

Weg uit de wijk

Mensen houden in hun verhuisgedrag rekening met verschillende aspecten van leefbaarheid en veiligheid in de wijk. Dat maakt het mogelijk om aan problemen in de wijk een prijskaartje te hangen en de wijken op objectieve wijze te vergelijken.

De opkomst van de leefbaarheidspartijen aan het begin van deze eeuw en de Parijse rellen in 2005 hebben van de leefbaarheid in wijken in Nederland een urgent thema gemaakt. Politici buitelen over elkaar heen om de wijkproblematiek te claimen. Minister Winsemius sprak onlangs zelfs over Nederlandse wijken waar de “vlam in de pan dreigt te slaan”. Maar is al die aandacht wel gerechtvaardigd? Zijn de problemen in Nederlandse wijken wel zo groot?

In de VS bleek een gemiddeld huishouden in de jaren tachtig bereid te zijn jaarlijks 2200 dollar meer te betalen voor een huis in de veiligste stad ten opzichte van de minst veilige stad, ofwel: een gemiddeld huishouden verlangde 2200 dollar compensatie voor wonen in een onveilige stad (Blomquist, 1988). Met die bereidheid van mensen om te betalen voor een huis in een veilige, leefbare omgeving kan de waarde die mensen hechten aan ‘publieke goederen’ zoals veiligheid en leefbaarheid worden berekend. Het feitelijke gedrag van mensen op de woningmarkt (*revealed preferences*) is daarvoor beter geschikt dan onderzoek op basis van enquêtes (*stated preferences*); in enquêtes is de vraagstelling vaak erg bepalend voor de uitkomsten, weten mensen vaak moeilijk onderscheid te maken in de waardering van verschillende aspecten van hun woonomgeving en zijn ze geneigd strategisch te antwoorden (zie ook: Koopmans, 2006). De waarde van leefbaarheid en veiligheid afmeten aan het gedrag van mensen op de woningmarkt is in de VS al lange tijd gebruikelijk (Roback, 1982; Cullen, 1999), maar staat in Nederland nog in de kinderschoenen. Uit een recente studie van het Ruimtelijk Planbureau blijkt dat mensen minder bereid zijn te betalen voor een huis in een buurt met een lage sociale status (Visser & Van Dam, 2006). In die studie zijn echter geen leefbaarheids- en veiligheidsindicatoren meegenomen. De vraag is dan ook of dat negatieve effect te maken heeft met de sociale status op zich, of met de leefbaarheids- en veiligheidsproblemen die daarmee samenhangen.

Het effect van leefbaarheid en veiligheid op huizenprijzen

Wat is de prijs voor overlast en criminaliteit? In dit artikel wordt die waarde bepaald op basis van huizenprijzverschillen tussen wijken, met de zoge-

noemde ‘hedonische prijsmethode’ (Brachinger, 2002). Het uitgangspunt bij een dergelijke analyse is dat mensen in hun woongedrag rekening houden met de positieve en negatieve kanten van een wijk. Die negatieve kanten van een wijken hebben naar verwachting te maken met leefbaarheids- en veiligheidsproblemen, maar er zijn natuurlijk nog veel meer kenmerken van de wijk die van invloed zijn op het prijsniveau zoals de kwaliteit van de woningen en kenmerken van de locatie. Daarom zijn op wijkniveau indicatoren ontwikkeld die zo goed mogelijk corrigeren voor dergelijke ‘versturende’ invloeden.

