

De invloed van bereikbaarheid op het beleid van woningcorporaties

Wouter van Neerven



Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu (GPM)

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Juni 2016



De invloed van bereikbaarheid op het beleid van woningcorporaties

Wouter van Neerven

Studentnummer 4261976

Juni 2016

Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Begeleiding: dr. C.J.C.M. Martens

Aantal woorden hoofdtekst: 15.788

Afbeelding omslag: Sneltramhalte Graadt van Roggenweg in Utrecht, voor een complex van woningcorporatie Mitros (eigen foto)

Voorwoord

Voor u ligt mijn bachelor onderzoek naar de invloed van bereikbaarheid in de beleidsvorming in woningcorporaties. Voorafgaand aan het uitvoeren van het onderzoek had ik een beeld van woningcorporaties, wat vooral gevormd werd door de Parlementaire enquête naar woningcorporaties: grote vastgoedorganisaties die de Nederlandse samenleving geld hebben gekost. Door het uitvoeren van dit onderzoek ben ik mij meer gaan verdiepen in de wereld van woningcorporaties gaan duiken en is mijn beeld bijgesteld: woningcorporaties kunnen enorm van grootte en doel verschillen. Er zijn corporaties die betaalbare woningen in dure steden realiseren tot kleinschaligere corporaties die zich kleinschalig richten op het verbeteren van buurten.

Voor het maken van dit onderzoek ben ik enkele personen en organisaties dank verontschuldigd. Als eerste wil ik mijn begeleider C.J.C.M. Martens bedanken voor zijn begeleiding en feedback. Hiernaast wil ik de respondenten van het onderzoek bedanken: de interviews met de gemeenten en woningcorporaties waren erg plezierig en hebben mij grote inzichten gegeven in de manier waarop woningcorporaties handelen.

Samenvatting

Woningcorporaties zijn organisaties die betaalbare huurwoningen bouwen en verhuren in Nederland. Woningcorporaties huisvesten mensen met lage inkomens, mensen met een zorgbehoefte, ouderen en mensen die onlangs een verblijfsvergunning hebben bemachtigd. Deze kwetsbare groepen hebben hiernaast vaak ook een minder goede toegang tot een auto dan gemiddeld. Het resultaat hiervan is dat de kwetsbare groepen een slechtere bereikbaarheid hebben: zij worden beperkt in de mogelijke locaties die zij kunnen bereiken. De gevolgen hiervan kunnen zich uiten in *transport-related exclusion*: mensen met een slechte bereikbaarheid kunnen bijvoorbeeld locaties op het gebied van werkgelegenheid en gezondheidszorg niet bereiken. Een sociale huurwoning heeft naast de huurkosten dus ook nog externe kosten op het gebied van transport, die gekoppeld zijn aan de mate van bereikbaarheid van een woning. Een woningcorporatie kan dus rekening houden met de bereikbaarheid van haar woningvoorraad, om haar huurders een woning aan te bieden die uiteindelijk betaalbaarder is. De doelstelling van het onderzoek dat hieruit volgt is:

“Het verkrijgen van inzichten in de mate waarin en de manier waarop bereikbaarheid meegenomen wordt in de beslissingen van woningcorporaties met betrekking tot hun woningvoorraad”

Deze beslissingen in hun woningvoorraad kunnen terugkomen op drie verschillende manieren. De eerste manier waarop een woningcorporatie haar woningvoorraad kan aanpassen is nieuwbouw. Een corporatie kan hier rekening houden met bereikbaarheid, als men bijvoorbeeld op beter bereikbare locaties wil bouwen. Ten tweede kunnen corporaties hun woningen verkopen aan andere partijen. Als men rekening houdt met bereikbaarheid in het verkoopbeleid, zouden bijvoorbeeld slecht bereikbare woningen verkocht kunnen worden. De laatste vorm van het voorraadbeleid is de renovatie van woningen. Dit signaleert dat een corporatie wil investeren in een gebied en niet van plan is hier te vertrekken. Al deze beslissingen veranderen de locatie van de woningen en kunnen dus de bereikbaarheid van het woningbestand van de corporatie aanpassen. Corporaties vormen hun voorraadbeleid echter niet alleen, zij worden hierin ook beïnvloed door andere partijen. De belangrijkste partij in deze beleidsvorming is de gemeente, die door het intreden van de nieuwe Woningwet in 2015 meer invloed heeft gekregen in de beleidsvorming.

Om de doelstelling te vervullen is er een surveyonderzoek uitgevoerd, waarin door middel van interviews is gekeken naar de invloed van bereikbaarheid op de beleidsvorming van woningcorporaties. Er zijn vier casussen gebruikt, verspreid over verschillende gebieden in Nederland: Amsterdam/Almere, Utrecht, Arnhem en Venlo. Per casus is er het beleidsvormingsproces van een woningcorporatie onderzocht. Om de perspectieven op de beleidsvorming te onderzoeken, zijn er per casus respondenten van zowel de corporaties als de betrokken gemeentes ondervraagd.

Eerst is gevraagd hoe de beleidsvorming tot stand komt en wie hierin betrokken is, waarop volgend er naar de verschillende onderwerpen is gevraagd die de partij terug wil zien in het voorraadbeleid. Vervolgens is naar de rol van bereikbaarheid gevraagd in de beleidsvorming. In Amsterdam, Almere en Utrecht is er een grote druk op de woningmarkt, waardoor men vooral de wachttijden terug wil dringen door de voorraad

sociale huurwoningen uit te breiden en zo weinig mogelijk goedkope woningen te verkopen. In Arnhem wil men zich vooral op de kwaliteit van de bestaande woningen richten en het woningbestand uitbreiden. Ook in Venlo is men vooral bezig met het huidige bestand en houdt men zelfs als rekening met het aflopen van de demografische groei in de regio. Echter bleek in geen enkele van de interviews dat bereikbaarheid wordt meegenomen in het nieuwbouw-, verkoop- of renovatiebeleid van corporaties. Corporaties en gemeentes zien bereikbaarheid niet als iets waar corporaties rekening mee zouden moeten houden. Dit is omdat de bereikbaarheid in Nederlandse steden volgens hen goed genoeg zou zijn. De enige uitzondering hierop zou kunnen zijn dat één corporatie aangaf liever niet willen bouwen op grote uitbouwlocaties buiten het stedelijk gebied, omdat de voorzieningen (ook op het gebied van mobiliteit) nog afwezig zijn. Dit is echter niet vastgelegd in beleidsstukken, maar men neemt het intern mee in de beslissing wat het uitbreiden betreft.

Bereikbaarheid heeft dus een zeer geringe invloed op het beleid van woningcorporaties. Alleen op het gebied van nieuwbouw buiten steden zou bereikbaarheid als onderwerp terug kunnen komen. Dit is in contrast met de internationale wetenschappelijke literatuur, die meent dat de invloed van een slechte bereikbaarheid grote gevolgen heeft voor de kwetsbare groepen die woningcorporaties huisvesten. Woningcorporaties zouden dus rekening moeten houden met de bereikbaarheid van hun woningbestand in het voorraadbeleid, om haar woningen daadwerkelijk betaalbaarder te maken voor de huurders. Hiernaast kunnen gemeentes door hun veranderende rol woningcorporaties ertoe zetten om bereikbaarheid mee te nemen in hun voorraadbeleid.

Inhoudsopgave

Voorwoord	iii
Samenvatting.....	iv
Inhoudsopgave	vi
1. Introductie.....	1
1.1. Projectkader	1
1.2. Doel- en vraagstelling.....	2
1.3. Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie.....	3
1.4. Leeswijzer	4
2. Theorie	5
2.1. Perspectieven op beleidsvorming	5
2.1.1. Rationeel-analytische benadering	5
2.1.2. Institutionele benadering	6
2.1.3. Netwerk benadering	7
2.1.4. Keuze van benadering	9
2.2. Beleid in woningcorporaties.....	9
2.3. Bereikbaarheid en woningcorporaties.....	11
2.4. Conceptueel model	13
3. Methoden.....	14
3.1. Onderzoeksstrategie	14
3.2. Onderzoeksmateriaal	14
3.3. Casusselectie	15
3.3.1. Mitros.....	17
3.3.2. Volkshuisvesting Arnhem.....	17
3.3.3. De Alliantie.....	17
3.3.4. Antares	17
4. Analyse.....	18
4.1. Utrecht: Mitros	19
4.1.1. Beleidsdocumenten	19
4.1.2. Interviews.....	19
4.2. Arnhem: Volkshuisvesting Arnhem.....	21
4.2.1. Beleidsdocumenten	21
4.2.2. Interviews.....	22
4.3. Amsterdam/Almere: De Alliantie	24
4.3.1. Beleidsdocumenten	24

4.3.2. Interviews.....	24
4.4. Venlo: Antares.....	26
4.4.1. Beleidsdocumenten	26
4.4.2. Interviews.....	26
5. Conclusie en aanbevelingen	29
5.1. Conclusie	29
5.2. Aanbevelingen.....	31
5.2.1. Woningcorporaties	31
5.2.2. Gemeentes	31
5.2.3. Verder onderzoek	32
5.3. Reflectie	32
Literatuurlijst	34
Bijlagen.....	39
1. Lijst geïnterviewde personen	39
2. Interviewguide corporaties.....	39
3. Interviewguide gemeentes.....	41

1. Introductie

In de inleiding van de thesis zullen de relevante onderwerpen aan bod komen en besproken worden in de literatuurbespreking. Deze literatuurbespreking zal hierna de tekortkomingen van deze bronnen doornemen en aanleiding geven tot het centrale onderwerp van de thesis. Uit dit centrale onderwerp zullen de doelstelling, de vraagstelling en het onderzoeksmodel van de thesis vloeien.

1.1. Projectkader

De bereikbaarheid die een persoon ervaart heeft grote invloed op zijn of haar leven. Hansen (1959, p. 73) definieert bereikbaarheid (accessibility) als “the potential of opportunities for interaction”. Als een persoon een grotere mate van bereikbaarheid heeft, heeft deze een groter aantal potentiële handelingen die uitgevoerd kunnen worden. Martens (2016) merkt op dat niet één maat voor bereikbaarheid te noemen is omdat individuen enorm verschillen in hun gedrag en mogelijkheden. Ook is het belangrijk mee te nemen dat de daadwerkelijke ondernomen activiteiten niet belangrijk zijn voor bereikbaarheid: bereikbaarheid gaat over potentie tot participatie, niet over daadwerkelijke acties. Bereikbaarheid kan dus worden gebruikt om het risico in te schatten wat een persoon loopt om in onvoldoende mate deel te kunnen nemen aan maatschappelijke activiteiten (bereikbaarheidsarmoede). De effecten van bereikbaarheidsarmoede op het leven van een persoon kunnen groot zijn: “transport-related social exclusion ... occurs if systematic problems of accessibility to opportunities lead to significant impacts on a person’s life, such as unemployment, deterioration of health, or social isolation” (Martens & Bastiaanssen, 2014, p. 4).

Tussen verschillende groepen personen kunnen verschillen in de mate van bereikbaarheid ontstaan: hierdoor kan er ongelijkheid tussen de groepen ontstaan. De reden voor het verschil in bereikbaarheid tussen verschillende groepen is onder andere dat personen verschillen in hun toegang tot verschillende vervoersmogelijkheden (openbaar vervoer, auto, fiets) (Martens & Bastiaanssen, 2014). Met name toegang tot een auto gaat in de huidige samenleving vaak gepaard met een relatief hoge bereikbaarheid, en deze toegang tot een auto is hoger als het inkomen hoger is (van Beuning, Molnár-in 't Veld, & Bouhuijs, 2012). Een goede ov-bereikbaarheid zou deze ongelijkheid in bereikbaarheid kunnen balanceren, maar de nabijheid van een treinstation leidt tot een waardeverhoging van woningen en huren (de Graaf, Debrezion, & Rietveld, 2010; Benjamin & Sirmans, 1996). Dit kan er wellicht toe leiden dat personen met lage inkomens zowel geen toegang hebben tot een auto, als dat zij een woning met goede bereikbaarheid niet kunnen veroorloven. Personen met een laag inkomen maken vaak gebruik van sociale huurwoningen (Apparicio & Séguin, 2006), dus de beheerders hiervan zouden in hun beleid rekening kunnen houden met bereikbaarheid om ongelijkheid tegen te gaan.

De Woningwet (2015, pp. Hoofdstuk 3A, Artikel 18a) definieert een Wooncoöperatie als “een vereniging die zich ten doel stelt om haar leden ... te voorzien in het beheer in onderhoud van de door hen bewoonde woongelegenheden”. Artikel 45 voegt hieraan toe dat woningcorporaties uitsluitend actief moeten zijn op het gebied van volkshuisvesting. Woningcorporaties handelden tot 1990 als semipublieke organisaties, waardoor het mogelijk was een groot woningbestand op te bouwen. Midden jaren 1990 vond er een

herziening plaats over de positie die woningcorporaties zouden moeten hebben: deze zouden meer private instellingen moeten worden (van Kempen & Priemus, 2002; Priemus, 2003). Het resultaat was de verzelfstandiging van de woningcorporaties, wat ook zorgde voor een grotere vrijheid op het gebied van beleid van de corporaties. Dit heeft mede geleid tot het verdraaien van de doelstellingen van de corporaties, wat leidde tot grote financiële schandalen (Parlementaire enquête Woningcorporaties, 2014). De afgelopen jaren hebben er grote veranderingen plaatsgevonden in de sector van de woningbouwcorporaties: er is een significante herziening in de Woningwet in werking getreden in 2015. Deze herziening heeft als doel de kerndoelen van woningcorporaties weer centraal te stellen in hun beleid en om in hun beleidsvorming meer te coördineren met gemeenten (Aedes, 2015).

Woningcorporaties kunnen hun woningbestand aanpassen op de manier die bij hun gekozen beleid past. Zo kan het woningbestand vergroot worden door de opdracht te geven woning te laten bouwen of bestaande woningen aan te kopen. Ook kunnen bestaande woning verkocht worden of gesloopt worden om het woningbestand te verkleinen. Als laatste kunnen woningcorporaties ook aan 'woningverbetering' doen, oftewel het renoveren van woningen. (Autoriteit woningcorporaties, 2015). Corporaties hebben tegenwoordig nog steeds zelf de mogelijkheid om hun beleid te vormen: dit staat dus niet onder publiek toezicht. Woningcorporaties vormen hun beleid echter niet alleen, het wordt vaak wel afgestemd met gemeenten in de vorm van prestatieafspraken (VNG-adviescommissie relatie gemeenten en woningcorporaties, 2013; Aedes, 2015).

Als woningcorporaties rekening zouden houden met bereikbaarheid zouden zij dit mogelijk formaliseren in hun beleid. Het beleid van een organisatie is zowel de samenstelling van doeleinden, middelen en tijdskeuzen, als dat het een manier is om een probleem op te lossen (Hoogerwerf & Herweijer, 2008). Het beleid overkoepelt dus de doelen van de organisatie en de manier waarop men deze willen bereiken. De manier waarop dit beleid tot stand komt is de beleidsvorming: een proces waar de verschillende actoren hun invloed op het uiteindelijke beleid uit kunnen oefenen. Deze actoren hebben hun eigen motivaties en proberen dit dus terug te laten komen in het uiteindelijke beleid van de organisatie (Koppenjan, 1993). Om te kijken hoe een bepaald onderwerp terugkomt in het beleid zal er vooral gekeken worden naar drie onderdelen van de zeven genoemde deelprocessen van het beleidsvormingsproces omdat deze zich vooral richten op hoe een onderwerp terugkomt in het beleid. Deze deelprocessen zijn de agendavorming (het deelproces waar onderwerpen de aandacht van actoren krijgen) de beleidsvoorbereiding (het deelproces waar deze onderwerpen uit worden gewerkt tot beleid) en de beleidsbepaling (het punt waar er de beslissing wordt genomen om het beleid vast te zetten) (Hoogerwerf & Herweijer, 2008). In het kader van deze thesis is de beleidsvorming van corporaties een belangrijk proces, omdat men uit kan leggen of het concept bereikbaarheid meer of minder terug komt in het beleid van woningcorporaties.

1.2. Doel- en vraagstelling

De doelstelling van deze thesis die uit deze literatuurbespreking volt luidt als volgt:

“Het doel van het onderzoek is het verkrijgen van inzichten in de mate waarin en de manier waarop bereikbaarheid meegenomen wordt in de beslissingen van woningcorporaties met betrekking tot hun woningvoorraad”

Om de doelstelling te bereiken is er een de vraagstelling geformuleerd die in de thesis beantwoord zal worden. De centrale vraag in dit onderzoek is:

“In hoeverre houden woningcorporaties rekening met bereikbaarheid in hun beleid op het gebied van nieuwbouw, renovatie en verkoop van woningen?”

Deze centrale vraag zal opgesplitst worden in een deelvragen:

“In hoeverre wordt er in het beleid voor het bestaande woningenbestand op het gebied van renovatie en onderhoud rekening gehouden met bereikbaarheid?”

De invloed van bereikbaarheid zal onderzocht worden door te kijken wat het beleid van woningcorporaties is om bereikbaarheid in het huidige woningbestand te beïnvloeden.

“In hoeverre wordt er in het nieuwbouw- en verkoopbeleid rekening gehouden met bereikbaarheid?”

De mate van bereikbaarheid kan zich op een aantal manieren uiten in het nieuwbouw- en verkoopbeleid van een woningbouwcorporatie. Zo kan de corporatie wensen dat het woningbestand een hogere bereikbaarheid moet hebben, en bouwt de corporatie goed bereikbare panden aan en verkoopt panden met een slechte bereikbaarheid. Een andere optie is dat corporaties juist panden met een lage bereikbaarheid af willen bezitten, om later de bereikbaarheid te verbeteren. Door het nieuwbouw- en verkoopbeleid te analyseren zal onderzocht worden welke van deze opties het beste toe te passen is.

1.3. Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie

De maatschappelijke relevantie van een onderzoek naar de invloed van bereikbaarheid is dat huishoudens in sociale huurwoningen risico zouden kunnen lopen op slechte bereikbaarheid en hierbij horende gevolgen als woningcorporaties geen rekening houden met bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets. Als zij niet op de hoogte zijn van de effecten van een slechte bereikbaarheid zou de kennis hiervan gebruikt kunnen worden om beleid te vormen wat voor een oplossing kan zorgen.

