

Woningcorporaties en openbaar vervoer

Onderzoek naar het beleid van woningcorporaties met betrekking tot
openbaar vervoer bereikbaarheid



Thijs Verdonk

Bachelorthesis Geografie, planologie en milieu (GPM)

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Augustus, 2016

Woningcorporaties en openbaar vervoer

Onderzoek naar het beleid van woningcorporaties met betrekking tot
openbaar vervoer bereikbaarheid

Thijs Verdonk

Studentnummer: 4328736

Bachelorthesis Geografie, planologie en milieu (GPM)

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Begeleider: dr. C.J.C.M. Martens

Augustus, 2016

Aantal woorden: 12.467

Voorwoord

Voor u ligt mijn Bachelorthesis waar ik het afgelopen half jaar aan heb gewerkt. Deze dient als afsluiting van mijn Bachelor opleiding aan de Radboud Universiteit in Nijmegen.

Bij deze wil ik graag de vertegenwoordigers van corporaties Bo-ex, BrabantWonen, 'thuis, Tiwos, Wonen Zuid, Wooninc. en Woonpunt, die mee hebben gewerkt aan dit onderzoek bedanken.

Alsmede wil ik mijn bedegeleider dhr. Karel Martens bedanken voor de feedback en hulp bij het zoeken van de juiste richting voor mijn onderzoek. Ook wil ik mijn mede student Wouter van Neerven bedanken voor de hulp in de voorbereiding van dit onderzoek.

Thijs Verdonk,

12 augustus 2016

Samenvatting

Gezien het relatief lage autobezit zijn huishoudens met een laag inkomen meer dan gemiddeld afhankelijk van het openbaar vervoer voor hun verplaatsingen. Onder deze groep bestaat mede daardoor het gevaar dat ze te maken kunnen krijgen met vervoersarmoede, waarbij men dusdanig beperkt wordt in de mobiliteit dat er niet meer volwaardig deel kan worden genomen aan de samenleving. Dit zou er voor pleiten om juist wijken met een hoog aandeel lage inkomensgroepen van hoogwaardige openbaar vervoer te voorzien. Woningcorporaties, maar ook lokale overheden, zouden dit verdringingseffect kunnen tegen gaan door in hun beleid expliciet rekening te houden met bereikbaarheid. De woningcorporaties kunnen hier, gezien hun rol als huisvester voor de laagste inkomens van de samenleving, een voornaamste rol in nemen.

Gezien het belang van openbaar vervoer voor de lagere inkomensgroepen van de samenleving en het feit dat dit de voornaamste doelgroep van woningcorporaties betreft, is daarom de volgende vraagstelling tot stand gekomen:

In hoeverre houden woningcorporaties in hun beleid, met betrekking tot het woningbezit, rekening met bereikbaarheid voor lage inkomensgroepen, met nadruk op het openbaar vervoer?

In het onderzoek wordt dan ook zowel naar het belang van bereikbaarheid in het algemeen als naar het belang openbaar vervoer bereikbaarheid in het beleid van woningcorporaties gekeken. Zo wordt er een bijdrage geleverd in de kennis betreffende woningcorporaties en het belang van bereikbaarheid in hun beleid. Ook zou het mensen met lagere inkomens die behoefte hebben aan een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer kunnen helpen om dit onder de aandacht te brengen.

In het theoretisch kader worden de begrippen beleid, bereikbaarheid, vervoersarmoede en woningcorporaties verder toegelicht. Deze vormen de basis voor het onderzoek die kwalitatief, in de vorm van een casestudy, is uitgevoerd. De benodigde informatie voor dit onderzoek is verkregen door middel van beleidsdocumenten en interviews. Hiervoor zijn zeven woningcorporaties onderzocht.

De verkregen data zijn vervolgens verwerkt met behulp van een kwalitatieve analyse. Dit houdt onder andere in dat de afgenomen interviews zijn getranscribeerd om deze vervolgens te

analyseren. Aan de hand van deze analyse is er gezocht naar een antwoord op de hoofdvraag.

Na het uitvoeren en afronden van het onderzoek zijn er een aantal bevindingen naar voren gekomen. Ten eerste op basis van de analyse van beleidsdocumenten en daaropvolgend uit de interviews met vertegenwoordigers van de woningcorporaties.

De analyse van beleidsdocumenten heeft de doelstellingen die al reeds uit de literatuur bekend waren bevestigd. Uit de analyse is gebleken dat er ook nog een zestal andere doelstellingen aanwezig zijn onder de woningcorporaties die niet in de literatuur naar voren kwamen. Ondanks dat er meer doelstellingen van woningcorporaties bekend zijn geworden heeft de analyse niet eenduidig kunnen maken in hoeverre er in het beleid van woningcorporaties rekening wordt gehouden met bereikbaarheid in het algemeen, alsmede bereikbaarheid met het openbaar vervoer in het bijzonder. De analyse heeft de deur ook niet helemaal dicht gegooid aangezien naar voren is gekomen dat de corporaties wel doelen hebben om de leefbaarheid in buurten te verbeteren en om bij te dragen aan de sociaal economische ontwikkeling van mensen. Deze doelen kunnen namelijk als opstap fungeren naar beleid betreffende (openbaar vervoer) bereikbaarheid. Op basis van de analyse van beleidsdocumenten kan niet worden vastgesteld of er in het beleid rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid van woningen, maar het kan ook niet worden uitgesloten.

Uit de interviews is naar voren gekomen dat er op het gebied van bereikbaarheid grote verschillen tussen de corporaties aanwezig zijn. Een aantal corporaties ziet dit totaal niet als hun verantwoordelijkheid, terwijl andere corporaties hier wel degelijk rekening mee houden of het zelfs zeer belangrijk vinden. Opvallend hierbij is dat dit vooral om corporaties gaat die in krimpgebieden actief zijn. Aan het openbaar vervoer wordt een minder groot belang gehecht. De aanwezigheid hiervan is in enkele gevallen wel bekend, maar openbaar vervoer is slechts een van de vele factoren die een rol spelen en zeker niet een van de belangrijkste.

Het antwoord op de hoofdvraag hierbij luidt: met de bereikbaarheid van sociale huurwoningen wordt in enkele gevallen rekening gehouden, waarbij het openbaar vervoer nagenoeg niet aan bod komt.

Inhoudsopgave

Voorwoord	III
Samenvatting	IV
1. Inleiding.....	8
1.1 Projectkader	8
1.2 Doelstelling en vraagstelling	10
1.2 Relevantie.....	11
2. Theoretisch kader.....	12
2.1 Beleid.....	12
2.2 Bereikbaarheid	14
2.3 Vervoersarmoede.....	15
2.4 Woningcorporaties.....	16
2.3.1 Doelen woningcorporaties	17
3. Methodologie.....	19
3.1 Onderzoeksstrategie	19
3.2 Onderzoeksmateriaal	21
4. Resultaten en analyse	23
4.1 Resultaten	23
4.1.1 Resultaten Bo-Ex	23
4.1.2. Resultaten BrabantWonen.....	24
4.1.3 Resultaten ‘thuis.....	25
4.1.4 Resultaten Tiwos	27
4.1.5 Resultaten Wonen Zuid.....	28
4.1.6 Resultaten Wooninc.....	30
4.1.7 Resultaten Woonpunt	31
4.1.8 Algemene Resultaten	32
4.2 Analyses.....	35
4.2.1 Analyse Bo-Ex	35
4.2.2 Analyse BrabantWonen.....	35
4.2.3 Analyse ‘thuis	36
4.2.4 Analyse Tiwos	36
4.2.5 Analyse Wonen Zuid.....	36
4.2.6 Analyse Wooninc.....	37

4.2.7 Analyse Woonpunt.....	37
4.2.8 Algemene analyse	38
5. Conclusie en aanbevelingen.....	40
5.1 Conclusie	40
5.2 Aanbeveling.....	42
6. Reflectie.....	43
7. Referentielijst	44
8. Bijlagen.....	46
7.1 Interviewgide	46
7.2 Bevindingen doelen woningcorporaties uit beleidsdocumenten	48
7.3 Bevindingen uit interviews.....	54

1. Inleiding

1.1 Projectkader

Gezien het relatief lage autobezit zijn huishoudens met een laag inkomen meer dan gemiddeld afhankelijk van het openbaar vervoer voor hun verplaatsingen. Zo wordt in *Het belang van openbaar vervoer* (Bakker & Zwaneveld, 2009) vermeld dat mensen met lagere inkomens relatief gezien het meeste reizen met het openbaar vervoer. De twee laagste inkomensklassen (tot €22.500 netto loon per jaar) leggen een tweemaal zo groot deel van hun kilometers af met het openbaar vervoer ten opzichte van de hogere inkomensklassen (Bakker & Zwaneveld, 2009). Daarbij komt dat van de groep van de laagste 20% van de inkomens ruim 60 procent niet over een auto beschikt en dus van de auto van een ander en/of van een andere manier van vervoer (zoals het openbaar vervoer) gebruik zal moeten maken. Bovendien is 40 procent van de autoverplaatsingen heel lastig of zelfs niet zonder het gebruik van een auto te maken (Jeekel, 2011 in: Van Beuningen, Molnár-in 't Veld, & Bouhuijs, 2012, p.35). Onder deze groep bestaat mede daardoor het gevaar dat ze te maken kunnen krijgen met vervoersarmoede, waarbij men dusdanig beperkt wordt in de mobiliteit dat er niet meer volwaardig deel kan worden genomen aan de samenleving (van Beuningen, Molnár-in 't Veld, & Bouhuijs, 2012, p.35).

Dit zou er voor pleiten om juist wijken met een hoog aandeel lage inkomensgroepen van hoogwaardige openbaar vervoer te voorzien. Echter, er bestaat ook een duidelijke relatie tussen bereikbaarheid en woonlasten: gemiddeld genomen zijn de woonlasten het hoogst op de best bereikbare plekken, terwijl in de periferie de woonlasten laag zijn. De prijs van koopwoningen wordt sterk beïnvloed door de kwaliteit van de woonomgeving. De omgeving bepaald voor meer dan de helft de prijs van een woning per vierkante meter. Met name de bereikbaarheid van werkgelegenheid is een prijsbepalende factor en dan vooral voor woningen binnen een stedelijk gebied (Visser & van Dam, 2006, p.7). Uit onderzoek in de gemeente Almere blijkt ook dat een betere bereikbaarheid tot stijging van de woningprijzen leidt. Zo luidt een van de conclusies dat een verdubbeling van de afstand tussen de woning en het dichtstbijzijnde station tot een waardedaling van 1,2% leidt. Daarbij geldt ook dat het kwaliteitsniveau van het dichtstbijzijnde station van groot belang is, hoe hoger de kwaliteit van het station des te hoger de waarde van de woning wordt (de Graaff, Debrezion, & Rietveld, 2009, p.18).

De dynamiek op de huizenmarkt zou er dus toe kunnen leiden dat, ondanks goede bedoelingen van overheden, lagere inkomensgroepen terecht komen op de minst bereikbare plekken.

Woningcorporaties, maar ook lokale overheden, zouden dit verdringingseffect kunnen tegen gaan door in hun beleid expliciet rekening te houden met bereikbaarheid.

De woningcorporaties kunnen hier, gezien hun rol als huisvester voor de laagste inkomens van de samenleving, de voornaamste rol in nemen. Zo komt ook naar voren uit de publicatie 'Vastgoed voor de buurt', die door Platform31 en De Vernieuwde Stad naar buiten is gebracht. De boodschap die deze publicatie wil brengen is dat woningcorporaties een grote invloed kunnen uitoefenen op het verbeteren van de leefbaarheid in een buurt . Ze zijn hierin net zo belangrijk als gemeenten en maatschappelijke organisaties, om zo samen de kwetsbare mensen te kunnen helpen (Engbersen, Harms, & Vermeulen, 2016). Ook Het Parool stelt op basis van onderzoek vanuit de TU Delft dat woningcorporaties een belangrijke rol kunnen spelen bij het verbeteren van kwetsbare wijken. Vooral aangezien zij in tijden van crisis en overheidsbezuinigingen een stabiliserende rol kunnen spelen door in de buurten te blijven investeren (Damen, 2016). Onderdeel van deze investeringen in de leefbaarheid van de buurt zouden op het gebied van bereikbaarheid kunnen worden gedaan, om zo de mobiliteit van de inwoners te verbeteren en de kans op vervoersarmoede te verkleinen.

1.2 Doelstelling en vraagstelling

Gezien het belang van openbaar vervoer voor de lagere inkomensgroepen van de samenleving en het feit dat dit de voornaamste doelgroep van woningcorporaties betreft, is de volgende doelstelling tot stand gekomen:

Inzicht krijgen in hoeverre woningcorporaties in hun beleid op het gebied van woningbezit rekening houden met openbaar vervoer bereikbaarheid voor lage inkomensgroepen.

Uit de doelstelling voor dit onderzoek komt de volgende vraagstelling naar voren:

In hoeverre houden woningcorporaties in hun beleid, met betrekking tot het woningbezit, rekening met bereikbaarheid voor lage inkomensgroepen, met nadruk op het openbaar vervoer?

1.2 Relevantie

Wetenschappelijk relevantie

Dit onderzoek levert een bijdrage aan de kennis betreft het beleid van woningcoöperaties met betrekking tot de bereikbaarheid van het woningbezit, met openbaar vervoer in het bijzonder. Er is weinig relevante literatuur over dit onderwerp beschikbaar. Dit onderzoek geeft nieuwe inzichten in het beleid van woningcoöperaties. Tevens worden de meest relevante doelstellingen en de wijze waarop daar invulling aan wordt gegeven duidelijk, waardoor er een aanvulling op de bestaande literatuur wordt gegeven.

Maatschappelijke relevantie

Dit onderzoek heeft maatschappelijke relevantie voor mensen met lagere inkomens die in buurten wonen waarvan de bereikbaarheid niet voldoende is. Hierdoor kunnen ze, zoals eerder vermeld, dusdanig beperkt worden in hun mobiliteit dat er niet meer volwaardig deel kan worden genomen aan de samenleving en er vervoersarmoede optreed (van Beuningen, Molnár-in 't Veld, & Bouhuijs, 2012, p.35). Als er in het beleid van woningcorporaties meer rekening met de bereikbaarheid van sociale huurwoningen wordt gehouden, kan dit de leefbaarheid in de wijken met sociale huurwoningen verbeteren. Daarnaast kunnen woningcoöperaties gebruik maken van de verkregen kennis en hun beleid hier op afstemmen. Zo kan er een effectiever en efficiënter beleid worden gevoerd om aan de maatschappelijke doelstellingen invulling te geven.

