstructurering dan ondernemers. Ondernemers kunnen ten tijde van veroudering van het terrein verhuizen, terwijl vastgoedeigenaren gebonden zijn aan de gebouwen. Herstructurering zal vaak leiden tot een hogere waarde van het vastgoed, waardoor er hogere huren gevraagd kunnen worden. In Nederland is dat lastig omdat de huurcontracten vaak per jaar kunnen worden opgezegd (Eggink 2004). Vastgoedeigenaren staan vaak negatief tegenover gedwongen uitplaatsing omdat de verkoopwaarde meestal onder de boekwaarde ligt bij gebouwen jonger dan 30 jaar. Zij staan positiever tegenover sloop en herontwikkeling, waarbij zij de enige vrijheid hebben in de vorm van nieuwe bebouwing.

4.3.3 Ondernemers

Ondernemers zijn gebaat bij het draaiende houden van hun bedrijf. Herstructureringsplannen zijn voor hen vooral van belang als het hun bedrijf ten goede komt. De motieven voor ondernemers om deel te nemen in herstructureringsprojecten kunnen herleid worden uit verhuismotieven. Volgens de huisvestingstheorie van Brouwer (1994) is de verhuisdrang bij ondernemers laag. Herstructurering kan gezien worden als een alternatief voor verhuizen. Eerst worden de huisvestingsmogelijkheden ter plaatse onderzocht, zoals ver- en nieuwbouw of verwerving van grond en opstallen van de burens. De kosten als gevolg van communicatie, verhuizing en sloop remmen de verhuisdrang. Ondernemers zullen willen verhuizen als de huidige locatie niet meer aan de eisen voldoet. In hoofdstuk 2 zijn in de tabellen 2.4 en 2.5 de belangrijkste push en pull factoren te zien. De conclusie luidt dan ook dat ondernemers sneller bereid zijn mee te werken aan herstructurering als knelpunten rond representativiteit, parkeermogelijkheden en bereikbaarheid opgelost kunnen worden. De belangrijkste push factor; beperkte uitbreidingsmogelijkheden is nauwelijks op te lossen, tenzij aangrenzende kavels vrijkomen of publieke stroken met voldoende oppervlakte worden uitgegeven (Eggink 2004).

4.4 HERSTRUCTURERINGSPROCES

Om de herstructurering van bedrijventerreinen goed te laten verlopen is het noodzakelijk dat er een duidelijk herstructureringsplan opgesteld wordt. Alle betrokken partijen moeten bereid zijn om een gezamenlijke visie te ontwikkelen en het veranderingsproces in gang te zetten. Dit is moeilijk, aangezien de belangengroepen vaak tegengestelde belangen hebben. Om herstructureringsplannen succesvol uit te voeren kan het proces in verschillende fasen worden onderverdeeld. Doordat elk herstructureringsproject weer anders is, bestaat er geen één beste aanpak. Op de volgende pagina is een voorbeeld te zien hoe het planningsproces van een herstructureringsplan eruit kan zien. De totale looptijd van een herstructureringsproject is gemiddeld 10 jaar (Ministerie van Economische Zaken 2004).

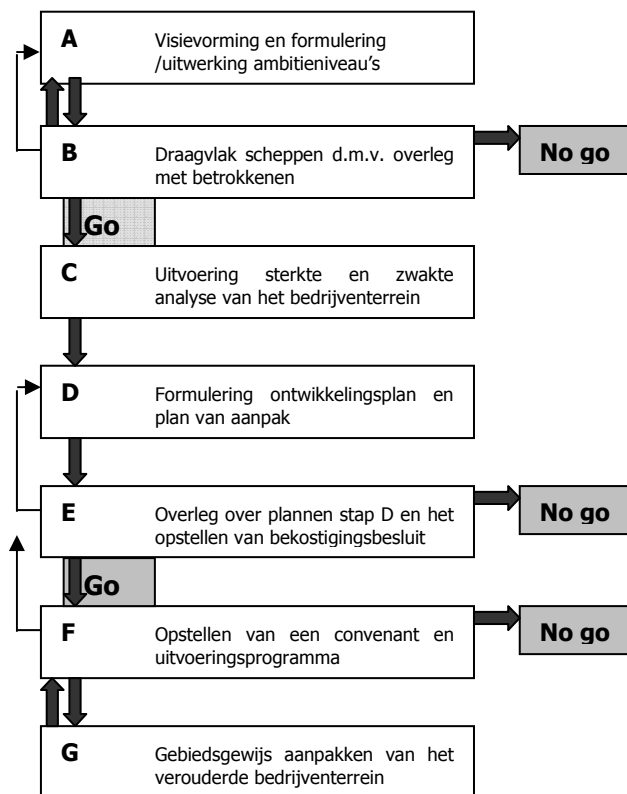
4.4.1 Traject van herstructurering

De aanleiding tot herstructurering is vaak de signalering van problemen op bedrijventerreinen. Dit kan door de gemeente gebeuren, maar ook ondernemers kunnen als eerste problemen signaleren. Bij het opstellen van herstructureringsplannen is het noodzakelijk dat de maatregelen een antwoord geven op de problemen en oorzaken van de veroudering. Er zal een ruimtelijke schets opgesteld worden die de toekomstige gewenste situatie van het bedrijventerrein beschrijft. Aan de hand van deze schets kunnen vervolgens ambitieniveaus voor het bedrijventerrein opgesteld worden. Dit gebeurt allemaal in Fase A. In de fase die hierop volgt is het van groot belang dat de verschillende belangengroepen die betrokken zijn bij de herstructurering bij elkaar komen. Het is belangrijk dat er draagvlak ontstaat voor de

.....

herstructureringsplannen. In de praktijk blijkt vaak dat ondernemers in het begin nogal sceptisch tegenover herstructurering staan, omdat ze vaak denken dat zij degenen zijn die moeten betalen. Vaak geldt dat hoe hoger de organisatiegraad op het terrein is, hoe gemakkelijker het proces verloopt (Ecorys-NEI 2003). Hierbij kan gedacht worden aan een bestaande ondernemersvereniging, die de belangen van de ondernemers behartigt. Tijdens de bijeenkomsten moeten de actoren het eens worden over de doelen en

Figuur 4.1: Planningsproces herstructurering in stappen



(Bron: Pen en Hiethaar 1998)

ambitieniveaus van de herstructurering. Kan dit niet bereikt worden dan stopt het herstructureringsproces reeds in deze fase.

Fase C heeft als doel een sterke zwakte analyse van het terrein te maken, met daaruit voortvloeiend een plan van aanpak en ontwikkelingsplan in fase D. Nu het plan er ligt is het in Fase E nodig dat de verantwoordelijkheden, rolverdeling en financiering worden vastgelegd. In dit stadium van het proces is het belangrijk dat de communicatie onder de actoren goed verloopt. Ondernemers willen weten waar ze aan toe zijn. Als op alle gebieden overeenstemming is bereikt binden partijen zich door een "commitment package" met elkaar aan te gaan (BRO en BCI 1999). Hierin staan de uitgangspunten en de verplichtingen van de verschillende actoren beschreven. Dit gebeurt in Fase F. In deze fase worden ook uitvoeringsprogramma's opgesteld. Voor de afzonderlijke projecten moet een plan van aanpak gemaakt worden. Er moet gezorgd worden dat alle actoren enthousiast blijven, zodat er tijdens de uitvoeringsfase geen onverwachte dingen gebeuren, zoals slechte medewerking van ondernemers. De uiteindelijke uitkomst is het bestemmingsplan vaak in combinatie met een beeldkwaliteitsplan (Eggink 2004). De uitvoeringsfase van een herstructureringsproject kan gestart worden nadat de eerste vergunning verleend zijn. De uitvoering vindt per deelgebied plaats, zodat er zo weinig mogelijk overlast en kosten voor bedrijven zijn.

• • • • •

4.4.2 Herstructureringsuitvoering

Nadat in de vorige paragraaf in grote lijnen is toegelicht hoe herstructureringsprojecten over het algemeen verlopen, zal deze paragraaf nader stil staan bij de verschillende vormen waarin herstructureringsprojecten uitgevoerd kunnen worden. Ten eerste kan het zo zijn dat de gemeente de enige uitvoerder van een herstructureringsproject is. In dit geval blijft de uitvoering vaak bij het opknappen van de openbare ruimte, omdat gemeenten de hoge kosten van revitalisering en herprofilering van bedrijventerreinen vaak niet kunnen dragen. Er zijn verschillende instrumenten die gemeenten kunnen gebruiken om herstructureringsplannen rendabeler te maken. Enkele voorbeelden hiervan zijn de aanvraag van subsidies, aanschrijvingen, exploitatieverordeningen/baatbelasting en fondsvorming (Louw *et. al* 2004). Een andere mogelijkheid is het uitvoeren van herstructureringsprojecten in de vorm van een Publiek Private Samenwerking (PPS) constructie. Deze beslissing hangt af van het feit of het zoeken van financiële samenwerking met private partijen een reële optie is en of deze wijze van samenwerken meerwaarde aan het project kan toevoegen (BCI en BRO 1999). De voordelen van PPS constructies zijn ten eerste goedkopere en snellere realisatie van het herstructureringsproject (BRO en BCI 1999). Daar komt bij dat er specifieke deskundigheid, know-how, innovatie, creativiteit en marktinzichten door private partners wordt ingebracht. Een derde voordeel van PPS constructies is de vaak snellere en betere realisatie en afwerking van projecten met een maatschappelijke meerwaarde (MiNaRaad 2002).

4.4.3 Bottlenecks bij herstructurering

Als belangrijkste bottlenecks bij herstructureringsprojecten worden door Pen en Hiethaar (1998) bodemvervuiling, het verkrijgen van voldoende draagvlak en de financiering van herstructurering genoemd.

Bodemvervuiling is een veelvoorkomend probleem op verouderde bedrijventerreinen. Door de hoge kosten die bodemsanering met zich mee brengt is dit vaak een struikelblok bij de herstructurering van bedrijventerreinen. Echter, sinds het inzetten van het Beleidsvernieuwing Bodemsanering (BEVER) is men afgestapt van het principe multifunctioneel saneren. Hieronder werd het verwijderen van alle verontreinigingen en geschikt maken van het terrein voor alle mogelijke doeleinden. Tegenwoordig wordt het principe van functioneel en kosteneffectief saneren gebruikt. Dit wil zeggen dat de bodem geschikt gemaakt wordt voor het beoogde gebruik en alleen mogelijke actuele risico's wegnemen. Deze risico's kunnen er voor mensen, ecologie of uit oogpunt van verspreiding zijn (Gemeente Zaanstad 2004). Functioneel saneren komt nog enigszins tegemoet in de kosten.

Het tweede probleem wat veel herstructureringsprojecten vertraagd is het verkrijgen van voldoende draagvlak. Binnen een gemeente moet de noodzaak van herstructurering ingezien worden. Ook ondernemers en vastgoedeigenaren moeten bereid gevonden worden mee te werken. Echter bij veel ondernemers is weinig kennis over herstructurering aanwezig en daarom zouden ze hulp moeten krijgen.

Als laatste is ook de financiering van herstructurering een groot probleem, volgens Senternovem (2005) zelfs het grootste probleem. De hoge kosten die herstructurering met zich meebrengen kunnen vaak niet door de opbrengsten gedekt worden. Een PPS constructie kan uitkomst bieden. Toch is het niet goed als gemeenten te snel de oplossing in een PPS constructie zoeken. In het geval van binnenstedelijke bedrijventerreinen is multifunctionele gebiedsontwikkeling met kantoren, bedrijven, detailhandel en woningen een goede mogelijkheid (Louw *et. al* 2004). Ook de ontwikkeling van kleinschalige woon-werk milieus in het bestaande stedelijke gebied is een optie voor tweede generatieterreinen.

• • • • •

4.5 CASE STUDIES

In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk is gesproken over het begrip herstructurering en de verschillende vormen die herstructurering kan aannemen. Ook is kort naar voren gekomen dat elk herstructureringsproject weer anders verloopt, door de aanwezigheid van haar eigen specifieke omstandigheden, factoren en financieringsstructuur. In deze paragraaf zullen enkele case studies over binnenstedelijke bedrijventerreinen de revue passeren. Case studies over herstructureringsprojecten op grote bedrijventerreinen zijn er genoeg te vinden. Voor binnenstedelijke bedrijventerreinen is het case studie materiaal schaars. Later in de paragraaf zal het gevonden case studie materiaal over de toekomst van binnenstedelijke bedrijventerreinen in Tilburg, functiemenging cases in Amsterdam en transformatie van binnenstedelijke bedrijventerreinen naar woningfunctie behandeld worden.

Zaanstad is niet de enige gemeente waar aandacht besteed wordt aan de toekomst van binnenstedelijke bedrijventerreinen. Bureau stedelijke planning heeft voor de gemeente Breda onderzoek gedaan naar de problematiek op binnenstedelijke bedrijven in Breda. BRO heeft een dergelijk onderzoek voor de steden Tilburg en Enschede gedaan. Enkele opvallende aspecten die uit al deze drie onderzoeken naar voren kwamen zijn (Gemeente Tilburg 1999) (Lichtenberg en Olden 2000) (Gemeente Enschede 2002) (www.stedplan.nl):

- ❖ De functie van binnenstedelijke bedrijventerreinen is belangrijk voor de economie en de (laaggeschoolde) werkgelegenheid in de stad. Daarnaast hebben de binnenstedelijke bedrijventerreinen een positieve invloed op de (economische) ontwikkeling van de wijken waarin zij gelegen zijn.
- ❖ Op de binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn voornamelijk middelgrote en kleine bedrijven gevestigd vaak actief in de sectoren industrie, bouwnijverheid en reparatie van consumentenartikelen en handel.
- ❖ De bereikbaarheid van de meeste binnenstedelijke bedrijventerreinen per auto is vaak goed te noemen, maar per vrachtauto vaak minder. De parkeersituatie is in het merendeel van de gevallen matig tot voldoende.
- ❖ De representativiteit van de binnenstedelijke bedrijventerreinen varieert sterk. Het zijn met name de oudere terreinen die geen representatieve uitstraling hebben. Het onderhoud van de wegen varieert van matig tot goed. Het aanbod en het onderhoud van de groenvoorzieningen is meestal voldoende. Op een aantal wijkwerkterreinen is sprake van bodemvervuiling.
- ❖ Op een aantal terreinen zijn bedrijven gevestigd die veel milieuhinder veroorzaken.
- ❖ Behoud van binnenstedelijke bedrijventerreinen is van groot belang voor zowel de eigen wijk als voor de druk op uitleglocaties en landschap.
- ❖ Binnenstedelijke bedrijventerreinen kunnen als broedplaats dienen voor startende ondernemers.

4.5.1 Tilburg

Tilburg is een stad die door haar textielverleden nog veel binnenstedelijke bedrijventerreinen herbergt. In totaal gaat het om 29 terreinen met een totale oppervlakte van 130 hectare. Op

• • • • •

deze terreinen waren in 1998 417 bedrijven gevestigd die goed waren voor 4661 banen (Lichtenberg en Olden 2000).

De Tilburgse ondernemers waardeerden de bereikbaarheid, parkeermogelijkheden en de ruimte voor laden en lossen als positief in hun vestigingsmilieu. Punten voor verbetering zijn volgens hen de sociale veiligheid, de uitstraling van de bedrijfspanden en bedrijfspercelen en voorzieningen als bewegwijzering, verlichting en groenstructuur (Lichtenberg en Olden 2000). De belangrijkste motieven voor verplaatsing zijn gebrek aan uitbreidingsruimte en ontevredenheid over uitstraling van huidige bedrijfsomgeving en bedrijfspand. De helft van de ondernemers met verplaatsingsplannen geeft de voorkeur aan een met binnenstedelijke bedrijventerreinen vergelijkbaar vestigingsmilieu.

De gemeente Tilburg heeft zich tot doel gesteld de binnenstedelijke bedrijventerreinen te willen behouden omdat ze van groot economisch en maatschappelijk belang zijn. Investeren in binnenstedelijke bedrijventerreinen kan de verplaatsingsbehoefte van gevestigde bedrijven verkleinen en een impuls geven aan private investeringen, die de kwaliteit van het terrein weer verder verbeteren. De negatieve spiraal kan zo een halt toegeroepen worden (Gemeente Tilburg 1999).

Oplossingsrichtingen die de gemeente Tilburg neemt ten aanzien van binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn:

- ❖ Revitalisering van de openbare ruimte, welke er toe moet leiden dat ondernemers hun eigen bedrijfspand opknappen.
- ❖ Herontwikkeling van economisch verouderd vastgoed.

Voor elk terrein moet een herontwikkelings- revitaliseringsplan worden opgesteld. Door financiële beperkingen is het niet mogelijk alle plannen in één keer uit te voeren. De totale kosten worden geschat op ruim 18 miljoen euro. De dekking hiervan moet komen uit het GSB, Rijkssubsidies, provinciale subsidies en uit de gemeentelijke begroting.

4.5.2 Amsterdam

Functiemenging is de term voor de menging van wonen en werken met als doel het terugbrengen van de diversiviteit, levendigheid en duurzaamheid in de stad (Hoppenbouwer en Louw 2004). De oorsprong van deze gedachte ligt bij Jacobs (1961), die haar onvrede uitsprak over de Amerikaanse steden. Jacobs pleitte voor kleinschaligheid en een mix van wonen en dienstverlenende bedrijvigheid in stedelijke gebieden. Functiemenging vindt vaak plaats als een vorm van herprofilering, wat een wijziging van de bestaande werkfunctie inhoudt. Bestaande bedrijventerreinen worden deels omgezet in woningbouw, met behoud van werkgelegenheid. Functiemenging kan plaatsvinden op drie verschillende schaalniveaus. Dit zijn functiemenging op pandniveau, op blokniveau en op terreinniveau (Gemeente Amsterdam 2003). Menging op pandniveau komt van oorsprong het meeste voor. Het leent zich ook goed voor kantoren, winkels en voorzieningen. Er zullen wel maatregelen moeten worden genomen om eventuele geluid-, trilling, of stankhinder te voorkomen (Gemeente Amsterdam 2003). De menging op blokniveau biedt door de grotere omvang meerdere mogelijkheden voor bedrijven en woningen. Bij mengen op terreinniveau moet er sprake zijn van een ruimtelijke en functionele samenhang van bedrijven en woningen die gevestigd zijn in één gebied. Hierbij is de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte van groot belang om stedenbouwkundige samenhang te creëren. Menging op terreinniveau biedt de meeste kans de zittende bedrijven te handhaven dan wel een nieuwe plek in het gebied te geven. Vaak wordt een deel van het terrein getransformeerd naar woningbouw en blijft een deel van de bedrijven bestaan. Echter, functiemenging zal wel inhouden dat het inrichtingsniveau van het bedrijfengebied hoger moet zijn dan gebruikelijk.

• • • • • • • • • •

De gemeente Amsterdam heeft een overzicht gemaakt voor de indeling van bedrijven in combinatie met het niveau van mengen, welke in figuur 4.2 te zien is.

Figuur 4.2: Inpasbaarheid bedrijven in gemengd woonwerk milieu

Niveau van mengen	Karakteristieke bedrijven	Voorbeelden
Niet inpasbaar in gemengd Woonwerkmilieu	's nachts werken continue bedrijf A-inrichting Frequent of zwaar transport Open opslag Risico Grote nutsvoorzieningen	Fabrieksbakkerij Kaugomfabriek Heipalenproducent Distributiecentrum post Betonmortel-centrale Las- en constructiebedrijf Rioolwaterzuivering
Pand	Bedrijven kleiner dan 500 m ²	Meubelmaker Loodgieter Kopieershops Instrumentmakerij Wijngroothandel
Blok	Bedrijven kleiner dan 2000 m ² <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lichte industrie ▪ Showroom ▪ Groothandel 	Labaratorium Constructiebedrijf voor medische hulpmiddelen Drukkerij Schildersbedrijf Grafische afwerkbedrijf Autoshowroom Boekenmagazijn Confectie groothandel
Terrein	Bedrijven groter dan 2000 m ² <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lichte industrie ▪ Groothandel ▪ Showroom ▪ Perifere detailhandel ▪ ICT bedrijven 	Zuurwarenfabriek Gereedschappenverhuur Autodealer (inclusief werkplaatsen benzineverkooppunt) Automaterialen Interieur showroom Tapijthandel Bouwmarkt Switchhouse

(Bron: Gemeente Amsterdam 2003)

Het Oostelijk Havengebied in Amsterdam is een voorbeeld van een gebied waar functiemenging toegepast is. Het Amsterdamse Oostelijk Havengebied bestaat uit een aantal kunstmatige schiereilanden die rond 1900 zijn aangelegd in de nabijheid van de binnenstad ten behoeve van havengebonden activiteiten. In de jaren zeventig werden veel havenfuncties verplaatst naar de westelijke haventerreinen. Vanaf 1981 heeft de gemeente Amsterdam de havenactiviteiten in het Oostelijk Havengebied actief ontmoedigd en begon de planvorming om het gebied te transformeren naar een woongebied. De eerste ideeën gingen uit van gescheiden woon- en werkfuncties op buurtniveau. Echter in de latere plannen van de gemeente kreeg kleinschalige bedrijvigheid steeds meer aandacht. In totaal zijn er in het Oostelijk Havengebied ruim 8.000 woningen gerealiseerd (Hoppenbouwer en Louw 2004).

• • • • • • • • • •

Uit evaluatieonderzoek naar de bedrijvigheid in het gebied blijkt dat de doelstellingen uit 1987 voor een groot deel zijn behaald. In 2002 telde het gebied 4.605 arbeidsplaatsen ten opzichte van een geraamde 5.100. De achterstand valt daarbij te wijten aan de vertraagde ontwikkeling van de Oostelijke Handelskade. Het kleinbedrijf overheerst in de woongebieden. Hierbij valt te denken aan bedrijven in de zakelijke dienstverlening, media, ICT en advies en ontwerp.

Onder de bedrijven in de woongebieden van het Oostelijk Havengebied is een telefonische enquête uitgevoerd om hun ervaringen met de toegepaste functiemenging te peilen. In totaal werden 210 bedrijven geïnterviewd. Driekwart daarvan is in een woning gevestigd. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat de meeste ondernemers zeer tevreden zijn met het Oostelijk Havengebied als vestigingsplaats. De bereikbaarheid is er goed en ook de representativiteit van de omgeving scoort goed. Over de parkeervoorzieningen zijn de ondernemers minder tevreden.

De functiemenging kan als geslaagd gezien worden. De gebruikerswaarde en de belevingswaarde scoren goed. Toch moet het Oostelijk Havengebied zich nog bewijzen ten aanzien van haar toekomstwaarde. Het gebied is voornamelijk een woongebied en de aanwezige bedrijven zijn kleinschalig en vaak in woningen gesitueerd, wat duidt op ideale omstandigheden voor startende bedrijven. De functiemenging is minder geslaagd als het gaat om het creëren van levendigheid in de wijk. Het is dus belangrijk als gemeenten zijnde wat er met functiemenging bereikt wil worden en wat dat betekent voor de manier waarop het transformatieproces aangepakt gaat worden: het soort bedrijven dat men aan probeert te trekken, het soort panden dat daarvoor gebouwd moeten worden etc. (Peters 2004).

De gemeente Amsterdam heeft nog twee casestudies uit laten voeren, in Buiksloterham en Overamstel. Daar is gekeken wat de mogelijkheden voor functiemenging op de verschillende schaal niveaus zijn. Uit deze casestudies kwam naar voren dat de volgende terreinkenmerken in relatie staan tot de mate van functiemenging (pand, blok, terrein):

- ❖ Verkaveling
- ❖ Vrijkomende kavels
- ❖ Aantal bedrijven
- ❖ Ligging aan diep water
- ❖ Ligging ten opzichte van de (binnen)stad
- ❖ Ligging ten opzichte van de wegontsluiting
- ❖ Ligging ten opzicht van openbaar vervoer ontsluiting

4.5.3 Transformatie

De meest drastische herstructureringsmaatregel voor binnenstedelijke bedrijventerreinen is die van transformatie naar woningbouw. Indien het terrein geen toekomstpotentie meer heeft is dit in sommige gevallen de beste oplossing. Kool (1999) schreef zijn scriptie over de herontwikkeling van binnenstedelijke bedrijfslocaties tot woonlocaties. Hierbij werd de vraag gesteld: Wat zijn de kritische factoren bij de haalbaarheid van binnenstedelijke herontwikkelingslocaties? Uit zijn onderzoek blijkt dat de volgende vijf kritische factoren van belang zijn voor het slagen van een herontwikkelingsproject.

- ❖ *De verwerving van grond en de grondprijzen:* Er worden veel hogere verwervingsbijdragen betaald (ruim 86 euro) dan bij uitleglocaties.
- ❖ *Milieutechnische aspecten:* de meeste binnenstedelijke bedrijventerreinen bevatten vervuilde grond en soms zijn de locaties gelegen in de geluidszone van andere bedrijven of de hoofdinfrastructuur.

• • • • •

- ❖ *Infrastructuur en andere eisen van de locatie:* dit verschilt per gemeenten. Gemeenten eisen vaak dat projectontwikkelaars ook meewerken met het bouwrijp maken en realiseren van de openbare ruimte.
- ❖ *Ruimtelijke ordeningsprocedure en bezwaren van belanghebbenden:* Gemeenten hebben op dit punt de touwtjes in handen. Ontwikkelaars dienen overeenstemming met eigenaars en gemeenten te bereiken. Er volgt onzekerheid met betrekking tot formele procedures in verband met de bezwaren van belanghebbenden. Er dienen duidelijke beslissingen door beleidsmakers gemaakt te worden.
- ❖ *Marktrisico's bij binnenstedelijke herontwikkeling:* De gemiddelde lange looptijd en hoge verwervingskosten veroorzaken hoge rentelasten bij uitstel en geringere ruimte voor herontwikkeling bij negatieve marktontwikkeling.

