



# TUSSEN WONING EN WIJK

Een straattypologie voor Nederland  
Samenvatting

**Directoraat-Generaal Wonen**

Directie Strategie  
Kennisontwikkeling

Rijnstraat 8  
Postbus 30941  
2500 GX Den Haag  
Interne postcode 270

Telefoon 070-3391412  
Fax 070-3391249  
[www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)

Publicatienummer:  
01-04/VROM 4008





## Voorwoord

Het wonen kent vele schaalniveaus. Mensen wonen in een huis, in een straat, in een buurt, in een wijk, in een stad, in een regio en in een land. Al deze niveaus zijn bepalend voor hun individuele woongenot. Ook al is het huis nog zo mooi, negatieve elementen in de omgeving kunnen het woonplezier danig beperken. Omgekeerd zal een klein huis met lekkage in de mooiste omgeving niet leiden tot de optimale woonsituatie. Het woongenot wordt dus niet alleen bepaald door de kwaliteit van het huis en niet alleen door de omgevingselementen; alle schaalniveaus hebben daar invloed op.

In de periode 1999-2000 is in opdracht van het Ministerie van VROM de Kwalitatieve WoningRegistratie voor de vijfde keer uitgevoerd. Het onderzoek biedt de mogelijkheid om door een inspecteur geregistreerde gegevens naast de beleving van de bewoners te leggen. Wat de KWR 2000 verder nog uniek maakt is dat er foto's van het huis en de straat zijn gemaakt. Het voor u liggende rapport laat zien hoe op basis van deze foto's een straattypologie voor Nederland is ontwikkeld. Het rapport is een samenvatting van het onderzoek 'Tussen woning en wijk; Een straattypologie voor Nederland' dat door het RIGO te Amsterdam is uitgevoerd.

De straattypologie maakt de verscheidenheid aan leefomgevingen binnen de woonmilieus die in de Nota Mensen Wensen Wonen zijn gehanteerd zichtbaar. De 11 ontwikkelde straattypen zijn goed herkenbaar en onderscheiden niet alleen naar woningen en ruimtelijke inrichting maar ook naar de beleving van de bewoners. Het onderzoek laat zien dat de straat veel meer zegt over zaken als verhuisgeneigdheid of tevredenheid met de woonomgeving dan het tot nu toe gehanteerde schaalniveau voor de woonomgeving, de wijk.

De typologie onderstreept dat de woonmilieu-indeling op basis van viercijferige postcode niet altijd op lokaal niveau herkenbaar is en slechts in beperkte mate aansluit bij de belevingswereld van de bewoner. Het rijksbeleid en de communicatie met lagere overheden over de implementatie van dat beleid zal aan zeggingskracht kunnen winnen als er meer rekening wordt gehouden met de diversiteit binnen woonmilieus. De straattypologie kan daarvoor, door zijn grote herkenbaarheid en onderscheidingsvermogen, bruikbare handvatten bieden. De resultaten van het voor u liggende rapport geven ons in ieder geval voldoende aanleiding om de implementatiemogelijkheden van de typologie verder te onderzoeken. Ik houd mij aanbevolen voor uw suggesties.

De Directeur Strategie van het Directoraat Generaal Wonen,

ir. C. Lever



Voorwoord	3
1 Inleiding	5
2 Bronnen: foto's en gegevens	7
2.1 Scoremethodiek foto's	7
2.2 Wat is een straat?	9
2.3 Gegevens opnemers kwr	11
2.4 Postcodegegevens	11
3 Factoren en dimensies	13
3.1 Dimensies	13
3.2 Regels voor dimensies	13
4 Clustering van straten	15
4.1 Clustering van straten	15
4.2 Moeilijk indeelbare straten	17
5 Externe validiteit	19
5.1 Verdeling van straten	19
5.2 Geografische verschillen	19
5.3 Verschillen tussen woonmilieus	21
5.4 Woningen	24
5.5 Bewoners	26
5.6 Oordelen en intenties van bewoners	28
5.7 Interacties tussen woonmilieus en straten	33
6 Conclusie	35

# 1 Inleiding

Waar tot voor kort de woning zelf in belangrijke mate bepalend was voor het woongenot van mensen, zien we dat de laatste jaren de woonomgeving in toenemende mate mede bepalend wordt voor het woongenot.

De door VROM gehanteerde woonmilieutypologie, waarin bijvoorbeeld de typen centrum-stedelijk, buiten-centrum en landelijk-dorps figureren, wordt al een aantal jaren als basisindeling voor de woonomgeving gebruikt. Voor veel doelen heeft deze indeling zijn toepasbaarheid bewezen. Het spreekt echter voor zich dat woonmilieus op basis van viercijferige postcodegebieden slechts in beperkte mate kunnen aansluiten op de belevingswereld van de bewoners. Het lijkt erop dat het eerder deelmilieus zijn, dan de viercijferige postcode gebieden, waarop bewoners en potentiële bewoners gericht zijn en waarop partijen in het veld hun beleid richten.

In 2000 is in opdracht van VROM de Kwalitatieve Woningregistratie uitgevoerd (KWR). De KWR is een uitgebreid steekproefonderzoek naar de kwaliteit van de bestaande woningvoorraad en woonomgeving in Nederland. In de KWR2000 is het meten van de woonomgeving een nieuw element. Het onderzoek is gebaseerd op een telefonische enquête van de bewoner, een bouwkundige inspectie van de woning en een opnameformulier voor de woning en de woonomgeving beide uitgevoerd door een inspecteur. Dit maakt het mogelijk een relatie te leggen tussen objectief geregistreerde gegevens en de subjectieve oordelen van bewoners over de kwalitatieve aspecten van hun eigen woning en woonomgeving.

Op de woning en de wijdere woonomgeving is hierdoor een goed zicht mogelijk. De straat zelf vormt echter een betrekkelijk blinde vlek. Om ook de straat in beeld te krijgen heeft de inspecteur foto's van de straat gemaakt. De foto's op zich bieden in kwantitatieve zin geen informatie ten behoeve van onderzoek of analyses. Een pilot uitgevoerd door het RIGO heeft inzichtelijk gemaakt dat de kenmerken op de foto's gescoord kunnen worden en dus omgezet kunnen worden in een databestand waarmee wederom een zinvolle typologie van straten ontwikkeld kan worden. De relevantie van een dergelijke typologie van straten is vooral dat het de lacune vullen die bestaat tussen woningen enerzijds en woonmilieus die zijn gedefinieerd op het niveau van viercijferige postcode gebieden anderzijds.

Naar aanleiding van een pilot heeft RIGO opdracht gekregen om op basis van het volledige fotomateriaal een straattypologie te ontwikkelen en in te gaan op de validiteit van de typologie. Daarvoor is de scoremethodiek aangepast en zijn de straatbeelden verrijkt met gegevens op het niveau van 6 positie postcodegebieden. Op basis van die gegevens zijn dimensies ontwikkeld en is gezocht naar groepen van straten die op elkaar lijken. Een uitgebreide samenvatting van deze exercitie treft u aan in het voor u liggende rapport. Allereerst wordt in het volgende hoofdstuk in gegaan op de scoringsmethode en de aanvullende informatie uit algemene gegevensbestanden. In hoofdstuk 3

komen de dimensies die op basis van de afzonderlijke kenmerken van straten zijn ontwikkeld aan de orde. In hoofdstuk 4 wordt de clustering van straten tot straattypen besproken. In het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de (externe) validiteit van de typologie. Daarbij wordt onder andere ingegaan op de samenhang tussen typen straten en de woonmilieus uit de Nota Mensen Wensen Wonen, op de wijze waarop de verschillende typen straten onderscheidend zijn in de woningen die er staan en de mensen die er wonen, alsmede hoe die bewoners het leven in de straat ervaren.

## 2 Bronnen: foto's en gegevens

Er zijn veel gegevens beschikbaar die het mogelijk maken om straten in beeld te brengen. Bij de ontwikkeling van de straattypologie zijn de volgende soorten gegevens betrokken:

- 1 KWR-foto's; deze zijn gescoord op een groot aantal kenmerken;
- 2 gegevens van de opnemers van de KWR over de directe omgeving van de woning;
- 3 externe databronnen op zespositie postcode-niveau.

Aan de analyses die uitgevoerd moeten worden om de een straattypologie te kunnen ontwikkelen moet een databestand ten grondslag liggen. Met de foto's op zich kun je geen analyses uitvoeren. Dit is alleen mogelijk als je de kenmerken van de foto's kunt vertalen naar een databestand. Er is een scoremethodiek ontwikkeld en alle foto's zijn volgens deze methodiek vertaald naar een databestand.

