

Ideaal wonen: voor iedereen weggelegd?!

Een onderzoek naar de invloed van mobiliteitsvoorkeuren en persoonsfactoren op het realiseren van het ideale woonmilieu voor inwoners van Provincie Zuid-Holland



Masterthesis Human Geography – Daily Life & Public Space

Universiteit Utrecht – Faculteit Geowetenschappen

Naam: E.J.I. van der Linden BSc.

Datum: 5 augustus 2019

Studentnummer: 4063554

Begeleiders:

Dr. K. Visser, Universiteit Utrecht

B.A. Jansen, Provincie Zuid-Holland



Universiteit Utrecht



provincie **HOLLAND**
ZUID

Voorwoord

'They paved paradise, and put up a parking lot' – Joni Mitchell in 'Big Yellow Taxi', 1970

Voor u ligt mijn scriptie over woonmilieuvorkeuren in relatie met mobiliteitsvorkeuren en persoonsfactoren in de Provincie Zuid-Holland. Met dit onderzoek sluit ik mijn master Human Geography, met de track Daily Life and Public Space, aan de Universiteit Utrecht af. Tijdens deze master heb ik specifiekere kennis opgedaan over het inrichten van openbare ruimte, duurzamere mobiliteitsvormen en ruimtelijk gedrag in woon- en winkelgebieden. Mijn afstudeeronderzoek heb ik gecombineerd met een stage bij Provincie Zuid-Holland. Hier heb ik de laatste paar maanden als student mee mogen denken met projecten die te maken hebben met verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven. Tijdens deze stage heb ik mezelf ontwikkeld op professioneel vlak. Het waren fantastische studiejaren, nu is het tijd om aan het werk te gaan.

Het onderwerp van deze scriptie is geïnspireerd op een van mijn favoriete bezigheden: rondlopen in een voor mij onbekende stad of woonplaats. Ik vind het heerlijk om per straat te fantaseren hoe het zou zijn om daar te wonen en leven, wat voor soort mens er woont en hoe de huishoudens zich door het leven bewegen. Zeker in drukke steden blijf ik me verbazen over hoe alle soorten individuen naast elkaar bestaan. Ik wil woonomgevingen begrijpen en denk graag na over hoe je zulke woonomgevingen ideaal vormgeeft. Toch vraag ik me in elke straat af hoe het straatbeeld zou zijn zonder auto's. Bovenstaand citaat van Joni Mitchell zegt dit al: het paradijs staat symbool voor de woonomgeving, die we steeds meer kwalitatief hoogwaardig willen ervaren. Zonde eigenlijk, dat zo'n groot deel van de ruimte wordt ingenomen door parkeerplaatsen. Als ik me bedenk wat we met die vierkante meters zouden kunnen, hoe de straat eruit zou zien zonder alle auto's, zie ik meteen spelende kinderen, meer openbaar groen en leven op straat. Bovendien ontstaat er veel meer ruimte om aan de woningvraag te voldoen. Uitdaging blijft wel hoe er in alle soort woonomgevingen even aantrekkelijke alternatieven voor de auto kunnen worden gerealiseerd.

Tijdens de afstudeerfase heb ik twee begeleiders gehad. Ik wil graag Barend Jansen vanuit Provincie Zuid-Holland en Kirsten Visser vanuit Universiteit Utrecht bedanken. Barend, bedankt voor je fijne feedback, TOD-indoctrinatie, kritische blik en enthousiasme. Ik vond het gezellig en leerzaam om met je mee te mogen naar alle projecten! Kirsten, ik wil je bedanken voor alle duidelijke feedback, snelle antwoord op mailtjes en flexibiliteit in al mijn ideeën- en vraagstukwisselingen. Ook wil ik graag mijn andere collega's van Provincie Zuid-Holland bedanken voor de gezelligheid en het sparren over het onderwerp. Bas, bedankt voor al je geduld, liefde en prachtige foto's.

Tot slot wil ik graag mijn beide ouders bedanken voor alles wat ze me de afgelopen 25 jaar hebben meegegeven.

Ik wil u veel plezier wensen met het lezen van dit onderzoek.

Elianne van der Linden

Den Haag, augustus 2019

Samenvatting

Zuid-Holland is, net als andere provincies, steeds verder aan het verstedelijken. Om aan de woningvraag te voldoen gaan gemeenten, de Provincie en de overheid de uitdaging aan en ontwikkelen in bestaande of compleet nieuwe woonomgevingen. Anderzijds is er een tendens gaande die steeds meer op het openbaar vervoer en minder op het gebruik van de auto gericht is. Deze combinatie doet de vraag rijzen hoe er woonomgevingen kunnen worden gerealiseerd die voldoen aan de wensen van de inwoners zelf en toegespitst zijn op mobiliteitsvoorkeuren die per woonomgeving verschillen. Dit onderzoek richtte zich op het vraagstuk hoe deze uitdagingen succesvol kunnen worden volbracht vanuit het perspectief van de inwoners van Zuid-Holland. Met het oog op de woonmilieuvorkeuren van de inwoners, hun persoonsfactoren en mobiliteitsvoorkeuren, was de hoofdvraag van dit onderzoek:

In hoeverre hangt het realiseren van het ideale woonmilieu voor inwoners van Zuid-Holland samen met persoonsfactoren en mobiliteitsvoorkeuren en hoe kunnen huidige en voorkeurswoonmilieus beter op elkaar worden afgestemd?

Deze hoofdvraag is beantwoord door middel van een aantal deelvragen:

- In welk soort woonmilieu willen Zuid-Hollanders volgens de Grote Omgevingstest 2018 wonen en in hoeverre wonen deze respondenten in hun ideale woonmilieu?
- Hoe wordt het realiseren van het ideale woonmilieu voor Zuid-Hollanders beïnvloed door persoonsfactoren?
- Hoe wordt het realiseren van het ideale woonmilieu voor Zuid-Hollanders beïnvloed door hun mobiliteitsvoorkeuren?

Dit onderzoek begint met de introductie en eindigt met de conclusie (hoofdstuk 4). Verder bestaat dit onderzoek uit een theoretisch hoofdstuk dat het onderwerp binnen de bestaande wetenschappelijke kennis plaatst, een methodenhoofdstuk dat de manier van onderzoeken toelicht en verantwoordt en een empirisch hoofdstuk dat de onderzoeksresultaten bespreekt. Het onderzoek is uitgevoerd met gebruik van de data van De Grote Omgevingstest 2018, met 48.399 respondenten die ieder een huishouden uit Zuid-Holland vertegenwoordigen.

Theoretische concepten

Woonmilieus worden door Grünfeld (1988) gedefinieerd als 'de omgevingskwaliteit van een afgebakend ruimtelijk gebied dat door bewoners regelmatig gebruikt en relevant wordt geacht voor hun activiteiten en communicaties, waar zij bovendien een bepaalde eenduidigheid aan toe kennen.' De afbakening van dit ruimtelijke gebied is niet per se gelijk aan die van een wijk of buurt. In zowel De Grote Omgevingstest 2018 als in de wetenschappelijke literatuur is er een onderscheid in woonmilieus gebaseerd op stedelijke, suburbane of rurale woonomgevingen. De Grote Omgevingstest 2018 heeft deze driedeling in een negendingeling opgesplitst, met binnenstad, levendig, rustig en luxe stedelijk als stedelijke woonmilieus, een woonwijk met laagbouw, woonwijk met laag- en hoogbouw en een luxe woonwijk als suburbane woonmilieus en een dorps en een

landelijk woonmilieu als rurale woonmilieus. Het model van Hooimeijer en Mulder (1999) bespreekt factoren die tot verhuisgedrag leiden en gaan over kansen, mogelijkheden en voorkeuren en triggers enerzijds en beperkingen en restricties anderzijds. Dit model laat zien hoe een verandering in bijvoorbeeld een huishoudensamenstelling of het krijgen van een andere baan kan leiden tot andere wensen en beperkingen. Ook komt aan bod dat er beperkingen kunnen ontstaan door een conflict tussen woonmilieuvorkeuren en woonwensen.

Stedelijke woonomgevingen worden gewaardeerd om een concentratie van voorzieningen, kennis, werkgelegenheid en bereikbaarheid. Ook hebben stedelijke woonmilieus een aantrekkingskracht door het bruisende karakter, dat menselijk kapitaal aantrekt (Feijten, Hooimeijer & Mulder, 2008; Glaeser, 2011). Suburbane woonmilieus zijn kindvriendelijk, ruimer opgezet en hebben woningen met een tuin en een eigen parkeervoorziening (Feijten, Hooimeijer & Mulder, 2008). De rurale woonmilieus staan meer bekend om de rust en ruimte, gezonde lucht en hoogwaardige woningen (Heins, 2002). Rurale woonmilieus zijn gewild, maar een kritische noot hierbij is dat dit ook kan komen door het idyllische beeld van het platteland. Dit zou betekenen dat daadwerkelijk verhuisgedrag naar rurale woonomgevingen achterblijft. Rurale woonomgevingen zijn het moeilijkst te creëren door gebrek aan ruimte. Daarom spreekt Heins (2002) van het 'pseudo-platteland'. Dit houdt in dat aspecten van rurale woonmilieus worden gerealiseerd aan de randen van de stad.

De bereikbaarheid van een woonomgeving en de toegankelijkheid van een gebied heeft te maken met mobiliteitsgedrag. Mobiliteitsgedrag verschilt per persoon en per woonomgeving. Een stedelijke voorkeur gaat vaak gepaard met een voorkeur voor het gebruik van openbaar vervoer [OV] en buiten de stad zijn inwoners meer gericht op het gebruik van de auto (Olde-Kater et al., 2015). De ambitie van gemeenten is steeds meer gericht op het aantrekkelijker maken van OV als mobiliteitsvorm om aan ruimtelijke- en duurzaamheidsvraagstukken te voldoen. Daarom worden er nieuwe concepten binnen Smart Mobility geïmplementeerd en wordt getracht het gebruik van deelauto's en deelfietsen op te schalen (Koopal, 2018). Ruimtelijk vertaalt zich dit in OV-georiënteerd ontwikkelen, wat gebiedsontwikkeling rond bestaande en nieuwe OV-locaties inhoudt. Toch blijkt dat gedragsveranderingen in mobiliteitsvormen in gebieden buiten de stad traag gaan, door gewenning en overwegingen (Van Wee et al., 2002).

Uitkomsten en aanbevelingen

De deelvragen zijn beantwoord door beschrijvende statistiek en logistische regressieanalyses met 'wel of niet ideaal wonen' als afhankelijke variabele. Inwoners in woonwijken met laag- en hoogbouw wonen het minst ideaal, evenals inwoners die in de levendige stadswijk wonen. De woonmilieus die populairder zijn, zijn de ruimer opgezette en rustigere woonmilieus. Naast de landelijke woonmilieus zijn de rustige stadswijk en de woonwijk met laagbouw het vaakst als ideaal aangegeven. Dit getuigt van een behoefte aan rustigere woonomgevingen. Dat juist de landelijke woonmilieus als het meest populair uit het onderzoek komen, is verrassend. Zuid-Holland verstedelijkt, in de steden is sprake van een woningtekort en door de groeiende bevolking is een ruim opgezette woonomgeving moeilijker te realiseren dan het verdichten van steden. Zoals in de literatuur naar voren komt, zou het toevoegen van een landelijk woonmilieu alleen kunnen als er sprake is van een 'pseudo-platteland'. Een andere hernieuwde vorm van landelijk wonen zouden tiny houses kunnen zijn. Deze kunnen worden ontwikkeld nabij een stad, met een hogere dichtheid dan de oorspronkelijke landelijke

woonomgeving, maar die toch de 'rust en ruimte' uitstraalt waar de vraag naar is. Vervolgonderzoek naar de mogelijkheden en percepties voor tiny houses in Zuid-Holland zou een relevante aanvulling op dit onderzoek zijn.

De uitkomsten van de analyse op persoonsfactoren laten blijken dat de kans op ideaal wonen wordt vergroot bij een hoger inkomen. Hetzelfde blijkt voor leeftijd: hoe ouder, hoe groter de kans op ideaal wonen is. Van alle huishoudensamenstellingen neemt de kans op ideaal wonen meer toe voor huishoudens met één- of twee personen zonder kinderen. Het regressiemodel bleek niet erg sterk; dit betekent dat persoonsfactoren niet als enige de grootste invloed hebben op het realiseren van het ideale woonmilieu.

Het regressiemodel werd sterker toen aan de controlevariabelen de mobiliteitsvariabelen werden toegevoegd. Bepaalde mobiliteitsvoorkeuren vereenvoudigen het realiseren van het ideale woonmilieu. Inwoners met één auto hebben voordeel ten opzichte van anderen, evenals inwoners die voor een OV-bereikbaarheid of een goedkope nieuwbouwwoning kiezen boven een parkeergelegenheid voor hun woning. Hierbij rijst wel de vraag of dit daadwerkelijk mobiliteitsvoorkeuren zijn die dit verschil maken, of dat dit te maken heeft met de haalbaarheid en realiseerbaarheid van woonwensen. Vervolgonderzoek zou daarom een andere manier van dataverzameling kunnen betekenen waarin respondenten waardes toekennen aan fiets-/auto- of OV-gebruik en voorkeuren wat betreft mobiliteit anders worden getoetst.

Er is een trend in mate van stedelijkheid en auto-afhankelijkheid. Hoe meer stedelijk het woonmilieu, hoe meer de inwoners gericht zijn op OV-gebruik en hoe minder waarde inwoners hechten aan parkeren en auto-gebruik. In suburbane woonmilieus blijken de inwoners minder auto-afhankelijk dan verwacht. In de suburbane woonwijken lijkt meer draagvlak te zijn voor OV-georiënteerd ontwikkelen dan verwacht. Vervolgonderzoek naar draagvlak voor OV-georiënteerd ontwikkelen in suburbane gebieden zou bij deze uitkomst relevante aanvullende kennis bieden. De aanname is dat minder auto-georiënteerd bouwen voordelig is, maar naar de kosten en baten van autoluwe gebiedsontwikkelingen is nog weinig onderzoek naar gedaan.

Dit onderzoek heeft laten blijken dat wonen en mobiliteit steeds meer integraal moeten worden benaderd. Woonomgevingen hangen samen met mobiliteitsgedrag. Dit houdt in dat mobiliteitsgedrag als belangrijk moet worden beschouwd bij het ontwikkelen van woonomgevingen om te voldoen aan de wensen en het gedrag van de inwoners.

Inhoudsopgave

Lijst van afbeeldingen, figuren en tabellen	9
Introductie	11
<i>Doelstelling en onderzoeksvragen</i>	<i>13</i>
<i>Maatschappelijke relevantie</i>	<i>14</i>
<i>Wetenschappelijke relevantie.....</i>	<i>15</i>
1. Theoretisch kader	17
1.1 <i>Het reguleren van woonomgevingen: een historische context</i>	<i>17</i>
1.2 <i>Woonmilieus en typologie</i>	<i>18</i>
1.3 <i>Woonmilieus en verhuisgedrag</i>	<i>19</i>
1.4 <i>Woonmilieus en ruimtelijke kenmerken</i>	<i>21</i>
1.5 <i>Persoonsfactoren</i>	<i>22</i>
1.6 <i>Leefstijlen</i>	<i>23</i>
1.7 <i>Mobiliteitsgedrag- en voorkeuren</i>	<i>25</i>
1.8 <i>Autogebruik en OV-georiënteerd ontwikkelen</i>	<i>26</i>
1.9 <i>Stated en revealed preferences</i>	<i>27</i>
1.10 <i>Conceptueel model</i>	<i>28</i>
1.11 <i>Hypothesen</i>	<i>29</i>
2. Methodologie	31
2.1 <i>Onderzoeksopzet en databeschrijving.....</i>	<i>31</i>
2.2 <i>Operationalisering</i>	<i>32</i>
2.2.1 <i>Afhankelijke variabele: Ideaal wonen</i>	<i>32</i>
2.2.2 <i>Onafhankelijke variabelen: Persoonsfactoren</i>	<i>34</i>
2.2.3 <i>Onafhankelijke variabelen: Mobiliteitsvoorkeuren.....</i>	<i>36</i>
2.3 <i>Analyses</i>	<i>37</i>
2.4 <i>Assumpties.....</i>	<i>37</i>
2.5 <i>Betrouwbaarheid en validiteit</i>	<i>37</i>

3. Resultaten	39
3.1 <i>In welk soort woonmilieu willen Zuid-Hollanders volgens de Grote Omgevingstest 2018 wonen en in hoeverre wonen deze respondenten in hun ideale woonmilieu?</i>	39
3.1.1 Huidig en ideaal per woonmilieu	40
3.1.2 Tweede keuze	41
3.1.3 Subconclusie deelvraag 1	42
3.2 <i>Hoe wordt het realiseren van het ideale woonmilieu voor Zuid-Hollanders beïnvloed door persoonsfactoren?</i>	43
3.2.1 Ideaal wonen naar opleidingsniveau, huishoudensamenstelling, inkomen en leefstijl	43
3.2.2 Persoonsfactoren en wel of niet ideaal wonen	46
3.2.3 Subconclusie deelvraag 2 en aannemen/verwerpen hypothesen	47
3.3 <i>Hoe wordt het realiseren van het ideale woonmilieu voor Zuid-Hollanders beïnvloed door hun mobiliteitsvoorkeuren?</i>	48
3.3.1 Mobiliteitsvoorkeuren	48
3.3.2 Verschillen tussen voorkeurswoonmilieus	49
3.3.3 Analyse mobiliteitsvoorkeuren	52
3.3.4 Subconclusie deelvraag 3 en aannemen/verwerpen hypothesen	53
4. Conclusie	55
4.1 <i>Conclusie en discussie</i>	55
4.2 <i>Reflectie uitkomsten en onderzoek</i>	57
4.3 <i>Aanbevelingen</i>	59
5. Literatuur	61

Lijst van afbeeldingen, figuren en tabellen

Afbeeldingen

1. Binnenstad Gouda (Bron: Teeuwen, 2019) voorblad
2. Dorp Nieuwerkerk aan den IJssel, oude maalterij aan de Kerklaan (Bron: Teeuwen, 2019) voorblad
3. Levendige stadswijk Rotterdam Crooswijk (Bron: Teeuwen, 2019) p. 10
4. Luxe woonwijk Rotterdam Nesselande (Bron: Teeuwen, 2019) p. 16
5. Woonwijk laagbouw Rotterdam Nesselande (Bron: Teeuwen, 2019) p. 30
6. Woonwijk laag- en hoogbouw Rotterdam Ommoord (Bron: Teeuwen, 2019) p. 38
7. Landelijk woonmilieu Nieuwerkerk aan den IJssel (Bron: Teeuwen, 2019) p. 54
8. Rustige stadswijk Rotterdam Hillegersberg (Bron: Teeuwen, 2019) p. 60

Figuren

- Figuur 1: Uitkomsten huidige en voorkeurswoonmilieus geëxtrapoleerd voor Zuid-Holland
- Figuur 2: Model Hooimeijer & Mulder (1999) over het proces dat voorafgaat aan verhuisgedrag
- Figuur 3: Leefstijlenindeling DISCvision
- Figuur 4: Respondenten en onderzoeksgebied De Grote Omgevingstest 2018
- Figuur 5: Verhouding van wie er wel en niet in hun ideale woonmilieu woont
- Figuur 6: Opleidingsniveau respondenten De Grote Omgevingstest 2018
- Figuur 7: Leeftijdsverdeling respondenten De Grote Omgevingstest 2018
- Figuur 8: Leefstijlen respondenten De Grote Omgevingstest 2018
- Figuur 9: Wel en niet ideaal wonen naar opleidingsniveau
- Figuur 10: Wel en niet ideaal wonen naar huishoudensamenstelling
- Figuur 11: Wel en niet ideaal wonen naar inkomenscategorie
- Figuur 12: Wel en niet ideaal wonen naar leefstijl

Tabellen

- Tabel 1: Drie- en negendeling woonmilieus
- Tabel 2: Inkomensverdeling respondenten De Grote Omgevingstest 2018
- Tabel 3: Huishoudensamenstelling respondenten De Grote Omgevingstest 2018
- Tabel 4: Aantallen per woonmilieu
- Tabel 5: Huidig woonmilieu en voorkeurswoonmilieu
- Tabel 6: Tweede keuze voorkeurswoonmilieu
- Tabel 7: Kwaliteit van model logistische regressie persoonsfactoren
- Tabel 8: Mobiliteitsvoorkeuren
- Tabel 9: Mobiliteitsvoorkeuren naar voorkeurswoonmilieu
- Tabel 10: Uitkomsten logistische regressieanalyses deelvragen 2 en 3
- Tabel 11: Kwaliteit van model logistische regressie mobiliteitsvoorkeuren

Introductie



Introductie

Tien van de twaalf Nederlandse Provincies kampen met een woningtekort. Noord-Holland spant de kroon met een tekort van 67.461 woningen, maar ook in Zuid-Holland geven de meest recente cijfers een tekort aan van 37.084 woningen (Stadszaken, 2019). De Amsterdamse wooncrisis wordt op Cobouw omschreven als gevolg van zowel de populariteit van de stad als de productieachterstand ten gevolge van de crisis (Doodeman, 2018). Provincie Zuid-Holland kent een soortgelijk tekort. In de zuidelijke Randstad zijn in de periode tot 2025 100.000 extra woningen nodig, oplopend tot 230.000 in 2040 (Rijksoverheid, 2019).

De BPD Hittekaart van 2018 laat zien dat gemeenten rond grote steden ook onder druk staan. De gemeenten rond Den Haag en Rotterdam horen bij de 10% hoogst scorende gemeenten wat betreft het aantal woningtransacties in 2018 (BPD, 2019). Dit betekent dat de binnenstedelijke vraag zich uitbreidt naar de randgemeenten; om te voldoen aan het gewenste aantal woningen is in theorie en volgens de wensen van nu zowel vernieuwing als verdichting wenselijk (BPD, 2019). Deze uitdaging wordt gestuwd door de groeiende bevolking en de veranderende bevolkingsdynamiek: in 2030 woont 75% van de Nederlandse bevolking in steden en over twintig jaar is het aantal Nederlanders dat boven de 75 jaar oud is verdubbeld (PBL, 2016; Vermeeren, 2018). De verwachting is dat hier een toenemende behoefte ontstaat naar ouderenwoningen: appartementen met lift, nabij voorzieningen en met een eventuele beschikbaarheid van extra zorg (De Grote Omgevingstest, 2018). Hier bevindt zich een uitdaging aan de aanbodkant: de huidige woningvoorraad schiet nog tekort om de vergrijzende bevolking te huisvesten (Vermeeren, 2018).

De Rijksoverheid en lokale overheden zetten naast bestaande uitlegplannen vooral in op verdichting en functiemenging in steden. Daarnaast wordt transformatie van kantoren naar woningen gestuwd en met de Ladder van Duurzame verstedelijking worden de plannen voor het bouwen in binnenstedelijk gebied in bestemmingsplannen vastgelegd (Infomil, n.d.). Bij deze grootse plannen om de bevolkingsgroei en urbanisatie te temmen, rijst de vraag of de plannen de consument volgen of andersom. De Zeeuw en Drost (2016) stelden dat 60% van de Nederlandse bevolking grondgebonden wil wonen, terwijl het verdichtingsbeleid aanstuurt op de bouw van appartementen (Infomil, n.d.). Inclusief het streven om het landschap niet verder aan te tasten en de wens om steeds beter bereikbaar te wonen, is het de uitdaging om locatie- en doelgroepgericht tegelijk te bouwen. Ook bestaat er onder starters de behoefte aan doorstroom naar eengezinswoningen. Daar wonen nu empty nesters, huishoudens wiens kinderen het huis uit zijn. Gezien het woongedrag van deze groep, lijken zij niet geneigd om mee te verstedelijken. De doorstroom blijft hierdoor achter (Hagen, 2018, pp. 19). Zo lijkt er op een aantal vlakken een discrepantie te bestaan tussen de huidige woningverdeling en de voorkeuren van de consument. Dit onderzoek heeft als doel deze discrepantie te doorgronden en handvaten te bieden om de balans in de woningmarkt terug te brengen. Dit wordt bewerkstelligd door het verschil tussen hoe inwoners van Zuid-Holland nu wonen en hoe zij zouden willen wonen te bestuderen, in relatie tot hun mobiliteitsvoorkeuren en persoonsfactoren.

