

**Verdeeldheid over beste weg naar meer kwaliteit**

**Bouw kan het werk niet aan. Uitkomsten van de elektronische enquête**

Soeter, JP; van der Voordt, DJM

**Publication date**

2000

**Document Version**

Accepted author manuscript

**Published in**

Bouw

**Citation (APA)**

Soeter, JP., & van der Voordt, DJM. (2000). Verdeeldheid over beste weg naar meer kwaliteit: Bouw kan het werk niet aan. Uitkomsten van de elektronische enquête. *Bouw*, 55(2, Bijlage Bouwprognose), 22-23.

**Important note**

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

**Copyright**

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

**Takedown policy**

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

## *Uitkomsten van de elektronische enquête*

### **Bouw kan het werk niet aan**

Dr. ir. Theo van der Voordt en drs. ing. Jo Soeter<sup>1</sup>

**Vast onderdeel van het Symposium Bouwprognoses is de elektronische zaalenquête. Prof. Hans de Jonge stelt de vragen, de zaal houdt de hand aan de knop en binnen enkele seconden verschijnt de uitkomst op een groot scherm. In minder dan drie kwartier wordt zo zichtbaar hoe bouwend Nederland denkt over de toekomst. Het beeld stemt op hoofdlijnen overeen met de uitkomsten van vorig jaar. De bouwwereld blijft optimistisch. Wel is er zorg over het tekort aan hoogwaardig personeel. Kwaliteit is opnieuw een belangrijk aandachtspunt. Bij het overheidsbeleid worden enkele kritische kanttekeningen geplaatst. Een impressie van de bevindingen.**

#### **Profiel van de deelnemers**

De sectoren woningbouw en utiliteitsbouw houden elkaar met 29% en 25% vrijwel in evenwicht. Ten opzichte van vorig jaar zijn bijna tweemaal zoveel deelnemers (12%) afkomstig uit de sector Grond-, Weg- en Waterbouwkundige werken (GWW). Het percentage deelnemers met een integrale aanpak (combinatie van sectoren) is ten opzichte van vorig jaar met een kwart toegenomen. Een op de drie scoort in deze categorie. Bijna de helft van de deelnemers verwacht in de toekomst een verder toenemende integratie. Geografisch is Regio West met 37% het sterkst vertegenwoordigd. Een zelfde percentage is in meerdere regio's actief. Zuid, Oost en Noord zijn met 15%, 11% en 3% duidelijk minder aanwezig. Qua functie wijkt de verdeling nauwelijks af van die van vorig jaar:

Ontwerp, advies, management	20 %
Projectontwikkeling	14 %
Realisatie (bouw, installaties)	24 %
Toelevering	20 %
Financiering, exploitatie, beheer	4 %
Overheid, onderzoek	<u>17%</u>
Totaal	100 %

#### **Meer omzet, meer winst**

De bouwers zijn voor 2001 optimistischer dan VROM. De meerderheid van de bedrijven ziet zijn omzet met 3% of meer stijgen. Dat is duidelijk meer dan de 2% in de VROM-bouwprognoses. Men heeft bovendien goede winstverwachtingen. Projectontwikkelaars zijn het meest optimistisch. Toch is niet iedereen gerust. Ca 10% voorziet een afnemende omzet en minder winst. Uit de zaal komen signalen van bouwers die willen temporiseren. Men ziet de kosten van arbeid, materiaal en materieel sterk stijgen. Dit holt de winstpositie deels weer uit. Ook is men beducht om werk aan te nemen waarvoor geen bouwcapaciteit in huis is.

<sup>1</sup> Dr. ir. D.J.M. van der Voordt en drs. ing. J.P. Soeter zijn als docent en onderzoeker verbonden aan het werkverband Bouwmanagement & Vastgoedbeheer van de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft

Bijna alle bedrijven hebben op één of meer ervaringsniveaus problemen met de werving van gekwalificeerd personeel. Over de looneisen van de bouwvakkers bij de komende CAO-onderhandelingen laat niemand zich negatief uit. Men houdt er kennelijk al rekening mee. De in eerdere jaren geconstateerde verschuiving van de activiteiten naar een vroegere projectfase zet zich voort. Voor de helft van de deelnemers is deze verschuiving vrij beperkt (0 - 4% van de omzet). Bij ruim een kwart is de laatste twee jaar 5 – 10% van de omzet opgeschoven in de bedrijfskolom, terwijl eveneens een kwart een verschuiving van meer dan 10% constateert. Dit beeld is in alle sectoren en regio's nagenoeg hetzelfde. Qua functiecategorie is de verschuiving het sterkst bij aannemers en projectontwikkelaars en het minst sterk bij toeleveringsbedrijven. Voorwaartse integratie en de daarbij behorende integrale aanpak hebben zich volgens de zaal nog niet volledig vertaald in een integrale organisatie waarbinnen niet meer langs elkaar heen wordt gewerkt.

