

Kostbare plannen van de A4 door Midden-Delfland

De plannen tot aanleg van het traject van de A4 door Midden-Delfland oefenen invloed uit op de prijs van woningen. Langdurige ruimtelijke procedures zijn misschien wel zorgvuldig maar niet kosteloos.

In Nederland regelt de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de bestemming en bestemmingswijzigingen van grond. Bestemmingswijzigingen vinden niet van de ene op de andere dag plaats. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van de snelweg A4 door Midden-Delfland, meer precies, het ontbrekende stuk van de A4 tussen Delft-Zuid en Schiedam Kethelplein. In 1953 werd een aanvang gemaakt met de voorbereiding van de aanleg, nu in 2010 ligt die weg er nog steeds niet. Snelwegen hebben invloed op de prijzen van huizen in de nabije omgeving. Enerzijds zorgen snelwegen voor een betere bereikbaarheid, anderzijds zijn er negatieve externe effecten zoals lawaai en fijnstof (Kim *et al.*, 2007). Als een snelweg invloed heeft op de prijzen van onroerend goed, mag verwacht worden dat ook de plannen met betrekking tot de aanleg van snelwegen hun invloed hebben. Dit omdat verwachtingen een rol spelen bij het kopen of verkopen van een huis. In de literatuur is hiervoor echter geen empirisch bewijs te vinden.

Gebied

Midden-Delfland omvatte in 2006, na een aantal gemeentelijke samenvoegingen, twaalf gemeenten. Het gebied is 580 km² groot en de gemiddelde bevolkingsdichtheid is 2.423 inwoners per km². Het gebied wordt enerzijds gekenmerkt door bebouwing, de haven in Rotterdam en glastuinbouw in het Westland, en anderzijds door open ruimte. In die open ruimte is de melkveehouderij de belangrijkste economische sector, maar er is ook ruimte voor recreatie en natuur. Het geplande traject van de A4 doorsnijdt die open ruimte en de aanleg van dit resterende deel van de snelweg is mede daardoor controversieel.

Plannen

In de loop van de jaren is er een groot aantal plannen voor de aanleg van de A4 gepresenteerd. Besluitvorming wordt en werd bemoeilijkt door tegengestelde belangen van betrokken partijen. Filevorming in de regio, negatieve milieueffecten en de kosten lijken de belangrijkste factoren die een rol spelen bij de besluitvorming. Tabel 1 geeft een

beknopt overzicht van beleidsbeslissingen over de aanleg van de A4 door de jaren heen.

Empirisch model

Om het effect van de plannen omtrent de aanleg van de A4 op de huizenprijzen te onderzoeken, wordt een hedonisch prijsmodel geschat. In het model worden woningprijzen verklaard uit 62 kenmerken van verhandelde woningen. De kenmerken hebben niet alleen met de woning zelf te maken, zoals bijvoorbeeld het soort woning en de woonoppervlakte, maar ook met de ligging ervan, zoals bijvoorbeeld de afstand tot de snelweg en het aantal niet-westerse immigranten in de wijk. Om het effect van de verschillende plannen voor de aanleg van de A4 op de woningprijs te onderzoeken zijn er kruistermen van de logaritme van de afstand tot de A4 en een dummy voor de verschillende jaren als verklarende variabelen in het model opgenomen. Het gebruik van de logaritme impliceert dat de invloed van de A4 op de woningprijs sterk afneemt naarmate de afstand groter wordt. De variabelen geven dus de afstand tot het geplande traject van de A4 aan in een bepaald jaar met bijbehorende plannen. Bij de schatting van een dergelijk model treden er twee mogelijke complicaties op. Ten eerste is de woningprijs in de praktijk sterk gecorreleerd met de prijs van nabijgelegen woningen. Verder mag verwacht worden dat

Tabel 1

Beknopt overzicht van beleidsbeslissingen over de aanleg van de A4.

