CUSHMAN & WAKEFIELD

INSIGHT

DE STAD NA COVID

April 2021



HOE ZAL DE STAD ERUIT ZIEN NA COVID?

Sinds de uitbraak van het COVID-19 virus staat de wereld op zijn kop. Het Johns Hopkins coronavirus resource center telt ruim 128 miljoen besmettingen, waarvan 2,8 miljoen aan de gevolgen van COVID-19 zijn overleden[1]. Ondanks de beschikbare vaccins en de opschalende vaccinatieprogramma's, zal het nog enige tijd duren voordat de samenleving voldoende grip heeft gekregen op het virus.



Desondanks neemt de hunkering naar het ‘oude normaal’ toe en schreeuwen ondernemers om versoepelingen van door de overheid opgelegde maatregelen. Anders dan bij eerdere pandemieën is er in de huidige crisis geen sprake van systematische of maatschappelijke weeffouten[2]. Het virus is ons overkomen en wanneer het virus onder controle is, zal niets een spoedig herstel van de economie in de weg staan. Maar hoe moeten we daarna verder? Welke lessen hebben we als collectief geleerd over onszelf en onze plek in de ruimte? Dat onze aanwezigheid op kantoor niet noodzakelijk is om productief te zijn? Dat restaurants gezonde maaltijden binnen 20 minuten kunnen bezorgen? Dat we onze leefruimtes inrichten om ook in te kunnen werken en we meer groen in de buurt willen om in te wandelen? Waar moeten wij rekening mee houden als het gaat om de toekomstige stedenbouwkundige opgave? Het virus heeft ervoor gezorgd dat niet alleen onze economische ontwikkelingen, maar ook onze wensen, ambities en verwachtingen voor de toekomst in een stroomversnelling zijn gekomen.

Hoe zal de stad eruit zien na COVID?

