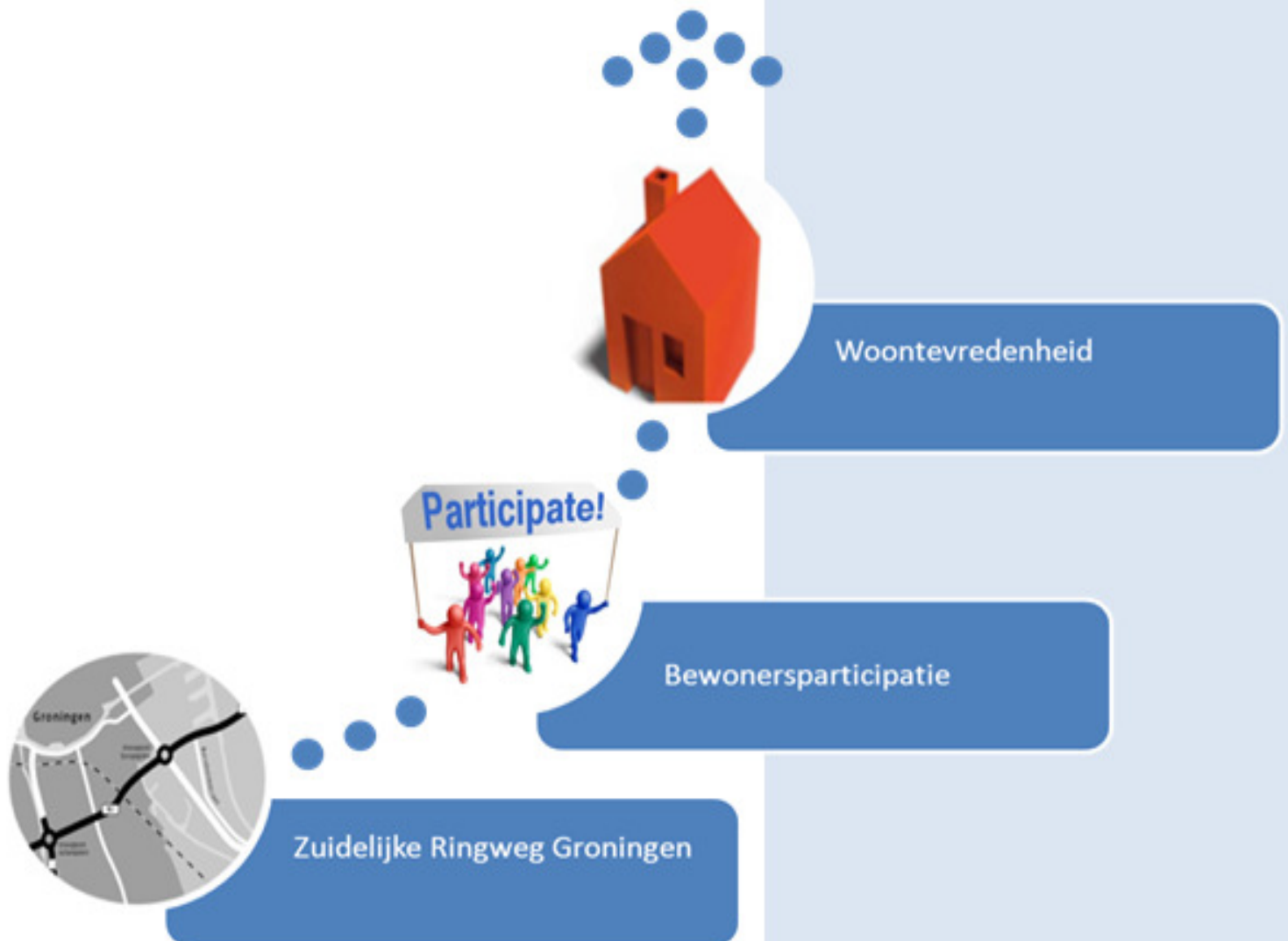


2011

Woontevredenheid en bewonersparticipatie nabij de Zuidelijke Ringweg Groningen.



K.D. Plattje

Master Planologie

8/31/2011

COLOFON

Titel: Woontevredenheid en bewonersparticipatie nabij de Zuidelijke Ringweg Groningen
Een onderzoek naar de relatie tussen bewonersparticipatie en woontevredenheid bij omwonenden van de Zuidelijke Ringweg in Groningen

Auteur: Kirsten (K.D.) Plattje
s1934597

Opleiding: Rijksuniversiteit Groningen
Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen
Master Planologie

Begeleider: dr. ir. Taede (T) Tillema
2^e beoordelaar: prof. dr. Jos (E.J.M.M.) Arts

Stage: Aanpak Ring Zuid – Groningen

Begeleider: Henny (H) Scholten

Voorwoord

Na 6 jaar gestudeerd te hebben ligt hier dan het laatste onderdeel van mijn studie voor u. In 2009 startte ik, na afronding van mijn HBO Vastgoed & Makelaardij, het schakelprogramma Planologie. Deze thesis vormt de afronding van de master Planologie. Wie had gedacht dat ik, toen ik 8 jaar geleden mijn VMBO-diploma in ontvangst nam, uiteindelijk mijn master zou afronden. Deze scriptie was echter niet tot stand gekomen zonder de hulp van een aantal mensen. Graag wil ik dan ook een aantal personen bedanken die mij geholpen hebben met het afronden van mijn thesis.

Allereerst Taede Tillema en Catherine Maloir. Bedankt voor het geven van handige tips en goede feedback die mij verder hielpen met het schrijven van deze thesis. Ook de collega's van Aanpak Ring Zuid, bedankt dat jullie mij de kans gaven om mijn scriptie te kunnen schrijven bij jullie op kantoor en de mogelijkheid gaven om aanwezig te zijn bij vergaderingen met bewoners. De vergaderingen waren erg interessant en hebben mij geholpen om een beeld te vormen bij het onderwerp bewonersparticipatie. Ook de respondenten van de enquête en geïnterviewde personen, bedankt. Zonder jullie was het niet mogelijk om het onderzoek te kunnen uitvoeren.

Hoewel ik blij ben om straks afgestudeerd te zijn, realiseer ik me dat er tegelijkertijd een mooie periode afgesloten wordt. Deze 6 jaren in Groningen en het afronden van mijn studie waren zeker niet mogelijk geweest zonder een aantal mensen. Een grote dank gaat dan ook uit naar mijn vriendinnen. Bedankt voor de motiverende gesprekken en misschien nog wel belangrijker, de momenten van ontspanning. Speciale dank gaat uit naar Sanne, voor je hulp bij het verspreiden van de enquêtes en bij het verwerken hiervan in SPSS. Ook wil ik mijn ouders bedanken. Bedankt voor jullie vertrouwen in mij, verhelderende gesprekken en de mogelijkheid die jullie gegeven hebben om mijn studies af te kunnen ronden. Zonder jullie was dit niet gelukt. Last but not least wil ik mijn vriend Bart bedanken, omdat je er de afgelopen maanden gewoon was maar zeker ook voor je geduld wanneer de 'scriptie-stress' aanzienlijk was. Juist op deze momenten liet je mij inzien dat ontspanning naast het afstuderen ook erg belangrijk was. Mede door bovengenoemde personen heb ik een prachtige tijd gehad in Groningen en had ik na de ontspannende momenten meer motivatie om met de thesis verder te gaan.

Veel plezier met het lezen van mijn scriptie!

Kirsten Plattje

Samenvatting

In deze thesis zal antwoord gegeven worden op de hoofdvraag: *In hoeverre heeft bewonersparticipatie gedurende het planproces effect op de woontevredenheid van bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg Groningen?* Deze vraag is beantwoord aan de hand van een beschrijving van de begrippen woontevredenheid en bewonersparticipatie en daarnaast empirisch onderzoek in de vorm van een enquête en het afnemen van interviews bij omwonenden van de Zuidelijke Ringweg. Hieronder volgt een beschrijving van begrippen, daarna zal worden ingegaan op de resultaten van de enquête.

Bewonersparticipatie is iets wat de laatste jaren steeds meer aandacht krijgt. Communicatie binnen planvormingsprocessen krijgt hierdoor een grotere rol. Deze communicatie is van belang om te bepalen hoe onder andere overheden acties moeten ondernemen om de zaak aan te pakken en te bepalen wie deze acties onderneemt. De overheid heeft hierdoor door de jaren heen een andere rol gekregen (De Roo & Voogd, P.53). Ook de overheid realiseert zich deze veranderende rol. Dit wordt duidelijk in het beleidsprogramma Burgerparticipatie 2009-2011 (BZK, 2009). Hierin staat de volgende doelstelling centraal: *'Deze tijd vraagt om een overheid die zich opstelt als bondgenoot van de samenleving die samen met burgers aan oplossingen werkt. De overheid laat burgers ruimte om initiatief te nemen en rust hen toe om volwaardig te participeren en verantwoordelijkheid te dragen'*. De overheid zoekt naar een manier hoe burgers gestimuleerd kunnen worden om een actieve rol te spelen binnen planningsprocessen. Hoewel de rijksoverheid wil dat de inwoners zich verantwoordelijk voelen voor de leefbaarheid van hun leefomgeving en ze de burger daarbij probeert te stimuleren (Rijksoverheid, 2011) is het primaire doel van het programma Burgerparticipatie ook de overheid zelf te betrekken bij de burgerparticipatie (BZK, 2009). Uit onderzoek blijkt dat wanneer burgers het gevoel hebben serieus genomen te worden door de overheid, zij minder snel NIMBY (not in my backyard) gedrag te vertonen (VNG et al., 2004).

Verwant met het bewonersparticipatie is het begrip woontevredenheid. Woontevredenheid heeft te maken met hoe iemand zich thuis voelt in zijn of haar woning en de woonomgeving. Bewonersparticipatie heeft invloed op organisatorisch en maatschappelijk niveau, maar zeker ook op individueel niveau (Altman et al, 1987). Burgers hebben tegenwoordig meer middelen dan zich alleen maar neer te leggen bij ruimtelijke plannen. Wanneer een huishouden ontevreden wordt over de woonsituatie ten gevolge van ruimtelijke ingrepen in zijn of haar omgeving, zijn er verschillende opties. Zij kunnen de situatie accepteren met als gevolg dat een huishouden ontevreden blijft over de situatie, zij kunnen de locatievoorkeuren op zodanige wijze aanpassen dat er geen ontevredenheid meer is, er kan geprotesteerd worden tegen de plannen en tot slot kunnen zij besluiten te verhuizen. De vorm van participatie kan gaan van individueel vrijwilligerswerk tot samen met anderen werken aan een specifiek probleem (Grillo et al. 2010).

Uit dit onderzoek blijkt dat bijna 20% van de respondenten op één of andere manier geparticipeerd heeft. Of men wel of niet participeert, lijkt niet afhankelijk van de afstand tussen de woning en de snelweg. Uit de enquête lijkt er geen significant verschil te zijn tussen de afstand van de woning op de snelweg en het wel of niet participeren.

De aanpassing van de Zuidelijke Ringweg lijkt op basis van dit onderzoek niet veel invloed te hebben op de woontevredenheid van de omwonende. Slechts 13% verwacht een (veel) lagere woontevredenheid na de aanpassing, ten opzichte van 42% die een (veel) hogere

woontevredenheid verwacht. Hierin is volgens dit onderzoek geen onderscheid te zien in bewoners die wel of niet geparticipeerd hebben. Dit kan komen doordat het plan betreffende de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg zich nog in de startfase begint. De plannen zijn op dit moment nog niet concreet, waardoor de respondenten wellicht nu nog niet goed aan kunnen geven of de aanpassing van de snelweg een grote invloed heeft op hun toekomstige woontevredenheid. Uit de interviews komt naar voren dat het geven van een mening met betrekking tot ruimtelijke ingrepen in zijn of haar omgeving van de geïnterviewde participatie is. De geïnterviewde personen geven daarbij aan dat wanneer zij hun mening kenbaar maken, er een verwachting is dat de woontevredenheid positief beïnvloedt wordt. De bewoners beschrijven dat volgens de redenering dat wanneer zij participeren, ze beter op de hoogte zullen zijn van de gemaakte plannen en zij weten wat ze kunnen verwachten.

In dit onderzoek komt naar voren dat wanneer bewoners weten wat zij kunnen verwachten in de toekomst, de woontevredenheid beïnvloed wordt. De aanpassing van de Zuidelijke Ringweg is een traject dat nog een aantal jaren duurt. Om de woontevredenheid van omwonenden in de toekomst te kunnen waarborgen, is het voor beleidsmakers van belang om informatie te verschaffen aan bewoners, hen de mogelijkheid te geven hun mening kenbaar te maken en daar iets mee te willen doen en tot slot rekening te houden met de wensen van de bewoners.

Voorwoord

Samenvatting

Inhoudsopgave

1. Inleiding	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Doelstelling	12
1.3 Hoofd- en deelvragen	12
1.4 Onderzoeksmethode	13
1.4.1 Methodologie	13
1.4.2 Beantwoording per deelvraag	15
1.5 Beschrijving casestudy	17
1.6 Leeswijzer	18
2. Theoretisch Kader	19
2.1 Inleiding	19
2.2 Bewonersparticipatie	19
2.2.1 Geschiedenis van bewonersparticipatie	19
2.2.2 Modellen rondom bewonersparticipatie / Theorie	22
2.2.3 Draagvlak	26
2.2.4 Gedragsverandering	27
2.2.5 Participatie en Rijkswaterstaat	28
2.3 Woontevredenheid	31
2.3.1 Woontevredenheid steeds belangrijker	31
2.3.2 Wat is woontevredenheid	32
2.3.3 Het verschil in woonomgeving en de woning	33
2.3.4 Woontevredenheid en verhuiscapaciteit	35
2.3.5 Woontevredenheid nabij snelwegen	36
2.4 Woontevredenheid en bewonersparticipatie	37
2.5 Conceptueel model	39
2.5.1 Hypothese	39
2.5.2 Conceptueel model	39
3. Resultaten enquêtes	42
3.1 Inleiding	42
3.2 Opzet en verspreidingsgebied enquête	42
3.3 Beschrijving respondenten	44
3.4 Bewonersparticipatie	46

3.5 Woontevredenheid	53
3.6 Woontevredenheid en bewonersparticipatie	62
4. Resultaten interview.....	68
4.1 Selectiecriteria	68
4.2 Bewonersparticipatie & woontevredenheid volgens de geïnterviewden	69
4.3 Conclusie interview.....	72
5. Conclusie en reflectie	74
5.1 Antwoord deelvragen en hoofdvraag	74
5.1.1 De betekenis van woontevredenheid en bewonersparticipatie	74
5.1.2 Beleving planningsproces van bewoners Zuidelijke Ringweg.....	75
5.1.3 Woontevredenheid en de van bewonersparticipatie hierin.....	76
5.2 Reflectie op het onderzoek.....	77
5.3 Aanbevelingen.....	78

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Zoals wellicht bekend is, is de samenleving in vergelijking met vroeger steeds complexer. Alhoewel 'krimp' tegenwoordig een hot item is binnen de planologie, heeft de bevolking in Nederland de afgelopen jaren vooral groei vertoond. Zoals veel weggebruikers weten, vormen files op verschillende snelwegen bijna dagelijks een knelpunt voor de doorstroming op die snelwegen. De ruimte in Nederland is door de groei van de bevolking een schaars goed, waardoor het kostbaarder wordt. Niet alleen deze ontwikkeling zorgt ervoor dat de samenleving complexer wordt, ook de invloed van de Europese Unie groeit en de burger wordt steeds mondiger (Maloir et al, 2010). Door de mondiger wordende burger en maatschappelijke organisaties is het aanleggen van wegen niet zonder meer overal mogelijk en ook zeker niet overal gewenst. Mede hierdoor wordt ook het aanleggen van snelwegen en overige infrastructuur steeds complexer. Doordat de besluitvorming steeds complexer wordt is het eigenlijk onmogelijk om de burger niet te betrekken bij het planningsproces. Een voordeel van het betrekken van de burger en hen het gevoel geven dat zij serieus genomen worden is dat zij dan minder snel NIMBY-gedrag zullen vertonen (VNG et al., 2004).

In Groningen is in het verleden de Zuidelijke Ringweg aangelegd. Deze weg diende als verbindingsweg tussen de snelweg van en naar Drachten-Heerenveen en de snelweg van en naar Winschoten/Nieuweschans (Stichting Leefomgeving, 2011a). Al snel bleek dat de weg niet voldoende capaciteit had om de hoeveelheid auto's te kunnen verwerken. In de jaren '90 is Rijkswaterstaat een onderzoek gestart naar de vergroting van de capaciteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000). Het probleem is de groei van het autoverkeer van 90.000 auto's per dag nu, naar 120.000 auto's in 2020. Om deze drukte op te vangen heeft Rijkswaterstaat plannen gemaakt welke op dit moment verder uitgezocht gaan worden (Rijkswaterstaat, 2011). Doordat de weg een belangrijke verkeersverbinding van Amsterdam naar Duitsland vormt en daardoor naast een regionale rol ook een internationale rol heeft, is het belangrijk dat de aanpassing van de Ringweg goed verloopt. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is het bevoegde gezag voor de Ringweg en Rijkswaterstaat voert de opdracht om de Zuidelijke Ringweg aan te passen in opdracht van de minister uit. Zoals hiervoor beschreven heeft de Ringweg echter een internationale, provinciale en regionale functie en de aanpassing heeft daardoor consequenties voor zowel de provincie Groningen en de gemeente Groningen. Er wordt door het Rijk samengewerkt met de provincie en de gemeente om de aanpassing van de Ringweg in goede banen te laten leiden. Daarom is de projectorganisatie opgericht. (Aanpak Ring Zuid, 2011a).

De Ringweg loopt dwars door Groningen en de projectorganisatie streeft ernaar dat de aanpassing van de weg zo weinig mogelijk maatschappelijke overlast veroorzaakt. Om dit te realiseren wordt geprobeerd zoveel mogelijk met betrokken partijen te communiceren en hen te betrekken bij het uitwerken van de plannen (Aanpak Ring Zuid, 2011b). Burgerparticipatie is hierdoor noodzakelijk. Het is echter de vraag of door burgerparticipatie de maatschappelijke overlast voor de burger ook zo weinig mogelijk wordt aangetast, en of de tevredenheid met de woning en woonomgeving daardoor behouden blijft of misschien wel groeit.

1.2 Doelstelling

Deze thesis bestaat uit verschillende onderdelen. Ten eerste zal een theoretisch kader beschreven worden met betrekking tot de begrippen bewonersparticipatie en woontevredenheid. Daarnaast wordt in het tweede deel empirisch onderzoek gedaan naar deze twee begrippen. Dit gedeelte van onderzoek is opgesplitst in drie kenmerken: bewonersparticipatie, woontevredenheid en in het laatste onderdeel wordt een link gelegd tussen de begrippen. Eerst zal bewonersparticipatie van bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg beschreven worden. Er zijn verschillende manieren voor burgers aanwezig om te participeren en elke burger beschrijft participeren anders. Voor de één is het bezoeken van een bewonersorganisatie participeren, terwijl de ander pas vindt dat hij of zij participeert wanneer er een zienswijze ingediend is. In deze thesis zal bekeken worden hoeveel mensen participeren en wanneer zij participeren. Onderzocht wordt of de afstand van de woning tot de snelweg wellicht een rol speelt in de keuze om te participeren. Ook wordt er gekeken of misschien de leeftijd een rol speelt, participeren vooral oudere mensen of juist ook jonge mensen? En hoe beoordelen de participanten de wijze waarop er iets met hun mening gedaan wordt? In deze thesis wordt geprobeerd een antwoord te vinden op deze vragen.

Er wordt echter niet alleen ingegaan op de burgerparticipatie. In het onderzoek komt de woontevredenheid van bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg ook aan bod. Mensen hebben verschillende keuzes om een bepaalde woonlocatie te kiezen gemaakt. Onder andere gaat onderzocht worden of er verschil zit in de beoordeling van de woning en de woonomgeving. Denken de bewoners dat de aanpassing van de snelweg hun tevredenheid beïnvloedt? En heeft de aanpassing van de ringweg wellicht verhuizingen tot gevolg? Ook op deze vragen wordt in deze thesis geprobeerd antwoord te vinden.

Een afsluitend deel van het empirisch onderzoek is het bepalen of er een relatie is in participatie en de woontevredenheid. Gaan vooral de bewoners die minder tevreden zijn over hun woning participeren of juist de mensen die tevreden zijn? En is er wellicht een relatie tussen de woontevredenheid en participatie. Worden bewoners die geparticipeerd hebben meer tevreden of juist ontevreden over de woonsituatie? De doelstelling in deze thesis is dan ook *“onderzoeken of er een relatie is tussen de woontevredenheid en de bewonersparticipatie”*.

1.3 Hoofd- en deelvragen

De hierboven beschreven doelstelling wordt geprobeerd te behalen door middel van één centrale vraagstelling en verschillende deelvragen.

De hoofdvraag die gedurende dit onderzoek centraal staat luidt:

In hoeverre heeft bewonersparticipatie gedurende het planproces effect op de woontevredenheid van bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg Groningen?

Om antwoord te geven op vraagstelling zijn er een drietal deelvragen opgesteld. Deze deelvragen helpen mee aan het beantwoorden van de centrale vraagstelling die gedurende dit onderzoek centraal staat. De deelvragen zijn:

1. Wat wordt er verstaan onder woontevredenheid en bewonersparticipatie en hoe hangt dit samen?
2. Wat is de beleving van de bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg Groningen over hoe zij betrokken zijn bij het planningsproces?
3. Wat is de woontevredenheid van de bewoners rondom de snelweg in Groningen en in hoeverre heeft de bewonersparticipatie hierbij een rol gespeeld?

In de volgende paragraaf zal beschreven worden hoe er antwoord gegeven gaat worden op de verschillende deelvragen, om daarmee uiteindelijk de centrale hoofdvraag te kunnen beantwoorden.

1.4 Onderzoeksmethode

Om tot een antwoord op deze vraag te komen, zullen er verschillende onderzoeksmethoden worden gebruikt. In dit hoofdstuk zullen de gebruikte methoden per deelvraag nader worden toegelicht. Er wordt in dit onderzoek gebruik gemaakt van zowel kwalitatief als kwantitatief onderzoek.

1.4.1 Methodologie

Bij het bepalen van de onderzoeksmethode staat de hoofdvraag van dit onderzoek centraal. De doelstelling van dit onderzoek is bepalen of de woontevredenheid afhankelijk is van de bewonersparticipatie. In deze paragraaf wordt beschreven waarom er voor kwantitatief en kwalitatief onderzoek is gekozen.

Om een goed antwoord te krijgen op de hoofdvraag is het van belang voldoende informatie te hebben over de steekproef. De Zuidelijke Ringweg is een lange weg die door verschillende woonwijken van de stad Groningen loopt. Hierdoor zijn er veel mensen betrokken bij de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg. Om een beeld te krijgen van de beleving van bewoners is gekozen om kwantitatief onderzoek uit te voeren. Via deze onderzoeksmethode kan een grote groep mensen bereikt worden en kan een relatie gelegd worden tussen verschillende kenmerken. Ook is het met kwantitatief onderzoek mogelijk om verschillende onderwerpen aan bod te laten komen, welke invloed zouden kunnen hebben op de woontevredenheid en de participatie.

Woontevredenheid is een begrip dat subjectief is (zie hiervoor hoofdstuk 2) en dat iedereen anders beoordeelt. Eigenlijk kan het niet kwantitatief gemeten worden. Zoals in hoofdstuk twee beschreven wordt spelen bijvoorbeeld culturele achtergronden een rol bij het gevoel van woontevredenheid. Ook de vraag *waarom* bewoners wel of niet participeren, wordt aan de hand van puur kwantitatief onderzoek niet duidelijk. Enquêtes zijn veelal confirmatief of toetsend terwijl een interview meer exploratief is. Bij exploratief onderzoek spelen open

vragen een grote rol. Om meningen en persoonlijke ervaringen in kaart te kunnen brengen is besloten om naast kwantitatief onderzoek ook kwalitatief onderzoek in de vorm van interviews te doen. Door het houden van interviews kan dieper op antwoorden worden doorgevraagd. Waarom hebben mensen bijvoorbeeld een goed of slecht gevoel bij de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg? En waarom hebben mensen wel of niet geparticipeerd? Het doel van de interviews is om de achterliggende gedachten en motivaties van respondenten te achterhalen.

Om tot beantwoording van de hoofdvraag te komen is gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksmethoden te weten deskresearch, enquête en interviews. In deze paragraaf zullen deze methoden verder toegelicht worden.

Deskresearch

Om inzicht te krijgen in de onderwerpen die in dit onderzoek centraal staan zijn verschillende wetenschappelijke artikelen geraadpleegd. In hoofdstuk 2 is de uitwerking van het literatuuronderzoek terug te vinden. In dit hoofdstuk worden de begrippen woontevredenheid en bewonersparticipatie nader toegelicht. Nadat de begrippen beschreven zijn wordt in paragraaf 2.3 een relatie gelegd tussen beide begrippen.

Enquête

Om de woontevredenheid van de bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg in kaart te brengen, is een enquête gehouden onder de omwonenden (zie bijlage 1). Deze enquête zal vooral ingaan op de woontevredenheid en bevat een aantal vragen over bewonersparticipatie. De enquête bestaat uit drie onderdelen. Hieronder volgt een beschrijving van de enquête, ingedeeld per onderdeel.

De eerste fase van de enquête bestaat uit vragen die ingaan op algemene omgevingsfactoren. Zo zal er onder andere gevraagd worden waarom de geënquêteerde is gaan wonen waar hij of zij woont en hoe hij of zij de bereikbaarheid ervaart in zijn buurt. Om een zo'n objectief mogelijk beeld te krijgen van de woontevredenheid van de geënquêteerden wordt in deze fase geen verdere informatie gegeven over het weginfrastructuurproject.

Deel 2 wordt geïntroduceerd met een beschrijving van het project Zuidelijke Ringweg Groningen. De vragen die hier aan bod komen meten de bekendheid van het project en of er geparticipeerd is. Er is bewust voor gekozen om pas in de tweede fase van de enquête in te gaan op het infrastructuurproject omdat de bewoner op deze manier niet bevooroordeeld kan zijn bij het geven van antwoorden. Wanneer er direct informatie wordt gegeven over het infrastructuurproject zouden mensen hun antwoorden daardoor kunnen laten beïnvloeden.

Deel 3 is het laatste onderdeel van de enquête. In deze fase wordt gevraagd naar de mening over autorijden en persoonlijke kenmerken (bijvoorbeeld of iemand graag risico's neemt of avontuurlijk is). Ook de persoonlijke omstandigheden zoals woonsituatie, geslacht en leeftijd, van de geënquêteerde worden gevraagd.

Interview

Zoals hierboven beschreven is het minder goed mogelijk om aan de hand van enquêtes de achterliggende gedachte van mensen in kaart te brengen. Door het houden van interviews kan er meer specifieke achtergrondinformatie verkregen worden. In de hierboven beschreven enquête is de vraag gesteld of respondenten openstonden voor vervolgonderzoek. Aan de hand van de respondenten die aangegeven hadden graag mee te willen werken is een selectie gemaakt. Het interview dient ter beeldvorming en ter ondersteuning van de enquêtes.

Er is voor gekozen om met een aantal respondenten een interview te houden. Deze respondenten zijn geselecteerd op basis van de gegeven antwoorden in hun enquête. De respondenten die extremen aangegeven hebben in de vragenlijst (bijvoorbeeld erg ontevreden/tevreden over de woonsituatie en erg ontevreden/tevreden over de manier waarop zij vinden dat er iets gedaan wordt met hun mening) is gevraagd om mee te willen doen aan een interview. Daarnaast is er echter ook voor gekozen om respondenten met een niet zo'n uitgesproken mening te interviewen. Door de geïnterviewde op deze manier te selecteren kan een verdieping gegeven worden aan de enquête. Het waarom, ervaringen en de motivatie van mensen wordt aan de hand van interviews verduidelijkt. De respondenten zijn uitgenodigd doormiddel van het door hun opgegeven e-mail adres. Na een week is er een herinneringsemail gestuurd met daarin de vraag of er ook bij geen interesse in het houden van een interview een reactie gegeven zou kunnen worden. Voor de uitnodiging en de herinneringsbrief zie bijlage 2 en 3.

De interviews zijn telkens door dezelfde onderzoeker afgenomen. Om een leidraad te hebben gedurende de gesprekken is vooraf een vragenlijst opgesteld. Deze vragenlijst geeft echter niet het gespreksverloop weer, hierdoor is het mogelijk voor de geïnterviewde om zo open mogelijk zijn of haar verhaal te doen. De resultaten van de interviews worden gebruikt bij het beantwoorden van de deel- en hoofdvragen.

1.4.2 Beantwoording per deelvraag

In paragraaf 1.2 worden de verschillende deelvragen weergegeven. Deze paragraaf zal in gaan op hoe de deelvragen beantwoord zijn.

Deelvraag 1:

“Wat wordt er verstaan onder woontevredenheid en bewonersparticipatie en hoe hangt dit samen?”. Deze vraag zal beantwoord worden op basis van deskresearch. Hiermee wordt het theoretische kader beschreven. Het fungeert als theoretische onderbouwing van het onderzoek. Naast dat de literatuurstudie het theoretisch kader vormt van het onderzoek, zal het ook helpen bij het voorbereiden van de enquêtes en interviews. Door het bestuderen van relevante literatuur zal een beschrijving gegeven worden voor de termen woontevredenheid en bewonersparticipatie.

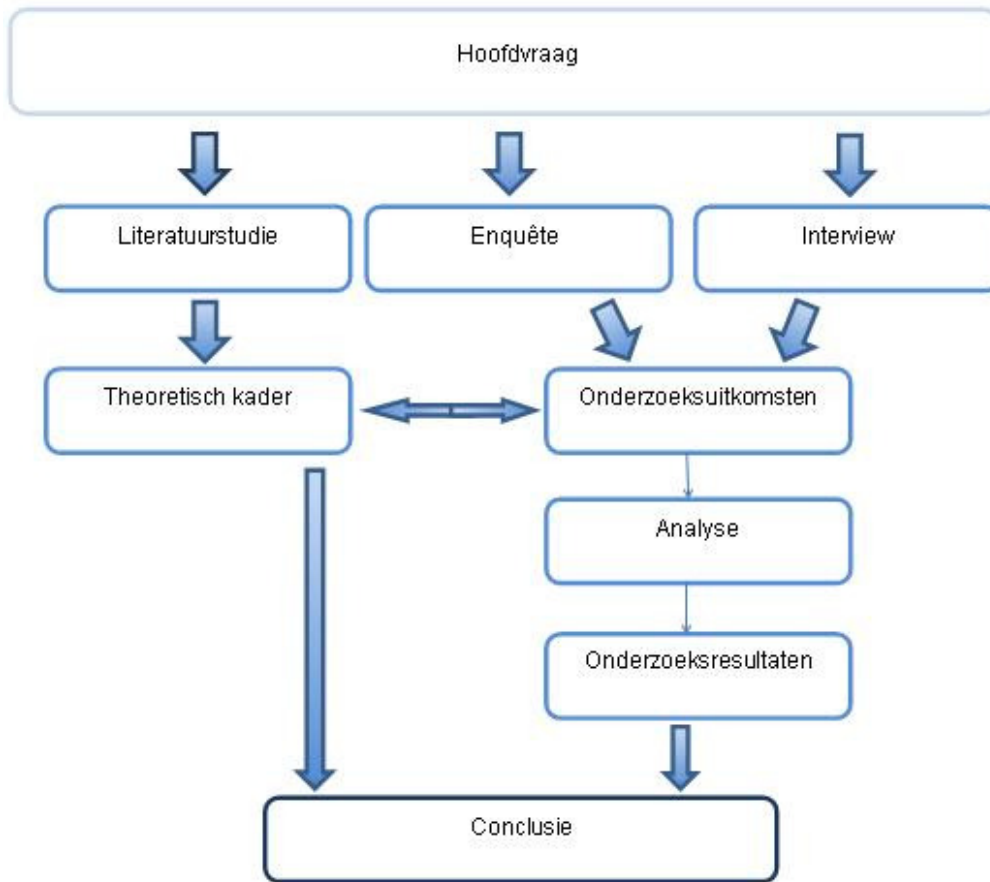
Deelvraag 2:

“Wat is de beleving van de bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg Groningen over hoe zij betrokken zijn bij het planningsproces?”. Om deze vraag goed te kunnen beantwoorden zijn zowel de resultaten uit de enquêtes als het houden van interviews met de bewoners van belang. Gekozen zal worden voor het houden van een open interview, omdat het om een beperkte groep mensen gaat, waarbij de ervaring en meningen in kaart gebracht moet worden. Uit opmerkelijke enquêtes van omwonenden (hetzij heel tevreden, hetzij heel ontevreden) zal geprobeerd worden om deze uit te kunnen diepen door middel van het houden van interviews. Daarnaast kwamen bij een inspraakavond over de Zuidelijke Ringweg Groningen verschillende redenen voor opstand naar voren. Er bleek dat er een groot verschil is in de redenen waarom mensen protest aantekenen tegen de plannen voor deze snelweg. De ene groep protesteert vanwege de overlast die veroorzaakt wordt gedurende de aanleg van de snelweg, terwijl de andere groep protesteert vanwege de te verwachten overlast nadat de weg aangelegd is. In de enquête is gevraagd of de omwonende/respondent bereid is zijn of haar enquête nader toe te lichten door middel van een interview.

Deelvraag 3:

“Wat is de woontevredenheid van de bewoners rondom de snelweg in Groningen en in hoeverre heeft de bewonersparticipatie hierbij een rol gespeeld?”. De woontevredenheid zal gemeten worden door het houden van enquêtes. Door het houden van enquêtes kan een verband gelegd worden tussen de mate van tevredenheid en bewonersparticipatie. De enquêtes zullen gehouden worden in zeven wijken (Grunobuurt, De Wijert, Rivierenbuurt, Herewegbuurt, de Meeuwen, Corpus den Hoorn-Noord en de Linie) en op verschillende afstanden van de snelweg, om te kunnen beoordelen of er verschil zit in het beoordelen van de leefomgeving naar mate de afstand toeneemt. Om de woontevredenheid van de bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg te meten, wordt een enquête gehouden onder de bewoners. Gekeken wordt of bewoners dicht bij de Zuidelijke Ringweg de woontevredenheid anders beoordelen dan zij die verder weg wonen van de snelweg. Daarnaast zal deze deelvraag beantwoord worden aan de hand van de afgenomen interviews. Gedurende deze interviews kan dieper doorgevraagd worden op de relatie tussen woontevredenheid en bewonersparticipatie.

