

AUGUSTUS 2008

NUMMER 17

# MASTER CLASS MRE


FORUM VAN

AMSTERDAM  
SCHOOL OF REAL ESTATE  
ALUMNI ASSOCIATION

AMSTERDAM  
SCHOOL OF REAL ESTATE  
Vastgoedinformatiecentrum  
[www.vastgoedkennis.nl](http://www.vastgoedkennis.nl)

## Thema: Schiphol

- Nieuwe hotelconcepten
- Vastgoed versterkt positie Schiphol
- Ruimtelijk kader in vogelvlucht
- Kantorenpark met landingsbaan
- KLM wordt Real Estate manager



Tenzij je onder intuïtie verstaat de optelsom van iemands marktkennis, jarenlange ervaring, de bereidheid om een idee uit te proberen gestoeld op grondig onderzoek, de kundigheid om de meest geschikte mogelijkheden voor cliënten te vinden en bovenal het vermogen om hier uitvoering aan te geven. Wij volgen een dergelijke intuïtie.

Daar vloeien kansen uit voort.

Your vision. Realised.

REAL ESTATE

[WWW.INGREALESTATE.COM](http://WWW.INGREALESTATE.COM)

ING 

## INHOUD

<i>Van de voorzitter</i>	3
<i>Verenigingsnieuws</i>	4
<i>In memoriam Guido Coffeng</i>	5
<i>'Schiphollen of stilstaan'</i>	6
<i>citizenM: Op zoek naar mobiele wereldburgers</i>	8
<i>Vastgoed versterkt de positie van luchthaven Schiphol</i>	12
<i>Bouwen rondom Schiphol: het ruimtelijke kader in vogelvlucht</i>	14
<i>Een wereldnichemarkt met groeipotentie</i>	16
<i>KLM van facilitaire dienstverlener tot Corporate Real Estate Manager</i>	18
<i>Schiphol; kantorenpark met landingsbaan?</i>	22
<i>Van de professor</i>	24
<i>ASRE Research center</i>	26
<i>Mijn (t)huis</i>	30

## COLOFON

### Redactie:

- Dennis Damink
- David van Dijk
- Annemarie Noordermeer
- Caroline Rohling
- Alexander van Trigt

### Redactie-adres:

anoordermeer@amvest.nl  
Vormgeving en druk:  
Thieme MediaCenter Rotterdam

**AMSTERDAM**  
**SCHOOL OF REAL ESTATE**  
ALUMNI ASSOCIATION

## VAN DE VOORZITTER

**O**p het congres ter ere van de 20ste verjaardag van Schiphol Area Development Company werd door de aanwezigen een visie ontwikkeld waarbij de toekomstige functie van de regio Schiphol niet "doorvoer" zou zijn maar innovatieve en duurzame logistiek: het verbinden van de Metropoolregio Amsterdam met de rest van de wereld. De Global City-Region Amsterdam van twee jaar geleden werd nieuw leven ingeblazen. Een prachtig statement waar ons Real Estate hart harder van gaat kloppen.

*Dat Amsterdam Schiphol Airport een belangrijke rol bekleedt op financieel en economisch gebied voor de BV Nederland is algemeen bekend. Ook op internationaal niveau telt, gezien haar positie op de ranglijst (3de van Europa) de luchthaven mee. In 2007 passeerden er 47,8 miljoen personen de gates en vond 1,6 miljoen ton vracht haar weg via Schiphol naar elders. Een mooi resultaat waarbij wel opgemerkt moet worden, dat dit (nog) niet heel erg efficiënt gebeurt. Volgens internationaal onderzoek verwerkt onze luchthaven nagenoeg net zo veel vluchten als London Heathrow, echter met drie maal zo veel banen. Om in de toekomst haar leidende rol te kunnen blijven vervullen zal verder gekeken moeten worden naar een efficiënter gebruik van de bestaande middelen en goede logistieke oplossingen.*

*Eén van de initiatieven om het beter, efficiënter en duurzamer te maken is het project ACT, Amsterdam Connecting Trade. Dit prestigieuze project zal niet alleen Schiphol nog sterker op de kaart moeten zetten maar zal ook de Randstad internationaal aan de top moeten brengen als duurzame, economisch sterke regio. De regio als prestigieus logistiek knooppunt met een grote aantrekkingskracht op internationaal georiënteerde bedrijven. Een ander initiatief werd gelanceerd door Schiphol Real Estate dat aangaf in de toekomst (meer) te willen gaan samenwerken met andere ontwikkelaars op de luchthaven.*

*De toekomst zal moeten uitwijzen of alle goede initiatieven op kunnen tegen de als maar toenemende heffingsmaatregelen vanuit de overheid. De eerste voorzichtige schattingen geven reeds nu al aan dat door de ingestelde vliegtax onze nationale luchthaven dit jaar niet zal groeien.*

*In dit nummer van de Masterclass wordt aan personen en ondernemingen de ruimte geboden om hun verhaal over Schiphol te vertellen. Onderwerpen als nieuwe trends, visieontwikkeling en mogelijkheden zullen hierbij worden besproken.*

*Ik wens een ieder veel leesplezier toe.*

*Erwin Wessels*



## *Aanvulling MIPIM ontbijt 2008*

In het bericht over het MIPIM ontbijt 2008 in de Masterclass van april jl. ontbrak Fakton. Ook Fakton heeft als sponsor het champagne-ontbijt van de ASRE AA mogelijk gemaakt.

## *MRE'ers op de Provada*

Op dinsdag 10 juni konden de ASRE Alumnileden, onder het genot van een hapje en drankje, uitblazen van een dagje Provada in de Lounge van de Rai. Van 17.00 tot 19.00 uur organiseerde het Alumni bestuur hier haar Provadaborrel die door veel leden werd bezocht. Gezien het enthousiasme onder de aanwezigen en de mooie opkomst zal dit evenement ook volgend jaar weer op de agenda komen te staan.

**PROVADA**  
The Real Estate Meeting Point

## *Nascholing*

Op 25 juni jl. vond de nascholingsbijeenkomst in het kader van de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening plaats. De bijeenkomst was georganiseerd bij de Amsterdam School of Real Estate. De docenten Mildred Knecht en Egbert de Groot brachten de MRE'ers en MSRE'ers kennis bij van de laatste stand van zaken op het gebied van de nieuwe wetgeving op ruimtelijk orderingsgebied. Door de hoge opkomst, circa 60 MRE'ers en 20 MSRE'ers hadden zich ingeschreven, vonden 2 parallelsessies plaats. Aansluitend was er een borrel georganiseerd door de MRE en MSRE Alumniverenigingen, die zeer geslaagd was. Er waren nog veel mensen die bleven hangen voor de borrel.

## *Agenda activiteiten en evenementen 2008*

Vrijdag 5 september: seminar Integriteit en dilemma's in de vastgoedsector

Vrijdag 28 november: Night of the Masters met ondermeer een optreden van cabaretgroep 'Op Sterk Water' en de spetterende band Run4Cover.

# *I n M e m o r i a m*



## ***In memoriam Guido Coffeng***

*Met grote verslagenheid heeft het bestuur van de ASRE Alumni Association kennis genomen van het plotselinge overlijden van Guido Coffeng en zijn zoontje Naut.*

*Hij startte bij de ASRE in een Company Course van DTZ Zadelhoff, in 2006 begon hij met de MRE-Opleiding. Dit najaar zou Guido zijn MRE-opleiding afronden.*

*We hebben Guido leren kennen als een zeer enthousiaste en betrokken student. Hij was erg geïnteresseerd in het vakgebied, maar ook in zijn medestudenten en alle andere mensen om hem heen.*

*We zullen Guido missen om zijn humor, enthousiasme en professionaliteit. Wij wensen zijn naasten heel veel sterkte bij het verwerken van dit grote verlies.*

*Namens de ASRE Alumni Association*

*Erwin Wessels    Janneke Schreuder*

## ***In Memoriam Guido Coffeng 1971-2008***

*Guido*

*Sinds september 2006 studeerde Guido Coffeng aan de ASRE. Twee maanden voor het einde van de MRE-studie was hij er plotseling niet meer. Tijdens de vakantie werd een ongeluk hem en zijn zoontje Naut noodlottig.*

*Wij hebben hem leren kennen als een amicale, kleurrijke, vrolijke, eigenwijze, humoristische en creatieve jongen. Tijdens de colleges was hij altijd op zijn eigen manier aanwezig. Vaak zat hij, gekleed in een kleurrijke outfit, relaxed achterin wat lol te trappen of tekeningetjes te maken. Op andere momenten was hij bloedfanatiek. Hij kon zijn mening heel scherp formuleren en schroomde niet om kritisch commentaar te geven op klasgenoten.*

*Hij was een creatieveling, die snel grote gedachtesprongen kon maken. Heel kenmerkend voor hem was zijn vermogen om sneller te denken dan te praten, daarbij vergat hij zijn gedachtestappen uit te leggen, waardoor niemand hem kon volgen.*

*Guido had een brede belangstelling en stond open voor anderen. Tijdens de koffiepauzes tussen de colleges door wilde hij eigenlijk alle gesprekken tegelijk volgen: hij wilde overal alle details van weten en keek ons dan aan met een heel intrigerende, bevragende blik alsof hij er niet van overtuigd was dat hij echt niets gemist had.*

*Daarnaast praatte hij graag en makkelijk en was zijn relatienetwerk groot. Dit kwam hem zeer van pas als adjunct-directeur taxaties bij DTZ Zadelhoff.*

*Hij was een sociale en attente jongen. In onze klas zijn de afgelopen 2 jaar veel kinderen geboren. Hij was altijd de eerste met het sturen van een cadeau: een paar rode DTZ laarsjes. "Zodat de kleine straks lekker door de plassen kan springen" schreef hij dan. De rode laarsjes staan bij veel klasgenoten als een tastbaar aandenken in huis. Wat kinderen betreft was voor de geboorte van Naut natuurlijk het hoogtepunt in de MRE tijd. Glimmend van trots trakteerde hij ons op choconelly's met blauwe muisjes.*

*Zijn studie was bijna af en hij moest alleen zijn scriptie nog afronden. Ter afsluiting was hij al druk bezig met de voorbereidingen voor het grote eind feest dat in november plaats zou vinden. Daar zouden we kennis maken met zijn nieuwste hobby: plaatjes draaien op zijn dj-soundsysteem. Het heeft helaas niet zo mogen zijn.*

*Op 6 augustus 2008 zijn Guido en Naut onder grote belangstelling begraven.*

*We zullen hem missen,*

*MRE klas 2006-2008*

# 'Schiphollen of stilstaan'

door Ir. Dimitry Melchior MRE, Lips Ventures

**In de strategie van Schiphol Group lees ik het volgende: Schiphol Group ontwikkelt luchthavens op basis van de gedachte dat deze een vlekkeloze tussenstop vormen in het reisproces van de bezoeker. Dat noemt Schiphol Group de zogenaamde AirportCity-formule. Een AirportCity is een dynamische omgeving waar mensen, bedrijven, logistiek en winkels, informatie en entertainment samenkomen en elkaar versterken. De luchthaven als stad. Schiphol als stad.**

Al jaren ben ik gemiddeld minimaal twee keer per week bezoeker en gebruiker van de stad Schiphol. Helaas kan ik van vlekkeloosheid in mijn reisproces van hier naar ergens niet spreken. Dat begint al bij het passeren van de stadsgrenzen wanneer ik op zoek moet naar een parkeerplek. Heus, ik heb overwogen om het openbaar vervoer te gebruiken, maar vanuit mijn woonplaats Schiphol bereiken op de onmenselijke vroege tijdstippen waarop ik reis, is net zo hoopgevend en onhaalbaar als dat Nederland het EK wint!

Een parkeerplek dus. Geen probleem zou je zeggen met P1 en P2 en P3 en hoeveel P's er ook moge zijn. Maar, zegt de Factsheet 'Welkom in AirportCity' van Schiphol Group, parkeergarages P1 en P2 liggen nabij de terminal en bovendien belooft Privium-pas het Walhalla, want fijn vooraan parkeren, voor de altijd-om-tijd-verlegen zakenman, die per slot van rekening 40% uitmaakt van alle passagiers van en naar Schiphol.

En daar zit hem nou net de kneep, in dat woordje 'nabij'. In de goede oude tijd was er nog ooit het prachtige P7. De omschrijving zei het al: '...voor luxe parkeren'. Je parkeerde je auto in de zompige P7-kelder, lift naar boven, begeleid door het dynamische geluid uit de verkeerstoren, en klaar was je ermee. Vlekkeloos, dynamisch en bijzonder entertain-end! Je zag en-passant voor de extra € 5,- bovenop het reguliere dagtarief en ca. 50m hemelsbreed vanaf de incheck balies, ook nog eens de

allernieuwste modellen van de meest exorbitante automerken op bumperafstand. Ja ja, de parkeervakken waren niet voor deze bolides gemaakt maar er was altijd plek en dus ging je lekker ruim parkeren op twee vakken, geen probleem in de 2-laagse P7-kelder en goed voor het ego van menig leaserijder. Et voila, voor de gemiddelde zakenreiziger en werkgever een onverwachte gratis incentive. Want bij het zien van zoveel luxe blik boordevol pk's, werd bovendien de motivatie om

voor het schijnbaar onbereikbare te gaan op deze dag al minimaal verdubbeld.