2. Theoretisch kader

2.1 Beleid

Beleid (of beleidsinhoud) wordt door Hoogerwerf en Herweijer (2014, p. 17,18) omschreven als het streven naar het bereiken van bepaalde doeleinden met bepaalde middelen en bepaalde tijdskeuzes. Beleid is volgens sommige auteurs een handelen, volgens anderen een plan, en volgens weer anderen zowel een plan als een handelen. Hoogerwerf en Herweijer kiezen ervoor om de derde visie te hanteren. In de ogen van Hoogerwerf en Herweijer is beleid een streven en bevat daarom zowel activiteiten als denkbeelden. Daarnaast omvat beleid steeds doeleinden en middelen. Hoogerwerf en Herweijer stellen zelfs dat doeleinden en middelen de grondstructuur van een beleid vormen. Verder is het van belang om ook tijdskeuzen in het begrip beleid op te nemen, aangezien de doeleinden vaak naar een bepaald tijdstip, een bepaalde periode of een bepaalde tijdsvolgorde verwijzen. Deze omschrijving sluit aan bij wat velen in de praktijk van het beleid en van het wetenschappelijk onderzoek onder beleid verstaan.

Behalve dat beleid een samenstel van doeleinden, middelen en tijdskeuzen is, is het tegelijk ook een antwoord op een probleem. Het is een poging om een probleem op een bepaalde manier, namelijk door doelgericht denken en handelen, op te lossen, te verminderen of te voorkomen. De probleemdefinitie is daarbij belangrijk in de keuze van doeleinden en middelen waarmee een beleid het probleem moet bestrijden. Een probleem wordt een beleidsprobleem als het op de agenda van beleidsvoerders terecht komt (Hoogerwerf & Herweijer, 2014, p.18). Bij het bestrijden van het probleem is het belangrijk om het beleidsveld scherp te hebben. Dit is de relatie tussen een beleid en het deel van de maatschappij waar het zich op richt (Hoogerwerf & Herweijer, 2014, p.18).

Het beleid is het resultaat van allerlei maatschappelijke krachten en het brengt zelf ook van deze krachten op gang. Tot deze krachten behoren de meer blijvende en gestabiliseerde verhoudingen (structuren) en meer tijdelijke en beweeglijke verhoudingen (processen). Een proces is een ontwikkelingsgang of verloop. Een beleidsproces is het dynamisch verloop van handelingen, argumenten en interacties met betrekking tot een beleid (Hoogerwerf & Herweijer, 2014, p.19). Binnen een beleidsproces onderscheiden Hoogerwerf & Herweijer (2014, p.20) verschillende deelprocessen:

- De agendavorming: het proces waardoor maatschappelijke problemen de aandacht van het publiek en van de beleidsbepalers krijgen.

- De beleidsvoorbereiding: het verzamelen en analyseren van informatie en het formuleren van adviezen met het oog op het te voeren beleid. Ook het ontwerpen van een beleid behoort hiertoe, met andere woorden het uitdenken, formuleren en toelichten van een te voeren beleid. Ook de planning van het beleid kan hiertoe worden gerekend.
- De beleidsbepaling: het nemen van beslissingen, de besluitvorming, over de inhoud van het beleid. Hiertoe behoort het kiezen en specificeren van de doeleinden, middelen en tijdstippen.
- De implementatie: het toepassen van de gekozen doeleinden.
- De naleving en handhaving: de zorg dat de door het beleid vastgestelde gedragsnormen worden nageleefd
- De beleidsevaluatie: het beoordelen van de inhoud, het proces en vooral de effecten van een beleid aan de hand van bepaalde criteria.

De beleidsbepaling is hierin het belangrijkste voor dit onderzoek, aangezien in deze fase wordt beslist of er wel of niet met bepaalde factoren (bijvoorbeeld bereikbaarheid) rekening wordt gehouden in het beleid. Dit onderzoek richt zich dan ook op de beleidsbepaling van woningcorporaties.

Hoogerwerf en Herweijer (2014, p.101) noemen de beleidsbepaling het hart van het beleidsproces. In deze fase gaat het erom wat je wil bereiken, welke inspanningen je daarvoor moet leveren, en welk budget je voor die inspanningen beschikbaar hebt. Met behulp van het vaststellen van beleidsdoelen wordt er antwoord gegeven op de problemen die op de agenda staan. Met het bepalen van de middelen wordt er vastgelegd hoe de uitvoering in zijn werk moet gaan.

Het bepalen van beleid omvat twee afzonderlijke activiteiten: het selecteren van een alternatief (beslissen) en het bereiken van overeenstemming met andere beleidsbepalers over de keuze (Hoogerwerf & Herweijer, 2014, p. 102).

2.2 Bereikbaarheid

In deze paragraaf wordt meer inzicht gegeven in het begrip bereikbaarheid. Dit om ervoor te zorgen dat het duidelijk is wat er in dit onderzoek wordt bedoeld met de term bereikbaarheid en zo verwarringen te voorkomen.

Het rapport *Bereikbaarheid anders bekeken* (Hoogendoorn-Lanser, Schaap, & Gordijn, 2011) stelt dat er op veel manieren naar bereikbaarheid kan worden gekeken. Daarom hebben Hoogendoorn-Lanser, Schaap en Gordijn vier verschillende benaderingen opgesteld om naar bereikbaarheid te kunnen kijken.

Ten eerste onderscheiden ze een op infrastructuur gerichte benadering. Dit wil zeggen bijvoorbeeld het aantal kilometers autosnelweg, of hoe deze gebruikt wordt.

Ten tweede is er bereikbaarheid met een benadering gericht op activiteiten en ruimte. Bereikbaarheid is hier gedefinieerd in termen van het aantal activiteiten dat binnen een bepaalde reistijd, tegen een bepaalde hoeveelheid reiskosten of met een bepaalde totale hoeveelheid inspanning bereikbaar is.

Ten derde is er een benadering die op tijd en ruimte gericht is. Hier is bereikbaarheid gedefinieerd in termen van beperkingen in tijd en ruimte voor individuen om te kunnen deelnemen in specifieke activiteiten op specifieke locaties.

Ten slotte is er een op transport gerelateerd nut gerichte benadering van bereikbaarheid. Bereikbaarheid is gedefinieerd in termen van de totale kosten of moeite die gemoeid zijn met het maken van een verplaatsing of het economisch nut dat individuen of bedrijven toekennen aan het kunnen bereiken van bepaalde activiteiten. (Hoogendoorn-Lanser, Schaap en Gordijn, 2011, p. 17)

In kader van dit onderzoek zijn de tweede en derde benadering het meest relevant. Vanwege het feit dat deze voornamelijk op individuen zijn gericht en op het kunnen deelnemen aan activiteiten in plaats van het economisch nut.

Uit *Bereikbaarheid verbeeld* (PBL, 2014) komt naar voren dat de bereikbaarheid van woon- en werkplekken en talloze voorzieningen van vitaal belang is voor het functioneren van de samenleving. Bereikbaarheid heeft te maken met mobiliteitsproblemen, maar een goede bereikbaarheid is meer dan dat. Het gaat er uiteindelijk om of je kunt komen waar je moet of wilt zijn, en dat hangt dan weer af van hoe ver je moet en hoe makkelijk dat gaat. Burgers en bedrijven maken binnen die context hun eigen keuzes. Ze wegen af hoeveel tijd, moeite en geld

het kost om de gewenste bestemming te bereiken. Hoe meer er te kiezen valt, hoe beter de bereikbaarheid.

Bereikbaarheid verbeeld (PBL, 2014) geeft vier pijlers waarop het beleid zich kan richten om de bereikbaarheid te verbeteren.

Ten eerste nabijheid. Als er meer bestemmingen dichtbij zijn, is de bereikbaarheid beter. Bundeling van ruimtelijke ontwikkelingen en functiemenging leiden tot kortere afstanden en dus een betere bereikbaarheid.

Ten tweede snelheid. Hoe sneller je kunt reizen, hoe meer bestemmingen binnen bereik liggen. Niet alleen op de hoofdnetwerken is snelheid belangrijk, maar vooral ook in de steden.

Ten derde afstemming. Hoe beter de samenhang tussen een locatie en infrastructuur, hoe beter de bereikbaarheid. Benut de goed bereikbare plekken beter en maak plekken met een hoge gebruiksintensiteit beter bereikbaar.

Ten vierde kosten, informatie en comfort. Deze aspecten zijn belangrijk voor een reiziger. Kijk daarom verder dan de grote fysieke ingrepen.

Op basis van deze definities van het begrip bereikbaarheid is er tot de volgende definitie gekomen voor dit onderzoek:

Bereikbaarheid is de mogelijkheid die iemand heeft om binnen een bepaalde reistijd, tegen een bepaalde hoeveelheid kosten en met een bepaalde hoeveelheid inspanning deel te kunnen nemen aan activiteiten in de samenleving. Hoe groter de keuze voor het individu, des te beter de bereikbaarheid. Belangrijke indicatoren hierbij zijn de nabijheid van bestemmingen, de snelheid waarmee men kan reizen en in mindere mate de informatie en het comfort dat geboden wordt.

2.3 Vervoersarmoede

Het opnemen van bereikbaarheid in het beleid is belangrijk om zo vervoersarmoede te voorkomen. Dit begrip staat in de literatuur ook wel bekend als social exclusion. Er is echter volop debat over wat de exacte definitie van het begrip social exclusion inhoud (Preston & Rajé, 2007, p. 151; Lucas, 2012, p.106).

Lucas (2012, p.106) hanteert de volgende definitie gegeven door Levitas et al. (2007):

“...the lack or denial of resources, rights, goods and services, and the inability to participate in the normal relationships and activities, available to the majority of people in a society, whether in

economic, social, cultural or political arenas. It affects both the quality of life of individuals and the equity and cohesion of society as a whole”

Preston en Rajé (2007, p. 151) gebruiken daarentegen deze definitie:

“Social exclusion is a constraints-based process which causes individuals or groups not to participate in the normal activities of the society in which they are residents and has important spatial manifestations”

Overeind blijft staan dat (groepen) mensen worden onthouden van het deelnemen aan in de samenleving. Dit kan ernstige gevolgen hebben voor de betreffende personen, maar openbaar vervoer beleid kan dit tegengaan. Door de bereikbaarheid van een buurt te vergroten zullen de inwoners van deze buurt een grotere toegang hebben tot het deelnemen aan allerlei activiteiten van de maatschappij.

2.4 Woningcorporaties

Woningcorporaties zijn stichtingen of verenigingen die betaalbare woningen verhuren of verkopen. Het zijn van oudsher hybride (gemengd publiek-private) organisaties die zich steeds nadrukkelijker als maatschappelijke ondernemingen manifesteren. Ze willen aanjager zijn van nieuwe innovatieve woonconcepten, regisseur in de wijk en huisvester van sociaal economisch zwakkere groepen. De samenleving en politiek vragen echter ook steeds nadrukkelijker om bescheidenheid, gematigdheid en een duidelijk profiel (Karré & Van Montfort, 2011). Corporaties hebben grote maatschappelijke ambities en willen ook iets betekenen voor de ontwikkeling van wijken en buurten (Karré & Van Montfort, 2011).

Niet alle corporaties hebben echter duidelijk voor ogen waar de grenzen liggen van de maatschappelijke activiteiten (Karré & Van Montfort, 2011).

Daarom heeft de Tweede Kamer in 2013 een parlementaire enquêtecommissie Woningcorporaties ingesteld, die op 30 oktober 2014 haar eindrapport aan heeft geboden. Het rapport stelt dat 'het corporatiestelsel ver van huis is geraakt en fors op de schop moet'. Ernstige tekortkomingen in het sociale huurstelsel hebben incidenten in de corporatiesector in de hand gewerkt. Te ambitieuze of kwaadwillende corporatiebestuurders kregen hierdoor jarenlang de ruimte om dingen te doen die ver af stonden van hun kerntaak: het sober en doelmatig

huisvesten van mensen met een smalle beurs (Tweede Kamer, 2015). Deze bevindingen zijn meegenomen in de nieuwe Woningwet van 2015.

In de woningwet van 2015 valt dan ook te lezen dat de woningcorporaties terug moeten keren naar hun kerntaak: het bouwen, verhuren en beheren van sociale huurwoningen aan mensen met een laag inkomen of aan mensen die om andere redenen moeilijk passende huisvesting kunnen vinden. In het verlengde daarvan mogen ze specifiek omschreven maatschappelijk vastgoed en bepaalde diensten voor leefbaarheid als 'diensten van algemeen economisch belang' (daeb) verrichten. Wat betreft de leefbaarheid mogen woningcorporaties onder andere investeren in de omgeving van de woningen die ze bezitten. Wat woningcorporaties precies doen aan leefbaarheid, spreken ze af met de gemeente en met bewonersorganisaties, binnen de kaders die de wet stelt (Rijksoverheid, 2015). Behalve op het gebied van leefbaarheid worden er ook eisen gesteld op het gebied van het passend toewijzen van woningen, maatschappelijk vastgoed, duurzaamheid en diensten aan bewoners. Daarnaast dienen de woningcorporaties bij te dragen aan het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid. Deze bijdrage wordt vastgelegd in prestatieafspraken tussen de gemeente, bewonersorganisaties en de woningcorporatie.

Deze afspraken gaan vaak over de prestaties die ze gaan leveren, zoals welke woningen voor welke doelgroepen zullen worden gebouwd. Zo heeft de gemeente invloed op de nieuwbouw van sociale huurwoningen, de betaalbaarheid van de woningen, de huisvesting van specifieke doelgroepen, en de kwaliteit en duurzaamheid van de woningen. Dit is ook terug te vinden in de woonvisie die de gemeente opstelt (Rijksoverheid, z.d.).

Woningcorporaties hebben met hun beleid en plannen grote invloed op het woon- en leefklimaat. Met elkaar exploiteren de corporaties ca. 2,4 miljoen huurwoningen; ruim een derde van de totale woningvoorraad. De meeste Nederlanders doen in hun leven wel eens zaken met een corporatie en veel mensen huren hun hele leven lang een corporatiewoning. (Van Os, 2013)

2.3.1 Doelen woningcorporaties

Gruis (2012) stelt dat de doelstelling die een organisatie omarmt, in feite de definitie is van de functie die een organisatie wil vervullen in de maatschappij. Hij haalt hierbij het werk van Peter Drucker aan waarin wordt gesteld dat om die functie te kunnen vervullen, die functie ook legitimiteit moet hebben in de maatschappij. Een mogelijke toets bij het vaststellen van primaire doelstellingen is dus: wat zou er gebeuren als de doelstellingen en bijbehorende activiteiten niet (meer) zouden worden nagestreefd. Gruis stelt ook dat corporaties waar ze eerder de nadruk legden op een bredere rol voor de maatschappij ze zich nu steeds meer terugtrekken op hun

kerntaak. Deze definieert hij als het zorgdragen voor degelijke huisvesting van huishoudens die moeilijk op eigen kracht in woonruimte kunnen voorzien, met behoud van voldoende financiële continuïteit voor het uitoefenen van die taak (Gruis, 2012).

Meer specifiek stelt hij de volgende kerntaken: het huisvesten van de doelgroep, de kwaliteit van de woningen, leefbaarheid van buurten, afstemming van wonen en zorg, betrekken van huurders bij beheer en beleid, zorgdragen voor de financiële continuïteit en ten slotte het bijdragen aan de sociaaleconomische ontwikkeling van mensen (Gruis, 2012). Hierbij geeft hij echter ook aan dat de doelstellingen van corporaties kunnen verschillen. Dit is zo omdat corporaties zelf verschillen, maar vooral omdat ze in verschillende omgevingen werken. Ten slotte stelt hij ook dat een strikte focus op kerntaken niet acceptabel is voor de maatschappij (Gruis, 2012).