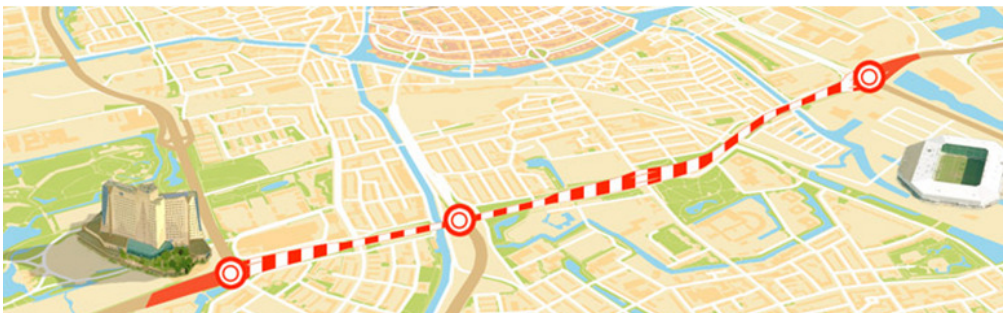
Figuur 1 geeft de onderzoeksmethode schematisch weer:



Figuur 1: Schematische weergave onderzoeksmethode

1.5 Beschrijving casestudy

Centraal in dit onderzoek staat de relatie tussen woontevredenheid en bewonersparticipatie bij omwonenden van de Zuidelijke Ringweg in Groningen. De Zuidelijke Ringweg Groningen is een belangrijk knooppunt voor verkeer van, naar en binnen de stad Groningen. Doordat de groei van het autoverkeer toeneemt, is het noodzakelijk dat de weg aangepast wordt. Om de drukte op te vangen heeft Rijkswaterstaat plannen gemaakt. (Rijkswaterstaat, 2011). Onderstaande kaart geeft een weergave van het plangebied in Groningen. In hoofdstuk 3 wordt een uitgebreide beschrijving gegeven over de ZRG.



Figuur 2: Plangebied Zuidelijke Ringweg Groningen

1.6 Leeswijzer

Het theoretisch kader vormt de basis voor dit onderzoek. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de begrippen bewonersparticipatie (§2.2) en woontevredenheid (§2.3). In §2.4 wordt een relatie gelegd tussen beide begrippen. Een conceptueel model vormt de afsluiting van het theoretisch kader (§2.5). Hoe bewoners hun woontevredenheid en de bewonersparticipatie ervaren volgt in de daaropvolgende hoofdstukken. Hoofdstuk 3 geeft de opzet en het verspreidingsgebied van de enquête weer (§3.2) en beschrijft de kenmerken van de respondenten (§3.3). Ook de resultaten uit de enquête komen hier aan bod. In paragraaf 3.4 zal ingegaan worden op de resultaten met betrekking tot de bewonersparticipatie. De resultaten omtrent de woontevredenheid worden beschreven in paragraaf 3.5. De relatie tussen beide thema's zal worden weergegeven in paragraaf 3.6. De resultaten uit de interviews worden weergegeven in hoofdstuk 4. De selectiecriteria die gebruikt zijn om respondenten te zoeken voor het interview worden in paragraaf 4.1 beschreven. Paragraaf 4.2 geeft een beschrijving van de afgenomen interviews. De conclusie van de interviews worden weergegeven in paragraaf 4.3. Het afsluitende hoofdstuk is hoofdstuk 5. Hierin komen de conclusies met betrekking tot dit onderzoek aan bod en wordt een reflectie op het onderzoek gegeven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met aanbevelingen voor eventueel vervolgonderzoek.

2. Theoretisch Kader

2.1 Inleiding

Het theoretisch kader is de basis van deze thesis. Hierin zullen de hoofdbegrippen die in dit onderzoek centraal staan nader uitgewerkt worden. Het eerste begrip bewonersparticipatie zal in paragraaf 2.2 worden beschreven. In paragraaf 2.2.1 zal informatie gegeven worden over de geschiedenis van de bewonersparticipatie. Daaropvolgend worden in paragraaf 2.2.2 verschillende modellen rondom bewonersparticipatie worden beschreven. Hierin komen onder andere het beslismodel en de participatie aan bod. Omdat bewonersparticipatie niet kan bestaan zonder draagvlak, zal in paragraaf 2.2.3 ingegaan worden op dit begrip. Paragraaf 2.2.5 is paragraaf over gedragsverandering bij mensen die participeren. Omdat het in deze thesis over participatie nabij snelwegen gaat, wordt in hoofdstuk 2.2.6 informatie gegeven over de relatie tussen participatie en Rijkswaterstaat.

Het tweede deel van dit hoofdstuk gaat in op woontevredenheid. Dat woontevredenheid iets is dat door de jaren heen steeds belangrijker is, komt in paragraaf 2.3.1 aan bod. Een definitie voor het begrip woontevredenheid zal worden gegeven in paragraaf 2.3.2. Vaak wordt bij woontevredenheid onderscheid gemaakt in de woning en de woonomgeving, dit wordt beschreven in paragraaf 2.3.3. De volgende paragraaf 2.3.4 gaat in op de relatie tussen woontevredenheid en verhuiscapaciteit en ook dit tweede deel zal worden afgesloten met een beschrijving van woontevredenheid nabij snelwegen.

De samenhang tussen beide onderdelen zal worden gegeven in paragraaf 2.4. Hierin wordt een relatie gelegd tussen woontevredenheid en bewonersparticipatie. De uitkomst van het theoretisch kader is een conceptueel model welke beschreven wordt in paragraaf 2.5.

2.2 Bewonersparticipatie

Het aanleggen van snelwegen en overige infrastructuur wordt steeds complexer. Dit komt mede door de invloed van de Europese Unie, maar ook door de steeds mondiger wordende burger (Maloir, Tillema, Arts, 2010). Het niet betrekken van de burger lijkt daardoor welhaast onmogelijk. Uit dit hoofdstuk zal blijken dat participatie van bewoners gedurende het planningsproces iets is dat al langer bestaat. Zoals Pel en Verbart (1997) in hun artikel beschrijven wordt er vaak verschillende terminologie gebruikt voor hetzelfde begrip. Waar gesproken wordt over participatieve planningsprocessen kan ook interactief besluitvormingsproces of open plan proces gelezen worden. In deze thesis worden de begrippen door elkaar gebruikt, waarbij telkens hetzelfde bedoeld wordt.

2.2.1 Geschiedenis van bewonersparticipatie

Actiecomité Plein Allebé Ja! Voor het vernieuwen van het plein in samenwerking met het stadsdeel (Pleinallebeja, 2011), *Stop Afbraak Sociale Huisvesting die tegen het slopen van de betaalbare woningen is* (SASH, 2011), *Burger Initiatief Barneveld om samen met de burgers te werken aan een levendige samenleving* (Burger Initiatief, 2011). Het zijn zomaar een aantal voorbeelden waaruit blijkt dat burgers samenwerken voor of tegen plannen van de gemeente.

Tegenwoordig zijn begrippen als een 'burgerinitiatief' of 'actiecomité' heel normaal. In het verleden echter werden de plannen met betrekking tot de fysieke leefomgeving echter vooral gemaakt door de (lokale) overheid.

De Roo en Voogd (2007) geven aan dat het rond de jaren '60 gebruikelijk was dat wetenschappers de natuurwetenschappelijke methode toepasten, gebaseerd op analytische logica (de rede) en beschrijving van feiten (empirische waarnemingen), ook wel rationaliteit genoemd. Als voorbeeld hiervan in de planologie worden blauwdrukplannen genoemd. Vlak voorafgaand aan deze periode stellen Meyerson and Banfield (1955, in Allmendinger 2009) het 'rational planning model' op. Hierin stellen zij dat de "*decision-maker considers all the alternatives that are open to him, he identifies and evaluates all consequences, he selects the alternative which is preferable in terms of its most valued ends*". Deze criteria zijn zo vertaald dat er volgens hen gehandeld moet worden als wetenschappers, wanneer er gezocht wordt naar de beste methode waarbij rationele criteria worden gebruikt (Allmendinger, 2009).

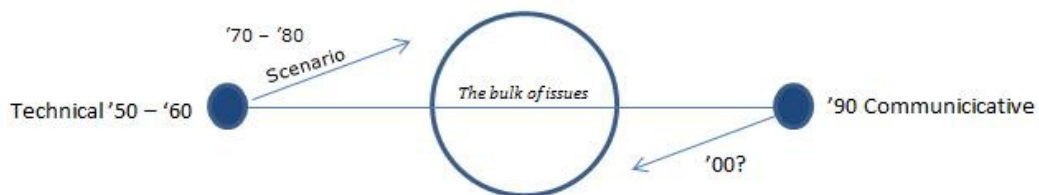
Pel en Verbart (1997) geven aan dat de verandering in het denken over planprocessen in de jaren '60 op gang kwam. De protesten van sociale en politieke bewegingen brachten verschillende vormen van democratisering teweeg. In die periode kwamen er eisen voor directe democratie, maar daarnaast ook eisen voor inspraak. De inspraakprocedures zoals we die tegenwoordig kennen kwamen in die periode op gang (Pel et al, 1997).

De Duitse filosoof Habermas heeft een grote rol gespeeld in het veranderende denken over planologie. Voogd (2006) licht in zijn boek de theorie van Habermas verder toe. In de jaren '90 kwam deze filosofie weer volop in de aandacht. Planning is een primair proces van communicatie. Het doel daarvan is om een zo breed mogelijk draagvlak voor beslissingen te krijgen. Door via communicatie draagvlak te verkrijgen wordt de rationaliteit van een besluit bepaald. Wanneer de betrokkenen op grond van hun eigen beweegredenen akkoord gaan met een beslissing, dan is deze beslissing rationeel (Voogd, 2006).

De afgelopen 50 jaar heeft communicatie in planning dus veel aandacht gehad. Zoals hierboven te lezen is, wordt er tegenwoordig niet meer alleen op de manier van blauwdrukplanning (de zogenaamde technisch rationele planning) over planologische vraagstukken gedacht. Er heeft een verschuiving plaatsgevonden van het modernistische naar het postmodernistische tijdperk. De Roo et al (2007) stellen dat '*het een tijdperk is waarin erkend moet worden dat het streven naar zekerheden weliswaar grote successen heeft gebracht, maar dat ultieme zekerheden niet te krijgen zijn*' (de Roo, G. & Voogd, H. (2007). Bij veel planologische vraagstukken zijn zekerheden zoals hierboven beschreven niet aanwezig. Er zijn vaak verschillende actoren bij betrokken (zoals politieke partijen, belangengroeperingen en omwonenden) en er zijn factoren als geld en tijd, die het handelen beperken. Vraagstukken waarbij veel verschillende actoren betrokken zijn, zijn vaak erg complex. Daarnaast zijn er in planningsprocessen vaak verschillende beperkingen. Zo kan er een gebrek aan kennis en informatie, een gebrek aan (wils-) overeenstemming en een schaarste aan middelen en andere economische overwegingen zijn. Volledige rationaliteit in planningsprocessen is dus niet realistisch. (De Roo et al, 2007. P. 94).

In de jaren '90 werd de communicatieve planning geïntroduceerd om complexere vraagstukken op te kunnen lossen. Het ontstaan van de communicatieve planning in de jaren '90 is een acceptatie van onzekerheden geweest (De Roo et al. 2007b. P. 112). Het belang van communicatieve planning is interactie tussen partijen om consensus en commitment te krijgen over de aard van de zaak. Ook is communicatie van belang om te bepalen hoe men acties moet ondernemen om de zaak aan te pakken wie deze acties onderneemt. De overheid kreeg hierdoor een andere rol (De Roo & Voogd, P.53). Echter zoals de hierboven beschreven volledig rationaliteit kent ook de communicatieve planning zijn beperkingen. Zoals De Roo et al (2007) stellen is een communicatieve benadering alleen zinvol voor die vraagstukken waarbij verschillende betrokken partijen min of meer gelijkwaardige en wederzijds afhankelijke (maar wel van elkaar verschillende) belangen vertegenwoordigen. Het doel van de hier beschreven open-plan processen is het verkrijgen van draagvlak. Dat het willen verkrijgen van maatschappelijk draagvlak zijn beperkingen kent, wordt beschreven in paragraaf 2.2.4.

Onderstaand figuur geeft de ontwikkeling van technisch rationeel naar communicatief rationeel over de afgelopen 60 jaren weer.



Figuur 3: Ontwikkelingen in planningtheorie (De Roo, (2002) in De Roo & Porter 2007b).

Het figuur geeft twee extremen aan; de technisch rationele (voor simpele vraagstukken) kant en de communicatieve kant (voor de zeer complexe vraagstukken). Beide extremen zijn een geïdealiseerde weergave van de werkelijkheid, zij komen in werkelijkheid bijna nooit voor (De Roo et al. 2007b. P. 111). Bijna alle planningsvraagstukken bevatten zowel technisch rationele kenmerken als communicatief rationele kenmerken. Er kan in veel gevallen niet gekozen worden voor het een of het ander.

De eenvoudige vraagstukken, die relatief gezien vaak voorkomen, kunnen op basis van een technisch rationele aanpak opgepakt worden. Dit houdt in dat voor deze vraagstukken een uniform beleidsprogramma opgesteld kan worden welke generiek kan worden toegepast. Het is dan niet noodzakelijk dat elke gemeente haar eigen programma opstelt. Hierdoor ligt het voor de hand deze vraagstukken op Rijksniveau op te pakken (De Roo, 2004). De complexe vraagstukken zijn verweven in de lokale (gemeentelijke) context. Vaak zijn er veel verschillende actoren bij betrokken zijn. Het Rijk is in dit geval niet in staat om alle verschillende relevante details bij het ontwikkelen van beleid te betrekken (De Roo, 2004. P. 20). Doordat gemeenten vaak meer van de context waarin het probleem zich bevindt afweten, is het beter om deze vraagstukken op gemeentelijk niveau op te pakken. Hierbij moet worden opgemerkt dat oplossingen voor vraagstukken voorzien moeten zijn van een evenwichtige planologische belangenafweging tot op het laagste schaalniveau (Lurks, 2001 p. 101). Complexe vraagstukken moeten dus niet zonder meer op het laagste niveau opgepakt

worden, de volksvertegenwoordiger en de bevolking op het betreffende bestuurlijke niveau moeten voldoende invloed kunnen uitoefenen op de planologische afwegingen (Lurks, 2001). De verschuiving van technisch rationaliteit en communicatieve rationaliteit heeft dus ook te maken met decentralisatie waarbij de decentralisatie wel mogelijk moet zijn. Zoals de Roo beschrijft: *'met deze visie op decentralisatie wordt de aard van beleidsvraagstukken dus in verband gebracht met de effectiviteit en efficiëntie van bestuur, van beleid en van de beleidsorganisatie die geacht wordt deze vraagstukken aan te pakken'* (2004. P. 20). De Roo koppelt hier decentralisatie en besluitvorming aan effectiviteit en efficiëntie, iets wat Lurks (2001) ook doet. Hij bedoelt hiermee dat besluitvorming efficiënt is wanneer menskracht op de meest rendabele manier ingezet wordt om op deze manier de gestelde doelen te halen. De Roo & Lurks koppelen hanteren dus beide hetzelfde principe: *'centraal wat moet, decentraal wat kan'* (tevens het motto van de 'Nota Ruimte 2006').

De afgelopen jaren is het verschil tussen technisch rationele vraagstukken en communicatief rationele vraagstukken steeds duidelijker geworden. Echter ook het belang om burgers te betrekken bij beleid wordt meer inzichtelijk. Het wordt steeds duidelijker dat de inbreng van burgers bij keuzen en besluitvormingsprocessen ertoe kan leiden dat gebruik kan worden gemaakt van de kennis en creativiteit van een grote groep mensen. Doordat de samenleving steeds complexer wordt, kunnen inspraak en participatie ook leiden tot beter bestuur (Van Helden et al. 2009). Burgers wensen daarnaast met respect behandeld te worden. Zij kunnen beter omgaan met negatieve besluitvorming wanneer zij serieus genomen worden. Ook het besef dat Nederland een democratische rechtstaat is, waarbij de burger veel betrokken wordt bij publieke zaken is een reden dat de burger tegenwoordig vaker betrokken wordt bij het realiseren van plannen (Van Helden et al. 2009).

Het Rijk realiseert zich dat de overheid tegenwoordig een andere rol heeft. In het beleidsprogramma Burgerparticipatie 2009-2011 (BZK, 2009) staat de volgende doelstelling centraal *'Deze tijd vraagt om een overheid die zich opstelt als bondgenoot van de samenleving die samen met burgers aan oplossingen werkt. De overheid laat burgers ruimte om initiatief te nemen en rust hen toe om volwaardig te participeren en verantwoordelijkheid te dragen'*. De overheid probeert hiermee te achterhalen hoe burgers gestimuleerd kunnen worden om een actieve rol te spelen. Zij richt zich daarbij niet alleen op de burger, de aandacht gaat ook uit naar de overheidsorganisaties (BZK, 2009). Hoewel de rijksoverheid wil dat de inwoners zich verantwoordelijk voelen voor de leefbaarheid van hun leefomgeving en ze de burger daarbij probeert te stimuleren (Rijksoverheid, 2011) is het primaire doel van het programma Burgerparticipatie ook de overheid zelf te betrekken bij de burgerparticipatie (BZK, 2009).

2.2.2 Modellen rondom bewonersparticipatie / Theorie

Participatieladder

Om te laten zien in welke mate burgers betrokken zijn in welke mate hij of zij participeert bij bijvoorbeeld ruimtelijke plannen, is in 1969 is door Sherry Arnstein de participatieladder ontwikkeld. Doormiddel van de participatieladder wordt het belang van verschillende gradaties van participatie zichtbaar (Arnstein, 1969). De ladder van participatie bestaat uit een achttal

treden. De laatste twee treden zijn de treden van 'nonparticipation'. De doelstelling hierbij is "not to enable people to participate in planning conducting programs, but to enable powerholders to "educate" or "cure" the participants" (Arnstein, 1969). De mate van participatie op de treden drie en vier is dat de 'have nots' alleen informatie tot zich kunnen nemen (informing) en hun mening kunnen laten horen (consultation). Stap vijf geeft naast dat de deelnemer zijn mening kan geven, ook de mogelijkheid tot het geven van advies. Hierbij blijft de verantwoordelijkheid en de mogelijkheid om een beslissing te maken bij bijvoorbeeld de overheid liggen. Bij participatie in een *partnership* (trede zes) krijgt de participant de mogelijkheid om mee te beslissen en invulling te geven aan vooraf ingegeven kaders. Op de laatste twee treden hebben 'not-citizens obtain the majority of decision-making seats, or full managerial power' (Arnstein, 1969).

De participatieladder van Arnstein is de basis van verschillende participatieladders. De afgelopen jaren is deze verder uitgewerkt. Onderstaand figuur is gebaseerd op de oorspronkelijke participatieladder van Arnstein.

Bestuursvorm overheid	Rol van de overheid	Rol van de participant
	Echte participatie/ Interactieve Beleidsvorming	
Citizen Control	Overheid biedt ondersteuning aan de partijen voor het maken van hun keuzes	Participant is initiatiefnemer en maakt de keuzes
Delegated power	Overheid biedt kaders voor andere partijen om binnen die kaders beslissingen te nemen	Invullen en beslissen van de aangegeven kaders
Partnership	Overheid en overige partijen hebben gelijkwaardige rol en vullen samen de plannen in	Gelijkwaardige rol
	Symbolische participatie	
Placiation	Overheid biedt ruimte binnen de planvorming voor het meepraten en meebeslissen van betrokkenen	Discussie en inbreng leveren, advisering. Is als het ware een adviseur
Consultation	Overheid biedt een gesloten vraagstelling. Binnen de randvoorwaarden kunnen partijen mee praten	Mening en commentaar leveren
Informing	Overheid informeert de andere partijen over beslissingen en voert zelfstandig beleid	Informatie tot zich nemen
	Non participatie	
Therapy/Manipulation	Overheid voert eigen beleid en geeft hierover geen informatie	Geen rol en vaak ook geen kennis

Figuur 4: Participatieladder. Gebaseerd op collegedictaat Heins (2011a). Bron: Arnstein (1969), Pröpper & Steenbeek (1999), de Roo & Voogd (2007), Heins (2011).

Het deel van de ladder aan de linker kant is de participatieladder van Arnstein, waarbij de onderste twee treden zijn samengevoegd tot één trede. De inhoudelijke openheid en de invloed van de participanten zijn bij deze twee treden het kleinst en neemt toe bij elke volgende trede. De Roo et al (2007, p.74) stellen dat "afhankelijk van de mate waarin participanten daadwerkelijk invloed kunnen uitoefenen, kunnen worden onderscheiden: non-participatie, symbolische participatie en echte participatie". Daarom is gekozen om de laatste twee treden van Arnstein (1969) samen te voegen, zij geven de non-participatie weer. De verschillende rollen van de overheid en de participanten zijn in kaart gebracht door Pröpper & Steenbeek (1999). Zij onderscheiden in de participatieladder verschillende beleidsaanpakken, van interactieve beleidsvorming naar niet interactief beleid. Er zijn zeven bestuursstijlen (faciliterende, samenwerkende, delegerende, participatieve, consultatieve, open autoritair en

de gesloten autoritaire bestuursstijl) welke worden uitgewerkt met een bijpassende beleidssituatie (Pröpper et al, 1999). Deze zeven bestuursstijlen komen overeen met verschillende treden van de participatieladder van Arnstein (1969).

Het is afhankelijk van de beleidsvorm welke manier van participatie er gekozen kan worden. Een bestuursvorm wordt gekozen op basis van een gegeven situatie, en kan dus niet goed of fout zijn (Pröpper et al., 1999). Hierbij is er gelijkenis met De Roo et al (2007) die aangeven dat vraagstukken, gegeven hun complexiteit, op verschillende manieren aangepakt kunnen worden.

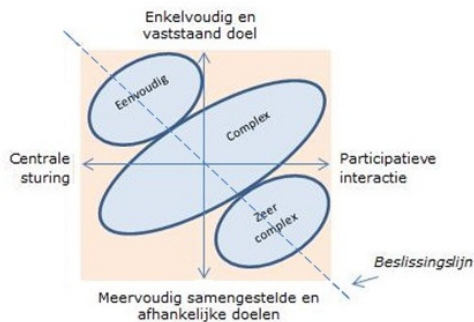
De Rijksoverheid maakt onderscheid in twee vormen van burgerparticipatie. In de eerste vorm kunnen burgers meedenken met het overheidsbeleid (de consultation in de participatieladder van figuur 4). De tweede vorm houdt het zelf nemen van initiatieven in. Dit kan in de vorm van bijvoorbeeld publiek ondernemerschap (BZK, 2010). In de participatieladder komt dit overeen met de bovenste drie treden.

Beslismodel

Burgers kunnen door bijvoorbeeld het indienen van zienswijzen plannen proberen tegen te houden, uit te stellen of aan te passen. Hierdoor is het van belang dat bij het maken van beleid voortdurend rekening gehouden wordt met de maatschappelijke opvattingen. Hierdoor wordt de kans dat een planvormingsbesluit uiteindelijk wordt verworpen zo klein mogelijk gehouden. Zoals in paragraaf 2.1.1 ook besproken kent het maken van plannen over de fysieke leefomgeving die vooral gebaseerd is op de rationaliteit, zijn beperkingen (zie paragraaf 2.1.1).

Het is soms moeilijk om vraagstukken met betrekking tot de fysieke leefomgeving te plaatsen in zijn context. Om planningsissues te vangen is door de Roo (2004) het beslismodel opgesteld. Dit model geeft aan dat elk besluit of beleid gepositioneerd kan worden in het vierkante gebied van het beslismodel (zie figuur 5). Zoals de Roo (2004, P. 25) stelt gaat *'het model niet uit van een wekelijkheid die eenduidig als ja of nee gezien kan worden, maar van een werkelijkheid waarbij telkens 'de mate waarin' iets zich voordoet dient te worden afgewogen'*. De assen in het beslismodel staan dan ook voor een *reële* positie in de werkelijkheid. De optimale beleidskeuze is die keuze die wordt gepositioneerd op of rond de beslissingslijn. Dit houdt in dat dus niet alle keuzes die geplaatst worden in het beslismodel optimaal zijn. Hoe verder de afstand van de diagonaal toeneemt, hoe minder optimaal de beleidskeuze wordt (De Roo, 2004 p. 25).

De verschillende posities binnen het model staan voor een beleidskeuze (de hoe-vraag), een doelstelling die daarop van toepassing wordt geacht (de wat-vraag) en tot slot een samenstelling van daarbij betrokken actoren (wie-vraag) (De Roo, 2004 p. 25). De Roo (2004) stelt dat alle onderdelen gezamenlijk onderdeel uit moeten maken van een besluit. Elk besluit of vorm van beleid kan niet zonder één van de genoemde vragen (hoe, wat en wie) worden gezien.



Figuur 5: Beslismodel de Roo (De Roo, 2004)

In dit model worden bovengenoemde technische rationaliteit en communicatieve rationaliteit met elkaar verbonden (De Roo, 2004). De technische rationaliteit bevindt zich linksboven in het beslismodel. Kenmerken hierbij zijn onder andere bekende feiten, zekerheid, hoog voorspellingsgehalte en directe oorzakelijkheid. De vraagstukken die zich hier bevinden worden gezien als *relatief eenvoudige vraagstukken* (De Roo, 2010). Rechts onderin bevindt zich de communicatieve rationaliteit. Hier gaat het om onzekerheden en meningen. De voorspelbaarheid over de uitkomsten van het proces is laag en er is geen directe oorzakelijkheid. De vraagstukken worden gezien als *zeer complexe vraagstukken* (De Roo, 2010, college dictaat). Wanneer dus de beslissingslijn van linksboven naar rechtsonder wordt gevolgd, is daarbij een afnemende direct-oorzakelijke relatie en zekerheden, waarbij de meeste planningsvraagstukken ergens in het midden liggen (*de complexe vraagstukken*) (De Roo, 2004, P. 27). De mate van complexiteit is gevisualiseerd in het beslismodel van de Roo (zie figuur 5). Ook al wordt de complexiteit van een vraagstuk onder andere bepaald door het aantal actoren dat betrokken is bij een vraagstuk, in de eerste plaats zal de keuze over de mate van complexiteit gelegen zijn bij de beleidsmaker (De Roo, 2004 p. 27).

De relatie tussen bewonersparticipatie en de mate van complexiteit geeft aan dat bewonersparticipatie niet bij elk planningsvraagstuk per se noodzakelijk is. Bij de zogenaamde technisch rationele vraagstukken is het zelfs niet wenselijk dat bewoners inspraak kunnen leveren. Voor deze vraagstukken kan een uniform beleidsprogramma opgesteld worden welke generiek kan worden toegepast. Het ligt daardoor voor de hand om deze vraagstukken op rijksniveau op te pakken (De Roo, 2004). Het toepassen van burgerparticipatie moet toegevoegde waarde hebben op de besluitvorming (Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG), Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) & Projectsecretariaat Vernieuwingsimpuls Dualisme en lokale democratie, 2004).

2.2.3 Draagvlak

Zoals in paragraaf 2.1.1 besproken wordt, is de rol van de overheid de laatste jaren veranderd. Binnen de planologie is de overheid niet meer de enige die zich bezighoudt met planningsvraagstukken, ook andere belanghebbenden (markt, burger) worden steeds belangrijker. Het creëren van draagvlak van deze partijen is hierbij belangrijk. Etzioni (1968, in de Roo & Voogd (2007)) beschrijft draagvlak als het 'bouwen aan een maatschappelijke consensus'. In deze paragraaf zal in gegaan worden op het NIMBY-gedrag en op het begrip draagvlak.



Figuur 6: Belangstellenden discussiëren boven de maquette van de Zuidelijke Ringweg

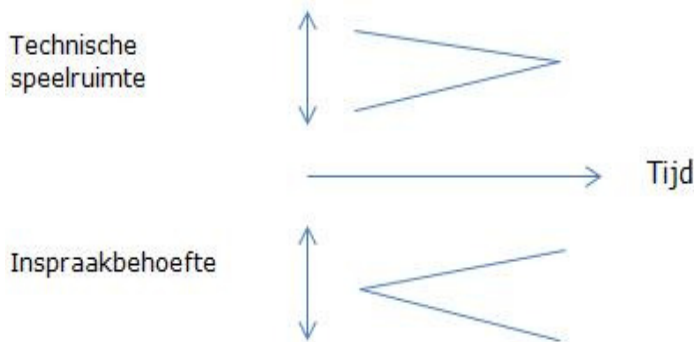
NIMBY

NIMBY staat voor Not-In-My-Backyard. Burgers zouden willen meewerken aan planningsprocessen van bijvoorbeeld gemeenten, zodat dit maar niet hun directe belang (of hun achtertuin) raakt. In de praktijk blijkt echter dat burgers vooral NIMBY-gedrag vertonen wanneer zij ontevreden zijn over het planningsproces doordat zij bijvoorbeeld het gevoel hebben dat de gemeente geen open kaart speelt (VNG et al., 2004). Wanneer gemeenten tijd steken in een goede interactieve opzet en daarbij de burger serieus neemt, blijkt vaak dat veel burgers wel mee willen werken aan de verschillende planningsvraagstukken. Door het betrekken van de burgers groeit de kans voor het verkrijgen van draagvlak.

Door Pel et al (1999) wordt onderscheid gemaakt in verschillende vormen van draagvlak: maatschappelijke, ambtelijke, politiek en economisch draagvlak. Maatschappelijk draagvlak wordt hierbij gekenmerkt door draagvlak onder de bevolking of bij specifieke groepen. Met politiek draagvlak wordt draagvlak bij andere overheden bedoeld. Draagvlak bij andere sectoren is onderverdeeld bij het ambtelijk draagvlak. Ook onder de investeerders en ondernemers is draagvlak nodig, het economische draagvlak (Pel et al, 1999).

Spit en Zoete (2003, p. 110) beschrijven het belang van de betrokken actoren. Zij stellen dat 'de actoren, gegeven de problematiek (object) en de randvoorwaarden (context) de wijze waarop het proces verloopt bepalen'. Hetzelfde geldt voor Pel et al (1999) die het belang van betrokkenheid in een vroeg stadium van de planvorming beschrijven. Het is belangrijk om de betrokkenheid vroeg in het planningsproces te laten plaatsvinden, omdat het op dat moment nog mogelijk is om veranderingen aan te kunnen brengen. In een later stadium van de planvorming zijn er vaak meer besluiten genomen waardoor de mogelijkheid om veranderingen door te voeren af neemt. Het dilemma dat hierbij opspeelt wordt het 'Collingridge Dilemma' genoemd. In een eerder stadium van het planningsproces zijn er nog allerlei keuzemogelijkheden, waardoor het op dat moment betrekken van actoren van belang

is. Tegenstrijdig hieraan is dat de betrokken partijen pas in een later stadium inspraak willen of kunnen leveren, omdat op dat moment de plannen steeds concreter worden (Pel et al. 1999). Er is in het laatste stadium van het planningsproces minder gelegenheid om te discussiëren, waardoor de belangrijkste spelers (bijvoorbeeld ambtenaren en bestuurders) het proces overnemen (van Stokholm, 2006).



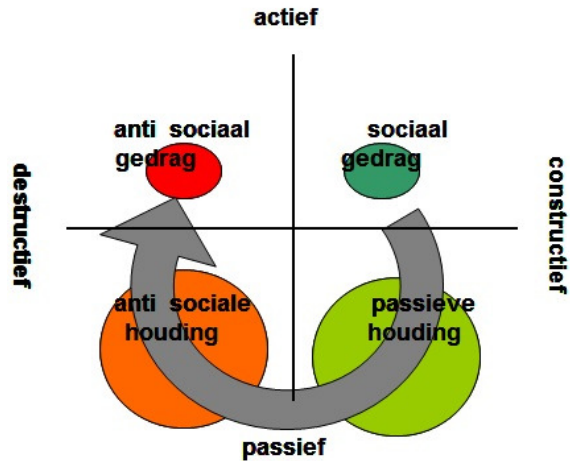
Figuur 7: Het Collingridge dilemma (Bron: Bilderbeek en Andersen, 1995 in Pel et al (1999)).

Hoewel De Roo et al (2007, P. 89) stellen dat planning een maatschappelijk proces is, dat niet kan bestaan zonder enige vorm van maatschappelijk draagvlak zijn er, naast het zogenaamde Collingridge Dilemma, nog andere beperkingen aan het verkrijgen van draagvlak. Het kan voorkomen dat deelnemers andere, soms ook tegenovergestelde, verwachtingen hebben. Burgers hopen dat de bestuurders hun voorstellen over zullen nemen terwijl politici en bestuurders hopen dat het draagvlak voor hun langetermijnbeleid wordt vergroot (van Stokholm, 2006). Van Stokholm (2006) heeft gelijkenissen met de beschrijving van de bezwaren met betrekking tot het verkrijgen van draagvlak van Woltjer (1997, in Voogd (2006)). Woltjer (1997 in Voogd (2006)) geeft onder andere aan dat vaak alleen actieve participanten mee doen. Dit leidt tot selectieve participatie. Een andere gelijkenis tussen Woltjer (1997 in Voogd, 2006) en Van Stokholm (2006) is dat zij beiden het probleem aankaarten dat er sprake is van een gezamenlijk belang tegenover een algemeen belang, wat het verwerven van draagvlak kan vermoeilijken. Andere punten die het verwerven van draagvlak tot een moeilijk proces maken zijn de veelheid aan verschillende partijen, het moment waarop draagvlak moet worden verworven (zie ook het hierboven genoemde Collingridge dilemma) en het verschil in belang (Woltjer, 1997 in Voogd (2006)).