Hiernaast kan het onderzoek in een bredere context geplaatst worden. Zo is er vooral kritiek op het verkoopbeleid van woningcorporaties: zij zouden juist hun woningenbezit in populaire en goed bereikbare gebieden verkopen omdat deze panden het meest waardevol zijn (Damen, 2016; Frederik, 2015). Er is ontstaan hierdoor een risico op ruimtelijke segregatie:

“Omdat die (de afbouw van de sociale huursector) niet evenredig maar selectief plaatsvindt, resteert er een kleiner aantal gebieden met enige concentratie van deze woningen voor de laagste inkomensgroepen. Die concentraties ontstaan in de minder aantrekkelijke gebieden, waar verkoop niet loont en huurverhoging vermoedelijk niet kan” (Leidelmeijer, Schulenberg, & Noordhuizen, 2015, p. xix)

De wetenschappelijke relevantie van het onderzoek is dat er nog geen literatuur bestaat over de mate waarin woningcorporaties rekening houden met de bereikbaarheid van hun bewoners. Dit is opmerkelijk, omdat inwoners van sociale huurwoningen een lager inkomen hebben. Dit lagere inkomen maakt de kans kleiner dat deze mensen toegang

hebben tot een auto, waardoor de kans op bereikbaarheidsarmoede in deze groep hoger is.

1.4. Leeswijzer

De rest van deze scriptie zal als volgt op worden gebouwd: In hoofdstuk 2 zullen er verschillende theorieën aan bod komen die gebruikt zullen worden om de vraagstelling te beantwoorden en het onderzoek op te baseren. In hoofdstuk 3 zal de methodologie van het onderzoek uitgewerkt worden: het type onderzoek en de manier van informatievergaring zal uitgelicht worden. Hierna zullen de resultaten van het onderzoek in hoofdstuk 4 besproken worden, waarna er in hoofdstuk 5 een conclusie en uit getrokken zal worden en aanbevelingen zullen worden gegeven.

2. Theorie

In dit hoofdstuk zullen de perspectieven op beleidsvorming aan bod komen die relevant zijn voor de vraagstelling. Hierna zal er gekeken worden naar de beleidsvorming in woningcorporaties en naar het belang van (openbaar vervoer) bereikbaarheid van sociale huurwoningen. Hierna zullen deze theorieën gebruikt worden om een model te maken dat als handvat gebruikt kan worden voor het onderzoek.

2.1. Perspectieven op beleidsvorming

De theorieën in de thesis zullen betrekking hebben op de manier waarop besluitvorming plaatsvindt en hoe keuzes zich hierin gedragen. Er zullen hier drie benaderingen aan bod komen die de invloed van bereikbaarheid in de beleidsvorming in woningcorporaties op verschillende manieren kunnen helpen onderzoeken, waarna er een keuze gemaakt zal worden om de meest geschikte theorie te kiezen.

2.1.1. Rationeel-analytische benadering

De eerste theoretische benadering die de invloed van bereikbaarheid in het beleidsvormingsproces kan helpen analyseren is de rationele benadering en het bijbehorende rationele actor model. Dit model kan vooral gebruikt worden om het onderzoek te richten op een enkele actor in de beleidsvorming (in deze thesis de woningcorporatie), waarna er gekeken zal worden naar de motivaties, doelen en handelingen van deze actor. Volgens Mastop heeft het rationele actor model drie veronderstellingen: De actor moet volledige informatie over alle alternatieven en toestanden hebben, men moet preferenties tussen deze alternatieven hebben en besluitvormingsregels moeten duidelijk zijn (Martens K. , 2000, p. 18). Als er aan deze voorwaarden wordt voldaan zal de actor tot de best mogelijke conclusie komen. Het model gaat ervan uit dat actoren alleen individueel handelen en dat iedere actor door rationeel handelen tot de oplossing komt die het best bij zijn preferenties past (Scott, 2000). Dit model dus een heeft een positivistische grondslag: er is een absolute waarheid die waargenomen kan worden door de actoren, wat tot een enkele, correcte conclusie kan leiden (Martens K. , 2000).

Het rationele actor model is echter fors bekritiseerd. Als eerste voldoet de werkelijkheid zelden aan de veronderstellingen die nodig zijn voor het rationele actor model: zo hebben actoren bijvoorbeeld bijna nooit toegang tot de complete informatie van de situatie (Hoogerwerf & Herweijer, 2008). Hiernaast kan een theorie die de acties van actoren alleen individueel beschrijft moeilijk de acties van groepen beschrijven: het rationele actor model kan niet goed samenwerking tussen actoren verklaren (Scott, 2000). Ook handelen actoren in de werkelijkheid niet in een vacuüm: zij hebben interacties met andere actoren en passen hun eigen acties hierop aan. Deze acties zijn vaak dus niet puur rationeel, maar hebben een strategische component. (Simon, 1979). Ook kunnen actoren in een organisatie eigenbelang hebben bij een beslissing en hierdoor niet voor de meest optimale beslissing voor de organisatie, maar voor zichzelf kiezen.

Als het rationele actor model toegepast zou worden op de beleidsvorming in woningcorporaties, zouden de actoren in een organisatie individueel handelen en tot best mogelijke beleid komen. Deze benadering kan goed gebruikt worden om te analyseren hoe er in woningcorporaties beleid gevormd wordt, door te kijken naar wat de

verschillende voorkeuren, standpunten en belangen in een organisatie zijn. Hierna kan er gekeken worden hoe de opvattingen over bereikbaarheid zich in het beleidsvormingsproces verhouden en op welke manier bereikbaarheid in het uiteindelijke beleid terugkomt (als dit terugkomt). Door gebruik te maken van de rationele benadering zal er dus vooral naar een centrale actor gekeken worden en niet naar de regels of het proces van de beleidsvorming.

Er kunnen echter kanttekeningen geplaatst worden bij het toepassen van het rationele actor model op dit onderzoek. Om dit model toe te kunnen passen moeten er namelijk voorwaarden waaraan moet worden voldaan voordat gedrag als rationeel beschouwd kan worden. Als eerste moeten zij hun doelen duidelijk voor ogen moeten hebben. Voor woningcorporaties zijn deze doelen wettelijk vastgesteld: “Passende huisvesting van de doelgroepen” en “Het bevorderen van de leefbaarheid” (Koning & van Leuvensteijn, 2010, pp. 9-11). Hierna zouden alle actoren in de beleidsvorming op de hoogte moeten zijn van alle mogelijke alternatieven en de rationeel de beste keuzen maken. In de praktijk is echter gebleken dat dit niet de manier is waarop woningcorporaties handelen: zo zijn de doelen van woningcorporaties, die grotendeels vastgelegd zijn in de wet verwaarloosd door de corporaties zelf (Parlementaire enquête Woningcorporaties, 2014). Ook is het praktisch niet haalbaar om actoren zich bewust te laten worden van alle mogelijke alternatieven en de bijbehorende consequenties, dus ook deze aanname gaat niet op.

2.1.2. Institutionele benadering

Een tweede benadering die geschikt is om de rol van bereikbaarheid in het beleid van woningbouwcorporaties te onderzoeken is de institutionele benadering. Deze institutionele benadering richt zich meer op de regels die in een organisatie opgebouwd worden en de impact die dit heeft het beleid. Deze benadering meent dat *agency* minder belangrijk is dan dat het rationele actor model meent: *structure* is hier belangrijker. De institutionele benadering gaat er dus van uit dat het menselijk handelen beïnvloed wordt door meer dan allen individuele acties. Deze instituties worden in de loop der tijd opgebouwd door actoren en hebben invloed op het handelen van actoren. North (1991, p. 97) definieerde instituties als “Humanly devised constraints that structure political, economic and social interaction”. Deze instituties kunnen beschouwd worden als een fenomeen dat bedoeld is om orde te creëren en onzekerheid in situaties tegen te gaan (David, 1994, p. 207). Tegelijkertijd worden instituties beïnvloed door de personen in de organisatie en veranderen zij mee met deze actoren. Hierdoor zijn instituties ook de oorzaak van verandering in organisaties: in de loop der tijd veranderen deze instituties de regels en omstandigheden waarin interactie plaatsvindt. Instituties zijn hierdoor als het ware de “draggers van geschiedenis”: beslissingen uit verleden over hoe instituties moeten functioneren oefenen hun kracht over in het heden en de toekomst (North, 1991).

Pad afhankelijkheid is het idee dat een handeling in het verleden als gevolg heeft dat er in de toekomst gebeurtenissen plaatsvinden die tot zijn. Nadat er een handeling plaats heeft gevonden kan er een positieve feedback loop plaatsvinden, waardoor processen zichzelf versterken. De tweede optie is dat een handeling een breekpunt in de geschiedenis vormt, waarna de volgorde van gebeurtenissen ook weer op een deterministische manier plaats zal vinden (Mahoney, 2000). Hierdoor is pad afhankelijkheid een vorm van het eerdergenoemde institutionele benadering: door eerdere beslissingen worden instituties opgebouwd en wordt het kader waarin handelingen in de toekomst plaatsvinden gevormd.

Het gebruik van pad afhankelijkheid in een analyse kan een drietal punten helpen duidelijk te maken. Het eerste en meest relevante voor dit onderzoek is het idee is dat actoren zonder centrale aansturing tot consistente wederzijdse verwachtingen komen in een organisatie (David, 1994, pp. 209-210). Dit is relevant voor het onderzoek omdat dit bijvoorbeeld kan verklaren waarom bereikbaarheid wel of niet terugkomt in het beleid omdat het bijvoorbeeld impliciet als wel of niet belangrijk wordt gezien onder actoren. Het tweede idee is dat de manier van de verwerking van informatie in een organisatie wordt vastgezet in een code, een proces dat voor efficiënte verwerking van informatie in een organisatie zorgt: het beleid van de organisatie. Het derde idee is dat het bestaan van een institutie ervoor zorgt dat een nieuwe toevoeging aan de organisatie hier in moet passen en zich aan de bestaande regels moet houden om tegenstrijdigheden en inconsistentie in het handelen tegen te gaan (David, 1994, pp. 213-215). Dit kan verklaren waarom veranderingen in het beleid moeizaam verlopen en bereikbaarheid bijvoorbeeld niet mee wordt genomen in de beleidsvorming.

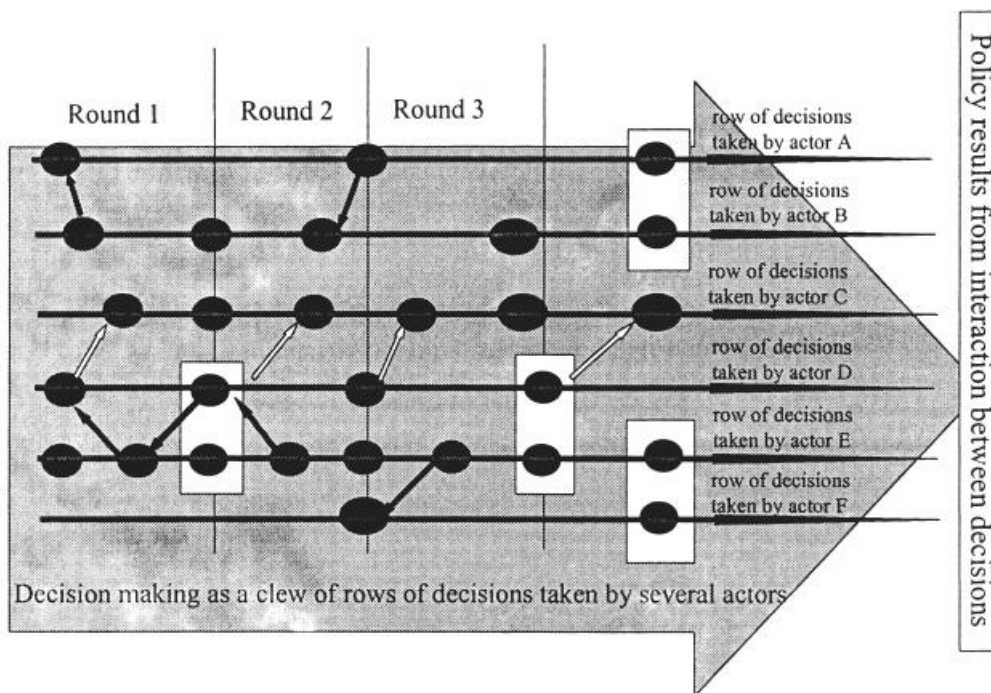
Het gebruik van de institutionele benadering en pad afhankelijkheid is echter niet geschikt om de invloed van bereikbaarheid in de beleidsvorming van woningcorporaties te beschrijven. Het gebruik van instituties om het handelen van actoren te onderzoeken werkt vooral in grotere organisaties (overheden, de samenleving, etc.). Het is de vraag of er in de kleine wereld van beleidsmakers van woningcorporaties genoeg gelegenheid is om complexe instituties op te bouwen die de handelingen van de actoren significant beïnvloeden. Hiernaast is het voor het gebruik van de institutionele benadering een uitgebreid onderzoek nodig wat de institutionele setting in de corporatie weergeeft. Het is niet logisch om een onderzoek uit te voeren wat een erg breed beeld van de situatie in een corporatie weergeeft om een relatief gefocuste centrale vraag te beantwoorden.

2.1.3. Netwerk benadering

De derde benadering die gebruikt kan worden om de rol van bereikbaarheid in de beleidsvorming van woningcorporaties te onderzoeken is de netwerk benadering. Deze benadering focust zich niet op een centrale actor of de regels in een organisatie, maar kijkt vooral naar het proces van de beleidsvorming en de manier waarmee actoren met elkaar interacties aangaan. De netwerk benadering gaat ervan uit dat de realiteit steeds complexer en moeilijker te voorspellen is. Het gevolg hiervan is dat organisaties niet meer in staat zijn om een problemen als individuele organisatie op kunnen lossen, maar dat zij medeafhankelijk zijn van andere organisaties (Teisman, 2000; de Bruin & ten Heuvelhof, 2008). Door deze processen van interdependentie en versplintering van de manier waarop beslissingen worden genomen ontstaat er een netwerk van actoren. De netwerk benadering probeert het maken van beslissingen te verklaren door te kijken naar interacties die plaats vinden tussen de actoren, in plaats van te kijken naar de individuele handelingen van de actoren of de invloed van instituties (Koppenjan & Klijn, 2004). In de hiërarchische, rationeel-analytische benadering van beleidsvorming zal het proces meer gestructureerd in duidelijke stappen worden bekeken, maar als de er modellen gebruikt worden die de netwerk benadering gebruiken zal dit proces er onregelmatiger uitzien (de Bruin & ten Heuvelhof, 2008).

Er zijn verschillende modellen die gebruikt kunnen worden om de interactie tussen actoren te beschrijven bij de aanpak van problemen. Het stromenmodel gaat uit dat beleidsvorming uit drie stromen bestaat: problemen, oplossingen en politiek. Deze

stromen kunnen door middel van toeval samenkomen in een 'policy window', waarna er gereageerd kan worden door beleid te vormen (Hoogerwerf & Herweijer, 2008; Koppenjan, 1993). In dit model maken de bedoelingen van een actor niet veel uit, maar is vooral de link tussen de verschillende stromen het onderwerp van analyse. Een tweede model voor de netwerkbenadering is het rondenmodel (figuur 1). Dit model neemt aan dat de stromen van problemen, oplossingen en niet van tevoren vaststaan maar dat deze door actoren worden ingebracht in de beleidsvorming. Ook merkt het rondenmodel op dat er niet een enkele dominante actor is die de beleidsvorming stuurt, maar dat er meerdere actoren met verschillende beslissingen gedurende het hele beleidsvormingsproces invloed hebben (Teisman, 2000). In dit modelmodel is deelt de onderzoeker het proces van besluitvorming opgedeeld in "ronden" waar het de bedoeling is dat in elke ronde een beslissing wordt genomen door de actoren. De actoren (lijnen in het figuur) proberen volgens deze benadering de beleidsvorming zo te beïnvloeden dat hun doelen bereikt worden in de beslissing die aan het einde van de van iedere ronde genomen wordt (de stippen in het figuur) (de Bruin & ten Heuvelhof, 2008). Ook neemt het rondenmodel aan dat actoren per ronde kunnen beslissen of ze deel willen nemen aan de beleidsvorming: actoren hoeven niet bij de gehele beleidsvorming aanwezig te zijn om hun doelen te bereiken (niet iedere stip heeft een pijl naar een andere stip). Als een beslissing samen wordt genomen wordt dit aangeduid met een witte rechthoek.



Figuur 1: Rondenmodel (Teisman, 2000, p. 945)

Als de netwerk benadering en met name het rondenmodel kunnen gebruikt worden om de invloed van bereikbaarheid in de beleidsvorming te onderzoeken, kan er gekeken worden naar hoe woningcorporaties handelen in een speelveld waar ook andere partijen invloed hebben op de beleidsvorming. Woningcorporaties opereren niet in een vacuüm, maar kunnen beïnvloed worden door andere partijen (bijvoorbeeld gemeenten, ontwikkelaars, andere corporaties, etc.). Als de netwerk benadering gebruikt wordt om de beleidsvorming te analyseren zal er dus minder gekeken worden naar hoe woningcorporaties hun beleid intern in de organisatie formuleren, en zal er meer gekeken worden naar hoe dit beleid

door actoren van buitenaf beïnvloed wordt. Een opmerking is wel dat de netwerk benadering vooral van toepassing is op langlopende, ingewikkelde beleidsvormingsprocessen (Koppenjan, 1993). Wil de netwerk benadering goed toegepast worden om de beleidsvorming van woningcorporaties te onderzoeken, zal de beleidsvorming wel enigszins voldoen aan deze voorwaarde. Het beleidsvormingsproces moet verschillende actoren hebben en een relatief langere tijd over de beleidsvorming doen.

2.1.4. Keuze van benadering

Er zal een keuze gemaakt moeten worden voor een benadering die in het onderzoek gebruikt zal worden. Aangezien er al eerder besloten dat de institutionele benadering niet goed geschikt is voor dit onderzoek zal deze niet gebruikt worden. De keuze zal dus gemaakt moeten worden uit de rationele benadering en de netwerk benadering.

De implicaties van het kiezen van de rationele benadering is dat er gekeken zal worden naar meerdere corporaties om te onderzoeken hoe bereikbaarheid invloed heeft op hun beleidsvorming. Deze benadering beantwoordt de centrale vraag erg goed en past dus erg goed bij dit onderzoek. Het gevolg van het gebruik van de rationele benadering is echter wel dat de focus van het onderzoek erg smal is en er alleen naar het beleid van woningcorporaties wordt gekeken en er geen aandacht voor de gevolgen op de werkelijkheid zijn. Bij het kiezen voor de netwerk benadering en het rondemodell in het onderzoek zullen er casussen over projecten van woningcorporaties aan bod komen. Als de netwerk benadering hierop toegepast wordt, kunnen de interacties tussen de actoren in de beleidsvorming geanalyseerd worden om meer terugwerkend de invloed van bereikbaarheid op de beleidsvorming te onderzoeken. Deze benadering kan beter beschrijven wat de invloed van bereikbaarheid op beleid is geweest en hoe de verschillende actoren zich hierin begeven hebben.