In de wetenschap (Feijten, Hooimeijer & Mulder, 2008; Glaeser, 2014; Atzema, 1991; Hoekveld & de Jong, 2017; Karsten, 2013) en door het PBL (2016) is er een scala aan voorspellingen gedaan wat betreft welke groep wat voor woonmilieuvorkeuren heeft. Zo stelt PBL (2016) dat jongeren uit de krimpgemeenten naar de

stad zullen trekken. Hetzelfde rapport zegt dat het aantal AOW'ers tussen 2015 en 2030 van 3 naar 3,9 miljoen zal groeien. Deze groep trekt volgens PBL (2016) naar de grote steden. De groep alleenstaanden zal ook groeien; van deze groep is in 2040 veertig procent 65 jaar en ouder. Volgens PBL (2016) zal deze groep in grote steden en universiteitssteden gehuisvest zijn. Van jonge hoogopgeleiden, AOW'ers en alleenstaanden wordt verwacht dat hun voorkeur naar een stedelijk woonmilieu uitgaat; van middenklasse gezinnen is de verwachting dat ze noodgedwongen naar de suburbane woonmilieus trekken en de landelijke woonmilieus worden naar verwachting vooral aangetrokken door ongebondenen en huishoudens in het hogere inkomensegment (PBL, 2016). Deze voorspellingen houden er echter geen rekening mee dat er sprake is van een aanbod-gedreven markt waarin sinds de oorlog hoofdzakelijk suburbane woonmilieus zijn gebouwd en het gedrag navenant is. Door hoge parkeernormen, functiescheiding en auto-georiënteerd bouwen is fysieke en financiële ruimte voor stedelijke verdichting beperkt, terwijl deze ruimte juist essentieel is om aan de woningvraag te voldoen (Shoup, 2007; Rebel, 2017).

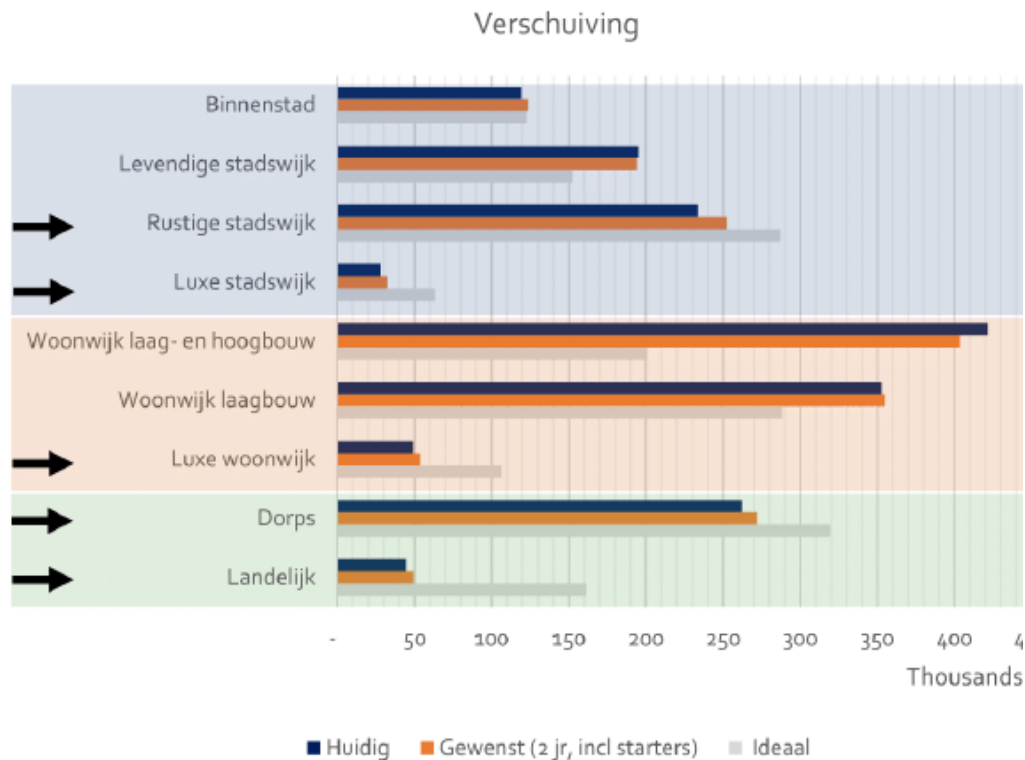
Mobiliteitsgedrag, persoonsfactoren en woonmilieuvorkeuren

Er is al veel bekend over de invloed van persoonsfactoren op het realiseren van een woonwens. Aangetoond is dat huishoudensamenstelling en inkomen de woonvoorkeuren het meest beïnvloeden (Feijten, Hooimeijer en Mulder, 2008). Waar ook een hernieuwde actuele interesse naar is ontstaan, is de combinatie van de veranderende mobiliteit en woonvoorkeuren. De veranderende mobiliteit is een belangrijk vraagstuk bij overheden. De veranderende mobiliteit combineert zowel technologische als ruimtelijke vraagstukken. Met het verhogen van de dichtheden en het mengen van functies in stedelijke gebieden wordt een verandering van tendens verwacht in mobiliteitsgedrag (Maat, 2012). Hogere dichtheden leiden tot minder autobewegingen. Hier wordt op ingezet door wonen, werk en voorzieningen te concentreren. Een hogere dichtheid brengt ook een beter draagvlak voor openbaar vervoer met zich mee (Maat, 2012). Daarom wordt bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken *Transit-oriented Development* toegepast, wat in Nederlandse termen 'OV-georiënteerd ontwikkelen' heet. Hiermee wordt mobiliteitsgedrag richting het openbaar vervoer gestimuleerd. Volgens Van Wee (2002) zijn deze ontwikkelingen nog geen voorbode voor een verandering in mobiliteitsgedrag; wanneer inwoners van een wijk al gewend zijn aan een bepaalde mobiliteitsvorm, gaat er lange tijd overheen om hier een verandering in te ontdekken.

Dit leidt op haar beurt tot uitdagingen voor binnensteden. Amsterdam en Utrecht doen er veel aan om hun centra autoluw te maken. Dankzij de opvattingen over klimaat en een gezonde leefomgeving wint de autoluwe binnenstad aan terrein en doen gemeenten er veel aan om dit te realiseren (Laconi, 2019). Toch schrijft Verkeersnet op 16 juli 2019 dat het aantal geparkeerde auto's in 2018 juist met 4% is gestegen (Verkeersnet, 2019).

Mobiliteitsvoorkeuren hangen in die zin samen met persoonsfactoren en woonmilieuvorkeuren: er wordt over het algemeen gesteld dat gezinnen een eengezinswoning in een buitenwijk prefereren, terwijl ouderen, die dichter bij voorzieningen willen wonen, een kleinere woning in of nabij het stadscentrum willen. Ieder huishouden overweegt zelf welke vormen van mobiliteit worden gebruikt en hoe dit aansluit op de woning. Factoren die dit gedrag beïnvloeden zijn onder andere de bereikbaarheid van het werk, de bereikbaarheid van het werk van de partner, de lifestyle, woonomgevingen met korte onderlinge afstanden,

keuzemogelijkheden en bereikbaarheid in het algemeen (Maat, 2012). Het ontwerpen van woonmilieus die aansluiten bij de bewonersattituden blijft een uitdaging. Dit onderzoek is gericht op het overbruggen van deze uitdaging.



Figuur 1: Uitkomsten huidige en voorkeurswoonmilieus geëxtrapoleerd voor de inwoners van Zuid-Holland (DGOT, 2018)

Doelstelling en onderzoeksvragen

De Provincie Zuid-Holland adviseert gemeenten in het gebruik van de ruimte. Het doel van de Provincie is om ruimte slim te gebruiken. Het is van belang dat bestemmingplannen ook aan dit slimme ruimtegebruik voldoen. Dit is te realiseren door nieuwbouw en woonprojecten zoveel mogelijk te laten aansluiten bij de woonmilieuvorkeuren en het mobiliteitsgedrag. De Provincie heeft met De Grote Omgevingstest 2018 achterhaald wat de woonmilieuvorkeuren van inwoners van Zuid-Holland zijn. Figuur 1 laat zien waar mensen huidig en idealiter wonen per woonmilieu uitgesplitst. Zoals te zien in de figuur, bevindt het grootste aanbod zich in de suburbane woonwijken. Toch is dit voor veel inwoners niet het ideale woonmilieu, dit is vooral de rustige stadswijk, het dorpse en het landelijke woonmilieu (DGOT, 2018).

Dit onderzoek breidt deze kennis uit door de uitkomsten van de Grote Omgevingstest 2018 wat betreft woonmilieuvorkeuren verder te onderzoeken aan de hand van persoonlijke factoren, mobiliteitsvoorkeuren en de verschillen tussen de huidige en voorkeurswoonmilieus.

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in welke woonmilieus inwoners van Zuid-Holland nu wonen en in welk woonmilieu ze zouden willen wonen. Ook wordt duidelijk welke mobiliteitsvoorkeuren degenen hebben die in elk woonmilieu willen wonen en welke invloed dit heeft op het realiseren van het ideale

woonmilieu. De verdiepende kennis in de woonmilieuvorkeuren van inwoners van Zuid-Holland wordt getoetst met de volgende hoofdvraag:

In hoeverre hangt het realiseren van het ideale woonmilieu voor inwoners van Zuid-Holland samen met persoonsfactoren en mobiliteitsvoorkeuren en hoe kunnen huidige en voorkeurswoonmilieus beter op elkaar worden afgestemd?

Om deze vraag gedegen te beantwoorden zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

1. In welk soort woonmilieu willen Zuid-Hollanders volgens de Grote Omgevingstest 2018 wonen en in hoeverre wonen deze respondenten in hun ideale woonmilieu?
2. Hoe wordt het realiseren van het ideale woonmilieu voor Zuid-Hollanders beïnvloed door persoonsfactoren?
3. Hoe wordt het realiseren van het ideale woonmilieu voor Zuid-Hollanders beïnvloed door hun mobiliteitsvoorkeuren?

Maatschappelijke relevantie

Met het oog op de groeiende bevolking en daarmee gepaarde groei in stedelijke gebieden, kunnen verre gaande inzichten in de woonmilieuvorkeuren van de inwoners van Zuid-Holland nuttig zijn voor gemeenten in het creëren en omvormen van bewoonde gebieden. Zowel op provinciaal als lokaal niveau is kennis nodig over welke groepen er waar willen wonen. Dit vraagstuk is nauw verbonden met mobiliteit: gemeenten worstelen met de vraag welke parkeernorm ze aan moeten houden, hoe ze toekomstbestendige infrastructuur kunnen creëren en in hoeverre ze rekening moeten houden met auto's. Gemeenten willen hun binnensteden steeds autolouwer maken; toch neemt het autogebruik in binnensteden nog steeds toe.

In combinatie met informatie over hoe men het liefst zou wonen in Zuid-Holland, welke persoonlijke factoren hier de grootste rol bij spelen en hoe de Provincie het verschil tussen de huidige en voorkeurswoonmilieus kan overbruggen kan hierbij de woningvoorraad weer in balans worden gebracht. De Grote Omgevingstest 2018 wees uit dat wanneer iedereen morgen naar zijn of haar ideale woonmilieu kan worden verhuisd, de verdeling in de woningmarkt weer klopt. Deze inzichten zijn dus in zowel provinciaal als nationaal en lokaal belang. Niet alleen de lokale overheden profiteren van de hernieuwde inzichten in de woonmilieuvorkeuren. Inwoners van Zuid-Holland profiteren ook; het creëren van woonmilieus die aansluiten op de voorkeuren van de lokale bewoners leidt tot meer woontevredenheid en leefbaarheid.

De maatschappelijke diepgang van dit onderzoek bevindt zich in het feit dat er op lokaal niveau meer doelgroepgericht kan worden gebouwd en ontwikkeld, toegespitst op het mobiliteitsgedrag van de doelgroep en trends in demografische ontwikkelingen. Op de lange termijn houdt dit in dat er toekomstbestendig kan worden ontwikkeld.

Lokale inwoners profiteren hiervan doordat de omgeving meer naar hun voorkeuren kan worden aangepast en dit verhoogt de woontevredenheid. Gemeentes profiteren van de adviezen die de Provincie aan de hand van dit onderzoek kan geven; hernieuwde inzichten in wat voor soort woonmilieus nodig zijn die kunnen doorgevoerd

worden in bestemmingsplannen. De Provincie profiteert van de inzichten in het versterken van adviezen die worden verstrekt.

Wetenschappelijke relevantie

Op wetenschappelijk vlak bieden hernieuwde inzichten in woonmilieuvorkeuren een relevante toevoeging aan de bestaande kennis. De krappe woningmarkt, groeiende bevolking en hernieuwde interesse in stedelijk wonen maken de woningmarkt tot een interessant onderzoeksonderwerp (Hochstenbach & Boterman, 2015). Op dit moment volgt de consument de markt, terwijl de balans terug zou zijn wanneer de markt de consument volgt. Onderzoek naar woonmilieuvorkeuren vanaf het perspectief van de consument kan nieuwe inzichten bieden; de discrepantie tussen het huidige en het ideale woonmilieu van inwoners van Zuid-Holland kan worden verkleind, evenals de druk en soms onbereikbaarheid van de woningmarkt (Hochstenbach & Boterman, 2015). Van Wee et al. (2002) onderzochten het mobiliteitsgedrag van groepen, de relatie tussen de mobiliteitsvoorkeuren en de woonomgeving en of dit mobiliteitsgedrag samenhangt met persoonskarakteristieken. Zij stellen dat mobiliteitsgedrag invloed heeft op woonmilieuvorkeuren. Zij bevelen aan onderzoek te doen naar mobiliteitsgedrag in verband met persoonlijke en huishoudensvariabelen, met aandacht voor een brede benadering van voorkeuren, houdingen en leefstijlen. Volgens Van Wee et al. (2002) zit hier het kennishiaat. Jorritsma & Berveling (2014) onderzochten mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen, veranderingen in woonomgeving en gewijzigde maatschappelijke omstandigheden. Ze noemen de toename van jongvolwassenen in stedelijke gebieden, wat daar heeft geleid tot een afname van het autogebruik en een toename van het fietsverkeer. Wel blijkt de precieze reden van de afname van automobilitieitsgedrag onder jongvolwassenen onduidelijk. Zij benoemen hun nieuwsgierigheid naar de factoren die een rol spelen bij mobiliteitsgedrag (Jorritsma & Berveling, 2014). Dit onderzoek zal de kennis over de verbanden tussen woonomgevingen, persoonskenmerken en mobiliteitsvoorkeuren uitbreiden.

Hoofdstuk 1: Theoretisch kader



1. Theoretisch kader

Dit theoretisch kader begint met een paragraaf met historische context van het ontstaan en het reguleren van verschillende soorten woonomgevingen beter te begrijpen. De variëteit aan woonomgevingen leidt tot een typologie van woonmilieus, die in paragraaf 1.2 aan bod komt. Paragraaf 1.3 gaat over hoe een huishouden wordt beïnvloed wat betreft mogelijkheden en beperkingen in verhuisgedrag. Woonmilieuvorkeuren, die voor ieder woonmilieu specifiek zijn, worden in paragraaf 1.4 besproken door de karakteristieken van stedelijke, suburbane en rurale woonmilieus toe te lichten. Vervolgens komen de persoonsfactoren die het realiseren van een voorkeurswoonmilieu zowel positief als negatief kunnen beïnvloeden. Leefstijl is een van die persoonsfactoren, omdat deze op karakteristieken verschillen, wordt leefstijl in paragraaf 1.6 behandeld. Mobiliteitsgedrag- en voorkeuren komen in paragraaf 1.7 en 1.8 aan bod. De eerste paragraaf over mobiliteit heeft betrekking op voorkeuren voor bepaalde mobiliteitsvormen en factoren die leiden tot ander mobiliteitsgedrag; de volgende paragraaf gaat over autogebruik, parkeren en de vernieuwde vormen van mobiliteit. In paragraaf 1.9 wordt ingegaan op stated en revealed preferences en hoe deze twee verschillende vormen van het toetsen van voorkeuren worden benaderd. Er wordt afgesloten met het conceptueel model dat bij de onderzoeksvragen hoort en de hypothesen.

1.1 Het reguleren van woonomgevingen: een historische context

Het reguleren van woonomgevingen kent zijn oorsprong in de Woningwet van 1902 (van der Lans, 2018). De negentiende-eeuwse woningen hadden zich tot een dusdanig laag leefbaarheidsgehalte ontwikkeld; de Woningwet moest daar een einde aan maken. Arbeidersgezinnen leefden in vochtige, onhygiënische kelders, afhankelijk van één kraan en met alle gezinsleden in dezelfde bedstee. Door de groeiende bevolking en de 'revolutiebouw' was er een tekort aan woningen en vooral een groot gebrek aan leefbare en betaalbare huisvesting (van der Lans, 2018). Deze Woningwet was het boegbeeld van de sociaaldemocratische maatschappij en de eisen die in deze nieuwe Wet Volkshuisvesting werden gesteld, kwamen de arbeiders tegemoet. De Algemene Woningbouw Vereniging [AWV] was de eerste woningcorporatie van het land en voorzag in strakke wooncomplexen met efficiënte plattegronden. De AWV zorgde voor beschaafde woonwijken met regelgeving en controlecommissies en bracht groene, ruime leefomgevingen met zich mee. Na de Tweede Wereldoorlog werd dit proces op grote schaal geprolongeerd. Steden groeiden aan de stadsranden, zo verspreidde de bevolking zich over de ruimte (van der Lans, 2018). Zo hebben verschillende soorten woonomgevingen zich op verschillende manieren ontwikkeld: zo waren steden in de jaren '50 in opmars vanwege baankansen (de Beer et al., 2018). Door de toename van mobiliteitsopties zoals het gebruik van de auto werd het gemakkelijker om verder van het werk af te wonen. Deze ontwikkelingen zorgden ervoor dat er in de jaren '60 een grote trek naar de gebieden net buiten de stad was. Toen de randgemeenten vol zaten, is de overheid begonnen met het reguleren van de suburbane gebieden. Er ontstonden groeisteden en groeikernen zoals Houten, Almere, Zoetermeer en Rotterdam-Nesselande (Feijten, Hooimeijer en Mulder, 2008; de Beer et al., 2018). De binnensteden raakten in verval doordat de hoogopgeleide groep naar de suburbane gebieden trok en inwoners met een lagere economische status achterbleven. Deze situatie zou pas in de jaren '80 weer beter

worden. De populariteit van de binnenstad is sindsdien gegroeid. Nu is de hedendaagse stad populair onder hoogopgeleiden: Zukin (2010) spreekt van de 'espressocultuur': de stad is verkleurd, verhipt en duurder geworden, gericht op de rijke, jonge, hoogopgeleide stedeling.

Zo zijn er verschillende beweegredenen om voor een bepaald soort woonomgeving te kiezen. Een beweegreden als werkgelegenheid trekt inwoners naar de stad; drukte of stijgende huizenprijzen laat mensen naar de suburbane woongebieden trekken. Suburbanisatie wordt in die strekking ook wel *counterurbanization* genoemd (Mitchell, 2004). Voor de suburbanisatie plaatsvond, gold: hoe verder van het stadscentrum, hoe lager de bevolkingsdichtheid. De bevolking spreidt zich verder uit over een groter gebied en de gemiddelde bevolkingsdichtheid in het stedelijke gebied wordt minder. In combinatie met de bevolkingsgroei zijn delen van Nederland, voornamelijk in de Randstad, steeds meer verstedelijkt: met de ontwikkeling van de suburbane gebieden en groeikernen zijn stedelijke gebieden steeds meer veranderd in agglomeraties (Atzema, 1991). Het onderscheid tussen verschillende woonomgevingen is nu sterker: met de verschillende typologieën die worden toegepast in bestemmingsplannen wat betreft doelgroepen die worden aangetrokken met het aanleggen van wijken wordt er ingezet op bepaalde voorkeuren wat betreft mobiliteit en voorzieningen die sterk samenhangen met persoonsfactoren.

1.2 Woonmilieus en typologie

De vorige paragraaf lichtte toe dat er onder andere door verschillen tussen periodieke opvattingen en situaties een variëteit aan woonomgevingen is gecreëerd. Deze paragraaf gaat in op deze variëteit door het begrip woonmilieu en de woonmilieutypologie van dit onderzoek uiteen te zetten.

Het begrip 'woonmilieu' is sinds de jaren '80 een terugkerend concept in de wetenschappelijke literatuur. Grünfeld (1988) definieert een woonmilieu als 'de omgevingskwaliteit van een afgebakend ruimtelijk gebied dat door bewoners regelmatig gebruikt en relevant wordt geacht voor hun activiteiten en communicaties, waar zij bovendien een bepaalde eenduidigheid aan toe kennen.' Over de typologie van woonmilieus zijn verschillende ideeën. Het Ministerie van VROM heeft in de Vijfde Nota een indeling van vijf categorieën onderscheiden, die loopt van centrum-stedelijk tot landelijk dorps (VROM, 2001). Feijten, Hooimeijer en Mulder (2008) kennen een driedeling in typologie met stedelijk, suburbaan en ruraal als categorieën. In de Grote Omgevingstest Zuid-Holland 2018 is deze driedeling verder uitgesplitst in negen woonmilieus (DGOT, 2018). Deze negen woonmilieus zijn getypeerd op basis van stedelijkheid, soort huizen, ruimtelijke kenmerken en bewoners. Een binnenstedelijk woonmilieu typeert zich als het centrum van de stad tussen winkels, kantoren en voorzieningen. Ruimtelijke kenmerken van het binnenstedelijke woonmilieu zijn een goede bereikbaarheid, levendigheid op straat, gestapelde woonvormen en een hoge bebouwings- en bevolkingsdichtheid. Bewoners typeren zich als alleenstaand en hoogopgeleid. De levendige stadswijk typeert zich ook als een zeer bereikbare wijk, waar wonen boven winkels normaal is, er veel kleine woningen en appartementen zijn, vooroorlogs de meest voorkomende bouwstijl is, er veel verkeer en functiemix is en de bevolking uit zowel hoog- als laagopgeleiden, jongeren, ouderen en wat lagere inkomens bestaat. De rustige stadswijk ligt in een groenere woonwijk en typeert zich door rustige straten, stadswoningen met een privétuin, nabij het centrum gelegen, op loopafstand van een winkelstraat en qua bewoners is er een mix van hoog- en laagopgeleiden, huur en koop zijn evenredig, met een nette sfeer waar veel sociale controle is. De luxe stadswijk is een ruim opgezette woonomgeving met grote

koopwoningen, groene lanen en grachten, nabij het stadscentrum met veel privacy. Men is er hoogopgeleid met een hoog inkomen. De woonwijk met laag- en hoogbouw valt onder de suburbane woonmilieus en kenmerkt zich door de grotere afstand van het stadscentrum, een eigen winkelcentrum en een verbinding met de centrale stad. Deze wijk bestaat uit wederopbouwwijken, monofunctionele gebieden en veel groen. De bevolking is ouder, alleenstaand en laagopgeleid. De woonwijk met alleen laagbouw bestaat vooral uit eengezinswoningen en voorzieningen voor kinderen en gezinnen. Iedereen heeft een eigen tuin en er wonen vooral gezinnen van verschillende inkomens. In de luxe woonwijk bevinden zich woningen uit het topsegment subuurbaan: een lage dichtheid, veel groen en een sterke verbinding met het buitengebied zijn typerende kenmerken. In deze villawijken wonen vooral oudere tweepersoonshuishoudens, autochtone hoogopgeleiden. De rurale woonmilieus onderscheiden zich als dorps en landelijk. Het dorpse woonmilieu is een dorp of meer afgelegen subuurbaan gedeelte buiten de stad. Het heeft een historisch karakter en een afwisseling in architectuur. Het kleinschalige staat centraal en er wonen veel oudere bewoners, gezinnen met een hoog inkomen in het koopsegment. Het landelijke woonmilieu is het minst bereikbaar met openbaar vervoer en uitvalswegen en bestaat uit vrijstaande huizen, omringd door landschap, met een agrarisch verleden. Daardoor wonen er oudere tweepersoonshuishoudens, gefocust op het buiten wonen (DGOT, 2018).