2.2.4 Gedragsverandering

Het is niet voor alle mensen vanzelfsprekend om te participeren in planningsvraagstukken die het Rijk of de gemeente heeft. Zoals in paragraaf 2.3 ook besproken wordt is de kans dat mensen zich maatschappelijk betrokken voelen en daardoor gaan participeren in het planningsproces, groter bij mensen die tevreden zijn over hun woonomgeving (Grillo et al, 2010). Bewoners die over het algemeen participeren laten pro sociaal gedrag zien. Zij zetten zich sterk in voor de wijk. Kenmerken van deze groep mensen zijn dat ze vaak hoger opgeleid zijn en betere sociale vaardigheden hebben in vergelijking met de doorsnee wijkbewoner (Adler in Heins, 2011d). Naast een groep bewoners die anti-sociaal gedrag vertonen

(veroorzaken agressie en overlast) is er een grote groep mensen in te delen in het zogenaamde passieve loyaliteit. Deze bewoners zouden in principe wel willen participeren maar doen dit niet om uiteenlopende redenen (zoals beperking door leeftijd of mobiliteit). Onderstaand figuur geeft de gedragsmogelijkheden van bewoners weer.



Figuur 8: Bewonersgedrag gebaseerd op Adler, in Heins 2011d

Om te bereiken dat mensen gaan participeren, zal in sommige gevallen het gedrag van mensen veranderd moeten worden. Burgers moeten het gevoel hebben dat participatie in de wijk zin heeft. Het model van Ajzen (Ajzen, 2005) laat zien dat mensen verschillende 'beliefs' hebben, dat de 'informational foundation of intentions of behaviour' is. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de houding die mensen hebben ten opzicht van de bijdrage in hun buurt en persoonlijke motivatie om iets te doen (Heins, 2011d). De burger houdt hierbij rekening met het effect dat de participatie zal hebben. Ajzen in Heins (2011d) noemt dit de 'locus of control'. Burgers die het gevoel hebben dat deze locus of control laag is hebben gevoelens dat zij weinig invloed kunnen uitoefenen op het leven van anderen of hun eigen leven. Deze mensen zullen dus niet snel participeren in een planningsproces omdat zij niet het gevoel zullen krijgen dat zij invloed hebben op het planningsproces.

2.2.5 Participatie en Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat (RWS) is het uitvoeringsorgaan van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In opdracht van de minister en staatssecretaris ontwikkelt en beheert RWS de nationale infrastructurele netwerken in Nederland (Rijkswaterstaat, 2010).

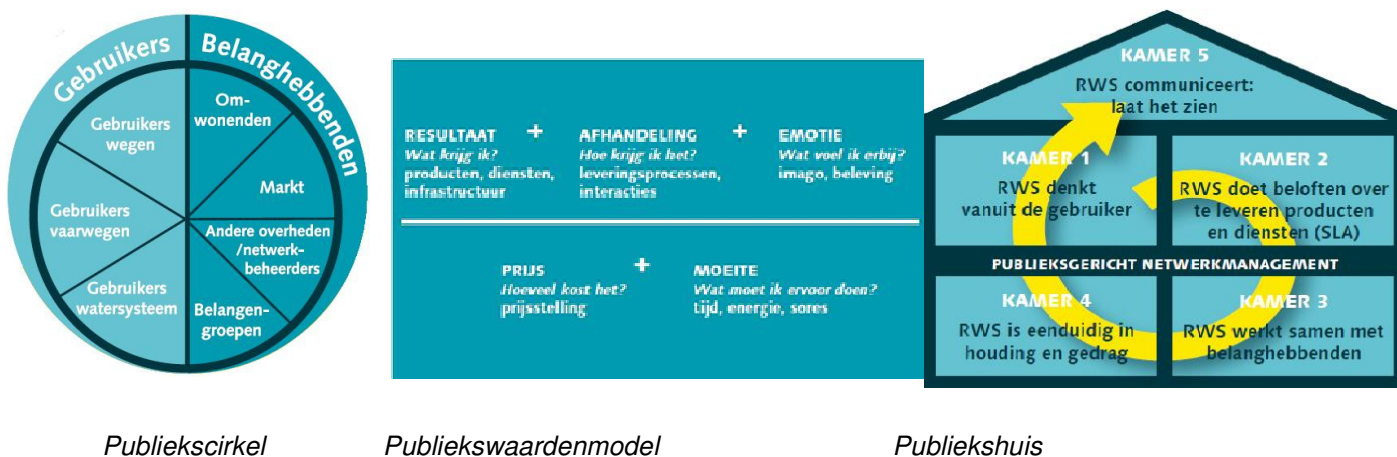
RWS Nederland is er op gericht om het verkeer vlot en veilig door te laten stromen. Naast het verkeer richt RWS zich ook op een veilig, schoon en gebruikgericht landelijk watersysteem, met daarnaast de bescherming van Nederland tegen overstromingen (Rijkswaterstaat, 2009). Sinds 2003 is RWS veranderd. In 2004 is het Ondernemingsplan opgesteld. De ondertitel van dit ondernemingsplan, 'Een nieuw perspectief voor Rijkswaterstaat', geeft aan dat RWS verandert (Ministerie van Verkeer & Waterstaat Directoraat-Generaal, 2004). In dit ondernemingsplan wordt het actieprogramma 'Moderne Overheid' aangehaald. Eén van de

centrale punten in dit programma is betere dienstverlening aan de burger. Het Ondernemersplan erkent dat de burger tegenwoordig meer vrijheid en zelfstandigheid eist, tegelijkertijd minder bemoeienis van de overheid wil en daarnaast meer waar voor het belastinggeld eist. Hierdoor wordt van RWS een actieve en meedenkende rol verwacht. Zij dient de problemen op de weg en het water zakelijk en publieksgericht op te lossen. In de periode 2004 tot 2008 wilde RWS een publieksgerichte overheid worden, daarbij meer gericht op de gebruiker. Het gevolg hiervan was dat RWS, weliswaar noodzakelijk, een andere rol koos. Zij ontwikkelde zich van technisch beheerder met de focus op eigen behoefte naar de publieksgerichte netwerkmanager met de focus op de gebruiker (Ministerie van Verkeer & Waterstaat Directoraat-Generaal, 2004). Het ondernemingsplan was de eerste stap naar een meer publieksgericht overheidsbedrijf.

In de 'Agenda 2012' wordt voortgebouwd op het Ondernemingsplan van 2004. Het doel voor 2012 is *"meer en betere resultaten, op een publieksgerichte en efficiënte manier"*. Rijkswaterstaat stelde zich als doel om in 2008 de meest publieksgerichte rijksoverheidsorganisatie te willen zijn. Om dit te bereiken is in 2006 de Netwerkvisie opgesteld (Rijkswaterstaat, 2008).

In het in 2004 uitgegeven rapport, Rijkswaterstaat en het Publiek (Konijnenburg & Stronk, 2004), wordt ingegaan op wat publiekparticipatie is. Onder publiek wordt bij Rijkswaterstaat verstaan de gebruikers (van wegen, vaarwegen en het watersysteem) en belanghebbenden (omwonenden, markt, andere overheden / netwerkbeheerders en belangengroepen). Publiekparticipatie is daarbij een manier van werken waarbij de overheid via een informele weg in contact treedt met het publiek om op die manier hun meningen, inzichten, ervaringen, wensen en belangen te kunnen meenemen bij het vinden van oplossingen voor vraagstukken. Publiekparticipatie is van belang omdat RWS werkt voor het publiek. Dit gebeurt binnen de door de politiek aangegeven kaders en prioriteitstelling (Konijnenburg & Stronk, 2004).

Om het hierboven beschreven doel te bereiken zijn drie instrumenten ontwikkeld. Dit zijn de Publiekscirkel, het Publiekswaardenmodel en het Publiekshuis (Rijkswaterstaat, 2008b). De verschillende instrumenten zullen hier onder beschreven worden.



Figuur 9: Publiekscirkel, Publiekswaardenmodel en Publiekshuis (bron: Rijkswaterstaat, 2008b)

Publiekscirkel

Om duidelijkheid te krijgen in wie de gebruikers en belanghebbenden zijn, is de publiekscirkel opgesteld. Daarin wordt duidelijk op wie Rijkswaterstaat zich richt. In de Publiekscirkel wordt onderscheid gemaakt in aan de ene kant de gebruikers en aan de andere kant de belanghebbenden. De gebruikers van de wegen zijn de automobilisten en vrachtwagenchauffeurs, zij gebruiken het hoofdwegennetwerk. De gebruikers van de vaarwegen zijn schippers en recreatievaarders. Het watersysteem in zijn geheel kent vele gebruikers (Rijkswaterstaat, 2008b). Aan de andere kant van de cirkel staan de belanghebbenden. Zoals te zien is in figuur 9 gaat het hierbij om omwonenden, markt, andere overheden en maatschappelijke belangengroepen.

Publiekswaardenmodel

Door middel van het publiekswaardenmodel wordt duidelijk hoe bovengenoemde publieksgroepen naar de organisatie van Rijkswaterstaat kijken. Daarnaast geeft zij de doelen voor de inzet van Rijkswaterstaat. Er wordt een waardeoordeel gegeven over het resultaat van de dienstverlening en de afhandelingen van het werk. Zoals te zien is in figuur 9 is de beoordeling ook afhankelijk van emotie. Tegenover deze drie kenmerken staan de prijs en de moeite. Het streven van Rijkswaterstaat is om hoog te scoren op de afhandeling en laag op de prijs en moeite (Rijkswaterstaat, 2008b).

Publiekshuis

De aanpak van publiekgericht netwerkmanagement wordt weergegeven in het publiekshuis. Het huis bestaat uit vijf kamers (figuur 9). Het beginpunt van elk project is kamer één. Rijkswaterstaat plaatst zich hier in de positie van de gebruiker. RWS dient te weten wie deze gebruikers zijn en wat de wensen en behoeftes van de gebruikers zijn. Daarnaast dienen de medewerkers van Rijkswaterstaat zich bewust te zijn van de consequenties van hun handelen. In deze kamer staat denken vanuit de gebruiker centraal.

In kamer twee doet Rijkswaterstaat beloften over te leveren producten en diensten. Met deze beloften wordt tegemoet gekomen aan de wensen en behoeftes van de gebruikers. Het is daarbij ook belangrijk om aan te geven wat RWS wel en niet voor het publiek kan betekenen. Hierdoor wordt concreet gemaakt wat de diensten en producten van RWS zijn en wat de gebruiker van RWS kan verwachten. (Rijkswaterstaat, 2008c).

Rechts onderin bevindt zich kamer drie waarin het samenwerken met belanghebbenden centraal staat. RWS werkt vrijwel altijd samen met andere netwerkbeheerders en met marktpartijen. In deze kamer worden ook omwonenden en belangengroepen betrokken bij de uitvoering van producten en diensten.

RWS heeft grote samenhang met andere netwerken. Het is hierdoor belangrijk dat medewerkers van RWS communiceren met andere afdelingen, waardoor er van elkaar geleerd kan worden. De gebruiker ervaart maar één RWS, het is dus van belang dat de

organisatie RWS eenduidig is in houding en gedrag. Dit komt in kamer vier van het publiekshuis aan de orde (Rijkswaterstaat, 2008b).

Ten slotte komt in kamer vijf de communicatie van RWS aan bod. Medewerkers van RWS dienen het publiek snel en zorgvuldig te voorzien van adequate informatie. Dit gebeurt door middel van een heldere taal. Op deze manier kan RWS bepalen hoe zij door de omgeving gezien willen worden. De communicatie kan gebruikt worden om bovengenoemd doel (*de meest publieksgerichte overheidsorganisatie*) te bereiken (Rijkswaterstaat, 2008c). Doordat goede communicatie in alle fases van een project van belang is, is kamer vijf een overkoepelende kamer (Rijkswaterstaat, 2008b).

2.3 Woontevredenheid

Er bestaan veel verschillende begripsbepalingen van het begrip woontevredenheid. Zo is één van de definities dat woontevredenheid verwijst naar *individuals' appraisal of the conditions of their residential environment, in relation to their needs, expectations and achievements* (Perez, Abuin, Fernandez & Rivera, 2001). Volgens Perez et al gaat woontevredenheid dus om een beoordeling van verschillende voorwaarden van hun woonomgeving. Deze beoordeling wordt gemaakt in relatie met iemands behoeften, verwachtingen en prestaties. Deze beschrijving is erg kort. Er wordt bijvoorbeeld niet duidelijk of de woning waarin men leeft ook invloed heeft op de woontevredenheid. Om een helderder en meer compleet beeld te krijgen van wat bedoeld wordt met woontevredenheid, volgt in dit hoofdstuk een verduidelijking van dit begrip.

2.3.1 Woontevredenheid steeds belangrijker

Wanneer er wordt gekeken naar de geschiedenis van de woontevredenheid is het welhaast onmogelijk om niet naar de planologie van Nederland te kijken. Door de jaren heen zijn er verschillende planperiodes te ontdekken. Vanaf de invoering van de Woningwet in 1901 werd de financiering van de woningwetbouw geregeld. Ook kreeg de gemeente mogelijkheden om voor hun grondgebied uitbreidingsplannen te maken. Het duurde echter tot na de Tweede Wereldoorlog voordat er een apart ministerie voor de volkshuisvesting ontstond (Voogd, 2006). Direct na de Tweede Wereldoorlog was het van belang dat de burgers van Nederland weer woningen zouden krijgen, de wederopbouw stond gedurende deze periode centraal. De hoofddoelstelling van het beleid was *'het streven naar voldoende woningen (kwantiteit) van voldoende kwaliteit die betaalbaar zijn, ook voor de lage inkomensgroepen'* (Voogd, 2006).

Een omslag in het denken kwam in de Nota Wonen; Mensen, Wensen, Wonen van 2001. Niet langer werd er voor de kwantiteit gebouwd, ook de kwaliteit van de woningen en de omgeving werd als belangrijk gezien. Er was een omslag, 'van kwantiteit naar kwaliteit' (VROM, 2001a). Eén van de vijf kernthema's die in deze nota centraal staat is het verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit. Wonen krijgt hierdoor een belangrijker rol in het beleid (VROM, 2001a). Niet alleen in de Nota Wonen is woonkwaliteit een belangrijk thema, ook in het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP-4) komt naar voren dat 'de kwaliteit van leven' centraal moet staan (VROM, 2001b). Mede door de bijdrage van het milieubeleid kan de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd worden. Een goede leefomgeving houdt volgens het NMP-4 in dat

'bewoners, ondernemers en gebruikers van de openbare ruimte hun leefomgeving ervaren als herkenbaar, prettig, schoon en aantrekkelijk, zodat ze er graag wonen, werken en verblijven' (VROM, 2001b) Het NMP-4 geeft hierbij aan dat de ervaring van bewoners van hun leefomgeving als een bepalende factor voor de kwaliteit van de leefomgeving wordt gezien (RIVM, 2001).

2.3.2 Wat is woontevredenheid

De afgelopen jaren verbeterde de leefsituatie van de Nederlandse bevolking. Daarbij wordt onder leefsituatie de kwaliteit van wonen uitgedrukt in termen van welvaart en welzijn verstaan (SCP, 2009). De kwaliteit van leven komt mede tot uitdrukking in de wijze waarop mensen wonen. In 1997 was het gemiddelde cijfer dat gegeven werd voor een woning een 7,9 in 2008 was dit een 8,0 (SCP, 2009). Het Sociaal Cultureel Planbureau drukt de tevredenheid van mensen uit in cijfers. Het begrip tevredenheid, en daarbij ook woontevredenheid is echter een moeilijk uit te leggen begrip, zoals in dit hoofdstuk duidelijk zal worden.

Het probleem bij het beschrijven van het begrip woontevredenheid wordt goed verwoord door Dieten en Moscoviter (1994): *'Bakstenen kun je tellen, leefbaarheid niet'*. Hiermee geven zij aan dat over niet-cijfermatige aspecten veel verschillende meningen gevormd kunnen worden en dat verschillende partijen verschillend kunnen oordelen over het al dan niet geslaagd zijn van een project.

Bij het waarderen van een woning of de woonomgeving spelen verschillende subjectieve aspecten een rol, het wordt toegekend door een individu en verschillende individuen kunnen verschillen in tevredenheid. Dit wordt bevestigd door Perez et al (2001), *'the result of the balance between the population's needs and demands, and the personal evaluation or appraisal regarding the best level of satisfaction of such needs and demands is the objective of such a quality of life study. From this viewpoint, quality of life involves subjective aspects since as it is an appraisal made by individuals, as well as objective aspects about which they give an opinion or judgement'*. De relatie tussen de kwaliteit van het leven en de woontevredenheid wordt gelegd door Fried (1984 in: Altman & Wandersman, 1987). In zijn onderzoek komt hij tot de conclusie dat de kwaliteit van leven voor een groot deel wordt bepaald door de woontevredenheid.

Naast Perez et al (2001) beschrijven ook Amerigo en Aragones (1997) woontevredenheid op deze manier. In hun artikel is woontevredenheid uitgewerkt in een model waarin *the objective attributes of the residential environment, once they have been evaluated by the individual, become subjective, giving rise to a certain degree of satisfaction*. Deze subjectieve waarden worden beïnvloed door de persoonlijke kenmerken. Hierbij maakt een individu een vergelijking met zijn werkelijke leefomgeving en de ideale leefomgeving. In hun artikel wordt woontevredenheid onderverdeeld in twee categorieën. De eerste categorie is: *'studies of residential satisfaction as a criterion of evaluation of residential quality'*. Hierbij wordt tevredenheid gezien als een maatstaf en een afhankelijke variabele. Daarnaast geven Amerigo et al (1997) aan dat woontevredenheid een voorspeller (predictor) is voor gedrag. Hiermee wordt bedoeld dat wanneer iemand een goede houding heeft ten opzichte van de

woontevredenheid en dus tevreden is over zijn woning en woonomgeving, zijn of haar gedrag consistent is met zijn of haar houding. Zij zullen goede relaties hebben met de burens, het huis onderhouden en bijvoorbeeld participeren in buurtactiviteiten (Amerigo et al. 1997).

Alhoewel wordt aangegeven dat woontevredenheid een subjectief kenmerk is, zijn er ook objectieve kenmerken. Met deze objectieve kenmerken worden dan de fysieke, sociale en milieu gerelateerde kenmerken bedoeld (Thorborg, Leidelmeijer & Dassen, 2006). Thorborg et al. (2006) geven aan dat de relatie tussen subjectieve en objectieve kenmerken voor het maken van beleid van belang zijn. Dit is van belang omdat het beleid ingrijpt op de hierboven beschreven objectieve kenmerken en daarmee indirect invloed uitoefent op de beleving van de leefomgeving (Thorborg et al. 2006).

2.3.3 Het verschil in woonomgeving en de woning

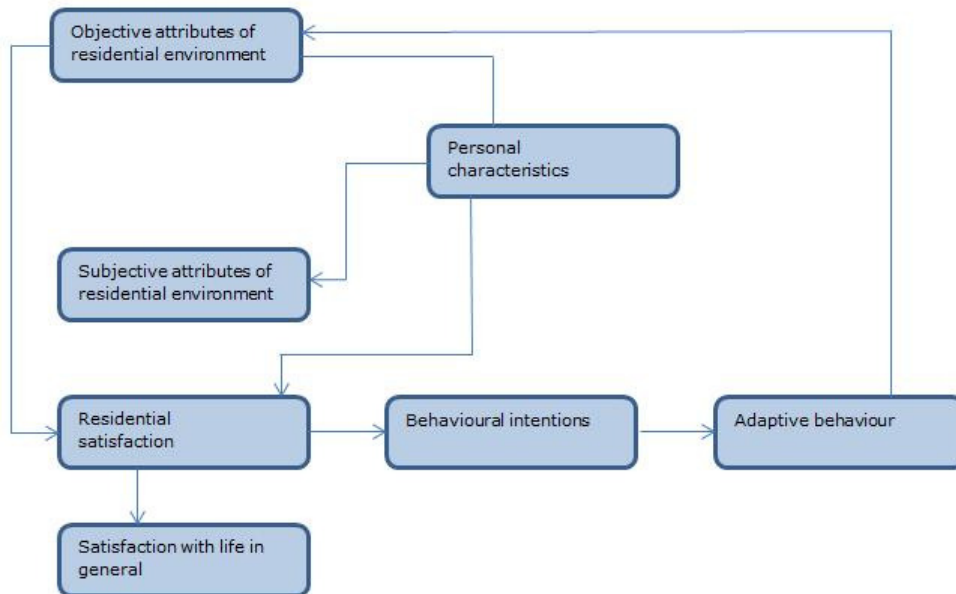
Heins (2011b, college dictaat) geeft aan dat woontevredenheid te meten is op verschillende niveaus namelijk woonplaats, wijk, woonomgeving en woning. Nederlanders zijn tevreden over hun woning maar minder tevreden over de woonomgeving (CBS, 2000). Ook met betrekking tot het verhuizen is er onderscheid te vinden in de woning en de woonomgeving. VROM (2007) benoemt verschillende redenen om te verhuizen. Zo verhuisde in 2006 28% van de verhuisden om motieven die betrekking hebben op de woning. 7% van de verhuisden gaven aan dat juist de woonomgeving een reden was om te verhuizen. Het hierboven beschreven onderscheid in woning en woonomgeving heeft dus ook invloed op de verhuisgeneigdheid (zie hiervoor verder paragraaf 2.2.4). Kenmerken met betrekking tot de woning zijn bijvoorbeeld het aanwezig zijn van een gesloten keuken of een tuin c.q. balkon. De woonomgeving heeft ook kenmerken die bepalen hoe mensen de woonsituatie ervaren (CBS, 2000). Kenmerken die daarbij een rol spelen zijn bijvoorbeeld overlast van de burens, milieuvervuiling of een onveilige buurt (CBS, 2000). In deze paragraaf zal de woontevredenheid met de woonomgeving en de woning nader toegelicht worden.

Woonomgeving

De omgeving waarin een woning staat wordt de woonomgeving genoemd. Lastig hierbij is geografische bepaling van deze omgeving. Er is geen eenduidige beschrijving van wat er wordt bedoeld met de omgeving en tot hoever dit gebied zich uitstrekt (Burie, 1972). In hieronder staande tekst wordt met woonomgeving '*het gebied dat men vanuit de woning kan overzien en waarbinnen nog duidelijk details waarneembaar zijn, met dien verstande dat het gebied binnen een straal van 100 meter rond de woning er altijd toe gerekend moet worden*' bedoeld (Schouten (1967) in Burie, 1972).

De woonomgeving van een bewoner is het gebied waarin de bewoner leeft. In figuur 10 wordt de interactie tussen het individu en zijn woonomgeving weergegeven. Links bovenaan staan de 'objectives attributes of residential environment'. Zodra deze worden geëvalueerd bij een individu worden ze subjectief en geven ze aanleiding tot een bepaalde mate van woontevredenheid. De subjectieve kenmerken worden dus mede beïnvloed door de persoonlijke kenmerken (hieronder vallen onder andere socio-demografische en persoonlijke kenmerken). Het resultaat van de evaluatie/woontevredenheid is een positieve affectieve

toestand, welke het individu ervaart met betrekking tot zijn of haar woonomgeving. Dit leidt dan volgens Amerigo et al (1997) tot het handelen op een bepaalde manier om overeenstemming met zijn of haar omgeving te behouden of te vergroten (Amerigo et al, 1997).



Figuur 10: Systematic model of residential satisfaction. Amerigo (1990) in Amerigo et al. 1997

Volgens Maloir et al (2010) wordt de woontevredenheid ook beïnvloed door de woonomgeving en dan voornamelijk door de negatieve en positieve effecten van de infrastructuur.

Woning

Een woning is een plek waar de bewoner zich veilig voelt. Er wordt geslapen, gespeeld er worden vrienden ontvangen en daarnaast is de woning de plaats waar vanuit de bewoner zich naar andere plekken verplaatst (VROM, 2001a). De woning heeft een bijzondere functie, het geeft bescherming, status en verzorging. Ook is het een basisvoorziening voor mensen (Heins, 2011c). Belangrijk bij het bepalen van woontevredenheid over de woning zijn de culturele verschillen tussen verschillende groepen mensen. Amerigo (1990, in Amerigo et al (1997) verwijst er naar dat voor de ene groep de minimale standaard voor de woontevredenheid veel lager ligt dan voor een andere groep mensen. Zo kan het aanwezig zijn van een toilet in een bevolkingsgroep het maximale doel zijn in woonkwaliteit, terwijl het voor andere bevolkingsgroepen veel lager geschaald kan zijn. Zij geeft hierbij aan dat elke individu een *woontevredenheid-standaard* heeft. Met deze standaard maakt de persoon vergelijkingen met de werkelijke woonomgeving. Wanneer het verschil tussen de gewenste standaard van de woontevredenheid en de werkelijke woonsituatie kleiner wordt, zal de woontevredenheid toenemen (Amrigo in Amerigo et al (1997)).

In Nederland zijn de bewoners over het algemeen tevreden over hun woning (CBS & VROM, 2009). Een belangrijk onderscheid wordt gekenmerkt door de eigendomsvormen. Wanneer mensen een woning bezitten, zijn ze over het algemeen meer tevreden over de woning dan

wanneer zij in een huurwoning wonen (Van Poll, 1997 & CBS&VROM, 2009). De verklaring hiervoor is niet eenvoudig. Het zou kunnen zijn dat mensen die een koopwoning hebben, lang hebben kunnen wachten op het kiezen van hun woning, waardoor deze beter bij de woonwensen aansluit. Ook zou het kunnen zijn dat zij meer en betere keuzemogelijkheden hebben (Van Poll, 1997).

De woning is een belangrijke factor in het bepalen van woontevredenheid. Uit onderzoek van Heylen en Winters (2009) de tevredenheid met de woning wordt bepaald door verschillende huishoud- en woningkenmerken. De fysieke staat van een woning heeft sterk effect op de woontevredenheid, de verhuiscens wordt hierdoor beïnvloed (Heylen et al, 2009). Zoals uit de volgende paragraaf zal blijken, zijn mensen die verhuisplannen hebben vaak minder tevreden met de woning dan zij die geen verhuisplannen hebben.

Speare (1974) toont in zijn onderzoek aan dat de grootte van het huis het vaakst genoemd wordt als reden om te verhuizen. Pas daarna worden de buurt en afstand van verschillende voorzieningen genoemd.

2.3.4 *Woontevredenheid en verhuiscens*

Zoals hierboven beschreven koppelen Amerigo et al (1997) woontevredenheid aan gedrag. Speare (1974) koppelt de woontevredenheid aan de verhuiscens. Zijn theorie geeft aan dat een individu die erg tevreden is over zijn of haar woonomgeving/woning er niet over nadenkt om te verhuizen ook al kan die persoon ergens anders beter af zijn. Wanneer iemand dus niet tevreden is over de woonsituatie kan dit volgens Speare leiden tot verhuiscens. Brown & Moore (1970) maken onderscheid in twee verschillende fases met betrekking tot verhuizen. Fase 1 houdt een onderzoek naar verschillende factoren in, dat leidt tot de beslissing om een nieuwe woning te zoeken. In fase 2 is een discussie van procedures die betrokken zijn in het zoeken naar en evalueren van een nieuwe woning. Ook Speare (1974) maakt onderscheid in verhuiscens. Er wordt onderscheid gemaakt in 'de wens om te verhuizen' en 'plannen om te verhuizen' (Speare, 1974). De eerste groep heeft daarbij een overweging gemaakt om te verhuizen, terwijl de tweede groep specifieke plannen heeft om te verhuizen. Het onderscheid tussen deze twee groepen wordt door Speare (1974) gemaakt door 'the fact that the decision to consider moving does not always commit a household to moving' (Speare, 1974). Dit houdt in dat er geen passende alternatieven aanwezig zijn of dat het alternatief niet geschikt genoeg is in vergelijking met de huidige locatie. Ook kan het zijn dat een huishouden niet verhuist omdat er besloten wordt dat het verhuizen niet genoeg voordelen heeft ten opzichte van kosten (Speare, 1974. P. 177). Ook Clark & Onaka (in Maloir et al, 2010) beschrijven het afhankelijk is van twee verschillende factoren of een huishouden verhuist. De eerste is de mate van woontevredenheid, waarbij verhuizen meer voor de hand ligt wanneer de woontevredenheid laag is. Daarnaast is het afhankelijk van de mogelijkheid van een huishouden om een huis te vinden dat wel aan de woonwensen voldoet. Ook Maloir et al. (2010) stellen dat persoonlijke kenmerken en kenmerken van de woning een grote invloed uitoefenen op de woontevredenheid.

Speare (1974) ontwikkelt in zijn artikel een model waarin woontevredenheid een tussenliggende variabele is tussen individuele + woning variabelen en mobiliteit. Zo zijn er verschillende kenmerken zoals leeftijd van de hoofdbewoner, huur of koop en kamerbezetting, welke de mobiliteit beïnvloeden doordat ze effect hebben op de woontevredenheid (Speare, 1974). Hierbij wordt opgemerkt dat niet alle verhuisbewegingen komen doordat de bewoner ontevreden is. In sommige gevallen is de bewoner genoodzaakt om te verhuizen doordat zij bijvoorbeeld ergens anders een baan krijgt. Deze groep verhuizers wordt door Speare (1974) uitgesloten binnen de verhuisgeneigdheid. Door deze groep uit te sluiten, verhuizen de overige mensen door groeiende ontevredenheid. Deze ontevredenheid komt voor die mensen voorbij de drempel van zijn of haar verdraagzaamheid niveau. Opmerkelijk daarbij is dat volgens Altman et al. (1984) de bewoners die verwachten dat zij gaan verhuizen een aanzienlijk hogere tevredenheid hebben dan zij die geen kans zien voor een verhuizing. Door deze onderzoeken met elkaar te vergelijken kan geconcludeerd worden dat zij die ontevreden zijn een hogere verhuisgeneigdheid hebben terwijl zij die weten dat ze in de toekomst verhuizen, een hogere tevredenheid hebben. De groep mensen ontevreden is over de woonsituatie en daarbij ook geen mogelijkheid zien om te verhuizen, zijn het meest ontevreden.

Wanneer deze verschillende theorieën naast elkaar gelegd worden kan geconcludeerd worden dat, bij bepaling van woontevredenheid, zowel subjectieve als objectieve kenmerken meespelen. Nauw verbonden met woontevredenheid is de verhuisgeneigdheid van een huishouden. Wanneer mensen tevreden zijn met hun woning en woonomgeving zullen ze minder snel besluiten om te verhuizen. Zoals Speare (1974) vermeldt, verhuist iemand niet als deze verhuizing niet leidt tot een hogere tevredenheid in vergelijking met de oude situatie. Ook Clark et al (1985) verbindt de woontevredenheid aan verhuisgedrag.

2.3.5 Woontevredenheid nabij snelwegen

Uit verschillende onderzoeken (RIVM, 2007, 2008a) blijkt dat wegverkeer kan leiden tot onder andere luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en slaapverstoring. Ondanks deze verschillende onderzoeken naar de effecten van de gezondheid voor bewoners rondom snelwegen blijkt wonen nabij een snelweg toch populair te zijn. Uit het rapport Bloeiende Bermen van het Ruimtelijk Planbureau (2006) blijkt dat *'in de directe omgeving van snelwegen veel nieuwe woongebieden aangelegd worden, vooral rond de knooppunten van snelwegen in de omgeving van grote steden'*. De ruimtelijke ontwikkelingen rondom snelwegen hebben dus niet alleen betrekking op werk- en recreatieve functies. Er zijn verschillende voordelen aan het wonen aan de snelweg, waarvan de bereikbaarheid er één is.

Bij de aanleg of aanpassing van een snelweg, wordt rekening gehouden met de leefkwaliteit van de omgeving en daarmee ook met de omwonenden. Zoals hierboven beschreven is gaat er tegenwoordig meer aandacht uit naar de omgeving en de kwaliteit daarvan. Hoewel bij de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg het oplossen van de verkeersproblematiek wordt gezien als het primaire doel (Projectorganisatie Zuidelijke Ringweg Groningen, 2010) wordt er ook aandacht besteed aan de kwaliteit van de leefomgeving. Zoals uit het bovenstaande

model van Amerigo (1990) blijkt wordt woontevredenheid mede beïnvloed door kenmerken van de woonomgeving.

Wanneer er veranderingen worden aangebracht in weggerelateerde effecten, heeft dat altijd effect op de woontevredenheid (Maloir et al. 2010). De afstand tussen de weg en de woning speelt een rol bij het beïnvloeden van de woontevredenheid. De invloed van deze effecten is echter minder groot dan de persoonlijke kenmerken en de kenmerken van de woning (Maloir et al. 2010).

Maloir et al (2010) stellen dat wegen vaak alleen worden aangepast wanneer daar het belang van wordt gezien op macro niveau. Het gevolg hiervan is dat er te sterk gefocust wordt op procedures waardoor het belang van andere partijen vaak buiten beschouwing wordt gehouden. Volgens Maloir et al (2010) leidt dit tot plannen die niet optimaal zijn en die effect hebben op de woontevredenheid van bewoners, soms met een gedwongen verhuizing tot gevolg of te protesteren tegen de infrastructurele plannen.