2.2. Beleid in woningcorporaties

Er zal in deze paragraaf worden gekeken op de manier waarop het beleid van woningcorporaties plaatsvindt, door het eerst te definiëren en uit te werken in drie componenten. Hierna zal er gekeken worden op welke manier de herziening van de Woningwet invloed heeft gehad op deze beleidsvorming.

Om de netwerkbenadering toe te passen op de casus van de hoofdvraag zal het beleid van woningcorporaties uitgelicht worden. Als eerste moet het duidelijk zijn dat met de woorden beleid en beleidsvorming er wordt gekeken naar het voorraadbeleid van woningcorporaties. Dit wordt door corporaties verschillende namen gegeven: strategisch voorraadbeleid, vastgoedstrategie, portefeuillestrategie, vastgoed sturing. Deze termen betekenen grofweg hetzelfde: door middel van verandering in de woningvoorraad de doelen van een corporatie behalen. Voor dit onderzoek is dit interessant, want door veranderingen in de woningvoorraad verandert de fysieke locatie van het bezit en kan de bereikbaarheid van de woningen aangepast worden. Deze veranderingen kunnen op drie manieren plaatsvinden: door middel van nieuwbouw, verkoop of renovatie van woningen.

Als eerste kan een corporatie gebruik maken van nieuwbouw om haar woningbestand aan te passen. De financiële crisis van 2008 heeft gezorgd voor een grote afname in het aantal woningen die in Nederland worden gebouwd. Sinds 2014 is hier echter weer een stijgende lijn in te herkennen, maar sociale huurwoningen maken hier een kleiner deel uit

dan voorheen omdat woningcorporaties door de Woningwet niet meer in staat te bouwen voor de commerciële markt (BouwKennis, 2015). Toch is dit een van de belangrijkste middelen van corporaties om hun bezit te veranderen: door nieuw gebouwd bezit toe te voegen kunnen verschillende eigenschappen van de totale voorraad veranderd worden. Voorbeelden hiervan zijn de gemiddelde leeftijd en energielabel van de voorraad. Ook de typen woningen en de locatie van de totale woningvoorraad kan door nieuwbouw veranderd worden. De invloed van bereikbaarheid kan hierdoor terugkomen in het beleid op het gebied van nieuwbouw: de bereikbaarheid kan toenemen als nieuwbouw op een goed bereikbare locatie plaatsvindt. Ook kan de corporatie rekening houden met bereikbaarheid als er wordt besloten speciale maatregelen te nemen: door bijvoorbeeld door bestaand openbaar vervoer naar de woningen van de corporatie te laten komen. Voor de nieuwbouw van sociale huurwoningen zal er dus voor een bepaalde locatie gekozen moeten worden waar een bepaalde bereikbaarheid aan gebonden zit. Door deze locatie te kiezen, kiest de corporatie er ook voor om woningen met een goede of een slechte bereikbaarheid toe te voegen aan het woningbestand.

De verkoop van woningen van corporaties is de tegenhanger van nieuwbouw: de corporatie verkoopt woningen aan particulieren die hier zelf gaan wonen of aan partijen die de woning verhuren in het vrije huursegment, dus met een huurprijs van boven de sociale huurwoningen. Er zijn hier verschillende visies op: verschillende partijen menen dat de verkoop van sociale huurwoningen nooit is toegestaan omdat dit voor een afname aan betaalbare woningen zorgt. Andere partijen menen dat de verkoop van woningen de woningcorporaties het kapitaal opleveren om weer nieuwe sociale huurwoningen te bouwen, waardoor de totale hoeveelheid woningen toeneemt (van Tartwijk, 2016; Damen, 2016). De verkoop van een woning kan verschillende redenen hebben: zo kan de verhuur de corporatie bijvoorbeeld te veel geld kosten (denk aan duur onderhoud bij oude of monumentale panden), het type woning kan niet goed aansluiten bij de visie van de corporatie of een corporatie kan willen vertrekken uit een bepaald gebied. In dit laatste geval kan de bereikbaarheid van de woningen een rol spelen in de beleidsvorming: een corporatie kan beslissen te vertrekken uit gebieden waar een goede of een slechte bereikbaarheid is.

De laatste component van het voorraadbeleid van woningcorporaties die in dit onderzoek aan bod komt is de renovatie van woningen. De renovatie van woningen is het investeren in de kwaliteit van woning omdat deze niet meer voldoet aan de eisen die de corporatie eraan stelt. Deze kwaliteit kan gaan over de algemene bouwkwaliteit, het energielabel van de woning of bijvoorbeeld de aanwezigheid van een lift in een appartementencomplex. Een renovatie kan verschillen van een simpele opknopbeurt tot een complete verbouwing of zelfs tot de sloop en herbouw van woningen (Straub, 2001). Wat renovatie signaleert is dat de corporatie bereid is te investeren in woningen in een gebied en dat de corporatie hier dus voor langere tijd vasthoudt aan het bezit omdat. De invloed van bereikbaarheid op het renovatiebeleid kan dus terugkomen als een corporatie besluit woningen te renoveren die goed of slecht bereikbaar zijn.

Een belangrijke invloed op de beleidsvorming van deze drie onderdelen is de Woningwet. Deze zet de kaders waarin woningcorporaties mogen handelen en beleid mogen maken. Deze wet is onlangs grondig herzien, waardoor vanaf 1 Juli 2015 er veranderingen zijn op deze kaders. De aanleiding voor deze herziening was het uitbreken van een aantal vastgoedaffaires, waardoor er een parlementaire enquête werd ingesteld

(Parlementaire enquête Woningcorporaties, 2014). De inhoud van de herziening van de Woningwet is bijna een op een overgenomen uit het advies wat de Parlementaire enquête naar de Woningcorporaties concludeerde uit haar onderzoek in 2014. De grootste veranderingen voor woningcorporaties, is dat hun rol in de samenleving veranderd. Waar corporaties voorheen actief waren op een groot aantal werkzaamheden om de sociale en economische omstandigheden van hun huurders te verbeteren, moeten zij zich tegenwoordig zoveel mogelijk terugtrekken uit gebieden die niet met het huisvesten van lage inkomens te maken hebben. Deze zaken die geen “dienst van algemeen economisch belang” (DAEB) zijn, vervallen dus uit het takenpakket, waardoor de corporatie meer een partij wordt die alleen vastgoed voorziet voor lage inkomens. Ook bracht de woningwet meer controle op de sector: er is een nieuwe Autoriteit Woningcorporaties opgericht die verantwoordelijk is op toezicht en corporaties worden verplicht hun beleid te coördineren met de gemeentes en hun huurdersverenigingen. In deze prestatieafspraken spreken de drie partijen af aan welke afspraken de woningcorporaties zich voor een jaar zullen houden (Aedes, 2015).

Er zijn dus verschillende gevolgen die het intreden van de Woningwet met zich meebracht. De invloed van gemeenten is groter geworden en zijn de kaders waarin corporaties opereren duidelijker geworden: er zijn duidelijke afspraken gemaakt over wat voor vastgoed een corporatie wel en niet dient te bouwen. De beleidsvorming kan hierdoor sneller verlopen, omdat corporaties nu vanuit een wettelijk oogpunt kunnen zien op welke gebieden zij wel of niet actief horen te zijn. Een ander aspect van de nieuwe Woningwet is dat het karakter van de woningcorporatie erg versoberd is. Door het maken van grove fouten door een aantal corporaties is de Woningwet ingevoerd, waardoor corporaties die zich hier niets mee te maken hadden ook de beperkende gevolgen van de wet moeten ervaren. Gemeenten verwachten van een aantal opgaven dat de woningcorporatie hen hierin kunnen helpen, maar de corporaties zijn door de Woningwet alleen tot het voorzien van vastgoed gebonden.

2.3. Bereikbaarheid en woningcorporaties

Gebruik maken van het openbaar vervoer of van de fiets als *mode of transport* is van belang voor mensen die in sociale huurwoningen wonen. In dit hoofdstuk zal er gekeken worden naar welke groepen mensen gebruik maken van sociale huurwoningen dat voor betekenis heeft voor de (gewenste) bereikbaarheid van de woningen. Hierna zullen de gevolgen van een goede of slechte bereikbaarheid op deze groepen worden uitgelicht en de link tussen bereikbaarheid en woningcorporaties worden gelegd.

Niet iedereen heeft recht op een sociale huurwoning, een huurder mag er alleen wonen als deze voldoet aan enkele eisen. De belangrijkste hiervan is dat het inkomen van het huishouden onder de inkomensgrens van € 30.000 per jaar uitkomen (Woonbond, 2015), wil het in aanmerking komen voor een sociale huurwoning. Het resultaat hiervan is dat de inwoners van de sociale woningbouw in Nederland lage inkomens heeft, dit is ook het doel. Een andere groep die veel gehuisvest wordt in de sociale woningbouw zijn vergunning- of statushouders. Dit zijn benamingen voor personen die een asielaanvraag in hebben gediend en een (tijdelijke) verblijfsvergunning hebben toegewezen. Na deze toewijzing vertrekken zij uit hun asielzoekerscentrum en kunnen zij niet kiezen waar zij gehuisvest worden: statushouders worden een woning toegewezen en dit is bijna altijd een corporatiewoning (Aedes, 2015). Ten tijde van het schrijven van dit onderzoek

hebben vergunninghouders nog een voorrangspostie om een woning toegewezen te krijgen, maar het kabinet heeft in April 2016 een wetswijziging voorgesteld die deze positie zal schrappen omdat men bang is dat vergunninghouders andere woningzoekenden zouden kunnen verdringen (Aedes, 2016). Een andere grote groep huurders van sociale huurwoningen zijn ouderen. Zij maken gebruik van een derde van de beschikbare sociale woningen (Aedes, 2015). Naast dat ouderen vaak in sociale huurwoningen leven zijn er speciale woonzorgcombinaties die ouderen helpen: van appartementen met lift tot complexen waar zorgvoorziening aanwezig is in het complex (Leber, 2005)

De overeenkomst van deze groepen is dat zij sociaal en financieel (en in het geval van ouderen ook fysiek) kwetsbare groepen zijn. Hierdoor is hun toegang tot een rijbewijs en auto een stuk lager dan voor het gemiddelde huishouden (Lucas, 2012), waardoor zij in hun mobiliteit aangewezen zijn op andere manieren van transport zoals het openbaar vervoer of de fiets. Het gebruik van deze vervoersmiddelen is voor de inwoners van sociale huisvesting dus van belang om een bereikbaarheid te hebben die voldoende is om van hun benodigde voorzieningen en mogelijkheden gebruik te maken.

Als de bewoners van sociale huurwoningen alleen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, de fiets of lopen en hierdoor toegang hebben tot weinig bestemmingen, kunnen er problemen ontstaan op het gebied van *transport-related social exclusion*. Dit is het idee dat een slechte bereikbaarheid ervoor kan zorgen dat het leven van mensen slecht wordt beïnvloed door middel van sociale uitsluiting. Sociale uitsluiting is dat een groep in de samenleving slechte toegang heeft op het gebied van werk, onderwijs, gezondheid en sociale leven (Levitas, et al., 2007). De reden hiervoor is dat mensen met een slechte bereikbaarheid op drie manieren tegen worden gewerkt om deze voorzieningen te bereiken. Als eerste is de mogelijkheid om bij de voorziening te komen er vaak niet: de reistijd via zou te lang zijn of de voorziening is fysiek alleen te bereiken met een auto. Een tweede manier zijn de financiële kosten van transport: als deze te hoog zijn kan een persoon de voorzieningen niet bereiken, of wegen de transportkosten niet op tegen de inkomsten die de bestemming zou kunnen genereren. Als laatste reden worden voorzieningen die ver weg liggen niet meegenomen in de potentiële opties van mensen met een slechte bereikbaarheid, omdat zij niet denken dat zij deze kunnen bereiken (Social Exclusion Unit, 2003).

Een "betaalbare" woning met een slechte bereikbaarheid heeft dus ook andere kosten voor de huurder die vaak niet worden meegenomen in het kostenplaatje van de woning. Het is echter wel belangrijk om deze externe transportkosten mee te nemen in het kostenplaatje van de woning, zeker als men deze woningen betaalbaar wil houden voor huurders met lage inkomens (Verhoef, 1994). Als de transportkosten van een woning niet mee worden genomen in de kosten die een woning met zich meebrengt, zou een woning op papier betaalbaar kunnen zijn, maar achteraf zulke hoge onvoorziene kosten met zich meebrengen voor de huurder dat dit duurder uitpakt dan eerder begroot. Voorbeelden van duurdere transportkosten zijn bijvoorbeeld duurdere kaartjes voor het openbaar vervoer of hogere brandstofkosten door langere reisafstanden als een huurder een auto bezit. Als er wordt gekeken naar sociale woningbouw aan de randen van steden en in suburbane gebieden kan men zien dat bereikbaarheid op de fiets en met het openbaar vervoer hier moeilijker is dan met de auto (Kawabata, 2009). Het kan zelfs zijn dat er geen mogelijkheid is om gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets, waardoor men

gedongen wordt om een auto aan te schaffen. Deze *forced car ownership* kan voor financiële lasten zorgen die de huishoudens vaak niet kunnen veroorloven (Curie & Senbergs, 2007).

Een andere dimensie van mobiliteit en de betaalbaarheid van een sociale huurwoningen zijn de kosten die het parkeren van een auto met zich meebrengen. Hoe meer parkeerplekken een woning of een woningcomplex nodig heeft, hoe duurder dit wordt om te realiseren. Dit komt omdat een woning of een complex extra ruimte voor parkeerplekken op straat moet voorzien, wat extra grondkosten met zich meebrengt. Als dit niet mogelijk is kan er parkeergarage onder de woningen aangelegd worden die de prijs per woning nog veel meer ophoogt (Jia & Wachs, 1998). De normen voor het minimale aantal parkeerplekken per woning staan niet nationaal vast en verschillen per gemeente, die op zijn beurt per situatie eigen normen op kan stellen. Er zijn echter vaak geen verschillen in de parkeernormen tussen sociale huurwoningen en woningen bestemd voor de vrije markt. Hierdoor zijn woningcorporaties gedwongen om ondergrondse parkeergarages aan te leggen die vaak niet gebruikt worden door de huurders (Martens P. , 2016). Als woningcorporaties en gemeenten zich dus bewust zijn dat een woningbouwlocatie met een goede bereikbaarheid op het gebied van openbaar vervoer en de fiets een kleinere vraag naar parkeerplekken heeft, kunnen deze partijen dit meenemen in de parkeernormen. Als deze parkeernormen voor sociale woningbouw met een goede bereikbaarheid lager zijn, kunnen de bespaarde kosten doorgerekend worden naar bewoners en kan de huurprijs omlaag.

2.4. Conceptueel model

Om het conceptuele model van deze scriptie te vormen zullen de gebruikte theorieën en inzichten uit dit hoofdstuk gebruikt worden om als handvat te dienen voor de rest van het onderzoek.

Als eerste zal de netwerkbenadering met het bijbehorende rollenmodel gebruikt worden als 'bril' om de beleidsvorming in de woningcorporaties te analyseren. Omdat corporaties hun beslissingen niet in een vacuüm maken, maar beïnvloed worden door anderen zal ook de invloed die andere partijen op de woningcorporaties onderzocht worden. Het deel van het beleid wat onderzocht zal worden is het voorraadbeleid van de corporatie: de manier waarop de woningvoorraad beïnvloedt kan worden. Deze verandering van de woningvoorraad gebeurt op drie manieren: door verkoop, renovatie en nieuwbouw van woningen in de voorraad.

Een corporatie zou rekening met bereikbaarheid kunnen en moeten houden in haar voorraadbeleid omdat woningcorporaties kwetsbare doelgroepen huisvesten: mensen met lage inkomens, statushouders en mensen met een zorgbehoefte. Deze mensen hebben vaak geen toegang tot een auto en ondervinden daardoor vaak een slechte bereikbaarheid wat tot sociale uitsluiting kan leiden. Ook zorgt een slechte bereikbaarheid van een woning voor (vaak verborgen) transportkosten die de betaalbaarheid van een sociale huurwoning in gevaar brengen. Uit deze redenering volgt dus het onderzoek waar onderzocht zal worden in hoeverre de invloed is van bereikbaarheid op de beleidsvorming van woningcorporaties.

3. Methoden

In dit hoofdstuk zal de manier waarop het onderzoek uitgevoerd zal worden beargumenteerd worden in de onderzoeksstrategie, waarna bij onderzoeksmateriaal uitgelegd zal worden welke onderzoeksobjecten onderzocht zullen worden, welke informatie hieruit volgt en op welke manier deze informatie ontsloten zal worden.

3.1. Onderzoeksstrategie

De centrale vraag in het onderzoek is “In hoeverre houden woningcorporaties rekening met bereikbaarheid in hun beleid op het gebied van nieuwbouw, renovatie en verkoop van woningen?” Er zijn verschillende methoden voor onderzoek, waarvan sommigen beter passen bij deze vraagstelling dan andere. Verschuren & Doorewaard (2007, p. 161) onderscheiden een vijftal methoden die gebruikt kunnen worden: survey, experiment, casestudy, gefundeerde theoriebenadering en bureauonderzoek.

Om deze vraag te beantwoorden is het experiment is slecht toepasbaar voor het onderzoek omdat hier controle van de omstandigheden voor nodig is. Het gebruik van een gefundeerde theoriebenadering is ook niet goed van toepassing omdat het doel van het onderzoek niet het vormen van een theorie is. Het gebruik van een survey is iets meer toepasbaar omdat het afnemen van enquêtes aan een groot aantal woningcorporaties een beeld van de rol van bereikbaarheid in de beleidsvorming kan geven. Een survey is echter niet geschikt om de beleidsprocessen van organisaties te analyseren omdat deze processen erg complex kunnen zijn. Een survey zou gebruik maken van meerdere, kortere vragen die de diepgang van dergelijke processen niet goed weer zou kunnen geven, dus is er de beslissing genomen geen gebruik te maken van dit type methode.