Neen, nu is het de kunst om een plekje te bemachtigen vooraan in de achterste rijen en dan met je overnight-bag, blackberry, paspoort, ticket en autosleutels in je ene hand en in de andere hand je attaché het op een draf te zetten richting de trage toeristen-lift. Daar aangekomen is het wachten op alle boeren, burgers en buitenlui, die ook zo nodig op dat zelfde tijdstip willen vliegen, of erger, die keurig 3 uur te vroeg zijn. En dan hollend naar de terminal, waar je, bezweet en wel, aanschuift in een rij. In te vullen naar keuze: check-in, Privium, paspoortcontrole, bagage check, etc. Oh ja, als je per ongeluk je golfbag



*en dan hollend naar de terminal, waar je, bezweet en wel, aanschuift in een rij. In te vullen naar keuze: check-in, Privium, paspoortcontrole, bagage check, etc.*



meeneemt omdat je buitenlandse relatie je heeft uitgenodigd voor een partijtje golf, trek dan gerust een half uur extra uit voor het inchecken. 'Voordeel' is wel dat je voorafgaand aan de check in alle terminals op één dag mag bezoeken om je 'odd sized luggage', na separate betaling in die andere terminal, via de kleinste en meest afgelegen bagageband in het juiste vliegtuig te navigeren.

Maar er is hoop, zo lees ik in de factsheet 'Schiphol: de economische motor', want Amsterdam Airport Schiphol ontwikkelt terreinen, gebouwen en faciliteiten voor Schipholbedrijven, passagiers en vrachtafhandeling, zowel op Schiphol als in de directe omgeving. Men staat niet stil en wil groeien naar 60 miljoen passagiers per jaar. De luchthaven is daarbij natuurlijk wel gebonden aan strenge milieugrenzen waardoor het niet zeker is of de aanwezige fysieke ruimte ook volledig kan worden benut. Men wil bouwen voor de toekomst. De vraag naar vastgoed houdt min of meer gelijke tred met de groei van aantallen vluchten en passagiers. Dat willen we horen! Maar hoort daar ook efficiënt parkeren bij?

Heren bouwers, planologen, ingenieurs, architecten en het Centrum Ondergronds Bouwen (COB) opgelet,

*high speed liften die uitkomen naast de gewenste incheckbalie, die dan bij voorkeur weer aansluit op de betreffende gate. Scheelt gemiddeld 1500 meter rollen en hollen*

hierbij aan u de volgende uitdaging. Ingenieus aangelegde tig-laagse ondergrondse parkeergarages onder de terminals van Schiphol. Bij voorkeur met high speed liften die uitkomen naast (en niet zomaar ergens 'nabij') de gewenste incheckbalie, die dan bij voorkeur weer aansluit op de betreffende gate. Scheelt gemiddeld 1500 meter rollen en hollen. Blijven er kostbare minuten over om onbezweet de nodige euro's uit te geven op de vrijgespeelde vierkante meters.

Vervolgens kunnen al die oogontsiende betonnen skeletten worden afgebroken en kunnen daarvoor in de plaats prachtige commerciële ruimten worden gebouwd. De gedachtevorming over een mall staat niet voorop bij Schiphol Real Estate. Toch gelden voor retail, ook in de stad, veel dezelfde factoren richting gebruiker, de klant. Vanuit het veelzeggende retail credo 'no parking no business' zou ik dan ook de 'cris de coeur' aangaande het efficiënt parkeren graag willen projecteren op onze nationale trots Schiphol.

Met alle wisselende panelen aan het front bij Schiphol en alle samen-

werkingsverbanden ten spijt, is het niet eenvoudig deze 'cris de coeur' aan het juiste adres te plaatsen. Cerfontaine maakt het vanaf 2009 allemaal niet meer mee. Alle eer dus aan zijn opvolger Nijhuis. Maar het feit dat nota bene het kabinet binnen het urgentieprogramma Randstad, na de mislukte privatisering, moet komen via een Langetermijnverkenning van de groeimogelijkheden, met als resultaat de definitie van een nieuwe richting voor Schiphol, stemt niet gerust. Ad Mast van Schiphol Real Estate is net met pensioen, André van den Berg moet nog wel iets met zijn eerste 100 dagen zou je zeggen, dus: een inkoppertje, een win-winsituatie ligt voor het grijpen. Kan ik daarna het werkwoord Schiphollen deleten uit mijn 'toevoegen aan woordenlijst'.

*Ir. Dimitry Melchior MRE  
Lips Ventures*

*Ik heb Bram Linnartz van Loyens & Loeff gevraagd de volgende column te schrijven.*



*Interview met Jasper Muller MRE, directeur acquisitie bij citizenM*

# Op zoek naar mobiele wereldburgers

*door: Alexander van Trigt*

**S**chiphol is geen vliegveld, althans niet alleen een vliegveld. Schiphol heeft zich in de loop van de geschiedenis ontwikkeld tot een stad met alle bijbehorende voorzieningen voor winkelen en werken. Het wachten is bij wijze van spreken op de eerste woningen met uitzicht op de start- en landingsbaan. Kort verblijf is uiteraard al mogelijk in de vele hotels die op Schiphol gevestigd zijn. In juni van dit jaar is de luchthaven verrijkt met de eerste vestiging van citizenM, een concept van luxe, compacte hotelaccommodatie gericht op de moderne reiziger, de 'Mobile Citizens of the World'. Masterclass sprak met Jasper Muller MRE, directeur Acquisities bij citizenM.



*Wat doet een MRE-er bij een hotel start-up?*

Jasper Muller laat zich niet provoceren en reageert enthousiast. "Ik heb bewust gekozen voor een baan als ontwikkelaar bij citizenM. Mijn functie bestaat uit de speurtocht naar en de acquisitie van geschikte ontwikkellocaties. Dat begint bij de analyse van verschillende vestigingsplaatsen, waarna ik een vastgoednetwerk probeer op te bouwen in de steden waar ons oog op gevallen is. Vervolgens ga ik in gesprek met gemeenten over bestemming en vergunningen, stel schetsplannen op, voer marktonderzoek uit en stel financiële haalbaarheidsanalyses voor

het project op. Daarnaast onderhandel ik over de grondaankoop of stel een samenwerkingsovereenkomst met lokale partners op. Ik heb dus een zeer afwisselende en internationale vastgoedbaan binnen een hotelbedrijf, dat ook nog eens een fantastisch concept in de markt zet waar ik 100% in geloof. Dit laatste heeft voor mij absoluut de doorslag gegeven bij mijn keuze om bij citizenM te gaan werken. En citizenM is inderdaad een start-up, dat maakt het in mijn ogen alleen maar een nog mooiere uitdaging!"

*citizenM mikt op de zgn. 'mobiele burger'. Wie is dat?*

"Die nieuwe reiziger, die Mobile Citizen of the World reist veel, zowel voor zijn of haar werk, maar ook privé, weet precies wat hij wenst en waar hij wel voor wil betalen en waarvoor niet. Het is een hybride consument, draagt een mooi pak maar net zo gemakkelijk een swatch daarbij. Kan genieten van eenvoudige steak met friet, maar bestelt er een fles champagne bij. Rijdt een Mini Cooper, vliegt met Ryanair naar Rome voor een weekendje weg. Waardeert design, architectuur, comfort en luxe, maar niet in overdreven en/of ouderwetse zin en vooral, is niet bereid (of in staat) er

astronomische prijzen voor te betalen. Kostenbewust en tegelijkertijd erg selectief dus. Voor zijn hotelverblijf is de Mobile Citizen op zoek naar een goede locatie vanwaar hij gemakkelijk de stad kan beleven, ook al is hij er maar voor één of twee dagen op zakenbezoek. Verder wil hij gemak, comfort, design en service en vooral niet betalen voor zaken die hij niet nodig heeft."

*Maar waarom gaat de zakenman naar citizenM en niet naar 't Hilton?*

*De baas betaalt immers...*

"Veel van de 'traditionele' zakenhotels sluiten in onze ogen niet meer aan op de wensen van de moderne reiziger", vertelt Muller. "Men wil niet meer extra betalen voor internet en films, men heeft geen behoefte aan een uitgebreid restaurant als men in het midden van een wereldstad zit, de 'ouderwetse' inrichting van de kamers en de lobby spreekt deze doelgroep niet aan en de behoefte aan service is anders dan die in de traditionele hotels wordt geleverd. Kortom, er worden teveel zaken aangeboden (en dus ook voor betaald) waar de gast eigenlijk geen behoefte heeft."

"De kern van ons concept is Affordable Luxury", gaat Muller verder. "Wij bieden hoge kwaliteit en luxe tegen een betaalbare prijs. Wij bieden een comfortabele kamer met een groot en goed bed, luxe Italiaans linnengoed, een 'rain-shower', gratis wifi internet en gratis on-demand films. Het hart van ons hotel is de 'canteenM' waar je 24 uur per dag alle soorten maaltijden en drankjes kunt kopen en die 's avonds verandert in een cocktail bar. Allemaal



zeer toegankelijk en gericht op gemak, maar wederom de combinatie hoge kwaliteit – betaalbare prijs. In onze ogen dus precies waar de zakenman behoefte aan heeft, ook als de baas betaalt!”

*Is een kamer van 14 m<sup>2</sup> nog wel 'luxe' te noemen?*

“Onze kamers zijn inderdaad iets meer dan 14 m<sup>2</sup>, maar toch zijn we er in geslaagd een luxueuze kamer te creëren. Hoe vaak maak je als zakenreiziger in een traditionele hotelkamer gebruik van het zitje in je kamer, van de 2 stoeltjes,

van het salontafeltje en de schemerlamp...? Hoe vaak kom je überhaupt aan de andere kant van het bed? Hoe vaak heb je de gehele garderobebewand nodig voor je bagage...?”

Wij hebben kamers ontworpen die geïnspireerd zijn op het interieur van een privéjacht of een privéjet. Redelijk klein maar functioneel, comfortabel en luxueus, met hoogwaardige materialen en nieuwste technologie. Ook is bijvoorbeeld niet bespaard op de omvang van het bed en de kwaliteit van het linnengoed. Door het innovatieve ontwerp van douche en toilet (die als

glazen cilinders in de kamer staan) en de grote raampartijen voelt het niet alsof je je in een kleine ruimte bevindt. Het ontwerp van de kamers is overigens van Concrete, het Amsterdamse architectenbureau dat bijvoorbeeld ook verantwoordelijk is voor de Supperclub formule, de interieurs van de Australian en Coffee Company winkels en de recent geopende VIP lounge op Schiphol.”

*Waarom heeft citizenM gekozen voor Schiphol als eerste vestigingslocatie?*

“We zijn een bedrijf met haar wortels in Amsterdam, dus dat was een logische plek om te beginnen. Bovendien is de hotelmarkt in Amsterdam erg gunstig, omdat het zowel een toeristen- als een zakenbestemming is en er daarnaast nog een groot tekort aan hotelkamers bestaat. Verder is citizenM bij uitstek een concept dat het beste tot zijn recht komt in een land, dat bekend staat vanwege haar creativiteit en innovatieve design. Kortom, Amsterdam was een logische keuze voor de eerste twee hotels. De keuze voor Schiphol was ook snel gemaakt. Het is één van de grootste en belangrijkste luchthavens ter wereld en bovendien een belangrijke internationale ‘hub’ wat een enorme hotelbehoefte genereert.”

Muller licht direct de uitbreidingsplannen van citizenM toe. “In de komende jaren zijn we van plan hotels te ontwikkelen op toplocaties in geheel Europa. We hebben inmiddels een locatie verworven in het centrum van Glasgow en zijn verder bezig met onderhandelingen over projecten in London, Berlijn, Hamburg, Edinburgh, Manchester, Kopenhagen, Brussel en Barcelona.”

*Naast Schiphol opent citizenM binnenkort een tweede vestiging op de Zuid-as. Wordt dit een filiaal van de vestiging op Schiphol of is deze toch meer op de kantoren gericht?*

“De locatie op de Beethovenstraat heeft absoluut zijn eigen verzorgingsgebied. De locatie, aan de binnenkant van de



Ring A10 ligt naast het WTC en de rest van de Zuid-as en heeft dus in de directe omgeving de grootste concentratie (internationale) zakenmensen van Nederland. Daarnaast ligt het vlak bij de RAI (korte wandeling

door het Beatrixpark) en op loopafstand van de winkels, restaurants en bars op de Beethovenstraat. Daarnaast is het natuurlijk met de tram en de metro een paar minuten naar het historische centrum van Amsterdam.”



