

Bedrijvigheid in de binnenstad

Over ruimtelijke veroudering bij bedrijventerreinen



Bart van de Velde

juli 2007

Bedrijvigheid in de binnenstad

Over ruimtelijke veroudering bij bedrijventerreinen

Bachelorscriptie, juli 2007

ERASMUS UNIVERSITEIT ROTTERDAM
Faculteit der Economische Wetenschappen
Regionale Economie en Haven- en Vervoerseconomie

Begeleidster: Drs. C.J.M. Speller

Auteur: Bart van de Velde
Examennr: 298967
Emailadres: bmvandavelde@hotmail.com

Voorwoord

Ik fiets langs de nieuwbouwwijken Ypenburg en Leidschenveen... Ik fiets langs één van de grootste vervoersknooppunten van de Benelux... Ik fiets langs rustige woonwijkjes in Voorburg... Ik sla rechtsaf de Binckhorstlaan in en na luttele meters begeef ik mij in een compleet andere wereld, waar lelijke oude containerschepen varen, asfalt wordt verwerkt, een begraafplaats verscholen ligt achter twee rijtjes met vervallen huizen en een kasteeltje op een respectloze manier aan het zicht wordt onttrokken. Lege kantoorpanden kijken mij treurig aan en de McDonald's naast een grote autoshowroom kan mij niet verleiden om mijn verblijf aan dit gebied te verlengen. Op mijn tanden bijtend en in een hogere versnelling, baan ik mij nog snel een weg tussen de afvalverwerkende industrie en de autosloperijen, alvorens ik mijn toevlucht zoek aan de andere kant van de spoortunnel. Hier haal ik opgelucht adem en geniet ik van het uitzicht van de naderende torens van de Haagse binnenstad. Deze ligt nog slechts een handjevol minuten fietsen van mij verwijderd.

Ik geef toe dat ik in bovenstaand stuk over De Binckhorst in Den Haag de zaken iets erger doe voorkomen dan ze in werkelijkheid zijn. Het geeft wellicht wel enigszins het probleem van ruimtelijke veroudering weer. Bedrijventerreinen die in de loop der tijd ingeklemd zijn geraakt door woonwijken en daardoor niet meer echt passen in hun omgeving. Dit heeft mij er toe gebracht om mijn bachelorscriptie *Bedrijvigheid in de binnenstad - Over ruimtelijke veroudering bij bedrijventerreinen* hierover te schrijven.

Een bachelorscriptie die zeker niet in deze vorm zou zijn verschenen zonder de hulp van een aantal mensen. Mijn dank gaat met name uit naar drs. C.J.M. Speller, die mij in de loop der tijd heeft begeleid. Zonder haar tips, kritische noten en scherpe vragen was de samenhang in mijn scriptie vermoedelijk ver te zoeken. Ook dank ik voormalig wethouder Pieter van Woensel, die mij een aantal voorzetten gaf voor mijn probleemstelling. De bedrijven op De Binckhorst hebben mij positief verrast bij mijn zoektocht naar een zo hoog mogelijke plek om foto's te kunnen nemen. Specifiek dank ik hiervoor KPN Nederland, Boijke van Het Motorhuis en de bewaker van Servicepoint Nederland B.V. Verder dank ik mijn ouders, al is het alleen maar vanwege het geduld dat zij moesten opbrengen, wanneer het schrijven aan mijn scriptie soms midden in de nacht voorrang kreeg en dank ik mijn vriendin Nelleke voor het beschikbaar stellen van haar kamer als de ideale werkplek om ongestoord te kunnen werken.

Veel plezier bij het lezen!

Bart van de Velde, juli 2007

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Inhoudsopgave	4
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Probleemstelling	7
1.3 Structuur en werkwijze	8
1.4 De wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie	9
1.5 Opzet van het onderzoek	9
1.6 Doel van het onderzoek	10
2 De binnenstad	11
2.1 Inleiding	11
2.2 De binnenstad	11
2.3 Het stadscentrum	12
2.4 Begripsbepalingen binnenstad, stadscentrum en binnenstedelijke randzone	13
2.5 De waarde van de binnenstad	14
2.6 De bezoekers van de binnenstad	14
2.7 Conclusie	15
3 De activiteiten van de binnenstad	16
3.1 Inleiding	16
3.2 De winkels (detailhandel)	16
3.3 De woningen	20
3.4 De overheidsgebouwen en de kantoren	22
3.5 De horeca	24
3.6 De instellingen van culturele, educatieve en recreatieve aard	25
3.7 De openbare ruimte	26
3.8 Verkeer en vervoer	27
3.9 Conclusie	28
4 De activiteiten van het bedrijventerrein	31
4.1 Inleiding	31

4.2	Begripsbepaling bedrijventerrein	31
4.3	De industrie	32
4.4	De 'volumineuze' detailhandel	33
4.5	Veroudering van bedrijventerreinen	34
4.6	Conclusie	36
5	Herstructurering ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen	38
5.1	Inleiding	38
5.2	Confrontatie binnenstad en bedrijventerrein	38
5.3	Herstructurering	42
5.4	Conclusie	44
6	Conclusies en slotbeschouwing	46
6.1	Inleiding	46
6.2	Samenvatting en conclusies deelvragen	46
6.3	Eindconclusie	49
6.4	Aanbevelingen voor De Binckhorst	51
6.5	Afsluiting	53
	Literatuurlijst	54
Bijlage A	Overzichtskaarten van De Binckhorst	57
Bijlage B	Artikel "Internationale stad: Binckhorst"	58
Bijlage C	Fotoreportage De Binckhorst	60

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor de afronding van de Bachelor-opleiding Algemene Economie aan de Erasmus Universiteit wordt de student geacht een scriptie te schrijven. Hierbij dient de student literatuuronderzoek te verrichten naar een bepaald onderwerp dat een probleem aanduidt. Aan de hand van een seminar en twee inleidende vakken is binnen de major “Urban, Port & Transport Economics” kennis opgedaan op dit vakgebied.

De berichtgeving omtrent de “Nieuwe Binckhorst” in Den Haag is mede de aanleiding geweest voor het schrijven van deze scriptie. De Binckhorst is een gemengd bedrijventerrein met enerzijds hoogwaardige kantoorlocaties zoals het hoofdkantoor van KPN en het Internationaal Strafhof, maar wordt anderzijds voor een groot deel gekenmerkt door laagbebouwde bedrijven, havenactiviteiten en industrie. De Binckhorst was oorspronkelijk een bedrijventerrein vlak buiten de stad. Inmiddels is het gebied, dat ingeklemd zit tussen de A4/A13, A12 en het spoor tussen de twee hoofdstations van Den Haag, vastgegroeid aan het centrum. Een overzichtskaart hiervan is te vinden in Bijlage A. Met de komst van nieuwe bedrijventerreinen buiten de stad wordt het mogelijk activiteiten uit De Binckhorst daarheen te verplaatsen. De vraag rijst welke bedrijvigheid binnenstedelijk te handhaven, danwel wenselijk is en welke activiteiten wellicht buiten de stad geplaatst dienen te worden.

Het verplaatsen van activiteiten vanuit De Binckhorst zou betekenen dat een groot gebied nabij de Haagse binnenstad vrijkomt voor herstructurering. Dit is voor grote steden een unieke kans, omdat (grote) steden vaak kampen met ruimtegebrek in hun binnensteden (die vaak ingebouwd zijn door omliggende wijken en suburbane steden), terwijl uitbreidingen juist daar veel voor de gemeenschap zouden kunnen betekenen. Met het vrijkomen van De Binckhorst komt er een ontwikkelpotentieel van 125 hectare vrij; strategisch gelegen en direct aansluitend op het Haagse centrum. Op het moment is de gemeente Den Haag, in samenwerking met BPF Bouwinvest en Rabo Vastgoed, bezig met het ontwerpen van een masterplan voor de transformatie van De Binckhorst tot een hoogwaardig woon-, werk- en recreatiegebied. Tot concrete plannen is het tot dusverre nog niet gekomen.

De Binckhorst is een typisch voorbeeld van een bedrijventerrein dat ruimtelijk verouderd is. In de loop der jaren is De Binckhorst ingeklemd komen te zitten tussen woonwijken. De omgeving van het terrein is daarmee dusdanig veranderd dat de oorspronkelijke functie in

het gedrang is gekomen. Daarnaast kan De Binckhorst door haar locatie gekenmerkt worden als een binnenstadslocatie. Bij herstructureringsplannen voor ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen rijst de vraag welke binnenstedelijke bedrijvigheid daar wenselijk is. Zullen bepaalde bedrijvigheden plaats moeten maken voor andere functies? Voldoen de activiteiten in het gebied door de locatie ervan wellicht in zijn geheel niet meer aan de eisen van deze tijd? Met deze scriptie wordt getracht aan de hand van een literatuuronderzoek een beantwoording te geven op deze vraag.

De verwachting voor aanvang van dit onderzoek is dat industriële activiteiten in een ruimtelijk verouderd bedrijventerrein niet wenselijk zijn in combinatie met binnenstedelijke activiteiten.

1.2 Probleemstelling

Voor dit onderzoek is gekozen voor de volgende probleemstelling:

Welke economische activiteiten zijn wenselijk in ruimtelijk verouderde binnenstedelijke bedrijventerreinen die geherstructureerd worden?

Om deze vraag te beantwoorden, zullen eerst de volgende deelvragen behandeld worden:

- a *Wat is een binnenstad?*
- b *Wat zijn belangrijke activiteiten en elementen in een binnenstad en welke ontwikkelingen vallen hier te bemerken?*
- c *Wat is een bedrijventerrein?*
- d *Wat zijn belangrijke activiteiten en elementen in een bedrijventerrein?*
- e *Wat zijn de kenmerken van een verouderd bedrijventerrein?*
- f *In hoeverre botsen de activiteiten van een bedrijventerrein met de activiteiten van een binnenstad?*
- g *Wat zijn de verschillende vormen van herstructurering?*
- h *In hoeverre kan herstructurering een oplossing bieden aan de ruimtelijke veroudering van een bedrijventerrein?*

1.3 Structuur en werkwijze

Elk hoofdstuk in het betoog zal een beantwoording zijn op een of meerdere deelvragen. Het hoofdstuk zal naast een inleiding ook worden voorzien van een conclusie. In deze conclusies worden de in het hoofdstuk behandelde deelvragen kort en bondig beantwoord.

Bepaalde activiteiten in een ruimtelijk verouderd bedrijventerrein lijken niet meer samen te gaan met binnenstedelijke activiteiten. Alvorens wordt ingegaan op deze stelling, wordt in *Hoofdstuk 2* eerst bekeken wat een binnenstad precies is. Hier wordt gekozen welke begrippen worden gehanteerd voor de binnenstad en voor het stadscentrum. Ook zal er in worden gegaan op de waarde van de binnenstad voor de stad als geheel en de voornaamste motieven 'om een binnenstad te bezoeken. Hier wordt een antwoord gegeven op de deelvraag: *“Wat is een binnenstad?”*.

Als vanuit het perspectief van de binnenstad wordt bekeken welke activiteiten in een bedrijventerrein al dan niet wenselijk zijn, is het eerst noodzakelijk om te weten welke activiteiten aanwezig zijn in een binnenstad. In *Hoofdstuk 3* worden, aan de hand van de definitie gebruikt in Hoofdstuk 2, deze verschillende activiteiten uiteengezet. Er wordt gekeken waarom die gebruikers in een binnenstad aanwezig zijn en welke ontwikkelingen er op die gebieden te bemerken zijn. In hoeverre ondervindt bijvoorbeeld de detailhandel in de binnenstad concurrentie van grootschalige perifere winkelcentra? Hier wordt een antwoord gegeven op de deelvraag: *“Wat zijn belangrijke activiteiten en elementen in een binnenstad en welke ontwikkelingen vallen hier te bemerken?”*.

Nadat de binnenstedelijke activiteiten behandeld zijn, zal de confrontatie worden opgezocht met de activiteitein van een bedrijventerrein. In *Hoofdstuk 4* wordt de definitie gegeven van het begrip bedrijventerrein. Hier zullen ook de belangrijke activiteiten van een bedrijventerrein worden toegelicht. Tot slot wordt in dit hoofdstuk behandeld wat de kenmerken zijn van een verouderd bedrijventerrein en wat de verschillende vormen van veroudering zijn. Hier wordt een antwoord gegeven op de volgende deelvragen: *“Wat is een bedrijventerrein?”*, *“Wat zijn belangrijke activiteiten en elementen in een bedrijventerrein?”* en *“Wat zijn de kenmerken van een verouderd bedrijventerrein?”*.

Vervolgens zal het probleem worden omschreven van het ruimtelijk verouderde bedrijventerrein. De activiteiten van de binnenstad en de activiteiten van het bedrijventerrein worden in *Hoofdstuk 5* geconfronteerd met elkaar. Naast de constatering van het probleem, wordt ook gekeken naar de oplossing. Bekeken wordt wat de verschillende vormen van

herstructureringen zijn en hoe een herstructurering een oplossing kan bieden aan de ruimtelijke veroudering van een bedrijventerrein. Hier wordt een antwoord gegeven op de volgende deelvragen: *“In hoeverre botsen de activiteiten van een bedrijventerrein met de activiteiten van een binnenstad?”*, *“Wat zijn de verschillende vormen van herstructurering?”* en *“In hoeverre kan herstructurering een oplossing bieden aan de ruimtelijke veroudering van een bedrijventerrein?”*.

Al de bevindingen uit dit literatuuronderzoek zullen in *Hoofdstuk 6* geresumeerd worden. Verder wordt hier aan de gemeente Den Haag en overige betrokken instanties een aanbeveling gedaan voor de verdere ontwikkeling van De Binckhorst.

Er is bewust gekozen om eerst de activiteiten van de binnenstad te behandelen en vervolgens de activiteiten van een bedrijventerrein, alvorens de confrontatie wordt opgezocht. Hiervoor is gekozen omdat de binnenstad gebonden is aan haar locatie en een bedrijventerrein niet. Welke binnenstedelijke bedrijvigheden wenselijk zijn voor de gebruikers van een bedrijventerrein is daarom ook niet bepaald een relevante vraag. Een herstructurering voor het bedrijventerrein zal noodzakelijk zijn, omdat het niet samengaat met de activiteiten van de binnenstad (en niet vice versa). Met deze volgorde wordt de suggestie gewekt dat bepaalde activiteiten in een bedrijventerrein een bedreiging kunnen vormen voor de binnenstad.

1.4 De wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie

Bij de stadsuitbreidingen van de twintigste eeuw zijn bepaalde activiteiten die voorheen aan de randen van de steden lagen, nu meer binnenstedelijk komen te liggen. Vaak gaat dit om verouderde bedrijventerreinen die toe zijn aan herontwikkeling. Indien gemeentes de ruimte hebben om activiteiten te verplaatsen, kan onderzoek op dit gebied relevant zijn om erachter te komen hoe de nieuwe invulling van een dergelijk terrein eruit moet komen te zien, met als doel de leefbaarheid van binnenstedelijke gebieden te vergroten.

1.5 Opzet van het onderzoek

Om een antwoord te krijgen op de probleemstelling, zal er gebruik gemaakt worden van een literatuuronderzoek om inzicht te krijgen over dit onderwerp. De methode die wordt gebruikt is een analyse van de wetenschapsliteratuur aangevuld met praktijkartikelen van onder

andere het Centraal Planbureau (CPB) en statistische gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

1.6 Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om een voorzichtig antwoord te krijgen op de vraag welke binnenstedelijke bedrijvigheid wenselijk is op binnenstedelijke ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen. Daarnaast heeft dit onderzoek tot doel om de gemeente Den Haag en overige betrokken instanties een aanbeveling te doen over de invulling van De Binckhorst.

2 De binnenstad

2.1 Inleiding

Als gesproken wordt over het binnenste deel van de stad komen vaak diverse begrippen naar voren. Zo is er de binnenstad, het stadscentrum, maar ook de stadskern of het stadshart. Ook al hebben deze begrippen diverse betekenissen, ze worden vaak wel door elkaar gebruikt. Want wat onderscheidt de binnenstad van de rest van de stad? Of met andere woorden: waardoor wordt bepaald welk stuk land tot de binnenstad behoort en wat niet? De precieze definities van deze begrippen zijn ook vaak nog onderwerp van discussie.