Er zal voor dit onderzoek gekozen worden voor de casestudy, waar empirische data verworven zal worden om een uitspraak te kunnen doen over de beleidsvorming in woningcorporaties. Deze onderzoeksmethode biedt de mogelijkheid om meer dan alleen een aantal invloeden op de beleidsvorming weer te geven zoals kwantitatieve methoden dit kunnen doen, het gebruik van een casestudy kan de beleidsvorming meer in de diepte beschrijven. Om dit uit te kunnen voeren zullen vier woningcorporaties gekozen worden waar met behulp van semigestructureerde interviews gevraagd zal worden naar de manier waarop het beleidsvormingsproces in de organisatie plaatsvindt. Er wordt gekozen voor het aantal van vier corporaties omdat dit de generaliseerbaarheid van het onderzoek groter maakt en in de beschikbare tijd past. De verschillende woningcorporaties zullen niet expliciet met elkaar vergeleken worden, omdat het niet het doel van het onderzoek is om verschillen in beleidsvormingsprocessen van verschillende woningcorporaties aan te duiden, maar om een beeld te scheppen over hoe woningcorporaties handelen.

3.2. Onderzoeksmateriaal

In deze scriptie zal er onderzoek worden gedaan naar het proces van beleidsvorming in woningbouwcorporaties. De eerste manier van ontsluiting van deze informatie is het interviewen van tussen de acht en tien personen, betrokken in het beleidsvormingsproces van woningbouwcorporaties. Aangezien er vier woningcorporaties onderzocht zullen worden, zullen er twee personen per beleidsvormingsproces geïnterviewd worden. Deze personen zullen zelf betrokken moeten zijn in de beleidsvorming van de corporaties, ze moeten niet alleen het beleid uitvoeren maar ook enige rol hebben in de vorming hiervan.

Naast de corporaties zal er ook gevraagd worden naar andere actoren in de beleidsvorming: de betrokken gemeentes. Deze kunnen geïnterviewd worden als zij als actor in de beleidsvorming als invloedrijk worden geacht. De huurdersbelangenverenigingen van corporaties hebben ook een officiële rol in de beleidsvorming, zij worden bijvoorbeeld meegenomen in de prestatieafspraken. Er is echter gekozen om de huurders niet te ondervragen in het onderzoek vanwege tijdsgebrek. Is de woningwet pas onlangs herzien waardoor woningcorporaties vaak nog niet de tijd hebben gehad om een huurdersbelangenvereniging op te richten en deze deel te laten nemen aan het proces. Het proces van besluitvorming in woningcorporaties zal dus vanuit verschillende oogpunten beschreven worden en hier zal een beeld uitkomen wat de rol van bereikbaarheid beschrijft.

De interviews zullen op een semigestructureerde manier worden afgenomen, waardoor er zowel houvast voor de interviewer is als dat er ruimte voor doorvragen is (Verschuren & Doorewaard, 2007). In de interviews zal er gevraagd worden naar de verschillende opvattingen en actoren die invloed hebben op het beleidsvormingsproces en de wegging die zij hebben. Zo zal er een beeld van de beleidsvorming in de corporatie worden geschetst, met de onderwerpen die de verschillende actoren terug willen zien in het beleid. Als bereikbaarheid niet wordt meegenomen als onderwerp in deze gesprekken zal dit als een observatie *an sich* zijn: er wordt niet expliciet rekening gehouden met de bereikbaarheid van de inwoners. Aan het einde van het interview zal er specifiek naar de rol van bereikbaarheid in de beleidsvorming gevraagd worden: als dit niet eerder aan bod is gekomen kan er toch geprobeerd worden de invloed te bepalen. De validiteit van deze laatste resultaten kan echter in twijfel getrokken worden omdat de respondent antwoorden kan geven die sociaal-wenselijk zijn, maar niet daadwerkelijk plaats hebben gevonden.

De tweede bron van ontsluiting is het analyseren van de beleidsdocumenten van de woningcorporaties. Deze beleidsdocumenten bestaan uit gevormd beleid, waar de resultaten van de beleidsvorming in vast staan. Als één of meerdere actoren de bereikbaarheid van het woningbestand terug had willen zien in de beleidsvorming, is er een grote kans dat dit terug te vinden moet zijn in deze documenten. Ook kunnen deze documenten gebruikt worden om de resultaten uit de ondervragingen te vergelijken: als de beleidsdocumenten bijvoorbeeld niets over de invloed van bereikbaarheid melden en de respondenten wel, kan er aan de validiteit van de antwoorden van de respondenten getwijfeld worden.

3.3. Casusselectie

Om de vraagstelling van de thesis te beantwoorden, zal de data uit de interviews moeten helpen kennis te verkrijgen van het beleid van woningcorporaties op het gebied van nieuwbouw, verkoop en renovatie. Om dit te realiseren zullen er meerdere casussen gebruikt moeten worden waardoor er een verzameling van corporaties ontstaat waar deze werkzaamheden aanwezig zijn. Zo kunnen corporaties hun beleid richten op renovatie als hun woningbestand verouderd is, op nieuwbouw als zij dit willen vernieuwen of uitbreiden of hun beleid richten op beide. Het belang is dat er in deze thesis dus gekozen wordt voor een aantal casussen waar al deze werkzaamheden aan bod komen.

Naast het belang van de verschillen in beleidsvorming is ook de grootte van de casussen in deze thesis belangrijk. Omdat er gekozen zal worden voor de netwerk benadering en

het bijbehorende rondenmodel, is het van belang dat de woningcorporaties een groot genoeg woningbestand hebben zodat zij genoodzaakt zijn beleid te vormen over hoe er met deze woningvoorraad omgegaan moet worden. Als het beleidsvormingsproces van een kleine woningcorporatie met maar enkele woningen onderzocht zou worden, zou het goed kunnen dat de corporatie geen behoefte heeft aan het vormen van een uitgebreid beleidsstuk over de woningvoorraad, omdat zij bijvoorbeeld geen mogelijkheid of ambitie heeft om iets aan haar woningbestand te veranderen. Het rondenmodel is hiernaast ook nog eens beter geschikt om grotere beleidsvormingsprocessen te onderzoeken omdat hier eerder meerdere actoren bij betrokken zijn (Koppenjan, 1993).

Om deze criteria toe te passen op woningcorporaties zullen er een aantal woningcorporaties geselecteerd moeten worden die kunnen dienen als casus. Nederland bezit in het jaar 2014 363 woningcorporaties (Aedes, 2014), die kunnen verschillen van tientallen tot tienduizenden vhe's (Verhuurbare Eenheden). Er zal zoals eerder besproken gekozen worden voor enkele van de grootste corporaties van Nederland en enkele middelgrote corporaties omdat deze de mogelijkheid hebben hun woningvoorraad aan te passen. Ook zullen de gekozen corporaties actief zijn in de stedelijke gebieden van Nederland en niet in de landelijke gebieden. De reden hiervoor is dat de mobiliteitsproblemen als die in de literatuur aan bod zijn gekomen vaak de bereikbaarheidsarmoede van sociale huurwoningen aan de rand van de stad weergeeft. Weliswaar mogen bereikbaarheidsproblemen ook worden verwacht in rurale gebieden, maar het aantal mensen dat hierdoor geraakt wordt is naar verwachting veel kleiner (Martens K. , 2016). Om deze theorieën te gebruiken zal er dus sociale woningbouw in stedelijke gebieden worden onderzocht. Ook zal er gekozen worden voor een geografische spreiding van de onderzochte woningcorporaties door Nederland (zie figuur 2). Hierdoor geven de resultaten van het onderzoek een beeld van de beleidsvorming in woningcorporaties in Nederland en niet alleen van een bepaalde regio. Als dit onderzoek zou gaan over beleidsvorming van woningcorporaties in een bepaalde regio zouden de onderzochte casussen geografisch geconcentreerd zijn, en zou de woningmarkt van de regio hier bijvoorbeeld invloed op kunnen hebben. Door gebruik van deze criteria zijn vier woningcorporaties geselecteerd voor het onderzoek. Deze worden hierna kort beschreven.



Figuur 2: Blauw geselecteerde gemeentes zullen gebruikt worden in het onderzoek

3.3.1. Mitros

Mitros is met 28.000 woningen in de gemeenten Utrecht en Nieuwegein de grootste woningcorporatie in deze gemeenten: een op vijf van de inwoners van de gemeente Utrecht woont in een woning die in het bezit is van Mitros (Mitros, 2015). Door haar omvang heeft Mitros de financiële middelen nieuwbouw te realiseren: de corporatie heeft naast de wens om haar woningbestand te vergroten ook de mogelijkheden om dit te doen. Ook is de woningcorporatie actief op de gebieden van renovatie en verkoop van haar woningbestand, dus kan de casus goed gebruikt worden om de invloed van bereikbaarheid op alle drie de aspecten van het voorraadbeleid te analyseren.

3.3.2. Volkshuisvesting Arnhem

Volkshuisvesting Arnhem is een middelgrote woningcorporatie met ongeveer 14.000 vhe's in de gemeente Arnhem. De woningcorporatie richt zich vooral op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving van haar inwoners door renovatie en door te investeren in de leefomgeving (Volkshuisvesting Arnhem, 2015). De corporatie heeft maar een kleine ambities om haar woningbestand netto uit te breiden: de enige nieuwbouw die het voorziet is ter vervanging van verouderde panden die gesloopt gaan worden of verkocht worden. Volkshuisvesting Arnhem is dus geschikt om te kijken wat de invloed van bereikbaarheid op de beleidsvorming op het gebied van renovatie en verkoop is.

3.3.3. De Alliantie

De Alliantie is een woningcorporatie vooral actief in de Noordvleugel die ontstaan is door fusies tussen zes corporaties. De Alliantie bezit na deze fusies ongeveer 60.000 vhe's en is hierdoor een van de grootste corporaties in Nederland (De Alliantie, 2015). Door haar omvang richt de corporatie zich op nieuwbouw, buurtvernieuwing, renovatie en bijzondere projecten (transformaties). De Alliantie bouwt kan dus net als Mitros gebruikt worden om zowel de onderdelen nieuwbouw, renovatie en verkoop van het voorraadbeleid te analyseren. De Alliantie verschilt van de voorgenoemde corporaties omdat zij in vier verschillende gebieden opereert: Amsterdam, Almere, het Gooi en Amersfoort. In dit onderzoek zal er door tijdgebrek naar één regiobedrijf gekeken worden: Amsterdam/Almere. Dit regiobedrijf werkt over twee verschillende regio's maar werkt op beleidsniveau op één lijn. Er is gekozen voor dit regiobedrijf omdat dit de meeste woningen in haar portefeuille heeft en hierdoor een uitgebreide beleidsvorming zal hebben. Ook is het interessant om te kijken hoe de invloed van bereikbaarheid terug zou kunnen komen in de beleidsvorming in de gespannen woningmarkt van Amsterdam en Almere.

3.3.4. Antares

De kleinste geselecteerde woningcorporatie is: Antares. Dit is een woningcorporatie met ongeveer 5.500 vhe's in de gemeente Venlo. Antares is dus net als Volkshuisvesting Arnhem een relatief kleinere corporatie vergeleken met Mitros en de Alliantie. Antares beperkt tot twee gemeentes: Venlo en het aanliggende Peel en Maas. Vanwege een beperkt aantal woningen in de gemeente Peel en Maas zal deze gemeente niet verder worden onderzocht worden in dit onderzoek. Antares is in tegenstelling tot Volkshuisvesting Arnhem wel van plan en in staat om enigszins aan nieuwbouw te kunnen realiseren (Antares, 2015). Hierdoor kunnen alle onderdelen van het voorraadbeleid kunnen dus onderzocht worden, in de context van een kleinere woningcorporatie.

4. Analyse

In dit hoofdstuk zullen de resultaten geanalyseerd worden die uit het empirische onderzoek zijn geproduceerd. De resultaten zullen per casus worden behandeld, om een beeld per van de beleidsvorming per corporatie te geven. Als eerste zullen de beleidsdocumenten waar het uiteindelijke beleid in vaststaat worden geanalyseerd, waarna de interviews met de betreffende woningcorporaties en gemeenten gebruikt zullen worden om de beleidsvorming te analyseren. De lijst met de namen van de respondenten en hun functies is in Bijlage 1 terug te vinden. Er is gebruik gemaakt van verschillende vragenlijsten: voor interviews met medewerkers van de woningcorporaties is er gebruik gemaakt van Bijlage 2 en voor medewerkers van gemeenten Bijlage 3.

In de analyse van de beleidsdocumenten zal gekeken worden naar de rol van bereikbaarheid op het uiteindelijk gevormde beleid van de corporatie. De onderzochte woningcorporaties verschillen in omvang, mogelijkheden en doelen, maar de beleidsdocumenten kunnen in enige mate in overeenkomende categorieën worden ingedeeld. Het beleid van woningcorporaties begint bij het ondernemingsplan, een document waarin voor langere tijd de doelen, strategie, mogelijkheden en soms de planning van de corporatie in staan beschreven. Dit document geeft vooral richting aan het beleid van de corporatie zich aan dient te houden en geeft dus nog geen concrete plannen, maar kan de onderwerpen sturen die men terug wil zien in al het beleid wat de corporatie produceert. Het beleid wordt meer uitgewerkt in de vastgoedstrategie, een document dat vaak een keer per jaar wordt vastgelegd. In de vastgoedstrategie staan de veranderingen die worden genomen op het gebied van veranderingen in de woningvoorraad: de beslissingen over nieuwbouw, verkoop en renovatie staan hier dus ook in. Ook wordt het jaarverslag geanalyseerd, een document waar de uitgevoerde werkzaamheden en hun gevolgen van het afgelopen jaar in staan beschreven. De invloed van bereikbaarheid op de beleidsvorming kan onderzocht worden door naar het uitgevoerde beleid te kijken en te bekijken of bereikbaarheid hier een invloed op heeft gehad.

Om te kijken hoe andere actoren invloed hebben op de vorming van dit beleid zal er ook gekeken worden naar de prestatieafspraken die gemaakt zijn tussen gemeenten en corporaties. Woningcorporaties zijn sinds het intreden van de Woningwet in 2015 wettelijk verplicht om prestatieafspraken met de gemeenten waarin zij werkzaam zijn te maken, waarin er bindende afspraken tussen gemeenten, huurdersverenigingen en woningcorporaties opgenomen zijn. De gemeente begint de onderhandelingen door een stuk te plaatsen waar zij hun doelen en visie op het gebied van sociale huurwoningen overhandigen aan de woningcorporaties. Deze hebben op hun beurt weer de mogelijkheid om te kijken in hoeverre dit aansluit op hun eigen visie en kunnen, waarna er een onderhandeling plaatsvindt. In deze onderhandeling komen de verschillende partijen tot een akkoord waar de verschillende visies op elkaar worden afgesteld en er gekeken wordt hoe dit gerealiseerd kan worden (Aedes, 2015). De prestatieafspraken zelf hebben volgens de Woningwet geen vaste vorm of inhoud, dus de onderwerpen waar afspraken over gemaakt worden kunnen van casus op casus veel verschillen. Als een van de partijen bereikbaarheid als een belangrijk onderwerp voor het beleid van de woningcorporaties zou beschouwen, zou dit terug moeten zijn gekomen in de prestatieafspraken

4.1. Utrecht: Mitros

4.1.1. Beleidsdocumenten

Uit het ondernemingsplan (Mitros, 2013) blijkt dat de corporatie zich uit het regiogebied rond Utrecht terugtrekt en zich focust op de gemeenten Utrecht en Nieuwegein. Mitros wil zich meer richten op het huisvesten van mensen met lagere inkomens: “Wij kiezen voor mensen met een laag inkomen... dit is onze doelgroep” en het afstoten van de duurdere woningen in de vrije huursector. Beide beslissingen zijn gebaseerd op het feit dat de Woningwet (2015) dit voorschrijft, er wordt geen melding gedaan over de bereikbaarheid van de inwoners. Als er naar de portefeuillestrategie wordt gekeken, ziet men dat Mitros haar woningbezit over verschillende wijken van Utrecht en Nieuwegein wil spreiden en zich hierdoor uit specifieke buurten en wijken terug wil trekken of juist wil focussen. De reden hiervoor is “om huurders meer keuze te bieden en om onze marktrisico’s te spreiden” (Mitros, 2014, p. 2). In de prestatieafspraken (Gemeente Utrecht, 2016) blijken de belangrijkste onderwerpen beschikbaarheid en betaalbaarheid van de woningen te zijn. Ook is er aandacht voor de duurzaamheid van de woningen en de kwaliteit die door renovatie verbeterd zou moeten worden, maar er heeft geen partij gepleit voor het gebruik van bereikbaarheid in het beleid van Mitros. Uit de prestatieafspraken die met de gemeente Nieuwegein plaats hebben gevonden, kunnen ook geen grote verschillen met de afspraken uit Utrecht worden opgemaakt (Gemeente Nieuwegein, 2016). Het enige grote verschil met Utrecht is dat de gemeente Nieuwegein meer focus op zorgwoningen wenst. Als laatste staan er in het jaarverslag (Mitros, 2016) verder ook geen opmerkingen met een verwijzing naar de rol van bereikbaarheid in het beleid van de organisatie.

Uit de analyse van de beleidsdocumenten van Mitros blijkt dat de geografische locatie voor Mitros van belang is: de corporatie wil zich in bepaalde gebieden meer of minder vestigen. Bereikbaarheid heeft hier echter geen invloed op, de redenen gegeven in de documenten spreken over spreiding op basis van risicospreiding en differentiatie van huuraanbod.

4.1.2. Interviews

Uit het interview met Felix Sevenheck bevestigt hij dat Mitros haar vastgoedstrategie herleidt uit het ondernemingsplan van de corporatie. Deze vastgoedstrategie wordt jaarlijks vernieuwd en bestaat uit drie delen: wat de corporatie wil bereiken, de financiële werkelijkheid van de woningmarkt en de prestaties van het huidige bezit. Deze strategie leidt tot een wensportefeuille, waarna er op concreet niveau gekeken wordt wat men kan doen om deze wensportefeuille te bereiken. Er zijn verschillende onderwerpen die invloed hebben op de vorming van het voorraadbeleid: Sevenheck noemt dat vroeger de focus lag op de kwaliteit van de woningen. Deze kwaliteit is vooral gerealiseerd door kwalitatief slechte woningen te verkopen en veel te investeren in renovatie en onderhoud. De manier waarop men renoveerde was dat men naar de fysieke kwaliteit van de woningen keek, bereikbaarheid speelde hier geen rol. Tegenwoordig is er minder aandacht voor renovatie, maar richt de corporatie zich vooral de betaalbaarheid van de sociale huurwoningen. Deze koerswijziging is gebaseerd op het nieuwe ondernemingsplan, waar ook de gemeente een rol in heeft: “je merkt met name in de gesprekken met de gemeente dat wij meer op betaalbaarheid en duurzaamheid moeten richten”. Op het gebied van nieuwbouw is er in het werkgebied van Mitros maar beperkte keus waar het kan en wil uitbreiden: op locaties in de stad die door sloop vrijkomen of in de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Over de

invloed van andere partijen kan gezien worden dat de gevolgen van de Woningwet merkbaar beginnen te worden: "... je ziet dat de gemeente door de nieuwe woningwet meer invloed heeft gekregen, een sterkere positie heeft gekregen in het spel en meer invloed heeft op de keuzes die wij maken".

