

Effecten van de Blankenburgverbinding voor de regionale woningmarkt

Module 3: Scenarioverkenning

Boumeester, H.J.F.M.; van der Drift, R.

Publication date

2024

Document Version

Final published version

Citation (APA)

Boumeester, H. J. F. M., & van der Drift, R. (2024). *Effecten van de Blankenburgverbinding voor de regionale woningmarkt: Module 3: Scenarioverkenning*. Delft University of Technology, Faculteit Bouwkunde.

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.

Rapport

Effecten van de Blankenburgverbinding voor de regionale woningmarkt

Module 3: Scenarioverkenning kooprijsontwikkelingen

Harry Boumeester
Rosa van der Drift

Effecten van de Blankenburgverbinding voor de regionale woningmarkt.

Module 3: Scenarioverkenning kooprijsontwikkelingen

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van:

De gemeente Rotterdam en woningcorporatie Ressoort Wonen

Auteurs:

Harry Boumeester

Rosa van der Drift

Oktober 2024

MBE – Management in the Built Environment
Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft
Julianalaan 134, 2628 BL Delft
Tel. (015) 278 41 59
E-mail: mbe-bk@tudelft.nl
<http://www.bk.tudelft.nl>

© Copyright 2024 by MBE - Research in the Built Environment, Faculty of Architecture and the Built Environment, Delft University of Technology.

No part of this report may be reproduced in any form by print, photo print, microfilm or any other means, without written permission from the copyright holder.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Onderzoeksgebied	5
1.3 Opbouw van het rapport	7
2 De opzet van het onderzoek: regionale toekomst- scenario's	8
2.1 Selectie van deskundigen	8
2.2 Opbouw kooprijksmodel en te beïnvloeden factoren	9
2.3 Leidraad voor de te voeren groepsgesprekken	11
2.4 Verwerken van de resultaten van de groepsgesprekken tot toekomstscenario's	11
3 Groepsgesprekken met deskundigen op de regionale woningmarkt en arbeidsmarkt	12
3.1 Groepsgesprek met woningmarktdeskundigen uit de regio	12
3.1.1 Zuidkant gaat het meest profiteren van de Blankenburgverbinding	12
3.1.2 Veranderende woningvraag aan de Zuidkant door aanleg Blankenburgverbinding	14
3.1.3 Invloed buslijn via Blankenburgverbinding op woon-werkverkeer	15
3.2 Groepsgesprek met arbeidsmarkt deskundigen uit de regio	16
3.2.1 Profijt Zuidkant van de Blankenburgverbinding nog niet zeker	16
3.2.2 Vestigingsbeleid van bedrijven veranderd nauwelijks door Blankenburgverbinding	18
3.2.3 Mogelijke verschuiving in sociaaleconomische groepen aan de Zuidkant	18
3.2.4 Toekomstige gebiedsontwikkeling aan de Zuidkant	20
4 Schatting effect van de Blankenburgverbinding op de woningprijs volgens vijf scenario's	22
4.1 Het opstellen van de toekomstscenario's	22
4.1.1 Woonwerkverkeer: verruiming actieradius kan interregionale verhuisstromen beïnvloeden	22
4.1.2 Beperkte verschuivingen in toekomstige bevolkingssamenstelling binnen huidige gebiedsontwikkeling Zuidkant	23
4.1.3 Drie scenario's binnen huidige regionale omgevingsvisie	24
4.1.4 Twee scenario's bij een alternatieve regionale omgevingsvisie	25
4.2 Modellsimulatie van effect van de Blankenburgverbinding op de regionale woningprijs	28
5 Conclusies en aanbevelingen	32
5.1 Conclusies	32
5.2 Aanbevelingen	35
6 Literatuurlijst	36
Bijlage A Opzet groepsgesprek woningmarktdeskundigen	37
Bijlage B Opzet groepsgesprek arbeidsmarktdeskundigen	41

Samenvatting

Op 7 december 2024 wordt de Blankenburgverbinding geopend, welke de A20 bij Vlaardingen zal verbinden met de A15 bij Rozenburg. Deze nieuwe verbinding zal de bereikbaarheid in de regio verbeteren en mogelijk ook invloed hebben op de bevolkingsontwikkeling, werkgelegenheid en de woningmarkt. In opdracht van vijf gemeenten en woningcorporaties zijn verschillende onderzoekmodulen uitgevoerd om de effecten van de Blankenburgverbinding op de regionale woningmarkt te analyseren.

Dit rapport is de derde publicatie in deze reeks. In deze module wordt specifiek gekeken naar de indirecte effecten van de Blankenburgverbinding op de koopwoningmarkt. Door middel van groepsgesprekken met regionale deskundigen zijn toekomstige veranderingen in het woon- en verhuisgedrag van consumenten en bedrijven verkend. Dit heeft geleid tot de ontwikkeling van vijf scenario's over de mogelijke impact van de Blankenburgverbinding. Deze scenario's zijn gebruikt om de kooprijsschatting uit de vorige module (het basisscenario) te verfijnen. Welk scenario of welke combinatie van scenario's werkelijkheid wordt, is daarbij sterk afhankelijk van de beleidskeuzes die worden gemaakt.

Scenario A: Meer hoogopgeleiden

De Blankenburgverbinding verbetert de baanbereikbaarheid van woningen gelegen ten zuiden van de toekomstige verbinding, wat dit woningmarktgebied naar verwachting aantrekkelijker maakt voor (met name) hoogopgeleide huishoudens. Deze hoogopgeleide huishoudens zouden bijvoorbeeld vaker kunnen kiezen om ten zuiden van de verbinding te wonen, terwijl zij ten noorden van de verbinding, bijvoorbeeld in Den Haag, werken. Het kooprijssmodel laat zien dat in dit scenario de druk op de woningmarkt naar verwachting toeneemt. Met name de combinatie van verbeterde bereikbaarheid en een groter aandeel hoogopgeleiden drijft de prijzen op, wat leidt tot een prijsstijging van circa 4% tot 8%. Dit scenario leidt naar verwachting vooral tot een grotere vraag naar koop- en huurwoningen in de hogere prijssegmenten.

Scenario B: Vergrijzing

De geïnterviewde woningmarktdeskundigen zijn van mening dat het huidige vergrijzingsproces wel eens zo sterk kan zijn dat het de mogelijke effecten van de aanleg van de Blankenburgverbinding grotendeels kan overschaduwen. Dit effect lijkt echter mee te vallen; als de bevolkingssamenstelling aan de Zuidkant in de komende jaren grotendeels wordt bepaald door vergrijzing, zal de kooprijsstijging in deze regio's slechts iets lager uitvallen dan in scenario A. Deze trend is te verklaren door een afnemende vraagdruk in de hogere woningsegmenten, een verschuiving naar huurwoningen en een toenemende vraag naar kleinere woningen en appartementen. In Nissewaard zou de impact van de Blankenburgverbinding op de gemiddelde woningprijs wel door vergrijzing kunnen worden tenietgedaan.

Scenario C: Meer jongeren huishoudens

Ook voor huishoudens met een lager inkomen (vaak jong en praktisch geschoold) maakt de Blankenburgverbinding het aantrekkelijker om aan de zuidkant te wonen en bijvoorbeeld in Rotterdam te werken. Dit kan resulteren in een omslag van een negatief naar een licht positief verhuisoverschot van jongeren. Dit leidt naar verwachting tot een toename van jongere huishoudens met een lager of middeninkomen, tot een lager aandeel hoogopgeleiden en een lichte stijging van de bevolkings- en adresdichtheid. Uit het kooprijssmodel blijkt dat de verwachte effecten op woningprijzen in scenario C vergelijkbaar zijn met die in scenario B, waarin vergrijzing domineert. Alleen in Rozenburg en Hellevoetsluis zou de toename van jongere huishoudens met een lager of middeninkomen de prijzen mogelijk iets ongunstiger beïnvloeden dan vergrijzing. Deze toename van jongere huishoudens zal waarschijnlijk leiden tot een lagere vraagdruk op de duurdere woningmarktsegmenten, een verschuiving in de vraag

van koop- naar (sociale) huurwoningen en een toenemende vraag naar kleinere woningen en appartementen.

Scenario D: Herverdeling van nieuwbouwpogave

De aanleg van de Blankenburgverbinding biedt een kans voor een nieuwe visie op gebiedsontwikkeling ten zuiden van de verbinding. Gemeenten kunnen binnen de huidige provinciale kaders nieuwe afspraken maken en gezamenlijk met de provincie werken aan een ambitieuzer ontwikkelingsplan. In dit scenario wordt de nieuwbouwpogave herverdeeld, waarbij de focus verschuift naar de gemeenten Nissewaard en Hellevoetsluis, met minder nieuwbouw in Westvoorne en Brielle. Deze herverdeling maakt het mogelijk om het openbaar vervoer in het oosten van de Zuidkant te verbeteren en biedt meer draagvlak voor regionale voorzieningen. Dit leidt in het scenario tot een toename van het aantal bereikbare banen en industrievestigingen. De geschatte gemiddelde woningprijsstijging in deze gebieden zal door de forse nieuwbouwproductie echter iets lager zijn dan in het basisscenario. Deze nieuwbouwproductie kan echter positieve economische effecten met zich meebrengen, zoals een versterking van lokale voorzieningen, die niet in het kooprijksmodel zijn meegenomen.

Scenario E: Nieuwe visie gebiedsontwikkeling

Scenario E is gebaseerd op een radicale herziening van de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de Blankenburgverbinding. Het omvat ambitieuze verbeteringen van het OV en een verdrievoudiging van de nieuwbouwproductie. De nieuwbouwfocust ligt hierbij vooral op Nissewaard en Hellevoetsluis, wat kan leiden tot een aanzienlijke instroom van huishoudens en veranderingen in de lokale bevolkingssamenstelling. In Westvoorne en Brielle is de nieuwbouwproductie in dit scenario meer gericht op het hogere woningmarktsegment. Door deze strategie zal naar verwachting het aandeel hoogopgeleiden in Westvoorne en Brielle toenemen, de bevolkings- en adressendichtheid licht stijgen en de werkgelegenheid iets toenemen. In Nissewaard en Hellevoetsluis zal daarentegen in dit scenario het aandeel hoogopgeleiden slechts licht stijgen, en de bevolkings- en adressendichtheid fors toenemen. Door de sterke toename van de nieuwbouw in Westvoorne, Brielle en Rozenburg zal in dit scenario de kooprijksstijging naar verwachting iets minder gunstig uitvallen dan in het basisscenario. Ook in Nissewaard en Hellevoetsluis zullen de prijsveranderingen wat minder positief zijn, en is zelfs een lichte prijsdaling mogelijk. Deze prijsdaling kan echter gepaard gaan met verbeteringen op het gebied van de 'brede welvaart', zoals een verbeterd openbaar vervoer en meer voorzieningen. Deze aspecten kunnen relevant zijn vanuit beleidsoogpunt, maar worden niet als uitkomstmaat meegenomen in het kooprijksmodel.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Eind 2024 zal de Blankenburgverbinding opengesteld worden, waardoor de A20 bij Vlaardingen en de A15 bij Rozenburg met elkaar worden verbonden (zie figuur 1.1). Deze nieuwe verbinding zal niet alleen leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid in het omliggende gebied maar zal mogelijk ook gevolgen hebben voor de bevolkingsontwikkeling, de werkgelegenheid en de woningmarkt.

Figuur 1.1 Tracé Blankenburgverbinding



Bron: www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2015/09/24/aanleg-blankenburgerverbinding-bezegeld

Eind 2018 heeft de afdeling MBE van de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft in opdracht van Ressor Wonen en de gemeenten Rotterdam en Vlaardingen een vooronderzoek afgerond naar het vooraf (ex ante) in kaart brengen van de mogelijke effecten van de aanleg van de Blankenburgverbinding voor de woningmarkt in het dorp Rozenburg (Van der Heijden en Boumeester, 2018). Op basis van dit vooronderzoek is de TU Delft gevraagd om een voorstel uit te werken voor het hoofdonderzoek, waarin niet alleen wordt gekeken naar de effecten van de aanleg van de Blankenburgverbinding op de woningmarkt in Rozenburg, maar naar de effecten op de regionale woningmarkt. Het voorstel omvatte vier samenhangende modules. Oorspronkelijk omvatte de derde module een enquête onder bewoners in de regio, maar deze is uiteindelijk niet uitgevoerd.¹ In plaats daarvan richt deze derde module zich op interviews met deskundigen. De eerste twee modules zijn inmiddels gepubliceerd, en dit rapport behandelt de (uiteindelijk) derde module: de interviews met deskundigen.

¹ Dit besluit werd genomen omdat de enquête naar verwachting weinig toegevoegde waarde zou bieden voor de input van de scenario's, vanwege een lage responsverwachting en hoge kosten.

De modules zijn als volgt:

1. Een 'nulmeting' waarin de huidige situatie op de woningmarkt in kaart wordt gebracht en waarin voor de afgelopen jaren (de selectiviteit van) inter- en intra-gemeentelijke migratiestromen wordt onderzocht.
2. Een kooprijmsmodel waarmee mogelijke prijsontwikkelingen in beeld worden gebracht als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding
3. Groepsgesprekken met deskundigen op het gebied van de regionale woningmarkt en de regionale arbeidsmarkt voor het opstellen en doorrekenen van meer dynamische toekomstscenario's .

De eerste module van het onderzoek, de nulmeting, is in oktober 2022 gepubliceerd door Boumeester et al. (2022). Deze module richtte zich op de woningvoorraad, bevolkingssamenstelling en verhuisstromen van verschillende gemeenten rondom de Blankenburgverbinding. Uit het rapport blijkt dat de verhuisstromen aan weerszijden van de Blankenburgverbinding qua samenstelling tegengesteld zijn. Gemeenten aan de zuidkant zijn vooral aantrekkelijk voor gezinnen met kinderen en huishoudens met een hoog inkomen, terwijl gemeenten aan de noordkant juist meer alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens zonder kinderen aantrekken. Deze module biedt dus een indicatie van de positie van deze woningmarktgebieden vóór de komst van de Blankenburgverbinding.

De tweede module, een ex-ante voorspelling van de te verwachte wijzigingen in de druk op de woningmarkt door de komst van de Blankenburgverbinding, is in juli 2023 gepubliceerd door Van der Drift et al. (2023). Deze rapportage maakt gebruik van een (hedonisch) kooprijmsmodel om de te verwachten prijsontwikkeling als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid door de Blankenburgverbinding in kaart te brengen.

De tweede module richtte zich primair op de directe effecten van de toegenomen bereikbaarheid van banen. Echter, er zijn ook indirecte woningmarkteffecten, zoals veranderingen in verhuispatronen, de selectiviteit van verhuisstromen en de werkgelegenheid, die in deze analyse niet zijn meegenomen vanwege een gebrek aan relevante data. Om deze indirecte effecten toch te kwantificeren, is een derde onderzoeksmodule uitgevoerd, waarvan onderhavig rapport verslag doet. Op basis van groepsgesprekken met deskundigen uit de regio rond de Blankenburgverbinding, zijn mogelijke toekomstige gedragsveranderingen van woonconsumenten en bedrijven verkend. De aldus verkregen inzichten zijn vervolgens omgezet in een vijftal toekomst scenario's, die zijn gekwantificeerd in mutaties op de oorspronkelijke waarden van de input variabelen van het gehanteerde kooprijmsmodel. Door de modeluitkomsten uit de diverse scenario's te vergelijken met de uitkomst van de basisvariant uit de tweede module, zijn de indirecte woningmarkteffecten alsnog in beeld te brengen.

1.2 Onderzoeksgebied

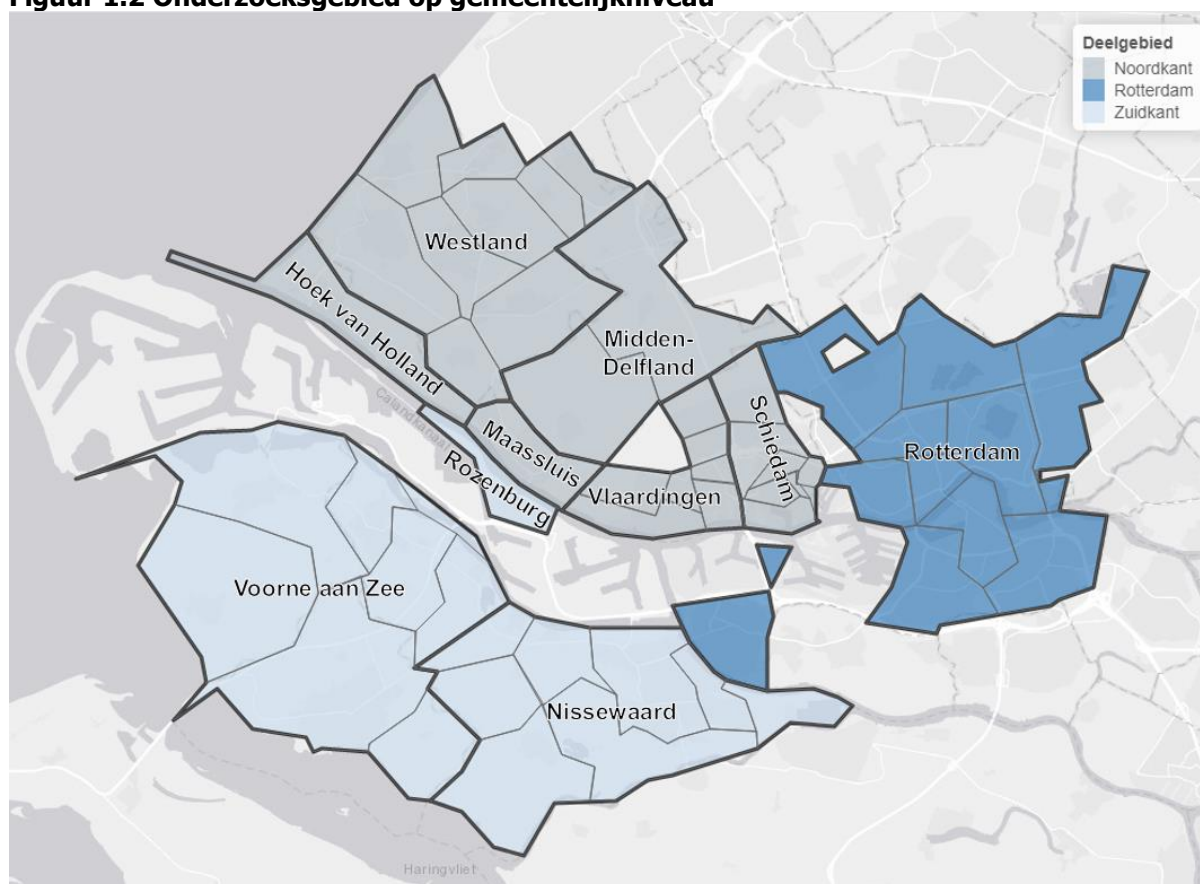
Uit module 2 en de gevoerde gespreksgroepen is gebleken, dat vooral voor de Zuidkant van het onderzoeksgebied een woningmarkteffect te verwachten is. Daarom zoomen we in deze derde module specifiek in op dat gebied.