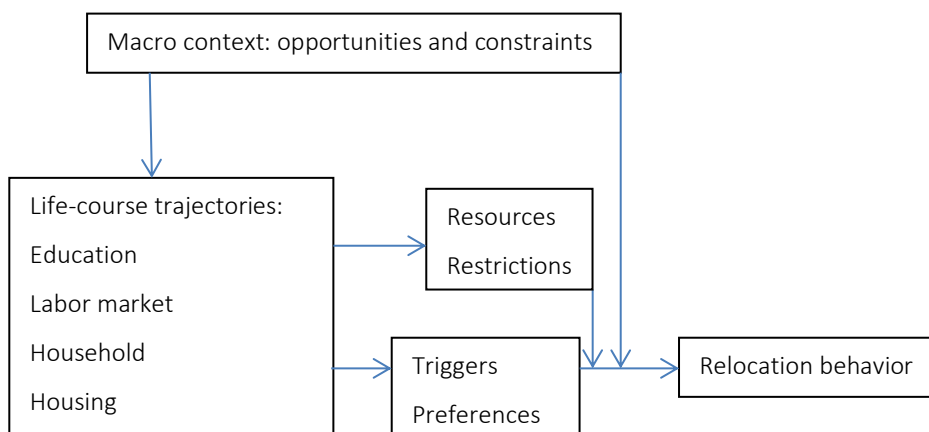
1.3 Woonmilieus en verhuisgedrag

Nu de in dit onderzoek gebruikte woonmilieutypologie is toegelicht, wordt in deze paragraaf verder gegaan met welke factoren gezamenlijk invloed hebben op het waarderen van een woonomgeving en het realiseren van een mogelijke verhuiswens. Pinkster & van Kempen (2002) stellen dat woonmilieuvorkeuren altijd bestaan, maar niet altijd zichtbaar zijn in woongedrag. De uiteindelijke woonsituatie op individueel niveau is het resultaat van een compromis tussen omgeving, woningen en andere leefgebieden zoals werk en sociale contacten. Ook het aanbod en mogelijkheden kunnen het woongedrag in dusdanige mate sturen dat de voorkeuren niet te realiseren zijn (Pinkster & van Kempen, 2002, pp. 106). Verhuizingen tussen woonmilieus komen voor ten gevolge van levensveranderende gebeurtenissen die bijvoorbeeld met veranderingen in een carrière of huishouden te maken hebben (Feijten, Hooimeijer & Mulder, 2008). Een gebeurtenis kan de woonmilieuvorkeuren wijzigen en leiden tot verhuisgedrag. Verhuisgedrag ontstaat door het anticiperen op bijvoorbeeld het veranderen van baan of het krijgen van een kind. Het verleden kan ook een rol spelen; na verloop van tijd kan het zo zijn dat men terugkeert naar het woonmilieu waar men is opgegroeid (Feijten, Hooimeijer & Mulder, 2008). Verhuisgedrag heeft in die zin te maken met een samenspel tussen interactie, toeval en behoefte. Het ruimtelijke gedrag van huishoudens wordt opgesplitst in een fysiek, sociaal en mentaal deel, die Feijten, Hooimeijer en Mulder (2008) indelen in *activity space*, *social space* en *awareness space*. De *activity space* slaat op de straal waarbinnen men dagelijkse activiteiten onderneemt, zoals werken, sporten en boodschappen doen. De *social space* is de straal waarbinnen men het sociale netwerk onderhoudt, bestaande uit collega's, familie en vrienden. De *awareness space* is het soort ruimte waarmee men zich identificeert; als iemand zich een stadsmens voelt, zou diegene nooit landelijk gaan wonen en vice versa. De *awareness space* bestaat uit een objectief informatiegedeelte en een subjectief waardeoordeel. *Awareness space* is in tegenstelling tot *social* en *activity space* geen afgebakend gebied maar gebaseerd op percepties die zowel op positieve als negatieve ervaringen gebaseerd zijn (Feijten, Hooimeijer en Mulder, 2008). *Awareness space* speelt

een grote rol wanneer mensen na verloop van tijd terugkeren op de plaats waar ze eerder hebben gewoond. Hier is dus ook sprake van sentiment en gevoelens ten opzichte van een plaats.

Mulder en Hooimeijer (1999) beschrijven dat voorkeuren voor woonomgevingen uit twee aspecten bestaan: locatie- en situatiefactoren. De karakteristieken van de locatie zoals de fysieke lay-out en de sociale compositie van de wijk behoren tot de locatiefactoren; de positie van de woonomgeving in relatie met andere plekken wordt ook wel een situatiefactor genoemd.

Mulder en Hooimeijer (1999) ontwikkelden een model dat het realiseren van woonomgevingen uiteenzet: het model geeft de verschillende factoren aan die uiteindelijk tot verhuisgedrag leiden. Het model is te zien in figuur 2. Verhuisgedrag is in dit geval het realiseren van het ideale woonmilieu. Hier zijn verschillende factoren op van invloed. Op macroniveau zijn dat kansen en beperkingen. Deze hebben vooral te maken met de beschikbaarheid van woningen, ontwikkelingen zoals nieuwbouw. Ook gaat het er voor huishoudens om dat de woning in de *activity space* is: de dagelijkse bezigheden moeten op bereisbare afstand zijn. Beperkingen kunnen te maken hebben met een gebrek aan beschikbare woningen, een nadelig economische positie of regelgeving die verhuizing niet mogelijk maakt. De kansen en beperkingen op macroniveau gebeuren buiten de macht van het individuele huishouden. Dit geldt niet voor de factoren op microniveau. Deze factoren hebben te maken met huishouden, opleiding, werk en financiën. De financiële situatie is een belangrijke factor in het model. Een hoog opleidingsniveau vermakelijkt volgens Hooimeijer en Mulder (1999) de mogelijkheden. Volgens het model geldt ook dat hoe minder personen een huishouden heeft, hoe makkelijker het realiseren van het ideale woonmilieu zal gaan. De *triggers* staan in het model voor de voorkeuren van het huishouden. Dit zijn voorkeuren die te maken hebben met veranderingen in het huishouden zoals het krijgen van een kind, of een verandering in de behoeften aan locatiefactoren, zoals van de stad naar een suburbane woonomgeving (Hooimeijer & Mulder, 1999). Dit model biedt in deze zin handvaten om het realisatieproces en de factoren die hierop van toepassing zijn beter te begrijpen.



Figuur 2: Model Hooimeijer & Mulder (1999)

Het model laat daarnaast zien dat er een conflict kan ontstaan tussen woonmilieuvorkeuren en woonvoorkeuren. Een voorkeur voor een ruime gezinswoning, maar tegelijk een voorkeur voor een stedelijk woonmilieu, leidt tot een toename van de restricties in de mogelijkheden om een ultieme woonwens te

realiseren. Als dit gebeurt, wordt volgens Mulder en Hooimeijer (1999) de urgentie van het verhuizen overwogen. Als verhuizen essentieel is voor een huishouden, is dit huishouden genoodzaakt een concessie in de woon- of woonmilieuvorkeuren te doen.

1.4 Woonmilieus en ruimtelijke kenmerken

Het realiseren van een woonwens is dus afhankelijk van een aantal factoren, zoals in de vorige paragraaf besproken. Deze paragraaf gaat verder in op de beweegredenen om voor een stedelijk, suburbaan of ruraal woonmilieu te kiezen. Ook worden enige beperkingen van landelijke woonwensen besproken.

Stedelijke woonmilieus worden geassocieerd met de aanwezigheid van verschillende instituten voor hoogopgeleiden en een hoge werkgelegenheid, veel voorzieningen en entertainment. Stedelijke woonmilieus voorzien volgens Feijten, Hooimeijer en Mulder (2008) in goedkopere, kleinere woningen. Bovendien zijn stedelijke woonmilieus goed bereikbaar met openbaar vervoer en belangrijke knooppunten wat betreft andere vormen van transport. De beschikbaarheid van culturele- en horecavoorzieningen zoals musea, theaters, bioscopen, restaurants en cafés maken de stad een aantrekkelijke locatie. Van Dam et al. (2010) voegen hieraan toe dat een stedelijk woonmilieu als een postcodegebied met een omgevingsdichtheid van 1500 adressen of meer wordt beschouwd, in woonplaatsen met meer dan 50.000 inwoners, nabij andere kernen, stations en voorzieningen. Aan het stedelijke woonmilieu is hierdoor volgens het Ruimtelijk Planbureau (2006) vooral behoefte onder jonge hoogopgeleide alleenstaande starters. Volgens Glaeser (2011) trekken steden jonge hoogopgeleiden aan vanwege de clustering van innovatie, nieuwe ideeën en hoogwaardige voorzieningen.

De suburbane woonmilieus worden gekoppeld aan kindvriendelijkheid, middenklasse en een kwalitatieve publieke ruimte. De suburbane woonomgevingen zijn ontstaan toen stadsbewoners op zoek waren naar meer leefruimte. In de groene en ruim opgezette suburbane woonomgevingen bevinden zich woningen met een tuin eigen parkeervoorziening. Het aanbod in voorzieningen bestaat uit faciliteiten voor gezinnen zoals basisscholen, kinderopvang, sportverenigingen en supermarkten (Feijten, Hooimeijer en Mulder, 2008). De suburbane woonmilieus worden aangetrokken door degenen die meer ruimte en rust zoeken en aan de hectiek in de stad willen ontsnappen. Met name in de jaren '70 en '80 is er een grote trek naar de suburbane woonmilieus geweest (Atzema, 1991). Dit zijn volgens Hoekveld en de Jong (2017) vooral middenklasse gezinnen, hoewel een groep jonge, hoogopgeleide gezinnen nu ook richting de stad trekt. Deze aantrekkingskracht komt door de trek naar steden van kennis innovatieve clusters en creatieve industrieën (Hoekveld & de Jong, 2017; Karsten, 2014).

De rurale gebieden liggen aan de randen van woonplaatsen en buiten dorpen, waardoor inwoners verder weg zijn van faciliteiten, onderwijs en werkgelegenheid. Desalniettemin worden de rurale gebieden geassocieerd met ruimte en rust; de ruime opzet zorgt er bovendien voor dat de sociale contacten die er zijn een diepere grondslag hebben. Het beeld van landelijke woonmilieus is dat de lucht gezonder is en dat de woningen van hoge kwaliteit zijn. Deze factoren geven de rurale woonmilieus een grote mate van populariteit (Feijten, Hooimeijer en Mulder, 2008). De landelijke woonmilieus worden aangetrokken door mensen die ruimte zoeken, kwalitatieve huisvesting, en rust willen (Heins, 2002). Dit zijn volgens Elbersen (2001) vooral 'vutters, middenklasse huishoudens en ongebondenen'. De laatste groep is niet gebonden aan een werkplek, waardoor de keuze voor een woonlocatie vereenvoudigd wordt. Heins en van Dam (2003) stellen dat landelijke voorkeuren

onder stedelingen vooral voortkomen uit een ideaalbeeld van de rurale idylle. Stedelingen romantiseren het landelijk wonen door het idee van de ruimte, eenvoudige manier van leven, dichtbij de natuur. Deze beelden van het platteland hebben invloed op de wil om naar een rurale woonlocatie te verhuizen. Heins en van Dam (2003) vragen zich af of de landelijke woonwens een reële wens is of dat het vooral een droombeeld is van de romantiek van het platteland. Daadwerkelijke urbaan-rurale migratie komt niet vaak voor, wat Heins en van Dam (2003) wijden aan de realiseerbaarheid van de landelijke woonwens. Zoals eerdergenoemd, hangt het daadwerkelijke realiseren van een woonwens samen met aanbod, mogelijkheden, sociaaleconomische factoren en situatiefactoren die verhuizen naar een landelijk woonmilieu bemoeilijken. Heins en van Dam (2003) benoemen dat de wens om ruraal te wonen dan wel bestaat, maar dat de voorkeuren ten aanzien van bepaalde rurale kenmerken niet altijd hard genoeg zijn.

Toch is de kwaliteit en populariteit van landelijke woonmilieus de laatste decennia zodanig toegenomen, dat wordt overwogen of deze kwaliteiten kunnen worden gecreëerd in de ontwerpen van de woonmilieus in bestaand stedelijk gebied (Heins en van Dam, 2003, pp. 67). Hier wordt vaak gesproken van pseudo-platteland: de beelden die men heeft van het landelijke woonmilieu zorgen voor een vraag naar landelijke woonomgevingen. Aan deze vraag kan door beperkingen niet altijd gehoor worden gegeven (PBL, 2003). Daarom wordt er gesproken over 'pseudo-platteland' of 'pseudo-landelijke woonmilieus'. Deze omgevingen hebben de rurale karaktertrekken en liggen niet in de landelijke gebieden, maar nabij steden en suburbane gebieden (PBL, 2003). Hier gaat het wel puur om de karaktertrekken van het rurale gebieden en wordt er een omgeving gecreëerd die wat opzet betreft op een ruraal gebied lijkt, maar niet het daadwerkelijke platteland is. Dit verschil brengt een risico met zich mee en daarom benadrukken Heins en van Dam (2003) de relevantie van het onderzoeken van de landelijke woonwens.

1.5 Persoonsfactoren

Deze paragraaf gaat verder op beweegredenen om voor een woonmilieu te kiezen, maar dan in relatie tot persoonsfactoren en hoe bepaalde persoonsfactoren tot andere woonmilieuvorkeuren kunnen leiden.

Woonbehoeften zijn aan verschillende factoren onderhevig. Het klassieke woonbehoefteonderzoek gaat uit van economische en demografische factoren. De financiële situatie, grootte van het gezin en leeftijd zijn volgens Karsten, Reijndorp en van der Zwaard (2006) hier de leidende factoren. Het klassieke woonbehoefteonderzoek dekt volgens hen echter niet de lading, omdat ook tijd-ruimtelijke budgetten, sociale netwerken, identiteit constructies en familiegeschiedenis van belang zijn. De aanwezigheid van voorzieningen is vooral voor gezinnen belangrijk, zoals basisscholen, winkels, sportverenigingen en zwembaden (Karsten, Reijndorp & van der Zwaard, 2006). Pinkster & van Kempen (2002) stelden dat eisen aan de woonomgeving zich beperken tot een klein aantal straten in de directe omgeving van de eigen woning. Voorkeuren kunnen schaalafhankelijk zijn, zo kan iemand bijvoorbeeld in de directe woonomgeving rust en groen prefereren maar op grotere schaal juist de dynamiek en bruisende sfeer van de stad. De wensen wat betreft de kwaliteit van het woonmilieu hebben te maken met verschillende omgevingsfactoren. De fysieke aspecten zoals groen, licht, ruimte en het soort bebouwing zijn enerzijds van belang, maar kwaliteit gaat ook om een soort eigenheid of karakter, een plaats waar mensen zich thuis voelen. Hier is ruimte voor individualisme van belang; daarom komt uit het onderzoek van Pinkster & van Kempen (2002) ook dat mensen een voorkeur hebben voor een afwisseling in bebouwing. Deze stelling komt

overeen met waar Jane Jacobs in 1961 al voor pleitte: een afwisseling in gebouwen zorgt voor een toename in de gepercipieerde aantrekkelijkheid. Het gewenste type woonmilieu is niet plaatsgebonden maar kan overal worden gevonden, omdat de fysieke en sociale eigenschappen overal te creëren zijn. Toch zijn er veel mensen locatie gebonden door sentiment of sociale netwerken. De persoonlijke bekendheid met de omgeving speelt in locatiekeuze en gewenste type woonmilieu ook een belangrijke rol (Pinkster & van Kempen, 2002). De prioriteiten die mensen aan woonmilieus geven zijn volgens Pinkster & van Kempen (2002) in te delen in persoonsgebonden prioriteitenpiramides. Voor de ene persoon kunnen de locatiefactoren die te maken hebben met bereikbaarheid richting het werk de eerste prioriteit zijn, waar voor een ander de locatiefactoren met betrekking tot het sociale netwerk de eerste keuze bepalen. Deze individuele voorkeuren verschillen op het gebied van lifestyle. Heijs et al. (2009) concluderen daarom dat lifestyle variabelen niet eenduidig zijn omdat deze persoonlijk zijn. Hasanzadeh et al. (2019) onderzochten alle factoren die van invloed zijn op woonmilieuvorkeuren. Individuele percepties over plaatsen, verschillen en voorkeuren zijn afhankelijk van de persoonlijke lifestyle. Een heterogeniteit aan percepties en voorkeuren beïnvloedt de huizenmarkt en de structuur van woonmilieus. Demografische en sociaaleconomische variabelen hebben een primaire invloed op woonmilieuvorkeuren. Huishoudenssamenstelling, inkomen, etniciteit en opleidingsniveau zorgen voor verschillen tussen de voorkeuren (Hasanzadeh et al., 2019). Toch stelt dit artikel dat woonvoorkeuren niet alleen door sociaaldemografische factoren kunnen worden verklaard. Er zijn onderzoeken die hebben uitgewezen dat respondenten met dezelfde sociaaldemografische en economische kenmerken alsnog verschillen in woonvoorkeuren (Jansen, 2012; Pinkster & van Kempen, 2002). Volgens Jansen gaan woonvoorkeuren ook om culturele verschillen in de Westerse samenleving waarin leefstijl een meer verklarende factor is geworden tussen een woonomgeving en woonvoorkeuren.

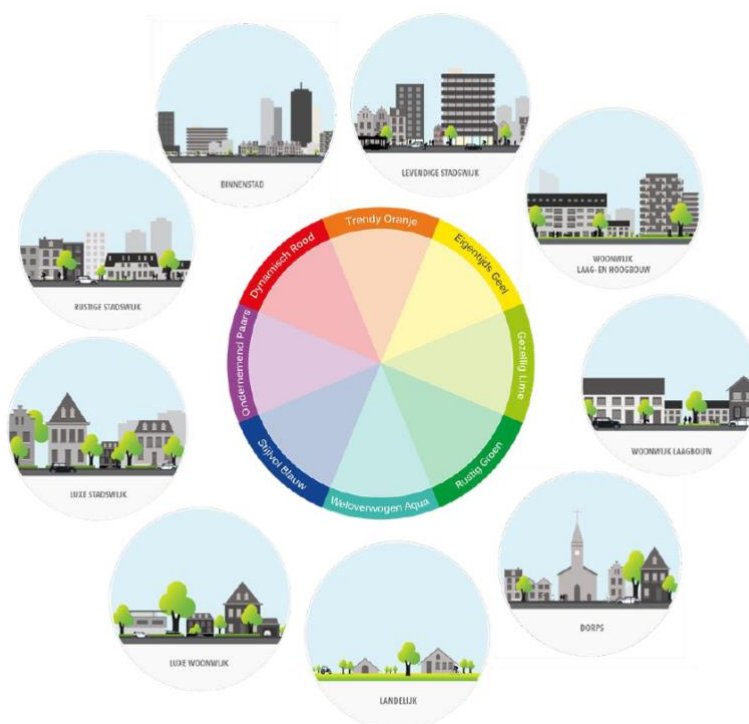
1.6 Leefstijlen

Dit onderzoek heeft leefstijl als een van de persoonsfactoren in de analyse gebruikt. Deze paragraaf licht het belang van leefstijlonderzoek toe en de indeling van leefstijlen die DISCvision aanhoudt. Hier komt aan bod welke leefstijlen tot welke voorkeuren in woonomgevingen leiden.

Het leefstijlonderzoek heeft door de jaren heen verschillende prioriteiten gehad. Zeker in het eerste decennium van de 21^e eeuw werden wijken niet ingericht op persoonskenmerken, maar werd de doelgroep gebaseerd aan de hand van de leefstijl. Deze populariteit is destijds dusdanig gegroeid, omdat de woningmarkt klantgericht wilde worden. Potentiële huurders kregen op basis van hun leefstijl een woning toegewezen en ontwikkelaars gebruikten leefstijlsegmenten als inspiratie in de marketing van een gebied (Bronner, 2017). Ook speelden er issues met botsende leefstijlen in de woningverdeling: woonvoorkeuren gaan volgens Bronner (2017) die tijd gepaard met voorkeuren of afkeren voor bepaalde leefstijlen. Leefstijlen zijn ingericht op de gezelligheid die wordt gezocht in de woonomgeving, contact met burens, privacy, ongebondenen of verankeren. Deze kunnen elkaar aantrekken of afstoten. In 2016 is de leefstijlbenadering afgenomen. In 2004, 2008 en 2012 is er nog grote belangstelling voor het woonconsumentenonderzoek in stadsregio Rotterdam, maar in 2016 was er niet voldoende draagvlak. Toch hamert Bronner (2017) op de voortgang van het leefstijlonderzoek omdat de heterogenisering van bewoners gestaag groeit en er behoefte is aan duiding van bewoners op andere

gronden dan inkomen, huishoudensamenstelling en levensfase. Dit zou zich ook kunnen resulteren in verder uiteenlopende woonvoorkeuren en woongedragingen.

Een manier van leefstijlaanduiding is het DISC-model. Dit is een psychologisch onderzoeksmodel. DISCvision heeft dit door Marston (1928) opgezette model verder ontwikkeld en het wordt nu regelmatig gebruikt om trends te verklaren aan de hand van psychologische kenmerken. De DISCvision leefstijlen zijn te zien in figuur 3. Voorkeursgedrag kan zo in kaart worden gebracht. Wat woonbeleving betreft, is er een onderscheid te maken in een behoefte aan contact, privacy, eigen ruimte, een community, of een vertrouwde basis. De rode leefstijl staat voor krachtige en individualistische mensen met een voorkeur voor een dynamische omgeving. De oranje leefstijl staat voor mensen die gemakkelijk contact met anderen maken en trends volgen. De rode en oranje leefstijl delen hier een behoefte in een bruisende, multiculturele omgeving. De gele leefstijl betekent enthousiasme en optimisme. Gezelschap en een sociale omgeving is belangrijk, evenals een omgeving waar mensen in alle levensfase wonen. De lime leefstijl onderhoudt minder sociale contacten; iemand met de lime leefstijl is vooral gericht op een omgeving waarin men elkaar helpt, met een gezamenlijke identiteit maar met behoud van privacy. De groene leefstijl houdt van veiligheid en zekerheid en wil daarom ook een vertrouwde, afgeschermdde leefomgeving. Een eigen veilige groepsidentiteit wordt hierin nagestreefd. De aqua leefstijl is individualistisch maar gaat het liefst respectvol en diplomatiek met medebuurtbewoners om. Een gemengde leefomgeving is acceptabel wanneer dezelfde normen en waarden worden nagestreefd. Aqua en groene leefstijlen horen bij woonwijken met rust en ruimte. De blauwe leefstijl stelt graag regels voor de omgang met anderen in dezelfde wijk. Iemand met de blauwe leefstijl gaat voor een enigszins luxe, comfortabele leefstijl en is individualistisch, eigenlijk het liefst onder gelijkgestemden. De paarse leefstijl staat voor meer extraverte en ambitieuze mensen die graag hun succes laten zien aan de woonomgeving, waarin status een grote rol speelt.



Figuur 3: Leefstijlenindeling DISCvision, 2018

1.7 Mobiliteitsgedrag- en voorkeuren

Vanaf deze paragraaf vervolgt dit theoretisch kader zich met mobiliteitsconcepten. Hier gaat het over mobiliteitsgedrag en attitudes die betrekking hebben op het gebruik van bepaalde mobiliteitsvormen. Deze attitudes worden aan gedragsverandering gelinkt.

Ruimtelijk gedrag, toegankelijkheid van gebieden en de bereikbaarheid van woonplaatsen zijn te herleiden naar mobiliteitsgedrag. Zo is de nabijheid van kantoren en winkels doorslaggevend in de bereikbaarheid van een woonlocatie. Bereikbaarheid is een belangrijke locatiefactor in het realiseren van een woonmilieu (Hooimeijer en Mulder, 1999). Het activiteitenpatroon, leeftijd en huishoudensamenstelling hebben grote invloed op welke bereikbaarheid groepen nodig hebben in een gebied. Olde-Kater et al. (2015) stellen bijvoorbeeld dat mensen met een voorkeur voor stedelijk wonen minder gebruik maken van de auto en meer van de fiets en OV. Andersom zijn mobiliteitsvoorkeuren ook van invloed op woonlocatiekeuzes. Dit onderzoek richt zich vooral op hoe bepaalde mobiliteitsvoorkeuren een voordeel kunnen zijn in het realiseren van het ideale woonmilieu.

Mobiliteitskeuzes zijn gebaseerd op en beïnvloed door attitudes van de gebruikers. De keuzes die worden gemaakt op het gebied van mobiliteit zijn hieraan onderhevig (Olde-Kater et al., 2015). Reizen met de fiets wordt in het onderzoek van Olde-Kater et al. (2015) als ontspannend en plezierig ervaren, autorijden vooral comfortabel en flexibel en het OV scoort hoog op veiligheid. In niet-stedelijke gebieden wordt de auto vaker positief beoordeeld dan in stedelijke gebieden. De fiets wordt vooral positief beoordeeld door 35-54-jarigen en hoogopgeleiden. Het OV wordt positiever beoordeeld door vrouwen, jongeren en ouderen en vooral in stedelijke gebieden. Olde-Kater et al. (2015) hebben dit onderzoek longitudinaal uitgevoerd en laten een verandering in trends zien. Ze detecteren vooral verschuivingen tussen de auto en de fiets, wat ze vooral wijden aan een verandering in het tijdruimte patroon zoals een vergroting van de woon-werkafstanden, verhuizing of een verschuiving van de werkplek. Olde-Kater et al. (2015) concluderen dat attitudes en voorkeuren doorslaggevend zijn in mobiliteitsgedrag.

Van Wee et al. (2002) stelden de vraag of voorkeuren voor bepaalde mobiliteitsvormen te herleiden zijn naar groepen met dezelfde persoonskenmerken. Dit bleek vooral te gelden voor het openbaar vervoer. Zo zou bijvoorbeeld een groep mensen met de voorkeur voor openbaar vervoer als mobiliteitsvorm automatisch ergens gaan wonen waar een groot aanbod aan openbaar vervoer beschikbaar is. Uit onderzoek bleek dat onder huishoudens die geen auto bezitten, 40% van die keuze gebaseerd is op persoons- en huishoudenvariabelen, 20% door de beschikbaarheid van ruimte en infrastructuur, en 40% door hun attitudes en voorkeuren wat betreft verschillende mobiliteitsvormen (Van Wee et al., 2002). De attitudes en voorkeuren hebben dus grote invloed op autobezit. Hier gaat het vooral om de houding ten opzichte van het milieu, gebruiksgemak, mening over het OV en de houding jegens parkeren en beschikbare parkeervoorzieningen. Van Wee et al. (2002) stellen dat veranderingen in mobiliteitsgedrag ten gevolge van bijvoorbeeld de ontwikkeling van een nieuw station vooral voorkomen bij nieuwbouwprojecten; in bestaande bewoonde gebieden is en blijft het mobiliteitsgedrag vaker gebaseerd op de oude situatie. Vooral mensen die nieuw in die wijk komen wonen, zullen hun mobiliteitsgedrag op het nieuwe station aanpassen. Uiteindelijk zal wel het mobiliteitsgedrag van alle inwoners van de wijk veranderen, maar hier gaat een langere tijd overheen dan bij nieuwbouwwijken (van Wee et al., 2002).