Om hier eenduidigheid over te krijgen zal eerst een aantal verschillende definities uiteengezet worden. In paragraaf 2.4 wordt vervolgens voor de begripsbepalingen gekozen die in de rest van deze scriptie gebruikt zullen worden. Om het belang van een binnenstad te benadrukken, zal ook nog worden ingegaan op de waarde van een binnenstad voor de stad als geheel (paragraaf 2.5). Tot slot wordt er in paragraaf 2.6 gekeken naar de motieven van de bezoekers van de binnenstad voor hun bezoek.

2.2 De binnenstad

Bij veelal historische steden wordt de binnenstad vaak gezien als het deel dat tussen de oude stadswallen ligt. Deze zijn vaak te herkennen aan grachten die de grenzen aangeven (Seip, 1999). Voorbeelden van steden waar dit nog duidelijk zichtbaar is, zijn bijvoorbeeld Amsterdam en Haarlem. Een definitie van de binnenstad die wordt bepaald aan de hand van de historie is bijvoorbeeld die van Heinemeijer (1968); *“de historisch-geografische eenheid die het stadsdeel omvat, dat reeds bestond voor de periode der grote stadsuitbreidingen in de tweede helft van de vorige eeuw en dat veelal nog door singels en grachten wordt begrensd”* of die van Buursink (1980): *“het bebouwde stadsgebied dat dateert van voor de industriële ontwikkeling.”* Relatief nieuwe steden als Almere of Zoetermeer zullen deze definities van binnensteden vermoedelijk niet hanteren. Dat zou namelijk betekenen dat steden die grotendeels na de Tweede Wereldoorlog vorm hebben gekregen niet of nauwelijks zouden beschikken over een binnenstad.

De binnenstad kan ook worden gezien als een samensmelting van diverse functies binnen een gebied, los gezien van de periode waarin deze is gebouwd. Nelissen (1979) zag de

binnenstad als van een hoger niveau dan het stadscentrum en omschreef dit als volgt: “... *de binnenstad is ruimer dan het begrip stadscentrum. Tot de binnenstad rekent men ook vaak de zone die grenst aan het stadscentrum en door een geringe concentratie van winkels, kantoren, horecabedrijven en dergelijke wordt gekenmerkt*”. Dit zou betekenen dat een binnenstad niet plaatsgebonden hoeft te zijn, maar in verloop van tijd zich kan uitbreiden, inkrimpen of verplaatsen. Nelissen heeft het hier overigens niet over de woningbouw, wat voor dit onderzoek wel van belang is.

2.3 Het stadscentrum

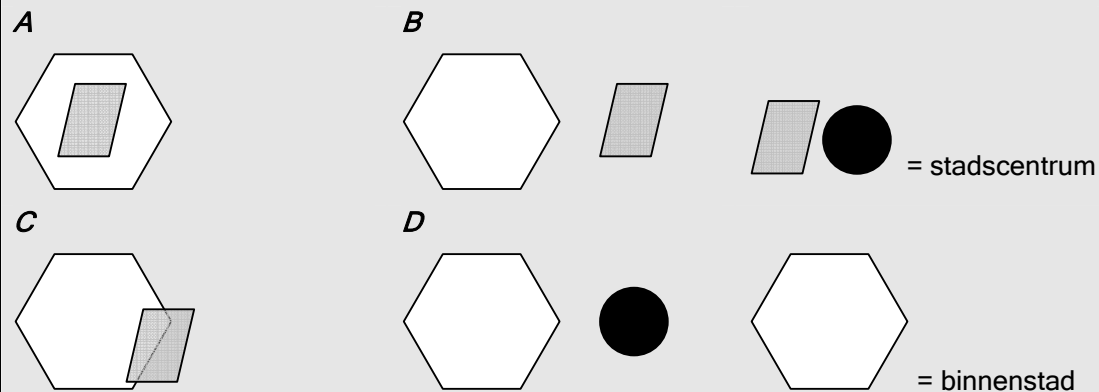
In de functionele omschrijving van Nelissen komt het begrip stadscentrum naar voren. Belangrijk is om bij deze begripsbepaling een onderscheid te maken tussen de begrippen ‘stadscentrum’ en ‘binnenstad’. Nelissen omschrijft het stadscentrum als “*dat deel van de stad waar een samenballing is te vinden van winkels, overheidsgebouwen, kantoren, horecabedrijven en instellingen van educatieve, culturele en recreatieve aard*”. Buursink (1980) voegt daar nog aan toe dat het stadscentrum ook een publiekstrekkende functie heeft voor de gehele stad en veelal ook voor het ommeland. Hij omschrijft de verdichting van al deze activiteiten als zodanig dat het gebied nagenoeg geheel door dit soort bedrijvigheden in beslag genomen wordt. Het gebied dat wel tot de binnenstad behoort, maar niet tot het stadscentrum wordt gekenmerkt als de ‘binnenstedelijke randzone’ (Buursink, 1980).

In historische steden is het verschil tussen de binnenstad en het stadscentrum vaak nadrukkelijker aanwezig dan in nieuwere steden. De oorzaak hiervan is dat in nieuwe steden vaak sprake is van een winkelcentrum, gecombineerd met een zakelijk kwartier, waar zich kantoren bevinden. De overgang van deze stadscentrum-achtige activiteiten naar de rest van de stad is hier over het algemeen abrupter dan in historische binnensteden (Seip, 1999). Het verschil tussen de binnenstad en het stadscentrum is hier vaak nauwelijks aanwezig.

Van Duren (1995) heeft de ruimtelijke configuraties van de binnenstad en het stadscentrum weergegeven (Figuur 2.1). In Nederland zijn de situaties A en C het meest voorkomend. Volgens Van Duren is het kenmerkend voor de Nederlandse binnensteden dat tussen de binnenstad en het stadscentrum een grote mate van ruimtelijke overlapping is (Van Duren, 1995).

Figuur 2.1

Ruimtelijke configuraties van binnenstad en stadscentrum



Bron: Van Duren (1995)

2.4 Begripsbepalingen binnenstad, stadscentrum en binnenstedelijke randzone

Duidelijk is dat de definitie gegeven aan het begrip binnenstad afhangt van de perceptie van de gebruiker. De gebruiker ziet bepaalde functies vaak samenkomen in een centraal gebied dat al dan niet historisch is begrensd. Bij historische binnensteden is deze perceptie voornamelijk afhankelijk van de historisch bepaalde grenzen. Nieuwere binnensteden worden vaker geassocieerd met de samensmelting van activiteiten die zij herbergen. In dit onderzoek is er voor gekozen om gebruik te maken van deze functionele omschrijving voor de binnenstad en het stadscentrum. Hiermee wordt het begrip binnenstad een dynamisch begrip dat in verloop van tijd kan groeien, inkrimpen of zich verplaatsen.

Voor de voortgang van dit onderzoek wordt de binnenstad gelijk gesteld aan de som van het stadscentrum en de binnenstedelijke randzone. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de definities van Nelissen (1979). Deze keuze is gemaakt omdat de historiciteit bij dit onderzoek niet van belang is en op die manier nieuwe steden niet worden uitgesloten. Aan de definities van Nelissen wordt de woningbouw toegevoegd.

Dus resumerend:

- *Het stadscentrum* is dat deel van de stad waar een samenballing is te vinden van winkels, woningbouw, overheidsgebouwen, kantoren, horecabedrijven en instellingen van educatieve, culturele en recreatieve aard.

- *De binnenstedelijke randzone* is de zone die grenst aan het stadscentrum en door een geringe concentratie van winkels, kantoren, horecabedrijven en dergelijke wordt gekenmerkt.
- *De binnenstad* is de som van deze twee.

2.5 De waarde van de binnenstad

De binnenstad voorziet in vele functies en is daardoor van een grote waarde voor de stad als geheel. Zo heeft een binnenstad onder andere een ontmoetingsfunctie, een woonfunctie, een werkgelegenheidsfunctie, een recreatieve functie, een winkelfunctie en een broedplaatsfunctie (Seip, 1999). Met de broedplaatsfunctie wordt bedoeld *“een omgeving die stimulerend werkt voor het ontstaan van nieuwe activiteiten”* (Ter Hart & Lambooy, 1989). Als een initiatief vervolgens aanslaat, kunnen de ondernemers buiten de binnenstad, waar de ruimte minder schaars is, hun initiatief verder ontplooiën.

Uit veel onderzoeken (o.a. Ashworth 1994, Van Aalst, 1997) blijkt dat historiciteit een grote rol speelt bij het waardeoordeel over de binnenstad door de gebruikers. Verondersteld wordt dat oude gebouwen een positieve invloed hebben op de verblijfswaarde. Hier zit vaak een spanningsveld van tegenstrijdige belangen. Aan de ene kant zijn historische gebouwen duidelijk een pull-factor voor binnensteden (Seip, 1999). Aan de andere kant vinden gebruikers van de binnenstad echter een goede bereikbaarheid en de mogelijkheid tot schaalvergroting van bestaande winkels en kantoren belangrijk. Om aan deze vraag te voldoen is de historische structuur van veel binnensteden ongeschikt, waardoor er vaak historische gebouwen verdwijnen.

De binnenstad kenmerkt zich door een hoge concentratie van activiteiten en wordt daardoor ook vaak geassocieerd met problemen. Negatieve punten als het verpauperen van gebouwen, een dalend inwoneraantal, dalende werkgelegenheid en een bereikbaarheid die vaak te wensen overlaat zijn de aanzet geweest voor veel grootschalige binnenstedelijke stadsvernieuwingen (Seip, 1999).

2.6 De bezoekers van de binnenstad

Uit een onderzoek van Marieke Seip (1999) onder de bezoekers van de binnenstad van Groningen kwam naar voren dat slechts 56 procent van de ondervraagden puur voor het

winkelen naar de binnenstad kwam. Een groot overig deel kwam voornamelijk voor vrijetijdsdoeleinden (horeca 12%, musea 2%).

Vaak wordt ook het winkelen gecombineerd met een recreatief bezoek aan de binnenstad, het zogenaamde 'funshoppen'. Dit was een aantal decennia geleden nog een vrijwel onbekend fenomeen, maar sinds eind jaren '80 is er een groeiende belangstelling voor het winkelen als recreatieve activiteit (Seip, 1999; Verstappen, 2002). Dit wordt onder meer toegeschreven aan het toenemen van de vrije tijd. In de Verenigde Staten is het recreatief winkelen na televisie kijken zelfs al de belangrijkste vrijetijdsactiviteit (Goss, 1993).

Duidelijk is dat de binnenstad hét gebied van de stad is waar veel mensen bij elkaar komen. Hetzij om te wonen, te werken, te winkelen of te recreëren. Het aantal mensen dat naar de binnenstad komt om te ontspannen of te recreëren neemt toe (Oosterman, 1993). De binnenstad vervult duidelijk ook een functie in de vrijetijdsbesteding. Dit is terug te zien in het toenemend aantal terrassen en andere horecagelegenheden.

2.7 Conclusie

In de literatuur zijn er veel verschillende definities te vinden van de begrippen "binnenstad" en "stadscentrum". Om hier eenduidigheid over te krijgen is gekozen voor de definitie: *"De binnenstad is dat deel van de stad waar een samenballing is te vinden van winkels, woningbouw, overheidsgebouwen, kantoren, horecabedrijven en instellingen van educatieve, culturele en recreatieve aard plus de zone die grenst aan het stadscentrum en door een geringe concentratie van winkels, kantoren, horecabedrijven en dergelijke wordt gekenmerkt"*. Deze laatstgenoemde zone wordt ook wel de binnenstedelijke randzone genoemd. Een belangrijke eigenschap van deze definities is dat daarmee de grenzen van een binnenstad niet historisch bepaald hoeven te zijn. Daarmee kunnen bijvoorbeeld nieuwe gebieden worden toegevoegd aan een binnenstad.

De binnenstad heeft een grote waarde voor de stad als geheel door de diverse belangrijke functies waarin zij voorziet en vanwege de historische elementen die zij herbergt. Dit brengt ook problemen met zich mee, zoals verpaupering van gebouwen of een slechte bereikbaarheid. Het voornaamste motief voor mensen om de binnenstad te bezoeken is om te winkelen. Andere motieven (zoals werken, wonen of recreatie) spelen ook een belangrijke rol.

3 De activiteiten van de binnenstad

3.1 Inleiding

Zoals al eerder vermeld richt dit onderzoek zich met name op de vraag in hoeverre bepaalde economische activiteiten van een bedrijventerrein wenselijk zijn in hun omgeving van de gebruikelijke activiteiten van een binnenstad. In dit hoofdstuk zullen een aantal van deze binnenstedelijke activiteiten uiteengezet worden. Gekeken wordt naar het ontstaan van deze activiteiten in de binnenstad, maar vooral ook welke ontwikkelingen er te bemerken zijn. Dit kan nuttige achtergrondinformatie zijn bij de herstructurering van ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen, indien men diverse binnenstedelijke functies wil laten terugkomen. Dit hoofdstuk lijkt daarmee vooral de activiteiten te behandelen die *wel* wenselijk zijn in een binnenstedelijk gebied.

Zoals gesteld in het vorige hoofdstuk wordt de binnenstad gedefinieerd als *“dat deel van de stad waar een samenballing is te vinden van winkels, woningbouw, overheidsgebouwen, kantoren, horecabedrijven en instellingen van educatieve, culturele en recreatieve aard”* plus *“de zone die grenst aan het stadscentrum en door een geringe concentratie van winkels, kantoren, horecabedrijven en dergelijke wordt gekenmerkt”*. Dit zijn ook de voornaamste gebruikers die in dit onderzoek worden onderscheiden en behandeld zullen worden. Tot slot komen de openbare ruimte en het verkeer en vervoer als belangrijke elementen van de binnenstad aan bod.

3.2 De winkels (detailhandel)

De detailhandel wordt vaak gezien als het belangrijkste onderdeel van de binnenstad. Uit een onderzoek naar de bezoekers van de binnenstad van Groningen noemde 56 procent winkelen als doel van hun bezoek (Seip, 1999). De detailhandel valt onder te verdelen in winkelverkoop en overige detailhandel (postorder, markten, automatenverkoop etc.). De winkelverkoop is prominent aanwezig in de binnenstad.

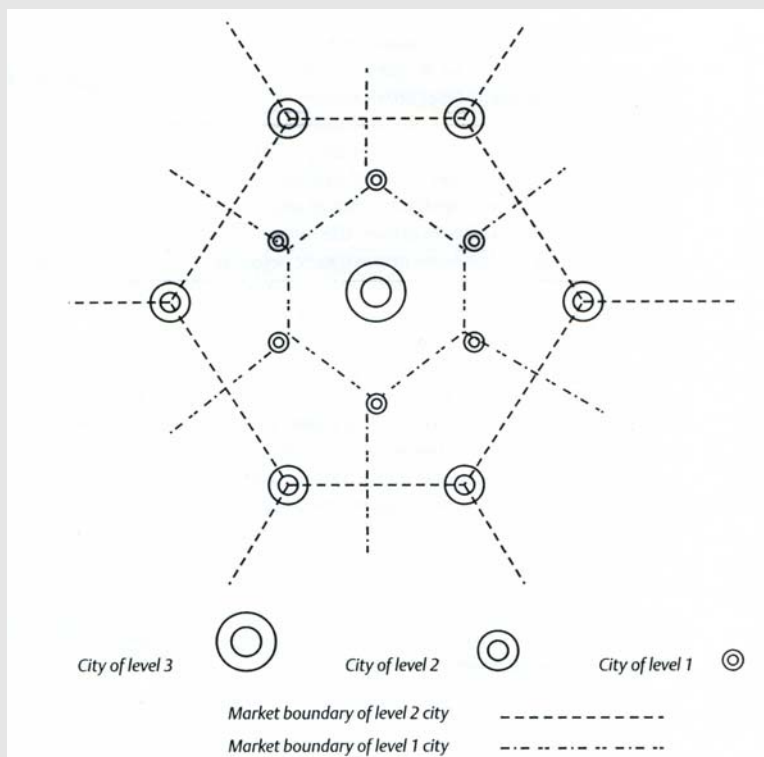
3.2.1 Het ontstaan van detailhandel in de binnenstad

Volgens het principe van wetenschapper Walter Christaller (Figuur 3.1) geldt dat hoe hoger het niveau van de goederen (bijv. in termen van duurzaamheid), hoe groter het bereik van de goederen. Consumenten zijn dus bereid om langer te reizen voor goederen van een hoger

niveau. Volgens deze theorie zouden consumenten vooral naar het centrum komen voor de niet-dagelijkse (duurzame) goederen. In de wijkwinkelcentra zou er eerder plaats zijn voor dagelijkse goederen of winkels met een kleiner verzorgingsgebied. In de praktijk vinden we dit verschijnsel terug. In de wijkwinkelcentra is vaak detailhandel gevestigd van dagelijkse goederen, zoals een supermarkt, drogist of groenteboer en in de binnensteden is veelal de verkoop van duurzame goederen, zoals kleding en elektronica.