Om te corrigeren voor prijsverschillen die het gevolg zijn van verschillen in de kwaliteit van de woningen is gerekend met huizenprijzen per vierkante meter. Er is gebruik gemaakt van de gemiddelde WOZ-waarde in de wijk (bron: CBS) gecorrigeerd voor de gemiddelde oppervlakte van woningen in de wijk. Ook zijn een aantal kenmerken van de woningvoorraad in de wijk in het model opgenomen, zoals de verhouding huur/koop en het aandeel hoogbouw. Huizen in de regio Amsterdam zijn immers duurder dan in Oost-Groningen en die in Amsterdam zijn (per vierkante meter) ook weer duurder dan in Haarlemmermeer, maar die verschillen hebben naar verwachting vooral te maken met de beschikbaarheid van werk en het voorzieningenniveau in de stad. Voor dat soort locatiekenmerken zijn dan ook indicatoren in het model opgenomen. Door in een meervoudige regressie te corrigeren voor dergelijke geografische en locatiespecifieke kenmerken is een wijk in Oost-Groningen als het ware vergelijkbaar gemaakt met een wijk in Amsterdam en Haarlemmermeer. Al die controlevariabelen zijn samen met de indicatoren voor leefbaarheid en veiligheid (zie tabel 1) in een *cross-sectie*-analyse in verband gebracht met de prijsverschillen op de woningmarkt. Dat is gedaan met ruim 2200 4-positie-postcodegebieden (zie voor een uitgebreide bespreking van de voor- en nadelen van dat schaalniveau: Knol, 2006). De uitkomsten staan in de eerste kolom van tabel 1; een positieve coëfficiënt betekent dat die indicator ervoor zorgt dat meer mensen weg willen uit de wijk of er niet graag gaan wonen, waardoor de vraag naar huizen er lager is (en het aanbod mogelijk groter) met als gevolg relatief *lage* huizenprijzen.

De belangrijkste verklaring voor de verschillen in huizenprijzen blijkt de bereikbaarheid van werk te zijn (berekend als de potentiaal van alle banen in Nederland vanuit het perspectief van de wijk, op basis van werkelijke reistijdwaardering voor woon-werkpendel, werkelijke reistijden en rekening houdend met files, zie: Marlet & Van Woerkens, 2005), gevolgd door het stedelijke voorzieningenniveau zoals het culturele en culinaire aanbod. Onder tabel 1 staan alle significante controlevariabelen opgesomd.

GERARD MARLET
EN CLEMENS VAN
WOERKENS

Beiden zijn werkzaam bij de Stichting Atlas voor gemeenten en tevens verbonden aan de Utrecht School of Economics (USE).

tabel 1

Welke indicatoren voor leefbaarheid en veiligheid bepalen dat mensen weg willen uit de wijk?

'Weg uit de wijk'	Lagere huizenprijzen (per vierkante meter)	Meer verhuizingen uit de wijk
Geweld		
Geweldsmisdrijven (gemeenteniveau, bron: CBS)	14,16 ***	0,0024 ***
Diefstal		
Inbraak in woning (bron: Politiemonitor)		0,0260 *
Fietsendiefstal (bron: Politiemonitor)		0,0247 ***
Auto-inbraak (bron: Politiemonitor)		0,0353 ***
Overlast		
Overlast van dronken mensen (bron: Politiemonitor)	66,50 **	0,0094 **
Overlast van drugsgebruik (bron: Politiemonitor)	48,55 *	0,0336 ***
Overlast van jongeren (bron: Politiemonitor)	59,11 **	
Overlast van omwonenden (bron: Politiemonitor)		0,0081 *
Vernieling		
Vernielingen aan openbare werken (bron: Politiemonitor)	98,22 ***	0,0166 *
Vervuiling		
Rommel op straat (bron: Politiemonitor)	148,26 ***	0,0326 ***
Bekladding (bron: Politiemonitor)		0,0077 *
Sample	2251	2233
Verklaringskracht (Adj. R2)	52%	72%
Methode	OLS	OLS

¹ Notatie: Coëfficiënt***

*** Significantie met 99% waarschijnlijkheid

** Significantie met 95% waarschijnlijkheid

* Significantie met 90% waarschijnlijkheid

Significante controlevariabelen zijn:

Model huizenprijzen: gentrification-index (zie uitleg in de tekst), bereikbaarheid van banen per auto, bereikbaarheid van banen per openbaar vervoer, aantal winkels, aantal huisartsen, aanwezigheid universiteit, culinair aanbod, cultureel aanbod, afstand tot het centrum van de stad, bebouwingsdichtheid, gemiddeld oppervlakte woningen, percentage vooroorlogse woningen, percentage vrijstaande woningen, bouwjaar, percentage hoogbouw, percentage koopwoningen en sectorale werkgelegenheidsstructuur.