Een ander belangrijk onderwerp in het voorraadbeleid van Mitros is dat de corporatie haar woningbezit graag wil spreiden over de stad. Het huidige bezit van de corporatie bevindt zich nu buitenproportioneel in de wijken Overvecht en Kanaleneiland. De verandering naar een meer gespreid woningbezit zou de corporatie willen realiseren door vooral te verkopen in deze twee wijken en het bezit wat zich hierbuiten bevindt zo min mogelijk te verkopen. Ook wil Mitros de monumentale woningen in het oude stadscentrum verkopen omdat deze panden grote onderhoudskosten hebben en veel opleveren in de verkoop. Hiernaast wil Mitros zo veel mogelijk bouwen in andere wijken van de stad, voor zover dit mogelijk is. De reden voor deze spreiding is volgens Sevenheck dat Mitros haar huurders de mogelijkheid wil bieden om een sociale huurwoning aan te bieden buiten deze twee wijken. Ook uit het interview bleek dus dat Mitros geen gebruik maakt van bereikbaarheid in de manier waarop zij de locaties van haar woningbezit veranderd.

Wanneer er aan het einde van het interview direct gevraagd is naar de invloed van bereikbaarheid in de beleidsvorming van de corporatie, antwoordde Sevenheck negatief: "Het is dus niet dat wij zeggen: 'dit is een openbaarvervoer knooppunt, dus daar willen we uitbreiden'". Mitros is van mening dat de stad Utrecht van zichzelf voldoende bereikbaar is door het grote aantal trein-, sneltram- en busstations. Ook noemt hij dat Utrecht een "compacte, fijnmazige stad met heel veel fietsgebruik" is, waardoor men voor het reguliere woningbezit geen rekening hoeft te houden met bereikbaarheid. Op het gebied van woningcomplexen met veel ouderen probeert Mitros wel enigszins rekening te houden met bereikbaarheid, maar de corporatie doet dit door naar de voorzieningen in de buurt te kijken: "... de eerste bril is voorzieningen: zijn er winkeltjes, is er leven? En het moment dat er winkeltjes zijn komt er ook wel een openbaarvervoer aansluiting".

Uit het interview met Berend Jan Brijder van de gemeente Utrecht bleek dat de gemeente de onderwerpen die zij in het beleid van de woningcorporaties willen zien in hun Woonvisie vast hebben gesteld voor vijf jaar. Vervolgens worden deze onderwerpen elk jaar bekeken en aangepast waar nodig, waarna deze uitwerking gebruikt zal worden in de prestatieafspraken met de corporaties. Over deze afspraken sprak Brijder:

"Het is natuurlijk heel verleidelijk om alle punten waar je als gemeente en corporatie elkaar tegenkomt afspraken te maken. Dat deden we in het verleden ook: dat waren afspraken met honderden punten. Maar wat we juist wilden is dat als je een groot probleem hebt in een bepaald segment, dat je daarop kan focussen en te zorgen dat de investeringskrachten daarop worden gericht."

De vier punten waar de gemeente zich nu nog wel op wil richten zijn: Betaalbaarheid, Bereikbaarheid en Duurzaamheid. Door huurstijgingen in Utrecht was er de afgelopen jaren een focus op betaalbaarheid, dit kwam ook terug uit de gesprekken met de huurdersorganisaties. Nu is deze echter enigszins verschoven:

"Er is op het gebied van de betaalbaarheid natuurlijk een flinke stap gezet. Eigenlijk een grotere stap dan dat wij eigenlijk via de afspraken hadden durven vragen. Maar nu komt dus dat tweede punt van de beschikbaarheid, van hoeveel

woningen we in bezit hebben, en hoe dat past op de behoefte die er in de stad is. We willen flink groeien, naar 400.000 inwoners in 2040. En daarvan moet ook een deel in de sociale huurwoningen, om daar ook de woningen te hebben voor mensen met lage inkomens.”

Ook had de gemeente voorheen een spreidingsbeleid voor de sociale huurwoningen, maar hier heeft een verandering in plaatsgevonden. In de Vinex-wijk Leidsche Rijn wil de gemeente nog wel graag een menging tussen sociale huurwoningen en andere woningen, maar corporaties worden in de rest van de stad wat vrijer gelaten om te bepalen waar zij woningen willen verkopen. Op het gebied van nieuwbouw probeert de gemeente nu dus vooral het absolute aantal sociale huurwoningen omhoog te brengen. Dit heeft als gevolg dat de gemeente geen beleid heeft op het gebied van locaties die aantrekkelijker zouden zijn voor sociale woningbouw, bijvoorbeeld als deze bereikbaarder zouden zijn. Op het gebied van verkoop wil de gemeente ook vooral dat deze verkoop gebruikt wordt om de totale woningvoorraad te vergroten: “We zeggen dat elke verkochte sociale huurwoning weer anderhalve nieuwbouwwoning op moet leveren”. Op het gebied van renovatie zegt Brijder: “Bij renovatie is het aan de corporatie die het beste kan inschatten hoe hun bezit er voorstaat”, dus ook hier wil de gemeente geen bereikbaarheid terugzien in het beleid van de woningcorporaties.

Nadat er specifiek naar de invloed van bereikbaarheid op het beleid van woningcorporaties is gevraagd, antwoordde Brijder dat dit niet in beleid als de prestatieafspraken voorkomt. Op het gebied van de grote uitbreidingslocatie Leidsche Rijn is men zich wel bewust dat zowel de lokale voorzieningen, als de infrastructuur op het gebied van openbaar vervoer en de fiets nog niet goed aanwezig zijn. De gemeente zal hier op het gebied van sociale huurwoningen geen extra rekening mee houden, vergeleken met de andere inwoners van Leidsche Rijn. Over rekening houden met bereikbaarheid en sociale huurwoningen vertelde Brijder als laatste:

“Ik vraag me af wat ook de mobiliteitsvraag is dan. Je zou je voor kunnen stellen dat iemand in een sociale huurwoningen een lager inkomen heeft, dus waarschijnlijk heeft die ook een baan die minder geld opleverde en die zal voor die baan dan ook een kortere weg heeft naar zijn werk. Ook heb je mensen met een hoger inkomen, dan loont het ook om een langere reis te maken.”

De gemeente wil de bereikbaarheid van haar bewoners dus aan laten sluiten op de huidige vraag en niet de bereikbaarheid groter maken voor doelgroepen die een slechtere bereikbaarheid ervaren. De gemeente Utrecht houdt dus in de onderwerpen waarmee ze het beleid van woningcorporaties wil beïnvloeden geen rekening met bereikbaarheid. Wel is het opvallend dat zij in haar grote uitbreidingslocatie anders omgaat met de differentiatie van de samenstelling van de wijk, dan met de rest van de stad.

4.2. Arnhem: Volkshuisvesting Arnhem

4.2.1. Beleidsdocumenten

Het ondernemingsplan van Volkshuisvesting Arnhem heeft een andere insteek dan die van Mitros. Het opvallendste verschil is dat Volkshuisvesting Arnhem zichzelf expliciet als een wijkontwikkelaar die bij wil dragen aan “het oplossen van maatschappelijke kwesties” (Volkshuisvesting Arnhem, 2012, p. 4) en dus niet alleen richten op het voorzien van

fysieke woningen. Volkshuisvesting heeft naast het ondernemingsplan nog een ander beleidsdocument wat de strategie van de woningcorporatie uitwerkt: de strategische visie. Hierin komen dezelfde punten meer uitgewerkt terug en blijkt dat de corporatie als schaalniveau vooral naar buurten kijkt (Volkshuisvesting Arnhem, 2008). In deze twee documenten blijken geen directe verwijzingen naar het gebruik van bereikbaarheid in de strategie van de woningcorporatie aanwezig te zijn.

Het voorraadbeleid van de corporatie vermeldt wel dat ze “een redelijke spreiding van sociale huurwoningen over de stad” wenst (Volkshuisvesting Arnhem, 2014, p. 4), maar gaat niet in wat de reden hiervoor is. Ook staat er in dit beleidsstuk dat de kwaliteit van de bestaande woningen omhoog moet en spreekt men van het feit dat er in de woonomgeving “aanwezige voorzieningen” hier belangrijk voor is. Of de toegang tot openbaar vervoer deel uitmaakt van deze voorzieningen is niet duidelijk. In de prestatieafspraken met alle woningcorporaties in Arnhem en de gemeente zijn bereikbaarheid, mobiliteit of openbaar vervoer ook niet terug te vinden. De onderwerpen die wel aan bod kwamen waren een bescheiden groei van de woningvoorraad, een differentiatie op type woning en wijk, het investeren in sociale voorzieningen en het verbeteren van energie-labels (Gemeente Arnhem, 2011). Tegenwoordig is de gemeente bezig met het voorbereiden van de volgende prestatieafspraken en heeft haar doelen uit de meer algemene Woonprincipes uitgewerkt in het volkshuisvestelijk kader. Hier zijn de vier belangrijkste thema’s die de gemeente wil zien: “aanbieden van voldoende betaalbare huurwoningen”, “huisvesting bieden aan specifieke doelgroepen”, “van wijken weten en vergroten van de energieprestatie” en “duurzaamheid van de sociale voorraad” (Gemeente Arnhem, 2016, p. 3). Er wordt niet gebruik gemaakt van bereikbaarheid in de uitwerking van deze onderwerpen. Aangezien dit document werkt als een begin van de onderhandeling van de prestatieafspraken, hoeft er dus niet verwacht te worden dat dit in de volgende prestatieafspraken voorkomt. Ook in het Jaarverslag van Volkshuisvesting Arnhem is geen vermelding van het gebruik van bereikbaarheid in het afgelopen boekjaar van de corporatie (Volkshuisvesting Arnhem, 2015).

Uit de beleidsdocumenten van Volkshuisvesting Arnhem blijkt dat de corporatie zichzelf anders positioneert dan corporaties als Mitros en De Alliantie (zie hierna) door zich te richten op kwaliteit en betaalbaarheid en niet de behoefte heeft om op grote schaal uit te breiden. Net als Mitros houdt Volkshuisvesting Arnhem echter niet expliciet rekening met de bereikbaarheid van haar inwoners.

4.2.2. Interviews

Ook uit het interview met Jan Alers van Volkshuisvesting Arnhem blijkt dat deze corporatie anders handelt dan de andere onderzochte corporaties: Volkshuisvesting ziet zichzelf vooral als een wijkontwikkelaar. Dit betekent voor hun voorraadbeleid dat zij twee niveaus gebruiken: het portefeuilleniveau en het clusterniveau. Op portefeuilleniveau moet het bezit in het algemeen renderen, maar dit hoeft niet op clusterniveau: “Wat wij doen is op algemeen niveau kijken op hoe het vastgoed bijdraagt aan de vastgoedstrategie”. Het resultaat is dat Volkshuisvesting wijken wil verbeteren door meer dan alleen het voorzien van vastgoed, het wil ook een sociale speler zijn in de wijk (voor zover de Woningwet dit toelaat). Nadat een wijk ontwikkeld is en het vastgoed en de sociale voorzieningen in de wijk op een goed niveau zijn, wil de corporatie deze wijk loslaten en zich op andere gebieden richten. Volkshuisvesting verkoopt dus juist haar vastgoed in gebieden waar het eerder in heeft geïnvesteerd, omdat de corporatie meent dat de woningen te veel waard

zijn voor sociale huurwoningen: “als een wijk het op eigen kracht kan zoals Klarendal, dan gaan we die loslaten”.

Doordat Volkshuisvesting Arnhem maar beperkt aan nieuwbouw deelneemt en ze zich haar bezit bekijkt op de schaal van het clusterniveau, wordt er geen gebruik gemaakt van de bereikbaarheid van haar woningen. Nadat er expliciet gevraagd is naar de invloed van bereikbaarheid op het beleid van de corporatie, volgde het antwoord dat men zich wel bezighield met het toetrekken van voorzieningen naar wijken. In de wijk Geitenkamp bijvoorbeeld:

“Het is belangrijk dat er in die wijken de voorzieningen goed op peil blijven en dus ook de mobiliteitsvoorzieningen. Maar vooral dat alles dichtbij huis te halen is. Uit dat oogpunt hebben we wel een soort beleid: ik ben dus echt bezig met winkeliers”.

De reden hiervoor was echter niet alleen het compenseren van de slechte bereikbaarheid, maar men probeerde door de aanwezigheid van voorzieningen de sociale cohesie in de wijk te behouden. Na het intreden van de Woningwet in 2015 is er voor degelijke projecten echter geen mogelijkheid meer. Ook op het gebied van renovatie speelt bereikbaarheid geen grote rol: de corporatie gebruikt vooral de fysieke kwaliteit van haar woningen om te bepalen of een woning aan renovatie toe is.

In het interview met Gert van Putten van de gemeente Arnhem bleek dat de belangrijkste manier waarop de gemeente om invloed te hebben op het beleid van de woningcorporaties de prestatieafspraken zijn. De gemeente komt hier met een lijst met onderwerpen en de woningcorporaties antwoorden hierop door aan te geven hoe zij deze onderwerpen uit willen werken. De belangrijkste thema's die de gemeente Arnhem terug wil zien bij de woningcorporaties zijn de betaalbaarheid en de duurzaamheid van de woningen. Een ander belangrijk punt voor de gemeente Arnhem is de differentiatie van sociale huurwoningen om levensloopgeschikte woningen te krijgen. De motivatie hierachter is dat mensen in hun wijk kunnen blijven wonen door verschillende fases van hun leven. Dit betekent dat de gemeente graag verschillende typen woningen en huurprijzen per wijk zou willen zien. De gemeente bekijkt de sociale woonsector dus net als Volkshuisvesting Arnhem ook op de schaal van de wijk vooral via een sociale bril. Men neemt bereikbaarheid niet mee. Op het gebied van aan- en verkoop van woningen heeft de gemeente de visie dat de corporaties zo weinig mogelijk woningen zouden moeten verkopen en zo veel mogelijk zouden moeten bouwen.

Nadat er naar het gebruik van bereikbaarheid gevraagd is, bleek dat de gemeente dit enigszins gebruikte in het thema levensloopgeschiktheid wonen. Om mensen in dezelfde wijken te laten kunnen wonen moet ook de omgeving mee worden genomen en als dit niet voldoende is moet er iets gebeuren: “Dus of voorzieningen moeten dichterbij zijn, of goed bereikbaar”. Een voorbeeld hiervan is dat zorgpartijen gratis kunnen parkeren, zodat de zorg naar de mensen toekomt. Over de rol bereikbaarheid in het beleid van woningcorporaties zei Van Putten:

“Ik denk dat openbare ruimte meer voor onszelf is, ook bereikbaarheid. Maar zij [de woningcorporaties] kunnen wel kijken naar de woningen zelf, om die levensloopgeschikt te maken. Ook om zelf te kijken of zij de voorzieningen die dichtbij kunnen zijn of in het complex zitten. Voor hoever dat kan, volgens de wet.”

De gemeente Arnhem en Volkshuisvesting zien bereikbaarheid dus als een probleem dat voorkomt als voorzieningen zich niet dichtbij woningen bevinden. Als er problemen met de bereikbaarheid zijn, is de beste oplossing dus om te proberen de voorzieningen naar de woningen toe te trekken, in plaats van de verbindingen voor openbaar vervoer of de fiets te vergroten. Op het gebied van het nieuwbouw-, verkoop- en renovatiebeleid van woningcorporaties houdt men echter geen rekening met bereikbaarheid.

4.3. Amsterdam/Almere: De Alliantie

4.3.1. Beleidsdocumenten

De Alliantie verschilt wat van Mitros en Volkshuisvesting Arnhem, mede door schaal (meerdere malen groter) en het werkgebied (vier verschillende regio's in plaats van één, ieder met een eigen beleidsuitwerking). Het corporatiebrede beleid in het ondernemingsplan richt zich vooral op de wens niet te krimpen en vooral in Amsterdam het middensegment uit te breiden (De Alliantie, 2016). In de vastgoedstrategie van De Alliantie kijkt men eerst naar de herziening van de Woningwet en de daardoor verschuivende prioriteiten en naar de ontwikkelingen in de vraag naar woningen. Hierna kijkt men naar het huidige beleid en het woningbestand, waarna de conclusie volgt dat vooral de beschikbaarheid en betaalbaarheid van sociale huurwoningen vergroot moet worden. Opmerkelijk vergeleken met de vorige twee corporaties is wel dat De Alliantie niet kiest voor geografische spreiding: "Voorstel is om een geografische focus te blijven hanteren bij investeringen in met name nieuwbouw. En dus vooral te investeren waar we al bezit hebben" (De Alliantie, 2015, p. 19). De reden die de beleidsdocumenten hiervoor geven is dat dit bijdraagt aan de ontwikkeling van de buurt waar de corporatie al bezit heeft en de corporatie zo meer grip heeft op de buurt (De Alliantie, 2015; Dingemans, 2016). In de prestatieafspraken met de gemeente Almere zijn er afspraken gemaakt over de onderwerpen Betaalbaarheid & beschikbaarheid, Vitale wijken, Wonen & zorg en Duurzaamheid. Bereikbaarheid op het gebied van openbaar vervoer en de fiets komen niet voor in deze afspraken (Gemeente Almere, 2015). In de prestatieafspraken met de gemeente Amsterdam zijn de onderwerpen die aan bod komen vooral betaalbaarheid en beschikbaarheid, met kleinere rollen voor duurzaamheid en het "mengen van wijken" (Gemeente Amsterdam, 2015). In het jaarverslag van de Alliantie wordt er wel gesproken over de bereikbaarheid van sociale huurwoningen, maar niet in de context van mobiliteit, maar over de mate waarop toegang tot een sociale huurwoning financieel bereikbaar is voor een inkomensgroep (De Alliantie, 2015).