Figuur 3.1

Het "Christaller model of the urban system"



Christaller veronderstelde dat er een relatie is tussen de grootte van het stadscentrum (u) en het aantal niveaus van goederen waarin zij voorziet. Met andere woorden, een stad van grootte $u = 3$, zal voorzien in alle niveaus van goederen $g = 1$ tot en met $g = 3$. In figuur 3.1 is een weergave te zien van de veronderstellingen van Christaller voor steden met groottes $u = 1$ tot en met $u = 3$. Daarnaast zijn er ook drie niveaus van goederen en marktgebieden. Door overlapping van marktgebieden wordt dit "honingraat"-figuur verkregen.

Bron: McCann (2001)

In veel steden is er historisch gezien geen bewuste planning geweest voor de detailhandel in de binnenstad, maar is deze in de loop van de tijd zo ontstaan. In de Verenigde Staten is dit beeld anders, hier is ruim 50 procent van de winkelgebieden gepland. In Nederland ligt dat rond de 20 procent. Verwacht wordt wel dat dat de komende jaren zal toenemen, gezien de

huidige bouwactiviteiten (Seip, 1999). Voorbeelden van geplande Nederlandse binnenstedelijke winkelcentra zijn Hoog Catharijne in Utrecht of het Stadshart in Zoetermeer.

3.2.2 De bereikbaarheid van de winkelstraten

De meeste Nederlandse binnensteden kenmerken zich door winkelstraten die beperkt bereikbaar zijn en een schaarse parkeergelegenheid hebben. Dit is volgens Van Duren (1995) te verklaren doordat de industrialisatie, de groei van de bevolking en de mobilisatie in de negentiende eeuw niet of nauwelijks hebben geleid tot stedelijke aanpassingen in die tijd om de binnenstad ruimer op te zetten. Deze aanpassingen vonden meer plaats na de Tweede Wereldoorlog, soms als gevolg van verwoestingen door bombardementen. In Rotterdam is bijvoorbeeld te zien dat het winkelgebied zich kenmerkt door brede straten en grootschalige pleinen.

Doordat door de toegenomen mobiliteit in de jaren '60 winkelgebieden onaanrekkelijker werden, zijn in deze jaren veel winkelstraten veranderd in brede, autoluwe promenades (Van de Wiel, 1996). In de decennia erna werd winkelen steeds populairder, waardoor de binnenstad slechter bereikbaar werd en parkeerplaatsen schaarser werden. Daarom waren in de jaren '90 lokale overheden wel genoodzaakt om het beleid te veranderen.

3.2.3 Ontwikkelingen binnen de detailhandel

Een interessante tendens binnen de detailhandel is de ontwikkeling van grootschalige winkelcentra buiten de binnenstad. Dit is mogelijk sinds 1993, toen het Grootschalige Detailhandelsvestigingenbeleid (GDV) van kracht werd. In veel landen (met name Frankrijk, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten) is door suburbanisatie van winkels het winkelen meer naar de rand van de steden verplaatst (Seip, 1999).

Onderzoek naar het Rotterdamse perifere winkelcentrum Alexandrium bood twee belangrijke conclusies. Allereerst lijken de grote perifere winkelcentra een bedreiging voor de binnenstad omdat ongeveer de helft van de bezoekers aangaf dat ze er kwamen voor plezierredenen. Bovendien gaf ook nog eens de helft aan dat ze waren gaan winkelen in de binnenstad als het Alexandrium niet bestond. Merkwaardig was dat vooral mensen uit de Rotterdamse binnenstad het nieuwe winkelcentrum verruilden voor de binnenstedelijke detailhandel.

Anderzijds bleek dat dit winkelcentrum vooral een regionale functie dient, voornamelijk aantrekkelijk voor consumenten die op een grote afstand van het winkelgebied leven. De reden hiervoor is dat deze winkelcentra vaak beter toegankelijk zijn met de auto dan de binnenstad. (Gorter, Nijkamp, Klamer; 2000). In de Verenigde Staten en Groot-Brittannië is

gebleken dat de perifere winkelcentra vaak een negatieve uitwerking hebben gehad op het bezoek aan de binnenstad (URBED, 1994; Kooijman, 1995). Onderstaande tabel (Tabel 3.1) laat echter zien dat in Nederland de perifere winkelcentra wat betreft omzet nog bij lange na niet het niveau halen van hun eigen binnenstad. Vetgedrukte winkelcentra kunnen worden beschouwd als perifere winkelcentra.

Tabel 3.1		
Winkelcentra in de Randstad, gesorteerd naar omzet		
	Omzet 2004 (miljoenen euro's)	
1	Rotterdam-centrum	939
2	Utrecht-centrum	838
3	Den Haag-centrum	580
4	Leiden-centrum	379
5	Veenendaal-centrum	350
6	Haarlem-centrum	292
7	Rotterdam Alexandrium (I,II en III)	288
8	Amersfoort-centrum	272
9	Hilversum-centrum	261
10	Leidschendam Leidschenhage	248
11	Zoetermeer-centrum (Stadshart/Woonhart)	246
12	Dordrecht-centrum	245
13	Gouda-centrum	241
14	Rotterdam Zuidplein	226
15	Rijswijk In De Bogaard	225
22	Amsterdam Amsterdamse Poort	166
23	Utrecht Stadsdeelcentrum Overvecht	147
26	Amsterdam Arena	138
31	Den Haag Haaglanden Megastores	125
NB; de binnenstad van Amsterdam ontbreekt in dit onderzoek		
Bron: Koopstromenonderzoek Randstad 2004 (Goudappel Coffeng B.V., 2005)		

Het TNO (2002) verwacht niet dat de perifere winkelgebieden een dussdanige groei zullen doormaken dat ze een bedreiging kunnen vormen voor de binnenstad. *“Zoals eerder gesteld zijn de gemeenten voorzichtig met het uitgeven van grootschalige vestigingslocaties en bovendien lopen bestaande locaties niet goed genoeg, waardoor ervan uit kan worden gegaan dat in de toekomst meerdere van deze vestigingen zullen ontstaan.”* Redenen hiervoor zijn dat de duurzame uitstraling en het aan populariteit winnende funshoppes voorlopig nog een kracht zullen blijven van de binnenstad.

Verwacht wordt wel dat noodzakelijke producten (zoals levensmiddelen) in de toekomst verkocht gaan worden in de perifere winkelgebieden. Deze detailhandel zal dus, volgens het TNO, op den duur uit het centrum verdwijnen.

3.3 De woningen

Van oudsher is wonen een van de belangrijkste functies van de binnenstad. Door grootschalige stadsuitbreidingen in de afgelopen eeuw en het veranderen van de stadscentra is het aantal woningen in de binnenstad zowel absoluut als relatief afgenomen en vormt het nog slechts een gering percentage van de totale stedelijke woningvoorraad (Buursink, 1980).

Tabel 3.2					
Kerncijfers wijken en buurten 2006 (Wonen)					
	Woning- voorraad	Gemiddelde woningwaarde (€)	Woningen naar eigendom		Gemiddelde huishoud. grootte
			Huur	Koop	
Amsterdam	381.830	204.000	86%	14%	1.8
Amsterdam - binnenstad	47.970	267.000	77%	23%	1.5
Den Haag	230.600	166.000	58%	42%	2
Den Haag - centrum	10.640	162.000	77%	23%	1.6
Den Haag - Binckhorst	160	80.000	99%	1%	1.7
Rotterdam	287.260	137.000	75%	25%	2
Rotterdam - Stadscentrum	16.355	155.000	79%	21%	1.6
Utrecht	120.790	183.000	58%	42%	1.9
Utrecht - binnenstad	7.660	237.000	56%	44%	1.4

Bron: CBS Statline

Bij het onderscheiden van woningen naar eigendom zien we geen significante verschillen met de stad als geheel. Ook zien we geen eenduidig beeld. Vaak kan wel gezegd worden dat de woningen in de binnenstad gemiddeld duurder zijn dan het stadsgemiddelde. Vooral Amsterdam valt hierin op, waar een woning in het centrum gemiddeld 267.000 euro kost. Het gemiddeld aantal personen per huishouden ligt wat lager in de binnenstad. Een reden hiervoor is dat (grote) gezinnen vaker in de buitenwijken gaan wonen, waar meer ruimte is.

3.3.1 Woningen zijn belangrijk voor de binnenstad

Woningen in de binnenstad verhogen de levendigheid en de sociale veiligheid in de stad (Van Amelsfoort, 2003). Daarnaast is het belangrijk voor de verscheidenheid op de woningmarkt en voor de identiteit van een stad om een grote verscheidenheid aan woningen

in de binnenstad te hebben. Dit blijkt wel uit de zogenaamde 'donut cities' in de Verenigde Staten, waar grootschalige groei aan de randen plaatsvond. Deze steden kenmerken zich door een vervallen centrum. Volgens Law (1988) dient de woonfunctie gestimuleerd te worden, omdat dat helpt een 24-uurs binnenstad te creëren in plaats van een 9 tot 5 (of middernachts-) binnenstad.

3.3.2 Ontwikkelingen binnen de woningsector in de binnenstad

Zelfstandige winkeliers hadden vaak in de traditionele binnenstedelijke winkelstraten hun winkel op de begane grond zitten en woonden in de etages erboven. Door de opkomst van winkelketens (filialisering) zijn deze woningen vaak leeg komen te staan en worden nu vooral gebruikt voor opslag of zelfs helemaal niet meer gebruikt. Deze leegstand brengt als mogelijk gevolg met zich mee dat de winkelstraten verloederen vanaf de eerste verdieping en dat na sluitingstijd van de winkels de straten uitgestorven zijn. Dit komt de sociale veiligheid niet ten goede (Louw, 2004).

Een aantal zaken maakt het wonen boven winkelpanden lastig: het eigendom is veelal versnipperd, het realiseren van een opgang naar de woning gaat vaak ten koste van winkelruimte, er zijn hoge eisen wat betreft de brandveiligheid en de eigenaren van de panden hebben vaak weinig affiniteit met de woningmarkt. Omdat het voor pandeigenaren dus nauwelijks de moeite loont om bewoning te stimuleren, wordt dit dus vaak een aangelegenheid van de gemeente.

Amsterdam en Den Bosch zijn voorbeelden van gemeenten die succesvol initiatieven hebben gestart om wonen boven winkelpanden te stimuleren, al ondervindt men wel moeite om dit succes te handhaven. In Groningen is de 'NV Wonen boven winkels Groningen' opgericht, die vooral deze ruimtes geschikt maakt voor studentenhuisvesting. In Maastricht is zo'n zelfde NV erin geslaagd veel van deze etages bewoond te krijgen door geïnteresseerden een hele verdieping te laten kopen. De oorspronkelijke eigenaar is op deze manier verlost van de loze ruimte en wordt de last bespaard om dit zelf om te vormen tot een woning. Bij binnenstedelijke nieuwbouwprojecten gebeurt het vaak dat bovenetages in het ontwerp al een woonfunctie toegewezen krijgen, waardoor bovengenoemde problemen worden voorkomen.

Volgens het TNO (2002) zullen in de nabije toekomst voornamelijk de rijkere jongeren en de ouderen zich in de binnenstad gaan vestigen. Hierover wordt geschreven: *"Mensen die vroeger in de stad woonden en met opgroeiende kinderen naar buitenwijken vertrokken zijn, hebben nu weer behoefte om dichtbij de culturele en recreatieve activiteiten te wonen. (...)*

Groepen die in de jaren '80 en '90 in ons land met het etiket 'yup' werden aangeduid hebben ook steeds meer behoefte om in het centrum te wonen."

3.4 De overheidsgebouwen en de kantoren

Een van oudsher altijd nadrukkelijk aanwezige activiteit in de binnenstad is de kantorensector. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de commerciële dienstverlening (zoals de bankensector) en de niet-commerciële dienstverlening, zoals het onderwijs of de gezondheidszorg.

Tabel 3.3				
Bedrijfsvestigingen naar activiteit in percentages in de vier grote steden				
	Commerciële dienstverlening	Niet-commerciële dienstverlening	Industrie	Agrarisch
Amsterdam	71%	19%	11%	
Amsterdam - binnenstad	75%	17%	8%	0%
Den Haag	66%	20%	13%	
Den Haag - centrum	75%	19%	6%	0%
Den Haag - Binckhorst	71%	9%	20%	0%
Rotterdam	68%	19%	13%	
Rotterdam - Stadscentrum	76%	19%	5%	0%
Utrecht	67%	20%	12%	
Utrecht - binnenstad	75%	20%	6%	0%

Bron: CBS Statline

We zien in bovenstaande tabel dat in de vier grote steden de commerciële dienstverlening relatief meer vertegenwoordigd is in de binnenstad vergeleken met de rest van de stad. Industrie daarentegen is relatief minder vertegenwoordigd in de binnenstad dan in de stad als geheel. Uitzondering daarop is De Binckhorst in Den Haag, waar 20% van de gevestigde bedrijven industrieel van aard zijn, maar dit gebied rekenen we volgens de huidige functionele definitie ook (nog) niet tot de binnenstad.

3.4.1 Het ontstaan van kantoren in de binnenstad

Er zijn in het verleden veel onderzoeken gedaan naar de locatiebeslissingen van kantoren. Over het algemeen kunnen de de bereikbaarheid, het imago en de communicatie als de drie belangrijkste argumenten worden beschouwd voor kantoren om zich te vestigen in de binnenstad.

Kantoren vestigen zich steeds meer aan de randen van de steden. Voor deze verschuiving in de kantorenmarkt was de traditionele vestigingsleer dominant dat kantoren zich vestigen waar een minimalisatie is van transportkosten. Destijds waren de stadscentra de best bereikbare plaatsen voor stad en regio (Louw, 1996). Aangezien de binnensteden om deze reden zo gewild waren, waren de grond- en huurprijzen ook relatief hoog. Omdat bedrijven meer te besteden hadden dan bewoners (grotere 'rent paying capacity') konden deze de woningen verdringen uit de binnenstad. Dit verklaart de aanwezigheid van veel historische kantoorpanden in het centrum.

De bereikbaarheid is nog steeds een belangrijke eis voor kantoorgebruikers. Deze is echter in de binnensteden steeds problematischer geworden.. Binnensteden kampen vaak met het imago slecht bereikbaar te zijn per auto. Daarentegen zijn binnensteden vaak weer wel goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Dit verklaart de vaak grote aanwezigheid van overheidskantoorgebouwen in de binnenstad. Het locatiebeleid van de overheid bepaalt dat kantoren die veel bezoekers ontvangen, gevestigd dienen te worden op A-locaties (Seip, 1999). Dit verklaart bijvoorbeeld de hoge concentratie ministeries nabij het Centraal Station in Den Haag.

Als we een onderverdeling maken in verschillende soorten kantoren zien we dat voornamelijk de zakelijke dienstverlening zich aan de rand van de stad vestigt, de maatschappelijke dienstverlening zich huisvest aan de binnenstedelijke randzone en dat overheidsgerelateerde kantoren zich vestigen in de binnenstad (Seip, 1999). De overheid zelf ziet graag dat de kantoren zich in de binnenstad bevinden (VROM, 1990) en vormt daardoor een voorbeeldfunctie.

Bovendien concludeerde Brouwer (1994) dat de vestiging in de binnenstad niet voor alle kantoororganisaties noodzakelijk is. Vestiging in de stadscentra is vooral aantrekkelijk voor bedrijven die de totale arbeidsmarkt willen benutten en die frequente onderlinge contacten hebben.