*citizenM is erin geslaagd op Schiphol een locatie met directe terminal-verbinding te bemachtigen. Hoe is dat gelukt?*

“Door onze visie op ruimtegebruik in het hotel hebben wij een relatief zeer beperkt aantal m<sup>2</sup> nodig voor onze hotels en dat betekent ook dat wij met een kleine plot al uit de voeten kunnen. Ons benodigde vloeroppervlakte per kamer is ca. 25m<sup>2</sup> bvo inclusief alle verkeersruimte en voorzieningen. Het gebouw op Schiphol, heeft een footprint van slechts 900 m<sup>2</sup>. De strook grond die wij daar in erfpacht hebben van Schiphol Real Estate zou voor geen andere functie voldoende groot zijn geweest, maar wij zijn in staat geweest er een hotel met 230 kamers te realiseren.”



## *Bouwsysteem citizenM*

Om een consistent kwaliteitsniveau te kunnen leveren worden de citizenM hotels volledig geprefabriceerd in een productiefaciliteit vlakbij Rotterdam. De kamermodules verlaten de fabriek volledig afgewerkt, inclusief kozijnen en ramen, ingebouwde meubels, technologie, mechanische en elektrische installatie, etc. Zelf de matras ligt in het bed en de flatscreen TV is aangesloten en hangt aan de muur.

Op de bouwplaats wordt ondertussen de onderbouw met daarin de publieke ruimtes traditioneel gebouwd. Vervolgens worden op dit 'podium' de zelfdragende kamermodules gestapeld en worden ganelementen tussen de kamers gehangen. De installaties worden op het dak geplaatst en aangesloten op de kamers. Tegelijkertijd vindt de afwerking en inrichting van de publieke ruimtes plaats. De totale bouwtijd bedraagt 9 maanden.



Inspirerende en duurzame leefomgevingen bedenken en ontwikkelen, dat is de passie van AM. Wij betrekken actief alle belangen en belanghebbenden in een open planproces om de soms verborgen kracht van locaties – zowel in de stedelijke omgeving als in het landelijk gebied – te benutten. Wij doen dit creatief, professioneel, eigenzinnig en vol bezieling. Zoals in Zandvoort, waar AM het Louis Davidscarre gaat transformeren naar een 'huiskamer' voor het dorp. Ontmoeting staat in deze ruimte centraal. De woningen worden vanuit een duurzaam energieconcept ontwikkeld. Zandvoort krijgt met deze ontwikkeling de allure die past bij deze badplaats. AM zorgt hiermee voor kwaliteit van ruimte én kwaliteit van leven.



*Interview André van den Berg MRE, directeur Schiphol Real Estate*

# Vastgoed versterkt de positie van luchthaven Schiphol

door: Annemarie Noordermeer

**S**inds april van dit jaar is André van den Berg MRE, directeur bij Schiphol Real Estate (SRE). In de drukste week van het jaar voor Schiphol bezoek ik hem voor een gesprek over zijn ambities en de toekomst van SRE. Voordat Van den Berg aangesteld werd bij SRE was hij werkzaam bij ondermeer Mandes, Redevo en tot voor kort bij Corio. “Toen had ik de eer mijn verhaal in Masterclass te doen over Hoog Catharijne”, aldus Van den Berg. Hij draagt de MRE-opleiding een warm hart toe en geeft daarom graag enthousiast toelichting op de activiteiten van SRE.

## Airport-City

“SRE is één van de vier businessunits van de Schiphol Group, naast Aviation, Consumers en Allianties en Participaties. Onze businessunit had in 2007 een omzet van € 124 mln. en telt ca. 80 medewerkers. In september vieren we ons tienjarig jubileum. Ons doel is om waarde te creëren voor de luchthaven middels commerciële vastgoedontwikkeling. Die vastgoedontwikkeling is weer mogelijk door de aanwezigheid van diezelfde luchthaven. Het proces is derhalve wederkerig. Wij zijn dus de “dedicated” ontwikkelaar die met commerciële activiteiten de corebusiness van de luchthaven versterkt. Schiphol is één van de koplopers in de wereld en wil deze positie graag behouden. Daarom spreken wij ook over de locatie Schiphol als Airport City, ingebed in de Airport Corridor die zich uitstrekt van het zuiden van de gemeente Haarlemmermeer tot en met de Zuidas in Amsterdam. Deze regio vormt een economisch knooppunt waar goederen, kapitaal, mensen en kennis in hoge intensiteit aanwezig zijn en van elkaar profiteren. Dit vertaalt zich uiteraard ook in een hoge vraag naar vastgoed van hoge

kwaliteit, te verdelen over een breed scala aan typologieën als logistiek, leisure en uiteraard kantoren. Als SRE dragen wij aan het versterken van de synergie van functies op Schiphol en uiteindelijk ook aan het financiële resultaat van de luchthaven. We ontwikkelen, investeren en beschikken over grondposities. Tevens managen we ons vastgoed in eigen huis. Dat maakt ons tot een brede in interessante onderneming. Tja, eigenlijk doen we alles behalve wonen...”, aldus Van den Berg. Iets wat uiteraard voorstelbaar is met alle geluidsnormen die gelden rondom de luchthaven. Woningen realiseren op de luchthaven zal niet eenvoudig zijn.

## Schiphol en Zuidas zijn yin en yang voor de regio

“Als we breder kijken dan Airport City, spreken we over de zojuist genoemde Airport Corridor. SRE werkt binnen deze Corridor met andere partijen ondermeer aan het logistieke project Amsterdam Connecting Trade (ACT) en Schiphol Logistics Park (SLP). Beide hoogwaarde logistieke centra met een optimale aantakking op de luchthaven en een goede bereikbaarheid voor

vrachtverkeer. Onze ambitie bij de realisatie van deze projecten ligt hoog. Niet het ‘zoveelste’ logistieke centrum, maar centra met aandacht voor bereikbaarheid, voorzieningen, architectuur en stedenbouw. Ook zijn wij actief in de ontwikkeling van de kantoorlocatie Elzenhof in de oksel van de A4 en de A9 en zijn wij betrokken bij de Zuidas ontwikkeling. Het laat zien dat we over de hele lengte van de Airport Corridor actief willen zijn. Hierbij zou je Schiphol Centrum en de Zuidas als de yin en yang van deze regio kunnen zien, complementair, aanvullend en beiden met hun eigen kleur.”

## Aandacht voor menselijke maat

Welke ambities heeft Van den Berg als het gaat om stedenbouw en architectuur? “Vanuit de Schiphol Group worden uiteraard voorwaarden gesteld aan onze vastgoedontwikkelingen. Zo moeten we rekening houden met de te realiseren hoogte waardoor echte hoogbouw op veel locaties niet mogelijk is. Ook wind en vooral de hinder daarvan, is een belangrijk aandachtspunt. De effecten van windhinder door toekomstige gebouwen op de omgeving wordt zeer nauwkeurig onderzocht. We doen onze gebouwontwikkelingen met zeer veel kennis en kunde. Wat mij betreft mag de komende jaren nog meer aandacht komen voor het openbare gebied, en dan vooral voor de mense-



lijke maat. Ook fietsers en voetgangers moeten het luchthavengebied als prettiger gaan ervaren. Vergeet niet dat er 60.000 mensen op Schiphol werken waarvan ook een deel met de fiets naar het werk gaat. Ook pleit ik voor wat meer differentiatie in gebouwuistraling op de luchthaven! Op donkere regenachtige dagen komt de omgeving soms wat grijs en somber over. Die diversiteit in verschijningsvorm en architectuur zal altijd in nauwe samenwerking plaatsvinden met de supervisor van de luchthaven. Dat is nu Kees Christiaanse en ik ben ervan overtuigd dat hij net als zijn voorgangers met grote zorgvuldigheid naar nieuwe ontwerpen zal kijken.”

Ook over de duurzaamheidhype heeft van den Berg zijn mening. “Ik mag wel zeggen dat Gerlach Cerfontaine hard getrokken heeft aan het duurzame karakter van Schiphol. Duurzaamheid is geïntegreerd in onze onderneming. Zo is het Schipholgebouw het 2<sup>e</sup> gebouw in Nederland met warmte koudeopslag. Onze doelstelling is om als geheel Schiphol in 2012 CO<sub>2</sub> neutraal te opereren. Bij ons is duurzaamheid geen modewoord, maar als sinds langere tijd wordt duurzaamheid in de gehele operatie, bij ieder besluit meegewogen..”

### **Besef van de kracht van samenwerking neemt toe**

Van den Berg ziet de samenwerking met publieke partijen in de omgeving van Schiphol als een uitdaging. “Schiphol wordt vaak gezien als concurrent. Aan de andere kant zijn we ook partners. In de SADC (Schiphol Area Development Company), het platform voor de gebiedsontwikkeling van Schiphol, neemt naast de Schiphol Group ook de provincie en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer deel. Ik vind dat



diversificatie van bijvoorbeeld huurprijzen en de juiste productmarkt-combinatie de oplossing zijn voor een goede samenwerking. Het gaat erom dat we bedrijven aan deze regio weten te binden. Of die bedrijven zich dan uiteindelijk willen vestigen in Hoofddorp, de Zuidas of op Schiphol is van ondergeschikt belang. Wat dat betreft is het geven en nemen. Gelukkig groeit dit besef bij alle partners. De provincie Noord-Holland werkt aan een nieuwe Structuurvisie voor de regio waarin wij verwachten dat deze lijn ook gevolgd zal worden. Op Schiphol zijn we ook bezig met de ontwikkeling van een nieuwe generatie logistieke verbindingen, onder de noemer van Amsterdam Connecting Trade (ACT), een samenwerking van publieke, private en maatschappelijk organisaties. Hiermee zal ondermeer de nieuwe Werkstad A4 ten westen van de snelweg direct verbonden worden met de luchthaven.”

Tot slot vertelt Van den Berg over de activiteiten van SRE buiten de luchthaven Schiphol. “De Schiphol Group is op diverse terreinen internationaal actief, ondermeer in Brisbane en New York. Wij ondersteunen dit als SRE met internationale vastgoedontwikkelingen. Zo zijn we bezig op de luchthaven van Malpensa in Italië met de ontwikkelingen van kantoren en logistiek vastgoed. Dit doen we met een lokale partner in een jointventure structuur. Dichter bij huis bereiden we onze activiteiten uit met ondermeer kleine tot middelgrote kantoorontwikkelingen op Rotterdam Airport en Eindhoven Airport. De Schiphol Group is aandeelhouder van deze luchthavens. Dit is goed voor de werkgelegenheid én de stad Rotterdam en wij willen hier dan ook versnelling aan geven. Uiteindelijk leiden al onze vastgoedontwikkelingen tot het versterken van de positie van de Schiphol Group.”

*Bouwen rondom Schiphol:*

# Het ruimtelijke kader in vogelvlucht

door Eefje M. van Bommel

**R**ecentelijk heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat in een signaalrapportage gepleit voor strengere hoogtebeperkingen rondom de luchthaven Schiphol. Uit deze rapportage, die deel uitmaakt van de evaluatie van het Schipholbeleid, volgt dat de oprukkende bebouwing rond de luchthaven aanleiding geeft voor operationele problemen bij het vliegverkeer. Met name zou de veiligheid bij de start en landing van vliegtuigen onvoldoende gewaarborgd zijn, omdat hoge bebouwing voor onverwachte windturbulentie kan zorgen. De Inspectie is van mening dat de maximaal toegestane bouwhoogte rondom Schiphol zou moeten worden verlaagd naar 100 meter en dat het circelvormige gebied waarbinnen deze beperkingen rondom de luchthaven gelden, moet worden uitgebreid van zes naar tien kilometer.

Zoveel is zeker: wie wil bouwen in de nabijheid van Schiphol heeft met veel regels te maken. Om enig idee te krijgen van het ruimtelijke kader, zal hierna kort bij de belangrijkste regelingen worden stilgestaan.

## Luchthavenindeliningsbesluit

Zoals hiervoor al is aangegeven, kunnen bouwwerken in de nabijheid van Schiphol niet ongelimiteerd in de hoogte worden gebouwd. Met het oog op de veiligheid van het vliegverkeer en

mede om verstoringen van de elektronische navigatie- en landingshulpmiddelen te voorkomen heeft de wetgever beperkingen aan de toegestane bouwhoogten gesteld.