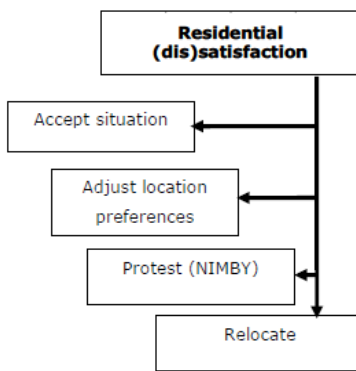
2.4 Woontevredenheid en bewonersparticipatie

Onderzoek wijst uit dat de band tussen de bewoner en de woonomgeving steeds losser wordt. Zij zijn niet zozeer op de buurt georiënteerd, maar maken pragmatisch gebruik van voorzieningen (Duyvendak, (1999) & Reijndorp, (1998) in Hortulanus & Machielse, 2001). Ander onderzoek (SCP, 1998) wijst echter uit dat 53% van de bewoners geheel of gedeeltelijk op de eigen wijk georiënteerd is in het dagelijks leven. Mensen zijn volgens dit onderzoek dus nauw verbonden met de buurt. Van Beckhoven & van Kempen (2002) geven aan dat buurtgerichtheid verschilt per individu. De ene bewoner kan sterk gericht zijn op de directe woonomgeving, terwijl een ander zich meer richt op de wereld buiten deze directe woonomgeving. Doordat er verschil in uitkomsten zit tussen de verschillende onderzoeken is het onmogelijk te stellen dat bewoners niet betrokken hoeven te worden bij het maken van plannen. In dit hoofdstuk wordt een relatie gelegd tussen het begrip woontevredenheid en bewonersparticipatie.

Een passend citaat dat de relatie tussen de woontevredenheid en bewonersparticipatie weergeeft is: *'Man himself has tended to be overlooked by us. Before we can house him, we must know him'* (Lauwe, aangehaald in Burie, 1972). Dit citaat uit 1959 geeft aan dat het van belang is dat er met bewoners gepraat wordt voordat er plannen gemaakt worden. Zowel bestuurders als ontwerpers dienen geïnformeerd te zijn over het gedrag van huishoudens en hun woonsituatie. Participatie heeft namelijk invloed op individueel, organisatorisch en de maatschappelijk niveau (Altman et al, 1987). Alleen wanneer bestuurders en ontwerpers geïnformeerd zijn is het mogelijk om een adequate bijdrage tot het welzijn van de bewoner te leveren (Burie, 1972). Opgemerkt moet worden dat het niet in alle gevallen zo is dat informatie-uitwisseling zoals hier beschreven ook daadwerkelijk het welzijn van de bewoner bevordert. Bestuurders en ontwerpers moeten de bereidheid hebben om het handelen door de verkregen informatie van bijvoorbeeld burgers te laten beïnvloeden (Burie, 1972). Daarnaast is het de vraag of bewoners de informatie wel willen geven.

In het verleden was de rol van de bewoner gedurende het planningsproces vooral de rol van bewoner of beheerder (wanneer hij de woning in zijn eigendom heeft) (Burie, 1972). In de jaren '70 kon de burger geringe invloed uitoefenen op het planningsproces waarbij ook weinig aandacht voor de bewoner als persoon was. Het bouwproces was in die tijd niet afgestemd op het bevorderen van het welzijn van de bewoners (Burie, 1972).

Tegenwoordig is het niet meer zo dat de bewoner alleen de rol van bewoner aan kan nemen in planningsprocessen. Wanneer een huishouden ontevreden wordt over de woonsituatie, zijn er verschillende opties, zoals te zien is in onderstaand model. Zij kunnen de situatie accepteren met als gevolg dat een huishouden ontevreden blijft over de situatie, zij kunnen de locatie voorkeuren op zodanige wijze aanpassen dat er geen ontevredenheid meer is, er kan geprotesteerd worden tegen de plannen (zie ook hoofdstuk 2.2) tot slot kunnen zij besluiten te verhuizen.



Figuur 11: Relatie woontevredenheid en acties die daarop kunnen volgen, Maloir et al (2010) eigen bewerking

De hierboven beschreven maatschappelijke betrokkenheid kan in verschillende vormen plaatsvinden. Het kan daarbij gaan van individueel vrijwilligerswerk tot samen met anderen werken aan een specifiek probleem (Grillo et al. 2010). Burie (1972) geeft aan dat wanneer er geen veranderingen komen in het planningsproces *'het welzijn van de bewoner, oftewel de kwaliteit van de woonsituatie, in de knel dreigt te komen'*. Hiermee wordt een link gelegd tussen de woontevredenheid en de rol van de burger in het planningsproces. Vaak wordt bij het bepalen van de maatschappelijke betrokkenheid echter de variabele woontevredenheid vergeten (Grillo et al., 2010)

Het bepalen van de relatie tussen woontevredenheid en bewonersparticipatie is tweeledig. Enerzijds wordt gesteld dat de kans dat mensen zich maatschappelijk betrokken voelen en daardoor gaan participeren in het planningsproces, groter is bij mensen die tevreden zijn over hun woonomgeving (Grillo et al, 2010). Het kan aan de andere kant juist ook zo zijn dat wanneer burgers lid zijn van een buurtvereniging of hebben meegedaan aan inspraakmogelijkheden, de kans groter is dat men vertrouwen heeft in de toekomst van de wijk (van Bergeijk et al. 2008). Opgemerkt moet worden dat het in het onderzoek van Van Bergeijk et al. (2008) uitsluitend gaat over wijken waar herstructurering heeft plaats gevonden. Meer vertrouwen in de toekomst zou kunnen duiden op een hogere woontevredenheid dan de bewoner die geen vertrouwen in de toekomst heeft. Een voorbeeld: bewoners rondom een

vliegveld ervaren meer hinder van het geluid van vliegtuigen wanneer zij verwachten dat er in de toekomst meer lawaai zal zijn (RIVM, 2008b). Dit voorbeeld geeft aan dat wanneer mensen geen vertrouwen in de toekomst hebben, de woontevredenheid ook negatief beïnvloed zou kunnen worden. Dit komt overeen met onderzoek van Van der Zwaard & De Wilde (2008). Hieruit blijkt dat woontevredenheid samenhangt met de mate waarin mensen mogelijkheden hebben om eigen keuzen te maken. De bewoners die tevreden zijn met hun nieuwe woning zijn over het algemeen ook meer tevreden met de geboden informatie en begeleiding dan bijvoorbeeld de bewoners die vinden dat ze er juist op achteruit gegaan zijn (Van der Zwaard & De Wilde, 2008).

2.5 Conceptueel model

In dit theoretisch kader zijn de begrippen woontevredenheid en bewonersparticipatie nader toegelicht. In deze paragraaf wordt de relatie gelegd tussen de theorie en de onderzoeksvraag. Doormiddel van een conceptueel model zal de samenhang tussen beide weergegeven worden.

2.5.1 Hypothese

Op basis van de beschreven theorie en de relatie tot de onderzoeksvraag is de volgende hypothese opgesteld:

'De woontevredenheid van omwonenden van de Zuidelijke Ringweg in Groningen wordt groter naarmate men heeft geparticipeerd in het planningsproces'

De hypothese wordt schematisch weergegeven in paragraaf 2.5.2. Het conceptueel model zal getoetst worden aan de hand van empirisch kwantitatief en kwalitatief onderzoek (hoofdstuk 4 en 5)

2.5.2 Conceptueel model

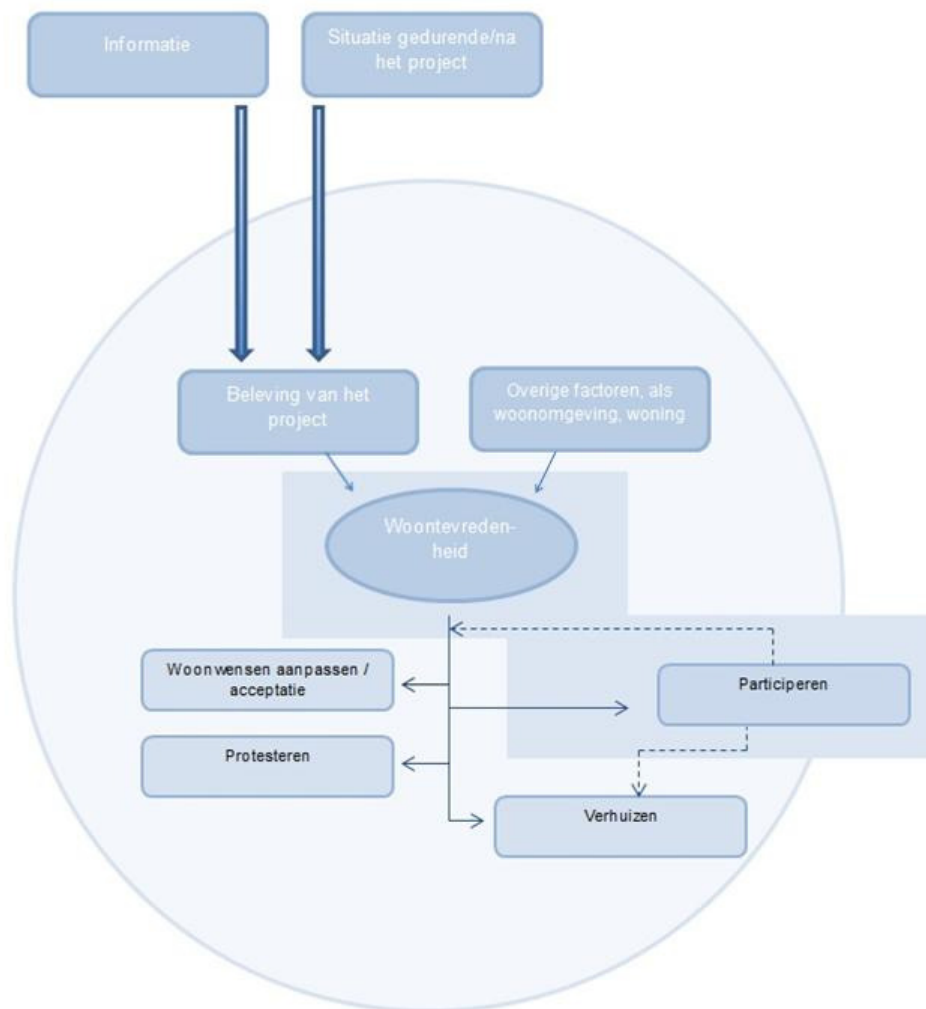
Het uitgangspunt van het conceptueel model is de woontevredenheid van de omwonenden langs de Zuidelijke Ringweg. De kern van het probleem is dat deze weg aangepast wordt, en dat de omwonenden daar gedurende de bouwperiode en de periode daarna last van kunnen krijgen. Bewoners worden op verschillende manieren geïnformeerd over de toekomstige plannen rondom het infrastructuurproject. Deze informatie, gecombineerd met de interpretatie van de huidige situatie, zorgen voor de beleving van het project. Onderzocht zal worden of de individuele beleving van het project bijdraagt aan de woontevredenheid van de bewoner. Naast deze beleving zijn er ook overige factoren die meespelen zoals de woonomgeving en de woning. Tijdens de enquête (zie hoofdstuk 3) zal hier op in gegaan worden om mee te nemen welke factoren er meespelen bij het bepalen van de woontevredenheid. De focus in de enquête zal echter liggen op participatie in het planningsproces.

In het conceptueel model is onderscheid gemaakt in micro- en macroniveau. Het gebied buiten de cirkel geeft het macro niveau aan. Hieronder vallen de informatie over het project en de situatie gedurende/na het project. De bewoners hebben hier geen invloed op. Daarnaast valt participeren deels in het micro- en deels in het macroniveau. Dit onderscheid is gemaakt

de mogelijkheid om te participeren in het planningsproces gegeven moet worden, hierdoor valt het begrip deels in het macroniveau. Het valt echter ook onder het microniveau omdat een omwonende zelf de keus maakt om te participeren of niet.

Een burger heeft vier mogelijkheden wanneer zijn of haar woontevredenheid wordt beïnvloed naar aanleiding van de aanpassing van een infrastructuurproject. In het geval dat de woontevredenheid niet of alleen in geringe mate wordt beïnvloed kan de bewoner er voor kiezen om zijn of haar woonwensen aan te passen dan wel de nieuwe situatie te accepteren. Er is dan voor de verschillende actoren geen reden om verdere actie te ondernemen. Er zijn verschillende redenen waarom een omwonende kan besluiten om te participeren gedurende het planningsproces. Het kan zijn dat hij of zij het leuk vindt om te participeren. Daarnaast is er de mogelijkheid dat de omwonende zijn of haar woontevredenheid minder ziet worden. Wanneer de omwonende hier iets aan wil doen kan er voor gekozen worden om te participeren. Op deze manier kan er invloed uitgeoefend worden op de gemaakte plannen. De bewoner kan zich aansluiten bij een belangenvertegenwoordiger en zienswijzen indienen. Dit hangt nauw samen met de mogelijkheid om te protesteren. In het laatste geval wordt de woontevredenheid zo ernstig aangepast dat de burger zich genoodzaakt voelt om te verhuizen. Vaak hebben pogingen om te participeren gedurende het planningsproces dan niet het gewenste effect opgeleverd. Het kan echter ook zo zijn dat naar aanleiding van participatie met betrekking tot de gemaakte plannen, de burger zijn of haar eisen bijstelt, waardoor de woontevredenheid gewaarborgd blijft en de burger niet zal verhuizen.

Met het conceptueel model wordt de hypothese zoals hierboven beschreven visueel weergegeven. Naar aanleiding van de enquêtes (zie hoofdstuk 4) en de interviews (hoofdstuk 5) zal gekeken worden naar de toepasbaarheid van het model. Op deze manier zal de legitimiteit van het model getest worden. De conclusie hiervan wordt beschreven in hoofdstuk 6.



Figuur 12: Conceptueel model met daarin centraal de relatie tussen woontevredenheid en bewonersparticipatie

3. Resultaten enquêtes

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft de belangrijkste resultaten weer van dit onderzoek. Zoals uit paragraaf 2.3 duidelijk wordt, is woontevredenheid een subjectief kenmerk. Het is daardoor lastig om woontevredenheid te meten. In dit hoofdstuk worden in paragraaf 3.2 de opzet van de enquête en het verspreidingsgebied beschreven. In paragraaf 3.3 wordt een algemene beschrijving van kenmerken van de respondenten gegeven. De volgende paragrafen gaan in op de resultaten met betrekking tot de onderwerpen bewonersparticipatie (3.4) en woontevredenheid (3.5). Paragraaf 3.6 geeft de relatie tussen beide onderwerpen weer, en tot slot zal in paragraaf 3.7 afgesloten worden met een conclusie met betrekking tot de uitkomsten van de enquête.

3.2 Opzet en verspreidingsgebied enquête

Alvorens ingegaan wordt op de beschrijving van het verspreidingsgebied en de opzet van de enquête zal een beschrijving gegeven worden van de casestudy. Zoals reeds beschreven is de ZRG aangelegd in 1969/1970. De weg diende als verbindingsweg tussen de snelweg van en naar Drachten-Heerenveen en de snelweg van en naar Winschoten/Nieuweschans (Stichting Leefomgeving, 2011a). Door de verwachte toename van het verkeer is besloten de capaciteit van de Ringweg te vergroten. De aanpassing van de ringweg is opgedeeld in verschillende fases. Fase 1 (de aanpassing van het Vrijheidsplein in Groningen) is reeds afgerond. De aanpassing die in dit onderzoek centraal staat is de aanpassing van Fase 2. Op moment van schrijven moet het project nog uitgeschreven worden als onderdeel van de planstudiefase en zijn de concrete plannen nog niet verder uitgewerkt. De aanpassing van de ZRG vindt plaats tussen het Vrijheidsplein en knooppunt Euvelgunne (Projectorganisatie ZRG, 2009). Er wordt op dit moment gewerkt aan het ontwerp. De verwachting is dat het Voorlopig Ontwerp november 2011 gereed is (Aanpak Ring Zuid, 2011c).

De enquête bestaat uit 3 delen (voor enquête zie bijlage 1). Het eerste deel gaat in op de huidige woonsituatie van de bewoner. Deze vragen hebben betrekking op de woning en de woonomgeving. Vragen die aan bod komen in dit eerste deel zijn vragen over de bouwperiode van de woning, het type woning maar ook vragen over de woonlocatiekeuze en de woontevredenheid. Overige categorieën die in het eerste deel gebruikt worden zijn de bereikbaarheid, ervaring van geluid- en luchtkwaliteit en verschillende overige effecten. Deel twee geeft algemene informatie over de Zuidelijke Ringweg. Er wordt in dit deel kort informatie gegeven over de plannen met betrekking tot de aanpassing hiervan. In dit deel wordt gevraagd of de bewoner bekend was met de plannen en of zij informatie gekregen hebben. Vervolgens wordt gevraagd van wie zij informatie hebben gekregen en wat de kwaliteit hiervan was. Ook wordt hier de vraag gesteld of de bewoner inspraak heeft geleverd en wat de mening is over het wegproject en de verwachte effecten. De enquête wordt afgesloten met vragen over de persoons- en huishoudkenmerken. Er worden verschillende stellingen met betrekking tot autorijden gegeven waarbij de geënquêteerde aan kan geven in hoe verre hij of zij het eens of oneens is met de stelling. Overige vragen gaan in op de huishoudkenmerken

(dagelijkse bezigheid, gezinssamenstelling, wel/geen auto e.d.). Om de enquêtes te analyseren zijn ze ingevoerd in het statische programma SPSS. Het is niet mogelijk om in dit onderzoek alle vragen te analyseren, alleen de meest relevante variabelen zullen worden onderzocht.

Er zijn 1500 enquêtes verspreid. De enquêtes zijn verspreid in verschillende wijken rondom de Zuidelijke Ringweg Groningen, die ingedeeld zijn op afstand van de weg. De verspreiding van de enquêtes is gedaan op basis van postcodes. Per postcode (een combinatie van 4 cijfers en 2 letters) zijn twee enquêtes uitgedeeld.

De enquêtes zijn verspreid op basis van 3 verschillende zones, zone 1, 2 en 3. De zones staan voor de verschillende afstanden vanaf de weg. Zone 1: 0-300 meter, zone 2: 300-600 meter en zone 3 is 600 – 900 meter. Er is voor deze afstanden gekozen omdat de verwachting is dat mensen die dicht bij de snelweg wonen meer hinder zullen ontvangen van de snelweg dan de mensen die verder van de snelweg afwonen. Het aantal verspreide enquêtes per zone zijn respectievelijk 600, 500 en 400. Er is bewust voor gekozen om in de ene zone meer enquêtes te verspreiden dan in de andere zone, omdat de interesse vooral uit gaat naar meningen van bewoners die wonen in gebieden met relatief hoge hinder. Dit zijn de bewoners die het dichtst bij de snelweg wonen. In tabel 1 staat de respons uit de verschillende zones. Ook staat er op de volgende pagina een overzicht van de wijken waarin de enquête is uitgezet (*figuur 12: verspreidingsgebied enquête*). Elk zwart puntje op de kaart representeert een postcode en per punt zijn twee enquêtes uitgezet. De verschillende wijken waarin de enquête is uitgezet verschillen van samenstelling en zijn divers. Zo heeft bijvoorbeeld de Grunobuurt 69% huurwoningen en 31% koopwoningen terwijl dit in de Herewegbuurt respectievelijk 59% om 41% is. Ook het verschil qua leeftijdsopbouw is divers. In Corpus Den Hoorn Noord is 29% van de bevolking 65 jaar of ouder, waar in de Oosterpoortbuurt dit percentage op 7% uitkomt (CBS, 2011)

Tabel 1: Percentage respondenten

Aantal verstuurd	Respons	% Respons t.o.v. verstuurde enquêtes
Zone 1: 600	127	21,17%
Zone 2: 500	99	19,80%
Zone 3: 400	79	19,75%
Totaal: 1500	305	20,30%



Figuur 12: Verspreidingsgebied enquête

3.3 Beschrijving respondenten

Voordat een analyse gegeven zal worden van de verschillende onderzoeksresultaten, wordt in deze paragraaf een beschrijving gegeven van de respondenten. Van de steekproef van 1500 hebben 325 omwonenden de enquête teruggestuurd. Hiervan bleken er 3 niet ingevuld en 17 teruggestuurd te zijn zonder postcode of een onjuiste postcode. Dat de respondent een juiste postcode ingevuld heeft is van belang om de afstand tot de Zuidelijke Ringweg te kunnen bepalen. De enquêtes die teruggestuurd zijn zonder postcode zijn niet verwerkt in het statistische programma SPSS. In totaal zijn er dus 305 (n=305) bruikbare enquêtes. Het responsepercentage komt op 20,3%.

Om tot een beeld te komen van de respondenten is onderstaande tabel weergegeven. Bij de beschrijving van de verdeling man/vrouw en de verschillende leeftijdscategorieën zijn de zogenaamde 'missing values' (zij die dit niet ingevuld hebben) niet meegenomen. Hoewel de verdeling tussen mannen en vrouwen in Nederland bijna gelijk is, is het aantal mannelijke respondenten in de steekproef groter. Er zijn meer mannen dan vrouwen die gereageerd hebben, terwijl de verdeling over geheel Nederland bijna gelijk is.

Opvallend is dat de steekproef in vergelijking met Nederland een hoog percentage heeft met hoog opgeleide mensen. Dit kan verklaard worden door het aanwezig zijn van de Rijksuniversiteit Groningen in de stad. De verschillende schaalniveaus in de enquête met betrekking tot de vraag over het opleidingsniveau kwamen niet overeen met de indeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Daarom is er voor gekozen om de hoogst voltooide

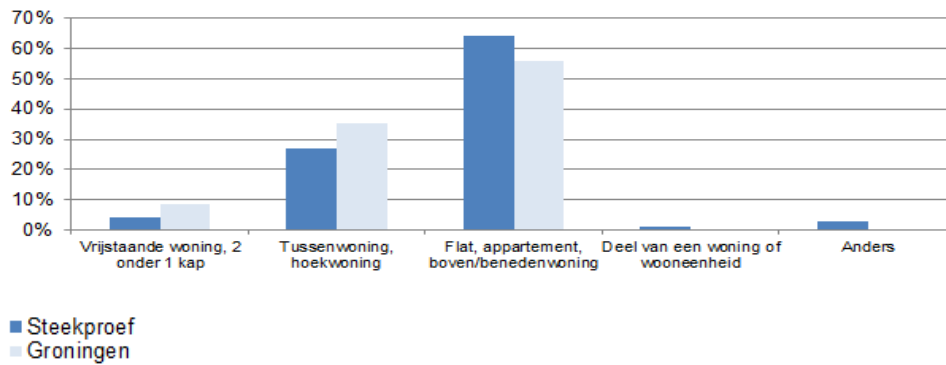
opleidingen in 4 categorieën te verdelen: lager - (basis en vmbo), middelbaar – (MBO) en hoger onderwijs (HAVO, VWO, HBO en WO) en de categorie ‘anders’.

Tabel 2: Beschrijving respondenten

Kenmerken	Nederland	Groningen
Geslacht		
- vrouw	50,5%	40,8%
- man	49,5%	59,2%
Leeftijd		
- 0 tot 20 jaar	23,5%	0%
- 20 tot 65 jaar	60,9%	82,9%
- 65 jaar en ouder	15,6%	17,1%
Opleiding		
- Basisonderwijs	8,9%	1,3%
- Middelbaar onderwijs (VMBO, MBO, HAVO, VWO)	65,3%	36,0%
- Hoger onderwijs (HBO & WO)	25,2%	59,7%
- Anders	-	1,0%
Besteedbaar inkomen	€33.400 tussen €12.973 en €25.920	
Gemiddeld aantal km?	6026,15	8492,73

De respondenten konden het netto maandinkomen weergeven in verschillende klassen. Het inkomen van de respondenten viel voor een ruime meerderheid (bijna 36% van de respondenten) in de categorie €1001 - €2000,- netto per maand. Om een vergelijking met het Nederlandse inkomen te maken, is het besteedbaar maandinkomen van de respondenten overgezet naar een jaarinkomen. Opvallend hieraan is dat de steekproef hierbij onder het gemiddelde van Nederland zit, terwijl het percentage hoger opgeleiden in deze enquête boven het Nederlandse gemiddelde zit. Het is lastig om te beoordelen waardoor dit komt. Het zou echter een gevolg kunnen zijn de leeftijd van de respondenten (gemiddelde leeftijd is 47 jaar, de meest voorkomende leeftijd is echter 29 jaar in de steekproef), dat een hoog aantal starters op de arbeidsmarkt weergeeft. Doordat starters vaak niet op een hoog salaris beginnen, kunnen de respondenten een hoog voltooide opleiding hebben en daarnaast onder het landelijk gemiddelde verdienen.

Naast de sociaaleconomische kenmerken worden hieronder de algemene woningkenmerken van de respondenten beschreven. Hieruit blijkt dat ruim 64% van de respondenten in een flat, appartement of boven/benedenwoning woont. De overige woonvormen liggen qua verdeling vrij dicht bij elkaar, alleen de eengezinswoning zijnde een tussenwoning of hoekwoning springt er met ruim 27% nog iets boven uit. Om iets over deze percentages te kunnen zeggen is een vergelijking gemaakt met de gemeente Groningen (CBS, 2010). In grafiek 1 is te zien dat de steekproef in dit onderzoek en de stad Groningen niet veel verschillen vertonen. De verdeling tussen beide groepen komt redelijk overeen. De verdeling tussen koop- en huurwoningen komt niet helemaal overeen. Uit de steekproef heeft 58,7% een koopwoning ten opzichte van 41,3% die een huurwoning heeft. In de gemeente Groningen is deze verdeling andersom, ruim 44% van het totaal aantal woningen is een koopwoning en 55,6% valt onder de categorie huurwoningen.



Grafiek 1: Woonvormen in het onderzoeksgebied vergeleken met de gemeente Groningen

3.4 Bewonersparticipatie

In dit onderzoek staat de relatie tussen woontevredenheid en bewonersparticipatie centraal. In de enquête zijn er verschillende vragen met betrekking tot bewonersparticipatie aan bod gekomen. In deze paragraaf komt een algemene beschrijving van de resultaten met betrekking tot bewonersparticipatie aan bod. Ook worden er analyses gedaan aan de hand van het statistische programma SPSS. Daar waar toetsen worden uitgevoerd wordt een betrouwbaarheidsinterval van 95% ($P=0.05$) gehanteerd.

Voordat een analyse gemaakt is, is eerst gekeken hoeveel mensen bekend waren met de plannen omtrent de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg. Uit de frequentie analyse komt naar voren dat van de 302 mensen die deze vraag beantwoord hebben, ruim 80% bekend is met deze infrastructurele plannen. Om te bepalen hoe mensen bekend zijn geworden met de plannen rondom de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg wordt in de volgende alinea beschreven hoe de bewoners informatie ontvangen hebben.

Informatievoorziening over de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg en beoordeling hiervan

Naast de vraag of men bekend was met het wegproject is ook bekeken of men informatie gekregen heeft over het wegproject. Op deze vraag waren meerdere antwoorden mogelijk. In totaal heeft 6,7% van de respondenten aangegeven geen informatie ontvangen te hebben. Het kan daarbij ook zijn dat zij vergeten zijn dat ze informatie ontvangen hebben en daardoor dit antwoord gegeven hebben. De meeste informatie die bewoners gekregen hebben is via de media verkregen, met ruim 39%. Tabel 3 geeft een overzicht over op welke manier de bewoners informatie hebben gekregen.

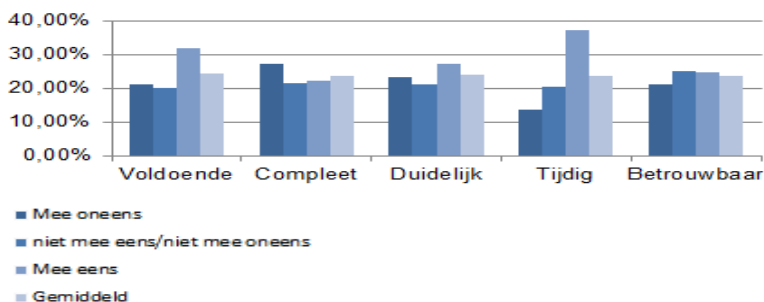
Tabel 3: Frequentietabel verkregen informatie

Hebt u informatie gekregen over het voorgestelde plan?	
Ja, via de projectorganisatie	17,4%
Ja, via de (lokale) media (b.v. krant, t.v., radio)	39,4%
Ja, via een of meerdere bewonersorganisaties	15,7%
Ja, via mijn buurtbewoners	5,1%
Anders	15,7%
Nee	6,7%

Bij het onderdeel 'anders' zijn verschillende bronnen van informatie genoemd. Een aantal respondenten geeft aan wel informatie te hebben ontvangen maar niet meer te weten waar deze informatie vandaan kwam. Een andere bron die hier genoemd werd was de gemeente of mensen die werkgerelateerde informatie ontvangen hebben.

De bewoners die aangaven informatie gekregen te hebben over het project, is gevraagd de kwaliteit van de informatie te beoordelen. Er werd in de enquête gevraagd of de verkregen informatie; voldoende, compleet, duidelijk, tijdig en betrouwbaar was. Men kon de vraag beoordelen aan de hand van een schaal van 1 tot 7, waarbij de 1 stond voor 'helemaal mee oneens' en 7 voor 'helemaal eens'. Er is gekeken naar de kwaliteit van de informatie omdat bijvoorbeeld de betrouwbaarheid van de verkregen informatie het wel of niet vertonen van NIMBY-gedrag kan veroorzaken. Zoals blijkt uit de theorie zullen burgers die het gevoel hebben dat bijvoorbeeld de gemeente geen open kaart speelt, eerder NIMBY-gedrag vertonen dan wanneer zij tevreden zijn over de verkregen informatie (VNG et al, 2004). Het is dus voor belang voor gemeenten/stuurgroepen om te weten hoe burgers de informatie beoordelen. Wanneer dit goed beoordeeld wordt zullen bewoners bereid zijn om mee te denken en niet bij voorbaat protesteren tegen plannen die gepresenteerd worden.

Grafiek 2 presenteert de beoordeling van de informatie. De antwoordmogelijkheden zijn onderverdeeld in 3 verschillende klassen. Zoals te zien is in grafiek 2 wordt de verkregen informatie redelijk gelijk wordt beoordeeld. Slechts de beoordeling van de tijdigheid laat een positief verschil zien. Ruim 37% geeft aan dat de informatie die verkregen wordt tijdig wordt ontvangen. Om tot een duidelijk beeld te komen van de beoordeling van de verkregen informatie is ook het gemiddelde percentage per vraag weergegeven. Gemiddeld genomen wordt de informatie hetzelfde beoordeeld.



Grafiek 2: Histogram beoordeling kwaliteit van de informatie in percentages

De bewoners die aangegeven hebben informatie te hebben ontvangen rondom de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg is vervolgens gevraagd of zij deel hebben genomen aan activiteiten rondom de besluitvormingsprocessen. In de volgende alinea wordt beschreven of bewoners geparticipeerd hebben of niet.

Deelname activiteiten rondom besluitvorming

Zoals hierboven beschreven heeft ruim 93% van de respondenten aangegeven informatie te hebben ontvangen over de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg. Aan deze respondenten , is gevraagd of zij op enige wijze hebben deelgenomen aan activiteiten rondom de

besluitvorming. Er is voor gekozen om deze vragen op deze manier in de enquête te verwerken, omdat de kans klein is dat bewoners die geen informatie hebben ontvangen zullen participeren in het planningsproces. In tabel 4 worden de antwoordmogelijkheden van deze vraag en het percentage respondenten dat deze vraag beantwoord heeft weergegeven.

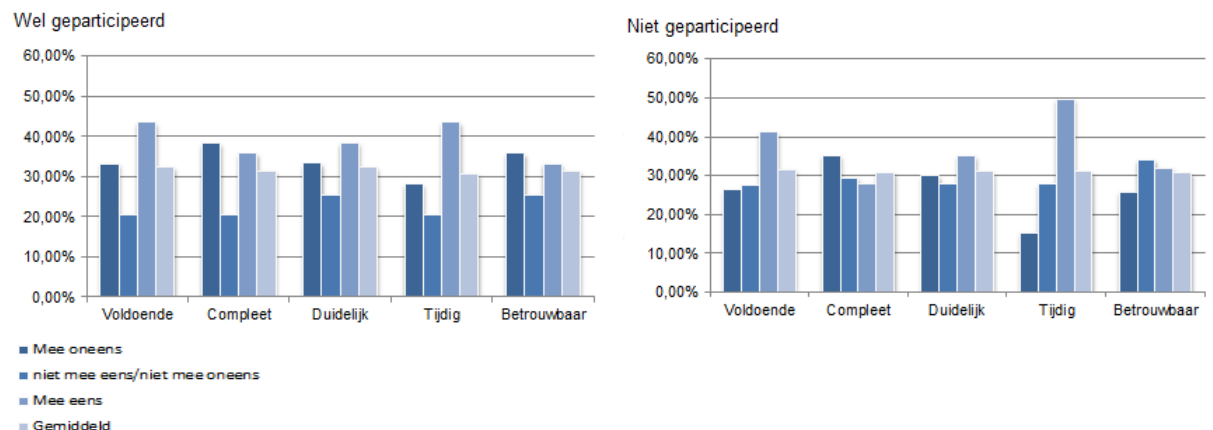
Tabel 4: Frequentietabel deelname activiteiten

Hebt u op enige wijze deelgenomen aan activiteiten rondom de besluitvorming?	
Ja, ik heb de raadpleging en/of informatieavonden bezocht	9,8%
Ja, ik ben lid geworden van een bewonersorganisatie	3,7%
Ja, door mondelinge inspraak	0,8%
Ja, door schriftelijke inspraak (bijv. Zienswijze)	2,4%
Anders	4,1%
Nee	79,3%

Uit de frequentieanalyse blijkt dat bijna 80% van de bewoners niet heeft deelgenomen aan activiteiten rondom de besluitvorming. Ruim 2 procent van de respondenten heeft een zienswijze ingediend (inspraak door schriftelijke inspraak). Opgemerkt moet worden dat deze vraag alleen gesteld is aan mensen die informatie over het wegproject ontvangen hebben. In totaal zijn er 68 (6,7%) respondenten die geen informatie hebben ontvangen en deze vraag niet beantwoord hebben. De verwachting is dat de mensen die geparticipeerd hebben, vaker een koopwoning hebben dan een huurwoning. Mensen die een koopwoning hebben, kunnen meer belang hebben bij een goede woning/woon omgeving omdat het hun eigen bezit is. Wanneer de woonomgeving aangetast zou worden, zou dit bijvoorbeeld een eventuele verkoop in de toekomst kunnen bemoeilijken. Uit deze steekproef blijkt deze verwachting te kloppen. Ruim 38% van de respondenten die een koopwoning hebben heeft aangegeven geparticipeerd te hebben ten opzichte van 9,6% van de respondenten die in een huurwoning wonen. Hieronder wordt beschreven of bewoners die wel geparticipeerd hebben de verkregen informatie anders beoordelen dan de bewoners die niet geparticipeerd hebben.