De hierboven genoemde obstakels waar projectontwikkelaars tegenaan kunnen lopen bij de herontwikkeling van binnenstedelijke bedrijventerreinen maakt ze terughoudend om te investeren.

4.6 CONCLUSIES

In dit hoofdstuk is het begrip herstructurering nader gedefinieerd. In dit rapport wordt herstructurering als koepelbegrip opgevat en wordt de verdere indeling van BCI en BRO (1999) gebruikt. Het proces van herstructurering is zeer complex. Er zijn vele actoren betrokken bij herstructurering met allemaal eigen wensen en behoeften. Het bereiken van overeenstemming tussen de actoren is vaak een tijdrovende zaak. De belangrijkste actoren in herstructureringsprojecten zijn de verschillende overheden, de ondernemers en de ontwikkelaars.

Het herstructureringsproces kan in verschillende stappen onderverdeeld worden. Belangrijke dingen in het proces zijn het vroegtijdig betrekken van ondernemers in de herstructureringsplannen. Tijdens de beginfase van het proces moeten de verschillende actoren het eens worden over het ambitieniveau van de herstructurering. Hierna moet er een plan van aanpak komen en zullen er ontwikkelingsplannen moeten worden opgesteld. Tijdens het gehele proces moet er gewaakt worden dat alle actoren, voornamelijk de ondernemers, bij alle stappen betrokken worden. De uitvoering van herstructurering vindt meestal plaats door de desbetreffende gemeente in combinatie met private partijen. De belangrijkste problemen die zich bij herstructurering voordoen zijn bodemvervuiling, het creëren van draagvlak en het rond krijgen van het financiële plaatje.

De behandelde case studies laten zien dat er verschillende herstructureringsmogelijkheden voor binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn. Op elk terrein dient afzonderlijk bekeken te worden wat de beste optie is. Deze beslissing hangt van vele factoren af, zoals de beleidsdoelstellingen van de gemeente, de wensen van de zittende bedrijven en omwonenden, de financieringsmogelijkheden en de ligging en de eigenschappen van het terrein.

.....

HOOFDSTUK 5: BELEID BETREFFENDE (BINNENSTEDELIJKE) BEDRIJVENTERREINEN

5.1 INLEIDING

De overheid oefent door het beleid wat ze voert invloed uit op bedrijventerreinen. Vraagstukken zoals waar een nieuw bedrijventerrein gerealiseerd wordt of welke verouderde bedrijventerreinen aangepakt worden hangen af van het gevoerde bedrijventerreinbeleid. Om de vraagstelling van dit rapport te kunnen beantwoorden is het van groot belang om op de hoogte te zijn van het gevoerde overheidsbeleid betreffende bedrijventerreinen. In Nederland vindt de uitvoering van het bedrijventerreinenbeleid plaats op verschillende bestuurlijke lagen.

De verschenen Nota's over de ruimtelijke ordening, met uitzondering van de 5^e Nota Ruimtelijke Ordening, bevatten nauwelijks concrete uitspraken over de hoeveelheid te ontwikkelen bedrijventerreinen. Er vloeide echter wel het ABC-locatiebeleid uit voort, dat bedoeld was om de vestiging van bedrijven en voorzieningen te sturen. Het Ministerie van Economische Zaken is verantwoordelijk voor het beleid omtrent de Nederlandse economie. Het is pas sinds de jaren 80 van de vorige eeuw dat herstructurering op de politieke agenda kwam te staan. Binnen de steden lag het accent tot en met de jaren 80 op de stadsvernieuwing. De economische recessie zorgde voor de ommekeer. Er heerste een hoge werkloosheid in de steden en de overheden gaven toe te weinig beleidsmatige aandacht aan bedrijven in steden te hebben gegeven (Louw *et. al* 2004). Gemeenten werden verantwoordelijk voor de herstructureringsopgave. Het aantal concreet uitgewerkte herstructureringsplannen bleef beperkt door hoge kosten voor het verwerven, bodemsanering en slopen van verouderde bedrijfsgebouwen. De ontwikkelingen van nieuwe bedrijventerreinen aan de stadsranden is goedkoper dan herstructurering van bedrijventerreinen in de stad. Er was duidelijk behoefte aan meer financiële middelen. Het was pas in 1994, toen het Grote Stedenbeleid in het leven werd geroepen, dat de herstructureringsopgave een nieuwe impuls kreeg.

In dit hoofdstuk komt het huidige beleid van de verschillende overheden stuk voor stuk aan bod en zal er in gegaan worden op de doelstellingen en verantwoordelijkheden van de verschillende overheden ten aanzien van verouderde bedrijventerreinen. Om het verhaal helemaal compleet te maken zal begonnen worden met het Europese Unie (EU) beleid. De EU heeft met haar gevoerde beleid namelijk ook invloed op de uitvoering van herstructureringsprojecten op Nederlandse bedrijventerreinen.

5.2 EUROPEES BELEID

Het regionale beleid (Regional Policy) van de Europese Unie besteedt veel aandacht aan het probleem van verouderde bedrijventerreinen. Met haar doelstelling om structurele veranderingen en economische modernisatie te stimuleren wordt voornamelijk het European Regional Development Fund (ERFD) ingezet om nationale brownfield projecten te ondersteunen. In doel regio's wordt financiële steun gegeven voor rehabilitatie en revitalisatie van vervallen industriële terreinen. In aanvulling hierop is financiële steun afkomstig uit Community Initiatives (CI) om samen met nationale en regionale overheids gelden structurele veranderingen te stimuleren.

• • • • • • • • • •

De EU speelt ook een belangrijke rol als centraal coördinerende organisatie en informatief lichaam in verschillende aspecten van herstructureringsmogelijkheden voor verouderde bedrijventerreinen. Informatienetwerken waarin de EU betrokken is zijn Network for Industrial Contaminated Land in Europe (NICOLE), the Contaminated Land Rehabilitation Network (CLARINET), Academic Network for Contaminated Land Research in Europe (ANCORE) en Concentrated Action on Brownfields and Economic Regeneration (CABERNET).

5.3 NATIONAAL BELEID

Op nationaal niveau zijn er drie Ministeries betrokken bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Dit zijn het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM), het Ministerie van Binnenlandse Zaken en het Ministerie van Economische Zaken (EZ).

Het Ministerie van VROM is het Ministerie dat hoofdverantwoordelijke is voor het ruimtelijke beleid op Rijksniveau. Het kabinet heeft in 2004 de Nota Ruimte vastgesteld waarin zij de hoofdlijnen voor het toekomstige ruimtelijke ordeningsbeleid uiteenzet. In de Nota Ruimte wordt met betrekking tot bedrijventerreinen gezegd dat deze nodig zijn voor de realisatie van economische groei en dat daar ook ruimte voor gecreëerd moet worden. Dit betekent dat er naast herstructurering ook nieuwe terreinen aangelegd zullen moeten worden om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen. In de Nota Ruimte wordt het ABC-locatiebeleid vervangen door een integraal locatiebeleid, waarin het bedrijfslocatiebeleid en het detailhandelslocatiebeleid zijn geïntegreerd. De doelstellingen van het nieuwe beleid zijn: economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit beleid wordt gedecentraliseerd naar provincies, gemeenten en WGR+ regio's¹.

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken speelt, sinds het de trekker is van het Grotestedenbeleid, ook een belangrijke rol bij de herstructurering van bedrijventerreinen. Het GSB heeft als doel de economische structuur en het ondernemersklimaat in de grote steden te verbeteren en versterken. Binnen het beleidsonderdeel Economie van het GSB wordt ongeveer 2/3 deel van het budget door de steden ingezet worden voor herstructureringsprojecten (Ministerie van Economische Zaken 2004).

Het Ministerie van Economische Zaken is binnen het Rijk het coördinerende departement als het om bedrijventerreinen gaat. In het Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008 heeft het Ministerie van Economische Zaken uiteengezet welke acties er nodig zijn om ruimte voor bedrijvigheid te creëren. Nederland staat voor de opgave ruim 21.000 hectare bedrijventerrein te herstructureren. Deze herstructurering brengt echter niet genoeg terreinwinst op. Tot en met 2020 is daarom nog ruim 23.000 hectare nieuw bedrijventerrein nodig (Ministerie van EZ 2004). Het bedrijventerreinbeleid van het Rijk was tot voorheen generiek van aard. Naast generiek beleid, wordt er nu ook specifiek beleid gevoerd, in de vorm van 'topprojecten'. Er zijn in totaal 49 topprojecten waar het Ministerie van Economische Zaken partner is bij het concreet realiseren of herstructureren van deze bedrijventerreinen. Onder de topprojecten vallen bedrijventerreinen van tenminste 150 hectare, met een bovenregionaal karakter die van nationaal economisch belang zijn. Ze zijn voornamelijk gelokaliseerd in gebieden waar nieuwe bedrijventerreinen schaars zijn². De doelstellingen van herstructurering van de Topprojecten

¹ WGR+-regio's zijn stedelijke regio's die op basis van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen verplichtend gaan samenwerken. Ze volgen uit de kaderwetgebieden en het betreft dan ook in eerste instantie de zeven regio's Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven-Helmond, Arnhem-Nijmegen en Twente.

² Voor een overzicht van alle topprojecten ga naar www.bedrijventerreinen.ez.nl

• • • • •

zijn dat er 3500 hectare gemoderniseerd moet worden tussen 2005 en 2012. Verder moet 90 procent van de Topprojecten in 2006 een plan van aanpak hebben en wordt gestreefd naar een gemiddelde doorlooptijd van deelprojecten van 8 jaar.

De Topprojecten waar het Ministerie van Economische Zaken nu op in zet, is de opvolger van de regelingen Besluit Stimulering Ruimte voor Economische Activiteit (StiREA), het Tender Investeringsprogramma's Provincies (TIPP) en het Programma Duurzame Bedrijventerreinen (DBT). StiREA (1996-1999) is in het leven geroepen om financiële stimulans aan gemeenten te bieden inzake het oplossen van knelpunten met betrekking tot bedrijventerreinen. StiREA moest zorgen voor voldoende aanbod van bedrijventerreinen en goede kwaliteit van bestaande terreinen. In 2000 is StiREA opgevolgd door de TIPP (2000-2003). De nadruk van de TIPP lag meer op herstructurering. Om in aanmerking te komen moesten provincies in een visie de benodigde verbeteringen weergeven. Ook moest er een investeringsprogramma komen waaruit maatregelen voortvloeien die tot stand waren gekomen uit overleg met gemeenten en het bedrijfsleven. Provincies waren vervolgens vrij om te kiezen aan welke projecten subsidies werden verleend (Eggink 2004). Het programma DBT was van 1999 tot 2003 van kracht en had als doel om een bijdrage aan de verduurzaming van bedrijventerreinen te leveren.

Uit evaluaties van de drie beleidsinstrumenten door Berenschot (2004) komt naar voren dat elk instrument binnen haar domein een positieve werking heeft gehad, alleen komen de effecten langzamer dan verwacht en waren vaak positiever ingeschat. Dit geldt met name voor StiREA. De oorzaak hiervan waren de vaak financiële, (ruimtelijk-)juridische en milieutechnische knelpunten die zich bij de start van de projecten voordeden. Nieuw beleid zou meer gericht moeten zijn op het stimuleren van herstructurering. Een nieuwe financiële regeling voor bedrijventerreinen zou moeten bestaan uit twee delen: een financiële bijdrage aan het voorbereidingsproces, en een financiële bijdrage aan de uitvoeringsfase. Het Ministerie van EZ zou waar nodig en mogelijk is een coördinerende rol in herstructureringsprocessen moeten gaan spelen. Voor een volledig overzicht van de aanbevelingen zie Berenschot (2004). Bij het nieuwe beleidsinstrument Topprojecten heeft de overheid getracht de aanbevelingen uit evaluatiestudies zo goed mogelijk op te volgen.

5.4 PROVINCIAAL BELEID

De rol van provincies met betrekking tot de bedrijventerreinen is vooral gericht op het maken van vraagramingen en op het aanwijzen van locaties die gemeenten tijdens de streekplanperiode kunnen ontwikkelen (Louw *et al.* 2004).

Ook provincies voeren evenals het Rijk steeds meer beleid gericht op het verbeteren van de kwaliteit van bedrijventerreinen. Dit gebeurt vooral door het beïnvloeden van de gemeentelijke plannen. Zo wordt getracht te komen tot intensivering van het ruimtegebruik en herstructurering.

De provincie Noord-Holland heeft een aantal instrumenten in het leven geroepen om nieuwe terreinen te realiseren en bestaande te verbeteren. Als eerste is er de subsidie Herstructurering en Innovatief Ruimtegebruik op Bedrijventerreinen (HIRB) voor het verbeteren van de kwaliteit van bedrijventerreinen en de herstructurering van verouderde terreinen mogelijk te maken. Het tweede instrumenten zijn de aanleg van regionale bedrijventerreinvisie. Dit geldt alleen voor Noord-Holland Noord. Als laatste zal getracht worden de lastendruk voor het Midden en Klein Bedrijf (MKB) te verlagen (Provincie Noord-Holland 2004).

De HIRB is opvolger van de regelingen Herstructurering van Bedrijventerreinen en Duurzame inrichting voor Bedrijventerreinen. Met dit nieuwe programma wil het provinciaal bestuur van

• • • • •

Noord-Holland een nieuwe stimulans geven aan herstructurering van bedrijventerreinen. Het accent ligt op het toepassen van (nieuwe) concepten op het gebied van duurzaamheid en innovatief ruimtegebruik op zowel nieuwe als bestaande bedrijventerreinen. De speerpunten waarop de provincie met de HIRB op in zet zijn: efficiënt ruimtegebruik, bereikbaarheid, parkmanagement, innovatie, duurzaamheid en veiligheid (Provincie Noord-Holland 2003).

Voor een periode van vier jaar (2004-2007) stelt de provincie Noord-Holland 23,5 miljoen euro beschikbaar en voor 2005 nog een extra investeringsimpuls van 1,8 miljoen euro. Het doel is om tussen 2003 en 2007 1000 ha. bedrijventerrein te herstructureren, om zo in 2005 een ruimtebesparing van 15 procent te realiseren (Provincie Noord-Holland 2003). De in 2005 in aanmerking gekomen projecten voor HIRB subsidies zijn allemaal grote bedrijventerreinen³

Een goede plek voor ieder bedrijf beschrijft het nieuwe integrale locatiebeleid van de Provincie Noord-Holland. De provincie Noord-Holland heeft een typologie van vestigingsmilieus ontwikkeld welke gebaseerd zijn op de relatie tussen de vestiging van activiteiten en de eigenschappen van het vestigingsmilieu. De typologie onderscheidt stedelijke vestigingsmilieus en specifieke werkmilieus. Verder wordt er onderscheidt gemaakt in kleinschalige en grootschalige ontwikkelingen. Onder kleinschalige ontwikkelingen worden o.a. bedrijventerreinen met een totaal ruimtebeslag van niet meer dan 5 ha. voor kleinschalige bedrijven en/of bedrijven in de milieucategorie 1 tot en met 3 gerekend en bedrijven die lokaal opereren, dus die qua afzetmarkt en/of arbeidsmarkt voornamelijk op kernen in de directe omgeving zijn georiënteerd. Op deze kleinschalige ontwikkelingen is het locatiebeleid in principe niet van toepassing.

5.5 REGIONAAL BELEID

Op regionaal niveau wordt ook op allerlei gebieden beleid gevoerd. In de randstad bestaan er verschillende samenwerkingsverbanden tussen gemeenten, provincies en het Rijk. Zo kennen we de Regionale Samenwerking Amsterdam (RSA), de Regio Randstad, het Noordvleugeloverleg, het Platform Bereikbaarheid Randstad, Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties en de belangrijkste het Regionaal Overleg Amsterdam (ROA). Deze samenwerkingsverbanden hebben tot doel samenwerking in de regio op het gebied van economische- en ruimtelijke orderingsvraagstukken te bevorderen.

Het ROA is een samenwerkingsverband van 16 gemeenten in de regio Amsterdam. Ze werken aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied. Het ROA is één van de zeven kaderwetgebieden van Nederland. Deze vormen een extra bestuurslaag, naast het Rijk, Provincies en waterschappen. Het ROA zal straks een WGR+ regio worden.

De doelstellingen van het ROA op economisch gebied zijn vastgelegd in het Ontwikkelings Plan Economie Regio Amsterdam (OPERA). Wil de regio in de toekomst haar economische vitaliteit behouden en uitbouwen dan zullen er behoorlijke beleidsmaatregelen getroffen moeten worden (ROA 2005). Het ROA wil een Regionale Bedrijfslocatie Monitor (RBLM) opnemen. De RBLM zal zich gaan bezighouden met de vraag naar en inventarisatie van het harde aanbod van bedrijventerreinen. Met betrekking tot bedrijfslocaties zal er tot en met 2020 ruimte gepland moeten worden voor 1000 à 1200 ha. nieuw bedrijventerrein. Verder zal er alles aan gedaan moeten worden om locaties voor het lokaal verzorgende bedrijfsleven in stand te houden. Indien binnenstedelijke bedrijventerreinen moeten worden getransformeerd naar woningbouw

³ Voor een volledig overzicht van de HIRB subsidie projecten 2005 zie K. van Eerde, *Ruim 7,7 miljoen Euro voor Noord-Hollandse bedrijventerreinen, 15-6-2005.*

• • • • •

dan zullen er tijdig nieuwe bedrijvenlocaties ontwikkeld moeten worden. Ook ligt er een grote herstructureringsopgave in het ROA gebied, met name in de gemeenten Zaanstad, Haarlemmermeer en Amsterdam (ROA 2005). Voor de Zaanstreek ligt er in totaal een opgave van 100 hectare nieuw aan te leggen bedrijventerrein tot en met 2020. Het gaat hier vooral om gemengde en logistieke terreinen.

Sinds de jaren 90 zijn er Regionaal Economische Stimuleringsprogramma's (RES) in het leven geroepen. Een RES is een programma waar overheid en private partijen in de regio samenwerken aan projecten om de regionale economische structuur te versterken (Provincie Noord-Holland 2005).

De gemeente Zaanstad valt onder de RES Zaanstreek/Waterland, die kortgeleden is opgericht. Dit project is door de provincie Noord-Holland geïnitieerd om te komen tot een betere regionale samenwerking op economisch gebied tussen de Zaanse en Waterlandse gemeenten. Het doel van het project is om de concurrentiepositie van de regio in de Noordvleugel van de Randstad te versterken.

5.6 GEMEENTELIJK BELEID

Van alle overheden hebben gemeenten het meeste in te brengen in bedrijventerreinenbeleid. Gemeenten hebben de bevoegdheid bestemmingsplannen vast te stellen. Bestemmingsplannen zijn bindend voor de burger. Het Rijk en de provincies hebben echter wel de bevoegdheid zich hierin te mengen, maar dat doen zij meestal niet (Louw *et. al* 2004).

De gemeente Zaanstad, gelegen in de provincie Noord-Holland is onderdeel van het stedelijk netwerk Amsterdam. Zaanstad haar eigen economie kenmerkt zich door een eenzijdige structuur, voornamelijk op de industrie gericht. Dit is te danken is aan het rijke industriële verleden van de Zaanstreek. Zaanstad kenmerkt zich door de aanwezigheid van grote industriële complexen en veel binnenstedelijke bedrijventerreinen. Op de aanwezigheid van kennisintensieve sectoren scoort de gemeente Zaanstad relatief gezien laag. Het opleidingsniveau van de werknemers is over het algemeen laag te noemen.

De gemeente Zaanstad ligt ingebed in een landschap van hoge kwaliteit, de zogenoemde veenweide gebieden. Echter, de ecologische waarde van dit landschap plus de ontwikkeling van Schiphol leggen naast kansen ook beperkingen op de ontwikkelingen in de gemeente, vooral als het gaat om woningbouw. Zaanstad kan daarom in de toekomst voornamelijk binnenstedelijk verder bouwen. Dit vormt een bedreiging voor de historische mix van wonen en werken waar Zaanstad om bekend staat.

Sinds begin 2005 is de gemeente Zaanstad volwaardig deelnemer van het GSB. De toekomstvisie voor de gemeente Zaanstad staan beschreven in het Zaans Meerjaren Ontwikkelingsprogramma (Z'MOP-II) 2005-2009 en in de structuurschets Dansen op het Veen. In Z'MOP-II komen vier speerpunten naar voren waar de gemeente zich de komende jaren op in gaat zetten. Één van deze speerpunten is economische structuurversterking. De doelstelling van Zaanstad is om een bedrijvige stad te worden. Met betrekking tot het bedrijventerreinbeleid betekent dit dat ingezet zal worden op ten eerste het zo veel mogelijk weten te behouden van de mix tussen werken en wonen. De binnenstedelijke bedrijventerreinen zullen deels geherstructureerd worden en er zal ook ingezet worden op het stimuleren van culturele en creatieve bedrijvigheid. Verder zal er aandacht komen voor het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande kleinschalige en grootschalige vestigingslocaties en het bevorderen van de bereikbaarheid van (nieuwe) locaties (Gemeente Zaanstad 2005).

• • • • •

De structuurschets Dansen op het Veen beschrijft de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad. Ze sluit nauw aan bij het Meerjaren Ontwikkelingsprogramma (MOP), maar heeft een langere tijdshorizon, tot 2015 en daarna. De structuurschets noemt ook het behoud van binnenstedelijke bedrijvigheid als één van de speerpunten om de werkgelegenheid te bevorderen. Dit betekent dat afhankelijk van de omstandigheden van de terreinen en gevestigde bedrijven maatwerk geleverd moeten worden om tot een passende toekomstfunctie te komen. In het centrum betekent dit, dat vooral toevoeging van kantoorfuncties, naast de detailhandel en de horeca. In de dorpse kernen staat het rustig en landelijk wonen voorop, in combinatie met kleinschalige bedrijvigheid en een beperkt aanbod aan voorzieningen (Gemeente Zaanstad 2005).

De doelstellingen van de structuurschets zijn uitgewerkt in 8 gebiedstyperingen. Voor binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn de gebiedstyperingen Zaans gemengd gebied en werkgebied van belang. In bijlage IV is een overzicht te zien van twee kaartjes van Zaanstad plus een beschrijving van de gebiedstyperingen. Het ene kaartje behandelt de huidige gebiedstyperingen en het andere kaartje behandelt de toekomstige gebiedstyperingen. In deze kaartjes is te zien waar gemengde gebieden en werkgebieden gepland zijn. Opvallend aan het toekomstige gebiedstyperingen kaartje is de vermindering van het Zaans gemengde werkgebied. Deze is geheel getransformeerd tot centrumfunctie. Bij de centrumfunctie staat de woningen in hoge dichtheden en aanbod van veel voorzieningen zoals winkels en kantoren centraal. In de schriftelijke uitwerking van de twee gebiedstyperingen in bijlage IV wordt de ruimtelijke indeling van deze gebieden beschreven.

5.7 CONCLUSIES

In dit hoofdstuk is een overzicht van het bedrijventerreinenbeleid in Nederland geschetst. Ook is het EU beleid kort toegelicht. Door de verschillende overheden wordt beleid voor bedrijventerreinen gemaakt. Sinds de economische recessie van de jaren 80 van de vorige eeuw is het accent verschoven van nieuw aan te leggen bedrijventerreinen naar herstructurering van bestaande bedrijventerreinen.

De verschillende overheden kwamen tot de conclusie dat bedrijven in de stad tijdens de stadsvernieuwing te weinig beleidsmatige aandacht hadden gekregen. Echter, de hoge kosten van herstructurering voor gemeenten maakte dat van uitvoering in de meeste gevallen weinig terecht kwam. Het aanleggen van nieuwe bedrijventerreinen aan de randen van de stad was goedkoper.

Opvallend aan het huidige beleid is dat zowel het Rijk als de provincies geen specifiek beleid hebben voor binnenstedelijke bedrijventerreinen. Ook het nieuwe locatiebeleid is niet van toepassing op binnenstedelijke bedrijventerreinen. Het Rijk bemoeit zich voornamelijk nog met de Topprojecten en provincies zetten vooral in op grote bedrijventerreinen die gerevitaliseerd moeten worden. Ze doen dit beiden voornamelijk door het verstrekken van subsidies. Op gemeentelijk niveau is in het kader van de fysieke stadseconomie in Meerjaren Ontwikkelingsplannen de herstructurering van binnenstedelijke bedrijventerreinen wel vaker één van de speerpunten (Louw *et. al*/2004).

De gemeente Zaanstad zet in haar Zaans Meerjaren Ontwikkelingsprogramma 2005-2009 en in de structuurschets Dansen op het Veen ook in op de herstructurering van haar binnenstedelijke bedrijventerreinen. Één van de speerpunten in de Zaanse beleid is het behouden van de mix tussen wonen en werken. In de structuurschets zijn de gebiedstyperingen Zaans gemengd gebied en werkgebieden van toepassing op binnenstedelijke bedrijventerreinen. Echter, de

• • • • • • • • • •

gemengde gebieden verliezen toch aan terrein en maken gedeeltelijk plaats voor een centrumfunctie. Een grote oorzaak hiervan is de in dit hoofdstuk geschetste ingeklemde positie waar Zaanstad in verkeerd. De geluidscontouren van Schiphol in combinatie met de hoge ecologische waarde van het landschap maken dat Zaanstad bijna geheel binnenstedelijk haar woningbouw moet gaan realiseren.

HOOFDSTUK 6: BESCHRIJVING PLANGEBIED ZAA NSTAD

6.1 INLEIDING

De gemeente Zaanstad ligt in de provincie Noord-Holland aan de noordkant van de stad Amsterdam en bestaat uit 1 stad en 6 dorpen. Dit zijn: Zaandam, Koog aan de Zaan, Zaanwijk, Wormerveer, Krommenie, Assendelft en Westzaan. In figuur 6.1 hieronder is een kaartje weergegeven van Zaanstad en omgeving.