Jaar	Beleid
1953	Start plannen
1960	Eerste officiële plan
1965	Tracébesluit
Jaren '70	Aanleg zandlichaam
1989	Milieu Effect Rapportage (MER) verplicht
1993-1996	Uitvoering van MER
1996	Tweede Kamer niet akkoord met aanleg
1998	Budget wordt aan andere doelen besteed
1999	Plan VNO-NCW voor private financiering
2000	De overheid reserveert 114 miljoen euro
2001	Lancering van het plan-Norder
2002	Convenant op basis van plan-Norder
2004	Uitvoering MER-procedure
2006	IODS convenant over aanleg
2007	Aanvullend onderzoek
2008	Alternatieven onderzocht in de MER
2010	Verwachting van een definitief besluit
2011	Mogelijk begin van de aanleg

Bron: www.a4middendelfland.nl

GEERTE COTTELEER
Universitair docent aan de
Wageningen Universiteit

JACK H.M. PEERLINGS
Universitair hoofddocent
aan de Wageningen
Universiteit

SINDS 1916

de storingstermen van de geschatte vergelijking ruimtelijk zijn gecorreleerd. Dit komt omdat de variabelen die niet zijn opgenomen een ruimtelijke component kunnen hebben, een voorbeeld hiervan is de reputatie van een wijk of buurt. Om ruimtelijke effecten in het model mee te kunnen nemen wordt de *Generalized Spatial Two-Stage Least Squares* schatter (Kelejian en Prucha, 1998) gebruikt om het model te schatten.

Data

In het onderzoek werden 58.839 verkopen van woningen geanalyseerd in de periode 1996–2006. De data zijn afkomstig van de Nederlandse Vereniging van Makelaars (NVM), die in de onderzoeksperiode een marktaandeel had variërend van 56 procent in 1997 tot 73 procent in 2006. FalkPlan-Andes maakte het mogelijk om de adressen te voorzien van geografische coördinaten zodat de exacte locatie van woningen bekend is. Aanvullende gegevens over reële inkomens, immigranten en bevolkingsdichtheid per woonwijk waren beschikbaar voor de 465 wijken in het onderzoeksgebied en kwamen van de Wijk- en buurtgegevens, een databank van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Gegevens over de afstand van de woning tot de snelweg, spoorweg of treinstations kwamen van het Nationaal Wegenbestand.

Resultaten

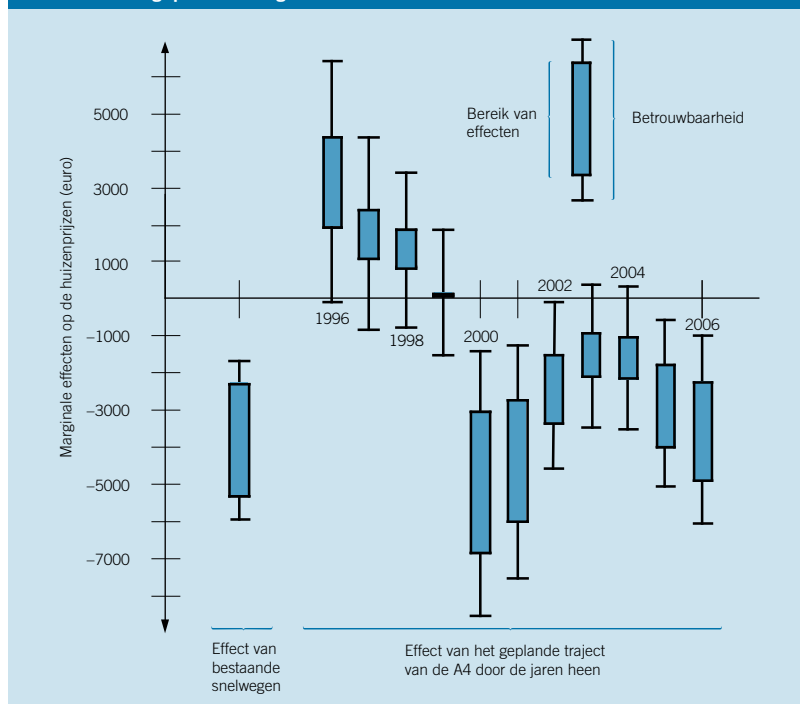
Omdat de woningprijzen ruimtelijk zijn gecorreleerd, is de interpretatie van de schatting van het effect van de A4 op de huizenprijzen niet eenduidig. Het effect van de A4 bestaat uit een direct effect op een specifieke woning, en een indirect effect omdat de prijzen van omliggende huizen worden beïnvloed. Als huizen in de omgeving meer of minder waard worden, dan zal deze verandering ook weer indirect terug te vinden zijn in de prijs van die specifieke woning. Doordat indirecte effecten verschillen voor verschillende woningen, is het effect van de plannen omtrent de A4-woning specifiek. Deze verschillen tussen woningen worden in figuur 1 aangegeven als het bereik van effecten. De betrouwbaarheid geeft daarnaast nog de onzekerheid weer in de schattingen.