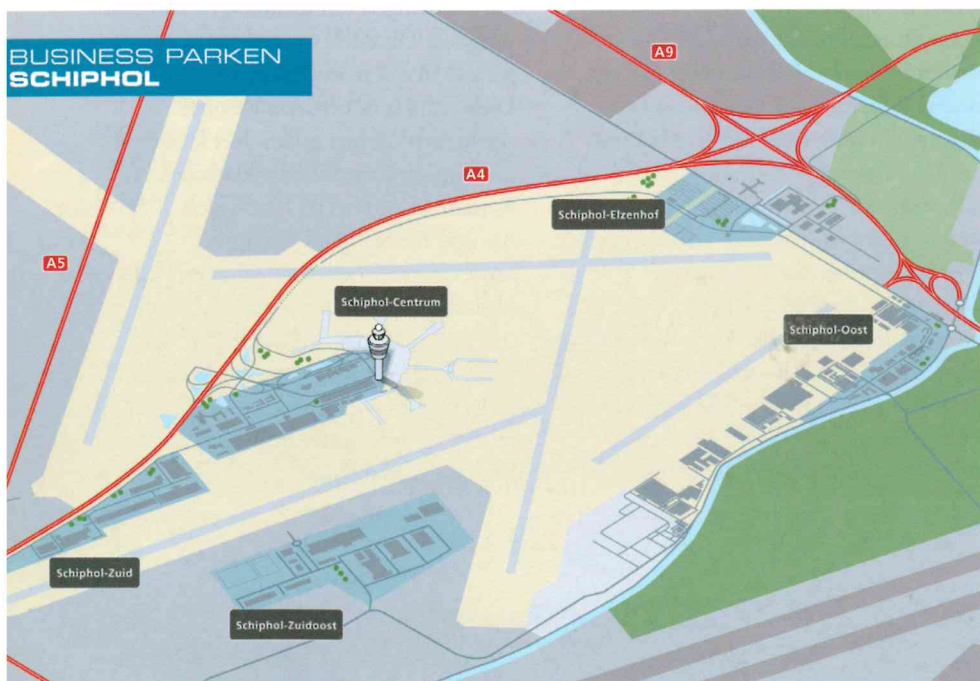
De hoogtebeperkingen voor objecten rondom de luchthaven zijn opgenomen in de Wet Luchtvaart en het daaruit voortvloeiende Luchthavenindeliningsbesluit ("LIB"). Voor bouwwerken in de nabijheid van Schiphol waarvoor geen bouw- of aanlegvergunning is vereist, geldt een verbod tot oprichting in strijd met de maximale hoogtes. Hoe dichter de objecten bij Schiphol zijn gelegen, hoe lager de maximale hoogtemaat. Om toch enige flexibiliteit in de toepassing van de regels te behouden, heeft de Minister van V&W de bevoegdheid een ontheffing van dit verbod te verlenen. Een luchtvaarttechnisch onderzoek, dat door de Inspectie V&W wordt uitgevoerd, zal moeten aantonen dat de veiligheid van het luchtverkeer ondanks de ontheffing gewaarborgd blijft.

Objecten in de nabijheid van Schiphol waarvoor wél een bouw- of aanlegvergunning is vereist, dienen te voldoen aan de bouw- en gebruiksvoorschriften uit het toepasselijke bestemmingsplan. Aangezien de hoogte-eisen uit het LIB in deze bestemmingsplannen zijn verdisconteerd, werken deze via het bestemmingsplan door naar de bouw- of aanlegvergunningen.

Naast de hoogte-eisen gelden op basis van het LIB ook nog andere beperkingen. Zo zijn in de directe nabijheid van Schiphol zones aangewezen waar in verband met (externe) veiligheid en geluidsbelasting in beginsel geen gebouwen zijn toegestaan. Ook gelden beperkingen ten aanzien van de realisatie van vogelaantrekende bestemmingen, zoals vuilstortplaatsen en moerasgebieden.

## Geluidsnormering

In 1996 werd de eerste geluidszone rond Schiphol vastgesteld. De



zoneringswetgeving kwam er - kort samengevat - op neer dat niet mocht worden gebouwd waar dat met het oog op vliegtuiglawaai onwenselijk was. Tegelijkertijd werden in wet- en regelgeving grenswaarden voor de geluidsbelasting vastgesteld en werd duidelijkheid geboden over de handhaving daarvan.

In 2003 is - tegelijkertijd met de ingebruikname van de Polderbaan - de zoneringswetgeving aangepast. Onderdeel van die wijzigingen was het vervangen van de tot dan toe gebruikte Ke-maat voor de geluidsbelasting door de maten die de EU inmiddels had voorgeschreven: Lden voor de geluidsbelasting per heel etmaal en Lnight voor de geluidsbelasting 's nachts.

De actuele stand van zaken ten aanzien van geluid is dat Minister Eurlings op 29 juni 2007 de geluidsbelastingkaart voor Schiphol heeft vastgesteld. Deze verplichting is gebaseerd op de Europese Richtlijn voor Omgevingslawaai. De indicatieve geluidsbelastingkaart vormt de basis voor het nog vast te stellen "Actieplan omgevingslawaai Schiphol" en geeft informatie over de geluidscontouren, het aantal woningen, het aantal bewoners en het aantal geluidgeïsoleerde woningen binnen die geluidscontouren. Dit Actieplan bevat tevens maatregelen, gericht op het beheersen en zo mogelijk verminderen van omgevingslawaai. Medio 2008 zal ook het Actieplan worden vastgesteld.

### **Toepasselijk ruimtelijk beleid**

Tot slot kan een kleine selectie van het beleid op gemeentelijk, provinciaal en nationaal niveau niet achterwege blijven.

De Nota Ruimte is over uitbreiding van Schiphol duidelijk: in elk geval moet Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder kunnen ontwikkelen, om zo een blijvende bijdrage te leveren aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Voor de vestiging van



bedrijven en kantoren geldt het criterium van gerelateerdheid aan de luchthaven: voor bedrijven die géén binding met Schiphol hebben is in beginsel geen plek. Ook woningbouw in de buurt van Schiphol dient vermeden te worden. De reden daarvoor is gelegen in het voorkomen van overlast.

Op provinciaal niveau wordt momenteel zowel een structuurvisie, als een nieuwe ruimtelijke-economische visie voorbereid. Voornamelijk geldt het Streekplan Noord-Holland Zuid. Op basis van dit Streekplan is de oostflank (van Hoofddorp naar Duivendrecht) bestemd voor de opvang van Schipholgebonden kantoren. De met Schiphol verbonden bedrijven kunnen terecht op de westflank (van Nieuw-Vennep via de Westrandweg naar Westpoort van Amsterdam).

Voor het concreet toegestane gebruik voor Schiphol en omgeving zal natuurlijk altijd eerst het toepasselijke bestemmingsplan moeten worden

geraadpleegd. Een bouw aanvraag zal immers direct aan het toepasselijke bestemmingsplan worden getoetst.

### **Tot slot**

Ondanks de vele regels en het omvangrijke beleid kan op basis van het voorgaande een heldere conclusie worden getrokken: het bouwen in de nabijheid van Schiphol is aan vele beperkingen onderhevig. Een gedegen onderzoek naar de bouw- en gebruiksmogelijkheden van vastgoed rondom Schiphol is dan ook onontbeerlijk.

*De auteur is advocaat bij Boekel De Neree N.V., met als aandachtsgebieden ruimtelijk bestuursrecht, milieurecht, vergunningverlening en handhaving.*

*Signaaltrafportage: Hoogtebeperkingen te behoeve van de luchtvaart,*

*Inspectie Verkeer en waterstaat, juli 2008.*

*2002/49/EG*

*www2.minvrom.nl/notariuimte/*

*Vastgesteld door Provinciale Staten op 17 februari 2003.*

*Logistiek vastgoed bij luchthavens en zeehavens*

# Een wereldnichemarkt met groeipotentie

*door: Dennis Damink*

**A**ls ik aanschuif bij het gesprek tussen Jeroen Smit MRE, Vice President Asset Operations Europe van AMB en Rob Mutsaerts MRE, directeur van Schipholland Makelaars worden de laatste nieuwtjes over het specifieke marktsegment van logistiek vastgoed op Schiphol uitgewisseld. AMB Property Corporation is een wereldwijde marktleider als ontwikkelaar en eigenaar van logistiek vastgoed en de grootste logistieke vastgoedbelegger op de 'tweede lijn' van Schiphol. Op de 'eerste lijn', de logistieke loodsen direct aan de start- en landingsbanen zijn zowel de grond als de opstallen in eigendom en beheer bij Schiphol Real Estate (SRE).

AMB werkt veel samen met Schipholland Makelaars, een toonaangevend makelaarskantoor in de Schiphol regio. Het kantoor is gevestigd in het WTC Schiphol en bedient vandaar vele nationale en internationale marktpartijen die een positie willen hebben in dit interessante gebied waaronder AMB. Deze combinatie blijkt te werken. Het worldwide investeringsvolume van AMB van ruim 15 miljard dollar in logistiek vastgoed vindt deels via Schipholland Makelaars zijn weg op en rond Schiphol.

## Schiphol is de top

Voor logistiek vastgoed is Schiphol de top. Mutsaerts kent voorbeelden van beleggers die alleen al voor het voorblad van het jaarverslag een distributieruimte op Schiphol willen hebben omdat iedereen graag met Schiphol geassocieerd wil worden. "Een warehouse op de tweede lijn van Schiphol huur je voor 90 a 100 euro/m<sup>2</sup>. Op de eerste lijn wordt nog veel meer betaald. Dit zijn voor Nederlandse begrippen hoge prijzen maar internationaal gezien met als uitschieter Heathrow valt het nog wel mee. Je zult overigens niet snel zien dat logistiek vastgoed in meerdere lagen wordt gebouwd. Een zevenlaagse

distributieloos waarvan o.a. in Hongkong voorbeelden zijn te vinden, is in Nederland niet aan de orde omdat hier schijnbaar nog voldoende grond beschikbaar is. De toekomst voor de logistieke sector op Schiphol ziet er

rooskleurig uit. Welliswaar heeft El Al na 50 jaar aan Schiphol aangegeven de Nederlandse luchthaven te verlaten. De vrachttarieven werden te hoog omdat Schiphol gedifferentieerde tarieven hanteert voor de zwaar vervuilende vloot van El Al. Dit is echter een incident, want de markt op Schiphol is groeiende."

Smit hierover: "de wereldhandel en doorvoer van goederen groeit en voor een deel van deze producten is snelheid van groot belang. Niet alleen voor de oliesjeik die zijn net gekochte Ferrari binnen een dag in Dubai wil hebben,

*Jeroen Smit MRE,  
Vice President  
Asset Operations  
Europe van AMB*





maar vooral voor high value producten die bijvoorbeeld DHL dagelijks in de wereld aflevert of de farmacie producten die door Procter & Gamble over de wereld worden verspreid. Dan is een snelle toegang tot de terminal een must waarvoor veel wordt betaald. Vanuit de tweede lijn waar particuliere beleggers als AMB en Prologis hun bezit hebben worden de producten getransporteerd naar de eerste lijn en andersom naar uiteindelijk de consument. Vanuit de eerste lijnsloodsen wordt het transport verdeeld over de vluchten. Overigens wordt ruim de helft van de vracht vervoerd in de restruimte van passagiersvliegtuigen." Volgens Smit is een aparte cargoluchthaven in de polder dan ook geen optie om de belasting op Schiphol te verminderen.

