

VASTGOEDMARKT EXECUTIVE EXPERTPANEL

Het is volkomen ongewis hoe mensen zich in de toekomst verplaatsen. Volgens het Vastgoedmarkt Executive Expertpanel is het daarom verstandig voorzichtig te zijn met de bouw van dure ondergrondse parkeergarages. Ook parkeervoorzieningen moeten flexibel en transformeerbaar worden. **BERT POTS**

Expertpanel: 'Zekerheid nodig over toekomstige infrastructuur'

In onze sterk groeiende steden wordt mobiliteit steeds belangrijker, maar toch bestaat daar volgens Eddy Smit, bestuurder-eigenaar van MVGM, onvoldoende belangstelling voor. 'Binnenstedelijk. Aan randen van steden. Overal wordt gebouwd. Achteraf moet dan nog iets worden geregeld voor de mobiliteitsbehoefte. Soms wil een gemeente helemaal geen plek inruimen voor auto's. Binnenkort krijgen we een gebouw in beheer waarvan de bewoners zijn aangewezen op een ov-kaart. We moeten niet alleen woningen bouwen, maar ook tijdig een antwoord formuleren op de vraag hoe die bewoners zich straks verplaatsen.' Allard van Spaandonk, CIO Dutch Investments Bouwinvest, meent dat het bij nieuwe woningwikkeling niet zozeer gaat om meer of minder parkeren, maar om de juiste balans tussen verschillende mobiliteitsoplossingen. 'Onvoldoende duidelijkheid over de infrastructuur heeft een negatief effect op zijn acquisitiebeleid. 'We zien soms op mooie plekken af van investeringen, omdat er geen duidelijkheid is over de toekomstige infrastructuur.'

Wouter de Bever, directeur Deutsche Hypo, wijst in dit verband op de transformatie door onder meer Amvest van het Cruquiuswerkgebied in Amsterdam-Oost. Daar ontbreekt zoiets simpels als een busverbinding. 'Daar wordt door het GVB wel over nagedacht, maar de komst van een oplossing laat nog op zich wachten. Het vervoerbied erkent dat ook. Er ontstaan steeds meer plekken in Amsterdam waar de infrastructuur niet op orde is. Terwijl de overheid daarop toch zou moeten voorsorteren.'

Overaanbod parkeerplekken

Volgens Smit gaat het niet alleen om het ontbreken van goede oplossingen. Op andere plekken is juist sprake van een overaanbod aan parkeerplekken. Hij kent tal van halfleegstaande garages. Alleen al in Rotterdam worden zesduizend garageplekken niet gebruikt. 'We zien een groep bewoners opkomen die helemaal

geen auto heeft of wil hebben. Die meegebouwde parkeerplek willen ze dus ook niet.'

'Juist daarom moeten wij tijdig zekerheid hebben over de toekomstige infrastructuur', vervolgt Van Spaandonk. 'Het aantal benodigde parkeerplekken wordt onder meer bepaald door de aanwezigheid van andere vervoersmodaliteiten. Als daarover geen of onvoldoende duidelijkheid bestaat, dan loopt een belegger het risico veel geld te investeren in bijvoorbeeld een dure ondergrondse garage, waaraan uiteindelijk bij voldoende openbaar vervoer geen behoefte bestaat.'

Stebru ontwikkelt het door Bouwinvest aangekochte woningcomplex Uptown in Rotterdam. 'Daar is het openbaar vervoer goed geregeld', aldus commercieel directeur Robert Steenbrugge. 'De gemeente Rotterdam was bereid met ons het gesprek aan te gaan over de toegankelijkheid van mobiliteit en een bruikbare parkeernorm. Ook voor beleggers is dat belangrijk. Niemand wil investeren in een leegstaande parkeergarage.'

Tijdelijke plekken

Als voorbeeld dient volgens Van Spaandonk ook de ontwikkeling van het Hembrugterrein in Zaandam. Bouwinvest heeft tijdens de Provada getekend voor de afname van 350 woningen. 'Voor de toekomst is sprake van een hov-verbinding (hoogwaardig openbaar vervoer, red.). Daarover zullen we van de gemeente Zaanstad snel duidelijkheid moeten krijgen, anders moeten we opnieuw naar de uitwerking van onze plannen kijken. Wellicht is een hogere parkeernorm nodig. Of we moeten over tijdelijke parkeeroplossingen op maaiveldniveau of over parkeren in tijdelijke gebouwen gaan nadenken. Een dergelijke afspraak kan van beperkte duur zijn. Als het openbaar vervoer eenmaal geregeld is, dan kunnen die parkeerplekken weer verdwijnen.' Het panel benadrukt dat veel onzekerheid bestaat over het toekomstige gedrag van consumenten. In veel steden zijn deelauto's voorhanden. Maakt die deelauto

eigen autobezit overbodig? 'Het bezit van een auto kost ontzettend veel geld, maar de meeste mensen beseffen dat niet. Zij zullen vasthouden aan hun eigen auto', meent De Bever. Steenbrugge ziet juist dat in een stad als Rotterdam een enorme hoeveelheid deelauto's beschikbaar is. 'Het gaat om de mindset. Mensen doen hun auto pas weg, als zij erop kunnen vertrouwen dat een andere goede oplossing beschikbaar is.'

