
WAARDESTIJGING VAN WONINGVOORRAAD DOOR RANDSTADRAIL.

De komst van metrolijn E tussen Rotterdam en Den Haag heeft rond de stations voor hogere woningprijzen gezorgd. Hoe dichterbij het station, hoe meer huizenbezitters profiteren van de lightrail. Dat blijkt uit onderzoek van Erasmus School of Economics.

74

JEROEN RODRIGO, FRANK VAN OORT & ERIC TERLIEN

Steeds meer reizigers maken gebruik van metrolijn E, die Rotterdam Slinge verbindt met Den Haag Centraal. Het gemiddelde aantal passagiers op een werkdag is toegenomen van 8.000 in 2008 tot 51.000 in 2018. In 2006 verving de zogeheten Randstadrail de Hofpleinlijn, de toenmalige verbinding tussen Rotterdam en Den Haag. Vergeleken met een trein is een lightrail lichter, waardoor deze sneller kan optrekken en vaker kan stoppen zonder verlies van reistijd. Doordat er meer haltes zijn, profiteert een groter gebied van de aanwezigheid van het OV. De hogere kwaliteit van de metrolijn ten opzichte van de Hofpleinlijn zorgt in potentie voor een stijging van de huizenprijzen door de toegenomen bereikbaarheid.

Onderzoeksmethode

In het onderzoek is bekeken of de aanwezigheid van stations van de E-lijn een effect heeft op de vierkantemeterprijs van woonhuizen en appartementen in de periode 1997 tot 2017. Daarbij zijn de woningen geaggregeerd tot hectares en vervolgens op basis van hun afstand tot het dichtstbijzijnde station van de lightrail onderverdeeld in drie zones. Deze zones reiken van 0 tot 800 meter (zone 1), 800 tot 1150 meter (zone 2), 1150 tot 2350 meter (zone 3). De prijsontwikkeling is afgezet tegen een controlegroep van woningen die verder (2350 tot 5000 meter) van de metrostations van lijn-E liggen. Er zijn veel andere factoren die van invloed zijn op de waarde van een woning. Denk aan het aantal kamers, bouwjaar, uitzicht, de staat van onderhoud en nabijheid van groen. De invloed van deze factoren

is in het onderzoek geïsoleerd en beïnvloedt de schatting van het prijseffect daarom niet.

Voornaamste resultaten

Voor alle woningen geldt dat de waarde is gestegen in euro's per vierkante meter. Dat is geen verrassing, gegeven de jaarlijkse inflatie. Deze stijging wordt mogelijk versterkt door de urbanisatietrend. Daarnaast is er een verschil in de 'basiswaarde' in elk van de zones ten opzichte van de controlegroep. Woningen in zone 1 zijn, niet door toedoen van de E-lijn, €93,13 per vierkante meter duurder. Voor zone 2 wordt deze waarde lager geschat op €55,20 en voor zone 3 juist hoger op €121,60. Het bepalen van deze waardeverschillen is belangrijk om het prijseffect juist te schatten.