3. Methodologie

3.1 Onderzoeksstrategie

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt:

“In hoeverre houden woningcorporaties in hun beleid, met betrekking tot het woningbezit, rekening met bereikbaarheid voor lage inkomensgroepen, met nadruk op het openbaar vervoer?”

Om deze vraag te beantwoorden te kunnen beantwoorden, dient er een onderzoeksstrategie te worden gekozen. Om tot deze onderzoeksstrategie te komen zullen eerst de mogelijke opties worden besproken om vervolgens dieper in te gaan op de strategie die gebruikt zal gaan worden voor de thesis. Voor het verkennen van mogelijke opties wordt gebruik gemaakt van een selectie van vijf strategieën door Verschuren & Doorewaard (2007, p. 161). Deze strategieën zijn een survey, experiment, casestudy, gefundeerde theoriebenadering, en bureauonderzoek.

Met behulp van een survey-onderzoek wordt een breed overzicht van het onderzoeksonderwerp gecreëerd. Dit is een empirisch onderzoek waarbij breedte en generaliseerbaarheid centraal staat in plaats van diepte en specificiteit. Deze vorm van onderzoek doen omvat een groot aantal onderzoekseenheden wat veel materiaal oplevert. Daarom ligt een kwantitatieve verwerking en analyse van de gegevens voor de hand (Verschuren & Doorewaard, 2007, p. 162).

Deze onderzoeksmethode is in mindere mate geschikt voor het beantwoorden van de onderzoeksvraag. Met deze methode zal de vergaarde informatie waarschijnlijk niet specifiek genoeg zijn om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden. De onderzoeksmethode is daarom niet helemaal geschikt voor dit onderzoek, maar zou eventueel wel toegepast kunnen worden.

“Een experiment is een onderzoek waarmee je ervaringen kunt opdoen met nieuwe te creëren situaties of processen en waarmee na kan worden gegaan wat de effecten van deze veranderingen zijn. Deze effecten komen in beeld door (minimaal) twee zo vgelijk mogelijk samengestelde groepen te creëren waarbij de ene groep een behandeling (interventie) ondergaat en de andere geen of een andere behandeling krijgt. Daarna kijkt u in hoeverre de beide groepen van elkaar verschillen” (Verschuren & Doorewaard, 2007, p. 174-175).

Het is niet mogelijk om een experiment op te zetten waarmee de onderzoeksvraag wordt beantwoord. Daarom is deze onderzoeksmethode dus niet geschikt voor dit onderzoek.

De casestudy is ten opzichte van het survey-onderzoek een stuk gedetailleerder. Het onderzoek gaat niet zo zeer in de breedte maar in de diepte. Er worden enkele specifieke

onderzoekseenheden onderzocht, waarbij er een diepgaand inzicht dient te worden verkregen in de processen die in praktijk plaatsvinden. De verwerking en analyse van de verzamelde gegevens zal op basis van kwalitatieve methoden gebeuren (Verschuren & Doorewaard, 2007, p. 163).

Deze onderzoeksmethode is toepasbaar op het onderzoek. Op deze manier is het eenvoudiger om diepgaand onderzoek te doen, wat het eenvoudiger maakt om de onderzoeksvraag te beantwoorden.

De gefundeerde theoriebenadering is een kwalitatieve benadering en heeft een aantal raakvlakken met de casestudy. Het is een zuiver theoriegericht project. Kenmerkend hiervoor is dat je zaken die je in de werkelijkheid waarneemt, met elkaar en met theoretische uitgangspunten vergelijkt, om te zien vanuit welke gedachte de overeenkomsten en verschillen zijn te duiden of te verklaren (Verschuren & Doorewaard, 2007, p. 163).

Voor deze methode geldt eigenlijk hetzelfde als voor de casestudy met als verschil dat deze manier van onderzoek doen meer theoriestudie vraagt en als doel theorievorming heeft. Dit laatste sluit niet aan bij de onderzoeksvraag, waardoor deze onderzoeksmethode niet geschikt is voor dit onderzoek.

In tegenstelling tot de andere methoden wordt bij het bureau onderzoek geen primair empirisch onderzoek. Dit type onderzoek speelt zich hoofdzakelijk af achter het bureau, in de bibliotheek en/of in archieven. Het onderzoek is volledig gebaseerd op bestaande literatuur en/of door anderen bijeengebracht, vaak empirisch, materiaal. Je vergelijkt verschillende standpunten van auteurs en probeert die eventueel te duiden vanuit bestaande belangengroepen. Daarnaast is het ook mogelijk om databestanden te analyseren en zo inzicht te krijgen in de empirie (Verschuren & Doorewaard, 2007, p. 164).

Voor het beantwoorden van de onderzoeksvraag is er onvoldoende beschikbaar materiaal in de vorm van literatuur en beleidsdocumenten. Om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden is dus meer dan alleen bureau onderzoek nodig om de benodigde informatie te verzamelen. Daarom sluit de methode niet goed aan bij dit onderzoek en valt deze dus af.

Uit deze opties geniet de casestudy de voorkeur voor dit onderzoek. Dit is het gevolg van het feit dat deze methode empirisch te werk gaat, kwalitatief van aard is, en voor diepgang in het onderzoek zorgt. Voornamelijk de diepgang in het onderzoek maakt dat de casestudy de voorkeur geniet boven de survey. Het onderzoek naar beleidsbepaling is complex en om de rol van bereikbaarheid in de beleidsbepaling te onderzoeken is daar diepgaand onderzoek voor vereist, wat veel minder aanwezig is in de survey.

3.2 Onderzoeksmateriaal

Het onderzoek dat wordt uitgevoerd zal een kwalitatief onderzoek in de vorm van een casestudy zijn. De benodigde informatie voor dit onderzoek zal worden verkregen door middel van beleidsdocumenten en interviews. Hiervoor zullen zeven woningcorporaties worden onderzocht. Dit zijn de corporaties : Bo-Ex, BrabantWonen, 'thuis, Tiwos, Wonen Zuid, Wooninc. en Woonpunt. Bo-Ex is een woningcorporatie die actief is in de regio Utrecht en heeft in totaal bijna 9.000 huurwoningen in bezit. BrabantWonen is actief in de gemeenten 's-Hertogenbosch en Oss en kent een bezit van ruim 15.000 eenheden. 'thuis is actief in de stadsregio Eindhoven, waar het in totaal 10.430 woningen in bezit heeft. Tiwos kent een bezit van 7.500 woningen in de buurten van Tilburg, Berkel-Enschot en Udenhout. Wonen Zuid beheert ruim 14.000 huurwoningen in Zuid-Limburg en Midden-Limburg. Wooninc. is ook actief in de regio Eindhoven en heeft daarbij meer dan 12.000 eenheden in bezit. Woonpunt kent ten slotte ongeveer 18.000 huurders en is actief in Zuid-Limburg. Deze woningcorporaties zijn gekozen omdat ze allen actief zijn op de markt van sociale huurwoningen en ten minste 3.000 woningen in het bezit hebben. Hiermee wordt er gekozen om de onderzoekspopulatie te verkleinen tot de grotere woningcorporaties. Hiervoor is gekozen omdat corporaties met meer bezit ook vaker beslissingen zullen moeten nemen omtrent allerlei projecten rondom dit bezit. Daardoor is de kans ook groter dat er beslissingen worden gemaakt waarbij bereikbaarheid eventueel een rol zou kunnen spelen voor de corporatie. De scheiding van 3.000 woningen is daarbij gekozen aangezien de helft van de corporaties 3.000 woningen of meer bezit (Coenen, 2014, p.2). Tijdens de benadering van de woningcorporaties wordt er tevens rekening gehouden met de geografische spreiding van de corporaties om zo tot een algemener beeld te kunnen komen.

De te analyseren beleidsdocumenten zullen documenten omtrent de beleidsrichtlijnen van de onderzochte woningcorporaties betreffen. De gebruikte beleidsdocumenten zijn veelal ondernemingsplannen en meerjarenplannen van dezelfde corporaties als die hebben meegewerkt aan de interviews. De beleidsdocumenten kunnen inzicht geven in hoeverre bereikbaarheid een rol speelt binnen de beleidsbepaling en of er bijvoorbeeld richtlijnen voor de bereikbaarheid aanwezig zijn. Op deze manier kunnen de beleidsdocumenten een aanvulling vormen op de interviews.

De interviews zullen worden gedaan met vertegenwoordigers van de verschillende woningcorporaties die inzicht hebben in de beleidsbepaling door de organisatie. Zij zullen aan de

hand van een interviewgide (zie Bijlage 1) ten eerste worden gevraagd naar de beleidsbepaling van de corporatie in een bredere zin om vervolgens verder door te vragen over de kernwaarden en belangrijkste doelstellingen van de organisatie. Dit wordt gedaan om te ondervinden of de corporaties uit zichzelf al met bereikbaarheid naar voren komen of dat dit niet aan de orde komt bij de belangrijkste speerpunten. Als dit niet het geval is zal er worden doorgevraagd naar het beleid betreft projecten zoals nieuwbouw, renovatie en verkoop. Dit gebeurt wederom om te achterhalen of bereikbaarheid een rol speelt in het beleid van de organisatie. Daarna zullen de vragen zich richten op de rol die het voorzieningsniveau speelt binnen de corporatie en in hoeverre dit terug te zien valt binnen het beleid. Uiteindelijk wordt, als dit nog niet aan de orde is gekomen, specifiek naar de (openbaar vervoer) bereikbaarheid gevraagd om toch de denkbeelden binnen de corporatie betreft dit onderwerp te kunnen achterhalen.

De verkregen data zullen vervolgens verwerkt worden met behulp van een kwalitatieve analyse. Dit houdt onder andere in dat de afgenomen interviews dienen te worden getranscribeerd om deze vervolgens te kunnen analyseren. De verschillende interviews zullen worden vergeleken om een antwoord te kunnen formuleren op de onderzoeksvraag. Aan de hand van deze analyse dient er te worden gezocht naar een antwoord op de hoofdvraag en kunnen er mogelijk ook nieuwe vragen aan het licht komen.

4. Resultaten en analyse

In dit hoofdstuk zullen de resultaten van het onderzoek worden gepresenteerd, waarna deze vervolgens ook worden geanalyseerd. De presentatie hiervan is per corporatie waarbij zowel de bevindingen uit de beleidsdocumenten als de interviews worden weergegeven.

4.1 Resultaten

4.1.1 Resultaten Bo-Ex

Uit de analyse van de beleidsdocumenten van Bo-Ex is naar voren gekomen dat ze zich inzetten voor huishoudens met een bescheiden inkomen of die om een andere reden zijn aangewezen op de sociale huursector. Hierbij is ten doel gesteld om voor een betaalbaar woningbezit te zorgen die van goede kwaliteit is en dus geen tekortkomingen ten aanzien van gezondheid, veiligheid en duurzaamheid kent. Ook de kwaliteit van de dienstverlening kent een hoge prioriteit binnen de corporatie. Tevens wordt het bijdragen aan de beschikbaarheid van woningen ten doel gesteld. Hiervoor wil men de woningvoorraad uitbreiden en de doorstroming bevorderen. Ook wil men er voor zorgen dat de woningen worden aangeboden in een leefbare, prettige woonomgeving. Dit alles gaat in nauwe samenwerking met de huurders en de gemeente. Daarnaast wordt de bereidheid tot investeren in zwakke wijken als belangrijk punt gezien, op deze manier kan in deze wijken de kwaliteit van wonen omhoog worden gebracht. Dit kan door middel van het verbeteren van de woningen, het maatschappelijk vastgoed of andere wijkgerichte voorzieningen. Ten slotte heeft de corporatie als doel om de financiële continuïteit te kunnen waarborgen, daarom wil men onder andere geen activiteiten uitvoeren die niet tot de kerntaak behoren.

Uit het interview van Bo-Ex is naar voren gekomen dat de corporatie zich voornamelijk richt op de grote maatschappelijke doelen. Het voornaamste doel is om woningen te leveren aan mensen die zich niet zelfstandig op de woningmarkt kunnen redden, waarbij de gemeente de prioriteiten aangeeft. De voornaamste doelen die vanuit de gemeente worden aangegeven zijn op het gebied van beschikbaarheid, duurzaamheid en betaalbaarheid. Verder gaat het de corporatie echt specifiek om de woningen zelf en met de voorzieningen rondom de woning wordt dan ook helemaal geen rekening mee gehouden. Dit wordt geïllustreerd door de volgende uitspraak betreft het voorzieningsniveau rondom de woningen:

“Dat zien we niet als onze taak. Onze taak is het leveren van een betaalbare woning. Daar nemen we nog wel in mee de directe nabijheid van een woning, maar als je dan op straat komt wordt het eigenlijk al de verantwoordelijkheid van de gemeente” (persoonlijke communicatie, 9 mei, 2016).

Hierbij geeft de corporatie aan dat iedere woning in Utrecht in principe genoeg voorzieningen heeft, ze zijn goed bereikbaar en hebben voldoende winkels in de buurt. Bo-Ex vindt zaken zoals

het voorzieningsniveau en de bereikbaarheid van de woningen niet hun taak maar de verantwoordelijkheid van de gemeente:

“Zaken zoals voorzieningen vinden we niet iets waar wij als corporatie ons bezig mee zouden moeten houden” (persoonlijke communicatie, 9 mei, 2016).

4.1.2. Resultaten BrabantWonen

In de beleidsdocumenten van BrabantWonen is terug te vinden dat ze het als hun verantwoordelijkheid zien om een passende invulling te geven aan hun maatschappelijke opdracht. De corporatie heeft doelen gesteld op het gebied van leefbaarheid, daarbij wordt aandacht besteed aan de beleving van de woonomgeving en adequate voorzieningen voor zorg en welzijn. Het stimuleren van participatie en samenredzaamheid maakt hier ook onderdeel van uit, het is dan ook een doel om mensen zo lang mogelijk zo zelfstandig mogelijk thuis en plezierig te laten wonen. Hiervoor wordt er samengewerkt met andere partijen zoals BrabantZorg. Verder streeft men naar kwalitatief goede woningen, waarbij voor iedere prijsklasse een passende kwaliteit wordt aangeboden. Ook is de betaalbaarheid van de woningen een doel voor de corporatie. Hiervoor wordt bij het bepalen van de huur ook rekening gehouden met de woonlasten. Met de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid proberen ze ook deze woonlasten te verlagen door onder andere de energieprestaties te verbeteren. De corporatie hecht ook een grote waarde aan een goede relatie met haar klanten, daarvoor willen ze open en aanspreekbaar opereren, veel aandacht voor de klant hebben en hun waar nodig maatwerk leveren. Ten slotte heeft de corporatie als doel een lerende organisatie met slagkracht te zijn. Hiervoor moet de financiële slagkracht worden bewaakt, activiteiten worden gebudgetteerd en wordt er aangestuurd op rendement en waardeontwikkeling. Het ontwikkelen van talent en blijven leren binnen de organisatie zijn hierbij ook van belang.