### **Kwaliteit**

Volgens velen in de bouw zijn de werelden van cultuur, bouw en opdrachtgevers te veel gescheiden. Daardoor wordt onvoldoende geprofiteerd van elkaars knowhow. De zaal is verdeeld over het afschaffen van bouwvergunningen voor opbouw of aanbouw van woningen. Bijna de helft vindt het buiten spel zetten van de welstandscommissie op dit punt niet erg. Deze mensen verwachten niet dat dit zal leiden tot een kakofonie van vormen. Mensen uit de sector woningen en integrale aanpak zijn hier sterk vertegenwoordigd. Ook degenen die landelijk opereren hechten minder dan gemiddeld aan de stem van de welstandscommissie. Daar tegenover staat bijna 40% die een negatief effect verwacht op de kwaliteit van de leefomgeving. Van de meerderheid mag meer "wild" gebouwd en gewoond worden. Minder dan 20% wijst dit af vanwege de verwachte afname in bebouwingsdichtheid. Toch heeft meer keuzevrijheid van bewoners bij weinig mensen de hoogste prioriteit. Voorop staan kwaliteitsverbetering en een grotere woningdifferentiatie, direct gevolgd door het afremmen van prijsstijgingen van koopwoningen. Implementatie van geavanceerde informatie- en communicatietechnologie wordt slechts door weinigen als een belangrijke overheidstaak gezien. Wel is een meerderheid het eens met de stelling dat de betekenis van de woning als werkplek de komende jaren sterk gaat toenemen. Mensen in kwetsbare posities hoeven van de bouwwereld weinig steun te verwachten. Waar 39% de hoogste prioriteit toekent aan het verbeteren van stedelijke woonkwaliteit en 28% aan het bevorderen van wonen en zorg op maat, kruist minder dan 4% het kansen scheppen voor mensen in kwetsbare posities aan. 'Groenvoorzieningen faciliteren' scoort met 12% eveneens laag.

Over de beste manier om duurzaam bouwen te stimuleren heerst eveneens verdeeldheid. Het percentage aanwezigen dat veel heil verwacht van hogere milieueisen in combinatie met marktwerking is met 37% opvallend hoog. De boodschap naar de overheid lijkt hier simpel: stel hogere eisen en laat de markt haar werking doen. In deze tijd van economische groei, lage rentestand en handhaving van renteaftrek in het nieuwe belastingstelsel lijkt dit zeer realistisch. Daarentegen is er een vrijwel even grote groep (35%) die meer ziet in handhaving van de huidige eisen en financiële stimulering door de overheid (35%). Deze mensen staan terughoudend ten aanzien van hogere milieu eisen. Iets minder dan 30% ziet het meest in hogere milieueisen gecombineerd met financiële steun van de overheid ('boter bij de vis')..

### **Kantoren**

Flexibiliteit is voor velen een sleutelwoord. Volgens de meerderheid kunnen conjuncturele schommelingen in de vraag naar kantoren het beste worden opgevangen door te zorgen voor een gemakkelijke transformeerbaarheid van kantoorgebouwen naar andere functies. Een slimme stramienmaat en flexibiliteit van draagconstructie, gevel en installaties zijn hier

belangrijke voorwaarden. Transformeerbare kantoren maken het gemakkelijker om een eventueel overschot aan kantoorruimte te herbestemmen. Omgekeerd is het in een tijd van tekorten belangrijk dat niet-kantoorruimte gemakkelijk transformeerbaar is naar kantoorruimte. Het percentage deelnemers dat deze oplossing aankruist is meer dan tweemaal zo hoog dan het percentage dat vooral aandacht wil voor soepeler aanpassing van vigerende bestemmingsplannen. Scherp monitoren van de markt blijft uiteraard evenzeer belangrijk. Overigens denkt bijna de helft dat de vraag naar kantoorruimte over haar hoogtepunt heen is. Dit standpunt differentieert nauwelijks naar sector of regio, wel enigszins naar functie. Aannemers onderschrijven dit het meest, projectontwikkelaars het minst. De teruglopende vraag heeft volgens de meerderheid niet te maken met de opkomst van telewerken. Slechts 16% verwacht dat telewerken de vraag naar kantoorruimte drastisch zal reduceren.

### **Infrastructuur**

Terugdringen van mobiliteit vindt de meerderheid verloren moeite. Bij projectontwikkelaars ligt het percentage dat deze stelling onderschrijft zelfs boven de 90%. Kennelijk wordt deze omslag in het overheidsdenken breed gesteund. Voor mobiliteit moet dan wel betaald worden. Tweederde is voor een verschuiving van budgetten voor experimenteren met tolpoorten naar versneld invoeren van een kilometerheffing. Er is begrip voor het feit dat een hogere belastingheffing op de benzineprijs te ongericht werkt. De kilometerheffing moet differentiëren naar piektijden en wegvakken.

Bijna driekwart van de aanwezigen verwacht niet dat de komst van de magneetzweeftrein tussen Amsterdam en Groningen het Noorden daadwerkelijk dichterbij de randstad zal brengen. Kanttekening hierbij is dat slechts weinig mensen uit het Noorden aanwezig waren.. Denkend vanuit de Randstad ziet men het geld liever naar meer renderende infrastructuur gaan, zoals de snelle spoorverbinding tussen de 4 grote steden en de spoorverdubbeling voor de HSL Oost.

Voor onverkort investeren in de Betuwelijn is nog steeds weinig aanhang (18%). Verbetering van het stadsgewestelijk openbaar vervoer is in de bouwwereld evenmin populair. Slechts 14% zou de gelden voor de Betuwelijn liever hieraan besteden. Verbetering van het hoofdwegenet (40%) en versterking van het transport over het water (28%) krijgt de meeste handen op elkaar.

Dat de staat van het meerderheidsbelang van schiphol afwil ligt voor deze zaal verdeeld. Bijna 40% is het hiermee eens, 44% niet. De rest staat er neutraal tegenover. Een van de tegenstanders noemt als argument dat de overlast van Schiphol dan ook wordt geprivatiseerd en de overheid haar verantwoordelijkheid voor overlastbestrijding gaat afschuiven.