Model verhuizingen uit de wijk: gentrification-index (zie uitleg in de tekst), geografische ligging, culinair aanbod, aantal winkels, afstand tot het centrum van de stad, bebouwingsdichtheid, mate van stedelijkheid, percentage vrijstaande woningen, bouwjaar, percentage hoogbouw, percentage koopwoningen, aandeel studenten, aandeel ouderen (55-75 jr.), sectorale werkgelegenheidsstructuur.

Zie voor een uitgebreide verantwoording van de gebruikte databronnen en methode Knol, Marlet en Singelenberg (2006)

Maar ook de mate van overlast door dronken mensen, drugsgebruik en jongeren, vernieling van openbare werken en rommel op straat (allen uit de Politiemonitor) bieden een belangrijke significante verklaring voor de verschillen in huizenprijzen tussen wijken. Die indicatoren voor leefbaarheid en veiligheid vallen bijna allemaal in de categorie van zichtbare problemen dicht bij huis en dagelijkse ergernissen: overlast, vernieling en vervuiling. Ook het aantal geweldsmisdrijven (bron: CBS) biedt een significante verklaring. Alleen is deze indicator vooralsnog noodgedwongen op gemeenteniveau opgenomen, omdat de data op wijkniveau (bron: KLPD) nog niet geschikt zijn voor een landelijke vergelijking. Ten behoeve van toekomstige versies van dit model zullen die data daarvoor geschikt worden gemaakt.

Feitelijke verhuizingen uit de wijk

Om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen is een tweede model geschat, nu niet met huizenprijzen als afhankelijke variabele, maar met het aantal verhuizingen uit de wijk (bron: CBS). Die afhankelijke variabele geeft exclusief aan hoeveel mensen als gevolg van leefbaarheid- en veiligheidsproblemen daadwerkelijk 'weg gaan uit de wijk'. Het verschil met huizenprijzen is dat deze indicator alleen het feitelijke vertrek op een bepaald moment meet, terwijl huizenprijzenverschillen het resultaat zijn van het samenspel tussen de vraag naar en het aanbod van woningen in de wijk.

Ook die verhuizingen zijn natuurlijk weer niet volledig afhankelijk van leefbaarheid. Daarom zijn ook aan dit model zoveel mogelijk controlevariabelen toegevoegd, waarbij vooral de geografische ligging (in de Randstad minder verhuizingen door krapte op de woningmarkt), kenmerken van de woningvoorraad en de bevolkingssamenstelling significant van invloed bleken te zijn op het aantal verhuizingen; in wijken met veel studenten bleek het aantal verhuizingen bijvoorbeeld groot en in wijken met veel ouderen juist klein te zijn. Onderaan tabel 1 staat een opsomming van de significante controlevariabelen.

Gecorrigeerd voor die factoren blijkt het aantal verhuizingen uit de wijk voor een belangrijk deel te kunnen worden verklaard uit de diverse indicatoren voor leefbaarheid en veiligheid. Voor een deel zijn dat dezelfde indicatoren als in het model met huizenprijzen. Maar in het verhuismodel komen ineens ook een aantal indicatoren voor diefstal als significant uit de bus: inbraak, fietsendiefstal en diefstal uit de auto (allen uit de Politiemonitor). Dat verschil kan te maken hebben met het feit dat diefstal in tegenstelling tot kenmerken van fysieke verloedering niet zichtbaar is voor de potentiële koper van een huis in de wijk, zodat die wel een rol speelt bij de beslissing van mensen om de wijk te verlaten, maar niet bij de beslissing van mensen om in de wijk te komen wonen.

Een zuiver meetinstrument voor leefbaarheid en veiligheid

Uit beide modellen blijkt dus dat mensen in hun verhuisgedrag rekening houden met verschillende aspecten van leefbaarheid en veiligheid in de wijk. Beide modellen hebben een hoge verklaringskracht: 52 procent van de verschillen in huizenprijzen wordt verklaard door de indicatoren in het model en 72 procent van de verschillen in verhuizingen uit de wijk. Van het verklaarde deel van de huizenprijzenverschillen komt negentig procent voor rekening van de controlevariabelen en tien procent van de indicatoren voor leefbaarheid en veiligheid. De verschillen in verhuizingen uit de wijk worden voor 25 procent verklaard door leefbaarheid en veiligheid en voor 75 procent door andere factoren.