Wat opgemaakt kan worden uit de beleidsdocumenten van De Alliantie is dat zij door de grote druk op de woningmarkt in Amsterdam en Almere zich vooral richten op het terugdringen van de wachtlijsten voor sociale huurwoningen. Dit doet De Alliantie vooral door naar de veranderingen in de woningmarkt en demografie te kijken en hierop te reageren. Overige motivaties die ten gronde zouden kunnen liggen aan het voorraadbeleid van De Alliantie blijven wat meer achterwege, dus ook de invloed van bereikbaarheid in het geproduceerde beleid van de Alliantie blijft afwezig in de beleidsdocumenten.

4.3.2. Interviews

Uit het interview met Boukje Dingemans blijkt dat het formeren van het ondernemingsplan, de prestatieafspraken en het voorraadbeleid niet in de chronologische volgorde zijn ontstaan zoals officieel de bedoeling is maar dat zij door elkaar liepen. Het

ondernemingsplan was bijvoorbeeld beïnvloedt door het onderzoek wat aan de herijking van het voorraadbeleid stond, het ondernemingsplan kwam dus niet uit de lucht vallen maar er stonden zowel signalen vanuit de organisatie als gesprekken met huurders en gemeentes aan vooraf. De Alliantie maakt dus breed beleid voor aller vier de regio's en zorgt hierna dat dit per regio weer specifiek uitgewerkt gaat worden, waarin de eisen en middelen van de markt en van de andere actoren worden meegenomen. Het belangrijkste onderwerp op het in het corporatiebrede beleid is het terugdringen van de extreem lange wachttijden van sociale huurwoningen (twaalf jaar): ook in deze corporatie is beschikbaarheid dus het belangrijkste. In het verleden besteedde de Alliantie ook veel aandacht aan de kwaliteit en duurzaamheid van haar woningen, maar na een koerswijziging in het ondernemingsplan is dit veranderd: "van kwaliteit voorop naar beschikbaarheid en betaalbaarheid eerst". Wat dit betekent voor de het nieuwbouwbeleid van de corporatie is dat men vooral rekening houdt met de aantallen. De regio Amsterdam moet dringend nieuwe woningen krijgen en De Alliantie grijpt de mogelijkheden om sociale huurwoningen te kunnen bouwen aan. Het verkoopbeleid en het renovatiebeleid van de Alliantie gaan samen met elkaar op: de corporatie verkoopt haar woningen in wijken waar het wil vertrekken omdat er ze er weinig bezit heeft. In wijken waar de corporatie meent nog een opgave te hebben verkoopt de corporatie niet en renoveert men het bezit met een slechte kwaliteit. Vroeger investeerde De Alliantie ook in de sociale voorzieningen, maar door het intreden van de Woningwet is dit grotendeels verdwenen.

Na specifiek doorvragen naar de rol van bereikbaarheid in het beleid van de organisatie antwoordde Dingemans dat dit zeker in gebieden als Amsterdam geen rol speelt omdat de hele stad goed bereikbaar is: "Dat [rekening houden met bereikbaarheid] vind ik eigenlijk een futiliteit. Nieuw-west is prima bereikbaar, ook Amsterdam-Noord. Overal rijden heel veel bussen en trams". De enige manier waarop De Alliantie rekening hield met bereikbaarheid was de nabijheid van voorzieningen voor seniorenwoningen, maar ook dit kan door het intreden van de woningwet niet meer. De bereikbaarheid in Amsterdam wordt als een gegeven gezien: "Op het Zeeburg-eiland ... zijn wij daar als eerste gaan bouwen en daar is meteen een bushalte geplaatst zodat deze dichterbij was voor de bewoners", maar op het beleidsniveau wordt hier geen rekening mee gehouden

In het interview met Corrine Veldhuis bleek dat de gemeentes vooral wil dat er gebouwd wordt. Ook wil men specifiek goedkope appartementen zien, deze moeten meer in Almere komen dan de eengezinswoningen die de woningmarkt er nu domineren. De gemeentes en de corporaties hebben een goede samenwerking en uitwisseling van doelen en informatie: de samenwerking wordt een "krachtenveld" en een "wisselwerking" genoemd, wat goed aansluit bij de netwerk benadering die gebruikt is in het onderzoek. Samen hebben de gemeente en de corporatie echter wel besloten dat deze samenwerking in de toekomst over minder verschillende onderwerpen zal gaan: men wil minder onderwerpen in de prestatieafspraken zien. Ook mede door de Woningwet zijn de onderwerpen ingekort: "De afdeling wijken [van de gemeente] had een hele boodschappenlijst [met onderwerpen voor woningcorporaties] ... en los van of wij [De Alliantie] daar geld voor hebben of ertoe bereid toe zijn, maar dat mocht niet eens meer wettelijk"

De mogelijkheid dat er rekening wordt gehouden met bereikbaarheid in de toekomst lijkt dus nog kleiner dan dat dit nu is. De gebieden waar op ambtelijk niveau nog wel over gepraat zal worden zijn de huurprijzen, de aantallen woningen, de energielabels en zorgwoningen. Bereikbaarheid zal dus geen officiële rol spelen tussen woningcorporaties

en gemeentes. Naast deze prestatieafspraken heeft de gemeente op een meer vrijwillige basis een overleg met de bestuurders van het regiobedrijf van de corporatie, waar ook meer specifieke onderwerpen aan bod komen (bijvoorbeeld het transformeren van kantoorpanden voor statushouders). Ook in deze gesprekken is bereikbaarheid niet aan bod gekomen.

Nadat er specifiek over de invloed van bereikbaarheid op het beleid van de woningcorporatie gevraagd is kwam er wel een positief antwoord: met nieuwbouw wordt er rekening mee gehouden. Nieuwbouw in gebieden buiten steden waar nog geen goede voorzieningen en infrastructuur op het gebied van openbaar vervoer aanwezig is, kunnen volgens de corporatie beter wachten met nieuwbouw van sociale huurwoningen. Gemeentes willen echter wel dat er hier sociale woningbouw komt, omdat de beschikbaarheid van de voorraad sociale huurwoningen dringend omhoog moet. De corporatie probeert echter rekening te houden met de beperkte bereikbaarheid van haar kwetsbare doelgroepen en ziet de gemeentes als degenen die dit probleem op dienen te lossen. De Alliantie ziet bereikbaarheid buiten de uitbouwlocaties verder niet als belangrijk, omdat dit zich in stedelijke gebieden bevindt waar de corporatie de mate van bereikbaarheid voldoende vindt.

4.4. Venlo: Antares

4.4.1. Beleidsdocumenten

In het ondernemingsplan van Antares verschillen de doelen van de corporatie niet veel van de andere corporaties: een focus op betaalbaarheid en beschikbaarheid. Dit wil Antares realiseren door zich vooral te richten op het terugdringen van de verkoop en een klein aantal nieuwbouwprojecten te realiseren. Wat wel op valt op te merken dat de corporatie een “robuuste financiële positie” heeft, waardoor (Antares, 2011, p. 21) de corporatie het zich kan veroorloven extra aandacht te geven aan energiebesparing en aan het aanpassen van woningen aan mobiliteitsbeperking van huurders. Deze vorm van mobiliteit wordt echter gebruikt om het installeren van liften in woningen met ouderen als inwoners aan te duiden, niet in de bereikbaarheid op het gebied van het openbaar vervoer of de fiets. In de afspraken met de gemeente zijn een tweetal prioriteiten opgenomen: het behouden van de leefbaarheid en een focus op het centrum. De reden achter dit laatste zou zijn dat deze focus de stad in zijn algemeen aantrekkelijker moet maken en mensen aan moeten trekken: “Het gaat om die bevolkingsgroepen die bij kunnen dragen aan de doorontwikkeling van de stad: hoger opgeleiden, jonge gezinnen en studenten” (Gemeente Venlo, 2012, p. 17). Als laatste is in het jaarverslag van Antares op het gebied van nieuwbouw-, verkoop of renovatiebeleid verder niets op te merken wat beïnvloed wordt door bereikbaarheid of mobiliteit (Antares, 2014).

Antares heeft dus in de gevormde beleidsdocumenten laten merken dat het een corporatie is die een sterke positie in de regio Venlo heeft, maar niet expliciet rekening houdt met bereikbaarheid.

4.4.2. Interviews

Het interview met Wendy van Gulik liet blijken dat de beleidsvorming in Antares gevormd wordt door alle onderwerpen die het terug wil zien (verschillende doelgroepen, huurprijzen, woonlasten, woningkwaliteit, energielabels) samen te nemen en tot een visie voor het bezit van de corporatie te komen. Hierna wordt deze visie gebruikt om de

woningen meer op een case-by-case basis te analyseren en te beslissen wat er met de woning of het complex moet gebeuren. Het renovatiebeleid en verkoopbeleid worden deels geleid door de wettelijk opgelegde energienorm te halen: de corporatie probeert haar gemiddelde energielabel omhoog te brengen: "Dit kan door verkoop, sloop of energetische verbeteringen". Van Gulik merkt op dat in het verleden de beslissingen in het voorraadbeleid vooral werden genomen vanuit de techniek en het financiële oogpunt, maar dat de corporatie tegenwoordig probeert een beslissing te maken die veel meer vanuit de visie van de corporatie wordt genomen en dus meerdere onderwerpen meeneemt. Dynamiek met andere partijen veranderd ook "De gemeente krijgt wel steeds een grotere rol in dat soort zaken, dat is ook goed". Bereikbaarheid van de woningen is echter niet teruggekomen als onderwerp dat hierin is meegenomen. Het nieuwbouwbeleid wordt vooral gemotiveerd door het afmaken van bestaande plannen. De corporatie heeft enkele projecten die al bezig zijn of waar plannen voor in de maak zijn. Vooral de beschikbaarheid voor jonge eenpersoonshuishoudens zijn gevraagd en dus past de corporatie zich aan op de vraag. Ook hier speelt de bereikbaarheid van de woningen geen rol.

In het interview met Suzanne Bastings bleek dat de gemeente Venlo zich anders positioneert in de samenwerking met woningcorporaties, vergeleken met de andere gemeentes die in dit onderzoek zijn geïnterviewd: "Hier is een vrij lage druk op de woningmarkt, dus planologisch is de noodzaak om echt in te grijpen wat minder groot". De gemeente heeft al voor het intreden van de Woningwet afspraken gemaakt met woningcorporaties, maar deze zijn wat informeler dan de volgende ronde van wetmatige prestatieafspraken. Deze gingen niet over het voorraadbeleid van de corporatie, maar meer over zaken als samenwerking op het gebied van zorg. De gemeente is ten tijde van het schrijven van dit onderzoek bezig met het voorbereiden van de kaders waar de prestatieafspraken mee beginnen, maar het is al enigszins duidelijk welke onderwerpen hierin terug gaan komen. De gemeente wil dat corporaties zich richten op "De vijf thema's: Betaalbaarheid, beschikbaarheid, duurzaamheid, wonen & zorg, bijzondere groepen en leefbaarheid". Bereikbaarheid komt hier dus niet in voor.

Op het gebied van nieuwbouw wil de gemeente wel zien dat er meer sociale huurwoningen in het centrum van Venlo komen. De reden hiervoor is dat Venlo als enige stad in de omgeving het wonen in een binnenstedelijke woonomgeving kan bieden, en de gemeente wil dit uitbreiden. Op het gebied van verkoop wil de gemeente dat woningcorporaties voorzichtig zijn met de verkoop van hun bezit, omdat renovatie en onderhoud op een grote schaal hierdoor moeilijker zijn te organiseren: "Vroeger was het handiger om een woningcorporatie te hebben, nu zitten er veel verschillende individuele eigenaren en beleggers". Op het gebied van renovatie wil de gemeente vooral sloop van oude woningen zien en de terugbouw van een kleiner aantal woningen, omdat er door de terugname van de demografische groei in de toekomst een kleinere vraag naar woningen zal ontstaan in de regio. De reden waarom een woning in aanraking zou moeten komen voor sloop is volgens de gemeente gebaseerd op het type woning.

Nadat er naar de rol van bereikbaarheid in de invloed op woningcorporaties is gevraagd, antwoordde de Bastings: "Ik denk dat als je naar de gemeente Venlo kijkt, dat de stad, Blerick en Tegelen eigenlijk redelijk compact zijn. Zowel openbaar vervoer als voorzieningen moeten daardoor wel goed bereikbaar zijn." De gemeente Venlo ziet

bereikbaarheid dus niet als iets om rekening mee te houden in de samenwerking met de woningcorporaties op de gebieden van nieuwbouw, verkoop of renovatie.

5. Conclusie en aanbevelingen

In dit laatste hoofdstuk zullen de resultaten uit de analyse van de beleidsdocumenten van de corporaties en de interviews gebruikt worden om met gebruik van de netwerk benadering antwoord te geven op de hoofd- en deelvragen. Hierna zullen er aanbevelingen worden gedaan om de implicaties van deze conclusies in de samenleving te plaatsen, waarna er een aanbeveling voor verder onderzoek zal worden gegeven.

5.1. Conclusie

Als er naar de beleidsdocumenten van de corporaties wordt gekeken, kan er terug worden gezien dat in geen van de documenten een invloed van bereikbaarheid is. Op de niveaus van het ondernemingsplan, voorraadbeleid en prestatieafspraken van de corporaties is er geen invloed van bereikbaarheid terug te vinden in de beleidsdocumenten. Bij veel van deze beleidsdocumenten was er naast de invloed van de corporaties ook de mogelijkheid voor gemeentes of huurders om hun invloed uit te oefenen op de beleidsvorming. Geen van deze partijen heeft echter een indruk achter gelaten op het gebied van bereikbaarheid in de beleidsdocumenten. Het gebruik van de netwerk benadering liet dus de zien dat de verschillende actoren hun invloed niet hebben gebruikt om bereikbaarheid terug te laten komen in de beleidsvoering.

Wat opgemerkt kan worden uit de beleidsdocumenten is wel dat het lijkt dat de grotere woningcorporaties (Alliantie en Mitros) meer in staat zijn om hun voorraadbeleid te sturen vanuit een breder strategisch oogpunt. Bij Volkshuisvesting Arnhem en Antares heeft men wel een strategische visie, maar worden de meeste beslissingen op een andere schaal genomen. Hier maakt men beslissingen om woning te bouwen, verkopen of renoveren op een meer toegepaste, individuelere schaal. Het resultaat is dat áls er bereikbaarheid een invloed zou hebben op het beleid van deze kleinere corporaties, dat de bereikbaarheid zich dan ook meer richt op bereikbaarheid in de wijk en niet op de schaal van de hele stad of regio.

Uit de interviews bleek dat corporaties en gemeenten elkaar meer als gelijkwaardige spelers beginnen te zien in de beleidsvorming, waardoor de doelen en motivaties tussen corporaties en gemeentes meer op elkaar afgestemd worden in coöperatieve gesprekken. De verschillen die overblijven tussen de partijen zijn dus niet op het gebied van strategische visies, maar meer over wat de corporatie of de gemeente niet kán uitvoeren. Het kan bijvoorbeeld dat gemeenten nieuwbouw willen zien (en de corporatie heeft hier bijvoorbeeld geen financiële mogelijkheid toe) of men wil dat corporaties sociale- of zorgvoorzieningen organiseren (hier kan een corporatie bijvoorbeeld geen wettelijke bevoegdheid meer voor hebben).

Het vragen naar de invloed van bereikbaarheid op de beleidsvorming leverde in de interviews bijna altijd hetzelfde resultaat op: zowel de woningcorporaties als de gemeentes, als de andere betrokken partijen hebben niet gepleit voor bereikbaarheid in het beleid. Dit is niet verrassend, aangezien in de analyse van de beleidsdocumenten immers niets is teruggekomen wat wijst op een invloed van bereikbaarheid. Uit de interviews blijkt dat zowel de woningcorporaties, als de gemeentes ook dezelfde visie hebben over de rol van bereikbaarheid in woningcorporaties.

Het eerste punt waar men het over eens is, is dat zij menen dat bereikbaarheid in de stedelijke gebieden van Nederland al erg goed is. Volgens alle partijen hoeft hier dus

geen rekening mee te worden gehouden. De corporaties en gemeentes zien bereikbaarheid vooral als het toegang hebben tot kleine voorzieningen in de buurt. Hierdoor denken de actoren bijvoorbeeld niet na over toegang tot werkgelegenheid of gezondheidszorg. Door deze smalle visie van bereikbaarheid te gebruiken, beperken de actoren zich en zien zij niet de potentiële positieve impact die een goede bereikbaarheid kan hebben. Het tweede punt waar corporaties en gemeentes het over eens zijn, is dat het rekening houden met bereikbaarheid een kwestie van de openbare ruimte is: de gemeente is hier verantwoordelijk voor door de infrastructuur aan te leggen. Het is natuurlijk niet de taak van woningcorporaties om aan zaken als het openbaar vervoer te werken, maar zij kunnen er wel actief over nadenken. Hiernaast denken corporaties en gemeentes dat de negatieve effecten van een slechte bereikbaarheid tegen te kunnen worden gegaan door de voorzieningen naar de locatie van de woningen toe te brengen. Dit compenseert echter maar voor een deel de negatieve effecten, want zoals uit paragraaf 2.3 bleek is “het niet kunnen bereiken van voorzieningen” maar een van de effecten van een slechte bereikbaarheid. Ook is het aantrekken van voorzieningen naar sociale huurwoningen door woningcorporaties sinds het intreden van de Woningwet nog eens een stuk moeilijker gemaakt, waardoor de corporaties een slechte bereikbaarheid ook niet meer zouden kunnen compenseren.

Nu de conclusies uit de beleidsdocumenten en de interviews getrokken zijn, kunnen de deelvragen en de hoofdvraag beantwoord worden. De eerste deelvraag is *“In hoeverre wordt er in het beleid voor het bestaande woningenbestand op het gebied van renovatie en onderhoud rekening gehouden met bereikbaarheid?”*. Het antwoord op deze vraag is dat er op het gebied van renovatie en onderhoud geen rekening wordt gehouden met bereikbaarheid door corporaties of gemeentes. Renovatie en onderhoud zijn de onderdelen van het voorraadbeleid waar de redenen en motivaties gegrond zijn in meetbare statistieken, en minder onderhevig zijn aan de invloed van de visies van betrokken actoren. Ondanks dat renovatie en onderhoud een teken van investering in de omgeving zijn, vinden renovatie en onderhoud vooral plaats als de fysieke kwaliteit van een woning onder een standaard valt. Hierdoor hebben de locatiegebonden aspecten van de woning zoals bereikbaarheid geen directe invloed op welke woning wordt aangewezen voor renovatie.