Figuur 6.1: Geografische ligging van Zaanstad



(Bron: Gemeente Zaanstad 2005)

De Zaanstreek is één van de oudste industriegebieden van Europa. Ook vandaag de dag is dit industriële karakter nog duidelijk te zien en te merken in de stad en dorpen van de gemeente Zaanstad. Zaanstad kenmerkt zich door de vele bedrijvigheid in de stad, in de vorm van zowel grote industriële complexen als kleinschalige bedrijvigheid. In Nederland zijn alleen de steden Tilburg en Enschede hiermee te vergelijken.

Zaanstad heeft te kampen met enkele economische problemen. Het aantal banen in de industriële sector loopt terug en veel ondernemingen willen vertrekken. Uitbreidingsmogelijkheden zijn er voor de industriële giganten bijna niet meer. Bewoners klagen ook steeds meer over geur- en stankoverlast. De binnenstedelijke bedrijventerreinen waar kleinschalige bedrijvigheid op gevestigd is zien de werkgelegenheid ook steeds verder dalen. Enkele terreinen zijn al getransformeerd naar woningbouw. De voornamelijk binnenstedelijk woningbouwopgave, besproken in het vorige hoofdstuk, vergroot de druk op solitaire bedrijfsvestigingen en andere binnenstedelijke bedrijventerreinen om naar woningbouw getransformeerd te worden.

• • • • •

In dit hoofdstuk zullen bedrijventerreinen in Zaanstad centraal staan, met speciale aandacht voor de binnenstedelijke bedrijventerreinen. Wat voor soort bedrijvigheid bevindt zich voornamelijk op binnenstedelijke bedrijventerreinen, hoeveel banen herbergen de binnenstedelijke terreinen en zijn deze kenmerken aan verandering onderhevig door de jaren heen. Het hoofdstuk zal beginnen met een korte historie van de Zaanstreek om een beter beeld te krijgen waarom Zaanstad is geworden zoals het nu is.

6.2 DE HISTORIE VAN DE ZAANSTREEK

De Zaanstreek wordt ook wel het oudste industriegebied van Europa genoemd. Deze naam is te danken aan het bloeiende industriële verleden van de streek. De industrialisatie is rond 1590 begonnen met de aanschaf van de eerste kleine houtzaag molen, die moest zorgen voor een machinale manier van houtzagen. Door deze snelle manier van produceren van balken en planken, voor voornamelijk de scheepvaart in Amsterdam, kreeg de Zaanstreek veel orders.

Figuur 6.2: Zaanse Molens



(Bron: www.zaanmolen.tk)

Dit leidde in korte tijd tot het plaatsen van vele houtzaagmolens in de Zaanstreek. Tegelijkertijd ontstonden er in de Zaanstreek scheepswerven die uit zouden groeien tot de grootste van Europa. Toen in het begin van de 19^e eeuw de stoommachine zijn intrede deed verdwenen de houtzaagmolens langzaam en maakten plaats voor grote industriële complexen zoals Zaanstad die tegenwoordig nog kent. In de laatste jaren van de 19de eeuw en eerste jaren van de 20ste eeuw ontwikkelde de Zaanse industrie zich erg snel. Veel stoomfabrieken schakelden al snel over op elektrische en gasmotoren. Er kwamen nieuwe industrieën bij, die vaak voortborduurden op oude vormen van industrie, maar wel een geheel nieuwe opzet hadden. Veel Zaanse industrieën gingen over tot het bewerken van halfproducten tot eindproducten. De aanvoer van onafgezaagd hout werd minder en er moest naar andere industrieën gezocht worden. Lijnzaadolie bleek een goede grondstof voor zeep, olieverf en linoleum. Later ging dit over in de bewerking van ruwe olie. Ook de cacao industrie kwam tot bloei in de Zaanstreek. Tegenwoordig is de voedings- en genotsmiddelen industrie nog altijd goed vertegenwoordigd in de Zaanstreek.

6.3 ECONOMISCHE KENMERKEN VAN ZAANSTAD

Zaanstad is van oudsher een industriegebied en het is daarom ook niet verwonderlijk dat ook nu nog de industriële sector voor een groot werkgelegenheidsaandeel zorgt. Op economisch gebied gaat het op dit moment iets minder goed met de Zaanstreek. Uit de jaarlijkse publicatie

• • • • •

van de Rabobank, waarin de kracht van regionale economieën onderzocht wordt, blijkt dat de Zaanstreek de slecht presterende regio van Nederland is. Oorzaak hiervan ligt deels in de verouderde bedrijvigheid en de dagelijkse stroom van forenzen richting Amsterdam (Dagblad Zaanstreek 2005). In 2004 is de werkgelegenheid in de Zaanstreek afgenomen tot 29.655 arbeidsplaatsen, een afname van 3,5 % ten opzichte van 2003. De werkgelegenheidsgroei van Zaanstad loopt structureel achter bij die van Nederland. Oorzaken hiervan zijn de minder gunstige productiestructuur door een kapitaalintensieve industrie en weinig niet-commerciële dienstverlening door het ontbreken van een regiofunctie (Gemeente Zaanstad 2005). Door de jaren heen is de werkgelegenheid van de dienstensector in de totale werkgelegenheid van Zaanstad toegenomen tot 50% (was 33 % 25 jaar geleden). Daarentegen is het aandeel van de industrie gedaald naar ruim 18% (was bijna 40% in 1980). De sectoren bouw en de handel en horeca doen het goed. De sector die de afgelopen jaren de hoogste groei heeft doorgemaakt is de zakelijke dienstverlening en daarmee volgt Zaanstad de Nederlandse trend. De verwachting voor de toekomst is licht rooskleurig. Met een aantrekkende economie zal ook Zaanstad hiervan gaan profiteren.

Zaanstad beschikt in totaal over ongeveer 750 hectare bedrijventerrein (Gemeente Zaanstad 2005). Zaanstad heeft 6 grote bedrijventerreinen aan de rand van de stad. Dit zijn de Achtersluispolder, het Hembrugterrein, Zuiderhout en Westerspoor-zuid die tezamen de Kanaalzone vormen en in Zaanstad-noord Molletjesveer en Noorderveld. De terreinen in de Kanaalzone zijn grootschalige terreinen en hebben een regionale functie, terwijl de terreinen in Zaanstad-noord een meer lokale functie vervullen. In totaal waren deze grote bedrijventerreinen in 2004 goed voor 13.821 arbeidsplaatsen, wat een daling van 3,3% is ten opzichte van 2003 (Gemeente Zaanstad 2005).

Zaanstad beschikt ook over veel binnenstedelijke bedrijventerreinen, welke verspreid liggen over de gehele gemeente. Meer informatie over binnenstedelijke bedrijventerreinen in de volgende paragraaf. In bijlage IV is een overzicht te zien van de locatie van alle bedrijventerreinen (grote bedrijventerreinen en binnenstedelijke bedrijventerreinen) in de gemeente Zaanstad.

6.4 BINNENSTEDELIJKE BEDRIJVENTERREINEN IN ZAANSTAD

Zoals al eerder is aangehaald beschikt Zaanstad over veel binnenstedelijke bedrijventerreinen en heeft, naast Tilburg en Enschede, een unieke positie hierin.

Onder een binnenstedelijk bedrijventerrein wordt conform de gemeente Tilburg (1999) *'een door woonbuurten omgeven bedrijfslocatie'* verstaan. Zaanstad beschikt over 29 binnenstedelijke bedrijventerreinen. Deze indicatie is gemaakt aan de hand van de volgende uitgangspunten (Gemeente Zaanstad 2005):

- ❖ De terreinen moeten groter dan 1 hectare zijn. Ook solitaire bedrijfsvestigingen worden meegenomen.
- ❖ Het terrein moet een significant aantal banen herbergen van minimaal 50

De totale oppervlakte van alle binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad is ongeveer 160 hectare. Het totale aantal banen op de binnenstedelijke bedrijventerreinen in 2005 is 8.155, wat neer komt op ruim 16 % van de totale werkgelegenheid. 10 jaar geleden in 1996 was het werkgelegenheidsaandeel op binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad echter nog ruim 21 % van het totaal.

De werkgelegenheid op binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad wordt voor 80% vervuld door Zaankanters. De binnenstedelijke bedrijfslocaties leveren een aanzienlijk deel van

de totale werkgelegenheid van de nabijgelegen buurten en wijken op. Ook beschikken binnenstedelijke bedrijventerreinen vaak over een goede broedplaatsfunctie, waar bedrijven die goedkopere en meer standaard bedrijfshuisvesting zoeken een plek kunnen vinden. Een deel van de terreinen leent zich goed voor creatieve industrie (Gemeente Zaanstad 2005).

Tabel 6.1 laat een overzicht zien van de werkgelegenheid op de binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad voor de jaren 1996 en 2005. In de laatste kolom is de verandering tussen beide jaren weergegeven. Op de meeste binnenstedelijke bedrijventerreinen is tussen 1996 en 2005 een negatieve ontwikkeling te zien. Echter, een redelijk aantal terreinen laat juist een positieve ontwikkeling zien tussen 1996 en 2005.

Tabel 6.1 werkgelegenheidsaantallen binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad over 1996 en 2005

Naam binnenstedelijk bedrijventerrein	Aantal werkzame Personen 1996	Aantal werkzame Personen 2005	Verandering 1996-2005
ZAAANSTAD ZUID			
Aris van Broekweg	246	146	- 40%
Zuideinde Westzaan	134	74	- 44,8%
Houthavenkade	175	359	+ 105%
Touwslagersstraat/Zuidelijk	59	109	+84,7%
Blooksven/Smitsven	64	80	+ 20%
Overtuinen	494	173	- 65%
Verkade	717	352	- 43%
Oostzijde	142	123	- 25%
Zaandammerweg	269	470	+ 79%
ZAAANSTAD MIDDEN			
Breedweer	163	148	- 10,5%
Honig	95	61	- 36%
Kogerveld Zuid	948	379	- 60%
Kogerveld Midden	1002	827	- 17,5%
Kogerveld Noord	287	333	+ 16%
Hemmes	23	20	- 13%
Diederik Sonoyweg	425	317	- 25,4%
ZBB Amylum/Tate&Lyle	807	514	- 36,4%
Stationsstraat Koog	631	654	+ 3,6%
Klene/Pielkenrood/Karlshamm	337	158	- 63,2 %
ZAAANSTAD NOORD			
Loders Croklaan	313	390	+ 24,6%
Dubbele buurt/Zuideinde/Plein 13	414	494	+ 19,1%
Noorddijk	229	242	+ 5,6%
Noordeinde	214	123	- 42,5%
Krommenie-Oost	485	413	- 14,8%
Krommenierpad	66	76	+ 15%
Tufton	65	86	+ 32,2%
PWN	44	0	- 100%
Assendelft Noord	1254	1019	- 18,75%
Forbostrook	0	0	-
TOTAAL	9964	8155	

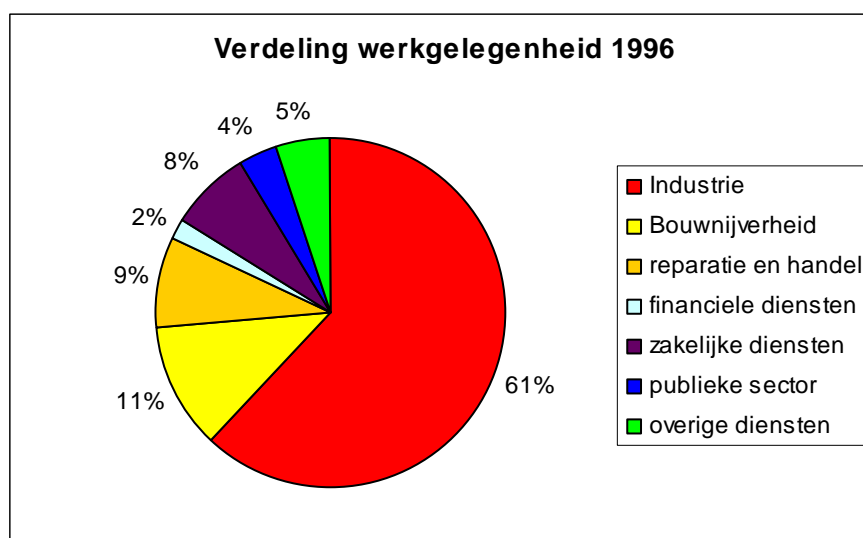
.....

(Bron: Vestigingsregister gemeente Zaanstad 1996 en 2005)

Het aantal vestigingen op de binnenstedelijke bedrijventerreinen ligt in 1996 op ongeveer 575 en in 2005 op ongeveer 610. Deze aantallen zijn gebaseerd op het vestigingsregister van de gemeente Zaanstad. Er moet duidelijk benadrukt worden dat het hier om schattingen gaat. De mutaties in het vestigingsregister worden maar 1 keer per jaar bijgewerkt. Ook is het soms lastig in te schatten of het om een werkelijke vestiging gaat of om een bijvoorbeeld losse BV.

Interessant om te weten is welke soort sectoren er zich op binnenstedelijke bedrijventerreinen huisvesten en of er zich door de jaren heen veranderingen hebben voorgedaan. In figuur 6.3 en 6.4 is de verdeling van de werkgelegenheid over de sectoren voor 1996 en 2005 te zien⁴. Het eerste wat opvalt, is dat de sector industrie zeer goed vertegenwoordigd is op de binnenstedelijke bedrijventerreinen. Wel is duidelijk te zien dat deze sector de laatste 10 jaren aan terrein heeft verloren. Andere sectoren die goed zijn vertegenwoordigd op binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn de bouwnijverheid, reparatie van consumentenartikelen en handel en zakelijke dienstverlening. De bouwsector heeft de laatste 10 jaar ook een klein beetje terrein verloren terwijl de sectoren zakelijke dienstverlening en reparatie van consumentenartikelen en handel licht aan terrein gewonnen hebben. Een ander opvallend feit is dat het aandeel van de publieke sector bijna verdubbeld is in 10 jaar tijd.

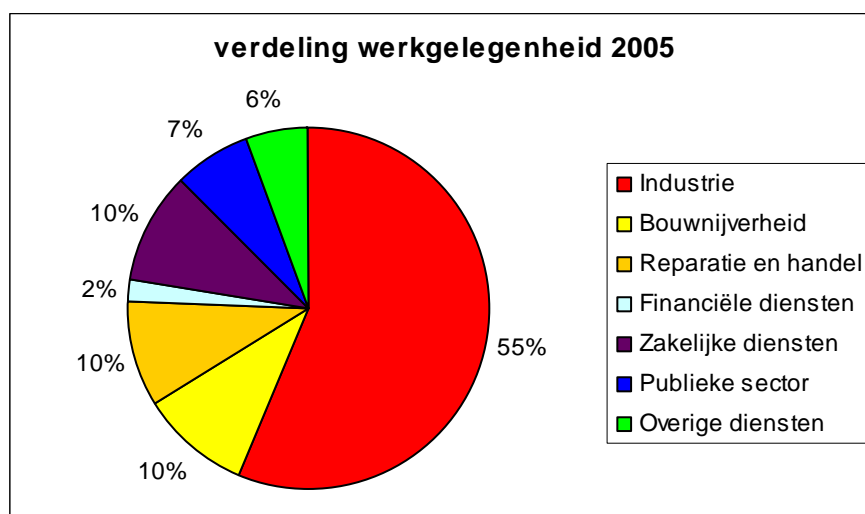
Figuur 6.3: Verdeling werkgelegenheid op binnenstedelijke bedrijventerreinen over sectoren in 1996



(Bron: Vestigingsregister gemeente Zaanstad 1996)

⁴ De sectoren zijn gebaseerd op BIK codes. Zie voor een overzicht het rapport van de Kamer van Koophandel (2002), *BIK 2003-2002*. Bestelcode KNS: I-0153

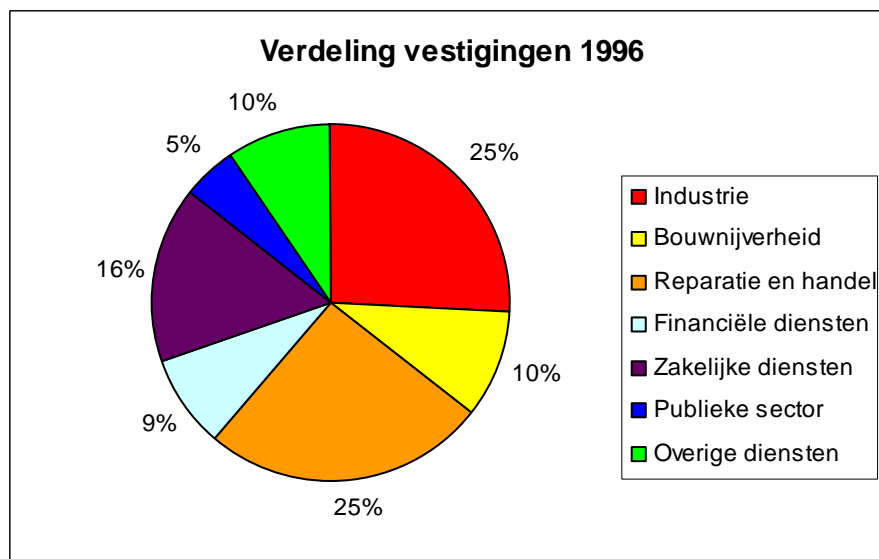
Figuur 6.4: Verdeling werkgelegenheid op binnenstedelijke bedrijventerreinen over sectoren in 2005



(Bron: Vestigingsregister gemeente Zaanstad 2005)

Behalve een verdeling van sectoren aan de hand van het aantal arbeidsplaatsen kan er ook een verdeling van sectoren aan de hand van het aantal vestigingen gemaakt worden. Deze figuren 6.5 en 6.6 voor 1996 en 2005 zijn hieronder te zien.

Figuur 6.5: Verdeling vestigingen op binnenstedelijke bedrijventerreinen over sectoren in 1996



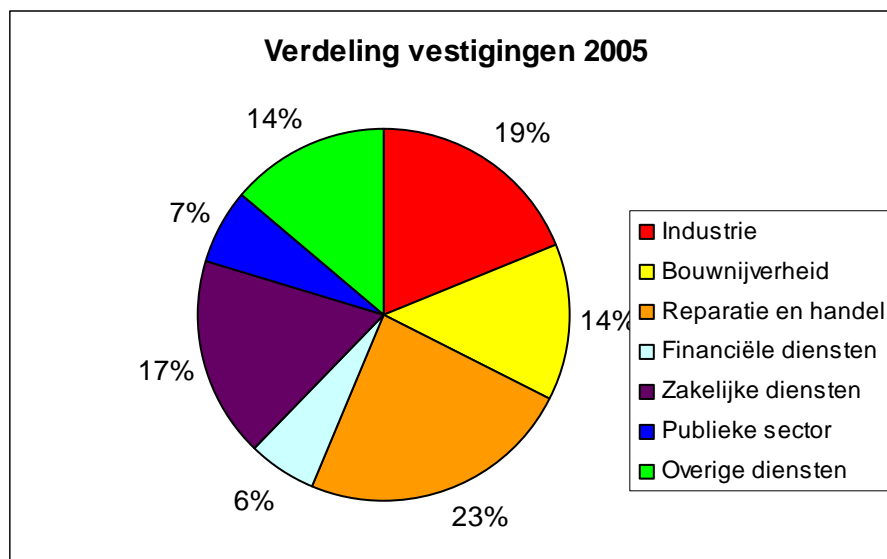
(Bron: Vestigingsregister gemeente Zaanstad 1996)

Ook in deze figuren valt de dominante positie van de sector industrie op. Echter, de sector industrie heeft in het aantal vestigingen veel minder de overhand dan in het aantal werkzame personen. In 2005 is het aandeel van de industrie gedaald tot 19 % en is daarmee niet meer de grootste sector qua aantal werkzame personen. De tweede grootste sector reparatie van consumentenartikelen en handel heeft in 2005 t.o.v. 1996 ook aan terrein verloren. Desondanks

.....

is het in 2005 qua vestigingen wel de grootste sector op binnenstedelijke bedrijventerreinen. De sectoren bouwnijverheid, zakelijke dienstverlening, publieke sector en de overige diensten zijn t.o.v. 10 jaar geleden gegroeid.

Figuur 6.6: Verdeling vestigingen op binnenstedelijke bedrijventerreinen over sectoren in 2005



(Bron: Vestigingsregister gemeente Zaanstad 2005)

Vergelijken we de tabellen van de sectorale indeling op basis van aantallen werkzame personen met die van aantal vestigingen dan kunnen voor 2005 de volgende dingen geconcludeerd worden. Ten eerste blijkt uit de tabellen dat industriële ondernemingen over het algemeen grotere ondernemingen zijn met gemiddeld meer werknemers dan andere sectoren. Dit is te verklaren door het feit dat zich in Zaanstad veel grote industriële ondernemingen bevinden bestaande uit 1 vestiging met veel werknemers. Deze ondernemingen zijn vaak gevestigd op een binnenstedelijk bedrijventerrein of worden op zich zelf staand beschouwd als een binnenstedelijk bedrijventerrein. De tweede constatering uit de vergelijking is dat bedrijven in de sector reparatie van consumentenartikelen en handel gemiddeld genomen de kleinste ondernemingen zijn met de minste werknemers in dienst. Vaak handelt het hier om eenmanszaken in reparatie van auto's en/of motoren.

6.5 PROFIELSCHETSEN VAN DE VOOR HET ONDERZOEK GESELECTEERDE BINNENSTEDELIJKE BEDRIJVENTERREINEN.

In deze paragraaf zal dieper ingegaan worden op de kenmerken van de voor het onderzoek geselecteerde binnenstedelijke bedrijventerreinen Aris van Broekweg, Stationsstraat Koog, Dubbele buurt/Zuideinde/Plein 13 en Noordeinde. Hieronder volgt per bedrijventerrein enkele beknopte informatie over de ligging, het aantal aanwezige vestigingen en banen, overheersende sectoren en fysieke conditie van het terrein. In Bijlage VI zijn per terrein uitgebreide profielschetsen opgenomen. In deze profielschetsen is uitgebreidere informatie te vinden over de algemene kenmerken van het terrein, locatiefactoren en werkgelegenheid.

• • • • •

6.5.1 Binnenstedelijk bedrijventerrein Aris van Broekweg

Het binnenstedelijke bedrijventerrein Aris van Broekweg ligt in het zuiden van de gemeente Zaanstad nabij het station van Zaandam en het bedrijventerrein Westerspoor. Zie ook bijlage V voor de exacte locatie. Het bedrijventerrein is aangelegd in de jaren 50 van de vorige eeuw, met als doel dat het gehele gebied op den duur bedrijventerrein zou worden. Ten zuiden van het terrein is dit ook inderdaad gebeurd met de aanleg van het bedrijventerrein Westerspoor. Ten noorden is echter woningbouw gekomen.

Figuur 6.7: Aris van Broekweg



(Bron: eigen archief)

Het bedrijventerrein telt op dit moment 146 banen. Dit is een afname van 40% in vergelijking met 1996. Enkele grote bedrijven zijn hier in de loop van de jaren weggetrokken. Op dit moment bevinden zich nog 14 vestigingen op het terrein, waarvan de meeste bedrijven minder dan 5 werknemers in dienst hebben. De sectoren die op het terrein de overhand hebben zijn de bouwnijverheid (58,2%), reparatie van consumentenartikelen en handel (20,5) en industrie (14,4%). Het terrein oogt rommelig, en de openbare ruimte is aan onderhoud toe. Er heerst veel leegstand op het terrein. Enkele leegstaande panden zijn inmiddels opgekocht door een woningcorporatie.

6.5.2 Binnenstedelijk bedrijventerrein Stationsstraat Koog

Tot het binnenstedelijke bedrijventerrein Stationsstraat Koog behoren de straten Stationsstraat en Wezelstraat in Koog aan de Zaan. Het terrein ligt nabij de Provinciale weg en het station Koog Zaadijk. Zie ook bijlage V voor de exacte locatie. Op het terrein zijn 20 ondernemingen gevestigd. Het grootste bedrijf op het bedrijventerrein is de cacao-fabriek ADM cacao aan de Stationsstraat. Hier zijn rond de 400 mensen in dienst. De andere bedrijven aan de Stationsstraat zijn van kleinere aard. Deze bedrijfjes zijn over het grote deel actief in de zakelijke dienstverlening, reparatie van consumentenartikelen en handel en de publieke sector. Aan de Wezelstraat zijn de kavels ruimer opgezet en bedrijvigheid en voorzieningen wisselen zich daar af.

In totaal telt het terrein in 2005 654 arbeidsplaatsen. In vergelijking met 1996 is dit een lichte stijging. De sectoren die op het terrein de overhand hebben zijn de industrie (71,4%), reparatie van consumentenartikelen en handel (13,5%) en de publieke sector (7,5%). Schommelingen in de werkgelegenheid worden voornamelijk veroorzaakt door een verandering van het aantal

.....

werknemers bij ADM Cocoa. Het aantal banen bij ADM Cocoa is de afgelopen 10 jaren behoorlijk gedaald. Dit betekent dat het aantal banen bij kleinere bedrijven de laatste 10 jaren is gegroeid.

Figuur 6.8: Stationsstraat Koog



(Bron: eigen archief)

De publieke sector is goed vertegenwoordigd op het terrein. Op het terrein bevindt zich de politie Zaanstreek Waterland, een school en verder nog activiteiten in de gezond- en welzijnzorg. Op de Wezelstraat zijn sportvelden en een zwembad te vinden. Er is niet veel leegstand op het terrein en de staat van de openbare ruimte is redelijk tot goed te noemen.