### 2.1 Scoremethodiek foto's

#### Opzet scoringsformulier

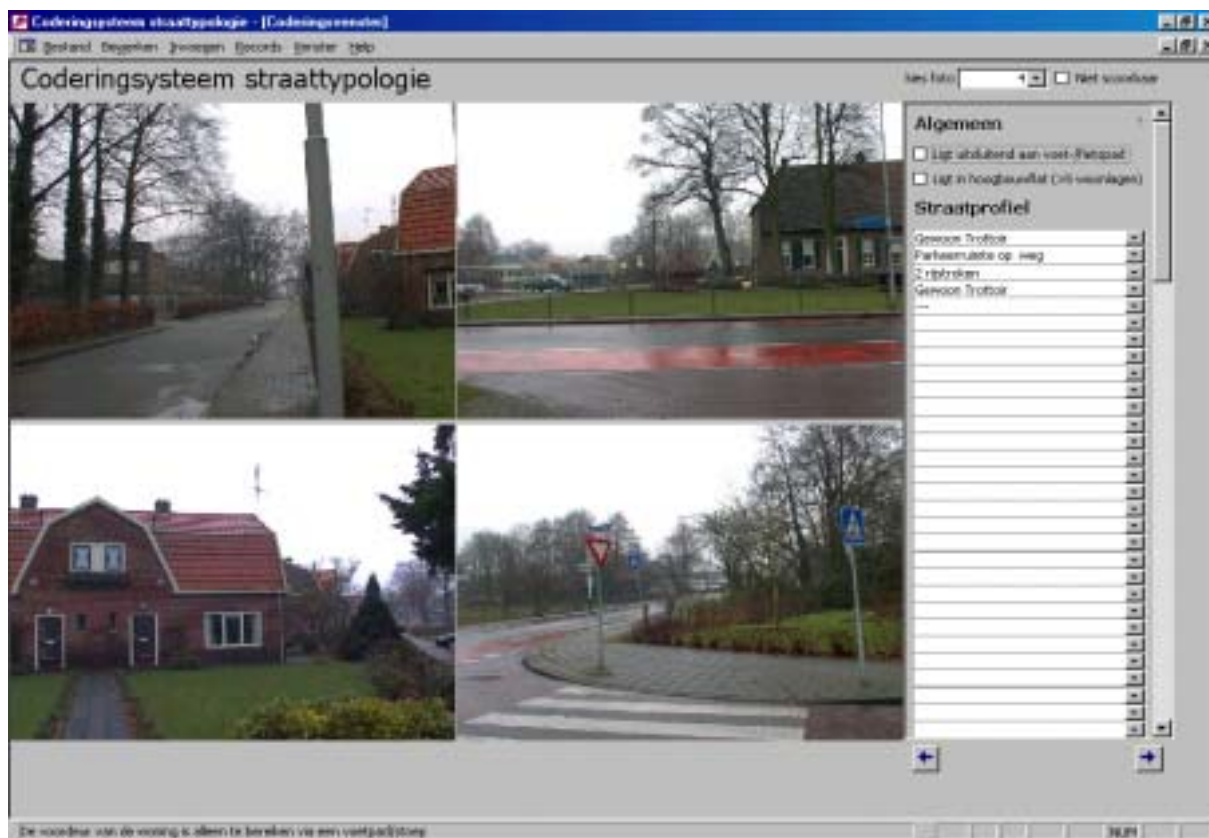
Het scoringsformulier is als volgt opgezet. Van een straat zijn minimaal drie en maximaal vier foto's zichtbaar. Bij het maken van de foto's is een woning in de straat het vertrekpunt geweest. Vanaf die woning is een foto naar links genomen (foto linksboven in het coderingssysteem), een foto naar rechts (foto rechtsboven), een foto van de voorkant van de woning (foto links onder) en een foto naar de overkant (foto rechts onder). De foto's staan steeds in dezelfde volgorde.



In de meeste gevallen tonen de twee foto's naar links en naar rechts het beste overzicht van de straat. Rechts van de foto's staan de elementen die gescoord moeten worden. Hieronder is het coderingssysteem afgebeeld.

In een aantal gevallen ontbreekt de foto naar de overkant. Dit hoeft geen probleem te zijn want in veel gevallen kan een goed beeld van de straat - en van de bebouwing aan beide zijden van de straat - verkregen worden. In sommige gevallen geven de 3 of 4 foto's geen goed beeld van de straat en de beide zijden van de straat, de straat wordt dan als niet-scoorbaar gecodeerd. Een straat is alleen scoorbaar als de foto's logisch op elkaar aansluiten en een goed beeld van de straat en de beide zijden van de straat kan worden verkregen.

Figuur 2.1 Het scoringsformulier



**Voorzieningen**

Winkels

Veel

Weinig

Geen

Kantoren/bedrijven

Ontmoetingsplaats (kerk, school)

**Parkeren**

Parkeerstijl

Langs de rijbaan

Haaks / schuin op de rijbaan

Zowel langs als haaks / schuin

Geen parkeermogelijkheid

Parkeerterrein

**Bebouwing**

Ene straatzijde (1)

Gesloten bebouwing

Halfgesloten bebouwing

Niet bebouwd

Andere straatzijde (2)

Gesloten bebouwing

Halfgesloten bebouwing

Niet bebouwd

Gemiddelde bouwhoogte

Ene straatzijde (1)

Andere straatzijde (2)

Woningtype

Gebouw met meergezinswoningen, max 4 woonlagen

Gebouw met meergezinswoningen, 5 of meer woonlagen

Eengezins rijwoning

Twee-onder-een-kapwoning

Vrijstaande woning

Overwegend eenzelfde woningtype

Verspringende gevels (zijde 1)

Verspringende gevels (zijde 2)

Verspringende daken (zijde 1)

Verspringende daken (zijde 2)

**Plein**

Plein aanwezig

**Groen**

Bomen

Veel

Gemiddeld

Enkele

Geen

**Voortuinen ene straatzijde**

Geen

Klein (< 2 m)

Middelgroot (2-5 m)

Groot (> 5 m)

**Voortuinen andere straatzijde**

Geen

Klein (< 2 m)

Middelgroot (2-5 m)

Groot (> 5 m)

Kleinschalig groen

Groenstrookjes

Buurtparkje

Grootschalig groen

**Water**

Slootje / greppel

Gracht/ kleine vijver

Rivier, kanaal, meer, grote vijver



## 2.2 Wat is een straat?

Als een straattypologie op basis van foto's ontwikkeld wordt, moet allereerst duidelijk zijn wat de straat is. Voor twee veelvoorkomende typen straten waarbij het lastig is om te bepalen wat de straat is, zijn aparte codes aangemaakt. Dit betreft allereerst eengezinswoningen waarvan de voordeur aan een voet- of fietspad ligt. Dit wordt apart gecodeerd. Verder worden alle kenmerken gewoon gescoord. Ofwel alles wat zichtbaar is op de foto. Een tweede afwijkende situatie is een hoogbouwflat. Dit betreft een flat met vijf of meer verdiepingen. Ook als het een dergelijk type woning betreft, wordt dit apart gecodeerd. De voordeur van dergelijke complexen ligt veelal niet direct aan een straat. Vervolgens worden zoveel mogelijk kenmerken gescoord. Zeker gescoord moeten worden voorzieningen, parkeerstijl, woningtype en verspringende gevels en daken en het groen en water.

In de meeste overige gevallen is het duidelijk wat de straat is waar de woning aan ligt en daarmee is ook duidelijk wat gescoord moet worden. In een aantal gevallen is dit wat lastiger bijvoorbeeld bij een hoekwoning. Uitgangspunt: alles wat zichtbaar is op de foto wordt meegenomen. De onderstaande tabel laat een overzicht zien van alle elementen die gescoord worden en de bijbehorende criteria.