Uit het interview met BrabantWonen is naar voren gekomen dat de belangrijkste thema's voor de corporatie de woonlasten, beschikbaarheid, duurzaamheid en wonen, welzijn en zorg zijn. Hierbij richten ze zich erg op samenwerking met betrokken partijen. De doelstellingen die ze daarbij hanteren zijn: voldoende kwalitatief goede en betaalbare woningen, tevreden klanten, leefbare wijken, prettig thuis en een lerende organisatie. Van dat laatste doel willen ze af, aangezien het geen doel op zich zou moeten zijn, maar gewoon in de hele bedrijfsvoering zou moeten zitten. Ook zou duurzaamheid onder kwaliteit moeten vallen. Dit zal worden aangepast in het volgende ondernemingsplan. Bij de locatiekeuze van projecten wordt er gekeken naar de regiostrategie om te bepalen of de locatie geschikt is. Ook wordt er gekeken voor welke doelgroep de locatie

geschikt is. Zo wordt er onder andere gekeken naar het voorzieningsniveau om te bepalen of het geschikt is voor ouderen. Dit komt ook naar voren uit de doelgroepsanalyses en bevolkingsanalyses. Bij de verkoop van woningen zijn de voorzieningen niet echt van belang.

Voor een leefbare omgeving zijn schoon, heel en veilig belangrijke zaken voor BrabantWonen. Daarnaast willen ze ook ontmoeting stimuleren, om zo wederzijds begrip en tolerantie in de wijk te creëren. Verder worden voorzieningen ook erg belangrijk gevonden door de corporatie:

“Voorzieningen an sich zijn heel belangrijk ... daar waar ze niet waren hebben we ook bijgedragen om ze wel te maken” (persoonlijke communicatie, 27, mei, 2016).

Deze bijdragen zijn vaak in de woon-, zorg- en welzijnshoek en worden veelal uitgevoerd in samenwerking met partners. Na de nieuwe Woningwet is er wel veel minder mogelijk geworden. De voorzieningen die aanwezig zijn worden vooral belangrijk gevonden voor ouderen, aangezien hun leefwereld steeds kleiner wordt. Voor andere doelgroepen is dat in mindere mate het geval:

“Voor andere doelgroepen is dat minder belangrijk ... jongeren redden zich wel” (persoonlijke communicatie, 27 mei, 2016).

Voor het in beeld brengen van de voorzieningen heeft Den Bosch een buurt- en wijkmonitor, waarin staat waar welke voorzieningen aanwezig zijn.

Met openbaar vervoer wordt nog niet echt rekening gehouden bij BrabantWonen. Bij ouderen is toegang tot openbaar vervoer wel relevant, maar daar wordt nog niet echt specifiek naar gekeken. Het is in ieder geval niet doorslaggevend. In de buurten waar ze actief zijn lopen in ieder geval wel busverbindingen doorheen, maar daar is niet nadrukkelijk naar gekeken. De corporatie vindt de verantwoordelijkheid ook niet bij henzelf liggen:

“Ik denk dat het gewoon bij de ontwikkeling van die wijken dat er dan ook mobiliteit bij zit. Maar dat komt niet van ons.” (persoonlijke communicatie, 27 mei, 2016)

4.1.3 Resultaten ‘thuis

In de beleidsdocumenten van ‘thuis staat dat ze zich met name inzetten voor mensen die niet (geheel) zelfstandig in hun huisvesting kunnen voorzien, daarbij hebben ze de volgende doelen gesteld. Ten eerste hebben ze als doel om kwalitatief goede woningen te bouwen. Duurzaamheid is hierbij een belangrijk onderdeel, omdat zo energie kan worden bespaard en de woonlasten op deze manier beheersbaarder worden. Ten tweede zijn er doelstellingen bepaald op het gebied

van betaalbaarheid. De corporatie wil een bezit van 90 procent beneden de liberalisatiegrens bezitten, daarnaast pleiten ze voor een evenwichtige prijs-kwaliteitverhouding in de woningvoorraad en willen ze een voldoende aanbod aan betaalbare koopwoningen tot hun beschikking hebben. Ook de beschikbaarheid van woningen is een doelstelling van 'thuis. Het aanbod moet hiervoor in verhouding staan met de behoeften van de verschillende klantgroepen, waarvoor een gevarieerd aanbod nodig is. Ook is het voor de corporatie belangrijk om de klanten in hun zoekproces te ondersteunen zodat de kans groter wordt dat ze een geschikte woning vinden. Een ander doel van 'thuis is om klantgericht te opereren. Toegankelijkheid, herkenbaarheid en bereikbaarheid zijn hierbij belangrijke begrippen, daarnaast stelt men het doel om de klanten te betrekken in het beleid en beheer. Ook willen ze de mensen de kans geven om zich verder te ontplooiën in hun leven. Er zijn ook doelen gesteld op het gebied van een prettige leefomgeving en leefbaarheid. Onderdeel hiervan zijn de fysieke kwaliteit van de woonomgeving, de aanwezigheid van voorzieningen en de sociaal-maatschappelijke omgeving. Er zijn ook doelstellingen gemaakt om kwetsbare groepen te helpen. Er wordt ten doel gesteld bewoners hulp te bieden om zelfredzaam te zijn en om ruimte te creëren voor het huisvesten van bijzondere doelgroepen. Ten slotte heeft de corporatie als doel financiële continuïteit te waarborgen, er wordt daarbij nadrukkelijk gestuurd op positieve kasstromen en rendementsvorming.

Uit het interview met 'thuis is naar voren gekomen dat een van de belangrijkste doelstellingen de betaalbaarheid van de woningen is. Het huurprijsbeleid is er daarbij op gericht dat 75 procent van het bezit geschikt is voor mensen die afhankelijk zijn van huurtoeslag. Daarnaast zijn de beschikbaarheid en kwaliteit ook van belang voor 'thuis. De kwaliteit is er voornamelijk op gericht dat de woningen duurzaam zijn. Bij de locatiekeuze bij projecten zijn allerlei factoren van belang, maar daar maakt het voorzieningsniveau geen onderdeel van uit. Toch wordt er wel gekeken naar het voorzieningsniveau. Onder andere als er met gemeentes wordt gesproken over wijkontwikkeling wordt er gesproken over het voorzieningsniveau in die wijk. Maar het standpunt van 'thuis luidt dat een corporatie niet gaat over de voorzieningen in een buurt:

“Wij kijken naar het voorzieningenniveau, maar een corporatie gaat niet over het openbaar vervoer, we gaan niet over winkelbestanden Daar zijn wij niet leading in en maken wij ook niet echt beleid op. ... Je bent wel een gesprekspartner, maar uiteindelijk is daar toch de gemeente” (persoonlijke communicatie, 17 mei, 2016).

'thuis is niet leidend op het gebied van het voorzieningsniveaus van buurten en maakt daar dan ook geen beleid op. De corporatie ziet wel het belang van de voorzieningen in een buurt, maar

ziet dit meer als een taak van de gemeente. Zij ontwikkelen dan ook de wijkvisies waar ook bewoners in worden gehoord. Als de corporatie in een gebied veel bezit heeft proberen ze wel een goede gesprekspartner van de gemeente te zijn:

“Je kunt wel met de gemeente praten op het moment dat ze het aanbesteden, maar dat vind ik ook echt gemeentelijk beleid” (persoonlijke communicatie, 17 mei, 2016).

Naar de OV-bereikbaarheid wordt wel in enige mate gekeken. Dit is vooral het geval bij woningen voor ouderen en gehandicapten, waar naar de woonservicezone wordt gekeken zodat mensen niet opgesloten in hun huis raken. De bereikbaarheid is dan echter één van de vele factoren die een rol spelen en zeker niet leidend. Er wordt dan ook niet in geïnvesteerd. Dit wordt wederom gezien als een taak voor de gemeente. Bij ‘thuis leeft ook het idee dat de meeste mensen wel een auto bezitten en dat er verder veel van de fiets gebruik wordt gemaakt:

“Het idee dat mensen met een lager inkomen geen auto hebben, dat is niet onze ervaring. ... Maar een heel klein percentage heeft geen auto. En de rest fietst en heeft wel een auto” (persoonlijke communicatie, 17 mei, 2016).

Het probleem van bereikbaarheid is dan ook niet bekend bij de corporatie. Hiernaast legt de corporatie de verantwoordelijkheid voor mensen die wel afhankelijk zijn van het openbaar vervoer bij de woningzoekende zelf. Op het moment dat deze mensen op zoek zijn naar een woning kunnen wel de voorzieningen in beeld worden gebracht:

“Die voorzieningen zijn wel in beeld. Dus op het moment dat jij wilt verhuizen en je zoekt een nieuwe woning, kun je daar wel op anticiperen. ... Dus leggen we het een beetje bij de woningzoekende zelf” (persoonlijke communicatie, 17 mei, 2016).

4.1.4 Resultaten Tiwos

De analyse van de beleidsdocumenten brengt naar voren dat de corporatie zich richt op bijzondere doelgroepen en huishoudens tot en met de lage middeninkomens. Belangrijk doel hierbij is onder andere voor tevreden klanten te gaan. Hiervoor moeten de bewoners de ruimte krijgen om van een huis een thuis te maken, dient er een goede kwaliteit van dienstverlening te zijn en is het belangrijk om initiatieven vanuit de gemeenschap te stimuleren, ondersteunen en faciliteren. Verder stellen ze als doel om kansrijke buurten te creëren. Hierin moeten bewoners zich goed en veilig voelen, waarvoor de woning en omgeving schoon, heel en veilig moeten zijn. Ook moeten bewoners kunnen deelnemen in de maatschappij en hun talenten kunnen

ontwikkelen. Verder stelt de corporatie doelstellingen betreft de woningen. Ze dienen van goede kwaliteit, duurzaam en betaalbaar te zijn. Ook is het een doel om een goede differentiatie in de woningvoorraad te hebben. Door voldoende variatie in verschillende marktsegmenten en buurten aan te bieden komt er meer keuzevrijheid voor de klanten om een geschikte woning te vinden.

Het interview met Tiwos heeft tot de bevinding geleid dat de belangrijkste doelstellingen betaalbaarheid en voldoende woningen zijn. Verder vinden ze het ook belangrijk dat mensen zich thuis voelen in hun huis. Ook op het gebied van leefbaarheid, duurzaamheid en de tevredenheid van huurders liggen er doelstellingen bij de corporatie. Bij de locatiekeuze van projecten probeert men een zo gevarieerd mogelijk woningaanbod te creëren, zodat huurders voldoende te kiezen hebben tijdens de zoektocht naar een woning. Hierbij wordt dan ook getracht om zoveel mogelijk samen te werken met de bewoners.

Voor elke buurt heeft de corporatie een gebiedsvisie, hier staat onder andere in aangegeven welke voorzieningen aanwezig zijn. Toch wordt er niet echt rekening met de voorzieningen gehouden in het beleid, er wordt in ieder geval niet in geïnvesteerd:

“In die gebiedsvisie staat ook wel in wat voor voorzieningen er zijn en welke rol die spelen ... maar we gaan geen winkels bouwen ofzo”(persoonlijke communicatie, 11 mei, 2016).

Tiwos vindt het belangrijker om in mensen te investeren, daarmee wordt bedoeld dat ze zich goed voelen en de kans hebben om zich te kunnen ontwikkelen. Verder wordt de bereikbaarheid niet echt als belangrijk beoordeeld, het is slechts één van de vele factoren die in kaart worden gebracht. Daarbij stellen ze dat voor heel veel mensen de actieradius van alle belangrijke dingen heel klein is:

“Niet in elke buurt is het even belangrijk ... dat is een van de vele onderdelen”(persoonlijke communicatie, 11 mei, 2016).

4.1.5 Resultaten Wonen Zuid

Uit de analyse van de beleidsdocumenten van Wonen Zuid blijkt dat de corporatie staat voor goede en betaalbare huisvesting, met extra aandacht voor de kwetsbaren in de samenleving. Ze hebben doelen gesteld ten aanzien van de kwaliteit, betaalbaarheid en variatie van het aanbod. Verder wil de corporatie voor een schone, veilige woonomgeving van de huurders zorgen. Ook willen ze werken aan een duurzame transformatie van het woningbezit om zo klaar te zijn voor de toekomst. Een ander doel is om midden in de samenleving te staan en de klant centraal te laten staan. Het professionaliseren van de organisatie is ook een van de doelen van Wonen Zuid.

Hiervoor staan de begrippen klantgerichtheid, betrouwbaarheid, resultaatgerichtheid en ondernemerschap centraal. Ten slotte heeft de corporatie ook de doelstelling om financieel gezond te zijn.

Het interview met Wonen Zuid heeft naar voren gebracht dat de belangrijkste doelen van de corporatie op het gebied van betaalbaarheid, kwaliteit en beschikbaarheid zijn. De woonkwaliteit wordt hierbij verdeeld in drie delen: de energie-index, duurzaamheid en woonlasten. Daarnaast zijn bij de corporatie zaken als klantgerichtheid, financiële gezondheid en een gedifferentieerd aanbod van belang. Ook zachtere factoren, zoals de sfeer in de buurt, vindt men belangrijk bij de corporatie. Voor de locatiekeuze is het belangrijk dat het een plek is waar klanten ook echt willen wonen. Daarbij wordt ook direct aangegeven dat een laag voorzieningenniveau, voornamelijk in de landelijke gebieden, dat moeilijker maakt en dat dus de buurten met betere voorzieningen meer in trek zijn. Ook het imago van de buurt speelt een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid. Hierbij wordt de corporatie sterk door de gemeente gestimuleerd om ook in de kleinere kernen actief te blijven:

“Het voorzieningenniveau is zeker van belang. We zien weleens vanuit gemeentes dat er heel erg gedrukt wordt dat wij ook in die kleine kernen moeten blijven ... Dat wordt belangrijk. Zeker voor de sociale doelgroep, die hebben niet allemaal een auto ... Ja, je houdt het niet tegen die wegtrekkende voorzieningen” (persoonlijke communicatie, 1 juni, 2016).

Wat betreft de voorzieningen in een buurt, worden winkelveorzieningen als de primaire voorzieningen gezien. Ook zijn er veel mensen die om groenvoorzieningen vragen en zijn speelveldjes en scholen van belang. De behoefte aan voorzieningen is ook doelgroep afhankelijk. Met de voorzieningen in een gebied wordt in zo verre rekening gehouden dat in het geval er voor een doelgroep belangrijke locatievoorzieningen ontbreken, ze zich in dat gebied niet op die doelgroep richten. Wat betreft het leveren van voorzieningen doen ze niets alleen, daarin zoeken ze heel erg de samenwerking met bijvoorbeeld de gemeentes.