3.4.2 Ontwikkelingen in de kantorensector in de binnenstad

Bedrijven waren van oudsher vaker industrieel van aard en vaak gevestigd in het stadscentrum. Dit is nog steeds wel het geval, maar kantoren zijn tegenwoordig op meer locaties te vinden dan alleen in de binnensteden. Te denken valt bijvoorbeeld aan de kantorenparken langs de snelweg of nabij voetbalstadions. De binnenstad is niet langer de enige logische locatie om een kantoor te vestigen en deze verschuiving lijkt zich door te zetten. In de gemeente Amsterdam bijvoorbeeld, is de prognose tot 2030 voor de vraag naar

kantoren voor iets minder dan 50 procent binnenstedelijk en de rest ligt rond knooppunten of langs snelwegen (Gemeente Amsterdam, 2007). Uit datzelfde rapport blijkt dat bij een overschatting van de prognose voor 68 procent geschrapt zou moeten worden in binnenstedelijke locaties, terwijl dat voor knooppuntlocaties en snelweglocaties respectievelijk slechts 24 en 17 procent bedraagt.

Hoewel de aandacht steeds meer lijkt te verschuiven naar de randen van de steden, langs bepaalde infrastructurele knooppunten, blijft de binnenstad toch een aantrekkelijke vestigingslocatie voor kantoren. Volgens het TNO zal zich in de toekomst vooral het “luxe werkgelegenheidssegment” gaan herbergen in de binnenstad (TNO, 2002), bijvoorbeeld juristenkantoren en reclamebureaus. De grotere werkgevers zullen zich meer langs de stadsranden gaan vestigen .

3.5 De horeca

De horeca (hotel, restaurant, café) valt kortweg in vier hoofdgroepen te verdelen, volgens het bedrijfsschap Horeca. De maaltijdverstrekkers, spijzenverstrekkers, drankverstrekkers en logiesverstrekkers. Onder de maaltijdverstrekkers vallen de restaurants en de bistro's. Onder de spijzenverstrekkers rekenen we de ijssalons en de cafetaria. Voor de drankverstrekkers is de hoofdfunctie het verstrekken van al dan niet alcoholische dranken. Hieronder rekenen we de cafés, discotheken, strandtenten etc. Tenslotte de logiesverstrekkers, dit zijn de hotels en de pensions.

De binnenstad staat over het algemeen bekend om haar hoge concentratie van horecagelegenheden. In 1998 noemde 12% van de binnenstadsbezoekers de horeca als voornaamste reden voor hun bezoek. Dit percentage is niet zo hoog, omdat de horeca vaak niet het voornaamste motief is voor hun bezoek, maar vaak gepaard gaat met andere motieven, bijvoorbeeld winkelen (Verstappen, 2002).

Juist vanwege deze combinatie van binnenstedelijke functies zijn horecagelegenheden veel in de binnenstad te vinden. In winkelgebieden vinden we een concentratie van spijzenverstrekkers, die in grote mate afhankelijk zijn van bezoekers van het winkelgebied. Maaltijdverstrekkers en drankverstrekkers vinden we veel rond culturele voorzieningen, zoals bioscopen en theaters. Deze zijn meer gericht op het publiek na de sluitingstijden van de winkels.

Sinds de jaren '70 is er een grote opmars van terrassen in de stadscentra (Oosterman, 1993). In Groningen bijvoorbeeld is de oppervlakte aan terrassen verviervoudigd in de periode tussen 1976 en 1990. (Verstappen, 2002). Een andere belangrijke trend is het ontstaan van thema-restaurants, of het ontstaan van doe-café's (internetcafé's, sportcafés) (Verstappen, 2002).

3.6 De instellingen van culturele, educatieve en recreatieve aard

De instellingen die hiermee bedoeld worden, zijn bijvoorbeeld universiteiten, bioscopen, musea en theaters. Deze zijn vaak vertegenwoordigd in een binnenstad vanwege haar centrale positie. Hier komt dus de ontmoetingsfunctie van de binnenstad naar voren.

3.5.1. Leisure in de binnenstad

Met leisure wordt vaak bedoeld: *“Alle openbaar toegankelijke vrijetijdsvoorzieningen in het stedelijk gebied met een zekere toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. Segmenten zijn cultuur, sport, vermaak, attractiepunten en alle mengvormen hiertussen.”* (Ruis, 2000).

Hier kunnen dus vele instellingen onder gerekend worden, waaronder de bioscopen, musea en theaters, maar bijvoorbeeld ook evenementenhallen of overdekte skihallen. De binnenstad ondervindt hier concurrentie van perifere locaties. Uit een onderzoek van P. Verstappen naar leisure in de binnenstad kwamen (onder andere) een aantal sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen naar voren (Tabel 3.4).

De conclusie van Verstappen was dat de binnenstad voor een bepaald leisure-aanbod altijd een belangrijke locatie zal blijven. Hij stelt dat men in de periferie terecht kan voor het opdoen van snelle ervaringen en belevenissen, waarbij de activiteit zelf belangrijk is. Met name de bereikbaarheid en de veiligheid van de locatie zijn hier van belang (Verstappen, 2002).

Voor een binnenstad is de leisure-activiteit vaak wel gebonden aan unieke plaatskenmerken, zoals sfeer, historie en cultuur. Hier kan de consument terecht om te flaneren, kijken, ontmoeten of uitgaan in een sfeervolle ambiance. Hiervoor is hij of zij bereid om uitgebreid de tijd te nemen.

Tabel 3.4	
Sterke punten, zwakke punten, kansen en bedreigingen voor de binnenstad als leisure-milieu.	
Sterke punten	
	<ul style="list-style-type: none"> • Het bioscoopbezoek neemt weer toe • Meer vrije tijd wordt buitenshuis doorgebracht • De openbare ruimte is een belangrijke ontmoetingsruimte geworden
Zwakke punten	
	<ul style="list-style-type: none"> • Recreatief winkelen vertoont geen sterke groei meer. • Steeds meer leisure-mogelijkheden buiten de binnenstad, zoals mega-bioscopen. • Consument is mobieler, waardoor een bezoek aan de binnenstad geen vanzelfsprekendheid meer is.
Kansen	
	<ul style="list-style-type: none"> • Het bedienen van nieuwe doelgroepen (jonge senioren, kinderen) • Uitbuiten 'unique selling points' zoals het historisch centrum als decorfunctie voor evenementen. • Het behouden van de multifunctionaliteit van de binnenstad.
Bedreigingen	
	<ul style="list-style-type: none"> • Negatieve effecten van leisure (overlast voor bewoners, aantasting historisch karakter) • Te ver doorgevoerde en onherkenbare thematisering van de binnenstad. • Problematiek externe en interne bereikbaarheid
<i>Bron: Verstappen (2002)</i>	

3.7 De openbare ruimte

“De mix tussen gebouwen met een privaat karakter, openbare gebouwen en de openbare ruimte is belangrijk voor het creëren van een aantrekkelijke binnenstad”, aldus Newman (1990). Hiermee benadrukt hij het belang van de openbare ruimte voor de binnenstad.

Tot halverwege de vorige eeuw was de openbare ruimte vooral synoniem voor verbindingen en infrastructuur (Seip, 1999). Tegenwoordig wordt de openbare ruimte meer gezien als de ‘longen van de stad’. De openbare ruimte binnen een stadscentrum is vooral van belang voor de ontmoetingsfunctie, of om te ontspannen na al het winkelen of werken. Bij openbare ruimten kan gedacht worden aan straten, pleinen, steegjes, kades, parken etc. Het voorzien van veel openbare ruimte in een stad, maakt dat een stad kan voorzien in ruimte voor evenementen of voor terrassen. Het draagt er aan bij om een stad 24 uur per dag levendig te maken (Duxbury et al, 1988).

Hoe een openbare ruimte het beste kan worden ingericht is een moeilijk te beantwoorden vraag. Vaak speelt historiciteit hierbij een belangrijke rol. Vaak worden de bedachte of meer geplande openbare ruimten als minder populair ervaren door binnenstadsbezoekers (Seip, 1999). Veel wetenschappers onderschrijven dat de spontaan ontstane ruimte (Pennartz en van Wezel, 1995) beter wordt gewaardeerd. Zij pleiten dan vaak ook voor het behoud van de historische structuur. Sommigen pleiten zelfs voor meer 'rommeligheid' (Van Duren, 1995, Jackobs, 1969).

Ook het belang van stadsparken wordt vaak onderschreven. In de nieuwe Nota Ruimte (Ministerie van VROM) wordt gesteld dat het aanbod en de toegankelijkheid van voldoende 'rode' en 'groen/blauwe' ontspanningsmogelijkheden belangrijk zijn voor de leefbaarheid, het welzijn en de gezondheid van de bewoners en zelfs voor de economie. Het ministerie stimuleert gemeenten om bij stedelijke ontwikkelingen gelijktijdig rood (bebouwing), groen en blauw (park en water) te integreren. Gemeenten en provincies kunnen hiervoor gebruik maken van financiële constructies.

3.8 Verkeer en vervoer

Het thema verkeer en vervoer heeft altijd veel aandacht gekregen in de discussies over binnenstedelijk beleid. Binnen die discussies ontstaat een interessante paradox. Enerzijds wil men de overlast van al het verkeer zo ver mogelijk beperken en anderzijds is de bereikbaarheid van de binnenstad juist een belangrijk speerpunt van met name winkeliers.

3.7.1. Interne en externe bereikbaarheid

De bereikbaarheid van een binnenstad kunnen we opdelen in de interne bereikbaarheid en de externe bereikbaarheid. Met interne bereikbaarheid wordt de nabijheid tussen de verschillende activiteiten bedoeld, met name de aanlooproutes. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de beloopbaarheid van de winkelroutes. Winkels die wel in een binnenstad liggen, maar niet aan een logische doorgaande route kunnen zo makkelijk buiten de boot vallen. Dit heeft te maken met het vergelijkingsgedrag van consumenten, waar consumenten niet puur op een winkel afgaan, maar hun keuze maken tussen verschillende winkels in een bepaald gebied (Seip, 1999). Voor activiteiten die meer op zichzelf staan is de 'beloopbaarheid' minder van belang.

Met externe bereikbaarheid wordt de mate bedoeld waarin mensen en goederen de binnenstad als geheel kunnen bereiken. Bijvoorbeeld met het openbaar vervoer of met de

auto. Nederlandse binnensteden zijn met het openbaar vervoer vaak relatief makkelijk te bereiken. De bereikbaarheid per auto is in de meeste binnensteden vaak moeilijker. Dit heeft ook veel te maken met de historische structuur van veel binnensteden die niet beschikken over een grote verkeerscapaciteit.

Een andere verklaring voor de verkeerscongestie in de binnenstad heeft te maken met het toenemende autogebruik. Op het moment van schrijven zijn er gemiddeld 2,26 personen per auto¹ in Nederland. Volgens Camstra (1995) heeft dit te maken met een drietal verklaringen. Ten eerste veranderen de huishoudensamenstellingen. Terwijl in 1960 nog gemiddeld 4,1 personen in een huishouden woonden, is dit anno 2007 gedaald tot 2,26 (CBS). Dit benadert een gemiddelde van één auto per huishouden. Veertig jaar geleden was dat nog 0,46 auto per huishouden². Ten tweede neemt ook het gemiddeld aantal reizigerskilometers toe, omdat mensen vaker bezigheden buitenshuis hebben. Tot slot heeft de toenemende participatie van vrouwen op de arbeidsmarkt een rol gespeeld in het toenemen van de mobiliteit (Seip, 1999).

3.7.2. Ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in de binnenstad

Omdat veel steden hun stadscentra graag autoluw zien, moeten er vaak creatieve oplossingen worden bedacht om mensen en goederen naar de plaats van bestemming te krijgen. In Amsterdam bijvoorbeeld is een pilot gestart voor goederentransporten. Deze zou de winkels kunnen bevoorraden in plaats van de als belastend ervaren vrachtwagens. Het bedrijf dat dit uitvoert, CityCargo, verwacht dat in 2012 er 2500 minder vrachtwagens binnen de ringwegen zullen rijden. Andere initiatieven zijn bijvoorbeeld de grootschalige P&R-terreinen, waar de auto buiten de binnenstad kan worden geparkeerd en er met het openbaar vervoer verder kan worden gereisd naar het centrum.

3.9 Conclusie

Belangrijke activiteiten in de binnenstad zijn winkels, woningbouw, overheidsgebouwen, kantoren, horecabedrijven en instellingen van educatieve, culturele en recreatieve aard. Belangrijke overige elementen van een binnenstad zijn de openbare ruimte en het verkeer en vervoer.

In de Nederlandse centra is ongeveer 20% van de winkels gepland en de rest is historisch zo ontstaan. De reden waarom deze in de binnenstad te vinden zijn, valt te rijmen met het principe van Christaller. Door de toename van de mobiliteit zijn winkelgebieden vaak slecht

¹ 16.336.134 inwoners (april 2007, CBS) delen door 7.230.178 personenauto's (januari 2007, CBS).

² 1.960.000 personenauto's (1967, CBS) delen door 3.698.000 huishoudens (1967, CBS).

bereikbaar en bieden weinig parkeergelegenheid. Lokale overheden passen hun beleid aan om dit probleem op te lossen. Een ontwikkeling binnen de detailhandelsector is de opkomst van perifere winkelcentra. Voorspellingen wijzen echter uit dat deze in de toekomst niet een serieuze bedreiging zullen vormen voor de binnensteden. Verwacht wordt wel dat winkels die noodzakelijke producten (zoals levensmiddelen) verkopen, steeds meer in de perifere winkelcentra en minder in de binnensteden gevestigd zullen zijn.

Woningen zijn zowel absoluut als relatief in aantal afgenomen in de binnenstad. Deze woningen zijn gemiddeld vaak duurder en worden door minder mensen bewoond dan woningen in de buitenwijken. Onderzoek wijst uit dat het wel belangrijk is om veel bewoners in de binnenstad te houden omdat het de sociale veiligheid en de levendigheid van het gebied ten goede komt. Door de filialisering is er veel leegstand ontstaan in de etages boven de winkelpanden. Lokaal beleid brengt hier de afgelopen jaren, soms succesvol, verandering in. Volgens het TNO zullen in de nabije toekomst voornamelijk rijke jongeren en ouderen zich in de binnenstad gaan vestigen.

In de binnenstad zijn veel (historische) kantoorpanden te vinden. Dit komt omdat vroeger de binnensteden de best bereikbare plaatsen waren. De bereikbaarheid per auto is in de afgelopen decennia steeds problematischer geworden. Onder meer vanwege deze reden zijn kantoorpanden steeds meer aan de randen van de steden te vinden. De overheid wil bedrijven stimuleren om zich in de binnenstad te vestigen en vervult zelf daarin een voorbeeldfunctie. Verwacht wordt dat de binnenstad wel een aantrekkelijke vestigingslocatie blijft, bijvoorbeeld voor het luxe werkgelegenheidssegment. De grotere werkgevers zullen zich steeds meer buiten de binnenstad gaan vestigen.

De binnenstad kenmerkt zich door een hoge concentratie van horecagelegenheden. De horeca is sinds de jaren '70 in de binnensteden met een grote opmars bezig. Het bezoek aan de horeca gaat vaak gepaard met het gebruik van een van de andere functies van een binnenstad, zoals het winkelen.

De leisure in de binnenstad vervult een ontmoetingsfunctie en ondervindt concurrentie van perifere locaties. Verwacht wordt dat bepaalde leisure in de binnenstad aanwezig zal blijven. Hier gaat het vooral om activiteiten waar de omgeving ook een rol speelt. De sfeervolle ambiance wordt hier als een pluspunt gezien van de binnenstad.

De openbare ruimtes worden tegenwoordig ook wel de 'longen van de stad' genoemd. Ze verhogen de levendigheid van een binnenstad. Bij de inrichting van openbare ruimtes speelt

historiciteit een belangrijke rol. De geplande openbare ruimtes worden als minder populair ervaren. Het belang van stadsparken wordt ook onderschreven. Deze kunnen zelfs een positieve bijdrage leveren aan de economie.