De tweede deelvraag is *“In hoeverre wordt er in het aan- en verkoopbeleid rekening gehouden met bereikbaarheid?”*. Het antwoord op deze vraag is dat er zeer gering rekening wordt gehouden met bereikbaarheid. Op het gebied van het verkoopbeleid van de woningcorporaties blijkt dat er zowel in de beleidsdocumenten als in de interviews bereikbaarheid niet gebruikt wordt om beslissingen te nemen. De motivaties om woningen af te stoten zijn voor corporaties niet anders dan voor gemeentes, omdat er veel overleg tussen deze partijen plaatsvindt om elkaars visies hierop af te stellen. Vooral het type woning, de kwaliteit of de renovatiekosten van de woning zijn belangrijke factoren die meegenomen worden om een woning te verkopen. Hiernaast kunnen woningcorporaties door het intreden van de Woningwet geen woningen meer verhuren in het vrije marktsegment, dus verkopen corporaties deze woningen in grote getallen. De locatie van de woning wordt wel meegenomen in het verkoopbeleid: sommige corporaties willen hun bezit in een gebied concentreren terwijl anderen dit juist willen spreiden. Het gebruik van bereikbaarheid komt echter niet terug in de motivaties van woningcorporaties om woningen te verkopen.

Op het gebied van het nieuwbouwbeleid van woningcorporaties zijn er twee soorten nieuwbouw te onderscheiden: nieuwbouw binnen de bestaande stedelijke gebieden en gebieden hierbuiten. In nieuwbouw binnen de bestaande stedelijke gebieden wordt de bereikbaarheid van de woningen als voldoende beschouwd, omdat de corporaties aannemen dat de bereikbaarheid in Nederlandse steden als voldoende is. De onderwerpen die terugkomen in het nieuwbouwbeleid zijn hierdoor het type woning, de huurprijs en de locatie binnen de stad (vanwege de concentratie of spreiding in een stad). In nieuwbouw buiten stedelijke gebieden is uit de interviews gekomen dat woningcorporaties hier wel rekening mee houden. Een corporatie meende dat de bouw van sociale woningbouw in een uitbreidingsgebied van een stad geen verstandig idee was, aangezien er geen voorzieningen aanwezig waren in het gebied en men er kwetsbare doelgroepen zou gaan huisvesten. Het gevolg hiervan was dat de corporatie nieuwbouw in dit gebied op zich liet wachten en in een meer bebouwd gebied ging bouwen, terwijl de gemeente liever wel uitbreiding buiten de stad zou willen zien. Er is dus wel een invloed van bereikbaarheid op de nieuwbouw buiten stedelijke gebieden, maar deze kan niet terug worden gevonden in de beleidsstukken zelf.

Het antwoord op de hoofdvraag *“In hoeverre houden woningcorporaties rekening met bereikbaarheid in hun beleid op het gebied van nieuwbouw, renovatie en verkoop van woningen?”* is dus zeer gering. Bereikbaarheid wordt bij geen van de drie onderdelen van het voorraadbeleid integraal meegenomen als onderwerp waar rekening mee moet worden gehouden in de beleidsvorming. In renovatie en verkoop is er geen invloed van bereikbaarheid op de beleidsvorming, en bij nieuwbouw alleen in de uitbreidingsgebieden buiten steden. Ook gemeenten en huurders houden geen rekening met de bereikbaarheid van de woningen in hun beïnvloeding van de beleidsvorming in woningcorporaties.

5.2. Aanbevelingen

Nu de vraagstelling beantwoord is, kan er gekeken worden naar wat de implicaties van het onderzoek zijn op de samenleving, waarna er aanbevelingen zullen worden gedaan. Als eerste zal er naar woningcorporaties worden gekeken, waarna gemeentes aan de beurt zijn.

5.2.1. Woningcorporaties

Woningcorporaties krijgen zowel intern als vanuit de gemeentes en huurders al erg veel verschillende onderwerpen langs, die zij terug zouden moeten laten komen in hun beleid. Het afwegen van deze onderwerpen en het stellen van prioriteiten legt een grote druk op woningcorporaties, maar toch is de aanbeveling van dit onderzoek dat woningcorporaties in hun beleid gebruik zouden moeten maken van bereikbaarheid. Zoals in paragraaf 2.3 staat beschreven, brengt een slechte bereikbaarheid niet alleen externe kosten met zich mee, maar biedt een goede bereikbaarheid kansen voor zowel de corporatie als de huurders. Ook de internationale wetenschappelijke literatuur begint steeds meer in te zien dat voor huurders de uiteindelijke betaalbaarheid van een woning ook gekoppeld is aan bereikbaarheid en de bijbehorende kosten. Woningcorporaties zouden gebruik moeten maken van de beschikbaarheid van deze kennis, en bereikbaarheid mee moeten nemen in hun beleidsvorming.

5.2.2. Gemeentes

Door het intreden van de Woningwet is ook de rol van de gemeente veranderd in het beleidsvormingsproces van de woningcorporaties. Voor het intreden van de wet had de

gemeente wel enige invloed op woningcorporaties: er werden zelfs als vormen van prestatieafspraken gemaakt zonder dat dit wettelijk verplicht was. Het gevolg van het intreden van de herziening is echter dat de gemeente nu formeel betrokken is bij het vormen van de visie en het beleid van de woningcorporaties die actief zijn in hun grondgebied. In het kader van dit onderzoek hadden gemeentes dus de mogelijkheid gehad om de bereikbaarheid van sociale huurwoningen aan te kaarten bij de beleidsvorming van de woningcorporaties. De gemeentes kunnen door hun grotere machtspositie in de beleidsvorming er tegenwoordig voor pleiten, dat sociale huurwoningen zich meer in goed bereikbare gebieden zou moeten bevinden. Hierdoor zouden corporaties bereikbaarheid al vroeg mee moeten nemen in hun voorraadbeleid. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt echter dat gemeentes bereikbaarheid geen belangrijk onderwerp vinden voor het beleid van woningcorporaties. Woningcorporaties hebben geen competentie om voorzieningen aan te leggen om hun woningen breekbaarder te maken, maar als zij vroeg in de beleidsvorming ertoe gezet zouden worden om bereikbaarheid mee te nemen, zouden sociale huurwoningen van breekbaarder kunnen zijn. Zolang gemeentes en corporaties bereikbaarheid zien als iets wat na de realisatie van de woningen door de gemeente geregeld moet worden, kan dit nooit van tevoren in de beleidsvorming worden meegenomen. De aanbeveling uit dit onderzoek is dus dat gemeentes woningcorporaties ertoe zouden moeten zetten om bereikbaarheid mee te nemen in hun beleid, als de corporaties dit zelf niet doen.

Hiernaast zouden gemeentes moeten kijken naar de invloed van de nieuwe Woningwet en de gevolgen op de capaciteiten van woningcorporaties. Uit de resultaten van het onderzoek bleek dat áls gemeentes of corporaties voorheen wel rekening hielden met bereikbaarheid, dat men dan probeerde slechte bereikbaarheid te compenseren door de voorzieningen naar de bewoners toe te brengen. Door de herziening van de Woningwet zouden corporaties dus minder rekening kunnen houden met de bereikbaarheid van hun woningen. Een voorwaarde voor deze aanname is dat de corporatie voor het intreden van de herziening al bezig had moeten zijn met het aantrekken van voorzieningen. Een aanbeveling zou zijn, dat gemeentes deze taak overnemen en voorzieningen naar sociale huurwoningen te sturen.

5.2.3. Verder onderzoek

Om uit te kunnen breiden op dit onderzoek zou er gekeken kunnen worden naar de invloed van bereikbaarheid op plattelandscorporaties. Deze corporaties zijn vaak kleiner en hebben hierdoor een minder strategisch georiënteerd beleid omdat zij hun woningbestand minder snel aan kunnen passen. Toch is het maatschappelijk en wetenschappelijk relevant om naar plattelandscorporaties te kijken, omdat bereikbaarheidsarmoede hier nog grotere gevolgen heeft omdat de voorzieningen en woningen verder uit elkaar liggen.

5.3. Reflectie

In deze laatste paragraaf zal gereflecteerd worden op de positieve en negatieve punten van zowel de resultaten van het onderzoek, als het proces wat plaats heeft gevonden om het onderzoek te produceren.

Na het analyseren van het onderzoek bleek dat de keuze voor het gebruik van de netwerk benadering een geschikte keuze was: door de visie van de gemeente mee te nemen, is er een duidelijker beeld van de dynamiek van de beleidsvorming gevormd. Doordat er door

is gevraagd naar de motivaties van verschillende actoren is het antwoord op de hoofdvraag meer dan alleen een “nee, er is geen rekening mee gehouden”. Er is een uitgebreider beeld geschept, waarin wordt beschreven waarom de betrokken actoren een onderwerp wel of niet terug wilden zien in het beleid. Ook sluit het empirisch onderzoek goed aan bij de rest van het onderzoek: de hoofd- en deelvragen zijn duidelijk beantwoord. Wat beter had gekund, is dat vraagstelling zich vanaf het begin van het onderzoek al eerder had toe kunnen spitsen op een enkele regio, in plaats van vier verschillende casussen door Nederland te kiezen. Als er bijvoorbeeld meerdere actoren in de regio Amsterdam of Almere zouden zijn onderzocht, kon er waarschijnlijk een gedetailleerder en relevanter beeld van de beleidsvorming ontstaan dan het huidige onderzoek. Ook had het richten op alleen nieuwbouw een meer gefocust onderzoek op kunnen leveren met een interessantere uitkomst. Een ander punt is dat er is aangenomen dat de grootte van Volkshuisvesting Arnhem en Antares bij aanvang van het onderzoek voldoende was. Later in het onderzoek is er de realisatie gekomen dat hun beleidsvorming wel erg beperkt werd door hun schaal van opereren, en de resultaten dus minder interessant voor de vraagstelling waren.

Literatuurlijst

- Aedes. (2014). *Expert: Hoe zijn de woningcorporaties georganiseerd?* Opgeroepen op Mei 29, 2016, van Aedes vereniging van woningcorporaties:
<http://www.aedes.nl/content/feiten-en-cijfers/corporatiestelsel/hoe-zijn-de-woningcorporaties-georganiseerd/expert--hoe-zijn-de-woningcorporaties-georganiseer.xml>
- Aedes. (2015). *Handreiking Prestatieafspraken - Samenwerken volgens de Woningwet 2015*. Den Haag: Aedes. Opgehaald van
<http://www.aedes.nl/binaries/downloads/woningwet-in-de-praktijk/handreikingen/20150924-handreiking-prestatieafspraken.pdf>
- Aedes. (2015). *Welke rol hebben corporaties bij het huisvesten van vergunninghouders?* Opgeroepen op Juni 1, 2016, van Aedes vereniging van woningcorporaties:
<http://www.aedes.nl/content/feiten-en-cijfers/bewoners/wat-is-de-rol-van-corporaties-bij-de-huisvesting-van/wat-is-de-rol-van-corporaties-bij-de-huisvesting-v.xml>
- Aedes. (2015). *Wie zijn de bewoners van een corporatiewoning*. Opgeroepen op Juni 1, 2016, van Aedes vereniging van woningcorporaties:
<http://www.aedes.nl/content/feiten-en-cijfers/bewoners/wie-zijn-de-bewoners-van-een-corporatiewoning/wie-zijn-de-bewoners-van-een-corporatiewoning.xml>
- Aedes. (2015). *Woningwet in de praktijk*. Den Haag: Aedes vereniging van woningcorporaties. Opgehaald van
http://www.aedes.nl/binaries/downloads/woningwet-in-de-praktijk/handreikingen/20150827-woningwet_bestuurders-en-comm_versie1_23.pdf
- Aedes. (2016, Maart 15). *Kabinet schrapt automatische voorrang vergunninghouders*. Opgeroepen op Juni 1, 2016, van Aedes vereniging van woningcorporaties:
<http://www.aedes.nl/content/artikelen/klant-en-wonen/bijzondere-doelgroepen/statushouders/kabinet-schaft-automatische-voorrang-vergunninghou.xml>
- Antares. (2011). *Ondernemingsplan 2011-2015*. Tegelen: Antares. Opgehaald van
http://www.thuisbijantares.nl/pdf/Overig/Antares_ondernemingsplan_20112015.pdf
- Antares. (2014). *Jaarverslag 2014*. Tegelen: Antares. Opgehaald van
http://www.thuisbijantares.nl/pdf/Overig/Antares_jaarverslag_%202014.pdf
- Antares. (2015). *Jaarverslag 2014*. Tegelen: Antares. Opgehaald van
http://www.thuisbijantares.nl/pdf/Overig/Antares_jaarverslag_%202014.pdf
- Apparicio, P., & Séguin, A.-M. (2006). Measuring the Accessibility of Services and Facilities for Residents of Public Housing in Montréal. *Urban Studies*, 43, 187-211. doi:10.1080/00420980500409334
- Autoriteit woningcorporaties. (2015). *Sectorbeeld 2015*. Den Haag: Inspectie Leefomgeving en Transport.
- Benjamin, J., & Sirmans, S. (1996). Mass Transportation, Apartment Rent and Property Values. *The Journal of Real Estate Research*, 12(1), 1-8. Opgehaald van
<http://pages.jh.edu/jrer/papers/pdf/past/vol12n01/v12p001.pdf>
- BouwKennis. (2015, April 8). *Aantal gereedgemelde woningen weer boven 50.000 in 2017*. Opgeroepen op Mei 1, 2016, van BouwKennis:
<http://www.bouwkennis.nl/persberichten/aantal-gereedgemelde-woningen-weer-boven-50-000-in-2017/>

- Curie, G., & Senbergs, Z. (2007). Exploring forced car ownership in metropolitan Melbourne. *Australasian Transport Research Forum 2007* (pp. 1-24). Melbourne: Monash University. Opgehaald van http://atrf.info/papers/2007/2007_Curie_Senbergs.pdf
- Damen, T. (2016, Maart 23). *Huurdersvereniging Amsterdam eist stop verkoop sociale huurwoningen*. Opgeroepen op Juni 1, 2016, van Het Parool: <http://www.parool.nl/amsterdam/huurdersvereniging-amsterdam-eist-stop-verkoop-sociale-huurwoningen~a4268632/>
- Damen, T. (2016, Maart 30). *Sociale Huurwoningen dreigen uit populaire buurten te verdwijnen*. Opgeroepen op Mei 7, 2016, van Het Parool: <http://www.parool.nl/amsterdam/sociale-huurwoningen-dreigen-uit-populaire-buurten-te-verdwijnen~a4272459/>
- David, P. (1994). Why Are Institutions the 'Carriers of History'? Path Dependence and the evolution of Conventions, Organizations and Institutions. *Structural Change and Economic Dynamics*, 5(2), 205-220. doi:10.1016/0954-349X(94)90002-7
- De Alliantie. (2015). *Jaarverslag 2014*. Huizen: Stichting de Alliantie. Opgehaald van <https://www.de-alliantie.nl/media/1190/jaarverslag-2014.pdf>
- De Alliantie. (2015). *Vastgoedstrategie 2015*. Huizen: De Alliantie.
- De Alliantie. (2016). *Ondernemingsplan 2016*. Huizen: De Alliantie.
- de Bruin, H., & ten Heuvelhof, E. (2008). *Management in Networks*. Abingdon: Routledge.
- de Graaf, T., Debrezion, G., & Rietveld, P. (2010). *Schaalsprong Almere. Het effect van bereikbaarheidsverbeteringen op de huizenprijzen in Almere*. Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam. Opgehaald van http://www.academia.edu/23934395/Schaalsprong_Almere._Het_effect_van_bereikbaarheidsverbeteringen_op_de_huizenprijzen_in_Almere
- Dingemans, B. (2016). *Uitwerking vastgoedbeleid, herijking strategisch voorraadbeleid*. Huizen: De Alliantie.
- Frederik, J. (2015, Juni 22). *Te koop: de sociale huurwoningen van Nederland (prijs: meer ongelijkheid)*. Opgeroepen op Juni 1, 2016, van De Correspondent: <https://decorrespondent.nl/2972/Te-koop-de-sociale-huurwoningen-van-Nederland-prijs-meer-ongelijkheid/420235292884-efed0e93>
- Gemeente Almere. (2015). *Prestatieafspraken gemeente-woningcorporaties 2015-2016*. Almere: Gemeente Almere.
- Gemeente Amsterdam. (2015). *Samenwerkingsafspraken periode juli 2015 t/m december 2019*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Arnhem. (2011). *Partnership Samen voor de Stad 2011-2015*. Arnhem: Gemeente Arnhem. Opgehaald van <http://prestatieafspraken.datawonen.nl/admin/report/PA/20.pdf>
- Gemeente Arnhem. (2016). *Volkshuisvestelijk kader 2016-2018*. Arnhem: Gemeente Arnhem.
- Gemeente Nieuwegein. (2016). *Prestatieafspraken 2016-2019*. Nieuwegein: Gemeente Nieuwegein. Opgehaald van <http://www.jutphaas.nl/app/uploads/2016/03/Prestatieafspraken-2016-2019.pdf>
- Gemeente Utrecht. (2016). *Prestatieafspraken 2016-2019*. Utrecht: Gemeente Utrecht. Opgehaald van https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/3.ruimtelijk-ontwikkeling/Wonen/Actualisatie_woonvisie/2016-2-Mitros-prestatieafspraken.pdf
- Gemeente Venlo. (2012). *Strategisch akkoord 2012-2015*. Venlo: Gemeente Venlo. Opgehaald van