Bereikbaarheid wordt door Wonen Zuid als zeer belangrijk ervaren, zo wordt er ook gesteld dat de groei van Roermond voor een groot deel t danken is aan de komst van de A73:

“Bereikbaarheid is absoluut belangrijk. Sommige wijken liggen echt aan een afrit en dat is gewoon goed. Je ziet hier ook groei.” (persoonlijke communicatie, 1 juni, 2016)

Het belang van het openbaar vervoer is daarentegen veel minder aanwezig. Het wordt wel benoemd in advertenties, maar het is aan de klant om daar op te letten:

“Je benoemd het wel zal ik maar zeggen ... voor sommigen zal het belangrijk zijn ... Het is een van de voorzieningen, maar hij staat niet bovenaan. (persoonlijke communicatie, 1 juni, 2016)

Er heerst binnen de corporatie hiernaast ook het idee dat er in de steden overal wel openbaar vervoer aanwezig is. Ook valt het de corporatie op dat veel mensen toch wel een auto hebben of veel op de fiets of te voet doen:

“Het valt mij toch altijd op dat er nog heel veel een auto wel hebben, of toch met de fiets of de voet ... Daarom denk ik ook dat die auto belangrijker is voor mensen dan het openbaar vervoer.” (persoonlijke communicatie, 1 juni, 2016).

Wonen Zuid geeft ook aan dat als er vanuit de huurders meer vraag naar openbaar vervoer zou zijn, er wel meer rekening mee zou worden gehouden:

“Ik zeg niet dat we er geen rekening mee houden, als er klantvraag is zouden we daar rekening mee houden” (persoonlijke communicatie, 1 juni, 2016).

Ten slotte geeft de corporatie aan dat voor de mensen in de kleinere kernen met wegtrekkende voorzieningen de aanwezigheid van een buslijn wel belangrijk is.

4.1.6 Resultaten Wooninc.

In de beleidsdocumenten van Wooninc. valt terug te lezen dat ze zich inzetten voor mensen, vooral met een beperkt inkomen en ouderen, die niet op eigen gelegenheid in staat zijn om zich te voorzien in woonruimte. Uit de analyse blijkt verder dat de corporatie doelen heeft gesteld op het gebied van de beschikbaarheid, betaalbaarheid en duurzaamheid van de woningen. Hierbij willen ze over een kwantitatieve en kwalitatieve goede voorraad beschikken, die gedifferentieerd is naar ligging, kwaliteit, prijs en type huishouden. Verder wil Wooninc. samenhang tussen wonen, service en zorg bieden zodat ouderen zo lang mogelijk thuis kunnen blijven wonen. Ook wil de corporatie haar klanten woongenot bieden door een leefbare woonomgeving aan te bieden die veilig, schoon en sociaal is. Ten slotte zijn ook financiële continuïteit en goed werkgeverschap doelstellingen voor de corporatie.

Het interview met Wooninc. heeft geresulteerd in de bevinding dat de corporatie bij het huisvesten van mensen die moeite hebben om zelf betaalbare huisvesting te regelen een speciale focus op ouderen heeft. Tot de belangrijkste doelstellingen die de corporatie heeft geformuleerd behoren de kwaliteit, beschikbaarheid en betaalbaarheid van de woningen. Wooninc. ziet zichzelf niet aangewezen om iets aan het voorzieningsniveau te doen. Hierbij wordt aangegeven dat

corporaties de afgelopen jaren ontzettend op de vingers zijn getikt vanwege investeringen betreft leefbaarheid. Verder wordt er aangegeven dat de nieuwe Woningwet stelt dat ze moeten doen waar ze goed in zijn, namelijk woningbouw.

Ook de bereikbaarheid wordt niet gezien als een taak van de corporatie:

“Een corporatie zou niet bezig moeten gaan met het leggen van een weg bijvoorbeeld om bereikbaarheid beter te maken ... Dit hoort pur sang bij de gemeente” (persoonlijke communicatie, 25 mei, 2016).

Er wordt wel gezegd dat bereikbaarheid een kleine rol speelt, maar het is zeker niet het belangrijkste afwegingskader voor het wel of niet ontwikkelen van een object.

“het openbaar vervoer kan ook worden aangepast op onze ontwikkeling natuurlijk” (persoonlijke communicatie, 25 mei, 2016).

Er wordt toegegeven dat er weinig specifiek beleid is op het gebied van bereikbaarheid. Ook wordt er gesteld dat:

“Heel veel mensen hoeven geen gebruik te maken van een openbaar vervoer verbinding. Ook mensen binnen onze doelgroep.” (persoonlijke communicatie, 25 mei, 2016).

Het is aan de mensen zelf om een keuze te maken of ze wel of niet dicht bij openbaar vervoer voorzieningen willen wonen.

4.1.7 Resultaten Woonpunt

Uit de analyse van de beleidsdocumenten van Woonpunt blijkt dat dat de corporatie zich inzet voor betaalbaar wonen voor mensen die dat nodig hebben. Hierbij heeft de corporatie doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en betaalbaarheid. Ook willen ze in verband met vergrijzing meer levensloopbestendige woningen, om er voor te zorgen dat mensen langer in hun woning kunnen blijven wonen. Verder hebben ze leefbare wijken met een prettig woon- en leefklimaat als doelstelling. Ten slotte heeft de corporatie ook als doel om klantgericht te werk te gaan.

Uit het interview met Woonpunt is naar voren gekomen dat men er in eerste instantie voor wil zorgen dat iedereen een dak boven zijn hoofd heeft. Hierna zijn de belangrijkste doelstellingen om 80 procent van het aanbod betaalbaar te houden, een goede kwaliteit van huisvesting te bieden en de huurders een nette behandelen te geven. Ook is het een doelstelling om voor een

prettige leefomgeving van de woningen te zorgen. Onder een prettige woonomgeving verstaat de corporatie dat het voorzieningenniveau op orde is. Dat de directe omgeving in de zin van infrastructuur en groen en dergelijke op orde is. Evenals dat mensen binnen complexen op een nette manier met elkaar omgaan. Er moet, in samenwerking met de gemeente en andere stakeholders, voor worden gezorgd dat de voorzieningen die nodig zijn om prettig te leven aanwezig zijn. Bij het voorzieningenniveau op peil houden ziet de corporatie dus ook een rol voor zichzelf weggelegd:

“Wij vinden dat dat onderdeel is van een goede woonomgeving. Dus wij zullen ons altijd hard maken voor een adequaat voorzieningsniveau” (persoonlijke communicatie, 10 mei, 2016).

Het voorzieningenniveau is echter niet alleen van belang voor de leefbaarheid, maar is ook van belang voor de waardeontwikkelingen van het bezit van de corporatie:

“Voorzieningen zijn voor ons van belang ja ... want dat heeft ook te maken met de waardeontwikkeling van je bezit” (persoonlijke communicatie, 10 mei, 2016).

Bereikbaarheid wordt, voornamelijk op plaatsen waar veel ouderen wonen, als een belangrijk punt voor de leefbaarheid in een wijk gezien:

“Ik denk dat de mate waarin mensen mobiel zijn, kunnen zijn, dat het zeker van belang is voor de leefbaarheid van een wijk” (persoonlijke communicatie, 10 mei, 2016).

Er wordt echter geen concreet beleid op gevoerd en er worden dus ook geen aanpassingen gedaan:

“Het is natuurlijk van belang dat je ook goede verbindingen hebt ... Maar je maakt er niet echt zelf verbeteringen in zeg maar” (persoonlijke communicatie, 10 mei, 2016).

4.1.8 Algemene Resultaten

De uit de literatuurstudie bekende doelen komen veelvuldig terug in de beleidsdocumenten van de corporaties. Het huisvesten van de doelgroep, de kwaliteit van de woningen en de leefbaarheid van de buurten zijn zelfs bij alle corporaties terug te zien. Het betrekken van huurders bij beheer en beleid en het zorgdragen voor de financiële continuïteit zijn bij zes van de zeven corporaties terug te zien en is dus tevens goed vertegenwoordigd. Het bijdragen aan de sociaal economische ontwikkeling van mensen wordt door een lichte meerderheid (vier van de zeven) van de corporaties meegenomen. De afstemming van wonen en zorg valt echter allen bij BrabantWonen en Wooninc. terug te zien en lijkt dus niet op een grote schaal te zijn geadopteerd door de corporaties.

Uit de studie van beleidsdocumenten zijn ook andere doelen naar voren gekomen die vaak voorkomen binnen de corporaties. Bij alle corporaties zijn er doelen gevormd op het gebied van de betaalbaarheid van woningen. Daarnaast worden ook bij zes van de zeven corporaties doelen gesteld aan de beschikbaarheid van woningen, duurzaamheid en klantgerichtheid. Bij vier van de zeven corporaties blijkt de levensloop van de woningen vergroten tot de doelstellingen te behoren. Verder werd er ook bij drie corporaties de ontwikkeling van de werknemers als doelstelling genoemd. De resultaten zijn ook terug te zien in figuur 1. Een uitgebreider overzicht van de bevindingen is terug te zien in bijlage 2.

Doel	Bo-Ex	BrabantWonen	'thuis	Tiwos	Wonen Zuid	Wooninc.	Woonpunt
Huisvesten van de doelgroep (7/7)	X	X	X	X	X	X	X
Kwaliteit van de woningen (7/7)	X	X	X	X	X	X	X
Leefbaarheid van buurten (7/7)	X	X	X	X	X	X	X
Afstemming van wonen en zorg (2/7)		X				X	
Betrekken van huurders bij beheer en beleid (6/7)	X	X	X		X	X	X
Zorgdragen voor de financiële continuïteit (6/7)	X	X	X		X	X	X
Bijdragen aan de sociaal economische ontwikkeling van mensen (4/7)	X	X	X	X			
Betaalbaarheid van woningen (7/7)	X	X	X	X	X	X	X
Beschikbaarheid van woningen (6/7)	X	X	X	X	X	X	
Klantgerichtheid (6/7)	X	X	X	X	X		X
Duurzaamheid (6/7)		X	X	X	X	X	X
Ontwikkeling werknemers (3/7)		X			X	X	
Levensloop woningen (4/7)		X			X	X	X

Figuur 1: Doelen per woningcorporatie in beleidsdocumentatie

Het voor dit onderzoek belangrijkste doel is die betreft de leefbaarheid in buurten. Zoals eerder aangegeven zeggen alle zeven corporaties hier rekening mee te houden in hun beleidsdocumenten. Van de zeven corporaties zijn geven echter allen BrabantWonen en 'thuis hierbij ook aan met het voorzieningsniveau rekening te houden. Allen 'thuis gaat er ook verder op in hoe ze hier op willen anticiperen. Er wordt hierin aangegeven dat er onder bepaalde voorwaarden geïnvesteerd kan worden in maatschappelijk vastgoed of in bedrijfsonroerend

goed. Verder wordt er in de documenten niet dieper ingegaan op hoe de leefbaarheid verbeterd zou kunnen worden en dus ook niet waar daarbij specifiek op wordt ingezet.

De doelstellingen die voortkomen uit de interviews (zie ook bijlage 3) komen grotendeels overeen. Zaken zoals de betaalbaarheid, beschikbaarheid en kwaliteit van woningen behoren bij zes van de zeven woningcorporaties tot de doelstellingen. Daarnaast zijn ook duurzaamheid en de omgang en tevredenheid van de huurders een aantal keren als doelstelling bij de corporaties terug te zien. Bo-Ex wijkt op het gebied van doelstellingen sterk af. Deze corporatie geeft namelijk aan de grote maatschappelijke doelen na te streven en dat op het gebied van specifiekere doelstellingen de gemeente de prioriteiten aangeeft. Geen van allen laat bij de doelstellingen direct de term bereikbaarheid of voorzieningen vallen. Wel wordt er door BrabantWonen en Tiwos aangegeven dat de leefbaarheid van de buurten een van de doelstellingen betreft.

Op het gebied van voorzieningen zijn de meningen sterk verdeeld onder de corporaties. Bo-Ex en Wooninc. houden totaal geen rekening met de voorzieningen rondom hun bezit. Zij zien dit niet als een taak voor corporaties en houden zich er dan ook niet mee bezig. Daarnaast kijken 'thuis en Tiwos wel naar het voorzieningsniveau en hebben ook in beeld hebben wat het aanbod van deze voorzieningen is. Verder houden zij hier echter niet echt rekening mee en dit zien ze dan ook niet als hun taak. Dit is mede ingegeven door de nieuwe Woningwet, die de corporaties er toe oproept om zich meer op de kerntaken te richten. BrabantWonen, Wonen Zuid en Woonpunt vinden het wel belangrijk om rekening te houden met het voorzieningsniveau rondom hun bezit. Dit is onder andere zo om de verhuurbaarheid en waarde van het bezit te vergroten. Daarnaast is het voorzieningsniveau zeker in krimpgebieden voor de verhuurbaarheid van de woningen van belang.

Verder valt het op dat er met name rekening mee wordt gehouden voor ouderen en in veel mindere mate voor andere doelgroepen. Ook door deze corporaties wordt aangemerkt dat er sinds de nieuwe Woningwet wel minder mogelijkheden zijn met betrekking tot het investeren in voorzieningen.

Op het gebied van bereikbaarheid vallen er wederom verschillende standpunten te noteren. Wederom houden Bo-Ex en Wooninc. hier totaal geen rekening mee. Dit ligt ook wel in de lijn der verwachtingen, aangezien er met voorzieningen in zijn totaliteit geen rekening wordt gehouden. BrabantWonen, 'thuis en Tiwos kijken er wel enigszins naar, maar bereikbaarheid neemt hier slechts een hele kleine rol in. Ook zij zien het namelijk niet als hun verantwoordelijkheid. Verder leeft er ook de gedachte dat de behoefte aan openbaar vervoer niet zo groot is en dat de mensen die dit wel nodig hebben daar zelf rekening mee kunnen houden bij hun woningkeuze. Wonen

Zuid en Woonpunt erkennen wel het belang van bereikbaarheid. Op het gebied van openbaar vervoer wordt er bij deze corporaties echter ook geen actief beleid gevoerd.

4.2 Analyses

4.2.1 Analyse Bo-Ex

In de beleidsdocumenten van Bo-Ex wordt nog wel aangegeven dat een leefbare, prettige woonomgeving en het investeren in zwakke wijken, onder andere door het verbeteren van wijkgerichte voorzieningen, tot de doelstellingen van de corporatie behoren. Dit suggereert dat de corporatie in haar beleid op kleine schaal rekening houdt met het voorzieningsniveau van een wijk. Uit het interview is echter gebleken dat dit totaal niet het geval is. Er wordt gesteld dat het voorzieningsniveau voor alle woningen in de stad al voldoende is. Bovendien is de corporatie van mening dat de voorzieningen in een wijk tot de verantwoordelijkheid van de gemeente behoren. Het beleid ten aanzien van de het woningbezit van Bo-Ex houdt dan ook op bij de straat. De corporatie ziet het totaal niet als hun taak om voor het voorzieningsniveau of de bereikbaarheid van hun woningen te zorgen.

