

Ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen

Een onderzoek naar de mogelijke relaties tussen ontwikkelingsstrategieën, mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen

Eindversie



Suzanne Driessen

Bachelorthesis geografie, planologie en milieu (GPM)
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
22 juni 2012

Ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen

Een onderzoek naar de mogelijke relaties tussen ontwikkelingsstrategieën,
mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen

Eindversie

Suzanne Driessen
Studentnummer: 3051781

Bachelorthesis geografie, planologie en milieu (GPM)
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
22 juni 2012
Begeleidster: Sietske Veenman

Voorwoord

Dit onderzoek is geschreven in het kader van mijn bachelorthesis planologie aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. Het onderzoek gaat over de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen en of dit te maken heeft met de wijze waarop deze zijn ontwikkeld. Over dit onderwerp was weinig informatie bekend vooraf. Hierdoor was het lastig om hier onderzoek naar te doen. Behalve dit heb ik nog met een aantal andere tegenslagen te maken gehad, zoals gemeenten die je van het kastje naar de muur sturen als je een interview wil regelen, vermeende PPS-casussen die dit bij nader inzien toch niet bleken te zijn en een hoge non-respons bij de enquête. Ondanks dit alles, en met een flinke eindsprint tijdens de laatste weken, ligt hier uiteindelijk dit resultaat.

Het was niet mogelijk deze bachelorthesis tot stand te brengen zonder de hulp van een aantal mensen, die ik hier dan ook wil bedanken. Ten eerste mijn dank aan Sietske Veenman, mijn begeleidster, die me al die tijd gemotiveerd heeft met haar enthousiasme en mijn stukken van nuttige feedback heeft voorzien. Verder wil ik Jasper Beekmans en Bart Pasmans bedanken, beide experts op het gebied van bedrijventerreinen, voor hun hulp en de informatiebronnen die ze me hebben gegeven. Ook wil ik mijn vader, Martin Driessen bedanken. Hij heeft geholpen met de pilot voor de enquête, door de vragenlijst te testen bij hem op het werk, op Fresh Park Venlo. Interviews regelen bij gemeenten is lastig, dus het is heel handig als je vrienden hebt die werkzaam zijn bij een gemeente en zo een interview kunnen regelen. Hiervoor mijn dank aan Charles Janssen, werkzaam bij de gemeente Venlo. Uiteraard ook mijn dank aan de personen die ik heb mogen interviewen. Dit zijn de heren Willy Schers, Jos Cremers en Herman Bouman, en mevrouw Petra Engelen. Tot slot is hier een bedankje op zijn plaats aan alle ondernemers en werknemers op de bedrijventerreinen die de enquête hebben ingevuld.

Rest mij nog u veel leesplezier te wensen bij het lezen van mijn thesis.

Suzanne Driessen

Samenvatting

Ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen is een onderwerp dat momenteel veel in de belangtelling staat. Er is in toenemende mate kritiek geuit op de ontwikkeling van bedrijventerreinen door middel van actief grondbeleid, omdat dit een matige kwaliteit in de hand zou werken (VROM-raad, 2006). Onder andere de VROM-raad (2006) en de Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (2009) zien een alternatief in verzakelijke ontwikkelingsstrategieën, zoals publiek private samenwerking [PPS]. Hierbij worden private partijen betrokken bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Verwacht wordt dat dit leidt tot een hogere ruimtelijke kwaliteit, doordat de marktpartijen hier winst mee kunnen behalen (De Nooijer, 2010). In dit onderzoek is bekeken of deze verwachtingen van PPS terecht zijn. Het onderzoek valt uiteen in twee delen. In het eerste deel zal de invloed van de ontwikkelingsstrategieën actief grondbeleid en PPS op een vijftal mechanismen bestudeerd worden. In het tweede deel wordt de ruimtelijke kwaliteit van vier bedrijventerreinen in kaart gebracht en wordt bekeken in hoeverre deze kwaliteit het gevolg is van de toegepaste ontwikkelingsstrategie. Deze twee onderdelen komen ook naar voren in de doelstelling van het onderzoek:

Inzicht krijgen in de relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de mechanismen en in de mogelijke relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen, teneinde te bepalen of de aannames over PPS kloppen.

Uit bovenstaand onderzoeksdoel komt de volgende hoofdvraag voort:

In hoeverre bestaat er een relatie tussen de ontwikkelingsstrategieën actief grondbeleid en publiek private samenwerking en de mechanismen, en in hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?

Na bestudering van bestaande literatuur over de ontwikkelingsstrategieën, mechanismen en ruimtelijke kwaliteit, is hier een derde onderdeel aan toegevoegd. Hierbij hoort de vraag: *In hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?* Er is voor gekozen om een exploratief onderzoek te doen naar drie verschillende invloeden die in dit onderzoek worden bestudeerd. Dit, omdat er nog weinig onderzoek naar is gedaan en ook weinig over is geschreven.

Van publiek private samenwerking bestond nog geen eenduidige definitie. In dit onderzoek is de volgende definitie van PPS geformuleerd en gehanteerd: *een samenwerking tussen minimaal één publieke en minimaal één private partij, die risicodragend participeren in de ontwikkeling van een bedrijventerrein, op basis van een duidelijke verdeling van taken, verantwoordelijkheden en risico's.*

Ook voor ruimtelijke kwaliteit was nog geen eenduidige definitie voorhanden. Uit de bestaande literatuur werd vooral duidelijk dat het een subjectief begrip is, waar actoren verschillende opvattingen over hebben (Janssen-Jansen et al., 2009; Lautenbach, 2008). Ruimtelijke kwaliteit is in dit onderzoek opgesplitst in negen aspecten, die zijn bestudeerd om de kwaliteit van bedrijventerreinen in kaart te brengen. Dit zijn leegstand, uitbreidingsmogelijkheden, gebruik van de openbare ruimte, bereikbaarheid, parkeermogelijkheden, groen, samenhang in gebouwen en openbare ruimte, aansluiting bij de omgeving en onderhoud. Van vier bedrijventerreinen zijn deze aspecten in kaart gebracht, en vervolgens vergeleken aan de hand van een scorekaart.

Het eerste deel van het onderzoek heeft betrekking op de vraag: *In hoeverre bestaat er een relatie tussen de ontwikkelingsstrategieën actief grondbeleid en publiek private samenwerking en de mechanismen?* Om deze vraag te beantwoorden zijn hypothesen opgesteld vanuit de bestaande literatuur, welk zijn getoetst door middel van interviews en documentenonderzoek. Dit deel van het onderzoek is dus kwalitatief van aard. Er is gebruik

gemaakt van meerdere onderzoeksmethoden om de betrouwbaarheid van de resultaten te verhogen. De vijf mechanismen die zijn bestudeerd zijn de grondprijs, ruimtegebruik, kavelsgewijze ontwikkeling, ontwerpkeuzes en beheer.

De hypothese dat de grondprijs hoger zou liggen op bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van PPS is onjuist gebleken. Ook de hypothese dat bij PPS-terreinen de ruimte intensiever gebruik zou worden, gaat niet op voor de vier onderzochte terreinen. De volgende hypothese die getoetst is, is dat bij PPS vaker gebiedsontwikkeling plaatsvindt dan bij actief grondbeleid. Dit bleek inderdaad het geval te zijn, al vond niet bij allebei de PPS-terreinen gebiedsontwikkeling plaats. Over ontwerpkeuzes is de hypothese geformuleerd dat deze vaker gemaakt worden bij publiek private samenwerking. Dit bleek bij de onderzochte bedrijventerreinen niet het geval te zijn. Bij alle terreinen werd in meer of mindere mate rekening gehouden met het ontwerp van de gebouwen. Tot slot is de hypothese getoetst dat bij PPS het beheer beter geregeld zou zijn dan bij actief grondbeleid. Ook deze hypothese gaat niet op voor de vier bedrijventerreinen, waar het beheer over het algemeen goed georganiseerd is.

Het tweede deel van het onderzoek heeft betrekking op de vraag: *In hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?* Dit is onderzocht door middel van kwantitatief onderzoek. Aan de hand van observaties op de vier bedrijventerreinen, een enquête onder ondernemers en werknemers en documentenonderzoek is de ruimtelijke kwaliteit van de vier bedrijventerreinen in kaart gebracht. Ook bij dit deel van het onderzoek heeft dus methodentriangulatie plaatsgevonden. De terreinen zijn met elkaar vergeleken aan de hand van een scorekaart. De gevonden kwaliteit is vervolgens gerelateerd aan de ontwikkelingsstrategie. Doordat er slechts vier bedrijventerreinen zijn onderzocht, kunnen geen algemene conclusies worden getrokken. Een antwoord op deze vraag zal daarom gegeven worden in de vorm van een hypothese.

De belangrijkste uitkomst van de vergelijking van de terreinen middels de scorekaart is dat er geen significante verschillen zijn aangetroffen in de ruimtelijke kwaliteit van de bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van actief grondbeleid en publiek private samenwerking. De verwachting dat de ruimtelijke kwaliteit hoger zou zijn op bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van PPS blijkt in het geval van de vier onderzochte casussen dus niet op te gaan. Een verklaring hiervoor is dat alle vier de terreinen van een hoogwaardig type zijn. Bij dit type terreinen wordt meer aandacht besteed aan een goede ruimtelijke kwaliteit (Van Dinteren, 2010). De hypothese die de conclusie vormt van dit onderdeel, luidt dan ook als volgt:

Indien er aandacht wordt besteed aan een hoge ruimtelijke kwaliteit en inspanningen worden verricht om deze te bereiken, maakt het voor de ruimtelijke kwaliteit niet uit of een bedrijventerrein wordt ontwikkeld door middel van actief grondbeleid of publiek private samenwerking.

Het derde deel van het onderzoek geeft een eerste aanzet voor het beantwoorden van de vraag: *In hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?* Doordat dit deel van het onderzoek slechts gebaseerd is op de enquêteresultaten, dus op één onderzoeksmethode, ligt de betrouwbaarheid lager. Het is dan ook alleen bruikbaar als een eerste aanzet voor vervolgonderzoek. Uit de enquête blijkt dat alle vijf de mechanismen in meer of mindere mate invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Vooral een goed beheer beïnvloedt de kwaliteit volgens de respondenten in sterke mate. Dit wordt ook onderschreven door de interviewrespondenten. Volgens hen heeft het mechanisme ontwerpkeuzes ook een belangrijke invloed op de ruimtelijke kwaliteit. In eventueel vervolgonderzoek kunnen de invloeden van de mechanismen verder worden uitgewerkt.

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
Samenvatting	4
Inhoudsopgave.....	6
1. Inleiding.....	8
1.1 Projectkader	8
1.2 Onderzoeksopzet.....	10
1.3 Leeswijzer.....	11
2. Theoretisch kader.....	12
2.1 Bestaand onderzoek.....	12
2.1.1 De invloed van de ontwikkelingsstrategieën op de mechanismen	12
2.1.2 Ruimtelijke kwaliteit.....	13
2.2 Actief grondbeleid	14
2.2.1 Ontwikkelingsstrategie	14
2.2.2 Mechanismen bij actief grondbeleid	14
2.3 Publiek private samenwerking	15
2.3.1 Ontwikkelingsstrategie	15
2.3.2 Mechanismen bij publiek private samenwerking.....	16
2.4 Ruimtelijke kwaliteit	17
2.5 Conceptueel model.....	20
3. Methodologie.....	22
3.1 Onderzoeksstrategie.....	22
3.2 Het kwalitatieve deel	23
3.2.1 Literatuuronderzoek	23
3.2.2 Documentenonderzoek	23
3.2.3 Interviews.....	23
3.3 Het kwantitatieve deel.....	24
3.3.1 Observaties.....	25
3.3.2 Enquête	25
3.3.3 Documentenonderzoek	26
3.3.4 Scorekaart	26
3.4 Selectie van de casussen	27
4. Resultaten	29
4.1 Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan	29
4.1.1 Inleiding	29
4.1.2 De ontwikkeling en mechanismen bij Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan	30
4.1.3 De ruimtelijke kwaliteit van Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan	31
4.2 Bijsterhuizen	33
4.2.1 Inleiding	33
4.2.2 De ontwikkeling en mechanismen bij Bijsterhuizen	34
4.2.3 De ruimtelijke kwaliteit van Bijsterhuizen.....	35
4.3 Geloërveld	37
4.3.1 Inleiding	37
4.3.2 De ontwikkeling en mechanismen bij Geloërveld	38
4.3.3 De ruimtelijke kwaliteit van Geloërveld	39
4.4 Flight Forum	41
4.4.1 Inleiding	41
4.4.2 De ontwikkeling en mechanismen bij Flight Forum.....	42
4.4.3 De ruimtelijke kwaliteit van Flight Forum	43

4.5 Scorekaart	46
5. Analyse	48
5.1 De invloed van de ontwikkelingsstrategie op de mechanismen.....	48
5.2 De mogelijke invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit.....	51
5.3 De mogelijke invloed van de mechanismen op de ruimtelijke kwaliteit	54
6. Conclusies.....	57
6.1 Conclusies	57
6.2 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek	59
6.3 Reflectie.....	59
Literatuurlijst.....	61
Bijlage 1: Interviewgide van het interview met dhr. Willy Schers, Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan	63
Bijlage 2: Interviewgide van het interview met dhr. Herman Bouman, Bijsterhuizen	64
Bijlage 3: Interviewgide van het interview met dhr. Jos Cremers, Geloërveld	65
Bijlage 4: Interviewgide van het interview met mevr. Petra Engelen, Flight Forum	66
Bijlage 5: Observatie Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan	67
Bijlage 6: Observatie Bijsterhuizen	69
Bijlage 7: Observatie Geloërveld	71
Bijlage 8: Observatie Flight Forum.....	73
Bijlage 9: Vragenlijst enquête	75
Bijlage 10: Frequentietabellen enquêteresultaten	79

1. Inleiding

1.1 Projectkader

Vanaf halverwege de jaren '90 is er meer aandacht gekomen voor de kwaliteit van bedrijventerreinen (Van Dinteren, 2010). Vanaf het begin van de 21^e eeuw is ook de uitstraling van bedrijventerreinen en hun inpassing in het landschap belangrijker geworden (ETIN Adviseurs, 2007; De Nooijer, 2010).

Zowel vanuit publieke als private hoek is de aandacht voor kwaliteit toegenomen. Ondernemers zijn hogere eisen gaan stellen aan de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwen en de bedrijfsomgeving. Voor hen is ruimtelijke kwaliteit een belangrijke factor geworden bij de keuze voor een vestigingsplaats. Ook zijn ze zich ervan bewust dat hun werknemers steeds meer waarde hechten aan een goede ruimtelijke kwaliteit van de werkomgeving (Van Dinteren, 2008). Bij de overheid is de kwaliteit van bedrijventerreinen hoger op de politieke agenda komen te staan (Van Dinteren, 2008; ETIN Adviseurs, 2007). Dit is onder andere af te leiden aan het feit dat gemeenten steeds vaker beeldkwaliteitplannen opstellen voor bedrijventerreinen (Louw, Needham, Olden & Pen, 2009).

Daar komt bij dat er steeds meer vraagtekens worden gezet bij de gangbare manier van ontwikkelen van bedrijventerreinen via actief grondbeleid. De VROM-raad (2006) geeft aan dat de geringe betrokkenheid van ondernemers bij actief grondbeleid een nadelige invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit en ervoor zorgt dat het draagvlak voor inspanningen om de kwaliteit te verhogen niet groot is. Dit hebben ze onderzocht aan de hand van gesprekken met experts en betrokkenen (VROM-raad, 2006). De kavelsgewijze gronduitgifte zorgt dat het grondeigendom versnipperd raakt, de openbare ruimte is daarna van niemand meer, en het beheer van het terrein is moeilijk te organiseren (Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen, 2009). Bovendien bouwen ondernemers vastgoed dat specifiek is voor hun bedrijfsvoering, met weinig uitstraling en toekomstwaarde (De Nooijer, 2010). Gezien deze problemen met ruimtelijke kwaliteit bij actief grondbeleid, is ervoor gekozen om de invloed van deze ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit te bestuderen in dit onderzoek. De problematiek zal verder toegelicht worden in het theoretisch kader.

Onder andere de VROM-raad (2006) en de Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (2009) zien verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt als een oplossing voor een betere ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Bij verzakelijking worden private partijen meer betrokken bij het ontwikkelingsproces. Hierdoor verschuift de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling en het beheer van bedrijventerreinen naar de private sector en zijn er private partijen die baat hebben bij een goede ruimtelijke kwaliteit en hier winst mee kunnen behalen (De Nooijer, 2010). De VROM-raad (2006) pleit ervoor om marktpartijen al in een vroeg stadium bij het proces te betrekken en ze een grotere rol te geven bij de ontwikkeling en het beheer van bedrijventerreinen. De achterliggende gedachte hierbij is dat marktpartijen meer kennis hebben van de marktvraag en ze meer rekening houden met rendement- en risicoaspecten. Op deze manier zal het aanbod van werklocaties meer gaan aansluiten bij de vraag (VROM-raad, 2006). De Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (2009) pleit voor een verschuiving van kavelontwikkeling naar gebiedsontwikkeling, waardoor de kwaliteit van de terreinen zal verbeteren. Hierbij past een grotere betrokkenheid van marktpartijen. Op het rapport van de Taskforce is veel kritiek gekomen: het zou vooral natte vingerwerk zijn wat nergens op gebaseerd is (J. Beekmans, persoonlijke communicatie, 20 september 2011). Of de bovenstaande verwachtingen in de praktijk ook uitkomen is nog niet duidelijk. Het aantal bedrijventerreinen dat volgens een verzakelijkte strategie is ontwikkeld, is nu nog beperkt en er is nog geen empirisch onderzoek gedaan naar de invloed van verzakelijking op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen.

Er zijn een drietal ontwikkelingsstrategieën te onderscheiden waarbij private partijen worden betrokken bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Dat zijn publiek private samenwerking, de ontwikkelingsmaatschappij en volledig private ontwikkeling. Bij publiek private samenwerking [PPS] werken de overheid en private partijen nauw met elkaar samen

gedurende het ontwikkelingsproces. De ontwikkelingsmaatschappij is een privaat bedrijf dat is opgericht om gebieden, en dus ook bedrijventerreinen, te ontwikkelen. De gemeente is een belangrijke aandeelhouder in deze maatschappij. Bij volledig private ontwikkeling worden bedrijventerreinen uitsluitend door private partijen ontwikkeld. De gemeente stelt alleen de ruimtelijke kaders vast, zoals het bestemmingsplan en eventueel een beeldkwaliteitplan.

In dit onderzoek zal publiek private samenwerking als een alternatief voor actief grondbeleid bekeken worden. Er zal worden onderzocht of de ruimtelijke kwaliteit verbeterd door het gebruik van PPS, zoals de Taskforce (her)structurering bedrijventerreinen en de VROM-raad verwachten. Er is gekozen om één verzakelijke ontwikkelingsstrategie onder de loep te nemen. Dit, omdat het niet haalbaar is om alle strategieën te onderzoeken. De keuze is gevallen op publiek private samenwerking, omdat hierbij de meest intensieve samenwerking plaatsvindt tussen publieke en private partijen.

Publiek private samenwerking is nog relatief nieuw en nog weinig toegepast bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen (VROM-raad, 2006). Naar de mogelijke invloed van PPS op de ruimtelijke kwaliteit is daardoor nog geen empirisch onderzoek gedaan. Hierover bestaan slechts verwachtingen, onder andere van de VROM-raad en de Taskforce (her)structurering bedrijventerreinen. Dit onderzoek is een oriënterend en verkennend onderzoek, dat is opgedeeld in twee onderdelen. Ten eerste zal de invloed van de ontwikkelingsstrategie op een aantal mechanismen onderzocht worden. Hierover zijn in de bestaande literatuur hypothesen geformuleerd, die in dit onderzoek worden getoetst. Ten tweede zal de mogelijke invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen worden onderzocht. Het onderzoek is vooral bedoeld als verkenning en om ankerpunten uit te slaan voor vervolgonderzoek. Uiteindelijk zal een hypothese worden geformuleerd over de invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit.

In het onderzoek is de ruimtelijke kwaliteit van een aantal bedrijventerreinen in kaart gebracht. Er zijn twee bedrijventerreinen onderzocht die zijn ontwikkeld door middel van actief grondbeleid. Dit zijn Bedrijvenpark John F. Kennedylaan in Panningen en Bijsterhuizen in Nijmegen/Wijchen. Ook zijn twee bedrijventerreinen onder de loep genomen die zijn ontwikkeld door middel van publiek private samenwerking. Dit zijn Geloërveld in Belfeld en Flight Forum in Eindhoven.

Doelstelling

Dit onderzoek kan bijdragen aan de theorievorming over dit onderwerp. Tegelijkertijd is het nuttig voor de praktijk om uit te vinden of de hoge verwachtingen van publiek private samenwerking terecht zijn, en of de ruimtelijke kwaliteit werkelijk verbetert door het gebruik van deze strategie.

De doelstelling van dit onderzoek is dan ook als volgt:

Inzicht krijgen in de relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de mechanismen en in de mogelijke relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen, teneinde te bepalen of de aannames over PPS kloppen.

Aan de hand van de verwachtingen die in het projectkader geschetst zijn, kan de volgende hypothese opgesteld worden:

De ruimtelijke kwaliteit is hoger op bedrijventerreinen die door middel van publiek private samenwerking zijn ontwikkeld.

Vraagstelling

De hoofdvraag die in dit onderzoek is gesteld luidt als volgt:

In hoeverre bestaat er een relatie tussen de ontwikkelingsstrategieën actief grondbeleid en publiek private samenwerking en de mechanismen, en in hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?

Om deze vraag beter te kunnen beantwoorden, is hij opgesplitst in de vier onderstaande deelvragen.

1. Wat is actief grondbeleid en welke mechanismen zijn hierbij in werking?
2. Wat is publiek private samenwerking en welke mechanismen zijn hierbij in werking?
3. Wat wordt verstaan onder de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?
4. In hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?

1.2 Onderzoeksopzet

Het onderzoek is opgezet als een exploratief onderzoek. Het is vooral bedoeld als verkenning en om ankerpunten uit te slaan voor vervolgonderzoek. Over de invloed van de ontwikkelingsstrategie op de mechanismen bestaan enkel hypothesen, die in dit onderzoek getoetst worden. Naar de invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen is nog niet eerder empirisch onderzoek verricht. Over deze invloed zal in dit onderzoek een hypothese worden geformuleerd.

Het onderzoek is opgezet als een vergelijkende casestudy, waarin vier bedrijventerreinen met elkaar worden vergeleken. Dit zijn twee terreinen die zijn ontwikkeld door middel van actief grondbeleid, en twee die zijn ontwikkeld door middel van publiek private samenwerking. Bij de selectie van de bedrijventerreinen is uitgegaan van een aantal criteria, om de terreinen onderling zo goed mogelijk vergelijkbaar te maken. Wat deze criteria inhouden, wordt toegelicht in paragraaf 3.4. De onderzochte bedrijventerreinen zijn Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan, Bijsterhuizen, Geloërveld en Flight Forum.

Het onderzoek is opgesplitst in twee delen. Het eerste deel gaat in op de invloed van de ontwikkelingsstrategie op een aantal mechanismen en is kwalitatief van aard. Het tweede deel gaat in op de mogelijke invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen en is kwantitatief van aard. Een uitgebreide beschrijving van de twee onderdelen is te vinden in hoofdstuk 3.

Voor het eerste deel van dit onderzoek zijn aan de hand van de bestaande literatuur een aantal hypothesen opgesteld over de werking van vijf mechanismen bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Volgens deze hypothesen werken deze mechanismen verschillend bij actief grondbeleid en publiek private samenwerking. Vervolgens zullen de hypothesen getoetst worden. Dit gebeurt aan de hand van interviews die zijn afgenomen met gemeentebesturen die vanuit hun gemeente betrokken zijn of zijn geweest bij de ontwikkeling van één van de onderzochte bedrijventerreinen. Ook zijn een aantal documenten geraadpleegd, zoals samenwerkingsovereenkomsten bij PPS en beeldkwaliteitsplannen.

Het tweede deel gaat over de mogelijke invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Hierbij wordt eerst de ruimtelijke kwaliteit van de onderzochte bedrijventerreinen in kaart gebracht. Dit gebeurt aan de hand van observaties die op de bedrijventerreinen hebben plaatsgevonden en enquêtes die zijn gehouden onder ondernemers en werknemers die werkzaam zijn op de terreinen. Ook zijn er documenten geraadpleegd over bepaalde aspecten van ruimtelijke kwaliteit, zoals bereikbaarheid. Vervolgens wordt bekeken welke verschillen er zijn in ruimtelijke kwaliteit tussen de bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van actief grondbeleid en PPS, en of deze verschillen toegeschreven kunnen worden aan de ontwikkelingsstrategie. Over deze mogelijke invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit zal een hypothese worden geformuleerd. Deze kan in eventueel vervolgonderzoek getoetst worden.

Bij beide delen van het onderzoek is gebruikt gemaakt van meerdere onderzoeksmethoden, zoals hierboven al is aangegeven. Er is gebruik gemaakt van literatuuronderzoek, interviews en documentenonderzoek voor het kwalitatieve gedeelte, en van observaties, enquêtes en documentenonderzoek voor het kwantitatieve deel. Deze methodentriangulatie komt de betrouwbaarheid en methodische kwaliteit van het onderzoek ten goede (Vennix, 2009).

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zal eerst een overzicht worden gegeven van de bestaande onderzoeken naar de ontwikkelingsstrategieën, de mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Hierna zullen achtereenvolgens de twee ontwikkelingsstrategieën actief grondbeleid en publiek private samenwerking worden besproken en wordt aandacht besteed aan de werking van de mechanismen bij deze strategieën. In paragraaf 2.4 zal het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' uiteen worden gerafeld in een aantal deelaspecten. Deze zullen ook geoperationaliseerd worden, waardoor ze makkelijker in kaart gebracht kunnen worden. In paragraaf 2.5 wordt het geheel gevisualiseerd en samengevat in een conceptueel model, waarmee ook de (veronderstelde) relaties tussen de concepten duidelijk zullen worden.

In hoofdstuk 3 wordt methodologie uiteengezet die voor dit onderzoek is gehanteerd. In paragraaf 3.1 wordt de onderzoeksstrategie, de vergelijkende casestudy, toegelicht. Vervolgens wordt in de paragrafen 3.2 en 3.3 achtereenvolgens het kwalitatieve en het kwantitatieve gedeelte van dit onderzoek besproken, inclusief de gehanteerde onderzoeksmethoden. Tot slot wordt de selectie van de bedrijventerreinen, inclusief de selectiecriteria toegelicht.

In hoofdstuk 4 worden de onderzoeksresultaten per bedrijventerrein besproken. Hierbij wordt ingegaan op de ontwikkelingsstrategie van de terreinen en de mechanismen die hierbij in werking zijn. Vervolgens wordt de ruimtelijke kwaliteit van de terreinen in kaart gebracht. Aan het einde van het hoofdstuk, in paragraaf 4.5, wordt de vergelijking van de ruimtelijke kwaliteit op de bedrijventerreinen weergegeven in de vorm van een scorekaart.

In hoofdstuk 5 zullen de resultaten uit hoofdstuk 4 worden geanalyseerd. Hierbij wordt eerst ingegaan op het eerste deel van het onderzoek, over de invloed van de ontwikkelingsstrategie op de mechanismen. Daarna wordt de invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit besproken in paragraaf 5.2. In paragraaf 5.3 wordt een eerste aanzet gegeven voor onderzoek naar de mogelijk invloed van de mechanismen op de ruimtelijke kwaliteit.

In hoofdstuk 6 zullen de bevindingen uit hoofdstuk 5 nog eens kort samengevat worden en worden er conclusies getrokken. Hierbij worden ook aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek. Tot slot eindigt de thesis met een korte reflectie op het onderzoek.

2. Theoretisch kader

In dit hoofdstuk zal eerst ingegaan worden op de bestaande onderzoeken die zijn verricht naar de ontwikkelingsstrategieën, de mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Vervolgens worden de eerste drie deelvragen van dit onderzoek beantwoord. Dit zijn de volgende vragen:

1. Wat is actief grondbeleid en welke mechanismen zijn hierbij in werking?
2. Wat is publiek private samenwerking en welke mechanismen zijn hierbij in werking?
3. Wat wordt verstaan onder de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?

In de paragrafen 2.2 en 2.3 worden hypothesen geformuleerd over de invloed van actief grondbeleid en PPS op de mechanismen. Dit gebeurt aan de hand van bestaande literatuur. De volgende vijf mechanismen zijn onderzocht:

- grondprijs
- ruimtegebruik
- kavelsgewijze ontwikkeling
- ontwerpkeuzes
- beheer

Vervolgens zal in paragraaf 2.4 de derde deelvraag worden beantwoord, waarbij ruimtelijke kwaliteit wordt opgesplitst in een aantal aspecten. Tot slot zal het geheel gevisualiseerd worden in een conceptueel model, waarbij ook de relaties tussen de begrippen duidelijk zullen worden.

2.1 Bestaand onderzoek

2.1.1 De invloed van de ontwikkelingsstrategieën op de mechanismen

Over actief grondbeleid en PPS en hun invloed op de mechanismen en op de ruimtelijke kwaliteit is nog weinig geschreven. Ook is er geen wetenschappelijk, empirisch bewijs aangeleverd dat PPS leidt tot een hogere ruimtelijke kwaliteit. De onderstaande vier onderzoeken zijn de enige die gaan over dit onderwerp. Uit de bestaande literatuur blijkt vooral dat de mechanismen die werken bij actief grondbeleid een matige ruimtelijke kwaliteit in de hand werken. Dit blijkt uit de onderzoeken van Van Dinteren (2008), De Nooijer (2010), de Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (2009) en de VROM-raad (2006).

De VROM-raad (2006) heeft onderzocht waar de knelpunten zitten in het actief grondbeleid en hoe de planning van bedrijventerreinen beter kan. Dit is een niet-wetenschappelijk, empirisch onderzoek, gedaan aan de hand van gesprekken met experts en betrokkenen. De conclusie die hieruit naar voren kwam, is dat de geringe betrokkenheid van ondernemers bij actief grondbeleid een nadelige invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit en ervoor zorgt dat het draagvlak voor inspanningen om de kwaliteit te verhogen niet groot is. Zij ziet een oplossing in het toepassen van verzakelijkte ontwikkelingsstrategieën, waaronder publiek private samenwerking, bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

De Taskforce (her)structurering bedrijventerreinen [THB] (2009) heeft ook onderzocht welke problemen er spelen op bedrijventerreinen en heeft een advies uitgebracht over hoe de bedrijventerreinenplanning beter kan. Dit is een niet-wetenschappelijk, niet-empirisch onderzoek. Zij noemen problemen als de snelle veroudering van bedrijventerreinen, het overschot aan nieuwe terreinen die op de markt komen, een onvoldoende vraaggestuurd aanbod en een matige kwaliteit. Ook zij ziet een oplossing in de verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt. Er is veel kritiek op dit rapport: het zou vooral natte vingerwerk zijn wat nergens op gebaseerd is (J. Beekmans, persoonlijke communicatie, 20 september 2011).