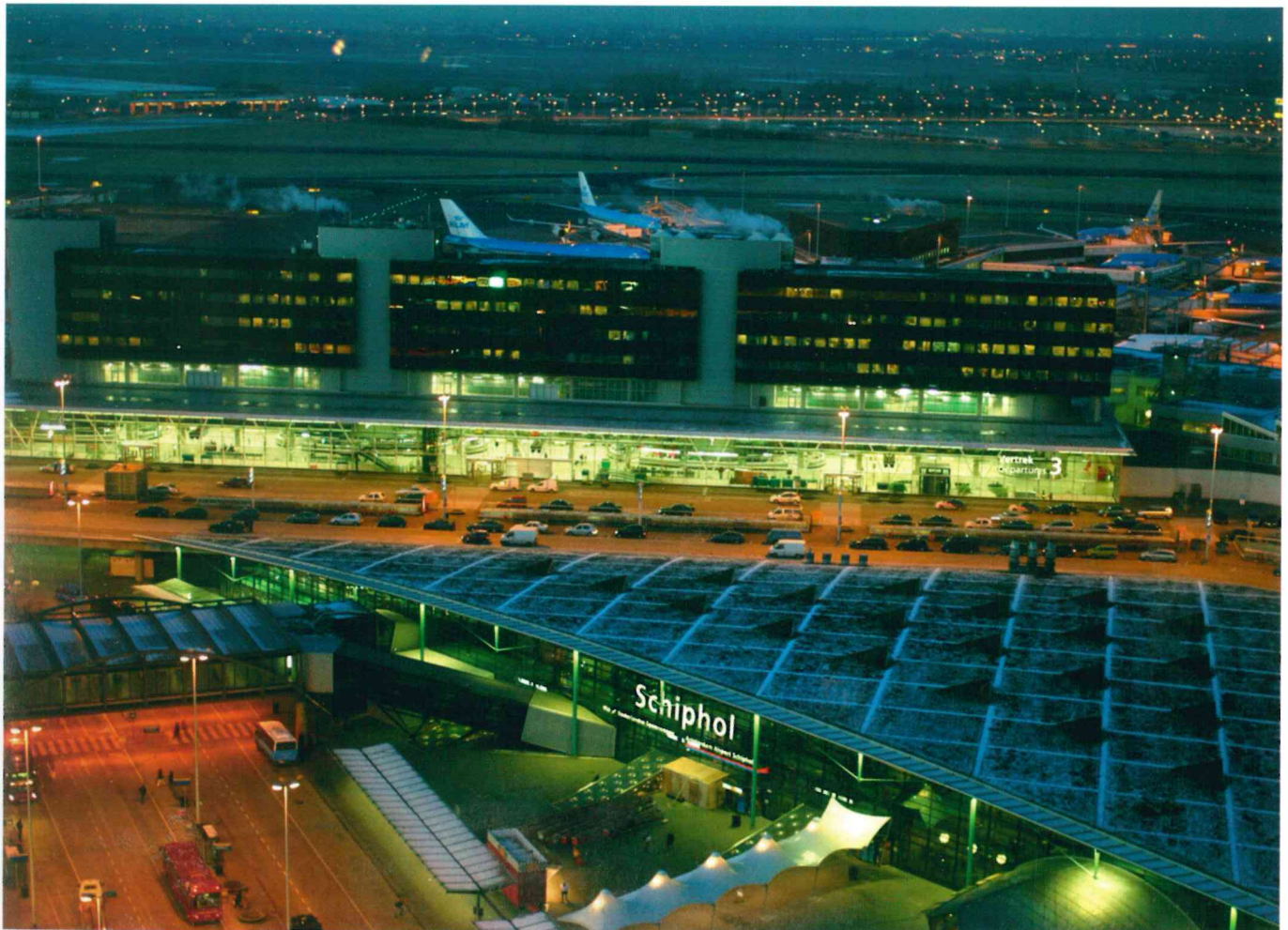


*Het team van Schipholland Makelaars met rechts op de foto Rob Mutsaerts.*

### Logistiek vastgoed wordt op risico gebouwd

Smit kan goed verklaren waarom er ondanks de relatief korte ontwikkeltijd van logistiek vastgoed op risico wordt gebouwd in deze markt. Zelfs beperkte leegstand wordt niet geschuwd. "Gebruikers van het logistiek vastgoed zijn ondermeer providers die een tender hebben gewonnen om de distributie voor grote wereldwijde fabrikanten te verzorgen. Binnen enkele maanden

moet het distributienetwerk dan operationeel zijn waardoor er geen tijd is om een voorbereidings- en bouwproces af te wachten. Door de omvang van het logistiek vastgoedbezit heeft AMB schuifruimte en kan zij groei of krimp van haar klanten flexibel opvangen." Deze klanten worden door Schipholland Makelaars op de voet gevolgd. Mutsaerts hierover: "de markt op Schiphol is een insidersmarkt, die moet je kennen door er middenin te zitten en de ontwikkelingen op de voet te volgen. Uit alles blijkt dat AMB en Schipholland Makelaars een sterke combinatie zijn op Schiphol wat nog een flinke groei in het logistiek vastgoed zal meemaken."



# KLM: van facilitaire dienstverlener tot Corporate Real Estate Manager

door: Caroline Robling

**O**p een vrijdagmiddag eind juni, net voordat alle vakantiedrukke zal losbarsten en Schiphol weer even uit haar voegen zal barsten, loop ik het kantoor van Frans Teeuwen, projectmanager bij KLM Real Estate & Facility Contracting, op Schiphol-Oost binnen. We zijn allebei een beetje in jubelstemming, want ook onze vakanties laten niet erg lang meer op zich wachten. Maar tijd vrijmaken voor een interview voor Masterclass doe je natuurlijk als rechtgeaarde MRE-er, zo vindt Frans. Met Schiphol als thema van deze Masterclass mag een gesprek met de KLM – Royal Dutch Airlines als grootste luchtvaartmaatschappij op Amsterdam Airport Schiphol niet ontbreken.

Daar waar ik Frans benaderde met de vraag of ik met hem in gesprek mocht over KLM Facility Services en haar rol als facilitaire dienstverlener op Schiphol, legde hij me fijntjes uit dat sinds kort veel is veranderd. “Sinds 1 april 2007 bestaat KLM Facility Services niet meer. Alle door deze organisatie geleverde diensten zijn via een ‘main contract’ geoutsourced aan Sodexo Altys, de van origine Franse facilitaire dienstverlener, die met de overname van KLM Facility Services in een klap 300 fte’s rijker werd. Samen met Shell is de KLM de grootste opdrachtgever van Sodexo in Nederland. De overgenomen diensten van KLM Facility Services bestaan onder andere uit kledingverstrekking aan grond- en vliegend personeel, document centre en reproductie, catering, personen- en goederenvervoer, post- en koeriersdiensten, projectmanagement, preventief en correctief gebouwonderhoud, schoonmaak, vuilafvoer en groenvoorziening. Sodexo Nederland onderhield al jarenlang goede relaties met de KLM doordat zij onze bedrijfsrestaurants verzorgde. Met het ondertekenen van het main contract is een werkgarantie van vijf jaar overeengekomen.”

## **Kostenbesparing en kwaliteitsverbetering argumenten voor outsourcing**

Door de recente omschakeling is KLM Facility Services omgevormd tot KLM Real Estate & Facility Contracting, die

zich met een beperkt aantal medewerkers bezighoudt met de facilitaire activiteiten die een directe link hebben met de toekomststrategie van KLM. “Wij houden ons bezig met het Corporate Real Estate Management - vrijwel al het bij ons in gebruik zijnde vastgoed staat bij KLM op de balans en dus behoort bijvoorbeeld het managen van het groot onderhoud tot één van onze kerntaken: het aansturen van specifieke vastgoedprojecten, het optimaal managen van de vastgoedportefeuille, het vormgeven van het facilitaire beleid en daarmee het aansturen van Sodexo. Tenslotte hebben



wij een sturende rol in de uitwerking van de huisvestingstrategie van de KLM, gebiedsontwikkeling en bijbehorende infrastructurele verbeteringen maken hier onderdeel van uit.”

Wat was eigenlijk de achterliggende gedachte van de uitbesteding van de facilitaire dienstverlening? “Het belangrijkste argument hiervoor, zo betoogt Frans, was dat de KLM de facilitaire dienstverlening niet langer als haar kerntaak beschouwde. Uiteindelijk was het een puur zakelijke transactie: de kosten moesten omlaag en de kwaliteit van de dienstverlening omhoog.”

“Hoewel de overname voor de voormalige KLM medewerkers uiteraard even slikken was, je verliest als het ware een stukje van je ‘identiteit’, zijn de eerste resultaten van een jaar uitbesteding veelbelovend, aldus Frans. Niet alleen is door de knip in dienstverlening meer helderheid ontstaan, ook door planmatiger te werken vanuit een meer centraal gestuurde organisatie is het mogelijk gebleken een strakkere regie te voeren. Kostenbesparingen zijn al deels ingevuld, denk aan inkoopvoordelen, maar zullen in een later stadium duidelijker zichtbaar worden. Datzelfde geldt ook voor de kwaliteitsverbeteringen. Het is eigenlijk nog te vroeg om deze al te kunnen kwantificeren.”

### Parallele doelstellingen kunnen ook botsen

KLM Real Estate & Facility Contracting, is eigenlijk maar een klein ‘clubje’ binnen de multinational KLM. Welke positie eigenen jullie jezelf toe als het gaat om de toekomststrategie van de KLM in relatie tot luchthaven Schiphol? “Ja, dat is nog niet zo eenvoudig, vertelt Frans. Wij maken onderdeel uit van een medewerkersbestand van circa 30.000. Al deze mensen werken op de luchthaven, niet alleen voor KLM maar ook voor andere luchtvaartmaatschappijen. Zo verzorgt KLM personeel bijvoorbeeld de



vliegtuigafhandeling (‘ground services’) en het vliegtuigonderhoud voor verschillende luchtvaartmaatschappijen. Juist door deze positie, hebben we ook een complexe onderhandelingspositie met Schiphol. De rol van KLM Real Estate & Facility Contracting is niet alleen gelegen in het meedenken over de toekomststrategie van KLM op Schiphol maar ook in het uitvoering geven aan die plannen.”

“Overigens is tussen KLM en Schiphol sprake van veel parallele doelstellingen. Zo streven we allebei naar verdere ‘groei en bloei’ van de luchthaven en staat het leveren van de hoogst mogelijk kwaliteit op het gebied van vliegverkeer bovenaan de agenda. Er is zelfs een gezamenlijk Masterplan opgesteld. Verdere groei van de luchthaven is in ons beider optiek, zeker tot 2020, nog steeds mogelijk, helemaal met het oog op de nieuwste technologische ontwikkelingen die groei mogelijk maakt zonder toename van de overlast. Stillere naderingsprocedures, grotere vliegtuigen en stillere motoren

zijn hier voorbeelden van. Als wij net als momenteel het geval is en alle concurrentie ten spijt, tweederde van die groei kunnen absorberen, zijn wij dik tevreden!”

Overigens moet je wel in het achterhoofd houden dat Schiphol een groot belang heeft bij de verdere commercialisering van de luchthaven. Aangezien de luchthaventarieven door de overheid gereguleerd zijn, wordt extra rendement met name gerealiseerd door de business areas Consumers en Real Estate. Als enige grondbezitter en exploitant van de Terminal heeft Schiphol vrijwel alle touwtjes in handen en maakt daar goed gebruik van. Wat dat betreft staan onze kosten tegenover hun opbrengsten. En dat botst uiteraard wel eens. Een goed voorbeeld van verschillende belangen is bijvoorbeeld ook Schiphol Plaza. Waar Schiphol het winkelconcept wenst uit te bouwen tot ‘een dagje uit’, vindt KLM het ook belangrijk dat haar klanten zo gemakkelijk mogelijk hun weg naar de

gate kunnen vinden. Een ander voorbeeld is de verdere groei van de terminal, pieren en platformen. Deze groei betekent voor de KLM dat zij haar gehele vrachtafhandeling dient te verplaatsen van centrum naar Schiphol Zuidoost. Gezien de enorme investeringen die hiermee gepaard gaan zit KLM daar uiteraard niet op te wachten.”

### Schiphol Logistics Park

“KLM probeert op velerlei gebieden haar sterke positie te behouden. Zo heeft zij recent grond ingebracht ten behoeve van de ontwikkeling van Schiphol Logistics Park (SLP).” SLP is, zoals op de website van de SADC staat te lezen, dé nieuwe locatie (circa 45 hectare) voor grootschalige luchthavengebonden logistieke bedrijvigheid. Het terrein grenst direct aan Schiphol-Rijk en de vrachtarealen van Amsterdam Airport Schiphol.

SLP maakt deel uit van de integrale gebiedsvisie Amsterdam Connecting

Trade (ACT). Deze gebiedsvisie richt zich op het gebied ten zuiden van Schiphol en rond de rijksweg A4. De opgave is om van dit gebied een knooppunt te maken met goede multimodale bereikbaarheid, mogelijkheden voor economische groei en een aantrekkelijk vestigingsmilieu en om een hoge kwaliteit van de leefomgeving te creëren.

### Vastgoed belangrijk productiemiddel

Weer even terug naar het vastgoed hoor, dat is toch waar onze interesse ligt. Waarom heeft KLM zoveel van haar vastgoed eigenlijk in eigendom? “Dat is historisch zo gegroeid, en eigenlijk nog steeds goed te verantwoorden. Zo bestaat circa 70% tot 80% van onze portefeuille uit specifiek vastgoed, denk aan hangars, vrachtgebouwen, cateringgebouwen en computercentra. Dergelijk vastgoed is vanuit beleggersoptiek niet bijzonder interessant zou je denken, maar blijkt in de praktijk prima te financieren. Daarnaast houden wij

graag zelf controle over dit vastgoed.” Of dit in de toekomst zal veranderen, vraag je? “Ik denk het niet. We zijn momenteel bezig met een inventarisatie van onze kantorenportefeuille. De vraag is of het mogelijk is deze portefeuille door een vorm van centralisatie efficiënter te managen. Temeer ook omdat we de afgelopen jaren hard zijn gegroeid zonder onze vastgoedportefeuille uit te breiden. De gedachten gaan uit naar de ontwikkeling van één nieuwbouw kantorencomplex op Schiphol Oost, een paar honderd meter van waar je nu zit, waarin verschillende kantoren en opleidingsfaciliteiten kunnen worden samengevoegd, ook bijvoorbeeld een nieuw Flight Safety Trainingscentrum. Omdat het hier zal gaan om lange termijn huisvesting zal eigendom naar ik inschat ook hier de voorkeur genieten. Op luchthavens in het buitenland, waar we in het verleden ook veel vastgoed in eigendom hadden, is verkoop van dit vastgoed overigens wel in grote mate gerealiseerd.





# Wij laten liever niets aan het toeval over.

Medewerkers zijn een groot kapitaalgoed voor een onderneming. Het benaderen en selecteren van kwalitatief goede werknemers is daarom niet alleen belangrijk, maar vraagt bovendien om een zorgvuldig proces.