Figuur 1 laat zien dat bestaande snelwegen een significant negatief effect hebben op de huizenprijzen. De figuur laat zien dat de prijs voor woningen die één procent, dit is gemiddeld vijftien meter, dichtbij een bestaande snelweg liggen gemiddeld tussen de 2.390 en 5.258 euro lager ligt.

Als de schattingen van het geplande tracé van de A4 hiermee worden vergeleken, zijn grote verschillen door de tijd heen te zien. In 1996 had de geplande aanleg voor de meeste woningen een significant positief effect op de prijs. Dit is ook te verwachten omdat in dat jaar de Tweede Kamer een besluit tot aanleg verwerpt. Dit positieve, minder significante, effect, is terug te zien in de jaren 1997 tot en met 1999. In 2000–2002 is er een significante negatieve invloed op de woningprijs, want in die jaren worden er initiatieven genomen tot aanleg. De overheid stelt in 2000 geld beschikbaar indien het bedrijfsleven meefinanciert, in 2001 komt het plan-Norder en in 2002 wordt een convenant over de aanleg getekend door diverse partijen. In 2002 en 2004 is er ook een negatieve invloed, maar niet significant. Er wordt in die jaren een MER uitgevoerd. In 2005 en 2006 is er weer een significante negatieve invloed op de woningprijs. In 2005 komt de MER gereed en in 2006 wordt het IODS-convenant door verschillende overheden en maatschappelijke organisaties getekend over de aanleg van de A4. Er is in dat jaar ook een grotere negatieve invloed dan in 2005. Opgemerkt dient te worden het negatieve effect van de nabijheid van een snelweg gedeeltelijk wordt gecompenseerd door de afstand tot een op- of afrit van een snelweg, omdat de bereikbaarheid van de woningen hierdoor verbetert. Een geringe afstand tot een snelwegafslag heeft een positieve invloed op de woningprijs. In het onderzoek zijn mogelijke afslagen op het geplande traject van de A4 niet meegenomen. Gezien de geringe lengte van zeven kilometer en het feit dat de A4 door een gebied met weinig bebouwing is gepland, is het ook niet waarschijnlijk dat er extra afslagen komen tussen de reeds bestaande knooppunten in in Delft-Zuid en Schiedam.

Figuur 1

Effect op de woningprijs indien de woning een procent dichtbij de geplande A4 ligt.



Discussie en conclusies

De resultaten van dit onderzoek laten zien dat de plannen voor de aanleg van het laatste stukje A4 de prijs van woningen wel degelijk beïnvloedt. In de Wro is aangegeven dat wanneer er sprake is van planschade er een schadeloosstelling kan worden aangevraagd. Voorwaarde daarbij is dat het plan ook daadwerkelijk is uitgevoerd. Verder geldt dat er nog geen plannen zijn op het moment dat de eigenaar het onroerend goed kocht, want zouden die er wel geweest zijn, dan hadden die de beslissing om het onroerend goed wel of niet te kopen, kunnen beïnvloeden. Deze voorwaarden laten zien dat bij een lange planningsgeschiedenis zoals bij de A4 er niet snel sprake zal zijn van schadeloosstelling, terwijl er wel degelijk schade kan zijn.

LITERATUUR

- Kelejian, H.H. en I.R. Prucha (1998) *A Generalized Spatial Two-Stage Least Squares procedure for estimating a spatial autoregressive model with autoregressive disturbances*. *Journal of Real Estate Finance and Economics*, 17(1), 99–121.
- Kim, K.S., S.J. Park en Y.J. Kweon (2007) *Highway traffic noise effects on land price in an urban area*. *Transportation Research Part D*, 12(4), 275–280.