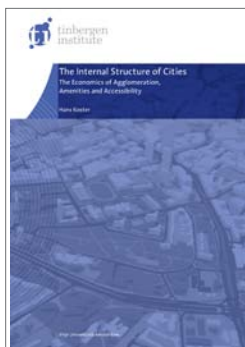


Promotie

In de laatste twee eeuwen is verstedelijking enorm toegenomen. Stedelijk economen zijn er al lang geïnteresseerd in waarom bedrijven clusteren en mensen in steden gaan wonen. De belangrijkste redenen voor clustering van bedrijven zijn zogenaamde agglomeratievoordelen: doordat bedrijven zich dicht bij elkaar vestigen, verlagen ze vervoerskosten van goederen, mensen en kennis. Ook stedelijke voorzieningen zoals theaters, bioscopen, cafés en restaurants spelen een belangrijke rol in de opmars van de stad. Toch zijn er niet alleen voordelen: veel steden slibben bijvoorbeeld dicht door het toenemende verkeer. Door te investeren in het openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen nabij stations te bundelen, zou de verkeerscongestie moeten afnemen.

Veel onderzoek naar agglomeratievoordelen, stedelijke voorzieningen en bereikbaarheid richt zich op de onderlinge vergelijking tussen steden. Er wordt dan verklaard waarom bepaalde steden groeien terwijl andere steden achterblijven. In de economische literatuur is nog relatief weinig aandacht voor de invloed van de drie genoemde economische krachten op de structuur en ruimtelijke ordening binnen steden. Dit proefschrift hoopt hierover meer duidelijkheid te verschaffen. Hierin worden nonparametrische hedonische prijsmethoden gebruikt die heterogeniteit in de waardering voor diverse aspecten van de stad toelaten. Econometrische identificatie van causale effecten is verkregen door middel van het toevoegen van locatiespecifieke *fixed effects*, instrumentele variabelen en het gebruik van een zogenaamd ruimtelijk *discontinuity design*.

Er worden Nederlandse data gebruikt, zoals grote datasets met huizenprijzen en kantoorhuren in de afgelopen vijftien jaar. Ook wordt het bedrijvenregister LISA gebruikt om bedrijvendynamiek te kunnen meten. Het proefschrift laat zien dat door agglomeratievoordelen bedrijven vaak clusteren in stedelijke centra, wat leidt tot hogere kantoorhuren. Een verdubbeling in dichtheid leidt tot een toename in huren van ongeveer tien procent. Agglomeratievoordelen blijken vooral belangrijk binnen een straal van vijftien kilometer. Niet alleen stedelijke centra zijn duurder, maar ook hoge gebouwen. Een vierkante meter in een gebouw van 130 meter hoog kan zo dertig procent duurder zijn dan in een gebouw van twintig meter. Dit wordt niet verklaard doordat deze gebouwen een hogere kwaliteit hebben of op aantrekkelijkere locaties staan, maar door agglomeratievoordelen binnen het gebouw en een *landmark-effect*: hoge gebouwen zijn vaak bekende herkenningspunten. Op basis van een aantal aannames laat het proefschrift zien



HANS KOSTER

Universitair docent aan de Vrije
Universiteit Amsterdam en research
associate bij de London School of Economics

dat het landmark-effect maximaal vijf procent is voor een gebouw van 140 meter.

Verder blijken mensen graag in de buurt van voorzieningen te wonen, maar hoge bevolkingsdichtheid wel negatief te waarderen. Rijke huishoudens willen veel meer betalen om in historische buurten te wonen. Dit zorgt ervoor dat de woningprijzen ongeveer tien procent hoger zijn in beschermde stadsgezichten. Rijke huishoudens willen echter ook in historische buurten wonen omdat ze weten dat daar andere rijke huishoudens wonen, wat leidt tot sortering van rijke huishoudens in historische buurten. Het verbaast dan ook niet dat het gemiddeld inkomen in beschermde stadsgezichten ongeveer tien procent hoger is dan op locaties vlakbij deze historische buurten. De

bereikbaarheid met het openbaar vervoer lijkt een minder belangrijke invloed te hebben op de locatiekeuze van bedrijven en mensen in de stad. Dit kan worden verklaard door het feit dat nieuwe stations vaak klein zijn en weinig bereikbaarheidsbaten genereren. Stations kunnen ook negatieve bijwerkingen hebben, zoals de aanwezigheid van lelijke parkeerterreinen, geluidsoverlast en een toename van criminaliteit, waardoor zelfs de vastgoedprijzen in de buurt van stations onder druk kunnen komen te staan.

De resultaten van het onderzoek door Koster hebben consequenties voor beleid. Ten eerste lijkt het inefficiënt om subsidies te geven om bedrijven naar landelijke gebieden te verplaatsen, omdat dit beleid positieve agglomeratievoordelen negeert. Ten tweede lijkt beleid dat de bouw van hoge gebouwen tegenhoudt geen rekening te houden met de positieve baten die wolkenkrabbers genereren voor de huurders. Ten derde ontwerpen lokale overheden beleid om bepaalde historische buurten en gebouwen te beschermen. Dit leidt tot positieve effecten voor de buurt. Ze moeten zich echter wel bewust zijn van twee mogelijk negatieve aspecten. Deze buurten trekken namelijk extra veel rijke huishoudens aan, wat kan leiden tot inkomenssegregatie. Ook zijn de kosten van bescherming voor huiseigenaren aanzienlijk, dus alleen die gebouwen moeten worden beschermd die voldoende baten genereren. Ten slotte lijkt beleid dat zich volledig richt op de bouw van nieuwe stations en ruimtelijke ontwikkeling rond deze stations inefficiënt omdat de baten van een nieuw station gering lijken zijn.

LITERATUUR

Koster, H.R.A. (2013) *The Internal Structure of cities: the economics of agglomeration, amenities and accessibility*. Proefschrift. Amsterdam: Rozenberg Publishers.