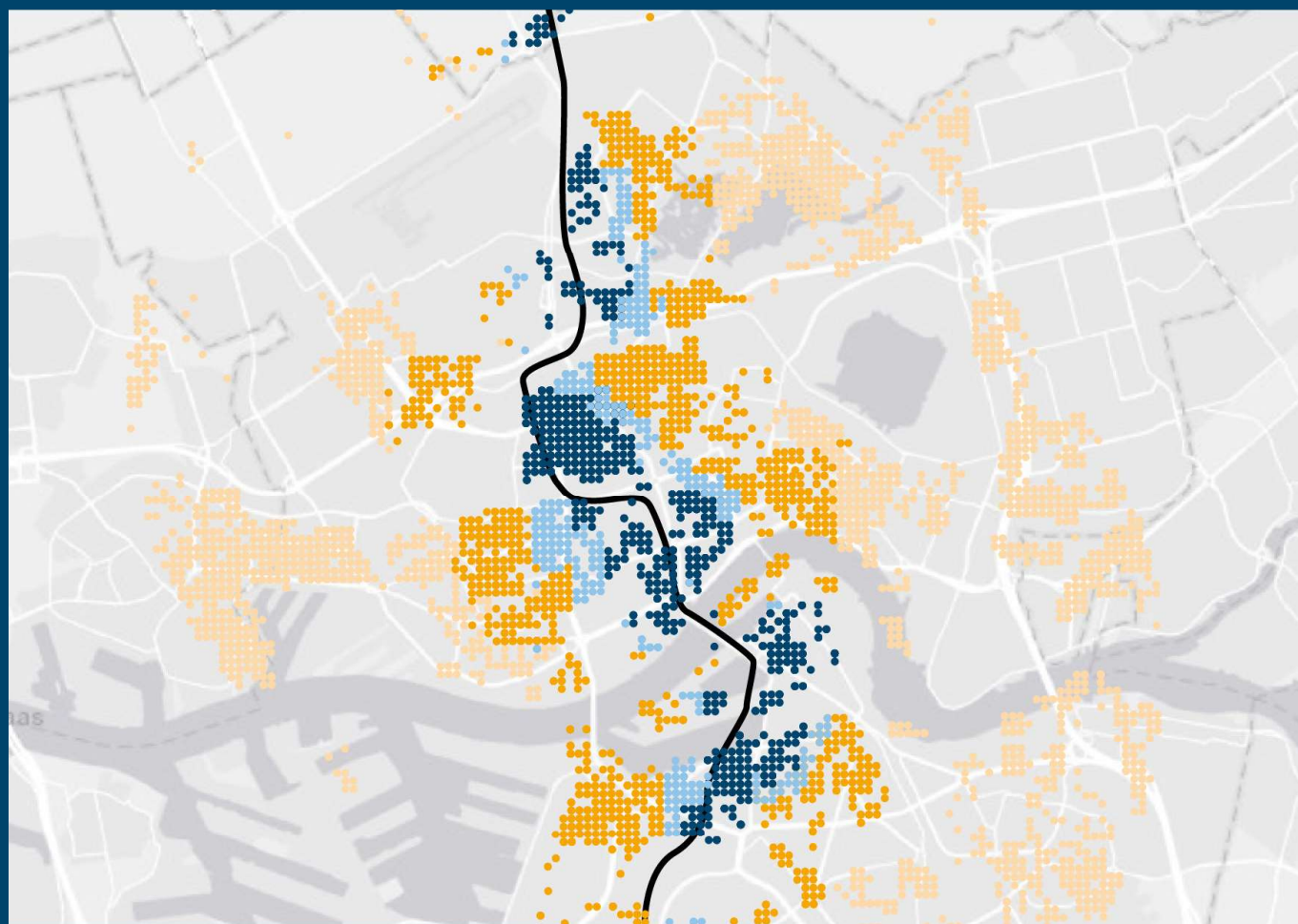
De voornaamste resultaten indiceren een waardeverhoging voor woningen in zone 1 rondom de stations van €70,00 per vierkante meter. Dit is het effect dat is toe te kennen aan de introductie van de lightrailverbinding. Het prijsverhogende effect wordt dus uitsluitend gemeten binnen een afstand van 800 meter, en niet voor de andere omliggende zones 2 en 3. De aanwezigheid van ander hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) heeft in tegenstelling tot nabijheid tot de haltes van de E-lijn, geen eigen positief effect. Een mogelijke verklaring hiervoor is de 'traditionele' structuur van zowel Rotterdam als Den Haag, waarbij wijken met een hogere woningwaarde per vierkante meter doorgaans verder weg liggen van het centrum. Echter, er worden in het centrum de meeste HOV-connecties gemeten, onder andere in de vorm van treinstations.

AFBEELDING 1

Op afbeelding 1 is het invloedsgebied rond de stations van de E-lijn in Rotterdam weergegeven. De verschillende zones zijn ingekleurd naar verwachte waardeverhoging ten opzichte van de controlegroep.

Het model schat niet voor elke hectare de prijsstijging juist in. De kaart op de volgende bladzijde laat de geraamde waardeverhoging zien op basis van woningen langs de hele lightrail. Er zijn echter gebieden waar de schatting te hoog of te laag uitvalt. De kaart laat zien waar de werkelijke waarde

AFBEELDING 1: HET INVLOEDSGEBIED ROND DE STATIONS VAN DE E-LIJN IN ROTTERDAM.



onder de geschatte waarde ligt (blauw) en waar deze boven de geschatte waarde ligt (rood). Rotterdam-Zuid is de voornaamste locatie waar de woningwaarde wordt overschat.

AFBEELDING 2

Het verschil tussen de voorspelde waarde­stijging van het model en werkelijke waarde­stijging is zichtbaar in afbeelding 2.

Binnen het onderzoek is de invloed van twee economische sectoren onderzocht. Dit zijn educatie en detailhandel & horeca. Voor educatie geldt dat er een zwakke positieve relatie gevonden is met huizenprijzen. Voor detailhandel en horeca is een sterke positieve relatie gemeten, wat betekent dat de woningwaardes toenemen door de aanwezigheid en ontwikkeling van deze voorzieningen nabij E-lijn stations. Een ruime aanwezigheid van banen in de regio zorgt voor een goede aansluiting op de arbeidsmarkt. Omgekeerd kan een groot aanbod van banen ook een krappere woningmarkt betekenen, en dus hogere prijzen. De fysieke ruimte bestemd voor wonen wordt dan beperkt door de aanwezigheid van bedrijven.

Locatieverschillen

De waarde­verhoging langs de lightrail is niet uniform verdeeld langs de gehele lijn. Zo beïnvloedt de metrolijn de stations Rotterdam Centraal en Meijersplein niet op dezelfde wijze. Stations zijn in het onderzoek daarom onderverdeeld in drie categorieën: hoogstedelijk (Rotterdam en Den Haag centrum), overig stedelijk en suburbaan. Voor elk van deze groepen is het prijs­verhogende effect van de metro E ook apart berekend. Wederom zijn de resultaten gepresenteerd ten opzichte van de controlegroep.