Daarbij hebben er enkele wijziging plaatsgevonden in het onderzoeksgebied. Zo heeft er in 2023 een gemeentelijke herindeling plaatsgevonden, waarbij de gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne zijn samengevoegd tot de nieuwe gemeente genaamd Voorne aan Zee. In de rapportage uit 2022 over de eerste module werd nog onderscheid gemaakt naar de drie afzonderlijke gemeenten; in de rapportage over de tweede module werd verwezen naar Voorne aan Zee.

In de eerste twee modules zijn Rozenburg en Hoek van Holland als aparte 'kernen' naast 'de rest van de gemeente Rotterdam' opgenomen in de analyse. Om de beschrijving overzichtelijk te houden, wordt in de rapportages steeds gesproken over 'gemeenten', inclusief de kernen Rozenburg en Hoek van Holland.

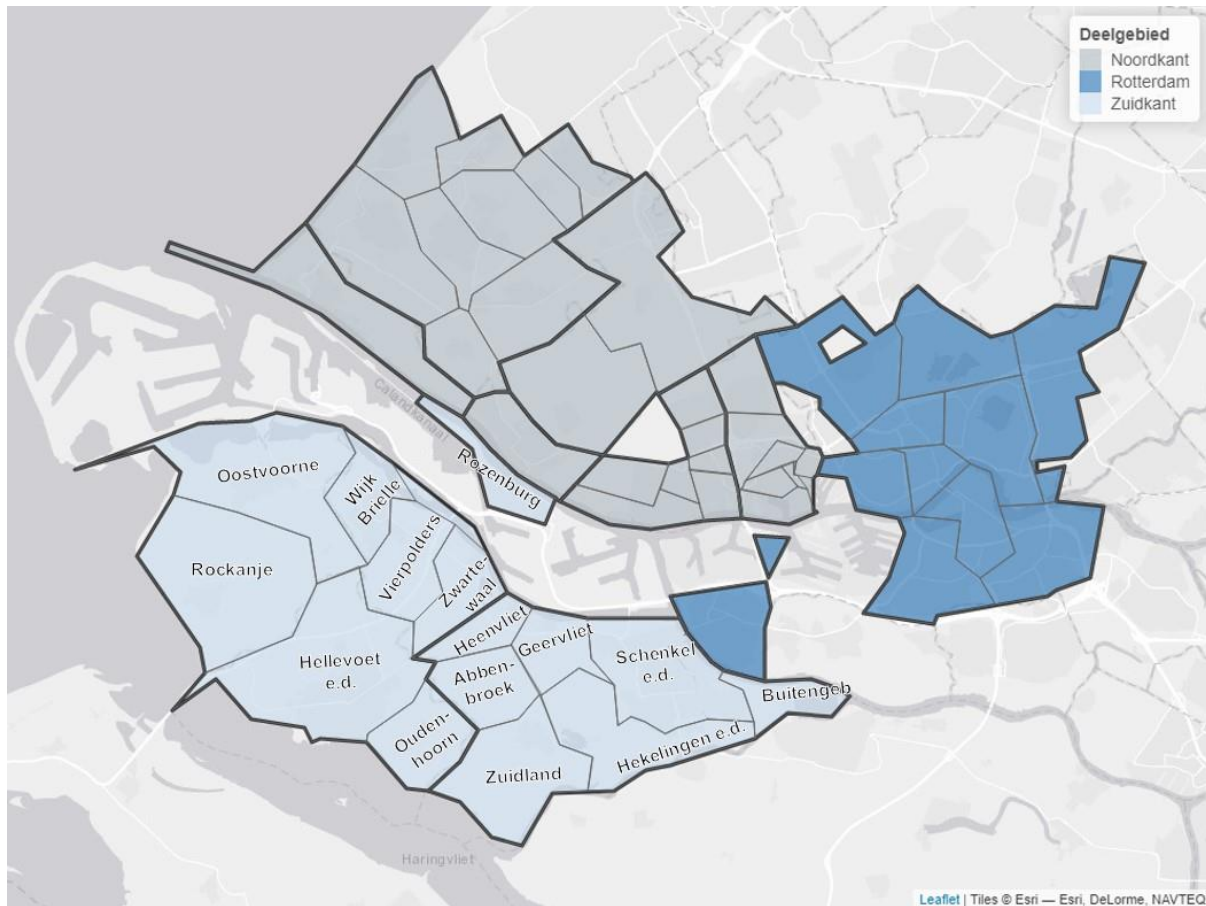
Het totale onderzoeksgebied in de eerste en tweede modulen omvat dus de volgende gemeenten: Voorne aan Zee, Nissewaard, Maassluis, Rotterdam (exclusief Rozenburg en Hoek van Holland), Schiedam, Vlaardingen, Midden-Delfland, Westland, Hoek van Holland en Rozenburg (zie figuur 1.2). Naast de genoemde gemeenten wordt in dit onderzoek ook onderscheid gemaakt naar drie deelgebieden (deelregio's). De eerste deelregio, genaamd 'Rotterdam', betreft de gemeente Rotterdam exclusief de kernen Rozenburg en Hoek van Holland. De tweede deelregio 'Noordkant' omvat alle gemeenten ten noorden van de Blankenburgverbinding, namelijk: Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland, Westland en Hoek van Holland. Tot slot worden onder 'Zuidkant' de gemeenten ten zuiden van de Blankenburgverbinding verstaan, namelijk: Voorne aan Zee, Rozenburg en Nissewaard.

Figuur 1.2 Onderzoeksgebied op gemeentelijkniveau



Bij de bestudering van de indirecte woningmarkteffecten in deze derde module hanteren we dezelfde gebiedsindeling op wijkniveau, zoals die ook in de tweede module is gehanteerd (zie ook: Van der Drift, Boumeester en Van der Heijden, 2023). Daarbij worden de analyses alleen uitgevoerd voor de deelregio 'Zuidkant'; de gemeenten die ten zuiden van de Blankenburgverbinding liggen, namelijk: Voorne aan Zee, Rozenburg en Nissewaard.

Figuur 1.3 Onderzoeksgebied op wijkniveau



1.3 Opbouw van het rapport

Het rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 worden de opzet van het onderzoek en de aanpak van de groepsgesprekken met deskundigen beschreven.

In hoofdstuk 3 wordt verslag gedaan van de inhoud van de gevoerde groepsgesprekken met deskundigen op respectievelijk de woningmarkt en de arbeidsmarkt. Daarbij wordt een verkenning opgesteld van mogelijke gedragsveranderingen bij woonconsumenten en bedrijven in de nabije toekomst als gevolg van de nieuwe verbinding tussen de noordkant en de zuidkant van de Nieuwe Waterweg.

In hoofdstuk 4 worden de toekomstscenario's nader uitgewerkt en worden de resultaten van de simulatie met het geschatte kooprijksmodel van deze scenario's beschreven.

In hoofdstuk 5 worden de conclusies van het onderzoek op een rij gezet en bediscussieerd.

2 De opzet van het onderzoek: regionale toekomst-scenario's

Wanneer er infrastructurele projecten plaatsvinden, zoals de bouw van een tunnel, kan dit aanzienlijke effecten hebben op de huizenprijzen in de nabijgelegen omgeving. Om deze effecten nauwkeurig te onderzoeken en te begrijpen hoe de prijzen beïnvloed zullen worden, wordt vaak gebruik gemaakt van de hedonische prijsmethode (Hoogendoorn et al., 2019; Meijers et al., 2013; Rosen, 1974). Deze onderzoeksmethode schat de prijs van de woning aan de hand van kenmerken van de woning en de woonomgeving. Vervolgens is het mogelijk om de waarden van deze omgevingskenmerken te veranderen om de situatie na de komst van de Blankenburgverbinding na te bootsen, zodat kan worden geanalyseerd wat het mogelijke kooprijseffect kan zijn. In dit hoofdstuk wordt deze onderzoeksmethode nader toegelicht en worden de opbouw van het toegepaste hedonische kooprijmodel en de knoppen in het model, waaraan gedraaid gaat worden om de effecten van de Blankenburgverbinding te simuleren, nader beschreven.

Groepsgesprekken

Met behulp van het in de eerste fase van het vervolgonderzoek ontwikkelde kooprijmodel zijn uiteindelijk vijf scenario's doorgerekend. De input voor deze scenario's is verkregen uit twee groepsgesprekken met 8 tot 10 deskundigen op het gebied van respectievelijk de woningmarkt en de arbeidsmarkt in de regio. De deskundigen zijn door de opdrachtgevers van het onderzoek, de gemeente Rotterdam en Ressort Wonen, 'geselecteerd' in overleg met de onderzoekers. De opdrachtgevers hebben daarnaast zorg gedragen voor het uitnodigen van de deskundigen, het inplannen van de beide gesprekken en het beschikbaar stellen van de gesprekslocaties. De onderzoekers hebben de gesprekken inhoudelijk voorbereid.

2.1 Selectie van deskundigen

Op 25 en 26 maart 2024 hebben de groepsgesprekken plaatsgehad met respectievelijk de woningmarktdeskundigen en de arbeidsmarktdeskundigen. De deelnemers zijn daarbij gericht benaderd om aan te sluiten bij deze gesprekken, zodat de groep zou bestaan uit deskundigen vanuit zowel de gemeenten (overheid) als het bedrijfsleven (markt). Bovendien zijn daarbij deelnemers geselecteerd uit zowel de noordzijde als de zuidkant van de Blankenburgverbinding. Op deze manier is een zo maximaal mogelijke spreiding in de meningen nagestreefd op de toekomstvisie voor de regio.

Het rondetafelgesprek over mogelijke ontwikkelingen op de woningmarkt is gevoerd met vijf deskundigen vanuit gemeenten en 4 deskundigen vanuit de woningmarktpraktijk. Aan het gesprek over de toekomstige arbeidsmarkt hebben uiteindelijk drie medewerkers vanuit gemeenten deelgenomen en zeven deskundigen vanuit het bedrijfsleven (zie tabel 2.1).

Tabel 2.1 Overzicht van deelnemers aan de groepsgesprekken over de toekomstige regionale ontwikkelingen in het onderzoeksgebied

Groepsgesprek toekomstvisie woningmarkt
Gemeente Nissewaard (gebiedsadviseur Wonen)
Gemeente Nissewaard (beleidsadviseur Wonen)
Gemeente Rotterdam (gebiedsadviseur Wonen)
Gemeente Vlaardingen (beleidsadviseur Wonen)
Gemeente Voorne aan Zee (beleidsadviseur Wonen)
Bemog Projectontwikkeling West bv (directie)
Honkvast Makelaardij (directie)
Ressort Wonen (directie)
Woningcorporatie Maasdelta (directie)

Groepsgesprek toekomstvisie arbeidsmarkt
Gemeente Rotterdam (beleidsmedewerker Werk en Inkomen)
Gemeente Rotterdam (medewerker gebiedsontwikkeling)
Gemeente Vlaardingen (strategische bestuuradviseur)
Deltalinqs (Programmadirecteur Sociale Transitie)
Havenbedrijf Rotterdam (projectleider duurzame mobiliteit)
Industriële Kring Vlaardingen (bestuur)
Lely bv (Human Resource manager)
Ondernemersvereniging Maassluis (bestuur)
Ondernemingsvereniging Rozenburg (bestuur)
Ondernemingsvereniging Voorne-Putten (bestuur)

2.2 Opbouw kooprijmsmodel en te beïnvloeden factoren

De hedonische prijsmethode is gebaseerd op het idee dat woningen heterogene goederen zijn, wat betekent dat elke woning een unieke combinatie van kenmerken heeft dat bijdraagt aan de waarde ervan (Rosen, 1974). Bij het uitvoeren van een hedonische prijsmethode worden de kenmerken van elke woning en diens omgeving in kaart gebracht en worden schattingen gemaakt van de waarde die aan elk kenmerk kan worden toegeschreven. Dit omvat aspecten als woningtype, de grootte van de woning, de aanwezigheid van een garage, maar ook de nabijheid van openbaar vervoer en winkels. Omdat er veel factoren zijn die de waarde van een woning kunnen beïnvloeden, worden deze in de literatuur vaak gecategoriseerd. Doorgaans worden de volgende vier dimensies onderscheiden (Visser & Van Dam, 2006):

1. Fysieke woningkenmerken
2. Fysieke omgevingskenmerken
3. Sociale omgevingskenmerken
4. Functionele omgevingskenmerken

In het kooprijmsmodel dat in de tweede onderzoeksmodule is geschat, zijn uiteindelijk 15 significant verklarende variabelen, twee trend variabelen en één interactie-effect opgenomen. De 15 verklarende variabelen zijn daarbij ook onder te verdelen in de hiervoor genoemde vier categorieën. Tabel 2.2 geeft hiervan een overzicht.

Tabel 2.2 Overzicht van variabelen in het kooprijmsmodel, naar type kenmerken

Categorieën	Variabelen
Fysieke woningkenmerken	Woningtype, oppervlakte, inhoud, staat van onderhoud, bouwperiode, aanwezigheid parkeerplaats
Fysieke omgevingskenmerken	Omgevingsadressendichtheid, aandeel industrievestigingen
Sociale omgevingskenmerken	Bevolkingsdichtheid, aandeel hoogopgeleiden
Functionele omgevingskenmerken	Aantal bereikbare banen binnen 30 minuten rijden, afstand tot op/afrit snelweg, afstand tot treinstation, afstand tot warenhuis, Aantal restaurants binnen 3 km
Trend	Jaar van verkoop, maand van verkoop
Interactie	Aandeel hoogopgeleid * aantal bereikbare banen binnen 30 minuten rijden

Niet alle variabelen uit het kooprijmsmodel zijn te wijzigen in scenario's om mogelijke toekomstige ontwikkelingen te simuleren. Het is bijvoorbeeld niet reëel om de kenmerken van de woningen in de huidige woningvoorraad te veranderen. Hetzelfde geldt voor de functionele omgevingskenmerken die betrekking hebben op de afstand tot de huidige voorzieningen in de nabije omgeving. De reistijdwinst in termen van extra te bereiken banen is echter al doorberekend in module 2. Voor het opstellen van toekomstscenario's als input voor simulaties met behulp van het geschatte kooprijmsmodel, is dus vooral inzicht gewenst in mogelijke ontwikkelingen van de fysieke en sociale omgevingskenmerken.

In de groepsgesprekken zijn daarom vooral onderwerpen aan de orde gekomen, die kwantitatief vertaald konden worden naar gewijzigde inputwaarden op de fysieke en sociale kenmerken en op het aantal bereikbare banen binnen 30 minuten rijden. Zo kunnen scenario's ten aanzien van ontwikkelingen in de werkgelegenheid in de regio 'vertaald' worden naar het aantal bereikbare arbeidsplaatsen en kunnen scenario's met betrekking tot een zich wijzigende selectiviteit in verhuisbewegingen (bijvoorbeeld als gevolg van kwalitatieve ontwikkelingen in de werkgelegenheid) 'vertaald' worden naar de 'sociale status' van gebieden. In het kooprijmsmodel kan met name 'gedraaid worden' aan de variabelen omgevingsdichtheid (meer bouwen), bevolkingsdichtheid (grotere huishoudens/meer bouwen) en opleidingsniveau (als proxy voor sociale status).

Centraal stonden in beide groepsgesprekken mogelijke toekomstige gedragsveranderingen van huishoudens op de regionale woningmarkt en mogelijke gedragsveranderingen bij bedrijven in de regio. Leidt het beschikbaar komen van de Blankenburgverbinding tot andere locatiekeuzes bij bedrijven (in het havengebied) en daarmee tot wijzigingen in de beschikbaarheid van banen in de regio? En maken huishoudens andere afwegingen in hun keuze voor de combinatie van woon- en werkplek en leidt dat tot andere verhuisbewegingen van huishoudens in de regio?