1.8 Autogebruik en OV-georiënteerd ontwikkelen

Deze paragraaf gaat dieper in op mobiliteitsgedrag wat betreft autogebruik en parkeren. Tevens wordt de ruimtelijke implementatie van veranderende mobiliteit toegelicht, wat te maken heeft met OV-georiënteerde ontwikkelingen.

Waardering van de ruimte, of dat nu de leef- of de woonomgeving is, hangt nauw samen met parkeren. Een straat waar veel auto's geparkeerd staan krijgt een lagere waardering van straten die autoluw zijn (Shoup, 2017). Shoup (2017) stelt dat mensen die het zich kunnen veroorloven om dicht bij hun werk te gaan wonen, het bovendien waarderen om in een appartement te wonen zonder auto waarbij ze ook niet voor andermans parkeerplaats hoeven te betalen. Er is in deze gedachtegang een transitie in parkeerbeleid gaande; de discussie over de waardering van de ruimte, maar vooral de financiële kant van gratis parkeren, parkeernormen en gedragsverandering is gaande. Curtis & Mellor (2011) benoemen de uitdaging van het veranderen van mobiliteitsgedrag in het kader van duurzaamheid. Er is een onderscheid in gebieden waar al OV-georiënteerd wordt ontwikkeld en gebieden die nog voornamelijk op auto's gericht zijn. De aanname van Curtis en Mellor (2011) is dat er in de Amerikaanse suburbane woonomgevingen grote uitdagingen liggen om de focus van de auto af te halen omdat inwoners van suburbane woonomgevingen erg auto-georiënteerd zijn. In steden zijn deze uitdagingen er minder, omdat hier op minder dan tien minuten lopen openbaar vervoer beschikbaar is. Daarom lukt het in steden al beter om OV-georiënteerd te ontwikkelen (Curtis & Mellor, 2011). In Nederland is verandering in mobiliteitsgedrag al meer te zien dan in de Verenigde Staten. Er is een nieuw mobiliteitsconcept genaamd Mobility As A Service (MaaS) dat erop gericht is dat reizigers ritten kunnen plannen, kiezen en betalen. In het kader van *Smart Mobility* draagt dit concept bij aan de duurzaamheids- en bereikbaarheidsopgave en daarom staat dit voor veel (lokale) overheden hoog op de beleidsagenda. In MaaS worden concepten als deelauto's en deelfietsen ontwikkeld, maar ook openbaar vervoer en taxi's kunnen worden geïntegreerd (Koopal, 2018).

Ruimtelijk vertalen concepten als OV-georiënteerd ontwikkelen en MaaS zich in leefgebieden door minder autogerichte voorzieningen zoals brede wegen en parkeergelegenheid en meer de focus op de aanleg van haltes, tramlijnen, busbanen, treinstations of zelfs een metro. Deze plannen ontwikkelen zich niet alleen in binnenstedelijke gebieden: met de bijkomende voordelen zoals het oplossen van fileproblemen, toename van bereikbaarheid van gebieden en functiemenging van gebieden is OV-georiënteerd ontwikkelen ook in de suburbane en landelijke gebieden een van de ambities (Dittmar & Ohland, 2012). Het perspectief van de consument is hierbij van belang en nog niet onderzocht. Dit onderzoek bekijkt de voorkeuren van respondenten wat betreft OV-bereikbaarheid, autogebruik en parkeren en hoe deze voorkeuren invloed hebben op ideaal wonen. Hierbij wordt het onderscheid tussen stedelijke, suburbane en landelijke woonmilieus gemaakt, waardoor hier uiteindelijk meer kennis over wordt toegevoegd.

Wiersma, Bertolini en Straatemeier (2015) onderzochten de mogelijkheden om de afhankelijkheid van de auto te verminderen. Factoren die tot minder auto-afhankelijk leiden zijn een hoge dichtheid, gemengd grondgebruik en de beschikbaarheid van openbaar vervoer. Wiersma, Bertolini en Straatemeier (2015) stellen dat het gebruik van de auto niet puur door auto-afhankelijkheid komt, maar ook door routines of gebruiksgemak. Hierdoor definiëren zij auto-afhankelijkheid als: 'de situatie waarin er voor een reis geen

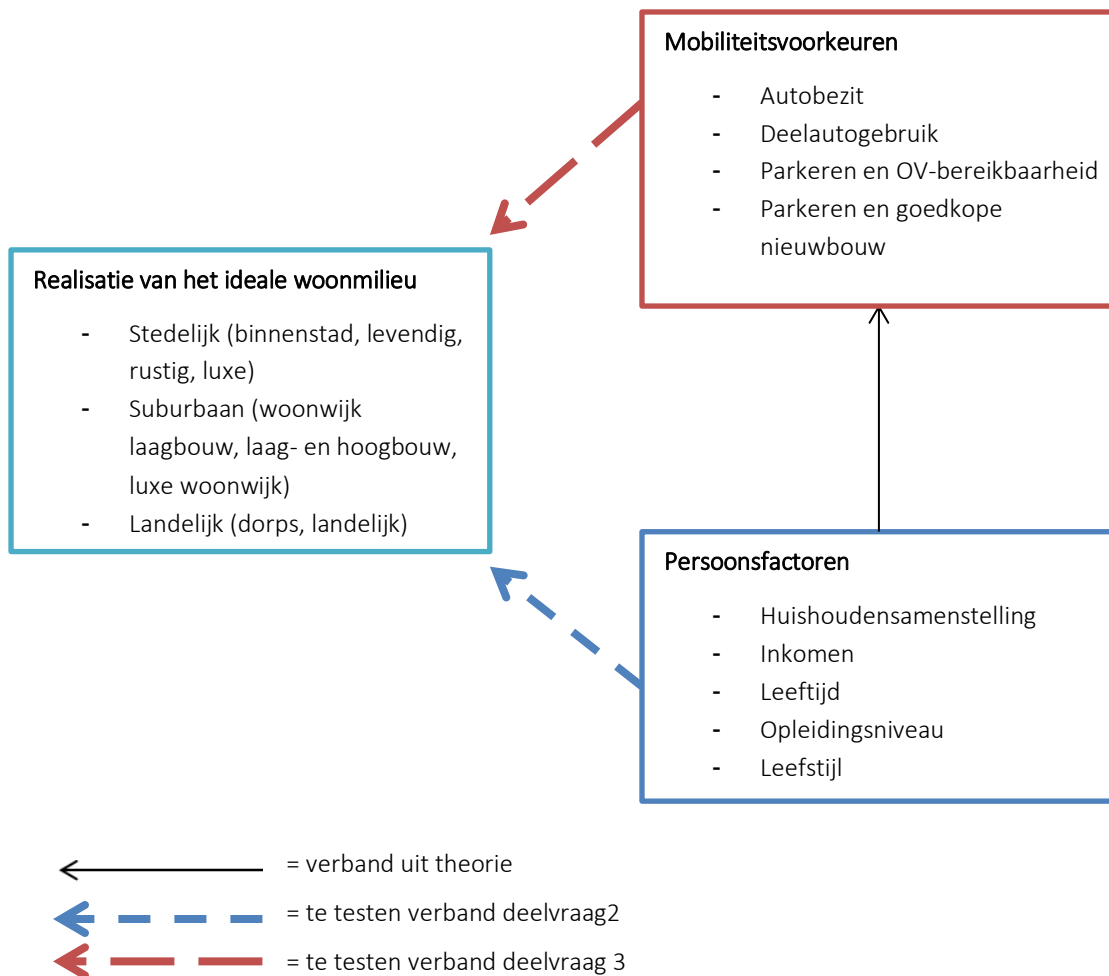
alternatieve vervoerswijze beschikbaar is' (Wiersma, Bertolini en Straatemeier, 2015, pp. 6). Een van hun belangrijkste conclusies is dat in suburbane gebieden vooral auto-afhankelijkheid is voor woon-werk verkeer en voor andere bestemmingen diverse reiskeuzes worden gemaakt.

1.9 Stated en revealed preferences

Deze paragraaf licht toe hoe bepaalde voorkeuren kunnen worden getoetst. Hier zijn namelijk twee manieren voor. Dit onderzoek gebruikt een van die twee manieren.

Hong Kim et al. (2005) stellen twee methoden vast om factoren te onderzoeken die locatiekeuze en verhuisgedrag van huishoudens beïnvloeden. Hier noemen ze manieren om verschillen in aantrekkelijkheid van plaatsen te bepalen en de karakteristieken die met een hoge- of lage aantrekkelijkheid te maken hebben, vast te stellen. De andere methode is gebaseerd op data van individuele respondenten en achterhaalt de redenen van een verhuizing, intenties voor de toekomst en hun houding ten opzichte van de huidige leefomgeving. Deze methoden heten de *stated preference method* en de *revealed preference method*. De *stated preference method* wordt vaak gebruikt om locatiekeuze te onderzoeken. Het is een verzameling van methoden die individuele uitspraken over voorkeuren analyseren (Hong Kim et al., 2005). Bij het onderzoek van Hasanzadeh (2019) worden de *stated preferences* en *revealed preferences* methoden gecombineerd. *Stated preferences* houden de voorkeuren die de respondent letterlijk noemt tijdens een survey. *Revealed preferences* komen voort uit observaties van data met betrekken tot bijvoorbeeld woningkeuzes, ervan uitgaand dat de voorkeuren het beste worden bepaald aan de hand van de daadwerkelijk gemaakte keuzes. Toch wordt een combinatie van beiden samen met de ruimtelijke structuur als optimaal beschouwd (Hasanzadeh et al., 2019). Er wordt gesteld dat hoe lang iemand in een bepaalde woning woont, hoe groter de kans is dat de *stated preferences* overeen gaan komen met de *revealed preferences*. Hasanzadeh et al. (2019) wijzen erop toe dat de twee verschillende approaches veelgebruikte vormen zijn en dat een meer vernieuwende, geïntegreerde aanpak wenselijk is. Daarom hebben Hasanzadeh et al. (2019) de respondenten ingedeeld in drie subgroepen gebaseerd op de *stated preferences* en daarvan de *revealed preferences* onderzocht. Deze drie subgroepen zijn *urbanists*, *semi-urbanists* en *nature lovers*. De voorkeuren van deze subgroepen komen overeen met de indeling in verschillende woonmilieus van Feijten, Hooimeijer en Mulder (2008): stedelijk, suburbaan en ruraal. Dit onderzoek meet woonmilieuvorkeuren aan mobiliteitsvoorkeuren en persoonsvormen. Doordat de data afkomstig is van een survey gaat het hier om *stated preferences*.

1.10 Conceptueel model



Dit conceptueel model laat de verbanden zien tussen woonmilieuvorkeuren, persoonsfactoren en mobiliteitsvoorkeuren. Persoonsfactoren die worden meegenomen in dit onderzoek zijn huishoudensamenstelling, inkomen, leeftijd, leefstijl en opleidingsniveau. Deze persoonsfactoren bepalen volgens de literatuur mobiliteitsvoorkeuren, waar de mogelijkheden worden beïnvloed door de leeftijd en het inkomen en de behoefte door de huishoudensamenstelling. Deelvraag 2 wordt gerepresenteerd door de blauwe pijl tussen persoonsfactoren en realisatie van het ideale woonmilieu. De rode pijl gaat tussen mobiliteitsvoorkeuren en realisatie van het ideale woonmilieu. Deelvraag 3 gaat namelijk over de samenhang tussen mobiliteitsvoorkeuren en het realiseren van het ideale woonmilieu.

1.11 Hypothesen

Deelvraag 1 is een beschrijvende vraag en daarom zijn er bij het beantwoorden van deelvraag 1 geen hypothesen gebruikt. Deelvragen 2 en 3 zullen worden beantwoord met gebruik van statistische toetsen en daarom zijn er bij deze deelvragen hypothesen geformuleerd op basis van de theorie. Deze worden in deze paragraaf besproken.

H1: Een hoog inkomen heeft een grotere invloed op wel ideaal wonen (Hooimeijer & Mulder, 1999)

H2: Huishoudensamenstellingen zonder kinderen hebben meer kans op ideaal wonen (Hooimeijer & Mulder, 1999)

H3: Opleidingsniveau heeft een positieve invloed op wel of niet ideaal wonen (Hasanzadeh et al., 2019)

H4: Een hogere leeftijd heeft meer kans op ideaal wonen (Hasanzadeh et al., 2019)

H5: Hoe meer auto's respondenten hebben, hoe groter de kans dat ze niet ideaal wonen (Hooimeijer & Mulder, 1999)

H6: Respondenten die deelauto's gebruiken maken meer kans om ideaal te wonen (Hooimeijer & Mulder, 1999)

H7: Respondenten die geen waarde hechten aan parkeren hebben meer kans op ideaal wonen (Hooimeijer & Mulder, 1999)

De hypothesen zijn geformuleerd op en afgeleid uit de literatuur. Het model van Hooimeijer en Mulder (1999) omschrijft de verbanden tussen het kunnen realiseren van een verhuiscens en de voorkeuren. De voorkeuren worden meer realiseerbaar wanneer de kansen en bronnen de mogelijkheden vergroten: beperkingen die optreden, belemmeren het realiseren van de verhuiscens. Hypothese 1 heeft betrekking op het inkomen: een hoog inkomen leidt tot meer mogelijkheden om het ideale woonmilieu te realiseren. Hypothese 2 is de verwachting vanwege de *life course trajectories* van Hooimeijer en Mulder (1999): gezinsuitbreiding leidt tot een verhuiscens en geeft ook extra eisen aan de woning. Verhoogde eisen geeft meer *restrictions*.

Een hoog opleidingsniveau vergroot de mogelijkheden. Hasanzadeh et al. (2019) schrijven dat dit leidt tot een vergrote kans op het realiseren van woonvoorkeuren. Hasanzadeh et al. (2019) stellen ook dat hoe langer men ergens woont, hoe meer het huidige en ideale woonmilieu overeen gaan komen. Daarom zijn hypothesen 3 en 4 op dit artikel gebaseerd.

De hypothesen die over mobiliteitsvoorkeuren gaan hebben ook te maken met het model van Hooimeijer en Mulder (1999). Meer auto's leidt namelijk tot een verhoging in de behoeften aan parkeergelegenheid en maken het moeilijker om een woning naar wens te vinden. Het gebruik van deelauto's betekent dat respondenten geen auto hebben en dat zij gericht zijn op vernieuwende mobiliteit. Geen behoefte aan parkeergelegenheid zorgt ook voor meer aanbod. Daarom zijn hypothesen 5, 6 en 7 ook op het model van Hooimeijer en Mulder (1999) gebaseerd.

Hoofdstuk 2: Methodologie



2. Methodologie

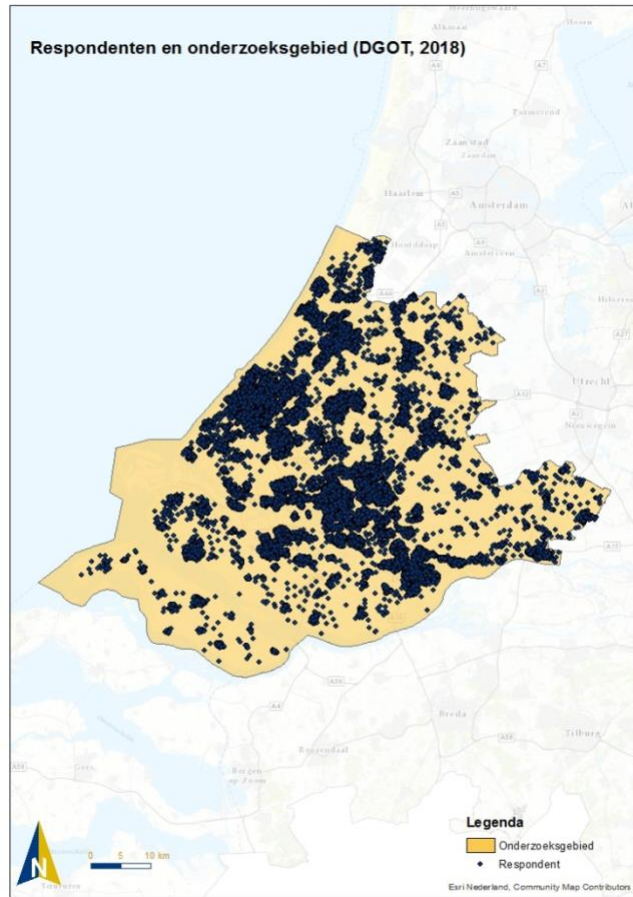
Dit hoofdstuk bespreekt de te toetsen variabelen en omschrijft hoe de centrale vraag is beantwoord aan de hand van de deelvragen. Dit onderzoek is uitgevoerd met cross-sectionele data, dat wil zeggen dat de data is verzameld onder participanten die een steekproef van een populatie vormen gedurende een kort en afgebakend tijdslot in het verleden (Boeije, 2008; Bryman, 2012). De dataset die is gebruikt, is afkomstig van De Grote Omgevingstest 2018. Deze dataset is kwantitatief geanalyseerd, dat wil zeggen door middel van statistische toetsen. De Grote Omgevingstest 2018 is gehouden onder een steekproef van de populatie van de Provincie Zuid-Holland en ging in op meerdere thema's. De thema's die in dit onderzoek gebruikt worden hebben betrekking op de huidige en ideale woonomgeving, persoonskenmerken en mobiliteit. Deze thema's worden later uitgesplitst in subthema's.

2.1 Onderzoeksopzet en databeschrijving

Dit onderzoek is kwantitatief uitgevoerd. Factoren die woonmilieuvorkeuren beïnvloeden kunnen zowel kwalitatief als kwantitatief worden onderzocht. Omdat het in dit geval om een onderzoek in de Provincie Zuid-Holland gaat en de resultaten bedoeld zijn om uitspraken te kunnen doen over de gehele populatie, is een kwantitatief onderzoek meer toepasselijk. Tevens is de dataset van De Grote Omgevingstest 2018 ter beschikking gesteld, waarvoor met 48.399 respondenten een grote groep inwoners van Zuid-Holland geënuquêteerd is. Met de kwantitatieve benadering kunnen er hypothesen worden getoetst aan de empirie. Zo kunnen verbanden en sterktes van verbanden significant worden verklaard (Bryman, 2012). Tevens kunnen uitkomsten worden geëxtrapolleerd naar de gehele populatie. Bryman (2012, p. 58) noemt een kwantitatieve dataset bestaande uit meer dan 1 variabele, waarvan de data is verzameld op 1 afgebakend tijdslot en kan worden getoetst op associaties en trends, een cross-sectionele onderzoeksvorm. Deze data is geschikt voor het vinden van relaties tussen variabelen. Bryman (2012) bespreekt ook enkele valkuilen voor cross-sectioneel onderzoek. Later in dit hoofdstuk wordt op de betrouwbaarheid en validiteit van dit onderzoek teruggekomen.

Dit onderzoek is uitgevoerd op basis van bestaande data, het gaat hier om een secundaire data-analyse. De dataset is afkomstig van de enquête van De Grote Omgevingstest 2018. De steekproef is getrokken onder inwoners uit Zuid-Holland, waar elke respondent een huishouden vertegenwoordigt. Het doel van De Grote Omgevingstest 2018 is onderzoeken naar welke leefomgevingen er vraag is en wat dat betekent voor de bestaande woningvoorraad. In totaal hebben er 48.399 respondenten de enquête ingevuld. De enquête was breder dan de aspecten die in dit onderzoek worden behandeld. De Grote Omgevingstest 2018 heeft onderwerpen getoetst binnen de thema's woonomgeving en buurt, wonen, woonconcepten, verhuizen, leefstijl, persoonsgegevens, zorg, duurzaamheid, mobiliteit, werkmilieu en online diensten. De thema's die voor dit onderzoek zijn gebruikt zijn woonomgeving en buurt, wonen, mobiliteit en persoonsgegevens. Figuur 4 laat de verdeling van respondenten over het onderzoeksgebied zien.

De Grote Omgevingstest 2018 is van mei tot juli 2018 afgenomen in opdracht van de Provincie Zuid-Holland in samenwerking met I&O Research en Springco Urban Analytics, 40 gemeenten, 40 corporaties en 10 marktpartijen. De test is afgenomen door middel van een enquête aan de hand van een steekproefbepaling. De enquête is verspreid door een brief en via online banners, kranten en websites. Omdat de enquête in eerste instantie 30 minuten invultijd had, is er een split run ingebouwd. Dit betekent dat niet iedere respondent elke vraag in de enquête krijgt. Er is gestreefd naar minimaal 210 enquêtes per gemeente om een representatieve afspiegeling te krijgen van de bevolking. Er is gestart met het verspreiden van de enquête in landelijke panels. Vervolgens is er een aselechte steekproef getrokken en zijn er uitnodigingsbrieven gestuurd. In de uiteindelijke responsgroep is een weging gedaan op leeftijd en huishoudensamenstelling en koop- en huurverhouding. De enquête is online afgenomen. Springco heeft de primaire data geanalyseerd en gerapporteerd.



Figuur 4: Respondenten en onderzoeksgebied (DGOT, 2018; eigen ontwerp, 2019)

2.2 Operationalisering

Dit onderzoek is op basis van statistiek uitgevoerd met beschrijvende statistiek en door het toetsen van verbanden tussen afhankelijke en onafhankelijke variabelen. De afhankelijke variabele is woonmilieuvorkeuren en de onafhankelijke variabelen zijn persoonsfactoren en mobiliteitsvoorkeuren. Deze paragraaf bespreekt hoe de variabelen zijn geoperationaliseerd om het onderzoek af te bakenen voor de analyse.

2.2.1 Afhankelijke variabele: Ideaal wonen

Het doel van dit onderzoek was om associaties te ontdekken tussen woonmilieuvorkeuren, persoonsfactoren en mobiliteitsvoorkeuren. Dit is statistisch onderzocht door middel van logistische regressieanalyses. Met deze analyses wordt getracht de discrepantie tussen de huidige en ideale woonmilieus te verklaren aan de hand van mobiliteitsvoorkeuren en persoonsfactoren.

Voor deze begrippen is afbakening nodig. Onder een woonmilieu wordt de directe omgeving rond de woning verstaan. Het begrip ‘woonmilieu’ is niet direct een synoniem voor ‘buurt’, woonmilieus kunnen ook op een kleinere schaal worden onderscheiden. Er bestaan verschillende typologieën in woonmilieus, waarvan ABF de meest gehanteerde is. Woonmilieus worden door ABF onderscheiden op basis van mate van stedelijkheid. ABF heeft een drie- en een dertiendeling gemaakt die loopt van centrumstedelijk-plus naar landelijk perifeer. Tijdens de Grote Omgevingstest 2018 is een andere indeling gehanteerd, omdat dit voor respondenten overzichtelijker is en deze indeling beter past bij de huidige woningvoorraad en leefomgeving. Er is een drie- en een negendeling gemaakt. De driedeling is onderverdeeld in stedelijke, suburbane en landelijke woonmilieus. De negendeling is onderverdeeld in vier stedelijke woonmilieus (binnenstad, rustig stedelijk, levendig stedelijk, luxe stedelijk), drie suburbane woonmilieus (woonwijk laagbouw, woonwijk hoog- en laagbouw, luxe woonwijk) en twee landelijke woonmilieus (dorps en landelijk). Met deze afbakening

Driedeling	Negendeling
Stedelijk	Binnenstad
	Levendige stadswijk
	Rustige stadswijk
	Luxe stadswijk
Suburbaan	Woonwijk laag- en hoogbouw
	Woonwijk laagbouw
	Luxe woonwijk
Landelijk	Dorps
	Landelijk

Tabel 1: Drie- en negendeling woonmilieus (Eigen ontwerp, naar DGOT, 2018)



Figuur 5: Afhankelijke variabele

van woonmilieus betekent dit dat woonmilieuvorkeuren te herleiden is naar ‘het woonmilieu naar wens’. Dit betekent dat respondenten hun woonmilieu naar voorkeur hebben opgegeven door één van de negen mogelijkheden te kiezen. Deze mogelijkheden waren in de enquête geïllustreerd met voorbeelden. Hier stond nadrukkelijk bij vermeld dat de wens moest passen bij de huidige financiële situatie. Zij hebben ook een tweede keuze opgegeven in het geval hun eerste keuze nooit mogelijk zou zijn. Tevens hebben respondenten aangegeven in wat voor soort woonmilieu zij nu wonen door aan te vinken welk woonmilieu zij nu bewonen. ‘Woonmilieuvorkeuren’ is afgebakend tot het ‘wel of niet wonen in het gewenste woonmilieu’. Deze variabele is de afhankelijke variabele. Dit is een dichotome variabele en is gecreëerd aan de hand van de discrepantie tussen de door de respondenten aangegeven huidige en voorkeurswoonmilieus. De variabele is een dummy variabele. Als het huidige woonmilieu en het voorkeurswoonmilieu overeenkomen, woont de respondent ideaal (1) en als het huidige- en voorkeurswoonmilieu niet overeenkomen, woont de respondent niet ideaal (0). 22.424 respondenten geven aan niet in hun ideale woonmilieu te wonen, ten opzichte van 25.976 respondenten die nu wel aangeven ideaal te wonen, zoals te zien in figuur 5.