Escalier heeft uitgebreide ervaring in het benaderen en selecteren van kandidaten voor hogere kaderfuncties binnen de vastgoedmarkt. Escalier kiest voor duidelijkheid en transparantie en laat daarbij liever niets aan het toeval over. Kijk op onze website [www.escalier.nl](http://www.escalier.nl) voor meer informatie over onze werkwijze en een actueel overzicht van de vacatures.

**Escalier**  
Executive Search

*Interview met Pieter van der Horst, Schiphol Real Estate*

# Schiphol, kantorenlocatie met landingsbaan?

*door: Alexander van Trigt*

**V**estigingslocatie Schiphol. De groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol is de afgelopen jaren hand in hand gegaan met de uitbreiding van het arsenaal commercieel vastgoed op de luchthaven. Deze ontwikkeling heeft Schiphol geen windeieren gelegd. Inmiddels komt bijna de helft van de omzet op het conto van de vastgoedontwikkeling. Met de riante grondeigendomspositie en de hoge huurpijzen zou je verwachten dat de luchthaven zich in korte tijd zou ontwikkelen tot de grootste kantorenlocatie van Nederland. Maar dat gebeurt niet. Is Schiphol al vol? Masterclass sprak met Pieter van der Horst, MRE in spé, want toegelaten tot de lichting 2008-2010 en vastgoedontwikkelaar bij Schiphol Real Estate.



## *Is Schiphol al vol?*

Op de korte vraag is het antwoord ongeveer net zo lang en voor een ontwikkelaar natuurlijk weinig verrassend. “Nee, Schiphol is nog lang niet vol! Maar we springen zuinig om met de beschikbare ruimte, dat moeten we wel”, vult Van der Horst aan. “Naast marktpotentie is er namelijk ook nog zoets als overheidsbeleid dat de ontwikkeling van

Schiphol grotendeels bepaalt. In de afgelopen jaren zijn met name de locaties op Schiphol Centrum rond de vertrek- en aankomsterminals ontwikkeld, maar daaromheen, zowel op Schiphol Centrum voor kantoren als op Schiphol Zuid/Oost voor bedrijfsruimte, is er nog voldoende ontwikkelingspotentie. Momenteel houd ik me onder andere bezig met de ontwikkeling van ‘Newport’ een multifunctioneel gebouw tegen de passagiersterminal aan, met het spectaculaire kantoorpand ‘Gateway’ dat vanaf de snelweg A4 letterlijk de poort tot de luchthaven zal gaan vormen en met de ‘General Aviation Terminal’, een terminal voor zakenjets (zie inzetten).”

## *Met name de ontwikkeling van kantoren springt in het oog. Staat de naam Schiphol op termijn voor een kantorenlocatie met een landingsbaan?*

“Schiphol blijkt een zeer aantrekkelijke vestigingslocatie voor kantoren”, reageert Van der Horst. “De bereikbaarheid per openbaar vervoer is perfect en Schiphol ligt gunstig ten opzichte van de dagelijkse files op de A4. Voor veel kantoorgebruikers staat verder in de middagpauze het meer dan complete winkelarsenaal van Schiphol Plaza tot de beschikking. Vergeet echter niet dat het vastgoed op Schiphol bijna geen waarde zou hebben

als de luchthaven er niet zou zijn. De luchthavenoperatie en de bijbehorende logistieke stromen krijgen daarom altijd voorrang. Want bovenal is het omvangrijke netwerk aan luchtverbindingen de reden waarom veel bedrijven zich hier vestigen. Bedrijven zijn uitstekend bereikbaar voor hun klanten van over de gehele wereld en visa versa. Bedrijven die zich op Schiphol willen vestigen moeten dan ook kunnen aantonen dat zij een zekere verbondenheid met de luchthaven hebben. Het simpele feit dat de werknemers hun vakantieadres via Schiphol bereiken is daarbij niet genoeg.”

## *In hoeverre zijn de kantoorgebruikers Microsoft en Logica CMG dan verbonden aan de luchthaven?*

“Bij Microsoft is de Schipholgebondenheid aangetoond doordat de werknemers van het softwarebedrijf veel gebruik maken van de luchthaven. Dat argument heeft de gemeente Haarlemmermeer destijds kunnen overtuigen. Momenteel ontwikkelt OVG een kantoor voor Logica/CMG. Blijkbaar zitten hun werknemers beroepsmatig ook vaak in het vliegtuig. Het merendeel van de huidige kantoorgebruikers bestaat overigens nog steeds uit luchtvaartmaatschappijen en toeleverende bedrijven.”

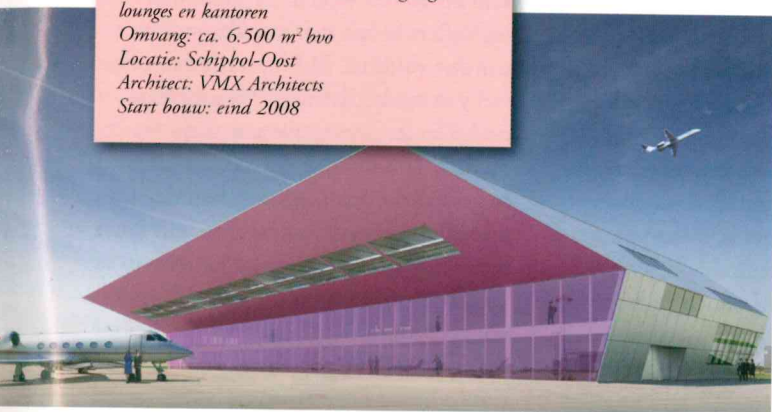
## *Wat is daarbij de zorg van de gemeente?*

Ik ontwaar een grimlachje op het gezicht van Van der Horst. “In eerste instantie gaat het erom dat de operatie van de luchthaven niet belemmerd mag worden door het vastgoed dat we ontwikkelen en realiseren. Dit principe zullen we altijd als uitgangspunt bij nieuwe vastgoedontwikkelingen hanteren. Ik denk dat de

zorg van de gemeente verder best meevalt. We moeten meer gezamenlijk optrekken bij het ontwikkelen van een Airport Corridor: een as van economische activiteiten van Amsterdam naar Schiphol en door naar Hoofddorp. Dit is nodig om de steeds sterker wordende concurrentie van andere Europese economische regio's het hoofd te kunnen blijven bieden. In economisch concurrerende metropolitane regio's zie je deze ontwikkeling ook op gang komen."

### General Aviation Terminal

Programma: Terminal voor zakenvliegtuigen, lounges en kantoren  
 Omvang: ca. 6.500 m<sup>2</sup> bvo  
 Locatie: Schiphol-Oost  
 Architect: VMX Architects  
 Start bouw: eind 2008



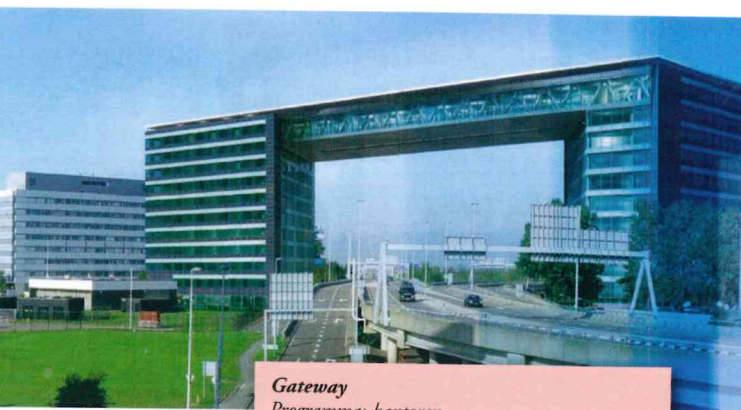
### Waar leidt die politieke invloed toe?

"De lijnen zijn op zichzelf duidelijk getrokken", geeft Van der Horst aan. "De politieke invloed blijft, dat kunt u zich wel voorstellen, groot. Daarbij heeft de discussie over de groei van het aantal vliegbewegingen ook zijn weerslag op de ontwikkeling van kantoren. Overigens leidt de overheidsbemoeienis niet tot een bureaucratische werkomgeving bij Schiphol Real Estate. De lijnen zijn kort. Wel hebben we te maken met een grote hoeveelheid aan aanvullende regelgeving."

### Zoals?

"Het primaire proces van Schiphol, vervoer van personen en vracht door de lucht, krijgt altijd voorrang ten opzichte van aanpalende functies als ontwikkeling van vastgoed", legt Van der Horst uit. "Het ontwikkelproces wordt dus verlengd door een aantal procedures die we moeten doorlopen ten aanzien van zogenaamde 'zichtlijnen' en windhinder. Omwille van de veiligheid moeten de start- en

landingsbanen vanuit de verkeersstoren altijd in zicht blijven. Een gebouw tussen de verkeersstoren en de landingsbaan heeft daarom een hoogtebeperking die per locatie verschilt. Verder is er een geleidingsstelsel van vliegtuigen zodat bij slecht weer het vliegtuig als het ware zelf kan



### Gateway

Programma: kantoren  
 Omvang: ca. 30.000 m<sup>2</sup> bvo  
 Locatie: Schiphol-Centrum, naast WTC, over verbindingsweg A4-Terminal  
 Architect: Benthem Crowwel  
 Start bouw: zomer/berfst 2009

landen. Het signaal van dat systeem mag door gebouwen niet verstoord worden. Een en ander heeft invloed op de positie, vormgeving, materiaalgebruik en hoogte van de gebouwen. Daarnaast houden we rekening met windinvloeden op

de landingsbanen. Gebouwen kunnen ongewenste windeffecten teweeg brengen en dat moet voorkomen worden. Elk ontwerp dient daarom een windtoets te doorstaan om de hinder voor de stijgende en dalende vliegtuigen te beperken. Elk model gaat daarom de windtunnel in of wordt in een 3D model gezet."

### Het primaire proces van Schiphol staat bovenaan. Reizigers krijgen dus altijd voorrang?

"Ja, dat is ook letterlijk het geval. Het is u misschien wel eens opgevallen dat er op Schiphol zelden of nooit sprake is van wegfazettingen of omleidingen vanwege werkzaamheden aan gebouwen of infrastructuur. De logistiek en de bereikbaarheid zijn heilig."

### Maar waarom dan al die grijze gebouwen?

"Dat is juist de filosofie van Schiphol! Geen ratjetoe van verschillende ontwerpen maar een heldere functionele structuur met veel aandacht voor logistiek - je moet als reiziger nooit de weg hoeven vragen - en eenheid van ontwerp. Onze supervisor Kees Christiaanse, vanaf 1 juni in dienst (opvolger van Hubert-Jan Henket) let daar scherp op en onze hoofddirectie luistert over het algemeen goed naar de adviezen van de supervisor. Het gaat niet om de individualiteit van de gebouwen maar om het functioneren van de luchthaven als geheel. Daarom zie je op Schiphol weinig opvallende, dus 'grijze' als u wilt, gebouwen."

### Newport

Programma: kantoren, winkels en crewhotel  
 Omvang: ca. 55.000 m<sup>2</sup> bvo  
 Locatie: Schiphol-Centrum, langs de zgn. 'BC corridor' bovenop de bagagekelder  
 Architect: Benthem Crowwel  
 Start bouw: medio 2009



# Schiphol: een levendige stad?

## VAN DE PROFESSOR

**K**un je levendigheid sturen? Hierover lopen de meningen van stedenbouwkundigen en architecten zeer uiteen. Sommigen vinden dat een levendige stad niet maakbaar is en dat zo iets alleen organisch kan ontstaan.

Kijk maar naar Le Corbusier's plan voor de Bijlmer; een schoolvoorbeeld van hoe er van levendigheid niets terecht kwam. Anderen, waaronder veel architecten, zeggen dat sturing vanaf de rektafel mogelijk is mits de condities er maar naar zijn. Zij wijzen dan op het Plan Zuid van Berlage in Amsterdam dat van meet af aan een succes is geweest. De Haverleij in Den Bosch en Brandevoort in Helmond worden daarbij ook genoemd. Zo ook prijst men de passagiersterminal van Schiphol, ook al is die niet van de ene op de andere dag van de grond gekomen. "Die is honderd procent van bovenaf bedacht", stelt Len de Klerck, hoogleraar stedelijke en regionale planologie aan de UvA.

Het is overigens wel de vraag wat je onder een levendige stad moet verstaan? Wie Van Dale er op na slaat komt uit bij zo iets als: een stad die zich in een toestand bevindt waarbij verschillende functies en eigenschappen aanwezig zijn die het leven vormen. Het blijkt lastig te definiëren! Levendigheid heb je ook op verschillende niveaus. In een dorp kan je met enig geluk een levendig café of een gezellige dorpssupermarkt aantreffen. Het heeft geen zin in Ter Apel een Ramblas (zoals in Barcelona) na te streven. Een provinciestad kan

zich een levendig stadsplein met een paar aardige winkelstraten veroorloven. Een wijk van een grote stad kan een goed wijkwinkelcentrum hebben en in een metropool, zoals Londen en New York, zijn er naast levendige avenues



ook populaire wijken. Op ieder niveau is dus levendigheid mogelijk.