Onderscheid wel of geen participatie

Omdat het verkrijgen van juiste informatie een belangrijke voorwaarde is voor het participeren van bewoners, is er een vergelijking gemaakt in hoe de twee groepen (wel/geen participatie) de verkregen informatie beoordelen.



Grafiek 3: De verkregen informatie is...

In grafiek 3 is te zien hoe mensen in de verschillende groepen de informatie beoordelen. Daar waar de respondenten die niet geparticipeerd hebben over het algemeen als stelling 'eens' aangeven en 'mee oneens' niet vaak gegeven wordt, is dat bij de mensen die wel geparticipeerd hebben anders. Het aantal keer dat hier het antwoord 'oneens' is gegeven is hoger dan de groep die niet geparticipeerd heeft. Wellicht zou dit kunnen komen omdat de bewoners die geparticipeerd hebben kritischer zijn in het beoordelen van de informatie. De verwachting is dat zij deze informatie aandachtiger door zullen lezen omdat zij geïnteresseerd zijn in de verkregen informatie. Een andere verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat bewoners die geparticipeerd hebben vaker zelf op zoek gaan naar informatie (bijvoorbeeld via internet) en daardoor de verkregen informatie als minder goed wordt beoordeeld. Om te beoordelen of bewoners vinden dat er iets met hun mening gedaan wordt, wordt in de volgende alinea beschreven wat de respondenten vinden van de manier waarop er met hun inspraak omgegaan wordt.

Wat wordt er volgens de respondent met hun mening gedaan?

Bewoners die participeren, doen dit met de verwachting dat er iets gedaan wordt met hun mening. Dat er naar hun geluisterd wordt. Ook hier geldt dat wanneer zij het gevoel krijgen niet gehoord te worden en daarbij het gevoel hebben dat de gemeente geen open kaart speelt zij eerder protesteren tegen plannen. Het is dus van belang dat burgers het gevoel hebben dat zij gehoord worden en hier tevreden over zijn. Deelvraag 2 zoekt een antwoord op de vraag wat de beleving is van de bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg over hoe zij betrokken zijn bij het planningsproces. Daarom is in dit onderzoek gekeken of zij die inspraak hebben geleverd tevreden zijn over de mate waarin er iets met deze inspraak is gedaan. Een vraag bij de beoordeling van de participatie is 'Indien u inspraak heeft geleverd, in welke mate vindt u dat er iets mee gedaan is?'. Deze vraag kon beantwoord worden op een schaal van 1 tot 7, waarbij de 1 stond voor 'zeer geringe mate' en de 7 stond voor 'zeer sterke mate'. Ruim 2% heeft inspraak geleverd (door bijvoorbeeld een zienswijze in te dienen) en die deze vraag beantwoord hebben. Hiervan heeft ruim 2% het gevoel hebben dat er in zeer geringe mate iets mee gedaan is. Geen enkele respondent heeft een 5 of hoger gegeven. Dit houdt in dat de respondenten niet het gevoel hebben dat er iets met hun mening gedaan wordt. Dit zou kunnen betekenen dat zij in de toekomst minder snel nog een keer hun mening zullen laten horen of bij volgende plannen eerder zullen protesteren.

Tevredenheid over het planningsproces

Een vraag die nauw met de hierboven beschreven tevredenheid over de mate waarin er iets met de inspraak van de respondent gedaan is samenhangt, is de vraag in hoeverre mensen tevreden zijn over de manier waarop het planningsproces rondom de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg verloopt. Het is van belang dat bewoners hier tevreden over zijn, omdat dit doorslaggevend zou kunnen zijn voor eventuele participatie in de toekomst. De vraag werd zeer gemiddeld beantwoord. De respondenten hebben hierover geen uitgesproken mening. Ruim 54% geeft aan niet ontevreden/ niet tevreden te zijn. Daarbij geeft ruim 7% aan dat zij zeer ontevreden zijn over het planproces, ten opzichte van 2% die zeer tevreden is. Gemiddeld wordt deze vraag tussen de 3 en 4 beantwoord, met een gemiddelde van 3,9. Het

zou kunnen zijn dat dit komt doordat de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg zich op dit moment in de startfase bevindt, waardoor het nog onduidelijk zou kunnen zijn hoe het planningsproces verder verloopt. Of bewoners participeren ja of nee zou samen kunnen hangen met de beoordeling van de problemen op de Zuidelijke Ringweg. Hieronder wordt beschreven hoe de bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg de problemen betreffende deze weg beoordelen.

Beoordeling problemen op de Zuidelijke Ringweg in relatie tot de afstand van de weg

Ruim 60% van de respondenten vindt dat er een verkeersprobleem is op de Zuidelijke Ringweg, ruim 43% geeft dan ook aan dat de bereikbaarheid van de stad Groningen problematisch is welke dringend aangepakt moet worden. Het is dan ook niet heel opvallend dat er slechts een klein percentage (14,4%) tegen aanpassing van de Zuidelijke Ringweg is. Meer dan de helft van de respondenten (bijna 56%) gaf aan voor aanpassing van de weg te zijn. Doordat een zodanig hoog percentage aangeeft dat er een verkeersprobleem is op de Zuidelijke Ringweg, is de verwachting dat de afstand van de woning naar de weg toe hierop invloed zou kunnen hebben. De bereikbaarheid wordt door 43% als problematisch gekenmerkt, wat zou kunnen betekenen dat ook de uitvalswegen vanaf de ringweg slecht te bereiken is.

Zoals hierboven beschreven geeft ruim 60% aan er een wegprobleem is op de Zuidelijke Ringweg. Mensen die verder van de snelweg wonen zullen de problemen wellicht minder ervaren dan de bewoners die dichtbij wonen, omdat zij meer te maken krijgen met bijvoorbeeld filevorming in hun directe woonomgeving. Om dit te kunnen bepalen is gekeken of mensen die dicht bij de snelweg wonen de problemen op de Zuidelijke Ringweg anders ervaren dan zij die verder weg wonen. Hiervoor is de Kruskal-Wallis toets gedaan. De nulhypothese die bij deze toets getoetst wordt is 'de mediaan van de bepaling van het verkeersprobleem in de drie verschillende zones is gelijk'. Zoals te zien is in onderstaande tabel liggen de gemiddelde rangscores tussen de verschillende zones redelijk dicht bij elkaar. Op basis hiervan mag dus verwacht worden dat de afstand tot de snelweg geen invloed heeft op de beoordeling van het verkeersprobleem. Om dit zeker te kunnen zeggen is ook gekeken naar de overschrijdingskans. Wanneer deze kleiner is dan 0.05 mag de hierboven beschreven nulhypothese verworpen worden.

Zoals uit tabel 5 blijkt is de overschrijdingskans groter dan 0.05 en dient de nulhypothese dat de mediaan gelijk is niet verworpen te worden. De beoordeling van hoe de verkeersproblematiek lijkt dus niet af te hangen van in welke zone iemand woont.

Tabel 5: Relatie probleem op de Ringweg en afstand tot de snelweg

Test resultaten Kruskal Wallis	
Chi-square	,953
df	2
Asymp. Sig.	,621

Om te bepalen of er misschien wel een verschil is in de beoordeling van de problematiek van

de wegproblemen en *tussen* de verschillende zones is een Mann-Whitney toets uitgevoerd. Hierbij wordt de nulhypothese: *de beoordeling van de wegproblematiek is in de verschillende zones is gelijk* getoetst. De Mann-Whitney toets bepaalt het verschil tussen twee groepen, waardoor de toets een aantal keren uitgevoerd dient te worden. Tussen zone 1 met 2 en 3 is geen sprake van een significant verschil (P-waarden zijn respectievelijk 0,546 en 0,625). Tussen zone 2 en 3 is een significantiewaarde gevonden van 0,346 waardoor ook tussen deze twee zones geen significant verschil bestaat. Door naast de Kruskal-Wallis toets ook de Mann-Whitney toets uit te voeren kan geconcludeerd worden dat er tussen de verschillende zones geen verschil lijkt te bestaan in het beoordelen van de verkeersproblemen van de Zuidelijke Ringweg. Omdat er geen verschil lijkt te bestaan in het beoordelen van de verkeersproblemen, is ook onderzocht of er een relatie is tussen de afstand tot de Zuidelijke Ringweg en bewonersparticipatie.

Afstand tot de snelweg in relatie met bewonersparticipatie

Zoals hierboven beschreven lijkt er geen verschil te zijn tussen het beoordelen van de verkeersproblemen en de afstand tussen de woning en de ringweg. In deze alinea wordt beschreven of er wel een relatie zit tussen participatie en de afstand tot de weg. In de frequentietabel 4 hierboven staat beschreven dat ongeveer 16% van de respondenten op de een of andere manier geparticipeerd heeft in het planningsproces. De verwachting is dat bewoners die dicht bij de aan te passen weg wonen, eerder geneigd zullen zijn om te participeren. De kans is groot dat zij meer hinder zullen ervaren gedurende de bouwperiode of dat de woonomgeving verandert na aanpassing van de ringweg. Om te bepalen of participatie inderdaad afhankelijk is van de afstand tot de weg, is gekozen om een Kruskal-Wallis toets uit te voeren. Dit helpt daarnaast ook om een antwoord te geven op deelvraag 2 en 3. Om deze toets uit te kunnen voeren is van de afhankelijke variabele 'participatie' een dichotome variabele (een variabele met slechts twee antwoordmogelijkheden) gemaakt. Hiervoor zijn verschillende vragen in de enquête met betrekking tot participatie samengevoegd tot één nieuwe variabele: 'participatie ja/nee'. Het totaal aantal mensen dat geparticipeerd heeft zal niet overeenkomen met bovenstaande frequentietabel (tabel 4) omdat er bij de vraag in de enquête meerdere antwoordmogelijkheden waren. De nulhypothese bij deze toets is '*de mediaan van de bewonersparticipatie in de drie verschillende zones is gelijk*'. De resultaten van deze toets worden weergegeven in tabel 6.

Tabel 6: Resultaten Kruskal-Wallis toets – participatie en afstand tot de weg

	Afstand woning tot de snelweg (in zones)	Aantal	Gemiddelde rangordscore
Heeft u geparticipeerd in het planningsproces?	Zone 1 (0 tot 300 meter)	100	120,20
	Zone 2 (300 tot 600 meter)	75	118,65
	Zone 3 (600 tot 900 meter)	57	107,18
	Totaal	232	

Test resultaten Kruskal-Wallis toets	
Chi-square	3,531
df	2
Asymp. Sig	,171

Alhoewel uit tabel 6 blijkt dat er minder mensen participeren naarmate zij verder van de snelweg wonen, wordt bij het testen van de relatie tussen participatie en de afstand tot de snelweg is geen significant verschil gevonden. De gevonden overschrijdingskans is 0,171 en is niet significant. Dit houdt in dat de hierboven opgestelde nulhypothese niet verworpen mag worden, en er lijkt geen reden te zijn om aan te nemen dat de mediaan van de bewonersparticipatie in relatie met de verschillende zones vanaf de snelweg significant verschilt. Het nadeel van de Kruskal-Wallis toets is dat hier niet getoetst wordt of de zones onderling wellicht verschillen vertonen. Doordat de rangordes redelijk dicht bij elkaar liggen, is de verwachting dat er geen significant verschil zal zijn in participatie in vergelijking met de afstand tot de snelweg. Dit kan worden aangetoond met de Mann-Whitney toets. Deze toets kan twee groepen (zones) los van elkaar vergelijken, waardoor de toets een aantal keer uitgevoerd is (zone 1 vergeleken met zone 2 en 3 en zone 2 vergeleken met zone 3). De nulhypothese bij deze toets is *'de onderzochte variabele (participatie) is in de verschillende zones even groot'*.

Bij de vergelijking tussen zone 1 en 2 is geen significant verschil aangetoond. De gevonden P-waarde is hier 0,826. Tussen zone 1 en 3 is een overschrijdingskans van gevonden van 0,065 welke ook niet significant is. Tot slot zijn de zones 2 en 3 met elkaar vergeleken. De p-waarde die hier gevonden is, is 0,110. Geconcludeerd kan worden dat er tussen de verschillende zones geen significant verschil gevonden is, waardoor in alle drie de gevallen de nulhypothese aangehouden moet worden en niet verworpen mag worden. Er is dus ook geen verschil in de groepen onderling, wat blijkt uit zowel de Kruskal-Wallis als de Mann-Whitney. Daarbij moet opgemerkt worden dat er wellicht geen significant verband aangetoond is met de 95% betrouwbaarheidsinterval, maar dat er wel een afnemende trend te zien is in de afstand van de weg en wel of geen participatie. Er kan dus wel een verschil zijn tussen de afstand en het wel of niet participeren, welke echter niet aangetoond wordt met de 95% betrouwbaarheidsinterval.

Verhuiscandidate en tevredenheid over het planproces

Uit de theorie blijkt dat bewoners die een lage woontevredenheid hebben, sneller geneigd zijn om te verhuizen (Speare, 1974). Omdat dit onderzoek ingaat op de relatie tussen bewonersparticipatie en woontevredenheid, is geprobeerd een link te leggen tussen de tevredenheid over het planningsproces en de verhuiscandidate nadat de Zuidelijke Ringweg aangepast is. Zoals al eerder beschreven geeft ruim 21% van de respondenten aan zeer ontevreden tot ontevreden te zijn over de manier waarop het planningsproces rondom de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg verloopt. Dat is net iets meer dan het percentage dat aangeeft tevreden tot zeer tevreden te zijn (19,7%). Om te bepalen of er een relatie is tussen de beide variabelen is gekozen voor een Spearman Correlatie coëfficiënt. Omdat verhuiscandidate gekoppeld wordt aan woontevredenheid helpt het uitvoeren van deze analyse helpt ook bij het beantwoorden van deelvraag 3. De nulhypothese bij deze toets is *'er is geen verband in de beoordeling van het planningsproces en de verhuiskans na aanpassing van de snelweg'*.

De gevonden correlatie is $-0,148$. Er is een negatief verband gevonden, echter moet opgemerkt worden dat het aangetoonde verband zwak is. Hoe dichter de correlatie de -1 of 1 nadert, hoe sterker het verband. In dit geval blijkt dat de P-waarde $,013$ is. Dit is $<0,050$ waardoor de uitkomst significant is. Er lijkt dus wel een verband te zijn tussen de tevredenheid waarop het planningsproces rondom de Zuidelijke Ringweg verloopt en de kans dat iemand verhuist als gevolg van de aanpassing van de ringweg. De hierboven beschreven nulhypothese moet dus verworpen worden.

Zoals uit de verschillende toetsen blijkt, kan geconcludeerd worden dat de afstand tot de snelweg geen invloed heeft op wel of niet participeren. De bewoners die geparticipeerd hebben wonen verspreid over de verschillende zones. Alhoewel veel respondenten aangeven informatie te hebben ontvangen en de antwoorden bij beoordeling van de categorieën redelijk normaal verdeeld zijn (zie grafiek 2), blijkt dat meer dan 20% niet tevreden is over de manier waarop het planningsproces verloopt. Er blijkt daarnaast een verband te zijn in de beoordeling van het planningsproces en de verhuiscandidateid.

3.5 Woontevredenheid

Een ander belangrijk thema in dit onderzoek is de woontevredenheid van omwonenden. Er zijn in de enquête verschillende vragen aan bod gekomen, aan de hand waarvan de woontevredenheid gemeten kan worden.

Tevredenheid met de woning, woonomgeving, bebouwing en verkeerssituatie zijn een aantal kenmerken welke de woontevredenheid van de respondent in kaart proberen te brengen. Deze paragraaf gaat in op de verschillende resultaten met betrekking tot het onderwerp woontevredenheid. Bij het uitvoeren van verschillende toetsen wordt een betrouwbaarheidsinterval van 95% ($P=0.05$) gehanteerd.

Onderscheid tevredenheid woning en woonomgeving

Om een algemeen beeld te vormen van de woontevredenheid met de woning en woonomgeving is een frequentieanalyse (zie tabel 7) uitgevoerd. Er is voor gekozen om bij de algemene beschrijving voor deze twee variabelen te kiezen omdat uit de theorie (CBS, 2000) blijkt dat er een verschil in tevredenheid zit met betrekking tot het wonen zelf en de woonomgeving.

Tabel 7: Frequentieanalyse mate van tevredenheid met huidige woning en woonomgeving

Ik ben tevreden met mijn huidige:	Woning	Woonomgeving
Helemaal mee oneens (1)	0,3%	2,6%
Mee oneens (2)	2,0%	1,3%
Een beetje mee oneens (3)	4,3%	1,6%
Niet mee oneens/niet mee eens (4)	8,2%	7,5%
Een beetje mee eens (5)	14,8%	19,7%
Mee eens (6)	37,7%	41,0%
Helemaal mee eens (7)	32,8%	25,9%

De antwoordcodes die door SPSS worden toegekend staan tussen haakjes achter de gegeven antwoordsmogelijkheden. De antwoordmogelijkheden voor deze vraag liggen op een ordinale schaal. Dit houdt in dat er een rangorde kan worden aangebracht in de antwoordmogelijkheden. Er kan echter alleen gemeten worden of een eigenschap vaker of minder vaak voorkomt, er kan niet gemeten worden in welke mate de eigenschap dan vaker of minder vaak voorkomt. Antwoord 2 is bijvoorbeeld niet 2 keer zo weinig als antwoord 4 en het verschil tussen antwoord 3 en 4 hoeft niet zo groot te zijn als het verschil tussen antwoord 5 en 6.

In totaal hebben 305 respondenten de vraag met betrekking tot de woning en 304 respondenten de vraag met betrekking tot de woonomgeving beantwoord. Wanneer er naar deze frequentie analyse wordt gekeken blijkt dat bewoners over het algemeen tevreden zijn over hun woning en woonomgeving. Ruim 93% gaf bij de woning aan tevreden te zijn. Bij de woonomgeving is dit ruim 94%. Uit de steekproef blijkt niet dat er een groot verschil zit tussen het beoordelen van de woning of de woonomgeving. Opvallend is echter wel dat bijna 3% van de respondenten het helemaal oneens zijn met de stelling 'ik ben tevreden over mijn huidige woonomgeving'. Bij dezelfde stelling maar dan met betrekking tot de woning gaf bijna niemand aan het hier mee oneens te zijn. Toch zijn de respondenten in deze steekproef meer tevreden over hun woonomgeving dan over hun woning.

Uit deze frequentie analyse kan alleen bepaald worden hoeveel verschil er zit in het beoordelen van de woonomgeving en de woning op zichzelf. Over de relatie tussen beide kan hiermee niets gezegd worden. Om te bepalen of er een verband zit tussen beide variabelen is de Spearman-toets uitgevoerd. De nulhypothese bij deze toets is: *er is geen verband in de mate van tevredenheid met de woning en de mate van tevredenheid met de woonomgeving*. Tabel 8 geeft een overzicht van de gevonden waarden.

Tabel 8: Spearman correlatiecoëfficiënt – Relatie woontevredenheid met woonomgeving en woning

Relatie tussen tevredenheid met woonomgeving en woning		Woning	Woonomgeving
Woning	Correlatie coëfficiënt	1,000	0,491**
	Sig. (2-tailed)	,	,000
	N	305	304
Woonomgeving	Correlatie coëfficiënt	0,491**	1,000
	Sig. (2-tailed)	,000	,
	N	304	304

Er is sprake van een positief correlatiecoëfficiënt (0,491). Dit houdt in dat wanneer de tevredenheid met de woning stijgt, de tevredenheid met de woonomgeving ook stijgt. De gevonden overschrijdingskans van 0,000 houdt in dat het gevonden verband significant is. De eerder vermelde nulhypothese kan in dit onderzoek verworpen worden, er lijkt dus een verband te zijn tussen de tevredenheid met de woning en de tevredenheid met de woonomgeving.

Naast deze algemene beschrijving zijn er verschillende analyses gedaan met de woontevredenheid. Hieronder zullen de verdiepende analyses aanbod komen. Hieronder

worden eerst de resultaten met betrekking tot de woning beschreven, daarna wordt in gegaan op de resultaten van de woonomgeving.

Woning

Dit onderzoek gaat in op de woontevredenheid van bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg, daarom is onderzocht of er een relatie is tussen de afstand tot de snelweg en de tevredenheid over de woning. Er is hiervoor gekozen omdat de verwachting is dat respondenten die dicht bij de snelweg wonen meer overlast kunnen ervaren door deze snelweg. (RIVM, 2007, 2008a). De woontevredenheid van de respondenten in de eerste zone zou volgens de literatuur lager zijn dan respondenten die in zone 3 woonachtig zijn.. Om dit te kunnen testen is de Kruskal-Wallis toets uitgevoerd. De nulhypothese bij het uitvoeren van deze toets is '*de mediaan van de woontevredenheid met de woning in de drie groepen (zones) is gelijk*'.

Bij de vergelijking tussen de verschillende afstanden en de woontevredenheid met de woning is een overschrijdingskans gevonden van 0.133 (zie tabel 9), er is dus geen significant verschil aangetoond tussen de verschillende groepen (zones). Het cijfer achter 'df' (het aantal vrijheidsgraden) is gebaseerd op het, in dit geval, aantal zones – 1 (df=n-1). Doordat p= 0.133 (en dus > 0.05) mag de nulhypothese niet verworpen worden en blijkt uit de Kruskal-Wallis toets dat er geen aanleiding lijkt te zijn om aan te nemen dat de mediaan van de woontevredenheid in vergelijking met de verschillende zones voor de drie zones significant verschilt.

Tabel 9 laat zien dat de gemiddelde rangordescorres van de verschillende zones dicht bij elkaar liggen.

Tabel 9: Resultaten Kruskal-Wallis toets, tevredenheid woning en afstand tot de snelweg

	Afstand woning tot de snelweg (in zones)	Aantal	Gemiddelde rangordescor
Ik ben tevreden met mijn huidige woning	Zone 1 (0 tot 300 meter)	127	155,29
	Zone 2 (300 tot 600 meter)	99	162,44
	Zone 3 (600 tot 900 meter)	79	137,49
	Totaal	305	

Test resultaten Kruskal-Wallis toets	
Chi-square	4,036
df	2
Asymp. Sig.	,133

De afstand tot de snelweg lijkt volgens voorgaande toets geen invloed te hebben op de woontevredenheid met de woning. Bij de woontevredenheid met de woning was dit ook de verwachting. De Zuidelijke Ringweg hoeft niet direct invloed te hebben op de tevredenheid met de woning.

De Kruskal-Wallis toets kan meer dan twee groepen met elkaar vergelijken. De Mann-Whitney toets slechts echter twee groepen ten opzichte van elkaar vergelijken, waardoor het verschil tussen twee verschillende zones aangetoond kan worden. De toets is daarom een aantal keer

uitgevoerd. De toets gaat in op het verschil in woontevredenheid met de woning en de afstand tot de weg. Bij een vergelijking met zone 1 tussen zone 2 en 3 is beide keren geen significant verschil aangetoond (respectievelijk een overschrijdingskans van 0.138 en 0.521). Dit houdt in dat mensen die in zone 1 wonen niet minder tevreden zijn over hun woning in vergelijking met mensen die in zone 2 of zone 3 wonen. Het verschil tussen de zones 2 en 3 is er geen significant verschil gevonden met een overschrijdingskans van 0.051.

Er is hier echter gekeken naar de huidige situatie. Zoals beschreven in het theoretisch kader, (Maloir et al, 2010) heeft een aanpassing van weginfrastructuur altijd effect op de woontevredenheid. Daarom is gekozen om ook in dit onderzoek in beeld te krijgen wat de verwachtingen van respondenten is met betrekking tot de aanpassing van de snelweg. Hiervoor is de Spearman-correlatiecoëfficiënt uitgevoerd. Er is voor deze analyse gekozen omdat doormiddel hiervan een verband tussen twee variabelen aangetoond kan worden. De nulhypothese hierbij is: *er is geen verband in de mate van tevredenheid met de woning en de verwachting in beïnvloeding van woontevredenheid na aanpassing van de weg*. Tabel 10 geeft een overzicht van de gevonden waarden met betrekking tot de woning en de verwachting van de beïnvloeding van de woontevredenheid.

Tabel 10: Correlatiecoëfficiënt huidige woontevredenheid en toekomstige woontevredenheid met de woning

Relatie tussen tevredenheid met woning		Huidige tevredenheid met woning	Verwachting tevredenheid na uitvoering werkzaamheden
Huidige tevredenheid met woning	Correlatie coëfficiënt	1,000	,192**
	Sig. (2-tailed)	.	,001
	N	305	296
Verwachting tevredenheid na uitvoering werkzaamheden	Correlatie coëfficiënt	0,192**	1,000
	Sig. (2-tailed)	,001	.
	N	296	296

Zoals uit tabel 10 blijkt komt er een correlatiecoëfficiënt uit van 0,192. Er lijkt in dit geval dus een verband te zijn tussen de huidige woontevredenheid met de woning en de verwachte tevredenheid met de woning, het is echter een zwak verband. Daarnaast wordt gekeken naar het significantieniveau. De overschrijdingskans bij de woning is 0,001. Dit houdt in dat dit verband significant is, in dit geval lijkt er een verband tussen de huidige woontevredenheid met de woning en de verwachte tevredenheid na uitvoering van de werkzaamheden te zijn. De lage correlatiecoëfficiënt is opmerkelijk omdat de verwachting is dat de tevredenheid van nu en die van de toekomst een hogere correlatie zou laten zien. Het zou verklaard kunnen worden door het feit dat bewoners wel een probleem op de Zuidelijke Ringweg zien, maar dit niet direct in relatie brengen met de woontevredenheid wanneer de weg aangepast wordt. De volgende alinea gaat in op de tevredenheid met de woonomgeving.

Woonomgeving

Zoals hierboven beschreven is er de verwachting dat er verschil in woontevredenheid is tussen de verschillende zones. Hoe verder de respondent van de ringweg woont, hoe hoger de woontevredenheid is. Om dit te kunnen testen is de Kruskal-Wallis toets uitgevoerd. Bij

deze toets is een overschrijdingskans gevonden van 0.559. Ook hier lijkt dus geen significant verschil aangetoond te zijn tussen de verschillende zones en de tevredenheid met de woonomgeving. Er is geen reden om aan te nemen dat de mediaan van de woontevredenheid met de woonomgeving, in vergelijking met de verschillende zones significant verschilt. Tabel 11 laat de gemiddelde rangordescorres van de verschillende zones zien.

Tabel 11: Resultaten Kruskal-Wallis toets, tevredenheid woonomgeving en afstand tot ringweg

	Afstand woning tot de snelweg (in zones)	Aantal	Gemiddelde rangordescorres
Ik ben tevreden met mijn huidige woonomgeving	Zone 1 (0 tot 300 meter)	127	146,9
	Zone 2 (300 tot 600 meter)	99	154,3
	Zone 3 (600 tot 900 meter)	78	159,5
	Totaal	304	

Test resultaten Kruskal-Wallis toets	
Chi-square	1,163
df	2
Asymp. Sig.	,559

De Kruskal-Wallis toets heeft bij de variabelen tevredenheid met woonomgeving tussen de verschillende zones geen significant verschil aangetoond. Ook de verschillende gevonden rangorde scores liggen dicht bij elkaar. De verwachting is dat er geen verschil is in tevredenheid tussen de verschillende zones. Om dit te kunnen bepalen is gebruik gemaakt van de Mann-Whitney toets. Zowel tussen zone 2 en 3 (in vergelijking met zone 1) is geen significant verschil gevonden (overschrijdingskansen van respectievelijk 0.519 en 0.289). Ook tussen de afstanden 300 tot 600 meter en 600 tot 900 meter is geen significant verschil gevonden.

Uit zowel de Kruskal-Wallis en de Mann-Whitney toets blijkt dat de afstand tot de weg geen significant verschil heeft met de woontevredenheid van de woonomgeving. Ook tussen de verschillende zones blijkt geen verschil te zijn. Dat de snelweg geen invloed heeft op de tevredenheid met de woonomgeving is opmerkelijk, omdat de weg deze woonomgeving beïnvloedt.

Zoals hierboven te lezen is lijkt de afstand tot de snelweg geen invloed te hebben op de woontevredenheid. Ook voor de woonomgeving is een Spearman correlatiecoëfficiënt uitgevoerd om te bepalen wat de verwachtingen van de respondenten zijn met betrekking tot de aanpassing van de snelweg. De nulhypothese hierbij is: *er is geen verband in de mate van tevredenheid met de woonomgeving en de verwachting in beïnvloeding van woontevredenheid na aanpassing van de snelweg.*

Tabel 12: Correlatiecoëfficiënt huidige woontevredenheid en toekomstige woontevredenheid met de woonomgeving

Relatie tussen tevredenheid met woonomgeving		Huidige tevredenheid met woonomgeving	Verwachting tevredenheid na uitvoering werkzaamheden
Huidige tevredenheid met woonomgeving	Correlatie coëfficiënt	1,000	,152**
	Sig. (2-tailed)	.	,009
	N	304	296
Verwachting tevredenheid na uitvoering werkzaamheden	Correlatie coëfficiënt	0,152**	1,000
	Sig. (2-tailed)	,009	.
	N	296	296

In de resultaten bij deze toets met de woonomgeving komt een positief correlatiecoëfficiënt (0,152), maar deze is minimaal. Er is in dit geval dus een verband met de huidige tevredenheid van de woonomgeving, alleen het gaat hier om een zwak verband. Het significantieniveau van 0,009 geeft aan dat het verband significant is. Er is dus een verband tussen de huidige woontevredenheid met de woonomgeving en de verwachte woontevredenheid, het is echter een zwak verband. De verwachting was dat de correlatie hoger zou zijn. Uit voorgaande analyses blijkt namelijk dat veel mensen aangeven dat er een verkeersprobleem is op de Zuidelijke Ringweg. Het zou kunnen zijn dat de respondenten de verkeersproblemen niet in relatie zien tot hun woontevredenheid, waardoor er wel een verband aangetoond is die echter zeer zwak is.

De eerder vermelde nulhypothese kan hier verworpen worden. Zoals Maloir et al (2010) stelden, is er sprake van een verband tussen de verwachting van de toekomstige woontevredenheid (na aanpassing van de snelweg) en de huidige tevredenheid met de woning en woonomgeving. In dit onderzoek is dit verband echter zwak te noemen, zoals te zien is aan de correlatiecoëfficiënt in tabel 12.

Woontevredenheid: woning + woonomgeving

Bij het uitvoeren van de hierboven beschreven toetsen is telkens uitgegaan van het onderscheid tussen tevredenheid met de woonomgeving en de woning zelf. Hier is voor gekozen omdat, zoals al aangegeven, uit de theorie blijkt dat mensen deze twee kenmerken verschillend beoordelen. Bij het uitvoeren van de volgende toetsen is van de verschillende variabelen met betrekking tot woontevredenheid één nieuwe variabele gemaakt. Hierdoor zijn alle variabelen die betrekking hebben op het begrip woontevredenheid omgerekend naar de nieuwe variabele 'woontevredenheidstotaal'. Voordat er één variabele gemaakt kon worden zijn 12 vragen samengevoegd. Negen van de vragen hadden een positieve vraagstelling, de overige drie vragen zijn daarom omgeschaald. Op deze manier is het mogelijk om de vragen samen te voegen tot één variabele. Een respondent krijgt hierdoor één gemiddelde totale score op deze variabele. Het nadeel van het samenvoegen van variabelen is dat een respondent aangegeven kan hebben erg tevreden te zijn met zijn woning maar tegelijkertijd ontevreden kan zijn met zijn of haar woonomgeving, één totaalscore krijgt waardoor het onderscheid wegvalt. Wanneer toetsen uitgevoerd worden met de 'totalewoontevredenheid', spelen in deze variabele verschillende gewogen aspecten een rol. Om deze variabele te

kunnen interpreteren is van de uitkomst van het optellen van de verschillende variabelen het gemiddelde genomen. Dit gemiddelde is gemakkelijker te interpreteren dan een uitkomst tussen de 12 en 84 (de minimale en maximale uitkomst).

Verhuisgeneigdheid

Voordat de woontevredenheid van respondenten beschreven wordt, wordt onderzocht of er een verband is in de verhuisgeneigdheid voordat er informatie over het project gegeven is en de verhuisgeneigdheid nadat er informatie over het project gegeven is. In de enquête is op twee momenten gevraagd naar de verhuisgeneigdheid. De eerste keer werd de vraag gesteld voordat er informatie gegeven was over het infrastructuurproject. In deel 2 van de enquête wordt er gevraagd naar de verwachte woontevredenheid na aanpassing van het project. Voordat deze vraag gesteld wordt in de enquête, is er informatie gegeven over het project. Om te bepalen of mensen later in de enquête, een andere beoordeling geven aan de woontevredenheid is wederom de Spearman Correlatie toets uitgevoerd. De nulhypothese die bij deze toets geldt is: er is geen verband in de verhuisgeneigdheid binnen 2 jaar en de verhuisgeneigdheid na aanpassing van de snelweg. De gevonden P-waarde is 0,000 en is dus kleiner dan 0,05. De beschreven nulhypothese dient dus verworpen te worden. Er lijkt dus een verband te zijn in de beide variabelen. Er is een positief verband van 0,352 gevonden, echter dit verband is niet bijzonder sterk.

Zoals uit de Spearman's correlatie blijkt is er een verband in de verhuisgeneigdheid binnen 2 jaar en die na de aanpassing van de snelweg. Uit de literatuur blijkt dat 28% van de mensen die verhuisd zijn, verhuizen om motieven met betrekking tot de woning en 7% om redenen met betrekking tot de woonomgeving (VROM, 2007). Ook blijkt dat mensen die verhuisplannen hebben vaak een lagere woontevredenheid hebben dan zij die geen verhuisplannen hebben (Speare, 1974). Hieronder wordt getoetst of de verhuisgeneigdheid afhankelijk is van de woontevredenheid (beiden ordinaal geschaald). Door het uitvoeren van deze toets kan een deel van deelvraag 3 beantwoord worden.