4.2.2 Analyse BrabantWonen

De corporatie BrabantWonen kent vele doelstellingen. De belangrijkste hiervan zijn op het gebied van betaalbaarheid, beschikbaarheid, duurzaamheid, kwaliteit, wonen, welzijn, zorg, tevreden klanten, leefbare wijken en een prettig thuis. Om leefbare wijken te creëren nemen ook de voorzieningen in de wijk een belangrijke rol in. Bij het bepalen van de doelgroep voor de woningen in een bepaalde omgeving wordt er ook rekening gehouden met welke voorzieningen daar aanwezig zijn. Hierbij ligt de focus vooral op ouderen, waarbij het belang van de aanwezigheid van voorzieningen hoger wordt geacht dan bij andere doelgroepen. De corporatie ziet voor zichzelf ook een rol weggelegd in het op peil houden of brengen van het voorzieningsniveau rondom hun woningen. Dit gebeurt vaak samen met partners, maar het is een stuk lastiger geworden door de nieuwe Woningwet. Met de bereikbaarheid, en in het bijzonder openbaar vervoer, wordt daarentegen niet echt rekening gehouden. Bij ouderenwoningen wordt het wel relevant bevonden, maar is het geen doorslaggevende factor. De corporatie ziet op dit gebied ook niet de verantwoordelijkheid bij hen zelf liggen, maar eerder bij de vervoersbedrijven. Bij BrabantWonen wordt dus wel rekening gehouden met het voorzieningsniveau van de woningen, maar de factor bereikbaarheid speelt daarin geen grote rol.

4.2.3 Analyse 'thuis

De belangrijkste doelstellingen van 'thuis zijn op het gebied van betaalbaarheid, beschikbaarheid en kwaliteit van de woningen. De corporatie heeft ook doelstellingen op het gebied van leefbaarheid. Hierin wordt de aanwezigheid van voorzieningen wel meegenomen, maar dit wordt meer als een verantwoordelijkheid van de gemeente gezien. Dit is mede ingegeven door de nieuwe wetgeving, waardoor er vooral op de kerntaken wordt gericht door de corporatie. Naar bereikbaarheid wordt ook in enige mate gekeken. Vooral bij ouderen en gehandicapten is het openbaar vervoer van enig belang. Bereikbaarheid is echter een van de vele factoren en zeker niet leidend in het beleid. Ook wordt dit vooral weer als een taak van de gemeente gezien en is een probleem van (openbaar vervoer) bereikbaarheid niet bekend bij de corporatie. 'thuis houdt dus wel rekening met het voorzieningsniveau en in mindere mate de bereikbaarheid, maar maakt hier niet zelf beleid op aangezien dit meer als taken voor de gemeente in plaats van woningcorporaties worden gezien.

4.2.4 Analyse Tiwos

Voor Tiwos zijn betaalbaarheid, beschikbaarheid en kwaliteit van de woningen belangrijke doelstellingen. Misschien wel nog belangrijker voor de corporatie is om er voor de klanten te zijn. Er wordt een groot belang gehecht aan de mogelijkheden die de mensen hebben om zich te kunnen ontwikkelen en dat ze zich thuis voelen in hun huis. Hierbij is een prettige leefomgeving ook van belang, waar ook de aanwezigheid van voorzieningen ook een rol speelt. In gebiedsvisies wordt aangegeven welke voorzieningen aanwezig zijn. Er wordt echter niet echt rekening mee gehouden in het beleid, er wordt in ieder geval niet geïnvesteerd. Het investeren doet de corporatie liever in mensen, zodat ze zich kunnen ontwikkelen. De bereikbaarheid wordt niet belangrijk gevonden door Tiwos. Het is slecht een van de vele factoren die in kaart worden gebracht en heeft dus een marginale rol in het beleid van de corporatie.

4.2.5 Analyse Wonen Zuid

Wonen Zuid heeft als belangrijke doelstellingen de betaalbaarheid, kwaliteit, beschikbaarheid en differentiatie van het woningaanbod. Hiernaast zijn klantgerichtheid, financiële gezondheid en zachte factoren zoals de sfeer in de buurt van belang voor de corporatie. Er wordt ook een groot belang gehecht aan het voorzieningsniveau in de wijken. Een laag voorzieningsniveau tast namelijk de verhuurbaarheid van de woningen aan. In eerste instantie wordt er door de corporatie naar winkelvoorzieningen gekeken, maar er zijn ook andere voorzieningen van belang.

Als Wonen Zuid besluit bij te dragen aan het voorzieningsniveau doen ze dit nooit alleen, maar altijd in samenwerking met andere partijen. Bereikbaarheid wordt ook als belangrijk ervaren door de corporatie, het openbaar vervoer is hierbij minder belangrijk. Het is één van de voorzieningen, maar niet een met de hoogste prioriteit. In het geval er een grotere vraag naar openbaar vervoer onder de huurders zou zijn, zou de corporatie dit wel prominenter opnemen in het beleid.

4.2.6 Analyse Wooninc.

Wooninc. heeft in het beleid een speciale focus op de ouderenhuisvesting, daarbij zijn de kwaliteit, beschikbaarheid en betaalbaarheid van de woningen belangrijke doelstellingen. Ook een leefbare woonomgeving is een van de doelstellingen die in de beleidsdocumenten wordt aangegeven. De corporatie voelt zichzelf echter niet aangewezen om iets op het gebied van het voorzieningsniveau te doen. Dit komt mede door de nieuwe Woningwet, waarin staat dat corporaties zich meer op hun kerntaken moeten richten. Ook bereikbaarheid wordt niet als een taak gezien waar de corporatie zich mee zou moeten bezighouden. In het beleid van Wooninc. wordt dus geen rekening gehouden met zowel het voorzieningsniveau als de bereikbaarheid van de woningen.

4.2.7 Analyse Woonpunt

Bij Woonpunt gaat het er vooral om betaalbare woningen van goede kwaliteit aan te kunnen bieden, waarbij de huurders op een nette manier worden behandeld. Het is voor de corporatie ook van belang dat het voorzieningsniveau op orde is. Ook de infrastructuur wordt hierbij genoemd als een van de belangrijke factoren. De corporatie ziet hierin ook zeker een rol voor zichzelf weggelegd. Dit is in het belang van de leefbaarheid, maar het is daarnaast ook in het belang van de waardeontwikkeling van het bezit. De infrastructuur wordt dus als belangrijk ervaren, ook het openbaar vervoer wordt daarbij als belangrijk onderdeel voor de leefbaarheid in een wijk gezien. Toch wordt er door de corporatie geen concreet beleid op dit onderwerp gevoerd, dus er worden ook geen aanpassingen op dit gebied gedaan. Er wordt door Woonpunt in het beleid dus wel rekening gehouden met de bereikbaarheid van hun woningbezit, maar er wordt geen actief beleid op gevoerd.

4.2.8 Algemene analyse

Uit de analyse van de beleidsdocumenten is naar voren gekomen dat de doelen die al bekend waren uit de literatuurstudie ook daadwerkelijk van belang zijn bij de woningcorporaties. Alleen het doel om bij te dragen aan de sociaal economische ontwikkeling van mensen blijkt minder frequent aanwezig te zijn in de beleidsdocumenten van de corporaties, al is dit nog altijd bij meer dan de helft het geval. Uit het onderzoek is ook naar voren gekomen dat er ook een zestal doelstellingen bestaan die ook veelvuldig voorkomen binnen de beleidsdocumenten van woningcorporaties. Van deze zes zijn er vier die zeer vaak terugkomen, respectievelijk bij zeven van de zeven en zes van de zeven corporaties.

Ondanks dat er meer doelstellingen vanuit de woningcorporaties bekend zijn geworden, blijven nog altijd alleen de doelen om de leefbaarheid in buurten te verbeteren en om bij te dragen aan de sociaal economische ontwikkeling van mensen overeind om naar beleid betreft openbaar vervoer te leiden. Positief is wel dat alle onderzochte organisaties aangeven dat de leefbaarheid van buurten een doel vormt voor de corporaties. Uit de beleidsdocumenten van de zeven corporaties werd er echter alleen bij BrabantWonen en 'thuis dieper ingegaan op de leefbaarheid waarbij ook het voorzieningsniveau werd genoemd. Dit is belangrijk aangezien de aanwezigheid van openbaar vervoer als voorziening kan worden gezien en het verbeteren van voorzieningen tevens tot een betere bereikbaarheid kan leiden. De twee corporaties gaan in hun beleidsdocumenten echter niet verder dan alleen aan te geven dat er een adequaat voorzieningsniveau dient te zijn.

Op basis van het onderzoek naar beleidsdocumenten van de woningcorporaties kan dus niet worden gesteld dat de aanwezigheid van openbaar vervoer bereikbaarheid of bereikbaarheid in het algemeen van het bezit van de corporaties van belang is voor de corporaties. Wel valt vast te stellen dat dit in ieder geval niet specifiek terug valt te lezen binnen de beleidsdocumenten van de corporaties. Wel valt er dus te lezen dat de leefbaarheid, en in enkele gevallen het voorzieningsniveau, van belang is voor de woningcorporaties.

Uit de interviews is naar voren gekomen dat de doelstellingen die de corporaties hanteren grotendeels overeenkomen. Bo-Ex wijkt hier sterk van af, maar de overige zes corporaties kennen veel overeenkomsten. In de doelstellingen komt echter niets naar voren wat direct betrekking heeft op bereikbaarheid. Wel geven BrabantWonen en Tiwos aan leefbaarheid als doelstelling te hebben, wat uiteindelijk richting bereikbaarheid zou kunnen leiden.

Op het gebied van voorzieningen zien Bo-Ex en Wooninc. dit totaal niet als hun verantwoordelijkheid. Daartegenover staat dat 'thuis en Tiwos aangeven wel rekening te houden met het voorzieningsniveau. Ze brengen dit echter alleen in beeld en verder zien zij het ook niet als hun verantwoordelijkheid hier iets mee te doen. BrabantWonen, Wonen Zuid en Woonpunt zeggen het wel erg belangrijke vinden om met het voorzieningsniveau rekening te houden. Woonpunt geeft hierbij ook al aan onder andere met bereikbaarheid rekening te houden.

Op het moment dat er specifiek naar bereikbaarheid werd gevraagd geven Bo-Ex en Wooninc. aan hier totaal geen rekening mee te houden. BrabantWonen, 'thuis en Tiwos geven aan wel enigszins rekening houden met de bereikbaarheid door dit in beeld te brengen. Het is dan echter een van de vele factoren en dus zeker niet van groot belang voor de corporaties. Wonen Zuid en Woonpunt geven aan de aanwezigheid van een goede bereikbaarheid wel zeer belangrijk te vinden. Beide corporaties zijn actief in een gebied waar krimp plaatsvindt en ze dus te maken krijgen met een terugloop van het voorzieningsniveau. Door Wonen Zuid wordt ook aangegeven dat op een plaats waar de bereikbaarheid is verbeterd dit ook heeft geleid tot een groei van de stad waar andere steden nog krimp kennen. Op het gebied van openbaar vervoer wordt het belang hiervan wel onderkent. Met name op plekken waar veel ouderen wonen wordt de aanwezigheid van openbaar vervoer als relevant ervaren. Het is echter niet zo dat er dan ook actief beleid wordt gevoerd op het verbeteren van het openbaar vervoer voor hun woningen. Openbaar vervoer wordt bestempeld als een van de vele factoren die een rol spelen binnen het beleid van de corporaties waarbij het zeker niet tot de belangrijkste factoren behoort. Ze brengen de aanwezigheid wel in beeld maar zien het meer iets waar woningzoekenden rekening mee moeten houden als zij een nieuwe woning zoeken.

Verder is uit het onderzoek naar voren gekomen dat veel corporaties als gevolg van de nieuwe Woningwet minder mogelijkheden zien om in voorzieningen te investeren. Het is dan ook de bedoeling van deze wet dat de corporaties zich meer op hun kerntaken gaan richten. Daarbij is echter nog wel ruimte om onder andere in de leefbaarheid van wijken te investeren, wat sommige corporaties nu helemaal achterwege laten. Daarnaast wordt een gebrek aan openbaar vervoer bereikbaarheid door de corporaties ook niet echt als een probleem gezien, wat natuurlijk verklaart dat er dan ook geen beleid op wordt gevoerd. Men gaat er van uit dat de meeste mensen toch wel een auto bezitten en dat er ook zeer veel met de fiets of te voet wordt gedaan.

Wat ook van belang is dat er tijdens de interviews over het algemeen zeer ver gestuurd moest worden richting het belang van de bereikbaarheid van de woningen. Slechts twee van de geïnterviewde corporaties kwam zelf als eerste uit op het begrip bereikbaarheid of iets dat in die

richting zit. Een daarvan had het in dat geval ook over openbaar vervoer. Over het algemeen diende er specifiek naar bereikbaarheid gevraagd te worden om antwoorden over het belang hiervan te krijgen. Dit wijst er ook op dat het belang van bereikbaarheid niet tot de prioriteiten van woningcorporaties behoort.

5. Conclusie en aanbevelingen

5.1 Conclusie

In de conclusie zal de hoofdvraag beantwoord worden. Voor de duidelijkheid staat de hoofdvraag hier nogmaals geformuleerd.

In hoeverre houden woningcorporaties in hun beleid, met betrekking tot het woningbezit, rekening met bereikbaarheid voor lage inkomensgroepen, met nadruk op het openbaar vervoer?

Na het uitvoeren en afronden van het onderzoek zijn er een aantal bevindingen naar voren gekomen. Ten eerste op basis van de analyse van beleidsdocumenten en daaropvolgend uit de interviews met vertegenwoordigers van de woningcorporaties.

De analyse van beleidsdocumenten heeft de doelstellingen die al reeds uit de literatuur bekend waren bevestigd. Uit de analyse is gebleken dat er ook nog een zestal andere doelstellingen aanwezig zijn onder de woningcorporaties die niet in de literatuur naar voren kwamen. Hiervan komen vier doelstellingen zelfs zeer frequent terug in de beleidsdocumenten van de woningcorporaties. Ondanks dat er meer doelstellingen van woningcorporaties bekend zijn geworden heeft de analyse niet eenduidig kunnen maken in hoeverre er in het beleid van woningcorporaties rekening wordt gehouden met bereikbaarheid in het algemeen, alsmede openbaar vervoer bereikbaarheid in het bijzonder. De analyse heeft de deur ook niet helemaal dicht gegooid aangezien de doelen om de leefbaarheid in buurten te verbeteren en om bij te dragen aan de sociaal economische ontwikkeling van mensen wel naar voren zijn gekomen. Deze doelen kunnen namelijk als opstap naar beleid betreft (openbaar vervoer) bereikbaarheid fungeren. Wel werd er slechts door twee corporaties dieper ingegaan op een van deze doelen. In beide gevallen betreft het de leefbaarheid, waarbij tot op het niveau van voorzieningen duidelijkheid wordt geboden. Op basis van de analyse van beleidsdocumenten kan dus niet worden vastgesteld of er in het beleid rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid van woningen, maar het kan ook niet worden uitgesloten.