2.3 Leidraad voor de te voeren groepsgesprekken

Meer concreet stonden in de gevoerde groepsgesprekken de volgende vragen centraal:

- Voor welke deelregio (Noordkant of Zuidkant) is het effect van de aanleg van de Blankenburgverbinding het grootst en welke aspecten spelen een rol of bepalen de meerwaarde van deze verbinding voor de regionale woningmarkt en arbeidsmarkt.
- In welke mate zal de druk op de woningmarkt aan de Zuidkant kunnen wijzigen als gevolg van veranderende verhuispatronen in de regio door de aanleg van de Blankenburgverbinding?
- Wat zijn de op middellange termijn te verwachte regionale gebiedsontwikkelingen aan de Zuidkant (inbreiding of uitbreiding van het bestaand bebouwd gebied)?
- Wat zijn de mogelijke effecten van de tolheffing en een buslijnverbinding op het woon-werkverkeer van huishoudens in de regio?

Met behulp van verschillende technieken zijn steeds eerst de meningen van de gespreksdeelnemers geïnventariseerd, waarna door een onderlinge discussie een verdere verdieping van die meningen is gezocht en de overeenkomsten of tegenstellingen zijn besproken. Een uitwerking van de gehanteerde leidraad voor het groepsgesprek met woningmarktdeskundigen en het groepsgesprek met de arbeidsmarktdeskundigen is desgewenst terug te vinden in respectievelijk bijlage A en bijlage B.

2.4 Verwerken van de resultaten van de groepsgesprekken tot toekomstscenario's

De bevindingen uit de beide groepsgesprekken over mogelijke veranderingen in de nabije toekomst op de regionale arbeids- en woningmarkt zijn vervolgens 'vertaald' naar verwachte mutaties in de determinanten uit het kooprijksmodel en dan met name de fysieke en sociale omgevingskenmerken: omgevingsdichtheid, bevolkingsdichtheid; opleidingsniveau, het aantal arbeidsplaatsen en het aandeel industrie vestigingen. Verwachte ontwikkelingen in de werkgelegenheid binnen de regio bijvoorbeeld worden daarbij 'vertaald' naar een toename of daling van het aantal arbeidsplaatsen in een gemeente. Veranderingen in de selectiviteit van verhuisbewegingen tussen de Noordkant en de Zuidkant worden daarbij 'vertaald' naar het 'aandeel hoogopgeleiden' in gebieden. Wanneer er bijvoorbeeld meer praktijkgeschoolde huishoudens in woonplaatsen aan de zuidkant zouden gaan wonen, leidt dat tot relatief minder (een kleiner aandeel) hoogopgeleide huishoudens in die woonplaats.

Vanzelfsprekend zijn in de vijf geschetste scenario's zo consistent mogelijke combinaties gemaakt van te verwachten ontwikkelingen in de afzonderlijke determinanten uit het kooprijksmodel. Door per scenario een set aan in te voeren gegevens samen te stellen, kan het effect van deze scenario's op de (procentuele) kooprijksontwikkeling worden bepaald met behulp van het origineel geschatte kooprijksmodel. Op deze manier worden de verwachte 'indirecte effecten' van de aanleg van de Blankenburgverbinding op de woningmarkt in de regio zo goed mogelijk in beeld gebracht.

3 Groepsgesprekken met deskundigen op de regionale woningmarkt en arbeidsmarkt

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de groepsgesprekken met achtereenvolgens de woningmarktdeskundigen en de arbeidsmarktdeskundigen beschreven. Daarbij is gekozen voor een samenvatting van de uitgesproken meningen en verwachtingen van de deelnemers, die daardoor anoniem blijven in deze verslaglegging. De gespreksverslagen zijn tussentijds ter controle en aanvulling voorgelegd aan de deelnemers en kunnen als een juiste weergave van de groepsgesprekken worden gezien.

3.1 Groepsgesprek met woningmarktdeskundigen uit de regio

Na het afmelden van twee personen, zijn er uiteindelijk negen deelnemers aanwezig geweest bij dit groepsgesprek. Alle gesprekspartners hebben het Informed Consent formulier ingevuld en ondertekend overhandigd. Vier personen vertegenwoordigen een gemeente of een bedrijf dat aan de Noordkant van de Nieuwe Waterweg is gevestigd; de overige vijf personen zijn werkzaam bij een gemeente of bedrijf aan de Zuidkant.

De onderzoekers hebben zich allereerst voorgesteld en het doel uit van dit groepsgesprek nogmaals toegelicht. Na een kort voorstelrondje van alle deelnemers, zijn de centrale thema's of vragen besproken in een anderhalf uur durend gesprek.

3.1.1 Zuidkant gaat het meest profiteren van de Blankenburgverbinding

Aan de deelnemers wordt gevraagd om hun eerste ingeving te vertellen op de vraag welk deelgebied het meeste profijt zal hebben van de aanleg van de Blankenburgverbinding: de noordkant of de zuidkant van de Nieuwe Waterweg. Daarbij wordt in eerste instantie geen verdere specificering gegeven, waarop dat profijt dan gebaseerd zou zijn of te meten is. De reacties worden toch met de nodige nuances gegeven, maar de deelnemers zijn wel zo goed als unaniem in hun oordeel. Alleen een vertegenwoordiger van de Zuidkant heeft nog de bedenking, of een mogelijke toestroom van huishoudens naar de Zuidkant wel helemaal als positief moet worden beoordeeld.

De Zuidkant zal eerder of meer profiteren van de aanleg van de Blankenburgverbinding dan de Noordkant, zo is de breed verspreide gedachte. Op de vraag om deze inschatting te verduidelijken, zijn vervolgens verschillende aspecten aan de orde gekomen: woningmarkt, arbeidsmarkt, mobiliteit (OV), politiek en beleid, economie en demografie. Figuur 3.1 geeft een grafisch overzicht van de door de deelnemers genoemde aspecten.

De verwachting is dat er extra huishoudens vanuit de Noordkant naar de Zuidkant zullen (of willen) gaan verhuizen. Deze huishoudens zullen waarschijnlijk minder vaak tot de hogere sociale klasse behoren, maar eerder uit huishoudens die praktijkgeschoold zijn en een lager- tot middeninkomen hebben. Het gaat dan naar verwachting om met name jonge gezinnen, al dan niet met een migratieachtergrond, die de druk op de woningmarkt in het Westland en regio Rotterdam willen ontvluchten. Dat migratieproces is al gaande en zal zich volgens de deskundigen in de nabije toekomst, mede door de Blankenburgverbinding, nog sterker manifesteren.

Figuur 3.1 De door de deelnemers genoemde aspecten die effecten van de aanleg van de Blankenburgverbinding mede bepalen



Een struikelblok dat is genoemd, vormt de auto. Aan de Noordkant is het hebben van een auto niet per se de norm, terwijl dit in de Zuidkant wel het geval is. Mocht een OV-verbinding via de Blankenburgverbinding achterwege blijven, dan kunnen de toekomstige migratiestromen wel eens kleiner in omvang worden dan nu verwacht (inmiddels is bekend dat er wel een lijnbus verbinding door de tunnel komt).

Wanneer er meer automobilititeit tot stand komt tussen de noordkant en de zuidkant van de Nieuwe Waterweg, verwachten meerdere gesprekspartners ook een sterk toenemende druk op de provinciale wegen aan de zuidkant. Als de verbreding van wegen en de aansluiting tussen deze wegen dan niet ook opgepakt wordt, is deze extra druk op de provinciale wegen zeker geen positief gevolg van de aanleg van de verbinding. Daar ligt volgens de deelnemers een duidelijke opgave voor het Rijk, die voortkomt uit de keuze om de Blankenburgverbinding aan te leggen.

De aanleg van de Blankenburgverbinding biedt een extra optie (naast de Beneluxtunnel) om dagelijks de te volgen route van noord naar zuid (en vice versa) te bepalen, waardoor automobilisten kunnen anticiperen op actuele filevorming. Hierdoor kan de feitelijke reisduur gemiddeld genomen eveneens lager worden dan in de huidige situatie, waardoor er feitelijk ook meer banen bereikbaar worden binnen de grens van 30 minuten reistijd. Dat maakt het aantrekkelijker om het wonen aan de zuidkant te combineren met het werken aan de noordkant.

Enkele gesprekspartners uiten overigens hun twijfels over het effect van de aanleg van de Blankenburgverbinding op verandering in het forensenverkeer als gevolg van de reistijdwinst; veel werknemers in het havengebied forensen nu al vanuit andere, verder gelegen regio's.

Tijdens het groepsgesprek wordt ook stilgestaan bij de impact die de autonome demografische ontwikkelingen zal hebben op de toekomstige woningvraag: de vergrijzing zal zich ook aan de Zuidkant voortzetten. Deze ontwikkeling laat zich moeilijk bijsturen. Volgens enkele deelnemers zouden Rozenburg en Spijkenisse wellicht iets meer jongere huishoudens (starters) behouden of aantrekken uit de Noordkant en zo het vergrijzingsproces nog enigszins temporiseren. Gemeenten zouden volgens de gesprekspartners de doorstroming van huishoudens binnen de gemeente zeker mogelijk moeten houden, omdat bij een toename van intergemeentelijke verhuizingen de identiteit in een gemeente onder druk kan komen te staan. Dit is volgens de deskundigen in enkele woonplaatsen nu al enigszins waar te nemen.

Zijdelings is ook 'recreatie' ter sprake gekomen. De overheersende mening is dat de aanleg van de Blankenburgtunnel nauwelijks tot geen effecten zal hebben op de recreatie functie aan de Zuidkant. Het zal eerder de keuze beïnvloeden om te gaan wonen in een groenere omgeving (wonen én recreatie), bijvoorbeeld in bijvoorbeeld Rockanje of Oostvoorne. De combinatie van wonen aan de Noordkant en recreatie aan de Zuidkant zal niet beïnvloed worden door de aanwezigheid van de Blankenburgverbinding; zeker niet omdat er geen fietsverkeer mogelijk is via de tunnel. De verwachting van de gesprekspartners is dat de recreatiewaarde van de Zuidkant niet echt zal toenemen.

Volgens enkele gesprekspartners kan de potentieel grotere woningvraag aan de Zuidkant (door de aanleg van de Blankenburgverbinding) ook leiden tot een andere visie bij de provincie en de gemeenten op de gebiedsontwikkeling aan de Zuidkant. Mogelijk kan er dan toch ingezet gaan worden op het ontwikkelen van 'grotere' woonlocaties nabij Spijkenisse en/of Hellevoetsluis, of misschien wel bij Voorne-Putten; een visie die tot nu toe op weinig bijval kan rekenen. Het uitbreiden van de woningmarkt in de regio vormt volgens de deelnemers een steeds grotere uitdaging, mede gezien de reeds beperkte ruimte in Zuid-Holland voor nieuwe woningbouwprojecten.

Een van de deelnemers stelt de vraag of andere grote demografische, economische en maatschappelijke ontwikkelingen niet veel belangrijker zijn voor de toekomstige woningmarkt aan de Zuidkant, dan de aanleg van de Blankenburgverbinding. Het effect van de Blankenburgverbinding op toekomstige woningmarktontwikkelingen zal daarom lastig vast te stellen zijn.

3.1.2 Veranderende woningvraag aan de Zuidkant door aanleg Blankenburgverbinding

Welke huishoudens aan de Zuidkant blijven wonen of er zullen gaan wonen, hangt natuurlijk sterk af van het huidige en toekomstige woningaanbod. Het bouwbeleid en de woonruimteverdeling spelen daarbij een bepalende rol. Aan de deelnemers van het groepsgesprek is de vraag voorgelegd welke woonconsumentgroepen bij voorrang aandacht zouden moeten krijgen in het beleid van de gemeenten aan de Zuidkant. Daarbij is een tiental woonconsumentgroepen (gebaseerd op de leeftijdsklasse, het opleidingsniveau en het inkomensniveau van het huishouden) voorgelegd aan de deelnemers, die zij op volgorde van 'beleidsaandacht in de nabije toekomst' moesten leggen; op basis van de eigen mening en inzichten. Dit heeft geresulteerd in het overzicht dit is weergegeven in tabel 3.1.

Uit tabel 3.1 wordt duidelijk, dat de prioritering van woonconsumentgroepen op de (toekomstige) woningmarkt niet eenduidig is binnen deze gespreksgroep. De oudere huishoudens worden wel door de meeste deelnemers op de eerste positie geplaatst, omdat deze groep overal groeiende is en een sleutelrol hebben in het doorstroombroces op de lokale woningmarkten. Daarnaast wordt de groep huishoudens op middelbare leeftijd met een laag of midden inkomen door één deelnemer als eerste geprioriteerd, omdat juist voor deze groep volgens de deskundigen het woningaanbod momenteel tekort schiet.

Vrijwel alle woonconsumentgroepen worden door minimaal één deelnemer als tweede prioriteit bestempeld. Iedereen heeft een andere (plausibele) motivatie voor deze keuze. Hieruit valt af te leiden dat de prioritering van woonconsumentgroepen sterk afhangt van de specifieke visie op het woningmarktproces; of dit nu gericht is op de directe of indirecte facilitering van het woningaanbod. Daarnaast worden keuzes mede bepaald door de waarde die men hecht aan andere factoren, zoals de arbeidsmarkt en het opleidingsniveau. Ook weegt de verwachting mee welke huishoudens naar inschatting zelfstandig in hun woonbehoeften kunnen voorzien.

Tabel 3.1 Prioritering van woonconsumentgroepen in toekomstig woon- en bouwbeleid aan de Zuidkant

	Woonconsumentgroepen	Prioriteit		
		1	2	3
1	jongere huishoudens (tot 35 jaar), praktijk geschoold, laag of midden inkomen		X	
2	jongere huishoudens (tot 35 jaar), praktijk geschoold, hoger inkomen		XX	X
3	jongere huishoudens (tot 35 jaar), theoretisch geschoold, laag of midden inkomen			X
4	jongere huishoudens (tot 35 jaar), theoretisch geschoold, hoger inkomen		X	
5	huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), praktijk geschoold, laag of midden inkomen		X	
6	huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), praktijk geschoold, hoger inkomen		X	X
7	huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), theoretisch geschoold, laag of midden inkomen	X	X	
8	huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), theoretisch geschoold, hoger inkomen		X	X
9	oudere huishoudens, laag of midden inkomen	XXXX		
10	oudere huishoudens, hoger inkomen	XXXX	X	

3.1.3 Invloed buslijn via Blankenburgverbinding op woon-werkverkeer

Tijdens het groepsgesprek is ook besproken wat de invloed zou kunnen zijn van het wel of niet beschikbaar zijn van een lijnbusverbinding via de Blankenburgverbinding op het verhuisgedrag van woonconsumenten. Volgens de gesprekspartners zou een lijnbus vooral effect kunnen hebben op de woningvraag in Rozenburg en Brielle, omdat er vanuit die woonplaatsen dan een directe OV-verbinding met de Noordkant mogelijk is. Voor bewoners van Nissewaard zou echter een overstap op de lijnbus door de tunnel nodig zijn.

Daarnaast kwam echter ook ter tafel, dat aan de Zuidkant een sterke autocultuur heerst en de meeste mensen in dit woningmarktgebied geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer wordt in deze regio voornamelijk gebruikt door scholieren. De aansluiting van het openbaar vervoer aan de Zuidkant op de rest van de regio is echter niet goed. Door deze slechte OV-verbinding zijn er volgens de deskundigen ook minder stageplekken in de zorg in het westen van de Zuidkant en daardoor op den duur ook minder zorgmedewerkers; terwijl de vergrijzing in de regio juist om extra zorgmedewerkers vraagt.

Omdat de OV-verbindingen aan de Zuidkant te wensen over laat, stelt een gesprekspartner dat toekomstige investeringen in het openbaar vervoer tussen de Noordkant en de Zuidkant wellicht niet lonend

zijn. Daarbij wordt geopperd dat wanneer er Park & Ride faciliteiten aan de Zuidkant beschikbaar komen, of wanneer de lijnbus aangesloten zou kunnen worden op een OV-hub in Vlaardingen, Maassluis of Spijkenisse, de impact van een lijnbusverbinding via de Blankenburgverbinding in de toekomst flink zou kunnen vergroten. Of als we nog wat groter durven denken, zou een metro verbinding het woonwerkverkeer tussen de Noordkant en de Zuidkant, en dus het huisvestingsgedrag van woonconsumenten, echt kunnen veranderen. Een metrostation in Hellevoetsluis zou volgens de mening van enkele gesprekspartners voldoende draagvlak kunnen hebben; anderen twijfelen daar sterk aan.

3.2 Groepsgesprek met arbeidsmarkt deskundigen uit de regio

Aan dit groepsgesprek hebben uiteindelijk tien deskundigen deelgenomen. Alle gesprekspartners hebben het Informed Consent formulier ingevuld en ondertekend overhandigd. Drie personen zijn vertegenwoordigers van gemeenten en de overige zeven deelnemers zijn werkzaam in het bedrijfsleven. Acht deelnemers zijn werkzaam bij een gemeente of een bedrijf dat aan de Noordkant van de Nieuwe Waterweg is gevestigd; de overige twee personen zijn werkzaam bij een gemeente of bedrijf aan de Zuidkant.

