

WAARDE VASTGOED EN BEREIKBAARHEID

> Bereikbaarheid is meer dan alleen mobiliteit

THEMA RUIMTE: AFSTEMMING RUIMTELIJKE ONTWIKKELING EN BEREIKBAARHEID



BEREIKBAARHEID IS MEER DAN ALLEEN MOBILITEIT

Private partijen beschouwen bereikbaarheid meest nog als een zaak van de overheid alléén. Maar werkgevers, vastgoedexploitanten en -ontwikkelaars vrezen de consequenties van slechtere bereikbaarheid: dalende loyaliteit, krimpende verzorgingsgebieden, omzetverlies, waardevermindering op de portefeuille en exploitatietekorten.

Bij gebrek aan rekeninstrumenten is de omvang van deze dreiging onduidelijk. Tot voor kort kon daarbij worden volstaan met een blik in de Bosatlas en was het genoeg om te weten of er een intercitystation in de nabijheid was. Soms worden GIS systemen gebruikt om inzichtelijke kaarten te maken.

Deze manier van werken is niet meer verantwoord.

Hier speelt ook gebrek aan kennis over de relatie tussen de bereikbaarheid van vastgoed en de gemiddelde opbrengst of waarde van het vastgoed per m² meter. Die relatie is nog nooit wetenschappelijk zichtbaar gemaakt. Dit is niet alleen bij stationsomgevingen relevant, maar ook bij de ontwikkeling van stedelijke centra, kantoorlocaties, woningen, recreatieve voorzieningen.

DOEL

Het doel van het project is tegen deze achtergrond drieledig.

Doel 1: bereikbaarheid vertalen naar private termen

Tot nu toe is bereikbaarheid een verkeerskundige kwestie van netwerken en verkeersmodellen, van begrippen als filekans, trajectsnellheid etc. Maar bereikbaarheid kan alléén een privaat thema worden, wanneer

we het vertalen naar de denkwereld van private partijen. Dat wil zeggen vertalen naar marketing, bezoekerssegmenten, verzorgingsgebieden, omzet en concurrentiepositie. – Sinds november 2006 vertaalt de Bereikbaarheidskaart van Nederland de plannen voor infrastructuur en OV naar deze grootheden (zie: Resultaat 1).

Doel 2: Hoe rendabel zijn private investeringen in bereikbaarheid?

Stel dat private investeringen in bereikbaarheid kosteneffectief zouden zijn. Stel dat we een objectieve, kwantitatieve relatie konden leggen tussen bereikbaarheidskwaliteit en de waarde van vastgoed. Dan zou de onderhandeling rond locatieontwikkeling anders lopen. Dan zou er minder ruimte zijn voor strategisch gedrag. Dan zouden private partijen zélf overwegen, in bereikbaarheid te investeren. – In dit project heeft de Vrije Universiteit laten zien, dat er een aantoonbare en te kwantificeren relatie is tussen



bereikbaarheidskwaliteit en vastgoedwaarde (zie: Resultaat 2).

Doel 3: interactie tussen bereikbaarheid en Ruimtelijke ontwikkeling

Waarom zou bereikbaarheid altijd de afhankelijke variabele zijn, en het functioneel programma het vaste gegeven? Het kan ook andersom. De vraag is dan: welk vastgoedprogramma is haalbaar, gegeven het specifieke bereikbaarheidsprofiel van een locatie? – Inzicht hierin is steeds relevanter. Want ruimte en bereikbaarheid worden steeds schaarser. In de Proeftuin Brabantstad zijn hiermee inmiddels ervaringen opgedaan. En ook dit is direct relevant voor onderhandelingsposities (zie: Resultaat 3).

WERKWIJZE

Kenmerkend voor de Transumo-werkwijze is de tripartiete werkwijze. In dit project werken onder meer samen Radboud Universiteit Nijmegen, Vrije Universiteit Amsterdam, Buck Consultants International, Amsterdam Airport Schiphol, DTZ Zadelhoff, Goudappel Coffeng, Montefeltro (projectleider), gemeente Almere, Reisinformatiegroep, Provincie Zuid-Holland/Stedenbaan, NIROV, het consortium Transrapid, Provincie Noord-Brabant/projectbureau Brabantstad. Door kennis te ontwikkelen en toetsen in proeftuinen is praktijkgerichtheid verzekerd. Bovendien levert dit toegang tot de unieke databestanden. Partijen die databestanden om niet inbrengen zijn DTZ Zadelhoff (objectinformatie), Goudappel Coffeng (bereikbaarheid en parkeren) en Amsterdam Airport Schiphol (reizigersgegevens). De VU zorgt voor de econometrische verwerking.

Radboud Universiteit kwantificeert de kwaliteiten van bereikbaarheid op onderdelen van de reis.