Volgens Van Spaandonk moet meer de nadruk worden gelegd op de verlaging van de woonlasten. 'Als we duidelijk weten te maken dat het gebruik van een deelauto – er zijn ook grote deelauto's waarmee vier kinderen naar het hockeyveld kunnen worden gebracht – de woonlasten flink doet dalen, dan wordt eerder afscheid genomen van de eigen auto.' Het gaat naar zijn smaak ook niet alleen om de beschikbaarheid van deelauto's. 'Met nieuwe vervoersconcepten zullen we ritten makkelijker moeten maken. Bijvoorbeeld. Met de deelauto naar de trein en vervolgens op de aankomstplek verder met de fiets'. Steenbrugge gelooft daar nog niet in. 'Jonge generaties leven in ontzettend drukke schema's. Studie, werk, vrienden. Als het gebruik van een auto veel sneller gaat dan het openbaar vervoer, dan wint de auto.'

Verkeerde investeringsbeslissingen zijn, zo meent Van Spaandonk, te

voorkomen door anders naar de bouw van parkeergarages te kijken. 'Om esthetische redenen gaan auto's onder de grond. Maar dergelijke ruimten laten zich niet of nauwelijks transformeren naar andere functies.' Dat kan volgens hem anders. Hij verwijst naar een project in Milaan. 'In plaats van een dure ondergrondse parkeergarage te bouwen, zijn de parkeerplekken op de eerste en twee verdieping van het complex ondergebracht. De parkeeretages zijn zo uitgevoerd, dat de ruimte in de toekomst kan worden hergebruikt voor de bouw van nieuwe woningen.'

Extra kosten

Volgens Steenbrugge zijn aan zo'n oplossing hoge extra kosten verbonden. 'De hoogte moet aan-gepast. De draagconstructie verzwakt. Het complex moet voorzien van parkeerliften. Dat kost veel geld, terwijl we nu al vaak merken dat parkeervoorzieningen financieel moeilijk haalbaar zijn.'

Van Spaandonk kan zich situaties voorstellen dat beleggers dergelijke extra kosten wel willen dragen. 'Wij zijn gewend na te denken over de aanwendbaarheid van gebouwen over een periode van twintig of dertig jaar. Dat doen we bij zorgvastgoed ook. Stel er wordt morgen een medicijn tegen dementie ontdekt, dan kunnen we op termijn toe met minder

verpleeghuiszorg. Op zo'n manier kunnen we ook naar parkeergebouwen kijken. Mochten mensen in de toekomst minder vaak een eigen auto hebben, dan is het slim als zo'n garage een andere bestemming kan krijgen. In zo'n geval wegen de hogere kosten op tegen het verminderen van het leegstandsrisico.'

Het panel heeft verder weinig op met overheden die weinig geduld hebben en tussentijds de regels wijzigen. Eddy Smit ziet dat terug in het overhaaste besluit om al per 1 juli de gasaansluiting in nieuwbouwwoningen te laten vervallen. Stebru wordt daar keihard door geraakt, zegt Robert Steenbrugge. 'Gasloos bouwen gaat veel verder dan het vervangen van een cv-ketel door een warmtepompje. We moeten nu met drie of vier projecten terug naar de tekentafel en opnieuw nadenken over buitenschil, vloerdikten, isolatie en installaties. Dat kost ons ongelooflijk veel geld en het remt de door iedereen zo gewenste bouwproductie. Een wat langere overgangstermijn was echt beter geweest.'

Geleidelijke aanpak

Van Spaandonk valt hem bij. Ook de bestaande woningvoorraad verdient volgens hem een andere, meer geleidelijke aanpak. 'Als de overheid op een geforceerde manier de verduurzaming afdwingt, dan is dat onvoordelig voor de bv Nederland. Het is veel



Wouter de Bever: 'Er ontstaan steeds meer plekken in Amsterdam waar de infrastructuur niet op orde is'



Allard van Spaandonk: 'We zien soms af van investeringen, omdat er geen duidelijkheid is over de toekomstige infrastructuur'



Robert Steenbrugge: 'Lagere staalprijzen brengen ons enige verlichting tegenover de snel stijgende uurlonen'

VASTGOEDMARKT EXECUTIVE EXPERTPANEL



Van links naar rechts: Wouter de Bever, Eddy Smit, Allard van Spaandonk, Robert Steenbrugge en Johannes van Bentum

beter de natuurlijke momenten bij renovatie en onderhoud te gebruiken om een complex te verduurzamen. Bovendien kunnen we dan gebruikmaken van de laatste stand van de techniek.'

De Bever heeft meer waardering voor de eisen zoals die gelden voor de verbetering van ons kantorenpark. 'De ruime overlooptijd voor de aanpak van kantoren werkt veel beter. Eigenaren weten heel duidelijk op welk moment het juiste label moet zijn geregeld. Vervolgens mogen daarop wat mij betreft sancties worden gezet.' Gemeenten mogen uitzonderingen maken en een gasaansluiting nog

toestaan, maar dat is volgens Steenbrugge in de praktijk lastig. 'In veel gemeenten zijn de coalitie-onderhandelingen afgerond en staat duurzaamheid hoog op de agenda. De kans op een uitzondering is daardoor klein.'

