

ACHTERGROND

Op zoek naar nieuwe verdienmodellen

De bouw moet snel veranderen. Zo moet er bij gebiedsontwikkeling overgeschakeld worden op nieuwe verdienmodellen, vindt lector vastgoedeconomie aan de Hogeschool van Amsterdam, Willem Verbaan.

Ferry Heijbrock

Amsterdam - De oplossingen voor de problemen waarin de bouw zich momenteel bevindt en de kernthema's die spelen liggen niet in stapsgewijze veranderingen, maar vragen om fundamentele herijkingen, paradigmaveranderingen en systeemspelingen. Dat schrijft Verbaan in zijn nieuwe boek met de titel *Nieuw krachtenveld, nieuwe paradigma's, Trendverkenning van de Nederlandse bouwsector*, dat hij op verzoek van Vernieuwing Bouw in Zoetermeer heeft gecomponeerd. Het gaat daarbij vooral om de bekende trends zoals de kanteling van aanbesteding naar vraagsturing. Verbaan plaatst dat overigens niet zozeer in het kader van de crisis maar meer in de toegenomen mondigheid van de burgers. Het vraagt van de bouw wel de nodige aanpassingen. Dat geldt ook voor het fenomeen van de terugtrekkende overheid, het adagium van Rijkswaterstaat 'markt tenzij'. Dat leidt ertoe dat er geen bouwwerken meer worden gevraagd maar diensten zoals beschikbaarheid van mobiliteit in plaats van wegen. "De bouwsector is meer en meer een kennisgedreven dienstverlener in plaats van alleen een capaciteitsindustrie", noemt Verbaan dat.

Veel aandacht geeft de lector aan geldgebrek in de ruimtelijke ordening en dan vooral bij gebiedsontwikkelingsprojecten, in deze tijd wel het grootste probleem. De financiering is tot nu toe gestoeld op twee uitgangspunten, inkomsten uit de grondexploitatie en groei. Zeker nu werkt dat niet langer en moet worden gezocht naar nieuwe verdienmodellen. Die zijn er ook, vindt Verbaan. Volgens hem is de overeenkomst van elke gebiedsontwikkeling dat er privaat gefinancierd zal moeten worden op basis van een langere termijn financieringsmodel. "Hier komt het dbfmo-model in beeld. Dit concept is in de Angelsaksische wereld, maar ook in Frankrijk, Spanje, Italië en Azië veel verder ontwikkeld dan in Nederland. Hier kennen we de dbfmo voor infrastructuur (hogesnelheidslijn, wegen) en vastgoed (overheidsge-



Geldgebrek bij gebiedsontwikkeling, zoals bij Blauwestad in Groningen, is een groot probleem. Foto: Hollandse Hoogte

bouwen en scholen) maar nog nauwelijks voor gebieden", schrijft hij. Hij vindt dat er een hardnekkig misverstand heerst dat dbfmo alleen een financieringsconstructie is, een gangbaar soort leasing. "Maar dbfmo is exploitatiegericht en zorgt dus voor waardegeneratie. En juist de contractuele onderhoudsverplichting dwingt tot duurzaamheid. Dbfmo is in wezen een concessie, bij een weg tot leveren van beschikbaarheid, bij waterzuivering tot het leveren van gezuiverd water en bij vastgoed tot het leveren van bruikbare vierkante meters", aldus Verbaan. Een dbfmo vraagt in zijn visie om een organisatorische constructie in de vorm van een special purpose vehicle (SPV). "Deze vennootschap wordt opgericht om de activiteiten binnen een dbfmo-contract te managen. Het is dus een project-venture met aandeelhouders opgericht voor een bepaald project. Deze SPV organiseert zowel de prestaties van het ontwerpen en het bouwen als het onderhoud." Hij waarschuwt ervoor om dit model niet te verwarren met de wel vaak toegepaste pps-constructie bij gebiedsontwikkeling. Een dergelijke constructie is alleen maar gericht op ontwerpen en bouwen en kent als financiering de klassieke grondexploitatie. "De andere exploitaties op langere termijn voor onderhoud, maar ook in opbrengsten, blijven buiten beeld. Het financieringsmodel is dus geheel

anders", aldus Verbaan. Omdat het hier gaat om langetermijnconcessies met verweving van publieke en private belangen, moet er in die visie wel worden aanbesteed. Grote voordeel daarvan is dat alle creativiteit van particuliere partijen en baathebbers vrijkomt. Een apart punt van aandacht is de grondpositie. De eigenaar van de grond heeft in Nederland veelal ook ontwikkelingsrechten. Het is aan te bevelen hier meer beleid op te ontwikkelen. Bij de opstelling van de Nota Ruimte heeft de toenmalige minister van VROM dat niet aangedurfd. In sommige andere landen kiest men voor het beste plan in plaats van de beste grondpositie. Bij gebiedsexploitatie gaat het om de waardestroom in het gebied door de gebiedsexploitant", legt hij uit. Veel gemeenten kampen momenteel met grote problemen als gevolg van het actieve grondbeleid dat zij hebben gevoerd. Daar moeten ze nu zwaar op afwaarderen. Eerste cijfers tonen aan dat het daarbij om een paar miljard gaat.