Van Dinteren (2008) heeft in zijn oratie 'Bedrijventerreinen als speelveld' de bedrijventerreinenproblematiek uiteengezet. Ook geeft hij een aantal suggesties voor oplossingen waarmee de kwaliteit van bedrijventerreinen zal verbeteren en de terreinen

minder snel zullen verouderen. Hij wil intensief ruimtegebruik stimuleren door voorlichting, lagere grondprijzen te vragen bij bouwen in meerdere etages en ondernemers geen reserveruimte meer aan te bieden. Verder wil hij dat er een minimale FSI wordt opgenomen in het bestemmingsplan en dat het opstellen van beeldkwaliteitsplannen een vanzelfsprekendheid wordt (Van Dinteren, 2008). Het onderzoek van Van Dinteren is een wetenschappelijk, niet-empirisch onderzoek. Empirisch onderzoek naar deze oplossingen en of ze in de praktijk zullen werken, is niet gedaan.

De Nooijer (2010) pleit in zijn onderzoek voor meer private betrokkenheid bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Hij neemt hierbij aan dat dit leidt tot een hogere ruimtelijke kwaliteit. Deze veronderstelling heeft hij overgenomen van bovenstaand rapport van de THB. Het onderzoek wat hij heeft uitgevoerd is een wetenschappelijk, empirisch onderzoek, waarin hij uitzoekt hoe je meer private betrokkenheid kunt bereiken bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

In geen van deze onderzoeken wordt wetenschappelijk, empirisch bewijs geleverd dat verzakelijke ontwikkelingsstrategieën werkelijk leiden tot een hogere ruimtelijke kwaliteit. De onderzoeken schetsen slechts verwachtingen en formuleren hypothesen over de werking van de mechanismen bij actief grondbeleid en PPS, zonder deze te toetsen.

2.1.2 Ruimtelijke kwaliteit

Janssen-Jansen, Klijn en Opdam (2009) hebben een wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd naar ruimtelijke kwaliteit bij gebiedsontwikkeling. Dit gaat over ruimtelijke kwaliteit in het algemeen, niet alleen van bedrijventerreinen. In het onderzoek wordt wel duidelijk dat ruimtelijke kwaliteit een subjectief begrip is dat bestaat uit verschillende aspecten. Ook Lautenbach (2008) benadrukt het subjectieve karakter van ruimtelijke kwaliteit in zijn wetenschappelijk, empirisch onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit van spoorzones. Dit gaat ook niet over bedrijventerreinen, maar het legt ruimtelijke kwaliteit ook uit elkaar in een aantal aspecten die bruikbaar zijn voor dit onderzoek.

Door het gebrek aan wetenschappelijk onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen, was het noodzakelijk te putten uit niet-wetenschappelijke onderzoeken om invulling te geven aan het begrip ruimtelijke kwaliteit bij bedrijventerreinen en om te bepalen hoe deze in kaart gebracht kan worden. Deze niet-wetenschappelijke onderzoeken zijn uitgevoerd door adviesbureaus. Opvallend is dat de onderzoeken allemaal een andere definitie geven van het begrip ruimtelijke kwaliteit en dat ze de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen allemaal op een andere manier bepalen.

Zo definieert ETIN Adviseurs (2007) ruimtelijke kwaliteit vanuit de behoeften van ondernemers. Het onderzoek deelt het begrip ruimtelijke kwaliteit op in gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. In het onderzoek van Royal Haskoning naar bedrijventerreinen in Noord-Brabant (Van Dinteren, Bos & Van Vuuren, 2010a) wordt de door de gemeente beoogde kwaliteit van een bedrijventerrein meegenomen in de kwaliteitsbepaling. Zij hebben ruimtelijke kwaliteit gedefinieerd in vier dimensies, te weten inefficiënt ruimtegebruik, slechte uitstraling, slechte ontsluiting en milieubelasting.

Deze onderzoeken zijn bruikbaar als inspiratiebron. Sommige indicatoren die bij de onderzoeken gehanteerd worden, sluiten aan bij de doel- en vraagstelling van dit onderzoek en kunnen in dit onderzoek gebruikt worden om de ruimtelijke kwaliteit in kaart te brengen. Dit zijn met name indicatoren die aansluiten bij de aspecten van ruimtelijke kwaliteit die hier worden meegenomen en die goed door middel van een enquête of observatie in kaart zijn te brengen.

2.2 Actief grondbeleid

2.2.1 Ontwikkelingsstrategie

Actief grondbeleid is het meest voorkomende ontwikkelingsmodel voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Nederland. Bij actief grondbeleid is de gemeente verantwoordelijk voor de grondexploitatie. Dit gaat als volgt te werk: de gemeente verwerft ruwe grond, maakt deze bouwrijp en verkoopt bouwrijpe kavels aan eindgebruikers. Dit zijn meestal bedrijven, die panden laten bouwen voor eigen gebruik (Louw et al., 2009). Ondernemers hebben vaak specifieke wensen en behoeften, en laten hun op maat gemaakte gebouw realiseren door een ontwikkelaar of aannemer (J. Beekmans, persoonlijke communicatie, 20 september 2011). De openbare ruimte blijft in het bezit van de gemeente, die verantwoordelijk is voor het beheer ervan (Louw et al., 2009).

2.2.2 Mechanismen bij actief grondbeleid

In deze paragraaf worden een aantal hypothesen geformuleerd over de invloed van actief grondbeleid op de vijf mechanismen. Dit is gedaan aan de hand van bestaande literatuur. In paragraaf 5.1 zullen de hypothesen getoetst worden; dit gebeurt aan de hand van interviews en documentenonderzoek.

Bij actief grondbeleid houden gemeenten de grondprijs laag om bedrijven te trekken. Hierdoor hebben ze minder geld ter beschikking om te investeren in een goede aanvangskwaliteit van de terreinen (Louw et al., 2009). Bij het berekenen van de planningsopgave gaan gemeenten bovendien uit van een ijzeren voorraad. "Dit is een hoeveelheid bedrijventerreinen die men in voorraad wil hebben om ten alle tijde in staat te zijn aan de ruimtevraag van het bedrijfsleven te voldoen" (VROM-raad, 2006, p. 32). Als nieuwe terreinen worden uitgegeven, worden de bestaande terreinen sneller afgeschreven (Segeren, Needham & Groen, 2005).

Een gevolg van de lage grondprijzen is dat ondernemers de ruimte niet efficiënt gebruiken. Bouwen in etages is bijvoorbeeld duurder dan het kopen van extra grond (Louw et al., 2009). Dit extensief gebruik van de ruimte is nadelig voor de ruimtelijke kwaliteit (Van Dinteren, 2008). Hier moet aan toegevoegd worden dat bedrijven wel graag wensen dat er uitbreidingsmogelijkheden zijn op het terrein, dus een te intensief ruimtegebruik waarbij geen uitbreiding mogelijk is, is (in de ogen van ondernemers) niet goed voor de ruimtelijke kwaliteit (Louw et al., 2009).

Een belangrijk kenmerk van actief grondbeleid is dat hierbij de bouwrijpe grond per kavel wordt verkocht aan eindgebruikers, die een pand laten realiseren. Deze kavelsgewijze ontwikkeling van het bedrijventerrein heeft als consequentie dat het grondeigendom versnipperd raakt. Om de ruimtelijke kwaliteit en eenheid van het terrein te waarborgen, is een krachtige beeldregie nodig (Taskforce (her)structurering bedrijventerreinen, 2009). Iedere ondernemer laat immers zijn eigen pand ontwikkelen naar eigen wensen en gebruikseisen. Door hier bindende voorwaarden aan te stellen, zal het bedrijventerrein meer een eenheid worden. Dit zal de ruimtelijke kwaliteit ten goede komen.

In de meeste gevallen ontbreken bindende afspraken met betrekking tot de ontwerpkeuze echter (VROM-raad, 2006). Gemeenten zijn bang dat bedrijven weg zullen blijven als ze te hoge kwaliteitseisen stellen (Van Dinteren, 2008). Ondernemers krijgen dus veel vrijheid bij de invulling van hun kavel. Hierbij letten ze meer op functionaliteit dan op kwaliteit (Louw et al., 2009). Het pand wordt op maat gemaakt voor het bedrijfsproces wat er gaat plaatsvinden (Van Steenwijk, 2010). Dit heeft als gevolg dat als het bedrijf vertrekt, het pand meestal moeilijk aangepast kan worden aan een nieuwe gebruiker en daardoor slecht verkoopbaar is (VROM-raad, 2006). De grote vrijheid van ondernemers bij de bouw van hun vastgoed leidt tot een gebrek aan eenheid van het terrein. Elke ondernemer bouwt immers wat het meest functioneel is en het best past bij zijn bedrijfsvoering. Het gebrek aan eenheid wordt versterkt door de kavelsgewijze uitgifte en ontwikkeling bij actief grondbeleid. Elke kavel komt er hierdoor anders uit te zien. Het gevolg is dat de gebouwen zeer verschillend

zijn en slecht worden ingebed in hun omgeving. “Het inrichtingsprincipe van functiescheiding is dominant en zorgt ervoor dat bedrijventerreinen veelal ontworpen worden als monofunctionele uitleglocaties” (VROM-raad, 2006, p.40).

Een andere consequentie van de kavelsgewijze gronduitgifte is dat het versnipperde grondeigendom het moeilijk maakt om het beheer van het terrein goed te regelen (Louw et al., 2009). Daarbij neemt de aandacht van gemeenten voor bedrijventerreinen af als ze eenmaal zijn ontwikkeld (VROM-raad, 2006). Het bedrijventerrein en de openbare ruimte zijn na de ontwikkeling ‘van niemand meer’ (Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen, 2009). Gemeenten zijn vaak niet in staat het beheer en onderhoud goed te organiseren. Initiatieven om dit beter te regelen, zoals parkmanagement, komen vaak niet goed van de grond door de top-down aanpak en doordat niet alle ondernemers verplicht kunnen worden om deel te nemen aan het parkmanagement (VROM-raad, 2006).

In paragraaf 5.1 zal onderzocht worden of bovenstaande hypothesen opgaan voor de twee bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van actief grondbeleid en hoe dit zich verhoudt tot de PPS-terreinen.

2.3 Publiek private samenwerking

2.3.1 Ontwikkelingsstrategie

In dit onderzoek is gekozen om publiek private samenwerking mee te nemen als alternatieve ontwikkelingsstrategie naast actief grondbeleid. Hier is voor gekozen omdat bij deze strategie de meest intensieve samenwerking plaatsvindt tussen publieke en private partijen.

Er bestaat nog geen eenduidige definitie van publiek private samenwerking [PPS]. De één vindt dat bij een project al PPS plaatsvindt als een gemeente opereert vanuit een zakelijke doelstelling, terwijl een ander een gedeelde publieke en private financiering een voorwaarde vindt voor publiek private samenwerking (B. Pasmans, persoonlijke communicatie, 23 maart 2012).

Van Ham en Koppenjan (in Van den Donker, 2005, p. 14) geven de volgende, algemene definitie van publiek private samenwerking: “samenwerkingsvorm tussen publieke en private actoren met een min of meer duurzaam karakter, waarin actoren gezamenlijke producten en/of diensten ontwikkelen en waarin risico's, kosten en opbrengsten worden gedeeld”. Deze algemene definitie zal hieronder ‘vertaald’ worden naar een definitie voor PPS die in dit onderzoek gehanteerd zal worden bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen door middel van PPS vindt een samenwerking plaats tussen een gemeente (publieke partij) en één of meerdere private partijen. Dit kunnen ontwikkelaars, beleggers en aannemers zijn. Zij participeren risicodragend in de ontwikkeling van een bedrijventerrein (B. Pasmans, persoonlijke communicatie, 23 maart 2012). Vaak wordt hierbij zowel de grond als het vastgoed ontwikkeld door middel van een samenwerkingsverband. De aanwezigheid van een belegger in de PPS-constructie duidt erop dat er sprake is van een lange termijnvisie, aangezien beleggers hun panden meestal verhuren en dit op een lange termijn wensen te doen (B. Pasmans, persoonlijke communicatie, 23 maart 2012).

Bij publiek private samenwerking behouden de actoren elk hun eigen identiteit en verantwoordelijkheden en werken ze samen op basis van een duidelijke verdeling van taken en risico's (Van den Donker, 2005). Zo is de gemeente ook hier verantwoordelijk voor het stellen van ruimtelijke kaders en kwaliteitseisen (VROM-raad, 2006). Door middel van onderhandelingen tussen publieke en private partijen wordt afgesproken op welke manier de ontwikkeling gaat plaatsvinden en hoe de taken, kosten, opbrengsten en risico's verdeeld gaan worden over de partijen. De exacte inhoud van die afspraken is per project verschillend.

Uit het bovenstaande volgt de volgende definitie van publiek private samenwerking, die in dit onderzoek gehanteerd zal worden: *een samenwerking tussen minimaal één publieke en minimaal één private partij, die risicodragend participeren in de ontwikkeling van*

een bedrijventerrein, op basis van een duidelijke verdeling van taken, verantwoordelijkheden en risico's.

Een voorwaarde om PPS plaats te doen vinden is dat er een publiek belang moet zijn: de overheid moet zich verantwoordelijk voelen voor het project (Kenniscentrum PPS, in Van den Donker, 2005). Verder moet samenwerking een meerwaarde hebben voor het project. De meerwaarde van samenwerking is dat de verantwoordelijkheden en risico's gedeeld kunnen worden (Van Ommen, 2009). De gemeente heeft het voordeel dat ze kan profiteren van de kennis en middelen van private partijen (Interprovinciaal Overleg [IPO], Vereniging van Nederlandse Gemeenten [VNG] & Interdepartementaal Programma Bedrijventerreinen, 2010). Ook private partijen moeten een belang hebben, anders zullen ze niet bereid zijn om samen te werken. Zij willen winst behalen uit de gebiedsontwikkeling; daarom willen ze niet alleen de grondexploitatie doen, maar ook vastgoed realiseren en verkopen of verhuren (Segeren et al., 2005). Private partijen hebben baat bij een hoge ruimtelijke kwaliteit: daardoor stijgt de waarde van het vastgoed en kunnen ze dus meer winst maken bij de verkoop (De Nooijer, 2010).

Een mogelijk probleem dat kan optreden bij publiek private samenwerking heeft te maken met de dubbele rol van de overheid. De overheid heeft bij PPS zowel een rol als marktpartij, met hierbij een zakelijk belang, en een rol als overheidspartij, die het algemeen belang behartigt. Dit kan leiden tot een spanningsveld tussen de twee belangen (Van den Donker, 2005; P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012).

2.3.2 Mechanismen bij publiek private samenwerking

Over de werking van de mechanismen bij publiek private samenwerking is weinig bekend. Dit komt doordat PPS nog niet vaak ingezet is bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Onderstaande hypothesen over de werking van de mechanismen bij PPS bestaan vooral uit theoretische veronderstellingen en verwachtingen uit bestaande onderzoeken. De hypothesen zullen getoetst worden aan de hand van de interviews en documentenonderzoek. Dit is weergegeven in paragraaf 5.1.

Door de inzet van publiek private samenwerking wordt verwacht dat de grondprijs zal stijgen (Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen, 2009). De betrokken marktpartijen zullen een marktconforme prijs vragen voor de grond en het vastgoed dat erop gebouwd is (Van Dinteren, 2008). Deze grondprijs ligt hoger dan de prijs die gevraagd wordt bij actief grondbeleid, waarbij de grondprijs ongeveer gelijk is aan de kostprijs van verwerving en bouwrijp maken (Louw et al., 2009). De VROM-raad (2006) denkt dat door de participatie van marktpartijen het aanbod van bedrijventerreinen beter afgestemd zal worden op de vraag, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin. Dit, omdat marktpartijen meer kennis hebben van de marktvraag, en omdat ze meer rekening houden met rendement- en risicoaspecten. Zij zullen nooit meer terreinen ontwikkelen dan vraag naar is en ook geen grond in voorraad hebben (Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling, 2011). Er zullen dus minder nieuwe terreinen worden uitgegeven dan bij actief grondbeleid, waardoor de bestaande terreinen minder snel zullen afschrijven.

Bij een hogere grondprijs zal de ruimte intensiever worden gebruikt. Het is dan namelijk rendabeler om bijvoorbeeld in etages te bouwen of te parkeren onder de grond, dan om een groter stuk grond te kopen (Van Steenwijk, 2010). Dit geldt echter alleen als de grondprijs zodanig hoog is, dat het werkelijk rendabel is om de ruimte intensiever te gebruiken (Louw et al., 2009). Bij publiek private samenwerking maken actoren vaak afspraken om ruimte gezamenlijk te gebruiken, bijvoorbeeld bij een gezamenlijke parkeerplaats of gemeenschappelijke opslagvoorzieningen (Van Steenwijk, 2010). Dit vergroot ook de efficiëntie van het ruimtegebruik.

Een belangrijk kenmerk van publiek private samenwerking is dat bedrijventerreinen hierbij niet per kavel worden ontwikkeld, maar dat er gebiedsontwikkeling plaatsvindt. De samenwerking tussen overheden en marktpartijen in het proces biedt mogelijkheden om bedrijventerreinen te ontwikkelen als één geheel (VROM-raad, 2006). Dit komt de eenheid van het terrein ten goede, en is dus ook goed voor de ruimtelijke kwaliteit. Tevens wordt er

bij gebiedsontwikkeling meer rekening gehouden met de inpassing van het bedrijventerrein in het landschap (Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen, 2009).

Bij publiek private samenwerking worden vaak wel ontwerpkeuzes gemaakt. Vooral private partijen hebben belang bij een goede ruimtelijke kwaliteit. Bij een betere kwaliteit stijgt de waarde van het vastgoed, en bijvoorbeeld ontwikkelaars kunnen hun panden dan duurder verkopen. Zij zullen dus inspanningen verrichten om een hoge ruimtelijke kwaliteit te bewerkstelligen (De Nooijer, 2010). De gemeente hoeft dus niet bang te zijn dat strenge ontwerpeisen de ondernemers zullen afschrikken.

De Nooijer (2010) geeft aan dat bij PPS private partijen mede verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling en het beheer van bedrijventerreinen. Door een goede ruimtelijke kwaliteit wordt het vastgoed op het bedrijventerrein meer waard en daar profiteren de partijen van. Het idee dat winst te behalen valt met een goede kwaliteit, zal ertoe leiden dat de gebouwen en de openbare ruimte beter worden onderhouden (De Nooijer, 2010). Doordat de partijen tijdens het ontwikkelingsproces al samenwerken, zal het beheer ook beter te organiseren zijn als het bedrijventerrein eenmaal ontwikkeld is (VROM-raad, 2006).

In paragraaf 5.1 zal onderzocht worden of bovenstaande hypothesen opgaan voor de twee bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van PPS en hoe dit zich verhoudt tot de terreinen met actief grondbeleid.

2.4 Ruimtelijke kwaliteit

Er bestaat geen eenduidige definitie voor het begrip ruimtelijke kwaliteit. Janssen-Jansen et al. (2009) en Lautenbach (2008) benadrukken dat kwaliteit een subjectief begrip is, waar mensen verschillende opvattingen over hebben, afhankelijk van hun eigen normatieve kader. Hierdoor stellen verschillende actoren andere eisen aan de kwaliteit van bedrijventerreinen (Louw et al., 2009). Groepen als ondernemers, werknemers, gemeenten, etc. hebben elk een ander beeld van hoe een kwalitatief goed bedrijventerrein eruit hoort te zien. Een ondernemer wil bijvoorbeeld een functioneel gebouw, werknemers vinden een goede bereikbaarheid van het terrein en de aanwezigheid van voorzieningen belangrijk, en een stedenbouwkundige hecht veel waarde aan de beeldkwaliteit en een goede inpassing van het terrein in het landschap (Louw et al., 2009). "Kwaliteitsduiding van een landschap is dus altijd een gewogen optelling van wat belanghebbende groepen en individuen aan waarde toekennen" (Janssen-Jansen et al., 2009, p.19). Bij het bepalen van de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein zijn de percepties van betrokken actoren dus van groot belang.

Ruimtelijke kwaliteit hangt ook samen met het doel dat wordt nagestreefd (Janssen-Jansen et al, 2009). Verschillende typen bedrijventerreinen hebben verschillende kwaliteitsdoelen. Op een functioneel terrein is een minder hoge kwaliteit vereist dan op een hoogwaardig terrein. Opvallend is dat gemeenten vaak een hogere kwaliteit willen nastreven dan ondernemers, waardoor plannen voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein vaak niet aansluiten bij de beoogde doelgroep (Van Dinteren, 2010; ETIN Adviseurs, 2007).

Om het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' beter te kunnen omvatten, wordt het hieronder uiteengelegd in een aantal deelaspecten. Deze aspecten zullen in dit onderzoek gebruikt worden om de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen in kaart te brengen. Vanuit de wetenschappelijke literatuur over ruimtelijke kwaliteit zijn de aspecten bepaald en is er invulling aan gegeven. Hiervoor is literatuur gebruikt van Louw et al. (2009), De Nooijer (2010), Segeren et al. (2005), Van Steenwijk (2010) en Van Dinteren (2008). Ook zijn enkele niet-wetenschappelijke bronnen gebruikt, van de VROM-raad (2006) en de Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (2009).

In deze literatuur was echter niet opgenomen hoe deze aspecten in de praktijk onderzocht kunnen worden. Hiervoor is niet-wetenschappelijke literatuur aangewend van Van Dinteren, Bos en Van Vuuren (2010b). De manier waarop de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen in dit onderzoek in kaart is gebracht, sluit het best aan bij de aspecten die hier zijn gedefinieerd.

Uiteindelijk zal de ruimtelijke kwaliteit van de vier bedrijventerreinen met elkaar worden vergeleken aan de hand van een scorekaart. Hierin worden de terreinen op elk van de onderstaande aspecten beoordeeld ten opzichte van elkaar. De scorekaart is weergegeven in paragraaf 4.5. Eerst zullen hieronder de verschillende aspecten van ruimtelijke kwaliteit worden toegelicht en geoperationaliseerd.

Leegstand

Met leegstand wordt hier structurele leegstand bedoeld. Er is sprake van structurele leegstand als een pand langer dan drie jaar leeg staat (Louw et al., 2009). Leegstand is een direct gevolg van het verhuisgedrag van ondernemers. Vaak zijn bedrijfspanden specifiek gebouwd voor de bedrijfsvoering van één bepaald bedrijf, waardoor ze moeilijk verkoopbaar zijn (De Nooijer, 2010; Segeren et al., 2005). Als het bedrijf verhuist, komt het oude pand daarom vaak leeg te staan. Leegstaande panden worden over het algemeen niet meer onderhouden en gaan er snel verloederd uitzien. Op deze manier is leegstand nadelig voor de ruimtelijke kwaliteit.

In dit onderzoek wordt gekeken naar het aantal gebouwen dat leegstaat op een bedrijventerrein en welk aandeel dit heeft in het totale aantal gebouwen op het terrein. Ook wordt bekeken hoeveel van deze leegstand structureel is, dus langer dan drie jaar (Van Dinteren et al., 2010b).

Uitbreidingsmogelijkheden

Ondernemers wensen dat er uitbreidingsmogelijkheden zijn op het bedrijventerrein (Louw et al., 2009). Zij vinden het belangrijk dat als het bedrijf groeit, ze niet meteen op zoek hoeven te gaan naar een nieuw pand. Zij zullen het hebben van uitbreidingsmogelijkheden dus als gunstig voor de kwaliteit beoordelen. Tegelijkertijd willen met name gemeenten dat de ruimte op bedrijventerreinen efficiënt gebruik wordt. Zij zien intensief ruimtegebruik juist als een belangrijke factor voor ruimtelijke kwaliteit (Louw et al., 2009; De Nooijer, 2010). Onder efficiënt gebruik van de ruimte vallen zaken als gestapeld bouwen, parkeren onder de grond of op het dak van een gebouw en gedeelde opslagruimte en parkeervoorzieningen (Louw et al., 2009). Als er veel uitbreidingsmogelijkheden zijn, betekent dat delen van het bedrijventerrein niet of niet optimaal worden gebruikt. Dit zou in de ogen van de gemeente juist nadelig zijn voor de ruimtelijke kwaliteit.

Bij het bepalen van uitbreidingsmogelijkheden kun je kijken naar ruimte op de eigen kavel en omliggende kavels. Om de ruimte op de eigen kavel te bepalen, wordt gekeken naar het bebouwingspercentage, wat aangeeft welk percentage van de kavel bebouwd is. Als meer dan 70% van de kavel bebouwd is, is er sprake van intensief ruimtegebruik (Van Dinteren et al., 2010b). Ook het aantal verdiepingen van de gebouwen is hier van belang: bij gebouwen met meerdere etages wordt de ruimte intensiever gebruikt dan bij gebouwen met maar één verdieping. Voor het bepalen van uitbreidingsmogelijkheden op omliggende kavels wordt gekeken naar het aantal braakliggende kavels en het aandeel hiervan in het totale aantal kavels op het bedrijventerrein (Van Dinteren et al., 2010b). Als er meer ruimte wordt gereserveerd voor bedrijvigheid dan er behoefte naar is, zullen niet alle kavels verkocht worden en zal een deel van de kavels op een bedrijventerrein leeg blijven. Deze raken al snel overwoekerd met onkruid en dit leidt tot een lagere beeldkwaliteit.

Gebruik openbare ruimte

Hoe de openbare ruimte eruit ziet en waar deze voor wordt gebruikt, bepalen in belangrijke mate de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein (Van Dinteren, 2008). Oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte, zoals gebruik voor parkeren en opslag, zorgt voor een verrommeld beeld en zal dus nadelig zijn voor de ruimtelijke kwaliteit (Van Dinteren et al., 2010b; Louw et al., 2009). Vooral het oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte, dus voor parkeren en opslag, is in dit onderzoek meegenomen om de ruimtelijke kwaliteit in kaart te brengen. De aanwezigheid van groen in de openbare ruimte blijkt juist een positieve invloed te hebben op de ruimtelijke kwaliteit (Louw et al., 2009).

Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van een bedrijventerrein is belangrijk om goederen van en naar het terrein te brengen en voor het woon-werkverkeer (Van Steenwijk, 2010). Bereikbaarheid is een belangrijke factor in de locatiekeuze van ondernemers (Louw et al., 2009). Verder verhoogt een goede ontsluiting van verschillende kanten de bereikbaarheid en daarmee de potentie voor intensief ruimtegebruik (Van Steenwijk, 2010). Bij het bepalen van de bereikbaarheid wordt bekeken hoe het gesteld is met de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen met verschillende vervoerswijzen, zoals de auto, de fiets en het openbaar vervoer. Hoe meer verbindingen met verschillende vervoermiddelen, hoe beter de bereikbaarheid van het terrein.

Voor het wegverkeer wordt gekeken hoeveel verbindingen er zijn vanaf verschillende kanten en of er een snelweg nabij het terrein ligt. Voor het openbaar vervoer wordt gekeken naar bushaltes op of nabij het terrein en de frequenties waarmee de bussen rijden. Ook wordt bekeken of er treinstations in de buurt zijn van het bedrijventerrein. Tot slot wordt bekeken welke voorzieningen er op het terrein zijn voor langzaam verkeer. Hierbij wordt vooral gelet op de aanwezigheid van fiets- en wandelpaden (Van Dinteren et al., 2010b).

Parkeermogelijkheden

De aanwezigheid van parkeermogelijkheden en de manier waarop die zijn vormgegeven hebben invloed op de ruimtelijke kwaliteit (VROM-raad, 2006). Een groot deel van de ruimte op bedrijventerreinen is in gebruik als parkeervoorziening. Als deze er goed uitzien, zal dat kwaliteitverhogend werken; zien ze er slecht uit, dan verlaagt dit juist de kwaliteit van het terrein.

In dit onderzoek is gekeken of er voldoende parkeerplaatsen zijn. Een gebrek aan parkeerruimte zal ertoe leiden dat er meer auto's langs de weg in de openbare ruimte geparkeerd worden. Dit is nadelig voor de ruimtelijke kwaliteit. Vervolgens is bekeken hoe de parkeerplaatsen zijn gesitueerd op het bedrijventerrein. Parkeerterreinen die achter gebouwen zijn gesitueerd geven een minder rommelige indruk dan parkeerplekken in het zicht van de straat. De aanwezigheid van gemeenschappelijke parkeerplaatsen, parkeermogelijkheden op daken of in (ondergrondse) parkeergarages is goed voor de ruimtelijke kwaliteit, omdat hierbij efficiënt wordt omgegaan met de ruimte.

Groen

De groenvoorziening bepaalt in belangrijke mate de uitstraling van een bedrijventerrein. De aanwezigheid van groen verhoogt de aantrekkelijkheid van de werkomgeving, iets wat met name werknemers belangrijk vinden (Van Dinteren, 2008). Dit is dus gunstig voor de ruimtelijke kwaliteit. Door groenstroken op het terrein overal op dezelfde manier vorm te geven verbetert de interne samenhang van het terrein. Ook kan groen ervoor zorgen dat een bedrijventerrein beter aansluit op zijn omgeving. Zo kan een groenstrook de overgang tussen het bedrijventerrein en bijvoorbeeld een weiland minder 'hard' maken.

In dit onderzoek wordt gekeken naar de hoeveelheid groen, de staat van onderhoud waarin het verkeert en hoe het gesitueerd is op het terrein (Van Dinteren et al., 2010b). Volgens Louw et al. (2009) neemt de intensiteit van het ruimtegebruik toe als het groen gesitueerd wordt in de openbare ruimte in plaats van op individuele kavels.

Samenhang

Een samenhangend geheel van gebouwen en openbare ruimte is goed voor de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein (Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen, 2009). Hierbij kun je onderscheid maken tussen de samenhang in de gebouwen en de samenhang van de openbare ruimte. Met samenhang in gebouwen worden zaken bedoeld als bouwstijl, rooilijnen en materiaalgebruik. Verder kan aan het materiaalgebruik afgeleid worden of een gebouw is gemaakt om een lange of een korte termijn mee te gaan. Het gebruik van golfplaten duidt er meestal op dat een gebouw is neergezet voor een duur van ongeveer tien jaar (Van Dinteren et al., 2010b). Het gebruik van hoogwaardige bouwmaterialen, zoals baksteen, glaselementen en beton, wijst erop dat een gebouw is neergezet voor een langere

termijn. Verder wordt bekeken of de gebouwen bij elkaar passen qua bouwstijl en of ze op dezelfde rooilijn liggen. Deze twee zaken leiden tot een rustig beeld en dat komt de ruimtelijke kwaliteit ten goede. Onder samenhang in de openbare ruimte vallen zaken als samenhang in de groenvoorziening en het straatmeubilair.