Uit de interviews is naar voren gekomen dat de doelstellingen die corporaties hanteren veelal overeenkomen. Op het gebied van voorzieningen zijn er echter grote verschillen tussen de corporaties te ontdekken. Een aantal corporaties ziet dit totaal niet als hun verantwoordelijkheid, terwijl andere corporaties hier wel degelijk rekening mee houden of het zelfs zeer belangrijk vinden. Hetzelfde geldt ongeveer op het gebied van bereikbaarheid, al is er een corporatie minder die bereikbaarheid als een belangrijk gegeven ziet voor de woonomgeving. De corporaties die het wel belangrijk vinden dat er een goede bereikbaarheid aanwezig is zijn allebei actief in een krimpgebied, waardoor het belang van voorzieningen wellicht beter duidelijk wordt voor de corporaties. Het belang van de voorzieningen is voornamelijk aanwezig op plekken waar veel ouderen wonen en in mindere mate bij andere doelgroepen. Aan het openbaar vervoer wordt een minder groot belang gehecht. De aanwezigheid hiervan is bij deze twee corporaties wel bekend, maar openbaar vervoer is slechts een van de vele factoren die een rol spelen en zeker niet een van de belangrijkste.

Door veel corporaties wordt de (openbaar vervoer) bereikbaarheid niet als een probleem gezien. Dit wordt meer gezien als iets waar gemeentes of vervoersbedrijven voor verantwoordelijk zijn. Verder zijn ze van mening dat hun huurders over het algemeen toch wel de beschikking over een auto hebben of anders veel op de fiets of te voet doen, waardoor er geen hoge behoefte aan openbaar vervoer is. Als er toch huurders zijn die hier wel behoefte aan hebben, wordt de verantwoordelijkheid hiervoor meestal bij de huurder zelf neergelegd. Aangezien deze er bij de keuze van een woning zelf rekening mee kan houden. Verder was het in de interviews vaak nodig om specifiek het thema bereikbaarheid te benoemen om hier meer over te weten te komen, wat ook aangeeft dat het belang bij de corporaties op dit gebied niet bijzonder groot is.

Met betrekking tot bereikbaarheid word hier door een aantal woningcorporaties wel degelijk rekening mee gehouden. Wat hierbij opvalt is dat het vooral corporaties betreft die in krimpgebieden actief zijn. Het grootste gedeelte van de corporaties voert echter geen actief beleid op het gebied van bereikbaarheid. Met het openbaar vervoer in het bijzonder wordt er door alle ondrechtte corporaties niet echt rekening mee gehouden in het beleid.

Het antwoord op de hoofdvraag luidt daarom: met de bereikbaarheid van sociale huurwoningen wordt in enkele gevallen rekening gehouden, waarbij het openbaar vervoer nagenoeg niet aan bod komt.

5.2 Aanbeveling

Dit onderzoek kan als uitgangspunt dienen voor verder onderzoek bij woningcorporaties die actief zijn in krimpggebieden. Uit dit onderzoek is gebleken dat de corporaties die actief zijn in deze gebieden in de grootste mate rekening houden met de bereikbaarheid van het woningbezit.

Aangezien er in dit onderzoek slechts twee woningcorporaties die actief zijn in krimpggebieden zijn onderzocht, is er verder onderzoek nodig om te bepalen of dit toeval betreft of dat het een algemene trend in krimpggebieden betreft.

Daarnaast kan dit onderzoek worden uitgevoerd bij gemeentes en vervoersbedrijven, aangezien veel corporaties aangeven bereikbaarheid meer als een taak van deze instanties te zien. Het is daarom interessant om te onderzoeken of er binnen deze organisaties wel rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid van sociale huurwoningen en of er überhaupt een partij de verantwoordelijkheid neemt op dit gebied.

6. Reflectie

Het begin van het onderzoek kende wat opstartproblemen. Met name tijdens de ontwikkeling van het onderzoeksvoorstel heeft het te lang geduurd voordat er echt vorderingen werden gemaakt. In het vervolg van het onderzoek is dit wel beter gegaan, aangezien ik het gevoel heb dat ik constant vorderingen ben blijven maken. Op het ene moment zat er wel meer vooruitgang in dan op andere momenten. Achteraf gezien was het handiger geweest om vooral veel interviews eerder te plannen, aangezien de uitwerking hiervan meer tijd in beslag nam dan ik vooraf had verwacht. Dit had tot gevolg dat er richting het eind toch een beetje een tijdgebrek is ontstaan. Voor een volgend onderzoek trek ik hier de lering uit om meer tijd in te ruimen voor de uitwerking van de resultaten. In hoeverre hierbij de interviews daadwerkelijk eerder gepland hadden kunnen worden is wel de vraag. Het contacteren van de respondenten heeft vroeg plaatsgevonden, maar in verband met vakanties en de verdere agenda's van de respondenten vonden deze achteraf misschien iets te laat in het proces plaats. Over de interviews zelf ben ik wel redelijk tevreden. Waar het aan het begin soms wat moeizaam ging, merkte ik dat dit bij latere interviews steeds makkelijker en natuurlijker ging. Het uitvoeren van de interviews was daarom ook een leerzame ervaring waar ik tevens veel plezier aan heb beleefd.

Ten slotte valt er nog te vermelden dat de communicatie met de begeleider van mijn kant uit een stuk beter had gekund. Vooral de frequentie van contactmomenten had hoger gekund, waardoor ik meer feedback zou hebben gehad en de begeleider beter op de hoogte zou zijn geweest van mijn werk. Dit had er voor kunnen zorgen dat ik bij het eerste gelegenheid van inlevering al mijn thesis met een positief resultaat had kunnen afronden.

Wat betreft het onderzoek zelf is deze naar mijn mening vrij goed verlopen. Voor de vooruitgang van het onderzoek zou het misschien beter zijn geweest om de literatuurstudie in een eerder stadium afgerond te hebben, en eventueel later aan te vullen. Daarnaast zou het beter zijn geweest om tussen de verschillende interviews in de interviewguide verder te verbeteren om zo tot beter gestroomlijnde interviews te komen. Ik ben echter niet van mening dat dit de kwaliteit van de interviews heeft aangetast, aangezien de benodigde antwoorden voor het onderzoek zijn verkregen. De resultaten geven uiteindelijk een algemeen beeld aan dat in de grotere steden minder rekening met bereikbaarheid wordt gehouden en in meer perifere gebieden waar bevolkingskrimp aanwezig is het belang groter wordt geacht. Hierbij moet de aantekening worden gemaakt dat er voor dit onderzoek slechts zeven woningcorporaties zijn onderzocht. Om tot een beter algemeen beeld te komen is het beter om het onderzoek op nog meer woningcorporaties toe te passen. Ik heb met plezier aan deze bachelorthesis gewerkt. Het was een leerzame ervaring en ik ben tevreden met het eindresultaat.

7. Referentielijst

- Bakker, P., & Zwaneveld, P. (2009). *Het belang van openbaar vervoer; De maatschappelijk effecten op een rij*. Den Haag: Centraal Planbureau (CPB) en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- van Beuningen, J., Molnár-in 't Veld, H., & Bouhuijs, I. (2012). *Personenautobezit van huishoudens en personen*. Centraal Bureau voor de Statistiek. opgevraagd van: <http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/69B7DBF3-BA02-4B1F-90D0-40F362C6C4E1/0/2012k1v4p34art.pdf>
- Coenen, R. (2014). *Omvang van corporaties: beweging naar het gemiddelde*. Maastricht: Montesquieu. opgevraagd van: <http://www.montesquieu.nl/media/201412-Rob-Coenen-Omvang-van-corporaties-beweging-naar-het-gemiddelde.pdf>
- Damen, T. (2016, Maart 7). 'Alleen woningcorporaties investeren consequent in zwakke wijken'. Opgeroepen op Maart 9, 2016, van Website van Het Parool: <http://www.parool.nl/amsterdam/-alleen-woningcorporaties-investeren-consequent-in-zwakke-wijken~a4258455/>
- Engbersen, R., Harms, E., & Vermeulen, Y. (2016). *Vastgoed voor de buurt*. Amsterdam/Den Haag: De Vernieuwde Stad/Platform31. Opgevraagd van: <http://www.platform31.nl/publicaties/vastgoed-voor-de-buurt>
- de Graaff, T., Debrezion, G., & Rietveld, P. (2009). *Schaalsprong Almere. Het effect van bereikbaarheidsverbeteringen op de huizenprijzen in Almere*. Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam. Opgevraagd van: <http://dare.uvu.vu.nl/bitstream/handle/1871/16306/2010-2.pdf?sequence=2>
- Gruis, V. (2012) Woningcorporaties gezien door de bril van Peter Drucker. *Real Estate Magazine*, (80), 46-49. opgevraagd van: <http://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:e1e7836d-8bfa-4039-985e-389e13baa581?collection=research>
- Hoogendoorn-Lanser, S., Schaap, N., & Gordijn, H. (2011). *Bereikbaarheid anders bekeken*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. opgevraagd van: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2011/11/01/bereikbaarheid-anders-bekeken>
- Hoogerwerf, A., & Herweijer, M. (2008). *Overheidsbeleid: een inleiding in de beleidswetenschap*. Alphen aan den Rijn: Kluwer.
- Karré, P. & Montfort, C. van (2011). Botsende waarden in de corporatiesector. *Bestuurskunde*, vol. 20(2), 44-52. opgevraagd van: https://pure.uvt.nl/portal/files/1350520/Montfort_Botsende_waarden_in_de_corporatiesector_111212_publishers_immediately.pdf
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105-113. opgevraagd van: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X12000145>

- Os, P. van (2013). *Mensen, stenen, geld; Het beleidsproces bij woningcorporaties*. Amsterdam: RIGO Research en Advies. Opgevraagd van:
<http://www.beleids8baan.nl/Mensenstenengeld20/tabid/54/Default.aspx>
- Planbureau voor de Leefomgeving. (2014). *Bereikbaarheid verbeeld*. Den Haag: Uitgeverij PBL. Opgevraagd van:
http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL_2014_Bereikbaarheid%20verbeeld_1343.pdf
- Preston, J., Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15, 151-160 opgevraagd van:
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692306000512>
- Rijksoverheid. (2015). *De woningwet 2015 in vogelvlucht*. opgevraagd van:
<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/woningcorporaties/documenten/publicaties/2015/03/17/woningwet-2015-in-vogelvlucht>
- Rijksoverheid. (z.d.). *Alle onderwerpen; Woningcorporaties*. Opgeroepen op Februari 15, 2016, van Website van de Rijksoverheid:
<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/woningcorporaties>
- Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek. Vierde druk*. Den Haag: uitgeverij Lemma.
- Visser, P., & van Dam, F. (2006). *De prijs van de plek; Woonomgeving en woningprijs*. Rotterdam: NAI Uitgevers. Opgevraagd van:
http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/De_prijs_van_de_plek.pdf

8. Bijlagen

7.1 Interviewgide

Introductie gesprek	
Intro	Ik ben Thijs Verdonk, ik studeer Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. Interview is voor mijn bachelor scriptie, waarbij ik onderzoek doe naar het beleid van woningcorporaties.
Te bespreken onderwerpen	In eerste instantie zal ik u vragen stellen over het beleid van de corporatie in het algemeen. Vervolgens zal vragen stellen over de belangrijkste speerpunten in het beleid voor de corporatie. Ten slotte zal ik vragen stellen over de projecten die jullie uitvoeren en waarmee daarbij rekening wordt gehouden.
Gegevens worden anoniem en vertrouwelijk verwerkt	Bij het uitwerken van de gegevens zal uw naam niet worden genoemd en de interviews worden alleen voor dit onderzoek gebruikt.
Als de respondent dit wil kan de interview worden gestopt	Als u tijdens het interview wilt stoppen kunt u dit aangeven en zal er met de interview worden gestopt.
Gesprek wordt opgenomen	Ik wil hierbij uw toestemming vragen om het gesprek op te nemen. Zo hoef ik namelijk niet alles op te schrijven en kan er specifieker te werk worden gegaan tijdens de analyse van de interview.
Introducerende vragen	
Algemene beleidsbepaling in de corporatie	Kunt u in het kort uitleggen hoe de beleidsbepaling er aan toe gaat binnen de corporatie?
Actoren beleidsbepaling	Wie zijn er aanwezig bij het bepalen van het te voeren beleid? Wie hebben er invloed op het te voeren beleid? En wie is/zijn hierin het belangrijkste?
Verantwoordelijkheid beleid	Wie is er uiteindelijk verantwoordelijk voor het te voeren beleid?
Uiteindelijke presentatie beleid	Hoe is het te voeren beleid uiteindelijk terug te zien binnen beleidsdocumenten?
Diepgaande vragen	
Speerpunten	Wat zijn de kernpunten van de corporatie? Wat zijn de belangrijkste denkbeelden?
Doelstellingen	Wat zijn de belangrijkste doelstellingen van de corporatie? Wat wil de corporatie bereiken?
In hoeverre in het beleid	In hoeverre wordt hiermee rekening gehouden tijdens het bepalen van het beleid? en zijn deze terug te zien in het beleid? Waar is het beleid voornamelijk op gericht?
Nieuwbouw	Waar doen jullie dit? Waarom daar? Welke overwegingen worden daarbij gemaakt? Welke factoren zijn belangrijk?
Renovatie	Waar doen jullie dit? Waarom daar? Welke overwegingen worden daarbij gemaakt? Welke factoren zijn belangrijk?
Verkoop	Welke worden wel/niet verkocht? Waarom deze? Welke overwegingen worden daarbij gemaakt? Welke factoren zijn belangrijk?
Externe factoren	Hebben externe partijen invloed bij het bepalen van het beleid?

	(denk aan overheden, bedrijven, huurders)
(OV) bereikbaarheid van de woningen	<p>Wat is het belang van de bereikbaarheid van voorzieningen voor de corporatie?</p> <p>Wat is het belang van de aanwezigheid van OV voor de corporatie?</p> <p>Ziet de corporatie bereikbaarheid als een belangrijke eigenschap van een wijk?</p> <p>Wordt er überhaupt rekening mee gehouden?</p> <p>En hoe is dit terug te zien in het beleid?</p>
Sociale huurwoningen	<p>Is dit bij sociale huurwoningen hetzelfde als bij andere woningen?</p> <p>Zijn jullie je bewust van het mogelijke lage autobezit van de doelgroep (sociale huurwoningen)? en de risico's die hier aan vast zitten?</p>
Afsluiting gesprek	
Heeft de respondent nog vragen/opmerkingen /toevoegingen?	Heeft u na dit gesprek nog vragen of opmerkingen? Zijn er dingen die nog niet aan bod zijn gekomen maar die u wel graag kwijt wilt?
Uitleg doel van het onderzoek	In het kader van de bachelor thesis onderzoek ik meerdere woningcorporaties in Nederland om er achter te komen in hoeverre woningcorporaties in hun beleid rekening houden met de openbaar vervoer bereikbaarheid. De verschillende interviews zullen worden vergeleken om zo een algemenere uitspraak te kunnen doen over het beleid van de woningcorporaties.
Uitleggen wat de vervolgstappen zijn	Dit interview zal worden geanalyseerd, daarbij worden de kernpunten naar voren gehaald om deze te vergelijken met de kernpunten van andere corporaties. Ik zal u de kernpunten van dit interview toesturen zodat u kunt aangeven of u het eens bent met deze kernpunten. En als u hierin geïnteresseerd bent kan ik u ook een kopie van het eindproduct toesturen.
Bedanken voor het interview	Heel erg bedankt dat u mee wilde werken aan dit interview.
Contact gegevens achterlaten voor eventuele vragen respondent	Als u achteraf nog vragen hebt kunt u deze mailen of mij bellen.