- <http://prestatieafspraken.datawonen.nl/admin/report/PA/L0274%20%20Venlo%20e n%20Ws%20Antares%20Urbanus%20Woonwenz%20strategisch%20akkoord%20 2012%202015.pdf>
- Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), 73-76. doi:10.1080/01944365908978307
- Hoogerwerf, A., & Herweijer, M. (2008). *Overheidsbeleid: Een inleiding in de beleidswetenschap*. Alphen aan den Rijn: Kluwer.
- Jia, W., & Wachs, M. (1998, Januari 1). Parking and Affordable Housing. *ACCESS Magazine*, 22-25. Opgehaald van <https://escholarship.org/uc/item/3cn3q9qk>
- Kawabata, M. (2009). Spatiotemporal Dimensions of Modal Accessibility Disparity in Boston and San Francisco. *Environment and Planning A*, 41(1), 183-198. doi:10.1068/a4068
- Koning, P., & van Leuvensteijn, M. (2010). *De woningcorporaties uit de verdwijnhoek*. Den Haag: CPB. Opgehaald van <http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/download/de-woningcorporaties-uit-de-verdwijndriehoek.pdf>
- Koppenjan, J. (1993). *Management van de beleidsvorming: een studie naar de totstandkoming van beleid op het terrein van het binnenlands bestuur*. 's-Gravenhage: VUGA.
- Koppenjan, J., & Klijn, E.-H. (2004). *Managing Uncertainties in Networks: A network approach to Problem Solving and decision making*. Abingdon: Routledge.
- Leber, L. (2005). *Inventarisatie wonen en zorg: Literatuurstudie naar woonzorgcombinaties*. Gouda: Habiforum.
- Leidemeijer, K., Schulenberg, R., & Noordhuizen, B. (2015). *Ontwikkeling van ruimtelijke verschillen in Nederland*. Den Haag: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Opgehaald van <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2015/11/16/ontwikkeling-van-ruimtelijke-verschillen-in-nederland/ontwikkeling-van-ruimtelijke-verschillen-in-nederland.pdf>
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E., & Patsios, D. (2007). *The Multi-Dimensional Analysis of Social Exclusion*. University of Bristol, Department of Sociology and School for Social Policy, Townsend Centre for the International Study of Poverty and Bristol Institute for Public Affairs. Bristol: University of Bristol. Opgehaald van <http://roar.uel.ac.uk/1781/1/multidimensional.pdf>
- Lucas, K. (2012, Maart). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Studies Unit*(20), 105-113. doi:doi:10.1016/j.tranpol.2012.01.013
- Mahoney, J. (2000). Path Dependence in Historical Sociology. *Theory and Society*, 29, 507-548. doi:10.1023/A:1007113830879
- Martens, K. (2000). *Debatteren over Mobiliteit: Over de rationaliteit van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid*. Nijmegen: Radboud Universiteit. Opgehaald van https://www.researchgate.net/publication/236119786_Debatteren_over_mobiliteit_over_de_rationaliteit_van_het_ruimtelijk_mobiliteitsbeleid
- Martens, K. (2016). *Transport Justice: Designing fair transportation systems*. Abingdon: Routledge.
- Martens, K., & Bastiaanssen, J. (2014). An Index to Measure Accessibility Poverty Risk. *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, (pp. 1-17). Eindhoven. Opgehaald van

- http://www.academia.edu/7908819/An_index_to_measure_accessibility_poverty_risk
- Martens, P. (2016, Januari). Woningcorporaties in spagaat met parkeren. *Vexpansie*, pp. 37-39. Opgehaald van www.vexpan.nl/?wpfb_dl=340
- Mitros. (2013). *Ondernemingsplan 2014-2018*. Utrecht: Mitros. Opgehaald van https://www.mitros.nl/uploads/tx_abdownloads/files/Ondernemingsplan_def.pdf
- Mitros. (2014). *Portefeuillestrategie Mitros 2014-2015*. Utrecht: Mitros.
- Mitros. (2015). *Mitros in het Kort*. Opgeroepen op Mei 11, 2016, van Mitros in het Kort: <http://mitrosinhetkort.nl/>
- Mitros. (2016). *Jaarverslag Mitros 2015*. Utrecht: Mitros. Opgehaald van https://www.mitros.nl/uploads/tx_abdownloads/files/Jaarverslag_Mitros_2015_inclusief_jaarrekening.pdf
- North, D. (1991). Institutions. *The Journal of Economic Perspectives*, 5(1), 97-112. doi:10.1257/jep.5.1.97
- Parlementaire enquête Woningcorporaties. (2014). *Parlementaire enquête Woningcorporaties*. 's-Gravenhage: Tweede Kamer der Staten-Generaal. Opgehaald van https://www.tweedekamer.nl/sites/default/files/atoms/files/5._hoofdrapport_parlementaire_enquetecommissie_woningcorporaties.pdf
- Priemus, H. (2003). Social housing management: Concerns about effectiveness and efficiency in the Netherlands. *Journal of Housing and the Built Environment*, 18, 269-279. doi:10.1023/A:1025150215761
- Scott, J. (2000). Rational Choice Theory. In G. Browning, A. Halcli, & F. Webster, *Understanding Contemporary Society: Theories of the Present* (pp. 126-138). London: Sage.
- Simon, H. A. (1979). Rational Decision Making in Business Organizations. *The American Economic Review*, 69(4), 493-513. doi:10.2307/1808698
- Social Exclusion Unit. (2003). *Making the Connections: Transport and Social Exclusion*. London: Social Exclusion Unit, The Stationery Office. Opgehaald van <http://mtcwatch.com/pdffiles/3819-CO.pdf>
- Straub, A. (2001). *Technisch beheer door woningcorporaties in de 21e eeuw: Professioneel, klantgericht en duurzaam*. Delft: Delft University Press.
- Teisman, G. (2000). Models for Research into Decisionmaking Processes: On Phases, Streams and Decision-making Rounds. *Public Administration*, 78(4), 937-956. doi:10.1111/1467-9299.00238
- van Beuningen, J., Molnár-in 't Veld, H., & Bouhuijs, I. (2012). *Personenauto bezit van huishoudens en personen*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek. Opgehaald van <https://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/69B7DBF3-BA02-4B1F-90D0-40F362C6C4E1/0/2012k1v4p34art.pdf>
- van Kempen, R., & Priemus, H. (2002). Revolution in Social Housing in the Netherlands: Possible Effects of New Housing Policies. *Urban Studies*, 39(2), 237-253. doi:10.1080/00420980120102948
- van Tartwijk, F. (2016, Mei 20). *Stop de verkoop van sociale huurwoningen*. Opgeroepen op Juni 1, 2016, van De Volkskrant: <http://www.volkskrant.nl/opinie/stop-de-verkoop-van-sociale-huurwoningen~a4303986/>
- Verhoef, E. (1994). External effects and social costs of road transport. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 28(4), 273-287.

- Verschuren, P., & Doorewaard, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Utrecht: Lemma.
- VNG-adviescommissie relatie gemeenten en woningcorporaties. (2013). *Gemeenten en corporaties; de vrijblijvendheid voorbij*. Den Haag: Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Opgehaald van https://vng.nl/files/vng/nieuws_afbeeldingen/2013/gemeenten-en-corporaties-de-vrijblijvendheid-voorbij.pdf
- Volkshuisvesting Arnhem. (2008). *Strategische Visie*. Arnhem: Volkshuisvesting Arnhem. Opgehaald van http://www.volkshuisvesting.nl/_downloads/Strategische-Visie-van-Volkshuisvesting-Arnhem.PDF
- Volkshuisvesting Arnhem. (2012). *Ondernemingsplan 2012-2015*. Arnhem: Volkshuisvesting Arnhem. Opgehaald van https://www.volkshuisvesting.nl/_downloads/Ondernemingsplan-Volkshuisvesting-Arnhem-2012-2015_v120806.pdf
- Volkshuisvesting Arnhem. (2014). *Beleidslijnen Strategisch Voorraadbeleid*. Arnhem: Volkshuisvesting Arnhem.
- Volkshuisvesting Arnhem. (2015). *Jaarverslag 2015*. Arnhem: Stichting Volkshuisvesting Arnhem. Opgehaald van http://www.volkshuisvesting.nl/_downloads/Jaarverslag-2015.pdf
- Woningwet 2015. (2015). Woningwet 2015. Opgehaald van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005181/2016-04-14>
- Woonbond. (2015, December 24). *Wat verandert er voor huurders in 2016>?* Opgeroepen op Juni 1, 2016, van Woonbond: <https://www.woonbond.nl/nieuws/wat-verandert-huurders-2016>

Bijlagen

1. Lijst geïnterviewde personen

Casus	Regio	Geïnterviewd persoon
Mitros	Utrecht	Felix Sevenheck Senior adviseur vastgoed, Coördinator Team Vastgoed bij Mitros
		Berend Jan Brijder Senior Adviseur Wonen bij Gemeente Utrecht
Volkshuisvesting Arnhem	Arnhem	Jan Alers Manager Strategie & Organisatie bij Volkshuisvesting Arnhem
		Gert van Putten Senior bestuursadviseur Wonen bij Gemeente Arnhem
De Alliantie	Amsterdam/Almere	Boukje Dingemans Adviseur Strategie en Beleid bij De Alliantie
		Corrine Veldhuis Directieadviseur bij De Alliantie
Antares	Venlo	Wendy van Gulik Beleidsmedewerker Vastgoed bij Antares
		Suzanne Bastings Beleidsadviseur Wonen bij Gemeente Venlo

2. Interviewguide corporaties

Introductie	
Intro	<ul style="list-style-type: none"> Ik ben Wouter, studeer GPM aan de Radboud Universiteit Ik doe onderzoek naar de beleidsvorming van woningcorporaties in Nederland
Te bespreken onderwerpen	<ul style="list-style-type: none"> Als eerste zal ik vragen naar hoe de beleidsvorming in de corporatie tot stand komt Hierna hoe bepaalde onderwerpen in het beleid terugkomen Hierna zal ik naar de rol van locatie vragen in het voorraadbeleid
Gegevens worden anoniem en vertrouwelijk verwerkt	<ul style="list-style-type: none"> Als u wil kunnen de resultaten van dit gesprek anoniem worden gemaakt
Als de respondent dit wil kan het interview worden gestopt	<ul style="list-style-type: none"> Als u tijdens het interview aangeeft niet verder te willen zal ik op ieder moment stoppen
Gesprek wordt opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> Ik wil u als laatste nog vragen of u het erg vindt dat ik het gesprek tussen ons op wil nemen zodat ik dit later terug kan luisteren en analyseren.
Beleidsvorming	
Functie	<ul style="list-style-type: none"> Kunt u uw functie en werkzaamheden omschrijven?
Introductie Voorraadbeleid	<ul style="list-style-type: none"> Kunt u kort omschrijven welke stappen het vormen van het voorraadbeleid doorloopt?

Actoren	<ul style="list-style-type: none"> • Welke personen zijn er direct betrokken bij het vormen van het voorraadbeleid van de corporatie? • Wie zijn er afwezig, maar hebben wel invloed op de beleidsvorming? <ul style="list-style-type: none"> ○ Gemeente ○ Andere corporaties ○ Ontwikkelaar ○ Directie ○ Andere partij • Welke invloed hebben de verschillende actoren? • Welke doelen hebben de verschillende actoren?
Gemeente	<ul style="list-style-type: none"> • Welke invloed heeft de gemeente op het beleid binnen de corporatie? • Hoe hebben de prestatieafspraken invloed op hoe het voorraadbeleid wordt gevormd?
Andere corporaties	<ul style="list-style-type: none"> • Is er contact met andere corporaties voordat het beleid vastgezet wordt? • Welke invloed heeft dit op het beleid?
Verloop beleidsvorming	<ul style="list-style-type: none"> • Wat zijn de belangrijkste onderwerpen die terugkomen in het voorraadbeleid? <ul style="list-style-type: none"> ○ Wensen van de bewoners ○ Soort woning (laagbouw, hoogbouw, senioren) ○ Locatie (stedelijk, suburbaan) ○ Wettelijke verplichtingen • Welke partijen pleiten voor welke onderwerpen? • Welke van onderwerpen die terug moeten komen staan van tevoren al vast? <ul style="list-style-type: none"> ○ Prestatieafspraken ○ Wettelijke verplichtingen ○ Wensen bestuur van corporatie ○ Wie heeft dit vastgesteld?
Vaststellen beleid	<ul style="list-style-type: none"> • Wie heeft er zeggenschap over wat er in het beleidsdocument voor komt? <ul style="list-style-type: none"> ○ Één duidelijke beslisser? ○ Consensus?
Locatie	
Introductie locatie	<ul style="list-style-type: none"> • Ik wil wat dieper ingaan op het gebruik van locatie in het beleid
Rol locatie in beleid	<ul style="list-style-type: none"> • Op welke manier wordt locatie gebruikt? <ul style="list-style-type: none"> ○ Geografische spreiding ○ Grondprijzen ○ Bereikbaarheid ○ Samenstelling wijken
Nieuwbouw	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe komt het gebruik van locatie terug in het beleid voor de nieuwbouw?
Renovatie	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe komt het gebruik van locatie terug in het beleid voor de renovatie?
Verkoop	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe komt het gebruik van locatie terug in het beleid voor de verkoop?
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Nu het beleidsvormingsproces in uw organisatie duidelijk is, vraag ik mij in het bijzonder af hoe bereikbaarheid mee word genomen

	<ul style="list-style-type: none"> • Groepen met lagere inkomens lopen risico om een minder goede bereikbaarheid te hebben dan hogere inkomens omdat zij minder grote kans op toegang tot een auto hebben • Deze lagere inkomens wonen vaker in sociale huurwoningen • Dus mijn vraag is: wordt er rekening gehouden met bereikbaarheid in de beleidsvorming van de corporaties <ul style="list-style-type: none"> ○ Impliciet ○ Expliciet
Afsluiting	
Vragen van respondent	<ul style="list-style-type: none"> • Heeft u nog vragen of opmerkingen?
Uitleggen wat de vervolgstappen zijn	<ul style="list-style-type: none"> • Als u geen problemen met het interview heeft, zal ik dit interview analyseren en een analyse van het beleidsvormingsproces van woningbouwcorporaties maken. Er zal hier gekeken worden in hoeverre bereikbaarheid een rol speelt in de beleidsvorming van corporaties.
Bedanken voor het interview	<ul style="list-style-type: none"> • Ik wil u heel erg bedanken voor de tijd die u vrij heeft kunnen maken voor dit interview.
Contact gegevens	<ul style="list-style-type: none"> • Als u achteraf nog vragen heeft kunt u mij bellen of e-mailen.

3. Interviewguide gemeentes

Introductie	
Intro	<ul style="list-style-type: none"> • Ik ben Wouter, studeer GPM aan de Radboud Universiteit • Ik doe onderzoek naar de beleidsvorming van woningcorporaties in Nederland • Ook hoe dit beïnvloed wordt door andere partijen zoals gemeenten
Te bespreken onderwerpen	<ul style="list-style-type: none"> • Als eerste zal ik vragen naar de onderwerpen die gemeenten terug willen zien in het beleid van woningcorporaties • Hierna hoe deze onderwerpen in het beleid van de corporaties terugkomen • Hierna zal ik naar de rol van locatie vragen in de beleidsvorming
Gegevens worden anoniem en vertrouwelijk verwerkt	<ul style="list-style-type: none"> • Als u wil kunnen de resultaten van dit gesprek anoniem worden gemaakt
Als de respondent dit wil kan het interview worden gestopt	<ul style="list-style-type: none"> • Als u tijdens het interview aangeeft niet verder te willen zal ik op ieder moment stoppen
Gesprek wordt opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> • Ik wil u als laatste nog vragen of u het erg vindt dat ik het gesprek tussen ons op wil nemen zodat ik dit later terug kan luisteren en analyseren.
Beleidsvorming	
Functie	<ul style="list-style-type: none"> • Als introductie, kunt u uw functie en werkzaamheden omschrijven?

Stappen agendavorming	<ul style="list-style-type: none"> • De gemeente heeft een visie op het gebied van sociale huurwoningen op haar grondgebied en wil dit door laten werken door woningcorporaties • Kunt u omschrijven welke stappen de gemeente doorloopt om haar visie op sociale huurwoningen te vormen?
Verloop vorming woonvisie	<ul style="list-style-type: none"> • Wat zijn de belangrijkste onderwerpen die terugkomen in deze visie? <ul style="list-style-type: none"> ○ Wensen van de bewoners ○ Soort woning (laagbouw, hoogbouw, senioren) ○ Betaalbaarheid ○ Beschikbaarheid ○ Locatie (stedelijk, sub urbaan) ○ Wettelijke verplichtingen ○ Mobiliteit • Zijn er hier nog andere actoren die voor onderwerpen pleiten om terug te komen in het beleid van de woningbouwcorporaties? <ul style="list-style-type: none"> ○ Huurders ○ Omwonenden ○ Ontwikkelaars
Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Kunt u uitleggen welke stappen de onderhandelingen van de prestatieafspraken aflopen? • Welke partij is waartoe in staat? • Hoe komt men tot een uiteindelijke overeenkomst
Locatie	
Introductie locatie	<ul style="list-style-type: none"> • Ik wil wat dieper ingaan op het aspect locatie van de woningen als dit kan
Rol locatie in beleid	<ul style="list-style-type: none"> • Op welke manier wordt locatie gebruikt in de visie en de prestatieafspraken? • Zijn er bepaalde gebieden waarvan de gemeente iets specifiek wil van de corporaties? • Wat is hier de reden voor? <ul style="list-style-type: none"> ○ Geografische spreiding sociale huurwoningen ○ Grondprijzen ○ Bereikbaarheid ○ Samenstelling wijken
Nieuwbouw	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe komt het gebruik van locatie terug in het beleid voor de nieuwbouw?
Renovatie	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe komt het gebruik van locatie terug in het beleid voor de renovatie?
Verkoop	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe komt het gebruik van locatie terug in het beleid voor de verkoop?
Uitleg scriptie en bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Nu de invloed van de gemeente op het beleid van de woningcorporaties duidelijk is, vraag ik mij in het bijzonder af hoe bereikbaarheid mee wordt genomen • Groepen met lagere inkomens lopen risico om een minder goede bereikbaarheid te hebben dan hogere inkomens • Omdat zij minder grote kans op toegang tot een auto hebben

	<ul style="list-style-type: none"> • Deze lagere inkomens wonen vaker in sociale huurwoningen • Dus mijn vraag is: wordt er rekening gehouden met bereikbaarheid in de beleidsvorming van de corporaties <ul style="list-style-type: none"> ○ Impliciet ○ Expliciet
Afsluiting	
Vragen van respondent	<ul style="list-style-type: none"> • Heeft u nog vragen of opmerkingen?
Uitleggen wat de vervolgstappen zijn	<ul style="list-style-type: none"> • Als u geen problemen met het interview heeft, zal ik dit interview analyseren en gebruiken in mijn scriptie. Er zal hier gekeken worden in hoeverre bereikbaarheid een rol speelt in de beleidsvorming van corporaties.
Bedanken voor het interview	<ul style="list-style-type: none"> • Ik wil u heel erg bedanken voor de tijd die u vrij heeft kunnen maken voor dit interview.
Contact gegevens	<ul style="list-style-type: none"> • Als u achteraf nog vragen heeft kunt u mij bellen of e-mailen.