Ten eerste is geprobeerd om deze toets uit te kunnen voeren met de Chi-kwadraat toets. Echter een belangrijk vereiste bij de Chi-kwadraat toets is dat er voor maximaal 20% van de cellen een 'verwacht aantal' (*expected value*) van kleiner dan 5 mag zijn. In dit onderzoek lag dit percentage veel hoger. Ook na het samenvoegen van de antwoordmogelijkheden in antwoord categorieën had niet het gewenste effect. Hierdoor is het dus niet mogelijk om de Chi-kwadraat toets uit te voeren en is ook hier gekozen om gebruik te maken van Spearman Correlatie (zie tabel 13).

Tabel 13: Spearman's Correlatie: relatie verhuigeneidheid en woontevredenheid

Relatie tussen verhuigeneidheid en woontevredenheid		Verhuigeneidheid algemeen	Totale woontevredenheid
Verhuiskans binnen 2 jaar	Correlatie coëfficiënt	1,000	-0,321**
	Sig. (2-tailed)	,	,000
	N	289	289
Totale woontevredenheid	Correlatie coëfficiënt	-0,321**	1,000
	Sig. (2-tailed)	,000	,
	N	289	305

** . Correlation is significant at the 0,01 level (2-tailed)

Er wordt onderzocht of er een verband zit tussen verhuigeneidheid en de woontevredenheid (de nulhypothese is dat er geen verband zit tussen de woontevredenheid en de verhuiskans binnen 2 jaar). De gevonden correlatie coëfficiënt is negatief en de gevonden p-waarde kleiner dan 0.05 wat inhoudt dat er een significant verschil is. Een negatieve correlatie houdt in dat wanneer de woontevredenheid hoger wordt er een lagere waarde gevonden wordt op de verhuiskans. Doordat de p-waarde significant is, wordt de nulhypothese verworpen. Er is in dit geval sprake van een negatief verband tussen de verhuiskans binnen 2 jaar en de totale woontevredenheid.

Verwachte woontevredenheid in relatie met koop- en huurwoningen

Bij het beoordelen van de verwachte woontevredenheid na aanpassing van de Zuidelijke Ringweg geeft ruim 13% van de respondenten aan een lagere woontevredenheid te verwachten. Dit zou kunnen komen doordat de respondenten verwachten dat hun woonomgeving aangetast wordt of wellicht zelfs dat hun woning gesloopt gaat worden. Waarschijnlijk zit er onderscheid in het beoordelen van de tevredenheid tussen de bewoners van huur- en koopwoningen. De verwachting is dat mensen die een koopwoning hebben, de woontevredenheid na aanpassing van de Zuidelijke Ringweg anders zullen beoordelen. Dit omdat, zoals al uitgelegd in paragraaf 3.4, bewoners die een woning bezitten bijvoorbeeld rekening houden met de courantheid (verkoopbaarheid) van de woning. Er is onderzocht of er een verschil zit in de verwachte woontevredenheid na aanpassing van de snelweg tussen koop en huur. Daarom is er naar de huidige (gemiddelde) woontevredenheid gekeken en naar de (gemiddelde) verwachte woontevredenheid.

Tabel 14: Verwachte woontevredenheid na aanpassing van de Zuidelijke Ringweg

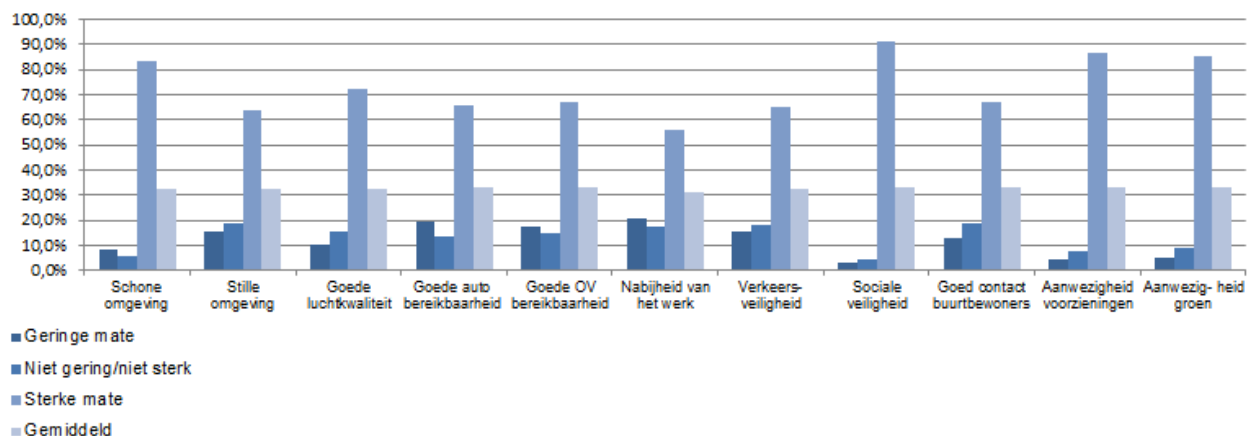
Verwachte woontevredenheid na aanpassing van de weg	Huur	Koop
Veel lager	0%	7,7%
Lager	1,2%	0%
Een beetje lager	4,8%	15,4%
Niet lager/niet hoger	43,4%	46,2%
Een beetje hoger	27,7%	23,1%
Hoger	13,3%	7,7%
Veel hoger	6,0%	0%

De tabel bevestigt de hierboven beschreven verwachting. Bij zowel de bewoners van huur- als van koopwoningen geeft bijna 80% aan een gelijke of hogere woontevredenheid te

verwachten na aanpassing van de snelweg. Daarnaast zijn er echter ook een aantal respondenten die aangeven dat zij een lagere woontevredenheid verwachten. Waar vrijwel niemand van de respondenten met een huurwoning aangeeft geen veel lagere woontevredenheid te verwachten, geeft bijna 8% van de woningeigenaren aan hier wel een verlaging in te zien. Zoals te zien is geeft een hoger percentage van de eigenaren aan een lagere woontevredenheid te verwachten, terwijl de respondenten die in een huurwoning wonen juist aangeven een hogere tevredenheid te verwachten. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat de leeftijd in de wijken waarin de enquêtes afgenomen zijn, relatief laag is (zie paragraaf 3.3). In sommige wijken zijn hoge percentages jongeren, welke wellicht minder hoge eisen stellen aan hun woonomgeving en daardoor geen beïnvloeding zien door de snelweg. Ook zou het zo kunnen zijn dat juist betere bereikbaarheid verwachten, waardoor ze een hogere woontevredenheid verwachten.

Beoordeling omgevingsfactoren bij keuze van een nieuwe woonwijk

Uit de vorige alinea blijkt dat bijna 80% van de respondenten een hogere woontevredenheid verwacht na aanpassing van de snelweg. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat de Zuidelijke Ringweg na aanpassing een betere bereikbaarheid krijgt of dat de ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving verbeterd wordt. Deze factoren zouden een rol kunnen spelen bij het beoordelen van omgevingsfactoren bij de keuze van een nieuwe woonwijk. Om te bepalen of dit inderdaad zo is, zijn in grafiek 5 de omgevingsfactoren, die de keuze van een nieuwe woonwijk, beïnvloeden weergegeven. Het is van belang om deze factoren in kaart te brengen omdat de verhuisgeneigdheid groter is bij mensen die niet tevreden zijn over hun woning en woonomgeving (zoals ook uit tabel 13 blijkt). Wanneer bekend is welke factoren een rol spelen bij de keuze voor een nieuwe woonwijk, kan daaruit verklaard worden welke factoren invloed hebben op de woontevredenheid.



Grafiek 5: Beoordeling omgevingsfactoren keuze nieuwe woonwijk

Uit grafiek 5 blijkt dat er moeilijk een onderscheid gemaakt kan worden in aspecten die mensen belangrijk vinden bij de keuze voor een nieuwe woonwijk. Bijna alle kenmerken zijn in sterke mate van invloed op de keuze van de nieuwe woonwijk. Doordat het aantal ontbrekende antwoorden redelijk gelijk is, is gekeken naar percentages. Hier uit blijkt dat sociale veiligheid het hoogst scoort, ruim 90% geeft aan dat dit in sterke mate een rol in de keuze speelt. Dit wordt gevolgd door een schone omgeving en de aanwezigheid van groen en

voorzieningen, waar ruim 80% van de respondenten zegt dat dit in sterke mate een rol speelt in de keuze van een nieuwe woonwijk.

Het is lastig om het omgevingskenmerk 'nabijheid van het werk' te beoordelen. Er zijn 17 mensen die deze vraag niet ingevuld hebben, wat te verklaren is aan het feit dat er veel oudere mensen zijn die de enquête ingevuld hebben. Opvallend is de lage beoordeling van respondenten met betrekking tot de bereikbaarheid met de auto. Zoals in paragraaf 3.5 wordt beschreven vindt ruim 60% van de respondenten dat er een verkeersprobleem is op de Zuidelijke Ringweg, waarbij bijna 45% aangeeft dat de bereikbaarheid van de stad Groningen problematisch is. Het is daarom opvallend dat het omgevingskenmerk 'bereikbaarheid met de auto' met bijna 20% een van de minst belangrijke omgevingskenmerken is. De respondenten vinden de aanwezigheid van de snelweg en hierdoor een betere bereikbaarheid dus geen zeer belangrijk omgevingskenmerk in vergelijking met andere omgevingskenmerken, om hiermee in de toekomst verder rekening te houden.

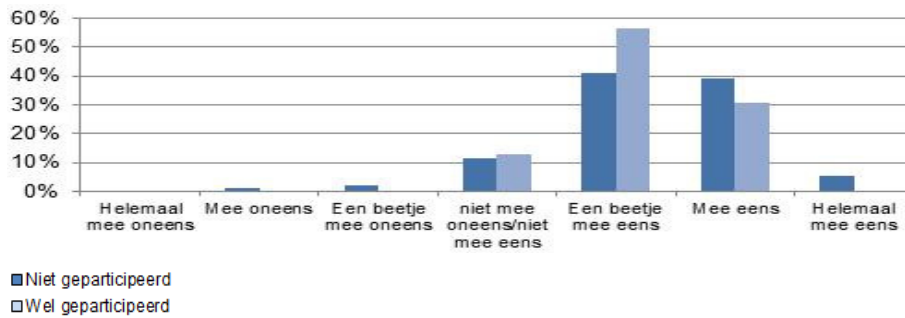
In de voorgaande paragrafen zijn bewonersparticipatie en woontevredenheid afzonderlijk van elkaar beschreven. De volgende paragraaf gaat in op de relatie tussen de participatie en de woontevredenheid.

3.6 Woontevredenheid en bewonersparticipatie

Zoals in hoofdstuk 1 vermeld, staat de relatie tussen bewonersparticipatie en de woontevredenheid centraal in dit onderzoek. Uit de theorie (paragraaf 2.4) blijkt dat er een relatie is tussen de woontevredenheid en bewonersparticipatie. Om dit te kunnen onderzoeken zullen in deze paragraaf verschillende toetsen uitgevoerd worden. Ook in deze paragraaf geldt een betrouwbaarheidsinterval van 95% en wordt uitgegaan van de variabele 'totalewoontevredenheid'.

Wel of niet geparticipeerd en de beoordeling van de huidige woontevredenheid

Om de samenhang tussen de huidige woontevredenheid van bewoners en de bewonersparticipatie te kunnen bepalen (deelvraag 3) is er gekeken naar de beoordeling van de woontevredenheid tussen de respondenten die niet geparticipeerd hebben en zij die wel geparticipeerd hebben. Uit paragraaf 3.5 bleek dat 13% van de bewoners een lagere woontevredenheid verwachten na aanpassing van de Ringweg.. Uit de theorie blijkt dat bewoners die geparticipeerd hebben meer tevreden zijn met hun woonsituatie dan zij die niet geparticipeerd hebben (Grillo et al. (2010), & van Bergeijk et al. (2008)).



Grafiek 6: Huidige woontevredenheid in relatie met participatie. Reactie op stelling: Ik ben tevreden met mijn woonsituatie

Grafiek 6 geeft de antwoorden weer op de vraag 'ik ben tevreden met mijn huidige woonsituatie'. Opvallend is dat de respondenten die wel geparticipeerd hebben geen uitschieters hebben in de antwoorden. Zij hebben allen geantwoord in de categorie niet mee oneens/niet mee eens, een beetje mee eens en mee eens. Om de antwoorden met elkaar te kunnen vergelijken is naar percentages gekeken. De antwoorden van de respondenten die wel geparticipeerd hebben liggen verder verspreid. Ruim 87% geeft aan het 'een beetje eens' of 'helemaal mee eens' te zijn met de stelling. Van de respondenten die niet geparticipeerd hebben geeft ruim 80% het antwoord in deze categorie. De beoordeling van de woontevredenheid lijkt op basis van deze grafiek dus redelijk gelijk te zijn.

Is woontevredenheid afhankelijk van participatie?

Zoals hierboven beschreven lijkt de woontevredenheid tussen de respondenten die niet geparticipeerd hebben en zij die wel geparticipeerd hebben redelijk gelijk te zijn. Omdat in dit onderzoek de relatie tussen woontevredenheid en participatie centraal staat, is gekeken of de woontevredenheid afhankelijk is van de participatie. Om dit te kunnen meten is de Mann-Whitney toets uitgevoerd.

Tabel 15: Resultaten Mann-Whitney relatie participatie en woontevredenheid

	Participatie ja/nee	Gemiddelde Aantal rangordescore	Sum of Ranks
Hoe tevreden bent u met uw woning en woonomgeving	Nee	193	118,75 22938,00
	Ja	39	104,87 4090,00
	Totaal	232	

Test resultaten Mann-Whitney	
Mann-Whitney U	3310,000
Wilcoxon W	4090,000
Z	-1,278
Asymp. Sig (2-tailed)	,201

Bij de Mann-Whitney toets wordt de volgende nulhypothese onderzocht: *de beoordeling van de woontevredenheid is bij mensen die wel en niet geparticipeerd hebben gelijk*. Wanneer deze toets uitgevoerd wordt kan bepaald worden of bewonersparticipatie wellicht een rol speelt bij de woontevredenheid. Zoals al eerder weergegeven kan een nulhypothese alleen

verworpen worden indien het significantie niveau kleiner is dan 0,05. Uit tabel 15 blijkt dat bij deze toets het significantieniveau 0,201 is. De nulhypothese mag in dit geval dus niet verworpen worden, wat aangeeft dat de woontevredenheid tussen beide groepen niet significant verschilt. In tegenstelling tot de literatuur komt uit dit onderzoek niet naar voren dat juist de mensen die heel ontevreden of heel tevreden zijn geparticipeerd hebben.

Onderscheid verwachte woontevredenheid en wel of geen participatie

In de vorige alinea is in gegaan op de huidige woontevredenheid van bewoners. Omdat de Zuidelijke Ringweg nog aangepast gaat worden in de toekomst, is er ook gekeken naar de verwachte tevredenheid na aanpassing van de snelweg, en of respondenten die geparticipeerd hebben dit anders beoordelen dan zij die niet geparticipeerd hebben. Uit de vorige paragraaf (3.5) bleek dat er onderscheid zat in de verwachte woontevredenheid tussen de woningeigenaren en de respondenten die in een huurwoning wonen. De verwachting bij het uitvoeren van deze toets is, mede gebaseerd op de beschreven literatuur (Grillo et al. (2010), & van Bergeijk et al. (2008)) dan ook dat bewoners die geparticipeerd hebben de verwachte woontevredenheid anders beoordelen. De bewoners die gedurende het planningsproces geparticipeerd hebben zullen een hogere tevredenheid hebben in vergelijking met zij die dit niet gedaan hebben. Dit komt mede doordat zij vaak beter op de hoogte zijn van de plannen, en daardoor meer vertrouwen zouden kunnen hebben in de toekomst. Doordat men een betere verwachting heeft over de toekomst, en men weet wat er gaat gebeuren tijdens de uitvoering en na die tijd, kunnen zij een hogere woontevredenheid hebben (van Bergeijk et al. 2008).

Om antwoord te vinden op de deelvraag 3 wordt hier onderzocht of de woontevredenheid na aanpassing van mensen die geparticipeerd hebben anders is dan van de bewoners die niet geparticipeerd hebben. Bij het uitvoeren van deze toets is de variabele 'verwachte woontevredenheid' ingedeeld in categorieën waardoor gemakkelijker verbanden gelegd kunnen worden. Uit tabel 16 blijkt dat het percentage respondenten dat verwacht dat de woontevredenheid lager wordt na aanpassing van de snelweg van mensen die geparticipeerd hebben hoger is in vergelijking met de mensen die niet geparticipeerd hebben (respectievelijk 26,3% en 11,3%). Ook bij de verwachting dat de tevredenheid hoger zal zijn na aanpassing van de snelweg is een procentueel verschil te zien.

Tabel 16: Kruistabel participatie ja/nee en verwachte woontevredenheid na aanpassing

Heeft u geparticipeerd in het planningsproces * verwachte woontevredenheid na aanpassing van de snelweg						
		<i>Verw. tevredenheid na aanpassing van de snelweg</i>				
			Veel lager	Niet lager / niet hoger	Veel hoger	Totaal
<i>Heeft u geparticipeerd in het planningsproces?</i>	Nee	Count	21	81	84	186
		% within heeft u geparticipeerd	11,3%	43,5%	45,2%	100,0%
	Ja	Count	10	14	14	38
		% within heeft u geparticipeerd	26,3%	36,8%	36,8%	100,0%
	Totaal	Count	31	95	98	224
		% within heeft u geparticipeerd	13,8%	42,2%	43,8%	100,0%

Op basis van alleen de kruistabel (tabel 16) kunnen echter geen statistische uitspraken gedaan worden. Daarom is ook hier gekozen om de Mann-Whitney toets uit te voeren. Hiermee kan bepaald worden of mensen die wel geparticipeerd hebben verwachten dat hun woontevredenheid lager of hoger zal worden na aanpassing van de snelweg. De nulhypothese hierbij is *dat de beoordeling van de verwachte woontevredenheid bij mensen die wel en niet geparticipeerd hebben gelijk is.*

Tabel 17: Testresultaten Mann-Whitney

Test resultaten Mann-Whitney	
Mann-Whitney U	3037,000
Wilcoxon W	3778,000
Z	-1,436
Asymp. Sig (2-tailed)	,151

Uit tabel 17 blijkt dat er geen significant verschil aangetoond is. Hoewel uit de kruistabel in eerste instantie wel bleek dat er een verschil zit in het beoordelen van de verwachte tevredenheid, geeft de Mann-Whitney toets aan dat dit verschil niet groot genoeg is om statistisch significant te zijn. Hierdoor dient de nulhypothese behouden te blijven. In tegenstelling tot de beschreven literatuur blijkt dat de beoordeling van de verwachte woontevredenheid niet altijd significant te verschillen. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat het plan betreffende de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg zich nog in de startfase begint. Er zijn nog geen concrete plannen, waardoor de respondenten wellicht nu nog niet goed aan kunnen geven of de aanpassing van de snelweg een grote invloed heeft op hun toekomstige woontevredenheid.

3.7 Conclusie

In totaal hebben 305 respondenten de enquête correct teruggestuurd. Hiermee komt het responsepercentage op ruim 20%. Opvallende is het aantal respondenten met een hoog voltooide opleiding. Ook het percentage respondenten met een hoge leeftijd is met ruim 17% hoog. Qua woonverdeling woont meer dan de helft van de respondenten in een flat, appartement of boven/benedenwoning. Deze steekproef komt redelijk overeen met de verdeling van woningen in de gehele gemeente Groningen (CBS, 2010). De twee hoofdonderwerpen die in dit onderzoek onderzocht zijn, zijn woontevredenheid en bewonersparticipatie. Hieronder zullen de conclusies per onderwerp worden weergegeven.

Bewonersparticipatie

Ruim 80% is bekend met de plannen over de Zuidelijke Ringweg. Hiervan heeft bijna 7% geen informatie gekregen over het wegproject. De meeste bewoners hebben informatie gekregen via de media (40%), of via de projectorganisatie (17%). Het is van belang dat mensen de verkregen informatie goed beoordelen omdat deze mensen minder snel het NIMBY-gedrag zullen vertonen (VNG et al, 2004). Volgens dit onderzoek beoordelen respondenten die geparticipeerd hebben de informatie anders dan zij die niet geparticipeerd hebben. De respondenten die geparticipeerd hebben zijn niet erg tevreden over de mate waarin er iets met hun mening gedaan is. Dit zou kunnen komen doordat het planproces van de Zuidelijke

Ringweg nog in de startfase zit. Ten tijde van het afnemen van de enquête zijn mensen nog niet geïnformeerd over wat er met hun zienswijze is gedaan. Het zou kunnen zijn dat, wanneer de enquête nogmaals uitgevoerd wordt na afronding van het infrastructuur project, de respondenten deze vraag anders zouden beantwoorden omdat er op dat moment bekend is wat er met hun mening is gedaan en wat het effect is geweest van hun participatie.

Er is geen significant verschil aangetoond bij het beoordelen van de verkeersproblematiek tussen de verschillende afstanden van de snelweg tot de woning van de respondent. Dit zou verklaard kunnen worden doordat de verkeersproblematiek vooral *op* de Zuidelijke Ringweg plaatsvindt, waardoor de problematiek in de verschillende zones niet anders beoordeeld wordt. Ook lijkt participatie niet afhankelijk van de zone waarin de respondent woont, al wordt het aantal mensen dat geparticipeerd heeft minder naarmate men verder van de ringweg woont. Meer dan 20% is niet tevreden is over de manier waarop het planningsproces verloopt. De respondenten die aangegeven hebben het planningsproces onvoldoende te beoordelen zijn meer geneigd om te verhuizen dan de respondenten die tevreden zijn over het planningsproces.

Woontevredenheid

Uit de enquête blijkt dat ruim 80% (zeer) tevreden is over zijn of haar woonsituatie. Uit dit onderzoek is gebleken dat er een positief correlatiecoëfficiënt is tussen de woonomgeving en de woning. Wanneer de woontevredenheid met de woning stijgt, stijgt daarmee ook de tevredenheid met de omgeving. Volgens dit onderzoek beoordelen bewoners van de verschillende zones hun woontevredenheid hetzelfde.

Uit het onderzoek blijkt dat er een positief verband is tussen de huidige en verwachte woontevredenheid na aanpassing van de snelweg. Zowel tussen de woning en de woonomgeving is er een positief significant verband aangetoond. Dit zou verklaard kunnen worden doordat mensen verwachten dat de situatie na aanpassing van de snelweg beter wordt. Wellicht verwachten zij minder geluidsoverlast nadat de snelweg aangepast is, waardoor de woontevredenheid na aanpassing van de snelweg kan stijgen.

Uit de enquête blijkt dat bewoners die een eigen woning bezitten meer tevreden met hun woning dan de bewoners die in een huurwoning wonen. Dit resultaat was ook de verwachting naar aanleiding van het bestuderen van de literatuur (Val Poll, 1997 & CBS&VROM, 2009). Ook verwachten bewoners van een koopwoning een lagere woontevredenheid na aanpassing van de snelweg dan de respondenten die in een huurwoning wonen.

De verhuiscandidate bij beide groepen is erg verschillend. Het is lastig om hier een precieze verklaring voor te vinden, omdat de koopgroep (vaak) de tijd heeft om een nieuwe woning te zoeken en hierdoor meer keuze mogelijkheden heeft, terwijl voor de huurgroep de beschikbare woningen vaak beperkt zijn maken (Van Poll, 1997). Van alle verhuisbewegingen in Nederland, 28% van de mensen die verhuisd zijn, verhuizen om motieven met betrekking tot de woning en 7% om redenen met betrekking tot de woonomgeving (VROM, 2007). Uit dit onderzoek blijkt dat de bewoners die niet tevreden zijn over hun woning en woonomgeving een hogere verhuiskans hebben. Deze uitkomst komt dus overeen met de literatuur.

Woontevredenheid en bewonersparticipatie

Uiteindelijk is het doel in deze scriptie om te bepalen of er een relatie is tussen de woontevredenheid en de bewonersparticipatie. De afhankelijke variabele is de woontevredenheid. Uit een eerste analyse blijkt dat mensen die geparticipeerd hebben redelijk gelijk zijn in het beoordelen van hun woontevredenheid. Deze analyse toont geen verband tussen beide variabele. De aanpassing van de Zuidelijke Ringweg lijkt op basis van dit onderzoek niet veel invloed te hebben op de woontevredenheid van de omwonende. Slechts 13% verwacht een (veel) lagere woontevredenheid na de aanpassing, ten opzichte van 42% die een (veel) hogere woontevredenheid verwacht. Hierin is volgens dit onderzoek geen onderscheid te zien in bewoners die wel of niet geparticipeerd hebben. Dit kan komen doordat het plan betreffende de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg zich nog in de startfase begint. De plannen zijn op dit moment nog niet concreet, waardoor de respondenten wellicht nu nog niet goed aan kunnen geven of de aanpassing van de snelweg een grote invloed heeft op hun toekomstige woontevredenheid.

4. Resultaten interview

Zoals in hoofdstuk 1.4.1 reeds beschreven is, is het afnemen van enquêtes niet het ideale middel om de achterliggende gedachten van respondenten in kaart te brengen. Een ander punt is dat 'woontevredenheid' moeilijk te definiëren is. Het is een begrip dat per persoon anders beschreven wordt. Ook zijn er in de enquête geen vragen gesteld over wat voor een respondent participeren is (is bijvoorbeeld het bezoeken van een bewonersavond participeren of niet?) en wat de reden van participeren is. Doormiddel van het houden van interviews worden de achterliggende gedachten van respondenten in kaart gebracht. Het voordeel van een interview is dat een bewoner zijn of haar mening beter kan beschrijven. In een enquête is hier vaak niet voldoende ruimte voor en kan de respondent niet doorvragen wat er precies met een vraag bedoeld wordt. Het afnemen van de interviews helpt bij het beantwoorden van de deelvragen 1, 2 en 3. Hoofdstuk 4.1 gaat in op de selectiecriteria van de geïnterviewde personen, paragraaf 4.2 geeft de conclusies weer van de afgenomen interviews.

4.1 Selectiecriteria

Vanwege de beperkte tijd is besloten om mensen via het opgegeven e-mailadres te benaderen om mee te willen werken aan een interview. Helaas was ook na een herinneringse-mail de response op de uitnodiging laag. Slechts 4 mensen hebben aangegeven mee te willen werken aan een verdiepingsonderzoek. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat het op dit moment vakantieperiode is waardoor mensen hun e-mail niet controleren.

Voordat de interviews afgenomen zijn is een vragenlijst opgesteld welke helpt bij het afnemen van een interview (zie bijlage 4). De vragenlijst zijn semigestructureerde vragenlijsten. Dit houdt in dat het niet de bedoeling is om de vragenlijst precies te volgen, de vragenlijst dient meer als checklist. De vragenlijst is opgesteld aan de hand van literatuuronderzoek en de resultaten uit de enquête.

De respondenten zijn ingedeeld in verschillende groepen. Deze groepen zullen hieronder kort beschreven worden. Er is gekozen voor deze indeling om op deze manier een verscheidenheid aan respondenten te generen.

1. Categorie: erg ontevreden met de woning – ontevreden over de wijze waarop iets gedaan wordt met hun mening. Er waren vier respondenten die binnen dit profiel vielen welke allen hebben aangegeven niet mee te willen werken aan vervolgonderzoek.

2. Categorie: tevreden met de woning – ontevreden over de wijze waarop iets gedaan wordt met de mening: Tien respondenten vielen binnen deze groep, waarvan er in de enquête acht aangegeven hebben mee te willen werken aan vervolg onderzoek. Deze mensen zijn benaderd en er zijn er drie die gereageerd hebben.

3. Erg ontevreden met de woning/woonomgeving – niet geparticipeerd. Acht mensen vielen binnen deze groep, echter slechts twee mensen waren bereid mee te werken aan

vervolgonderzoek. Deze mensen zijn benaderd, maar helaas waren de e-mailadressen niet juist.

4. Tevreden met de woning – wel participatie: Hier zijn drie mensen voor geselecteerd, waarvan één persoon aangaf mee te willen werken.

Er is bij het benaderen van de respondenten rekening gehouden met of zij in een koop- of huurwoning wonen. Hier is voor gekozen omdat uit de analyse van de enquêtes bleek dat bewoners met een huurwoning minder vaak participeren dan bewoners met een koopwoning. Ook de verwachte woontevredenheid na aanpassing van de snelweg wordt lager beoordeeld door mensen in een koopwoning in vergelijking met mensen die in een huurwoning wonen. Helaas heeft geen enkele respondent die woonachtig was in een huurwoning gereageerd op de vraag om mee te willen werken aan een vervolg onderzoek. Er zijn dus alleen interviews gehouden met respondenten die een eigen woning bezitten. De volgende paragraaf geeft de resultaten weer van de afgenomen interviews.

4.2 Bewonersparticipatie & woontevredenheid volgens de geïnterviewden

Een interview probeert de achterliggende redenen en motivaties van mensen in kaart te brengen. Het interview bevatte een drietal hoofdonderwerpen die overeenkomen met de hoofdonderwerpen die in dit onderzoek centraal staan. In deze paragraaf volgt een beschrijving van de interviews en de belangrijkste resultaten.

Bewonersparticipatie

Het eerste onderwerp dat aan bod komt was de bewonersparticipatie. Omdat in de enquête wordt gevraagd of en op welke manier iemand participeert, is hier in het interview op doorgevraagd. Er is eerst algemeen naar de informatievoorziening gevraagd. Verschillende respondenten geven hierbij aan dat dit niet voldoende is, *“er staat af en toe iets in een buurtkrantje”* of *“ik heb geloof ik 1 keer in de gezinsbode een tamelijk uitgebreide tekening gezien, over hoe het er ongeveer uit zou komen te zien. Daarna is het echt stil geworden. Ik heb niets meer gehoord over de ringweg of over de verdere procedure. In ieder geval heb ik niets in mijn brievenbus gevonden”*. Een andere respondent gaf echter aan dat hij wel informatie gekregen heeft, met daarbij de opmerking dat *“als je het bijhoudt”* de informatievoorziening voldoende was. De overige respondenten gaven echter aan dat de informatievoorziening vaak summier is. Daarbij wordt overigens door één respondent aangegeven dat ze met de gekregen informatie *“wel een voorstelling kan maken van hoe de weg er zo dadelijk uit gaat zien”*. Ook de andere geïnterviewde personen waren in grote lijnen bekend met de plannen, ondanks dat de verkregen informatie niet frequent was. Één respondent gaf aan de informatie niet helemaal eerlijk te kunnen beoordelen omdat hij vond dat hij zelf ook wel actiever had mogen zoeken naar informatie.

Deelvraag 2 in dit onderzoek is: wat is de beleving van bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg in Groningen over hoe zij betrokken zijn bij het planningsproces. Om deze vraag te beantwoorden zijn naast de resultaten uit de enquête ook het afnemen van interviews van belang. Wat in de enquête weergegeven kan worden als participeren, hoeft voor een

respondent niet als participeren te voelen. Het is dus niet zo opvallend dat de definitie voor participeren verschillend is. Zo was er volgens één respondent pas sprake van participatie wanneer *“je iets van je eigen inbreng terug ziet”*. Deze respondent zag het kunnen geven van zijn mening omtrent de aanpassing van het infrastructuurproject meer als *“een hele grote mammoettanker (...) waar iedereen af en toe tegen aan mag gooien (...)”. Op een gegeven moment geef je het uit handen, dan moet je maar bekijken wat ze er wel of niet mee doen*. De andere respondent echter vond het tekenen van een petitie een vorm van participatie. Wanneer er doorgevraagd wordt op het onderwerp participatie blijkt dat sommige respondenten niet participeren omdat zij het gevoel hebben dat het planningsproces al in een te laat stadium is waardoor participeren niet het gewenste effect (namelijk eventueel aanpassen van de ringweg) zou hebben. Een andere respondent ziet het participeren meer als stemmen. *“Je geeft je stem (...) je doet afstand (...) en daarna is het niet meer van jou”*. In deze visie van participatie wordt een mening gegeven in de hoop dat daar iets mee gedaan wordt. Ook werd door één respondent aangegeven dat participatie eigenlijk door *“1 vast persoon in de buurt of wijk moet gebeuren. Deze persoon behartigt dan de belangen van alle bewoners”*.

Op de vraag of mensen in de toekomst zouden kunnen gaan participeren wordt verschillend gereageerd. Zoals hierboven beschreven heeft 1 van de respondenten het gevoel dat dat geen zin heeft, omdat het planningsproces in een te ver stadium zit. Een andere respondent geeft aan dat wanneer hij wellicht dichterbij de ringweg gewoond had, hij verder had geparticipeerd dan nu het geval is. Wanneer *“het mij direct zou raken, en het dichterbij mijn huis zou afspelen, dan zou ik er wat meer van zeggen”*. Ook een andere geïnterviewde gaf aan tegenwoordig verder van de snelweg te wonen en daarom niet te participeren. Daarnaast gaven twee geïnterviewde personen aan een soort Groninger Forum met als hoofdonderwerp de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg te willen hebben. Door bijvoorbeeld een stemmogelijkheid op het internet te geven, wordt de stap om te participeren ‘laagdrempeliger’ waardoor ze sneller geneigd zouden zijn om hun mening kenbaar te maken.