7.2 Bevindingen doelen woningcorporaties uit beleidsdocumenten

Bo-Ex			
Voor huishoudens met bescheiden inkomen en die om een andere reden zijn aangewezen op sociale huursector	Betaalbaarheid		
	Goede kwaliteit	Geen tekortkomingen t.a.v. gezondheid, veiligheid en duurzaamheid (maatschappelijk belang en woonlasten)	Kwaliteit van onderhoud, soms renovatie, af en toe sloop/nieuwbouw
	Leefbare, prettige woonomgeving		
	Beschikbaarheid	uitbreiding woningvoorraad	
		Bevorderen doorstroming	
	Samenwerking met huurders en gemeente	Bewoners betrokken en verantwoordelijk maken	
	Investeren in zwakke wijken	Kwaliteit van wonen omhoog brengen	Woningen, maatschappelijk vastgoed of wijkgerichte voorzieningen
Kwaliteit dienstverlening			
financieel	Continuïteit waarborgen	Inkomsten verhogen, lasten verlagen	Geen activiteiten die niet tot de kerntaak behoren

BrabantWonen			
Passende invulling geven aan maatschappelijke opdracht	Leefbaarheid	Goede voorzieningen voor zorg en welzijn	
	Kwalitatief goede woningen	Bij iedere prijsklasse een passende kwaliteit	
	Betaalbaarheid	Bij de huur rekening houden met woonlasten	Terugdringen woonkosten (o.a. energieprestaties verbeteren)
	Voldoende woningen		
	Leefbare wijken	Adequaat voorzieningsniveau	
		Relaties met burens	
		Gevoel van veiligheid, geborgenheid en binding	
		Stimuleren participatie en samenredzaamheid	
	Prettig thuis	Mensen kunnen zo	Oplossingen voor

		lang mogelijk zo zelfstandig mogelijk thuis en plezierig blijven wonen	klanten met een zorgvraag; samenwerking met BrabantZorg
	Betrokken bij de samenleving	Bewoners ondersteunen in persoonlijke groei	
	Duurzaamheid	Voor het milieu en om woonlasten terug te dringen	Plaatsen zonnepanelen en kleine windturbines
	Open en aanspreekbaar		
	Tevreden klanten	Maatwerk	klantbehoefte in kaart brengen
Lerende organisatie met slagkracht	Budgetteren van activiteiten	Efficiënt en kostenbewust, beheerkosten omlaag brengen	
	Sturen op rendement en waardeontwikkeling		
	Bewaken financiële slagkracht		
	Ontwikkelen talent	Werken aan groei en werkplezier	
	Blijven leren	o.a. kenniskringen	

'thuis			
Voor mensen die niet (geheel) zelfstandig in huisvesting kunnen voorzien	Kwalitatief goede woning	Duurzaamheid	Energiebesparing en beheersen woonlasten
	Betaalbaarheid	90% beneden liberalisatiegrens	
		Evenwichtige prijs-kwaliteitverhouding	
		Voldoende aanbod betaalbare koopwoningen	Aanbod in verhouding tot vraag houden; bevorderen differentiatie op wijk- of buurtniveau
	Beschikbaarheid	Aanbod in verhouding met behoeften van verschillende klantgroepen	Zoekproces ondersteunen
			gevarieerd woningaanbod; naar vastgoed (type, prijs, kwaliteit), naar exploitatievorm (huur, koop, mge,

			koopgarant) en naar locatie
	Klantgericht, klant centraal	Klanten keuzes bieden	Dynamisch aanbod
		Toegankelijk, herkenbaar en bereikbaar zijn	Direct aanspreekpunt binnen de organisatie
		Klanten betrekken in beleid en beheer	Behoeften van de huurders vormen het vertrekpunt
	Mensen de kans geven om zich verder te ontplooiën		
	Prettige woonomgeving; leefbaarheid	Fysieke kwaliteit woonomgeving	Schoon, heel en veilig;
		Aanwezigheid voorzieningen	Investeren in maatschappelijk vastgoed als het bijdraagt aan de leefbaarheid en we als partner meerwaarde kunnen creëren
			Investeren in bedrijfsonroerend goed indien het bijdraagt aan de leefbaarheid en de exploitatie minimaal kostendekkend is
		Sociaal-maatschappelijke omgeving	stimuleren onderling contact bewoners; bereidheid te investeren in omgeving; proactief handhaven goed huurderschap
	Kwetsbare groepen	Bewoners helpen zelfredzaam te zijn	Stimuleren mee te doen aan maatschappij
		Ruimte creëren voor het huisvesten van bijzondere doelgroepen	
Financieel	Positieve kasstromen en rendementsvorming		

Tiwos			
Voor bijzondere doelgroepen en huishoudens met lage (midden) inkomens	Tevreden klanten	Ruimte om van een huis een thuis te maken	
		Ten dienste stellen van de gemeenschap en initiatieven stimuleren, ondersteunen en faciliteren	Klanten (meer) zeggenschap geven in en rondom de eigen woning
		Goede kwaliteit dienstverlening	Aansluiten bij leefwereld bewoners en partners. Anderen behandelen zoals we zelf behandeld willen worden
	Kansrijke buurten	Bewoners voelen zich goed en veilig	Woning en omgeving schoon, heel en veilig maken
		Bewoners kunnen deelnemen in de maatschappij en hun talenten kunnen ontwikkelen.	Kwaliteit van "het samenleven" bevorderen; Initiatieven die meedoen, participatie en vooruitkomen in de samenleving ondersteunen
		Integrale buurtaanpak en versterking van de interne en externe samenwerking	Buurtplannen maken
	Goede kwaliteit woningen		
	Duurzame woningen		
	Betaalbare woningen	Prijs vragen in balans met de kwaliteit van de woning en de draagkracht van de bewoner	
		Differentiatie in woningvoorraad	Keuzevrijheid en voldoende variatie aan bieden in verschillende marktsegmenten en buurten. Ook op gebied van leefstijlen

Wonen Zuid			
goede en betaalbare huisvesting, met extra aandacht voor de kwetsbaren in de samenleving	Goede kwaliteit		
	Betaalbaarheid		
	Gevarieerd aanbod		
	Schone, veilige woonomgeving		
	Duurzame transformatie woningbezit	Duurzaam bouwen en ontwikkelen voor de toekomst	
	Midden in de samenleving staan/ Inzet voor de samenleving	Klant staat centraal	
		Belanghebbenden betrekken in beleid	
	Vraag gestuurd in denken en doen	Aanbod optimaal afstemmen op wensen klanten	
integrale kern en wijkontwikkeling	Vitale wijken met een goed woon- en leefklimaat		
Professionaliseren van de organisatie	Klantgerichtheid, betrouwbaarheid, resultaatgerichtheid en ondernemerschap	Maatschappelijk rendement optimaliseren	
Financieel gezond zijn			

Wooninc.			
Voor mensen die niet op eigen gelegenheid in staat is om te voorzien in woonruimte, vooral met beperkt inkomen en ouderen	Beschikbaarheid	Passende en duurzame voorraad woningen	Vertrekpunt is de klant
		Vrije sector huur en kop	In stand houden van leefbare buurten en dorpen
	Betaalbaarheid	Huur- en energielasten	
	Wonen, service, zorg	Ouderen zo lang mogelijk thuis laten wonen	Aanvullende voorzieningen wenselijk
		betrokkenheid	Mensgericht, persoonlijke aandacht, behulpzaam
	Woongenot	Leefbare woonomgeving die veilig, schoon en sociaal is	Ook bedrijfseconomisch belangrijk voor de vastgoedwaarde
	Participatie	Verbinden met de omgeving	
		Samenwerken met andere maatschappelijke of commerciële partijen	Onder voorwaarde van wederkerigheid
		Bewonersbetrokkenheid	Min. 2x per jaar overleg met

			bewonerscommissies
	Kwantitatieve en kwalitatieve goede voorraad	Gedifferentieerd naar ligging, kwaliteit, prijs en type huishouden	
	Duurzaamheid	Milieubewust, lager energie gebruik	
		Woonomgeving, veiligheid, architectuur en flexibiliteit tin (toekomstig) gebruik	
Financiële continuïteit			
Goed werkgeverschap	Vertrouwen geven, verantwoordelijkheid dragen, talenten ontwikkelen		

Woonpunt			
Betaalbaar wonen voor mensen die dat nodig hebben	Duurzaamheid	Op langere termijn in betaalbare huisvesting kunnen voorzien	
		Woningen die voor meerdere generaties en doelgroepen geschikt zijn	
		Woningen waar nu en straks mensen willen wonen	
		Woningen met een laag energieverbruik	Beheersen woonlasten
	Prettig woon- en leefklimaat	Leefbare wijken	Activeren en stimuleren huurders om zelf vorm te geven aan prettig woon- en leefklimaat
			Veilige buurten teams om veiligheid te verbeteren en overlast tegen te gaan
			Mogelijk maken van ontmoeting
	Meer levensloopbestendige woningen	i.v.m. vergrijzing; er voor zorgen dat mensen langer in hun woning kunnen blijven wonen	
	Klantgericht		
	Betaalbaar wonen	Passend toewijzen woningen	

7.3 Bevindingen uit interviews

	Doelstellingen	Voorzieningen	Bereikbaarheid
Bo-Ex	<ul style="list-style-type: none"> - grote maatschappelijke doelen - leveren woningen aan mensen die zich niet zelfstandig op de woningmarkt kunnen redden - gemeente geeft prioriteiten aan 	<ul style="list-style-type: none"> - wordt geen rekening mee gehouden - elke woning heeft genoeg voorzieningen - o.a. bereikbaarheid en winkels - niet iets waar corporaties zich mee bezig moeten houden 	<ul style="list-style-type: none"> - niet hun taak - verantwoordelijkheid gemeente
BrabantWonen	<ul style="list-style-type: none"> - woonlasten/betaalbaarheid - beschikbaarheid - duurzaamheid - wonen, welzijn, zorg - kwaliteit - tevreden klanten - leefbare wijken - prettig thuis 	<ul style="list-style-type: none"> - wordt bij bepalen doelgroep rekening gehouden met voorzieningen, voornamelijk bij ouderen - winkelveorzieningen, zorgvoorzieningen en bushalte belangrijk - jongeren redden zich wel - leefbare omgeving; schoon, heel en veilig - ontmoeting stimuleren - voorzieningen heel belangrijk - ook bijdragen aan voorzieningen, vaak met partners, ingeperkt door Woningwet 	<ul style="list-style-type: none"> - met OV wordt niet echt rekening gehouden - bij ouderen wel relevant, maar niet doorslaggevend - in alle buurten wel busverbindingen - niet verantwoordelijkheid corporatie, eerder vervoersbedrijven
'thuis	<ul style="list-style-type: none"> - voor mensen met een kleiner inkomen - betaalbaarheid - beschikbaarheid - kwaliteit, voornamelijk duurzaamheid 	<ul style="list-style-type: none"> - wordt wel gekeken naar voorzieningsniveau - maar corporatie gaat niet over voorzieningsniveau in een buurt - zien wel het belang, maar zien het meer als taak van de gemeente - door nieuwe wetgeving, vooral kerntaken - als ze investeren, eerder in mensen 	<ul style="list-style-type: none"> - naar OV wordt wel in enige mate gekeken, vooral bij ouderen en gehandicapten - bereikbaarheid echter een van de vele factoren, zeker niet leidend - taak van de gemeente - meeste mensen hebben wel een auto en veel fiets gebruik - probleem bereikbaarheid niet bekend - verantwoordelijkheid bij woningzoekende, evt. voorzieningen wel in beeld

Tiwos	<ul style="list-style-type: none"> - betaalbaarheid - beschikbaarheid - mensen zich thuis laten voelen en mogelijkheid tot ontwikkelen geven - leefbaarheid - duurzaamheid - tevredenheid huurders 	<ul style="list-style-type: none"> - in gebiedsvisie aangegeven welke voorzieningen aanwezig - wordt niet echt rekening mee gehouden in beleid, in ieder geval niet in geïnvesteerd - investeren liever in mensen 	<ul style="list-style-type: none"> - bereikbaarheid niet echt belangrijk - slechts een van de vele factoren - heel veel mensen hebben kleine actieradius van belangrijke dingen
Wonen Zuid	<ul style="list-style-type: none"> - betaalbaarheid - kwaliteit, bestaande uit energie-index, technische kwaliteit en prijs-kwaliteit - beschikbaarheid - klantgericht - financieel gezond - differentiatie in aanbod - zachte factoren zoals sfeer in de buurt 	<ul style="list-style-type: none"> - bij locatiekeuze wordt aangegeven dat een laag voorzieningsniveau de verhuurbaarheid aantast - winkelveorzieningen worden als primaire voorzieningen gezien - ook groenvoorzieningen, speelveldjes en scholen van belang - zorgvoorzieningen vaak in combinatie - aanwezigheid voorzieningen belangrijk voor bepalen doelgroep - leveren voorzieningen nooit alleen 	<ul style="list-style-type: none"> - bereikbaarheid is zeer belangrijk - groei Roermond hier voor groot deel aan te danken - OV minder belangrijk - wordt wel benoemd in advertenties, meer aan de klant om daar op te letten - OV is één van de voorzieningen, maar staat zeker niet bovenaan - veel mensen hebben een auto of maken gebruik van fiets of te voet - als er meer vraag naar OV was, zou er meer rekening mee worden gehouden
Wooninc.	<ul style="list-style-type: none"> - voor mensen die moeite hebben zelf betaalbare huisvesting te regelen - speciale focus op ouderen - kwaliteit - beschikbaarheid - betaalbaarheid 	<ul style="list-style-type: none"> - ziet zichzelf niet aangewezen iets op voorzieningsniveau te doen - ook i.v.m. nieuwe Woningwet 	<ul style="list-style-type: none"> - niet de taak van de corporatie - veel mensen hebben geen OV nodig - het is aan de mensen zelf om met OV rekening te houden
Woonpunt	<ul style="list-style-type: none"> - iedereen een dak boven zijn hoofd - betaalbaarheid - goede kwaliteit - nette behandeling huurders 	<ul style="list-style-type: none"> - voorzieningsniveau moet op orde zijn - infrastructuur - groen - rol voor de corporatie weggelegd → niet alleen in belang van de leefbaarheid, maar ook in belang van waardeontwikkeling van het bezit 	<ul style="list-style-type: none"> - infrastructuur dus van belang - OV wordt gezien als belangrijk punt voor de leefbaarheid in een wijk, vooral waar veel ouderen wonen - echter geen concreet beleid op OV, dus ook geen aanpassingen