Aansluiting bij de omgeving

De aansluiting van een bedrijventerrein bij zijn omgeving wordt bepaald door de overgang tussen het terrein en omliggende functies, zoals een woonwijk of weilanden. Deze overgang is in de praktijk vaak vormgegeven in de vorm van een weg, beek of groenstrook. Een geleidelijke, 'zachte' overgang is het beste voor de ruimtelijke kwaliteit (Van Dinteren et al., 2010b). In dit onderzoek is bekeken worden hoe de overgang eruit ziet en hoe ondernemers en werknemers deze beoordelen.

Onderhoud

Het onderhoud van de gebouwen en de openbare ruimte op een bedrijventerrein is van belang voor het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteit op de langere termijn (Van Dinteren, 2008). Hierbij kan gekeken worden naar de onderhoudsstaat van gebouwen en de openbare ruimte en naar de hoeveelheid zwerfvuil en onkruid die aangetroffen wordt op het bedrijventerrein (Van Dinteren et al., 2010b). De aanwezigheid van een beheersorganisatie of parkmanagement betekent meestal dat het onderhoud van een terrein goed wordt geregeld.

In de bovenstaande paragrafen zijn hypothesen geformuleerd over de invloed van de ontwikkelingsstrategie op een aantal mechanismen. Vervolgens is invulling gegeven aan het begrip ruimtelijke kwaliteit, teneinde deze in kaart te kunnen brengen en vervolgens te kunnen relateren aan de ontwikkelingsstrategie. Dit is gedaan door een grondige bestudering van de bestaande literatuur over de ontwikkelingsstrategieën, de mechanismen en ruimtelijke kwaliteit. Na bestudering van deze literatuur is een nieuwe onderzoeksvraag opgekomen, over de mogelijke invloed van de mechanismen op de ruimtelijke kwaliteit. De eerste vier deelvragen zijn de volgende:

1. Wat is actief grondbeleid en welke mechanismen zijn hierbij in werking?
2. Wat is publiek private samenwerking en welke mechanismen zijn hierbij in werking?
3. Wat wordt verstaan onder de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?
4. In hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?

Hieraan kan nu een vijfde deelvraag worden toegevoegd. Deze luidt als volgt:

5. In hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?

2.5 Conceptueel model

In het conceptueel model in figuur 1 zijn de relaties tussen de ontwikkelingsstrategieën (actief grondbeleid en PPS), de mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit schematisch weergegeven.

In het model worden de drie onderdelen van dit onderzoek aangegeven met pijlen. De eerste pijl, van ontwikkelingsstrategie naar mechanismen, heeft betrekking op het eerste deel van het onderzoek, over de invloed van de ontwikkelingsstrategie op de mechanismen. In paragraaf 2.2 en 2.3 zijn hypothesen opgesteld over de invloed van actief grondbeleid en publiek private samenwerking op vijf mechanismen. Deze zullen getoetst worden aan de hand van interviews en documentenonderzoek. Dit gebeurt in paragraaf 5.1.

De tweede pijl geeft de invloed weer van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Hierover gaat het tweede deel van dit onderzoek. De ruimtelijke kwaliteit van vier bedrijventerreinen wordt in kaart gebracht aan de hand van de aspecten die in paragraaf 2.4 zijn besproken. Vervolgens zal de ruimtelijke kwaliteit van de

terreinen worden vergeleken en wordt bekeken of de verschillen in kwaliteit gerelateerd kunnen worden aan de ontwikkelingsstrategie. Dit gebeurt in paragraaf 5.2. De vergelijking van de ruimtelijke kwaliteit van de vier bedrijventerreinen vindt plaats aan de hand van een scorekaart, die is weergegeven in paragraaf 4.5. De informatie over de kwaliteit van de bedrijventerreinen is afkomstig uit observaties, een enquête en documentenonderzoek.

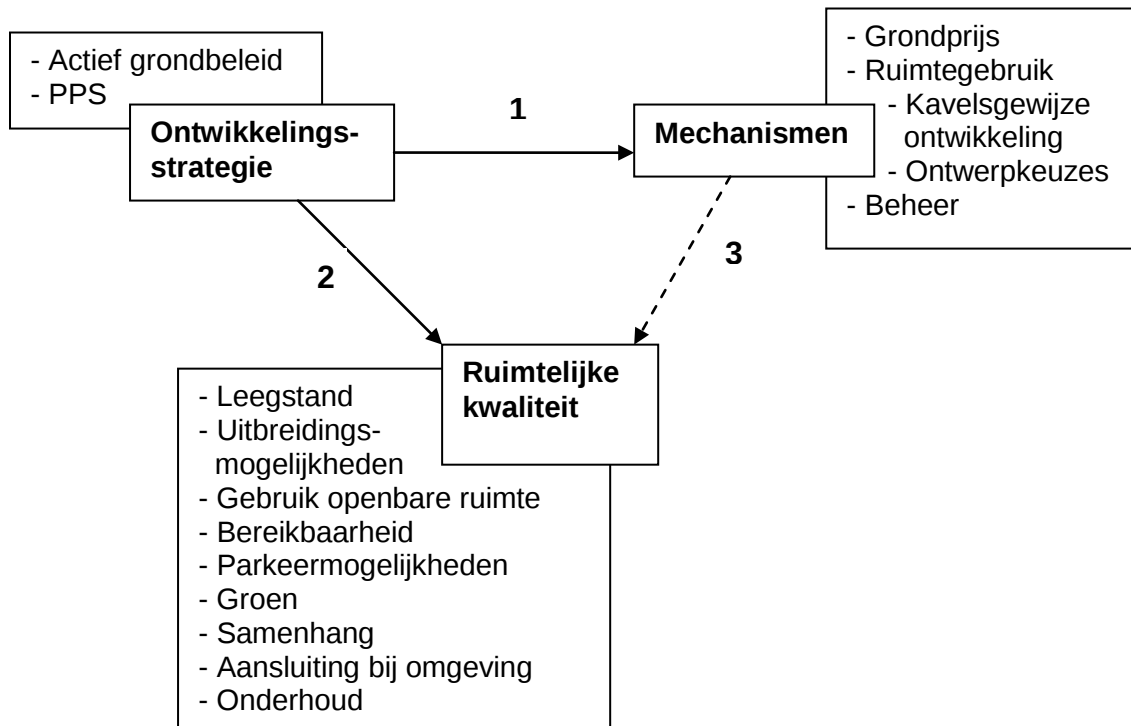


Fig. 1: Conceptueel model

Tot slot is aan het eind van paragraaf 2.4 een derde element toegevoegd aan dit onderzoek. Dit heeft betrekking op de mogelijke invloed van de mechanismen op de ruimtelijke kwaliteit. In het conceptueel model wordt dit weergegeven door de derde pijl. In het onderzoek zal een eerste aanzet gegeven worden voor vervolgonderzoek naar deze relatie. Dit gebeurt aan de hand van de enquête onder ondernemers en werknemers op de onderzochte bedrijventerreinen. Doordat voor dit onderdeel slechts één databron wordt gebruikt ligt de betrouwbaarheid hiervan wat lager. Daarom is deze pijl in het conceptueel model getekend als een stippellijn.

3. Methodologie

3.1 Onderzoeksstrategie

Dit onderzoek is opgezet als een exploratief onderzoek. Hiervoor is gekozen omdat er nog weinig onderzoek is gedaan naar de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen in relatie tot hun ontwikkeling (Van Dinteren, 2008; De Nooijer, 2010; Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen, 2009; VROM-raad, 2006). Over de invloed van de ontwikkelingsstrategie op de mechanismen bestaan slechts een aantal hypothesen en over de mogelijke invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit zijn enkel verwachtingen geschetst. Deze zijn besproken in het theoretisch kader. Dit onderzoek is vooral bedoeld als verkenning en om ankerpunten uit te slaan voor vervolgonderzoek.

De hypothesen over de invloed van de ontwikkelingsstrategie op de mechanismen zullen in het eerste deel van het onderzoek worden getoetst. In het tweede deel zal een hypothese worden geformuleerd over de relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen. Doordat slechts vier bedrijventerreinen zijn onderzocht, kunnen geen algemeen geldende conclusies worden afgeleid. In eventueel vervolgonderzoek kan men bekijken of de hypothesen opgaan voor andere bedrijventerreinen.

De doelstelling van het onderzoek luidt als volgt:

Inzicht krijgen in de relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de mechanismen en in de mogelijke relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen, teneinde te bepalen of de aannames over PPS kloppen.

Gezien deze doelstelling ligt het voor de hand een vergelijkende casestudy uit te voeren naar de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van actief grondbeleid en PPS. Dit is immers nodig om te kunnen achterhalen of de aanname juist is dat de ruimtelijke kwaliteit op PPS-terreinen beter is dan op terreinen met actief grondbeleid.

Publiek private samenwerking is in Nederland nog niet vaak toegepast voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Volgens de definitie van PPS zoals geformuleerd in paragraaf 2.3, zijn er in Nederland slechts 28 bedrijventerreinen die door middel van PPS zijn ontwikkeld (B. Pasmans, persoonlijke communicatie, 23 maart 2012). Een surveyonderzoek is hierbij niet mogelijk, omdat daar simpelweg te weinig onderzoekseenheden voor zijn. Een surveyonderzoek vereist namelijk minimaal 40 à 50 onderzoekseenheden (Verschuren & Doorewaard, 2010). Een vergelijkende casestudy is met het oog op het aantal beschikbare casussen een betere onderzoeksstrategie om de doelstelling te realiseren. De vergelijkende casestudy is bedoeld om een klein aantal casussen te bestuderen en met elkaar te vergelijken (Verschuren & Doorewaard, 2010).

Het onderzoek is opgedeeld in drie onderdelen. Het eerste deel gaat in op de invloed van de ontwikkelingsstrategie op een vijftal mechanismen en is kwalitatief van aard. Hierbij is gebruik gemaakt van meerdere onderzoeksmethoden, namelijk literatuuronderzoek, documentenonderzoek en interviews. Dit onderdeel en de bijbehorende methoden worden toegelicht in paragraaf 3.2. Het tweede deel gaat over de mogelijke invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Hierbij is ook gebruik gemaakt van meerdere onderzoeksmethoden, te weten observaties, enquêtes en documentenonderzoek. Het derde deel geeft een eerste aanzet voor onderzoek naar een mogelijke invloed van de mechanismen op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Hiervoor is uitsluitend gebruik gemaakt van enquêtes. Dit onderdeel heeft hierdoor een lagere betrouwbaarheid. Het tweede en derde deel zijn kwantitatief van aard. In paragraaf 3.3 worden beide onderdelen en de bijbehorende onderzoeksmethoden besproken. Paragraaf 3.4 gaat ten slotte in op de selectie van de vier casussen die zijn onderzocht.

Binnen de eerste twee onderdelen van de vergelijkende casestudy zijn verschillende onderzoeksmethoden gehanteerd, namelijk literatuuronderzoek, documentenonderzoek en

interviews voor het eerste deel en observaties, een enquête en documentenonderzoek voor het tweede deel. Deze methodentriangulatie verhoogt de betrouwbaarheid en de methodische kwaliteit van het onderzoek (Vennix, 2009). Ook zorgt dit ervoor dat het onderzoek meer diepgang krijgt. Deze diepgaande manier van onderzoeken is kenmerkend voor een casestudy (Verschuren & Doorewaard, 2010).

3.2 Het kwalitatieve deel

Het eerste deel van dit onderzoek heeft betrekking op de invloed van de ontwikkelingsstrategie op een vijftal mechanismen. In het theoretisch kader zijn hypothesen opgesteld over de invloed van de strategieën actief grondbeleid en publiek private samenwerking op deze mechanismen. Deze zijn geformuleerd aan de hand van literatuuronderzoek.

Vervolgens zullen de hypothesen getoetst worden aan de hand van vier interviews die zijn gehouden met gemeenteambtenaren die betrokken zijn of zijn geweest bij de ontwikkeling van elk van de vier onderzochte bedrijventerreinen. Verder is er door middel van documentenonderzoek achtergrondinformatie vergaard over de ontwikkeling van de vier bedrijventerreinen. De gehanteerde methoden worden in de onderstaande subparagrafen toegelicht.

3.2.1 Literatuuronderzoek

Aan de hand van literatuuronderzoek zijn hypothesen geformuleerd over de invloed van actief grondbeleid en PPS op de mechanismen. Hiervoor is gebruik gemaakt van zowel wetenschappelijke als niet-wetenschappelijke literatuur. Zoals in paragraaf 2.1 al duidelijk werd, zijn er slechts enkele onderzoeken verricht naar de invloed van de ontwikkelingsstrategieën op de mechanismen, waarvan er maar twee wetenschappelijk zijn (Van Dinteren, 2008; De Nooijer, 2010) en twee niet-wetenschappelijk (Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen, 2009; VROM-raad, 2006). Verder is er (wetenschappelijke) literatuur geraadpleegd om te komen tot een definitie van publiek private samenwerking bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

3.2.2 Documentenonderzoek

De achtergrondinformatie over de ontwikkeling van de bedrijventerreinen is gedeeltelijk ontleend aan documenten die hierover beschikbaar waren. Hierbij moet gedacht worden aan beleiddocumenten waarin de samenwerkingsconstructie tussen partijen is vastgelegd bij een PPS-constructie; en aan beeldkwaliteitplannen waarin de ontwerpkeuzes voor een bedrijventerrein worden vastgelegd.

Verder zijn de grondprijzen van een vierkante meter bouwrijpe grond op de bedrijventerreinen achterhaald via documentenonderzoek. Deze waren voor de meeste terreinen bekend in het Integraal Bedrijventerreinen Informatie Systeem [IBIS] (2011). Indien de grondprijzen hier niet bekend waren, zijn deze nagevraagd bij de betreffende gemeente tijdens het interview. Ook voor de vergelijking van de grondprijzen op de onderzochte bedrijventerreinen met de omliggende regio is IBIS geraadpleegd.

3.2.3 Interviews

Voor elk bedrijventerrein is een interview afgenomen met een medewerker bij de gemeente die betrokken is of is geweest bij de ontwikkeling van het terrein. Er zijn in totaal dus vier interviews afgenomen. Het belangrijkste doel van deze interviews is het toetsen van de hypothesen over de mechanismen. Hiervoor is het nodig het inzicht in de ontwikkeling van het bedrijventerrein te vergroten en duidelijk te krijgen hoe de mechanismen in de praktijk werken. Hierover was namelijk zeer weinig informatie beschikbaar. De mechanismen

'kavelsgewijze ontwikkeling', 'ontwerpkeuze' en 'beheer' zijn voornamelijk aan bod gekomen in de interviews. Waar de grondprijs niet bekend was, is dit ook nagevraagd tijdens het interview.

Er is voor gekozen om semigestructureerde interviews te houden. Hierbij zijn enkele vragen opgenomen in een interviewguide, maar in de praktijk kwam het er vooral op neer dat de respondent vertelde en de interviewer af en toe vragen stelde over onderwerpen die nog niet aan bod waren geweest. Met name omdat er zo weinig informatie beschikbaar is, is gekozen voor deze manier van interviewen. Open interviews vraagt namelijk minder voorkennis van de interviewer over het onderwerp (T. Stav, persoonlijke communicatie, 15 november 2011).

Over Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan is dhr. Willy Schers geïnterviewd. Hij is vanuit de gemeente Peel en Maas betrokken bij het bedrijvenpark. Ook in de tijd dat het terrein is aangelegd, in de jaren '90, was hij vanuit de voormalige gemeente Helden betrokken bij de ontwikkeling. Over Bijsterhuizen is een interview afgenomen met dhr. Herman Bouman. Hij is adviseur grondzaken bij de gemeente Nijmegen en is vanuit die rol betrokken bij de ontwikkeling van Bijsterhuizen. De heer Jos Cremers is geïnterviewd over Geloërveld. Hij was vanuit de voormalige gemeente Belfeld betrokken bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein en is nu werkzaam bij de gemeente Venlo, waar Belfeld nu deel van uitmaakt. Over Flight Forum is mevrouw Petra Engelen geïnterviewd. Zij zit namens de gemeente Eindhoven in de C.V. Flight Forum als vastgoedontwikkelaar.

Tijdens de interviews werden vragen gesteld over de mechanismen en de ontwikkelingsstrategie van het bedrijventerrein. Bij actief grondbeleid ging dit over de grondverwerving, het bouwrijp maken en de verkoop van kavels. Bij PPS ging dit over de samenwerkingsconstructie en de verdeling van taken en risico's. Ook werden er vragen gesteld over eventuele ontwerpkeuzes die gemaakt zijn bij de aanleg van het bedrijventerrein en over het beheer van het terrein. Tot slot werd de respondent de vraag gesteld of hij of zij dacht dat de manier waarop het bedrijventerrein is ontwikkeld de ruimtelijke kwaliteit van het terrein heeft beïnvloed. De vragen per interview zijn weergegeven in de interviewguides in de bijlagen 1 t/m 4.

3.3 Het kwantitatieve deel

Het tweede onderdeel van dit onderzoek gaat in op de mogelijke invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit van de bedrijventerreinen. Om deze invloed te kunnen bepalen, moet eerst de ruimtelijke kwaliteit van de vier onderzochte bedrijventerreinen in kaart gebracht worden. Hiervoor zijn drie verschillende onderzoeksmethoden gebruikt: observaties, een enquête en documentenonderzoek. Deze methoden worden in de onderstaande subparagrafen toegelicht.

Nadat de ruimtelijke kwaliteit van de terreinen in kaart is gebracht, zullen de vier terreinen met elkaar vergeleken worden door middel van een scorekaart. Hierin worden de terreinen op elk van de aspecten van ruimtelijke kwaliteit beoordeeld ten opzichte van elkaar. De scorekaart wordt toegelicht in paragraaf 3.3.4. Hierbij zal ook beargumenteerd worden hoe de scores zijn bepaald.

Het derde onderdeel van het onderzoek gaat in op de mogelijke relatie tussen de vijf mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Voor dit deel van het onderzoek is uitsluitend gebruik gemaakt van enquêtes als databron. Dit onderdeel is dus slechts gebaseerd op meningen van ondernemers en werknemers op de onderzochte bedrijventerreinen, waardoor de betrouwbaarheid ervan laag ligt. De resultaten die hieruit voortkomen zijn een eerste aanzet voor vervolgonderzoek, en moeten dus nog verder getoetst worden.

3.3.1 Observaties

Ieder bedrijventerrein is onderworpen aan een observatie op locatie. Doordat veel elementen van ruimtelijke kwaliteit, zoals de onderhoudsstaat van het bedrijventerrein, de hoeveelheid groen en de bouwstijl van het vastgoed zichtbaar zijn op het terrein, ligt het voor de hand deze in kaart te brengen door middel van een observatie.

De observatie had als doel een beeld te vormen van het bedrijventerrein en alle zichtbare elementen van ruimtelijke kwaliteit in kaart te brengen. Hierbij is gebruik gemaakt van een voorgestructureerde observatie. Bij deze manier van observeren zijn de waarnemingscategorieën van tevoren bepaald en omschreven (Verschuren & Doorewaard, 2010). Dit is gedaan in de vorm van een observatieprotocol. In de bijlagen 5 t/m 8 zijn de ingevulde observatieprotocollen van de vier bedrijventerreinen te zien. Tijdens de observatie is onder andere gelet op leegstand, bebouwingsintensiteit, groen, parkeren, de stijl en het materiaalgebruik van de gebouwen en het onderhoud van het bedrijventerrein.

Eén bedrijventerrein met publiek private samenwerking en één terrein met actief grondbeleid zijn geobserveerd voordat de enquêtes werden afgenomen. De observaties op de andere twee terreinen hebben gelijktijdig met de enquêtes plaatsgevonden, in verband met de haalbaarheid. Dit zal geen nadelige gevolgen hebben voor de validiteit van het onderzoek. Omdat er twee observaties zijn uitgevoerd voordat de enquêtes plaatsvonden, zijn de punten die tijdens de observatie opvielen nog in de enquête verwerkt.

3.3.2 Enquête

Uit de bestaande literatuur over ruimtelijke kwaliteit kwam duidelijk naar voren dat ruimtelijke kwaliteit een subjectief begrip is, waar mensen verschillende opvattingen over hebben (Janssen-Jansen et al., 2009; Lautenbach, 2008; Louw et al., 2009). Bij het in kaart brengen van de ruimtelijke kwaliteit op een bedrijventerrein zijn de percepties van betrokken actoren dus van groot belang. Om de ruimtelijke kwaliteit zo adequaat mogelijk te bepalen zijn de meningen nodig van een breed spectrum aan actoren. In dit geval is gekozen om mensen te bevragen die werkzaam zijn op de bedrijventerreinen. Zij hebben dagelijks te maken met de kwaliteit op het terrein en weten dus het beste hoe het terrein eruit ziet. Er is bewust niet voor gekozen om mensen te enquêteren die betrokken zijn geweest bij de ontwikkeling van de bedrijventerreinen, zoals gemeentemedewerkers. Deze mensen zijn waarschijnlijk bevooroordeeld en zullen de kwaliteit van het bedrijventerrein positief beoordelen. Ze hebben er immers zelf aan meegewerkt.

Per bedrijventerrein is getracht om ongeveer 25 respondenten te ondervragen, dit komt neer op een totaal van honderd respondenten. In verband met de haalbaarheid was het niet mogelijk om meer respondenten te bevragen. Helaas was het vooral op Flight Forum lastig om voldoende werknemers en ondernemers bereid te vinden de enquête in te vullen. 25 respondenten per bedrijventerrein lijkt niet erg veel, maar in totaal zijn er op de vier terreinen 82 enquêtes ingevuld. Dit zijn er voldoende voor kwantitatief onderzoek, wat minimaal 40 à 50 onderzoekseenheden vereist (Verschuren & Doorewaard, 2010). Verder is er bij het onderzoek gebruikt gemaakt van meerdere onderzoeksmethoden naast de enquête. De validiteit van het onderzoek komt hierdoor niet in gevaar.

Voor dit onderzoek ging het te ver om de respondenten te gaan selecteren op type bedrijf en functie. Hiervoor is gekozen gezien het feit dat er slechts een beperkt aantal enquêtes per bedrijventerreinen zijn afgenomen en het feit dat de selectie van respondenten een hoop extra werk met zich meebrengt. Dit kost te veel tijd om in een bachelorthesis te kunnen doen. Er zijn wel vragen opgenomen naar het type bedrijf en de functie van de respondent, dus als hierin grote verschillen te zien zijn in de perceptie op ruimtelijke kwaliteit, kunnen die achteraf nog worden meegenomen in de analyse.

De vragenlijst die is gemaakt voor de enquête is grondig getest. Deze test zorgt ervoor dat de validiteit van de enquête is gewaarborgd, dus dat de vragenlijst meet wat je wil meten, in dit geval de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen (Korzilius, 2008). Om te beginnen is

de eerste versie nagekeken door Sietske Veenman. Aan de hand van haar feedback is de enquête verbeterd en voorgelegd aan medestudenten uit de scriptiegroep. Hierna volgde weer een verbeterslag, waarna de enquête is voorgelegd aan een expert, dhr. Bart Pasmans. Hij heeft veel kennis over de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen en de verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt en is ervaren met enquêtes. Aan de hand van zijn feedback is de enquête nogmaals verbeterd en weer nagekeken door Sietske Veenman. Na een paar kleine aanpassing is de enquête in de praktijk getest onder actoren die werkzaam zijn op een bedrijventerrein. Deze pilot heeft plaatsgevonden op Fresh Park Venlo, bij ZON Logistics Center. Uit de pilot bleek dat de respondenten de vragen goed te beantwoorden vonden. Hierna hoefde de enquête dus niet meer verbeterd te worden.

De uiteindelijke vragenlijst is opgenomen in bijlage 9. Dit is ook de lijst die is voorgelegd aan de respondenten op de geselecteerde bedrijventerreinen. Dat is gedaan op twee manieren. Ten eerste zijn de bedrijven per e-mail benaderd met het verzoek de enquête in te vullen. In de e-mail stond een link naar een invulformat op internet, waardoor het de respondenten zo min mogelijk moeite kost om de vragenlijst in te vullen. Nadat deze e-mails waren uitgestuurd zijn in de week hierna nog drie reminders verstuurd. Dit was nodig om de respons te verhogen. Ten tweede zijn mensen op het bedrijventerrein face-to-face benaderd om de enquête in te vullen. Het voordeel van deze methode is dat de respons in de meeste gevallen hoger lag, en dat mensen vaak nog wat aanvullende informatie geven over het bedrijventerrein en de kwaliteit ervan.

3.3.3 Documentenonderzoek

Enkele kenmerken van ruimtelijke kwaliteit zijn achterhaald door middel van documentenonderzoek. Met name over de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen waren documenten voorhanden via internet. Hierbij is gekeken naar het aantal wegverbindingen, de nabijheid van snelwegen, de aanwezigheid van bushaltes en de frequentie waarmee er bussen rijden, en de nabijheid van een treinstation.

Ook zijn documenten geraadpleegd voor het zoeken naar verklaringen waarom op een bedrijventerrein een bepaald aspect van de ruimtelijke kwaliteit zo is zoals het is. Een voorbeeld hiervan is de grote mate van samenhang in het groen op Bijsterhuizen. Dit was opgevallen tijdens de observatie, en door de Ruimtelijke Richtlijnen te raadplegen werd duidelijk dat er voorschriften zijn opgesteld voor het groen in de openbare ruimte (Afdeling Stadsontwikkeling gemeente Nijmegen & Gemeenschappelijke Regeling Bijsterhuizen, 2008). De samenhang in het groen is een gevolg van deze voorschriften.

3.3.4 Scorekaart

De ruimtelijke kwaliteit van de vier bedrijventerreinen is vergeleken aan de hand van een scorekaart. De negen aspecten van ruimtelijke kwaliteit die in het theoretisch kader naar voren zijn gekomen, zijn opgenomen in de scorekaart. Op deze punten zijn de bedrijventerreinen gerangschikt van de hoogste kwaliteit naar de laagste. Er bestaat geen objectieve maatstaf die zegt wanneer de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein hoog is of laag. Daarom is ervoor gekozen om de bedrijventerreinen ten opzichte van elkaar te beoordelen en aan te geven welk terrein per aspect het beste scoort en welk het slechtst. Hierbij worden geen uitspraken gedaan over of de ruimtelijke kwaliteit absoluut gezien goed is, alleen ten opzichte van de andere bedrijventerreinen. Verder is ervoor gekozen om alle aspecten en deelaspecten even zwaar te laten wegen. Omdat ruimtelijke kwaliteit een subjectief begrip is wat iedere actor anders beoordeelt, zal ook iedere actor een andere waarden hechten aan de verschillende deelaspecten (Janssen-Jansen et al., 2009). Het is in dit onderzoek niet haalbaar om te achterhalen welke waarden de betrokken actoren hechten aan de aspecten en dit mee te nemen in de kwaliteitsbeoordeling.

De rangschikking is gebaseerd op de resultaten van de enquête, de observatie en het documentenonderzoek. Het aspect 'bereikbaarheid' is in de scorekaart onderverdeeld in

‘aantal verbindingen’ en ‘ontsluitingsproblemen’. Dit is gedaan omdat tijdens de analyse van de resultaten bleek dat het aantal verbindingen die zijn waargenomen tijdens de observatie en in het documentenonderzoek niet overeen kwam met de beoordeling die de enquêterespondenten gaven aan de bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Een verklaring voor deze tegengestelde resultaten kan liggen in het feit dat bij de observatie en het documentenonderzoek de behoefte van de ondernemers en werknemers aan verkeersontsluitingen niet is meegenomen. Een kleiner bedrijventerrein heeft minder grote ontsluitingswegen nodig dan een groot terrein. Op Geloërveld is bijvoorbeeld maar één busverbinding en geen voorzieningen voor langzaam verkeer, maar uit de enquête blijkt dat geen van de respondenten daar problemen mee heeft.

Per aspect van ruimtelijke kwaliteit is gekeken naar meerdere variabelen. Bij leegstand is bijvoorbeeld gekeken naar het percentage van de gebouwen die tijdens de observatie leegstonden, en is door middel van de enquête in kaart gebracht hoeveel structurele leegstand er is op de bedrijventerreinen. Deze variabelen zijn samengenomen in een totaalscore voor het aspect leegstand, waarbij ook weer elke variabele eenzelfde gewicht heeft gekregen. Op dezelfde manier is ook de score voor de andere aspecten bepaald. De uiteindelijke scorekaart is weergegeven in paragraaf 4.5.

3.4 Selectie van de casussen

Bij de selectie van de casussen moet ervoor gezorgd worden dat de casussen onderling zo goed mogelijk vergelijkbaar zijn. Bij exploratief onderzoek is het lastig om tot beschrijvende of verklarende uitspraken te komen als er veel variatie is tussen de casussen (Verschuren & Doorewaard, 2010). Dit is nodig om de validiteit van het onderzoek te waarborgen. Door casussen te kiezen die sterk op elkaar lijken, bestaat er meer zekerheid dat de verschillen die ontdekt worden bij actief grondbeleid en PPS ook daadwerkelijk toegeschreven kunnen worden aan de ontwikkelingsstrategie, en niet het gevolg zijn van andere verschillen tussen de casussen (Verschuren & Doorewaard, 2010). De invloed van andere factoren die de mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein kunnen beïnvloeden, moet dus zo veel mogelijk worden uitgeschakeld. Daarom zijn een aantal criteria opgesteld waar elk bedrijventerrein aan moet voldoen.

Ten eerste moeten de terreinen van hetzelfde type zijn. Dit is nodig omdat verschillende typen bedrijventerreinen verschillende kwaliteitseisen hebben (Louw et al., 2009). Op een zwaar industrieterrein liggen de kwaliteitseisen beduidend lager dan op een hoogwaardig bedrijvenpark (Van Dinteren, 2010). Omdat de meeste bedrijventerreinen die door middel van PPS zijn ontwikkeld een wat hogere kwaliteit hebben, is ervoor gekozen om terreinen te selecteren met wat hogere kwaliteitseisen, van het type bedrijvenpark.

Ten tweede moeten de terreinen ongeveer van dezelfde leeftijd zijn (Louw et al., 2009). Dit heeft te maken met de levenscyclus die bedrijventerreinen in hun bestaan doorlopen. Als een bedrijventerrein net is aangelegd, stromen er veel nieuwe bedrijven in, die een kavel kopen. Op een gegeven moment stabiliseert dit. In deze fase de verhuizen de eerste ondernemers naar een ander terrein en nemen andere ondernemers hun plaats in. In deze fase kunnen de eerste tekenen van veroudering zich aandoen. Hierna kunnen twee dingen gebeuren. Ten eerste kan het terrein verder verouderen en zullen bedrijven het terrein verlaten, omdat het niet meer voldoet aan hun eisen. Doordat het terrein verouderd is, zullen er ook weinig nieuwe ondernemers interesse in hebben. Hierdoor zal het terrein dus nog verder verpauperen. Ten tweede kan een herstructurering worden doorgevoerd, waardoor het terrein weer stijgt in kwaliteit (Louw et al., 2009). Omdat de kwaliteit van een bedrijventerrein verandert tijdens zijn levensloop, is het van belang dat de geselecteerde bedrijventerreinen allemaal in dezelfde fase van de levenscyclus zijn aanbeland. Ze mogen in ieder geval zeker niet zijn verouderd.