**Tabel 2.1** De scoring uiteengezet

	Element	criterium
Algemeen	Straat niet scorbaar	De straat zelf (bedekking) en/of een van de beide zijde van de straat zijn niet zichtbaar.
	Woning ligt aan voetpad	De voordeur van de woning is alleen te bereiken via een voetpad/stoep of fietspad.
Straatprofiel	Woning ligt in een hoogbouwflat	Woning ligt in een gebouw met 5 of meer verdiepingen
	Gewoon Trottoir (1-3m)	
	Extra breed Trottoir (>3m)	
	Parkeerruimte op weg	
	Parkeerstrook	
	Fietsstrook op weg	
	Vrijliggend fietspad	
	Rijstrook (voor auto's; 1, 2, 3, of 4)	
	Smalle afscheiding tussen rijwegen <1m	
	Breed verharde afscheiding (>1m)	Geen trottoirfunctie
Voorzieningen	Berm (groenstrook of water)	
	Busbaan (vrijliggend)	
	Tram op rijweg	
	Trambaan (vrijliggend)	
	Winkels	<b>Veel:</b> aan beide zijde van de straat zijn winkels en de winkels sluiten een duidelijk aaneengesloten geheel langs de straat. <b>Weinig:</b> in de straat zijn enkele winkels aanwezig. Winkels en woningen wisselen elkaar duidelijk af. <b>Geen:</b> in de straat zijn geen winkels aanwezig.
	Kantoren/bedrijven Ontmoetingsplaats	In de straat zijn <b>wel/geen</b> kantoren/bedrijven aanwezig. In de straat is <b>wel/geen</b> gebouw aanwezig waar mensen samenkomen zoals school, kerk of buurtcentrum.
Parkeren	Parkeerstijl	<b>Langs</b> de rijbaan. <b>Haaks/schuin</b> op de rijbaan. Beide, er kan <b>zowel langs als haaks</b> op de rijbaan worden geparkeerd.
	Parkeerterrein	Er is <b>wel/geen</b> parkeerterrein aanwezig. Dit betekent dat er een mogelijkheid tot parkeren is die duidelijk van de weg is afgezonderd, over het algemeen een aparte ingang heeft en meer dan 1 parkeerstrook bevat.

	Element	criterium
Bebouwing	Straatzijden bebouwd	Beide zijden van de straat worden apart gecodeerd. <b>Een gesloten bebouwing:</b> dit is als de woningen/gebouwen aan de overkant een aaneengesloten geheel vormen. Dit kan andere woningen betreffen, maar ook een wand, muur of schutting. Indien een straat bestaat uit blokken van rijwoningen (minimaal blokken van vijf woningen op een rij) dan spreken we van gesloten bebouwing. <b>Een halfgesloten bebouwing:</b> in dit geval is de bebouwing aan de overkant niet aan één stuk. De bebouwing wordt bijvoorbeeld onderbroken door een dwarsstraat of er staan vrijstaande of twee-onder-een-kap-woningen. <b>Niet bebouwd:</b> dit houdt in dat meer dan 75% niet bebouwd is. Een duidelijk voorbeeld hiervan is een boerderij, die midden in de weilanden staat. Ook een dijk of spoordijk rekenen we tot niet bebouwd.
	Bouwhoogte	Voor beide zijden van de straat wordt door middel van een getal de gemiddelde bouwhoogte aangegeven. Dit betreft het gemiddeld aantal verdiepingen waaruit een gebouw bestaat. Ook verdiepingen die niet voor wonen zijn bestemd, zoals winkels of garages, worden daarbij meegeteld. Tevens wordt een schuin dak als verdieping meegeteld.
	Woningtype	Aangegeven wordt welke woningtypen in de straat voorkomen. Gebouw met meergezinswoningen max. 4 woonlagen. Gebouw met meergezinswoningen 5 of meer woonlagen. Eengezinsrijwoningen. Twee-onder-een-kapwoningen. Vrijstaande woningen.
	Woningen zijn kopie	Als 75% of meer van de bebouwing eenzelfde type woning is, moet worden gescoord of de woningen een kopie van elkaar zijn.
	Verspringende gevels	Voor beide zijden van de straat wordt gecodeerd of er sprake is van verspringende gevels. Dit is het geval als de bebouwing niet op gelijke afstand van de straat begint. Ook indien er sprake is van erkers, uitgebouwde portieken e.d. is er sprake van verspringende gevels.
	Verspringende daken	De bovenzijde van de straat verspringt als meer dan 50% van de bebouwing niet op een lijn staat. Ofwel er is sprake van een verspringende horizon.
	Plein	Aanwezigheid plein
Groen	Bomen	<b>Veel:</b> (bij nagenoeg iedere woning staat een boom of meer en de kruinen vormen een vrijwel aaneengesloten geheel) <b>Gemiddeld:</b> gemiddeld staat bij 1 op de 6 woningen een boom. De kruinen van de bomen vormen geen geheel. <b>Enkele</b> (slechts enkele bomen aanwezig, minder dan 1 boom per 10 woningen) <b>Geen</b> bomen aanwezig
	Voortuin	Voor beide zijde van de straat wordt aangegeven of er voortuinen aanwezig zijn. <b>Geen</b> voortuinen. <b>Kleine</b> voortuinen: 2 meter of minder (ong. hoogte voordeur). <b>Middelgrote</b> voortuin: tussen 2 en 5 meter diep. <b>Grote</b> tuin: meer dan 5 meter diep (ong. 2 of meer verdiepingen).
	Kleinschalig groen	<b>Wel/geen</b> geveltuintje, bloembakken of beplante boomspiegels aanwezig.
	Groenstrookjes	<b>Wel/geen</b> groenstrookjes aanwezig. Openbaar groen bestaande uit gras of beplanting. Lage gebruiksfunctie (vooral kijkgroen) tegen bebouwing of in de straat.

	Element	criterium
	Buurtparkje	<b>Wel/geen</b> buurtparkje aanwezig: meer zelfstandig gesitueerd dan de groenstrookjes en (beperkt) recreatief gebruik (spelen, wandelen) is mogelijk. Een buurtpark is dus groter dan een groenstrook en heeft een minimaal oppervlak van zo'n 20 x 20 meter. Ook een brede sloot.
	Grootschalig groen	<b>Wel/geen</b> grootschalig groen: alles wat groter is dan een buurtparkje.
Water	Slootje/greppel Gracht, kleine vijver	<b>Wel/geen</b> gracht, kleine vijver is maximaal 20 x 20 meter (2 a 3 woningen breed).
	Brede rivier, kanaal, meer, grote vijver	

### 2.3 Gegevens opnemers kwr

In de KWR 2000 zijn door de opnemers – aanvullend op de woninginspectie – ook aantal kenmerken van de directe omgeving van de woning ingevuld. Een aantal daarvan is meegenomen ter typering van de straten:

- S: Functie van de straat (verblijf/verkeer)
- S: Verkeersordening (woonerf/30 km, etc.)
- S: Bespeelbaarheid openbare ruimte
- S: Afstand tot speelvoorzieningen
- S: Niveau kleinschalige recreatie
- S: Inrichtingskwaliteit openbaar groen
- S: Cultuurhistorische elementen in de woonomgeving
- S: Materiaal en vormgeving openbare verharding directe woonomgeving
- S: Materiaal en vormgeving straatmeubilair directe woonomgeving
- S: Vervuilingsgraad verharde oppervlakten directe woonomgeving
- S: Vervuilingsgraad onverharde oppervlakten directe woonomgeving
- S: Graffiti objecten directe woonomgeving
- S: Schade objecten directe woonomgeving
- S: Leegstaande panden directe woonomgeving
- S: Braakliggende terreinen directe woonomgeving
- S: Grootschalige terreinen met opslag directe woonomgeving
- S: Functie van de plint (wonen of anders)

### 2.4 Postcodegegevens

Straten bevinden zich qua schaalniveau tussen woningen en woonmilieus die op viercijferige postcodegebieden zijn gebaseerd. De foto's in de KWR bieden een blik op de straat. Dat is ook de eerste aanleiding geweest voor het ontwikkelen van de straattypologie. Die blik lijkt soms net wat te beperkt. Voor een aantal aspecten van de directe woonomgeving zou het wenselijk zijn om ook 'om de hoek' te kunnen kijken. Gegevens op zescijferig postcodeniveau – die steeds meer beschikbaar komen - bieden deze mogelijkheid.

In het kader van dit onderzoek is voor de typering slechts een beperkt aantal gegevens gebruikt:

LISA: aantal vestigingen van bedrijven + aantal banen

LBV: soort bebouwing in aantallen (onder meer eengezins, hoogbouw, winkels, e.d.).