Maar bij het ontstaan van een levendige stad komt veel kijken. Er moet dan tegelijkertijd aan een aantal condities worden voldaan. Men spreekt dan ook wel van vitale coalities. Het gaat dan onder andere om grote aantallen mensen op kleine oppervlakten (dus hoge dichtheden), om veel functiemenging (met wonen, werken, winkelen, scholing, horeca, hotels, recreatie enz.), om veel (winkel) voorzieningen, om een bereikbaarheid met verschillende vormen van transport, om beweging en beleving (evenementen en cultuur), om een zekere spanning (erogene zones en afwisseling van drukke en saaie stukken), om veiligheid, om een goede (visuele) kwaliteit van de bebouwde omgeving (architectuur met een menselijke maat, parken, bomen, pleinen, water, stadshavens, speelplaatsen) en - last but not least - om een goede routing.

Maar ook al is aan al deze condities voldaan dan heb je niet meteen een levendige stad. Vaak wordt vergeten dat menselijk contact essentieel is. Een goede sociale context is zelfs vaak doorslaggevend voor het slagen van gebiedsontwikkelingen. Dat is één van de verklaringen voor het mislukken van de Bijlmer. Mensen willen elkaar in hun eigen sociale kring ontmoeten, face to face.

Waarom is de P.C. Hoofdstraat in Amsterdam zo populair? Het ding heeft een routing van niks; je kan alleen heen





hopelijk straks ook het nieuwe filmmuseum op Overhoeks op de noordelijke IJ-oever in Amsterdam. Door slimme zetten kun je toch wel wat bereiken.

En om terug te komen op Schiphol; waarom is dat een succes geworden? Aan de meeste van bovengenoemde condities is voldaan. Het is er druk, er zijn veel functies, er is letterlijk veel beweging, op reis gaan is nog altijd spannend (al worstelen sommigen met vliegangst), je kunt er op veel manieren komen en het is er veilig. Voor de aanschaf van een internationaal treinkaartje verkiest menigeen Schiphol boven Amsterdam CS. Verder is de plattegrond goed gekozen met een goed overzicht. Dit realiseer je je vooral als je in de 'kashba's' van andere luchthavens belandt. En het is mooi hoog vormgegeven. Toch een prestatie. Maar afgezien van de successtories blijft bescheidenheid bij het maken van een leefbare stad op zijn plaats.

Peter van Gool

*In: Issues, Living in the City, jaargang 7, december 2007, p. 27.*

en terug wandelen! Jawel, het is daar zien en gezien worden. Ik fiets er wekelijks doorheen en ik bots dan geheid op tegen mijn vastgoedcollega's. Dat is ook de enige weg waar projectontwikkelaars graag in de file staan met hun cabriolet of SUV. En als ze onverhoopt te snel kunnen doorrijden maken ze gauw een rondje en sluiten gewoon weer achteraan aan! Ja, er moet wel voldoende tijd zijn voor het publiek om je te kunnen zien. De Kanaalstraat in Lombok in Utrecht heeft overigens dezelfde functie, maar dan voor de Turkse Nederlanders. Ze rijden er hooguit stapvoets om maar niks te missen. En dan nog willen de huidige stedenbouwers de auto geheel onder de grond dwingen. Juist het lopen naar en van en om auto's geeft levendigheid! "Het inrichten van ruimte is steeds meer verweven met marketing. Waar leg je de routes, hoe lopen mensen: een wetenschap an sich" zo stelt Len de Klerk terecht.

Ja, een P.C. Hoofdstraatje of een Beethovenstraatje doen is een begrip. Zelfs mijn vader deed dit al. Straten zijn zo merken geworden; dat genereert meerwaarde. Maar het is ook een kwestie van de juiste timing en inhaken op trends. Dumbo (Down Under Manhattan Bridge), het Meatpacking District in New York en Brick Lane in Londen werden hot vanuit een dieptepunt met veel leegstand (en lage prijzen). Ceramique in Maastricht en

het Java- en KNSM eiland hadden een gunstige economische wind mee.

Wel kunnen ogenschijnlijk kleine initiatieven veel doen aan de levendigheid. Denk hierbij onder andere aan de plaatsing van het Groninger Museum in een kanaal als directe verbinding tussen het station en de binnenstad of aan het vertimmeren van een gevangenis tot het Max Euweplein als schakel tussen het Leidseplein en het Vondelpark in Amsterdam. Het gaat dan om betere routes. Maar zo ook kan men met een goed initiatief een gebied tot leven brengen. Voorbeelden zijn Hotel New York op de Kop van Zuid in Rotterdam, Blijburg op IJburg en



*Het ASRE Research Center*

# Centrum voor toegepast vastgoedonderzoek

*door: Arnold Wilts*

**I**n april 2008 is het ASRE Research Center geopend. Hierdoor groeit de ASRE verder uit tot hét universitaire instituut in de vastgoedkunde. Via het Research Center wordt toegepast-wetenschappelijk onderzoek over actuele vastgoedvragen uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek worden in seminars besproken en via de ASRE website verspreid.

De ASRE heeft een grote reputatie gevestigd als opleidingsinstituut in de vastgoedsector. Nu is het initiatief genomen om ook onderzoek naar vastgoedkunde binnen de ASRE te gaan organiseren. Daartoe is aan het Jollemanhof een extra ruimte van 300 m<sup>2</sup> aangehuurd. Hierin bevindt zich het ASRE Research Center. Het Center biedt flexibele werkplekken aan onderzoekers uit de vastgoedsector. Ook is er een seminarruimte ingericht die gebruikt wordt voor de presentatie van de uitkomsten van het vastgoedonderzoek.

## Onderzoek en onderwijs

Toegepast onderzoek naar vastgoed is nodig. De vastgoedprofessie heeft zich de laatste jaren ontwikkeld tot een zelfstandig terrein van beroepsbeoefening. Dat terrein wordt niet afgedekt door de klassieke professies zoals architectuur en bouwkunde, stedenbouw en planologie. Vastgoedvragen worden steeds complexer. Vraagstukken zoals stedelijke herontwikkeling, corporate real estate management en de internationalisering van vastgoedfinanciering vragen om steeds meer integrale en ingenieuzere toepassingen. Over de eisen waaraan die toepassingen moeten voldoen, ontbreekt echter vaak de kennis. De kennisvraag vanuit de vastgoedsector blijkt uit de grote belangstelling voor de opleidingen van de ASRE. De MRE draait al geruime tijd met een

volledige bezettingscapaciteit en het ziet er naar uit dat dit de komende jaren zo blijft. Het aantal afgestudeerde MRE-ers zal dit jaar de grens van 600 overstijgen. Ook het aantal studenten in de andere opleidingen van de ASRE blijft stijgen. Naast de MSRE

opleidingen biedt de ASRE een groeiend aantal sectoropleidingen aan, toegenomen op actuele thema's zoals winkelvastgoed, corporaties en zorgvastgoed.

In de opleidingen van de ASRE studeren op dit moment (voorjaar 2008) in totaal 286 studenten. In studentenaantallen gemeten is de ASRE het grootste opleidingsinstituut voor de vastgoedkunde in Nederland. Door het organiseren van haar opleidingen draagt de ASRE bij aan de verspreiding van



*seminars over de uitkomsten van toegepast vastgoedonderzoek*

# Ontwikkelaar én belegger



Amvest ontwikkelt met visie én durf woongebieden. Daarom noemen we onszelf beleggende ontwikkelaar. In goede samenwerking met partners herstructureren we naoorlogse wijken en stadscentra. Ook ontwikkelt Amvest compleet nieuwe stadswijken. En we transformeren binnenstedelijke bedrijventerreinen naar woongebieden. Met onze kennis en kunde van integrale gebiedsontwikkeling en -beheer dragen wij bij aan de kwaliteit van bestaande en nieuwe woongebieden. We investeren en nemen het ontwikkelrisico. Bovendien blijven we als belegger langjarig verbonden aan de wijken die we ontwikkelen. Kortom: Amvest is een creatieve en kapitaalkrachtige partner. Neem voor meer informatie of het maken van een afspraak contact op met Ellen van Borkulo (020 - 430 12 78). Kijk voor onze projecten op onze website [www.amvest.nl](http://www.amvest.nl)



kennis over vastgoed. Bij het inrichten van het onderwijs en bij het begeleiden van afstudeerscripties zoekt de ASRE voortdurend naar de meest actuele vastgoedkennis. Die kennis helpt onze docenten om hun colleges te blijven ontwikkelen en onze studenten om meer rendement uit hun studie te halen. Het onderzoek dat voor deze kennis nodig is, gaat de ASRE via het Research Center organiseren.

### Onderzoek faciliteren

In het onderzoek werkt de ASRE volgens dezelfde methode die met succes in het onderwijs wordt toegepast: externe inbreng, eigen regie. De ASRE neemt het initiatief om onderzoek op te starten, organiseert en begeleidt, maar heeft zelf geen onderzoekers op de loonlijst staan. Net zoals in de opleidingen gewerkt wordt met externe docenten, wordt in het Research Center gewerkt met externe onderzoekers. De onderzoekers zijn afkomstig uit de praktijk van de vastgoedsector. Zij vinden in het Research Center een flexibele werkplek waarbij zij gebruik kunnen maken van de faciliteiten van de ASRE.

Er zijn in het Research Center flexplekken ingericht waar onderzoekers op uitnodiging van de ASRE aan de slag kunnen. Via deze werkplekken bieden wij informatie- en bibliotheekvoorzieningen. Daarnaast bieden wij ondersteuning aan onderzoek door de begeleiding ervan te organiseren. In het netwerk van de ASRE worden experts uit wetenschap en praktijk gevonden die als begeleiders en klankbord bij onderzoek een rol kunnen spelen. Onderzoekers kunnen gedurende een langere periode een dag in de week in het Research Center aan de slag. Deze optie is aantrekkelijk voor mensen die een langer lopend onderzoek willen doen of bijvoorbeeld een proefschrift willen schrijven. Men kan ook gedurende een kortere periode meerdere dagen per week of zelfs full time in het Research Center terecht. Dit is aantrekkelijk wanneer een onderzoeksrapport of bijvoorbeeld een congrespaper moet worden geschreven. De ASRE stelt als voorwaarde dat de uitkomsten van het onderzoek dat via het Research Center wordt uitgevoerd ook worden gepubliceerd. Wetenschappelijk onderzoek hoort openbaar

te zijn. Om die reden kan de ASRE geen commercieel onderzoek faciliteren of tegen betaling onderzoeksopdrachten uitvoeren.

### De onderzoeksseminars

De uitkomsten van het onderzoek worden besproken op seminars die in het ASRE Research Center worden gehouden. Tijdens de seminars presenteren twee onderzoekers de uitkomsten van hun werk. Dat kunnen praktijkspecialisten of universitaire onderzoekers zijn. Ook de beste scriptieschrijvers uit de opleidingen kunnen worden gevraagd een onderzoekspaper te schrijven en tijdens een seminar te presenteren. In maart van dit jaar hebben bijvoorbeeld twee MRE-ers jaargang 05-07, George Müller en Eugène Menagé, een paper over zorgvastgoed gepresenteerd. Die papers waren gebaseerd op hun Masterproof. De papers die tijdens de seminars worden besproken, worden door de ASRE via de website verspreid ([www.vastgoedonderzoek.nl](http://www.vastgoedonderzoek.nl)). Naar aanleiding van de discussie tijdens de seminars worden de papers op zo'n manier bewerkt dat zij in een vastgoedkundig tijdschrift kunnen worden gepubliceerd. De deelnemers aan de seminars worden