Ten derde moeten de bedrijventerreinen zo veel mogelijk in dezelfde regio liggen (J. Beekmans, persoonlijke communicatie, 20 september 2011). Dit is nodig, omdat er grote regionale verschillen bestaan in kwaliteitseisen, de vraag naar bepaalde typen terreinen en

de grondprijzen. Zo zijn de grondprijzen in de Randstad hoger en is er meer vraag naar hoogwaardige terreinen. In krimpgebieden is er echter een zeer lage vraag naar bedrijventerreinen en is er sprake van een overschot (J. Beekmans, persoonlijke communicatie, 20 september 2011). In dit onderzoek is gekozen voor bedrijventerreinen die er tussenin zijn gelegen, dus niet in de Randstad en niet in een krimpgebied. Hiervoor is gekozen omdat deze gebieden het meest gemiddeld zijn en om praktische redenen; deze terreinen liggen het dichtst in de buurt.

Tot slot is geprobeerd zo veel mogelijk rekening te houden met de omvang van de bedrijventerreinen. Terreinen van enkele hectaren zijn lastig te vergelijken met terreinen van een paar honderd hectare. Dit is echter niet helemaal gelukt. Geloërveld en Flight Forum komen qua netto omvang overeen, deze zijn allebei ongeveer 25 hectare groot. Flight Forum is qua bruto-oppervlakte wel wat groter, met 65 hectare. Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan is met 13 hectare wat kleiner dan de andere terreinen. Bijsterhuizen is een stuk groter, met een netto-oppervlakte van 160 hectare. Een deel hiervan is echter nog in ontwikkeling, en daarom ook nog niet bebouwd.

De bedrijventerreinen zijn als volgt gekozen: eerst is gezocht naar twee terrein met publiek private samenwerking. Doordat er maar zeer weinig bedrijventerreinen zijn ontwikkeld door middel van PPS, zijn deze het lastigst te vinden (B. Pasmans, persoonlijke communicatie, 23 maart 2012). Hierna zijn twee bedrijventerreinen met actief grondbeleid gezocht die wat betreft de bovenstaande criteria aansloten op de PPS-terreinen. De keuze was lastig, omdat er vaak geen informatie voorhanden was over de manier waarop bedrijventerreinen zijn ontwikkeld. Deze informatie moest dan bijvoorbeeld ingewonnen worden via een telefoongesprek met de betreffende gemeente.

Uiteindelijk is gekozen voor Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan in Panningen en Bijsterhuizen in Nijmegen/Wijchen bij actief grondbeleid en voor Geloërveld in Belfeld en Flight Forum in Eindhoven bij PPS. In de tabel in figuur 2 zijn de bedrijventerreinen weergegeven en wordt aangetoond dat ze voldoen aan de hierboven gestelde criteria.

	Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan	Bijsterhuizen	Geloërveld	Flight Forum
Type terrein	Hoogwaardig bedrijvenpark	Bedrijvenpark; gemengd bedrijventerrein	Gemengd bedrijventerrein	Hoogwaardig bedrijvenpark
Leeftijd	Ontwikkeling gestart midden jaren '90	Ontwikkeling gestart midden jaren '90	Ontwikkeling gestart in 1986	Ontwikkeling gestart in 2000
Ligging (regio)	Noord-Limburg	Arnhem-Nijmegen	Noord-Limburg	Eindhoven
Omvang	17 ha. bruto; 13 ha. netto	260 ha. bruto; 160 ha. netto	27 ha. bruto; 23 ha. netto	65 ha. bruto; 25 ha. netto

Figuur 2: Selectie van de vier bedrijventerreinen

4. Resultaten

In de onderstaande paragrafen zal elk bedrijventerrein apart worden besproken. Eerst wordt de ontwikkeling van het terrein door middel van actief grondbeleid dan wel PPS onder de loep worden genomen. Hierbij wordt ook de werking van de mechanismen bestudeerd. De informatie hierover is afkomstig uit de interviews met de betrokken gemeenteambtenaren en documentenonderzoek.

Vervolgens wordt de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein in kaart gebracht aan de hand van de observatie, documentenonderzoek en de enquête die is gehouden onder ondernemers en werknemers op het terrein. De terreinen worden tot slot met elkaar vergeleken aan de hand van een scorekaart, waarin de ruimtelijke kwaliteit van de terreinen per aspect is beoordeeld.

De gegevens die in dit hoofdstuk worden weergegeven, zijn nodig om de deelvragen 4 en 5 te beantwoorden. Deze luiden als volgt:

4. In hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?
5. In hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?

4.1 Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan

4.1.1 Inleiding

Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan ligt aan de rand van Panningen, een dorp in de gemeente Peel en Maas. In figuur 3 is het bedrijvenpark en zijn ligging zichtbaar. Het terrein is als enige in de gemeente een bedrijvenpark, wat inhoudt dat de gestelde kwaliteitseisen hier een stuk hoger zijn dan op de andere bedrijventerreinen in Peel en Maas (W. Schers, persoonlijke communicatie, 26 april 2012). Op het bedrijvenpark zijn vooral veel autobedrijven, sportcentra en andere dienstverlenende bedrijven gevestigd. Het bedrijvenpark is vanaf halverwege de jaren '90 ontwikkeld door de toenmalige gemeente Helden, door middel van actief grondbeleid.

Algemeen

Naam	Bedrijvenpark John F. Kennedylaan
Gemeente	Peel en Maas
Type terrein	hoogwaardig bedrijvenpark
Startjaar	midden jaren '90
Bruto oppervlakte	17 ha.
Netto oppervlakte	13 ha.
Bebouwingsintensiteit	ongeveer 40 tot 50%
Grondprijs	€89 per m ²
Ontwikkelingsstrategie	actief grondbeleid, door voormalige gemeente Helden
Parkmanagement	nee



Figuur 3: De ligging van Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan
Bron: Google Maps, n.d.

4.1.2 De ontwikkeling en mechanismen bij Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan

Midden jaren '90 is de toenmalige gemeente Helden begonnen met de ontwikkeling van Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan. De gemeente heeft de grond, die voorheen in gebruik was voor agrarische doeleinden, zelf verworven (W. Schers, persoonlijke communicatie, 26 april 2012). Onder de regie van de gemeente is het gebied vervolgens bouwrijp gemaakt.

De individuele bedrijfskavels zijn verkocht, meestal aan ondernemers, die een pand realiseren voor eigen gebruik, en een enkele keer aan een ontwikkelaar. De grondprijs van de kavels ligt iets hoger dan gemiddeld in de gemeente Peel en Maas, maar ligt wel rond het regionaal gemiddelde (Integraal Bedrijfsterreinen Informatie Systeem [IBIS], 2011).

De gemeente is met elke koper in een vroeg stadium in gesprek gegaan om de bouwplannen te bespreken. Tijdens dit gesprek is onder andere bekeken of de plannen passen in de omgeving. Ook moesten de te ontwikkelen gebouwen aan bepaalde beeldkwaliteitseisen voldoen. Deze werden getoetst door een welstandscommissie. Deze commissie bestaat tegenwoordig niet meer, maar er zijn wel eisen opgenomen in het bestemmingsplan die leidend zijn qua spelregels om te bouwen. Onder andere de afstand tot de perceelsgrens, de maximale bouwhoogte en het maximum bebouwingspercentage zijn opgenomen in het bestemmingsplan (W. Schers, persoonlijke communicatie, 26 april 2012).

Op Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan liggen een tweetal bedrijfsverzamelgebouwen. Eén hiervan is gerealiseerd door een ontwikkelaar, die het gebouw ook exploiteert. De bedrijven die er gevestigd zijn, huren hun gedeelte van het gebouw. Het andere bedrijfsverzamelgebouw is in het bezit van vier bedrijven, die elk een deel van het gebouw hebben gekocht. De andere gebouwen op het bedrijvenpark zijn in het bezit van de eindgebruikers, dit zijn dus bedrijven (W. Schers, persoonlijke communicatie, 26 april 2012).

Het beheer van de openbare ruimte op het bedrijvenpark is een taak van de gemeente. De ondernemers zijn verantwoordelijk voor het onderhoud van hun eigen gebouw. Collectieve beveiliging is er nog niet. Wel is er het project Keurmerk Veilig Ondernemen, waarin allerlei veiligheidsaspecten rond het terrein worden afgestemd. Aan dit

project nemen de gemeente, ondernemers, de politie, de brandweer en een beveiligers deel (W. Schers, persoonlijke communicatie, 26 april 2012). Tot slot is er een ondernemersvereniging actief op Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan, Ondernemersvereniging Zuid. Deze organisatie is het aanspreekpunt voor contacten tussen de ondernemers en de gemeente (Gemeente Peel en Maas, 2009).

Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan is, zoals hierboven al is geschetst, ontwikkeld door middel van actief grondbeleid. De gemeente (toen nog gemeente Helden) heeft de grond verworven, bouwrijp laten maken en vervolgens uitgegeven.

4.1.3 De ruimtelijke kwaliteit van Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan

De ruimtelijke kwaliteit van Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan zal hieronder per aspect in kaart worden gebracht. Hierbij is gebruik gemaakt van de informatie die verzameld is door middel van de observatie, enquêtes en documentenonderzoek. Voor een uitgebreid overzicht van de data uit de observatie en de enquête, zie bijlagen 5 en 10.

Leegstand

Op bedrijvenpark J.F. Kennedylaan komt zeer weinig leegstand voor. Dit blijkt uit de observatie, waarbij slechts één leegstaand gebouw is gezien. Dit gebouw staat te huur in een bedrijfsverzamelgebouw. Structurele leegstand komt ook weinig voor: een overgrote meerderheid van de respondenten (bijna 75%) geeft aan dat minder dan 5% van alle gebouwen langer dan 3 jaar leeg staan. Met deze percentages heeft het bedrijvenpark de op één na laagste hoeveelheid leegstand van de vier onderzochte bedrijventerreinen.

Uitbreidingsmogelijkheden

De kavels op Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan zijn gemiddeld voor ongeveer 50% bebouwd. De meeste gebouwen zijn één of twee verdiepingen hoog, een enkel gebouw heeft drie etages. Verder worden de bedrijfskavels vooral gebruikt voor parkeren en groenvoorzieningen. De ruimte op de kavels wordt dus tamelijk extensief gebruikt, zeker in vergelijking met de andere bedrijventerreinen.

85% van de respondenten geeft aan dat enkele bedrijven de mogelijkheid hebben om uit te breiden. De andere 15% zegt dat veel bedrijven deze mogelijkheid hebben. Met name bedrijven die gelegen zijn langs één van de drie grote lege kavels op het terrein hebben uitbreidingsmogelijkheden. Vergelijken met de andere bedrijventerreinen hebben bedrijven op de Kennedylaan relatief veel mogelijkheden tot uitbreiding. De ondernemers zien het over het algemeen niet als een probleem als er te veel uitbreidingsmogelijkheden zijn, hoewel de meesten van hen wel denken dat een grote hoeveelheid lege of ongebruikte ruimte de ruimtelijke kwaliteit beïnvloedt.

Gebruik openbare ruimte

In vergelijking met de andere bedrijventerreinen vindt op Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan het minste oneigenlijke gebruik van de openbare ruimte plaats. Opslag in de openbare ruimte vindt volgens 77% van de respondenten zelden tot nooit plaats. Ook tijdens de observatie is vrijwel geen opslag waargenomen in het openbaar gebied. Parkeren in de openbare ruimte gebeurt zelden volgens 38% van de respondenten, en soms volgens 35%. Op de perifere weg is het aan één kant van de weg toegestaan om langs de weg te parkeren. Op de hoofdweg mag dit niet; hier waren dan ook geen auto's geparkeerd tijdens de observatie.

In de openbare ruimte is verder veel groen te vinden. Zowel langs de hoofdweg als de perifere weg ligt een groenstrook met bomen en gras of struiken. Ook ligt er op één plaats een soort vijver.

Bereikbaarheid

Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan is gelegen aan een doorgaande weg, de J.F. Kennedylaan. Er zijn geen snelwegen in de buurt. De dichtstbijzijnde snelwegafrit is ongeveer zeven kilometer verderop (Google Maps, n.d.). Er zijn ook geen treinstations in de nabije omgeving

van het bedrijvenpark. Er zijn wel twee bushaltes, allebei gelegen aan de rand van het terrein. Hier zijn drie busverbindingen in verschillende richtingen, die elk met een frequentie van twee bussen per uur rijden. Verder is er een belbus, die het bedrijvenpark verbindt met Kessel.

De meeste respondenten (ruim 90%) ondervinden geen problemen met de ontsluiting van het bedrijvenpark. Een paar mensen geven aan dat het achterste deel van het terrein, langs de perifere weg, moeilijk te vinden is. Deze weg heet J.F. Kennedylaan, net als de hoofdweg. Dit staat niet goed aangegeven, met als gevolg dat de bedrijven die aan de perifere weg liggen, soms moeilijk gevonden kunnen worden door chauffeurs of klanten.

De voorzieningen voor langzaam verkeer op Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan zijn goed. Op de hoofdweg is aan twee zijden een fietsstrook aanwezig; op de perifere wegen moeten fietsers op de rijbaan fietsen. Voor voetgangers zijn er trottoirs aan één of twee zijden van de weg. Alleen langs de perifere weg ligt gedeeltelijk geen trottoir.

Parkeermogelijkheden

Op de vraag of er voldoende parkeermogelijkheden zijn op Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan is wisselend geantwoord. Ongeveer de helft van de respondenten vond dat er voldoende parkeermogelijkheden zijn; ongeveer 15% was neutraal, en de resterende 35% vond dat er onvoldoende parkeerruimte is op het terrein. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen zijn de respondenten relatief ontevreden over de hoeveelheid parkeerruimte. Ongeveer de helft van de bedrijven deelt parkeervoorzieningen met andere bedrijven. Dit aantal ligt rond het gemiddelde.

De parkeerterreinen zijn vooral gelegen aan de voorkant en zijkant van de bedrijfspanden. Ze worden meestal van de weg gescheiden door een groenstrook of een heg. Over het algemeen zijn het geen grote parkeerterreinen; alleen de terreinen bij de twee bouwmarkten zijn wat groter, omdat hier ook de meeste klanten naar toe komen. Er zijn geen (ondergrondse) parkeergarages of parkeermogelijkheden op daken van gebouwen.

Groen

Zoals eerder al is aangegeven, is Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan een groen bedrijventerrein: langs de wegen liggen brede groenstroken, een ook op de meeste bedrijfskavels is groen te vinden. Op de meeste plaatsen is dit groen goed onderhouden: het gras is gemaaid, heggen en struiken zijn gesnoeid en er is weinig onkruid te vinden. De meeste respondenten (ongeveer 65%) vindt dat er voldoende groen is. Volgens 20% van de ondervraagden mag het bedrijvenpark nog wat groener. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen is de hoeveelheid groen ongeveer gemiddeld.

Ruimte om te ontspannen is er weinig. Er staan nergens bankjes of ander straatmeubilair. Ongeveer een kwart van de ondervraagden vindt dit echter geen probleem. Ruim de helft van de respondenten vindt dat er onvoldoende ruimte is voor te ontspannen.

Samenhang

De gebouwen op Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan zien er allemaal verschillend uit. De meerderheid van de respondenten, 54%, vindt dat de gebouwen niet bij elkaar passen, 23% is neutraal en 19% van de respondenten vindt dat ze juist wel bij elkaar passen. De samenhang in gebouwen op de Kennedylaan wordt iets lager beoordeeld dan gemiddeld op de vier bedrijventerreinen.

Wat betreft materiaalgebruik is vooral gebruik gemaakt van baksteen, gecombineerd met glas. Ook plaatmateriaal wordt vaak gecombineerd met bakstenen en glas, waardoor het een hoogwaardigere uitstraling krijgt dan met golfplaten alleen. Eén gebouw is voor het grootste deel gemaakt van hout. Wat betreft de rooilijnen liggen alle gebouwen in een straat op één lijn.

In de openbare ruimte is een grote mate van samenhang te herkennen. Langs alle wegen staan rijen met dezelfde soort bomen. De rest van de beplanting in de openbare ruimte bestaat uit gras, een lage soort struik en klimop. Ook staat voor ieder bedrijf eenzelfde bordje met een nummer voor het gebouw.

Aansluiting bij omgeving

Het bedrijvenpark sluit goed aan bij zijn overwegend agrarische omgeving. Slechts 8% van de respondenten vindt de overgang tussen het bedrijventerrein en het omliggend gebied te abrupt. Hiermee sluit de Kennedylaan van de vier onderzochte terreinen het best aan op zijn omgeving. Met name de brede groenstroken zorgen voor deze geleidelijke overgang. Ook het feit dat langs de rand van het terrein een grote lege kavel ligt, die is begroeid met gras en onkruid, draagt er waarschijnlijk aan bij dat het terrein geleidelijk overloopt in zijn agrarische omgeving.

Onderhoud

Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan is goed onderhouden. Maar liefst 92% van de respondenten vindt dat de gebouwen goed zijn onderhouden. Ook de openbare ruimte ziet er over het algemeen goed onderhouden uit. Op één plaats lag een beetje zwerfvuil en in de berm stond soms wat onkruid. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen scoort de Kennedylaan hier het hoogst.

Over het algemeen vinden de ondernemers en werknemers op Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan het een mooi bedrijventerrein. Met de stelling 'Ik vind het bedrijventerrein lelijk' was 50% van de respondenten het helemaal niet eens en 35% het niet eens. Slechts 12% van de ondervraagden vindt het bedrijvenpark wel lelijk. Hiermee is de Kennedylaan volgens de ondervraagden een van de mooiere bedrijventerreinen die hier is onderzocht. Echter vindt 58% van de respondenten de indeling van het terrein niet logisch. Dit heeft er volgens de respondenten voornamelijk mee te maken dat het hele terrein dezelfde straatnaam heeft (J.F. Kennedylaan) en dat voornamelijk de achterste bedrijven daardoor moeilijk te vinden zijn voor chauffeurs en klanten.

4.2 Bijsterhuizen

4.2.1 Inleiding

Bijsterhuizen is een regionaal bedrijventerrein, gelegen in het grensgebied tussen de gemeenten Nijmegen en Wijchen, zoals te zien is in figuur 4. Het ligt voor het grootste deel op Wijchens grondgebied (H. Bouman, persoonlijke communicatie, 23 mei 2012). Het is een groot terrein, met een bruto-oppervlak van 260 hectare. Het bedrijventerrein biedt vooral ruimte aan grote bedrijven uit de sectoren industrie, handel en logistiek. Het terrein is ontwikkeld in een samenwerking tussen twee gemeenten, namelijk Nijmegen en Wijchen. Samen hebben ze het terrein door middel van actief grondbeleid ontwikkeld. De ontwikkeling is begin jaren '90 gestart en is nog steeds gaande.

Algemeen

Naam	Bijsterhuizen
Gemeente	Nijmegen, Wijchen
Type terrein	bedrijvenpark, gemengd bedrijventerrein
Startjaar	midden jaren '90
Bruto oppervlakte	260 ha.
Netto oppervlakte	160 ha.
Bebouwingsintensiteit	ongeveer 60 tot 70%
Grondprijs	€145 tot €190 per m ²
Ontwikkelingsstrategie	actief grondbeleid, door gemeenten Nijmegen en Wijchen
Parkmanagement	ja

en hoeveel werkgelegenheid dat met zich meebrengt (H. Bouman, persoonlijke communicatie, 23 mei 2012). De bouwplannen van elke koper worden voorgelegd aan de Architectuur Begeleidingscommissie, die de plannen toetst aan de Ruimtelijke Richtlijnen die speciaal voor Bijsterhuizen zijn opgesteld. Ook worden ze getoetst aan het bestemmingsplan (H. Bouman, persoonlijke communicatie, 23 mei 2012).

Het bedrijventerrein is opgedeeld in zeven fasen. Midden jaren '90 hebben de eerste bedrijven zich gevestigd in fase 1. Als een fase in zijn geheel is afgerond, wordt deze overgedragen aan de gemeente waarin deze ligt. Deze gemeente is vervolgens ook verantwoordelijk voor het onderhoud van de openbare ruimte. Er is ook een actieve bedrijvenvereniging aanwezig op Bijsterhuizen. Deze regelt zaken als de collectieve inkoop van energie en beveiliging en draagt op deze manier bij aan het beheer van het bedrijventerrein.

4.2.3 De ruimtelijke kwaliteit van Bijsterhuizen

In deze paragraaf zal de ruimtelijke kwaliteit van Bijsterhuizen in kaart worden gebracht per deelaspect. Dit gebeurt aan de hand van de informatie uit de observatie, de enquête en het documentenonderzoek. Voor een uitgebreid overzicht van de informatie uit de observatie en de enquête, zie bijlagen 6 en 10.

Leegstand

Ongeveer 6% van de gebouwen op Bijsterhuizen staat leeg. Er worden negen panden te huur aangeboden. Vier hiervan staan duidelijk leeg; bij de anderen was dit niet altijd duidelijk. Volgens 45% de respondenten staat tussen de 5 en 15% van alle gebouwen op het bedrijventerrein structureel leeg, dus langer dan 3 jaar. Volgens 40% van de ondervraagden ligt dat percentage tussen de 0 tot 5%. Deze resultaten onderschrijven dus de resultaten van de observatie. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen is het percentage leegstand relatief hoog.

Uitbreidingsmogelijkheden

De kavels op Bijsterhuizen zijn gemiddeld voor 60 tot 70% bebouwd. Er staan vooral grote gebouwen. De meerderheid van deze gebouwen, ongeveer 65%, heeft een hoogte van twee verdiepingen. Gebouwen van één en drie verdiepingen komen ook regelmatig voor; en enkele gebouwen zijn hoger, met een maximale hoogte van zes etages. De overige ruimte op de bedrijfskavels wordt vooral gebruikt voor het parkeren van auto's of vrachtauto's. Op sommige kavels is nog veel lege ruimte beschikbaar. Ook liggen er een viertal kavels braak.

De meerderheid van de respondenten, 65%, geeft aan dat enkele bedrijven de mogelijkheid hebben voor een uitbreiding. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen hebben de bedrijven op Bijsterhuizen weinig uitbreidingsmogelijkheden, liggen er weinig kavels braak en wordt de ruimte relatief intensief gebruikt. 70% van de ondervraagden vindt het geen probleem als er te veel uitbreidingsmogelijkheden zijn. De helft van de respondenten denkt echter wel dat een grote hoeveelheid ongebruikte ruimte invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein.

Gebruik openbare ruimte

In de openbare ruimte op Bijsterhuizen is veel groen te vinden. Oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte komt zeer weinig voor. Het is ook niet toegestaan om de openbare ruimte te gebruiken voor opslag en parkeren (A. Croonen, persoonlijke communicatie, 23 mei 2012). Er zijn tien geparkeerde auto's waargenomen langs de kant van de weg, waarvan er zeven geparkeerd stonden bij een pand in aanbouw. Deze laatste auto's waren overigens allemaal bouwverkeer. De meerderheid van de ondervraagden geeft aan dat de openbare ruimte zelden tot soms wordt gebruikt voor parkeren.

Opslag in de openbare ruimte kwam helemaal niet voor tijdens de observatie. Soms zijn er wel goederen opgeslagen op de individuele kavels in het zicht van de straat, wat een beetje een rommelige indruk geeft. Volgens de respondenten komt opslag in de openbare

ruimte nooit tot soms voor. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen scoort Bijsterhuizen gemiddeld voor het gebruik van de openbare ruimte.

Bereikbaarheid

Bijsterhuizen ligt op 500 meter afstand van twee snelwegafritten, die van de A73 en de A326. Het bedrijventerrein is ontsloten via twee toegangswegen, één vanuit het Palkerplein en één vanaf de afslag van de A326. Ongeveer de helft van de respondenten geeft aan dat er problemen zijn met de ontsluiting van Bijsterhuizen. Omdat er maar twee toegangswegen naar het terrein zijn, levert dit vooral in de spits een grote verkeerdrukke op.

Treinstation Nijmegen-Dukenburg ligt op een afstand van 3 kilometer van het bedrijventerrein. Hier rijden treinen in de richtingen Nijmegen en Den Bosch, elk met een frequentie van twee treinen per uur (Nederlandse Spoorwegen, n.d.). Verder liggen er drie bushaltes verspreid over het terrein, waar één bus rijdt met een frequentie van twee bussen per uur.

Op Bijsterhuizen zijn weinig voorzieningen voor langzaam verkeer. Langs de hoofdwegen liggen vrijliggende fietspaden, soms aan één kant en soms aan beide zijden van de weg. Langs de perifere wegen liggen geen fietspaden of fietsstroken. Voor voetgangers zijn er vrijwel geen voorzieningen. Op de hoofdwegen lopen voetgangers op het fietspad en langs de perifere wegen zijn helemaal geen trottoirs of andere voorzieningen.

Parkeermogelijkheden

De meerderheid van de respondenten, ongeveer 65%, vindt dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn op Bijsterhuizen. 27% van de ondervraagden vindt echter dat er te weinig parkeermogelijkheden zijn. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen scoort Bijsterhuizen hiermee iets hoger dan gemiddeld. Ongeveer een kwart van de bedrijven deelt parkeervoorzieningen met andere bedrijven. Dit is wat minder dan gemiddeld op de onderzochte bedrijventerreinen.

De parkeerterreinen zijn voornamelijk gelegen aan de voorkant en de zijkant van de gebouwen, meestal achter een hekwerk met een afsluitbare poort. De grotere parkeerterreinen, vooral die voor vrachtwagens, liggen aan de zij- of achterkant van de gebouwen. Er zijn geen parkeermogelijkheden waargenomen op daken, ondergronds of in parkeergarages.

Groen

Op Bijsterhuizen is veel groen te vinden. Het is het groenste bedrijventerreinen van de vier onderzochte terreinen. Langs de hoofdwegen liggen brede groenstroken met gras en bomen. In de Ruimtelijke Richtlijnen staat regels opgesteld over welke soort bomen dit moeten zijn (Afdeling Stadsontwikkeling gemeente Nijmegen & Gemeenschappelijke Regeling Bijsterhuizen, 2008). Langs de perifere wegen ligt een smallere groenstrook, ook met gras en bomen. Het groen in de openbare ruimte is goed onderhouden; het gras is netjes gemaaid.

Op de individuele bedrijfskavels is in de meeste gevallen ook een kleine hoeveelheid groen aangelegd. De staat van onderhoud van het groen is wisselend: op sommige kavels is het heel goed onderhouden, op andere staat wat onkruid.

De respondenten zijn verdeeld over de vraag of er voldoende groen is op Bijsterhuizen. De helft van hen vindt dat er voldoende groen is, terwijl 35% juist vindt dat er te weinig groen is. Ook over de vraag of er voldoende ruimte is voor ontspanning, zijn de ondervraagden ook verdeeld. 20% vindt dat er voldoende ruimte voor is, 30% is neutraal en 50% vindt dat er te weinig ruimte is voor ontspanning. Uit de observatie is gebleken dat er nergens bankjes of ander straatmeubilair aanwezig is wat mogelijkheden biedt voor ontspanning. Dit verklaart waarschijnlijk waarom de helft van de respondenten vindt hiervoor te weinig mogelijkheden zijn.

Samenhang

De gebouwen op Bijsterhuizen zijn allemaal verschillend. Op de vraag of ze bij elkaar passen, geven de respondenten verschillende antwoorden. 30% van hen vindt van wel, 30% vindt van niet en 40% is neutraal. Waarschijnlijk is het afhankelijk van de persoonlijke smaak van de respondent of hij/zij deze afwisseling in gebouwen mooi vindt of niet. De gebouwen zijn allemaal gelegen op dezelfde rooilijn.

Het materiaalgebruik van de gebouwen is ook wisselend. Bij de meeste gebouwen is gebruik gemaakt van een soort golfplaten, meestal gecombineerd met glas en/of bakstenen aan de voorgevel. Dit gebruik van verschillende materialen geeft de gebouwen een hoogwaardigere uitstraling dan wanneer er alleen een loods van golfplaten is neergezet. Verder staan er veel gebouwen van baksteen, ongeveer 30% van alle gebouwen bestaat voor een groot deel uit bakstenen.

In de openbare ruimte is een grote mate van samenhang te herkennen. Dit heeft te maken met de voor Bijsterhuizen opgestelde Ruimtelijke Richtlijnen. Hierin staat onder meer voorgeschreven wat voor hekwerk is toegestaan, welke bebording en welke beplanting van groenstroken (Afdeling Stadsontwikkeling gemeente Nijmegen & Gemeenschappelijke Regeling Bijsterhuizen, 2008). Als gevolg hiervan heeft elk bedrijf eenzelfde inritbord en hetzelfde hekwerk.

Over het algemeen scoort Bijsterhuizen gemiddeld op samenhang. In de openbare ruimte is de meeste samenhang van alle bedrijventerreinen, en wat betreft de gebouwen scoort Bijsterhuizen iets lager dan het gemiddelde.

Aansluiting bij omgeving

De overgang tussen Bijsterhuizen en het omliggende gebied bestaat voornamelijk uit brede groene gebieden, met soms wat water in de vorm van een beek of een soort vijver. Aan de noordkant grenst het bedrijventerrein aan agrarisch gebied; in het zuiden/zuidwesten ligt Wijchen, en in het oosten grenst het terrein aan de A73. De meerderheid van de respondenten, ongeveer 55%, vindt de overgang tussen Bijsterhuizen en het omliggende gebied niet te abrupt. Dit is ongeveer gemiddeld voor de onderzochte bedrijventerreinen.

Onderhoud

Bijsterhuizen oogt over het algemeen goed onderhouden. De gebouwen zijn over het algemeen goed onderhouden en ook de openbare ruimte ligt er op de meeste plaatsen netjes bij. Soms lag er langs de weg wat zwerfvuil, en bij een paar transformatorhuisjes lag best veel rommel. 65% van de respondenten vindt het onderhoud van de gebouwen goed, 15% is neutraal en 20% van de ondervraagden vindt dat de gebouwen slecht zijn onderhouden. Het onderhoud van Bijsterhuizen is ongeveer gemiddeld vergeleken met de andere bedrijventerreinen.