De kwaliteit van de modellen en de robuuste verklaringskracht van de indicatoren voor leefbaarheid en veiligheid maken het mogelijk om op basis van deze modellen een objectieve samengestelde leef-

baarheidsindex voor Nederlandse wijken te maken. Zo'n index is dan gebaseerd op de werkelijke waarde die mensen hechten aan de verschillende aspecten van leefbaarheid & veiligheid en niet – zoals vaak gebeurt – op basis van het gezonde verstand van beleidsmakers of de subjectieve beleving van buurtbewoners.

Een eerste versie van die samengestelde index voor leefbaarheid en veiligheid in de wijk (in eerste instantie de verloederingindex genoemd) laat zien dat vooral in Rotterdam, Den Haag, Heerlen en Arnhem relatief veel mensen wonen in buurten met serieuze problemen (Marlet & Van Woerkens, 2006). Op dit moment wordt gewerkt aan een verfijning van de index op het laagst mogelijke schaalniveau (het 6-positie-postcodeniveau) zodat de problemen in de wijken zo exact mogelijk kunnen worden gelokaliseerd (Marlet & Van Woerkens, 2007).

Voor de samengestelde index voor leefbaarheid en veiligheid zijn de leefbaarheids- en veiligheidsindicatoren en de bijbehorende coëfficiënten uit beide modellen (zie tabel 1) gecombineerd. Die index is vervolgens gecorrigeerd voor de zogenoemde *gentrification index*, die voor zowel het aantal verhuizingen uit de wijk als voor de verschillen in huizenprijzen een significante verklaring biedt (zie tabel 1); hoe hoger de gentrification index, hoe minder mensen weg willen uit de wijk.

De gentrification index meet de populariteit van een wijk onder bepaalde *scenes* waarvan wordt verwacht dat ze trendsetters zijn, zoals de kunstenaars*scene* en de *homoscene* (bron: Stichting Atlas voor gemeenten). De index is zo een indicatie voor een vroege fase in het proces van gentrification. Er blijken verschillende wijken met substantiële leefbaarheids- en veiligheidsproblemen te zijn, die desondanks populair zijn bij deze scenes. Slechte leefbaarheids- en veiligheidsomstandigheden zijn in dit soort wijken mogelijk minder alarmerend; bevolkingsgroepen die graag in die wijken wonen nemen de overlast kennelijk op de koop toe en bovendien kan het begin van gentrification een aanwijzing zijn dat het door instroom van een koopkrachtige bevolking in een dergelijke wijk ook zonder overheidsingrijpen wel goed komt (zie ook: Kolko, 2000). Dat rechtvaardigt een correctie van de index voor leefbaarheid en veiligheid op basis van de mate van gentrification.

De achtergrond van leefbaarheidsproblemen

Een zuiver meetinstrument voor leefbaarheid en veiligheid bestaat uitsluitend uit indicatoren voor de feitelijke problemen in de wijk. Zo wordt voorkomen dat wijken met veel flats en allochtonen automatisch als probleemwijk worden afgeschilderd. Dergelijke kenmerken van de wijk zijn immers geen directe indicatoren voor het signaleren van problemen – een wijk met veel hoogbouw heeft niet per se veiligheidsproblemen – maar ze kunnen wel belangrijke informatie leveren over en verklaringen bieden voor die problemen.