Er worden geen bouwwerken meer gevraagd maar diensten

Willem Verbaan, lector vastgoedeconomie aan de Hogeschool van Amsterdam.

Architect theater Emmen is bekend

Emmen - Architectenbureau Van den Berg Groep uit Kampen en Henning Larsen Architects uit Kopenhagen ontwerpen een theater bij het dierenpark in Emmen. Dat maakt de gemeente bekend. Het ontwerp van de twee samenwerkende architectenbureaus sluit het best aan bij de wensen van het gemeentebestuur en de directie van de diertuin. Het theater vormt het entreegebouw voor de diertuin. Het gaat om een multifunctioneel gebouw. Het krijgt een grote zaal met daarin 800 stoelen en een kleine zaal met driehonderd zitplaatsen of duizend staanplaatsen. In 2016 moet het gebouw worden geopend.

Natuurvergunning nieuwe jachthaven

Middelburg - De Provincie Zeeland is van plan om een natuurvergunning te verlenen voor de nog aan te leggen nieuwe jachthavens in het Scheldekwartier en Binnenhavens te Vlissingen. De aanvang van de werkzaamheden voor de aanleg staan gepland voor 2014. De vergunning is aangevraagd door de gemeente Vlissingen. Het uitbreiden van de bestaande jachthavens en in gebruik nemen van de nieuwe jachthavens geeft maximaal 900 extra bootligplaatsen. Dit zorgt voor een toename van de recreatiedruk in het Natura 2000-gebied Westerschelde en Saefinghe. In samenhang met andere economische activiteiten en ontwikkelingen, zoals de aanleg van een nieuwe jachthaven in Perkpolder, kan deze toename van recreatie te grote effecten hebben op de natuurwaarden in de Westerschelde. Zo kan er door het aanmeren van boten teveel verstoring ontstaan op de bij eb droogvallende zand- en slikplaten.

'Te weinig aandacht voor opleiding'

Den Haag - Minister Spies betreurt het dat er in bouwcao's zo weinig aandacht is voor opleiding- en loopbaanperspectief. Dat zei ze gisteren in de Tweede Kamer. De SP constateert dat het ontwikkelings- en opleidingsfonds leeg dreigt te raken doordat steeds meer bouwers als zelfstandige of op detachingsbasis aan de slag gaan. Het fonds wordt gevuld door een heffing van 3 procent via de CAO Bouwnijverheid, maar zzp'ers werken niet via de CAO en dragen dus niet bij aan het fonds. Ondertussen maken bouwbedrijven veel gebruik van detachingsbureaus, waardoor het fonds verder erodeert. Kamerlid Shadet Karabulut (SP) stelt voor om zelfstandigen te laten bijdragen via bijvoorbeeld een opslag over hun omzet. Die gedachte is sympathiek, vindt Spies. Ze voelt er echter weinig voor om zich ermee te bemoeien. "Het opleidingsfonds is een zaak van werkgevers en werknemers samen, niet van de regering."



Willem Verbaan, lector vastgoedeconomie aan de Hogeschool van Amsterdam.

N35 tientallen miljoenen duurder en vertraagd

haalbaar. Rijk, provincie Overijssel en de gemeenten stellen de planning bij, omdat het huidige plan het productiegebied raakt van waterwinbedrijf Vitens. De preciese overschrijding van het budget is nog niet bekend, maar Schultz schat nu in dat het om meerdere tientallen miljoenen euro's gaat. "De omvang en oorzaken worden nader in kaart ge-

bracht." De N35 moet breder worden over een lengte van 7,7 kilometer. In reactie op vragen van de CDA'ers Van Hijum en De Rouwe schrijft Schultz dat de kosten voor dit plan hoger zijn dan twee vergelijkbare projecten, de N35 Zwolle-Wijthmen en de N18 Groenlo-Enschede. "De bouwkosten bij Nijverdal-Wierden zijn naar verwachting hoger door-

dat op een relatief kort project drie ongelijkvloerse kruisingen zijn voorzien." Ook de vastgoedkosten zijn hoger, schrijft de minister. Ze betreurt het dat de besluitvorming voor het vertraagde project niet binnen de termijn van de Crisis- en herstelwet kan worden afgerond. Eind april maakt ze nieuwe afspraken over het vervolg van het project.

ADVERTENTIES

De M&R Houtkonstrukties
Gruu - Wolvega - Valkenswaard
Tel. 0566 - 624001
www.demar.nl

Hijskraan nodig?
Bel:
BKF
BV KRAANBEDRIJF B.K.F.
088 - 253 0 253
www.hijskraan.nl