De ondernemers en werknemers op Bijsterhuizen vinden hun terrein over het algemeen een mooi bedrijventerrein. 72% van de ondervraagden was het niet eens met de stelling dat het terrein lelijk zou zijn. 27% van de respondenten vindt het terrein echter wel lelijk. Hiermee scoort Bijsterhuizen gemiddeld ten opzichte van de andere bedrijventerreinen. Over de vraag of het terrein logisch is ingedeeld zij de ondervraagden zeer verdeeld. Bijna de helft van de respondenten vindt de indeling van Bijsterhuizen logisch, terwijl een iets groter aandeel, 50%, de indeling van het terrein juist niet logisch vindt.

4.3 Geloërveld

4.3.1 Inleiding

Geloërveld is een bedrijventerrein gelegen in het Noord-Limburgse dorp Belfeld. Het is een gemengd bedrijventerrein, wat bedrijven huisvest uit verschillende sectoren. Het is het oudste bedrijventerrein van de vier; de ontwikkeling is begonnen in de jaren '80 en heeft tot 2001 geduurd (Limburg Onderneemt, 2006). Het bedrijventerrein is ontwikkeld door middel

van een PPS-constructie tussen de voormalige gemeente Belfeld en aannemersbedrijf Van Nieuwenhuizen-Jongen. In figuur 5 is de ligging van terrein te zien.



Figuur 5: De ligging van Geloërveld
Bron: Google Maps, n.d.

Algemeen

Naam	Geloërveld
Gemeente	Venlo
Type terrein	gemengd bedrijventerrein
Startjaar	1986
Bruto oppervlakte	27 ha.
Netto oppervlakte	23 ha.
Bebouwingsintensiteit	ongeveer 50%
Grondprijs	onbekend, gemiddelde grondprijs voor regio Venlo
Ontwikkelingsstrategie	PPS, door voormalige gemeente Belfeld en aannemersbedrijf Van Nieuwenhuizen-Jongen
Parkmanagement	ja

4.3.2 De ontwikkeling en mechanismen bij Geloërveld

De voormalige gemeente Belfeld is midden jaren '80 begonnen met de ontwikkeling van een bedrijventerrein. In de eerste instantie wilde de gemeente het terrein zelf gaan ontwikkelen, maar Belfeld was een kleine gemeente, en had maar beperkte mogelijkheden. Op een gegeven moment kwamen ze op het idee om een private partij te betrekken bij de ontwikkeling. Dit is aannemersbedrijf Van Nieuwenhuizen-Jongen uit Venlo geworden. De beide partijen hebben in 1990 een samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Er is toen een B.V. opgericht om het bedrijventerrein te ontwikkelen. De beide partijen brachten voor een gelijk bedrag aan middelen in in de B.V. De gemeente had al wat grond verworven die ze inbracht, en Van Nieuwenhuizen-Jongen bracht voor eenzelfde waarde aan geld in. De besluiten werden altijd samen genomen; de twee partijen moesten het erover eens zijn (J. Cremers, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012; Gemeente Belfeld & Van Nieuwenhuizen-Jongen, 1990).

Geloërveld is ontwikkeld in twee fasen, en de samenwerkingsovereenkomst had in de eerste instantie alleen betrekking op de eerste fase. Toen dit goed verliep, hebben de beide partijen een voortzettingsovereenkomst ondertekend, om ook de tweede fase samen te ontwikkelen (J. Cremers, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012; Gemeente Belfeld & Van Nieuwenhuizen-Jongen, 1995).

In de B.V. werd gewerkt volgens een duidelijke taakverdeling. De gemeente was verantwoordelijk voor de verwerving van gronden, het aanpassen van het bestemmingsplan en de uitgifte van bouwvergunningen. Van Nieuwenhuizen-Jongen zorgde ervoor dat de grond bouwrijp werd gemaakt en de infrastructuur werd aangelegd (Gemeente Belfeld & Van Nieuwenhuizen-Jongen, 1990). Ook had het bedrijf veel contacten in het bedrijfsleven, en zorgde zo voor het werven van potentiële kopers van kavels (J. Cremers, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012).

De grondverwerving vond meestal via de minnelijke weg plaats; soms moest echter een stuk grond onteigend worden. Daarna maakte Van Nieuwenhuizen-Jongen de grond dus bouwrijp en werd het terrein per kavel verkocht. De grondprijs op Geloërveld ligt op het gemiddelde van de regio Venlo (J. Cremers, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012). De uitgifte van kavels vond plaats via een ABC-constructie. Dit werkt als volgt: als de gemeente heeft de grond verworven, wordt deze economisch overgedragen aan de B.V., maar blijft juridisch (via het Kadaster) op naam staan van de gemeente. Als een koper een kavel kocht, ging de juridische levering van de gemeente naar de B.V. en dan kocht de koper de grond van de B.V. Ondanks het feit dat Van Nieuwenhuizen-Jongen een aannemersbedrijf is, waren de kopers van een kavel vrij om te bouwen met de aannemer en architect die ze wilden. Bouwaanvragen werden getoetst door de welstandscommissie en er werd getoetst aan het bestemmingsplan (J. Cremers, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012).

Het beheer van de openbare ruimte op Geloërveld valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente, nu dus van de gemeente Venlo. Er is ook parkmanagement op het bedrijventerrein, dit wordt geregeld vanuit Stichting Parkmanagement Venlo (Locatiemonitor, n.d.).

4.3.3 De ruimtelijke kwaliteit van Geloërveld

Hieronder zal de ruimtelijke kwaliteit van Geloërveld in kaart worden gebracht aan de hand van de resultaten uit de enquête en de observatie. Voor een uitgebreid overzicht van deze data, zie bijlagen 7 en 10.

Leegstand

Op Geloërveld komt betrekkelijk weinig leegstand voor. Tijdens de observatie waren er twee gebouwen die zeker leeg stonden. Deze werden te huur aangeboden. Twee andere panden waren ook te huur, maar het was niet duidelijk of ze ook leegstonden. Volgens ongeveer 57% de respondenten staat 5 tot 15% van de gebouwen structureel leeg, en volgens 35% van de ondervraagden ligt dit percentage tussen de 0 en 5%. Op Geloërveld staan iets meer gebouwen leeg dan gemiddeld over alle vier de onderzochte bedrijventerreinen.

Uitbreidingsmogelijkheden

De bedrijfskavels op Geloërveld zijn gemiddeld voor 50 tot 60% bebouwd. De resterende ruimte wordt voornamelijk gebruikt als parkeerplaats en voor groenvoorziening. De gebouwen hebben een hoogte van één of twee verdiepingen, en een klein aantal panden bestaat uit drie etages. Er zijn nog drie lege kavels beschikbaar, waaronder één grote. Hiermee zit Geloërveld qua ruimtegebruik rond het gemiddelde van de vier onderzochte bedrijventerreinen.

Ongeveer 83% van de respondenten geeft aan dat enkele bedrijven mogelijkheden hebben voor uitbreiding. Ook dit is ongeveer gemiddeld. Geen enkele ondervraagde vindt het een probleem als er te veel uitbreidingsmogelijkheden zijn. Ongeveer 43% van de respondenten denkt echter wel dat een grote hoeveelheid lege en ongebruikte ruimte invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit.

Gebruik openbare ruimte

Op Geloërveld vindt weinig oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte plaats. Tijdens de observatie stonden er slechts drie auto's langs de weg geparkeerd. Volgens de respondenten wordt er wel op straat geparkeerd: ongeveer 61% geeft aan dat dit soms gebeurt. 22% van de ondervraagden geeft zelfs aan dat dit vaak tot zeer vaak gebeurt. Dit verschil tussen de observatie en de uitkomst van de enquête kan verklaard worden doordat de observatie een momentopname is. Wellicht staan er doorgaans meer auto's geparkeerd in de openbare ruimte dan ten tijde van de observatie.

Er waren ook geen goederen opgeslagen in de openbare ruimte. Wel vond er bij een enkel bedrijf opslag plaats op de eigen kavel, in het zicht van de straat, wat een enigszins rommelige indruk gaf. De respondenten geven ook aan dat opslag in de openbare ruimte weinig voorkomt: 26% van hen zegt dat het nooit voorkomt, 35% zegt zelden en volgens 26% van de ondervraagden worden er soms goederen opgeslagen in de openbare ruimte. Volgens de respondenten vindt op Geloërveld echter wel het meeste oneigenlijke gebruik van de openbare ruimte plaats van de onderzochte bedrijventerreinen. Hier moet aan toegevoegd worden dat bij geen van de bedrijventerreinen veel oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte voorkwam.

Bereikbaarheid

Geloërveld ligt op enkele honderden meters van een afrit van de snelweg A73. Het bedrijventerrein wordt ontsloten door drie toegangswegen. De ondernemers zijn het er unaniem over eens dat er geen ontsluitingsproblemen zijn op het terrein. Op Geloërveld zijn helemaal geen voorzieningen voor langzaam verkeer: er zijn nergens fietspaden of fietsstroken en ook geen trottoirs.

Het dichtstbijzijnde treinstation is Tegelen, hier rijdt een trein in noordelijke en zuidelijke richting, elk met een frequentie van twee treinen per uur. Er liggen twee bushaltes op het bedrijventerrein, waar één buslijn stopt met een frequentie van twee bussen per uur.

Parkeermogelijkheden

De meerderheid van de ondervraagden, ongeveer 57%, vindt dat er voldoende parkeermogelijkheden zijn op Geloërveld. Hiermee scoort Geloërveld het best van de onderzochte bedrijventerreinen. Bij de meeste bedrijven liggen er enkele parkeerplaatsen aan de voorkant van het gebouw, meestal van de weg gescheiden door een hek of een groenstrook. Grote, uitgestrekte parkeerterreinen komen maar weinig voor. Er zijn geen parkeergarages of parkeervoorzieningen op daken van gebouwen. In enkele gevallen delen bedrijven parkeervoorzieningen met elkaar. 13% van de ondervraagden gaf aan parkeerplaatsen te delen met andere bedrijven. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen is dit het laagste percentage.

Groen

Langs de meeste wegen op Geloërveld ligt een groenstrook. Het openbare groen bestaat vooral uit stroken gras met bomen erop. Ook op de individuele kavels is veel groen te vinden. Op de meeste plaatsen is het groen goed onderhouden, al komt er soms wat onkruid voor. Hiermee ligt Geloërveld qua hoeveelheid groen op het gemiddelde van de vier onderzochte bedrijventerreinen. De ondernemers en werknemers zijn hier wel het meest tevreden over de hoeveelheid groen: 65% van de respondenten vindt dat er voldoende groen op het terrein aanwezig is. Volgens 17% van de ondervraagden mag het echter wel iets groener.

Er is vrijwel geen straatmeubilair aanwezig, zoals bankjes, die mensen kunnen gebruiken voor ontspanning. Ongeveer 69% van de respondenten vindt ook dat hier te weinig voorzieningen voor zijn. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen scoort Geloërveld hier het laagst.

Samenhang

De gebouwen op Geloërveld zijn zeer verschillend, maar vertonen toch een zekere mate van samenhang. Ongeveer de helft van de respondenten vindt dat de gebouwen bij elkaar passen. Qua bouw materiaal is veel gebruik gemaakt van baksteen. Ook zijn er veel gebouwen van een soort plaatmateriaal, dat vaak gecombineerd wordt met glas. Ongeveer 13% van de gebouwen bestaat vrijwel uitsluitend uit golfplaten.

Ook de openbare ruimte vertoont samenhang, voornamelijk in het groen. De groenstroken zijn allemaal op dezelfde manier ingericht: er liggen stroken gras met een rij bomen van dezelfde soort op het hele terrein. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen scoort Geloërveld iets boven het gemiddelde op het gebied van samenhang.

Aansluiting bij omgeving

Geloërveld grenst in het noordwesten aan een spoorlijn en in het noordoosten aan een doorgaande weg. In het zuidwesten sluit het terrein aan op bedrijventerrein De Pannenberg. In het zuiden grenst het bedrijventerrein aan een woonwijk van Belfeld. De overgang tussen Geloërveld en deze functies is over het algemeen vormgegeven als een groenstrook. Ruim de helft van de respondenten is van mening dat deze overgang geleidelijk plaatsvindt. Dit is ongeveer gemiddeld vergeleken met de andere bedrijventerreinen.

Onderhoud

Over het algemeen is Geloërveld goed onderhouden. Echter viel tijdens de observatie op dat bij een gedeelte van het bedrijventerrein het onderhoud wat minder goed was. Dit betreft het gebied rondom de Kerkberg. Hier ligt wat zwerfvuil en is meer onkruid aanwezig. De gebouwen zijn hier ook van minder hoogwaardige kwaliteit en zien er wat minder goed onderhouden uit. Hierdoor heeft Geloërveld de laagste score voor onderhoud van de vier onderzochte bedrijventerreinen.

De ondervraagden zijn over het algemeen tevreden over het onderhoud van de gebouwen op Geloërveld. Ongeveer 65% van hen geeft aan dat de gebouwen goed zijn onderhouden, 26% is neutraal en slechts één respondent vindt het onderhoud van de gebouwen slecht. Het grootste deel van het terrein is wel goed onderhouden, waardoor de meeste mensen tevreden zijn over het onderhoud van het bedrijventerrein.

De ondernemers en werknemers op Geloërveld zijn in het algemeen zeer tevreden over het bedrijventerrein. Maar liefst 83% van hen is het niet of helemaal niet eens met de stelling dat het terrein lelijk zou zijn. Over de indeling van het terrein zijn de meeste respondenten ook te spreken: 61% van hen vindt Geloërveld logisch ingedeeld. Echter vindt 27% van de respondenten het geen logisch ingedeeld bedrijventerrein. Hiermee wordt Geloërveld het best beoordeeld van de vier terreinen.

4.4 Flight Forum

4.4.1 Inleiding

Flight Forum is een hoogwaardig bedrijvenpark, gelegen in de directe omgeving van Eindhoven Airport. Er zijn vooral luchtvaartgerelateerde bedrijven gevestigd, sommige met een directe, en andere met een indirecte luchtvaartbinding (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012). Het bedrijventerrein bestaat uit een soort eilanden, waarvan er op één alleen kantoren gevestigd zijn. De andere eilanden zijn bestemd voor bedrijven. Hier staan vaak grote gebouwen, waarin meerdere bedrijven zijn gevestigd. De eilanden zijn met elkaar verbonden door middel van een rondweg, die langs alle clusters loopt en een aansluiting heeft op de snelweg A2.

Er zijn een paar zaken die opvallen aan de vormgeving van Flight Forum: ten eerste zijn er nergens verkeerslichten, omdat er geen kruisende wegen voorkomen op het terrein,

[illegible]

Figuur 6: De ligging van Flight Forum
Bron: Google Maps, n.d.

Naam	Flight Forum
Gemeente	Eindhoven
Type terrein	hoogwaardig bedrijvenpark
Startjaar	2000
Bruto oppervlakte	65 ha.
Netto oppervlakte	25 ha.
Bebouwingsintensiteit	ongeveer 45%
Grondprijs	€165 tot €175 per m2
Ontwikkelingsstrategie	PPS, door gemeente Eindhoven en Schiphol Real Estate
Parkmanagement	ja

Flight Forum is ontwikkeld in een samenwerkingsverband tussen de gemeente Eindhoven en Schiphol Real Estate. Deze samenwerking is ontstaan uit een eerdere samenwerking tussen de twee partijen, waarbij ze het vliegveld Eindhoven Airport hebben ontwikkeld. Om het vliegveld rendabeler te maken, besloten de twee partijen het omliggende gebied ook samen te gaan ontwikkelen. Voor de ontwikkeling van Flight Forum hebben de gemeente en Schiphol Real Estate een Commanditair Vennootschap (C.V.) opgericht, genaamd Flight Forum C.V. In de C.V. is de gemeente voor 51% aandeelhouder, en Schiphol voor 49% (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012).

42

bedrijventerrein moest innovatief zijn, anders dan anderen, aantrekkelijk, het moest winstgevend zijn en er moest een doorgaande verkeersas doorheen lopen (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012). Architectenbureau MVRDV heeft een plan gemaakt voor het hele gebied. In figuur 6 is te zien dat het terrein bestaat uit zes eilanden met een doorgaande eenrichtingsweg die langs alle clusters loopt. De gebouwen op de eilanden liggen met de achterkanten tegen elkaar. Op deze manier zijn er op het hele terrein alleen maar zichtlocaties. MVRDV heeft ook een visie geschreven over het gebied en een beeldkwaliteitplan opgesteld. Het bureau toetst bouwaanvragen aan het beeldkwaliteitplan en het bestemmingsplan (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012).

De C.V. heeft opdracht gegeven om het terrein bouwrijp te maken en is op zoek gegaan naar partners die zich op het terrein wilden vestigen. De bouwrijpe grond is per kavel, en soms ook per eiland, verkocht. De grondprijs ligt iets boven het gemiddelde in de regio Eindhoven, maar niet te veel, om aantrekkelijk te blijven voor kopers (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012). Deze kopers waren vooral beleggers, die een gebouw hebben laten realiseren en dit verhuren aan gebruikers. Er zijn ook enkele eindgebruikers die een kavel hebben gekocht en hierop hun eigen gebouw hebben laten realiseren.

Alle kopers van grond op Flight Forum hebben een eenmalige bijdrage betaald, die bedoeld is voor parkmanagement. Er is een parkmanager aanwezig op het bedrijventerrein, die zorgt voor onderhoud en collectieve beveiliging. In de toekomst zal een stichting opgericht worden voor het parkmanagement te organiseren (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012).

4.4.3 De ruimtelijke kwaliteit van Flight Forum

In de onderstaande paragraaf wordt de ruimtelijke kwaliteit van Flight Forum per aspect in kaart gebracht. Hiervoor is gebruik gemaakt van de informatie verkregen uit de observatie, de enquête en het documentenonderzoek. Een uitgebreid overzicht van de gegevens uit de observatie en de enquête is te vinden in de bijlagen 8 en 10.

Leegstand

Er zijn geen gebouwen op Flight Forum waarvan duidelijk te zien is dat ze leeg staan. Wel worden enkele panden te huur aangeboden. Volgens de respondenten is er wel sprake van structurele leegstand op het bedrijventerrein. Het leegstandspercentage ligt volgens 36% van de ondervraagden tussen de 5 en 15%, en volgens 45% van de ondervraagden tussen de 0 en 5%. Hiermee heeft Flight Forum het laagste leegstandspercentage van de vier onderzochte bedrijventerreinen.

Uitbreidingsmogelijkheden

De kavels op Flight Forum zijn zeer intensief bebouwd, met een bebouwingsintensiteit van gemiddeld ongeveer 90%. Als je kijkt naar het bedrijventerrein in zijn geheel, dus kavels plus openbare ruimte, dan is slechts 45% van het terrein bebouwd (MVRDV, n.d.). Op Flight is verder veel hoogbouw, met name op het kantoreneiland. De gebouwen hier hebben een hoogte tot elf verdiepingen. Op de bedrijvenskavels zijn de gebouwen wat lager, met twee tot drie verdiepingen, en een enkele keer vier.

Voorop het kantorencluster liggen nog veel kavels leeg; dit zijn er vijf. Op één van de bedrijveneilanden ligt een grote lege kavel. Flight Forum heeft hiermee het grootste aandeel lege kavels. Volgens een overgrote meerderheid van de respondenten, 91%, hebben enkele bedrijven de mogelijkheid tot uitbreiden. De ondernemers zien het over het algemeen niet als een probleem als er te veel uitbreidingsmogelijkheden zijn. Ruim de helft van hen denkt echter wel dat een grote hoeveelheid ongebruikte ruimte een sterke invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit.

De intensiteit van het ruimtegebruik ligt op Flight Forum het hoogst van de onderzochte bedrijventerreinen. Doordat hier ook de meeste kavels leeg liggen, en hier de

meeste uitbreidingsmogelijkheden zijn voor bedrijven, scoort Flight Forum toch ongeveer gemiddeld op dit aspect.

Gebruik openbare ruimte

De openbare ruimte op Flight Forum bestaat voor een groot deel uit groenvoorziening. Ook liggen er veel parkeerplaatsen langs de rondwegen om elk eiland. Verder zijn op het kantorencluster delen van de openbare ruimte ingericht met tafels en stoelen, waar mensen kunnen gaan zitten. Oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte komt weinig voor. Opslag in de openbare ruimte komt volgens de meerderheid van de respondenten (45%) zelden voor, volgens 27% soms, en volgens 27% van de ondervraagden worden nooit goederen opgeslagen in de openbare ruimte. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen vindt op Flight Forum de minste opslag plaats in de openbare ruimte. Tijdens de observatie stonden er twee containers in de parkeervakken.

Het gebruik van de openbare ruimte voor parkeren komt volgens de ondervraagden iets vaker voor: 18% van de respondenten zegt nooit, 36% zegt zelden en 27% van de ondervraagden zegt dat het soms voorkomt. Volgens 18% van de respondenten wordt er vaak tot zeer vaak geparkeerd in de openbare ruimte. Hierbij wordt parkeren in de parkeervakken natuurlijk niet meegeteld. Flight Forum scoort in vergelijking met de andere bedrijventerreinen ongeveer gemiddeld op oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte.

Bereikbaarheid

Flight Forum ligt aan een afslag van de snelweg A2. Op het bedrijventerrein zelf is één ontsluitingsweg, dit is de eenrichtingsweg die langs alle eilanden loopt (Flight Forum C.V., n.d.a). Verder ligt er een weg die bedoeld is voor het hoogwaardig openbaar vervoer [HOV]. Deze wegen kruisen elkaar nergens, omdat alle kruisingen op Flight Forum ongelijkvloers zijn. Het doel hiervan is de doorstroming van het verkeer bevorderen (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012). Ongeveer de helft van de respondenten geeft echter aan dat er problemen zijn met de ontsluiting van Flight Forum. Omdat er maar één hoofdweg is waar al het verkeer overheen moet, is het vooral tijdens de spits erg druk. Ook geven sommige personen aan niet blij te zijn met de eenrichtingswegen.

Flight Forum heeft een zeer goede openbaar vervoerverbinding. Er zijn twee bushaltes op Flight Forum. Hier rijden HOV-bussen met een frequentie van zes bussen per uur tussen het Centraal Station Eindhoven en Eindhoven Airport. Voor langzaam verkeer liggen er trottoirs langs de hoofdwegen en op het kantorencluster. Op de bedrijvenileiden zijn geen voorzieningen voor voetgangers. Langs de hoofdweg ligt aan één kant een vrijliggend fietspad. Langs de perifere wegen rondom de eilanden zijn geen fietspaden.

Wat betreft het aantal verbindingen met verschillende modaliteiten scoort Flight Forum het best van de vier bedrijventerreinen op bereikbaarheid. Gezien de problemen met de ontsluiting van het bedrijventerrein scoort Flight Forum juist het laagst, omdat hier de meeste problemen zijn.

Parkeermogelijkheden

Over de vraag of er voldoende parkeermogelijkheden zijn op Flight Forum zijn de respondenten verdeeld. Ongeveer 27% van hen zegt van wel, terwijl eenzelfde aantal ondervraagden juist vinden van niet. De overige 45% is neutraal. Tijdens de observatie viel op dat met name op het kantorenclusters de meeste parkeerplaatsen vol waren. Op de bedrijvenclusters was dit niet het geval; hier was nog veel parkeerruimte vrij.

De parkeerplaatsen zijn gedeeltelijk gesitueerd in de openbare ruimte, aan de voorkant van de gebouwen langs de rondwegen om de eilanden. Een ander deel ligt in parkeerkelders onder de gebouwen en in een parkeergarage, die gedeeltelijk onder de HOV-weg ligt. De meerderheid van de ondervraagden, ongeveer 73%, geeft aan parkeervoorzieningen te delen met andere bedrijven. Hiermee heeft Flight Forum van de onderzochte bedrijventerreinen de meeste gedeelde parkeerruimte. Over het algemeen scoort het bedrijventerrein iets hoger dan het gemiddelde voor dit aspect.

Groen

Het groen op Flight Forum is vrijwel volledig gesitueerd in de openbare ruimte. Dit moet ook wel, aangezien de bedrijfskavels bijna helemaal bebouwd zijn. Ongeveer 45% van de respondenten vindt dat er voldoende groen is op het bedrijventerrein, 27% vindt het te weinig en de overige 27% is neutraal. Over het algemeen is het groen goed onderhouden. Op het centrale plein op het kantorencluster staat wel veel onkruid tussen het groen. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen scoort Flight Forum qua groen ongeveer rond het gemiddelde.

Verder is er vooral op het kantorencluster veel ruimte voor ontspanning. Hier is een groot plein met tafeltjes en stoelen, en ook tussen de gebouwen staan enkele zitmogelijkheden. Op de bedrijvencusters zijn deze voorzieningen er niet. 45% van de respondenten vindt dat er onvoldoende ruimte is om te ontspannen op Flight Forum. Uit enkele gesprekken met werknemers bleek dat er behoefte was aan een bar of iets dergelijks op het bedrijventerrein. Flight Forum heeft van de vier bedrijventerreinen de meeste voorzieningen voor ontspanning, en de respondenten zijn op dit terrein ook het meest tevreden hierover. Toch is er nog steeds een groot aandeel (45%) hier niet tevreden over.

Samenhang

Elk eiland op Flight Forum heeft een eigen stijl wat betreft de gebouwen die er staan. Het kantorencluster bestaat uit hoge, strakke gebouwen, die voornamelijk van baksteen zijn gemaakt. Eén kantoorgebouw is helemaal van glas. De gebouwen op de bedrijvencusters zijn voornamelijk gemaakt van plaatmateriaal, gecombineerd met glas. Op één bedrijvencuster is vooral gebruik gemaakt van baksteen. De meerderheid van de respondenten, ongeveer 64%, vindt dat de gebouwen bij elkaar passen. 18% van de ondervraagden vindt echter dat de gebouwen niet bij elkaar passen.

De gebouwen op de bedrijvencusters liggen bijna allemaal aaneengeschaakt op dezelfde rooilijn. Ook de kantoorgebouwen liggen op dezelfde lijn. De rooilijnen hier lopen rond, omdat de eilanden ronde vormen hebben.

In de openbare ruimte is een grote mate van samenhang te herkennen. Het straatmeubilair heeft over het hele terrein dezelfde stijl. De tafels, stoelen, prullenbakken, bushokjes etc. zijn gemaakt van strak roestvrij staal. Ook het groen vertoont samenhang. Langs de hoofdwegen en in de ruimten tussen de eilanden staan vooral bomen en struiken, en op de pleinen op het kantorencluster staat één bepaald soort struik. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen scoort Flight Forum het hoogst op samenhang. Een verklaring hiervoor kan zijn dat dit bedrijventerrein door middel van gebiedsontwikkeling tot stand is gekomen. Dit in tegenstelling tot de andere, kavelsgewijs ontwikkelde bedrijventerreinen.

Aansluiting bij omgeving

De overgang tussen Flight Forum en het omliggend gebied bestaat vooral uit groenstroken. Vooral tussen het bedrijventerrein en de Vinex-wijk Meerhoven in het zuiden ligt een breed groen gebied. In het noorden en westen sluit Flight Forum aan op de bedrijven van Eindhoven Airport. 45% van de respondenten vindt de overgang niet te abrupt, 27% is neutraal en de overige 27% vindt de overgang wel te abrupt. Ten opzichte van de andere bedrijventerreinen scoort Flight Forum hiermee iets onder het gemiddelde, maar de verschillen zijn niet groot.

Onderhoud

De gebouwen op Flight Forum zijn goed onderhouden. 73% van de respondenten geeft dit aan en ook tijdens de observatie kwam dit naar voren. Geen enkele ondervraagde vindt het onderhoud van de gebouwen slecht. De openbare ruimte is over het algemeen ook goed onderhouden. Alleen het onderhoud van het centrale plein op het kantorencluster liet te wensen over: hier stond redelijk wat onkruid en ook lag er veel zwerfvuil. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen is het onderhoud van Flight Forum gemiddeld.

Flight Forum wordt door de meerderheid van de ondervraagden, 45% van hen, niet lelijk gevonden. 27% van de respondenten is neutraal en eveneens 27% vindt het terrein wel lelijk. In vergelijking met de andere bedrijventerreinen is er een relatief groot percentage van de respondenten die het terrein lelijk vindt. De meerderheid van de ondernemers en werknemers op Flight Forum vindt het bedrijventerrein niet logisch ingedeeld. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de ontsluitingsproblemen die het terrein kent, vooral tijdens de drukke spits, en het feit dat alle wegen eenrichtingsweg zijn. Voor mensen die het terrein niet kennen, kan dit laatste verwarrend werken.

4.5 Scorekaart

In figuur 7 is de scorekaart te zien aan de hand waarvan de ruimtelijke kwaliteit van de vier bedrijventerreinen wordt vergeleken. Voor elk van de aspecten is bekeken wanneer ze het gunstigst zijn voor de ruimtelijke kwaliteit. Bij leegstand is bijvoorbeeld zo min mogelijk leegstand het gunstigst voor de kwaliteit, terwijl bij de aansluiting bij de omgeving juist een zo geleidelijk mogelijke overgang naar andere functies het beste is voor de kwaliteit. Een groen vakje betekent dat het bedrijventerrein het hoogst heeft gescoord op dat aspect van ruimtelijke kwaliteit; een rood vakje betekent dat het terrein op dat aspect het laagst heeft gescoord. Als twee bedrijventerreinen ongeveer even hoog scoorden op een aspect, hebben ze allebei twee kleuren gekregen in de scorekaart.

De scorekaart geeft geen informatie over de absolute waarde van de ruimtelijke kwaliteit; alleen de ruimtelijke kwaliteit ten opzichte van de andere bedrijventerreinen is weergegeven. De scorekaart zegt ook niets over de grootte van het verschil in de scores tussen de bedrijventerreinen. Bij het aspect 'aansluiting bij omgeving' zit er bijvoorbeeld heel weinig verschil tussen de vier bedrijventerreinen, terwijl bij 'ontsluitingsproblemen' de onderlinge verschillen tussen de terreinen zeer groot zijn.

In paragraaf 5.2 zullen de vier bedrijventerreinen worden vergeleken op de ruimtelijke kwaliteit en wordt de kwaliteit gerelateerd aan de ontwikkelingsstrategie.

	Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan	Bijsterhuizen	Geloërveld	Flight Forum
Leegstand				
Uitbreidings- mogelijkheden				
Gebruik openbare ruimte				
Aantal verbindingen				
Onsluitings- problemen				
Parkeer- mogelijkheden				
Groen				
Samenhang				
Aansluiting bij omgeving				
Onderhoud				

Legenda

	Hoogste kwaliteit
	Boven gemiddelde kwaliteit
	Onder gemiddelde kwaliteit
	Laagste kwaliteit

Figuur 7: Scorekaart ruimtelijke kwaliteit

5. Analyse

5.1 De invloed van de ontwikkelingsstrategie op de mechanismen

In het theoretisch kader zijn een vijftal mechanismen besproken die samenhangen met de ontwikkelingsstrategieën actief grondbeleid en publiek private samenwerking. Dit zijn de grondprijs, ruimtegebruik, kavelsgewijze ontwikkeling, ontwerpkeuze en beheer. Over de werking van deze mechanismen bij de beide ontwikkelingsstrategieën zijn een aantal hypothesen opgesteld aan de hand van de bestaande literatuur. In deze paragraaf zullen die hypothesen getoetst worden. Dit gebeurt aan de hand van een viertal interviews die zijn afgenomen met vier ambtenaren die vanuit hun gemeente betrokken zijn of zijn geweest bij de ontwikkeling van de vier bedrijventerreinen die zijn onderzocht. Deze paragraaf zal dus een antwoord geven op het eerste deel van de hoofdvraag: *In hoeverre bestaat er een relatie tussen de ontwikkelingsstrategieën actief grondbeleid en publiek private samenwerking en de mechanismen?*

Grondprijs

De verwachtingen in het theoretisch kader waren dat de grondprijs hoger zou liggen bij bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van publiek private samenwerking. Dit zou komen omdat bij actief grondbeleid de gemeente de grondprijs laag houdt om bedrijven te trekken (Louw et al., 2009). Bij PPS zou, door de betrokkenheid van private partijen, een meer marktconforme grondprijs gevraagd worden (Van Dinteren, 2008).

Hieronder worden de grondprijzen op de vier bedrijventerreinen vergeleken met de grondprijzen in de omliggende regio. Hieruit blijkt dat de bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van actief grondbeleid een grondprijs hebben die ongeveer gemiddeld is voor hun regio. Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan heeft een prijs per vierkante meter die aan de onderkant van de markt zit. De grondprijs is wel de hoogste in de gemeente Peel en Maas, maar het is ook het meest hoogwaardige bedrijventerrein in die gemeente (IBIS, 2011). De prijs van een vierkante meter grond op Bijsterhuizen ligt net iets boven het regionale gemiddelde. Hier draagt de hoogwaardige uitstraling van het terrein bij aan het prijsniveau (H. Bouman, persoonlijke communicatie, 23 mei 2012).

De twee bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van PPS zijn verschillend geprijsd ten opzichte van het regionale gemiddelde. Geloërveld heeft een prijsniveau dat het gemiddelde is van de regio Venlo. Zowel de gemeente als de private partij, aannemersbedrijf Van Nieuwenhuizen-Jongen, hadden er belang bij dat de grond werd verkocht, en wilden dus niet uit de pas gaan lopen met hun grondprijzen (J. Cremers, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012). De prijs van een vierkante meter grond op Flight Forum ligt echter aan de bovenkant van de markt. Er is geen groot verschil met de gemiddelde grondprijs, aangezien het bedrijventerrein wel aantrekkelijk wil blijven voor kopers (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012).

Bij beide ontwikkelingsstrategieën bestaan er geen grote verschillen tussen de grondprijs op het bedrijventerrein en het regionale gemiddelde. De reden hiervoor is dat de betrokken actoren geen grondprijs willen hanteren die veel hoger is dan het regionale gemiddelde, omdat ze vrezen dat kopers voor de grond dan weg zullen blijven (J. Cremers, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012; P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012). De hypothese dat de grondprijs hoger zou zijn op bedrijventerreinen met PPS gaat voor de vier onderzochte bedrijventerreinen dus niet op.

Ruimtegebruik

Op bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van actief grondbeleid wordt de grond naar verwachting niet zo intensief gebruikt dan op bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van PPS. Dit zou te maken hebben met de lagere grondprijs. Hierdoor zijn bedrijven minder snel geneigd om in etages te bouwen en kopen ze hun perceel op de groei (Louw et al., 2009; Van Steenwijk, 2010). Bij PPS wordt de grond intensiever gebruikt door de hogere

grondprijs en doordat actoren vaker afspraken maken om ruimte te delen (Van Steenwijk, 2010).

Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan heeft een bebouwingspercentage van ongeveer 50%. De meeste gebouwen bestaan uit één of twee verdiepingen. Het ruimtegebruik op dit bedrijventerrein is dus tamelijk extensief. Enkele bedrijven op het terrein hebben mogelijkheden om hun bedrijf uit te breiden. Dit kan bijvoorbeeld op de drie grote lege kavels die op het bedrijvenpark liggen. Het bebouwingspercentage op Bijsterhuizen ligt wat hoger; hier is gemiddeld 60 tot 70% van een kavel bebouwd. De meeste gebouwen bestaan uit twee verdiepingen; gebouwen van één en van drie etages komen ook regelmatig voor. Het ruimtegebruik op Bijsterhuizen is redelijk intensief. Vanuit de gemeenschappelijke regeling is aandacht besteed aan intensief ruimtegebruik (H. Bouman, persoonlijke communicatie, 23 mei 2012). Ook op dit bedrijventerrein zijn er enkele bedrijven met mogelijkheden tot uitbreiding. Bij sommige gebouwen ligt nog veel ruimte leeg en er zijn nog vier lege kavels op het terrein.

Het bebouwingspercentage van Geloërveld ligt rond de 50 à 60%, met gebouwen die meestal bestaan uit één of twee verdiepingen. Het ruimtegebruik hier is dus tamelijk extensief, hoewel het iets intensiever is dan op Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan. Op Geloërveld liggen de minste lege kavels, dit zijn er drie, waaronder één grote. Op Flight Forum wordt slechts 45% van de ruimte gebruikt voor bebouwing. Deze ruimte wordt echter wel zeer intensief gebruikt. De kavels zijn gemiddeld voor 90% bebouwd, en vooral op het kantorencluster zijn de gebouwen hoog, tot wel elf verdiepingen. Hierdoor kan op dit bedrijventerrein wel gesproken worden van intensief ruimtegebruik. Er zijn wel tamelijk veel kavels die nog niet zijn verkocht, vooral op het kantoreneiland, waar vijf kavels braak liggen. Op één van de bedrijvenclusters ligt een groot perceel leeg. Op allebei de bedrijventerreinen hebben enkele bedrijven de mogelijkheid tot uitbreiding.

Bij beide ontwikkelingsstrategieën komt zowel extensief als intensief ruimtegebruik voor. Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan (actief grondbeleid) en Geloërveld (PPS) hebben een extensief ruimtegebruik, en op Bijsterhuizen (actief grondbeleid) en Flight Forum (PPS) wordt de ruimte (redelijk) intensief gebruikt. Gemiddeld genomen zijn er geen significante verschillen in de intensiteit van het ruimtegebruik tussen de twee ontwikkelingsstrategieën. Ook de hypothese dat de ruimte bij publiek private samenwerking efficiënter wordt gebruikt, gaat voor de vier onderzochte bedrijventerreinen niet op. Een verklaring hiervoor kan gezocht worden in de grondprijs. Volgens de hypothese zou het intensievere ruimtegebruik op PPS-terreinen toegeschreven kunnen worden aan de hogere grondprijs (Van Steenwijk, 2010). Aangezien bij de onderzochte terreinen de grondprijs niet (veel) hoger was dan gemiddeld, zal de ruimte ook niet intensiever worden gebruikt.

Kavelsgewijze ontwikkeling

Kavelsgewijze ontwikkeling is een kenmerk van actief grondbeleid. Hierbij wordt de bouwrijpe grond per kavel verkocht en wordt het vastgoed ontwikkeld door de koper van de kavel (Louw et al., 2009). Bij publiek private samenwerking vindt vaker gebiedsontwikkeling plaats, waarbij het bedrijventerrein als een geheel wordt ontworpen en aangelegd (VROM-raad, 2006).

Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan, Bijsterhuizen en Geloërveld zijn kavelsgewijs ontwikkeld. Dit gebeurde bij alle drie de terreinen op ongeveer dezelfde manier: bouwrijpe grond werd per kavel verkocht. De kopers waren vooral eindgebruikers, die meestal een pand ontwikkelden voor eigen gebruik. De gebouwen werden gerealiseerd door aannemers. Alleen bij Flight Forum ging het iets anders in zijn werk. Voor dit terrein is een visie geschreven over het hele gebied en hoe dat eruit moest komen te zien. Hierdoor is hier wel sprake van gebiedsontwikkeling. De bouwrijpe grond is echter ook kavelsgewijs uitgegeven; in dit geval waren de kopers meestal beleggers (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012).

De twee bedrijventerreinen met actief grondbeleid zijn allebei kavelsgewijs ontwikkeld. In zoverre klopt de hypothese. Kavelsgewijze ontwikkeling vindt echter ook plaats bij publiek private samenwerking, in het geval van Geloërveld. Dit zal niet altijd het

geval zijn, maar het komt dus wel voor. Bij Flight Forum vindt echter wel gebiedsontwikkeling plaats. De hypothese van de VROM-raad (2006), dat bij PPS vaker gebiedsontwikkeling plaatsvindt, gaat voor deze vier terreinen op, maar het is niet zo dat bij PPS altijd gebiedsontwikkeling plaatsvindt.

Ontwerpkeuzes

In het theoretisch kader is verondersteld dat bij publiek private samenwerking vaker ontwerpkeuzes worden gemaakt dan bij actief grondbeleid. Bij actief grondbeleid worden vaak geen ontwerpkeuzes gemaakt, omdat dit ondernemers zou afschrikken (Van Dinteren, 2008; VROM-raad, 2006). Bij PPS worden wel ontwerpkeuzes gemaakt en kwaliteitseisen gesteld, omdat de private partij(en) belang hebben bij een hogere ruimtelijke kwaliteit die hierdoor ontstaat (De Nooijer, 2010).

Voor Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan zijn geen expliciete ontwerpkeuzes gemaakt. Maar er was wel degelijk aandacht voor de architectonische kwaliteit van de gebouwen en hun inpassing in het bedrijventerrein en het omliggende landschap. Als een koper een kavel had gekocht, werd met de gemeente overlegd over de bouwplannen (W. Schers, persoonlijke communicatie, 26 april 2012). In het begin was er een welstandscommissie die bouwaanvragen toetste aan beeldkwaliteitseisen. Toen deze ophield te bestaan werd uitsluitend getoetst aan de stedenbouwkundige eisen in het bestemmingsplan (W. Schers, persoonlijke communicatie, 26 april 2012).

Op Bijsterhuizen zijn wel expliciete ontwerpkeuzes gemaakt, en er is een commissie, de Architectuur Begeleidingscommissie, aangesteld om bouwaanvragen te toetsen. Zij toetst aan de stedenbouwkundige eisen uit het bestemmingsplan en beeldkwaliteitseisen die zijn gesteld aan de gebouwen en de openbare ruimte in de Ruimtelijke Richtlijnen voor Bijsterhuizen. Met name de eisen voor de openbare ruimte zijn zeer streng (Afdeling Stadsontwikkeling gemeente Nijmegen & Gemeenschappelijke Regeling Bijsterhuizen, 2008).

Voor Geloërveld zijn weinig ontwerpkeuzes gemaakt. Dit is opvallend, aangezien de verwachting is dat bij PPS-terreinen juist wel ontwerpkeuzes worden gemaakt. Bij de gemeente Belfeld was er een welstandscommissie, die de architectuur van de gebouwen kritisch bekeek, maar er was geen beeldkwaliteitplan. De bouwaanvragen werden verder getoetst aan het bestemmingsplan, wat veel toeliet. Er waren weinig beperkingen en ondernemers hadden dus veel vrijheid om te bouwen (J. Cremers, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012).

Flight Forum kent de meeste ontwerpkeuzes. Ten eerste is door MVRDV een visie geschreven over de inrichting van het gebied. Vervolgens hebben zij een beeldkwaliteitplan opgesteld, waarin vooral strenge eisen gelden voor de gebouwen op het kantorencluster. Tot slot toetsen zij bouwaanvragen aan dit beeldkwaliteitplan en aan de stedenbouwkundige eisen uit het bestemmingsplan (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012).

Bij alle bedrijventerreinen wordt dus aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit, bij het ene terrein wat meer dan bij het andere. Het is niet zo dat bij actief grondbeleid geen ontwerpkeuzes worden gemaakt en bij PPS per definitie veel meer. Deze hypothese gaat dus niet op voor de vier bedrijventerreinen.

Beheer

Een goed beheer van een bedrijventerrein is nodig om de ruimtelijke kwaliteit op de lange termijn te waarborgen. Bij actief grondbeleid wordt verondersteld dat de aandacht van de gemeente voor een bedrijventerrein afneemt als het eenmaal is ontwikkeld (VROM-raad, 2006). Het beheer is bovendien moeilijk te regelen vanwege het versnipperde grondeigendom (Louw et al., 2009). Bij PPS hebben private partijen belang bij een hoge kwaliteit, en zullen zij er moeite voor doen om die kwaliteit te handhaven (De Nooijer, 2010). Doordat er al samenwerking plaatsvindt tijdens het ontwikkelingsproces is het beheer bovendien makkelijker te organiseren (VROM-raad, 2006).

Op Bijsterhuizen, Geloërveld en Flight Forum is een organisatie actief die zorgt voor parkmanagement. Op Bijsterhuizen wordt dit geregeld via de bedrijvenvereniging, op

Geloërveld via een parkmanagementstichting en op Flight Forum wordt nu ook een stichting opgezet om het parkmanagement te organiseren. Bij Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan wordt het onderhoud van de openbare ruimte op het terrein geregeld door de gemeente Peel en Maas; bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor hun eigen kavel (W. Schers, persoonlijke communicatie, 26 april 2012).

Onder beheer vallen meer zaken dan alleen het onderhoud van de gebouwen en de openbare ruimte: ook de gezamenlijke inkoop van energie en collectieve beveiliging kunnen hieronder verstaan worden. Op Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan worden veiligheidsaspecten afgestemd in het project Keurmerk Veilig Ondernemen (W. Schers, persoonlijke communicatie, 26 april 2012). Op Bijsterhuizen worden collectieve beveiliging en inkoop van energie, groenonderhoud en dergelijke geregeld via de bedrijvenvereniging (Bijsterhuizen, n.d.). Op Geloërveld vindt geen gezamenlijke inkoop van energie of beveiliging plaats. Op Flight Forum worden deze zaken geregeld via het parkmanagement, dat onder andere zorgt voor verlichting en beveiliging en een aanspreekpunt vormt voor ondernemers (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012).

Op alle bedrijventerreinen zijn dus organisaties actief die zich toegelegd hebben op één of meerdere aspecten van het beheer van het terrein. De hypothese dat bij actief grondbeleid de aandacht voor het bedrijventerrein verslapt nadat het is aangelegd, lijkt hier niet op te gaan. Het is moeilijk te zeggen of de aandacht voor het beheer van de PPS-terreinen veroorzaakt wordt doordat private partijen de hoge ruimtelijke kwaliteit willen handhaven. Waarschijnlijk is dit niet het geval. Bij Geloërveld is de B.V. waarin de gemeente Belfeld en aannemersbedrijf Van Nieuwenhuizen-Jongen samenwerkten inmiddels opgeheven (J. Cremers, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012). Voor zover bekend bemoeit Van Nieuwenhuizen-Jongen zich nu niet met het beheer van Geloërveld. Dit is voor hun ook niet nodig, aangezien ze geen grond of gebouwen meer in eigendom hebben op het bedrijventerrein. Ook bij Flight Forum is het de bedoeling dat de C.V. waarin de gemeente Eindhoven en Schiphol Real Estate samenwerken opgeheven gaat worden als het bedrijventerrein helemaal is ontwikkeld (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012). Voor het beheer wordt dan een parkmanagementstichting opgericht.

Het merendeel van de hypothesen die in het theoretisch kader zijn geformuleerd, bleek niet op te gaan voor de vier onderzochte bedrijventerreinen. Alleen de hypothese over kavelsgewijze ontwikkeling en gebiedsontwikkeling klopte gedeeltelijk met de bevindingen op de terreinen.

5.2 De mogelijke invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit

In het projectkader en het theoretisch kader is de verwachting geschetst dat de ruimtelijke kwaliteit hoger zou zijn op bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van publiek private samenwerking. In deze paragraaf wordt bekeken of dit het geval is voor de vier onderzochte bedrijventerreinen.

De verwachtingen van publiek private samenwerking zijn als volgt. Doordat marktpartijen worden betrokken bij het ontwikkelingsproces, verschuift de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling en het beheer van bedrijventerreinen naar de private sector. Hierdoor zijn er private partijen die baat hebben bij een hoge ruimtelijke kwaliteit (De Nooijer, 2010). Bovendien hebben marktpartijen meer kennis van de marktvraag en zullen ze niet meer terreinen gaan ontwikkelen dan er vraag naar is. Hierdoor zal het aanbod aan bedrijventerreinen beter aansluiten op de vraag (VROM-raad, 2006). Volgens de Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (2009) komt er bij PPS meer gebiedsontwikkeling voor, wat een gunstige invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit.

Hieronder zal de ruimtelijke kwaliteit van de vier onderzochte bedrijventerreinen per aspect vergeleken worden. Daarna zal een antwoord worden gegeven op het tweede deel van de hoofdvraag van dit onderzoek: *In hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de*

ontwikkelingsstrategie en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen? Het antwoord op deze onderzoeksvraag zal gegeven worden in de vorm van een hypothese. Doordat er slechts vier bedrijventerreinen zijn onderzocht, kunnen geen algemeen geldende conclusies worden afleid. Uit de onderstaande analyse zal ook duidelijk worden of de verwachtingen over de invloed van PPS op de ruimtelijke kwaliteit kloppen. In de scorekaart in paragraaf 4.5 is de vergelijking van de ruimtelijke kwaliteit van de vier bedrijventerreinen schematisch weergegeven.

Op geen van de vier bedrijventerreinen was er sprake van een grote hoeveelheid leegstand. Er zijn ook geen grote verschillen tussen de structurele leegstandspercentages van de terreinen met actief grondbeleid en PPS.

Ook wat betreft het hebben van uitbreidingsmogelijkheden waren er geen grote verschillen tussen actief grondbeleid en PPS. Ondernemers op Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan hebben de meeste uitbreidingsmogelijkheden, vooral omdat hier de ruimte extensief wordt gebruikt en een aantal kavels leeg liggen. Op Flight Forum ligt ook een groot aantal kavels braak; het percentage van 26% is het hoogst van de vier terreinen. Dit hoge percentage is voornamelijk te wijten aan de slechte kantorenmarkt. Hierdoor zijn een aantal kavels op het kantorencluster nog niet verkocht (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012). Bijsterhuizen is redelijk intensief bebouwd, met een bebouwingspercentage van 60 tot 70%. Vanuit de gemeenschappelijke regeling is aandacht besteed aan efficiënt en intensief gebruik van de ruimte. Dit heeft vooral te maken met de achtergrond van Nijmegen als een stad met een gering grondoppervlak voor uitbreidingen, waardoor de gemeente Nijmegen van oudsher gewend is om efficiënt om te gaan met de ruimte die ze heeft (H. Bouman, persoonlijke communicatie, 23 mei 2012). Wel zijn er ook op Bijsterhuizen uitbreidingsmogelijkheden voor enkele bedrijven.

Oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte vond over het algemeen weinig plaats op de bedrijventerreinen. Hierin zijn ook geen significante verschillen tussen actief grondbeleid en publiek private samenwerking.

Er zijn wel grote verschillen te zien in de bereikbaarheid van de vier bedrijventerreinen. Wat vooral opvalt is dat Geloërveld de minste verbindingen heeft met verschillende vervoermiddelen en dat er geen voorzieningen voor langzaam verkeer zijn, maar dat de enquêterespondenten hier aangeven dat er geen problemen zijn met de ontsluiting van het terrein. Daartegenover staat dat Flight Forum en Bijsterhuizen juist veel verbindingen hebben met verschillende modaliteiten, maar dat hier wel veel problemen zijn met de ontsluiting. De oorzaak hiervoor kan gezocht worden in het aantal toegangswegen. Geloërveld is met een bruto-oppervlak van 27 hectare een relatief klein bedrijventerrein, maar heeft wel drie toegangswegen. Flight Forum heeft slechts één toegangsweg voor 65 hectare bedrijventerrein, en Bijsterhuizen heeft voor een terrein van 260 hectare bruto slechts twee toegangswegen. De respondenten op Bijsterhuizen en Flight Forum geven ook aan dat dit kleine aantal toegangswegen voor problemen zorgt, vooral tijdens de spitsuren.

De parkeervoorzieningen waren op de twee PPS-terreinen net iets beter dan op de bedrijventerreinen met actief grondbeleid, maar het verschil is niet groot. Verwacht werd dat bij publiek private samenwerking actoren vaker afspraken maken om ruimte gezamenlijk te gebruiken, bijvoorbeeld bij een gezamenlijke parkeerplaats (Van Steenwijk, 2010). Deze hypothese gaat voor de vier onderzochte bedrijventerreinen niet op. Op Flight Forum zijn weliswaar veel meer gemeenschappelijke parkeerplaatsen dan gemiddeld op de vier terreinen, maar op het andere PPS-terrein, Geloërveld, zijn er veel minder dan gemiddeld.

Op alle vier de bedrijventerreinen is veel groen te vinden. Bijsterhuizen heeft het meeste groen; hier is ook het meeste aandacht aan het groen besteed: in de Ruimtelijke Richtlijnen is aangegeven welk groen er moest komen en hoe het gesitueerd moest worden op het terrein (Afdeling Stadsontwikkeling gemeente Nijmegen & Gemeenschappelijke Regeling Bijsterhuizen, 2008). Verder valt op dat er op de meeste bedrijventerreinen geen voorzieningen zijn om te ontspannen, alleen op Flight Forum staan tafeltjes en stoelen in de openbare ruimte. Op dit bedrijventerrein zijn de respondenten dan ook het meest tevreden

over de ontspanningsmogelijkheden, hoewel nog steeds bijna de helft van de ondervraagden aangeeft dit niet voldoende te vinden.

De samenhang in de gebouwen en de openbare ruimte is op de bedrijventerreinen met PPS gemiddeld genomen beter dan op de terreinen met actief grondbeleid. Dit komt vooral doordat de samenhang op Flight Forum zeer hoog is. Een verklaring hiervoor ligt in het feit dat bij Flight Forum gebiedsontwikkeling heeft plaatsgevonden. Het terrein is ontwikkeld vanuit een visie voor het hele gebied en vanuit die visie zijn ook de ontwerpeisen voor de gebouwen vastgesteld (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012).

Bij de aansluiting van de bedrijventerrein op hun omgeving waren vrijwel geen verschillen te zien tussen de terreinen. Over het algemeen werden ze redelijk positief beoordeeld door de respondenten en tijdens de observatie zagen ze er allemaal groen uit.

Alle vier de bedrijventerreinen zijn goed onderhouden. Opvallend is dat Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan als beste werd beoordeeld, terwijl op dit terrein geen organisatie actief is die het onderhoud regelt. Op de andere bedrijventerreinen is dit wel het geval, daar wordt het onderhoud geregeld via een parkmanagementorganisatie. Op Geloërveld is een gedeelte van het terrein minder goed onderhouden: hier staat meer onkruid, ligt wat rommel en zijn de gebouwen in minder goede staat. Hierdoor heeft dit terrein de laagste score voor onderhoud. De rest van het bedrijventerrein is echter wel zeer goed onderhouden.

Over het algemeen bekeken zijn er geen significante verschillen in de ruimtelijke kwaliteit tussen de bedrijventerreinen met actief grondbeleid en PPS. Per aspect waren er soms wel kleine verschillen, maar dit alles bij elkaar genomen komt de ruimtelijke kwaliteit van de vier bedrijventerreinen redelijk overeen. De verwachting dat de ruimtelijke kwaliteit hoger zou zijn op bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van publiek private samenwerking blijkt in het geval van de vier onderzochte casussen dus niet op te gaan. Alle vier de bedrijventerreinen hebben over het algemeen een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Toch gaat het te ver om hier te beweren dat de ontwikkelingsstrategie van een bedrijventerrein geen verschil uitmaakt voor de ruimtelijke kwaliteit. De bedrijventerreinen die zijn onderzocht, waren elk van een hoogwaardig type. Dit komt omdat PPS-terreinen over het algemeen wat hoogwaardiger zijn. De bijpassende terreinen met actief grondbeleid moesten dus ook van een hoogwaardig type zijn om de bedrijventerrein onderling goed vergelijkbaar te houden. Bij dit type terreinen wordt over het algemeen meer aandacht besteed aan een goede ruimtelijke kwaliteit (Van Dinteren, 2010).

Bij alle vier de bedrijventerreinen is aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit. Die aandacht heeft geleid tot een hoge kwaliteit, ongeacht de ontwikkelingsstrategie. Bedrijventerreinen waarbij de aandacht voor kwaliteit minder is, zoals zware industrieterreinen, zijn niet meegenomen in dit onderzoek. Deze terreinen zullen ook minder snel ontwikkeld worden door middel van publiek private samenwerking, omdat ze niet interessant zijn voor marktpartijen; op hoogwaardigere terreinen is immers meer winst te behalen (Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen, 2009).

Het antwoord op het tweede deel van de hoofdvraag, *in hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de ontwikkelingsstrategie en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?* wordt gegeven in de vorm van de onderstaande hypothese: Indien er aandacht wordt besteed aan een hoge ruimtelijke kwaliteit en inspanningen worden verricht om deze te bereiken, maakt het voor de ruimtelijke kwaliteit niet uit of een bedrijventerrein wordt ontwikkeld door middel van actief grondbeleid of publiek private samenwerking.

5.3 De mogelijke invloed van de mechanismen op de ruimtelijke kwaliteit

De vijf mechanismen die zijn besproken in het theoretisch kader hebben mogelijk invloed op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. In deze paragraaf zal een eerste aanzet gedaan worden om uit te zoeken of deze invloed er werkelijk is. Dit gebeurt aan de hand van de vijfde deelvraag van dit onderzoek: *In hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?*

Om antwoord te geven op deze vraag, is aan de enquêterespondenten voor elk mechanisme de vraag voorgelegd in welke mate deze invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein. Omdat dit de enige bron van informatie is die voor dit deel van het onderzoek is gebruikt, ligt de betrouwbaarheid van dit gedeelte laag.

Grondprijs

In het theoretisch kader werd verondersteld dat een hogere grondprijs bij zal dragen aan een intensiever gebruik van de ruimte (Van Steenwijk, 2010). Op deze manier leidt een hogere grondprijs tot een hogere ruimtelijke kwaliteit. Aan de ondernemers en werknemers op de bedrijventerreinen is gevraagd of zij denken dat dit inderdaad het geval is. Met name de ondernemers zijn de mensen die een kavel kopen op een bedrijventerrein en deze gaan bebouwen. Hierdoor is hun mening over de invloed van de grondprijs op de intensiteit van het ruimtegebruik zeer relevant. Ongeveer 15% van de respondenten is het helemaal niet eens met de stelling dat een hogere grondprijs leidt tot een efficiënter gebruik van de ruimte. 40% van de respondenten is het niet eens met deze stelling; 23% is neutraal, 16% is het ermee eens en 6% is het helemaal met de stelling eens. De meerderheid van de ondervraagden denkt dus dat een stijging van de grondprijs geen invloed heeft op de intensiteit van het ruimtegebruik. Er is aanvullend onderzoek nodig om te bepalen of dit werkelijk zo is.

Ruimtegebruik

Aan de respondenten is ook gevraagd of ze denken dat een grote hoeveelheid lege of ongebruikte ruimte de ruimtelijke kwaliteit beïnvloedt. 5% van de ondervraagden denkt dat die invloed zeer sterk is. Volgens 40% van de respondenten is de invloed van lege ruimte sterk, volgens 35% matig, volgens 6% zwak en volgens 2% van ondervraagden heeft lege ruimte helemaal geen invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Het gebruik van de ruimte, en met name het niet gebruiken van de ruimte, heeft waarschijnlijk een bepaalde mate van invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Wat deze invloed precies inhoudt en hoe groot die is, zal door middel van vervolgonderzoek uitgezocht kunnen worden.

Kavelsgewijze ontwikkeling

De Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (2009) verwacht dat gebiedsontwikkeling leidt tot meer samenhang in de gebouwen en de openbare ruimte op een bedrijventerrein en hierdoor een positieve invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit.

Aan de respondenten is de vraag voorgelegd in welke mate gebiedsontwikkeling invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein. Volgens 6% van de respondenten heeft gebiedsontwikkeling een zeer sterke invloed op de ruimtelijke kwaliteit; 48% denkt dat deze invloed sterk is, 33% denkt matig, 2% denkt zwak, en slechts 1% denkt dat gebiedsontwikkeling helemaal geen invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit. De respondenten is ook gevraagd hoe sterk de invloed is van een kavelsgewijze ontwikkeling van een bedrijventerrein op de ruimtelijke kwaliteit. 4% van hen denkt dat de invloed van een kavelsgewijze ontwikkeling zeer sterk is, 41% denkt sterk, 39% denkt matig, 7% denkt zwak en 1% denkt dat het geen invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit.

Kavelsgewijze ontwikkeling heeft volgens de ondervraagden dus een iets minder sterke invloed op de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein dan gebiedsontwikkeling. Op het enige bedrijventerrein dat is ontwikkeld door middel van gebiedsontwikkeling, Flight Forum, denken de respondenten dat de invloed van gebiedsontwikkeling en kavelsgewijze ontwikkeling iets sterker is dan het gemiddelde van de respondenten. Om te bepalen op

welke manier kavelsgewijze ontwikkeling en gebiedsontwikkeling de ruimtelijke kwaliteit beïnvloeden is vervolgonderzoek nodig.

Ontwerpkeuze

In het theoretisch kader wordt verondersteld dat ontwerpkeuzes leiden tot een hogere ruimtelijke kwaliteit (De Nooijer, 2010). Aan de respondenten is de vraag is voorgelegd in welke mate ontwerpkeuzes de kwaliteit op de bedrijventerreinen beïnvloeden. 5% van de ondervraagden denkt dat ontwerpkeuzes een zeer sterke invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit; volgens 34% is dit een sterke invloed; volgens 39% is deze invloed matig, volgens 7% is deze zwak en volgens 1% van de ondervraagden hebben ontwerpkeuzes helemaal geen invloed op de ruimtelijke kwaliteit. De meeste mensen denken dat ontwerpkeuzes een matige tot sterke invloed hebben. Dit komt ook ongeveer naar voren uit de interviews die zijn gehouden onder betrokken gemeenteambtenaren. Bij Bijsterhuizen en Flight Forum hebben de ontwerpkeuzes geleid tot een hogere ruimtelijke kwaliteit (H. Bouman, persoonlijke communicatie, 23 mei 2012; P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012). Bij J.F. Kennedylaan en Geloërveld hebben ze wel invloed gehad, maar is het niet dé reden voor een hoge kwaliteit (W. Schers, persoonlijke communicatie, 26 april 2012; J. Cremers, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012). Er is verder onderzoek nodig om de precieze invloed van ontwerpkeuzes op de ruimtelijke kwaliteit te bepalen. Dit kan onder andere door te bekijken wat de gevolgen zijn voor de ruimtelijke kwaliteit als er geen ontwerpkeuzes zijn gemaakt en er geen welstandscommissie is die de bouwaanvragen toetst.