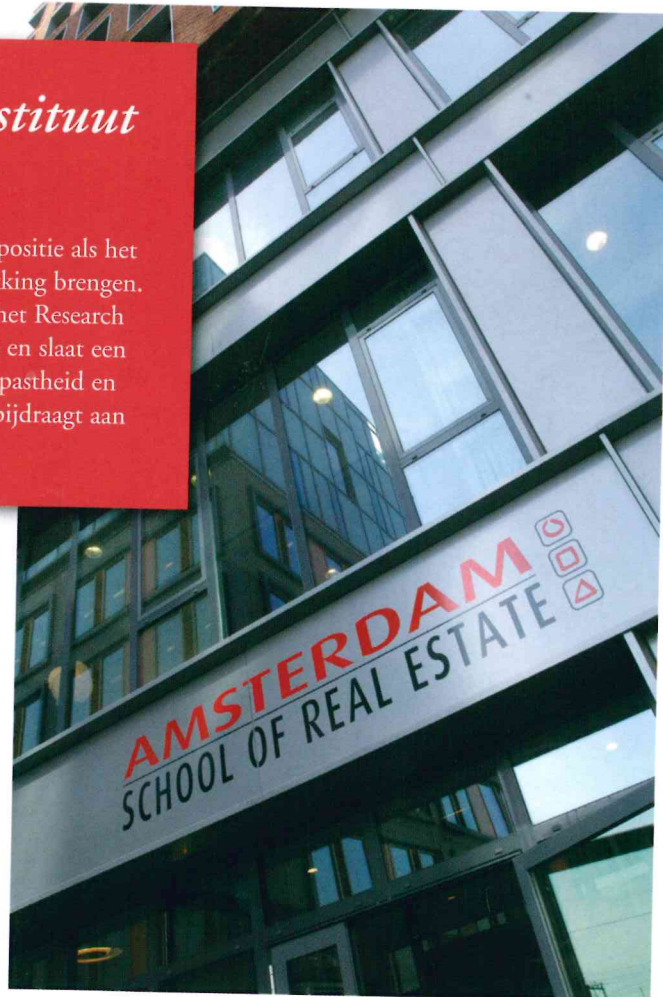


*flexibele werkplekken voor  
onderzoekers in de vastgoedsector*

door de ASRE uitgenodigd. Per bijeenkomst zijn dat er rond de twintig. De seminars hebben daardoor het karakter van expert meetings met een hoog kennisniveau. De deelnemers komen uit de praktijk en vertegenwoordigen ontwikkelaars, beleggers, onderzoeksbureaus, woningcorporaties enz. Ook uit de universiteiten en de wetenschappelijke onderzoeksinstituten worden deelnemers uitgenodigd. Op die manier

## *de ASRE het universitaire instituut voor de vastgoedkunde*

Met de oprichting van het Research Center wil de ASRE haar positie als het universitaire instituut voor de vastgoedkunde verder tot uitdrukking brengen. In samenwerking met het Vastgoedinformatiecentrum bundelt het Research Center bestaand vastgoedonderzoek. Het verbindt onderzoekers en slaat een brug naar de praktijk. Het onderzoek kenmerkt zich door toegepastheid en praktijkgerichtheid. Het wordt op zo'n manier opgezet dat het bijdraagt aan de kwaliteitsverbetering van de ASRE opleidingen.



wordt er voor gezorgd dat zowel de praktische als de wetenschappelijke kant van een vastgoedvraagstuk aan bod komt in de discussie.

In de seminars worden uiteenlopende onderwerpen besproken. In het voorjaar 2008 kwamen bijvoorbeeld aan bod: zorgvastgoed, strategievoering bij woningcorporaties, en de gevolgen die veranderingen in de wetten WID en MOT hebben voor transacties in de vastgoedsector. In het najaar staan seminars gepland over onderwerpen zoals: stedelijke vernieuwing en herstructurering, risicoallocatie in projectontwikkeling, real estate investment funds, risicomangement bij beleggers, de CV als beleggingsvehikel, en corporate real estate management.

### **Praktijkpromoties**

Naast korter lopende projecten biedt het Research Center de mogelijkheid voor proefschriftonderzoek. In het werkveld van de vastgoedsector bestaat behoefte aan mogelijkheden voor praktijkpromoties ter verdieping en verdere ontwikkeling van vastgoedkennis. Met praktijkpromoties bedoelen wij proefschriftonderzoek dat een toegepast karakter heeft. Dit zijn promoties die veelal zijn verbonden met een aanvullend, individueel opleidings-traject van de onderzoeker.

De doelgroep voor deze vorm van onderzoek bestaat onder andere uit research- en beleidsmedewerkers in vastgoedbedrijven, consultancy's en

onderzoeksbureaus.

Voor velen is de stap van de dagelijkse praktijk naar een universitaire promotie echter te groot. Zo'n promotie die in deeltijd moet worden voorbereid strekt zich uit over een periode van jaren, waardoor het afbreukrisico te groot en de motivatie om op een dergelijk traject in te stappen te gering is.

Om hieraan tegemoet te komen faciliteert de ASRE praktijkpromoties. Deze projecten slaan een brug tussen vastgoedpraktijk en de wetenschap. In samenwerking met werkgevers en in overleg met de eigen hoogleraren worden afspraken vastgelegd over de inhoud van onderzoeksprojecten. Die projecten kunnen als basis voor een promotie aan een universiteit dienen. De onderzoekers kunnen gedurende hun onderzoek gebruik maken van de werkplekken in het Research Center. De ASRE neemt het projectmanagement voor haar rekening. Wij organiseren de begeleiding, ondersteunen onderzoekers bij het ontwerpen van onderzoek en stimuleren hen om deel te nemen aan internationale wetenschappelijke congressen. Wij brengen vastgoedonderzoekers met

elkaar in contact en zorgen er voor dat de uitkomsten van het onderzoek worden verspreid.

### **Groeidoelstelling**

Het ASRE Research Center is een nieuw initiatief. Wij hopen dat het Center de komende tijd een mooie ontwikkeling door gaat maken. Onze doelstelling is dat de ASRE een belangrijke rol gaat spelen in het Nederlandse vastgoedonderzoek. Wij willen uitgroeien tot een centraal punt in het kennisnetwerk van de vastgoedkunde. Uiteraard kunnen wij dat niet alleen. Alleen in samenwerking met de sector zelf en met de universiteiten en wetenschappelijke instellingen kan dit gaan lukken. Wij gaan er voor!

*De auteur is onderzoeksmanager bij de Amsterdam School of Real Estate*

## MIJN (T)HUIS

**De woning van: Miranda Sulzle**

Burgelijke staat: Samenwonend met René Vierkant  
Kinderen: Zoontje van 2 jaar, Sieb Vierkant  
Locatie: Loosdrecht  
Bouwjaar: 2006  
Type: vrijstaande villa (houtskeletbouw)  
Oppervlakte: ca. 450 m<sup>2</sup> grond en water,  
woonoppervlak ca. 300 m<sup>2</sup>

### *Beschrijf je huis eens. Wat maakt het specifiek jouw (t)huis?*

Het huis zou in Zweden niet misstaan. De woning is namelijk grotendeels met houten planken gepotdekseld en in een paars/blauwe tint geschilderd. Er zit een rieten kap op die we uit hebben laten scharen, erg mooi vinden we zelf. Deze twee items maken het vooral mijn/ons huis, dit zijn bewuste keuzes van ons geweest samen met het ronde raam boven. De architect Dinant Olde Lenferink van Building Design uit Zenderen moest er eerst aan wennen, maar heeft ons achteraf gelijk gegeven. Verder heeft het veel ramen waardoor het een heerlijk licht huis is en zijn de kamers en gangen lekker ruim. De aannemer was Presolid Home/Aan de Stegge uit Enter. Houtskeletbouw is trouwens wel heel bijzonder. Er komt een grote truck met oplader vol met gevelelementen en binnen 1 dag staat je huis!

### *Waarom heb je juist voor dit huis gekozen?*

In eerste instantie zijn we vooral voor de plek gevallen. Het ligt tussen twee waterplassen in en ik ben dol op water. Het uitzicht over het water, het gevoel van ruimte vind ik heerlijk. Vervolgens hebben we het snoezige huisje wat er op stond, gesloopt. Daar hebben we veel commentaar op gekregen aangezien het zo'n leuk huisje was. Maar het was ons al snel duidelijk dat er niets mee te beginnen viel; de binnenzijde was

hokkerig, de riolering klopte niet en, noem het eigenlijk maar op.

En dit huis hoort helemaal bij deze plek. De vorm van de locatie is optimaal benut en de paars/blauwe kleurstelling wordt door het water eromheen alleen maar versterkt.

### *Wat is je favoriete plek in huis?*

Op de eerste verdieping, de kamer aan de voorzijde heeft een enorm groot rond raam. De beleving van ruimte en uitzicht is daar prachtig. Aan die kant kijken wij uit over de Loenerveense plas. Hier mag men niet op varen en het is een waar vogelparadijs. En bijna iedere avond prikt de zon onder de wolken door voor een schitterende zonsondergang.

### *En wat is er minder, wat zou je graag nog aan je huis veranderd zien?*

In het begin wilde ik helemaal niets veranderen. Vond ik het helemaal goed.

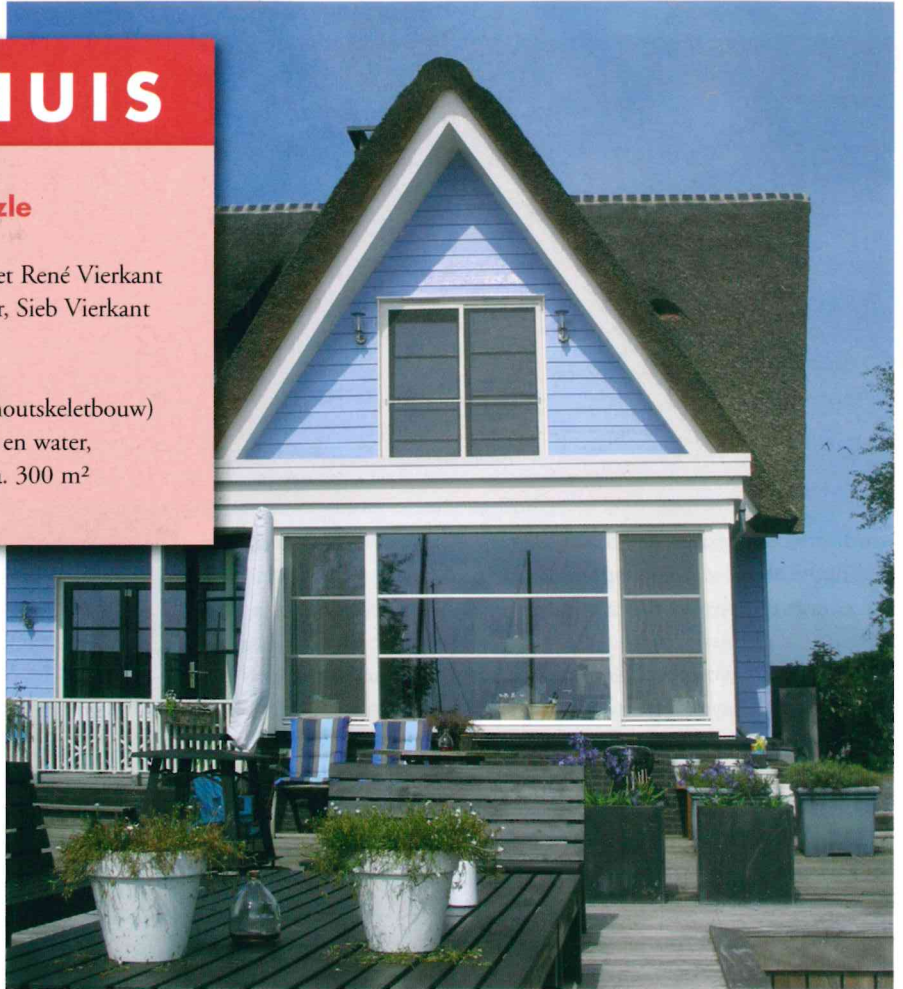
Inmiddels is het meest essentiële wat ik wel anders zou willen, de situering van de voordeur. Tijdens de tekenfase is deze nogal van plek veranderd en hij had toch aan de andere kant gemoeten. Maar dat komt nog wel een keer. Voor de rest zijn het wat kleinere dingen, zoals een vaste trap naar zolder (nou ja, klein...).

### *Waarom kies je als echte vastgoedman/vrouw voor koop?*

Dit plekje wordt alleen maar meer waard en het zou toch zonde zijn als we daar niet zelf van kunnen profiteren. Daarnaast hoeft je niemand iets te vragen als je iets wil veranderen. Behalve met zo'n voordeur, dan moet je toch langs de gemeente...

### *Hoe ziet jouw ideale woning eruit?*

Zie de foto, ik heb de ideale woning gevonden. Mag alleen toch nog wel iets groter.



# Ruimte voor veelzijdigheid



**bouwfonds**  
property development

*onderdeel van Rabo Bouwfonds*

# *Schiphol of Zestienhoven?*

***invast***

Als het gaat om dienstverlening op het gebied van beleggingen in Nederland voelen wij ons meer aangetrokken tot Zestienhoven dan tot Schiphol. Zestienhoven is *gespecialiseerd, efficiënt, no-nonsense en verlost van veel rompslomp* waar zeker zakelijke reizigers niet op zitten te wachten. Die zelfde karakteristieken heeft INVAST als het gaat om advies en bemiddeling bij aan- en verkoop van beleggingsvastgoed.

Wanneer deze karakteristieken u aanspreken dan nodigen wij u uit om eens contact op te nemen. Wij staan u graag te woord.



*beleggingen | corporate | hotels*

Directie contact:

Drs Bastiaan Driessen MRE

Statenlaan 59 | Postbus 17179

2502 CD Den Haag

Tel: 070 33 858 33

E-mail: [driessen@invast.nl](mailto:driessen@invast.nl)

[www.invast.nl](http://www.invast.nl)