METHODOLOGIE

In de regressieanalyse hanteert de VU een Hedonische prijsanalyse. Op basis van de eerste, veelbelovende uitkomsten heeft de VU besloten, een vraag-aanbodmodel te construeren, om verdergaande analyses te maken.

De basis van de Bereikbaarheidskaart is een nieuwe generatie dynamische macroscopische verkeersmodellen.

RESULTATEN

Resultaat 1: De Nieuwe Bereikbaarheidskaart van Nederland

De kaart brengt de (ontwikkeling van) de verzorgingsgebieden in beeld tot 2020, per postcode. Eindelijk kunnen private partijen heel precies zien, of hun afzetgebied gaat groeien of krimpen. Deze kaart staat op internet. Het is bovendien een dynamische kaart: de effecten van maatregelen komen direct in beeld. Het vormt een ideaal onderhandelingsinstrument bij locatieontwikkeling. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft voor dit instrument gepleit (zie: Doel 1).

Resultaat 2: inzicht in relatie m²-prijs en bereikbaarheid

Het project legt een relatie tussen de m²-prijs van vastgoed enerzijds, en de kwaliteit van bereikbaarheid, van de openbare ruimte en van het object anderzijds. Dit gebeurt met econometrisch onderzoek op basis van omvangrijke databestanden. Het is voor het

eerst, dat dit gebeurt. – Met het beschikbare resultaat is een tweede, nieuw onderhandelingsinstrument gecreëerd. Ook hiervoor heeft de Raad al gepleit (zie: Doel 2).

Resultaat 3: Naar bereikbaarheid-geoptimaliseerde vastgoedprogramma's
Een aantal stedelijke regio's krijgt een advies over optimalisatie van vastgoed programma's op basis van gegeven bereikbaarheidsprofielen. Het betekent een derde, waardevolle component in het koffertje van onderhandelaars rond locaties (zie: Doel 3).

Ad 1. Bereikbaarheidskaart

De eerste versie van de nieuwe bereikbaarheidskaart is gelanceerd tijdens het Transumo-seminar op 1 november 2006 en is bereikbaar via www.bereikbaarheidskaart.nl. Op 31 oktober 2007 is tijdens een seminar bij DTZ Zadelhoff de prognosemodule gepresenteerd. Op 1 maart 08 is de openbaar vervoer module gepresenteerd, tijdens een seminar bij NS. Daarmee is een voor Nederland unieke, multimodale kaart tot stand gekomen. De kaart is vanuit verschillende invalshoeken te benaderen: nu/2020, auto/openbaar vervoer, postcodegebied, heenweg/-terugweg, spits/buiten de spits. De kaart geeft bovendien demografische gegevens over de ontsloten verzorgingsgebieden, en een rangorde van best bereikbare locaties, zowel per auto als per openbaar vervoer.

Ad 2. Waarde vastgoed en bereikbaarheid

De relatie tussen waarde vastgoed en bereikbaarheidskwaliteit is wetenschappelijk gekwantificeerd. Op basis van de uitkomsten

voert de VU momenteel verdergaande analyses uit.

Ad 3. Proeftuinen

BrabantStad: het is gelukt, het diffuse beeld rond bereikbaarheid en vastgoedambities van uiteenlopende vragen en belangen bij de partners van BrabantStad in kaart te brengen – en die vervolgens te vertalen naar een gefaseerd programma met voldoende toegevoegde waarde voor alle partijen. Het project is afgesloten met een seminar in de Verkade-fabriek voor Gedeputeerde en de wethouders van de B5.

RandstadRapid: Siemens heeft namens het consortium Transrapid twee jaar geparticipeerd. Met het rekenmodel achter de bereikbaarheidskaart is het Randstad-Rapid concept geanalyseerd. De beelden binnen het eindresultaat tonen de enorme vervoerkundige toegevoegde waarde van het concept, en de kansen voor vastgoed-exploitatie. De resultaten zijn ingebracht in de relevante bestuurlijke platforms.

Almere: Gemeente Almere heeft Transumo gevraagd om een analyse van de consequenties voor vastgoedwaarde van de alternatieven binnen de Structuurvisie voor 2030. De eerste resultaten zijn inmiddels beschikbaar.

Op basis van de Bereikbaarheidskaart zijn onderbouwde uitspraken mogelijk die eerder niet konden worden gedaan. Een greep aan saillante resultaten:

Voor veel postcodes in Nederland blijkt de bereikbaarheid sterk te gaan verslechteren. Ook de relatieve kwaliteit van de bereikbaarheid verandert, de positie van de Noordvleugel verslechtert bijvoorbeeld



ten opzichte van de Zuidvleugel.

Vanwege de files verliest de Zuidas 2,5 miljoen potentiële bezoekers – dat is iemand, die binnen een uur daar kan komen.