## 3 Factoren en dimensies

### 3.1 Dimensies

De hiervoor beschreven elementen waar straten op kunnen worden gescoord, hangen in meerdere of mindere mate met elkaar samen. Ze vertegenwoordigen als het ware onderliggende dimensies. Om deze dimensie te achterhalen is een factoranalyse uitgevoerd. Deze analyse resulteerde in 14 dimensies die in totaal 85% van de variantie verklaarden. De factoren kunnen als volgt worden getypeerd:

1. **stedelijkheid** (dichtheid bebouwing, afwezigheid (voor)tuinen, verhouding breedte/hoogte laag, hoge gebouwen, verhouding groen/verharding laag, betaald parkeren)
2. **woningtype** (verhouding eengezins/meergezins in postcodegebied en dominant woningtype in straat: luxe of landelijk, laagbouw, gemengd, portiek, flats).
3. **breedte van de straat** (breedte van de verharding, breedte van het groen, verhouding breedte en hoogte van de straat, inclusief tuinen, groen en water, aanwezigheid vrijliggende fietsstroken, afscheiding tussen stroken)
4. **speelgelegenheid en recreatiemogelijkheden** (bespeelbaarheid van de omgeving, nabijheid en kwaliteit recreatiemogelijkheden, aanwezigheid van plein)
5. **blik op straat** (aantal stroken parkeren, verhouding rijstroken en parkeren, haaks parkeren, combinatie van haaks en langs parkeren)
6. **kwaliteit van de openbare ruimte** (aanwezigheid positieve omgevingselementen en afwezigheid negatieve omgevingselementen)
7. **verkeersfunctie** (totaal aantal rijstroken, functie van de straat (woonerf tot verkeersfunctie), verhouding breedte en hoogte van de straat inclusief tuinen, aantal vrijliggende fietsstroken, totale breedte van de verharde delen van het straatprofiel)
8. **variatie in bebouwing** (verspringing van gevels, verspringing van daklijn, verhouding eengezins en meergezins, gevarieerde bouwperiode, overwegend eenzelfde woningtype)
9. **grootschalige bedrijvigheid** (betaald parkeren, aanwezigheid kantoren of bedrijven, aantal bedrijven, gemiddelde bedrijfsgrootte, afwezigheid bomen)
10. **kleinschalige bedrijvigheid** (aanwezigheid kleine bedrijven, aantal winkels)
11. **brede trottoirs** (idem)
12. **groen en water** (mate van aanwezigheid water, mate van aanwezigheid openbaar groen, mate van aanwezigheid bomen)
13. **openbare voorzieningen** (aanwezigheid openbaar vervoer (op rijbaan of vrijliggende strook), verkeersfunctie, aanwezigheid parkeerterrein)
14. **woonfunctie begane grond** (wonen of anders)

### 3.2 Regels voor dimensies

De dimensies uit een factoranalyse geven aan welke aspecten van straten met elkaar samenhangen. De scores op een factor komen tot stand als een gewogen gemiddelde van de scores op de onderliggende kenmerken. Dat wil zeggen dat de verschillende kenmerken elkaar kunnen compenseren. Bijvoorbeeld een score op 'soort woningen', die aangeeft dat er vooral vrijstaande



woningen voorkomen, kan worden gecompenseerd door smalle straten om toch nog tot een redelijk hoge score op dimensie 1 te komen. Het gevolg is dat met factoranalyse afgeleide dimensies niet altijd even ondubbelzinnig zijn. Dat komt omdat factoranalyse geen rekening houdt met zogenaamde absolute voorwaarden.

Om die reden zijn de dimensies nog eens nagelopen om per dimensie een schaal te construeren aan de hand van:

1. Beginwaarden voor de dimensies (wat moet in ieder geval wel voorkomen in deze straat als de straat hoog (of laag) wil scoren op deze dimensie).
2. Relatieve kenmerken: kenmerken die elkaar onderling kunnen compenseren en die gegeven de randvoorwaarde de relatieve positie van de straat op de dimensie bepalen.

De dimensies worden als gewogen gemiddelden van standaardverdelingen geconstrueerd, zodat er ruwweg een gemiddelde van nul en een standaard deviatie van 1 ontstaat. Door hantering van de beginwaarden gaat dit niet geheel op. De randvoorwaarden worden namelijk als vertrekpunt opgevat voor de dimensiescores. Een straat waarin het overheersende woningtype vrijstaand is begint op  $-1$  standaarddeviatie en kan vervolgens, als alle andere kenmerken ook in de richting van niet-stedelijk gaan, nog lager uitkomen. Wanneer er veel stedelijke elementen zijn, kan de straat ook hoger uitkomen. Dit is echter niet waarschijnlijk gezien het startpunt van  $-1$  SD. Desalniettemin is de afwezigheid van absolute grenzen een nadeel van deze methode. In theorie kan het dus voorkomen dat een straat in landelijk gebied boven de nul uitkomt. Dan zal het echter een meergezinscomplex moeten zijn aan een smalle straat, zonder tuin en met betaald parkeren.

De relatieve kenmerken worden onderling gewogen volgens een beperkte gewichtenset waarbij de verhoudingen worden gebaseerd op de oorspronkelijke ladingen van de variabelen op de betreffende factor in de factoranalyse.



## 4 Clustering van straten

### 4.1 Clustering van straten

Voordat de straten op basis van de scores op de dimensies geclusterd kunnen worden, moeten er op voorhand drie groepen straten onderscheiden worden:

- 1 'normale straten'
- 2 'woningen gelegen aan een voetpad'
- 3 'flats die niet aan een normale straat zijn gelegen'

Het onderscheid is van belang omdat voor deze typen niet dezelfde kenmerken konden worden gescoord. De dimensies zijn met andere woorden niet geheel vergelijkbaar. Daarom zijn ze ook afzonderlijk geclusterd.

De 'normale straten' vormen veruit de grootste groep: zo'n 10.000 bruikbare straatbeelden. Voor deze groep is de clustering uitgevoerd middels crossvalidatie. Dat wil zeggen dat het bestand is gesplitst in twee (random toegewezen) delen van ruim 5.000 straten en dat voor deze delen afzonderlijke clusteranalyses zijn uitgevoerd. De gedachte is dat de validiteit van de clustering blijkt uit de gelijkheid van de twee 'oplossingen'. Wanneer de twee steekproeven resulteren in sterk verschillende clusteroplossingen, is de clustering te veel onderhevig aan 'toevalligheden' en mag worden betwijfeld of er sprake is van 'echte' clusters.

De gevolgde clusterprocedure is de zogenaamde 'Ward's methode'. Deze is gekozen omdat die in geval van samenhangende dimensies en bij een groot aantal cases de meest gelijkmatige oplossing oplevert in termen van het aantal cases per cluster. Het aantal clusters is bepaald door bestudering van het verloop van de toenemende variantie binnen de clusters bij verdergaande clustering. Wanneer de variantie niet meer gelijkmatig maar met een 'sprong' toeneemt, wordt het aantal clusters vóór de sprong opgevat als een preferente oplossing. In de praktijk zijn er veelal meerdere sprongen te onderkennen en zijn er dus ook meerdere oplossingen mogelijk. Daarvan maken we gebruik door hoofd- en subtypen te onderscheiden.

De dimensies die als input voor de clusteranalyses zijn gebruikt zijn onderling gewogen om daarmee het verschil in belang aan te geven tussen de dimensies. Naarmate een dimensie is opgebouwd uit meer afzonderlijke indicatoren is er een groter belang en dus een zwaarder gewicht aan toegekend.



De volgende weging is gebruikt in de uiteindelijke clustering:

<u>Dimensie</u>	<u>Weegfactor</u>
Stedelijkheid	3
Woningtype	2
Breedte van de straat	2
Speelgelegenheid en recreatiemogelijkheden	2
Blik op straat	2
Kwaliteit van de openbare ruimte	3
Verkeersfunctie	2
Variatie in bebouwing	2
Grootschalige bedrijvigheid	2
Kleinschalige bedrijvigheid	2
Brede trottoirs	1
Groen en water	2
Openbare voorzieningen	2
Woonfunctie begane grond	1

De flats die niet aan een normale straat zijn gelegen zijn weliswaar apart maar met dezelfde methode geclusterd. De clusteranalyses voor de woningen die liggen aan een voetpad zijn uitgevoerd op dezelfde dimensies als die van de normale straten, met uitzondering van de dimensies 'breedte van de straat', 'verkeersfunctie en blik op straat' die buiten beschouwing zijn gelaten.

De clusters uit de diverse deelanalyses zijn wederom geclusterd. Daarvoor waren twee redenen:

1. Allereerst om te toetsen in welke mate de clusters uit deel 1 en deel 3 van het normale stratenbestand op elkaar lijken.
2. Ten tweede om te bezien in hoeverre de voetpaden en flats in de structuur van de normale straten zijn in te passen.