Voor de suburbane gebieden geldt een sterk prijs­verhogend effect in zone 1 en 2, maar voor stedelijke gebieden geldt dat er een negatief effect wordt gemeten in zones 2 en 3. Vijf van de zeven stations met het label stedelijk liggen in Rotterdam-Zuid. Deze deelregio blijft achter op het meer economisch succesvolle noordelijke deel van Rotterdam. Het zuidelijke deel kent tevens een hoog percentage sociale huurwoningen. Voor hoogstedelijke omgevingen is een vergelijkbaar effect gemeten als voor de suburbane gebieden, namelijk een waarde­verhoging in zones 1 en 2.

In alle categorieën is een positief prijseffect gemeten: met een relatief hoge stijging (of beperkte daling) in zone 1, gevolgd door beperktere effecten in zone 2 en zone 3.

Vertraagd prijseffect

Het onderzoek analyseert ook wanneer de waarde­verhoging ontstaat. Zo kan het moment van aankondiging van de E-lijn al investeerders activeren. De opening van de lightrail is een helder tweede moment waarop een prijseffect te verwachten is. In het geval van de E-lijn zijn er nog drie andere momenten tot aan 2017 die een prijseffect kunnen inleiden. Dit zijn de koppeling met Rotterdam Centraal Station in 2010, de verlenging naar Slinge in 2011, en kwaliteitsverbeteringen in de periode 2013 tot 2017.

Elk van deze periodes is apart onderzocht om te kijken wanneer het gemeten prijs­verhogende effect op­speelt.

In de periode van bekendmaking is in geen enkele zone een positief verband gevonden voor woningprijzen, zelfs een negatief verband in zone 2. Duidelijk is dat andere factoren dan de E-lijn de huizenprijzen rondom de toekomstige stations bepalen. Ook net na het moment van de opening is geen bewijs van een effect gevonden. Dit druist in tegen de verwachtingen. Bij de opening van de metro begint de lijn namelijk met datgene wat het waarde­vol maakt: transport. Wellicht is de transportwaarde van de lijn op dat moment nog beperkt, omdat er nog geen directe verbinding bestaat met Rotterdam Centraal.

De koppeling met Rotterdam Centraal door de nieuwe metrotunnel leidt wel tot een prijs­verhogend effect, dat beperkt blijft tot de eerste zone (dus dichtbij de stations). Uit de resultaten volgt verder dat de koppeling naar Slinge in 2011 niet leidt tot een hogere woningwaarde. Dit is niet onverwacht omdat de verbinding niet geheel nieuw is. Dit traject werd namelijk al door een andere metrolijn bediend.

In de laatste periode vinden er verschillende verbeteringen plaats met betrekking tot de kwaliteit van lijn E. Zoals de renovaties van Rotterdam Centraal (2014) en Den Haag Centraal (2016) en een verhoogde spitsfrequentie. In deze periode is voor elk van de zones een waarde­verhoging geconstateerd, met de hoogste stijging in zone 1, gevolgd door zone 2 en zone 3. De voornaamste waarde­verhoging door toedoen van de E-lijn vindt dus plaats zeven tot tien jaar na de opening.

Om uit te sluiten dat het gemeten effect mogelijk wordt bepaald door de gerenoveerde stations (ze zijn namelijk niet alleen grote mobiliteitsknooppunten, maar ook een hotspot voor detailhandel en horeca), is de analyse herhaald zonder de woningen in de directe nabijheid van de stations. Het gevonden effect blijkt ook dan robuust, en wijst op de (positieve) invloed van de E-lijn op de waarde­stijging van de woningen.

Conclusie

De introductie van metrolijn E is gepaard gegaan met waarde­stijgingen van €70 per vierkante meter voor woningen gelegen binnen 800 meter rondom de stations langs de lijn. Optelling van alle (verkochte en onverkochte) woningen nabij de E-lijn stations suggereert dat de waarde­stijging gelijk of groter is dan de investeringen in de infrastructuur. In absolute getallen verschilt de prijs­stijging tussen hoogstedelijke, overig stedelijke en suburbane gebieden. In elke subgroep is de trend echter hetzelfde: hoe dichterbij het station, hoe meer er voordeel wordt getrokken uit de aanwezigheid van de lightrail. Huiseigenaren die de prijs­stijging hebben meegemaakt profiteren. Dit is anders wanneer het woningen van nieuwbouwprojecten betreft. De nieuwe huiseigenaren betalen dan waarschijnlijk een hogere prijs.

AFBEELDING 2: HET VERSCHIL TUSSEN DE VOORSPELDE WAARDESTIJGING VAN HET MODEL EN WERKELIJKE WAARDESTIJGING.