Woontevredenheid

Naast het begrip bewonersparticipatie is woontevredenheid een centraal thema in dit onderzoek. Om de woontevredenheid van bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg in Groningen te kunnen bepalen (deelvraag 3) is er tijdens het interview gevraagd wat in de ogen van de respondenten de definitie van woontevredenheid is. Zij beschrijven woontevredenheid als *“het wonen met plezier”* of *“geen geluidsoverlast en aanwezigheid van voorzieningen”*. Ook werd er door één respondent een vergelijking met de toekomst gemaakt. Niet alleen het plezier van hoe je er op dit moment woont maar ook *“hoe graag je in je buurt wil blijven wonen”* maakte volgens deze respondent deel uit van woontevredenheid. Zoals ook in de theorie naar voren komt, maken alle respondenten onderscheid tussen de woning en woonomgeving, het is van belang dat zowel de woning als de woonomgeving met plezier en zonder overlast bewoond wordt. De respondenten ervaren op dit moment niet of nauwelijks overlast van de Ringweg, ook niet na aanpassing van de snelweg. Wel is er de verwachting dat tijdens de aanpassing van de weg de hinder toe neemt. Dit is afhankelijk van het moment waarop de aanpassing plaatsvindt, zoals één van de respondenten aangaf *“als ze (...) gaan*

heien of slopen (...) en dat doen ze in het weekend of 's nachts (...) verwacht ik daar wel hinder van" en een andere respondent gaf aan *"ik verwacht dat de werkzaamheden overdag zijn, dan zou ik daar niet veel hinder van ondervinden"*. Een ander soort overlast is de overlast van het verwachte sluisverkeer. Dat bestuurders zelf een andere route zullen gaan vinden door de wijken waardoor de kans groot is dat het drukker dan nu in de straten wordt, en de respondenten bijvoorbeeld langer op zoek moeten naar een parkeerplaats.

Verhuisgeneigdheid en woonvorm (koop/huur)

Uit de enquête bleek dat de verwachte woontevredenheid bij de respondenten die in een koopwoning woonden lager werd beoordeeld dan de bewoners in een huurwoning. Daarom is ook tijdens de interviews gevraagd naar de verhuiskans na aanpassing van de snelweg en de verwachte woontevredenheid. Geen enkele respondent geeft aan dat ze, naar aanleiding van de verwachte hinder, zullen gaan verhuizen. Het zou wel een rol kunnen spelen bij de verhuisgeneigdheid, maar geen directe oorzaak hebben. Een belangrijk argument voor een van de respondenten hierbij is dat *"je weet dat de hinder tijdelijk is"*. Ook nadat de weg aangepast is zullen de respondenten niet verhuizen. Zo geeft één van de respondenten aan zich het niet voor te kunnen stellen dat *"ze in deze tijd een weg gaan aanleggen die veel vervuiling tot gevolg heeft. Dat zou tegen alle regels in gaan die er op dit moment gelden"*. De respondenten geven aan dat wanneer zij nu zouden moeten verhuizen, over het algemeen dezelfde overwegingen zouden hebben dan wanneer zij destijds voor de woning gekozen hebben.

Bewonersparticipatie en de invloed op de woontevredenheid

In de enquête kwam niet naar voren dat de bewoners die geparticipeerd hebben meer of minder tevreden waren met de woonsituatie. Ook in het interview is deze vraag voorgelegd. Gevraagd werd of zij een relatie zouden verwachten of dat ze zelf wellicht een veranderende woontevredenheid hebben omdat ze wel of niet geparticipeerd hebben. Één van de respondenten die onder andere de bewonersavond heeft bezocht en een bezoek heeft gebracht aan de tentoonstelling waarin verschillende maquettes gepresenteerd werden, vindt dat er een relatie is tussen beide. *"Mijn geluk is niet afhankelijk van dit soort dingen, maar het is zeker prettig om te weten wat er in mijn buurt gebeurt, dat je weet waar de mensen mee bezig zijn"*. Een respondent die zelf niet geparticipeerd heeft geeft ook aan meer tevreden te kunnen zijn met de woonsituatie wanneer je participeert, omdat je dan weet wat er in de buurt speelt. Een andere respondent die niet geparticipeerd heeft, heeft daar de volgende verklaring voor *"wanneer ik ontevreden zou zijn over mijn woonsituatie zou ik gaan participeren"*. Hij legt daarbij dus wel een relatie, alleen legt hij deze andersom. Hij ziet de relatie daarnaast als een soort cirkel. Wanneer iemand zijn mening geeft is de verwachting daarbij dat *"dit de woontevredenheid zal bevorderen"*. De redenering hierachter is dat *"wanneer de burger geen informatie geeft, de gemeente ook niet weet of zij goed bezig is ja of nee"*. Wanneer de gemeente dus informatie ontvangt, weten zij wat de burger wil en kunnen ze hier rekening mee houden bij het opstellen van de plannen, wat de woontevredenheid van de burger weer zou kunnen vergroten.

4.3 Conclusie interview

Uit de afgenomen interviews zijn een aantal gegevens naar voren gekomen. De definitie van het begrip participatie is erg wisselend. Voor de één was het geven van een mening voldoende, terwijl voor een ander het van belang is dat er één vast persoon wordt aangesteld die de meningen verzameld en deze dan overbrengt aan de gemeente. Wat in de beschrijving van de respondenten overeenkomt, is het geven van een mening en het gevoel dat er iets met die mening gedaan moet worden. Twee van de vier respondenten gaven daarbij aan ook een 'open' rol van de gemeente te willen zien. Zij moet open staan om de informatie te ontvangen en hier wat mee te willen doen. Het zou kunnen zijn dat dit nadrukkelijk wordt aangegeven omdat de respondenten op dit moment niet het gevoel hebben dat er iets met de informatie gedaan wordt. Zij geven daarbij namelijk ook aan dat de informatie die ontvangen wordt te summier is.

De resultaten uit het interview komen overeen met de verwachting dat bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg eerder zullen participeren wanneer zij dichterbij de snelweg wonen. Verschillende respondenten gaven aan inderdaad wel te participeren wanneer zij dichterbij de snelweg hadden gewoond. Daarbij wordt de overweging gemaakt dat het op dat moment direct de woonsituatie raakt, waardoor ze het gevoel zouden kunnen krijgen er iets aan te moeten doen.

Woontevredenheid wordt gedefinieerd als de plek waar je *“met plezier, zonder overlast, woont en blijft wonen”*. Zoals ook in de theorie naar voren komt, maken alle respondenten onderscheid tussen de woning en woonomgeving, het is van belang dat zowel de woning als de woonomgeving met plezier en zonder overlast bewoond wordt. Opmerkelijk is dat er geen onderscheid kan worden gemaakt in de overlast van de Ringweg tussen de respondenten, of deze nou in zone 1, 2 of 3 woonachtig is. De verwachting dat de hinder gedurende de aanpassing van de snelweg hun woontevredenheid beïnvloedt wordt door verschillende respondenten gedeeld. Belangrijk hierbij is *“het tijdstip waarop de aanpassing plaatsvindt”* en het gegeven dat *“je weet dat de hinder van tijdelijke aard is”*. Het is belangrijk om dit te weten omdat bijvoorbeeld door middel van informatie voorziening de burger geïnformeerd zou kunnen worden over deze zaken, zodat zij weten waar ze aan toe zijn. Zoals uit de theorie ook blijkt, zorgt kennis van zaken voor vertrouwen in de toekomst (van Bergeijk et al. 2008). Meer vertrouwen zou ervoor kunnen zorgen dat de woontevredenheid minder aangetast wordt. Ook na het aanpassen van de snelweg verwachten de respondenten geen aantasting in hun woontevredenheid. Dit komt mede door de gedachte gang dat het *“in deze tijd niet mogelijk is om een weg aan te leggen die veel vervuiling tot gevolg heeft”*. De verwachting is dat wanneer de woontevredenheid aangetast wordt, mensen zouden besluiten om te gaan verhuizen. Zij geven echter allemaal aan dat, als er al verhuisplannen komen in de toekomst, de ZRG hier slecht een onderdeel van zou kunnen zijn maar niet de hoofdreden. Zij gaven allen aan bij een eventuele verhuizing naar dezelfde kenmerken op zoek te gaan als hoe zij nu wonen.

Om te kijken of er een relatie is tussen de woontevredenheid en de participatie is er in het interview gevraagd of de bewoners een relatie verwachten tussen deze twee kenmerken. De respondenten zouden zich wel voor kunnen stellen dat de woontevredenheid hoger wordt

beoordeeld wanneer er geparticipeerd wordt, omdat ze op deze manier op de hoogte zijn van de plannen met betrekking tot hun buurt. Er is echter ook een respondent die andersom redeneert. Hij zou juist gaan participeren als de woontevredenheid laag is, om op deze manier de woontevredenheid aan te passen. De respondenten geven dus aan dat er een relatie is tussen beide factoren. Het hoeft daarbij niet per definitie zo te zijn dat mensen met een hoge tevredenheid eerder participeren dan bewoners met een lage woontevredenheid of dat de participatie hier aan bijdraagt. Er wordt dus een verband beschreven maar welke kant dit verband op gaat (negatief of positief) wordt aan de hand van de interviews niet duidelijk.

5. Conclusie en reflectie

De conclusie van deze thesis wordt weergegeven in dit hoofdstuk. In paragraaf 5.1 wordt het antwoord op de deelvragen beantwoord, en op basis daarvan antwoord gegeven op de hoofdvraag. Paragraaf 5.2 geeft een reflectie van het onderzoek weer. Het hoofdstuk zal afgesloten worden met paragraaf 5.3 waarin de aanbevelingen voor vervolgonderzoek beschreven worden.

5.1 Antwoord deelvragen en hoofdvraag

In Nederland zijn de woonlocaties rondom snelwegen interessante bouwlocaties. Uit onderzoek blijkt dat in de omgeving van snelwegen veel nieuwe woongebieden aangelegd worden (Ruimtelijk Planbureau, 2006). Ongetwijfeld zullen er in de toekomst steeds meer woongebieden komen nabij de snelwegen in Nederland. Dit staat in contrast met het gegeven dat wonen aan of nabij een snelweg kan leiden tot gezondheidsproblemen (RIVM, 2007, 2008a). Er zal bij de aanleg van de nieuwe woonwijken dus rekening gehouden moeten worden met de leefkwaliteit van de omgeving. Maar ook bij wegen die nabij woningen worden aangelegd of aangepast zal de leefkwaliteit van de bewoners gewaarborgd moeten blijven. De burger speelt een steeds grotere rol in ruimtelijke planningsvraagstukken, mede doordat de burger steeds mondiger wordt (Maloir et al. 2010).

Er zal in de toekomst rekening gehouden moeten worden met de woontevredenheid van de burgers, maar ook met de mogelijkheden die burgers hebben om plannen aan te passen of tegen te houden. Om hier inzicht in te krijgen zijn verschillende deelvragen opgesteld die in deze paragraaf beantwoord zullen worden.

5.1.1 De betekenis van woontevredenheid en bewonersparticipatie

De eerste deelvraag die centraal staat is: wat wordt er verstaan onder woontevredenheid en bewonersparticipatie en hoe hangt dit samen? De gegevens gedurende de literatuurstudie gevonden zijn, vormen de beantwoording van deze deelvraag.

Bewonersparticipatie

Rond de jaren '60 kwam bewonersparticipatie op gang, in deze periode eisten bewoners meer eigen inspraak (Pel en Verbart, 1997). De samenhang van participatie binnen de planologie wordt gevonden in de term draagvlak. Een belangrijk middel bij het creëren van draagvlak is communicatie. Door middel van communicatie kan getracht worden interactie tussen partijen om consensus en commitment te krijgen over de aard van de zaak. Bij communicatie met verschillende partijen is het van belang dat deze partijen een gelijkwaardige rol hebben en afhankelijke belangen vertegenwoordigen (De Roo et al, 2007). Wanneer burgers niet het gevoel krijgen dat zij inbreng kunnen leveren of dat er iets met hun inbreng wordt gedaan, zal sneller het zogeheten NIMBY-gedrag vertoond worden. Juist wanneer er ontevredenheid is over het planproces zullen mensen in opstand komen tegen gemaakte plannen (VNG et al., 2004). Uit de praktijk blijkt dat burgers wel mee willen werken aan plannen, zolang ze maar

goed geïnformeerd zijn. Of bewonersparticipatie echter kan slagen, ligt ook aan de houding van gemeenten of andere bestuursorganen. Medewerkers zullen ook bereid moeten zijn om burgers te betrekken in planvormingsprocessen en hun handelen te laten beïnvloeden door de burger (Burie, 1972).

Woontevredenheid

Doordat per land, per cultuur en zelfs per individu verschillende eisen worden gesteld aan zijn of haar leefomgeving (Amerigo (1990, aangehaald in Amerigo et al (1997)) is woontevredenheid een moeilijk te definiëren begrip. Elke individu heeft in feite een eigen woontevredenheid-standaard. Dit gegeven naast het gegeven dat meningen en belevingen van mensen subjectief zijn, maakt het lastig om een eenduidige beschrijving te geven voor het begrip woontevredenheid. Er zijn echter ook objectieve kenmerken die de woontevredenheid beïnvloeden. Zo blijkt uit de literatuur dat eigendomssoort (Van Poll, 1997 & CBS&VROM, 2009) huishoud- en woningkenmerken (Heylen en Winters, 2009) en demografische kenmerken als leeftijd (Speare, 1974) van invloed zijn op de woontevredenheid. Wanneer mensen niet tevreden zijn heeft dit vaak verschillende gevolgen. Een veel voorkomend gevolg van het niet tevreden zijn met een woning is de verhuisgeneigdheid. Mensen die erg tevreden zijn over hun woning, zullen niet gaan verhuizen, ook al zullen zij op een andere locatie beter af zijn (Speare, 1974). Woontevredenheid zou kunnen worden samengevat als het tevredenheidsniveau waarbij mensen niet onder hun verdraagzaamheid niveau komen. Zij zijn dan tevreden met hun woning en woonomgeving, en zullen in normale omstandigheden ook niet de overweging maken om te verhuizen. Wanneer er wel omstandigheden zijn waardoor een individu dient te verhuizen, is de groep die de mogelijkheid heeft om te verhuizen meer tevreden dan zij die geen mogelijkheid hebben om een andere woonlocatie te kiezen. Woontevredenheid is dus grotendeels afhankelijk van de mogelijkheden die bewoners hebben (kan er verhuisd worden ja/nee?) en van objectieve kenmerken als eigendomssoort en demografische kenmerken.

Bewonersparticipatie in samenhang met woontevredenheid

De samenhang tussen bewonersparticipatie en woontevredenheid is moeilijk te beschrijven. Uit de literatuur blijkt dat mensen meer tevreden zijn wanneer er met hun gepraat wordt, waardoor zij op de hoogte zijn van gemaakte plannen. Hierdoor weten bewoners en bestuurders onderling van elkaar wat de wensen en eisen zijn. Zoals hierboven ook vermeld, dragen ruimtelijke plannen alleen bij aan het welzijnsniveau van de burger wanneer beide partijen over en weer geïnformeerd zijn. Huishoudens hebben tegenwoordig vele opties wanneer hun woontevredenheid aangetast wordt. Zij kunnen de woonwensen aanpassen en de situatie accepteren maar doordat de burger steeds mondiger is (Maloir et al. 2010) kunnen zij er ook voor kiezen om te protesteren tegen plannen om op deze manier hetzelfde niveau van tevredenheid te behouden.

5.1.2 Beleving planningsproces van bewoners Zuidelijke Ringweg

Deelvraag twee is de vraag: wat is de beleving van de bewoners rondom de Zuidelijke Ringweg Groningen over hoe zij betrokken zijn bij het planningsproces? Deze vraag is

beantwoord aan de hand van het empirische gedeelte, de enquête die door 305 mensen is ingevuld en de interviews die zijn afgenomen bij omwonenden. In totaal heeft bijna 20% van de respondenten aangegeven dat zij geparticipeerd hebben gedurende het planningsproces. In tegenstelling tot de verwachting blijkt uit de analyse van de enquête dat participatie niet afhankelijk van de afstand tot de snelweg is. Uit de interviews blijkt echter dat bewoners die dichterbij de snelweg wonen eerder geneigd zullen zijn om te participeren. Het zou kunnen zijn dat doordat in de steekproef relatief weinig respondenten aangegeven hebben dat ze geparticipeerd hebben, dit een vertekend beeld opgeleverd heeft.

Uit het onderzoek blijkt dat respondenten niet erg tevreden zijn over de mate waarin er iets met hun mening is gedaan. Er is geen enkele respondent die aan heeft gegeven tevreden of heel tevreden te zijn hiermee. Een oorzaak hiervan zou kunnen zijn dat de plannen rondom de Zuidelijke Ringweg nog niet concreet zijn. Ook hebben de bewoners de enquête ontvangen op het moment dat de projectorganisatie nog geen inzicht had in het aantal zienswijzen, waardoor de bewoners hierop ook nog geen reactie hebben gehad.

De respondenten die in de enquête aangegeven hebben ontevreden te zijn over het verloop van het planningsproces, zijn eerder geneigd te verhuizen dan zij die tevreden zijn over het planningsproces. Dit komt overeen met de verwachte verhuisgeneigdheid van de geïnterviewde personen. Zij geven aan dat ze willen participeren wanneer de gemeente hier ook voor open staat. Hierdoor hebben zij het gevoel serieus genomen te worden. Het zou kunnen zijn dat wanneer een persoon participeert en achteraf het gevoel heeft niet gehoord te zijn geworden hij of zij alsnog overweegt om te gaan verhuizen.

Zoals in paragraaf 3.7 reeds beschreven is zou het kunnen zijn dat, na afronding van het infrastructuur project, de respondenten deze vraag anders beantwoorden. Op dat moment is het voor de burger duidelijk wat er is gebeurd naar aanleiding van hun participatie waardoor ze op dat moment wellicht tevredener of juist ontevredener zouden kunnen zijn over de participatie. In dat geval zou dit onderzoek als een nulmeting gezien kunnen worden. Er is een verschil te zien in het beoordelen van de verkregen informatie tussen de groep die wel geparticipeerd heeft en de groep die niet geparticipeerd heeft. Dit zou kunnen komen doordat mensen die participeren informatie anders beoordelen en anders lezen, wellicht zijn zij aandachtiger dan de groep respondenten die niet geparticipeerd heeft. De geïnterviewde personen gaven echter aan dat de informatie te summier was. Hierbij kan geen onderscheid gemaakt worden in de groep die wel of de respondenten die niet geparticipeerd hebben. Dit is te verklaren uit het feit dat er slechts met een kleine groep bewoners interviews zijn afgenomen.

5.1.3 Woontevredenheid en de van bewonersparticipatie hierin

Wat is de woontevredenheid van de bewoners rondom de snelweg in Groningen en in hoeverre heeft de bewonersparticipatie hierbij een rol gespeeld? Dit is de vraag die in deelvraag 3 centraal staat. Ruim 76% van de respondenten geeft aan tevreden te zijn met de woonomgeving. Zoals uit de literatuur blijkt zijn er een aantal objectieve factoren die de woontevredenheid beïnvloeden.

Geconcludeerd kan worden dat er een samenhang is in tevredenheid met de woning en de woonomgeving. Zowel uit de enquête blijkt dit alsook in de interviews. Wanneer bewoners een groeiende tevredenheid hebben met hun woning is er ook een groeiende tevredenheid met de woonomgeving. De beoordeling van de woontevredenheid wordt niet bepaald door de zone waarin men woont. Bewoners die tot 300 meter afstand van de Zuidelijke Ringweg wonen beoordelen de woontevredenheid hetzelfde als zij die 300 tot 600 meter of 600 en 900 meter van de weg wonen. De verwachting dat mensen die binnen 300 meter afstand van de weg wonen meer hinder zouden kunnen ervaren van de snelweg en hierdoor een lagere woontevredenheid zouden hebben wordt dus niet waargenomen in dit onderzoek. De geïnterviewde personen die dicht bij de snelweg wonen, geven echter aan dat zij hinder ervaren van de snelweg. Deze hinder is echter niet van dusdanige invloed is dat hun woontevredenheid er door wordt aangetast. Er is een positief significant verband aangetoond tussen de verwachte woontevredenheid na aanpassing van de snelweg en de huidige woontevredenheid. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat mensen de verwachting hebben dat hun woontevredenheid verbeterd wordt na aanpassing van de ringweg doordat zij hierna minder hinder zullen ervaren. Hierbij moet vermeld worden dat er onderscheid is in de respondenten die in een huurwoning wonen en de respondenten die een koopwoning bezitten. Bewoners die een koopwoning bezitten geven vaker aan een lagere woontevredenheid te verwachten dan de bewoners van een huurwoning. Dit is te verklaren uit het gegeven dat woningeigenaren wellicht over de verkoopbaarheid van hun woning nadenken. Wanneer hun woning of woonomgeving dusdanig wordt aangetast, dat het kwalitatief minder wordt, zou dit de courantheid van hun woning kunnen verslechteren. Huurders hoeven zich om dit gegeven niet druk te maken en het kan zijn dat zij daardoor een hogere woontevredenheid verwachten na aanpassing van de snelweg. Opmerkelijk is wanneer deze groepen samengevoegd worden, ruim 13% aangeeft dat de woontevredenheid lager wordt als gevolg van de Zuidelijke Ringweg. Dit zou kunnen komen doordat bewoners wellicht de verwachting hebben dat hun woning gesloopt moet worden door de aanpassing van de Ringweg of dat zij hinder zullen ervaren in hun woonomgeving.

Er is geen verschil aangetoond in de participatiegroep en de groep die niet geparticipeerd heeft. Uit dit onderzoek blijkt dat de beoordeling van de woontevredenheid en mensen die wel of niet geparticipeerd hebben gelijk is. Uit de interviews komt wel naar voren dat wanneer men hun mening kenbaar maakt, er een verwachting is dat de woontevredenheid positief beïnvloed wordt. Zij beschrijven dat volgens de redenering dat wanneer zij participeren, ze beter op de hoogte zullen zijn van de gemaakte plannen waardoor de woontevredenheid groter wordt. Wanneer er echter gekeken wordt naar de steekproef en niet naar de afgenomen interviews, kan dus niet geconcludeerd worden dat participatie invloed heeft op de woontevredenheid.

5.2 Reflectie op het onderzoek

Deze paragraaf geeft een reflectie op het onderzoek weer. Gedurende het uitvoeren van het onderzoek zijn er een aantal moeilijkheden gesignaleerd, waarvan hieronder een korte beschrijving zal worden gegeven.

Doordat er met de enquête een veelheid aan informatie vergrepen wordt was het voor de onderzoeker soms moeilijk om te bepalen wat wel en wat niet te verwerken. Omdat er geen eerdere onderzoeken met betrekking tot de woontevredenheid en bewonersparticipatie rondom de Zuidelijke Ringweg uitgevoerd zijn, is er geen vergelijking mogelijk. Dit onderzoek zou daarom gezien kunnen worden als een nulmeting.

De enquête heeft goed bijgedragen aan het verkrijgen van inzicht in de woontevredenheid van bewoners. Aan de hand van de enquêtes kon goed in beeld gebracht worden hoe mensen geparticipeerd hebben en hoe zij hun woning en woonomgeving beoordelen. Er waren echter een aantal vragen waarbij respondenten moeilijkheden ondervonden. Vooral vragen met betrekking tot het autorijden werd in veel gevallen niet of niet juist beantwoord. Bewoners die geen auto hadden, wisten niet of zij deze vragen moesten invullen in de rol als bijrijder of dat zij de vragen niet in moesten vullen. Hierdoor werden sommige vragen niet juist beantwoord, wat het verwerken van de enquêtes bemoeilijkte. Bij eventueel vervolgonderzoek zal hier rekening mee gehouden moeten worden .

De interviews konden pas worden afgenomen nadat de enquêtes grotendeels verwerkt waren. Dit had als gevolg dat de periode om mensen uit te nodigen voor een interview in een ongunstige periode kwam, in verband met de zomervakantie. Ook na het sturen van herinneringsmails bleef de respons steken. Dat is jammer, omdat door het afnemen van interviews meer inzicht gegeven kan worden in achterliggende gedachten en overwegingen van respondenten. Doordat er bij vier bewoners een interview is afgenomen zijn conclusies niet statistisch. Zij geven echter wel een goed beeld over hoe zij bewonersparticipatie zien en woontevredenheid beschrijven. Dit zou een uitgangspunt kunnen zijn bij eventueel vervolgonderzoek.

5.3 Aanbevelingen

In deze paragraaf zullen aanbevelingen worden gegeven voor beleidsmakers en werknemers van ambtelijke organisaties. Daarnaast wordt er ook in gegaan op aanbevelingen voor eventueel vervolg onderzoek.

Uit het onderzoek blijkt dat de relatie tussen woontevredenheid en bewonersparticipatie al begint bij de houding van de betrokken partijen. Wanneer het bijvoorbeeld gaat om ruimtelijke plannen die uitgevoerd dienen te worden door de gemeente, zal er niet alleen rekening gehouden moeten worden met de bewoners. Er moet oprecht naar hen geluisterd worden, en ambtenaren moeten daarnaast iets met de opmerkingen van de burger willen doen. Wanneer bewoners en ambtenaren naar elkaar luisteren, en elkaar voorzien van informatie, zal er meer begrip komen over en weer. In dit onderzoek is aangetoond dat mensen die geparticipeerd hebben sceptischer zijn over de verwachte woontevredenheid na aanpassing van de snelweg dan de groep bewoners die niet geparticipeerd hebben. De aanpassing van de Zuidelijke Ringweg is een traject dat nog een aantal jaren duurt. Om de woontevredenheid van omwonenden in de toekomst te kunnen waarborgen, is het voor beleidsmakers van belang om informatie te verschaffen aan bewoners, hen de mogelijkheid te geven hun mening kenbaar te

maken en daar iets mee te willen doen en tot slot rekening te houden met de wensen van de bewoners.

In de vorige paragraaf is al een kleine start gemaakt met het beschrijven van aanbevelingen. Het zal verstandig zijn om de enquête bij een eventueel vervolg onderzoek meer toe te spitsen op wel/geen autorijder. Nu wisten respondenten vaak niet hoe ze de vragen moesten invullen. Bij een eventueel vervolgonderzoek zou deze enquête en dit onderzoek gezien kunnen worden als een nulmeting. Er wordt immers gemeten hoe mensen de woontevredenheid op dit moment bepalen. Wanneer in de toekomst (na bijvoorbeeld het aanpassen van de Ringweg) nogmaals de woontevredenheid en de participatie gemeten wordt, kan goed in kaart gebracht worden of de aanpassing van de Ringweg invloed heeft op de woontevredenheid van omwonenden.

Bijlagen

1. Enquête over woontevredenheid nabij snelwegen
2. Uitnodiging interview
3. Herinnering uitnodiging interview
4. Vragenlijst interview



rijksuniversiteit
groningen

ENQUÊTE OVER WOONTEVREDENHEID NABIJ SNELWEGEN

Informatie vooraf

Het enquêteformulier bestaat uit **3 delen**:

- **Deel 1:** uw huidige woonsituatie
- **Deel 2:** de Zuidelijke Ringweg
- **Deel 3:** uw persoons- en huishoudkenmerken

U kunt uw antwoord geven door steeds het vakje aan te kruisen dat bij uw antwoord hoort. Wilt u waar nodig antwoorden in **blokletters** geven? Dit vergemakkelijkt de verwerking van uw antwoorden. De enquête is **dubbelzijdig** afgedrukt. U vindt vragen dus zowel op de voor- als achterzijde van de pagina's.

DEEL 1: UW HUIDIGE WOONSITUATIE

De volgende vragen hebben betrekking op uw woning en woonomgeving.

Belangrijk! In de onderstaande vragen, wordt meerdere keren de term "snelweg" gebruikt. De Zuidelijke Ringweg Groningen (N7) zien we ook als snelweg, aangezien het onderdeel uitmaakt van de snelweg A7 die loopt van Amsterdam, via Friesland en de stad Groningen naar de Duitse grens. Alle vragen waarin de term "snelweg" wordt gebruikt hebben dus ook betrekking op de Zuidelijke Ringweg.

Algemene woningkenmerken

1. In welk type woning woont u?

- Eengezinshuis: vrijstaande woning, 2 onder 1 kap woning
- Eengezinshuis: tussenwoning, hoekwoning
- Flat, appartement, boven/benedenwoning
- Deel van een woning of wooneenheid
- Anders, nl:

2. Is uw woning een koop- of een huurwoning?

- Koopwoning
- Huurwoning

3. In welk jaar bent u naar deze woning verhuisd?

.....

4. In welke periode is uw woning gebouwd?

- 1945 of eerder (vooroorlogse woning)
- 1946 tot en met 1959
- 1960 tot en met 1979
- 1980 tot en met 1999
- 2000 of later
- Weet ik niet

5. Mijn woning is grotendeels voorzien van...

- Enkel glas
- (Drie)dubbel glas

Woonlocatiekeuze en huidige woontevredenheid

6. De volgende stellingen betreffen de beslissing om op uw huidige woonlocatie te gaan wonen

Bij de keuze voor deze woning speelden kenmerken van de <u>woning</u> een grotere rol dan kenmerken van de <u>omgeving</u> (waaronder ligging)	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Het huis sloot destijds volledig aan bij mijn wensen	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik vond het belangrijk om in Groningen te wonen; waar precies in de stad was daarbij van minder belang	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik vond het destijds belangrijk om dichtbij de snelweg te wonen	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens

7. Hoe tevreden bent u met de volgende kenmerken van uw huidige woning en woonomgeving?

Ik ben tevreden met mijn huidige woning	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik ben tevreden met mijn huidige woonomgeving	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De bebouwing in deze buurt is aantrekkelijk	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Het is vervelend om in deze buurt te wonen	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Indien mogelijk, ga ik uit deze buurt verhuizen	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik voel mij thuis in deze buurt	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik heb veel contact met andere buurtbewoners	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
In deze buurt gaat men op een prettige manier met elkaar om	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Er zijn voldoende voorzieningen in deze buurt (onderwijs, winkels, zorg)	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik woon in een groene buurt (b.v. groene buurt, park, bos)	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De verkeerssituatie in deze buurt is veilig	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Het is nooit echt stil in deze buurt; er is altijd wel geluid aanwezig	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens

8. Stel dat u binnenkort gaat verhuizen, in welke mate zouden de volgende omgevingsfactoren de keuze van uw nieuwe woonwijk beïnvloeden?

Schone omgeving (b.v. geen graffiti, hondenpoep, vuilnis, verlaten fietsen)	Zeer geringe mate	1	2	3	4	5	6	7	Zeer sterke mate
Stille omgeving	Zeer geringe mate	1	2	3	4	5	6	7	Zeer sterke mate
Goede luchtkwaliteit	Zeer geringe mate	1	2	3	4	5	6	7	Zeer sterke mate
Goede bereikbaarheid per auto	Zeer geringe mate	1	2	3	4	5	6	7	Zeer sterke mate
Goede bereikbaarheid per openbaar vervoer	Zeer geringe mate	1	2	3	4	5	6	7	Zeer sterke mate
Nabijheid van het werk	Zeer geringe mate	1	2	3	4	5	6	7	Zeer sterke mate
Verkeersveiligheid	Zeer geringe mate	1	2	3	4	5	6	7	Zeer sterke mate
Sociale veiligheid	Zeer geringe mate	1	2	3	4	5	6	7	Zeer sterke mate
Goed contact met de buurtbewoners	Zeer geringe mate	1	2	3	4	5	6	7	Zeer sterke mate
Aanwezigheid van voorzieningen (b.v. onderwijs, winkels, zorg)	Zeer geringe mate	1	2	3	4	5	6	7	Zeer sterke mate
Aanwezigheid van groen (b.v. groene buurt, park, bos)	Zeer geringe mate	1	2	3	4	5	6	7	Zeer sterke mate

9. Hoe groot is de kans dat u tussen nu en 2 jaar verhuist?

zeer klein 1 2 3 4 5 6 7 zeer groot

Bereikbaarheid

Belangrijk! Ook hier worden met de term "snelweg" zowel snelwegen als de Zuidelijke Ringweg Groningen (N7) bedoeld.

10. Welk vervoermiddel gebruikt u meestal om de volgende bestemmingen te bereiken?
Als u meerdere vervoermiddelen gebruikt, kiest u dan a.u.b. het vervoermiddel waarmee u de grootste afstand aflegt.

	Te voet	Fiets	Motor/ scooter	Auto	Bus	Trein	nvt
Werk	0	0	0	0	0	0	0
School/studie	0	0	0	0	0	0	0
Boodschappen	0	0	0	0	0	0	0

11. Hoe lang doet u er doorgaans over om vanaf huis uw werklocatie te bereiken waar u de meeste tijd doorbrengt?
Het gaat hierbij om de reis van deur tot deur zonder tussentijdse bezoeken aan kinderopvang, winkels, etc.

Gemiddelde reistijd: minuten enkele reis nvt
0

12. De volgende stellingen gaan over de algemene bereikbaarheid van uw woonlocatie.
 In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?

Mijn huidige woonlocatie heeft een goede bereikbaarheid	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Er is voldoende parkeergelegenheid in de nabijheid van mijn woning	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De bereikbaarheid van winkels vanaf mijn woonlocatie is goed	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De snelweg speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van mijn woonlocatie	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens

13. De volgende stellingen gaan specifiek over de bereikbaarheid van uw werklocatie.
 In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?

Vanaf mijn woonlocatie kan ik mijn werk goed bereiken met de auto	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens	nvt 0
Vanaf mijn woonlocatie kan ik mijn werk goed bereiken met het OV	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens	nvt 0
Vanaf mijn woonlocatie kan ik mijn werk goed bereiken met de fiets	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens	nvt 0
De snelweg speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van mijn werk	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens	nvt 0

14. Hoe vaak maakt u gebruik van de snelweg (zowel als bestuurder als passagier)?

- Vrijwel dagelijks (meer dan 4 dagen per week)
- Enkele keren per week (2, 3 of 4 dagen per week)
- Eens per week (1 dag)
- Enkele keren per maand
- Ik gebruik de snelweg (bijna) nooit

Indien u de snelweg (bijna) nooit gebruikt, ga naar vraag 17

15. Waarvoor gebruikt u meestal de snelweg?

Eén antwoord mogelijk

- Woon-werkverkeer
- Zakelijk verkeer
- Privé/recreatief verkeer

16. Op hoeveel dagen staat u gemiddeld per week in de file?

Als u nooit in de file staat, kunt u 0 invullen

... dag(en)

Geluid

17. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?