De onderzoekers hebben zich allereerst voorgesteld en het doel uit van dit groepsgesprek nogmaals toegelicht. Na een kort voorstelrondje van alle deelnemers, zijn de centrale thema's of vragen besproken in een ruim anderhalf uur durend gesprek.

3.2.1 Profijt Zuidkant van de Blankenburgverbinding nog niet zeker

Aan de deelnemers is gevraagd een eerste indruk te geven op de vraag welke zijde van de Nieuwe Waterweg het meest gaat profiteren van de aanleg van de Blankenburgverbinding. Daarbij is geen nadere specificatie meegegeven waarop dat profijt gebaseerd zou kunnen zijn. De reacties worden toch met de nodige nuances gegeven en zijn bovendien zeer gevarieerd. Twee gespreksdeelnemers die werkzaam zijn bij bedrijven aan de noordkant van de Nieuwe Waterweg, zijn van mening dat vooral de Noordkant er veel profijt zal hebben van de aanleg van de Blankenburgverbinding (dit effect valt echter buiten de scope van dit onderzoek). Twee vertegenwoordigers van een gemeente aan de noordzijde en een ondernemer uit Rozenburg denken juist dat de Zuidkant meer gaat profiteren van de aanleg. De overige vijf gespreksdeelnemers zijn van mening dat zowel de Noordkant als de Zuidkant even veel profijt kunnen gaan hebben van deze aanleg met betrekking tot de woningmarkt of de arbeidsmarkt. Hiertoe behoort één vertegenwoordiger vanuit het bedrijfsleven, die zelf actief is aan de Zuidkant.

Vervolgens is aan de gesprekspartners gevraagd welke aspecten bepalend kunnen zijn voor de toekomstige veranderingen op de regionale arbeidsmarkt. Figuur 3.2 geeft een overzicht van de door de deelnemers genoemde aspecten. De aanleg van de Blankenburgverbinding zal sowieso de beschikbaarheid van arbeidskrachten duidelijk veranderen binnen de gehele regio, zo is een gedeelde mening. Bedrijven krijgen een groter zoekgebied voor nieuw personeel, maar ook werknemers krijgen een groter zoekgebied bij het vinden van een andere baan.

Het havengebied en Westland zitten erg vol, zodat er volgens enkele gesprekspartners wellicht een verschuiving zal plaatsvinden van arbeiders, die aan de zuidkant gaan wonen door gebrek aan (passend) woningaanbod aan de Noordkant. De deelnemers verwachten dat bedrijven vanuit concurrentiepositie in het havengebied gevestigd willen blijven, maar krijgen door de aanleg van de tunnel wel een groter areaal van arbeidskrachten aan de Zuidkant (en verder richting Zeeland).

De deelnemers verwachten dat de Blankenburgverbinding in eerste instantie kan leiden tot een verschuiving van werknemers over de regio (werknemers blijven bijvoorbeeld eerder aan Zuidkant wonen en wel werken aan de Noordkant). In een latere fase kunnen ook meer werknemers vanaf de Noordkant naar de Zuidkant gaan verhuizen. Daardoor zal op termijn ook de vraagdruk op de woningmarkt aan de Zuidkant toenemen.

Figuur 3.2 De door de deelnemers genoemde aspecten die effecten van de aanleg van de Blankenburgverbinding mede bepalen



Door de aanleg van een tweede tunnel (naast de Beneluxtunnel) wordt automobilisten een extra mogelijkheid geboden bij het reizen, zodat men kan kiezen in route en zo mogelijke files kan ontwijken. Dit kan op jaarbasis veel reistijd schelen, waardoor de keuze aantrekkelijker wordt om te (blijven) wonen aan de ene kant van de Nieuwe Waterweg en te werken aan de andere kant. Daarnaast wordt nog aangegeven dat de Blankenburgverbinding leidt tot risicospreiding. Wanneer bijvoorbeeld de Beneluxtunnel tijdelijk gesloten is, kunnen werknemers de Blankenburgverbinding als alternatief nemen. Dat leidt weliswaar niet per se tot reistijdwinst, maar geeft wel een gevoel van extra keuzevrijheid voor werknemers.

Volgens meerdere deelnemers is een goede - in de huidige situatie betere - OV verbinding van en naar de Blankenburgverbinding belangrijk, omdat jongeren veelal geen rijbewijs of auto hebben. Met een goede OV aansluiting zullen jongere arbeidskrachten minder van zuid naar noord (of andersom) verhuizen, zo is de verwachting van meerdere gesprekspartners. Bovendien is er überhaupt een geringe verschuiving van automobilititeit naar OV-gebruik waar te nemen onder met name jongere huishoudens.

Zeker in het centrum van steden is autobezit niet meer vanzelfsprekend. Een kwaliteitsverbetering van de OV-verbindingen aan de Noordkant en zeker aan de Zuidkant zou dan meer prioriteit moeten krijgen in de nabije toekomst. De tolheffing zal volgens de deelnemers de mogelijke effecten van de aanleg van de tunnel op de regionale arbeidsmarkt sterk beïnvloeden. Dat geldt met name voor het keuzezede drag op de arbeidsmarkt en de woningmarkt van werknemers in lager betaalde banen. Zij zullen als gevolg van de tolkosten toch minder gebruik van de tunnel gaan maken en daardoor eerder blijven kiezen voor een woonplaats nabij het werk.

De aanleg van de Blankenburgverbinding zou volgens enkele deelnemers ook een positieve impact kunnen hebben op de opleidingsmogelijkheden aan de Zuidkant. Met name een gemeente aan de Zuidkant zou jongeren wel meer aan de Zuidkant willen behouden om het draagvlak voor lokale of regionale opleidingsinstellingen te vergroten. Nu trekken jongeren nog vaak weg uit de regio voor opleiding, stage en werk; om in een latere levensfase eventueel weer terug te komen. Maar om de kansen voor opleidingsfaciliteiten en stageplekken aan de Zuidkant te vergroten, is ook weer een kwaliteitsslag in de regionale OV-verbindingen noodzakelijk gezien de afhankelijkheid van jongeren van deze vervoersmodaliteit.

3.2.2 Vestigingsbeleid van bedrijven veranderd nauwelijks door Blankenburgverbinding

De huidige bedrijven aan de Noordkant zullen niet snel naar een andere locatie gaan zoeken, juist niet wanneer door de Blankenburgverbinding een betere verbinding tot stand komt tussen beide zijden van de Nieuwe Waterweg. "Behalve wanneer je als bedrijf uit je jasje groeit". Een deelnemer stelt dat er andere redenen moeten zijn om te verhuizen, dan alleen de beschikbaarheid van arbeidskrachten. Een proces van herplaatsen van een bestaand bedrijf is anders veel te duur. Nieuwe bedrijven kunnen in de toekomst wellicht wel hun ogen op de Zuidkant richten, omdat daar nog wat meer ruimte beschikbaar is dan aan de Noordkant. Door de aanleg van de tunnel wordt de verbinding met het noorden namelijk wel beter. Maar voor (veel) extra bedrijvigheid aan de Zuidkant zou wel een wijziging van de visie op de gebiedsontwikkeling van de Zuidkant nodig zijn.

Tijdens het groepsgesprek is ook ter sprake gekomen dat meer onderlinge afstemming tussen bedrijven gestimuleerd zou moeten worden voor het herplaatsen van werknemers. Een (tijdelijk) overschot in bepaalde functies bij de ene werkgever zou verplaatst kunnen worden naar andere werkgevers die juist een tekort ervaren. Dit zou mogelijk zijn door bijvoorbeeld een poule van werknemers met vergelijkbare functies in leven te roepen voor meerdere bedrijven, zodat het bedrijfsrisico (kosten en verlies van ervaren krachten) voor de betrokken bedrijven beperkt kan worden. De beschikbaarheid van de Blankenburgverbinding is bevorderlijk voor een dergelijke (tijdelijke) uitwisseling van werknemers in de regio.

Bij het bespreken van de relatie tussen de regionale arbeidsmarkt en woningmarkt wordt tot slot ook nog aandacht gevraagd voor het (weer) aanbieden van arbeidsplekken in combinatie met woonruimte, zoals destijds bij Philips en nu bij ASML. Dergelijke initiatieven dienen dan niet alleen vanuit het bedrijfsleven opgepakt te worden, maar hiervoor ligt ook een belangrijke rol bij de woningcorporaties en gemeenten.

3.2.3 Mogelijke verschuiving in sociaaleconomische groepen aan de Zuidkant

Binnen het groepsgesprek over de mogelijke ontwikkelingen op de regionale arbeidsmarkt is aan de deelnemers gevraagd welke subgroepen binnen de beroepsbevolking in de komende jaren vooral nodig zijn voor de toekomstige economische activiteiten aan de Zuidkant. De gesprekpartners konden daarbij kiezen uit tien subgroepen, gebaseerd op de leeftijdsklasse, het opleidingsniveau en het inkomensniveau

van het huishouden. Men diende deze subgroepen op volgorde van 'beleidsaandacht te leggen, uitgaande van de eigen mening en inzichten. Dit heeft geresulteerd in het overzicht, zoals weergegeven in tabel 3.2.

Allereerst is door enkele deelnemers aangegeven dat deze opdracht erg lastig uit te voeren, omdat er enerzijds zoveel verschillende factoren een rol spelen en anderzijds de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en in de maatschappij als geheel zo snel gaan. Met deze 'winstwaarschuwing' is vervolgens toch een uitgebreide discussie ontstaan.

Jongere huishoudens met hogere opleiding en inkomen zullen toch wel naar het noorden blijven trekken op te werken en te wonen. In een latere fase, op middelbare leeftijd, kunnen zij weer de keuze maken voor meer (woon)ruimte aan de Zuidkant. Daarvoor zal dan wel voldoende en passend woningaanbod en aanbod van voorzieningen (winkels, horeca, cultuur, recreatie) en scholen en andere opleidingsvoorzieningen beschikbaar moeten zijn.

Door de komst van de Blankenburgverbinding zouden in de nabije toekomst meer (jongere) praktisch geschoolden met zowel een lager, midden als hoger inkomen, behouden kunnen worden binnen de gemeenten aan de Zuidkant. Dat zou een ombuiging betekenen ten opzichte van de ontwikkelingen in het verleden. Op de langere termijn zou dat ook nieuwe bedrijven aan de Zuidkant kunnen aantrekken. Belangrijke voorwaarden zijn dan wel het toevoegen van meer betaalbare woningen aan de woningvoorraad en het realiseren van voldoende 'alledaagse' voorzieningen, die het aantrekkelijk maken om 'ergens te verblijven'. Voor bepaalde bovenregionale voorzieningen kunnen deze jongere huishoudens dan via de Blankenburgverbinding sneller uitwijken naar de Noordkant.

Tabel 3.2 Prioritering van woonconsumentgroepen in toekomstig woon- en bouwbeleid aan de Zuidkant

	Woonconsumentgroepen	Prioriteit		
		1	2	3
1	jongere huishoudens (tot 35 jaar), praktisch geschoold, laag of midden inkomen	XX//	XX	
2	jongere huishoudens (tot 35 jaar), praktisch geschoold, hoger inkomen	X/		
3	jongere huishoudens (tot 35 jaar), theoretisch geschoold, laag of midden inkomen	X/	/	
4	jongere huishoudens (tot 35 jaar), theoretisch geschoold, hoger inkomen	/	/	
5	huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), praktisch geschoold, laag of midden inkomen	XX/	XX	
6	huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), praktisch geschoold, hoger inkomen		X	
7	huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), theoretisch geschoold, laag of midden inkomen	X	X	
8	huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), theoretisch geschoold, hoger inkomen	X		
9	oudere huishoudens, laag of midden inkomen			
10	oudere huishoudens, hoger inkomen	X		X

Huishoudens met lagere inkomens hebben momenteel minder mogelijkheden, als men naar de Zuidkant zou willen verhuizen. De aanleg van de tunnel maakt het wel eerder mogelijk om aan de Noordkant te blijven wonen en aan de Zuidkant te werken. Ook dit zou een trendbreuk betekenen ten opzichte van de ontwikkelingen in het verleden. Enkele deelnemers zijn echter van mening dat het woningaanbod voor lagere inkomens aan de Zuidkant sowieso vergroot dient te worden, om een betere balans in de bevolkingsopbouw te krijgen.

Huishoudens op middelbare leeftijd zijn doorgaans tweeverdieners, waardoor een grote diversiteit in arbeidsplaatsen aan de Zuidkant na te streven is. De komst van de Blankenburgverbinding maakt het voor deze groep huishoudens beter mogelijk om het wonen aan de Zuidkant te combineren met een werkplek aan de Noordkant voor één of beide partners.

Voor oudere huishoudens met een midden tot hoog inkomen blijft de Zuidkant een aantrekkelijk woongebied. Daardoor zal ook de vergrijzing van de bevolking aan de Zuidkant zich verder voortzetten. Volgens diverse gesprekspartners moet deze vergrijzing dan ook een belangrijk thema zijn in de beleidsvorming voor de toekomst, waarbij er ook meer aandacht moet zijn voor woonzorg voorzieningen. De behoefte aan zorg zal ook binnen de gemeenten aan de Zuidkant sterk oplopen. Door de aanleg van de Blankenburgverbinding ontstaan er meer mogelijkheden om zorgmedewerkers vanuit de Noordkant te betrekken. Maar het bevorderen van doorstroming van ouderen kan wellicht ook meer woningen vrijmaken, waardoor de zorgverleners op termijn ook naar de Zuidkant zouden kunnen verhuizen.

Technisch opgeleide arbeidskrachten worden volgens de deskundigen steeds belangrijker in het havengebied en de omliggende regio. Dat zijn veelal wat jongere huishoudens met midden tot hoog inkomen, maar ook arbeidsmigranten met een technische achtergrond. Deze laatste groep vraagt om andere woonvormen dan traditionele woningbouw: short stay, motel/hotel, groepsaccommodatie. Deze andere woonvormen zouden volgens enkele gesprekspartners ook aan de Zuidkant gefaciliteerd kunnen worden, omdat door de aanleg van de tunnel het woonwerk verkeer naar de Noordkant sneller (en goedkoper) kan worden. Hierdoor kan ook de enorme druk op de woningmarkt van het Westland of Rotterdam, als gevolg van seizoenarbeiders, enigszins worden ontlast. Andere deelnemers wijzen echter op de mogelijk negatieve effecten die deze woonvoorzieningen kunnen hebben op het imago van een wijk.

Als slotconclusie wordt gesteld dat per huishoudensgroep zowel goed gemotiveerde pluspunten als minpunten genoemd kunnen worden. Het is daarmee niet zo eenduidig hoe de samenstelling van de beroepsbevolking en de totale bevolking aan de Zuidkant er in de nabije toekomst uit kan zien. Daarbij is geen sprake van alleen autonome processen, maar hangt veel af van de keuzes die door de overheden, het bedrijfsleven en bijvoorbeeld de beleggers gemaakt zullen worden. Bovendien kunnen de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt niet losgezien worden van thema's als huisvesting en zorg', waarop ook beleidsbeslissingen gemaakt moeten worden in de (nabije) toekomst.

3.2.4 Toekomstige gebiedsontwikkeling aan de Zuidkant

In de bestaande visies op de gebiedsontwikkeling van zowel de Noordkant als de Zuidkant is 'verdichten' een centraal aandachtspunt, zo wordt in de groep vastgesteld. Aan Noordkant bestaat al een enorme ruimte vraag in het Havengebied en in het Westland en deze vraag zal naar verwachting alleen maar groter worden. Dus aan de Noordkant moet wel verder worden verdicht in de (nabije) toekomst. Met betrekking tot de Zuidkant wordt geluidswetgeving ook nog als argument genoemd, waarom verdichting noodzakelijk wordt geacht; er kan niet dichtbij de bestaande industrie gebouwd worden.

Zal er in de toekomst meer en nieuwe bedrijvigheid aan de Zuidkant komen door de aanleg van de Blankenburgverbinding, zo luidde een vervolgvraag in het groepsgesprek. Volgens enkele deelnemers zijn er al wel veel bedrijven en veel banen beschikbaar aan de Zuidkant, maar weten de potentiële arbeidskrachten de weg nog niet zo goed weten te vinden. De Zuidkant kan in de toekomst aantrekkelijker worden door alle functies (wonen, werken en recreëren) in combinatie verder te ontwikkelen.

Daarmee zouden ook meer jongere huishoudens verleid kunnen worden om een werkplek aan de Noordkant te combineren met het (blijven of gaan) wonen aan de Zuidkant. Na veranderingen op de woningmarkt (in omvang en samenstelling van de bevolking) aan de Zuidkant, zal op termijn mogelijk ook meer bedrijvigheid komen aan de Zuidkant, zo is de mening binnen de gespreksgroep.

De meningen over de keuze voor verdere verdichting in de toekomst aan de Zuidkant of toch voor uitleglocaties kiezen, blijken nog al te verschillen. Er bestaat natuurlijk een grote spanning tussen de functies wonen en industrie. Zo is er in de regio van Rozenburg veel industrie rondom het bestaand bebouwd gebied, waardoor toekomstige woningbouw vooral door inbreiding in de huidige kern zal moeten plaatsvinden. Bij Nissewaard en Hellevoetsluis lijken wel meer mogelijkheden te bestaan om in de toekomst te kiezen voor eventuele (grootschalige) uitbreidingslocaties.