2.2.2 Onafhankelijke variabelen: Persoonsfactoren

In de enquête van de Grote Omgevingstest 2018 zijn verschillende persoonsfactoren gevraagd en gecategoriseerd. Voor deelvraag 2 worden deze geanalyseerd in relatie tot woonmilieuvorkeuren. Persoonsfactoren die in dit onderzoek zijn gebruikt, zijn huishoudensamenstelling, inkomen, opleidingsniveau, leefstijl en leeftijd. Etnische achtergrond had ook een van de onafhankelijke variabelen kunnen zijn, alleen deze is niet in de enquête gevraagd. In de analyse zijn deze variabelen afgezet tegen de afhankelijke variabele en is de invloed berekend die deze variabelen hebben op het wel of niet ideaal wonen.

2.2.2.1 Inkomen

Dezelfde inkomenscategorieën zoals die in de Grote Omgevingstest zijn gevraagd, worden ook in dit onderzoek gehanteerd. Deze categorieën lopen van minder dan € 1050 per maand tot meer dan € 6000 euro per maand. Tabel 2 laat de verdeling per categorie zien. De inkomenscategorieën gaan per huishouden, dus het inkomen van degene die namens het huishouden de enquête heeft ingevuld en het inkomen van de eventuele partner daarbij opgeteld. Het gaat in deze categorie om het netto huishoudeninkomen. Hoewel inkomen over het algemeen een ratio-variabele is, bestond inkomen in de enquête uit categorieën. Inkomen is daarom gebruikt als ordinale variabele in de analyse.

Inkomen (€)	N
<1050	6%
1050 - 1300	5%
1300 - 1600	6%
1600 - 2000	9%
2000 - 2500	11%
2500 - 3000	10%
3000 - 4000	13%
4000 - 5000	8%
5000 - 6000	4%
>6000	4%
Geen antwoord	24%
Eindtotaal	100%

Tabel 2: Inkomensverdeling van alle respondenten

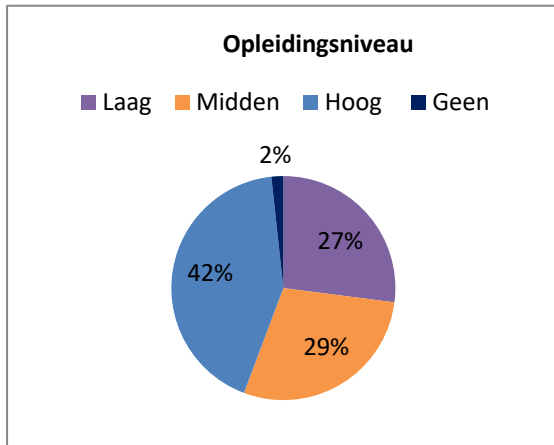
2.2.2.1 Huishoudensamenstelling

Huishoudensamenstelling	N
Alleenstaand met kinderen	6%
Alleenstaand zonder kinderen	26%
Anders	3%
Paar met kinderen	23%
Paar zonder kinderen	38%
Thuiswonend bij ouders	4%
Geen antwoord	1%
Eindtotaal	100%

Tabel 3: Huishoudensamenstelling van alle respondenten

Voor huishoudensamenstelling is een onderscheid in subcategorieën gemaakt. Deze groepen bestaan uit alleenstaanden met- en zonder kinderen, paren met- en zonder kinderen, thuiswonenden en de categorie anders.

Huishoudensamenstelling is als categorische variabele behandeld in de analyse. Dat betekent dat elke categorie een losse plaats krijgt in het model en de invloed van de variabele op de variantie in de afhankelijke variabele wordt berekend als de categorie waarde 1 is en de referentiecategorie waarde 0 (Field, 2019).



Figuur 6: Opleidingsniveau

Volgens deze indeling is 27% van de respondenten laagopgeleid, 29% van de respondenten is midden opgeleid en 42% van de respondenten is hoogopgeleid. Opleidingsniveau is in de analyse als categorische variabele gebruikt omdat in de analyse de stappen tussen de driedeling te groot zijn.

2.2.2.4 Leeftijd

De gedefinieerde leeftijdscategorieën zijn ook op cijfers van het CBS (2019) gebaseerd. Deze indeling is als volgt:

- Jonger dan 35 jaar
- 35 tot en met 44 jaar
- 45 tot en met 54 jaar
- 55 tot en met 64 jaar
- 65 tot en met 74 jaar
- 75 jaar en ouder

Alle leeftijdsgroepen hebben een proportie van tussen de 16% en 22%. De kleinste groep van 16% is die van 35 tot en met 44 jaar oud. De grootste groep is die van 55 tot en met 64 jaar oud (22%). In de analyse is leeftijd als ratiovariabele gebruikt.

2.2.2.5 Leefstijl

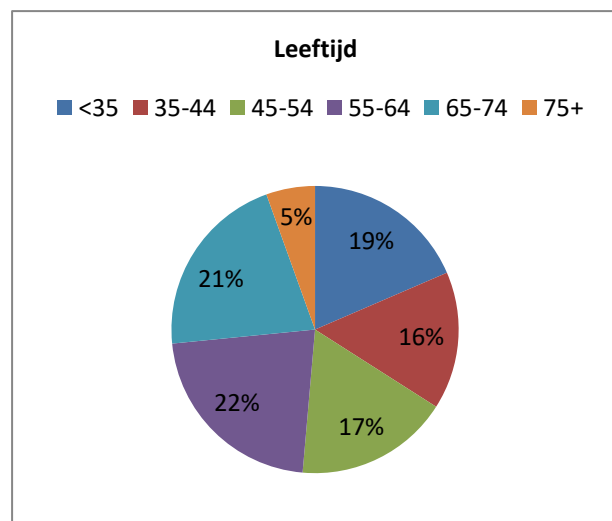
Dit onderzoek heeft de leefstijlaanduiding van DISC gehanteerd, zoals besproken in de theorie. In de enquête zijn vier vragen gesteld die bestonden uit acht woorden. Respondenten hebben gekozen welke van deze woorden het meest bij hen paste. Dit waren woorden als 'actief', 'behulpzaam', 'geduldig', 'zelfverzekerd' of 'creatief'. Deze

2.2.2.3 Opleidingsniveau

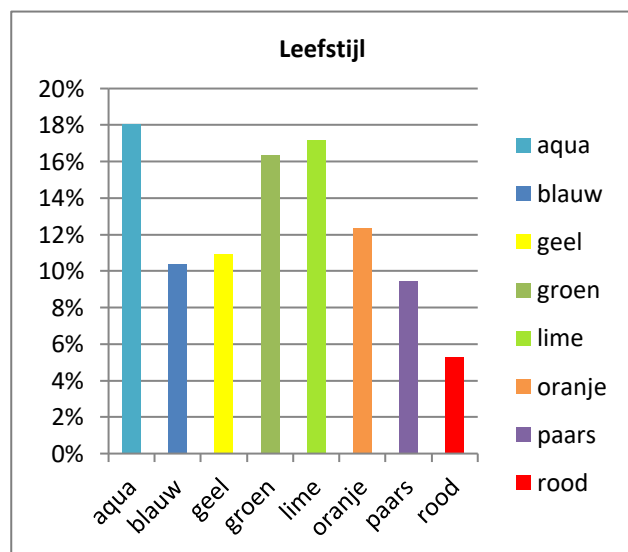
Wat opleidingsniveau betreft, is de hoogst genoten opleiding gevraagd. De definities van opleidingsniveau van de Standaard Onderwijsindeling 2016/'17 het CBS zijn gehanteerd (CBS, 2017):

- Laag: Basisonderwijs, VMBO, HAVO/vwo-onderbouw, MBO1
- Midden: HAVO/vwo-bovenbouw, MBO2&3
- Hoog: HBO, WO

Volgens deze indeling is 27% van de respondenten laagopgeleid, 29% van de respondenten is midden opgeleid en 42% van de respondenten is hoogopgeleid.



Figuur 7: Leeftijd



Figuur 8: Leefstijlen

antwoorden zijn door DISCvision herleid naar leefstijlen. Er is hier een onderscheid in een groene, rode, gele, oranje, lime, blauw, paars en aqua leefstijl. De grootste groep van de respondenten heeft de aqua en de lime leefstijl en de kleinste groep heeft de rode leefstijl. Een rode leefstijl betekent dat men een voorkeur heeft voor een diverse buurt met veel interactie; de gele en lime leefstijl staan meer voor de iets meer gesloten volksbuurt, maar waar wel iedereen elkaar kent. De behoefte aan privacy is het hoogste bij de blauwe en aqua leefstijl. Leefstijl wordt categorisch behandeld in de analyse.

2.2.3 Onafhankelijke variabelen: Mobiliteitsvoorkeuren

Mobiliteitsvoorkeuren worden bij deelvraag 3 geanalyseerd door middel van een logistische regressie met het wel of niet ideaal wonen als afhankelijke variabele. Mobiliteitsvoorkeuren worden hier gebruikt als de onafhankelijke variabelen. Een deel van de variabelen is gerelateerd aan mobiliteitsgedrag en een deel aan mobiliteitsvoorkeuren in relatie tot wonen. Mobiliteitsgedrag- en voorkeuren zijn in de Grote Omgevingstest 2018 op verschillende manieren gevraagd. De vragen die gesteld zijn hebben betrekking op autogebruik, deelautogebruik, en houdingen ten opzichte van parkeergelegenheid en OV-bereikbaarheid en een goedkopere nieuwbouwwoning. Deze verschillende vragen zijn samengevoegd in de logistische regressieanalyse.

2.2.3.1 Autobezit

Aan alle respondenten is gevraagd of en hoeveel auto's zij hebben en of ze weleens een deelauto gebruiken. Autobezit is hier vertaald naar eigen auto's en leaseauto's en de categorieën lopen van 'Geen' of 'Weet ik niet' tot '3 auto's of meer'.

2.2.3.2 Deelautogebruik

Deelautogebruik is ook gevraagd. Hier werd bij de vraag toegelicht dat het gaat om auto's die worden gedeeld met bekenden of collega's, of via initiatieven zoals Greenwheels of Snappcar. Deze variabele is opgesplitst in 'Ja', 'Nee' en 'Weet ik niet'. Deze vraag wordt categorisch behandeld.

2.2.3.3 Bereikbaarheid met het OV en parkeren

Dezelfde respondenten als over het autogebruik hebben keuzes gekregen met betrekking tot bereikbaarheid en parkeren. De keuze is gesteld tussen:

- Goede bereikbaarheid met het OV maar weinig parkeerplek of amper OV in de buurt maar veel parkeerplek.

2.2.3.4 Nieuwbouwwoning zonder of een duurdere woning met parkeerplaats

Respondenten met een stedelijke voorkeur is gevraagd naar hun voorkeur voor parkeren of een goedkope nieuwbouwwoning. Dit zegt iets over de attitudes ten opzichte van het belang dat respondenten hechten aan een parkeergelegenheid en de woningprijs. De keuze is gesteld tussen:

- Een goedkopere nieuwbouwwoning met geen extra parkeerruimte of een hogere prijs voor de woning betalen met een eigen parkeerruimte.

2.3 Analyses

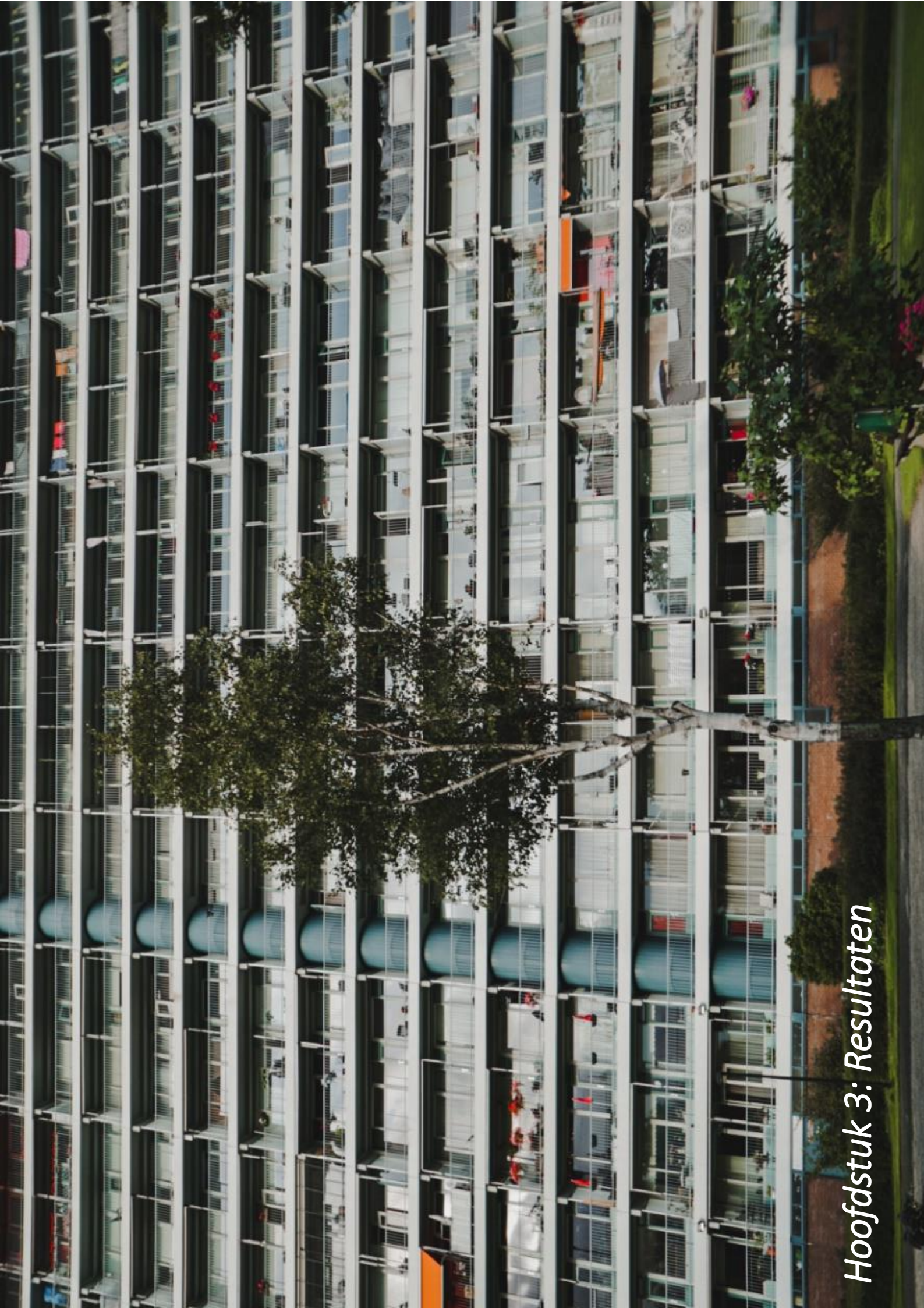
Dit onderzoek bestaat uit drie deelvragen. Eén daarvan is beschrijvend, twee vragen worden analytisch beantwoord. Bij het beantwoorden van deze deelvragen wordt dezelfde afhankelijke variabele gebruikt: het wel of niet ideaal wonen. Deze afhankelijke variabele wordt geanalyseerd met verschillende onafhankelijke variabelen. De analyses worden met IBM SPSS Statistics uitgevoerd middels logistische regressieanalyses. Deze analyse is gebouwd op categorische variabelen en omdat de afhankelijke variabele dichotoom is, past logistische regressie het beste als analysevorm. Deze analyse is ook geschikt omdat er meerdere onafhankelijke variabelen kunnen worden meegenomen in het model (Field, 2018, pp. 879). Er wordt met logistische regressie een effect op de afhankelijke variabele geanalyseerd. Dit effect is, omdat het een logistische regressie is, te vertalen naar de waarschijnlijkheid dat de afhankelijke variabele een waarde van 1 in plaats van 0 heeft. In dit onderzoek houdt dat in dat de logistische regressieanalyse de waarschijnlijkheid berekent dat respondenten ideaal wonen. De variantie in de onafhankelijke variabelen en het effect dat deze variantie heeft op het wel of niet ideaal wonen, is in modellen weergegeven. Er zijn twee logistische regressieanalyses gedaan, met bij de eerste persoonsfactoren als onafhankelijke variabelen en bij de tweede zijn mobiliteitsvoorkeuren toegevoegd aan een aantal persoonsfactoren als controlevariabelen.

2.4 Assumpties

De eerste assumptie bij logistische regressie is dat de afhankelijke variabele een dichotome of een ordinale variabele is. De analyses uit dit onderzoek voldoen aan die assumptie omdat de afhankelijke variabele 'wel of niet ideaal wonen' uit twee categorieën bestaat. De tweede assumptie is dat de observaties onafhankelijk zijn: de observaties moeten uit dezelfde dataset afkomstig zijn en op dezelfde manier zijn gedaan. Zoals eerder vermeld gebruikt dit onderzoek cross-sectionele data waardoor deze assumptie niet in gevaar komt. De derde assumptie is dat er geen *outliers* mogen zijn. *Outliers* zijn waarden die door zeer afwijkende varianties niet in het model passen. In de output, te vinden in de bijlagen, is te zien dat er bij dit onderzoek geen *outliers* waren. Als laatste assumptie mag er geen sprake zijn van multicollineariteit. Dit houdt in dat twee variabelen in het model te sterk correleren. In de correlatiematrix in de *output* in de bijlagen is te zien dat er geen problematisch hoge correlaties tussen de variabelen in het model zijn.

2.5 Betrouwbaarheid en validiteit

Kwantitatief onderzoek kan alleen zo goed mogelijk worden uitgevoerd wanneer met alle betrouwbaarheidsfactoren rekening is gehouden. Bij een cross-sectionele onderzoeksopzet is een aantal risico's op verlies van de interne validiteit aanwezig. Hier is in de analyse en de resultaten rekening mee gehouden door uitspraken over de gevonden relaties met zorg te benaderen, zodat de interne validiteit zoveel mogelijk behouden blijft. De externe validiteit is volgens Bryman (2012) sterk wanneer de steekproef random is gedaan in plaats van geselecteerde respondenten. Dit is bij de Grote Omgevingstest (2018) het geval geweest, waardoor de externe validiteit niet in gevaar komt. Een mogelijke beperking voor de operationalisering kan zijn dat de data die gebruikt is niet specifiek voor dit onderzoek is verzameld. Een persoonsfactor als etnische achtergrond, die in dit onderzoek interessant kan zijn, kan daardoor niet worden meegenomen in de analyse.



Hoofdstuk 3: Resultaten

3. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van de analyse besproken in de voorbereiding op een antwoord op de deelvragen en hoofdvraag. De analyse is gedaan met SPSS. Waar nodig worden de stappen gezet in de analyse nader toegelicht. Dit hoofdstuk behandelt naast de deelvragen de hypothesen en daarbij relevante informatie. Deelvraag 1 is een beschrijvende vraag en beantwoordt in welk woonmilieu respondenten willen wonen en of en hoe ze nu al in hun ideale woonmilieu wonen. Deelvraag 2 heeft betrekking op de logistische regressieanalyse die persoonsfactoren in relatie tot het realiseren van het ideale woonmilieu en wordt beantwoord aan de hand van de hypothesen. Deelvraag 3 is ook een statistische vraag, en analyseert mobiliteitsvoorkeuren aan de hand van woonmilieuvorkeuren.

3.1 In welk soort woonmilieu willen Zuid-Hollanders volgens de Grote Omgevingstest 2018 wonen en in hoeverre wonen deze respondenten in hun ideale woonmilieu?

Tabel 4 laat zien wat de percentages per voorkeurswoonmilieu, huidig woonmilieu en de tekorten en overschotten zijn. De grootste aantallen respondenten kiezen voor een dorp (18%), woonwijk laagbouw (17%) of een rustige stadswijk (13%). In totaal kiest 32% van de respondenten voor een stedelijk woonmilieu; 37% van de respondenten kiest voor een suburbaan woonmilieu en 32% van de respondenten kiest een landelijk woonmilieu. Toch, als deze getallen worden vergeleken met de huidige woonsituatie van Zuid-Hollanders blijkt het grootste tekort zich

Woonmilieus	Ideaal	Huidig	Verschil
Binnenstad	6%	6%	0%
Levendige stadswijk	7%	10%	-2%
Rustige stadswijk	15%	13%	2%
Luxe stadswijk	4%	2%	3%
Woonwijk laag- en hoogbouw	12%	24%	-12%
Woonwijk laagbouw	17%	23%	-6%
Luxe woonwijk	8%	4%	4%
Dorps	18%	16%	2%
Landelijk	14%	3%	11%
Eindtotaal	100%	100%	0%

Tabel 4: Aantallen per woonmilieu

te bevinden rond het landelijke woonmilieu, waar het verschil tussen respondenten nu landelijk wonen en respondenten die landelijk willen wonen 11% is.

Het grootste overschot bevindt zich in de suburbane woonmilieus: voor de woonwijk met laag- en hoogbouw is een overschot van 12% van de huishoudens en voor de woonwijk met laagbouw is het verschil 6%.

De grootste vraag is dus naar het landelijke woonmilieu, het grootste overschot ligt bij de suburbane woonmilieus. Dit is een verrassende uitkomst, gezien de verwachte populariteit van de stedelijke woonmilieus vanwege de trek naar de stad door hoogopgeleiden (Glaeser, 2011).

3.1.1 Huidig en ideaal per woonmilieu

Tabel 5 geeft een overzicht van in welk woonmilieu respondenten nu wonen (rijen) en in welk woonmilieu ze hebben aangegeven graag te willen wonen (kolommen). Het dorpse woonmilieu en de woonwijk met laagbouw krijgen het hoogste aandeel: 18% zou in een dorp willen wonen en 17% in een woonwijk met laagbouw. Verder zou 15% van de respondenten in een rustige stadswijk willen wonen. De levendige stadswijk en de binnenstad worden het minst vaak gekozen. De luxe stadswijk krijgt 4% van de respondenten, maar hier is inkomen een belangrijke context. Van degenen die nu landelijk wonen, wil 84% landelijk blijven wonen. Van degenen die landelijk wonen, geeft het grootste deel van de respondenten aan dat dit hun ideale woonmilieu is. Ook voor respondenten die in een luxe woonwijk (73%), luxe stadswijk (70%) en in een dorps woonmilieu (70%) wonen is het aandeel dat hun huidige situatie als ideaal aangeeft hoog.

3.1.1.1 Hoe respondenten nu wonen en waar ze heen willen

De impopulariteit van suburbane woonmilieus die uit tabel 4 leek te komen, is ook in tabel 5 te zien. In suburbane woonwijken noemt het laagste aandeel van de inwoners hun woonmilieu ook daadwerkelijk als ideaal. Dit aandeel is ook laag voor de levendige stadswijk (44%).

Voor respondenten die binnenstedelijk wonen, geldt dat 56% ook de binnenstad als het ideale woonmilieu ziet. De overige voorkeur gaat voornamelijk uit naar de rustige en levendige stadswijk. De grote meerderheid van binnenstedelijke inwoners wil stedelijk blijven wonen; maar 19% kiest een ander voorkeurswoonmilieu dan een stedelijk woonmilieu. Van respondenten die in de levendige stadswijk wonen, vindt 44% dit ook het ideale woonmilieu. 20% van hen zou liever in een rustige stadswijk wonen.

Inwoners van een rustige stadswijk geven voor 58% aan dat dit hun ideale woonmilieu is. Degenen in de luxe stadswijk wonen van de stedelijke inwoners het meest ideaal: 70% zegt dat dit ook het ideale is.

In de suburbane woonmilieus, behalve de luxe woonwijk, zijn de percentages meer verdeeld. Voor de luxe woonwijk geldt dat 73% van de respondenten die er wonen, dit ook als ideaal beschouwt. Verder zou 10% graag landelijk willen wonen. Respondenten in een woonwijk met laag- en hoogbouw zijn het minst overtuigd van hun eigen woonmilieu. 39% vindt de woonwijk het ideale woonmilieu, waar 14% van de respondenten een woonwijk met alleen laagbouw prefereert. 11% van de respondenten verkiest de rustige stadswijk, en 11% wil liever landelijk wonen.

Er is ook verdeeldheid in de woonwijk met laagbouw. 50% van degenen die daar wonen geeft deze wijk ook op als ideaal. 15% van deze groep wil liever landelijk wonen en 10% wil naar een luxere woonwijk.

Zoals eerder vermeld, wil een groot deel van degenen in een dorps woonmilieu in het dorpse woonmilieu blijven wonen (70%). 15% van degenen die dorps wonen, zouden liever landelijk wonen. 84% van respondenten die landelijk wonen, willen daar blijven. Behalve 7% die graag dorps zou willen wonen, zijn de respondenten in kleine aandelen van 1% en 2% verdeeld over hun voorkeurswoonmilieu.