Met interne bereikbaarheid worden de looproutes in een binnenstad bedoeld. Deze zijn erg belangrijk, omdat winkels die buiten een looproute liggen, minder succesvol zijn. De externe bereikbaarheid is de bereikbaarheid van buitenaf. Deze is met de auto vaak problematisch voor een binnenstad. De historische structuur van een binnenstad is niet berekend op het toegenomen autogebruik. De goederentram is een initiatief om het aantal vrachtwagens dat de winkels in de binnenstad bevoorraadt, te doen afnemen. P&R-terreinen buiten de binnenstad hebben tot doel het autogebruik terug te dringen.

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste activiteiten van een binnenstad naar voren gekomen. Bij veel activiteiten vallen interessante ontwikkelingen te bemerken. Zo wordt er vaak concurrentie ondervonden van soortgelijke activiteiten op perifere locaties. Zoals gezegd behandelt dit hoofdstuk vooral de activiteiten die *wel* wenselijk zijn in een binnenstedelijk gebied. Voor dit onderzoek is dit interessant om te weten, indien men bij herstructurering van een ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen op zoek is naar een invulling. Daarmee zijn de beschreven ontwikkelingen voor deze activiteiten ook belangrijk. Ook is er zo enige duidelijkheid ontstaan met welke activiteiten onwenselijke activiteiten op een bedrijventerrein dan in botsing zouden komen. De gebruikelijke activiteiten op een bedrijventerrein zullen in het volgende hoofdstuk worden behandeld.

4 De activiteiten van het bedrijventerrein

4.1 Inleiding

In dit onderzoek speelt de ruimtelijke veroudering van bedrijventerreinen een centrale rol. Later in dit hoofdstuk zal duidelijk worden dat bij deze gebieden de oorspronkelijke functie in het gedrang is gekomen. In dit hoofdstuk zal, nadat er in paragraaf 4.2 een begripsbepaling is gekozen voor het begrip 'bedrijventerrein' bekeken worden welke activiteiten er met name aanwezig zijn op een bedrijventerrein. Achtereenvolgens zullen de industrie (paragraaf 4.3) en de volumineuze detailhandel (paragraaf 4.4) worden behandeld, aangezien deze zich specifiek kenmerken voor bedrijventerreinen. Tot slot zal ook de veroudering van bedrijventerreinen hier aan bod komen.

4.2 Begripsbepaling bedrijventerrein

De term 'bedrijventerrein' dook voor het eerst op in 1976 en is eigenlijk een ruimere definitie dan het begrip 'industrieterrein' dat vanaf 1938 werd gehanteerd (Boons & Lambert, 2000). Bedrijventerreinen zijn een goed voorbeeld van het functiescheidende gedachtegoed van de vorige eeuw. Oorspronkelijk zijn deze gebieden ontstaan om overlast veroorzakende industriële bedrijven te scheiden van het wonen (Louw, 2004).

In de loop der tijd zijn deze gebieden echter een vestigingsmogelijkheid geworden voor bedrijvigheid van allerlei aard. Ze zouden nu gekenmerkt kunnen worden als een verzameling bedrijfs- of kantoorgebouwen. Ook bedrijven waar de noodzaak ontbreekt om zich op een bedrijventerrein te vestigen, zoals de dienstverlening, vestigen zich nog steeds daar door de gunstige vestigingsmogelijkheden.

Volgens een rapport van NOVEM (Boons & Lambert, 2000) kan het begrip bedrijventerrein worden onderverdeeld in de volgende drie categorieën:

- *Industrieterrein*

Het industrieterrein is een bedrijventerrein dat wordt gedomineerd door grootschalige energie- en milieurelevante industrie, vaak aan of nabij een haven, soms ook los daarvan.

- *Bovenlokaal gevarieerd bedrijventerrein*

Dit is een bedrijventerrein waar een of meer bovenlokale grootschalige bedrijven centraal staan, maar waaromheen een groeiende bedrijvigheid is ontstaan van kleinere bedrijven (distributie, metaal/elektro, kunststoffen, dienstverlening). Deels zijn deze toeleverancier voor het grote bedrijf, deels hebben ze daar niets mee te maken.

- *Lokaal gevarieerd bedrijventerrein*

Een terrein dat vooral lokale MKB-bedrijven bevat, waaronder distributie, handel, transport, grafische industrie, constructiebedrijven, aannemers en dergelijke. Los hiervan kennen we nog kantoorlocaties en grootschalige, al dan niet gespecialiseerde detailhandelsterreinen (gespecialiseerd in meubels, auto's, 'doe het zelf'-artikelen, levensmiddelen en dergelijke).

Voor het vervolg van dit onderzoek wordt de volgende definitie van het begrip bedrijventerrein gehanteerd: *“Een bedrijventerrein is een verzameling van bedrijfsgebouwen (al dan niet van industriële aard), kantoorgebouwen en volumineuze detailhandel gelegen in eenzelfde gebied”*.

Hiermee voldoet dit begrip aan de huidige kenmerken van een bedrijventerrein en omvat het al de drie categorieën die hierboven zijn benoemd. De kantoorbedrijvigheden zijn reeds behandeld in het vorige hoofdstuk en zullen daarom in dit hoofdstuk niet aan de orde komen.

4.3 De industrie

Volgens Wikipedia wordt onder industrie verstaan: *“alle economische fabricage uit grondstoffen behoudens mijnbouw, bouwnijverheid en nutsbedrijven”*. Industrie wordt vaak geassocieerd met verschillende soorten overlast (stank, geluid, vervuiling).

In paragraaf 3.4 werd geconstateerd dat de aanwezigheid van industrie in de binnenstad gering is in vergelijking tot de rest van de stad. Dit beeld was in het verleden tegenovergesteld. De industrie was van oudsher voornamelijk in het centrum te vinden. De reden hiervoor was dat traditioneel de voordelen van een binnenstadslocatie voor industrie te maken hadden met de bereikbaarheid tot afzetmarkten, arbeid en met clustervoordelen (Lloyd, Mason, 1977).

In paragraaf 3.8 is te zien dat deze externe bereikbaarheid van de binnenstad in de afgelopen eeuw drastisch is veranderd. De perifere industriële parken werden daardoor

interessanter, waardoor een leegloop van industrie uit de binnenstad ontstond. Hierdoor verdween ook het agglomeratievoordeel. De industrie die heden ten dage nog in de binnenstad is te vinden valt onder te verdelen in twee categorieën (Lloyd, Mason, 1977):

- *De industrie die nog steeds economische voordelen ondervindt van hun binnenstadslocatie die de nadelen overschaduwen.*

Deze activiteiten zijn vaak klein tot middelgroot van omvang.

- *Industrie die door inertie in de binnenstad is gebleven.*

Deze bedrijven nemen genoegen met de suboptimale condities van de binnenstad, omdat ze conservatief zijn op het gebied van veranderingen.

Met name de tweede groep zal volgens Lloyd en Mason steeds meer moeite gaan ondervinden om te overleven in de binnenstad. In een vrije markt situatie zullen zij op de lange termijn verdwijnen. Huurders van binnenstedelijke grond zullen op den duur de hoge prijzen niet meer kunnen betalen en eigenaars zullen te maken krijgen met te hoge *opportunity costs*. Nieuwe industriële bedrijven zullen worden uitgeboden door bedrijven die op een kostenefficiëntere manier gebruik kunnen maken van de binnenstedelijke grond.

Lloyd en Mason stellen ook dat er vermoedelijk een verband bestaat tussen de uittrek van industriële activiteiten uit de binnenstad en de terugloop van de werkgelegenheid. Hoewel deze uitspraak betrekking heeft op Manchester, zien we dit verschijnsel ook terug in Nederland. Bij stedelijke vernieuwingsplannen wordt vaak eerder de voorkeur gegeven aan non-industriële activiteiten, ook al zijn er wel nog economische voordelen te vinden bij sommige industriële activiteiten.

4.4 De 'volumineuze' detailhandel

Volumineuze goederen is een begrip dat door de overheid in het leven is geroepen bij het opstellen van het PDV (Perifere Detailhandels Vestigingen)-beleid in 1973. Het betrof destijds de detailhandel die veel aan de randen van de steden te vinden was, zoals de autoshowrooms, meubelzaken en bouwmarkten. Vanwege het praktische ongemak voor deze winkels om zich in de binnenstad te vestigen, waren zij de enige winkels die toestemming kregen om zich aan de randen van de steden te vestigen. Onder strikte voorwaarden kon later (onder het GDV-beleid in 1993) ook de overige detailhandel zich

vestigen op perifere locaties, zij het alleen op de vooraf aangewezen 13 stedelijke knooppunten. (Terpstra, Beuken, 1998).

Met name in de jaren '70 en '80 heeft het PDV-beleid er voor gezorgd dat in veel gemeenten de volumineuze detailhandel terug te vinden is op perifere locaties. Met name aan de randen van bedrijventerreinen hebben veel bouwmarkten, meubelzaken en autoshowrooms zich gevestigd. De betrokken ondernemers waren hier niet altijd even tevreden over.

Op perifere locaties heerst vaak een gebrek aan passanten, die veel in de binnenstad te vinden zijn. Zoals Seip ook stelt: *“Om te kunnen ‘showen’ moeten er wel voldoende passanten zijn en dat is een kenmerk waarin een binnenstad nog altijd excelleert”* (Seip, 1999). Ondanks dat gegeven zijn veel meubelboulevards, bouwmarkten en showrooms te vinden langs belangrijke doorgaande wegen in de steden. Deze locaties kunnen zeker rekenen op vele passanten per dag.

4.5 Veroudering van bedrijventerreinen

Bij de herstructurering van bedrijventerreinen, wat in het volgend hoofdstuk zal worden behandeld, wordt vaak gerefereerd naar de veroudering van het gebied. Deze veroudering wordt echter niet bepaald door de leeftijd. Goed opererende oude terreinen kunnen een belangrijke economische, ruimtelijke en sociale functie hebben, bijvoorbeeld door een grote werkgelegenheid. Het CPB (2001) onderscheidt vier soorten van veroudering bij bedrijventerreinen.

- *Technische veroudering;*

Vooraf de bedrijven op het terrein en de beheerder ervan bepalen de veroudering, vanwege achterstallig onderhoud van de openbare ruimte en de kavels. Hierdoor voldoet het terrein niet meer aan de eisen die oorspronkelijk aan het terrein gesteld werden. Dit gebrek aan onderhoud wordt vaak veroorzaakt door de afwachtende houding bij de partijen. Investerings in de openbare ruimte hebben namelijk weinig effect als niet de bedrijven zelf ook op hun kavels onderhoud uitvoeren.

- *Economische veroudering;*

De eisen van de markt die oorspronkelijk aan het terrein zijn gesteld zijn in de loop der jaren veranderd. Onderhoud van het terrein voldoet niet voor een structurele oplossing van economische veroudering. Het terrein moet aangepast worden, zodat het ruimte kan bieden

aan nieuwe gebruikers, bijvoorbeeld aan dienstverlenende bedrijven. In tegenstelling tot technische veroudering kunnen de huidige gebruikers deze ontwikkelingen niet beïnvloeden.

- *Maatschappelijke veroudering;*

Bij maatschappelijke veroudering voldoen de terreinen niet meer aan de eisen van deze tijd, bijvoorbeeld door nieuwe regelgeving. In plaats van door de markt (economische verandering) worden deze nieuwe eisen vooral bepaald door de overheid. Voorbeelden van maatschappelijke veroudering zijn bijvoorbeeld strengere eisen op het gebied van veiligheid, arbeidsomstandigheden en milieu.

- *Ruimtelijke veroudering.*

De omgeving van het terrein is dusdanig veranderd dat de oorspronkelijke functie in het gedrang is gekomen. Het bedrijventerrein is bijvoorbeeld in de loop der jaren ingeklemd door woonwijken. Ook al zou het terrein aan alle technische, economische en maatschappelijke eisen voldoen, kan het zodoende toch als verouderd worden bestempeld, vanwege haar locatie. Door haar ligging verstoort het een aantal kwetsbare functies in de directe omgeving. De ruimtelijke veroudering staat centraal in deze scriptie.

4.5.1 Aspecten van veroudering

Voor het bemerken van (ruimtelijke) veroudering geldt volgens het CPB een aantal indicatoren. Deze indicatoren kunnen voor elke vorm van veroudering optreden.

- *Ruimtegebruik;*

Intensief ruimtegebruik is een teken van een verouderd bedrijventerrein, omdat jongere bedrijfsvestigingen zich vaak krappert huisvesten.

- *Aanzicht;*

Dit aspect lijkt het meest voor de hand liggende aspect van veroudering. Verloedering van het terrein kan een negatief effect hebben op de gebruikers, maar ook bijvoorbeeld de bewoners van omliggende woonwijken.

- *Ontsluiting;*

Voorname de externe ontsluiting heeft een nauwe relatie met de omgeving. Als veel vrachtverkeer het terrein moet bereiken, betekent dat overlast voor de naburige woonwijken waar zij doorheen moeten rijden.

- *Milieuhygiëne.*

Hierbij gaat het om de schadelijke emissies van de huidige terreinen. Dit is vooral een indicator voor de maatschappelijke veroudering van het terrein, hoewel het ook betrekking kan hebben op de omgeving van het terrein. Bijvoorbeeld omdat door nieuwe eisen een geluidswal moet worden aangelegd (CPB, 2001).

4.6 Conclusie

In dit hoofdstuk is het bedrijventerrein gedefinieerd als een verzameling van bedrijfsgebouwen (al dan niet van industriële aard), kantoorgebouwen en volumineuze detailhandel gelegen in eenzelfde gebied.

Activiteiten die zich specifiek kenmerken voor een bedrijventerrein zijn de industrie en de volumineuze detailhandel. De industrie was voorheen voornamelijk in de binnenstad te vinden. Door de verslechterde externe bereikbaarheid is veel industrie verplaatst naar perifere locaties. Hiermee verdween ook het agglomeratievoordeel voor de nog aanwezige industrie. Voor de industrie die tegenwoordig nog in de binnenstad te vinden is, bestaan twee argumenten. Enerzijds zijn deze hier gebleven omdat er nog steeds economische voordelen verkregen worden uit hun binnenstadslocatie, anderzijds is er industrie door inertie in de binnenstad gebleven. Verwacht wordt dat de tweede groep op den duur uit de binnenstad zal verdwijnen.

Voorbeelden van volumineuze detailhandel zijn showrooms, meubelzaken en bouwmarkten. Vanwege praktisch ongemak waren deze van oudsher al veel gevestigd buiten de binnenstad. Dit is in lijn met het PDV-beleid. De ondernemers klagen op deze locaties vaak over een gebrek aan passanten, hoewel bedrijven langs belangrijke doorgaande wegen toch veel bekijks zullen hebben.

De veroudering van een bedrijventerrein wordt niet bepaald door haar leeftijd. Vier soorten veroudering worden onderscheiden: technisch, economisch, maatschappelijk en ruimtelijk. Voor al deze vormen van veroudering zijn er diverse indicatoren waardoor kan worden opgemerkt dat een terrein is 'verouderd', te weten: intensief ruimtegebruik, verslechtering van het aanzicht, een slechte ontsluiting en het uitstoten van schadelijke emissies.

In dit hoofdstuk zijn de activiteiten van een bedrijventerrein aan bod gekomen. Ook is er duidelijk geworden dat een bedrijventerrein door haar locatie verouderd kan zijn, in de zin dat

haar oorspronkelijke functie in strijd is met de omgeving. Hiermee lijkt een herstructurering voor het gebied noodzakelijk. In hoeverre binnenstedelijke activiteiten en activiteiten op een bedrijventerrein in botsing komen met elkaar wordt in Hoofdstuk 5 behandeld.

5 Herstructurering ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen

5.1 Inleiding

Het ruimtelijk verouderde bedrijventerrein kwam in het vorige hoofdstuk al aan bod. Een bedrijventerrein dat vroeger aan de rand van de stad lag, kan door stadsuitbreidingen tegenwoordig ingeklemd liggen tussen woonwijken. Haar oorspronkelijke functie vormt daardoor een probleem met de omgeving. In dit hoofdstuk zal duidelijk worden dat een dergelijke situatie vaak de noodzaak geeft om het gebied te herstructureren.