Als we niets doen, staan we in 2015 tot drie keer zo lang en zo vaak in de file. Als we alle wegen aanleggen die nu gepland zijn, staan er over dertien jaar toch nog twee keer zo veel files als nu. In 2020 is het niet meer mogelijk is om met de auto binnen een uur Schiphol te bereiken vanuit Amersfoort of Rotterdam, behalve 's nachts en op rustige momenten in het weekend.

Voor de reistijden onder Amsterdam en op de zuidflank boven Rotterdam worden steeds onbetrouwbarder. Automobilisten zullen hier dertig tot vijftig procent langer over een rit gaan doen.

Deze uitkomsten zijn des te saillant nu het is gelukt de relatie te leggen tussen de kwaliteit van bereikbaarheid en de waarde van commercieel vastgoed. Eén procent verslechtering van de bereikbaarheid leidt tot 0,3 procent waardevermindering van kantoren.

IMPLEMENTATIE-TRAJECT

Met de beschikbaarheid op internet is de basisinformatie over bereikbaarheid voor ieder grootschalig beschikbaar. Makelaars en vastgoedontwikkelaars als DTZ Zadelhoff en ING Real Estate gebruiken deze nieuwe informatie al in de praktijk.

Interessant lijkt op voorhand om 'de formule' te gebruiken bij investeringsbeslissingen over nieuwe infrastructuur. Interesse daarvoor zal niet alleen komen vanuit de wegbeheerders, maar ook vanuit private partijen die nadenken over bijvoorbeeld een bijdrage aan de realisatie van een 'eigen' aansluiting op het HWN.

Met het rekenmodel en de formule geven we dan niet alleen inzicht in de waardeontwikkeling van het vastgoed, maar ook in de effecten op de veiligheid, duurzaamheid, luchtkwaliteit en de doorstroming van het verkeer op het netwerk (zowel positief als negatief).

DE VOLGENDE STAPPEN IN HET PROJECT

Proeftuin Schiphol: Schiphol gaat in samenwerking met Transumo de bereikbaarheid analyseren vanuit 3 perspectieven: bezoeker ('voor deur'), medewerker ('zij deur') en goederenvervoer ('achter deur').

Proeftuin Stedenbaan: Stedenbaan wil met behulp van de nieuwe rekeninstrumenten de maatschappelijke betekenis van het Stedenbaanconcept via een aantal invalshoeken laten becijferen.

Emissiemodule Bereikbaarheidskaart:

Aan de bereikbaarheidskaart wordt een module toegevoegd om duurzaamheidsaspecten in beeld te kunnen brengen.

KENNISVERANKERING EN DOORWERKING

Verankering vindt in directe zin plaats in de kennis en wetenschappelijke wereld via publicaties en bijdragen aan wetenschappelijke congressen.

Daarnaast bieden de behaalde uitkomsten de basis voor de ontwikkeling van mogelijksheidsbesef en agendering in de sfeer van: Overheden: de nieuwe rekeninstrumenten kunnen invloed hebben op afwegingsprocessen op het gebied van infrastructuur en openbaar vervoer. Wél kan hiertoe aanpassing nodig zijn van de reguliere afwegingskaders. En het kan leiden tot nieuwe onderhandelingsstrategieën naar private partijen (zie ook Factsheet: 'Instrumenten voor Value Capturing')

Werkgevers en publiekstrekkingen: zij krijgen problemen bij verslechterende bereikbaarheid. Hoe kunnen zij de loyaliteit van medewerker en klant verzekeren door creatief te zijn in arbeidsvoorwaarden en marketing? En: hoe zou het rekenmodel achter de bereikbaarheidskaart analyses op dit vlak kunnen helpen onderbouwen? Hiertoe is het CASE onderzoeksprogramma ingericht, mede met betrokkenheid van Transumo, dat loopt van 2008-2012.

auteur: Daan van Egeraat, Montefeltro

Transumo (TRANSition SUSTainable MOBility) is een platform met ruim 300 bedrijven, overheden en kennisinstellingen die gezamenlijk de kennisontwikkeling naar duurzame mobiliteit aanpakken. Transumo streeft naar een transitie vanuit het huidige inefficiënte mobiliteitssysteem naar een systeem dat bijdraagt aan het bereiken van een sterkere positie op het terrein van de economische ontwikkeling, met aandacht voor mens en milieu. De activiteiten van Transumo zijn gestart in 2005 en lopen tot eind 2009. Momenteel lopen binnen Transumo ruim 30 projecten op dit terrein. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de website van Transumo. Deze informatie is tevens te downloaden van www.transumofootprint.nl.

Transumo

Louis Pasteurlaan 6
PO Box 80
2700 AB Zoetermeer
t. +31 (0)79.347 09 50
f. +31 (0)79.347 09 55
info@transumo.nl
The Netherlands
www.transumo.nl
www.transumofootprint.nl

> oktober 2008