6.5.3 Binnenstedelijk bedrijventerrein Dubbele buurt/Zuideinde/Plein 13

Het binnenstedelijke bedrijventerrein Dubbele buurt/Zuideinde/Plein 13 is gelegen in Wormerveer Zuid aan de Zaan. Zie ook bijlage V voor de exacte locatie. Het terrein stamt uit de jaren 50 tot en met jaren 80 van de vorige eeuw. Op het terrein bevinden zich 31 ondernemingen, voornamelijk kleine ondernemingen. Het grootste bedrijf is kunstdrukkerij Mercurius en bevindt zich op de Dubbele buurt. Dit bedrijf heeft 160 werknemers in dienst. De panden op Plein 13 bestaan voornamelijk uit garageboxen, beheert door 1 eigenaar. Deze zijn destijds geplaatst voor de huisvesting van kleinschalige ondernemingen.

Figuur 6.9: Dubbele buurt/Zuideinde/Plein13



(Bron: eigen archief)

• • • • • • • • • •

Op het Zuideinde en Dubbele buurt bevinden zich voornamelijk particuliere koopwoningen. Deze straten ogen rommelig en oud en ook is er achterstallig onderhoud aan de openbare ruimte. Op het terrein zijn in 2005 in totaal 494 mensen in dienst. Dit is een stijging van 19,1 procent ten opzichte van 1996. De sectoren die op dit terrein de overhand hebben zijn de industrie (43,9%), de reparatie van consumentenartikelen en handel (32,7%) en de bouwnijverheid (14%). De publieke sector is er bijna niet te vinden. Aan voorzieningen is er een fitnesscentrum en een supermarkt te vinden. Op Plein 13 is veel leegstand.

6.5.4 Binnenstedelijk bedrijventerrein Noordeinde.

Het binnenstedelijke bedrijventerrein Noordeinde is gelegen in het centrum van Wormerveer aan de Zaan. Zie ook bijlage V voor de exacte locatie. Het terrein dateert uit de jaren 60 van de vorige eeuw. Op het terrein zijn slechts enkele bedrijven gevestigd. De grootste bedrijven op het terrein zijn het gordijnenatelier Content waar ongeveer 60 mensen werkzaam zijn en Hooschuur Architecten, met 38 mensen in dienst. De rest van de ondernemingen is te typeren als zeer klein.

Figuur 6.10: Noordeinde



(Bron: eigen archief)

In totaal biedt het terrein in 2005 123 arbeidsplaatsen. Ten opzichte van 1996 is dit een daling van meer dan 40 %. Een oorzaak hiervan is het vertrek van het bedrijf Klinkenberg, welke gevestigd was aan het einde van de straat. Dit terrein ligt nu braak en staat gepland voor woningbouw. De belangrijkste sectoren op het terrein zijn de zakelijke dienstverlening (76,5%) en de industrie (16,2%).

Op het terrein is niet veel leegstand en de staat van de openbare ruimte is goed aan het begin van de straat en slecht aan het einde van de straat, grenzende aan de Noorddijk.

6.6 HET ONDERNEMERSKLIMAAT IN ZAA NSTAD

Voor de totstandkoming van ruimtelijke toekomstvisies is het van groot belang te weten hoe de gevestigde ondernemers oordelen over de locatie waar ze gevestigd zijn. Het ondernemersklimaat bestaat voor ondernemers uit een groot aantal aspecten waarvan er vele te maken hebben met (fysieke) omgevingsfactoren.

• • • • •

Op landelijk niveau wordt er door het Ministerie van EZ een tweejaarlijkse monitor van de kwaliteit van het ondernemingsklimaat in de grote steden verzorgd: de Benchmark Gemeentelijk Ondernemingsklimaat (BGO). Er heeft in 1999/2000 een nulmeting plaatsgevonden, in 2001/2002 een tussenmeting en in 2004/2005 een eindmeting. Het onderzoek is uitgevoerd doormiddel van een telefonisch enquête onder een aselechte steekproef van bedrijven in de 30 GSB-gemeenten. Ook zijn er interviews afgenomen met hoofden van de afdelingen EZ en is er een schriftelijke enquête gehouden onder de 30 GSB-gemeenten. De ondernemers in Zaanstad waarden tijdens zowel de nulmeting, de tussenmeting en de eindmeting het ondernemersklimaat met een 6.1, wat beschouwd kan worden als een voldoende. Hiermee scoort Zaanstad net onder het gemiddelde van 6.2 (ECORYS 2005). Uit het onderzoek kwam naar voren dat over alle G30 gemeenten bekeken de elementen verkeersbeleid en parkeren, economische beleid, dienstverlening van de gemeente en communicatie door de gemeenten als belangrijkst beschouwd werden. Zaanstad scoort voldoende als het gaat om het oordeel van ondernemers over de ontwikkeling en herstructurering van bedrijventerreinen, het oordeel over de staat van de openbare ruimte. Ruim voldoende scoort Zaanstad op het oordeel van ondernemers over de ontsluiting van het bedrijfspand, de beschikbare ruimte en over de bereikbaarheid per auto.

De gemeente Zaanstad onderzoekt zelf in haar jaarlijkse bedrijvenpeiling ook het ondernemers- en vestigingsklimaat in de gemeente. De respons van de bedrijvenpeiling 2004 lag op bijna 25%, met een oververtegenwoordiging van de sector industrie en een ondervertegenwoordiging van de sector bouw. Enkele uitkomsten van de bedrijvenpeiling 2004 zijn de volgende (Gemeente Zaanstad 2005):

- ❖ Van alle respondenten heeft 30% de neiging om te verhuizen. Redenen om het niet te doen zijn voor respondenten op binnenstedelijke bedrijventerreinen het ontbreken van geschikte bedrijfsruimte, te hoge verhuiskosten en een te hoge huurprijs elders.
- ❖ De belangrijkste reden om te verhuizen is te weinig uitbreidingsmogelijkheden op de huidige locatie. Van de respondenten op binnenstedelijke bedrijventerreinen wil 67% wel uitbreiden op de huidige locatie, maar heeft hier geen mogelijkheden toe.
- ❖ Bereikbaarheid wordt door ondernemers op binnenstedelijke bedrijventerreinen gewaardeerd met een 7.3, hetgeen iets onder het gemiddelde van 7.4 ligt.
- ❖ Veiligheid, goed onderhouden wegen en straten, een schone omgeving en voldoende parkeermogelijkheden vormen de top-4 van belangrijkste items in het ondernemingsklimaat.
- ❖ De 4 belangrijkste aspecten voor ondernemers in Zaanstad zijn: goed onderhouden wegen en straten, een schone omgeving, representatieve omgeving en goede parkeermogelijkheden voor klanten.
- ❖ De 4 belangrijkste suggesties voor verbetering ondernemersklimaat zijn: verbeteren doorstroming autoverkeer, vergroten van veiligheid op straat, verbeteren van parkeergelegenheden en het ontwikkelen van meer en betere huisvesting voor kleinere ondernemingen.

• • • • •

Oranjewoud heeft in opdracht van de gemeente Zaanstad een schouw openbare ruimte uitgevoerd op 6 binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad⁵. Deze 6 terreinen zijn representatief voor alle bedrijventerreinen. Uit deze schouw bleek dat er een aantal knelpunten zijn waar verbetering in moet komen wil het aantrekkelijker worden voor bedrijven om zich daar te vestigen. De rijbanen zijn vaak niet vlak, er is veel onkruid, duidelijke groenstructuren ontbreken en veel bebording staat scheef. De positieve punten zijn het weinige zwerfvuil op verharding, afvalbakken zijn voldoende leeg, vrijwel geen hondenpoep aanwezig en de hoeveelheid graffiti is beperkt. Mocht er herstructurering plaats vinden dan wordt het volgende aanbevolen (Van de Langemaat en Van der Neut 2005):

- ❖ aanleg van asfalt op plaatsen waar veel vrachtverkeer langskomt
- ❖ Bij de aanleg van kruispunten dient rekening gehouden te worden met vrachtverkeer
- ❖ Bedrijven moeten worden gestimuleerd om de ruimte om hun bedrijf heen te onderhouden. Dit heeft een negatieve invloed op de uitstraling van het terrein.
- ❖ Een groenstructuur bijvoorbeeld in de vorm van een eenduidige bomenrij kan de structuur van een terrein verduidelijken. Er is nu vaak onvoldoende ruimte voor een bomenrij.
- ❖ Entrees van de bedrijventerreinen dienen te worden verbeterd. Bij de toegang dient duidelijk te zijn dat het om een bedrijventerrein gaat.
- ❖ De straatprofielen dienen voldoende breed te zijn zodat de terreinen voor al het verkeer goed toegankelijk zijn.

6.7 CONCLUSIES

Dit hoofdstuk is begonnen met een korte beschrijving van de historie van de Zaanstreek. De Zaanstreek staat ook wel bekend als het oudste industriegebied van Europa, welke haar sporen in de huidige structuur van de streek heeft nagelaten. Zaanstad beschikt ook vandaag de dag nog over een unieke stedelijke structuur waar de historische mix tussen wonen en werken intact is gebleven.

De van oudsher in Zaanstad goed vertegenwoordigde industriële sector verliest de laatste jaren aan werkgelegenheid en maakt deels plaats voor een opkomende zakelijke dienstverlening. Hiermee volgt Zaanstad de landelijke trend.

Van de 750 hectare bedrijventerrein die Zaanstad rijk is, is ongeveer 160 hectare binnenstedelijk bedrijventerrein. De binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn goed voor 16% van de totale werkgelegenheid. Op de binnenstedelijke bedrijventerreinen overheerst op basis van werkzame personen de sector industrie, gevolgd door de bouwnijverheid, reparatie van consumentenartikelen en handel en de zakelijke dienstverlening. Ten opzichte van 1996 is het aandeel van de sector industrie wel iets afgenomen met 6%. Een sectorale verdeling aan de hand van het aantal vestigingen levert een iets ander beeld op. De sector industrie heeft nu een beduidend lager aandeel in het totaal. De grootste sector op basis van aantal vestigingen is de reparatie van consumentenartikelen en handel. Deze verschillen zeggen dus iets over de grootte van de ondernemingen in de verschillende sectoren.

Met betrekking tot het ondernemersklimaat is er een landelijk en gemeentelijk onderzoek verricht met informatie over Zaanstad. Landelijk gezien scoort Zaanstad iets onder het

⁵ Het gaat hier om de binnenstedelijke bedrijventerreinen Aris van Broekweg, Kogerveld Midden, Kogerveld Zuid, Krommenie-Oost, Noordervaartdijk en Breedweer.

• • • • • • • • • •

gemiddelde. Uit de uitkomsten van de gemeentelijke bedrijvenpeiling blijkt dat gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden het grootste knelpunt vormt voor ondernemers. Echter, veel ondernemers kunnen geen andere geschikte huisvesting vinden of de kosten daarvan zijn te hoog zodat de werkelijke verhuizing uitblijft. De belangrijkste suggesties voor verbetering zijn: verbeteren doorstroming autoverkeer, vergroten van veiligheid op straat, verbeteren van parkeergelegenheden en het ontwikkelen van meer en betere huisvesting voor kleinere ondernemingen.

De schouw openbare ruimte uitgevoerd door Oranjewoud laat ook zien dat er nog veel dingen verbeterd kunnen worden om het vestigingsklimaat op binnenstedelijke bedrijventerreinen te verbeteren.

HOOFDSTUK 7: ONDERZOEKSRESULTATEN

7.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk zullen de resultaten van het eigen onderzoek besproken worden. Doel van het onderzoek was ten eerste het verkrijgen van een beter beeld van de oorzaken van veroudering op de binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad. Ten tweede was het ook van groot belang een beeld te krijgen van de wensen en behoeften van ondernemers op binnenstedelijke bedrijventerreinen.

De vorige hoofdstukken hebben aan de hand van literatuurstudie getracht voor (binnenstedelijke) bedrijventerreinen inzicht te geven in het proces van veroudering en herstructurering, het beleid van de verschillende overheden en de binnenstedelijke bedrijventerreinen situatie in Zaanstad. In dit hoofdstuk volgen de resultaten van het empirische onderzoek. De probleemstelling van het onderzoek luidde als volgt:

Wat zijn de achterliggende oorzaken van veroudering en wat zijn de wensen en behoeften van ondernemers op de binnenstedelijke bedrijventerreinen in de gemeente Zaanstad?

De rest van het hoofdstuk ziet er als volgt uit. In paragraaf 7.2 zal kort uitgelegd worden hoe de diepte-interviews met de ondernemers en de experts tot stand zijn gekomen. Paragraaf 7.3 behandelt de uitkomsten van de interviews met de ondernemers en de experts. De laatste paragraaf geeft de conclusie.

7.2 DIEPTE-INTERVIEWS ONDERNEMERS EN EXPERTS

Het empirische onderzoek bestaat uit het interviewen van ondernemers op de binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad. Het is onbegonnen werk om interviews te houden op alle 29 binnenstedelijke bedrijventerreinen. Er is daarom een selectie van vier binnenstedelijke bedrijventerreinen gemaakt, waarop het onderzoek plaats gevonden heeft.

De gekozen binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn:

- ❖ Aris van Broekweg (Zaanstad Zuid)
- ❖ Stationsstraat Koog (Zaanstad Midden)
- ❖ Dubbele buurt/Zuideinde/Plein 13 (Zaanstad Noord)
- ❖ Noordeinde (Zaanstad Noord)

Voor de interviews met ondernemers is gekozen voor het houden van face to face diepte interviews. Zie bijlage I voor een overzicht van het de interviewvragen.

Er is geprobeerd zoveel mogelijk ondernemers op elk bedrijventerrein te interviewen. In het begin van het onderzoek was er weinig bereidheid van de ondernemers om mee te werken aan het interview. Één oorzaak hiervan was het benaderen van de ondernemers in de vakantiemaanden. Ook is gebleken dat persoonlijke benadering door middel van een bezoekje aan het bedrijf tot snellere bereidheid voor een interview leidt dan een telefonische benadering. Uiteindelijk is het gelukt om op elk bedrijventerrein ongeveer de helft van de ondernemers te spreken. In totaal zijn 35 ondernemers geïnterviewd, waarvan 7 telefonisch, 22 persoonlijk en 5

• • • • • • • • • •

schriftelijk. Zie bijlage VII voor een overzicht van de geïnterviewde bedrijven. Niet alle ondernemers hebben op alle vragen antwoord kunnen of willen geven. In de meeste gevallen kwam dit door tijdgebrek en werden alleen de belangrijkste vragen behandeld, anderzijds kwam het doordat bij de schriftelijke vragenlijsten niet op alle vragen geantwoord is. Het interview met de ondernemers bestond uit drie delen. Zie bijlage I voor een overzicht van de vragen.

De interviews met de experts moeten ervoor zorgen dat het onderzoek niet teveel van één kant belicht wordt. De gekozen experts hebben expertise op het gebied van bedrijventerreinen verkregen door het verrichten van veel onderzoek of door jarenlange werkervaring in de gemeente Zaanstad. Aan de experts zijn een aantal vragen met betrekking tot de toekomst van binnenstedelijke bedrijventerreinen voorgelegd. Zie bijlage II voor een overzicht van de interviewvragen. Met de volgende vier experts is een persoonlijk interview gehouden:

De heer E. Louw (TU Delft)

De heer H. Olden (Stogo)

De heer R. Verweij (Kamer van Koophandel Zaanstad)

Mevrouw N. Poortman (Gebiedsmanager Zaanstad Noord)

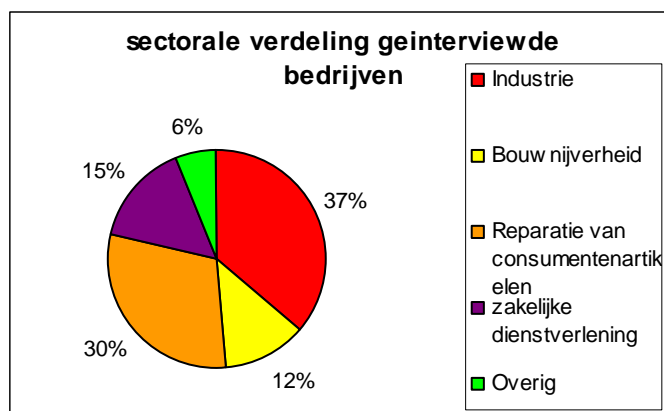
7.3 UITKOMSTEN EIGEN ONDERZOEK

De uitkomsten van de interviews worden hierna geanalyseerd.

7.3.1 Kenmerken geïnterviewde bedrijven

De sectorale verdeling van de geïnterviewde bedrijven is te zien in figuur 7.1. Deze verdeling laat zien dat de sectoren industrie en reparatie van consumentenartikelen en handel de overhand hebben. Ook bouwnijverheid en zakelijke dienstverlening scoren goed. De meeste geïnterviewde bedrijven zijn te typeren als klein.

Figuur 7.1: Sectorale verdeling geïnterviewde bedrijven

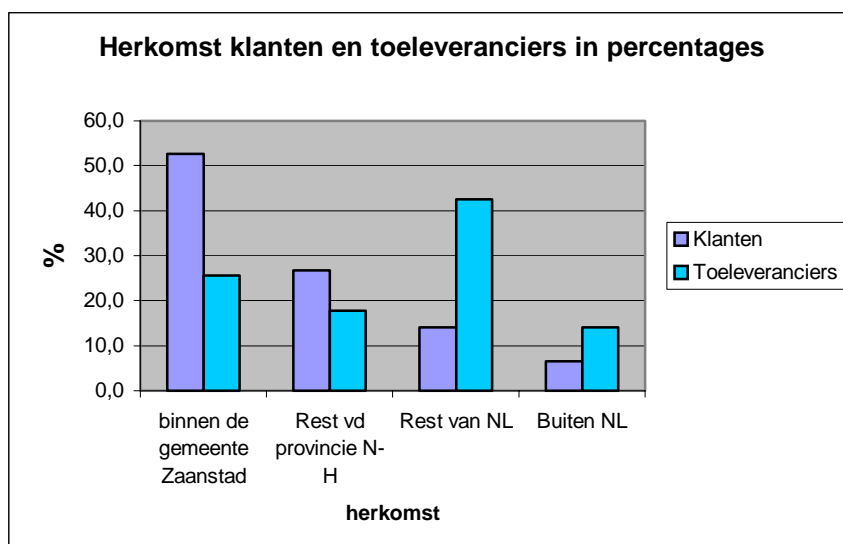


De leeftijd van de geïnterviewde bedrijven is redelijk gelijkmatig verdeeld over de verschillende leeftijdscategorieën. Zie tabel 7.1 voor een overzicht.

Tabel 7.1: Leeftijd geïnterviewde bedrijven

Jaar oprichting bedrijf	absoluut	%
vóór 1950	5	18,5
1950-1979	6	22,2
1980-1989	4	14,8
1990-1999	7	25,9
2000-2005	5	18,5
	27	100,0

De hieronder getoonde figuur 7.2 en tabellen 7.2, 7.3 en 7.4 laten zien dat de geïnterviewde ondernemingen voornamelijk een lokale functie vervullen. In figuur 7.2 is te zien dat de meeste klanten van de ondernemers zich in de gemeente of in de rest van de provincie Noord-Holland bevinden. De toeleveranciers zitten voornamelijk in de rest van Nederland, maar toch ook bijna 25 % bevindt zich in de gemeente Zaanstad.

Figuur 7.2: Herkomst klanten en toeleveranciers

(gebaseerd op 22 bedrijven)

In tabel 7.2 is te zien dat bijna drie kwart van alle werknemers in de gemeente Zaanstad woont. De meeste werknemers hebben een MBO of lagere opleiding genoten, te zien in tabel 7.3. De meest gebruikte vervoermiddelen om naar het werk te komen zijn de auto en de fiets. De tabellen 7.2, 7.3 en 7.4 zijn gebaseerd op 396 werknemers. In totaal werken er 473 werknemers bij de geïnterviewde bedrijven.

Tabel 7.2: Woonplaats werknemers

	absoluut	%
werknemers wonen in Zaanstad	284	71,7
werknemers wonen niet in Zaanstad	112	28,3
	396	100

• • • • • • • • • •

Tabel 7.3: Opleiding werknemers

Opleiding werknemers		
	absoluut	%
WO/HBO	57	14,4
MBO	186	47,0
Lager opgeleiden/ongeschoold	153	38,6
	396	100

Tabel 7.4: Gebruikte vervoermiddel om naar werk te gaan

Vervoermiddel om naar werk te komen		
	absoluut	%
Auto	152	38,4
Openbaar vervoer	64	16,2
Fiets	138	34,8
Andere manier	42	10,6
	396	100

Deze hierboven weergegeven figuren en tabellen geven een bevestigend beeld in hoofdstuk 4 besproken kenmerken van binnenstedelijke bedrijventerreinen. De vier onderzochte binnenstedelijke bedrijventerreinen herbergen voornamelijk kleine ondernemingen. Overheersende sectoren zijn industrie, reparatie van consumentenartikelen, bouwnijverheid en zakelijke dienstverlening. Verder vervullen ze een lokale functie.

7.3.2 Mate van tevredenheid

Problemen die ondernemers ondervinden komen onder andere voort uit de mate van tevredenheid op de gevestigde locatie. Als er zich problemen voordoen dan kan dat gevolgen hebben voor onder andere het aantal gevestigde ondernemers, de hoeveelheid werkgelegenheid en het vertrouwen van ondernemers op het terrein.

Uit de interviews met de ondernemers kwam naar voren dat de meeste ondernemers tevreden zijn op de huidige locatie en met het huidige pand. Dit laten de tabellen 7.5 en 7.6 duidelijk zien.

Tabel 7.5: Tevredenheid huidige locatie

tevreden met locatie		
	Ja	Nee
Aris van Broekweg	6	0
Stationsstraat K.	8	0
Dubbele buurt/Z/P	13	2
Noordeinde	3	2
Totaal	30	4
Percentage	88,3	11,7

Tabel 7.6: Tevredenheid huidige pand

tevreden met pand		
	Ja	Nee
Aris van Broekweg	6	0
Stationsstraat K.	8	0
Dubbele buurt/Z/P	12	3
Noordeinde	2	3
Totaal	28	6
Percentage	82,4	17,6

Op de Aris van Broekweg en de Stationsstraat Koog zijn alle gesproken ondernemers tevreden met zowel de locatie als het pand. Positieve punten van de Aris van Broekweg die vaak door de ondernemers genoemd werden zijn de goede sfeer en omgang met de burens, de goede

• • • • •

bereikbaarheid vanaf zowel de weg als het station, het vele verkeer wat door de straat komt wat voor levendigheid zorgt en de aanwezigheid van Club Baccara (nachtclub). Club Baccara is 's avonds geopend en zorgt voor sociale controle. De ondernemers denken dat hierdoor onder andere de criminaliteit op het terrein laag is.

Op het terrein Stationsstraat Koog worden als positieve punten vaak de goede bereikbaarheid en de centrale ligging in de Zaanstreek genoemd. Op de Wezelstraat wordt ook de goede bereikbaarheid aangehaald.

Op de andere twee binnenstedelijke bedrijventerreinen is de meerderheid van de ondernemers ook tevreden met de locatie en het pand. Indien ondernemers niet tevreden zijn met het pand dan heeft dat in de meeste gevallen te maken met de functionaliteit van het pand of de staat van onderhoud.

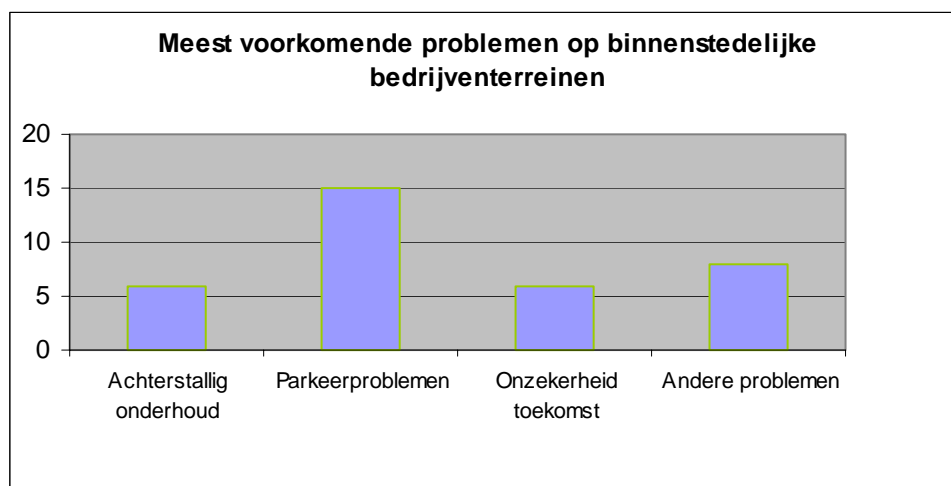
Ondernemers op het terrein Dubbele buurt/Zuideinde/Plein 13 waarderen de goede bereikbaarheid en de centrale ligging van de locatie. Een uitzondering hierop vormt het bedrijf Mercurius drukkerij, die de bereikbaarheid van de locatie juist slecht vindt. Op Plein 13 wordt de aanwezigheid van de Dekamarkt als positief bevonden, doordat hier voor de omliggende bedrijfjes ook nieuwe klanten uit voort kunnen komen. Ook de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheden op Plein 13 is een positief aspect van de locatie. Op het Zuideinde wordt de ligging aan de Zaan als positief ervaren.

Ondernemers op het Noordeinde noemden als positieve punten van de locatie de ligging aan de Zaan, de idyllische uitstraling en de centrale ligging in de Zaanstreek.

7.3.3 Problemen en oorzaken van veroudering

Ondanks de grote mate van tevredenheid op de ondervraagde terreinen, kwamen er tijdens de interviews problemen ter sprake die op deze terreinen spelen en waar ondernemers graag een oplossing voor zien. De voornaamste problemen zijn te zien in figuur 7.3.

Figuur 7.3: Meest voorkomende problemen op de ondervraagde vier binnenstedelijke bedrijventerreinen



Het grootste probleem wat zich voordoet zijn parkeerproblemen. Dit wordt op alle vier de ondervraagde terreinen genoemd. Op het terrein Noordeinde is dit probleem het voornaamst

• • • • •

aanwezig. Ook achterstallig onderhoud en onzekerheid over de toekomst worden door ondernemers als belangrijke problemen gezien. Deze twee emen spelen voornamelijk op de terreinen Aris van Broekweg en Dubbele buurt/Zuideinde/Plein 13. Hieronder volgen per binnenstedelijk bedrijventerreinen de belangrijkste problemen.