1 https://news.google.com/COVID19/map?hl=nl&mid=%2Fm%2F-059j2&gl=NL&ceid=NL%3Anl

2 Retail outlook 2021 – Fast Forward



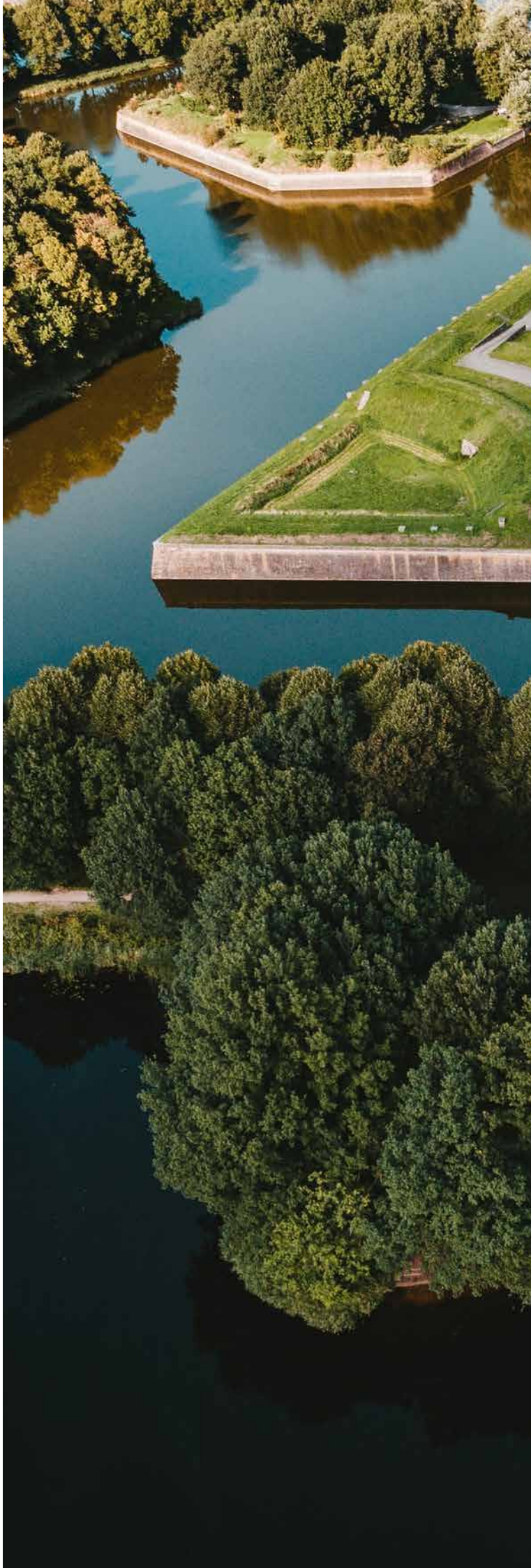
WAARDE VAN HET STEDELIJK GEBIED

Het vertrek uit de steden tijdens de coronacrisis heeft slechts in beperkte mate invloed gehad op de stedelijke bevolkingsontwikkeling. Het wordt alleen veel meer zichtbaar doordat vertrekkers steeds dieper en veel verder dan normaal Nederland ingaan op zoek gaan naar een grotere en meer betaalbare woning. De trek uit de steden is niets nieuws en heeft veelal te maken met gewijzigde woonvoorkeuren na carrière- en/of familievorming. Maar met de lessons learned na een verplicht thuiswerkexperiment, is men plotseling in staat om veel verder van het werk af te kunnen wonen.

Immigratie speelt in de afgelopen jaren een belangrijke rol in de bevolkingsgroei van Nederland. Hoewel er in 2020 sprake was van een stagnerende bevolkingsgroei in de grote steden, hield dit voornamelijk verband met praktische belemmeringen zoals inreisverboden of een quarantaineplicht die tijdens de actieve lockdowns waren ingesteld[3]. Dit heeft geleid tot een achterblijvende instroom van immigranten die zich tegenwoordig bij voorkeur in de grote steden vestigen.

Ondanks de stagnerende bevolkingsgroei blijft de druk op de woningmarkt verder toenemen. Het woningtekort is groot wat de prijzen in zowel de huurders- als kopermarkt verder opdrijft. De crisis lijkt ook hier de huidige ontwikkelingen van de woningmarkt te versnellen.

Mensen die behoefte hebben aan meer ruimte zowel binnen als buiten hun woning zijn geneigd zich te verplaatsen naar een gebied buiten de stad. Doorgaans is hier een meer aangename leefomgeving en dankzij de huidige ontwikkelingen in het werken vanuit huis biedt dit mensen de mogelijkheid om verder van kantoor te kunnen wonen. Hierin blijft een goede bereikbaarheid tussen de woon- en werklocatie van groot belang.





HISTORISCHE KANS OP EEN DUURZAME OMGEVING

Experts zien de virusuitbraak als een historische kans om de maatschappij langdurig te verduurzamen[4]: de stad moet groener, het aantal auto's moet verminderd en de infrastructuur dient een nadruk te krijgen op openbaar vervoer en fietsverkeer. Door de coronacrisis verwerven we nieuwe inzichten met betrekking tot ons ruimtegebruik. Ook dat is niets nieuws: eerdere gezondheidscrises hebben altijd hun permanente sporen in de stadsinrichting achtergelaten. Zo werd in de negentiende en twintigste eeuw cholera en tyfus de stad uitgedreven door aanleg van riolering, schoon drinkwater en het bouwen van nieuwe stadswijken met badhuizen. Met name deze laatstgenoemde werden gebouwd op terrein waar voorheen krottenwoningen stonden[5]. Ook hier heeft de gezondheidscrisis een versnelling in het ontwikkelingsproces gerealiseerd, mensen werden door de crisis gedwongen om een directe verandering door te voeren.

De toenemende behoefte aan een gezonde, groene en leefbare woonomgevingen is deels het gevolg van de virusuitbraak die mensen meer op zichzelf en hun directe omgeving heeft gewezen. Mensen hechten meer waarde aan ruimte, groen en schone lucht. De opkomst van elektrische mobiliteit kan hierbij helpen, maar stelt nieuwe eisen aan onze infrastructuur en openbare ruimte dan op dit moment het geval is[6]. Enerzijds bestaat er de noodzaak voor een grote nieuwe laadinfrastructuur, terwijl anderzijds de aanwezigheid van 100.000+ elektrische auto's de invoering van een smart grid realiseerbaar maakt.

Naast de uitbreiding van schonere voertuigen, dient de toekomstbestendige stad te beschikken over meer ruimte voor fietsers. Doordat het openbaar vervoer tijdens de coronacrisis niet als veilig werd ervaren, grepen mensen massaal naar dit vervoersmiddel. De visie waarin de stad autoluw moet worden, dient verder te worden ontwikkeld om de stad schoner en ruimtelijker te maken voor alternatieve vervoersmiddelen. Naast het weren van CO2 uitstotende voertuigen is er behoefte om meer groen in de straat te plaatsen[7]. Dit draagt niet alleen bij het aan de beleving van groen in het straatbeeld, maar komt ook ten goede aan de leefbaarheid van de stad.