Het 'probleem met de omgeving' ontstaat omdat de activiteiten van een binnenstad en de activiteiten van een bedrijventerrein niet altijd stroken met elkaar. Deze activiteiten worden met elkaar geconfronteerd in paragraaf 5.2 aan de hand van uitspraken uit de literatuur. Uit deze confrontatie zal blijken dat in een aantal gevallen een herstructurering van het gebied wenselijk is. In de daaropvolgende paragraaf (5.3) wordt het herstructureringsproces besproken van een binnenstedelijk bedrijventerrein. Na het bespreken van dit proces wordt tot slot bekeken in hoeverre de herstructurering een oplossing kan bieden voor de problemen van een binnenstedelijk ruimtelijk verouderd bedrijventerrein.

In dit hoofdstuk wordt uitgegaan van een ruimtelijk verouderd bedrijventerrein dat door haar ligging in aanmerking zou kunnen komen voor een binnenstadslocatie. Deze worden ook wel de 'eerste generatie' bedrijventerreinen genoemd (VromRaad, 2006). Volgens de Bedrijfslocatiemonitor (CPB, 2005) worden deze terreinen vaak gekenmerkt door dichte bebouwing en zijn ontsloten via water- en spoorwegen (of waren dat oorspronkelijk). De reden hiervoor is dat zodoende niet alleen gekeken wordt naar de confrontatie tussen de activiteiten van een bedrijventerrein met de omliggende bewoners, maar ook met omliggende binnenstadsfuncties.

5.2 Confrontatie binnenstad en bedrijventerrein

In Hoofdstuk 3 werden al eerder de activiteiten genoemd die gebruikelijk zijn voor een binnenstad te weten: winkels, woningbouw, overheidsgebouwen, kantoren, horecabedrijven en instellingen van educatieve, culturele en recreatieve aard. In Hoofdstuk 4 kwamen een tweetal activiteiten naar voren die kenmerkend zijn voor een bedrijventerrein, te weten: industrie en volumineuze detailhandel.

In deze paragraaf zullen aan de hand van diverse bronnen deze verschillende vormen van activiteiten met elkaar worden geconfronteerd. Uit een aantal uitspraken valt duidelijk te zien dat deze confrontatie leidt tot ongewenste situaties, waardoor een herstructurering van het gebied wenselijk is. Veel informatie werd hierover gevonden in onder andere een boek van het Centraal Planbureau over de veroudering van bedrijventerreinen (CPB, 2001).

Een aantal conclusies konden worden getrokken met betrekking tot:

- *Het bedrijventerrein versus woningen*

Volgens een aantal bronnen lijkt hier het grootste spanningsveld op te treden. Het ministerie van Vervoer Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) stelt dat bij de keuze voor bedrijfslocaties rekening moet worden gehouden met milieueffecten, zoals geluidshinder, vervuiling of externe veiligheid. Deze effecten zullen altijd hun doorslag hebben op aanliggende wijken (VromRaad, 2006). Ook het CPB stelt dat bepaalde milieuhinder als stank en lawaai hinderlijker zijn in een woonomgeving dan in een open landschap. Op zijn minst zal dus gesteld kunnen worden dat bedrijven die milieuhinder veroorzaken, wenselijker zijn in een open landschap (of in een perifere locatie), dan in een woonomgeving.

Daarnaast stelt het VROM dat aangrenzende woonwijken last kunnen krijgen van de 'negatieve uitstralingseffecten' van een bedrijventerrein (VromRaad, 2006). Hiermee wordt bedoeld dat een negatieve uitstraling van een bedrijventerrein, die kan zijn ontstaan door slecht onderhoud van de kavels, niet alleen tot last is voor de bedrijven zelf, maar ook voor de woonomgeving. Een huis kan hierdoor bijvoorbeeld dalen in waarde.

Doordat bepaalde activiteiten op een bedrijventerrein milieuhinder veroorzaken en inefficiënt gebruik maken van de ruimte, veroorzaakt het negatieve effecten die vaak verder dragen dan het terrein zelf. Het kan tot overlast zijn voor de directe omgeving, bijvoorbeeld in de vorm van sociale onveiligheid, milieubelasting en verkeersdruk (CPB, 2001). In het ergste geval wordt zelfs gesuggereerd dat verloederde bedrijventerreinen de werkloosheid in de nabije omgeving kunnen doen toenemen, vooral in woonwijken waar de werkloosheid al relatief hoog is.

Naast het feit dat omwonenden hinder kunnen ondervinden van bepaalde bedrijvigheden op een bedrijventerrein, geldt dit ook vice versa. Bedrijven die woonwijken tot last zijn ondervinden dan zelf ook last van hun locatie in de nabije omgeving van woonwijken.

Omwonenden kunnen bezwaar maken tegen de gebruikelijke emissies of tegen uitbreidingen van het bedrijf. Het bedrijf kan dan gehinderd worden in de bedrijfsprocessen. Op perifere locaties zullen deze bedrijven mogelijk minder last krijgen van bezwaren en de daardoor opgelopen vertragingen of kosten.

De stichting Natuur en Milieu (2002) is zelf een voorstander van zoveel mogelijk functiemenging. Dat wil zeggen dat wonen en werken binnen wijken zoveel mogelijk gecombineerd moeten worden. Je zou kunnen zeggen dat deze stichting er een voorstander van is om bestaande binnenstedelijke bedrijventerreinen zoveel mogelijk in stand te houden. Ze zijn echter wel van mening dat bedrijven die niet op een aanvaardbare wijze zijn in te passen in de stad gehuisvest moeten worden op bestaande of nieuwe bedrijventerreinen. 'Aanvaardbaar' is echter wel een subjectief begrip, maar dat zelfs de stichting Natuur en Milieu de noodzaak tot herstructurering inziet, wil wel wat zeggen.

- *Het bedrijventerrein versus de detailhandel en de recreatie*

Over de combinatie van bedrijventerreinen met detailhandel en recreatieve aangelegenheden valt intuïtief te beredeneren dat dit ook in bepaalde gevallen als onwenselijk zal worden beschouwd, zij het in mindere mate dan in bewoonde gebieden. Een winkelgebied vlak naast bedrijvigheden van industriële aard lijkt geen gewenste combinatie. Geluids- of stankoverlast zal het winkelen verstoren en een negatieve uitwerking hebben op de beleving van de consument. Ook over recreatieve aangelegenheden valt te beredeneren dat deze meer op hun plek zitten tussen binnenstedelijke activiteiten. De grenslijn op dit gebied is echter lastig aan te geven. Vaak ook wordt de combinatie tussen detailhandel of recreatie met bedrijventerreinen wel geaccepteerd. Denk bijvoorbeeld aan kart- of schaatsbanen op bedrijventerreinen of aan de al eerder behandelde perifere winkelcentra. Vooral in het buitenland zijn deze winkelcentra toch vaak genoeg te vinden naast of op bedrijventerreinen.

Het Centraal Planbureau beschrijft over deze combinatie het volgende:

"In gebieden waar de ruimtedruk vanuit functies als wonen, detailhandel en recreatie groot is en er veel mogelijkheden zijn voor alternatief gebruik van de grond, zal een terrein sneller als verouderd worden beschouwd. Dit speelt bijvoorbeeld in stedelijke gebieden." (CPB, 2001).

Dit wil zeggen dat het terrein door haar binnenstadslocatie een grote economische potentie heeft. Vanuit diverse functies, zoals dus ook de detailhandel en recreatie, is de vraag groot

om zich in de binnenstad te vestigen. Daardoor is de wens tot vervanging van activiteiten (waaronder die activiteiten met een lage toegevoegde waarde per hectare) groot. Hierdoor wordt het gebied eerder als verouderd beschouwd en stijgt de wens tot herstructurering. Dit blijkt ook uit de volgende uitspraak:

“Een terrein met een lage grondprijs, activiteiten met een lage toegevoegde waarde per hectare en een inefficiënt gebruik van grond, zal in een regio met sterke economische groei sneller verouderen dan elders.” (CPB, 2001).

- *Het bedrijventerrein versus de kantoren*

Uit Hoofdstuk 3 kwam al naar voren dat de kantoren die zich in de binnenstad bevinden of willen vestigen, voornamelijk van dienstverlenende aard zijn. Het CPB stelt dat deze bedrijven steeds meer belang hechten aan de uitstraling van hun directie omgeving. De reden hierachter is dat dit soort bedrijven op hun terrein regelmatig klanten ontvangen en daardoor belang hechten aan een representatieve omgeving. Daarnaast zijn dit vaak bedrijven voor wie naamsbekendheid en een herkenbare ‘zicht’locatie middelen zijn om de afzet te vergroten (CPB, 2001). Een verloederde omgeving zal inbreuk kunnen maken op hun goede naam of afdoen aan de herkenbaarheid van de locatie.

Omgevingskritische activiteiten op een bedrijventerrein zullen door de toename van bedrijven uit de dienstensector dus steeds meer als onwenselijk worden beschouwd.

- *Het bedrijventerrein versus de openbare ruimte en het verkeer en vervoer.*

De openbare ruimte en het verkeer en vervoer zijn geen (economische) activiteiten. Wel zijn dit belangrijke elementen van een binnenstad, zoals in Hoofdstuk 3 werd aangegeven. Uitspraken hierover hebben vooral betrekking op het ontwerp van de herstructurering van het bedrijventerrein.

Zo kan gedacht worden aan de opname van groene ruimtes in het gebied. Het CPB zegt hierover dat ook in dichtbebouwde zones groene ruimtes het gebied een extra stedenbouwkundige kwaliteit kunnen geven (CPB, 2001).

Zoals ook al in eerdere hoofdstukken werd geconcludeerd wordt een binnenstad gekenmerkt door een gebrekkige externe bereikbaarheid. Aangrenzende bedrijventerreinen die geherstructureerd worden, kunnen hiertoe positief bijdragen. Bij de herstructurering van het

gebied kan openbaar vervoer naar de binnenstad gestimuleerd worden en, door bijvoorbeeld oude binnenvaartkades te gebruiken, het goederentransport over water bevorderd worden. Dit blijkt uit de volgende uitspraak:

“Daardoor (hun ligging aan de rand van de kern, red.) liggen zij gunstig voor de stimulering van het openbaar vervoer. Oude bedrijventerreinen beschikken bovendien relatief nog vaak over binnenvaartkades. Op goed gekozen plaatsen kunnen deze terreinen worden gebruikt om het goederentransport over water te bevorderen” (CPB, 2001).

Ook moet bij het herstructureringsontwerp rekening gehouden worden met een goede ontsluiting van het gebied zelf. Een gebrekkige ontsluiting van het terrein maakt het bedrijf moeilijk bereikbaar en kan de concurrentiepositie verslechteren (CPB, 2001).

5.3 Herstructurering

Bovenstaande problemen geven een aantal argumenten waarom bij sommige situaties een herstructurering noodzakelijk is. Herstructureringen treden op in verschillende vormen en ook het begrip zelf kent diverse definities.

5.3.1 Begripsbepaling ‘herstructurering’

Een definitie van het begrip ‘herstructurering’, op het perspectief van een bedrijventerrein die door het CPB wordt gegeven is:

“Alle eenmalige ingrepen in het bedrijventerrein die tot doel hebben de veroudering van het terrein als geheel te bestrijden en die niet tot het reguliere onderhoud gerekend worden”.

Een aantal van deze ingrijpen zijn (Schot, 2002):

- *Face-lift* (grote opknapbeurt bij fysieke veroudering);
- *Revitalisering* (forse integrale verbetering van een verouderd terrein met behoud van bestaande economische functies);
- *Herprofilering* (wijziging van de werkfunctie van bestaande bedrijfsactiviteiten ten gevolge van economische veroudering);
- *Transformatie* (Ombouwen, waarbij de functie wijzigt in niet-werkfuncties);

Alleen in het geval van een transformatie zal het terrein na de herstructurering niet meer beschouwd worden als een bedrijventerrein.

5.3.2 Marktfalen bij herstructureringen

In paragraaf 4.5 is toegelicht hoe ruimtelijke veroudering bij bedrijventerreinen kan optreden. Dat deze veroudering een spanningsveld kan creëren met de activiteiten van een binnenstad is in de voorgaande paragraaf naar voren gekomen. Het CPB beschrijft dat door een toenemende veroudering een neerwaartse spiraal kan ontstaan waarbij er steeds meer bedrijven met een lage toegevoegde waarde op het gebied komen (CPB, 2001). Aan de andere kant zijn het vaak juist deze activiteiten die op binnenstedelijke locaties lastig samengaan met omliggende activiteiten. Terwijl dus steeds meer de behoefte ontstaat tot herstructurering van het gebied, lijkt het gebied dus alleen maar erger te verouderen.

De markt zelf is niet in staat om dit probleem op te lossen, omdat voor veel zittende bedrijven het uiterlijk van het terrein niet van groot belang is. Deze bedrijven zullen zelf dus geen geld investeren om het gebied op te knappen, waardoor het gevolg is dat de bedrijventerreinen snel verpauperen (CPB, 2001). Daarnaast zullen deze bedrijven ook weinig rekening houden met de negatieve effecten op de omliggende activiteiten, zoals beschreven in de voorgaande paragraaf. Dit zijn twee belangrijke argumenten waarom de overheid zal moeten voorzien in een herstructurering.

De overheid denkt (volgens de welvaartstheorie) in het belang van de hele samenleving en zal dan ook trachten de beschreven welvaartsverlagende effecten te doen afnemen. Op deze manier kunnen de uitkomsten van de markt beter afgestemd worden op de behoeften van de samenleving (CPB, 2001).

5.3.3 Gevolgen van herstructureringen

De herstructurering is dus vaak een aangelegenheid van de overheid, soms in combinatie met het bedrijfsleven. Deze trachten bepaalde welvaartsverhogende doelen te bereiken met de herstructurering van het bedrijventerrein.

Het CPB bespreekt een aantal doelen die de overheid kan hebben om een verouderd bedrijventerrein te herstructureren. Hier vallen onder:

- *Saneren van de bodem;*
- *Beter gebruik van de ruimte;*

- *Verbeteren van interne en externe ontstluiting;*
- *Versterken vestigingsklimaat;*
- *Vergroten van de levendigheid;*
- *Verbeteren uitstraling en imago;*
- *Tegengaan van verpaupering;*
- *Aantrekken van hoogwaardiger bedrijvigheid;*
- *Behouden/toenemen van werkgelegenheid.*(CPB, 2001).

Geredeneerd vanuit de overheid kunnen herstructureringen ook positief bijdragen aan waardevermeerdering van het aanwezige onroerend goed en een hogere opbrengst van de OZB. Geredeneerd vanuit de activiteiten gelegen in het bedrijventerrein en haar omgeving kan het de levendigheid vergroten door het beperken van het woon-werkverkeer. Daarnaast kan functiemenging in een gebied bijdragen aan een vitale stadseconomie met positieve gevolgen voor de sociale veiligheid.

Het Ruimtelijk Planbureau doet een aantal suggesties hoe bovengenoemde doelen kunnen worden bereikt door ze op te nemen in het herstructureringsontwerp van het bedrijventerrein (Ruimtelijk Planbureau, 2006). Deze suggesties zijn:

- *Situeer publieksgerichte bedrijven wel aan de buitenkant van het gebied en productiegerichte bedrijven niet;*
- *Situeer aan de randen combinaties van wonen met kantoor-, atelier- of praktijkruimtes;*
- *Creëer groene wallen en buffers bij terreinen voor zware milieucategorieën;*
- *Integreer bedrijven in een geluidswal aan de snelweg.*

5.4 Conclusie

In dit hoofdstuk is gekeken welke activiteiten van een bedrijventerrein als belastend worden ervaren en welke niet, als er sprake is van ruimtelijke veroudering. Uit diverse bronnen kwam naar voren kwam dat de volgende bedrijvigheden als belastend worden ervaren in combinatie met de activiteiten wonen, detailhandel en recreatie:

- Bedrijven die zorgen voor ernstige milieuhinder
- Bedrijven die hun kavels laten verloederen
- Bedrijven die inefficiënt gebruik maken van de ruimte

Daarnaast ondervindt de dienstverlenende bedrijvigheid, die steeds meer op bedrijventerreinen is te vinden, ook hinder van bovengenoemde bedrijvigheden, omdat zij belang hechten aan een representatieve omgeving. Deze belastende bedrijvigheden kunnen zelf ook last ondervinden van hun locatie, wanneer zij bijvoorbeeld geconfronteerd worden met klachten van omwonenden.