Met name de rijksoverheid en de provincie zullen duidelijkheid moeten brengen in wat nou eigenlijk de mogelijke toekomstbeelden zijn voor de Zuidkant. Gezamenlijk met de gemeenten in de regio moeten dan 'hoog over' keuzes gemaakt worden, zo stellen de deelnemers. Er moeten dan ook investeringen vrijgemaakt worden voor met name infrastructuur en OV-verbindingen; afgestemd op de toekomstige woon- en/of arbeidsfunctie van de regio. Er volgt nog een laatste uitsmijter van het gesprek: het zou daarbij verstandig zijn om ook anders over het toekomstig ruimtegebruik te gaan denken (bijvoorbeeld kleinere percelen uitgeven, tweede generatiewoning op eigen perceel toestaan of woonwerkwoonwoningen ontwikkelen) en beslissingen niet (alleen) vanuit het huidige systeemdenken te nemen.

4 Schatting effect van de Blankenburgverbinding op de woningprijs volgens vijf scenario's

Uit de gevoerde groepsgesprekken met de woningmarkt- en arbeidsmarktdeskundigen uit de regio is naar voren gekomen, dat de aanleg van de Blankenburgverbinding inderdaad gevolgen zal hebben voor het woon-werkverkeer en mogelijk voor veranderingen in het keuzegedrag van (bepaalde) huishoudens op de woningmarkt. Naast het directe prijseffect op de woningwaarde aan de zuidkant van de Nieuwe Waterweg als gevolg van de toename van het aantal bereikbare banen, zijn indirecte effecten op die woningwaardeontwikkeling ook reëel. Daarom is er een vijftal scenario's van mogelijke toekomstbeelden opgesteld, vertaald naar verandering in het geschatte kooprijmsmodel voor de Zuidkant en zijn de te verwachte mutaties in de woningwaarde per woonwijk berekend.

4.1 Het opstellen van de toekomstscenario's

4.1.1 Woonwerkverkeer: verruiming actieradius kan interregionale verhuisstromen beïnvloeden

In de groepsgesprekken is geconstateerd dat er zeker aanzienlijke tijdwinst is te halen in het woon-werkverkeer door de aanleg van de Blankenburgverbinding. Dit kan ook geografisch duidelijk gemaakt worden door de actieradius voor woon-werkverkeer te bepalen aan de hand van de routeplanner van Google Maps. Een algemene vuistregel is dat personen gemiddeld bereid zijn om 30 minuten te reizen voor woon-werkverkeer, waardoor automobilisten vanaf de Zuidkant circa 40 km te kunnen reizen (zonder oponthoud door filevorming). Vanuit Brielle zijn na de opening van de Blankenburgverbinding dan banen bereikbaar tot in Den Haag (en bijna Zoetermeer), waar in de huidige situatie de grens ligt bij Rotterdam /Maasdijk (zie tabel 4.1). In de andere richting is door de aanleg van de Blankenburgverbinding vanuit Maassluis woonwerk-verkeer mogelijk tot aan Ouddorp en Dirksland, waar in de huidige situatie de regio tot Hellevoetsluis bereikbaar is.

Tabel 4.1 Actieradius woon-werkverkeer vanuit enkele locaties, zonder en met de beschikbaarheid van de Blankenburgverbinding

	Van	Tot
Zonder Blankenburgverbinding	Brielle	Rotterdam / Maasdijk
Met Blankenburgverbinding	Brielle	Den Haag/ (bijna) Zoetermeer
Zonder Blankenburgverbinding	Europoort	Maasdijk / De Lier
Met Blankenburgverbinding	Europoort	Den Haag/ (bijna) Zoetermeer
Zonder Blankenburgverbinding	Maassluis	Hellevoetsluis
Met Blankenburgverbinding	Maassluis	Ouddorp / Dirksland

Deze verruiming van het zoekgebied naar arbeidsplaatsen zal het aantrekkelijker maken om aan de Zuidkant te wonen en aan de Noordkant te werken of te studeren (en vice versa; hoewel dat tot op heden minder vaak voorkomt). Uit de groepsgesprekken is naar voren gekomen dat hierdoor de samenstelling (en de omvang) van de verhuisbewegingen tussen de Noordkant en de Zuidkant in een zekere mate kan wijzigen ten opzichte van het beeld in de afgelopen jaren.

Doordat er na de opening van de Blankenburgverbinding een extra reisoctie bijkomt naast de Beneluxtunnel om de oversteek tussen de Zuidkant en Noordkant te maken, kunnen automobilisten in de toekomst ook meer anticiperen op eventuele drukte (files) op de weg. In vergelijking met de huidige situatie zou dat de feitelijke reistijd in met name de spitsuren verder kunnen verkorten. Dat kan nog een extra stimulans betekenen voor het forensenverkeer.

4.1.2 Beperkte verschuivingen in toekomstige bevolkingssamenstelling binnen huidige gebiedsontwikkeling Zuidkant

Indien de visie op de woon- en/of arbeidsfunctie van de Zuidkant niet noemenswaardig wijzigt in de nabije toekomst, zullen de toekomstige mogelijkheden voor de regionale arbeidsmarkt en woningmarkt min of meer binnen de huidige begrenzing van de beschikbare woningvoorraad blijven. Het is daarom goed om een beeld te hebben van deze mogelijkheden.

Vanuit de registratiegegevens van het CBS zijn de recente ontwikkelingen in aantal huishoudens, de omvang van de woningvoorraad en nieuwbouw aan de Zuidkant (Westvoorne, Brielle, Hellevoetsluis, en Nissewaard; per 1-2023 Voorne aan Zee en Nissewaard) in kaart gebracht. Tabel 4.2 geeft een samenvatting op het niveau van alle woonplaatsen aan de Zuidkant gezamenlijk. Daaruit blijkt dat de nieuwbouwproductie niet onverwachts met een lichte vertraging een grote invloed heeft op de groei van het aantal huishoudens aan de Zuidkant. Met gemiddeld circa 350 tot 400 woningen per jaar die aan de woningvoorraad worden toegevoegd (nieuwbouw minus sloop) en een geschatte natuurlijke groei van ongeveer 200 huishoudens per jaar, is er 'ruimte' voor een instroom van 150 tot 200 huishoudens van buiten de regio. Alleen in de jaren 2020 en 2021 is een afwijkend beeld te zien door een grotere nieuwbouwproductie (blijkt met name in respectievelijk Hellevoetsluis en Nissewaard te zijn gerealiseerd).

Met de geconstateerde omvang van de potentiële instroom van huishoudens in de woningmarkt aan de Zuidkant kan de impact op de samenstelling van de bevolking en de omgevingskenmerken in de nabije toekomst niet al te groot zijn, wanneer er sprake zou zijn van te verwachten verschuivingen in de selectieve verhuisstromen. Deze constatering moet zeker meegenomen worden bij het opstellen van de toekomstscenario's.

Tabel 4.2 Ontwikkelingen in de omvang van de woningvoorraad en in de bevolkingssomvang (in aantal huishoudens) binnen alle woonplaatsen behorende tot de Zuidkant, op jaarbasis in de periode 2016-2022

Jaar	Nieuwbouw - sloop	Groei woningvoorraad	Huishoudensgroei	Natuurlijke aanwas (geschat)	Verhuissaldo (geschat)
	(aantal woningen)	(aantal woningen)	(aantal huishoudens)	(aantal huishoudens)	(aantal huishoudens)
2016	169	311	496	200	296
2017	332	352	514	200	314
2018	264	271	347	200	147
2019	365	374	230	200	30
2020	461	478	369	200	169
2021	536	672	687	200	487
2022	229	261	657	200	457

Bron: CBS, 2024, Statline; eigen bewerking.

Het hiervoor geschetste beeld van de recente ontwikkelingen in de regionale woningvoorraad en bevolkingssamenstelling is dan ook ongeveer de bandbreedte voor de toekomst, binnen de huidige visie op de gebiedsontwikkeling van de Zuidkant. Een relatief beperkte uitbreiding van de woningvoorraad (ongeveer +0,5% van de woningvoorraad op jaarbasis) zal leiden tot meer inbreiding in bestaand stedelijk

gebied of kleine, sterk geconcentreerde uitbreidingslocaties aan de rand van de bestaande woonplaatsen. Vertaald naar de in het kooprijksmodel opgenomen factoren 'bevolkingsdichtheid' en 'omgevings-adressendichtheid', is een lichte toename van de compactheid van alle woonplaatsen te verwerken in de op te stellen scenario's.

De arbeidsmarktdeskundigen hebben in het groepsgesprek aangegeven, dat onder de huidige omstandigheden de bedrijvigheid aan de Zuidkant niet veel zal toenemen. Bij het opstellen van de toekomstscenario's moet worden uitgegaan van een gelijkblijvend aantal bedrijven en bedrijfsareaal. Dat laat zich vertalen naar een gelijkblijvend 'Aandeel industrievestigingen' als input voor het kooprijksmodel. De gesprekspartners hebben daarnaast de hoop uitgesproken dat de middenstand in de diverse kernen op het huidige niveau behouden kan blijven. Daarnaast verwachten zij dat het faciliteren van de benodigde zorg, nog een hele opgave gaat worden aan de Zuidkant.

In de onderwijssector zullen onder de huidige regionale omgevingsvisie ook weinig nieuwe ontwikkelingen te verwachten zijn. Met name de huidige beperkte OV-verbindingen aan de Zuidkant staan een mogelijke groei van onderwijsinstellingen in de weg.

4.1.3 Drie scenario's binnen huidige regionale omgevingsvisie

Uitgaande van de huidige visie op de gebiedsontwikkeling aan de Zuidkant, is de verwachting dat de omvang van de interregionale verhuisstroom tussen de Zuidkant en de Noordkant niet al te veel zal veranderen na de opening van de Blankenburgverbinding. De met het kooprijksmodel door te rekenen toekomstscenario's moeten daarom gericht zijn op duidelijke wijzigingen in de samenstelling van de verhuisstromen, ten opzichte van het recente verleden.

Uit de eerder uitgevoerde onderzoekmodule 1 (Boumeester, Van der Drift en Van der Heijden, 2022) is gebleken, dat in de periode 2017-2020 per saldo meer jongere huishoudens (tot 30 jaar) en meer alleenstaanden vanuit de Zuidkant zijn vertrokken. Het zijn juist de huishoudens met hoge inkomens (bruto jaarinkomen vanaf €70.000; prijspeil 2022), die per saldo meer naar de Zuidkant zijn verhuisd dan er zijn vertrokken. De Zuidkant trekt in het recente verleden dus vooral hogere inkomens aan, terwijl jongeren en alleenstaanden vaker vertrekken.

Uit de discussies in de groepsgesprekken over de mogelijke ontwikkelingen in de selectieve verhuisstromen in de nabije toekomst (zie ook hoofdstuk 3), zijn drie duidelijk verschillende toekomstbeelden naar voren gekomen:

- De meerderheid van de deskundigen vermoedt dat de bestaande selectiviteit in de verhuispatronen zal toenemen: de verwachting is dat de Zuidkant relatief meer huishoudens van middelbare leeftijd met een hoge opleiding en hoger inkomen aantrekt.
- Daarnaast leeft (met name onder de woningmarktdeskundigen) de verwachting dat het huidige vergrijzingsproces zoveel impact heeft op de bevolkingssamenstelling van de woonplaatsen aan de Zuidkant, dat eventuele effecten van de opening van de Blankenburgverbinding op de selectieve verhuisstromen niet zichtbaar zullen worden in de bevolkingssamenstelling.
- Tot slot staan een aantal deskundigen open voor de mogelijkheid dat toekomstige verhuisbewegingen kunnen afwijken van het verleden; dat juist meer jongere huishoudens met een lager of midden inkomen aan de Zuidkant gaan wonen.

Scenario A: meer hoogopgeleiden

In beide gespreksgroepen is naar voren gebracht, dat een gunstigere situatie met betrekking tot het forensenverkeer er toe kan leiden, dat huishoudens met een hogere opleiding en (daardoor) een bovenmodaal inkomen, vaker zullen kiezen om aan de Zuidkant te wonen en aan de Noordkant (tot aan Den Haag) te werken. Bovendien is te verwachten dat vergelijkbare huishoudens, die aan de Noordkant werken, vaker gaan kiezen voor een woning aan de Zuidkant (en wellicht in Goeree-Overflakkee). Het aandeel van meerpersoonshuishoudens, huishoudens op middelbare leeftijd en huishoudens met een hoog inkomen zal verder oplopen in het interregionale verhuisoverschot voor de Zuidkant. De uitbreiding

van de woningvoorraad in de nabije toekomst zal vooral op deze woningvraag afgestemd moeten worden.

In termen van het kooprijksmodel zal het relatief groter aantal huishoudens op middelbare leeftijd met hoge opleiding, verwerkt worden door een hoger 'aandeel hoogopgeleiden' (met name in Westvoorne, Brielle en Hellevoetsluis) en een geringe verhoging van de 'bewonersdichtheid'.

Scenario B: vergrijzing

Met name de woningmarktdeskundigen zijn van mening dat de autonome demografische ontwikkelingen (met name het vergrijzingsproces) zo sterk zijn, dat mogelijke effecten van de aanleg van de Blankenburgverbinding volledig overtroffen worden. De toekomstige bevolkingsamenstelling aan de Zuidkant zal daarom nauwelijks tot niet veranderen door mogelijk wijzigende interregionale verhuisstromen. Wanneer oudere huishoudens meer zouden gaan kiezen voor 'ontzorgen' en 'verzilveren van de overwaarde in de woning', kan er wel een verschuiving plaatsvinden van een vraagdruk op koopsector naar meer vraag naar particuliere huurwoningen en naar woonzorg-faciliteiten.

In termen van het kooprijksmodel zal deze vergrijzing leiden tot een iets lager 'aandeel hoogopgeleiden' en tot een lichte verlaging van de 'bewonersdichtheid'.

Scenario C: meer jongeren huishoudens

Normaal gesproken kiezen huishoudens met een lager betaalde baan veelal voor het wonen nabij het werk. De reiskosten voor woon-werkverkeer zouden een relatief groter beslag op het inkomen leggen dan bij huishoudens met een hoger inkomen. De grote druk op de woningmarkt aan de Noordkant kan, in combinatie met de opening van de Blankenburgverbinding, ertoe leiden dat jongeren (praktisch geschoold en met een lager inkomen) minder vaak wegtrekken uit de Zuidkant. Bovendien kunnen huishoudens met een lager betaalde baan (vaak ook jongeren) vaker een werkplek aan de Noordkant gaan combineren met het wonen aan de Zuidkant. Het aandeel van een- en tweepersoonshuishoudens, huishoudens op jongere leeftijd en van huishoudens met een lager of middelhoog inkomen in het interregionale verhuisoverschot voor de Zuidkant kan daarbij omslaan van negatief naar licht positief.

In termen van het kooprijksmodel zal het relatief groter aantal jongeren met een lager of middel inkomen (met name in Rozenburg en Nissewaard) leiden tot een lager 'aandeel hoogopgeleiden' en een iets hogere 'bevolkingsdichtheid' en 'omgevingsadressendichtheid'.

4.1.4 Twee scenario's bij een alternatieve regionale omgevingsvisie

De aanleg van de Blankenburgverbinding zou ook een aanleiding kunnen zijn voor een andere visie op de gebiedsontwikkeling in de regio ten zuiden van de Nieuwe Waterweg. Daarbij zouden gemeenten kunnen kiezen voor nieuwe afspraken binnen de huidige provinciale kaderstelling, maar er zou ook gezamenlijk met de provincie (en rijsoverheid) naar een nieuwe visie met een meer ambitieuze gebiedsontwikkeling toegewerkt kunnen worden.

Scenario D: herverdeling van nieuwbouwpoging

In dit scenario wordt uitgegaan van een herverdeling van de nieuwbouwpoging tussen de gemeenten (en de woonplaatsen daarbinnen) aan de Zuidkant. Binnen de provinciale kaderstelling zouden de gemeenten daarbij onderling bepalen om meer nadruk te leggen op de realisatie van de geplande nieuwbouw in de gemeente Nissewaard en de woonplaats Hellevoetsluis. Er zou dan dus een verschuiving plaatsvinden, waarbij minder nieuwbouwwoningen worden gerealiseerd in het westelijk deel van de Zuidkant (Westvoorne en Brielle) en juist meer nieuwbouw in het oostelijk deel. Hierdoor wordt het ook mogelijk om het OV aan de Zuidkant beter 'op te waarderen' en ontstaat er draagvlak voor voorzieningen met een regionaal karakter in het oostelijk deel van de Zuidkant.

In termen van het kooprijksmodel zal Westvoorne, Brielle en Rozenburg het 'aandeel hoogopgeleiden' minimaal stijgen en de 'bevolkingsdichtheid' en de 'omgevingsadressendichtheid' licht oplopen. Het 'aantal bereikbare banen' blijft voor deze woonplaatsen gelijk, terwijl het 'aandeel industrie vestigingen' minimaal zal dalen. In Nissewaard en Hellevoetsluis zou naar verwachting het 'aandeel hoogopgeleiden'

juist iets sterker toenemen, maar ook de 'bevolkingsdichtheid' en de 'omgevingsadressendichtheid' iets duidelijker oplopen. Het 'aantal bereikbare banen' en het 'aandeel industrie vestigingen' nemen in deze woonplaatsen eveneens toe, door het groter aantal huishoudens in dit oostelijk deel van zuidkant

Scenario E: nieuwe visie gebiedsontwikkeling

Dit scenario is sterk gebaseerd op het 'out of the box denken' en daarmee ook het meest extreem van alle scenario's. Binnen een compleet nieuwe visie op de regio ten zuiden van de Nieuwe Waterweg zou een meer ambitieuze gebiedsontwikkeling uitgewerkt kunnen worden.