De subclusters uit de deelanalyses op de normale straten blijken – voor zover deze al waren van eenzelfde naam – ook sterk op elkaar te lijken. Een en ander resulteert in het volgende voorstel van clusters, geordend van stedelijk naar landelijk:

- 1 winkelstraat
- 2 stedelijke verkeersstraat
- 3 wonen en werken gestapeld
- 4 stedelijke meergezins woonstraat
- 5 flat in het groen
- 6 achterstandsstraat
- 7 stenige eengezins woonstraat
- 8 wonen en werken laagbouw
- 9 laagbouw aan voetpad
- 10 groene eengezins woonstraat
- 11 vrij wonen

Voor deze 11 straattypen is een gemiddeld profiel (op basis van zogenaamde clustercentra) geformuleerd met de gebruikte dimensies. Alle straten zijn vervolgens op basis van deze clustercentra opnieuw toegewezen aan een cluster. Daarbij zijn verder enkele aanvullende regels gehanteerd om mogelijke fouten in de scoring nog verder uit te filteren.





**Tabel 4.1** 11 Clustercentra op 14 dimensies

Dimensies	Clusters										
	winkel- Straat	stedelijke verkeers- straat	wonen en werken gestapeld	sted. mgz woon- straat	flat in het groen	fchter- stands- straat	stenige egz woon- straat	wonen en werken laagbouw	laagbouw aan voetpad	groene egz woon- straat	vrij wonen
stedelijkheid	2,0	2,0	1,5	1,1	1,4	1,3	1,0	1,0	0,2	-1,0	-1,5
woningtype	2,0	2,5	2,0	2,0	2,2	1,0	-0,4	-0,5	-1,0	-1,5	-2,0
breedte van de straat	-0,5	1,6	0,0	0,2	0,1	0,0	-0,1	-0,1	-1,0	-0,2	0,6
speelgelegenheid en recreatiemogelijkheid	-0,5	-0,5	0,3	0,2	0,4	0,1	0,0	0,0	0,3	-0,1	-0,3
blik op straat	-1,0	0,0	0,5	0,2	0,2	0,5	0,2	0,2	-1,5	-0,3	-0,8
kwaliteit van de openbare ruimte	-0,3	-0,5	-0,3	0,0	0,0	-3,0	0,1	0,0	0,3	0,4	0,8
Verkeersfunctie	0,0	2,0	0,0	0,3	0,0	0,0	-0,2	0,0	-2,0	-0,2	0,2
variatie in de bebouwing	0,4	-0,3	0,0	-0,2	-0,4	-0,1	-0,2	0,0	-0,1	0,0	0,2
Grootschalige bedrijvigheid	1,0	0,5	0,0	-1,5	-0,9	-0,5	-1,5	0,0	-1,0	-1,5	-0,5
kleinschalige bedrijvigheid	5,0	3,0	1,0	-1,5	-0,3	0,5	-1,5	1,0	-0,3	-1,5	0,0
brede trottoirs	1,0	1,0	0,2	0,1	0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,3	-0,2	-0,2
groen en water	-0,8	-1,0	-0,5	0,2	1,0	-0,5	-0,3	-0,3	0,0	0,3	2,0
openbare voorzieningen	0,2	3,0	-0,7	-1,0	-0,8	-0,6	-1,1	-0,8	-1,0	-1,1	-1,0
woonfunctie begane grond	-1,0	-1,5	-1,0	-1,0	-1,5	-0,2	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5

## 4.2 Moeilijk indeelbare straten

Voor alle straten zijn afstanden berekend tot de 11 verschillende clustercentra. Die afstanden geven aan hoe goed of hoe slecht straten 'passen' binnen het kader van de hiervoor beschreven typen.

Er zijn ruwweg 2 groepen straten die als moeilijk indeelbaar kunnen worden geclassificeerd:

1. Straten die een grote afstand tot alle clusters hebben (die vormen als het ware 'eigen' typen).
2. Straten waarvoor de afstanden tussen clusters nauwelijks verschillen (daarvoor is de toedeling aan een bepaald type arbitrair).

De eerste groep is gedefinieerd als straten die tot alle clusters een grotere afstand hebben dan de minimale afstand die 50% van alle straten hebben tot de clustercentra. Dus, voor elk cluster geldt dat er een 'wolk' omheen zit van straten in een meerdimensionale ruimte (namelijk het aantal dimensies waarmee de typen worden gedefinieerd). Straten die behoren bij het cluster zitten dicht bij het centrum en straten die aan andere clusters worden toegedeeld zitten er verder vanaf. We definiëren nu rond elk clustercentrum een ruimte die de grens aangeeft tussen 'dichtbij' en 'veraf'. Deze wordt vastgesteld op de ruimte waarbinnen 50% van de straten zich bevindt. De absolute grootte van de 50%-ruimte kan daarmee verschillen per cluster. Als een straat behoort tot de 50% die buiten de grens ligt, wordt de betreffende straat geclassificeerd als 'veraf' van het betreffende cluster. Een straat wordt nu als slecht indeelbaar geclassificeerd als deze ten opzichte van alle clustercentra veraf ligt. Dat blijkt slechts voor 46 straten (of 0,4%) het geval te zijn.

De slecht indeelbare straten zijn ongeveer evenredig afkomstig uit alle clusters. Meer dan de helft betreft straten die door middel van de harde voorwaarden aan een ander cluster zijn toegedeeld dan waar ze oorspronkelijk terechtkwamen. Dit geeft ook de noodzaak aan om die voorwaarden te hanteren als aanvulling op de dimensionale clusterindeling.





## 5 Externe validiteit

Het is belangrijk dat de straattypologie 'waarde' of 'validiteit' heeft. De validiteit kan voor een deel worden gewaarborgd door de gebruikte methoden. In het onderhavige onderzoek is bijvoorbeeld de typologie ontwikkeld met de methode van crossvalidatie. Die methode zorgt ervoor dat toevalligheden een betrekkelijk geringe rol kunnen spelen. Ten tweede kan achteraf worden getoetst of de typologie 'klopt' door het terugzoeken van de beelden die bij de verschillende typen behoren. Op beide onderdelen is in RIGO rapport uitgebreid ingegaan.

Een andere vorm van validiteit heeft te maken met welke externe betekenis de straattypologie heeft. Op welke wijze differentieert de typologie bijvoorbeeld naar de mensen die in de straten wonen, hoe tevreden ze met hun woonsituatie zijn of naar de kwaliteit van de woningen in een straat. Op deze aspecten gaan we in dit hoofdstuk wat nader in.

### 5.1 Verdeling van straten

Niet alle straattypen komen even veel voor. Ruim eenderde van de straten in Nederland zou volgens de typologie worden geïnclassificeerd als een 'groene eengezins woonstraat'. Een vijfde is een 'stenige eengezins woonstraat' en eveneens een vijfde van alle straten wordt geïnclassificeerd als een 'stedelijke meergezins woonstraat'. Dit zijn de meest voorkomende typen. Straten die veel zeldzamer zijn, zijn de 'winkelstraten', de 'stedelijke verkeersstraten' en de 'flats in het groen'. Dit betreft zeer specifieke typen die een eigen karakter hebben. In onderstaande tabel is ook de oververtegenwoordiging van de stedelijke gebieden in het KWR-bestand terug te vinden. Na weging verminderen de aandelen van de stedelijke straattypen (t/m de stenige eengezins woonstraat) van 70% tot iets minder dan de helft (48%).

**Tabel 5.1**      Voórkomen van straten in Nederland (ongewogen en gewogen)

Cluster	aandeel gewogen	aandeel ongewogen
winkelstraat	2%	1%
stedelijke verkeersstraat	2%	1%
wonen en werken gestapeld	6%	3%
stedelijke meergezins woonstraat	32%	19%
flat in het groen	1%	1%
achterstandsstraat	4%	2%
stenige eengezins woonstraat	22%	21%
wonen en werken laagbouw	4%	4%
laagbouw aan voetpad	2%	3%
groene eengezins woonstraat	18%	36%
vrij wonen	6%	9%

### 5.2 Geografische verschillen

De straattypen komen niet in alle landsdelen in even grote mate voor. Het grootste contrast bestaat tussen landsdeel West aan de ene kant (stedelijk) en de landsdelen Noord en Oost aan de andere (meer groen en vrij wonen). Zuid heeft een profiel dat zich daar min of meer tussenin beweegt, met een relatief groot aandeel winkelstraten en stenige eengezins woonstraten en een klein aandeel meergezins



woonstraten en stedelijke verkeersstraten. Achterstandsstraten zijn vooral in landsdeel West geconcentreerd.