Aris van Broekweg:

Het belangrijkste punt van kritiek is de onzekerheid die er leeft onder de ondernemers. Er heerst onduidelijkheid wat de toekomstplannen voor het terrein zijn. De meeste ondernemers hebben gehoord dat er woningen aan het einde van de straat gebouwd gaan worden. Het bedrijf Van Halteren metaal, gevestigd aan het einde van de straat, is kort geleden verhuisd en het pand is door een woningcorporatie opgekocht. Mochten er woningen komen dan zijn ondernemers bang dat zij moeten vertrekken, omdat omwonenden dan gaan klagen over lawaai en overlast. Deze onzekerheid speelt ook enigszins mee in de investeringsbereidheid van ondernemers. Enkele ondernemers heeft zijn pand wel goed onderhouden, andere ondernemers wachten eerst totdat er meer duidelijkheid komt voordat investeringen gemaakt worden. Een ander probleem wat zich voordoet op het terrein is het parkeren van forenzen op de Aris van Broekweg. Dit zorgt nogal voor problemen bij het laden en lossen van goederen. Parkeren op de Aris van Broekweg is gratis.

Een derde probleem wat zich voordoet is de slechte staat van de openbare ruimte op het terrein. Als het regent lopen straten over omdat het water niet weg kan. De weg is verzakt. Ook liggen er al lang bomen langs de kant van de weg, welke niet door de gemeente worden opgeruimd. De leegstand van panden aan het einde van de straat zorgt ook voor slechte uitstraling van het terrein vinden veel ondernemers. Gevolg is mede dat er zich 's avonds hangjongeren daar bevinden die rotzooi en overlast veroorzaken.

Stationsstraat Koog:

Het grootste probleem op de Stationsstraat is het parkeerprobleem. Grootste oorzaak hiervan zijn werknemers van ADM Cocoa, welke hun auto in de Stationsstraat parkeren. Andere problemen die genoemd werden zijn de slechte ontsluiting vanaf de Stationsstraat op de Provinciale weg en het vuil zijn van de straat. Een ander punt wat genoemd werd was de leegstand op het terrein (oude bankgebouw + postkantoor). Het zou leuk zijn als er nieuwe bedrijffjes in gevestigd konden worden. De ondernemers op de Stationsstraat zijn zeer betrokken bij de straat en zouden graag meer over elkaar te weten willen komen. Informatie over de binnenstedelijke bedrijventerreinen op de website van de gemeente wordt dan ook als gewenst bevonden.

De Wezelstraat ligt er 's avonds verlaten bij, omdat er weinig woningen in de buurt staan. Het grootste probleem wat zich daar voordoet is de verlatenheid van het terrein 's avonds. Dit baart de ondernemers wel eens onrust. Er zouden misschien camera's kunnen komen om beter toezicht te houden op wat er 's avonds gebeurt.

Dubbele buurt/Zuideinde/Plein 13:

Als eerste probleem worden de aanwezigheid van te weinig parkeerplaatsen genoemd. Dit probleem speelt op de Dubbele buurt en het Zuideinde. Ook is het wegdek er slecht en wordt er veel te hard gereden. De hoeveelheid verkeer die er per dag langskomt is onvoorstelbaar veel. De straten worden als sluiproute gebruikt. Positief hieraan is wel dat het nieuwe klanten kan opleveren.

Een ander probleem wat zich voordoet op het Zuideinde is de slechte uitstraling van de panden. Op Plein 13 spelen geheel andere problemen. Het grootste probleem is de onzekerheid die heerst onder de ondernemers. Er gaan geruchten dat de Dekamarkt een parkeergarage laat bouwen op de plaats waar zich nu bedrijvigheid bevindt. Veel ondernemers denken er over enkele jaren weg te moeten. Dit is een reden voor ondernemers om nu minder te investeren en geen al te grote toekomstplannen te maken. De garageboxen op Plein 13 zijn allemaal van 1

• • • • •

eigenaar (Schiethaven BV). Ondernemers zijn niet allemaal even tevreden over de huisvesting. Ook hebben de boxen weinig uitstraling en er is veel leegstand.

Noordeinde:

Op het terrein heeft voornamelijk één probleem de overhand, en dat is het parkeerprobleem. Dit is ook de reden dat onlangs een accountantskantoor is verhuisd. Parkeren aan het Noordeinde is gratis en dit zorgt voor veel auto's van winkelend publiek. Ook het vele verkeer door de straat wordt als vervelend bevonden. De gemeente mag ook wel eens wat doen aan de slechte bewegwijzering op het Noordeinde. Het is vaak onduidelijk wat nu tot het Noordeinde en tot de Noorddijk behoort. De ondernemers zien graag dat de mix van wonen en werken in de toekomst blijft bestaan op het Noordeinde.

De geïnterviewde experts zijn het erover eens dat het belangrijkste probleem op binnenstedelijke bedrijventerreinen verouderd vastgoed is. Hierbij doelen ze zowel op structurele als economische veroudering. Ze denken dan ook dat het gebrek aan ruimte en/of niet meer voldoen van de huisvesting voor bedrijven het zwaarst weegt bij het overwegen om te verhuizen. Mocht een bedrijf het terrein verlaten dan is het pand wat ze achterlaten vaak incurant en de logistieke maatvoering is niet goed voor een nieuw bedrijf.

Uit het eigen onderzoek blijkt dat van de ondernemingen die niet op de huidige locatie opgericht zijn, de pushfactoren gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden en het moeten vertrekken van de andere locatie de voornaamste redenen zijn geweest om destijds te verhuizen. De reden van vestiging op de huidige locatie is in de meerderheid van de gevallen beschikbaarheid van het pand. Andere redenen die gegeven werden waren de bereikbaarheid, betaalbaarheid, historische redenen en dicht bij de woning.

Tabel 7.7: Reden voor vestiging op huidige binnenstedelijk bedrijventerrein

Reden voor vestiging binnenstedelijk bedrijventerrein						
	Aris v. Broekweg	Stationsstraat K.	Dubbel eBuurt	Noord-einde	Totaal	%
Pand kwam beschikbaar	1	4	7	4	16	55,2
Andere reden	3	4	6	0	13	44,8
	4	8	13	4	29	100

Van de geïnterviewde ondernemingen blijkt 1/3 verhuisplannen te hebben. De voornaamste redenen die genoemd worden zijn gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden, verouderd pand en in enkele gevallen slechte bereikbaarheid. Hieruit blijkt dat voornaamste pushfactoren met huisvesting te maken hebben. Op dit moment gebruikt meer dan 80 % van de ondervraagde ondernemers de huidige beschikbare ruimte optimaal. De uitkomst van 1/3 verhuisplannen is toch opmerkelijk te noemen omdat de meeste ondernemers tevreden zijn met het huidige pand. Deze tegenstrijdigheid kan deels verklaard worden uit het feit dat de percentages gebaseerd zijn op verschillende aantallen respondenten. Er zijn 12 ondernemers die willen verhuizen en 6 ondernemers die niet tevreden zijn met het pand. De voornaamste reden had met huisvesting te maken. Alle 6 ondernemers die niet tevreden zijn met het pand hebben ook verhuisplannen. Dit verklaart dat de voornaamste reden huisvestingsproblemen zijn. Andere ondernemers die toch verhuisplannen hebben maar wel tevreden zijn met het pand gaven als reden het waarschijnlijk moeten vertrekken in verband met woningbouw of ze verwachten dat in de toekomst de huisvesting te klein wordt. Dus op dit moment zijn deze ondernemers nog tevreden maar ze verwachten in de toekomst toch te moeten verhuizen.

• • • • •

Tabel 7.8: Plannen om te verhuizen

	absoluut	%
Plannen om te verhuizen	12	34,3
Geen plannen om te verhuizen	23	65,7
	31	100,0

Een ander probleem van veel binnenstedelijke bedrijventerreinen is volgens de heer Louw dat ze op een verkeerde plek zitten. Door de vaak nabijheid van woningbouw kan er in de toekomst overlast veroorzaakt worden of bewoners kunnen gaan klagen als het bedrijf op de huidige locatie uit wil breiden.

Een ander probleem of eigenlijk oorzaak wat de heer Verweij nog aandraagt is het ontbreken van helder beleid. Zonder duidelijk beleid ontstaat er onduidelijkheid en onzekerheid, vooral bij ondernemers. Ondernemers zijn bang om te investeren, ook als zij zien dat er woningcorporaties zijn die panden opkopen. Dus ook met betrekking tot de woningcorporaties is het wenselijk dat de gemeente met helder beleid komt, om zo te voorkomen dat ze lukraak overal panden op bedrijventerreinen gaan opkopen in de hoop dat daar woningbouw kan komen in de toekomst.

De oorzaken van de hierboven besproken problemen kunnen in verschillende hoeken gezocht worden. De grootste oorzaak is het ontbreken van helder gemeentelijk beleid. Doordat ondernemers niet weten waar ze aan toe zijn, investeren ze minder en worden er geen concrete toekomstplannen gemaakt. De algehele staat van onderhoud wordt er niet beter op en dit heeft ook invloed op het aanzicht van het terrein.

Ruimtelijke en historische factoren zijn andere oorzaken van de aangegeven problemen. Door de ligging in de stad zijn door de jaren heen veel ondernemingen weggetrokken omdat er geen uitbreidingsmogelijkheden waren. Dit zal ook in de toekomst de voornaamste reden zijn om weg te trekken. Daar komt bij dat het vele aanbod van nieuwe bedrijventerreinen het makkelijker maakt voor bedrijven om te gaan verhuizen. Voor de achtergebleven panden is het vaak moeilijk weer een geschikt bedrijf te vinden. Vaak is leegstand het gevolg. Ook de parkeerproblemen komen vaak voort uit de weinig beschikbare ruimte of het parkeerbeleid van de gemeente.

Als laatste oorzaak van de problemen kan achterstallig onderhoud van de openbare ruimte worden aangewezen.

7.3.4 Wensen en behoeften ondernemers

De mate van tevredenheid onder de geïnterviewde ondernemers is erg hoog. De problemen die ondernemers tijdens de gesprekken noemden zien ze graag worden opgelost, maar in de meeste gevallen zijn de problemen niet van een dergelijk grote aard dat ze erdoor gaan of willen verhuizen. De hoeveelheid ondernemers met verhuisplannen is hoog te noemen, maar in de meeste gevallen heeft dit met huisvestingsproblemen te maken.

De ondervraagde ondernemers op de binnenstedelijke bedrijventerreinen zouden als ze moesten verhuizen in de meeste gevallen weer de voorkeur geven aan een binnenstedelijk bedrijventerrein. Dit is te zien in tabel 7.9. Indien als voorkeur bedrijventerrein werd gegeven dan is de voornaamste reden daarvoor omdat het huidige pand niet meer voldoet en daar de mogelijkheid is om een nieuw bedrijfspand naar keuze te laten bouwen.

• • • • • • • • • •

Tabel 7.9: Voorkeur vestigingslocatie

	absoluut	%
Binnenstedelijk bedrijventerrein	17	63,0
Bedrijventerrein	10	37,0
Anders	0	0
	27	100,0

De meeste ondernemers geven de voorkeur voor een binnenstedelijk bedrijventerrein door de levendigheid die er heerst, de nabijheid van klanten en de sociale controle van de buurt.

7.3.5 De toekomst van binnenstedelijke bedrijventerreinen

In de vorige paragrafen is naar voren gekomen dat de onderzochte bedrijventerreinen een lokale functie vervullen door het verzorgen van de lokale markt en het bieden van werkgelegenheid aan voornamelijk de lokale bevolking. De meeste ondernemers zijn tevreden op de huidige locatie en zouden bij het moeten verhuizen weer de voorkeur aan een binnenstedelijk bedrijventerrein geven. Hieronder zal verder ingegaan worden op de toekomstmogelijkheden van binnenstedelijke bedrijventerreinen.

Als eerste is de ondernemers enkele vragen gesteld over de verwachtingen voor de toekomst. Van de ondervraagde ondernemers ziet de meerderheid de toekomst positief tegemoet. Dit is te zien in tabel 7.10 en 7.11.

7.10: Toekomstverwachting winst en omzet

Verwachting van de winst en omzet in komende 2 jaar		
	absoluut	%
Positief	13	52
Neutraal	8	32
Negatief	4	16
	25	100

Tabel 7.11: Toekomstverwachting aantal werknemers

verwachting verandering werknemers in komende 2 jaar		
	absoluut	%
Ja, een toename	11	44
Ja, een afname	2	8
Nee, gelijk	12	48
	25	100

De meeste bedrijven hebben positieve verwachtingen over de groei van de winst en de omzet voor de komende twee jaren. Slechts 16 % verwacht een negatieve ontwikkeling van de winst en omzet. De meeste ondernemers verwachten ook een positieve of neutrale ontwikkeling van het aantal werknemers in de toekomst.

• • • • •

Alhoewel uit het eigen onderzoek blijkt dat de binnenstedelijke bedrijventerreinen van wezenlijk belang zijn voor Zaanstad en dat de meeste ondernemingen gezond zijn, moet de gemeente niet te krampachtig vasthouden aan het idee om alle binnenstedelijke bedrijventerreinen in de toekomst te willen behouden, aldus de heer Louw. Er moet gekeken worden naar de vitaliteit van de bedrijvigheid die zich op de locaties bevinden, of het een goede locatie is en of het potentie heeft als het herontwikkeld wordt. Ook moet er gekeken worden naar wat voor soort bedrijven zich er bevinden, wat hun toekomstvisie is en wat voor visie de stad heeft.

De Kamer van Koophandel vindt dat de gemeente voor de binnenstedelijke bedrijventerreinen in een 4 categorie schaal moet aangeven wat ze met het terrein in de toekomst van plan zijn:

- ❖ Nu bedrijventerrein, blijft bedrijventerrein
- ❖ Nu bedrijventerrein, wordt woningbouw
- ❖ Nu bedrijventerrein, transformatie/functiemenging kan plaatsvinden in de toekomst

Herstructureringsplannen voor bedrijventerreinen zijn er al veel gemaakt, maar de uitvoering blijft een probleem. De herstructureringsoplossing die wordt aangedragen heeft ook alles te maken met het budget van de gemeente. Als je iets met binnenstedelijke bedrijventerreinen wilt ondernemen dan zullen de ondernemers daar serieus genomen moeten worden. Als de gemeente daadwerkelijk met plannen komt zal zij die ook moeten waarmaken. Het logische gevolg is dan ook dat niet alle binnenstedelijke bedrijventerreinen behouden kunnen blijven.

Olden voorziet dat er in de toekomst multifunctioneel ontwikkeld zal moeten worden op bedrijventerreinen omdat er toch kostendragers nodig zijn. Uiteindelijk zullen toch de marktpartijen de herstructurering moeten oppakken. De kans bestaat dan wel dat ze kiezen voor woningbouw, omdat dat meer oplevert per m². Een markt voor kantoren en winkels is er bijna niet meer.

De heer Louw denkt niet dat er geen standaard oplossing is voor herstructurering van binnenstedelijke bedrijventerreinen. Een PPS constructie is volgens Louw niet de meest goede oplossing. Mocht dit wel worden toegepast dan is 1 private partij volgens hem voldoende omdat het om relatief kleine locaties gaat.

7.4 CONCLUSIES

In dit hoofdstuk zijn de onderzoeksresultaten van het eigen onderzoek besproken.

De binnenstedelijke bedrijventerreinen waarop het onderzoek uitgevoerd is vervullen een lokale functie. Ze produceren voornamelijk producten voor de lokale markt en bieden werkgelegenheid aan voornamelijk de lager en middelgeschoolde inwoners van de gemeente Zaanstad. De meeste ondernemingen zijn gezond en hebben goede toekomstverwachtingen.

De geïnterviewde bedrijven zijn over het algemeen tevreden op de huidige locatie. Ook de tevredenheid met het huidige pand is hoog te noemen. Als positieve punten van binnenstedelijke bedrijventerreinen werden vaak de goede bereikbaarheid, levendigheid, nabijheid van klanten en de sociale controle uit de buurt genoemd. Indien bedrijven zouden moeten verhuizen kiest de meerderheid weer voor een binnenstedelijk bedrijventerrein.

De voornaamste problemen die zich op de onderzochte binnenstedelijke bedrijventerreinen voordoen hebben te maken met aanzicht, ruimtegebruik en ontsluiting. Hierbij valt te denken aan parkeerproblemen, achterstallig onderhoud en leegstand van panden. Op binnenstedelijke bedrijventerreinen komt veel verouderd vastgoed voor. Een ander probleem wat zich in Zaanstad voor doet is de onzekerheid die heerst bij ondernemers over de toekomst van het terrein.

• • • • •

De belangrijkste oorzaak van de problemen ligt in het ontbreken van helder gemeentelijk beleid. Zowel ondernemers als woningcorporaties en projectontwikkelaars weten niet waar ze aan toe zijn. Leegstand en uitgestelde investeringen zijn het gevolg. Ook het achterstallig onderhoud is een belangrijke oorzaak van veel problemen. Andere oorzaken zijn toe te schrijven aan ruimtelijke en historische factoren. Het door de jaren heen ingesloten zijn komen te liggen van binnenstedelijke bedrijventerreinen in het stedelijke gebied levert voor veel ondernemers beperkingen op. Te weinig uitbreidingsmogelijkheden is een van de voornaamste beperkingen, wat vaak leidt tot de verhuizing van ondernemingen. Het achtergebleven pand is vaak incurant en het is dan ook moeilijk er een nieuwe eigenaar voor te vinden. Nieuwe eigenaren hebben vaak niet veel financiële middelen en nemen met mindere kwaliteit en uitstraling genoegen.

De wensen en behoeften van de ondernemers liggen voornamelijk in het oplossen van de genoemde problemen. Van de ondervraagde ondernemers heeft 1/3 verhuisplannen. Deze uitkomst is opmerkelijk, omdat de meeste ondernemingen aangaven tevreden te zijn op de huidige locatie en met het huidige pand. De voornaamste reden om te willen verhuizen zijn ook niet de genoemde problemen maar te weinig uitbreidingsmogelijkheden op de huidige locatie in de toekomst en het verouderd zijn van het pand.

De binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn van groot belang voor de lokale economie. De gemeente zal de oorzaken van de problemen moeten oplossen, om binnenstedelijke bedrijventerreinen als vestigingslocatie aantrekkelijk te houden. Alhoewel de aanwezigheid van een goed pand bijna altijd de voornaamste reden van vestiging is, spelen een goede uitstraling en ontsluiting ook zeker mee bij deze beslissing.

Het is bijna niet te voorkomen dat ondernemingen niet verhuizen als de huisvesting niet meer aan de eisen voldoet. Echter, veroudering van vastgoed is tot op zekere hoogte wel een halt toe te roepen. Door revitalisatie kan gestimuleerd worden dat ondernemers zelf weer gaan investeren in het eigen vastgoed. Economische veroudering van panden is voor gemeenten moeilijk aan te pakken. Hier is een verdergaande vorm van herstructurering vaak de beste oplossing. Dit brengt alleen wel een hoge kosten met zich mee.

• • • • •

HOOFDSTUK 8: CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

8.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt getracht een antwoord te geven op de probleemstelling van dit onderzoek:

Wat zijn de achterliggende oorzaken van veroudering op binnenstedelijke bedrijventerreinen en wat zijn de wensen en behoeften van ondernemers op de binnenstedelijke bedrijventerreinen in de gemeente Zaanstad?

Om de doelstelling van het onderzoek te bereiken is een verdieping in de literatuur gemaakt en zijn ondernemers op binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad en experts op het gebied van binnenstedelijke bedrijventerreinen geïnterviewd. In de volgende paragraaf van dit hoofdstuk zal een antwoord gegeven worden op de in hoofdstuk 1 gestelde onderzoeksvragen. Als laatste zullen in paragraaf 3 van dit hoofdstuk enkele aanbevelingen worden gedaan betreffende de herstructurering van binnenstedelijke bedrijventerreinen

8.2 BEANTWOORDING ONDERZOEKSVRAGEN

Wat zegt de nationale literatuur over verouderde binnenstedelijke bedrijventerreinen?

Binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn vaak terreinen van de 2^e generatie. Door de jaren heen zijn ze in de stad komen te liggen. Veel van deze terreinen zijn verouderd. Economische en structurele veroudering komen er het meeste voor. De problemen die zich op binnenstedelijke bedrijventerreinen voordoen zijn vaak meerledig en kunnen gezocht worden in alle vier de categorieën ontsluiting, aanzicht, ruimtegebruik en milieuhygiëne. Oorzaken van deze problemen kunnen in verschillende hoeken gezocht worden. Op binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn ruimtelijke en politieke factoren vaak de oorzaak van de problemen. Ook de gevolgen kunnen velerlei zijn. In het ergste geval trekken bedrijven weg naar andere terreinen.

Wat zegt de internationale literatuur over verouderde binnenstedelijke bedrijventerreinen?

Verouderde bedrijventerreinen komen in geheel Europa en de Verenigde Staten voor. In de internationale literatuur worden ze aangeduid met de term brownfield. De meeste brownfields bevinden zich in traditionele industriële regio's. De deïndustrialisatie die in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw heeft plaatsgevonden leidde tot een sluiting en migratie van vele industriële bedrijven. Het gevolg hiervan was dat vele fabriekscomplexen in de steden leeg kwamen te staan. De meeste landen bedrijven actieve politiek betreffende de herontwikkeling van brownfields. De internationale literatuur is echter niet relevant voor dit onderzoek. De internationale literatuur spreekt of over terreinen van grote omvang of over terreinen met één solitaire vestiging.

• • • • •

Wat wordt onder herstructurering verstaan?

Alle eenmalige ingrepen op het bedrijventerrein die tot doel hebben veroudering van het terrein als geheel te bestrijden en die niet tot het reguliere onderhoud gerekend worden. De ingrepen kunnen betrekking hebben op elk van de vier aspecten van veroudering: ruimtegebruik, aanzicht, ontsluiting en milieuhygiëne.

Herstructurering van verouderde bedrijventerreinen heeft als doel om de sociale en economische structuur van steden een nieuwe impuls geven.

Welke vormen vallen te onderscheiden

- ❖ Facelift
- ❖ Revitalisering
- ❖ Herprofilering
- ❖ Transformatie

Welke belangengroepen vallen er te onderscheiden in een herstructureringsproject?

De belangrijkste belangengroepen in een herstructureringsproject zijn de gemeente, de ondernemers en de ontwikkelaars. In veel gevallen zijn ook de Kamer van Koophandel, bewoners, Provincies en het Rijk betrokken bij herstructureringsprojecten. .

Hoe verloopt het herstructureringsproces?

Het proces van herstructurering is zeer complex. De belangengroepen hebben vaak tegengestelde wensen en behoeften. De gemiddelde duur van een herstructureringsproject bedraagt 10 jaar. Het proces van herstructurering kan opgedeeld worden in verschillende fases. Een belangrijk punt in het begin van het proces is de bereidheid van alle betrokken partijen om een gezamenlijke visie te ontwikkelen en het veranderingsproces in gang te zetten. Tijdens het proces is het van heel groot belang dat de ondernemers continue bij alle stappen betrokken worden. Zij moeten het gevoel van vertrouwen behouden tijdens het gehele proces. Indien dit niet gebeurt, kunnen de plannen gestaakt worden en wordt er hooguit een face lift uitgevoerd.

De grootste obstakels waar tijdens herstructureringsprojecten tegenaan wordt gelopen zijn het rond krijgen van de financiële middelen, bodemvervuiling en het verkrijgen van draagvlak.

Herstructureringsprojecten kunnen door gemeenten alleen uitgevoerd worden of er kan een private partij bij betrokken worden. In het eerste geval blijft de herstructurering vaak bij een face lift omdat de financiële middelen niet verder rijken dan dat. Het betrekken van een private partij bij herstructurering kan een goede keuze zijn indien er op die manier meerwaarde gecreëerd wordt.

Wat zijn de kenmerken van de binnenstedelijke bedrijventerreinen in Nederland en in de gemeente Zaanstad?

Binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn vaak terreinen van de 2^e generatie, welke door de jaren heen ingesloten zijn door woningbouw. Binnenstedelijke bedrijventerreinen kenmerken zich door de aanwezigheid van voornamelijk middelgrote en kleine ondernemingen. Overheersende sectoren op binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn vaak de industrie, bouwnijverheid en reparatie van consumentenartikelen. Binnenstedelijke bedrijventerreinen vervullen vaak een lokale werkgelegenheidsfunctie. Ook dienen ze vaak goed als broedplaats voor starters.

• • • • •

Wat zijn de herstructureringsmogelijkheden voor binnenstedelijke bedrijventerreinen

Op binnenstedelijke bedrijventerreinen kunnen afhankelijk van de aard van de problemen, het gemeentelijke beleid, de wensen van de ondernemers en de financieringsmogelijkheden verschillende vormen van herstructurering uitgevoerd worden. De minst ingrijpende oplossing is groot onderhoud. Er kan ook gekozen worden voor revitalisering van de openbare ruimte en de herontwikkeling van verouderd vastgoed. Hierbij wordt de bestaande economische functie van het terrein gehandhaafd. Deze vorm is echter aanzienlijk duurder. Een andere oplossing is herprofilering in de vorm van functiemenging. De bestaande economische functie wordt geheel of gedeeltelijk gewijzigd. De meest ingrijpende oplossing voor een binnenstedelijk bedrijventerrein is de transformatie naar woningbouw.

Wat voor beleid bestaat er met betrekking tot binnenstedelijke bedrijventerreinen op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau?