Daarbij wordt fors ingezet op het verbeteren van het OV en een forse verhoging van de nieuwbouwproductie (verdrievoudiging van de huidige opgave) doorgevoerd, met een sterke nadruk op realisatie van die nieuwbouw in Nissewaard en Hellevoetsluis. De instroom van huishoudens aan de Zuidkant zou fors vergroot worden, waardoor er ook sterkere verschuivingen in de bevolkingssamenstelling kunnen ontstaan. De nieuwbouwproductie in Westvoorne en Brielle zou minder omvangrijk zijn en meer gericht op de bovenkant van de woningmarkt. Deze woonplaatsen gaan wat meer voor 'comfortabel wonen' en kennen daarbij slechts een kleine groei van het aantal banen (in de zorg en dienstverlening). Aan de oostelijke kant worden veel meer nieuwbouwwoningen toegevoegd, met ook een grotere spreiding naar woningmarktsegmenten. Daardoor ontstaat er ook draagvlak voor meer bedrijven en meer voorzieningen (al dan niet met een regionaal karakter) in dit deel van de Zuidkant.

In termen van het kooprijksmodel zal in dit scenario Westvoorne en Brielle het 'aandeel hoogopgeleiden' flink stijgen en de 'bevolkingsdichtheid' en de 'omgevingsadressendichtheid' licht oplopen. Het 'aantal bereikbare banen' neemt voor deze woonplaatsen heel licht toe. In Nissewaard en Hellevoetsluis zou naar verwachting het 'aandeel hoogopgeleiden' licht oplopen en nemen de 'bevolkingsdichtheid' en de 'omgevingsadressendichtheid' toe. Het 'aantal bereikbare banen' en het 'aandeel industrie vestigingen' nemen in deze woonplaatsen fors toe, door een groter draagvlak van het duidelijk groeiend aantal huishoudens in dit oostelijk deel van de zuidkant.

In tabel 4.3 is weergegeven hoe de bovenstaande effecten per scenario zijn vertaald naar veranderingen van de oorspronkelijke inputgegevens van het geschatte kooprijksmodel. Op basis van deze procentuele mutaties heeft de benodigde datamanipulatie plaatsgevonden als input voor de verschillende scenario berekeningen. De uitkomsten van de modelberekeningen worden in de volgende paragraaf beschreven.

Tabel 4.3 Doorgevoerde mutaties op basis input, per scenario

Scenario	Omschrijving	Te beïnvloeden factoren kooprijmsmodel				
		Bevolkingsdichtheid	Omgevingsadressendichtheid	Aandeel hoog opgeleiden	Aantal bereikbare banen	Aandeel industrievestigingen
<i>Huidige ruimtelijke visie</i>						
A	Huidige ruimtelijke visie + meer middelbare huishoudens met hoge opleiding					
	Westvoorne	15%	5%	15%		
	Brielle	15%	5%	15%		
	Rozenburg	15%	5%	15%		
	Hellevoetsluis	15%	5%	15%		
	Nissewaard	15%	5%	10%		
<i>Huidige ruimtelijke visie + vergrijzing</i>						
B	Huidige ruimtelijke visie + vergrijzing					
	Westvoorne	-5%	5%	-5%		
	Brielle	-5%	5%	-5%		
	Rozenburg	-5%	5%	-5%		
	Hellevoetsluis	-5%	5%	-5%		
	Nissewaard	-5%	5%	-5%		
<i>Huidige ruimtelijke visie + meer jongere huishoudens met lager en midden inkomen</i>						
C	Huidige ruimtelijke visie + meer jongere huishoudens met lager en midden inkomen					
	Westvoorne	10%	10%	0%		
	Brielle	10%	10%	0%		
	Rozenburg	10%	10%	0%		
	Hellevoetsluis	10%	10%	0%		
	Nissewaard	10%	10%	2,5%		
<i>Alternatieve ruimtelijke visie</i>						
D	Alternatieve ruimtelijke visie + intergemeentelijke verschuiving					
	Westvoorne	5%	5%	2,5%	0%	-2,5%
	Brielle	5%	5%	2,5%	0%	-2,5%
	Rozenburg	5%	5%	5%	0%	0%
	Hellevoetsluis	7,5%	10%	5%	2,5%	2,5%
	Nissewaard	7,5%	10%	5%	2,5%	2,5%
<i>Alternatieve ruimtelijke visie + Ambitueus</i>						
E	Alternatieve ruimtelijke visie + Ambitueus					
	Westvoorne	5%	5%	2,5%	1%	0%
	Brielle	5%	5%	2,5%	1%	0%
	Rozenburg	5%	7,5%	7,5%	1%	5%
	Hellevoetsluis	10%	15%	10%	5%	7,5%
	Nissewaard	10%	15%	10%	5%	7,5%

4.2 Modelsimulatie van effect van de Blankenburgverbinding op de regionale woningprijs

Vanuit de resultaten van de twee groepsgesprekken met respectievelijk woningmarkt- en arbeidsmarkt-deskundigen, zijn vijf scenario's opgesteld van mogelijke toekomstige verschuivingen in de interregionale verhuisbewegingen van woonconsumenten in de regio rond de Blankenburgverbinding. In paragraaf 4.1 zijn deze vijf scenario's toegelicht en uitgewerkt. Het betreft de volgende scenario's:

- A. Meer hoogopgeleiden
- B. Vergrijzing
- C. Meer jongeren huishoudens
- D. Herverdeling nieuwbouwopgave
- E. Nieuwe visie gebiedsontwikkeling

In deze paragraaf worden de uitkomsten van de modelsimulaties voor deze vijf scenario's gepresenteerd.

Basisscenario

De uitkomsten worden daarbij afgezet tegen de resultaten van de basisvariant voor de toekomstige woningvraagontwikkeling aan de Zuidkant, zoals die in onderzoekmodule 2 (Van der Drift, Boumeester en Van der Heijden zijn beschreven en toegelicht. Uit het basisscenario blijkt dat als gevolg van enkel de extra bereikbare banen door de aanleg van de Blankenburgverbinding, de geschatte woningprijs in de Zuidkant naar verwachting toeneemt (zie 'basis module 2' in tabel 4.4). Dit geldt vooral voor de woningen in de woonplaatsen Westvoorne en Brielle, waar de geschatte woningprijs met ongeveer 3,6% tot 7% zou kunnen stijgen. Deze hogere woningprijs kan gezien worden als een indicatie voor de vraagdruk op de lokale woningmarkt. In de woonwijken in Nissewaard en in Oudenhorn wordt echter nauwelijks een verandering in vraagdruk verwacht; de beperkte mutatie van de gemiddelde geschatte woningprijs wijst hierop.

Scenario A

Wanneer de selectieve verhuisstromen uit recente jaren zich in versterkte mate zouden voortzetten in de komende jaren, dan leidt dat tot meer hoogopgeleide huishoudens aan de Zuidkant (scenario A). In dat geval zal de procentuele mutatie van de geschatte woningprijs voor bijna alle onderscheiden woonwijken nog (iets) hoger uitvallen dan in het basisscenario is geraamd (zie tabel 4.4). Dit kan vertaald worden naar een grotere vraagdruk op de lokale woningmarkten; meer vraag naar koopwoningen en naar huurwoningen in het geliberaliseerde deel van de huursector. Alleen in de woonwijken Spijkenisse en Hekelingen is een iets minder gunstige prijsmutatie te verwachten binnen dit scenario.

Scenario B

Indien de toekomstige bevolkingssamenstelling binnen de woonplaatsen aan de Zuidkant de komende jaren in sterke mate bepaald zal worden door het demografische proces van vergrijzing (scenario B), zal de geschatte woningprijsmutatie in alle woonwijken (iets) kleiner zijn dan in scenario A en het basisscenario. Dit kan worden verklaard vanuit een geringere vraagdruk in de duurdere woningmarktsegmenten, een verschuiving in de woningvraag van koopwoningen naar huurwoningen en een toenevende vraag naar kleinere woningen en appartementen. In Nissewaard zou binnen dit scenario de stijging van de geschatte woningprijs als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding, teniet worden gedaan door deze gewijzigde woningvraag op de lokale woningmarkt. Gemiddeld over alle woningen in deze woonwijken, zou de geschatte woningwaarde met 0,4% tot 1% dalen (zie tabel 4.4).

Scenario C

Uit de modelsimulaties blijkt dat de effecten op de geschatte woningprijs in het geval er in de komende jaren relatief meer jongere huishoudens aan de Zuidkant komen te wonen (scenario C), in vrijwel alle woonplaatsen en woonwijken ongeveer even groot zijn als in het scenario met een sterke vergrijzing (zie tabel 4.4). Alleen in Rozenburg en Hellevoetsluis zou een relatieve toename van het aantal jongere huishoudens (praktisch geschoold en veelal met een lager of midden inkomen) net iets ongunstiger uitpakken dan bij een verdere vergrijzing van de bevolking. Meer jongere huishoudens zal naar verwachting ook leiden tot een geringere vraagdruk op de duurdere woningmarktsegmenten, een verschuiving in de woningvraag van koopwoningen naar (sociale) huurwoningen en een toenemende vraag naar kleinere woningen en appartementen.

Tabel 4.4 Procentuele mutatie van de geschatte woningprijs voor en na aanleg Blankenburgverbinding, per scenario

	Scenario					
	Basis module 2	A	B	C	D	E
Westvoorne						
Oostvoorne	6,998	8,159	5,837	5,532	6,830	6,721
Rockanje	4,689	4,973	3,832	3,255	4,373	4,259
Brielle						
Wijk Brielle	5,097	6,195	3,970	3,658	4,992	4,791
Vierpolders	4,195	5,259	3,086	2,768	4,103	3,880
Zwartewaal	3,631	4,400	2,622	2,211	3,468	3,261
Rozenburg						
	1,393	1,726	0,544	0,005	1,393	1,393
Nissewaard						
Heenvliet	0,413	0,766	-0,655	-0,632	-0,295	-0,521
Abbenbroek	0,428	0,574	-0,539	-0,668	-0,397	-0,733
Zuidland	0,048	0,301	-0,433	-0,750	-0,636	-1,289
Geervliet	0,040	0,092	-0,876	-1,075	-0,847	-1,226
Spijkenisse	0,000	-0,015	-0,883	-1,131	-1,059	-1,747
Hekelingen	0,013	-0,061	-0,841	-1,133	-0,918	-1,359
Schenkel	0,000	0,409	-1,091	-1,027	-0,650	-0,792
Hellevoetsluis						
Hellevoet	3,363	3,443	2,584	1,948	2,231	1,553
Oudendoorn	0,728	0,686	0,008	-0,651	-0,421	-1,113

Scenario D

In scenario D, waarbij de toekomstige nieuwbouwproductie meer geconcentreerd in het oostelijk deel van de Zuidkant zou worden gerealiseerd, blijven de modeluitkomsten voor de woonplaatsen Westvoorne, Brielle en Rozenburg min of meer vergelijkbaar met de resultaten in het basisscenario. Doordat in de woonplaatsen minder nieuwbouw wordt toegevoegd, zal ook de lokale bevolkingssamenstelling niet sterk wijzigen en blijft de vraagdruk in deze woningmarktgebieden vergelijkbaar. Voor de woonwijken in Hellevoetsluis en met name in Nissewaard zou de extra nieuwbouwproductie zorgen voor een hogere bevolkingsdichtheid, een hogere omgevingsadressendichtheid en een iets geringere toename van het aandeel hoogopgeleiden. Daardoor komt de geschatte gemiddelde woningprijs in deze gebieden iets lager uit dan in het basisscenario; de negatieve procentuele mutatie blijft daarbij echter beperkt tot de range van -0,3% tot -1,0%, zo is af te leiden uit tabel 4.4. Andere mogelijke economische effecten

(bijvoorbeeld meer draagvlak voor voorzieningen) voor deze woonplaatsen als gevolg van de extra nieuwbouwproductie, zijn niet in deze modelsimulatie meegenomen.

Scenario E

In het meest extreme scenario, scenario E, wordt de nieuwbouwproductie niet alleen sterk geconcentreerd in het oostelijk deel van de Zuidkant, maar ook aanzienlijk verhoogd in de komende jaren. Desondanks blijven de effecten op de woningmarkt per woonplaats min of meer vergelijkbaar met die in scenario D. De procentuele mutatie van de geschatte woningprijzen komen nu echter ook in de westelijke woonplaatsen Westvoorne, Brielle en Rozenburg iets minder gunstig uit, dan in het basisscenario. Voor de woonwijken in Hellevoetsluis en Nissewaard pakt dit extreme scenario nog iets minder gunstig uit dan scenario E voor wat betreft de procentuele mutatie van de geschatte woningprijzen. Dit is niet onverwachts, gezien het fors hogere aantal woningen dat in dit scenario aan de woningvoorraad wordt toegevoegd. Dit extra aanbod zorgt voor een geringere vraagdruk in die woningmarktgebieden, wat in deze modelsimulatie tot uiting komt in een daling van de woningprijzen. Maar ook in dit scenario zijn de prijseffecten nog 'beperkt' te noemen, met prijsdalingen tussen de -0,5% en -1,7%. Tegenover deze lichte kooprijzdaling staan dan wel meer mogelijkheden voor een verbetering van de 'brede welvaart' in beide woonplaatsen. Denk hierbij aan beter OV, meer opleidingsinstellingen, meer voorzieningen en een inclusieve gemeenschap. Het is belangrijk op te merken dat dergelijke effecten, zoals reeds vermeld, niet in deze modelsimulatie zijn meegenomen.

Tabel 4.5 Geschatte woningprijsverandering in euro's, voor en na aanleg Blankenburg-verbinding, per scenario

	Scenario					
	Basis module 2	A	B	C	D	E
Westvoorne						
Oostvoorne	€ 38.428	€ 44.832	€ 32.037	€ 30.367	€ 37.511	€ 36.906
Rockanje	€ 22.535	€ 23.904	€ 18.417	€ 15.645	€ 21.018	€ 20.471
Brielle						
Wijk Brielle	€ 18.396	€ 22.362	€ 14.329	€ 13.200	€ 18.018	€ 17.291
Vierpolders	€ 16.744	€ 20.993	€ 12.318	€ 11.049	€ 16.380	€ 15.489
Zwartewaal	€ 11.750	€ 14.241	€ 8.487	€ 7.157	€ 11.223	€ 10.554
Rozenburg						
	€ 3.803	€ 4.713	€ 1.486	€ 12	€ 3.803	€ 3.803
Nissewaard						
Heenvliet	€ 1.276	€ 2.367	€ -2.025	€ -1.952	€ -912	€ -1.609
Abbenbroek	€ 1.840	€ 2.468	€ -2.316	€ -2.874	€ -1.706	€ -3.153
Zuidland	€ 1.553	€ 1.145	€ -1.647	€ -2.855	€ -2.422	€ -4.903
Geervliet	€ 154	€ 352	€ -3.358	€ -4.121	€ -3.247	€ -4.699
Spijkensisse	€ 0	€ -0	€ -2.289	€ -2.899	€ -2.670	€ -4.355
Hekelingen	€ 76	€ -301	€ -4.018	€ -5.439	€ -4.404	€ -6.525
Schenkel	€ -0	€ 1.886	€ -4.339	€ -3.859	€ -2.268	€ -2.549
Hellevoetsluis						
Hellevoet	€ 10.996	€ 11.478	€ 8.549	€ 6.692	€ 7.716	€ 5.878
Oudenhorn	€ 3.052	€ 2.877	€ 34	€ -2.732	€ -1.765	€ -4.665

Tot slot is er ook nog gekeken wat de hiervoor beschreven procentuele mutaties van de geschatte woningprijzen in de verschillende woonwijken en scenario's zouden betekenen in euro's. Tabel 4.5 geeft hiervan een overzicht. Gemiddeld genomen zijn in alle scenario's de geschatte mutaties van de gemiddelde woningprijs in euro's in Nissewaard, Rozenburg en Hellevoetsluis beperkt te noemen. In de woonplaats Brielle zouden woningen gemiddeld tussen de €10.000 en €20.000 meer waard worden dan in de huidige woningmarktomsandigheden zonder de Blankenburgverbinding.

In Westvoorne zijn de grootste mutaties van de geschatte woningprijzen te verwachten: plus €20.000 tot €45.000 euro gemiddeld per woning. Wanneer deze prijsstijging vertaald wordt naar een extra benodigde hypotheekbedrag, dan zou voor dezelfde koopwoning globaal genomen €4.500 tot €10.000 aan extra huishoudeninkomen (bruto per jaar) nodig zijn². In Westvoorne en Brielle kan de aanleg van de Blankenburgverbinding in alle doorgerekende scenario's dus leiden tot uitsluiting van een (klein) deel van de huishoudens, die nu wel op deze regionale woningmarkten terecht kunnen. Dit geldt niet voor de overige drie woonplaatsen aan de Zuidkant.

² Als globale vuistregel kan worden gesteld dat een huishouden tot maximaal 4,5 keer het bruto jaarinkomen aan hypotheek kan krijgen. Omgekeerd geldt dan voor het verkrijgen van een extra hypotheekbedrag van € 20.000, circa € 4.500 aan extra bruto jaarinkomen nodig is; voor een extra hypotheekbedrag van € 45.000 dus ongeveer € 10.000 extra inkomen op jaarbasis.