**Tabel 5.2** Verdeling van straattypen naar landsdeel

	Noord	Oost	West	Zuid	Nederland
winkelstraat	0,4%	0,8%	1,4%	1,5%	1,2%
stedelijke verkeersstraat	0,0%	0,4%	1,6%	0,0%	0,8%
wonen en werken gestapeld	1,7%	1,5%	4,5%	3,0%	3,3%
stedelijke meergezins woonstraat	14%	9%	28%	9%	19%
flat in het groen	0,1%	1,1%	1,6%	0,2%	1,0%
achterstandsstraat	0,3%	0,5%	3,3%	2,0%	2,1%
stenige eengezins woonstraat	12%	18%	23%	25%	21%
wonen en werken laagbouw	3,3%	5,4%	2,6%	5,7%	3,9%
laagbouw aan voetpad	3,6%	1,4%	4,6%	0,8%	3,0%
groene eengezins woonstraat	43%	49%	25%	42%	36%
vrij wonen	22%	13%	4%	11%	9%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Ook wanneer wordt vergeleken tussen gemeenten (naar grootte) blijken er duidelijke verschillen te bestaan in de mate waarin de verschillende straattypen er voorkomen. De vier grote steden lijken vrij veel op elkaar in hun stratenprofiel. Toch zijn er ook wel enkele opvallende verschillen. Zo heeft Amsterdam duidelijk het grootste aandeel aan stedelijke verkeersstraten en 'wonen en werken gestapeld'. Rotterdam heeft een opvallend groot aandeel achterstandsstraten en 'flats in het groen'. Den Haag kent de meeste stedelijke meergezins woonstraten en Utrecht heeft een opvallend groot aandeel stenige eengezins woonstraten en straten die vallen onder de typering 'wonen en werken laagbouw'. Wat stratenprofiel betreft lijkt Utrecht daarmee wat meer op de steden rond de 100.000 inwoners dan op de grote drie, hoewel het aandeel groene eengezins woonstraten in Utrecht beduidend lager ligt dan in de kleinere gemeenten. In gemeenten met minder dan 50.000 inwoners ligt ongeveer de helft van de woningen in een groene eengezins woonstraat.

**Tabel 5.3** Verdeling van straattypen naar gemeentegrootte

	A' dam	R' dam	Den Haag	Utrecht	>= 100	50-100	30-50	<30
winkelstraat	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	1%
stedelijke verkeersstraat	6%	4%	4%	1%	0%	0%	0%	0%
wonen en werken gestapeld	15%	6%	9%	7%	3%	3%	3%	1%
stedelijke meergezins woonstraat	54%	44%	58%	43%	23%	23%	12%	5%
flat in het groen	2%	4%	1%	2%	1%	2%	1%	0%
achterstandsstraat	2%	14%	10%	4%	2%	2%	1%	0%
stenige eengezins woonstraat	9%	14%	8%	27%	30%	32%	16%	18%
wonen en werken laagbouw	1%	1%	1%	6%	4%	4%	3%	5%
laagbouw aan voetpad	3%	2%	2%	1%	2%	6%	2%	3%
groene eengezins woonstraat	5%	9%	4%	7%	27%	25%	48%	50%
vrij wonen	0%	1%	0%	0%	4%	3%	12%	16%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Zoals mag worden verwacht is de kans dat een straat in een MOP-wijk ligt (de wijken waarin de inspanningen met betrekking tot de stedelijke vernieuwing worden voorzien/geconcentreerd) niet voor alle straten gelijk. Van de zogenaamde achterstandsstraten ligt meer dan een kwart in een MOP-wijk. Andere straattypen die relatief veel zijn te vinden in de wijken waar de meerjaren ontwikkelingsprogramma's zich op richten, zijn de winkelstraten en de straten 'wonen en werken gestapeld' en de stedelijke meergezins woonstraat. De stedelijke meergezins woonstraten maken ruim een derde uit van de wijken waarin wordt geherstructureerd en vormen daarmee de grootste groep. Dit wordt veroorzaakt doordat het om een omvangrijke groep straten gaat die bovendien relatief vaak in een MOP-wijk ligt. De tweede grootste groep straten zijn de stenige eengezins woonstraten. Ook dit is een grote groep van straten in de wat kleinere grote steden (rond de 100.000 inwoners). Wanneer deze gemeenten herstructureren zal dat al snel ook dit straattypen betreffen. Voor Nederland als totaal is dit straattypen niet 'typisch' voor de herstructurering. Het straattypen valt slechts iets vaker in de categorie MOP-wijk dan gemiddeld. Opvallend is dat de zogenaamde 'flats in het groen' ontbreken als relatief veel te herstructureren straten. Het is nog niet helemaal duidelijk of dat overeenkomt met de werkelijkheid of dat het een steekproefkwestie is.



**Tabel 5.4** Verdeling van straattypen over wijken waarin wordt geherstructureerd

	per straattype (horizontaal)		over alle straattypen (verticaal)	
	% in MOP-wijk	% niet in MOP-wijk	% in MOP-wijk	% niet in MOP-wijk
winkelstraat	17%	83%	2%	1%
stedelijke verkeersstraat	10%	90%	1%	1%
wonen en werken gestapeld	15%	85%	5%	3%
stedelijke meergezins woonstraat	16%	84%	32%	17%
flat in het groen	10%	90%	1%	1%
achterstandsstraat	27%	73%	6%	2%
stenige eengezins woonstraat	12%	88%	27%	21%
wonen en werken laagbouw	9%	91%	4%	4%
laagbouw aan voetpad	7%	93%	2%	3%
groene eengezins woonstraat	5%	95%	19%	37%
vrij wonen	2%	98%	2%	10%
Totaal	10%	90%	100%	100%

### 5.3 Verschillen tussen woonmilieus

Er zijn – zoals mag worden verwacht - duidelijke zwaartepunten in de typen straten die voorkomen in specifieke woonmilieus. Voor een goede interpretatie is het belangrijk om zowel horizontaal als verticaal te vergelijken – zoals in onderstaande tabellen is gedaan. Zo zien we dat 60% van de achterstandsstraten voorkomt in het woonmilieu Buiten Centrum. Dat is echter nog steeds niet meer dan 4% van de straten in dat milieu. Qua aandeel is dat lager dan in het Centrumstedelijke milieu. Het Centrum stedelijke milieu kent grote aandelen winkelstraten (de helft van alle winkelstraten is in dit milieu te vinden), verkeersstraten, ‘wonen en werken gestapeld’ en stedelijke meergezins woonstraten. Ook het aandeel achterstandsstraten is er relatief hoog. Het grootste deel van de straten in Buiten Centrum is het type ‘stedelijke meergezins woonstraat’. Driekwart van alle ‘flats in het groen’ is in dit woonmilieu te vinden.

**Tabel 5.5a** Verdeling van straattypen over woonmilieus

	CS	BC	GS	CD	GD
winkelstraat	8%	1%	0%	1%	0%
stedelijke verkeersstraat	5%	1%	0%	0%	0%
wonen en werken gestapeld	15%	4%	3%	1%	1%
stedelijke meergezins woonstraat	34%	31%	28%	6%	5%
flat in het groen	1%	2%	2%	0%	0%
achterstandsstraat	6%	4%	2%	1%	0%
stenige eengezins woonstraat	17%	26%	24%	20%	12%
wonen en werken laagbouw	5%	3%	3%	5%	4%
laagbouw aan voetpad	2%	4%	3%	3%	1%
groene eengezins woonstraat	7%	23%	28%	50%	50%
vrij wonen	1%	2%	6%	13%	27%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

**Tabel 5.5b** Verdeling van straattypen over woonmilieus

	CS	BC	GS	CD	GD	Totaal
winkelstraat	50%	21%	1%	24%	4%	100%
stedelijke verkeersstraat	45%	49%	2%	4%	0%	100%
wonen en werken gestapeld	35%	45%	6%	10%	4%	100%
stedelijke meergezins woonstraat	13%	61%	10%	13%	3%	100%
flat in het groen	5%	73%	13%	5%	4%	100%
achterstandsstraat	21%	60%	7%	13%	0%	100%
stenige eengezins woonstraat	6%	45%	8%	35%	7%	100%
wonen en werken laagbouw	9%	25%	6%	47%	13%	100%
laagbouw aan voetpad	5%	45%	6%	40%	3%	100%
groene eengezins woonstraat	1%	24%	5%	52%	17%	100%
vrij wonen	1%	8%	4%	50%	37%	100%



Figuur 5.1 Overzicht straatprofiel per woonmilieu

	Winkelstraat	Stedelijke verkeersstraat	Wonen en werken gestapeld	Stedelijke meergezins woonstraat	Flat in het groen
Centrum stedelijke					
Buiten-centrum					
Groen-stedelijk					
Centrum dorps					
Landelijke wonen					





Achter-standsstraat

Stenige eengezins woonstraat

Wonen en werken laagbouw

Laagbouw aan het voetpad

Groene eengezins woonstraat

Vrij wonen



i





Qua stratenprofiel verschilt het BC-woonmilieu niet veel met het Groen-stedelijke milieu. Dat milieu scoort weliswaar iets hoger op het aandeel groene eengezins woonstraten, maar heel veel meer is het niet. Bijna de helft van alle 'wonen en werken laagbouw' straten is te vinden in het Centrum Dorps milieu.