Het Rijk, kaderwetgebieden en provincies hebben geen specifiek beleid voor binnenstedelijke bedrijventerreinen. Op gemeentelijk niveau bestaat vaak wel specifiek beleid voor binnenstedelijke bedrijventerreinen. De gemeente Zaanstad wil in de toekomst, waar mogelijk, haar binnenstedelijke bedrijventerreinen behouden. De binnenstedelijke bedrijventerreinen zullen deels geherstructureerd worden en er zal ingezet worden op het stimuleren van culturele en creatieve bedrijvigheid.

Welke financiële middelen zijn er beschikbaar vanuit de gemeente, provincie en Rijk voor modernisering/herstructurering van binnenstedelijke bedrijventerreinen?

Gemeenten kunnen voor de herstructurering van binnenstedelijke bedrijventerreinen, naast budget uit de eigen begroting, een beroep doen op middelen die beschikbaar zijn in het kader van het GSB en het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing. Provincies stellen vaak ook een jaarlijks budget beschikbaar voor herstructurering van bedrijventerreinen. Gemeenten kunnen projecten aandragen bij de provincie om in aanmerking voor deze subsidie te komen.

Wat zijn de problemen en oorzaken daarvan en de wensen en behoeften op de binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zaanstad?

De belangrijkste problemen op de onderzochte binnenstedelijke bedrijventerreinen hebben te maken met aanzicht en ontsluiting van het terrein. Een ander belangrijk probleem wat zich afspeelt op de terreinen Aris van Broekweg en Dubbele buurt/Zuideinde/Plein 13 is de onzekerheid die er heerst over de toekomst van het terrein. De belangrijkste oorzaak van de problemen is het ontbreken van helder gemeentelijk beleid. Historische en ruimtelijke factoren zijn oorzaken van de andere problemen. De wensen en behoeften van de ondernemers liggen voornamelijk in het oplossen van de genoemde problemen.

Uit het onderzoek blijkt dat 1/3 van de bedrijven plannen om te verhuizen heeft. Voornaamste redenen hiervoor worden te weinig uitbreidingsruimte en slechte functionaliteit van het huidige pand genoemd en niet problemen op het gebied van aanzicht en uitstraling.

Hoe zien de geïnterviewde experts de toekomst van binnenstedelijke bedrijventerreinen?

De geïnterviewde personen zijn het erover eens dat het voornaamste probleem op binnenstedelijke bedrijventerreinen de veroudering van het vastgoed is. Oorzaken hiervan zijn de aard van de gevestigde bedrijven, de locatie van het terrein in de woonomgeving en de afwezigheid van helder gemeentelijk beleid. De gemeente Zaanstad moet dan ook met een helder beleid voor de binnenstedelijke bedrijventerreinen komen. Niet alle binnenstedelijke

• • • • •

bedrijventerreinen zullen in de toekomst behouden kunnen worden. Verder is het onoverkoombaar dat er in de toekomst op binnenstedelijke bedrijventerreinen multifunctioneel ontwikkeld zal gaan worden. De zittende ondernemers zullen voldoende in de projecten betrokken dienen te worden.

8.3 AANBEVELINGEN

Hieronder volgen enkele aanbevelingen voor de toekomst van binnenstedelijke bedrijventerreinen.

Binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn over het algemeen van groot belang voor de lokale economie. Vaak zijn het kleine en middelgrote ondernemingen die zich op binnenstedelijke bedrijventerreinen hebben gevestigd, o.a. door de goedkope huisvesting. Volgens kenners van (binnenstedelijke) bedrijventerreinen is verouderd vastgoed het grootste probleem op binnenstedelijke bedrijventerreinen. Indien bedrijven gaan verhuizen is de voornaamste reden dat de huisvesting niet meer voldoet. Uit het eigen onderzoek bleek dat problemen met betrekking tot aanzicht, uitstraling en onzekerheid over de toekomst het meeste spelen op de onderzochte terreinen. Wel kwam uit het onderzoek naar voren dat indien bedrijven verhuisplannen hebben, de reden vaak het gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden of de slechte functionaliteit van het huidige pand is, en niet de ander genoemde problemen.

De gemeente Zaanstad zal een helder en duidelijk beleid moeten gaan opstellen omtrent de toekomst van haar binnenstedelijke bedrijventerreinen. Helder beleid schept duidelijkheid bij ondernemers. Tevens dienen de genoemde problemen opgelost te worden. Binnenstedelijke bedrijventerreinen dienen aantrekkelijk behouden te blijven als vestigingslocatie. De meeste zittende bedrijven op binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn tevreden op de locatie. Een betere uitstraling en duidelijkheid omtrent de toekomst kan ervoor zorgen dat ondernemers eerder gaan investeren in het eigen pand. Dit zorgt er op zijn beurt weer voor dat de staat van de panden niet verslechtert en dat de veroudering van vastgoed langzamer verloopt. Nieuwe ondernemers zullen zich eerder aangetrokken voelen tot een locatie met een goede uitstraling.

Het blijft voor gemeenten moeilijk het probleem van verouderd vastgoed op te lossen. Met het uitlokken van een investeringsimpuls bij ondernemers is het probleem niet opgelost. Het grootste probleem blijft economische veroudering. Indien ondernemers gaan verhuizen, dan blijft er vaak een incurant niet functioneel pand over. Nieuwe eigenaren kiezen een dergelijk pand vaak voor de lage kosten. Geld voor sloop en nieuwbouw hebben ze niet, en anders waren ze wel naar een recenter ontwikkeld bedrijventerrein gegaan. De gemeente zou zelf een deel van de financiering van sloop en nieuwbouw op zich kunnen nemen, maar dat is financieel bijna niet haalbaar. Vaak zijn het private partijen die de investering maken, maar soms wel als gevolg dat ze er woningbouw willen plaatsen omdat dat meer rendement oplevert.

Al met al blijft gehele proces van herstructurering van binnenstedelijke bedrijventerreinen complex. Op ieder terrein zal afzonderlijk besloten moeten worden over de toekomstfunctie. Herstructurering brengt hoge kosten met zich mee, en daarom zullen niet alle terreinen in de toekomst behouden kunnen blijven.

LITERATUURLIJST

- ❖ Adams, D. en C. Watkins (2002), *Greenfields, brownfields and housing development*. Blackwell publishing, Oxford.
- ❖ Alker, S., Joy, V., Roberts, P. and Smith, N. (2000) The Definition of Brownfield. *Journal of Environmental Planning and Management*, vol. 43 (1) January. P49-69.
- ❖ Berenschot (2004), *Evaluaties van de beleidsinstrumenten voor bedrijventerreinen: TIPP en StiREA en DBT. Eindrapport*. Utrecht.
- ❖ Buck Consultants International en BRO (1999), *Meer private betrokkenheid als kans bij de herstructurering van bedrijventerreinen*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- ❖ Brouwer, H.J. (1994), *Kantorenmarkt en stadsstructuur*, Ropodi Amsterdam.
- ❖ Oliver, L., Ferber, U., Grimski, D., Millar, K., Nathanail, P. (2005), *The scale and nature of European brownfields*. In opdracht van CABERNET.
- ❖ Ferber, U. and D. Grimski (2002), *Brownfields and Redevelopment of Urban Areas*, Austrian Federal Environment Agency. In opdracht van CLARINET.
- ❖ DETR (1998a), *Planning for Communities of the Future*, The Stationary Office, London.
- ❖ ECORYS-NEI (2003), *Herstructurering vanuit de private hoek bekeken*. Rotterdam-Utrecht, ECORYS-NEI.
- ❖ ECORYS (2005), *Benchmark Gemeentelijk Ondernemingsklimaat, thematische rapportage eindmeting*. Rotterdam.
- ❖ Eiff, V. (1991), *Beleid voor bedrijventerreinen. Een politiek geografische studie naar betrekkingen in het openbaar bestuur bij locatiebeleid voor bedrijfsvestigingen in stadsgewesten*. Amsterdam: Koninklijke Nederlandse Aardrijkskundige Genootschap, Nederlandse Geografische Studies nr. 126.
- ❖ Eggink, R. (2004), *Herstructurering van bedrijventerreinen: Een onderzoek naar de oorzaak van de overgang van planvorming naar uitvoering in herstructureringsprocessen*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
- ❖ EIM (1999), *Location choice of SME's*. Zoetermeer: EIM.
- ❖ ETIN Adviseurs (2002), *De Brabantse herstructureringsopgave*. Tilburg.
- ❖ ETIN Adviseurs (2003), *Ontwikkellocaties in de gemeente Zaanstad*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- ❖ ETIN Adviseurs (2003), *Herstructureringsopgave in de G-30 gemeenten*. Tilburg.

• • • • •

- ❖ ETIN adviseurs (2005), *Werkgelegenheid in 2004 wederom gedaald*. Tilburg.
- ❖ Gemeente Amsterdam (2003), *Wonen tussen de bedrijven door, een onderzoek van de werkgroep MIX naar de mogelijkheden woningen en bedrijven te mengen in transformatie gebieden*. Amsterdam: Dienst Ruimtelijke Ordening.
- ❖ Gemeente Tilburg (1999), *bedrijvigheid op binnenwijkse bedrijventerreinen, inventarisatie van de ontwikkelingsperspectieven van kleinschalige bedrijfslocaties in het stedelijk gebied van Tilburg*. Tilburg: Dienst Stadszaken.
- ❖ Gemeente Zaanstad (2004), *Notitie Bodem en ruimtelijke ordening*. Gemeente Zaanstad, Dienst Wijken, Milieu.
- ❖ Gemeente Zaanstad (2005), *Werken langs de Zaan 2004*. Zaandam: Dienst Stad, EOW.
- ❖ Gemeente Zaanstad (2005) *Z'MOP-II, Uitvoeringsnotitie Pijler en BDU Economie*. Zaandam.
- ❖ Gemeente Zaanstad (2005) *Startnotitie Nota Bedrijventerreinen, Ruimte om te ondernemen in Zaanstad*. Zaandam: Dienst stad, afdeling Economische ontwikkeling en werkgelegenheid.
- ❖ Gemeente Zaanstad (2005), *Bedrijvenpeiling 2004*, Zaandam: Dienst stad, afdeling Economische Ontwikkeling en Werkgelegenheid.
- ❖ Gemeente Zaanstad (2005), *Dansen op het Veen, ruimtelijke structuurschets van Zaanstad 2005-2015*. Zaandam: Dienst Stad en Dienst Wijken.
- ❖ Hayter (1997), *The Dynamics of Industrial location*. John Wiley and Sons
- ❖ Healey, M. en Ilbery, B. (1990), *Location and Change: Perspectives on Economic Geografy*, Oxford: Oxford University Press.
- ❖ Heidemij Advies (1996), *Nieuwe kansen voor bestaande terreinen. Een onderzoek naar de problemen en oplossingen voor verouderde bedrijventerreinen in Nederland*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- ❖ Hiethaar, J.F.H. (1998), *Verouderde bedrijventerreinen in de Gemeente Groningen. Een onderzoek naar de betekenis van verouderde bedrijventerreinen voor de Groninger economie*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
- ❖ Kirkwood, N. (2001), *Manufactured Sites, rethinking the Post-Industrial Landscape*, Spon Press, London and New York.
- ❖ Kool, M. (1999), Herontwikkeling van binnenstedelijk werken naar wonen. *Vastgoed*, volume 54, pagina 54-55.
- ❖ Korteweg, P. (2002), *Veroudering van kantoorgebouwen: probleem of uitdaging?* Utrecht: Koninklijke Nederlandse Aardrijkskundige Genootschap, Nederlandse Geografische Studies nr. 291.

• • • • •

- ❖ Lichtenberg, E. en H. Olden (1999), Binnenwijkse bedrijventerreinen verdienen impuls. *Vastgoedmarkt*, volume
- ❖ Louw, E., Olden, H., Needham, B., Pen, C.J. (2004), *Planning van bedrijventerreinen*. SDU Den Haag.
- ❖ MiNaRaad (2002), *Advies over het voorontwerp van decreet betreffende het facilitair kader voor publiek-private samenwerking*. Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen: Brussel.
- ❖ Ministerie van Economische Zaken (2004), *Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008, samenwerken aan uitvoering*. Den Haag.
- ❖ Ministerie van VROM (2004), *Meer dan één stap vooruit, Ervaringen uit 25 projecten Stad & Milieu*.
- ❖ Ministerie van VROM (2004), *Nota Ruimte, ruimte voor ontwikkeling*, Den Haag.
- ❖ Van de Langmaat, D. en F. van der Neut (2005), *Schouw Openbare Ruimte, 6 binnenstedelijke bedrijventerreinen*. Oranjewoud: Almere.
- ❖ Pellenbarg, P.H. (2002), Sustainable Business sites in the Netherlands: a survey of policies and experiences, *Journal of Environmental Management and Planning*, volume 45, nr 1, pg 61.
- ❖ Pen en Hiethaar (1998), Het moderniseren van verouderde bedrijventerreinen. *Rooilijn*. 31 (9), p. 440-446.
- ❖ Pen, C.J. (2002), *Wat beweegt bedrijven*, Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen Rijksuniversiteit Groningen.
- ❖ Peters, K. (2004), *Funciemenging en stedelijke kwaliteit*. In opdracht van de gemeente Zaanstad.
- ❖ Porter, M. (1995), The competitive advantage of the Inner City, *Harvard Business Review*, pp. 55+.
- ❖ POST (1998), *A Brown and Pleasant Land*, Report No. 117, POST, London.
- ❖ Provincie Noord Holland(2005), *Een goede plek voor ieder bedrijf, naar een nieuw locatiebeleid in Noord-Holland*. Provincie Noord Holland, Haarlem.
- ❖ Provincie Noord-Holland (2004), *Economische Agenda 2004-2007, koersen op kennis en kwaliteit*. Provincie Noord-Holland, Haarlem.
- ❖ Provincie Noord-Holland (2003), *Programma Innovatief Ruimtegebruik op Bedrijventerreinen*, Provincie Noord-Holland: Haarlem.
- ❖ Rabobank (2005), *Visies op provinciale dynamiek 2005, een focus op economie en duurzaamheid in de Nederlandse regio's*. Rabobank Nederland.
- ❖ RIGO (2001), *Herstructurering van bedrijventerreinen beter in beeld, evaluatie van vijf projecten*. Amsterdam, RIGO.

• • • • •

- ❖ ROA (2004), *Ontwikkelings Plan Economie Regio Amsterdam*. Amsterdam.
- ❖ SenterNovem (2005), *Herstructurering bedrijventerreinen. Voorbeelden van de financiële aanpak van de herstructurering van bedrijventerreinen*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- ❖ Schuur, J. (2001), *Veroudering van bedrijventerreinen: Een structuur voor herstructurering*. BLM.
- ❖ Shephard, J. en T. Dixon (2004), *The role of the UK Development Industry in Brownfield Regeneration*. The College of Estate Management, stage 1 report, November 2004.
- ❖ Smale, P. (2005), *Revitalisering bedrijventerrein Eemskanaal & Oude Winschoterdiep: Een onderzoek naar de investeringsbereidheid van de ondernemers ten gevolge van het Masterplan*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
- ❖ Van Leeuwen, A. (2005), Zichtlokatie uit de gratie. *Elsevier*, nummer 44, 2005.
- ❖ Vening, E. (2001), *Revitalisering en herstructurering in the picture*. Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
- ❖ Von Thünen, J.H. (1826), *der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, Hamburg.

Interviews

- ❖ Louw, E. Technische Universiteit Delft. Persoonlijk interview gehouden op 27 juli 2005.
- ❖ Olden, H., STOGO. Persoonlijk interviews, gehouden op 18 juli 2005.
- ❖ Poortman, N., Gebiedsmanager Zaanstad Noord, gemeente Zaanstad. Persoonlijk interview gehouden op 28 juli 2005
- ❖ Verweij, R., Kamer van Koophandel, Zaandam. Persoonlijk interview gehouden op 15 juli 2005.

Websites

- www.masurin.com (bezoekt op 10 juli 2005)
- www.cabernet.org.uk (bezoekt op 2 november 2005)
- www.nieuwsbank.nl (bezoekt op 6 juli 2005)
- www.inbo.com (bezoekt op 22 oktober 2005)
- www.epa.gov (bezoekt op 5 november 2005)
- www.noord-holland.nl (bezoekt op 10 september 2005)

• • • • • • • • • •

www.roa.nl (bezocht op 28 november 2005)

www.zaans-industrieelerfgoed.nl (bezocht op 26 december 2005)

www.zaanmolen.tk (bezocht op 2 januari 2006)

www.urbanmines.com (bezocht op 10 december 2005)

www.stedplan.nl (bezocht op 12 december 2005)

<http://www.enschede.nl/ondernemersavond/helder.htm> (bezocht op 12 december 2005)

• • • • •

LIJST MET AFKORTINGEN

BEVER	Beleidsvernieuwing Bodemsanering
BGO	Benchmark Gemeentelijk Ondernemingsklimaat
BLM	Bedrijfs locatie monitor
DBT	Programma Duurzame bedrijventerreinen
CABERNET	Concerted Action on Brownfields and Economic Regeneration
CI	Community Initiatives
CLARINET	Contaminated Land Rehabilitation Network for Environmental Technologies
EPA	Environmental Protection Agency
ERDF	European Regional Development Fund
GSB	Grote Stedenbeleid
HIRB	Herstructurering en Innovatief Ruimtegebruik op Bedrijventerreinen
MKB	Midden en Klein Bedrijf
MOP	Meerjaren Ontwikkelingsplan
NICOLE	The Network for Industrially Contaminated Land in Europe
OPERA	Ontwikkelings Plan Economie Regio Amsterdam
RBLM	Regionaal Bedrijfs locatie monitor
RES	Regionaal Economisch Stimuleringsprogramma 's
RESCUE	Regeneration of European Sites in Cities and Urban Environments
ROA	Regionaal Overleg Orgaan Amsterdam
StiREA	Besluit stimulering ruimte voor economische activiteit
TIPP	Tender investeringsprogramma 's provincies
Z'MOP	Zaans Meerjaren Ontwikkelingsprogramma

.....

BIJLAGE I VRAGENLIJST INTERVIEWS ONDERNEMERS BINNENSTEDELIJKE BEDRIJVENTERREINEN

Deel A: kenmerken bedrijf

1. Wanneer is dit bedrijf opgericht?

.....
.....
.....

2. Heeft dit bedrijf altijd op de huidige locatie gezeten?

Ja / Nee

Indien nee, waar is het bedrijf eerder gevestigd geweest en waarom is destijds gekozen voor een andere locatie?

.....
.....
.....

3. Is deze vestiging een hoofd- of een nevenvestiging?

.....
.....
.....

4. Wat zijn de belangrijkste bedrijfsactiviteiten van deze vestiging?

.....
.....
.....

5. Bent u de huurder of eigenaar van het bedrijfspand?

Huurder/Eigenaar (omcirkel het juiste antwoord)

6. Indien u huurder van het pand bent, wie is de eigenaar van het pand:

.....

• • • • •

7. Wat is de prijs per vierkante meter die u betaald:

.....

(ga anders verder bij vraag 8)

8 Vindt u de prijs per m2 hoog, redelijk of laag?

Hoog / Redelijk / Laag (omcirkel het juiste antwoord)

9. Kunt u in procenten aangeven waar uw afnemers zich bevinden

Binnen de gemeente Zaanstad%
In de rest van de provincie Noord Holland%
In de rest van Nederland%
Buiten Nederland%

10. Kunt u in procenten aangeven waar uw toeleveranciers zich bevinden

Binnen de gemeente Zaanstad%
In de rest van de provincie Noord Holland%
In de rest van Nederland%
Buiten Nederland%

11. Hoeveel procent van uw omzet is afkomstig van afnemers binnen Zaanstad?

..... %

12. Zijn er plannen om te verhuizen?

Ja / Nee (omcirkel het juiste antwoord)

13. Indien ja, spelen deze verhuisplannen binnen twee jaar?

.....
.....
.....

14. Stél dat uw bedrijf zou gaan verhuizen,

Naar welke plaats zou u het liefst willen verhuizen?

.....
.....

Naar wat voor locatie zou u voorkeur uitgaan? (omcirkel het juiste antwoord)

Gemengd (wonen/werken zoals nu)
Bedrijventerrein
Anders, nml.

• • • • • • • • • •

Toelichting:.....

.....

15. Bent u lid van een ondernemersvereniging?

.....

.....

• • • • •

Deel B: kenmerken werknemers

16. Hoeveel mensen zijn er op deze locatie in dienst?

Aantal fulltime banen: (>15 uur per week)

Aantal parttime banen: (<15 uur per week)

17. Hoeveel procent van de werknemers zijn afkomstig uit Zaanstad?

..... %

18. Kunt u in procenten aangeven met welk vervoermiddel de werknemers naar het werk toe komen?

Per auto%

Met het Openbaar Vervoer%

Met de fiets%

Andere manier%

19. Kunt u in procenten aangeven wat het opleidingsniveau van uw werknemers is?

Hoger opgeleiden (WO, HBO) %

Middelbaar opgeleiden (MBO) %

Lager opgeleiden + ongeschoolden %

20. Heeft u op dit moment vacatures?

Ja, hoeveel

Nee (ga door naar vraag 17)

21. Hoe moeilijk is het om vacatures te vervullen?

Zeer eenvoudig

Eenvoudig

Niet moeilijk, niet eenvoudig

Moeilijk

Zeer moeilijk

Weet niet/geen mening

Toelichting:

.....

.....

• • • • •

22. Verwacht u in de komende twee jaar een verandering van het aantal werknemers in uw bedrijf?

Ja / Nee (omcirkel het juiste antwoord)

Indien ja:

Een toename/afname van fulltime arbeidsplaatsen(>15 uur per week)

Een toename/afname van parttime arbeidsplaatsen (< 15 uur per week)

23. Verwacht u een positieve, neutrale of negatieve groei van de omzet en de winst in de komende twee jaar?

Positief / neutraal / negatief (omcirkel het juiste antwoord)

Toelichting:

.....

.....

• • • • • • • • • •

Deel C: locatiefactoren

24. Waarom is als locatie van het bedrijf gekozen voor Zaanstad?

.....
.....

25. Waarom is destijds gekozen voor de locatie NAAM BINNENSTEDELIJK BEDRIJVENTERREIN?

.....
.....

26. Bent u tevreden met de huidige locatie van uw bedrijf?

.....
.....

27. Bent u tevreden met de huidige huisvesting van uw bedrijf?

.....
.....

28. Gebruikt u uw ruimte optimaal?

.....
.....

29. Doen er zich problemen voor op dit terrein?

.....
.....

30. Wat zijn de sterke en de zwakke kanten van het NAAM BINNENSTEDELIJK BEDRIJVENTERRREIN?

.....
.....

31. Wat is uw top drie dingen die u graag anders ziet op dit terrein of in de nabije omgeving van het terrein?

.....
.....

32. Heeft u investeringsplannen voor de komende jaren?

.....
.....

• • • • •

33. Bent u tevreden over de dienstverlening van de gemeente Zaanstad op economisch gebied?

.....
.....

BEDANKT VOOR UW MEDEWERKING!!! OVERIGE OPMERKINGEN ZIJN WELKOM!!!

.....
.....
.....
.....
.....