Huidig/Voorkeur	Binnenstad	Levendige stadswijk	Rustige stadswijk	Luxe stadswijk	Woonwijk laag- en hoogbouw	Woonwijk laagbouw	Luxe woonwijk	Dorps	Landelijk	Eindtotaal
Binnenstad	56%	8%	12%	5%	2%	4%	3%	4%	6%	100%
Levendige stadswijk	5%	44%	20%	5%	4%	6%	4%	5%	7%	100%
Rustige stadswijk	3%	4%	58%	6%	3%	7%	4%	6%	9%	100%
Luxe stadswijk	3%	3%	4%	70%	1%	1%	8%	2%	6%	100%
Woonwijk laag- en hoogbouw	3%	4%	11%	3%	39%	14%	5%	10%	11%	100%
Woonwijk laagbouw	2%	2%	5%	2%	4%	50%	10%	9%	15%	100%
Luxe woonwijk	2%	1%	2%	5%	2%	1%	73%	4%	10%	100%
Dorps	2%	1%	3%	1%	2%	3%	3%	70%	15%	100%
Landelijk	1%	1%	2%	1%	1%	2%	1%	7%	84%	100%
Eindtotaal	6%	7%	15%	4%	12%	17%	8%	18%	14%	100%

Tabel 5: Huidig woonmilieu (rijen) en voorkeurswoonmilieu (kolommen)

Voorkeur/Voorkeur2	Binnenstad	Levendige stadswijk	Rustige stadswijk	Luxe stadswijk	Woonwijk laag- en hoogbouw	Woonwijk laagbouw	Luxe woonwijk	Dorps	Landelijk	Eindtotaal
Binnenstad	0%	42%	21%	10%	8%	6%	3%	6%	3%	100%
Levendige stadswijk	28%	0%	28%	8%	17%	8%	3%	4%	4%	100%
Rustige stadswijk	6%	14%	0%	6%	25%	26%	4%	12%	6%	100%
Luxe stadswijk	7%	11%	33%	0%	6%	14%	18%	7%	6%	100%
Woonwijk laag- en hoogbouw	5%	13%	35%	3%	0%	24%	4%	13%	4%	100%
Woonwijk laagbouw	2%	4%	32%	3%	27%	0%	7%	21%	6%	100%
Luxe woonwijk	2%	2%	12%	12%	5%	39%	0%	15%	12%	100%
Dorps	2%	2%	18%	3%	10%	34%	8%	0%	23%	100%
Landelijk	2%	1%	10%	3%	4%	17%	12%	51%	0%	100%
Eindtotaal	5%	7%	17%	5%	12%	20%	7%	20%	7%	100%

Tabel 6: Tweede keuze voorkeurswoonmilieu

3.1.2 Tweede keuze

De helft van de respondenten heeft in de enquête een tweede keuze voorkeurswoonmilieu opgegeven, voor het geval de eerste keuze niet mogelijk zou zijn. Tabel 6 geeft in de rijen de eerste voorkeur en in de kolommen de tweede voorkeur aan. Dit toont aan dat voor de tweede keuze respondenten dichtbij de eerste keuze blijven. Respondenten met de binnenstad als eerste keuze kijken uit naar de rustige en levendige stadswijk. Van een levendige stadswijk als eerste keuze wordt uitgeweken naar de binnenstad of rustige stadswijk en respondenten

die rustig stedelijk willen wonen kiezen voor een suburbane woonwijk. Hetzelfde geldt voor degenen met een suburbane woonwijk als eerste keuze: deze respondenten wijken dan ook uit naar de rustige stadswijk of het suburbane alternatief. De respondenten die dorps willen wonen kiezen voor de tweede keuze voor een landelijk woonmilieu of suburbane woonwijk; respondenten met een landelijke voorkeur wijken uit naar een dorp.

3.1.3 Subconclusie deelvraag 1

De woonmilieus die het meest populair blijken, zijn de landelijke woonmilieus. Hier zou zich ook het grootste tekort bevinden als iedereen naar zijn of haar ideale woonmilieu zou worden verplaatst. Het grootste overschot bevindt zich in de suburbane woonmilieus: het grootste deel van de respondenten dat niet ideaal woont, woont nu in de woonwijk met hoog- of laagbouw. Ook in de levendige stadswijk is het aandeel dat niet ideaal woont als een van de hogeren uit de data gekomen. Een groot deel van deze respondenten zou liever rustig stedelijk wonen. Het verrast dat de landelijke woonmilieu zo vaak als ideaal worden gezien. Ondanks dat er in de enquête duidelijk is aangegeven dat men reëel moest kijken naar de woonmilieuvorkeuren, kan het zijn dat respondenten vanuit een idyllisch beeld zijn gaan redeneren. Het landelijke woonmilieu is in Zuid-Holland niet eenvoudig te realiseren. Als tweede keuze kiezen respondenten met een landelijke woonwens een dorps woonmilieu: dat is makkelijker te realiseren. De landelijke wens die uit de Grote Omgevingstest komt, strookt met de interesse in het stedelijk wonen die uit de literatuur komt.

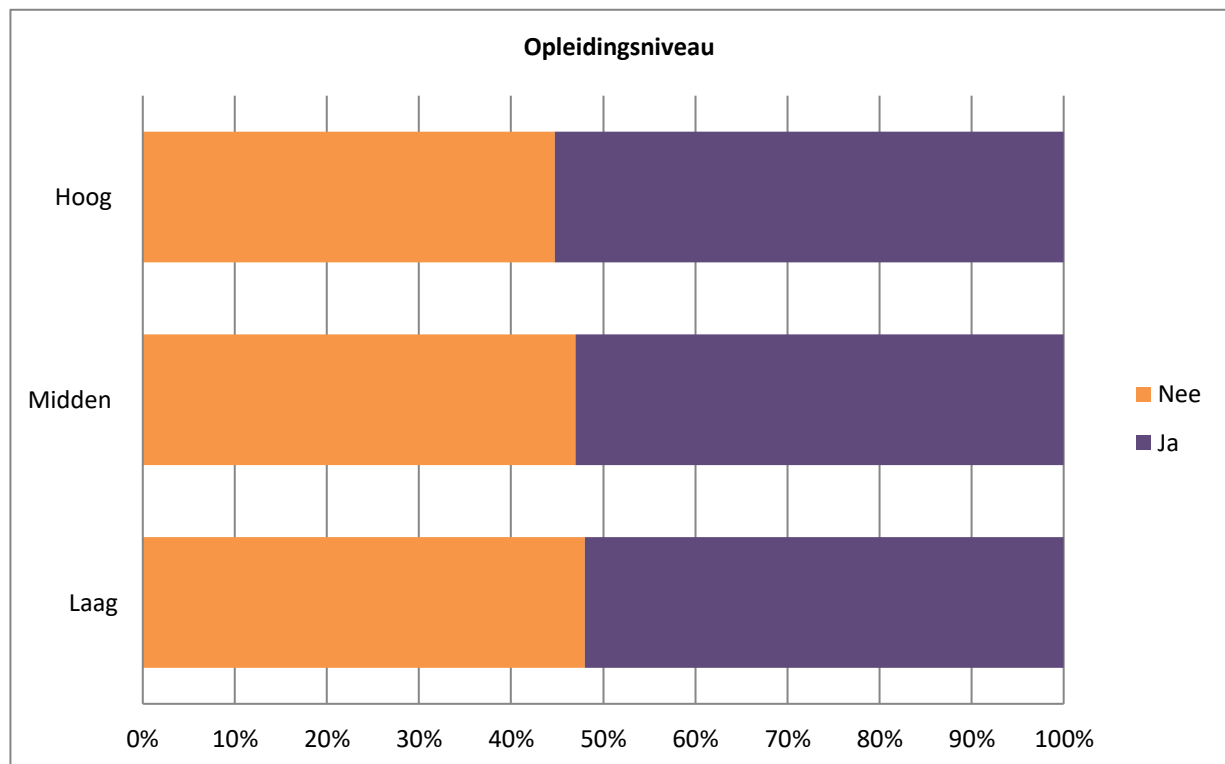
Als tweede keuze valt de woonwijk met laagbouw op: dit woonmilieu viel nog niet op bij de eerste voorkeuren. Uit de eerste voorkeuren is juist af te leiden dat de suburbane woonmilieus in overschot zijn en in populariteit dalen. Verder kiezen respondenten als tweede keus meestal het woonmilieu dat het meest dichtbij de eerste voorkeur ligt.

3.2 Hoe wordt het realiseren van het ideale woonmilieu voor Zuid-Hollanders beïnvloed door persoonsfactoren?

Deze deelvraag begint met het wel of niet ideaal wonen uitgesplitst per persoonsfactor in beschrijvende statistiek. Vervolgens wordt verder gegaan met de beschrijving van de resultaten uit de analyse.

Er is een logistische regressieanalyse uitgevoerd om de invloed van persoonsfactoren op woonmilieuvorkeuren te bepalen. De logistische regressieanalyse kan aantonen welke variabele het meest van invloed is op de variantie in de afhankelijke variabele. De afhankelijke variabele is gecreëerd aan de hand van respondenten hun huidige woonmilieu en het voorkeurswoonmilieu dat ze hebben opgegeven. Als deze overeenkomen wonen ze op dit moment ideaal, dan heeft de variabele een waarde van 1. Als deze niet overeenkomen heeft de variabele een waarde van 0. De onafhankelijke variabelen zijn leeftijd, inkomen, opleidingsniveau, huishoudensamenstelling en leefstijl. Leeftijd is een ratiovariabele, inkomen is ordinaal en leefstijl, huishoudensamenstelling en opleidingsniveau worden categorisch behandeld. Dit houdt in dat elke categorie apart in het model wordt meegenomen als waarde 1 en alle andere categorieën worden als waarde 0 gezien. Deze analyse laat uiteindelijk zien welk deel van het wel of niet ideaal wonen door persoonsfactoren wordt bepaald.

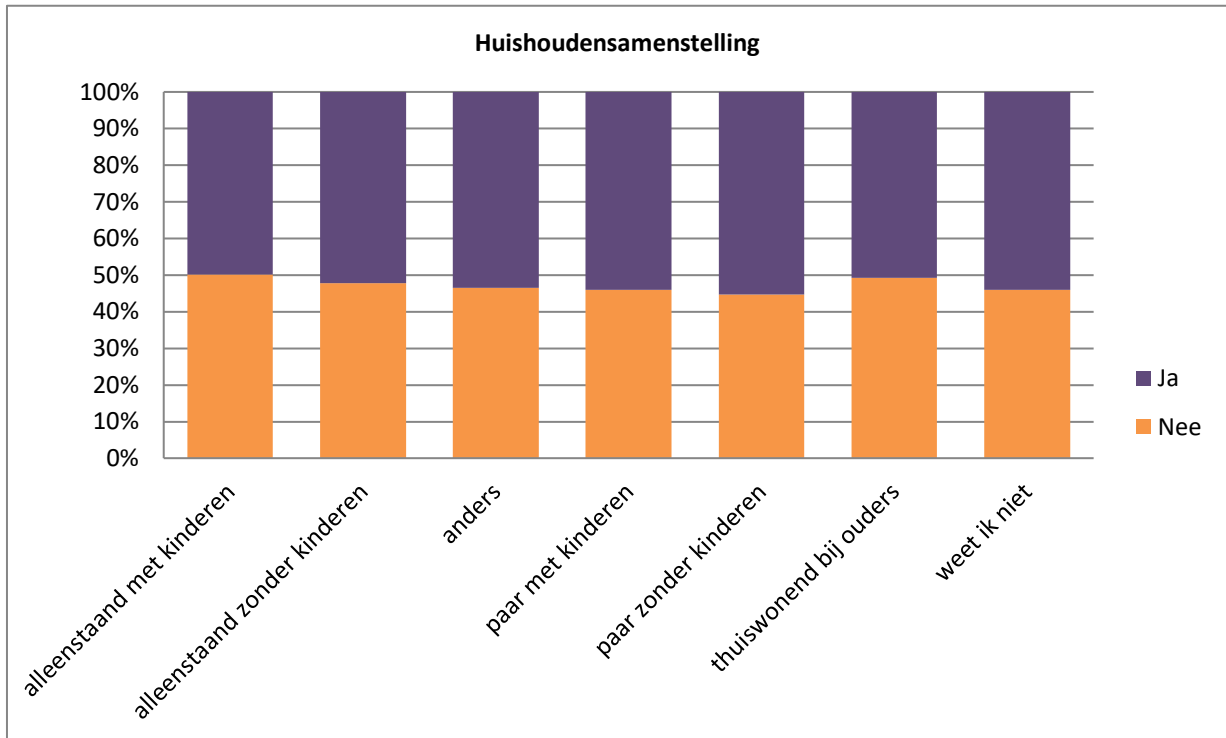
3.2.1 Ideaal wonen naar opleidingsniveau, huishoudensamenstelling, inkomen en leefstijl



Figuur 9: Wel en niet ideaal wonen naar opleidingsniveau

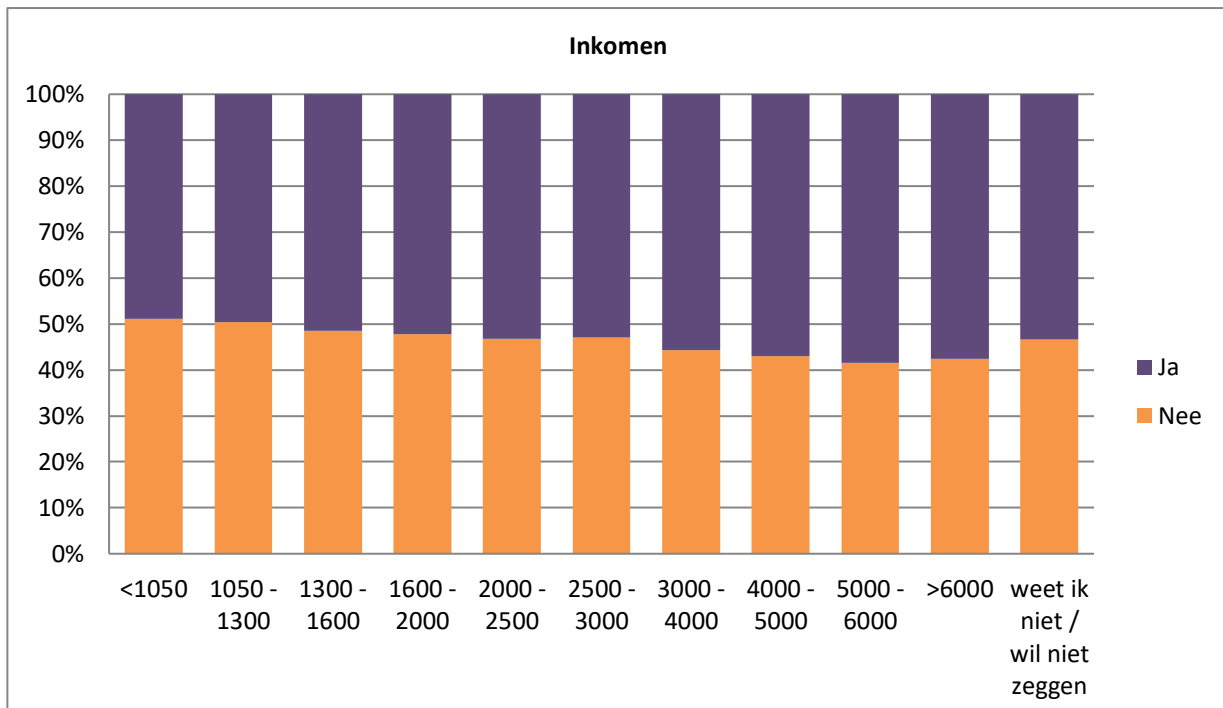
Figuur 9 laat zien welk percentage respondenten wel of niet ideaal woont naar opleidingsniveau. Van de hoogopgeleiden woont het grootste aandeel ideaal. 43% van de hoogopgeleiden woont niet ideaal en 57% wel. Van de midden opgeleiden woont 56% wel ideaal en 44% niet. Voor de laagopgeleiden is deze verhouding 55%

die wel ideaal woont en 45% niet. Er lijkt een kleine trend te lopen in de hoogte van het opleidingsniveau en het wel of niet ideaal wonen.



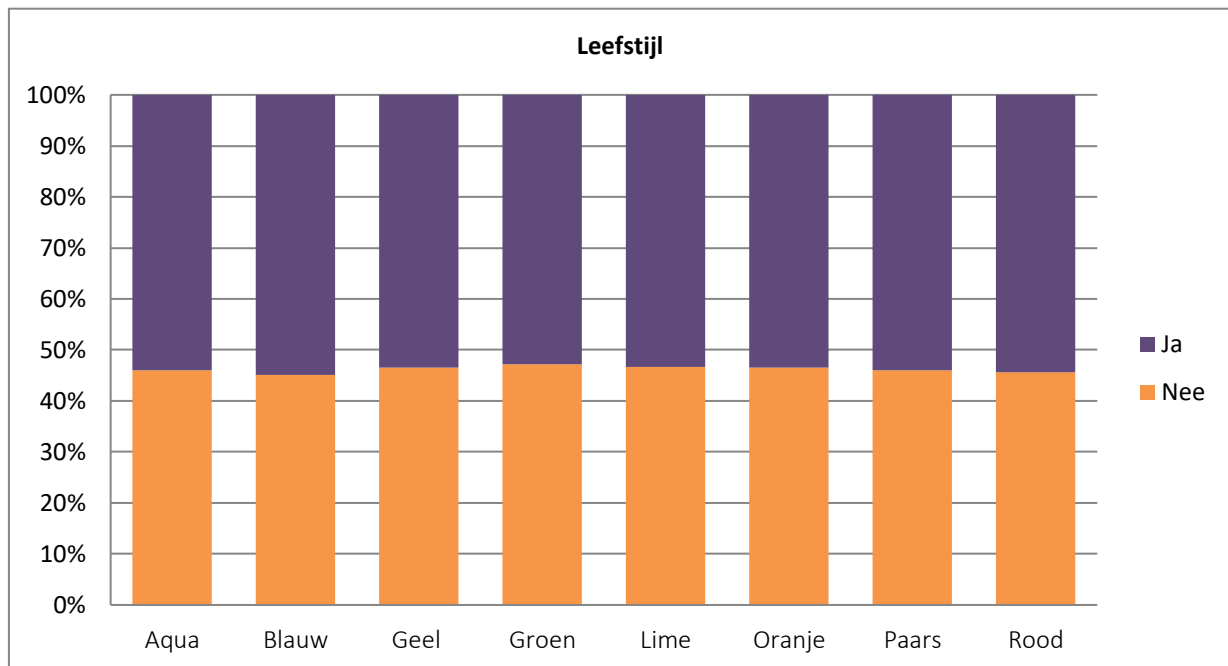
Figuur 10: Wel en niet ideaal wonen naar huishoudensamenstelling

Van alleenstaanden met- en zonder kinderen woont het grootste aandeel niet ideaal: van alleenstaanden met kinderen woont 51% niet ideaal en van alleenstaanden zonder kinderen woont 47% niet ideaal. Het meest ideaal wonen paren zonder kinderen: zij hebben met 55% het grootste aandeel. Paren met kinderen volgen met 54% die wel ideaal woont.



Figuur 11: Wel en niet ideaal wonen naar inkomenscategorie

Wat inkomen betreft lijkt er ook een trend te lopen in de hoogte van het inkomen en het aandeel dat ideaal woont. Van de laagste-inkomensgroep tot de hoogste loopt de verhouding in het wel of niet ideaal wonen steeds verder af: per groep woont er een groter deel wel ideaal. Bij de laagste-inkomensgroep woont 51% niet ideaal ten opzichte van 49% die wel ideaal woont. Van respondenten die tussen de € 1600 en € 2000 verdienen, woont de meerderheid wel ideaal: 52%. Dit aantal loopt per inkomenscategorie verder op richting de respondentengroep die tussen de € 5000 en € 6000 per maand verdient, waar 59% ideaal woont.



Figuur 12: Wel en niet wonen naar leefstijl

Figuur 12 laat zien dat er bij sommige leefstijlen meer respondenten ideaal wonen dan bij andere leefstijlen. Zo woont bij de blauwe leefstijl het grootste deel van respondenten ideaal: 54,9%. De groene leefstijl heeft in verhouding tot de andere leefstijlen de grootste groep die niet ideaal woont, namelijk 47,2%. Toch is er weinig tot geen trend te herkennen in de leefstijlen en wel of niet ideaal wonen. De DISC-profielen zijn samengesteld op basis van voorkeuren voor sociaal contact, omgang met elkaar in de wijk en mate van behoefte aan privacy, veiligheid, luxe of zekerheden. Bij de blauwe, aqua, paarse en rode leefstijlen woont het grootste deel ideaal. De aqua leefstijl is individualistisch, respectvol, ruimdenkend en diplomatiek. De blauwe leefstijl staat ook voor individualisme en hecht meer waarde aan regels, luxe en omgangsvormen. De paarse leefstijl is ook gericht op luxe, want respondenten met een paarse leefstijl zijn ambitieus en gericht op succes en status. De rode leefstijl is ook individualistisch ingesteld en houdt van een stedelijke dynamiek, waar anonimiteit bij meespeelt.

3.2.2 Persoonsfactoren en wel of niet ideaal wonen

Deze paragraaf bespreekt de uitkomsten van de logistische regressieanalyse op ideaal wonen en de persoonsfactoren. Deze analyse is gedaan op leeftijd, inkomen, opleidingsniveau, huishoudensamenstelling en leefstijl met het wel of niet ideaal wonen als afhankelijke variabele. Tabel 10 laat de uitkomsten van de logistische regressieanalyses van dit onderzoek zien. Deze tabel bestaat uit de

Kwaliteit model	Waarde
Correct percentage	53,6%
Nagelkerke RSquare	0,056
Hosmer and Lemeshow	0,476

Tabel 7: Kwaliteit model

verschillende onafhankelijke variabelen, de B-waarde, de significantie en de Exp (B). De B-waarde geeft de sterkte van het effect op de afhankelijke variabele weer. De significantie geeft aan of het effect significant is. De Exp(B) wordt ook de *odds ratio* genoemd en houdt de toe- of afnemende kans in op de waarde 1 van de afhankelijke variabele, als de waarde van de onafhankelijke variabele met 1 toeneemt (Field, 2018).

3.2.1.1 Kwaliteit van het model

Er is 53,6% van de voorspelde waarden goed voorspeld. Dit betekent de nauwkeurigheid van de voorspelde waarden en de geobserveerde waarden voor 53,6% goed is geclassificeerd (Field, 2018). Dit duidt niet op een erg sterk model. De Nagelkerke Rsquare is 0,056. Dit zou betekenen dat 5,6% van de variantie in de afhankelijke variabele goed is voorspeld. De Nagelkerke Rsquare wordt gebruikt bij het aanduiden van hoe goed het model bij de data past. De Hosmer en Lemeshow test geeft geen significantie: dit is een test voor logistische regressiemodellen en geeft aan of de verwachte en geobserveerde waarden genoeg van elkaar verschillen. Geen significantie betekent dat het model goed bij de data past.

3.2.1.2 Uitkomsten en interpretatie model

Dit model kan voorspellen aan de hand van onafhankelijke variabelen wat de vergrote kans is op ideaal wonen vergeleken met de nulhypothese. De resultaten van het model als geheel zijn significant voor leeftijd, inkomen, lager onderwijs, mbo-niveau 3-4, bovenbouw havo/vwo, lbo/vmbo, hbo/wo bachelor en wo-master opgeleiden, alle huishoudensamenstellingen behalve categorie 'weet ik niet' en de blauwe en paarse leefstijl. Dit is te zien in de bijlage. Significantie betekent in deze zin dat wanneer de andere variabelen worden weggelaten, de significantie tussen de onafhankelijke en afhankelijke variabele er ook zou zijn.

Leefstijl

Leefstijl is een categorische variabele, wat inhoudt dat elke categorie los wordt meegenomen in de analyse als een dichotome variabele, met de leefstijl uit de variabele als waarde 1 en de referentiecategorie als waarde 0. Wanneer wordt gekeken naar de individuele onafhankelijke variabelen, blijken de blauwe, gele en lime leefstijl significantie aan te tonen ($p < .05$). Respondenten met de blauwe leefstijl maken 0,888 minder kans op ideaal wonen dan respondenten met een aqua leefstijl: voor respondenten met de gele leefstijl is deze afnemende kans 0,884 en respondenten die een lime leefstijl hebben maken 0,898 minder kans op ideaal wonen dan respondenten met de aqua leefstijl. Respondenten met de aqua leefstijl zijn op privacy, normen en waarden gericht. De blauwe leefstijl is individualistischer en meer op luxe en exclusiviteit gericht; de gele leefstijl staat meer voor sociaal contact en een bruisende buurt. De lime leefstijl is daar minder mee bezig, maar vraagt om een buurt waar een hulpvaardige houding ten opzichte van anderen centraal staat.

Leeftijd

Leeftijd is in dit model een significante voorspeller van de variantie in het wel of niet ideaal wonen. $p < .05$. Dit betekent in dit geval dat per jaar dat iemand ouder is, de kans op ideaal wonen met een factor van 1,025 toeneemt. Hoe hoger de leeftijd, hoe groter de waarschijnlijkheid dat men ideaal woont.