Een aantal straattypen komt in alle woonmilieus nagenoeg evenveel voor (horizontaal vergelijken). In het bijzonder gaat het om 'flats in het groen', 'wonen en werken laagbouw' en om 'laagbouw aan voetpad'.

De vraag dient zich aan of eenzelfde straattypen in verschillende woonmilieus nu essentieel anders is of dat het toch vooral om eenzelfde straattypen gaat waar 'toevallig' een ander woonmilieulabel aan hangt. Of omgekeerd: hoe zien verschillende straattypen in eenzelfde woonmilieu eruit? Deze vragen kunnen het best worden beantwoord door te bestuderen hoe die straten en woonmilieu eruit zien.

#### Verschillende straten in eenzelfde woonmilieu

In figuur 5.1 zijn voor de woonmilieus de voorkomende typen straten afgebeeld. Daaruit blijkt zonneklaar dat de diversiteit binnen woonmilieus erg groot is. In het bijzonder de variatie binnen het zogenaamde Buiten Centrum milieu is groot. Het varieert – naast de achterstandsstraten waar dit milieu vaak mee wordt geassocieerd - van de gevarieerde bebouwing in de wonen/werken laagbouw straten in de middelgrote steden via rustige stedelijke meergezins woonstraten in grote steden tot aantrekkelijke villa-achtige straten van het type groene eengezins woonstraat.

In het groen stedelijke milieu zijn naast de groene eengezins woonstraten die klassiek met dit type worden geassocieerd ook (veel) straten te vinden zoals de stedelijke meergezins woonstraat en de stenige eengezins woonstraat. Die laten duidelijk een ander beeld zien van het 'groen stedelijke woonmilieu' dan de ruimte en het groen aan de rand van de stad waarmee in ieder geval de naamgeving associaties oproept.

Uit de vergelijkingen van de combinaties van straten en woonmilieus lijkt de conclusie te moeten worden getrokken dat beide een elkaar aanvullende waarde hebben. De diversiteit binnen de woonmilieus is ontegenzeggelijk erg groot. Maar ook tussen de straattypen zijn relevante verschillen te constateren afhankelijk van het woonmilieu waar ze in voorkomen. Aan het einde van dit hoofdstuk wordt hierop teruggekomen als wordt bekeken of de oordelen van bewoners over hun buurt worden ingegeven door het type woonmilieu, het type straat of de combinatie van beide.

## 5.4 Woningen

### Eigendomsverhouding

Er is een aantal straten waarin de overgrote meerderheid van de woningen huurwoningen zijn. Het gaat dan vooral over de flats in het groen en in wat mindere mate de stedelijke meergezins woonstraten, laagbouw aan een voetpad en de achterstandsstraten. De straattypen 'wonen en werken laagbouw', 'groene eengezins woonstraat' en 'vrij wonen' zijn juist straten die worden gedomineerd door koopwoningen.

**Tabel 5.6** Verdeling van eigendomsverhouding over straattypen op basis van de inschatting van de verhoudingen in de buurt

	vooral huur	gemengd	vooral koop	Totaal
winkelstraat	31%	48%	21%	100%
stedelijke verkeersstraat	43%	43%	14%	100%
wonen en werken gestapeld	40%	39%	21%	100%
stedelijke meergezins woonstraat	57%	26%	17%	100%
flat in het groen	79%	13%	8%	100%
achterstandsstraat	57%	30%	13%	100%
stenige eengezins woonstraat	36%	34%	29%	100%
wonen en werken laagbouw	9%	35%	55%	100%
laagbouw aan voetpad	55%	15%	30%	100%
groene eengezins woonstraat	21%	29%	51%	100%
vrij wonen	4%	20%	75%	100%
Totaal	32%	29%	39%	100%





In de KWR is ook van de woningen die zijn geïnspecteerd bepaald of het sociale huur, particuliere huur of koopwoningen zijn. Ook met dat gegeven is een indruk te verkrijgen van welke straattypen door welke eigendomsverhoudingen worden gedomineerd. Het beeld komt sterk overeen waarbij het aandeel particuliere huur opvallend hoog is in de wijken die als 'gemengd' zijn aangeduid en het aandeel sociale huur vooral hoog blijkt in de straten 'flat in het groen', achterstandsstraat en 'laagbouw aan voetpad'.

**Tabel 5.7** Verdeling van eigendomsverhouding over straattypen op basis van de eigendomsverhouding van de geïnspecteerde woningen

	sociale huur	particuliere huur	koop	Totaal
winkelstraat	23%	44%	33%	100%
Stedelijke verkeersstraat	35%	39%	27%	100%
wonen en werken gestapeld	34%	32%	33%	100%
Stedelijke meergezins woonstraat	54%	18%	28%	100%
flat in het groen	73%	16%	12%	100%
achterstandsstraat	57%	15%	28%	100%
stenige eengezins woonstraat	43%	8%	48%	100%
wonen en werken laagbouw	16%	16%	68%	100%
laagbouw aan voetpad	57%	9%	35%	100%
groene eengezins woonstraat	26%	6%	68%	100%
vrij wonen	5%	9%	86%	100%
Totaal	35%	11%	54%	100%

Straten waar veel vooroorlogse woningen staan, zijn de stedelijke verkeersstraten en 'wonen en werken laagbouw' en in iets mindere mate de straattypen 'wonen en werken gestapeld', achterstandsstraat en de winkelstraat. De stedelijke meergezins woonstraat en de flats in het groen zijn vooral in de naoorlogse periode tot 1970 gerealiseerd en de straattypen 'laagbouw aan voetpad' en 'groene eengezins woonstraat' na 1970. Vrij wonen en de stenige eengezins woonstraat lijken van alle tijden.

**Tabel 5.8** Verdeling van bouwperiode van de woningen over straattypen

	vooroorlogs	1945-'70	Na 1970	Totaal
winkelstraat	45%	16%	39%	100%
stedelijke verkeersstraat	62%	12%	26%	100%
wonen en werken gestapeld	47%	20%	33%	100%
stedelijke meergezins woonstraat	26%	38%	36%	100%
flat in het groen	1%	67%	32%	100%
achterstandsstraat	48%	22%	31%	100%
stenige eengezins woonstraat	25%	35%	40%	100%
wonen en werken laagbouw	61%	19%	21%	100%
laagbouw aan voetpad	6%	18%	76%	100%
groene eengezins woonstraat	12%	31%	57%	100%
vrij wonen	39%	28%	33%	100%
Totaal	24%	32%	44%	100%

### Bouwkundige kwaliteit

De bouwkundige kwaliteit van de woningen in een straat kan worden afgemeten aan de zogenaamde relatieve herstelkosten. Dat zijn de kosten die zouden moeten worden gemaakt om de gebreken in de woning te herstellen als een aandeel van de kosten voor nieuwbouw. Straattypen waar de relatieve herstelkosten het hoogst zijn, zijn de laagbouwtypen: 'wonen en werken laagbouw' en 'vrij wonen'. Ook in de winkelstraten en de achterstandsstraten zijn de gemiddelde relatieve herstelkosten aan de hoge kant. Straattypen waar de kwaliteit blijkbaar gunstig zijn, zijn de 'flats in het groen' en de 'stedelijke meergezins woonstraat'.