5 Conclusies en aanbevelingen

Vaak worden mogelijke effecten van nieuwe infrastructurele elementen op het gedrag van personen of bedrijven pas achteraf vastgesteld (ex-post analyse), waarbij gedragspatronen uit de periode voor de aanleg worden vergeleken met gedragspatronen in de tijd na de aanleg. Verschillen in deze patronen kunnen dan toegeschreven worden aan het beschikbaar komen van dat nieuwe element.

In dit onderzoek naar effecten van de aanleg van de Blankenburgverbinding op de regionale woning- en arbeidsmarkt is echter gekozen voor een ex-ante analyse. Daarbij worden op basis van beschikbare informatie over gedragspatronen van woonconsumenten en van bedrijven in recente jaren, scenario's geschetst van mogelijke veranderingen in dat gedrag na de aanleg van de Blankenburgverbinding; mogelijke effecten van deze verbinding op te verwachten ontwikkelingen op de regionale woningmarkt en arbeidsmarkt.

Daarbij is ook besloten om een modelmatige verkenning te gebruiken (een kooprijmsmodel) om het gedrag van huishoudens op de regionale woningmarkt in beeld te brengen en om toekomstscenario's op te stellen. Zo'n model is natuurlijk een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid en legt ook beperkingen op aan het aantal te variëren factoren (variabelen), dat in de op te stellen toekomstscenario's meegenomen kan worden.

Als onderdeel van het onderzoek hebben er twee groepsgesprekken plaatsgevonden met respectievelijk woningmarkt- en arbeidsmarktdeskundigen uit de regio rond de Blankenburgverbinding, om samen de mogelijke toekomstige veranderingen in de regio te verkennen. Uit de groepsgesprekken is allereerst naar voren gekomen, dat het locatiekeuzegedrag van bedrijven in de regio de komende jaren nog niet (duidelijk) zal veranderen als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding. De deskundigen hadden echter geen eenduidig beeld over de mogelijke gevolgen van de aanleg van de Blankenburgverbinding voor het locatiekeuzegedrag van huishoudens. Daarom zijn er verschillende scenario's uitgewerkt om de effecten van mogelijke veranderingen in het verhuisgedrag van huishoudens te verkennen. Binnen deze scenario's wordt steeds een wijziging van de woningvraagdruk binnen de diverse woningmarktsegmenten gemodelleerd op wijkniveau, per woonplaats aan de zuidkant van de Nieuwe Waterweg. De met het koopmodel geschatte kooprijmsmutaties vormen daarbij geen tot op de decimaal exacte voorspelling, maar dienen als indicatie voor de veranderende woningvraagdruk binnen elk onderscheiden scenario.

Bij het bestuderen van de resultaten van de scenarioverkenningen is het belangrijk om in gedachten te houden dat de scenario's zijn ontwikkeld op basis van redelijke veranderingen in verhuisbewegingen binnen de huidige marktomstandigheden en het huidige beleid op aanpalende beleidsterreinen. Gegeven de beperkte dynamiek in de regionale woningmarkt en een relatief beperkte woningbouwproductie aan de Zuidkant, zijn grote mutaties in de gemiddelde kooprijzen (lees veranderende woningvraagdruk) dan ook niet te verwachten in de uitgevoerde scenarioverkenningen over een termijn van 5 tot 10 jaar. Daarvoor zouden veel meer extreme (allicht irreële) scenario's gebruikt moeten worden.

Hieronder volgen de belangrijkste bevindingen en conclusies van dit onderzoek, waarna ook nog enkele aanbevelingen worden gegeven.

5.1 Conclusies

Blankenburgverbinding: van een nieuwe route naar een nieuwe woningmarkt?

Door de aanleg van de Blankenburgverbinding wordt de actieradius voor het woon-werkverkeer vanuit Brielle verruimd van Rotterdam/Maasdijk naar Den Haag/Zoetermeer. Vanuit Maassluis worden banen tot aan Ouddorp/Dirksland bereikbaar in de nieuwe situatie, waar tot op heden Hellevoetsluis de grens vormt van deze actieradius. De beschikbaarheid van een extra route naast de Beneluxtunnel zorgt er

bovendien voor dat bij eventuele afsluiting van één van tunnels of bij filevorming, de andere tunnel worden gebruikt; de reistijd kan hierdoor in de praktijk verder wordt verkort.

De Blankenburgverbinding biedt niet alleen een verbeterde verbinding tussen noord en zuid van de Nieuwe Waterweg, maar kan ook de basis vormen voor een transformatie van de woningmarkt in de regio. Met de verbeterde bereikbaarheid zullen naar verwachting meer mensen zich willen vestigen aan de zuidkant, wat leidt tot een toenemende vraag naar woningen. Vooral Voorne aan Zee en Rozenburg profiteren van deze verandering, omdat bedrijvige regio's zoals Den Haag en Zoetermeer bereikbaar worden binnen een acceptabele reistijd. Er worden namelijk ongeveer 200.000 extra banen binnen 30 minuten rijden bereikbaar, wat op wijkniveau een stijging tussen de 40% en 90% betekent.

In de gebieden ten noorden van de verbinding is dit effect minder merkbaar, omdat deze regio voor de komst van de tunnel al goed bereikbaar is vanuit de Randstad. Voor de noordkant worden de arbeidsmarktgebieden in Ouddorp en Dirksland wel beter bereikbaar. Ondanks de recreatieve aantrekkingskracht van de gebieden rond met name Rockanje, Oostvoorne en Brielle, is de invloed van recreatie op de woningprijzen (en dus woningmarktdruk) beperkt.

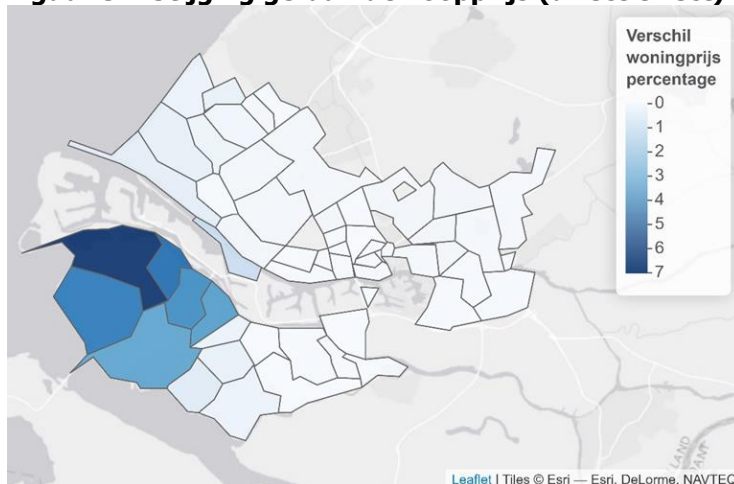
Blankenburgverbinding heeft vooral effect op woningmarkt in het westelijke deel van de Zuidkant

Circa 25% van de woningwaarde in de regio rond de Blankenburgverbinding kan worden verklaard vanuit de (fysieke, sociale en functionele) kenmerken van de omgeving waar de woning staat. Daarbij is de invloed van de baanbereikbaarheid en van het opleidings- en inkomensniveau van de bewoners veruit het grootst.

De toename van de baanbereikbaarheid als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding is het omvangrijkst vanuit Voorne aan Zee (Westvoorne, Brielle en Hellevoetsluis) en in iets minder mate vanuit Rozenburg. Dat leidt tot een relatief gunstigere concurrentiepositie op de woningmarkt van het westelijk deel van de regio ten zuiden van de Nieuwe Waterweg. Modelmatig is in eerste instantie een beperkte toename van de koopprijs (plus 0,9% tot 4,7%) te verwachten (zolang er tol wordt geheven); dit kan als indicatie worden gezien voor iets meer vraagdruk op deze woningmarktgebieden.

Op termijn, na de afschaffing van de tol (omstreeks 2035) of bij invoering van betalen naar gebruik (omstreeks 2030), zal de druk op de woningmarkt naar verwachting nog wat verder toenemen. De orde van grootte van de geschatte koopprijsstijging (+1,4% tot +7%) geeft aan, dat de druk op de woningmarkt in met name het westelijke deel van de Zuidkant nog iets verder op zal lopen (zie figuur 5.1). Maar uit deze onderzoeksresultaten valt te concluderen, dat de openstelling van de tunnel alleen niet zal resulteren in ingrijpende veranderingen op de regionale woningmarkten.

Figuur 5.1 Stijging geraamde koopprijs (direct effect)



Bovenstaande berekeningen zijn echter gebaseerd op een statische woningmarkt, waarbij de bestaande selectiviteit in de verhuisstromen niet wijzigen en er geen veranderingen in werkgelegenheid plaatsvinden. Bij een jaarlijkse nieuwbouwproductie van rond de 500 woningen in de regio ten zuiden van de

Blankenburgverbinding, blijkt een netto instroom in de regio van 300 tot 400 huishoudens per jaar (0,5% van de woningvoorraad) reëel. In combinatie met een beperkte omvang van de interregionale verhuisstromen zijn daarom ook na de openstelling van de Blankenburgverbinding, geen hele grote verschuivingen in de bevolkingssamenstelling te verwachten.

Blankenburgverbinding kan leiden tot gedragsveranderingen van woonconsumenten op de regionale woningmarkt

Om indirecte effecten (toekomstige gedragsveranderingen van woonconsumenten of van bedrijven) mee te nemen in de analyse, zijn eerst groeps gesprekken met regionale deskundigen gehouden. Op basis van de resultaten van deze gesprekken zijn vijf toekomstscenario's geformuleerd, die vervolgens met behulp van het beschikbare kooprijksmodel zijn doorgerekend. Vergelijking van deze scenario's met de basisvariant geeft dan inzicht in de mogelijke woningmarkteffecten van iets grotere en meer selectieve verhuisstromen van huishoudens tussen de noordkant en zuidkant van de Blankenbrugverbinding. Uit de gesprekken met de geraadpleegde deskundigen is naar voren gekomen dat het locatiekeuzege drag van bedrijven voornamelijk niet duidelijk zal veranderen door de aanleg van Blankenburgverbinding. Op termijn kunnen wellicht iets meer nieuwe bedrijven zich ten zuiden van de Nieuwe Waterweg willen gaan vestigen, mits er voldoende bedrijfsterreinen beschikbaar komen.

Volgens de geraadpleegde deskundigen is een toekomstbeeld met een groter aandeel hoogopgeleide huishoudens in de gemeenten Voorne aan Zee en Nissewaard het meest waarschijnlijk (scenario A). Dit strookt met de huidige wetenschappelijke kennis over de relatie tussen huishoudens met hogere opleiding en de bereidheid tot woon-werkverkeer over langere afstand. Uit de wetenschappelijke literatuur blijkt namelijk dat hoogopgeleiden vaker verder forenzen en dat bereikbaarheid voor hen een sterkere determinant is in hun koopbeslissing, dan voor lager opgeleiden. Er zal in deze gemeenten dan naar verwachting vooral meer vraag naar koop- en huurwoningen in de hogere prijssegmenten ontstaan. Modelmatig is dit te vertalen naar een kooprijksstijging van 4% tot 8% ten opzichte van de huidige woningwaarde in Voorne aan Zee en in Rozenburg.

Met name onder de geraadpleegde woningmarkt deskundigen bestaat de verwachting, dat het huidige demografische proces van vergrijzing wel eens veel meer effect op de regionale woningmarkt kan hebben in de komende jaren, dan een mogelijk andere interregionale verhuisdynamiek door de aanleg van de Blankenburgverbinding (scenario B). Deze vergrijzing kan zorgen voor een geringere vraagdruk in de duurder woningmarktsegmenten, een verschuiving in de woningvraag van koopwoningen naar huurwoningen en voor een toenemende vraag naar kleinere woningen en appartementen. Dit vertaalt zich in een iets geringere stijging van de geschatte woningprijs in alle woonwijken (tussen de +0,5% en +5,8%), dan in het basisscenario en in scenario A. In Nissewaard zou een als gevolg van de vergrijzing gewijzigde woningvraag op de lokale woningmarkt, de stijging van de geschatte woningprijs door de aanleg van de Blankenburgverbinding teniet doen (-0,4% tot -1%).

Er is ook een scenario denkbaar waarin meer praktijk geschoolde huishoudens met een lager of middeninkomen wel aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg blijven (gaan) werken, maar voor huisvesting willen uitwijken naar de zuidkant (scenario C). De reisafstand wordt voor hen namelijk aanzienlijk verkort (en daarmee de potentiële reiskosten verlaagd) door de aanleg van de Blankenburgverbinding. Dit zou op termijn kunnen leiden tot een verschuiving in de woningvraag naar meer middeldure koop- en huurwoningen en meer sociale huurwoningen. Modelmatig is dit te vertalen naar een kooprijksontwikkeling ten opzichte van de huidige woningwaarde van -1,1% in Nissewaard tot +5,5% in Oostvoorne. Goede aansluiting van het OV op de lijnbus door de Blankenbrugverbinding zou deze gedragsverandering versterken, aangezien lager opgeleiden vaak geen auto ter beschikking hebben.

Openstellen Blankenburgverbinding kan aanleiding zijn voor andere visie op gebiedsontwikkeling in de regio

Wanneer de toekomstige nieuwbouwproductie meer geconcentreerd zou worden gerealiseerd in het oostelijk deel van de Zuidkant (scenario D), blijven woningmarkteffecten voor de woonplaatsen Westvoorne, Brielle en Rozenburg min of meer vergelijkbaar met effecten in het basisscenario. Doordat in die woonplaatsen minder nieuwbouw wordt toegevoegd, zal ook de lokale bevolkingssamenstelling niet

sterk wijzigen en blijft de vraagdruk in deze woningmarktgebieden vergelijkbaar. Voor Hellevoetsluis en met name Nissewaard zou de extra nieuwbouwproductie zorgen voor een meer compacte bebouwde stedelijke omgeving en een geringere toename van het aandeel hoogopgeleiden. In de modelmatige berekening van dit scenario komt dit tot uiting in een lichte neerwaartse bijstelling van de woningwaarde (-0,3% tot -1,0%). Andere mogelijke sociale of economische effecten (bijvoorbeeld meer draagvlak voor voorzieningen) voor deze woonplaatsen als gevolg van de extra nieuwbouwproductie, zijn niet in deze modelsimulatie meegenomen.

De aanleg van de Blankenburgverbinding zou ook een aanleiding kunnen zijn voor een andere visie op de gebiedsontwikkeling (gericht op een sterke groei) in de regio ten zuiden van de Nieuwe Waterweg. Een forse verhoging van de nieuwbouwproductie, met een nadruk op realisatie van die nieuwbouw in Nissewaard en Hellevoetsluis, zou ook de instroom van huishoudens vergroten. In dit meest extreme scenario E zou daardoor de vraagdruk in Westvoorne, Brielle en Rozenburg minimaal afnemen en in Hellevoetsluis en Nissewaard duidelijker kleiner geworden. In de modelmatige berekening van dit scenario vertaalt dit zich in lichte neerwaartse bijstellingen van de woningwaarde in alle wijken van alle woonplaatsen. In de praktijk zou dit naar verwachting leiden tot een verschuiving in de woningvraag naar meer middel dure woningen en sociale huurwoningen. Daar staan dan wel meer mogelijkheden tegenover voor een verbetering van de 'brede welvaart' (beter OV, meer opleidingsinstellingen, meer voorzieningen, inclusieve gemeenschap) in Nissewaard en Hellevoetsluis.

5.2 Aanbevelingen

Bij gelijkblijvend beleid ten aanzien van de woningmarkt, woningbouwproductie, arbeidsmarkt en aanpalende beleidsterreinen, lijkt de aanleg van de Blankenburgverbinding tot geringe veranderingen in de interregionale verhuisstromen te leiden. Om de potentie van de aanleg van deze verbinding voor de zuidkant beter te benutten, dienen de gemeenten (gezamenlijk) andere beleidskeuzes te maken. Hierbij kan er gestuurd worden op het gewenste scenario, maar ook een combinatie van verschillende invalshoeken kan effectiever zijn.

Welk scenario (of welke combinatie van scenario's) werkelijkheid wordt — en welke woningvraag dus daadwerkelijk geëffectueerd kan worden — kan deels gestuurd worden door het te kiezen regionale en gemeentelijk woningbouwbeleid. De gemeenten Voorne aan Zee, Nissewaard en Rotterdam (waartoe Rozenburg behoort) dienen keuzes te maken over de gewenste instroom van bepaalde groepen huishoudens, in combinatie met het faciliteren van de woningbehoefte van de huidige bevolking binnen de gemeentegrenzen. Regionale afstemming van het nieuwbouwbeleid bevordert hierbij de gewenste uitkomsten in de toekomstige verhuisstromen.

In dit onderzoek heeft de focus nadrukkelijk gelegen op de mogelijke verschuivingen binnen de regionale woningmarkt na het openstellen van de Blankenburgverbinding, zoals die kunnen volgen uit veranderend woon- en woningkeuzegedrag van huishoudens. In werkelijkheid wordt het woningkeuzegedrag natuurlijk ook beïnvloed door eventuele veranderende economische, sociale en culturele omstandigheden in de regio. Om de waarde van de resultaten uit dit onderzoek te vergroten, dienen de gepresenteerde inzichten gekoppeld te worden aan informatie over potentiële veranderingen op deze andere beleidsterreinen. Pas dan ontstaat een goed beeld van de mogelijke potenties van de aanleg van de Blankenburgverbinding voor de ontwikkeling van de 'Brede welvaart' in de regio.