In sommige steden kiezen de nieuw aangetreden coalities ook nog eens voor wijziging van woningbouwprogramma's. Zoals in de gemeente Haarlem, waar ontwikkelaars in hun bouwplannen meer sociale woningbouw moeten opnemen. 'Bij projecten die bijna gereed zijn maar waarvoor nog geen bouwaanvraag is ingediend, moet opnieuw worden onderhandeld over het aandeel sociale huur. De nieuwe norm luidt veertig procent, terwijl het realiseren van dertig procent sociale huur vaak al een probleem is. Een hoger percentage maakt de haalbaarheid van nieuwbouwprojecten alleen maar moeilijker', aldus Smit.

Ook wijst het panel naar Amsterdam en Utrecht. Daar kiest de politiek nadrukkelijk voor verdergaande regulering van middenhuurwoningen. Het nieuwe Amsterdamse college wil eeuwigdurend het huurniveau gelijk laten oplopen met de huurontwikkeling in de sociale sector. Steenbrugge is blij dat in een stad als Rotterdam een dergelijke discussie helemaal

niet speelt. 'Vanwege de voorraad sociale huur geeft de gemeente ons alle vrijheid bij de ontwikkeling van vrije sector huurwoningen.'

Dalende staalprijsen

Verder staat het panel stil bij de mogelijke gevolgen van een wereldwijde handelsoorlog, inclusief de introductie over en weer van hoge importtarieven. Hoe onwenselijk ook, toch signaleert Steenbrugge voor de korte termijn een bescheiden voordeel. 'Fabrikanten dumpen staal in Europa. Daardoor zakken de staalprijsen. In een groot bouwproject gaan tonnen wapeningsstaal. Met een daling van een paar cent per kilo zijn we dus blij. Dat brengt ons enige verlichting tegenover de snel stijgende uurlonen.'

De spanningen op de arbeidsmarkt, zo zegt Smit, hebben tot gevolg dat veel mensen omkijken naar een andere baan. Om kennis en kunde vast te houden heeft MVGM een eigen academie opgericht. 'Voor onze sector geldt toch al dat mensen, nadat we ze hebben opgeleid, hun emploi elders zoeken. Soms voelen we ons een opleidingsinstituut voor de vastgoedwereld.'

Het panel pleit voor goede arbeidsvoorwaarden en een redelijke vergoeding bij externe inhuur. Een

inkoopafdeling die toch nog wat extra korting weet te bedingen, bewandelt in hun ogen niet altijd de juiste weg. Juist om kwaliteit te kunnen waarborgen moeten alle partijen in het bouwproces met elkaar samenwerken. Een race naar de bodem, in het ergste geval een aanbesteding onder de kostprijs, brengt de vastgoedwereld niet verder.

Steenbrugge wijst op de risico's die een onderneming loopt als arbeidskrachten tussentijds vertrekken. 'Ik begrijp wel dat mensen om zich heen kijken. De laatste jaren was er weinig ruimte voor salarisgroei. Veel extraatjes zijn geschrapt. Dan is het niet verwonderlijk dat mensen bij de burens kijken. Maar je moet er niet aan denken dat tijdens de bouw van een complex project de hoofd-uitvoerder opstapt. Dat heeft onmiddellijk een negatief effect op de kwaliteit van de uitvoeringspraktijk.'

Onvoldoende kwaliteit

De Bever vraagt zich af of de kwaliteit van het op te leveren werk toch al niet onder druk komt te staan. 'We zitten in een tijd van onvoldoende bouwproductie. Alles wat een ontwikkelaar maakt, wordt toch wel verkocht. Dan ontstaat heel makkelijk de neiging minder goed werk af te leveren.' Volgens Steenbrugge is dat bij zijn bedrijf zeker niet het geval. 'Kortgeleden hebben we nog een project opgeleverd met gemiddeld minder dan twee opleverfouten per woning. We leveren geen gebouwen op waarover we niet tevreden zijn. Wij vinden het belangrijk te investeren in onderaannemers en leveranciers. Door langdurige samenwerking aan te gaan, in combinatie met een goed georganiseerde bouwplaats, wordt door alle partijen wat verdiend en gaat de kwaliteit van het werk omhoog.'



Eddy Smit: 'Een hoger percentage sociale huur maakt de haalbaarheid van nieuwbouwprojecten alleen maar moeilijker'

Vastgoedmarkt Executive Expertpanel

Het Vastgoedmarkt Executive Expertpanel komt een aantal keren per jaar bijeen om actuele ontwikkelingen in de vastgoedsector te bespreken en van commentaar te voorzien. Aan tafel zitten: *Wouter de Bever*, directeur Deutsche Hypo; *Eddy Smit*, algemeen directeur en eigenaar MVGM; *Allard van Spaandonk*, CIO Dutch Investments Bouwinvest; *Robert Steenbrugge*, commercieel directeur Stebru.