• • • • •

BIJLAGE II INTERVIEWS VOOR EXPERST

1. Wat zijn volgens u de belangrijkste problemen die zich voordoen op binnenstedelijke bedrijventerreinen?
2. Kunt u enkele oorzaken hiervan noemen?
3. Wat zou de gemeente kunnen doen om deze problemen op te lossen?
4. Wat is uw visie m.b.t. de toekomst van de binnenstedelijke bedrijventerreinen in de gemeente Zaanstad.
5. Wat vindt u van het opzetten van een PPS constructie op binnenstedelijke bedrijventerreinen als deze geherstructureerd worden?
6. Wat is er in Zaanstad de eerste plaats nodig om de economie een boost te geven? (alleen gesteld aan de heer Verweij en mevrouw Poortman).
7. Wat hoort u van bedrijven op binnenstedelijke bedrijventerreinen in de gemeente Zaanstad over hun toekomstverwachtingen, tevredenheid van de locatie etc. (alleen gesteld aan mevrouw Poortman en de heer Verweij).
8. Wat voor geluiden hoort u als gebiedsmanager uit de omgeving (bewoners, middenstand, woningcorporaties) over binnenstedelijke bedrijventerreinen. (alleen gesteld aan mevrouw Poortman)

BIJLAGE III DEFINITIES VAN BROWNFIELDS IN EUROPA

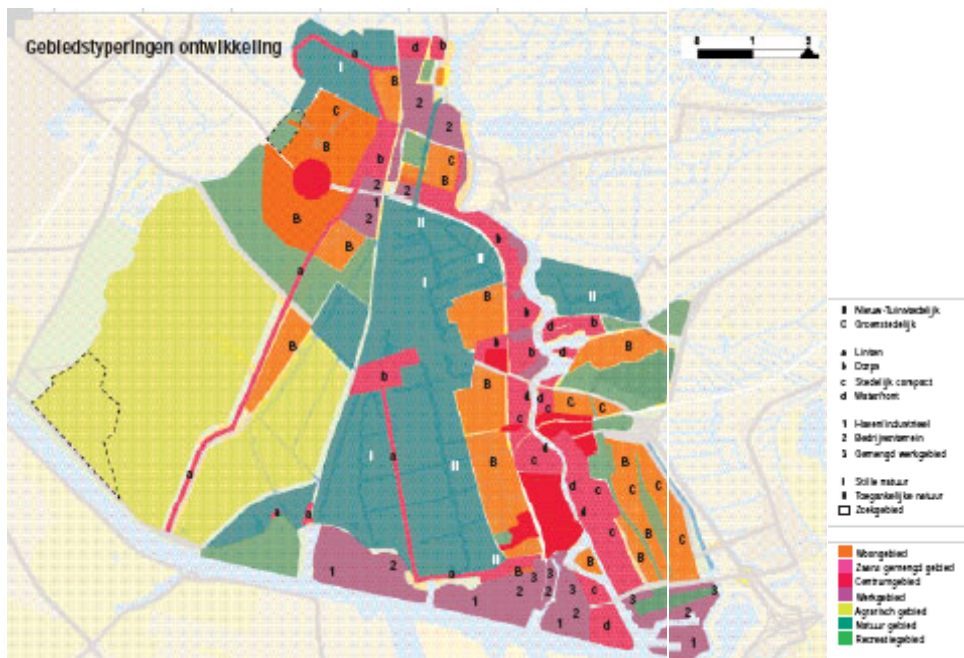
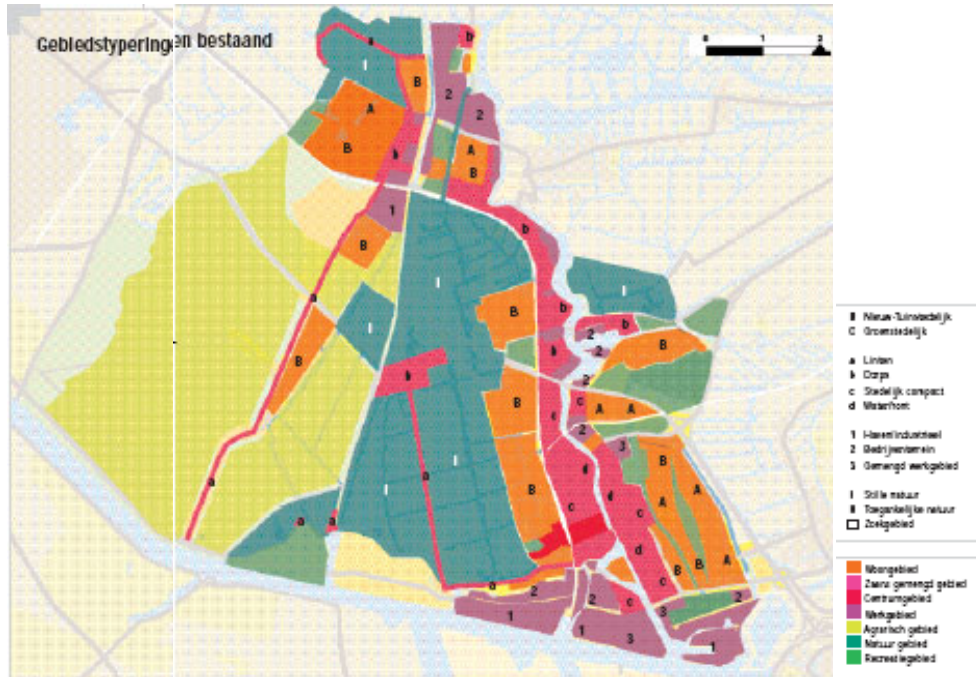
Country	'Brownfield' definition	Data Source
Austria	No official definition. Understanding similar to CABERNET definition recognising potential for reuse and with less focus on contamination.	Umweltbundesamt Wien (2004)
Belgium	Wallonia: Sites previously dedicated to economic activities and where the current condition is contrary to 'efficient land use' (Sites d'activité économique désaffectés – SAED) Flanders: Abandoned or under used industrial sites with an active potential for redevelopment or expansion but where redevelopment or expansion is complicated by a real or perceived environmental contamination (legislation including a definition is in the process of approval).	Direction Generale des Ressources Naturelles et de l'Environnement (DGRNE) Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest (OVAM)
Bulgaria	Contaminated sites – areas where previous activities have ceased but are still impacting on neighbouring areas.	University of Mining and Geology, Sofia
Czech Republic	Sites that have been affected by the former uses of the site and surrounding land; are derelict and underused; may have real or perceived contamination problems; are mainly in developed urban areas; and require intervention to bring them back to beneficial use (CABERNET definition).	Czech Brownfield Regeneration Strategy, Progress Report (Czechinvest)
Denmark	Land affected by contamination.	Danish Environmental Protection Agency
Finland	No recognised definition.	Finnish Environment Institute
France	Space previously developed that are temporarily or definitely abandoned following the cessation of activity and need to be reclaimed for future use. Can be partially occupied, derelict or contaminated.	Ministere de l'Environnement
Germany	Inner city buildings not under use. Inner city areas for redevelopment and refurbishment.	Umweltbundesamt Berlin
Greece	No information.	
Hungary	No information.	
Ireland	Derelict land: Land which detracts, or is likely to detract, to a material degree from the amenity, character or appearance of land in the neighbourhood of the land in question because of ruinous structures, neglected condition or presence of waste.	Environmental Protection Agency
Italy	Contaminated site: site that shows levels of contamination or chemical, physical or biological alteration of soils, sub soils and of superficial or underground water in a way to determine danger for public health or for the natural or built environment. The site must be considered contaminated if the presence of only one of the values of contaminant in soils, sub soils, superficial or underground water is higher than the permitted values of the law.	Italian National Law 426/98 and Italian National Law 471/99
Latvia	A place that has been previously used or built up, but currently is derelict or abandoned - can also be contaminated (adapted CABERNET definition).	Riga City Council



Netherlands	No commonly recognised definition. 'Obsolete industrial sites' defines data listed in table 2.	Ministry Economic Affairs
Poland	Degraded areas due to diffuse soil contamination - high density of landfill sites.	Ministry of Environment
Portugal	No information.	
Romania	Polluted lands (soils).	Ministry of Waters and Environment
Slovak Republic	No information.	
Slovenia	Degradated / abandoned building land usually inside urban areas.	University of Ljubljana
Spain	Basque Country only: Potentially contaminated sites / Industrial ruins.	IHOBE ⁵
Sweden	No official definition – commonly understood as formerly used land which needs revitalisation (or remediation before going back to the nature).	C.Egelstig (JMAB)
United Kingdom	England and Wales : Previously developed land – land which is or was occupied by a permanent structure (excluding agricultural or forestry buildings), and associated fixed surface infrastructure. Scotland: Vacant ⁶ and derelict ⁷ land.	Planning Policy Guidance Note No 3: (PPG3) Housing DETR (2000); Welsh Assembly Scottish Executive

(Bron: Oliver et. al 2005)

BIJLAGE IV GEBIEDSTYPERINGEN STRUCTUURSCHETS



(Bron: Gemeente Zaanstad 2005)

• • • • • • • • • •

GBIEDSTYPERING: ZAANS GEMENGD GEBIED

Profiel: Linten

De dorpslinten zijn belangrijke identiteitsdragers voor Zaanstad. Zij dragen bij tot het historisch besef van de stad en de wens om de dorpen dorps te houden. Dit profiel wordt gekenmerkt door kleinschaligheid. Ieder lint heeft zijn eigen karakteristiek, waarmee het bijdraagt aan de eigen identiteit van het dorp. Belangrijkste kenmerk van de linten is dat zij geen deel uitmaken van een netwerk en zich langs één richting hebben ontwikkeld. De linten hebben een zeer groene uitstraling, door het weidse landschap achter de bebouwing. De openbare ruimte wordt bepaald door het lint zelf, dat meestal wordt geflankeerd door diepe voorerven en op sommige plaatsen nog wordt begeleid door een dijksloot. Dit profiel kent een menging van functies die van oorsprong sterk was. Nu is het zwaartepunt meer en meer op wonen komen te liggen. Er is wat verspreide bedrijvigheid en op diverse plekken zijn kleine concentraties van voorzieningen. Vestiging van ambachtelijke niet-hinderlijke bedrijvigheid blijft mogelijk. Deze vorm van bedrijvigheid (bedrijven < 250 m²) zorgt voor een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid in Zaanstad. Daarnaast worden praktijkruimten aan huis gestimuleerd. In totaal wordt uitgegaan van rond de 10 arbeidsplaatsen per hectare. De bebouwingsdichtheid is wisselend en varieert tussen de 10 en 30 woningen per hectare, soms nog lager. Het voorzieningenniveau is beperkt, maar voldoet aan de eerste basisbehoeften. Voor het autoverkeer dienen de linten meestal als buurtontsluiting. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is vanwege de uitgestrektheid van de linten niet optimaal te regelen. De bereikbaarheid per auto is tamelijk goed. De linten vormen de drager van de langzaam verkeer structuur. Dit zijn over het algemeen aantrekkelijke en sociaal veilige routes. De linten vervullen nu een bescheiden rol in het toeristisch en recreatief netwerk. Dit kan op verschillende manieren worden versterkt:

- Het leggen van verbindingen met trekkers als de Zaanse Schans;
- Het inrichten van pleisterplaatsen op strategische plekken aan een aantal recreatieve routes
- Het toevoegen van creatieve functies, horeca en cultuur.

Bij herstructurering:

- Niet verder laten afnemen van de huidige werkgelegenheid en zorgdragen voor het basisvoorzieningenpakket.
- Uitgaande van de huidige bebouwingsstructuur en vorm, zullen woningen over het algemeen in het middeldure tot dure segment gerealiseerd worden. Op sommige plaatsen is ruimte voor het realiseren van een beperkt aandeel aan sociale woningbouw.
- De karakteristieken van het lint worden behouden door handhaving van het beschreven profiel, in combinatie met materiaalgebruik (overwegend gebakken materialen) en authentiek straatmeubilair.

Profiel: Dorp

Dit profiel bevindt zich in de kernen van de oude linten (Krommenie en Westzaan) en in de oude kernen langs de Zaan (Wormerveer, Zaandijk, Koog). Het lijkt in een

aantal opzichten op het hierboven beschreven profiel van de linten. De openbare ruimte is kleinschalig. De uitstraling is groen, vooral door de vele bomen. Op een aantal plekken liggen kleinere ontmoetingsplaatsen en dorpspleinen. Voor het overige zijn de karakteristieken als beschreven bij de linten van toepassing. Belangrijkste verschil is de iets hogere dichtheid (zo'n 30-50 woningen per hectare) en de uitgebreidere mogelijkheden voor het combineren van wonen met werkgelegenheid (tussen de 10 en 20 arbeidsplaatsen per hectare). Bijzonder kenmerkend is, dat op diverse plekken nog grootschalige en (semi-) industriële bedrijvigheid is gemengd door een gebied waar verder de woonfunctie overheerst. Dit geldt met name voor de gebieden langs de Zaan.

Bij herstructurering:

- Behoud en zo mogelijk vergroten van de werkgelegenheid
- Zorgdragen voor het instandhouden van een basisvoorzieningenpakket.
- Vestigen van broedplaatsen (vooral in het transitie proces van grootschalige bedrijvigheid naar intensievere werkgelegenheid), in combinatie met wonen.
- Ontwikkeling van een grote variëteit aan woningtypen in zowel het middeldure , dure als in het sociale segment, passend bij de bebouwingsstructuur
- Behoud van het bestaande karakter van de openbare ruimte

Profiel: Waterfront

Het waterfront is nu al één van de meest kenmerkende profielen van Zaanstad. Het ligt nu voornamelijk aan de Zaan, waar de combinatie van pleziervaart en beroepsvaart voor een aantrekkelijk beeld zorgt. Uitgangspunt is het zo goed mogelijk gebruik maken van de bestaande, vaak cultureel interessante en waardevolle, gebouwen; dit in combinatie met nieuwbouw. Er wordt ingespeeld op de behoefte aan multifunctionele gebieden door een mix van wonen, bedrijvigheid (waaronder broedplaatsen) en voorzieningen mogelijk te maken. Het voorzieningenniveau ligt op het niveau van het stedelijk/regionaal voorzieningenpakket. De openbare ruimte bestaat voornamelijk uit 'stenige' ruimte. Ook is er een afwisseling met groene ruimtes en naar het noorden toe wordt de openbare ruimtes steeds groener. Uit de oude bebouwingstructuur en oriëntatie volgt, dat aan de westzijde van de Zaan het accent ligt op et creëren van op zichzelf staande openbare ruimtes, erwijl aan de oostzijde op een verbindende structuur an openbare ruimtes aan de Zaan wordt ingezet. e aanwezigheid, zichtbaarheid en bereikbaarheid an de Zaan is leidend. Het geheel heeft een stedelijke itstraling. Naaste sociale woningbouw zijn oningen in het middeldure tot zeer dure segment gelijk. De dichtheid van het gebied ligt tussen de 0 en 100 woningen per hectare, deels afhankelijk van e hoeveelheid bedrijvigheid. 25 arbeidplaatsen er hectare is het vertrekpunt, maar op diverse erreinen (bijvoorbeeld het Hembrugterrein) wordt ngez et op intensievere vormen van werkgelegenheid n kan deze dichtheid aanmerkelijk hoger orden, waarbij de woningdichtheid zal afnemen.

• • • • • • • • • •

De bereikbaarheid per auto is matig tot redelijk; per OV goed tot uitstekend. Het parkeren dient in principe in de gebouwde voorzieningen te worden opgelost.

Bij herstructurering:

- Behoud van werkgelegenheid
- Afhankelijk van de complexiteit van de locatie (vervuiling, bruikbaarheid gebouwen) realiseren van sociale woningbouw in meer of mindere mate
- Bij een substantiële bijdrage aan het realiseren van extra bedrijvigheid kan worden afgeweken van de ormpersentages voor sociale woningbouw
- Woningen voor ouderen nabij de knooppunten
- Waterfront-locaties langs de Nauernasche Vaart bij Krommenie behoren tot de mogelijkheden

Profiel: Stedelijk-compact

De oude paden loodrecht op de Zaan vormen de asis voor dit profiel. De maat van de bebouwing en de onderlinge afstanden in laagbouw zorgen voor een hoge dichtheid. Deze bedraagt thans rond de 0 woningen per hectare. Ook de openbare ruimte is compact. De wegprofielen zijn smal. De boombeplanting vergt extra aandacht. Op diverse plaatsen wordt ruimte uitgespaard om te worden ingericht voor speel en/of ontmoetingsplekken. Ook de diverse oude (stads-)parken vormen een welkome wisseling in deze dichte structuur. Aangezien dit woonprofiel in de stedelijke gebieden ligt, is de bereikbaarheid per OV zeer goed, en per auto juist matig. Het voorzieningenniveau is stedelijk en hoog. Er is ruimte voor bedrijvigheid, voornamelijk in de vorm van praktijkruimten en andere bedrijvigheid aan huis. Ook zelfstandige bedrijfseenheden hebben een plek tussen de woonbebouwing. De arbeidsplaatsendichtheid ligt rond de 20-30 per hectare.

Bij herstructurering:

- Een compact verkavelingstype. Hierbij wordt gedacht aan een typologie, vergelijkbaar met die in Amsterdam op de eilanden Borneo en Sporenburg. Op deze wijze kan de dichtheid zelfs worden verhoogd naar 80 tot 100 woningen per hectare. De buiten ruimten zijn geïntegreerd in de bebouwing
- Gebouwde oplossingen voor het parkeren, waarbij zowel collectieve als individuele garages mogelijk zijn
- Een breed scala aan woningen, zowel in de sociale sector als in de middeldure tot dure sector
- Handhaving van de aanwezige oude stadsparkjes

GBIEDSTYPERING: WERKGEBIED

Profiel: Haven-gerelateerd / industrieel

Dit profiel wordt gekenmerkt door grootschalige bedrijven en een functionele inrichting van de terreinen. Het bevindt zich langs het NoordzeeKanaal en grenst voor een deel ook aan dit vaarwater. Hierdoor is er ook plaats voor havengebonden bedrijvigheid. In het profiel is plaats voor bedrijvigheid tot categorie 5. Deze zware profielcategorie maakt woningbouw (ook bedrijfswoningen) onmogelijk binnen het gebied zelf en in de rand hier omheen. Vanwege deze zware bedrijvigheid is (externe) veiligheid een belangrijk item. Bij de bereikbaarheid ligt de nadruk op de (vracht-)auto. De openbare ruimte is functioneel ingericht. Inrichting en materiaalvormen gebruik moeten passen bij het

intensieve gebruik door zware voertuigen. Een arbeidsintensiteit van 45-65 arbeidsplaatsen per hectare is hier haalbaar.

Bij herstructurering/ontwikkeling:

- Clustering van vergelijkbare bedrijven om de hinder tussen bedrijven te beperken en mogelijkheid te creëren, dat deze bedrijven elkaar onderling kunnen versterken
- Aandacht voor de positie van het langzaam verkeer in de openbare ruimte.
- In beheer geven van delen van de openbare ruimte aan derden door middel van parkmanagement 34.

Bedrijventerrein

De schaal van dit profiel is kleiner dan het voorgaande profiel. De inrichting is functioneel. Ook hier ligt de nadruk op de bereikbaarheid met de auto. Zoveel mogelijk wordt gestreefd naar een themagerichte invulling van de terreinen. In het profiel worden bedrijven tot milieucategorie 4 toegestaan. Door een inwaartse zonerings van deze terreinen beperkt de hinder van de gevestigde bedrijven zich tot de terreinen zelf. De terreinen bieden mogelijkheden voor een dichtheid van ongeveer 45 arbeidsplaatsen per hectare. Ook hier wordt de openbare ruimte vooral functioneel ingericht en gelden dezelfde uitgangspunten als bij de havengerelateerde en licht-industriele bedrijventerreinen.

Bij herstructurering:

- Mogelijkheden creëren voor inrichting van ruimtes in combinatie van water en groen, samen met recreatief gebruik (pauzegroen).

Profiel: Gemengd werkgebied

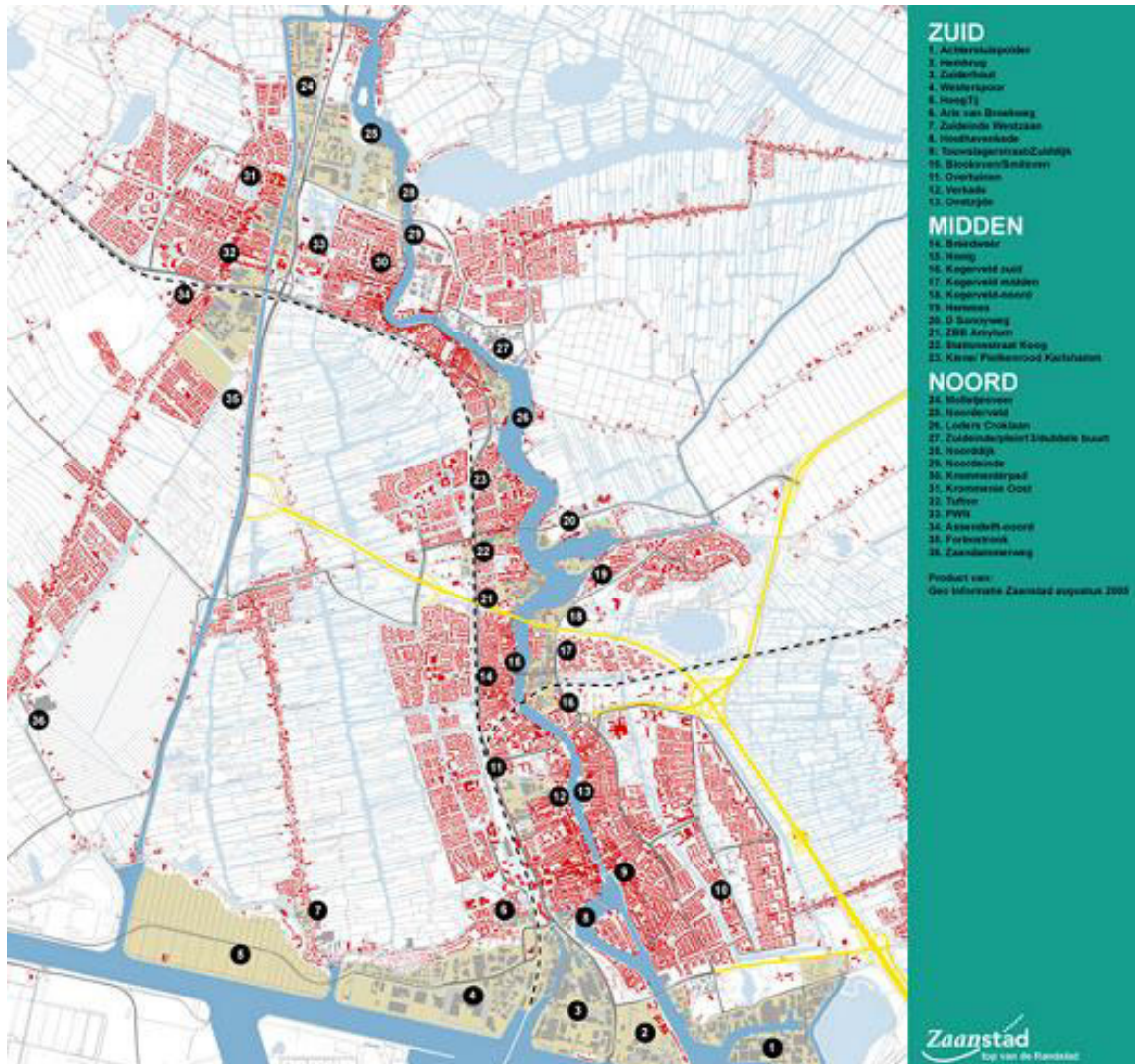
Dit profiel gaat uit van arbeidsintensieve werkgelegenheid, waarbij gedacht wordt aan 45 arbeidsplaatsen per hectare. Dienstverlening en kantoren zijn beperkt toegestaan. Er bevinden zich ook grootschalige detailhandelsvestigingen. Ook hier wordt gestreefd naar een themagerichte invulling van de terreinen. Binnen dit profiel is - afhankelijk van de geschiktheid van de locatie (milieu, bereikbaarheid, nabijheid voorzieningen etc) - ook woningbouw mogelijk. Bedrijven tot en met categorie 3 zijn toegestaan, terwijl ook hier sprake is van een inwaartse zonerings. De bereikbaarheid is nog hoofdzakelijk op de auto gericht, maar door de ligging meer nabij het stadscentrum is ook het openbaar vervoer een goede optie. Daarnaast is de bereikbaarheid per fiets ook goed te noemen. De openbare ruimte dient hier als een verbinding tussen de diverse functies. Daarbij kan de ruimte dienen ter clustering van diverse activiteiten, bijvoorbeeld door de realisatie van verschillende pleinen. De openbare ruimte moet zowel functioneel als ruimtelijk afgestemd zijn op de bedrijfstypen, die zich in het gebied bevinden. Zo krijgt een gebied met kantoortype bedrijfsruimten een geheel andere inrichting dan bijvoorbeeld een meubelboulevard.

Bij herstructurering:

- De huidige arbeidsplaatsen in ieder geval behouden
- In oudere bedrijfspanden tijdens (en soms ook na) het transitieproces ruimte bieden aan diverse creatieve en startende ondernemers (broedplaatsen)
- Extra aandacht voor een zorgvuldig materiaalgebruik.

.....

BIJLAGE V BEDRIJVENTERREINEN IN DE GEMEENTE ZAAANSTAD

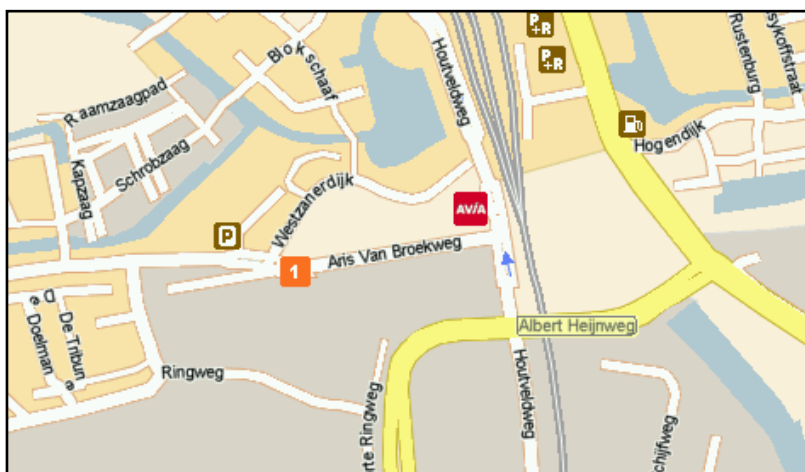


(Bron: Geo informatie Zaandam 2005)

BIJLAGE VI PROFIELSCHETSEN 4 BINNENSTEDELIJKE BEDRIJVENTERREINEN

PROFIELSCHETS ARIS VAN BROEKWEG

Het terrein Aris van Broekweg is gelegen in het gebied met wijknummer 10 en wijkcode 23 behorende tot Nieuw West. Het terrein bestaat uit de Aris van Broekweg.



(Bron: Map24)

Basisgegevens

Oppervlak: 3 ha	Uitgifteperiode: +/- 1960
Aantal arbeidsplaatsen: 146	Aantal vestigingen: 14
Intensiteit: 48,6	Actuele ontwikkelingen: De gemeente heeft de panden op nummer 1 en 2 opgekocht ivm realisatie Inverdán. ZVH heeft ook enkele panden in bezit. Verder nog geen concrete plannen voor het gebied.
Typering structuurschets: gemengd werkgebied, 45 arbeidsplaatsen per hectare. Bedrijven tot en met categorie 3 zijn toegestaan. In de toekomst eventueel woningbouw mogelijk.	
Criminaliteit: veel hangjongeren	
Aantal en type woningen: +/- 5 woningen uit bouwperiode 1960-1970	
Aantal en type voorzieningen: Alleen nachtclub aanwezig. Aldi in nabijheid	
Eigendom: Divers	
Typering terrein: het terrein oogt rommelig, achterstallig onderhoud openbare ruimte	
Typering bedrijven: het merendeel van de bedrijven is kleinschalig	
Milieucategorie: tot 3 is toegestaan door structuurschets	
Bodemsanering: 9 bodemonderzoeken geweest. Hiervan zijn 5 potentieel ernstig, er zal HO worden uitgevoerd.	