Opleidingsniveau

De referentiecategorie bij opleidingsniveau is lager onderwijs. Er is geen enkele andere categorie significant in het voorspellen van de invloed van opleidingsniveau op het wel of niet ideaal wonen in combinatie met de andere variabelen uit de analyse.

Inkomen

Inkomen is een significante voorspeller voor de variantie in het wel of niet ideaal wonen. $p < .001$. De hoogte van het inkomen laat de kans op wel ideaal wonen toenemen. De *odds ratio* is 1,030 en dat betekent dat als het inkomen met één categorie toeneemt, de kans dat de afhankelijke variabele de waarde 1 heeft, met 1,030 per categorie toeneemt. Iemand die inkomenscategorie 4 (1600 – 2000) heeft, is de kans dat deze persoon ideaal woont 3*1,030 hoger dan respondenten met inkomenscategorie 1 (<1050) omdat deze respondent drie categorieën meer verdient, ervan uitgaande dat het verband lineair is.

Huishoudensamenstelling

De referentiecategorie van huishoudensamenstelling is 'alleenstaand zonder kinderen'. Het logistische regressiemodel is significant voor alleenstaanden met kinderen, paren met kinderen en paren zonder kinderen. Alleenstaanden met kinderen hebben 0,803 minder kans op ideaal wonen dan alleenstaanden zonder kinderen. Paren met kinderen maken een grotere kans op ideaal wonen, namelijk 1,133 meer. Hetzelfde geldt voor paren zonder kinderen, waarbij de kans met 1,075 toeneemt.

3.2.3 Subconclusie deelvraag 2 en aannemen/verwerpen hypothesen

Hoogopgeleiden wonen het meest ideaal, maar er woont een groter aandeel van lager opgeleiden ideaal dan midden opgeleiden. Wat huishoudensamenstelling betreft wonen paren zonder kinderen het meest ideaal, met alleenstaanden zonder kinderen daaropvolgend. Alleenstaanden met kinderen wonen het minst ideaal. Er lijken geen duidelijke verschillen te bestaan tussen inkomens wat betreft het wel of niet ideaal wonen.

Over het algemeen is de kwaliteit van het model niet sterk. Dit suggereert dat er behalve persoonsfactoren meer variabelen nodig zijn om de echte kans op ideaal wonen te voorspellen. Leefstijl is voor een aantal kleurprofielen als significante voorspeller uit de analyse gekomen. Er zijn leefstijlen waarbij de kans op ideaal wonen hoger is dan de ander: dit is het geval voor de blauwe, lime en gele leefstijl ten opzichte van de aqua leefstijl. Leeftijd bleek een significante voorspeller van wel of niet ideaal wonen. Hoe hoger de leeftijd, hoe groter de kans op ideaal wonen wordt. Opleidingsniveau bleek geen sterke voorspeller te zijn als één van de persoonsfactoren. Wel bleek inkomen significant: hoe hoger de inkomenscategorie, hoe groter de kans op ideaal wonen. Wat huishoudensamenstelling betreft, hebben alleenstaanden met kinderen een minder grote kans op ideaal wonen dan alleenstaanden zonder kinderen. Paren met en zonder kinderen maken juist een grotere kans op ideaal wonen.

H1: Een hoog inkomen heeft een positieve invloed op wel ideaal wonen: aangenomen

H2: Huishoudensamenstellingen zonder kinderen hebben meer kans op ideaal wonen: verworpen

H3: Opleidingsniveau heeft een positieve invloed op wel of niet ideaal wonen: verworpen

H4: Een hogere leeftijd heeft meer kans op ideaal wonen: aangenomen

3.3 Hoe wordt het realiseren van het ideale woonmilieu voor Zuid-Hollanders beïnvloed door hun mobiliteitsvoorkeuren?

Deze deelvraag is beantwoord met een logistische regressieanalyse en met beschrijvende statistiek. De afhankelijke variabele is wel of niet ideaal wonen en de onafhankelijke variabelen bestaan uit de geoperationaliseerde mobiliteitsvoorkeuren. Zoals al besproken in de operationalisering zijn niet alle vragen aan alle respondenten gesteld in De Grote Omgevingstest. Zo heeft een kwart van de respondenten het gedeelte over mobiliteit ingevuld, waar ook nog een onderscheid is gemaakt tussen respondenten met een stedelijke voorkeur, een of meerdere auto's in het bezit en respondenten die wel of niet werken. Daarom is deze analyse los van de analyse voor deelvraag 2 gedaan.

3.3.1 Mobiliteitsvoorkeuren

Autobezit	N	%
1	6787	55,9%
2	2714	22,3%
3 of meer	343	2,8%
Geen	2211	18,2%
Weet ik niet	73	0,6%
Deelautogebruik		
Ja	496	4,1%
Nee	11474	94,7%
Weet ik niet	134	1,2%
Stellingen		
Liever goede bereikbaarheid en minder parkeren	4666	38,5%
Liever weinig ov maar wel parkeren	7461	61,5%
Liever goedkope nieuwbouw weinig parkeerplek	5277	43,5%
Liever een hogere prijs voor de woning met voldoende parkeerplek	6850	56,5%

Tabel 8: Mobiliteitsvoorkeuren, aantallen. (DGOT, 2018)

Tabel 8 laat zien dat meer dan de helft één auto heeft en ongeveer een vijfde van de respondenten twee auto. Ook heeft ongeveer een vijfde van de respondenten geen auto. De grote meerderheid heeft nog nooit een deelauto gebruikt. Wat de voorkeuren betreft, kiest 61,5% van de respondenten het liefst voor een minder goede bereikbaarheid met OV maar wel voldoende parkeergelegenheid. 38,5% kiest voor goede OV-bereikbaarheid met minder parkeerplekken. 43,5% van de respondenten kiest voor goedkopere nieuwbouw zonder dat er extra parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. 56,5% kiest wel voor de duurdere woning met voldoende parkeerplek.

De logistische regressieanalyse wijst uit in hoeverre deze variabelen effect hebben op de kans op wel of niet ideaal wonen.

3.3.2 Verschillen tussen voorkeurswoonmilieus

Mobiliteitsvoorkeuren /Voorkeurswoonmilieu	Binnenstad	Levendige stadswijk	Rustige stadswijk	Luxe stadswijk	Woonwijk laag- en hoogbouw	Woonwijk laagbouw	Luxe woonwijk	Dorps	Landelijk
1 auto	51%	50%	57%	53%	62%	60%	49%	59%	52%
2 auto's	15%	14%	14%	28%	13%	23%	40%	25%	30%
3 auto's of meer	2%	2%	1%	4%	2%	2%	5%	3%	5%
Geen	31%	33%	27%	14%	23%	14%	6%	12%	12%
Weet ik niet	1%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	1%
Deelautogebruik									
Ja	7%	7%	5%	8%	3%	3%	3%	3%	3%
Nee	90%	90%	94%	90%	96%	96%	97%	97%	96%
Weet ik niet	3%	3%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%
Goedkoop wonen of parkeren									
Goedkope nieuwbouw geen parkeerruimte	53%	55%	55%	30%	52%	45%	20%	41%	34%
Hogere prijs eigen parkeerruimte	47%	45%	45%	70%	48%	55%	80%	59%	66%
OV-bereikbaarheid of parkeren									
Amper ov veel parkeerplek	21%	21%	28%	37%	33%	43%	48%	46%	49%
Veel ov weinig parkeerplek	79%	79%	72%	63%	67%	57%	52%	54%	51%
Eindtotaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 9: Mobiliteitsvoorkeuren naar voorkeurswoonmilieu

3.3.2.1 Autobezit

Tabel 9 laat de verschillen per voorkeurswoonmilieu zien wat betreft de mobiliteitsvoorkeuren. Bij de stedelijke voorkeurswoonmilieus heeft de meerderheid die stedelijk wil wonen één auto. Onder de stedelijke voorkeurswoonmilieus is ook het aandeel respondenten zonder auto het hoogst.

Suburbane voorkeurswoonmilieus huisvesten meer autobezitters. Van respondenten die in woonwijken met laag- en hoogbouw willen wonen, heeft 62% één auto ten opzichte van 13% met twee auto's en 23% zonder auto. Als de woonwijk met laagbouw de voorkeur krijgt, heeft 60% één auto en 23% twee auto's. Van deze respondenten is het aandeel zonder even groot als voor degenen die in een luxe stadswijk willen wonen: 14%. Degenen die een luxe woonwijk prefereren hebben een hoog autobezit ten opzichte van de andere stedelijke en suburbane woonmilieus: 49% van deze respondenten heeft één auto en 40% heeft twee auto's. Slechts 6% heeft geen auto. Respondenten met een dorps woonmilieu als voorkeur hebben samen gemiddeld meer auto's dan degenen met een landelijke voorkeur. 59% van degenen die dorps willen wonen heeft één auto; 25% heeft twee

auto's en 12% heeft geen auto. In landelijke voorkeurswoonmilieus heeft 52% één auto, 30% twee en ook 12% geen.

3.3.2.2 Deelautogebruik

Wat deelautogebruik betreft, heeft minimaal 90% van degenen uit elk woonmilieu nog nooit een deelauto gebruikt. Dit aandeel is het hoogst voor degenen die in een luxe woonwijk of dorps willen wonen (97%) en het laagst voor degenen die in de binnenstad, levendige stadswijk of in een luxe stadswijk willen wonen (90%).

3.3.2.3 Nieuwbouw of parkeren

De keuze tussen goedkopere nieuwbouw zonder parkeerruimte of een hogere prijs betalen voor een woning als daar een eigen parkeerruimte bij zit, valt in veel voorkeurswoonmilieus met een kleine meerderheid op de goedkopere nieuwbouw zonder parkeerruimte. Dit geldt vooral voor respondenten met een stedelijke voorkeur. Bij de andere voorkeuren kiezen de meeste respondenten voor een hogere huizenprijs met eigen parkeergelegenheid. Dit aandeel is het grootste voor respondenten die luxere voorkeuren hebben.

3.3.2.4 OV-bereikbaarheid of parkeren

De keuze tussen een goede bereikbaarheid met het OV en minder parkeergelegenheid of een minder goede bereikbaarheid en veel parkeergelegenheid vertoont verschillen tussen stedelijke en suburbaan/landelijke woonmilieus. In stedelijke woonmilieus kiest de grote meerderheid voor de goede bereikbaarheid. Dit is het hoogst voor respondenten die binnenstedelijk of levendig stedelijk willen wonen (79%) en 72% voor degenen die rustig stedelijk willen wonen. In suburbane woonmilieus wordt deze meerderheid al verkleind en kiest 67% van degenen met een voorkeur voor een woonwijk met hoog- en laagbouw voor de goede bereikbaarheid ten opzichte van 57% voor degenen met een voorkeur voor een woonwijk met laagbouw. In de landelijke voorkeurswoonmilieus kiest nog steeds de meerderheid voor een goede OV-bereikbaarheid boven parkeren, hoewel deze meerderheid wel kleiner is dan bij de stedelijke en suburbane woonmilieuvorkeuren. 54% van degenen met een dorpse voorkeur en 51% van degenen met een landelijke voorkeur kiest voor de OV-bereikbaarheid.

Onafhankelijke variabele	Model 1			Model 2		
	B-waarde	Significantie	Exp(B)	B-waarde	Significantie	Exp(B)
Leeftijd	0,025	.000	1,025	0,056	.000	1,057
Lager onderwijs (referentiecategorie)	-	.000	-		.006	
LBO/VMBO	0,058	.589	1,060	0,074	.741	1,076
Mavo/onderbouw HAVO/VWO	-0,004	.971	0,996	0,184	.407	1,202
MBO niveau 1-2	0,013	.904	1,013	0,018	.935	1,018
Bovenbouw HAVO/VWO	-0,079	.458	0,924	-0,079	.719	0,924
MBO niveau 3-4	0,006	.956	1,006	-0,132	.542	0,877
HBO/WO Bachelor	0,011	.913	1,011	-0,077	.72	0,926
WO Master	0,168	.112	1,183	0,089	.684	1,093
Weet ik niet	0,040	.776	1,041	0,019	.944	1,019
Inkomen	0,029	.000	1,030	0,04	.000	1,041
Alleenstaand zonder kinderen (referentiecategorie)		.000				
Alleenstaand met kinderen	-0,220	.000	0,803			
Anders	0,017	.815	1,017			
Paar met kinderen	0,125	.000	1,133			
Paar zonder kinderen	0,072	.010	1,075			
Thuiswonend	0,045	.061	1,046			
Weet ik niet	0,236	.056	1,266			
Aqua (referentiecategorie)		.341				
Blauw	-0,118	.027	0,888			
Geel	-0,123	.033	0,884			
Groen	-0,077	.179	0,926			
Lime	-0,108	.048	0,898			
Oranje	-0,064	.240	0,938			
Paars	-0,105	.061	0,900			
Rood	-0,112	.056	0,894			
Parkeren of goedkope nieuwbouw				0,1	.042	1,105
Parkeren of OV-bereikbaarheid				0,094	.050	1,098
Autobezit: 1 auto (Referentiecategorie)					.001	
2 auto's				-0,035	.526	0,966
3 auto's				-0,265	.042	0,767
Geen				-0,232	.000	0,793
Weet ik				0,368	.247	1,445
Deelauto: ja (referentiecategorie)					.126	
Deelauto: nee				0,177	.103	1,193
Deelauto: weet ik niet				-0,087	.708	0,917

Tabel 10: Uitkomsten logistische regressieanalyses deelvragen 2 en 3

3.3.3 Analyse mobiliteitsvoorkeuren

Afhankelijke variabele: wel (1) of niet (0) ideaal wonen

Onafhankelijke variabelen: autobezit, deelautogebruik, bereikbaarheid met OV en geen parkeerruimte (1) of amper OV en veel parkeerruimte (0) en goedkope nieuwbouw zonder parkeergelegenheid (1) of een hogere woningprijs met parkeergelegenheid (0) en de persoonsfactoren inkomen, leeftijd en opleidingsniveau als controle variabelen.

Kwaliteit model	Waarde
Correct percentage	53,9%
Nagelkerke RSquare	0,015
Homer and Lemeshow test	.253

Tabel 11: Kwaliteit van het model

3.3.3.1 Kwaliteit van het model

Er is 53,9% van de voorspelde waarden goed voorspeld. Dit is meer dan het model met alleen persoonsfactoren en dit houdt in dat de mobiliteitsvariabelen een relevante toevoeging aan het model zijn wat voorspellers betreft. Het model als geheel is significant: de meegenomen variabelen hebben een significante kans invloed te hebben op de afhankelijke variabele. De Nagelkerke Rsquare is 0,015, dat betekent dat er 1,5% van de variantie in het wel of niet ideaal wonen door de variabelen uit dit model komt. De Homer and Lemeshow test is niet significant ($p > .005$), dat betekent dat het model goed bij deze data past.

3.3.3.2 Uitkomsten en interpretatie van het model

Dit model kan voorspellen aan de hand van onafhankelijke variabelen wat de vergrote kans is op ideaal wonen vergeleken met de nulhypothese. De resultaten van het model als geheel zijn significant voor deelautogebruik, mensen met 1 of 2 auto's en 'weet ik niet' als antwoord en voor de vraag over nieuwbouw, parkeren en huizenprijs. Het model als geheel is significant. Significantie betekent in deze zin dat als de andere variabelen worden weggelaten, de significantie tussen de onafhankelijke en afhankelijke variabele er ook zou zijn.

Persoonsfactoren

De invloed van leeftijd en inkomen is verhoogd met het weglaten van huishoudensamenstelling en leefstijl en het toevoegen van mobiliteitsgedrag. De invloed van een hoger inkomen op ideaal wonen neemt nu 1,041 toe per inkomenscategorie en een hogere leeftijd geeft nu 1,057 meer kans op ideaal wonen. Bij het opleidingsniveau is ook bij deze analyse geen significantie aangetoond.

Autobezit

De referentiecategorie is '1 auto'. Deze geeft significantie aan. Respondenten met drie auto's hebben 0,767 minder kans op ideaal wonen dan respondenten met een auto. Respondenten zonder auto hebben 0,793 minder kans op ideaal wonen.

Deelautogebruik

Als naar het model als geheel wordt gekeken komen er geen sterke significante voorspellers uit. Het regressiemodel laat geen significantie zien voor respondenten die niet weten of ze een deelauto gebruiken ten opzichte van respondenten die weleens of nooit een deelauto gebruiken ($p > .005$). Er is geen invloed op de variantie in ideaal wonen getoond voor respondenten die weleens of nooit een deelauto gebruiken ten opzichte van de andere categorieën $p > .050$.

Goedkope nieuwbouw zonder parkeerruimte of een hogere woningprijs met parkeerruimte

Er is voor de keuze tussen goedkope nieuwbouw zonder parkeerruimte en een hogere woningprijs met parkeerruimte en de afhankelijke variabele in dit model een significante invloed aangetoond $p < .050$. Als respondenten de voorkeur geven aan een hogere woningprijs met parkeerruimte hebben zij 1,105 minder kans op ideaal wonen. Dit kan er ook mee te maken hebben dat een voorkeur voor goedkope nieuwbouw een minder realistische wens is dan een hogere woningprijs betalen. Hier zou de haalbaarheid van het realiseren van een woonwens ook mee kunnen spelen.

Goede bereikbaarheid met het OV zonder parkeerruimte of amper bereikbaarheid met het OV met parkeerruimte

De keuze tussen een goede bereikbaarheid met het OV zonder parkeerruimte of amper bereikbaarheid met het OV met veel parkeerruimte komt ook als significant uit het model als invloed op het wel of niet ideaal wonen $p < .050$. Respondenten die kiezen voor een goede bereikbaarheid met het OV ten koste van parkeerruimte maken 1,098 meer kans op ideaal wonen.

3.3.4 Subconclusie deelvraag 3 en aannemen/verwerpen hypothesen

Wanneer wordt gekeken naar de mobiliteitsvoorkeuren van de gehele respondentengroep lijkt het erop dat respondenten gericht zijn op één tot twee auto's in het bezit en in alle gevallen een voorkeur hebben voor parkeergelegenheid boven bereikbaarheid met het OV, een lagere woningprijs of wonen in de stad. De meerderheid van alle respondenten kiest ook voor de gewenste woning als daar een langere reistijd bij hoort.

Toch, na een grondigere blik op de mobiliteitsvoorkeuren uitgesplitst naar de woonmilieuvorkeuren, blijkt dat er tussen de verschillende voorkeurswoonmilieus interne verschillen zijn. Er lijkt voor sommige voorkeuren een trend in stedelijkheid: waar de binnenstad als het meest stedelijk, het minst op auto's en parkeren is gericht en de landelijke woonmilieus het meest op de auto zijn gericht. De luxe stadswijk en de luxe woonwijk zijn hierin wel uitzonderingen: daar kiest de meerderheid bij elk van de verschillende voorkeuren voor parkeren.

In de suburbane woonmilieus kiest de meerderheid wel voor een goede OV-bereikbaarheid boven parkeren. Meer suburbane inwoners hebben één dan twee auto's. Respondenten met een stedelijke voorkeur kiezen over het algemeen voor de opties die minder op auto's en parkeren gericht zijn en meer op een lagere huizenprijs of een goede OV-bereikbaarheid.

De resultaten uit de analyses geven ook geen zeer sterk model aan. Dit komt doordat er nog meer variabelen zijn die invloed hebben op ideaal wonen, waar geen data of gegevens van zijn. Toch geeft het model wel uitkomsten: zo geeft het hebben van één auto een grotere kans op ideaal wonen dan het hebben van geen auto. Deelautogebruik gaf een zeer zwak verband met ideaal wonen. Verder wordt de kans op ideaal wonen vergroot als respondenten kiezen voor goedkopere nieuwbouw over parkeergelegenheid, OV-bereikbaarheid over parkeren. Dit zou ook te maken kunnen hebben met de haalbaarheid van de woonwensen.

H5: Hoe meer auto's respondenten hebben, hoe groter de kans dat ze niet ideaal wonen: verworpen

H6: Respondenten die deelauto's gebruiken maken meer kans om ideaal te wonen: aangenomen

H7: Respondenten die geen waarde hechten aan parkeren hebben meer kans op ideaal wonen: aangenomen

Hoofdstuk 4: Conclusie



4. Conclusie

Dit onderzoek had als doel het inzicht in de woonmilieuvorkeuren van inwoners van Zuid-Holland te versterken, in de hoop de verdeling van de woningvoorraad te optimaliseren en mobiliteitsvraagstukken beter te kunnen beantwoorden. Dit is gedaan door het koppelen van woonmilieuvorkeuren aan persoonsfactoren en mobiliteitsvorkeuren. De bij dit onderzoek behorende deelragen zijn beantwoord door middel van statistische analyses en beschrijvende statistiek. Er is tijdens dit onderzoek gebruik gemaakt van de data van de Grote Omgevingstest Zuid-Holland 2018.

Dit hoofdstuk formuleert een conclusie van de uitkomsten en reflecteert op deze uitkomsten. Aan de hand van de onderzoeksresultaten wordt een antwoord gegeven op de hoofdvraag:

In hoeverre hangt het realiseren van het ideale woonmilieu voor inwoners van Zuid-Holland samen met persoonsfactoren en mobiliteitsvorkeuren en hoe kunnen huidige en voorkeurswoonmilieus beter op elkaar worden afgestemd?

4.1 Conclusie en discussie

Uit de woonmilieuvorkeuren van inwoners van Zuid-Holland blijkt de interesse voor stedelijk wonen niet zo groot als verwacht. De grote interesse gaat uit naar het dorpse en landelijke woonmilieu en ook de rustige stadswijk komt sterk naar voren bij de vorkeuren. Er blijkt een trend te zijn in de vraag naar een ruimtelijke omgeving en hoogwaardige woningen. Ook stedelingen hebben een landelijke woonwens. Hierbij kan het idyllische beeld dat men van het platteland heeft van invloed zijn (Heins en van Dam, 2003). De landelijke woonmilieus typeren zich door rust en ruimte, wat in het steeds verder verstedelijkende Zuid-Holland niet te realiseren is. Dit zou alleen mogelijk zijn in een 'pseudo-platteland', waarin de specifieke kenmerken van het landelijke woonmilieu, zoals het ruimtelijke, groene, buiten wonen met veel privacy, worden gecreëerd langs stadsranden en in suburbane gebieden (Heins, 2001).

Deze suburbane gebieden zijn, wat ideaal wonen betreft, het minst gunstig bevonden. In woonwijken met hoog- en laagbouw woont het grootste deel van de inwoners dat liever zou vertrekken. Deze woonwijken met veelal naoorlogse woningbouw bestaande uit portiekflats en appartementen, een beperkt aantal aan tuinen en een hoog aandeel alleenstaande, laagopgeleide huurders, worden het minst vaak genoemd als woonwens. De wens van inwoners van deze wijk gaat dan uit naar de woonwijk met laagbouw, de rustige stadswijk, het dorpse of het landelijke woonmilieu. Hier is dus wederom de vraag naar rust en ruimte te zien.

De vraag naar stedelijk wonen lijkt niet helemaal te zijn verdwenen. Het rustig stedelijke woonmilieu, dat zich kenmerkt door rustige straten met veel groen, uit de drukte van de stad maar nabij het centrum, komt sterk naar voren als voorkeur. Zeker onder inwoners die nu levendig stedelijk of suburbaan wonen bestaat deze wens. Het levendig stedelijke woonmilieu is bijna net zo ongewild als de woonwijk met hoog- en laagbouw. Het levendig stedelijke woonmilieu typeert zich ook door drukte en levendigheid, dus ook deze verschuiving in woonmilieuvorkeuren laat de trend in een behoefte aan rust en ruimte zien. Toch komt uit de populariteit van de rustige stadswijk sterk naar voren dat er onder de respondenten ook de behoefte aan de nabijheid van een stadscentrum is.

Als persoonsfactoren bij de woonmilieuvorkeuren betrokken worden, blijkt dat het percentage hoogopgeleiden dat ideaal woont hoger is dan het percentage midden- en laagopgeleiden. Tevens kwam inkomen als een sterke voorspeller uit de analyse. Een hoger inkomen leidt tot een toename van de kans op ideaal wonen. Hetzelfde geldt voor leeftijd: ouder zijn heeft een voordelig effect op de kans op ideaal wonen. Wat huishoudensamenstelling betreft, blijken huishoudens zonder kinderen het meest ideaal te wonen. Hieruit zou kunnen worden afgeleid dat hoogopgeleide ouderen met een hoog inkomen zonder kinderen de grootste kans hebben op ideaal wonen. Volgens Karsten, Reijndorp en van der Zwaard (2006) zijn huishoudensamenstelling, leeftijd en inkomen de belangrijkste persoonsfactoren die het realiseren van een woonwens kunnen beïnvloeden.

Wat leefstijl betreft wonen respondenten met de aqua, paarse, blauwe en rode leefstijl, dit zijn respondenten die stedelijk, luxe of landelijk wonen, het meest ideaal. Inwoners met de groene of lime leefstijl, gericht op rust en gezelligheid en overeenkomend met de suburbane woonwijken, maken minder kans op ideaal wonen dan respondenten met een aqua leefstijl.