De coronacrisis heeft ons laten zien hoe belangrijk de interactie tussen mensen is, om elkaar op te zoeken en elkaar te kunnen zien[8]. Dit is een voordeel van het leven in de stad, een omgeving die kan voorzien in deze primaire sociale behoefte.

4 https://www.linkedin.com/pulse/big-ideas-tien-idee%C3%ABn-voor-de-wereld-na-corona-liza-jansen/?originalSubdomain=nl

5 https://fd.nl/futures/1350629/de-stad-blijft-trekken-ook-na-corona

6 https://www.crow.nl/downloads/pdf/openbareruimte/leven-de-stad/2016527-notitie-toekomstbestendige-openbare-ruimte.aspx

7 https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2020/sep/25/garden-streets-bike-superhighways-cities-future-coronavirus

8 https://www.theguardian.com/world/2020/mar/26/life-after-coronavirus-pandemic-change-world





EEN IDEALE OMGEVING

Alles is in een stroomversnelling gekomen sinds de aanvang van de coronacrisis, onze behoeften veranderen, de huizenmarkt komt verder onder druk te staan en de openbare ruimte en leefbaarheid van de stad wordt op de proef gesteld.

In 2024 zal de beroepsbevolking voor 75% bestaan uit millennials. Een generatie die volledig digitaal is opgegroeid en die andere eisen stelt aan een kantoor. De bereikbaarheid en de voorzieningen rondom het kantoor spelen een belangrijke rol in de carrièrekeuzes van deze generatie[9]. De stad zal een verdere ontwikkelslag moeten maken op het gebied van leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte om in te kunnen spelen op de behoefte van deze en volgende generaties.

De huidige en toekomstige inrichting van de openbare ruimte zal moeten anticiperen op de onmiddellijke behoeftebevrediging die in toenemende mate door mensen wordt ervaren als zij in de stad vanuit huis werken en leven. Wonen in de stad is duurder en biedt in ruil productiviteitsverhogende voordelen zoals waardevol sociaal contact. En daarbij is nu ook de mogelijkheid gekomen om je producten direct geleverd te krijgen. Nu besteld is over 20 minuten binnen: van maaltijd tot laptop.

Dat geldt ook voor de indeling van de werkdag. Waar mensen voorheen in de buurt van kantoor tijdens de lunchpauze ontspanning zoeken door koffie of een broodje te halen, gaan zij nu in de directe omgeving van hun huis op zoek naar een prettige ruimte om hun pauze te spenderen. De woonomgeving moet steeds completer zijn in het aanbieden van woon-, werk- én groenvoorzieningen op loopafstand. In de huidige stedenbouwkundige opzet is hiervoor te weinig ruimte beschikbaar en zullen keuzes moeten worden gemaakt. Minder auto's en meer groen zou een oplossing bieden, maar dat gaat ten koste van parkeerplaatsen en de persoonlijke (auto)mobiliteit.