Onder herstructurering vallen alle eenmalige ingrepen in het bedrijventerrein die tot doel hebben de veroudering van het terrein als geheel te bestrijden en die niet tot het reguliere onderhoud gerekend worden. Voorbeelden van dit soort ingrepen zijn face-lifts, revitalisering, herprofilering en transformatie. Herstructurering vanuit de overheid is noodzakelijk omdat de markt erin faalt om een oplossing te vinden voor het verouderingsprobleem.

Herstructureringsprocessen kunnen bij ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen op vele manieren een positieve werking hebben. Voorbeelden daarvan zijn het vergroten van de leefbaarheid, efficiënter ruimtegebruik, toename van de werkgelegenheid en emissiereductie. Het CPB heeft suggesties gedaan hoe in de ontwerpfase deze doelen kunnen worden opgenomen.

6 Conclusies en slotbeschouwing

6.1 Inleiding

In deze scriptie is naar voren gekomen dat ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen een probleem veroorzaken met de omgeving, omdat de activiteiten van een binnenstad en de activiteiten van een bedrijventerrein niet altijd stroken met elkaar. Er is literatuuronderzoek verricht naar de confrontatie tussen binnenstadsactiviteiten en activiteiten op bedrijventerreinen. Daarnaast is er belicht hoe een herstructurering mogelijk een oplossing kan bieden voor dit probleem.

In dit laatste hoofdstuk worden de conclusies van alle voorgaande hoofdstukken samengenomen om op die manier een beantwoording te krijgen op de probleemstelling. Samengevat zullen de belangrijkste punten worden herhaald en de deelvragen worden beantwoord in paragraaf 6.2. In de daaropvolgende paragraaf zal de beantwoording van de probleemstelling plaatsvinden. In paragraaf 6.4 zal vervolgens nog een aanbeveling worden gedaan aan de instanties die betrokken zijn bij de herstructurering van De Binckhorst. Tot slot zal er nog een persoonlijk slotwoord worden gegeven en aanbevelingen worden gedaan voor verder onderzoek.

6.2 Samenvatting en conclusies deelvragen

a *Wat is een binnenstad?*

In deze scriptie is er voor gekozen om de volgende definitie te hanteren van een binnenstad: *“De binnenstad is dat deel van de stad waar een samenballing is te vinden van winkels, woningbouw, overheidsgebouwen, kantoren, horecabedrijven en instellingen van educatieve, culturele en recreatieve aard plus de zone die grenst aan het stadscentrum en door een geringe concentratie van winkels, kantoren, horecabedrijven en dergelijke wordt gekenmerkt”*. Deze laatstgenoemde zone wordt ook wel de binnenstedelijke randzone genoemd.

De binnenstad is van grote waarde voor de stad, niet alleen vanwege haar historische kwaliteiten, maar ook omdat het voorziet in een aantal belangrijke functies. De binnenstad

voorziet in een ontmoetingsfunctie, een woonfunctie, een werkgelegenheidsfunctie, een recreatieve functie, een winkelfunctie en een broedplaatsfunctie.

b *Wat zijn belangrijke activiteiten en elementen in een binnenstad en welke ontwikkelingen vallen hier te bemerken?*

Belangrijke activiteiten in de binnenstad zijn winkels, woningbouw, overheidsgebouwen, kantoren, horecabedrijven en instellingen van educatieve, culturele en recreatieve aard. Belangrijke overige elementen van een binnenstad zijn de openbare ruimte en het verkeer en vervoer. Voor elk van deze gebieden vallen ontwikkelingen op te merken.

Zo ondervindt de binnenstedelijke detailhandel concurrentie van grote perifere winkelcentra. De verwachting is dat in deze perifere winkelcentra op den duur vooral de alledaagse producten verkocht gaan worden, maar dat ze niet een serieuze bedreiging zullen gaan vormen voor de binnenstad.

Door filialisering is er veel leegstand ontstaan boven de winkelpanden. Lokaal beleid brengt hier de afgelopen jaren, soms succesvol, verandering in. De verwachting is, volgens het TNO, dat op den duur voornamelijk rijke jongeren en ouderen woonachtig zullen zijn in de binnenstad.

De verslechterde externe bereikbaarheid is een van de oorzaken waarom kantoren zich steeds meer aan de randen van de steden zijn gaan vestigen. De overheid probeert bedrijven te stimuleren om zich in de binnenstad te vestigen en vervult zelf een voorbeeldfunctie hierin. Verwacht wordt dat de binnenstad op den duur aantrekkelijk zal blijven voor het luxe werkgelegenheidssegment en dat de grotere werkgevers zich aan de randen van de steden zullen gaan vestigen.

Horecabezoek is bezig met een grote opmars. Het bezoek hieraan gaat vaak gepaard met een van de andere functies van de binnenstad, zoals het winkelen.

Ook de leisure in de binnenstad ondervindt concurrentie van perifere locaties. Verwacht wordt dat de leisure waar de omgeving ook een rol speelt (zoals uitgaan in een sfeervolle ambiance) aanwezig zal blijven in de binnenstad.

Openbare ruimtes, zoals stadsparken, worden beschouwd als positieve elementen van de binnenstad. Ze kunnen zelfs economisch een bijdrage leveren.

Ontwikkelingen op het gebied van verkeer & vervoer zijn bijvoorbeeld de goederentrams of de aanleg van P&R-terreinen buiten de binnenstad.

c *Wat is een bedrijventerrein?*

Een bedrijventerrein is een verzameling van bedrijfsgebouwen (al dan niet van industriële aard), kantoorgebouwen en volumineuze detailhandel gelegen in eenzelfde gebied.

d *Wat zijn belangrijke activiteiten en elementen in een bedrijventerrein?*

Kenmerkend voor een bedrijventerrein zijn de industrie en de volumineuze detailhandel. Industrie is steeds minder in de binnenstad te vinden. Aanwezige industrie in binnenstedelijke terreinen is die industrie die nog wel economische voordelen ondervindt van hun locatie en bedrijven die door conservatief gedrag nooit hun plaats hebben verlaten. Van deze laatste groep wordt verwacht dat ze op den duur uit het binnenstadsbeeld zullen verdwijnen. Volumineuze detailhandel (zoals showrooms en meubelzaken) zijn van oudsher altijd al weinig in de binnenstad te vinden, dit heeft te maken met praktisch ongemak en het PDV-beleid.

e *Wat zijn de kenmerken van een verouderd bedrijventerrein?*

Er zijn een aantal indicatoren waaraan men kan zien dat een bedrijventerrein verouderd is. Deze zijn: intensief ruimtegebruik, verslechtering van het aanzicht, een slechte ontsluiting en het uitstoten van schadelijke emissies. De veroudering in termen van leeftijd is geen indicator. Veroudering kan worden onderverdeeld in technische -, economische -, maatschappelijke - en ruimtelijke veroudering.

f *In hoeverre botsen de activiteiten van een bedrijventerrein met de activiteiten van een binnenstad?*

Bedrijven die zorgen voor ernstige milieuhinder, die hun kavels laten verloederen en bedrijven die inefficiënt gebruik maken van de ruimte worden als belastend ervaren in combinatie met binnenstedelijke activiteiten als wonen, detailhandel en recreatie. Deze belastende bedrijvigheden kunnen zelf ook last ondervinden van hun locatie door klachten van omwonenden. Daarnaast levert ook de dienstverlenende bedrijvigheid met

bovengenoemde bedrijvigheden een spanningsveld op omdat zij belang hechten aan een representatieve omgeving.

g *Wat zijn de verschillende vormen van herstructurering?*

Een definitie van herstructurering (met een licht geworpen op het bedrijventerrein) is: “*alle eenmalige ingrepen in het bedrijventerrein die tot doel hebben de veroudering van het terrein als geheel te bestrijden en die niet tot het reguliere onderhoud gerekend worden*”. Voorbeelden van deze eenmalige ingrepen zijn face-lifts, revitalisering, herprofilering en transformatie. Vanwege het falen van de markt is de overheid genoodzaakt om te voorzien in herstructureringsprocessen.

h *In hoeverre kan herstructurering een oplossing bieden aan de ruimtelijke veroudering van een bedrijventerrein?*

Door herstructureringsprocessen kan op ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen de leefbaarheid worden vergroot, efficiënter gebruik gemaakt worden van de ruimte en emissies worden teruggedrongen. Daarnaast hebben overheden en instanties meer resultaten tot doel, zoals een verbetering van de uitstraling of het tegengaan van verpaupering. Het CPB heeft suggesties gedaan hoe in de ontwerpfase deze doelen kunnen worden opgenomen, bijvoorbeeld door bedrijvigheden die een goede combinatie vormen met woonwijken ook richting deze wijken te situeren.

6.3 Eindconclusie

Er is nu meer duidelijkheid ontstaan over wat binnenstedelijke activiteiten zijn en wat activiteiten op bedrijventerreinen zijn. Ook is er een beeld ontstaan over in hoeverre herstructureringsprocessen een oplossing kunnen bieden aan ruimtelijke verouderingen. In deze paragraaf zal getracht worden een beantwoording te geven op de probleemstelling.

Welke economische activiteiten zijn wenselijk in ruimtelijk verouderde binnenstedelijke bedrijventerreinen die geherstructureerd worden?

Na herstructureringen kunnen ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen plaats bieden aan vele economische activiteiten. In het meest extreme geval (bij transformatie) zal zelfs de originele functie van een bedrijventerrein in zijn geheel plaatsgemaakt hebben voor andere

functies. Uit de bevindingen van *Hoofdstuk 3* bleek dat winkels, woningbouw, overheidsgebouwen, kantoren, horecabedrijven en instellingen van educatieve, culturele en recreatieve aard om verscheidene redenen aanwezig zijn in de binnenstad. Voor de gebruikers van dit gebied zijn dit gewenste activiteiten.

Een volledige transformatie van een bedrijventerrein zal niet altijd strikt noodzakelijk zijn. Bedrijventerreinen beschikken namelijk vaak ook over dienstverlenende bedrijven, die over het algemeen niet als onprettig worden ervaren voor hun omgeving. Ook zijn er sommige industriële activiteiten te vinden die, ondanks de terugloop van industrie uit de binnenstad, nog steeds economische voordelen ondervinden van hun binnenstadslocatie.

Of deze activiteiten ook door binnenstedelijke functies hier gewenst zijn, hangt af van de aard van hun bedrijvigheid. Zoals naar voren kwam in *Hoofdstuk 5*, kan worden geconcludeerd dat bedrijven die zorgen voor ernstige milieuhinder, die hun kavels laten verloederen en bedrijven die inefficiënt gebruik maken van de ruimte als onwenselijk worden ervaren in combinatie met hun binnenstedelijke omgeving. Deze bedrijvigheden zorgen voor de uitstoot van schadelijke emissies, een gevoel van sociale onveiligheid en verkeersdruk. In het ergste geval kunnen deze bedrijven zelfs zorgen voor werkloosheid in de omgeving.

De noodzaak tot herstructurering van deze gebieden lijkt evident. Vanwege marktfalen zal de overheid hierin een actieve rol moeten spelen. Bij het ontwerp van een herstructurering dient rekening te worden gehouden met een goede ontsluiting van het gebied. Ook kan er nagedacht worden over de opname van openbare ruimtes, zoals stadsparken. Deze worden over het algemeen als populair ervaren en kunnen zelfs een economische meerwaarde bieden. De meer geplande openbare ruimtes worden overigens als minder populair ervaren dan de historische openbare ruimtes.

Om kort en bondig antwoord te geven op de hoofdrvaag: De economische activiteiten die wenselijk zijn in ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen die geherstructureerd worden, betreffen vooral de economische activiteiten die goed samengaan met binnenstedelijke functies. Er kan dus beter gezegd worden welke economische activiteiten in ieder geval binnenstedelijk *niet* wenselijk zijn. Dit zijn de bedrijven die zorgen voor ernstige milieuhinder, die hun kavels laten verloederen en bedrijven die inefficiënt gebruik maken van de ruimte.

6.4 Aanbevelingen voor De Binckhorst

19 juni jongstleden heb ik zelf een bezoek gebracht aan De Binckhorst. Een fotoreportage hiervan is te vinden in Bijlage C.

Er is gekeken naar de aanwezige bedrijvigheden op het terrein en waar de knelpunten liggen. Deze knelpunten kwamen naar voren uit deze bachelorscriptie, maar waren ook duidelijk met het blote oog waarneembaar. De gemeente Den Haag heeft haar ambitie uitgesproken om van De Binckhorst een bruisende stadswijk te maken, waar volop gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Er wordt dan ook met recht gesproken van een gedaantewisseling of, zoals in Hoofdstuk 5 naar voren kwam, van een transformatie.

Op dit moment is er namelijk weinig tot geen sprake van het bovengenoemde geambieerde karakter van De Binckhorst. Vermoedelijk kan gesproken worden van een verouderd bedrijventerrein in alle categorieën.

- *Technische veroudering;*

Er is bij veel bedrijven sprake van achterstallig onderhoud op de kavels. Met name in het gebied dat ingeklemd zit tussen de spoorboog en de Binckhorstlaan zijn veel verouderde panden te vinden en rommelige, vervuilde terreinen.

- *Economische veroudering;*

Een verandering van de eisen van de markt heeft op sommige kavels geleid tot leegstand. Dit is met name het geval bij de voormalige industriële activiteiten (bijvoorbeeld de voormalige Caballero-fabriek). Ook zien we dat veel kantoorpanden leeg staan. Dit zal er met name mee te maken hebben dat dienstverlenende bedrijven veel waarde hechten aan een representatieve omgeving. De constatering is dat deze representativiteit over het hele gebied genomen, niet het geval is.

- *Maatschappelijke veroudering;*

Aangezien de schrijver niet bekend is met de (nieuwe) eisen of regelgeving van de overheid, zal hierover geen uitspraak gedaan worden.

- *Ruimtelijke veroudering*

Het gebied zit aan alle kanten ingeklemd tussen woonwijken, met aan de westzijde zelfs de binnenstad. De activiteiten in De Binckhorst leven daarom op gespannen voet met haar omgeving. Zoals behandeld in Hoofdstuk 5 veroorzaken bedrijven die zorgen voor ernstige

milieuhinder, die hun kavels laten verloederen en bedrijven die inefficiënt gebruik maken van de ruimte, negatieve effecten met de nabije binnenstedelijke activiteiten. Deze effecten hebben te maken met de uitstoot van schadelijke emissies, een gevoel van sociale onveiligheid en verkeersdruk, of zelfs werkloosheid.

In Bijlage B is de visie te lezen die het Stadsgewest Haaglanden voor ogen heeft met De Binckhorst (Stadsgewest Haaglanden, 2007). Om deze doelen te verwezenlijken is het de noodzaak om veel activiteiten te verplaatsen naar overige bedrijventerreinen aan de rand van de stad. In de visie is te lezen dat men voornemens is om de watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid uit De Binckhorst te verplaatsen. De bevindingen uit deze scriptie onderschrijven de gedachte achter dit voornemen.

Daarnaast kan men zich afvragen welke gebouwen er in de huidige Binckhorst voldoen aan het etiket 'bruisend en stedelijk'. De mening van de auteur is dat bijvoorbeeld de huidige woningbouw in het gebied daaraan niet voldoet.

Ook kan men zich afvragen in hoeverre de in grote getalen aanwezige volumineuze detailhandel in het gebied gehandhaafd moet worden. Te denken valt aan de vele autoshowrooms en de bouwketens. Deze activiteiten zijn doorgaans niet voor niets gesitueerd op bedrijventerreinen. Vaak vanwege hun praktische ongemak om in woonwijken gevestigd te zijn, maar ook omdat het bezwaren oplevert voor de omwonenden.

Het advies is om op deze activiteiten ook een licht te werpen, in hoeverre deze wenselijk zijn in combinatie met woningbouw. De aanwezige dienstverlenende bedrijvigheid (bijvoorbeeld het KPN-kantoor) is een duidelijke pull-factor voor het gebied en kan ook voor de werkgelegenheid een belangrijke rol spelen. Het is verstandig deze activiteiten te handhaven.