Wanneer ik mij <u>binnenshuis</u> bevind, hoor ik vaak het geluid afkomstig van het verkeer op de snelweg	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik maak mij zorgen over het effect dat geluid van snelwegverkeer zou kunnen hebben op mijn gezondheid	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Wanneer ik mij <u>binnenshuis</u> bevind, ervaar ik hinder van het geluid afkomstig van het verkeer op de snelweg	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik ervaar gezondheidsklachten afkomstig van het geluid van het verkeer op de snelweg (bv. slaapstoornissen, hartproblemen, concentratieproblemen)	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Vanwege het geluid afkomstig van het verkeer op de snelweg, overweeg ik serieus om binnenkort te verhuizen	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens

Luchtkwaliteit

18. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?

Ik vind de luchtkwaliteit in mijn buurt slecht	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik maak mij zorgen over het mogelijke effect van vervuilende stoffen afkomstig van het snelwegverkeer op mijn gezondheid	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Wanneer ik mij <u>binnenshuis</u> bevind, ervaar ik hinder van vervuilende stoffen van het snelwegverkeer	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik ervaar gezondheidsklachten door de vervuilende stoffen afkomstig van het verkeer op de snelweg (bv. last van luchtwegen, oogirritaties)	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Vanwege de luchtvervuiling afkomstig van het verkeer op de snelweg overweeg ik serieus om binnenkort te verhuizen	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens

Overige effecten

19. Heeft u wanneer u zich binnenshuis bevindt direct uitzicht op de snelweg?

- Nee, ik zie de snelweg niet
- Ja, ik zie een geluidscherm
- Ja, ik zie het snelwegverkeer
- Anders, nl:.....

20. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?

De snelweg belemmert mijn uitzicht	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De snelweg vormt een barrière; het is moeilijk om aan de overkant van de weg te komen	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De snelweg is goed geïntegreerd in het landschap	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik vind de snelweg lelijk	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens

Afwegingen woonomgeving-snelweg

21. De volgende stellingen hebben betrekking op uw huidige woonlocatie in relatie tot de snelweg.

De voordelen van <u>bereikbaarheid</u> compenseren de (eventuele) <u>geluidsoverlast</u> afkomstig van het verkeer op de snelweg	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De voordelen van <u>bereikbaarheid</u> compenseren de <u>luchtvervuiling</u> afkomstig van het snelwegverkeer	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De <u>geluidsoverlast</u> is erger dan de <u>luchtvervuiling</u>	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens

22. Door de nabijheid van de snelweg is de waarde van mijn woning naar mijn mening...

veel lager 1 2 3 4 5 6 7 veel hoger

DEEL 2: DE ZUIDELIJKE RINGWEG

*Al enige tijd, werken de gemeente Groningen, de provincie Groningen en Rijkswaterstaat samen aan plannen ter verbetering van de doorstroming op de Zuidelijke Ringweg. In 2009 werd reeds een deel van het tracé bij het Julianaplein omgebouwd (**ZRG fase 1**), met als meest in het oog springende verandering de bypasses onder het Julianaplein door tussen de Julianaweg (A28) en het Emmaviaduct.*

*Om ondermeer in te kunnen spelen op de verwachte groei in verkeersdrukke in de komende jaren, is het besloten om op relatief korte termijn het hele tracé van de Zuidelijke Ringweg grondig aan te pakken. Dit project wordt **ZRG fase 2** genoemd. Medio 2009 is het Bestuurlijk Voorkeursalternatief bekend. Het voorkeursplan is een uitbreiding van de Ringweg op het bestaande tracé. De oplossing bestaat uit een verhoogde ligging op palen tussen het Vrijheidsplein en het Julianaplein en een verdiepte ligging tussen het Julianaplein en het Europaplein. Daarnaast, op dezelfde hoogte als de rest van het stadsverkeer, liggen de parallelwegen. Er wordt nu gekeken naar de gevolgen van de beoogde veranderingen voor het milieu, de milieueffectrapportage (MER). De volgende stap is het maken van een ontwerpplan. In de eerste helft van 2013 zou, na een inspraakperiode, het definitieve plan bekend moeten worden. De realisatie moet in 2015 beginnen voor een periode van 5 jaar (tot 2019/2020).*

Belangrijk! De volgende vragen hebben alleen betrekking op de **2^e fase** van de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg.

Bekendheid en betrokkenheid

1. Wist u dat er plannen zijn om de Zuidelijke Ringweg aan te passen?

- Ja
 Nee

2. Hebt u informatie gekregen over het voorgestelde plan?
Meerdere antwoorden mogelijk
- Ja, via de projectorganisatie
 - Ja, via de (lokale) media (b.v. krant, televisie, radio)
 - Ja, via één of meerdere bewonersorganisaties
 - Ja, via mijn buurtbewoners
 - Nee
 - Anders, nl:

Indien u geen informatie hebt gekregen, ga naar vraag 6

3. Wat vindt u van de kwaliteit van de informatie?
De verkregen informatie is...

Voldoende	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Compleet	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Duidelijk	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Tijdig	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Betrouwbaar	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens

4. Hebt u op enige wijze deelgenomen aan activiteiten rondom de besluitvorming?
Meerdere antwoorden mogelijk

- Ja, ik heb de raadpleging en/of informatieavonden bezocht
- Ja, ik ben lid geworden van een bewonersorganisatie
- Ja, door mondelinge inspraak
- Ja, door schriftelijke inspraak (bv. zienswijze)
- Nee
- Anders, nl:

5. Indien u inspraak heeft geleverd, in welke mate vindt u dat er iets mee gedaan is?

zeer geringe mate 1 2 3 4 5 6 7 zeer sterke mate nvt

Mening over het wegproject en de te verwachten effecten

6. Hoe tevreden bent u met de manier waarop het planningproces rondom de aanpassing van de Zuidelijke Ringweg verloopt?

zeer ontevreden 1 2 3 4 5 6 7 zeer tevreden

7. In hoeverre bent u mee eens met de volgende stellingen?

Er is geen verkeersprobleem op de Zuidelijke Ringweg	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De bereikbaarheid van de stad Groningen is echt problematisch en moet dringend aangepakt worden	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De uitbreiding van de ringweg is goed voor de economische ontwikkeling van de hele regio	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens

8. In welke mate bent u voor of tegen de voorgestelde aanpassing van de Zuidelijke Ringweg Groningen?

helemaal tegen 1 2 3 4 5 6 7 helemaal voor

Wat is/zijn voor u de belangrijkste reden(-en) om voor of tegen het project te zijn?

.....

.....

.....

9. Hoe verwacht u dat het wegproject tijdens de uitvoering van de werkzaamheden uw woontevredenheid zal beïnvloeden?

Vergeleken met de huidige situatie, wordt mijn woontevredenheid...

veel lager 1 2 3 4 5 6 7 veel hoger

10. Hoe verwacht u dat het wegproject na de uitvoering van de werkzaamheden uw woontevredenheid zal beïnvloeden?

Vergeleken met de huidige situatie, wordt mijn woontevredenheid...

veel lager 1 2 3 4 5 6 7 veel hoger

11. Als gevolg van de aanpassing van de ringweg wordt de waarde van mijn woning naar mijn mening...

veel lager 1 2 3 4 5 6 7 veel hoger

12. De kans dat ik verhuis als gevolg van de aanpassing van de ringweg is...

zeer klein 1 2 3 4 5 6 7 zeer groot

DEEL 3: UW PERSOONS- EN HUISHOUDKENMERKEN

De volgende vragen zijn bedoeld als achtergrondinformatie

1. De volgende vragen gaan over uw mening over autorijden. Bij het beantwoorden van deze vragen zijn de volgende dingen van belang:

1. Wij zijn geïnteresseerd in uw mening; er zijn dus **geen goede of foute antwoorden**
2. Denk niet te lang over het antwoord na; **het gaat om uw eerste indruk**

In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?

Ik vind autorijden...

niet leuk	1	2	3	4	5	6	7	leuk
slecht	1	2	3	4	5	6	7	goed
niet plezierig	1	2	3	4	5	6	7	plezierig
positief	1	2	3	4	5	6	7	negatief

2. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?

Als ik ergens naartoe moet, gebruik ik automatisch de auto	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Het is tegen mijn principes om de auto te gebruiken als er ook geschikte alternatieven zijn	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De auto is voor mij het enige alternatief om me te verplaatsen	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Het zou me moeite kosten om geen auto meer te rijden	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Als ik mijn auto veel gebruik voel ik mij moreel bezwaard	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik kan mijn autogebruik gemakkelijk verminderen	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik voel mij niet moreel verplicht om milieuvriendelijke vervoermiddelen te gebruiken, zoals de fiets of het OV	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
De auto is het symbool van mijn vrijheid en onafhankelijkheid	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens

3. Geef a.u.b. aan in welke mate de volgende kenmerken u typeren.

Ik neem liever geen risico's	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik ben graag buitenshuis	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik ben spontaan	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik houd van iets nieuws uitproberen	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik ben ambitieus	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik ben avontuurlijk	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik houd van gewoonten	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens
Ik houd van afwisseling	Helemaal mee oneens	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal mee eens

4. Wat is uw geslacht?

- Man
- Vrouw

5. Wat is uw geboortjaar?

.....

6. Wat is uw hoogst voltooide opleiding?

- Lagere school of basisschool
- LTS, huishoudschool, VMBO, MAVO, MULO
- HAVO, VWO, HBS
- MBO
- HBO, universiteit
- Anders, nl:

7. Wat is uw voornaamste dagelijkse bezigheid?

- Betaald werk (loondienst, zelfstandige ondernemer)
- Scholier/student
- Huisvrouw/huisman
- Arbeidongeschikt
- Werkzoekend
- Gepensioneerd/VUT
- Anders, nl:

8. Hoeveel uur per week bent u betaald werkzaam?
- Minder dan 12 uur per week
 - Tussen 12 en 30 uur per week
 - Meer dan 30 uur per week
 - Niet van toepassing
9. Uzelf meegerekend, uit hoeveel personen bestaat het huishouden waartoe u behoort?
Kinderen die elders op kamers wonen worden niet tot het huishouden gerekend.
- ... persoon(-onen)
10. Hoe ziet de samenstelling van uw huishouden er uit?
- Alleenstaand
 - Alleenstaand met thuiswonende kind(eren)
 - Samenwonend/getrouwd
 - Samenwonend/getrouwd met thuiswonende kind(eren)
 - Anders, nl:
11. Welke situatie is op uw huishouden van toepassing?
- Eenverdiener
 - Tweeverdieners
 - Werkzoekend
 - Gepensioneerd
 - Anders, nl:
12. Wat is het netto maandinkomen van uw huishouden in euro's?
Met netto wordt bedoeld, het inkomen dat u en/of uw partner schoon in handen krijgen, na aftrek van belastingen, sociale premies, etc.
- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> € 1.000 of minder | <input type="radio"/> € 3.001 - € 4.000 |
| <input type="radio"/> € 1.001 - € 2.000 | <input type="radio"/> € 4.001 - € 5.000 |
| <input type="radio"/> € 2.001 - € 3.000 | <input type="radio"/> Meer dan € 5.000 |
13. Beschikt uw huishouden over 1 of meerdere auto's?
- Nee
 - Ja, 1 auto
 - Ja, 2 auto's
 - Ja, meer dan 2 auto's

14. Hoeveel kilometer rijdt u persoonlijk gemiddeld per jaar met de auto?
Het gaat om het totaal kilometers dat u rijdt (eventueel in meer auto's), en niet om het totaal aantal kilometers dat er in uw auto gereden wordt.

..... kilometer per jaar

15. In welk postcodegebied woont u?
Het antwoord op deze vraag zal enkel gebruikt worden om de afstand tussen uw woning en de snelweg te kunnen bepalen.

Postcode

--	--	--	--

--	--

16. Zou u eventueel willen meewerken aan een vervolgonderzoek?

- Nee
- Ja, en hoe zou u het liefst benaderd willen worden?
 - Per e-mail, op het volgende e-mail adres
 - Per post, op het volgende adres

Zou u een samenvatting van de resultaten willen ontvangen? Vul dan hierboven uw e-mail adres en/of uw postadres in.

DIT IS HET EINDE VAN DE VRAGENLIJST. ALS U NOG OPMERKINGEN HEEFT, KUNT U DIE HIERONDER NOTEREN.

HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING!

WILT U DE INGEVULDE VRAGENLIJST VÓÓR 5 JUNI IN DE BIJGELEVERDE ENVELOPPE AAN ONS TERUGZENDEN?

U kunt de enquête gratis terugsturen in de bijgevoegde retourenveloppe. Mocht u die niet meer bij de hand hebben, dan kunt u de enquête ook kosteloos versturen naar:

***Rijksuniversiteit Groningen
FRW, t.a.v. C. Maloir
Antwoordnummer 172
9700 VB Groningen***

Bijlage 2: Uitnodiging interview

AAN DE BEWONER VAN DIT ADRES

Kirsten Plattje

E: k.d.plattje@student.rug.nl

Datum

22 juli 2011

Onderwerp

Onderzoek naar de relatie tussen woontevredenheid en bewonersparticipatie rondom de Zuidelijke Ringweg

Geachte heer/mevrouw,

Afgelopen mei heeft u een door een collega onderzoekster (Catherine Maloir) toegestuurde enquête ingevuld. Daar heeft u op aangegeven geen bezwaar te hebben tegen deelname aan een vervolgonderzoek.

In het kader van mijn afstudeeronderzoek aan de Rijksuniversiteit Groningen, vakgroep Planologie, voer ik een onderzoek uit naar de relatie tussen bewonersparticipatie en woontevredenheid bij omwonenden van de Zuidelijke Ringweg in Groningen. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in of en hoe bewonersparticipatie bij kan dragen aan de woontevredenheid van omwonenden.

De enquête geeft weinig inzicht in meningen en argumenten van respondenten. Om dit in kaart te brengen zou ik u graag (*in de laatste week van juli of de eerste week van augustus*) willen interviewen. Het interview zal ongeveer een half uur van uw tijd in beslag nemen. Ik zou het zeer op prijs stellen dat u in het belang van het onderzoek wilt meewerken en mij in staat te stellen me verder in de resultaten van de enquête te verdiepen.

Wanneer u door middel van een interview mee wilt werken aan dit vervolg onderzoek kunt u dat kenbaar maken door contact met mij opnemen via bovenstaand telefoonnummer of e-mailadres. Ook voor vragen en nadere informatie kunt u uiteraard contact met mij opnemen.

Alvast hartelijk dank voor uw tijd en moeite!

Hoogachtend,

Kirsten Plattje

Masterstudent Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen

Bijlage 3: Herinneringsmail uitnodiging interview

AAN DE BEWONER VAN DIT ADRES

Kirsten Plattje

E: k.d.plattje@student.rug.nl

Datum

22 juli 2011

Onderwerp

Herinnering: Onderzoek naar de relatie tussen woontevredenheid en bewonersparticipatie rondom de Zuidelijke Ringweg

Geachte heer/mevrouw,

Bij deze wil ik u graag herinneren aan de e-mail van afgelopen vrijdag 22 juli. Wellicht heeft u de e-mail over het hoofd gezien of bent u er nog niet aan toegekomen om te reageren. Afgelopen mei heeft u een door een collega onderzoekster (Catherine Maloir) toegestuurd enquête ingevuld. Daar heeft u op aangegeven geen bezwaar te hebben tegen deelname aan een vervolgonderzoek.

In het kader van mijn afstudeeronderzoek aan de Rijksuniversiteit Groningen, vakgroep Planologie, voer ik een onderzoek uit naar de relatie tussen bewonersparticipatie en woontevredenheid bij omwonenden van de Zuidelijke Ringweg in Groningen. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in of en hoe bewonersparticipatie bij kan dragen aan de woontevredenheid van omwonenden.

De enquête geeft weinig inzicht in meningen en argumenten van respondenten. Om dit in kaart te brengen zou ik u graag (*in de laatste week van juli of de eerste week van augustus*) willen interviewen. Het interview zal ongeveer een half uur van uw tijd in beslag nemen. Ik zou het zeer op prijs stellen dat u in het belang van het onderzoek wilt meewerken en mij in staat te stellen me verder in de resultaten van de enquête te verdiepen.

Zou u, ook wanneer u niet wenst deel te nemen aan vervolgonderzoek, dit kenbaar willen maken door contact met mij opnemen via onderstaand telefoonnummer of e-mailadres. Ook voor vragen en nadere informatie kunt u uiteraard contact met mij opnemen.

Alvast hartelijk dank voor uw tijd en moeite!

Hoogachtend,

Kirsten Plattje
Masterstudent Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen

E: k.d.plattje@student.rug.nl

Bijlage 4: Vragenlijst enquête

Participatie en communicatie

- Wat vindt u van de informatie voorziening? (Inhoud, frequentie, betrouwbaarheid?)
- Wat vindt u van het moment waarop u betrokken bent? (Tijdig? Te laat?)
- Wat vindt u van het detailniveau van de informatie? Gedetailleerd genoeg of niet?
- Zou u ander soort informatie willen ontvangen? Sluit de informatie aan bij uw wensen?
- Heeft u weerstand tegen de geplande plannen? Waarom heeft u weerstand?
- Voelt u onzekerheid bij de gemaakte plannen? Denkt u te weten waar u aan toe bent?
- *Wat is voor u participatie in het planningsproces?* Heeft u het gevoel dat er naar u geluisterd wordt? Dat er iets met uw mening gedaan wordt? Is de samenwerking tussen Ring Aanpak Zuid en de bewoner voldoende?
- Heeft u het gevoel invloed te hebben op gemaakte plannen?

Woontevredenheid

- Wat is voor u de definitie van woontevredenheid? Welke kenmerken spelen daarbij een rol? (geluid, lucht, omgeving, burens enz. wat is belangrijk in de woonomgeving?). Zijn er bepaalde kenmerken die u zou willen veranderen in uw woonomgeving/woning?
- Verwacht u hinder voor, tijdens of na de aanpassing van het project? En kan deze hinder uw woontevredenheid beïnvloeden?
- Is een lage woontevredenheid een reden om te verhuizen?
- Verwacht u een veranderende woontevredenheid te ervaren gedurende de wegaanpassing of daarna? Hoe wordt hierdoor de woontevredenheid beïnvloedt? Draagt dit in positieve of negatieve zin bij aan de woontevredenheid?
- Is de omgeving verandert sinds u hier woont tot aan nu? Is de reden waarom u hier destijds bent komen wonen nog steeds geldig?

Woontevredenheid & participatie

- Voelt u zich meer op uw plek in uw omgeving wanneer u participeert?
- Waarom participeert u wel / niet?
- Denkt u dat de participatie invloed heeft op uw woontevredenheid? Zo ja, in welke mate? Zo nee, waarom niet?
- Zou u in de toekomst weer/nog steeds niet participeren?

Literatuurlijst

1. Aanpak Ring Zuid (2011a) *Aanpak Ring Zuid, organisatie*. Geraadpleegd op 26 juli 2011 via <http://www.aanpakringzuid.nl/organisatie/aanpak-ring-zuid/>
2. Aanpak Ring Zuid (2011b) *Meepraten en meedenken*. Geraadpleegd op 26 juli 2011 via <http://www.aanpakringzuid.nl/meepraten-en-meedenken/meepraten-en-meedenken/>
3. Aanpak Ring Zuid (2011c) *Verslag platform bewonersavond 22 juni 2011*. Geraadpleegd op 14 augustus 2011 via <http://www.aanpakringzuid.nl/over-het-project/archief/2011/>
4. Ajzen, I. (2005) *Attitudes, personality and behavior*. Berkshire: Open University
5. Ajzen, I. (2002) in Heins, G.H. (2011d). *College Volkshuisvesting en Stedelijke Vernieuwing – Sociale aspecten* – 14 maar 2011. Rijksuniversiteit Groningen: Groningen
6. Altman, I. & Wandersman, A. (1987) *Neighborhood and community Environments; human behavior and Environment*. Volume 9. P. 79, 284. New York: Plenum Publishing Corporation
7. Amerigo, M. (1990) in Amerigo, M. & Aragonés, J. I. (1997). *A theoretical and methodological approach to the study of residential satisfaction*. Journal of Environmental Psychology (1997) 17, 47–57
8. Amerigo, M. & Aragonés, J. I. (1997). *A theoretical and methodological approach to the study of residential satisfaction*. Journal of Environmental Psychology (1997) 17, 47–57
9. Arnstein, S. (1969), *A ladder of Citizen participation*. In *The City Reader*, 2nd edition, LeGates, R. & Stout, F, 2000. San Francisco: Routledge, Taylor&Francis Group
10. Beckhoven, van. E. & Kempen, van. R. (2002). *Het belang van de buurt*. NETHUR: Utrecht
11. Bergeijk, E. van, A. Kokx, G. Bolt & R. van Kempen (2008), *Helpt herstructurering? Effecten van stedelijke herstructurering op wijken en bewoners*. Delft: Eburon, Faculteit Geowetenschappen Universiteit Utrecht. P.211
12. Bilderbeek en Andersen, (1995) in Pel, E. & Verbart, J. (1997) *Project draagvlak; een onderzoek naar open planprocessen. Eindrapport*. Den Haag: Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies
13. Brown L.A., Moore, E.G. (1970) *The Intra-Urban Migration Process: A perspective*. *Geografiska Annaler*, series B 52: 1-13
14. Burger Initiatief (2011) *Wie zijn wij?* Geraadpleegd via <http://www.burger-initiatief.nl/nieuw/wiezijnwij.html> op 15 juni 2011
15. Burie, J.B. (1972) *Wonen en woongedrag; verkenningen in de sociologie van bouwen en wonen*. J.A. Boom en Zoon Uitgeverij: Meppel P. 50, 59
16. Centraal Bureau voor de Statistiek & VROM (2009). *Het wonen overwogen; De resultaten van het WoonOnderzoek Nederland 2009*. Den Haag
17. Centraal Bureau voor de Statistiek (2011). *CBS in uw buurt*. Geraadpleegd op 11 augustus 2011 via <http://www.cbsinuwbuurt.nl/#pageLocation=index>
18. Centraal Bureau voor de Statistiek (datum onbekend). *Nederland en Europa; tevreden over de woning*. Geraadpleegd op 20 juni 2011 via <http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/0B8FABDD-38D4-4FEE-8F50-3C058083B3E1/0/index1056.pdf>
19. Centraal Bureau voor de Statistiek (2010) *Woningen; hoofdbewoner/huishouden*. Geraadpleegd op 20 juli 2011 via <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=7409wbo&D1=0-5,9-18,35-37&D2=5,17,19,64&D3=0&D4=a&VW=T>
20. Clark & Onaka (1985) in Maloir, C., Tillema, T., Arts, J. (2010) *Livability near roads: Towards more sustainable road planning by taking account of the residential context*. Faculty of Spatial Sciences: Groningen
21. Dieten, J. van & Moscoviter, H. (1994). *Bakstenen kun je tellen, leefbaarheid niet*. Gemeente Rotterdam; Rotterdam

22. Duyvendak, J.W. (1999) & Reijndorp, A. (1998) in Hortulanus & Machielse, 2001. *Op het snijvlak van de fysieke en sociale leefomgeving: het sociaal debat*. Elsevier Bedrijfsinformatie BV: 's-Gravenhage
23. Etzioni (1968) in Roo, G. de en Voogd, H. (2007) *Methodologie van Planning: Over processen ter beïnvloeding van de fysieke leefomgeving*. Tweede Herziende druk Coutinho, Bussum.
24. Fried, M. (1984) In: Altman, I. Wandersman, A. (1987) *Neighborhood and community Environments; human behavior and Environment*. Volume 9. P. xviii. New York: Plenum Publishing Corporation
25. Grillo, M.C., Teixare, M.A. & Wilson, D.C. (2010) *Residential Satisfaction and Civic Engagement: Understanding the Causes of Community Participation*. Published online: 24 september 2009. Springer: New York URL: <http://www.springerlink.com.proxy-ub.rug.nl/content/f406u126r060724x/fulltext.pdf>
26. Hamers, D. & Nabielek, K. (2006) *Bloeiende Bermen; verstedelijking langs de snelweg*. NAI Uitgevers: Rotterdam
27. Heins, G.H. (2011a) *College Volkshuisvesting en Stedelijke vernieuwing – Actoren* - 28 februari 2011. Rijksuniversiteit Groningen: Groningen
28. Heins, G.H. (2011c). *College Volkshuisvesting en Stedelijke Vernieuwing – Een introductie* – 14 februari 2011. Rijksuniversiteit Groningen: Groningen
29. Heins, G.H. (2011b) *College Volkshuisvesting en Stedelijke Vernieuwing - Woonmilieus en leefstijlen* - 7 maart 2011. Rijksuniversiteit Groningen, Groningen
30. Heins, G.H. (2011d). *College Volkshuisvesting en Stedelijke Vernieuwing – Sociale aspecten* – 14 maart 2011. Rijksuniversiteit Groningen: Groningen
31. Helden, van. W.J., Dekker, J., Dorst, van. P.C. & Govers-Vreeburg, E.J.E. (2009) *'We gooien het de inspraak in'; Een onderzoek naar de uitgangspunten voor behoorlijke burgerparticipatie*. De Nationale Ombudsman, Den Haag
32. Heylen, K. en Winters, S. (2009) *Woonmobiliteit in Vlaardingen; op zoek naar een verklaring voor verhuiscriteria en de transitie van huurder naar eigenaar*. Katholieke Universiteit Leuven: Leuven
33. Konijnenberg, van, P.G. & Stronk, L. (2004). *Rijkswaterstaat en het Publiek; Stand van zaken publieksparticipatie. Eindrapport*. Den Haag: Bouwdienst Rijkswaterstaat
34. Lauwe, P. (1959) in Burie J.B. (1972) *Wonen en woongedrag; verkenningen in de sociologie van bouwen en wonen*. J.A. Boom en Zoon Uitgeverij: Meppel P. 53
35. Lurks, M. (2001) *De spanning tussen centralisatie en decentralisatie in de ruimtelijke ordening*. Deventer: Kluwer P.101
36. Maloir, C., Tillema, T., Arts, J. (2010) *Livability near roads: Towards more sustainable road planning by taking account of the residential context*. Faculty of Spatial Sciences: Groningen
37. Meyerson, M. Banfield E.C. (1955). in Allmendinger P. (2009) *Planning Theory; planning, environment, cities*. P. 67. New York: Palgrave Macmillan
38. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2010) *Toezening werkprogramma Burgerparticipatie*. Tweede Kamer: Den Haag
39. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2009) *Programma Burgerparticipatie 2009-2011*. Kamerstuk: Den Haag
40. Ministerie van Verkeer & Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, (2004). *Ondernemingsplan; een nieuw perspectief voor Rijkswaterstaat*. Hoofdkantoor RWS/Bureau DG
41. Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000). *Trajectnota A7 Zuidelijke Ringweg Groningen; gericht aan de Tweede Kamer der Staten Generaal, 26534*. Den Haag
42. Pel, E. & Verbart, J. (1997) *Project draagvlak; een onderzoek naar open planprocessen. Eindrapport*. Den Haag: Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies

43. Voogd, H. (2006) *Facetten van de planologie*. P. 32. Zevende druk. Alphen aan den Rijn: Kluwer Uitgeverij
44. Projectorganisatie ZRG (2009). Wat wordt de toekomst van de ZRG? Naar een bestuurlijk Voorkeursalternatief. Groningen. Geraadpleegd op 14 augustus 2011 via http://www.ringzuidgroningen.nl/downloads/Rapportage_VV_ZRG_03_09_09.pdf
45. Pröpper, I.M.A.M., Steenbergen, D.A. (1999). De aanpak van interactie beleid; elke situatie is anders. P. 39. Coutinho, Bussum
46. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) (2007) *Invloed van de afstand tot een drukke verkeersweg op de lokale luchtkwaliteit en de gezondheid: een quick scan*. RIVM: Bilthoven
47. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (2008a) *Gezondheidseffecten van wegverkeer: een quickscan*. RIVM: Bilthoven
48. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) (2008b). *Samenvatting Belevingsonderzoek Vliegbasis Geilenkirchen*. RIVM: Bilthoven
49. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) (2001). *Woontevredenheid en hinder in woonbuurten met industriële bedrijvigheid; analyse van 'telefonisch leefsituatie onderzoek'-data*. P 6. RIVM: Bilthoven
50. Rijksoverheid (2011) *Burgerparticipatie*. Geraadpleegd via <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/democratie-en-burgerparticipatie/versterking-nederlandse-democratie/burgerparticipatie#anker-burgerparticipatie-stimuleren> op 15 juni 2011
51. Rijkswaterstaat. (2011). *A7/A28: aanpassing zuidelijke ringweg Groningen*. Geraadpleegd via http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen_en_projecten/a_wegen/a7/a7_a28_zuidelijke_ring_groningen/ op 3 maart 2011
52. Rijkswaterstaat (2008) *Agenda 2012; We pakken door!* Rijkswaterstaat: Den Haag
53. Rijkswaterstaat (2008c). *Basispresentatie Publieksgericht Netwerkmanagement*. Geraadpleegd via <http://www.wow-info.info/images1/acm35/bestanden/Basispresentatie%20PNM%20RWS.pdf> op 02-05-2011
54. Rijkswaterstaat (2009). *Jaarverslag Rijkswaterstaat 2009*. Rijkswaterstaat: Den Haag
55. Rijkswaterstaat (2010). *Over ons*. Geraadpleegd op 29 april 2011 via http://www.rws.nl/over_ons/
56. Rijkswaterstaat (2008b). *Publieksgericht netwerkmanagement: Samen met je projectteam of afdeling aan de slag*. Rijkswaterstaat: Den Haag
57. Roo, G. de. (2004) *Toekomst van het milieubeleid: over de regels van het spel van decentralisatie – een bestuurskundige beschouwing*. P.20, 25
58. Roo, G. de. (2002) in Roo, G. de, Porter, G. (2007b) *Fuzzy Planning – The Role of Actors in an Fuzzy Governance Environment*, Ashgate Publishers Ltd, Aldershot, UK. P.112
59. Roo, G. de en Voogd, H. (2007) *Methodologie van Planning: Over processen ter beïnvloeding van de fysieke leefomgeving*, Coutinho, Bussum, 2^e herziene druk. P.53, 75, 93, 94
60. Roo, G. de (2010) *Planningtheory 2, college 6*. Collegedictaat. Ruimtelijke Wetenschappen: Rijksuniversiteit Groningen
61. Perez, F.R., Abuin, J.M.R., Fernandez, G.F.M., & Rivera, E.P. (2001) *Ageing in Place: Predictors of the Residential Satisfaction of Elderly*. URL: <http://www.jstor.org.proxy-ub.rug.nl/stable/pdfplus/27526934.pdf>
62. Pleinallebeja (2011) *Het August Allebéplein wordt vernieuwd*. Geraadpleegd via <http://www.pleinallebeja.nl/index.php?pagina=info> op 15 juni 2011

63. Poll, H.F.P.M. van. (1997) *The perceived quality of the urban residential environment; A multi-attribute evaluation*. Westrom Drukkerij: Roermond. P.66
64. Projectorganisatie Zuidelijke Ringweg Groningen (2010) *Toelichting kennisgeving project-MER Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2*. 15 november 2010: Groningen
65. SASH (2011) *Stop de sloop, vóór betaalbaar wonen*. Geraadpleegd via <http://www.sash.nl/> op 15 juni 2011
66. Schouten, N. (1967) in Burie J.B. (1972) *Wonen en woongedrag; verkenningen in de sociologie van bouwen en wonen*. J.A. Boom en Zoon Uitgeverij: Meppel P. 19
67. Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) (2009) *De sociale staat van Nederland*. SCP: Den Haag
68. Sociaal en Cultureel Planbureau (1998). *Sociale vernieuwing: van plan naar praktijk; een onderzoek naar de voorwaarden voor een effectief lokaal achterstandsbeleid*. Sociaal en Cultureel Planbureau: Rijswijk
69. Speare, A. (1974). *Residential Satisfaction as an Intervening Variable in Residential Mobility*. Demography, Vol. 11, No. 2 (May, 1974), pp. 173-188. Published by: Springer on behalf of the Population Association of America Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/pdfplus/2060556.pdf?acceptTC=true&>
70. Spit, T. & Zoete, P. (2003). *Gepland Nederland; Een inleiding in ruimtelijke ordening en planologie*. Herziende druk. Sdu Uitgevers bv: Den Haag. p. 110
71. Stichting Leefomgeving (2011a). *De geschiedenis van de Zuidelijke Ringweg*. Geraadpleegd via <http://zuidelijkeringweg.nl/zuidelijke-ringweg1/geschiedenis> op 2 maart 2011
72. Stokholm, van. B. (2006), *Rituelen van beraadslaging; reflecties over burgerberaad en burgerbestuur*. P. 77. Amsterdam University Press, Amsterdam
73. Thorborg, H.W.M., Leidelmeijer, K. & Dassen, A.G.M. (2006) *Leefomgevingskwaliteit en leefbaarheid: naar beleidsevaluatie en onderzoek*. Milieu en Natuurplanbureau: Bilthoven. P.12
74. Vereniging van Nederlandse gemeenten, Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties, Projectsecretariaat Vernieuwingsimpuls Dualisme en lokale democratie (2004) *Interactieve beleidsvorming voor een dualistische raad: 25 vragen en antwoorden*. VNG Uitgeverij: Den Haag. P. 32
75. VROM, (2001a). *Nota Wonen; Mensen, wensen, wonen. Wonen in de 21^e eeuw*. Den Haag: VROM
76. VROM, (2001b). *Een wereld en een wil; werken aan duurzaamheid. Nationaal Milieubeleidsplan 4*. Den Haag: VROM. p. 328
77. VROM (2007). *Wonen op een rijtje in Noord-Oost Nederland*. Den Haag: VROM
78. Woltjer, J. (1997), in Voogd, H. (2006) *Facetten van de planologie*. P. 32. Zevende druk. Alphen aan den Rijn: Kluwer Uitgeverij
79. Zwaard, J. van der & Wilde, J. de. (2008) *Thuis in de nieuwe wijk? Woonbeleving en wijkbetrokkenheid van herstructurerings-uitverhuizers*. Joke van der Zwaard: Rotterdam. P.45