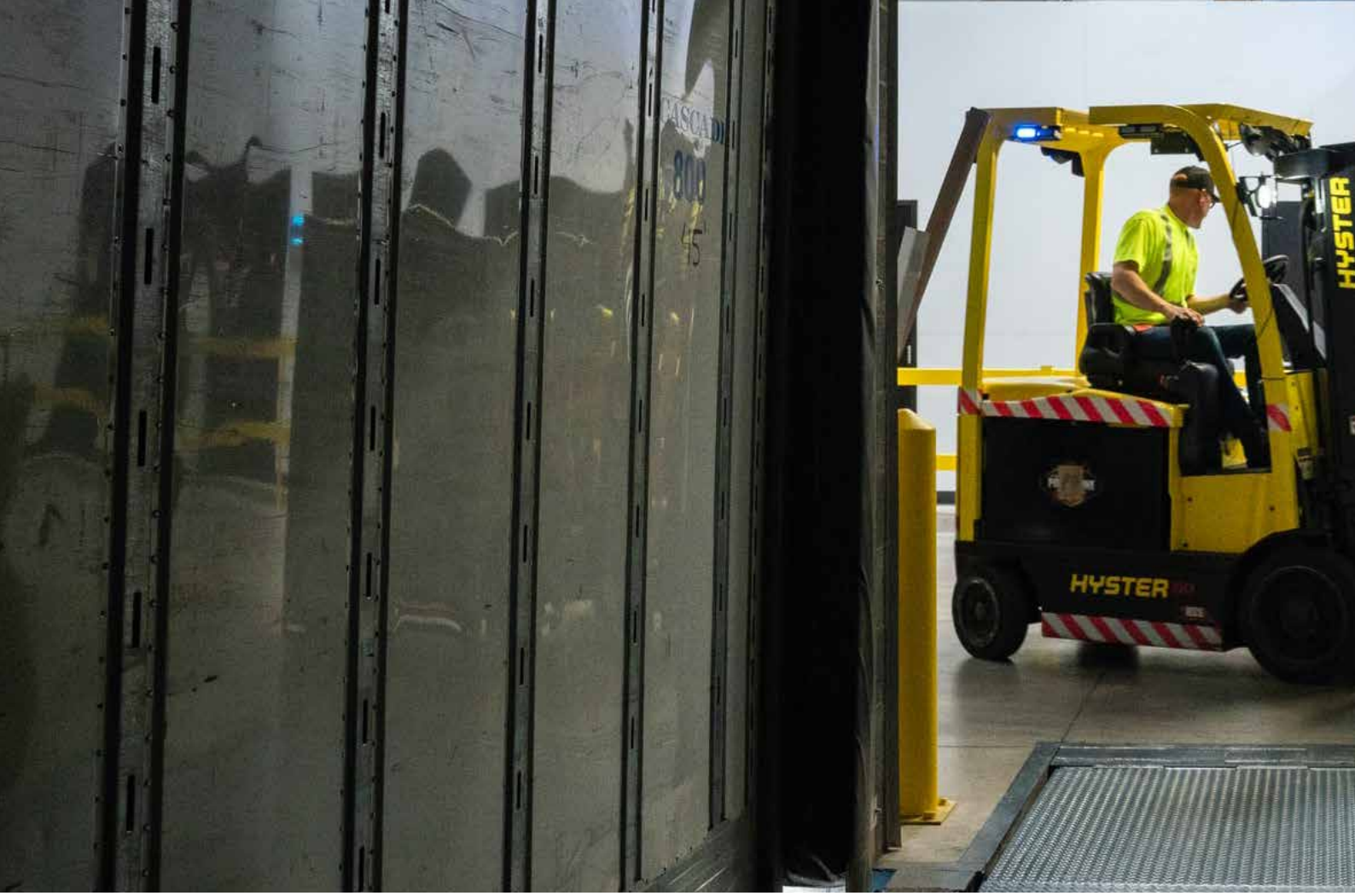
Een groot deel van de noodzaak van deze mobiliteit zal wegvallen als de trend naar een onmiddellijke levering van goederen en diensten gaat doorzetten. Meer ruimte voor de stadsmens door de real time belevering van spullen in ruil voor het inleveren van de auto. Het zou zo maar eens de opmaat van een toekomstige ruimtelijke strategie voor steden kunnen zijn.

In de steden spelen woningcorporaties een belangrijke rol bij het ontwikkelen van nieuwe woningen. Woningcorporaties beschikken over zeer toereikende kennis en moeten nauw betrokken worden in het ontwikkelproces van nieuwe omgevingen. Voor toekomstige stadsvorming zijn er een aantal uitgangspunten van belang:

1. Functiemenging gaat voor monofunctionele ontwikkelingen; een juiste balans in een gebied draagt zorg voor een gezonde mix aan functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Toekomstbestendigheid is leidend; plannen voor toekomstige stadsvorming en uitbreiding moeten toekomstbestendig en een aanvulling op de stadsvisie zijn.

Ondanks dat ruimte voor stedelijke ontwikkelingen vaak schaars is moet men bij nieuwbouw niet alleen omhoog kijken, maar ook aandacht besteden aan de openbare ruimte. Vastgoed moet worden ontwikkeld conform de marktbehoefte en gebruikers die het best aansluiten op de propositie van het gebied; niet andersom.

9 https://www.vastgoedmarkt.nl/financieel/blog/2019/05/kantoren-voor-millennials-101143406



VEELEISENDE (WOON)CONSUMENT

Ons verwachtingspatroon wordt steeds hoger, als consument worden we veeleisender. Waar het bestellen van producten vroeger dagen kon duren, verwacht de gemiddelde consument het product tegenwoordig de dag na bestelling. Deze directe behoeftevoorziening maakt niet alleen binnen de grote steden een ander ruimtegebruik noodzakelijk, maar heeft ook implicaties voor de huisvestingskeuze van consumenten buiten de grote steden. In steden is een steeds verdere ontwikkeling te zien van geavanceerde leveringssystemen waardoor de mogelijkheid om steeds sneller te leveren toeneemt.