• • • • • • • • • •

Milieucontouren: Bedrijven tot maximaal 3.1 zijn toegestaan
Milieu klachten: bereikbaarheidsproblemen en mogelijk woon-werkconflicten
Bestemmingsplan: vigerende bestemmingsplan wordt gehandhaafd
Leegstand: Er staan 3 panden leeg
Braak: nee
Industrieel erfgoed/bijzondere panden: nee

Locatiefactoren

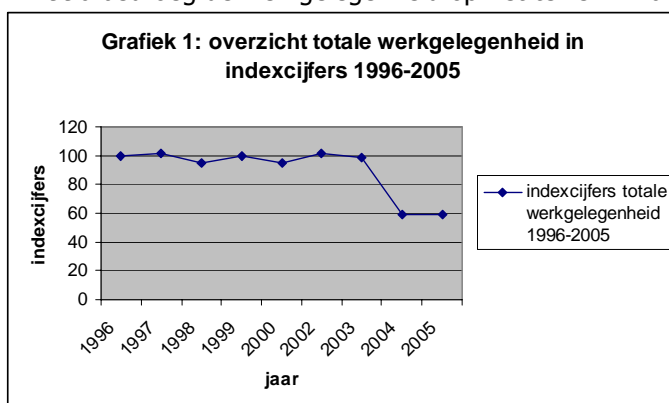
Bereikbaarheid
- Auto extern: redelijk, A8, provinciale weg
- Auto intern: matig
- Vrachtverkeer: slecht, smalle straat
- Ov: goed
- Fiets: goed
Parkeren: te weinig parkeer gelegenheid
Laden en lossen: matig, sommige bedrijven goed, andere bedrijven klagen door auto's waardoor geen laden/lossen meer mogelijk is
Uitbreidingsruimte: beperkt
Uitstraling: slecht
Knelpunten: Het nieuwe plan Inverdan, woningbouwplannen en vergeten gebied

Werkgelegenheidsontwikkelingen

Tabel 1: Geïndexeerde werkgelegenheid Aris van Broekweg 1996-2005

1996	1997	1998	1999	2000	2002	2003	2004	2005
100	102	94.7	99.2	94.7	102	98.8	59.3	59.3

In 1996 bedroeg de werkgelegenheid op het terrein 246 en in 2005 bedraagt dat aantal 146.



(Bron: vestigingsregister gemeente Zaanstad)

Door de jaren heen is de werkgelegenheid op dit terrein sterk afgenomen. De voornaamste oorzaak van de daling van het aantal banen is dat het bedrijf Staza betongroep (78 werknemers) verhuisd is. Ook enkele kleine bedrijfjes zijn weggetrokken. De sectoren die de overhand hebben op het terrein zijn de bouwnijverheid (58,9 %), de reparatie van

• • • • • • • • • •

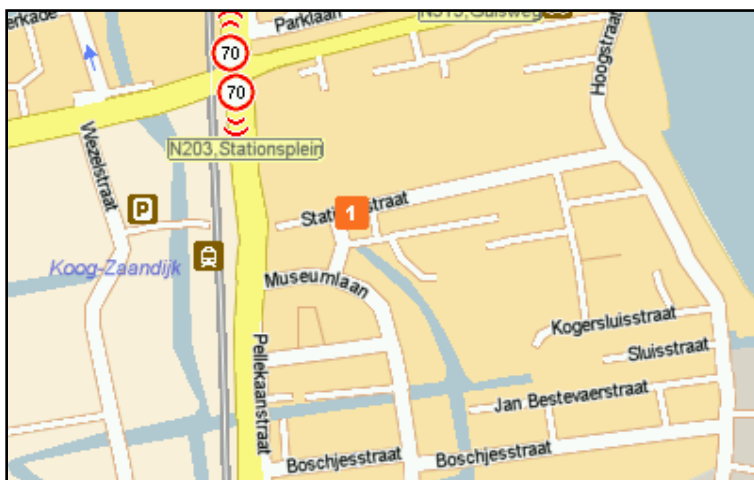
consumentenartikelen en handel (20,5 %) en de industrie (14,4 %). Het aantal vestigingen op het terrein laat een gestaag dalende trend zien. De verdeling van de werkgelegenheid over de sectoren is redelijk stabiel. Tien jaar geleden waren dezelfde sectoren qua werkgelegenheid op dit terrein het belangrijkste. De verhoudingen waren toen: bouwnijverheid (61 %), reparatie van consumentenartikelen en handel (15,2 %) en industrie (11,2 %).

Meer dan de helft van de bedrijven heeft minder dan 5 werknemers in dienst. Tien jaar geleden was dit ook het geval. Het verschil is dat zich er toen meer grote bedrijven gevestigd waren. Het enige grote bedrijf wat zich nu nog op het terrein bevindt is Boschma en Bronkhorst.

.....

PROFIELSCHETS STATIONSSTRAAT KOOG

Het terrein Stationsstraat Koog is gelegen in het gebied met wijknummer 10 en wijkcode 41 onder de naam Oud Zaanwijk. Het terrein bestaat uit de straten Stationsstraat Koog aan de Zaan Wezelstraat.



(Bron: Map24)

Basisgegevens

Oppervlak: 6 ha. (ADM is 4,7)	Uitgifteperiode: 1960
Aantal arbeidsplaatsen: 654	Aantal vestigingen: 20
Intensiteit: 109	Actuele ontwikkelingen: ligt een plan om kleine stations aantrekkelijker te maken
Typering structuurschets: Gemengd werkgebied, 45 banen per ha.	
Type bedrijven: enkele grote bedrijven, rest kleine bedrijven	Criminaliteit: normaal
Eigendom: divers	
Typering terrein: een groot bedrijf met daar omheen kleinere bedrijvigheid. Wezelstraat is straat met ruim opgezette kavels waar bedrijvigheid en voorzieningen zich afwisselen. De staat van de openbare ruimte is redelijk tot goed.	
Bodemsanering: enkele kleine bodemonderzoeken op Stationsstraat, meer bodemonderzoeken op Wezelstraat	
Milieucontouren: Maximaal bedrijven met categorie 5 zijn toegestaan	
Milieuklachten: geur en geluid	
Bestemmingsplan:	
Huur- en koopprijzen:	
Leegstand: blijft beperkt tot enkele panden	
Braak: Aan de Wezelstraat ligt enkele hectare braak	
Industrieel erfgoed/bijzondere panden/archeologie: Stationsstraat is waardevol structuurbepalend element in de ruimtelijke orde van de Zaanstreek	

De woningen op het terrein Stationsstraat Koog stammen uit veel verschillende periodes, zowel uit 19^e als de 20^e eeuw. In de buurt Oud Koog wonen voornamelijk huishoudens met oudere kinderen met een hoog inkomen.

• • • • •

Locatiefactoren

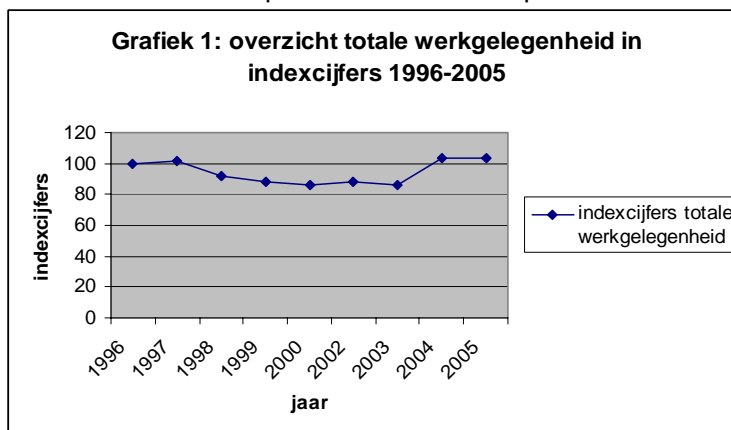
Bereikbaarheid - Auto extern: matig, geen goede ontsluiting met A8 - Auto intern: matig, geen makkelijke ontsluiting op Provinciale weg	- Vrachtverkeer: matig, sommige straten zijn erg smal - Ov: station Koog Zaandijk in nabijheid, busverbinding over Provinciale weg
Parkeren: goed	
Laden en lossen: goed, o.a. op terrein bedrijven zelf	
Uitbreidingsruimte: op Wezelstraat is nog uitbreidingsruimte	
Uitstraling: redelijk op beide delen van het terrein Stationsstraat Koog	
Knelpunten: gebiedsvisie nodig ivm Zaanse schans	

Werkgelegenheidsanalyse:

Tabel 1: Geïndexeerde werkgelegenheid Stationsstraat Koog 1996-2005

1996	1997	1998	1999	2000	2002	2003	2004	2005
100	102	92	87.6	85.9	88.4	86	104	104

In 1996 waren er 631 personen werkzaam op het terrein. In 2005 zijn dit er 654.



(Bron: vestigingsregister gemeente Zaanstad)

Over de lange termijn is de sector industrie de overheersende sector op dit terrein. Dit komt door cacao fabriek ADM Cocoa, goed voor ongeveer 400 werknemers, wat neer komt op 61 procent van de totale werkgelegenheid op het terrein. De rest van de bedrijven op het terrein zijn te typeren als klein. In vergelijking met 10 jaar geleden is het aandeel industrie op het terrein wel iets afgenomen. Opkomende sectoren hier zijn de reparatie van consumentenartikelen en handel en de publieke sector. De sector zakelijke dienstverlening doet het, in vergelijking met 10 jaar geleden, nog steeds goed op het terrein.

De werkgelegenheid op het terrein laat door de jaren heen een redelijk stabiel beeld zien. Met een iets wat dalende trend in de tussenliggende jaren is de werkgelegenheid op dit moment weer terug op het niveau van 10 jaar geleden. Het aantal banen bij ADM Cocoa is de afgelopen 10 jaren behoorlijk gedaald. Dit betekent dat er bij de kleinere bedrijven het aantal banen gegroeid is in vergelijking met 10 jaar geleden.

Op dit terrein is de publieke sector ruim vertegenwoordigd met 7.5 procent van de werkgelegenheid. Op het terrein bevindt zich de politie Zaanstreek Waterland, een school en

• • • • •

verder nog activiteiten in de gezond- en welzijnszorg. Op de Wezelstraat zijn sportvelden en een zwembad te vinden.

PROFIELSCHETS DUBBELE BUURT/ZUIDEINDE/PLEIN 13

Het terrein Zuideinde/Plein 13 is gelegen in het gebied met wijknummer 10 en wijkcode 51 behorende tot Wormerveer. Het terrein bestaat uit de straten Zuideinde, Plein 13 en Dubbele buurt.



(Bron: Map24)

Basisgegevens

Oppervlak: 4 ha.	Uitgifteperiode: 1950/1960
Aantal arbeidsplaatsen: 494	Aantal vestigingen: 31
Intensiteit: 123.5	Actuele ontwikkelingen: Dekamarkt gaat parkeergarage bouwen op winkel
Typering structuurschets: dorps gemengd (30-40 woningen en 10-20 arbeidsplaatsen)	
Type bedrijven: enkele middelgrote bedrijven + overgrote deel kleine bedrijven	Criminaliteit: normaal
Eigendom: divers	
Typering terrein: rommelig, oude panden, achterstallig onderhoud openbare ruimte	
Bodemsanering: 12 bodemonderzoeken waarvan enkelen potentieel ernstig	
Milieucontouren: Bedrijven met maximaal 3.1 zijn toegestaan	
Milieuklachten: zonerings nodig	
Bestemmingsplan: bouwverbod	
Huur- en koopprijzen:	
Leegstand: veel leegstand op Plein 13	
Braak: niks	
Industrieel erfgoed/bijzondere panden/archeologie: Kantoorvilla Jan Dekker BV (Plein 13), Zuideinde nummer 18 en 19, Kunst drukkerij Mercurius (Dubbele buurt)	

• • • • •

Locatiefactoren

De woningen op het terrein Plein 13/Zuideinde/Dubbele buurt zijn voornamelijk in de periode 1920-1940 gebouwd.

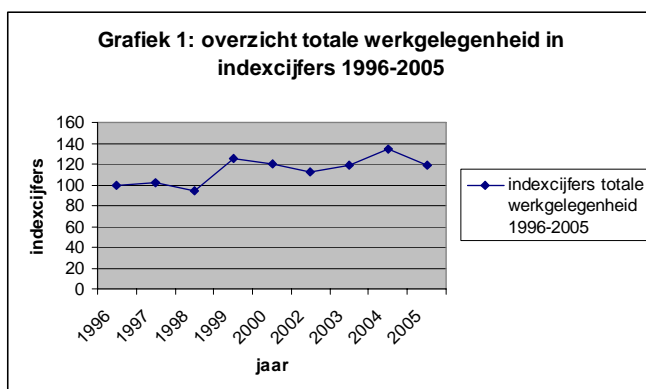
Bereikbaarheid	- Vrachtverkeer: redelijk, smalle straten
- Auto extern: goed, A8, Provincialeweg	- Ov: goed, busverbinding en station in nabijheid
- Auto intern: goed, Provinciale weg	
Parkeren: matig	
Laden en lossen: matig	
Uitbreidingsruimte: geen	
Uitstraling: matig tot slecht, oude panden, achterstallig onderhoud van de openbare ruimte	
Knelpunten: onzekerheden op Plein 13 over toekomst	

Werkgelegenheidsanalyse:

Tabel 1: Geïndexeerde werkgelegenheid Zuideinde/Plein 13 1996-2005

1996	1997	1998	1999	2000	2002	2003	2004	2005
100	102.1	94.4	125.6	120	112.3	119	134	119.3

In 1996 bedroeg de werkgelegenheid 414 werkzame personen en in 2005 waren dat er 494.



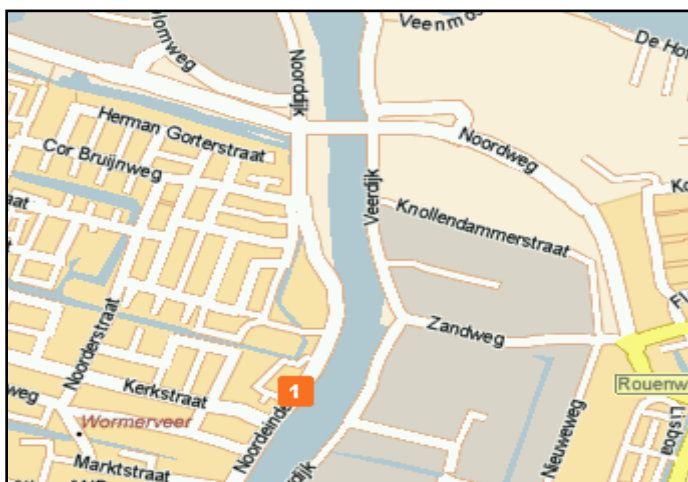
(Bron: vestigingsregister gemeente Zaanstad)

De sector industrie (52,5%) heeft de overhand op dit terrein. Andere grote sectoren zijn reparatie van consumentenartikelen en handel (33,3%) en de zakelijke dienstverlening (7,7%). In vergelijking met 10 jaar geleden zijn er qua sectorale verdeling op basis van werkgelegenheid enkele veranderingen opgetreden. De sector industrie is gekrompen, evenals de sector financiële diensten. De sectoren reparatie van consumentenartikelen en de zakelijke dienstverlening hebben aan terrein gewonnen. De meeste bedrijven op het terrein zijn te typeren als klein. Dit is ook niet zo vreemd, aangezien de garageboxen aan het Plein 13 bedoeld zijn voor de huisvesting van kleine ondernemingen. De werkgelegenheid laat door de jaren heen een langzaam stijgende trend zien. Het grootste bedrijf op het terrein, kunstdrukkerij Mercurius, heeft 65 banen meer als 10 jaar geleden. Op dit moment is het bedrijf goed voor 1/3 van de totale werkgelegenheid op het terrein. Echter, kunstdrukkerij Mercurius heeft plannen om te verhuizen in verband met geluidsoverlast. Dit zal een verlies van 165 banen opleveren. De publieke sector is bijna niet vertegenwoordigd op het terrein. Op Plein 13 heerst veel leegstand.

• • • • • • • • • •

PROFIELSCHETS NOORDEINDE

Het terrein Noordeinde is gelegen in het gebied met wijknummer 30 en wijkcode 51 onder de naam Wormerveer. Het terrein bestaat uit de straat Noordeinde.



(Bron: Map24)

Basisgegevens

Oppervlak: 9 ha.	Uitgifteperiode: 1960
Aantal arbeidsplaatsen: 123	Aantal vestigingen: 8
Intensiteit: 13.7	Actuele ontwikkelingen: woningbouw op braakliggende stuk
Typering structuurschets: Bedrijventerrein (45 banen per ha.)/dorps (30-50 woningen per ha. en 10-20 arbeidsplaatsen per ha.).	
Type bedrijven: 1 groot bedrijf + overig middel tot kleine bedrijven	Criminaliteit: normaal
Eigendom: divers	
Typering terrein: Deel van terrein bestaat uit oude panden aan goed onderhouden straat, einde van de straat ligt groot deel braak, weg is daar slecht.	
Bodemsanering: 3 bodemonderzoeken	
Milieucontouren: Bedrijven met maximaal milieucategorie 2 zijn toegestaan	
Milieuklachten:	
Bestemmingsplan:	
Huur- en kooprijzen:	
Leegstand: geen leegstand	
Braak: 2 ^e deel van de straat ligt langs zowel de Zaan, als andere kant weg deel braak	
Industrieel erfgoed/bijzondere panden/archeologie: nee	

• • • • • • • • • •

Locatiefactoren

Op het Noordeinde bevinden zich woningen uit verschillende periodes, van 1830 tot 1870 en van 1950 tot 1970. De buurt Karnemelksepolder wordt gekenmerkt door oudere huishoudens zonder kinderen met een gemiddeld inkomen.

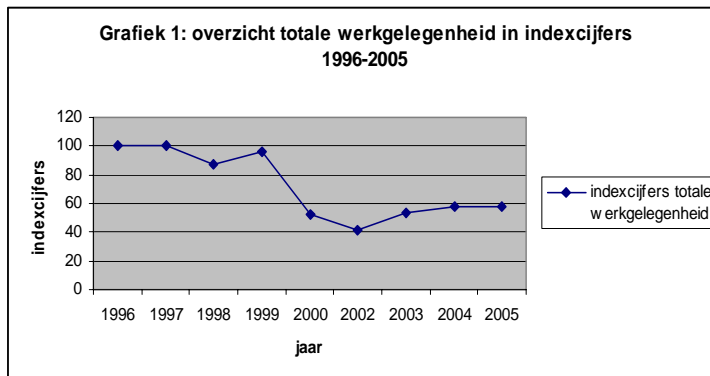
Bereikbaarheid - Auto extern: goed A8, Ned benedictusweg, provinciale weg - Auto intern: goed Provinciale weg	- Vrachtverkeer: nauwe straat, moeilijk - Ov: station Wormerveer dichtbij
Parkeren: weinig ruimte om te parkeren	
Laden en lossen: moeilijk	
Uitbreidingsruimte: ligt deel braak	
Uitstraling: eerste deel straat is goed, 2 ^e deel is vervallen, slechte weg	
Knelpunten: nauwe straat, deel straat slecht onderhouden. Woningbouw schijnt tegen gehouden te worden door Gerkens cacao.	

Werkgelegenheidsanalyse:

Tabel 1: Geïndexeerde werkgelegenheid Noordeinde 1996-2005

1996	1997	1998	1999	2000	2002	2003	2004	2005
100	100.5	87.3	95.8	52.8	41.1	53.7	57.5	57.5

In 1996 bedroeg de werkgelegenheid op het terrein 214 personen en in 2005 bedraagt dat aantal 123.



(Bron: vestigingsregister gemeente Zaanstad)

De sector die de overhand op het terrein heeft is de zakelijke dienstverlening. Dit komt voornamelijk door de vestiging van architecten bureau Hoyschuur en de administratie afdeling van gordijnenatelier Content. 10 jaar geleden had het aandeel industrie nog de overhand op het terrein. De totale werkgelegenheid lag toen ook beduidend hoger. Oorzaken hiervan zijn het vertrekken van het bedrijf Klinkenberg en enkele andere kleinere bedrijven zoals een kapper en een drankwinkeltje. Op het voormalige terrein van Klinkhamer en Konijnenburg is woningbouw gepland. Een grote lap grond ligt braak. Het verhaal doet de ronde dat Gerkens cacao, gevestigd aan de overkant van de Zaan deze woningbouwplannen tegen probeert te houden. Werkgelegenheid in de publieke sector is er niet te vinden. Voorzieningen, zoals winkels zijn genoeg in de nabijheid te vinden. Binnenkort wordt er een tandartsenpraktijk geopend.

.....

BIJLAGE VII GEINTERVIEWDE BEDRIJVEN

Naam bedrijf	Adres	Postcode	Plaats	Telefoonnummer	Contactpersoon	Wp totaal	Opmerkingen
Bosma en Bronkhorst	Aris van Broekweg 14	1507 BB	Zaandam	075-6177551	De heer Bronkhorst	85	Persoonlijk interview
Machiefabriek van Nek	Aris van Broekweg 18	1507 BB	Zaandam	075-6164143	De heer Van Nek	10	Telefonisch interview
Sporthuis Helling	Aris van Broekweg 10	1507 BB	Zaandam	075-6162943	De heer Helling	7	Persoonlijk interview
Dorjee, speciaalgereedschap	Aris van Broekweg 5	1507 BB	Zaandam	075-6162348	De heer Dorjee	5	Schriftelijk interview
Van Halteren Metaal	Aris van Broekweg 9	1507 BB	Zaandam	075-6162610	De heer Van Halteren	5	Telefonisch interview
3 parts	Aris van Broekweg 15a	1507 BA	Zaandam	075-6124545		1	Telefonisch interview
Stanzavormen inrichting Tuzza B. Tuijn	Aris van Broekweg 20	1507 BB	Zaandam	075-6162093	De heer Tuijn	1	Telefonisch interview
Taskit BV	Stationsstraat 21	1541 LE	Koog a/d Zaan	075-6224650	De heer De Jonge/Berns	9	Persoonlijk interview
Banketbakkerij de Wijn	Stationsstraat 7	1541 LE	Koog a/d Zaan	075-6281424	De heer Smit	6	Persoonlijk interview
Angler Des. Bureau voor creatieve communicatie	Stationsstraat 43	1541 LE	Koog a/d Zaan	075-6402802	De heer Visser	1	Persoonlijk interview
Hondentrimschool on Favoriet	Stationsstraat 33	1541 LE	Koog a/d Zaan	075-6404571	Mevrouw Bottema	2	Schriftelijk interview
Writing cooks	Stationsstraat 3	1541 LH	Koog a/d Zaan		De heer Orvelt	1	Schriftelijk interview
Hiljo Stad	Stationsstraat 8	1541 LH	Koog a/d Zaan	075-7718888	De heer Stad	1	Schriftelijk interview

• • • • •

Vloerenbedrijf granietzuij	Wezelstraat 22	1541 LZ	Koog a/d Zaan	075- 6212046	Mevrouw Hartog	6	Persoonlijk interview
Cromton	Wezelstraat 12	1541 LZ	Koog a/d Zaan	075- 6283854	De heer Posh/Op den Orth	44	Persoonlijk interview
Hoojschuur	Noordeinde 6	1521 PB	Wormerveer	075- 6220441	De heer Hoojschuur	39	Persoonlijk interview
De knapzak	Noordeinde 18	1521 PB	Wormerveer	075- 6281403	Mevrouw Meerdink	4	Persoonlijk interview
BRP Accountants	Noordeinde 12	1521 PB	Wormerveer	075- 6214621	De heer Boon	7	Telefonisch interview
Altari	Noordeinde 4	1521 PA	Wormerveer	075- 6224710	De heer Brusele	1	Schriftelijk interview
Drie Swaenen	Noordeinde 3	1521 PB	Wormerveer	075- 6400489	Mevrouw Mul	1	Persoonlijk interview
Kunstdrukkerij Mercurius	Dubbele buurt 2 en 10	1521 DC	Wormerveer	075- 6476777	De heer Elsenga	181	Persoonlijk interview
Dudink Projectoffering	Dubbele buurt3	1521 DC	Wormerveer	06- 53256692	De heer Dudink	1	Persoonlijk interview
Frank Lemstra Motoren	Dubbele buurt24	1521 DC	Wormerveer	075- 6210242	De heer Lemstra	2	Persoonlijk interview
VOS repro	Zuideinde17	1521 DA	Wormerveer	075- 6281720	De heer Zweers	9	Persoonlijk interview
Technoparts BV	Zuideinde31a	1521 DA	Wormerveer	075- 6218586	De heer Cedee	8	Persoonlijk interview
Hardchroombedrijf Wormerveer	Zuideinde18	1521 DA	Wormerveer	075- 6282039	De heer Monee	1	Persoonlijk interview
Warner's physical	Zuideinde30	1521 DA	Wormerveer	075- 6220056	Mevrouw Warner	1	Persoonlijk interview
Loodgietersbedrijf	Zuideinde20	1521 DA	Wormerveer	075-	De heer Heiligers	10	Persoonlijk interview

• • • • •

Heiliger				6225694					
Aanblik BV	Zuideinde40	1521 DA	Wormerveer	075-6214127	De heer de Vries	4		4	Telefonisch interview
Deurenindustrie Gorter BV	Zuideinde27	1521 DA	Wormerveer	075-6470810	De heer Moors	8		8	Telefonisch interview
W. van der Woude verlichting	Zuideinde19	1521 DA	Wormerveer	075-6216810	De heer Van der Woude	4		4	Schriftelijk interview
Autoservice Jongens	Plein 13 49	1521 AP	Wormerveer	075-6570136	Mevrouw Jongens	1		1	Persoonlijk interview
Kay Kesting meubelvormgeving	Plein 13 47	1521 AP	Wormerveer	075 6403416	De heer Kesting	1		1	Persoonlijk interview
Bike Motion	Plein 13 59,63-65	1521 AP	Wormerveer	075-6228573	De heer Langerak	5		5	Persoonlijk interview
De Adelaar BV	Plein 13 73	1521 AP	Wormerveer	075-6280835	De heer Valk	2		2	Persoonlijk interview