6 Literatuurlijst

Boumeester, H., Drift, R. van der, & Heijden, H. van der. (2022). *Effecten van de Blankenburgverbinding voor de regionale woningmarkt Module 1: een nulmeting*, Onderzoeksinstituut OTB.

Drift, R. van der, Boumeester, H., & Heijden, H. van der. (2023). *Effecten van de Blankenburgverbinding voor de regionale woningmarkt. Module 2: Koopprijmodel*. TU Delft-MBE.

Heijden, H. van der, & Boumeester, H. (2018). *Effecten van de Blankenburgverbinding voor de woningmarkt in Rozenburg. Een vooronderzoek*. Onderzoeksinstituut OTB.

Hoogendoorn, S., Gemeren, J., van, Verstraten, P., & Folmer, K. (2019). House prices and accessibility: Evidence from a quasi-experiment in transport infrastructure. *Journal of economic geography*, vol. 19(1), 57-87.

Meijers, E., Hoekstra, J., & Spaans, M. (2013). Fixed link, fixed effects? Housing market outcomes of new infrastructure development in the Dutch delta area. *Geografisk Tidsskrift Danish Journal of Geography*, vol. 113(1). 11-24.

Rosen, S. (1974). Hedonic prices and implicit markets: product differentiation in pure competition. *Journal of political economy*, vol. 82(1). 34-55.

Bijlage A **Opzet groepsgesprek woningmarktdeskundigen**

A) Korte introductie door onderzoekers over de bedoeling en voorwaarden van het gesprek

(5 minuut)

Laten tekenen/terug ontvangen van de Informed Consent formulieren

1. Welke zijde van de Nieuwe waterweg gaat het meest profiteren van de aanleg van de Blankenburgverbinding: de noordkant of de zuidkant?

Jullie eerste indruk zonder nadere specificering.

Alleen noteren op groot scherm en korte conclusie geven.

(3 minuut)

Naam	Noordkant	Zuidkant	Geen verschil

2. Van welke aspecten hangt deze beoordeling van het profijt van de aanleg van de Blankenburgverbinding eigenlijk af?

Vanuit de groep aspecten laten noemen en deze noteren op een groot scherm. Daarbij de aspecten 'losjes' groeperen in categorieën/thema's: woningmarkt, arbeidsmarkt, mobiliteit (OV), politiek en beleid, economie, demografie (categorieën aanvankelijk nog niet aanduiden op het overzicht).

Vervolgens per thema dieper op de mening van de deelnemers in gaan. Daarbij vragen naar hoe, waarom, wanneer, in welke mate. Keuze van de te behandelen thema's hangt daarbij af van de resultaten van de inventarisatie (arbeidsmarkt sowieso minder aandacht geven).

Zijn er nog regio's binnen de Noord- of Zuidkant die extra voordeel zullen hebben van de aanleg van de Blankenburgtunnel?

(20 minuten)

3. Gaat de aanleg van de Blankenburgverbinding leiden tot een grotere vraagdruk op de woningmarkt aan de zuidkant of niet?

Eerste indruk laten geven.

Vervolg vraag: Indien de vraagdruk op de regionale woningmarkt inderdaad zou gaan veranderen: welke huishoudens zullen dan (meer) aan de zuidkant blijven wonen of juist naar de zuidkant willen verhuizen? Zullen die verhuisstromen qua omvang en samenstelling of naar opleidingsniveau anders zijn dan in de afgelopen jaren?

Antwoorden voor ons zelf kort noteren.

Vervolgvraag: Als er meer of andere huishoudens naar de zuidkant zouden gaan verhuizen, uit welke regio's of gemeenten zouden die dan vooral afkomstig zijn? Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, Rotterdam, verder weg uit de Randstad?

Welke huishoudens aan de zuidkant blijven wonen of er zullen gaan wonen, hangt natuurlijk sterk af van het huidig en toekomstig aanbod van woningen aan de zuidkant. Het bouwbeleid en de woonruimteverdeling zijn daarbij voorwaarde scheppend. Welke woonconsumentgroepen (type huishoudens) zouden daarbij vooral aandacht moeten krijgen, ervan uitgaande dat niet iedereen bediend/aan een woning geholpen kan worden aan de Zuidkant?

Kunnen jullie de woonconsumentgroepen die op deze kaartjes staan, op volgorde van 'beleidsaandacht in de nabije toekomst' leggen op basis van jullie eigen mening en inzichten?

1	jongere huishoudens (tot 35 jaar)	praktijk geschoold	laag of midden inkomen
2			hoger inkomen
3		theoretisch geschoold	laag of midden inkomen
4			hoger inkomen
5	huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar)	praktijk geschoold	laag of midden inkomen
6			hoger inkomen
7		theoretisch geschoold	laag of midden inkomen
8			hoger inkomen
9	oudere huishoudens		laag of midden inkomen
10			hoger inkomen

Kaartjes uitdelen (3 minuten bedenktijd)

Per deelnemer de top 5 opvragen en noteren op een groot vel / groot digitaal scherm. Daarbij geen onderscheid meer aanhouden naar deelnemer.

Woonconsumentgroepen					Prioriteit
	1	2	3	4	5
1 jongere huishoudens (tot 35 jaar), praktisch geschoold, laag of midden inkomen					
2 jongere huishoudens (tot 35 jaar), praktisch geschoold, hoger inkomen					
3 jongere huishoudens (tot 35 jaar), theoretisch geschoold, laag of midden inkomen					
4 jongere huishoudens (tot 35 jaar), theoretisch geschoold, hoger inkomen					
5 huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), praktisch geschoold, laag of midden inkomen					
6 huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), praktisch geschoold, hoger inkomen					
7 huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), theoretisch geschoold, laag of midden inkomen					
8 huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), theoretisch geschoold, hoger inkomen					
9 oudere huishoudens, laag of midden inkomen					
10 oudere huishoudens, hoger inkomen					

Aan de hand van de resultaten over deze prioritering nog verder discussiëren over de vraag of er sprake zal zijn over selectieve verhuisstromen in de komende 10 jaar.

(30 minuten in totaal)

4. Leidt een groei van het aantal huishoudens aan de zuidkant (als we het daar over eens zijn) tot een verdichting in het bestaand stedelijk gebied, of tot uitbreiding daarvan via projectontwikkeling op uitleglocaties?

Gewoon een discussie laten ontstaan binnen de groep.

Stimulerende vragen: Wat zegt de provincie hierover? Hoe staan gemeenten hierin? Wat voor effecten zou dit kunnen hebben op de huidige inwoners aan de zuidkant?

(15 minuten in totaal)

5. Wat is de invloed van het wel of niet beschikbaar zijn van een lijnbusverbinding via de Blankenburgverbinding en van het al dan niet heffen van tol, op de besproken effecten in het gedrag van woonconsumenten?

Enkele stellingen over mogelijke effecten van een lijnbus verbinding

Stelling 1: Een lijnbus verbinding tussen Rozenburg en Maassluis via de Blankenburgverbinding zal leiden tot meer bewoners met een lager of midden inkomen aan de zuidkant

Stelling 2: Een lijnbus verbinding tussen Rozenburg en Maassluis via de Blankenburgverbinding zal leiden tot meer woon-werkverkeer in de regio

Enkele stellingen over mogelijke effecten van tolheffing

Stelling 3: Door het heffen van tol zal de druk op de woningmarkt aan de zuidkant nauwelijks toenemen ten opzichte van de huidige situatie

Stelling 4: Huishoudens anticiperen in hun verhuisgedrag al op de afschaffing van tolheffing in 2035

(15 minuten in totaal)

6. Is er iemand die het antwoord op de eerste vraag in die gesprek (welke zijde van de Nieuwe waterweg gaat het meest profiteren van de aanleg van de Blankenburgverbinding: de noordkant of de zuidkant?) nog zou willen wijzigen?

Overzicht van begin gesprek nogmaals tonen.

Voor de vertaling van de te verwachten effecten op de regionale woningmarkt richting scenario's voor het prijsmodel, is het nog de vraag op welke aspecten het grootste effect is te verwachten: het aandeel hoogopgeleiden, de bevolkingsdichtheid of de omgevingsadressendichtheid. Hoe denken jullie hier nog tot slot over?

Geldt als een afsluiting van de bijeenkomst

(3 minuut)

Naam	Noordkant	Zuidkant	Geen verschil

B) Uitleiding van het groepsgesprek door onderzoekers en opdrachtgevers

Wat gaan we nu doen met deze informatie.

Samenvatting nogmaals terug koppelen ter verificatie.

Verdere planning.

Bedanken.

Bijlage B **Opzet groepsgesprek arbeidsmarktdeskundigen**

A) Korte introductie door onderzoekers over de bedoeling en voorwaarden van het gesprek

(5 minuut)

Laten tekenen/terug ontvangen van de Informed Consent formulieren

1. Welke zijde van de Nieuwe waterweg gaat het meest profiteren van de aanleg van de Blankenburgverbinding: de noordkant of de zuidkant?

Jullie eerste indruk zonder nadere specificering.

Alleen noteren op groot scherm en korte conclusie geven.

(3 minuut)

Naam	Noordkant	Zuidkant	Geen verschil

2. Van welke aspecten hangt deze beoordeling van het profijt van de aanleg van de Blankenburgverbinding eigenlijk af?

Vanuit de groep aspecten laten noemen en deze noteren op een groot scherm. Daarbij de aspecten 'losjes' groeperen in categorieën/thema's: woningmarkt, arbeidsmarkt, mobiliteit (OV), politiek en beleid, economie, demografie (categorieën aanvankelijk nog niet aanduiden op het overzicht).

Vervolgens per thema dieper op de mening van de deelnemers in gaan. Daarbij vragen naar hoe, waarom, wanneer, in welke mate. Keuze van de te behandelen thema's hangt daarbij af van de resultaten van de inventarisatie (woningmarkt sowieso minder aandacht geven).

Zijn er nog regio's binnen de Noord- of Zuidkant die extra voordeel zullen hebben van de aanleg van de Blankenburgtunnel?

Verandert de komst van de Blankenburgverbinding rechtstreeks het vestigingsbeleid van bedrijven, of reageren bedrijven op veranderend woon-werkverplaatsingen van arbeidskrachten?

(20 minuten)

3. Gaat de aanleg van de Blankenburgverbinding leiden tot het vestigen van meer bedrijven aan de zuidkant, of er juist voor zorgen dat bedrijven wegtrekken uit de zuidkant?

Eerste indruk laten geven.

Antwoorden voor ons zelf kort noteren.

Vervolgvraag 1: Indien meer bedrijven zich vestigen aan de zuidkant: wat voor soort bedrijven zouden dat voornamelijk zijn? Zouden dat andersoortige bedrijvigheid (industrie, transport, diensten, winkels, horeca, overige voorzieningen) zijn dan momenteel het geval is?

Of: Indien bedrijven zouden wegtrekken aan de zuidkant: wat voor soort bedrijven zouden dat voornamelijk zijn (industrie, transport, diensten, winkels, horeca, overige voorzieningen) ?

Vervolg vraag 2: Als er meer bedrijven naar de zuidkant zouden gaan verhuizen, zijn dat dan nieuwe bedrijven of ook herhuisvesting van bestaande bedrijven?

Als er meer bedrijven naar de zuidkant zouden gaan verhuizen, uit welke regio's of gemeenten zouden die dan vooral afkomstig zijn? Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, Rotterdam, verder weg uit de Randstad?

Welke subgroepen binnen de beroepsbevolking zullen als gevolg van de gevestigde en nieuw te vestigen bedrijven aan de zuidkant vooral nodig zijn voor de toekomstige economische activiteiten aan de zuidkant?

Kunnen jullie de verschillende subgroepen die op deze kaartjes staan, op volgorde van 'belang voor de economische activiteiten in de nabije toekomst' leggen op basis van jullie eigen mening en inzichten?

1	jongere huishoudens (tot 35 jaar)	praktijk geschoold	laag of midden inkomen
2			hoger inkomen
3		theoretisch geschoold	laag of midden inkomen
4			hoger inkomen
5	huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar)	praktijk geschoold	laag of midden inkomen
6			hoger inkomen
7		theoretisch geschoold	laag of midden inkomen
8			hoger inkomen
9	oudere huishoudens		laag of midden inkomen
10			hoger inkomen

Kaartjes uitdelen (3 minuten bedenktijd)

Per deelnemer de top 5 opvragen en noteren op een groot vel / groot digitaal scherm. Daarbij geen onderscheid meer aanhouden naar deelnemer.

Subgroepen beroepsbevolking	1	2	3	4	Prioriteit
	1	2	3	4	5
1 jongere huishoudens (tot 35 jaar), praktisch geschoold, laag of midden inkomen					
2 jongere huishoudens (tot 35 jaar), praktisch geschoold, hoger inkomen					
3 jongere huishoudens (tot 35 jaar), theoretisch geschoold, laag of midden inkomen					
4 jongere huishoudens (tot 35 jaar), theoretisch geschoold, hoger inkomen					
5 huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), praktisch geschoold, laag of midden inkomen					
6 huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), praktisch geschoold, hoger inkomen					
7 huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), theoretisch geschoold, laag of midden inkomen					
8 huishoudens op middelbare leeftijd (35-55 jaar), theoretisch geschoold, hoger inkomen					
9 oudere huishoudens, laag of midden inkomen					
10 oudere huishoudens, hoger inkomen					

Aan de hand van de resultaten over deze prioritering nog verder discussiëren over de vraag wat een wenselijke samenstelling van de werkzame beroepsbevolking aan de zuidkant zou zijn?

Welke bedrijven passen meer of minder goed aan de zuidkant?

Is er voldoende ruimte voor extra bedrijven? Of zou er een transformatie van de bedrijvigheid moeten plaatsvinden? *(30 minuten in totaal)*

4. Leidt een mogelijke verschuiving in het type arbeidsplaatsen en gewenste subgroepen in de beroepsbevolking aan de zuidkant (als we het daar over eens zijn) tot andere verhuisstromen tussen noord en zuid?

Gewoon een discussie laten ontstaan binnen de groep.

Stimulerende vragen:

Leidt het tot meer of minder woningvraag van huishoudens aan de zuidkant?

Of leidt een mogelijke verschuiving in aantal en type arbeidsplaatsen eerder tot meer woon-werkverkeer tussen de noordkant en de zuidkant? Zo ja, van welke subgroepen dan voornamelijk?

Leidt het tot extra woningvraag van huishoudens uit andere woonconsumentgroepen, dan de categorieën die nu sterk vertegenwoordigd zijn aan de zuidkant?

Is het wenselijk om de woningvoorraad aan de zuidkant in omvang te laten groeien? En zo ja, zou dit dan tot stand moeten komen via een verdichting in het bestaand stedelijk gebied, of door projectontwikkeling op uitleglocaties?

Wat zegt de provincie hierover? Hoe staan gemeenten hierin? Wat vinden de bedrijven in de regio hiervan?

(20 minuten in totaal)

5a. Wat is de invloed van het wel of niet beschikbaar zijn van een lijnbusverbinding via de Blankenburgverbinding op de besproken effecten in het gedrag van bedrijven en woonconsumenten?

Enkele stellingen over mogelijke effecten van een lijnbus verbinding

Stelling 1: Een lijnbus verbinding tussen Rozenburg en Maassluis via de Blankenburgverbinding zal leiden tot meer bewoners met een lager of midden inkomen aan de zuidkant

Stelling 2: Een lijnbus verbinding tussen Rozenburg en Maassluis via de Blankenburgverbinding zal leiden tot meer woon-werkverkeer in de regio

5b. Wat is de invloed van het al dan niet heffen van tol, op de besproken effecten in het gedrag van bedrijven en woonconsumenten?

Enkele stellingen over mogelijke effecten van tolheffing

Stelling 3: Door het heffen van tol zal het vestigingsbeleid van bedrijven in de eerste 10 jaar nauwelijks tot niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie

(15 minuten in totaal)

6. Is er iemand die het antwoord op de eerste vraag in die gesprek (welke zijde van de Nieuwe waterweg gaat het meest profiteren van de aanleg van de Blankenburgverbinding: de noordkant of de zuidkant?) nog zou willen wijzigen?

Overzicht van begin gesprek nogmaals tonen.

Voor de vertaling van de te verwachten effecten op de regionale woningmarkt richting scenario's voor het prijsmodel, is het nog de vraag op welke aspecten het grootste effect is te verwachten: aandeel investeringen, aantal bereikbare banen, het aandeel hoogopgeleiden, de bevolkingsdichtheid of de omgevingsadressendichtheid. Hoe denken jullie hier nog tot slot over?

Geldt als een afsluiting van de bijeenkomst

(3 minuut)

Naam	Noordkant	Zuidkant	Geen verschil

B) Uitleiding van het groepsgesprek door onderzoekers en opdrachtgevers

Wat gaan we nu doen met deze informatie.

Samenvatting nogmaals terug koppelen ter verificatie.

Verdere planning.

Bedanken.

MBE – Management in the Built Environment

Faculteit Bouwkunde, TU Delft
Julianalaan 134, 2628 BL Delft
Postbus 5043, 2600 GA Delft

Telefoon: +31 (0)15 278 41 59

E-mail: mbe-bk@tudelft.nl

www.mbe.bk.tudelft.nl