Met name het aantal werklozen in de wijk en het aandeel jongeren tussen 10 en 19 jaar blijken significant samen te hangen met de mate van leefbaarheids- en veiligheidsproblemen. Het werkloosheidspercentage biedt een robuustere verklaring dan het aandeel niet-westerse allochtonen; het lijkt dus niet zozeer te gaan om etnische afkomst, maar om de sociaal-economische positie (die voor allochtonen gemiddeld minder gunstig is dan voor autochtonen). En dan vooral om een sociaal-economische achterstandspositie in een economisch kansrijke regio (Marlet & van Woerkens, 2007). Inzicht in de relatie tussen de structurele kenmerken van de wijk en de omvang van de problemen biedt belangrijke aanknopingspunten voor de manier waarop beleidsinstrumenten het beste kunnen worden ingezet: Is direct veiligheidsbeleid naar verwachting het meest effectief? Verdient de werkloosheid onder jongeren aandacht? Of is juist de kwaliteit van de fysieke omgeving de oorzaak van de problemen? (zie: Ministerie van BZK, 2006).

Conclusies

De leefbaarheids- en veiligheidssituatie in de wijk blijkt door mensen meetbaar te worden meegewogen in hun woongedrag en komt dan ook tot uitdrukking in de huizenprijzen. Dat resultaat opent de weg naar tenminste drie belangrijke toepassingen. Allereerst naar een objectief meetinstrument voor leefbaarheid en veiligheid op basis van de feitelijke waardering die mensen in de wijk aan de verschillende aspecten van leefbaarheid en veiligheid hechten. Bovendien maakt het zuivere onderscheid tussen directe indicatoren voor leefbaarheid en veiligheid en de achterliggende structurele kenmerken van de wijk het mogelijk om (per wijk) de achtergronden van de problemen te doorgronden, en mogelijk zelfs om toekomstige problemen op basis van demografische en sociaal-economische ontwikkelingen te voorspellen (Marlet & van Woerkens, 2007). En tot slot opent de relatie tussen leefbaarheid en veiligheid in de wijk enerzijds en huizenprijzverschillen anderzijds de weg naar het moneteriseren van de maatschappelijke kosten van leefbaarheidsproblemen én naar de baten van het opheffen daarvan; de in dit artikel gepresenteerde benadering van leefbaarheidsproblemen in de wijk levert belangrijke kengetallen op voor het moneteriseren van 'zachte' beleidseffecten in maatschappelijk kosten-batenanalyses van ingrepen in de wijk (vergelijk Koopmans, 2006).

LITERATUUR

- Blomquist, G.C., M.C. Berger en J.P. Hoehn (1988) *New estimates of Quality-of-life in Urban Areas. The American Economic Review*, 78, 1, 89-107.
- Brachinger, H.W. (2002) *Statistical Theory of Hedonic Price Indices*. University of Fribourg.
- Cullen, J.B. en S.D. Levitt (1999) *Crime, urban flight and the consequences for cities, Review of economics and statistics*, 81 (2), 159-169.
- Knol, F. (2006) *De data achter de Kanskaart*, In: *De Kanskaart van Nederland*. SEV, Rotterdam.
- Knol, F. G. Marlet, en J. Singelenberg (2006) *De Kanskaart van Nederland*. SEV, Rotterdam.
- Kolko, J. (2000) *The economics of gentrification*. Ongepubliceerd manuscript, Harvard University.
- Koopmans, C. (2006) 'Zachte' beleidseffecten in maatschappelijke kosten-batenanalyses: hoe kan het beter? *Tijdschrift voor politieke economie*, 27(3), 4-19.
- Marlet, G. A. en C.M.C.M. van Woerkens (2006) *Het model achter de Kanskaart*. In: *De Kanskaart van Nederland*. SEV, Rotterdam.
- Marlet, G.A. en C.M.C.M. van Woerkens (2005) *Regionale bereikbaarheid*, in: *Atlas voor gemeenten 2005*. Stichting Atlas voor gemeenten, Utrecht.
- Marlet, G. A. en C.M.C.M. van Woerkens (2007) *Op weg naar Early Warning*. Ongepubliceerd manuscript.
- Ministerie van BZK (2006) *Steden van morgen, keuzes voor vandaag*. Den Haag.
- Roback, J. (1982) *Wages, rents, and the quality of life. Journal of political economy*, 90, 1257-1278.
- Visser, P. en F. van Dam (2006) *De prijs van de plek. Woonomgeving en woningprijs*. Nai uitgeverij/RPB, Rotterdam/Den Haag.