Beheer

Een goed beheer van een bedrijventerrein leidt er naar verwachting toe dat de ruimtelijke kwaliteit van het terrein op de lange termijn gewaarborgd is (Van Dinteren, 2008). De meest genoemde manier om het beheer van een bedrijventerrein te organiseren is via een beheersorganisatie, zoals een parkmanagementorganisatie (Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen, 2009; VROM-raad, 2006).

Aan de respondenten is gevraagd welke invloed zij denken dat de aanwezigheid van een beheersorganisatie voor het onderhoud van het bedrijventerrein heeft op de ruimtelijke kwaliteit. 20% van de ondervraagden denkt dat een beheersorganisatie de kwaliteit in zeer sterke mate beïnvloedt. 49% denkt dat deze invloed sterk is; 27% denkt matig en 1% denkt zwak. Eveneens 1% van de ondervraagden denkt dat een beheersorganisatie geen invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit. De respondenten zijn het er dus redelijk over eens dat het verschil uitmaakt voor de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein als het beheer en onderhoud goed is georganiseerd.

Uit het interview met Herman Bouman blijkt dat de bedrijvenvereniging op Bijsterhuizen een belangrijke rol vervult in het in stand houden van de ruimtelijke kwaliteit op het bedrijventerrein (H. Bouman, persoonlijke communicatie, 23 mei 2012). Vanuit deze organisatie worden allerlei beheertaken geregeld, zoals beveiliging, collectieve inkoop en groenonderhoud (Bijsterhuizen, n.d.). De heer Bouman onderschrijft dus de resultaten uit de enquête. Ook de relatie tussen het beheer van een bedrijventerrein en ruimtelijke kwaliteit zal verder uitgediept moeten worden door middel van vervolgonderzoek.

In deze paragraaf is de deelvraag *In hoeverre bestaat er een mogelijke relatie tussen de mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen?* gesteld. Uit de enquête blijkt dat alle vijf de mechanismen in meer of minder mate invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Voor sommige mechanismen, zoals ontwerpkeuze en beheer, worden deze bevindingen onderschreven door de interviewrespondenten.

Doordat de meningen van ondernemers en werknemers op de onderzochte bedrijventerreinen de enige informatie is waarop bovenstaand antwoord is gebaseerd, is dit deel van het onderzoek niet erg betrouwbaar. Het is dan ook alleen bruikbaar als een eerste aanzet voor vervolgonderzoek. In dit vervolgonderzoek kan bijvoorbeeld de invloed van de mechanismen op ruimtelijke kwaliteit op meerdere bedrijventerreinen worden onderzocht. Of

er kan juist meer in de diepte gekeken worden, dat per mechanisme wordt onderzocht op welke aspecten van ruimtelijke kwaliteit deze invloed heeft en waarom.

6. Conclusies

In dit hoofdstuk zullen eerst de bevindingen uit hoofdstuk 5 nog eens kort op een rijtje worden gezet en worden hier conclusies over getrokken. Vervolgens worden aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek. Tot slot zal een reflectie worden gegeven van het onderzoek.

6.1 Conclusies

In het eerste deel van dit onderzoek is de invloed van de ontwikkelingstrategieën actief grondbeleid en PPS op een vijftal mechanismen onderzocht. Deze mechanismen zijn grondprijs, ruimtegebruik, kavelsgewijze ontwikkeling, ontwerpkeuzes en beheer. Hierover zijn vanuit de bestaande literatuur een aantal hypothesen opgesteld, die in dit onderzoek zijn getoetst.

Eén van de hypothesen was dat de grondprijs hoger zou liggen op bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van publiek private samenwerking (Louw et al., 2009). Dit bleek echter niet het geval te zijn. De grondprijs op Flight Forum ligt weliswaar boven het regionale gemiddelde, maar is niet extreem veel hoger (P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012). Een verklaring hiervoor is dat de betrokken actoren geen grondprijs willen hanteren die veel hoger is dan het regionale gemiddelde, omdat ze vrezen dat kopers voor de grond dan weg zullen blijven (J. Cremers, persoonlijke communicatie, 2 mei 2012; P. Engelen, persoonlijke communicatie, 31 mei 2012).

Over het ruimtegebruik is de hypothese opgesteld dat deze bij actief grondbeleid minder intensief is dan bij PPS. Dit zou te maken hebben met de hogere grondprijzen bij PPS. Hierdoor zijn ondernemers geneigd de grond intensiever te gebruiken, in plaats van meer grond aan te kopen (Van Steenwijk, 2010). Deze hypothese gaat niet op voor de vier onderzochte bedrijventerreinen. Tussen de terreinen onderling waren grote verschillen in de intensiteit van het ruimtegebruik, maar gemiddeld genomen was er geen significant verschil tussen actief grondbeleid en PPS. Dit heeft er waarschijnlijk mee te maken dat er ook geen verschil was in de grondprijs bij de ontwikkelingsstrategieën. Hierdoor zal de ruimte op de PPS-terreinen dus ook niet intensiever worden gebruikt.

Kavelsgewijze ontwikkeling wordt genoemd als een kenmerk van actief grondbeleid (Louw et al., 2009). Bij publiek private samenwerking zou vaker gebiedsontwikkeling plaatsvinden (VROM-raad, 2006). Op Flight Forum heeft inderdaad gebiedsontwikkeling plaatsgevonden. Geloërveld daarentegen is kavelsgewijs ontwikkeld, net als de twee bedrijventerreinen met actief grondbeleid, Bijsterhuizen en J.F. Kennedylaan. De hypothese van de VROM-raad (2006), dat bij PPS vaker gebiedsontwikkeling plaatsvindt, gaat voor deze vier terreinen op, maar het is niet zo dat bij PPS altijd gebiedsontwikkeling plaatsvindt.

Over ontwerpkeuzes zijn twee hypothesen geformuleerd. De eerste is dat bij actief grondbeleid vaak geen ontwerpkeuzes worden gemaakt, omdat dit ondernemers zou afschrikken (Van Dinteren, 2008; VROM-raad, 2006). De tweede hypothese stelt dat bij PPS wel ontwerpkeuzes worden gemaakt, omdat private partijen meer winst kunnen maken als de ruimtelijke kwaliteit hoger is (De Nooijer, 2010). Bij deze hypothese wordt aangenomen dat de ruimtelijke kwaliteit verbetert door het gebruik van ontwerpkeuzes. De eerste hypothese blijkt onjuist te zijn. Voor Bijsterhuizen zijn expliciete ontwerpkeuzes gemaakt, en ook op de J.F. Kennedylaan is aandacht voor de architectonische kwaliteit van de gebouwen. Voor Geloërveld zijn juist geen expliciete ontwerpkeuzes gemaakt, hoewel er wel aandacht was voor de architectuur van de gebouwen. Bij Flight Forum tot slot zijn wel veel ontwerpkeuzes gemaakt. Bij deze vier bedrijventerreinen is het gemiddeld genomen dus niet zo dat bij PPS meer ontwerpkeuzes zijn gemaakt dan bij actief grondbeleid. Die hypothese gaat dus niet op.

Tot slot is de hypothese geformuleerd dat bij PPS het beheer beter geregeld is dan bij actief grondbeleid. Dit zou ermee te maken hebben dat de organisatie van het beheer

moeilijker is bij actief grondbeleid en dat de gemeentelijke aandacht voor bedrijventerreinen afneemt na de ontwikkeling (Louw et al., 2009, VROM-raad, 2006). Bij PPS hebben private partijen belang bij een hoge kwaliteit, en zullen zij deze proberen te handhaven middels een goed beheer (De Nooijer, 2010). Op alle bedrijventerreinen zijn organisaties actief die zich toegelegd hebben op één of meerdere aspecten van het beheer van het terrein, zoals onderhoud of beveiliging. De hypothese dat bij actief grondbeleid het beheer minder goed geregeld is, gaat voor deze vier bedrijventerreinen niet op.

In het tweede deel van het onderzoek is vervolgens de mogelijke invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit onderzocht. Aan het begin van het onderzoek is de hypothese geformuleerd dat de ruimtelijke kwaliteit hoger zou zijn op bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van PPS. Om deze hypothese te testen, is de ruimtelijke kwaliteit van de vier bedrijventerreinen in kaart gebracht en zijn ze onderling vergeleken aan de hand van de scorekaart in figuur 7 (paragraaf 4.5). De belangrijkste uitkomst van deze vergelijking is dat er geen significante verschillen zijn aangetroffen in de ruimtelijke kwaliteit van de bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van actief grondbeleid en publiek private samenwerking. De verwachting dat de ruimtelijke kwaliteit hoger zou zijn op bedrijventerreinen die zijn ontwikkeld door middel van PPS blijkt in het geval van de vier onderzochte casussen dus niet op te gaan.

Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de onderzochte bedrijventerreinen allen van een hoogwaardig type zijn. Bij dit type terreinen wordt over het algemeen meer aandacht besteed aan een goede ruimtelijke kwaliteit (Van Dinteren, 2010). Die aandacht heeft ertoe geleid dat de bedrijventerrein van een hoge kwaliteit zijn, ongeacht welke ontwikkelingsstrategie is toegepast. Dit is dan ook de hypothese die uiteindelijk is geformuleerd over de invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit: *Indien er aandacht wordt besteed aan een hoge ruimtelijke kwaliteit en inspanningen worden verricht om deze te bereiken, maakt het voor de ruimtelijke kwaliteit niet uit of een bedrijventerrein wordt ontwikkeld door middel van actief grondbeleid of publiek private samenwerking.*

Ten slotte is in het derde deel van dit onderzoek een eerste aanzet gegeven voor onderzoek naar de mogelijke invloed van de vijf mechanismen op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Doordat dit deel van het onderzoek slechts gebaseerd is op de resultaten van de enquête, dus op de meningen van ondernemers en werknemers, is dit deel niet zo betrouwbaar.

Om te beginnen is in het theoretisch kader de verwachting gesteld dat een hogere grondprijs zou leiden tot een hogere ruimtelijke kwaliteit, omdat de ruimte dan intensiever gebruikt zou worden (Van Steenwijk, 2010). De meerderheid van de enquêterespondenten denkt echter dat een stijging van de grondprijs geen invloed heeft op de intensiteit van het ruimtegebruik. Zeker bij deze relatie tussen de grondprijs en de intensiteit van het ruimtegebruik is de mening van de ondernemers zeer relevant: zij zijn immers degenen die een kavel aankopen en deze gaan bebouwen.

Vervolgens is aan de respondenten gevraagd of een extensief gebruik van de ruimte, in de vorm van lege of ongebruikte ruimte, de ruimtelijke kwaliteit op een bedrijventerrein beïnvloedt. Volgens de meerderheid van de respondenten (75%) heeft dit een matige tot sterke invloed.

Ook de invloed van kavelsgewijze ontwikkeling en gebiedsontwikkeling op de ruimtelijke kwaliteit is hier onder de loep genomen. De verwachting van de Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (2009) is dat gebiedsontwikkeling leidt tot een hogere ruimtelijke kwaliteit. Beide manieren van ontwikkelen hebben volgens een meerderheid van de ondervraagden invloed op de ruimtelijke kwaliteit. De invloed van gebiedsontwikkeling is volgens hen iets sterker dan die van kavelsgewijze ontwikkeling.

In het theoretisch kader wordt ook verondersteld dat ontwerpkeuzes leiden tot een hogere ruimtelijke kwaliteit (De Nooijer, 2010). De meerderheid van de respondenten denkt dat ontwerpkeuzes een matige tot sterke invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit. Dit

resultaat wordt onderschreven door de interviews. Op alle bedrijventerreinen hebben ontwerpkeuzes er (mede) voor gezorgd dat de ruimtelijke kwaliteit hoog is.

Tot slot is de enquêterespondenten de vraag voorgelegd of ze denken dat de aanwezigheid van een beheersorganisatie invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit. De respondenten waren het erover eens dat deze invloed heeft; volgens een meerderheid van 69% is deze invloed zelfs sterk tot zeer sterk.

Er is nog veel vervolgonderzoek nodig om te bepalen of de hierboven geschetste invloeden werkelijk bestaan, om te bepalen hoe sterk de invloeden zijn en op welke aspecten van ruimtelijke kwaliteit elk mechanisme vooral invloed heeft.

6.2 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Dit onderzoek is een exploratief onderzoek naar drie verschillende relaties geweest. Ten eerste de invloed van de ontwikkelingstrategie op de mechanismen; ten tweede de mogelijke invloed van de ontwikkelingsstrategie op de ruimtelijke kwaliteit; en ten derde de mogelijke invloed van de mechanismen op de ruimtelijke kwaliteit. Met name bij de laatste twee onderdelen is verder onderzoek nodig om deze invloeden aan te tonen en nader te onderzoeken.

Dit vervolgonderzoek kan verschillende vormen aannemen. Ten eerste kan in de breedte onderzocht worden, waarbij meerdere bedrijventerreinen onder de loep worden genomen. In dit onderzoek zijn slechts vier bedrijventerreinen bekeken, allemaal van een hoogwaardig type en met een hoge ruimtelijke kwaliteit. In eventueel vervolgonderzoek kan naar een groter aantal terreinen worden gekeken, en/of naar terreinen van andere typen, met lagere kwaliteitseisen. Ook verouderde bedrijventerreinen kunnen eventueel interessant zijn om te onderzoeken.

Ten tweede kan een vervolgstudie dieper ingaan op de gevonden invloeden. Dit kan bijvoorbeeld door één mechanisme of één aspect van ruimtelijke kwaliteit te onderzoeken en dieper te bekijken hoe die beïnvloedingsrelaties werken. Ook kan gezocht worden naar verklaring voor de manier waarop bepaalde mechanismen of aspecten worden beïnvloed.

Als duidelijk is geworden hoe de relaties en invloeden werken, kunnen aanbevelingen geformuleerd worden voor beleid, bijvoorbeeld om de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen te verbeteren. Door middel van dit soort onderzoeken kan duidelijk worden op welke mechanismen op welke manier gestuurd kan worden om de ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen te verbeteren.

6.3 Reflectie

Het uitvoeren van een exploratief onderzoek is lastig, vooral door het gebrek aan informatie vooraf. Er was weinig literatuur voorhanden waarin relaties werden gelegd tussen de ontwikkelingsstrategieën, de mechanismen en de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Verder ontbraken eenduidige definities van een paar cruciale begrippen uit dit onderzoek, te weten publiek private samenwerking en ruimtelijke kwaliteit.

Bij de selectie van de casussen waren er ook problemen met de beschikbaarheid van informatie. Er bestaan vrijwel geen openbare documenten over de wijze waarop de te selecteren bedrijventerreinen zijn ontwikkeld. Hierdoor was het lastig om te achterhalen of een terrein is ontwikkeld door middel van actief grondbeleid of PPS. Als gevolg hiervan werden bedrijventerreinen geselecteerd die aanvankelijk zeer geschikt leken voor het onderzoek, maar die na nader vooronderzoek toch op een andere manier ontwikkeld bleken te zijn. Een voorbeeld hiervan is Katsbogten in Tilburg, een vermeend PPS-terrein dat op alle criteria goed aansloot bij de andere bedrijventerreinen. Tijdens een telefonisch gesprek met de gemeente Tilburg bleek de ontwikkeling toch niet via een PPS-constructie te zijn verlopen, en moest op zoek worden gegaan naar een ander geschikt terrein. Dit is meerdere malen voorgevallen, waardoor de selectie van geschikte bedrijventerreinen veel tijd heeft

gekost. Het was sowieso al lastig om geschikte bedrijventerreinen te vinden, gezien het beperkte aantal terreinen dat is ontwikkeld door middel van PPS.

Een laatste probleem dat speelde bij dit onderzoek, was de lage respons bij de enquête op Flight Forum. Zowel bij het face to face afnemen van de enquêtes als via de mail was de respons erg laag. Vaak kwam als enige reactie op de e-mails een antwoord terug dat een bedrijf niet geïnteresseerd was, met het verzoek om het bedrijf uit de maillijst te verwijderen. Bij het face tot face afnemen van de enquêtes waren veel gehoorde reacties “ik ben aan het werk, ik heb nu geen tijd” of “mijn pauze is net voorbij, ik moet nu gaan”. Doordat er bij Flight Forum slechts elf respondenten bereid waren om de enquête in te vullen, zal de betrouwbaarheid hiervan wat lager liggen. Echter, doordat bij het tweede deel van het onderzoek ook gebruik is gemaakt van documentenonderzoek en observaties, en doordat bij het derde onderdeel de meningen van de respondenten op alle vier de bedrijventerreinen zijn meegenomen, is de betrouwbaarheid van het totale onderzoek toch gewaarborgd.

Literatuurlijst

- Afdeling Stadsontwikkeling gemeente Nijmegen & Gemeenschappelijke Regeling Bijsterhuizen. (2008). *Ruimtelijke Richtlijnen Bedrijvenpark Bijsterhuizen*. Wijchen: Gemeenschappelijke Regeling Bijsterhuizen.
- Bijsterhuizen. (n.d.). *Bijsterhuizen bedrijvenvereniging*. Wijchen: Bijsterhuizen.
- Dinteren, J. van. (2008). *Bedrijventerreinen als speelveld*. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen.
- Dinteren, J. van. (2010) *Een oud bedrijventerrein is niet altijd verouderd. Het meten van de kwaliteit op verouderde bedrijventerreinen*. Real Estate Magazine, september 2010
- Dinteren, J. van, Bos, P. & Vuuren, S. van. (2010a). *Kwaliteit en veroudering bedrijventerreinen Noord-Brabant. Eindrapportage*. Nijmegen: Royal Haskoning
- Dinteren, J. van, Bos, P. & Vuuren, S. van. (2010b). *Kwaliteit en veroudering bedrijventerreinen Noord-Brabant. Bijlagenrapport*. Nijmegen: Royal Haskoning
- Donker, M. van den. (2005). *De provincie als regisseur van samenwerking*. Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam.
- ETIN Adviseurs. (2007). *Hoe gaan we om met ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen? 's-Hertogenbosch*: ETIN Adviseurs.
- Flight Forum C.V. (n.d.a). *Flight Forum. Where business takes off. Eindhoven. Plankaart*. Eindhoven: Flight Forum C.V.
- Flight Forum C.V. (n.d.b). *Flight Forum. Where business takes off. Eindhoven*. Eindhoven: Flight Forum C.V.
- Gemeente Belfeld & Van Nieuwenhuizen-Jongen. (1990). *De samenwerkingsovereenkomst bedrijventerrein Geloërveld*. Belfeld: Gemeente Belfeld.
- Gemeente Belfeld & Van Nieuwenhuizen-Jongen. (1995). *Overeenkomst tot voortzetting van de samenwerking inzake de ontwikkeling van het bedrijventerrein Geloërveld*. Belfeld: Gemeente Belfeld.
- Gemeente Peel en Maas. (2009). *Panningen - Bedrijvenpark Kennedylaan fase 2*. Vinddatum 13 april 2012, op <http://www.peelenmaas.nl/index.php?mediumid=7&pagid=24&stukid=2432>
- Google Maps. (n.d.). *[geen titel]*. Vinddatum 5 april 2012, op <http://maps.google.com/>
- Integraal Bedrijventerreinen Informatie Systeem [IBIS]. (2011). *Werklocaties 2011*. Vinddatum 16 februari 2012, op <http://bedrijvenlocaties.nl/Resultaten/Werklocaties+2011/default.aspx>
- Interprovinciaal Overleg [IPO], Vereniging van Nederlandse Gemeenten [VNG] & Interdepartementaal Programma Bedrijventerreinen (2010). *Roadmap naar verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt. Startdocument*. Den Haag: Ministerie van VROM.
- Janssen-Jansen, L., Klijn, E.H. & Opdam, P. (2009). *Ruimtelijke kwaliteit in gebiedsontwikkeling*. Gouda: Habiforum.
- Korzilius, H. (2008). *De kern van survey-onderzoek*. Assen: Van Gorcum.
- Lautenbach, R. (2008). *Spoorzones. Integrale gebiedsontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Limburg Onderneemt. (2006). *Belfeldse bedrijven profiteren van aanleg A73 Zuid*. Vinddatum 10 april 2012, op <http://www.limburgonderneemt.nl/nieuws/?catID=11&newsID=42>
- Locatiemonitor. (n.d.). *Geloërveld De Pannenberg*. Vinddatum 5 april 2012, op <http://www.locatiemonitor.nl/LocationDetails2.aspx?lid=1378>
- Louw, E., Needham, B., Olden, H. & Pen, C.J. (2009). *Planning van bedrijventerreinen*. Den Haag: Sdu Uitgevers.
- MVRDV. (n.d.). *Flight Forum*. Vinddatum 24 mei 2012, op <http://www.mvrdv.nl/#/projects/072flightforum>

- Nederlandse Spoorwegen. (n.d.). *Reisplanner*. Vinddatum 8 juni 2012, op <http://www.ns.nl/reisplanner-v2/index.shtml>
- Nooijer, Y. de. (2010). *Op pad naar de verzakelijking tot duurzame bedrijventerreinen. Meer private betrokkenheid bij de herontwikkeling van bedrijventerreinen om tot duurzame bedrijventerreinen te komen*. Delft: Technische Universiteit Delft.
- Ommen, A. van. (2009). *Risico-allocatie bij gebiedsontwikkeling. Afstudeeronderzoek naar de wijze waarop risico's bij gebiedsontwikkeling, uitgevoerd in publiek private samenwerking, worden gealloceerd*. Enschede: Universiteit Twente
- Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling. (2011). *Gebiedsontwikkeling in een andere realiteit. Wat NU te doen. Handreikingen voor de praktijk*. Delft: TU Delft.
- Segeren, A., Needham, B. & Groen, J. (2005). *De markt doorgrond. Een institutionele analyse van grondmarkten in Nederland*. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Steenwijk, C. van. (2010). *Intensief ruimtegebruik op bedrijventerreinen. Vaststelling van het ruimtegebruik op bedrijventerreinen in de provincie Utrecht*. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen. (2009). *Kansen voor kwaliteit. Een ontwikkelingsstrategie voor bedrijventerreinen*.
- Verschuren, P.J.M. & Doorewaard, J.A.C.M. (2010). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: Boom Lemma uitgevers.
- Vennix, J.A.M. (2009). *Theorie en praktijk van empirisch onderzoek*. Dorchester: Pearson Custom Publishing.
- VROM-raad. (2006). *Werklandschappen. Een regionale strategie voor bedrijventerreinen*. Den Haag: VROM-raad.

Bijlage 1: Interviewguide van het interview met dhr. Willy Schers, Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan

Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan, gemeente Peel en Maas
Interview met dhr. Willy Schers

Inleiding

Toelichting bachelorthesis: onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen die op verschillende manieren zijn ontwikkeld

Doel van het interview: verkrijgen van achtergrondinformatie over de ontwikkeling van Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan.

Grondverwerving

Had de gemeente Helden de grond al (gedeeltelijk) in zijn bezit? Of moest deze verworven worden? Hoe?

Bouwrijp maken van de grond door gemeente?

Werd de bouwrijpe grond verkocht?

Per kavel of als gebied in zijn geheel?

Wie kocht de grond?

Ontwikkeling van het vastgoed

Wie ontwikkelde het vastgoed?

Ontwikkelaar? Ieder bedrijf voor zich, via aannemers?

Zijn er **beleggers** aanwezig op het terrein? Vindt er huur plaats?

Zijn er **ontwerpkeuzes** voor de gebouwen gemaakt vanuit de gemeente? (zoals voorwaarden in bestemmingsplan of beeldkwaliteitplan?)

Wie **beheert** het bedrijventerrein nu?

Gebouwen? Openbare ruimte?

Denkt u dat deze manier van ontwikkelen de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijvenpark heeft beïnvloed? Op welke manier? Positief/negatief?

Bijlage 2: Interviewguide van het interview met dhr. Herman Bouman, Bijsterhuizen

Bijsterhuizen, gemeente Nijmegen
Interview met dhr. Herman Bouman

Inleiding

Toelichting bachelorthesis: onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen die op verschillende manieren zijn ontwikkeld

Doel van het interview: verkrijgen van achtergrondinformatie over de ontwikkeling van Bijsterhuizen.

Samenwerking gemeenten Nijmegen en Wijchen.

Hoe ging dit in zijn werk: Is hiervoor een B.V. opgericht? Hoe zijn de taken / verantwoordelijkheden e.d. verdeeld?

Grondverwerving

Hadden de gemeenten de grond al (gedeeltelijk) in hun bezit? Of moest deze verworven worden? Hoe?

Bouwrijp maken van de grond

Regie van de gemeente?

Werd de bouwrijpe grond verkocht?

Per kavel of als gebied in zijn geheel?

Wie kocht de grond?

Ontwikkeling van het vastgoed

Wie ontwikkelde het vastgoed?

Ontwikkelaar? Ieder bedrijf voor zich, via aannemers?

Zijn er **beleggers** aanwezig op het terrein? Vindt er huur plaats?

Wie **beheert** het bedrijventerrein nu?

Gebouwen? Openbare ruimte?

Denkt u dat deze manier van ontwikkelen de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein heeft beïnvloed? Op welke manier? Positief/negatief?

Bijlage 3: Interviewguide van het interview met dhr. Jos Cremers, Geloërveld

Bedrijventerrein Geloërveld, gemeente Venlo
Interview met dhr. Jos Cremers

Inleiding

Toelichting bachelorthesis: onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen die op verschillende manieren zijn ontwikkeld.

Keuze voor Geloërveld omdat deze niet op de 'gangbare' manier is ontwikkeld.

Doel van het interview: verkrijgen van achtergrondinformatie over de ontwikkeling van Geloërveld.

Samenwerking

Alleen een private partij, of gemeente in samenwerking met private partij? (tegengestelde bronnen)

Risicodragend participeren?

Taakverdeling

Planvorming?

Grondverwerving?

Bouwrijp maken?

Vastgoedontwikkeling?

Ondernemers: huren of kopen?

Zijn er **ontwerpkeuzes** gemaakt voor de gebouwen en openbare ruimte? Vanuit de gemeente? Of in samenspraak met private partij? (zoals voorwaarden in bestemmingsplan of beeldkwaliteitsplan?)

Welke ontwerpkeuzes? Bebouwingsintensiteit? Materiaalgebruik?

Werd het bedrijventerrein als één geheel ontwikkeld? Of per kavel? (**kavelontwikkeling of gebiedsontwikkeling**)

Beheer

Er is **parkmanagement** aanwezig heb ik begrepen? Hoe gaat dit in zijn werk?

In de literatuur die ik heb gelezen, staat dat de **grondprijs** op bedrijventerreinen die (mede) door private partijen zijn ontwikkeld hoger is (dan bij vergelijkbare terreinen. Is dat hier ook het geval? Zo ja: hoe groot is het verschil?

Denkt u dat deze manier van ontwikkelen de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein heeft beïnvloed? Op welke manier? Positief/negatief?

Bijlage 4: Interviewguide van het interview met mevr. Petra Engelen, Flight Forum

Flight Forum, gemeente Eindhoven
Interview met mevr. Petra Engelen

Inleiding

Toelichting bachelorthesis: onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen die op verschillende manieren zijn ontwikkeld.

Doel van het interview: verkrijgen van achtergrondinformatie over de ontwikkeling van Flight Forum.

Samenwerking

Ik heb begrepen dat Flight Forum is ontwikkeld door het Commanditair Vennootschap (CV) Flight Forum; samenwerking tussen de gemeente Eindhoven en Schiphol Real Estate. Hoe ging deze samenwerking in zijn werk? Verdeling van taken en risico's etc.

Denkt u dat de betrokkenheid van een private partij (Schiphol Real Estate) bij de ontwikkeling invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit?

Taakverdeling

Planvorming?
Grondverwerving?
Bouwrijp maken?
Vastgoedontwikkeling?

Ondernemers: huren of kopen?

Gebiedsontwikkeling en ontwerpkeuze

Flight Forum is ontworpen door een architectenbureau. Ontwerp voor het bedrijventerrein als één geheel? Eenheid?

Beheer

Er is **parkmanagement** aanwezig heb ik begrepen? Hoe gaat dit in zijn werk? Wie doet het? Wat valt er allemaal onder (bijv. beveiliging, inkoop van energie etc.)?

In de literatuur die ik heb gelezen, staat dat de **grondprijs** op bedrijventerreinen die (mede) door private partijen zijn ontwikkeld hoger is (dan bij vergelijkbare terreinen). Is dat hier ook het geval? Zo ja: hoe groot is het verschil?

Denkt u dat deze manier van ontwikkelen de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein heeft beïnvloed? Op welke manier? Positief/negatief?

Heeft u misschien een overzicht van welke bedrijven gevestigd zijn op Flight Forum?