Om dergelijke leveringssystemen rendabel te kunnen laten opereren is een hoge bevolkingsdichtheid nodig. In deze toekomstige situatie zal het bestellen van producten zo gemakkelijk en snel gaan dat het niet opweegt tegen de moeite die het kost om de producten zelf te halen. Wanneer mensen minder vaak de deur uit hoeven en de bewegingen beperkt worden zal het gebruik en bezit van auto's teruggedrongen worden. In de grote steden is reeds sprake van een krimp in het aantal afgelegde kilometers van inwoners door de dichtheid van voorzieningen.

Op basis hiervan kan een differentiatie in woonvoorkeur ontstaan. Mensen die in de stad wonen hebben de beschikking over de meest geavanceerde supply chains en hoeven feitelijk de deur niet meer uit. Zij 'betalen' daarvoor met relatief hoge woonlasten en worden beperkt in hun persoonlijke automobiliteit.

Voor mensen die willen blijven beschikken over eigen, niet gedeelde voorzieningen, zoals een auto, woonruimte en een tuin, ligt domicilie in de grote steden in de toekomst minder voor de hand. Zij 'betalen' daarvoor de prijs in de vorm van minder opportunity in de directe omgeving én minder mogelijkheden tot directe belevering van goederen en diensten. Vandaag besteld is morgen in huis of zelf halen met de auto.

Het is aan de individuele woonconsument naar welke configuratie de voorkeur gaat. Veel zal afhangen van factoren zoals leeftijd, huishoudenscompositie en leefstijlvoorkeuren. Grote steden zullen zich in de toekomst mogelijk focussen op een beperkt aanbod van woningmilieus. In goede onderlinge samenhang met andere steden en dorpen in een woningregio moet de toekomstige woningvraag worden afgestemd.



COMPLEMENTAIRE WOONMILIEUS EN SAMENHANG TUSSEN STEDEN

Om complementaire woonmilieus aan te bieden, is het van groot belang dat steden in onderlinge samenhang woningmarkten op elkaar afstemmen, rekening houdend met de individuele voorzieningen en/of beperkingen. Steden in een regio hebben elkaar nodig en kunnen van elkaar profiteren als men naar het grotere geheel kijkt[10]. Zoals in de metropoolregio van Amsterdam met 2,5 miljoen inwoners, waarin een bestuurlijk samenwerkingsverband van 32 gemeenten werkt aan een gebied met voldoende woningen, banen en een goed en efficiënt openbaar vervoer netwerk. Door goede afstemming kunnen steden en omliggende regio's profiteren van de agglomeratievoordelen en neemt de leefbaarheid sterker toe dan wanneer deze gebieden zouden concurreren met elkaar. Centrale regie is nodig om de economische en verduurzamingsambities te realiseren en de stedelijke leefbaarheid in Nederland te maximaliseren.

> "Mensen zijn intrinsiek super sociale wezens, ze worden heel gelukkig van samen zijn en van verbinden, dus als we COVID onder controle hebben, zal veel van wat nu niet mag en kan terugveren", aldus Henri de Groot, hoogleraar Regionaal Economische Dynamiek aan de Vrije Universiteit, te Amsterdam[11].

10 https://131f4363709c46b89a6ba5bc764b38b9.objectstore.eu/hior/Documenten/Structuurvisie%20Amsterdam%202040%20(2011).pdf

11 https://www.ser.nl/nl/Publicaties/impact-corona-op-binnensteden

Deze insight maakt deel uit van de serie ‘de waarde van de stad’ en komt tot stand vanuit intern onderzoek en dialoog met interne en externe stakeholders, in nauwe samenwerking met consultants en analisten uit ons Real Estate Strategy & Innovation team. Deze insight behoort bij de column van Elsbeth Quispel waarin zij haar visie geeft op de maatschappelijke relevantie van steden, stedelijke ontwikkeling en dus ook vastgoed.

Real Estate Strategy & Innovation is de service line binnen Cushman & Wakefield die een leidende rol neemt bij data gedreven strategische adviesopdrachten binnen de vastgoedmarkt. Waarmee we als professional real estate services company strategie en executie aan elkaar verbinden en blijvende toegevoegde waarde leveren aan onze opdrachtgevers. De volgende column sluit aan bij de serie ‘Slimme Steden’ en gaat over het profiel van de stad.



JOS HESSELINK MSC

Research Lead
Mobiel: +31 (0) 6 2973 8608
jos.hesselink@cushwake.com



ELSBETH QUISPEL

International Partner - Head of Strategy & Innovation
Mobiel: +31 (0) 6 1396 7315
elsbeth.quispel@cushwake.com



JASPER VALKHOFF MSC

Junior Strategy Consultant
Mobiel: +31 (0) 6 1130 8383
jasper.valkhoff@cushwake.com