Het model met alleen persoonsfactoren is niet heel sterk in het voorspellen van de kansen op ideaal wonen. Dit komt doordat persoonsfactoren niet als enige de kans op ideaal wonen kunnen voorspellen. Er zijn ook andere variabelen van invloed. Dit is ook wat Jansen (2012) schreef over persoonsfactoren en woonmilieuvorkeuren. Deze zijn persoonlijk en verschillen op individueel niveau zodanig dat het moeilijk is daar een lijn in te herkennen. Jansen (2012) benoemt ook culturele verschillen als een factor die het onderzoeken van woonmilieuvorkeuren extra bemoeilijkt.

Aan woonmilieuvorkeuren kan bepaald mobiliteitsgedrag worden gekoppeld; zo is er een trend in mate van stedelijkheid en autogebruik en -oriëntatie. Inwoners van Zuid-Holland met een stedelijke woonwens zijn het minst op autogebruik georiënteerd en van deze groep kiest het grootste aandeel voor OV-bereikbaarheid en een lagere woningprijs zonder parkeergelegenheid. Degenen die stedelijk willen wonen zijn dus het meest op openbaar vervoer en het minst op autogebruik gericht, wat betekent dat er in steden voldoende draagvlak is voor het opschalen van OV-georiënteerde ontwikkelingen.

Curtis en Mellor (2011) stelden dat OV-georiënteerde ontwikkelingen in steden gemakkelijker draagvlak krijgen dan in suburbane gebieden. Uit dit onderzoek blijkt dat deze stelling in suburbane gebieden van Zuid-Holland niet geldt. Ook onder inwoners met een suburbane woonwens kiest de meerderheid voor OV-bereikbaarheid en goedkoper wonen in plaats van voor parkeergelegenheid. Hieruit kan worden afgeleid dat inwoners die suburbaan willen wonen ook voorstander van OV-georiënteerde ontwikkelingen zijn. Er is een grote hoeveelheid inwoners met een suburbane woonwens, die één auto bezit. Hieruit kan geconcludeerd worden dat in suburbane gebieden de auto-afhankelijkheid afneemt.

Een verrassende uitkomst is dat zelfs inwoners met een landelijke wens in een kleine meerderheid de OV-bereikbaarheid boven parkeren prefereren, terwijl de landelijke woonmilieus vooralsnog het meest auto-afhankelijk en OV-arm zijn. Ook is een-derde van de respondenten met de landelijke voorkeur voor goedkopere nieuwbouw ten opzichte van parkeergelegenheid. Dit zouden de respondenten kunnen zijn die nu stedelijk wonen en het landelijke woonmilieu kiezen vanwege het ideaalbeeld van de rurale idylle. Voor deze

respondenten zou het pseudo-platteland een aantrekkelijk alternatief zijn, aangezien een goede OV-bereikbaarheid in de gebieden net buiten de stadsring wel voldoende draagvlak krijgt.

Als mobiliteitsvoorkeuren vervolgens aan ideaal wonen worden gekoppeld, blijkt het model sterker na het toevoegen van mobiliteitsvoorkeuren aan het model met persoonsfactoren. De kans op ideaal wonen neemt toe wanneer de voorkeur uitgaat naar OV-bereikbaarheid boven parkeren en wanneer er goedkope nieuwbouw wordt gerealiseerd zonder parkeergelegenheid. Het hebben van één auto vergroot ook de kans op ideaal wonen.

4.2 Reflectie uitkomsten en onderzoek

Dit onderzoek heeft waardevolle inzichten opgeleverd in de woonmilieuvorkeuren in relatie tot mobiliteit van inwoners van Zuid-Holland. De meeste uitkomsten zijn vooral van toegevoegde waarde voor Provincie Zuid-Holland, maar sommige uitkomsten kunnen ook voor andere lokale overheden nuttig zijn. Voor Provincie Zuid-Holland is het nuttig te weten hoe inwoners idealiter zouden willen wonen om de gebiedsontwikkeling overeen te laten komen met de woonmilieuvorkeuren. In het adviseren aan de gemeenten in Zuid-Holland kan de Provincie meenemen dat inwoners eerder behoefte hebben aan rust en ruimte dan aan een suburbane woonwijk, maar dat ook de stad nog steeds haar populariteit behoudt. Voor Provincie Zuid-Holland is het nuttig om te weten dat ook suburbane inwoners liever een goede OV-bereikbaarheid dan parkeergelegenheid hebben. Ondanks dat Zuid-Holland een zeer stedelijke provincie is, kan deze kennis ook van pas komen voor suburbane gebieden in andere provincies die verstedelijken, zoals Noord-Holland of Utrecht.

Wetenschappelijk gezien hebben de onderzoeksuitkomsten kennisgegeven aan het hiaat dat door Hochstenbach en Boterman (2015) werd gesteld over het feit dat de consument nu de markt volgt en dat daardoor de woningvoorraad in disbalans is. Dit artikel stelt dat deze richting moet worden omgedraaid en dat de markt de consument hoort te gaan volgen. De resultaten uit dit onderzoek bieden verdiepende kennis over hoe de consument zou willen wonen en kunnen ertoe leiden dat de markt zich aan de wensen van de consument gaat aanpassen.

Van Wee et al. (2002) pleitten voor meer onderzoek naar mobiliteitsgedrag- en houdingen in relatie tot woonomgevingen en persoonsfactoren. Zij stelden al dat mobiliteitsvoorkeuren invloed hebben op woonlocatiekeuzes; bijvoorbeeld dat mensen die een voorkeur hebben voor openbaar vervoer, hun woonlocatie uitkiezen op de beschikbaarheid van OV-locaties. Deze scriptie heeft antwoord gegeven op de aanbeveling van Van Wee et al. (2002) om mobiliteit en wonen verder te onderzoeken. Uit dit onderzoek bleek dat ook een groot deel van de respondenten met een woonmilieuvorkeur voor een OV-arme omgeving een goede OV-bereikbaarheid kunnen waarderen. Deze uitkomst is verrassend en biedt hernieuwde inzichten. Van Wee et al. (2002) stelden ook dat er nog niet voldoende kennis is vergaard over mobiliteitshoudingen en woonomgevingen. Dit onderzoek heeft daarin de kennis uitgebreid dankzij de stellingen die te maken hebben met de houding ten opzichte van parkeergelegenheid, OV-bereikbaarheid en woningprijzen.

De samenhang tussen het realiseren van het ideale woonmilieu en persoonsfactoren is sterk aanwezig. Het hebben van bepaalde karakteristieken als individu geeft een vergrote kans op het mogelijk realiseren van ideaal wonen. Mobiliteitsvoorkeuren zoals getest in dit onderzoek blijken hier ook invloed op te hebben. Toch zijn hier enige nuances van belang. Zo komt er uit dit onderzoek dat een hogere leeftijd leidt tot een vergrote kans op ideaal wonen. De vraag is echter of de hoge leeftijd het ideaal wonen vergemakkelijkt, of dat dit komt

doordat oudere mensen al wat langer in hetzelfde huis en woonmilieu wonen. Het is goed mogelijk dat de woonmilieuvorkeuren van deze oudere inwonersgroep zich hebben aangepast aan de huidige situatie (Hasanzadeh et al., 2019).

Daarnaast leidt volgens dit onderzoek een hoog inkomen tot een vergrote kans op ideaal wonen. Deze vergrote kans zou ook kunnen worden herleid naar het feit dat een hoog inkomen het realiseren van een woonwens vergemakkelijkt door toename van de *resources* (Hooimeijer & Mulder, 1999). Met een hoog inkomen zijn er meer mogelijkheden in de directe omgeving en kan een woonwens automatisch makkelijker worden gerealiseerd.

Daarnaast is etniciteit niet als persoonsfactor meegenomen. Etniciteit is niet in de enquête gevraagd, dus het was niet mogelijk om deze in het model mee te nemen. Zoals eerder vermeld, speelt cultuur volgens de literatuur een rol in het realiseren van woonwensen en dit had daarom een interessante toevoeging kunnen zijn.

Mobiliteitsvoorkeuren beïnvloeden de mogelijkheden om woonmilieuvorkeuren te realiseren. De mobiliteitsvoorkeuren zijn geoperationaliseerd op basis van de beschikbare data van de Grote Omgevingstest. Een mogelijke valkuil kan zijn dat deze data niet primair voor dit onderzoek is verzameld, en dat daarom het begrip mobiliteitsvoorkeuren een andere invulling heeft gekregen. De uitkomsten zeggen dat bepaalde mobiliteitsvoorkeuren het ideaal wonen vereenvoudigen, maar deze bepaalde mobiliteitsvoorkeuren kunnen ook te maken hebben met de haalbaarheid van woonmilieuvorkeuren en het uitbreiden van de mogelijkheden. Het hebben van een auto vereenvoudigt de bereikbaarheid van gebieden en kan in die zin een positief effect hebben op het realiseren van woonvoorkeuren. Dit heeft eerder met haalbare wensen dan met een mobiliteitsvoorkeur te maken. Mobiliteitsvoorkeuren hebben zeker invloed op de mogelijkheid om een ideale woonwens te realiseren, maar dit komt doordat bepaald mobiliteitsgedrag de mogelijkheden vergroot en het realiseren van een woonwens makkelijker maakt.

Deze scriptie is opgebouwd uit een kwantitatief onderzoek met beschrijvende statistiek en statistische analyses. De data is beschikbaar gesteld door Provincie Zuid-Holland en is afkomstig van de Grote Omgevingstest 2018, bestaande uit 48.399 respondenten. De afhankelijke variabele die is opgebouwd uit het wel of niet in het voorkeurswoonmilieu wonen, is dichotoom en daarom zijn de statistische analyses met een logistische regressie gedaan. Dit bleek een goede keuze, aangezien de modellen significant waren en de uitkomsten van toegevoegde waarde zijn voor het uitbreiden van de kennis binnen de onderwerpen. Naast de woonmilieuvorkeuren van inwoners van Zuid-Holland kon daardoor de invloed van bepaalde persoonsfactoren en mobiliteitsvoorkeuren op de kans op ideaal wonen worden geanalyseerd.

Als de data primair voor dit onderzoek was verzameld, dan was etniciteit toegevoegd aan de enquête en dan was er gekozen voor Likert-schalen wat betreft mobiliteitsvoorkeuren. Dan zouden respondenten waardes kunnen geven aan het belang dat ze hechten aan een OV-halte vlakbij hun woning, parkeergelegenheid voor de deur of juist dat ze liever in een autoluwe omgeving zouden willen wonen. Daarnaast kunnen respondenten dan aangeven hoe vaak ze met welk vervoersmiddel reizen en welk vervoersmiddel ze prefereren. Toch bleek de operationalisering zoals deze in deze scriptie is opgenomen ook van toegevoegde waarde voor het onderzoek, gezien de uitkomsten.

4.3 Aanbevelingen

Betreffende vervolgonderzoek, geeft deze scriptie interessante uitkomsten om verder te analyseren. Er is een vraag naar landelijke woonomgevingen gebleken uit de onderzoeksresultaten. Een hernieuwde vorm van landelijk wonen zouden tiny houses kunnen zijn. Deze kunnen worden ontwikkeld nabij een stad, met een hogere dichtheid dan de oorspronkelijke landelijke woonomgeving, maar toch de 'rust en ruimte' uitstraalt waar de vraag naar is. Vervolgonderzoek naar de mogelijkheden en percepties voor tiny houses in Zuid-Holland zou een relevante aanvulling op dit onderzoek zijn.

Uit dit onderzoek blijkt dat in stedelijke en suburbane woonomgevingen draagvlak is voor OV-georiënteerde ontwikkelingen. De eerste aanbeveling voor verder onderzoek is een onderzoek naar draagvlak voor OV-georiënteerd ontwikkelen in suburbane gebieden. Zulke ontwikkelingen brengen nieuwe uitdagingen met zich mee en daarom is het in de eerste plaats relevant om een onderzoek te doen naar het daadwerkelijke draagvlak. Hier is het van belang dat de dataverzameling ook al is gericht op dit doel, zodat de operationalisering optimaal kan worden uitgevoerd. Een manier om dit te onderzoeken is om in een aantal suburbane gebieden die overeenkomen in OV- en autobereikbaarheid grootschalig data te verzamelen met gegevens over bijvoorbeeld het belang dat de inwoners van deze gebieden hechten aan het hebben van een auto voor de deur, hun manier van reizen naar werk of andere activiteiten en hoe veel tijd ze bereid zijn om onderweg te zijn naar een bus-/tram-/metro- of treinstation. Een onderzoek gericht op draagvlak voor OV-georiënteerd ontwikkelen zou de uitkomsten van dit onderzoek versterken.

Draagvlak voor OV-georiënteerd ontwikkelen brengt met zich mee dat met het realiseren van nieuwe woonomgevingen, er minder auto-georiënteerd kan worden gebouwd. Hier zijn nieuwe uitdagingen aan verbonden, wat betreft toegankelijkheid van voorzieningen, wat voor mobiliteit er dan ideaal is en bovendien is er nog weinig bekend over het idee dat minder auto-georiënteerd bouwen daadwerkelijk winstgevender is. Een vervolgonderzoek naar de kosten en baten van minder auto-georiënteerd bouwen is daarom een van de aanbevelingen die uit dit onderzoek voortkomt. Dit zou een analyse van beleid zijn, waar een berekening van verschillende soorten kosten en winsten wordt gemaakt.

Het is van belang dat wonen en mobiliteit niet meer los van elkaar worden behandeld in nieuwe ruimtelijke plannen. De Provincie en gemeenten kijken al steeds meer integraal naar ruimtelijke plannen en gebiedsontwikkelingen. Bij nieuwe plannen en het opstellen en aanpassen van bestemmingsplannen is het van belang om goed te bekijken wat de kenmerken van de beoogde doelgroep inwoners zijn. Bepaalde persoonsfactoren zoals leefstijl en huishoudensamenstelling hebben invloed op het gewenste woonmilieu dat wordt gecreëerd. Het mobiliteitsgedrag van deze groep moet leidend zijn in het opstellen van een parkeernorm, de aanleg van OV-locaties en andere mobiliteit. Als in 2021 de Omgevingswet in werking treedt, wordt de regelgeving rond de ruimtelijke plannen vereenvoudigd en het gebruiksgemak van wetten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving wordt verhoogd. Dit maakt het ook makkelijker om gebieden optimaal in te richten en ruimtelijke uitdagingen te verkleinen. Een duurzame, toekomstbestendige manier van woningen realiseren is de manier die het beste op de woonwensen van de inwoners aansluit. Dan volgt de markt de consument en kan een zo groot mogelijk deel van de inwoners van Zuid-Holland in haar gewenste type woonmilieu wonen.

Hoofdstuk 5: Literatuur



5. Literatuur

- Beer, J. de, Ekamper, P., & van der Gaag, N. (2018). Grote steden groeien sneller dan de rest van Nederland. Demos: bulletin over bevolking en samenleving, 34(2), 1-4.
- Boeije, H. (2009). Onderzoeksmethoden. Boom onderwijs.
- Boumeester, H., Coolen, H., Dol, K., Goetgeluk, R., Jansen, S., Mariën, G., & Molin, E. (2008). Module Consumentengedrag WoON 2006. Delft: Onderzoeksrapport OTB TU Delft in opdracht voor het Ministerie van VROM en de NEPROM.
- BPD (2019, z.d.) Randstad breidt verder uit. Verkregen van <https://www.bpd.nl/actueel/nieuws/randstad-breidt-verder-uit> Geraadpleegd op 10 mei 2019
- Bronner, A. E. (2017) 9. Leefstijlsegmentatie in het woondomein: hype of blijvertje?. In Jaarboek MarktOnderzoekAssociatie, 2017, 129-146
- Bryman (2012), Social Research Methods. Oxford: Oxford University Press. [Vierde editie].
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2017) Standaard Onderwijsindeling 2016. Den Haag/Heerlen:2017
- Doodeman, M. (2018, 27 september) 'Gouden tijden voor de bouw? 'Deze tijd is lastiger dan tijdens de crisis', vindt HSB-directeur André Vos' Verkregen van <https://www.cobouw.nl/woningbouw/nieuws/2018/09/gouden-tijden-voor-de-bouw-deze-tijd-is-lastiger-dan-tijdens-de-crisis-vindt-hsb-directeur-andre-vos-101265103> Geraadpleegd op 10 mei 2019
- Curtis, C., & Mellor, R. (2011). Anticipating a new railway: the relevance of transit-oriented development to businesses in a car-oriented city. Urban policy and research, 29(02), 141-165.
- Dam, F. van, Groot, C. de, Crommentuijn, L. (2010) Verdichting heeft een grens. PBL: Tijdschrift voor de Volkshuisvesting, (1), 50-55.
- DISCvision (2018, n.d.) Leefstijlenindeling. Verkregen van <https://www.discvision.nl/> Geraadpleegd op 8 mei 2019
- Dittmar, H., & Ohland, G. (Eds.). (2012). The new transit town: best practices in transit-oriented development. Island Press.
- Elbersen, B.S. (2001). Nature on the doorstep. The relationship between protected natural areas and residential activity in the European countryside. Wageningen: Alterra
- Feijten, P., Hooimeijer, P., & Mulder, C. H. (2008). Residential experience and residential environment choice over the life-course. Urban studies, 45(1), pp. 141-162.
- Field, A. (2018). Discovering statistics using IBM SPSS statistics. Sage.
- Glaeser, E. (2011). Triumph of the City. Pan.
- Grünfeld, J. (1988), In: A. de Leeuw-Hartog, Woonmilieu en woonkeuze. Een leidraad voor nieuwe locaties. Rotterdam: Dienst Volkshuisvesting.
- Hagen, G. (2018). 'Doorstroming levert veel op, dan mag het ook wat kosten' in: Versnellen kan. Opschalen naar 7000 woningen per jaar in de Provincie Utrecht. RO Magazine, december 2018, pp. 19-21.

- Hasanzadeh, K., Kytta, M., & Brown, G. (2019). Beyond Housing Preferences: Urban Structure and Actualisation of Residential Area Preferences. *Urban Science*, 3(1), 21.
- Havekes, E., Bader, M., & Krysan, M. (2016). Realizing racial and ethnic neighborhood preferences? Exploring the mismatches between what people want, where they search, and where they live. *Population Research and Policy Review*, 35(1), 101-126.
- Heins, S. (2002). *Rurale woonmilieus in stad en land: plattelandsbeelden, vraag naar en aanbod van rurale woonmilieus* (Doctoral dissertation).
- Heins, S. & F. van Dam (2003). Plattelandsbeelden en rurale woonmilieuvoorekuren van stedelingen. *Mens en Maatschappij* 78 (1).
- Heijs, W., Carton, M., Smeets, J., & Van Gemert, A. (2009). The labyrinth of life-styles. *Journal of Housing and the Built Environment*, 24(3), 347-356.
- Hochstenbach, C., & Boterman, W. R. (2015). Navigating the field of housing: housing pathways of young people in Amsterdam. *Journal of Housing and the Built Environment*, 30(2), 257-274.
- Hoekveld, J. & de Jong, S. (2017) Binnen of buiten de ring? Woonperspectieven voor Amsterdamse middenklasse gezinnen. *Woningmarkt in zicht: Am+ Measure*, mei 2017.
- Hong Kim, J., Pagliara, F. & J. Preston (2005) The intention to move and residential location behaviour. *Urban Studies* 42 (9), pp. 1621 – 1636.
- Jacobs, I. (2019, 16 juli) Autogebruik in de binnenstad opnieuw toegenomen. Verkregen van <https://www.verkeersnet.nl/parkeren/27087/autogebruik-in-de-binnenstad-opnieuw-toegenomen>
Geraadpleegd op 26 juli 2019
- Jacobs, J. (1992) *The death and life of great American cities*. 1961. New York: Vintage.
- Jansen, S.J.T. (2012) What is the worth of values in guiding residential preferences and choices? *J. Hous. Built Environment* 2012, 27, 273–300
- Jorritsma, P., & Berveling, J. (2014). Niet autoloos, maar autolater. Voor de generatie Y blijft de auto een aantrekkelijk alternatief. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Karsten, L. (2014) From Yuppies to Yups: Family gentrifiers consuming spaces and re-inventing cities. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 105(2), 175-188.
- Karsten, L., Reijndorp, A., & Zwaard, J. van der (2006). Smaak voor de stad: een studie naar de stedelijke woonvoorkeur van gezinnen.
- Kempen, R. V., & Pinkster, F. (2002). *Leefstijlen & Woonmilieuvoorkeuren*. URU, Utrecht.
- Koopal, R. (2018). MaaS-potentiescan voor heel Nederland op basis van gsm-data. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 22 en 23 november 2018, Amersfoort
- Kroes, E. P., & Sheldon, R. J. (1988). Stated preference methods: an introduction. *Journal of transport economics and policy*, 11-25.
- Infomil (z.d.) Ladder voor duurzame verstedelijking. Verkregen van <https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/gebiedsontwikkeling/ladder-duurzame/>
Geraadpleegd op 14 mei 2019

- Laconi, P. (2019, 10 maart) Autovrije binnenstad, vloek of zegen? Verkregen van <https://www.destentor.nl/deventer/autovrije-binnenstad-vloek-of-zegen~a5794e85/>
Geraadpleegd op 10 juni 2019
- Lans, J. van der. (2018) Naast de Woningwet. De Key: Amsterdam
- Maat, K. (2012). Slimme verstedelijking zorgt voor complex mobiliteitsgedrag. *Milieu Dossier*.
- Marston, W. M. (1928). Emotions of normal people.
- Meesters, J. 2009 Housing Researchers Conference.
- Mulder, C. H., & Hooimeijer, P. (1999). Residential relocations in the life course. In Population issues (pp. 159-186). Springer, Dordrecht.
- Olde Kalter, M. J. J. T., Harms, L., & Geurs, K. T. (2015). Elk vervoermiddel heeft zijn voordeel. En zijn nadeel. Over attitudes en voorkeuren ten aanzien van de auto, OV en fiets. In Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2015. CVS.
- Pain et al. (2018) Supporting smart urban development: successful investing in density. Urban Land Institute: coalition for urban transitions.
- Planbureau voor de Leefomgeving (2016, 12 september) PBL/CBS-prognose: Groei steden zet door. Verkregen van <https://www.pbl.nl/nieuws/nieuwsberichten/2016/regionale-bevolkings-en-huishoudensprognose-2016/pbl-cbs-prognose-groei-steden-zet-door>
Geraadpleegd op 10 mei 2019
- Ristov, T. (2016). Can Online Search Queries improve the forecasting efficiency of the Short-Term House Pricing Dynamics? An Empirical Analysis of the Owner-Occupied House Market in Amsterdam.
- Rijksoverheid (2019, 3 juni) Rijk, provincie en gemeenten in de zuidelijke Randstad slaan handen ineen: 100.000 woningen erbij. Verkregen van <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2019/06/03/rijk-Provincie-en-gemeenten-in-de-zuidelijke-randstad-slaan-handen-ineen-100.000-woningen-erbij>
Geraadpleegd op 4 juni 2019
- Rynck, F. de (2018). De wooncrisis in Gent: enige reflecties.
- Schmidt-Thomé, K., Haybatollahi, M., Kytä, M., & Korpi, J. (2013). The prospects for urban densification: a place-based study. *Environmental Research Letters*, 8(2), 025020.
- Springco Urban Analytics (2018) De Grote Omgevingstest in de Provincie Zuid Holland, december 2018
- Stadszaken (2019) Zoveel woningen komt uw gemeente in 2030 tekort. 29 april 2019
Verkregen van <https://stadszaken.nl/ruimte/wonen/2151/zoveel-woningen-komt-uw-gemeente-in-2030-tekort>
Geraadpleegd op 30 april 2019.
- Valentine, G. (2001). Social geographies. Space and society. Harlow: Pearson Education.
- Vermeeren, E. (2018, 21 september) Krappe woningmarkt: waar laten we onze ouderen? Verkregen van <https://www.nu.nl/weekend/5472263/krappe-woningmarkt-waar-laten-we-ouderen.html>
Geraadpleegd op 13 mei 2019
- Vrom, M. (2008). Structuurvisie Randstad 2040. Den Haag: Ministerie VROM.
- Wassenberg, F., Arnoldus, M., Goetgeluk, R., Penninga, F., & Reinders, L. G. A. J. (2006). Hoe breed is de buurt? Typologie van woonmilieus: herkenbaar, bruikbaar en beschikbaar. Den Haag: Ministerie van VROM, OTB.

- Wee, B. van, H. Holwerda, R. van Baren (2002). Preferences for modes, residential location and travel behaviour: the relevance for land-use impacts on mobility. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 2(3/4), 305-316.
- Wiersma, J., Bertolini, L., & Straatemeier, T. (2015). De ruimtelijke condities voor autoafhankelijkheid in Europese krimpregio's: trends en mogelijke ontwikkelingen.
- Zeeuw, F. de, Drost, R. (2016). (Ver)bouwen voor woonwensen – Heidewitzka vooruit geef gas! Gouda: Bureau Stedelijke Planning.
- Zondag, B., & Pieters, M. (2005). Influence of accessibility on residential location choice. *Transportation Research Record*, 1902(1), 63-70.
- Zukin, S. (2010), *Naked city: the death and life of authentic urban places*. Oxford: Oxford University Press.