Bijlage 5: Observatie Bedrijvenpark J.F. Kennedylaan

Datum: 8 mei 2012

Tijd: 10.15-11.00 uur

Leegstaande gebouwen	Aantal: 1 pand in een bedrijfsverzamelgebouw		Percentage van alle gebouwen: ongeveer 2 tot 3%	
Braakliggende kavels	Aantal: 3 grote lege gebieden, met gras en onkruid. Eén is midden op het terrein gelegen, de andere twee aan de achterkant van het terrein		Percentage van alle kavels: ongeveer 10%	
Percentage van de kavel bebouwd (bij >70% bebouwd is intensief ruimtegebruik)	Schatting: gemiddeld ongeveer 50% van de kavel bebouwd			
Hoeveelheid groen	Veel groen: brede groenstroken langs de wegen en groen op de meeste van de individuele kavels			
Staat van onderhoud groen	Meest goed, een enkele keer wat onkruid			
Situering groen (in openbare ruimte of op kavels)	Zowel in de openbare ruimte als op individuele kavels is groen aanwezig			
Aanwezigheid fietspaden	Hoofdwegen: fietsstrook aan beide zijden van de hoofdweg Perifere wegen: geen			
Aanwezigheid trottoirs of wandelpaden	Hoofdwegen: trottoir aan één of twee zijden van de weg Perifere wegen: soms geen trottoir, soms aan één zijde van de weg en soms aan beide zijden			
Ligging parkeerterreinen (zichtbaarheid vanaf hoofdstraat)	Grote parkeerterreinen liggen vooral aan de zij- en achterkant van de gebouwen. Aan de voorkant meestal klein aantal parkeerplaatsen, van de weg gescheiden door groen			
Parkeermogelijkheden op daken, ondergronds of in parkeergarages	Daken: geen	Ondergronds: geen	Parkeergarages: geen	
Parkeren op straat (langs de weg en op groenstroken)	Langs de perifere weg is het toegestaan om aan één kant van de weg te parkeren. Hier staan dus ook auto's geparkeerd.			
Opslag in de openbare ruimte (hoe vaak komt het voor?)	Komt vrijwel niet voor. Er stonden een paar containers aan de rand van een lege kavel.			
Materiaalgebruik gebouwen Er komen veel plaatachtige bouwmaterialen voor, deze worden vaak gecombineerd met glas en/of bakstenen. Eén gebouw was voornamelijk gebouwd met hout als bouw materiaal.	Glas: 8 gebouwen met veel glas	Baksteen: 16 gebouwen met veel baksteen	Beton: 1 gebouw met veel beton	Golfplaten: 3 gebouwen met veel golfplaten
Gestapelde gebouwen: aantal en aantal verdiepingen Er waren enkele gebouwen bij	1 verdieping: 11 gebouwen			
	2 verdiepingen: 17 gebouwen			

die gedeeltelijk uit meerdere verdiepingen bestonden, en gedeeltelijk uit één verdieping.	3 verdiepingen: 2 gebouwen
	4 verdiepingen: Geen
	5 verdiepingen: Geen
	>5 verdiepingen: Geen
Rooilijnen	Alle gebouwen in een straat liggen op dezelfde rooilijn.
Passen gebouwen bij elkaar qua stijl	Ja, er is veel gebruik gemaakt van glas en bakstenen. Vooral de kleuren lichtbruin, roodbruin en (donker) grijs kwamen vaak voor.
Past het straatmeubilair (bankjes, bushokjes, lantaarnpalen etc.) bij elkaar qua stijl (zelfde stijl op hele terrein)	Er is weinig straatmeubilair aanwezig. Er staan wel over het hele terrein dezelfde lantaarnpalen en elk bedrijf heeft een zelfde soort bordje voor het gebouw staan met een nummer erop.
Onderhoud openbare ruimte (wegen en straatmeubilair) let op: onkruid, zwerfvuil	Het bedrijvenpark is over het algemeen goed onderhouden. In sommige bermen staat wat onkruid, en in de buurt van de Gamma lag wat zwerfvuil in de groenstroken.
Onderhoud gebouwen	Over het algemeen goed onderhouden
Overgang tussen terrein en omliggende functies (smalle straat, of breed en groen)	Op de meest plaatsen een brede groenstrook, met op een plek een waterpartij. Er is een groene overgang naar het omliggende agrarisch gebied en een nog in aanbouw zijnde woonwijk.
Andere opvallende zaken	Er liggen veel autobedrijven op het bedrijvenpark, veel dienstverlenende bedrijven, met name op het gebied van sport, fysiotherapie en gezondheid. Ook zijn er twee bouwmarkten en een brandweerkazerne en liggen er enkele woningen op het terrein. Op het terrein zelf ligt ook een waterpartij.

Bijlage 6: Observatie Bijsterhuizen

Datum: 23 mei 2012

Tijd: 12.30 tot 14.30 uur

Leegstaande gebouwen	Aantal: er zijn 9 gebouwen te huur of te koop, waarvan er 4 misschien leeg staan		Percentage van alle gebouwen: ongeveer 6%	
Braakliggende kavels	Aantal: 4 kavels		Percentage van alle kavels: ongeveer 6%	
Percentage van de kavel bebouwd (bij >70% bebouwd is intensief ruimtegebruik)	Schatting: gemiddeld ongeveer 60 tot 70% van de kavel bebouwd			
Hoeveelheid groen	Zeer veel groen, brede groenstroken langs de wegen. Op sommige bedrijfskavels was ook groen te vinden.			
Staat van onderhoud groen	Meestal wel oké, het gras is netjes gemaaid. Op de bedrijfskavels is het bij sommige bedrijven goed onderhouden en bij sommige wat minder			
Situering groen (in openbare ruimte of op kavels)	Vooral in de openbare ruimte; op ongeveer de helft van de bedrijfskavels was groen te vinden			
Aanwezigheid fietspaden	Hoofdwegen: vrijliggend fietspad aan één kant van de weg Perifere wegen: geen			
Aanwezigheid trottoirs of wandelpaden	Hoofdwegen: geen, mensen liepen op het fietspad Perifere wegen: trottoir aan één kant van de weg, of helemaal geen			
Ligging parkeerterreinen (zichtbaarheid vanaf hoofdstraat)	Gelegen voor, naast, en/of achter de gebouwen, van de weg gescheiden door een hekwerk			
Parkeermogelijkheden op daken, ondergronds of in parkeergarages	Daken: geen	Ondergronds: geen	Parkeergarages: geen	
Parkeren op straat (langs de weg en op groenstroken)	In één straat stonden 3 auto's langs de weg geparkeerd. In een andere straat stonden 7 auto's langs de weg bij een gebouw wat nog in aanbouw was. Zo te zien was dit voornamelijk bouwverkeer.			
Opslag in de openbare ruimte (hoe vaak komt het voor?)	Opslag in de openbare ruimte komt vrijwel niet voor; er stond ergens één container langs de weg. Wel is er soms rommelige opslag te zien op individuele kavels.			
Materiaalgebruik gebouwen Het grootste deel van de gebouwen bestaat uit plaatachtig materiaal, vaak gecombineerd met baksteen of glas.	Glas: 7 gebouwen met veel glas	Baksteen: 19 gebouwen met veel baksteen	Beton: 2 gebouwen met veel beton	Golfplaten: 37 gebouwen met veel plaatachtig materiaal; het zag er hoogwaardiger uit dan 'gewoon' golfplaten

Gestapelde gebouwen: aantal en aantal verdiepingen	1 verdieping: 7 gebouwen
	2 verdiepingen: 42 gebouwen
	3 verdiepingen: 12 gebouwen
	4 verdiepingen: 2 gebouwen
	5 verdiepingen: 1 gebouw
	>5 verdiepingen: 1 gebouw
Rooilijnen	Alle gebouwen in een straat liggen op dezelfde rooilijn.
Passen gebouwen bij elkaar qua stijl	De gebouwen zijn allemaal verschillend, maar passen wel goed bij elkaar.
Past het straatmeubilair (bankjes, bushokjes, lantaarnpalen etc.) bij elkaar qua stijl (zelfde stijl op hele terrein)	Er bestaat een grote eenheid in straatmeubilair. Over het hele terrein zijn dezelfde borden en lantaarnpalen te vinden. Ook heeft vrijwel elk bedrijf hetzelfde hekwerk.
Onderhoud openbare ruimte (wegen en straatmeubilair) let op: onkruid, zwerfvuil	Bijsterhuizen is over het algemeen best goed onderhouden. Bij een paar transformatorhuisjes lag veel zwerfvuil en soms lag er wat langs de weg.
Onderhoud gebouwen	Over het algemeen goed onderhouden
Overgang tussen terrein en omliggende functies (smalle straat, of breed en groen)	Meestal werd de overgang gevormd door een (brede) groenstrook. Soms ligt er een waterpartij als scheiding tussen de achterkant van bedrijfsgebouwen en omliggende functies.
Andere opvallende zaken	Op het bedrijventerrein liggen vooral grote gebouwen. Er is één bedrijfsverzamelgebouw aanwezig op het terrein. Er ligt een sloot op het terrein.

Bijlage 7: Observatie Geloërveld

Datum: 7 mei 2012

Tijd: 14.00 tot 15.00 uur

Leegstaande gebouwen	Aantal: 2 zeker; 2 anderen zijn wel te huur, maar ik kon niet zien of ze leeg stonden		Percentage van alle gebouwen: ongeveer 5%	
Braakliggende kavels	Aantal: 3 kavels, waaronder één hele grote		Percentage van alle kavels: ongeveer 7%	
Percentage van de kavel bebouwd (bij >70% bebouwd is intensief ruimtegebruik)	Schatting: gemiddeld ongeveer 50 tot 60% van de kavel bebouwd			
Hoeveelheid groen	Brede groenstroken langs de meeste wegen. Ook veel groen op de individuele bedrijfskavels (dit was echter wisselend per kavel: soms heel veel, en soms vrijwel niets)			
Staat van onderhoud groen	Meestal goed, soms wat onkruid			
Situering groen (in openbare ruimte of op kavels)	Zowel in de openbare ruimte als op individuele kavels was groen aanwezig			
Aanwezigheid fietspaden	Hoofdwegen: geen Perifere wegen: geen			
Aanwezigheid trottoirs of wandelpaden	Hoofdwegen: geen Perifere wegen: geen			
Ligging parkeerterreinen (zichtbaarheid vanaf hoofdstraat)	Vaak een aantal bezoekersparkeerplaatsen liggend voor het gebouw. Parkeerplaatsen lagen meestal achter een hekwerk of een groenstrook.			
Parkeermogelijkheden op daken, ondergronds of in parkeergarages	Daken: geen	Ondergronds: geen	Parkeergarages: geen	
Parkeren op straat (langs de weg en op groenstroken)	Slechts drie auto's stonden op het moment van de observatie langs de weg geparkeerd. Eén andere stond geparkeerd in een parkeerstrook langs de weg.			
Opslag in de openbare ruimte (hoe vaak komt het voor?)	Komt niet voor. Soms wel buitenopslag op eigen kavel, in het zicht van de straat.			
Materiaalgebruik gebouwen Er komen wel veel golfplaten voor, deze worden vaak gecombineerd met glas, beton of bakstenen. Vrijwel geen enkel gebouw bestaat voor een zeer groot deel uit golfplaten. Bij één gebouw kwam hout voor als bouw materiaal.	Glas: 12 gebouwen met veel glas	Baksteen: 23 gebouwen met veel baksteen	Beton: 3 gebouwen met veel beton	Golfplaten: 6 gebouwen met uitsluitend golfplaten
Gestapelde gebouwen: aantal en aantal verdiepingen Meestal bestonden gebouwen niet helemaal uit meerdere verdiepingen, dan was er een	1 verdieping: 24 gebouwen			
	2 verdiepingen: 17 gebouwen			
	3 verdiepingen: 4 gebouwen			

deel dat bestond uit één etage, en een deel met meerdere etages.	4 verdiepingen: Geen
	5 verdiepingen: Geen
	>5 verdiepingen: Geen
Rooilijnen	Alle gebouwen in een straat liggen op dezelfde rooilijn.
Passen gebouwen bij elkaar qua stijl	Ja, de gebouwen zijn allemaal verschillend, maar vertonen toch een zekere samenhang.
Past het straatmeubilair (bankjes, bushokjes, lantaarnpalen etc.) bij elkaar qua stijl (zelfde stijl op hele terrein)	Er is weinig straatmeubilair aanwezig, slechts wat lantaarnpalen, palen met bewakingscamera's, straatnaambordjes en palen bij de bushaltes.
Onderhoud openbare ruimte (wegen en straatmeubilair) let op: onkruid, zwerfvuil	Over het algemeen goed onderhouden. Soms een beetje onkruid tussen het groen en op sommige kavels. Eén deel van het terrein (bij de Kerkberg en het deel van Blauwwater dat parallel ligt aan de Kerkberg), is wat minder goed onderhouden. Hier ligt wat zwerfvuil en is meer onkruid aanwezig. De gebouwen zijn hier ook van minder hoogwaardige kwaliteit en zien er wat minder goed onderhouden uit.
Onderhoud gebouwen	Over het algemeen goed onderhouden
Overgang tussen terrein en omliggende functies (smalle straat, of breed en groen)	Aan de noord-westzijde ligt een spoorlijn een weg, die van het bedrijventerrein worden gescheiden door een groenstrook. Aan de noord-oostzijde ligt een grote weg, die van het bedrijventerrein wordt gescheiden door een groenstrook. In het zuiden en oosten ligt een woonwijk, deze wordt op sommige plaatsen afgeschermd door bomen, maar vaak begint aan de achterkant van de huizen de bedrijfsbebouwing. In het westen grenst Geloërveld aan bedrijventerrein de Pannenberg. Deze twee terrein lopen in elkaar over.
Andere opvallende zaken	Er is één gebouw waarin meerdere bedrijven zijn gevestigd. Er is een tankstation aanwezig. Er zijn enkele straten (de Kerkberg en het deel van Blauwwater dat parallel ligt aan de Kerkberg) waar de gebouwen wat laagwaardiger zijn en waar de openbare ruimte wat minder goed is onderhouden. Er is één bedrijfspand (slechts een klein gebouw) wat zowel te huur als te koop was.

Bijlage 8: Observatie Flight Forum

Datum: 31 mei 2012

Tijd: 10.30-12.00 uur

Leegstaande gebouwen	Aantal: voor zover zichtbaar geen; er staan wel panden te huur.		Percentage van alle gebouwen: 0%	
Braakliggende kavels	Aantal: 5 kavels op het kantoreneiland; 1 grote kavel op één van de bedrijvenseilanden		Percentage van alle kavels: ongeveer 26%	
Percentage van de kavel bebouwd (bij >70% bebouwd is intensief ruimtegebruik)	45% voor het terrein als geheel; bij de kavels is gemiddeld ongeveer 90% van de kavel bebouwd			
Hoeveelheid groen	Op de eilanden zelf is weinig groen te vinden; in de openbare ruimte tamelijk veel			
Staat van onderhoud groen	Over het algemeen best goed, soms groeit er wat onkruid			
Situering groen (in openbare ruimte of op kavels)	Uitsluitend in de openbare ruimte is groen aanwezig			
Aanwezigheid fietspaden	Hoofdwegen: vrijliggend fietspad voor twee richtingen aan één kant van de weg Perifere wegen: geen			
Aanwezigheid trottoirs of wandelpaden	Hoofdwegen: trottoir aan beide zijden van de weg Perifere wegen: op het kantoreneiland een trottoir aan één kant van de weg; op de bedrijvenseilanden geen trottoir			
Ligging parkeerterreinen (zichtbaarheid vanaf hoofdstraat)	Parkeerterreinen liggen aan de voorkant van de gebouwen, langs de rondweg om elk eiland. Ook zijn er parkeergarages onder bijna alle gebouwen.			
Parkeermogelijkheden op daken, ondergronds of in parkeergarages	Daken: geen	Ondergronds: Parkeergarage onder vrijwel alle gebouwen	Parkeergarages: Parkeergarage onder vrijwel alle gebouwen	
Parkeren op straat (langs de weg en op groenstroken)	Een groot deel van de parkeerplaatsen is gelegen langs de rondwegen om de eilanden; hier zijn parkeervakken voor gemaakt.			
Opslag in de openbare ruimte (hoe vaak komt het voor?)	Komt vrijwel niet voor. Er stonden twee containers langs de weg in een paar parkeervakken.			
Materiaalgebruik gebouwen	Glas: 2 gebouwen bestonden voor het grootste deel uit glas	Baksteen: 11 gebouwen met veel baksteen, meestal gecombineerd met veel glas	Beton: 2 gebouwen met veel beton, meestal gecombineerd met veel glas	Golfplaten: 8 gebouwen van hoogwaardig plaatmateriaal, vaak gecombineerd met glas
Gestapelde gebouwen: aantal en aantal verdiepingen	1 verdieping: Geen			
	2 verdiepingen: 3 gebouwen			

	3 verdiepingen: 10 gebouwen
	4 verdiepingen: 1 gebouw
	5 verdiepingen: 3 gebouwen
	>5 verdiepingen: 6 gebouwen
Rooilijnen	Alle gebouwen op een eiland liggen op dezelfde rooilijn. Veel panden, vooral op de bedrijveneilanden, liggen aaneengesloten.
Passen gebouwen bij elkaar qua stijl	Ja, zeer goed. Elk eiland heeft wel zijn eigen stijl qua gebouwen.
Past het straatmeubilair (bankjes, bushokjes, lantaarnpalen etc.) bij elkaar qua stijl (zelfde stijl op hele terrein)	Ja, op het hele bedrijventerrein is gebruik gemaakt van hetzelfde straatmeubilair, zoals bankjes, prullenbakken en bushokjes.
Onderhoud openbare ruimte (wegen en straatmeubilair) let op: onkruid, zwerfvuil	Op het plein op het kantoreneiland lag best veel zwerfvuil en stond wat onkruid tussen het groen. Voor de rest was de openbare ruimte goed onderhouden
Onderhoud gebouwen	Zeer goed onderhouden
Overgang tussen terrein en omliggende functies (smalle straat, of breed en groen)	Vooral brede groenstroken met bomen en struiken.
Andere opvallende zaken	Op het kantoreneiland stonden op diverse plaatsen tafels met stoelen om te ontspannen. Er liggen veel kantoren op het terrein, met veel hoogbouw. Kantoorgebouwen met meer dan 10 verdiepingen zijn geen uitzondering. Verder liggen op de bedrijveneilanden vaak grote gebouwen, waarin meerdere bedrijven zijn gevestigd. De parkeerplaatsen op het kantoreneiland waren voor een groot deel vol.

Bijlage 9: Vragenlijst enquête

Enquête ruimtelijke kwaliteit bedrijventerreinen

Introductie

Geachte heer/mevrouw,

Voor u ligt een enquête naar de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Deze wordt gehouden in het kader van mijn bacheloronderzoek naar bedrijventerreinen. Ik ben een derdejaarsstudent planologie aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. In mijn onderzoek vergelijk ik de ruimtelijke kwaliteit van een aantal bedrijventerreinen met elkaar. Onder ruimtelijke kwaliteit versta ik in mijn onderzoek een aantal zaken. Ten eerste zijn er vragen opgenomen over de manier waarop de ruimte op het bedrijventerrein wordt gebruikt, bijvoorbeeld de vraag of er veel lege ruimte is. Ten tweede wordt gevraagd hoe het gesteld is met de bereikbaarheid en de groenvoorziening, bijvoorbeeld of er voldoende parkeerruimte en groen is op het terrein. En tot slot zijn er vragen opgenomen over hoe het terrein er visueel uit ziet, bijvoorbeeld of de gebouwen bij elkaar passen.

Hartelijk dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,
Suzanne Driessen

Algemeen

1. Naam bedrijf: _____

2. Type bedrijf:

- A industrie en bouw
- B distributie en logistiek
- C detailhandel
- D kantoren
- E voorzieningen (bijv. zorg of recreatie)

3. Op welk bedrijventerrein is dit bedrijf gevestigd?

- A J.F. Kennedylaan
- B Bijsterhuizen
- C Geloërveld
- D Flight Forum

4. Hoe lang bent u werkzaam op dit bedrijventerrein?

- A korter dan 1 jaar
- B 1 t/m 5 jaar
- C 6 t/m 10 jaar
- D 11 t/m 15 jaar
- E 16 jaar of langer

5. Wat is uw functie binnen het bedrijf? _____

Vragen over ruimtegebruik

6. Hoeveel procent van de gebouwen schat u dat langer dan 3 jaar leeg staat op dit bedrijventerrein?

- A meer dan 15% van de gebouwen
- B 5 tot 15% van de gebouwen
- C 0 tot 5% van de gebouwen
- D geen enkel gebouw staat leeg

7. In hoeverre denkt u dat bedrijven die het terrein verlaten vanwege een verhuizing de ruimtelijke kwaliteit op het bedrijventerrein beïnvloeden?

- A zeer sterke invloed
- B sterke invloed
- C matige invloed
- D zwakke invloed
- E helemaal geen invloed
- F weet ik niet

8. Zijn er op dit bedrijventerrein mogelijkheden voor bedrijven om uit te breiden?

- A ja, veel bedrijven hebben deze mogelijkheid
- B ja, enkele bedrijven hebben deze mogelijkheid
- C nee, er zijn geen uitbreidingsmogelijkheden

9. In hoeverre heeft een grote hoeveelheid lege of ongebruikte ruimte invloed op de ruimtelijke kwaliteit?

- A zeer sterke invloed
- B sterke invloed
- C matige invloed
- D zwakke invloed
- E helemaal geen invloed
- F weet ik niet

10. Ik zie het als een probleem als er te veel uitbreidingsmogelijkheden zijn.

Helemaal mee oneens ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ helemaal mee eens

11. Een hogere grondprijs zal ertoe leiden dat de ruimte op het bedrijventerrein efficiënter wordt benut.

Helemaal mee oneens ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ helemaal mee eens

12. Hoe vaak wordt de openbare ruimte op het bedrijventerrein (wegen en groenstroken) gebruikt voor opslag?

- A nooit
- B zelden
- C soms
- D vaak
- E zeer vaak

13. Hoe vaak wordt de openbare ruimte op het bedrijventerrein (wegen en groenstroken) gebruikt voor parkeren?

- A nooit
- B zelden
- C soms
- D vaak
- E zeer vaak

Vragen over bereikbaarheid en groen

14. Er zijn voldoende parkeermogelijkheden op het bedrijventerrein in zijn geheel.
Helemaal mee oneens ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ helemaal mee eens

15. Deelt u parkeervoorzieningen met andere bedrijven?

- A ja
- B nee

16. Zijn er problemen met de ontsluiting van het bedrijventerrein?

- A ja
- B nee

Zo ja: welke problemen zijn dit?

17. Er is voldoende groen op het bedrijventerrein.

Helemaal mee oneens ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ helemaal mee eens

18. Er is voldoende ruimte op het bedrijventerrein voor ontspanning (denk aan bankjes, grasvelden etc.).

Helemaal mee oneens ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ helemaal mee eens

Vragen over de beeldkwaliteit

19. De gebouwen passen niet bij elkaar.

Helemaal mee oneens ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ helemaal mee eens

20. In hoeverre hebben regels over hoe de gebouwen eruit dienen te zien invloed op de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein?

- A zeer sterke invloed
- B sterke invloed
- C matige invloed
- D zwakke invloed
- E helemaal geen invloed
- F weet ik niet

21. Ik vind de overgang tussen het bedrijventerrein en het omliggende gebied te abrupt.

Helemaal mee oneens ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ helemaal mee eens

22. Het bedrijventerrein is logisch ingedeeld. Dat wil zeggen dat bezoekers makkelijk kunnen vinden waar ze moeten zijn en kan men dichtbij parkeren.

Helemaal mee oneens ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ helemaal mee eens

23. In hoeverre wordt de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein beïnvloed als het hele terrein als één geheel is ontworpen en aangelegd?

- A zeer sterke invloed
- B sterke invloed
- C matige invloed
- D zwakke invloed
- E helemaal geen invloed
- F weet ik niet

24. In hoeverre wordt de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein beïnvloed als elke kavel op het terrein apart is ontworpen en aangelegd?

- A zeer sterke invloed
- B sterke invloed
- C matige invloed
- D zwakke invloed
- E helemaal geen invloed
- F weet ik niet

25. De gebouwen zijn aan de buitenkant goed onderhouden.

Helemaal mee oneens ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ helemaal mee eens

26. In hoeverre denkt u dat de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein wordt beïnvloed door de aanwezigheid van een organisatie die zorgt voor het onderhoud van het terrein?

- A zeer sterke invloed
- B sterke invloed
- C matige invloed
- D zwakke invloed
- E helemaal geen invloed
- F weet ik niet

27. Ik vind het bedrijventerrein lelijk.

Helemaal mee oneens ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ helemaal mee eens

Bijlage 10: Frequentietabellen enquêteresultaten

	2. Type bedrijf:				
	Industrie en bouw	Distributie en logistiek	Detailhandel	Kantoren	Voorzieningen (bijv. zorg of recreatie)
J.F. Kennedylaan	10	3	7	2	4
Bijsterhuizen	8	7	1	3	1
Geloërveld	12	4	5	0	1
Flight Forum	2	3	0	4	0

	4. Hoe lang bent u werkzaam op dit bedrijventerrein?				
	Korter dan 1 jaar	1 t/m 5 jaar	6 t/m 10 jaar	11 t/m 15 jaar	16 jaar of langer
J.F. Kennedylaan	3	9	7	5	2
Bijsterhuizen	0	5	14	3	0
Geloërveld	1	4	5	9	4
Flight Forum	1	6	4	0	0

	6. Hoeveel procent van de gebouwen schat u dat langer dan 3 jaar leeg staat op dit bedrijventerrein?			
	Meer dan 15%	5 tot 15%	0 tot 5%	Geen enkel gebouw
J.F. Kennedylaan	2	5	15	4
Bijsterhuizen	2	11	8	1
Geloërveld	2	13	8	0
Flight Forum	0	4	5	2

	7. In hoeverre denkt u dat bedrijven die het terrein verlaten vanwege een verhuizing de ruimtelijke kwaliteit op het bedrijventerrein beïnvloeden?					
	Zeer sterk	Sterk	Matig	Zwak	Geen invloed	Weet ik niet
J.F. Kennedylaan	0	4	6	7	5	4
Bijsterhuizen	1	5	9	2	2	3
Geloërveld	2	8	7	5	0	1
Flight Forum	2	2	4	2	0	1

	8. Zijn er op dit bedrijventerrein mogelijkheden voor bedrijven om uit te breiden?		
	Ja, voor veel bedrijven	Ja, voor enkele bedrijven	Nee, geen uitbreidingsmogelijkheden
J.F. Kennedylaan	4	22	0
Bijsterhuizen	3	15	4

Geloërveld	1	19	2
Flight Forum	1	10	0

	9. In hoeverre heeft een grote hoeveelheid lege of ongebruikte ruimte invloed op de ruimtelijke kwaliteit?					
	Zeer sterk	Sterk	Matig	Zwak	Geen invloed	Weet ik niet
J.F. Kennedylaan	1	9	9	1	2	4
Bijsterhuizen	1	10	6	1	0	4
Geloërveld	1	9	10	2	0	1
Flight Forum	1	5	4	1	0	0

	10. Ik zie het als een probleem als er te veel uitbreidingsmogelijkheden zijn.				
	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
J.F. Kennedylaan	5	8	10	1	2
Bijsterhuizen	3	13	6	0	0
Geloërveld	2	8	13	0	0
Flight Forum	3	3	3	1	0

	11. Een hogere grondprijs zal ertoe leiden dat de ruimte op het bedrijventerrein efficiënter wordt benut.				
	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
J.F. Kennedylaan	5	9	8	4	0
Bijsterhuizen	3	8	5	5	1
Geloërveld	2	12	4	1	4
Flight Forum	2	4	2	3	0

	12. Hoe vaak wordt de openbare ruimte op het bedrijventerrein (wegen en groenstroken) gebruikt voor opslag?				
	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer vaak
J.F. Kennedylaan	8	12	6	0	0
Bijsterhuizen	8	7	6	0	1
Geloërveld	6	8	6	3	0
Flight Forum	3	5	3	0	0

	13. Hoe vaak wordt de openbare ruimte op het bedrijventerrein (wegen en groenstroken) gebruikt voor parkeren?				
	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer vaak
J.F. Kennedylaan	1	10	9	6	0
Bijsterhuizen	3	9	7	3	0

Geloërveld	0	4	14	3	2
Flight Forum	2	4	3	1	1

	14. Er zijn voldoende parkeermogelijkheden op het bedrijventerrein in zijn geheel.				
	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
J.F. Kennedylaan	3	6	4	10	3
Bijsterhuizen	0	6	1	13	2
Geloërveld	2	2	6	10	3
Flight Forum	1	2	5	0	3

	15. Deelt u parkeervoorzieningen met andere bedrijven?	
	Ja	Nee
J.F. Kennedylaan	12	14
Bijsterhuizen	6	16
Geloërveld	3	20
Flight Forum	8	3

	16. Zijn er problemen met de ontsluiting van het bedrijventerrein?	
	Ja	Nee
J.F. Kennedylaan	2	24
Bijsterhuizen	10	11
Geloërveld	0	23
Flight Forum	6	5

	17. Er is voldoende groen op het bedrijventerrein.				
	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
J.F. Kennedylaan	1	5	3	10	7
Bijsterhuizen	1	6	3	9	3
Geloërveld	1	3	4	13	2
Flight Forum	1	2	3	4	1

	18. Er is voldoende ruimte op het bedrijventerrein voor ontspanning (denk aan bankjes, grasvelden etc.).				
	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
J.F. Kennedylaan	5	9	6	2	4
Bijsterhuizen	5	6	6	4	1
Geloërveld	9	7	6	0	1
Flight Forum	3	2	4	1	1

	19. De gebouwen passen niet bij elkaar.				
	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
J.F. Kennedylaan	6	8	7	3	2
Bijsterhuizen	2	5	8	5	2
Geloërveld	1	11	7	3	1
Flight Forum	2	5	2	2	0

	20. In hoeverre hebben regels over hoe de gebouwen eruit dienen te zien invloed op de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein?					
	Zeer sterk	Sterk	Matig	Zwak	Geen invloed	Weet ik niet
J.F. Kennedylaan	1	6	10	4	1	4
Bijsterhuizen	1	11	7	1	0	2
Geloërveld	1	7	10	1	0	4
Flight Forum	1	4	5	0	0	1

	21. Ik vind de overgang tussen het bedrijventerrein en het omliggende gebied te abrupt.				
	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
J.F. Kennedylaan	7	9	7	2	0
Bijsterhuizen	4	7	8	3	0
Geloërveld	3	9	9	1	1
Flight Forum	1	4	3	3	0

	22. Het bedrijventerrein is logisch ingedeeld.				
	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
J.F. Kennedylaan	5	10	3	6	2
Bijsterhuizen	5	6	1	8	2
Geloërveld	1	5	3	11	3
Flight Forum	5	3	2	1	0

	23. In hoeverre wordt de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein beïnvloed als het hele terrein als één geheel is ontworpen en aangelegd?					
	Zeer sterk	Sterk	Matig	Zwak	Geen invloed	Weet ik niet
J.F. Kennedylaan	0	15	5	1	1	4
Bijsterhuizen	2	14	4	1	0	1
Geloërveld	1	6	14	0	0	2
Flight Forum	2	4	4	0	0	1

	24. In hoeverre wordt de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein beïnvloed als elke kavel op het terrein apart is ontworpen en aangelegd?					
	Zeer sterk	Sterk	Matig	Zwak	Geen invloed	Weet ik niet
J.F. Kennedylaan	0	10	10	4	0	2
Bijsterhuizen	1	13	5	1	1	1
Geloërveld	1	6	12	1	0	3
Flight Forum	1	5	4	0	0	1

	25. De gebouwen zijn aan de buitenkant goed onderhouden.				
	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
J.F. Kennedylaan	1	0	1	13	11
Bijsterhuizen	1	3	3	13	2
Geloërveld	0	1	6	14	1
Flight Forum	0	0	3	5	3

	26. In hoeverre denkt u dat de ruimtelijke kwaliteit van een bedrijventerrein wordt beïnvloed door de aanwezigheid van een organisatie die zorgt voor het onderhoud van het terrein?					
	Zeer sterk	Sterk	Matig	Zwak	Geen invloed	Weet ik niet
J.F. Kennedylaan	5	9	9	0	1	2
Bijsterhuizen	6	14	2	0	0	0
Geloërveld	2	11	9	1	0	0
Flight Forum	3	6	2	0	0	0

	27. Ik vind het bedrijventerrein lelijk.				
	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
J.F. Kennedylaan	13	9	1	2	1
Bijsterhuizen	8	8	1	5	0
Geloërveld	8	11	3	0	1
Flight Forum	2	3	3	3	0