Uit onderzoek is gebleven dat stadsparken of groene zones een belangrijke (economische) impuls kunnen geven aan een gebied. Met de vele aanwezige waterpartijen ligt hier zeker een kans om hier wat mee te doen. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld een centraal stadspark rondom de grote waterpartijen met daaromheen bijvoorbeeld (grootschalige) woningbouw. Met het ontwerpen van overige openbare ruimtes, zoals pleinen en kades, valt op te merken dat de geplande openbare ruimten vaak minder populair zijn dan hun historische tegenhangers. Voorzichtigheid is hierbij dus het advies.

Verder is de ontsluiting van het gebied van groot belang. Het voornemen om het gebied een aantakking te geven op de A4/A13 door middel van het Trekvljettracé, lijkt daarom ook een verstandig besluit. Op dit moment is er wel een groot gebrek aan ontsluiting van het gebied via het openbaar vervoer. Een treinstation, of zelfs een nieuw lightrailtracé door het gebied zou vermoedelijk wenselijk zijn om het succes van het gebied te vergroten.

De transformatie van De Binckhorst zal, voornamelijk vanwege haar ligging, de stad een grote impuls kunnen geven en zal bijdragen aan de versterking van de leefbaarheid van het gebied en de omliggende wijken.

6.5 Afsluiting

Deze bachelorscriptie kan mogelijk bijdragen aan informatieverschaffing omtrent het probleem van ruimtelijk verouderde bedrijventerreinen. Dit probleem is in Hoofdstuk 5 naar voren gekomen. Binnenstedelijke activiteiten en activiteiten op bedrijventerreinen gaan niet altijd harmonieus samen. Onderzoeken specifiek over dit probleem zijn namelijk schaars en nog niet vaak is in onderzoeken de confrontatie opgezocht tussen binnenstedelijke activiteiten en activiteiten op bedrijventerreinen. Een suggestie voor verder onderzoek is dan ook het verder onderzoeken van het probleem rond ruimtelijk verouderde (binnenstedelijke) bedrijventerreinen. Er zouden bijvoorbeeld beoordelingscriteria kunnen worden opgesteld over welke types bedrijvigheden binnenstedelijk onwenselijk zijn. De verschillende activiteiten kunnen dan bijvoorbeeld in een matrix geconfronteerd worden met elkaar, aan de hand van empirisch onderzoek.

Ook kunnen criteria worden opgesteld voor wanneer een bedrijventerrein ruimtelijk verouderd is. Hoe dicht moet bijvoorbeeld het terrein liggen bij aangrenzende woonwijken? Is het terrein verder verouderd als het aan alle kanten omsloten ligt? Ook het CPB pleit voor een verouderingsmonitor, zij het dan voor alle vormen van veroudering.

Literatuurlijst

- Aalst, I. van (1997), *Cultuur in de stad; over de rol van culturele voorzieningen in de ontwikkeling van stadscentra*. Utrecht: Jan van Arkel.
- Amelsfoort, D. van (2003), *De identiteit van de binnenstad van Breda*, Nijmegen: Nijmegen School of Management.
- Ashworth, G.J. (1994), *Guiding the arrow of time into the target of space: heritage planning as the contemporary uses of the past*, Groningen: Geo Pers.
- Boons, F. En F. Lambert (2000), *Duurzame Ontwikkeling Bedrijventerreinen*, Rotterdam: Erasmus Studiecentrum voor Milieukunde
- Buursink, J. (1980), *Stad en ruimte: inleiding in de stadsgeografie*, Assen: Van Gorcum.
- Brouwer, H. (1994), *Locatietheorie voor kantoren toe aan grondige herziening*, in: *Rooijlijn*, nummer 7, p. 292-296.
- Camstra, C. (1995), *U staat niet in de file, u bent de file*, in: *Rooijlijn*, nr. 8, p. 367-372.
- Cohen, R. (2003), *Onwijs wonen in de binnenstad*, in: UK 11, november 2003, p. 5., Rijksuniversiteit Groningen.
- CPB (2001), *Veroudering van bedrijventerreinen; een structuur voor herstructurering*, Den Haag: Centraal Planbureau.
- CPB (2005), *Bedrijfslocatiemonitor; de vraag naar ruimte voor economische activiteit tot 2040*, Den Haag: Centraal Planbureau.
- Duren, A.J. van (1995), *De dynamiek van het constante; over de flexibiliteit van de Amsterdamse binnenstad als economische plaats*, Utrecht: Jan van Arkel.
- Duxbury, M.L., S.D. Neville, R. Campbell en P.W.D. Newman (1988), *Mixed land use and residential satisfaction, an evaluation*, Murdoch: Murdoch University.
- Gemeente Den Haag (2006), *Nieuw Binckhorst; stoer, ondernemend, mondiaal, stedelijk; gebiedsconcept*, Den Haag: Gebiedsonderneming i.o. Nieuw Binckhorst.
- Gemeente Amsterdam (2007), *Minder kantorenplannen in uitvoering; PlaBeKa II: Vervolg op het rapport Minder kantorenplannen*, Amsterdam: Gemeente Amsterdam Ontwikkelingsbedrijf.
- Gorter, C., P. Nijkamp en P. Klamer (2000), *Trade area analysis of out-of-town shopping malls; a case study from the Netherlands*, Amsterdam: Vrije Universiteit.
- Goss, J. (1993), *The 'Magic of the Mall'; An Analysis of Form, Function and Meaning in the Contemporary Retail Built Environment*, in: *Annals of the Association of American Geographers*, nr. (83)1, p. 18-47.
- Goudappel Coffeng B.V. (2005), *Koopstromenonderzoek Randstad 2004*, Den Haag: Goudappel Coffeng B.V.

- Hart, H.W. ter en J.G. Lambooy (1989), *Stedelijke economische dynamiek; een inleiding in de economische geografie*, Muiderberg: Dick Coutinho.
- Heijneijer, W.F. (1968), *Het centrum van Amsterdam: een sociografische studie*, Amsterdam: Polak & Van Gennep.
- Jacobs, J. (1969), *The economy of cities*, New York: Random House.
- Kooijman, D. (1995), *Malls? Engelse voorbeelden kritisch bekeken*, in: *Economic Development Review*, Winter 1994, p. 2-6.
- Law, C.M. (1988), *The uncertain future of the urban core*, Londen/New York: Routledge
- Lloyd, Mason (1978), *Manufacturing Industry in the Inner City: A Case Study of Greater Manchester*, in: *Transactions of the Institute of British Geographers*, Vol. 3, No. 1, p. 66-90.
- Louw, E. (2004), *Functiemenging Wonen en Werken; Inspiratiepapers Woonwijken van de Toekomst*, Delft: Habiforum
- McCann, P. (2001), *Urban and Regional Economics*, Oxford: Oxford University Press.
- Ministerie van VROM (1990), *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening: Extra*, Den Haag: Staatsuitgeverij SdU.
- Ministerie van VROM (2004), *Nota Ruimte: Ruimte voor ontwikkeling*, Den Haag: Staatsuitgeverij SdU.
- Nelissen, N.J.M. (1979), *De stad: een inleiding tot de urbane sociologie*, Deventer: Van Loghum Slaterus.
- Newman, P. (1990), *The search for the good city*, in: *Town and Country Planning*, October 1996, p. 272-275.
- Nienhuis, I. (2003), *Op zoek naar de postmoderne binnenstad*, Nijmegen: Faculteit der Managementwetenschappen.
- Oosterman, J. (1993), *Parade der passanten; de stad, het vertier en de terrassen*. Utrecht: Jan van Arkel.
- Pennartz, P.J.J., R.H.J. van Wezel (1995), *Ambiance is de meerwaarde van de binnenstad: door de kracht van toeval, ontwerp en emotie*, in: *Stedenbouw en Volkshuisvesting*, nummer 1/2, p. 4-8.
- Ruimtelijk Planbureau (2006), *Verkenning van de ruimte 2006; ruimtelijk beleid tussen overheid en markt*, Den Haag: Nai Uitgevers.
- Ruis, A. (2000), *Regionale afstemming bioscoopinitiatieven gewenst; kwaliteit Nederlands aanbod blijft achter*, in: *Recreatie & Toerisme*, nr. 8, p.36-37
- Schot, M. (2002), *Meer doen met minder ruimte*, Rotterdam: Erasmus Universiteit.
- Seip, M. (1999), *De kern centraal; Een studie naar het functioneren van binnensteden*, Alphen a/d Rijn: Samson.

- Stadsgewest Haaglanden (2007), *Voorlopig ontwerp regionaal structuurplan 2020*, Den Haag.
- Stichting Natuur en Milieu (2002), *Meer bedrijven, minder ruimte; efficiënt ruimtegebruik voor bedrijfshuisvesting*, Natuur & Milieu.
- Terpstra, P.R.A. en J.W.L. Beuken (1998), *Overheidsbeleid voor perifere en grootschalige detailhandel*, in: *B & G*, November 1998, p 8-13
- TNO Inro, Afdeling Logistiek en Transport (2002), *De Consument Centraal; Stedelijke distributie in maatschappelijk perspectief*, Delft: TNO
- URBED (Urban and economic development Group) (1994), *Vital and viable town centres: meeting the challenge*, Londen: HMSO.
- Verstappen, P. (2002), *Leisure-ontwikkelingen in de middelgrote Nederlandse steden; een verkennende sociaal-geografische casestudie naar de potenties van de Nederlandse binnenstad*, Den Haag: Hoofdbedrijfschap Detailhandel.
- Wiel, J. van de (1996), *Het behoud van de binnestad als winkelhart*, Assen: Van Gorcum.

Websites

- <http://nl.wikipedia.org/wiki/Industrie>
- <http://statline.cbs.nl>
- http://www.nieuwsuitamsterdam.nl/2006/061124_goederentram.htm

Bijlage A: Overzichtskaarten van De Binckhorst

Figuur A.1

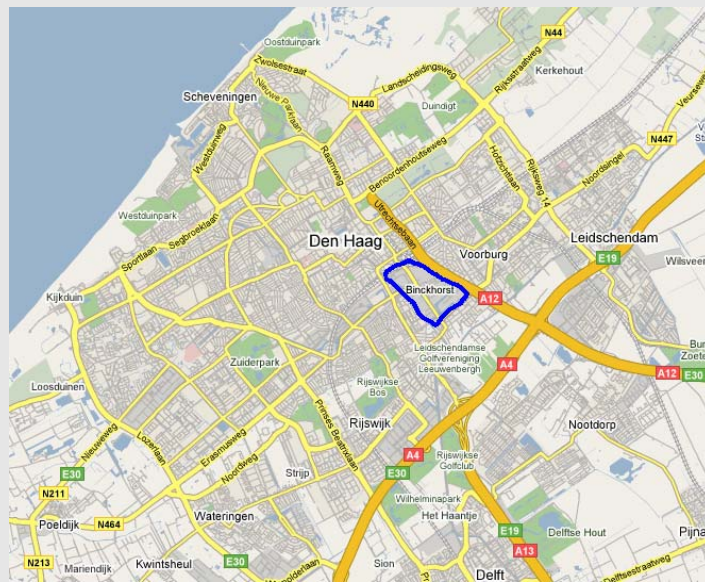
De Binckhorst



Bron: Google Maps (2007)

Figuur A.2

Den Haag en De Binckhorst



Bron: Google Maps (2007)

Bijlage B: Artikel “Internationale stad: Binckhorst”

Uit: “Voorlopig ontwerp regionaal structuurplan Haaglanden 2020”

Binnen de toekomstige ruimtelijk-functionele ontwikkeling van Den Haag, zoals voorzien in de Structuurvisie Den Haag 2020, is de transformatie van de Binckhorst van puur bedrijventerrein tot gemengd binnenstedelijk gebied met intensief ruimtegebruik en met hoge bebouwingsdichtheid (Nieuw Binckhorst) één van de speerpunten. Nieuw Binckhorst ondersteunt Den Haag Internationale Stad, in aanvulling op de Internationale Zone: programmatisch onderscheidend vanwege het bereikbaarheidsprofiel en toekomstige karakter van het gebied, in het bijzonder geschikt voor internationaal opererende bedrijven. Binckhorst is door zijn ontwikkelpotentieel van 130 ha, strategische situering in de Randstad, ligging nabij de binnenstad en intrinsieke (bereikbaarheids)kwaliteiten van het gebied een unieke kans voor Den Haag om ook in de toekomst haar kwaliteiten als internationale stad te blijven vasthouden en versterken.

De transformatie van de Binckhorst heeft als motto gekregen: ‘Nieuw Binckhorst: stoer, ondernemend, mondiaal en stedelijk’. Binckhorst is door zijn ligging nabij de binnenstad, strategische ligging in de Randstad en bereikbaarheid in staat om het economisch functioneren van stad en regio te versterken. De transformatie van Binckhorst overstijgt de stedelijke en regionale schaal en vraagt bij uitstek om ondersteuning vanuit een brede inbedding in een regionale ruimtelijke ontwikkelingsstrategie.

Het Gebiedsconcept voor Binckhorst is in oktober 2006 gereed gekomen; dit is het richtinggevende toekomstbeeld en de inspiratie voor het grootschalige en complexe transformatietraject. Het Masterplan (‘geraamteplan’) wordt nu uitgewerkt samen met de ontwikkelstrategie. Parallel hieraan wordt een plan-/project-MER opgestart. Het Masterplan is de basis voor het op te stellen bestemmingsplan: een globaal plan met uitwerkingsplicht.

De uitvoering is een proces van zeker 20 jaar en wordt fase- en clusterwijs aangepakt. Vanwege de lange doorlooptijd zal er programmatisch sprake zijn van een grote flexibiliteit, om te kunnen blijven inspelen op veranderende marktomstandigheden.

De gemeente Den Haag voert de planvorming en -uitvoering van de Binckhorst uit in samenwerking met de partners Rabo Vastgoed en BPF Bouwinvest. Samen vormen zij een Gebiedsonderneming i.o. Deze gebiedsonderneming staat voor de regie vanuit het gebiedsbelang en de financiële verevening tussen de clusters onderling.

Voor de daadwerkelijke realisatie van de transformatie zal een combinatie van strategieën worden ingezet: ontwikkeling door de gebiedsonderneming zelf, actief verwerven, strategische allianties met grondeigenaren in het gebied en ook door zittende ondernemers die willen intensiveren in ruimtegebruik uit te nodigen om mee te doen door hen uit te dagen in ondernemerschap.

De gemeente Den Haag verwacht dat het programma voor Nieuw Binckhorst wordt gevormd door:

- 6.000 woningen waarvan maximaal 5.000 tot 2020;
- 200.000 vierkante meter bvo kantoorvloeroppervlak;
- 130.000 vierkante meter bedrijfsvloeroppervlak, stedelijke/wijkvoorzieningen;
- 65.000 vierkante meter voor een publiekstrekker;
- 60.000 vierkante meter internationaal programma.

Behalve nieuwbouw wordt het programma van Nieuw Binckhorst ook gevormd door de revitalisering van aanwezige functies. De verbetering van de aansluiting van het gebied op de A4 met het Trekvliettracé en de realisatie van het programma Openbaar vervoer naar een hoger plan zijn noodzakelijk om de transformatie te laten welslagen; door opschuiven van Station Voorburg de Binckhorst in, zal ook dat station bijdragen aan de openbaar vervoerbereikbaarheid van het gebied. Ook tussen Voorburg en de Binckhorst liggen kansen. Een sterkere koppeling van de verwachte ontwikkeling op de Binckhorst met Voorburg versterkt de regionale schaal en de breedte van de economische dynamiek in de centrale zone van het Stadsgewest. De verplaatsing van de watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid uit de Binckhorst naar de Vlietzone maakt de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de Binckhorst mogelijk als onderdeel van het centrale metropolitane gebied van Haaglanden.

Bijlage C: Fotoreportage De Binckhorst

Fietstocht door De Binckhorst. Foto's gemaakt op 19 juni 2007.

Op weg naar De Binckhorst



Binckhorstlaan



Havenactiviteiten



'Ongewenste' bedrijvigheid?



KPN Nederland



Uitzicht vanaf de bovenste etage van KPN Nederland



'Het Strijkijzer' (Rijswijkseplein) in aanbouw



Inefficiënt ruimtegebruik



Woningen



Begraafplaats



Kasteel 'De Binckhorst'



McDonald's



Volumineuze detailhandel



De Haagse Asfalt Centrale



Uitzicht vanaf bovenste etage leegstaand gebouw