De verschillen in woningkwaliteit zijn het grootst in de straattypen 'wonen en werken laagbouw' en 'vrij wonen'. Een interessante constatering is dat de achterstandsstraat qua woningkwaliteit min of meer gemiddeld scoort. Zeker wanneer de mediaan wordt beschouwd, blijkt de achterstandsstraat naar woningkwaliteit gemiddeld te scoren. Intuïtief lijkt dat tegenstrijdig, maar er moet worden beseft dat de achterstand waarop de straten zijn getypeerd niet zozeer de woningen betrof als wel de ruimtelijke kwaliteit. Het lijkt waarschijnlijk dat in een flink deel van deze straten met stadsvernieuwing de woningkwaliteit op orde is gebracht. Het straatbeeld, inclusief de gevolgen van sociale problemen als vervuiling en vernieling loopt daarbij echter blijkbaar achter.

**Tabel 5.9** Relatieve herstelkosten naar straattypen

	<b>gemiddelde</b>	<b>mediaan</b>	<b>standaard deviatie</b>
winkelstraat	5,2%	4,1%	5,0%
stedelijke verkeersstraat	3,7%	1,8%	4,4%
wonen en werken gestapeld	4,0%	2,0%	6,0%
stedelijke meergezins woonstraat	2,9%	1,5%	4,1%
flat in het groen	1,8%	1,0%	2,4%
achterstandsstraat	4,7%	2,3%	6,3%
stenige eengezins woonstraat	4,4%	2,8%	6,5%
wonen en werken laagbouw	6,7%	4,9%	10,6%
laagbouw aan voetpad	3,0%	2,1%	3,7%
groene eengezins woonstraat	3,7%	2,2%	5,5%
vrij wonen	6,2%	3,7%	11,5%
Totaal	4,1%	2,3%	6,6%

## 5.5 Bewoners

De bewoners van de verschillende straattypen verschillen behoorlijk van elkaar naar de verdeling van doelgroepen (en dus ook naar leeftijdsopbouw, inkomen en huishoudensamenstelling).

### Inkomen en welstand

Het inkomen is het hoogst in de 'vrij wonen' straten, gevolgd door de groene eengezins woonstraten en 'wonen en werken laagbouw'. In de winkelstraten wonen zowel zeer hoge als zeer lage inkomens, getuige het grote verschil tussen gemiddelde en mediaan en de grote spreiding. Straten waar de inkomens gemiddeld laag zijn, zijn vooral de achterstandsstraten, de flats in het groen, de stedelijke verkeersstraten (daar woont ook een klein aandeel hoge inkomens) en de stedelijke meergezins woonstraten.

Het beeld dat naar voren komt uit de verdeling van de inkomens over de straattypen wordt goeddeels bevestigd door de inschatting van de verdeling van de welstand in verschillende straten. Typische 'hoge welstandsstraten' zijn vrij wonen en de groene eengezins woonstraat. Typische minimastraten zijn de achterstandsstraten. Opvallend is dat de stedelijke verkeersstraten een relatief groot aandeel huishoudens met een bovengemiddeld inkomen hebben, terwijl de winkelstraten en de flats in het groen vaak worden getypeerd als 'divers', voor wat betreft de welstand van de bewoners. De straattypen aan het voetpad zijn juist vaker homogeen wat betreft de welstand van de bewoners.

**Tabel 5.10** Besteedbaar inkomen naar straattypen

	<b>gemiddeld</b>	<b>mediaan</b>	<b>standaard deviatie</b>
winkelstraat	€ 28.000	€ 20.000	€ 25.000
stedelijke verkeersstraat	€ 21.000	€ 17.000	€ 14.000
wonen en werken gestapeld	€ 20.000	€ 18.000	€ 13.000
stedelijke meergezins woonstraat	€ 20.000	€ 17.000	€ 12.000
flat in het groen	€ 18.000	€ 17.000	€ 9.000
achterstandsstraat	€ 17.000	€ 14.000	€ 12.000
stenige eengezins woonstraat	€ 25.000	€ 22.000	€ 16.000
wonen en werken laagbouw	€ 27.000	€ 23.000	€ 19.000
laagbouw aan voetpad	€ 23.000	€ 19.000	€ 14.000
groene eengezins woonstraat	€ 28.000	€ 25.000	€ 16.000
vrij wonen	€ 31.000	€ 27.000	€ 22.000
Totaal	€ 25.000	€ 22.000	€ 17.000



**Tabel 5.11** Verdeling welstandsklassen over straattypen

	hoog	boven gemiddeld	gemiddeld	laag	minimum	divers
winkelstraat	5%	18%	28%	21%	8%	19%
Stedelijke verkeersstraat	4%	32%	28%	23%	6%	6%
wonen en werken gestapeld	3%	19%	41%	23%	6%	8%
stedelijke meergezins woonstraat	3%	15%	40%	27%	7%	7%
flat in het groen	4%	21%	38%	24%	0%	13%
achterstandsstraat	1%	6%	38%	33%	17%	5%
stenige eengezins woonstraat	5%	23%	43%	20%	3%	6%
wonen en werken laagbouw	7%	22%	52%	13%	1%	6%
laagbouw aan voetpad	5%	26%	40%	18%	7%	3%
groene eengezins woonstraat	9%	32%	39%	13%	2%	5%
vrij wonen	9%	29%	40%	11%	2%	9%
Totaal	6%	25%	40%	18%	4%	6%

### Etnische achtergrond

Gemiddeld kan in Nederland (volgens de steekproef van de KWR) 5% van de bewoners worden aangemerkt als een niet-westerse allochtoon. In de achterstandsstraten is dat aandeel 5 keer zo hoog en in de stedelijke meergezins woonstraten en flats in het groen 2 keer. Er zijn in Nederland veel meer stedelijke meergezins woonstraten dan flats in het groen of achterstandsstraten. Het gevolg is dat ruim eenderde van de niet-westerse allochtonen in een stedelijke meergezins woonstraat woont. De autochtone bevolking is oververtegenwoordigd in de straattypen 'wonen en werken laagbouw', de groene eengezins woonstraat en 'vrij wonen'.

**Tabel 5.12** Verdeling van allochtonen/autochtonen binnen en tussen straattypen

	per straattypen (horizontaal)		over alle straattypen (verticaal)	
	% allochtonen	% autochtoon	% allochtonen	% autochtoon
winkelstraat	8%	92%	2%	1%
stedelijke verkeersstraat	9%	91%	1%	1%
wonen en werken gestapeld	9%	91%	6%	3%
stedelijke meergezins woonstraat	10%	90%	34%	18%
flat in het groen	11%	89%	2%	1%
achterstandsstraat	26%	74%	10%	2%
stenige eengezins woonstraat	4%	96%	17%	21%
wonen en werken laagbouw	3%	97%	2%	4%
laagbouw aan voetpad	9%	91%	5%	3%
groene eengezins woonstraat	3%	97%	18%	37%
vrij wonen	1%	99%	2%	10%
Totaal	5%	95%	100%	100%

### Specifieke doelgroepen

De verschillen tussen straten en hun bewoners, die naar voren komen bij een vergelijking van afzonderlijke kenmerken zoals inkomen en huishoudentype, blijken ook wanneer wordt geanalyseerd welke specifieke doelgroepen veel of weinig in bepaalde straten voorkomen. In veel straten is de bevolking betrekkelijk gemêleerd. Het beste voorbeeld hiervan is het straattypen 'wonen en werken laagbouw'. De bewoners van deze straten vormen een nagenoeg exacte afspiegeling van de Nederlandse bevolking.

**Tabel 5.13** Specifieke doelgroepen die (relatief) veel wonen in soorten straten, onderscheiden naar lage en hoge inkomensgroepen

	hoge inkomensgroepen	lage inkomensgroepen (aandachtsgroep) en jongeren
winkelstraat	tweepersoons, 25-39 jaar	een/tweepers., 25 jaar of jonger
stedelijke verkeersstraat	eenpersoons, 25-39 jaar	eenpersoons, 25-39 jaar
	eenpersoons, 40-59 jaar	
wonen en werken gestapeld	eenpersoons, 40-59 jaar	eenpersoons, 25-39 jaar
	eenpersoons, 25-39	
stedelijke meergezins woonstraat	eenpersoons, 25-39 jaar	een/tweepers. 60-74 jaar
		een/tweepers., < 25 jaar
		2p, 25-39 jaar
flat in het groen	een/tweepers. 60-74 jaar	een/tweepers, 60-74 jaar
	een/tweepersoons 75 plus	1-2p 75 plus



		eenpersoons, 40-59 jaar
		tweepersoons, 40-59 jaar
achterstandsstraat	eenpersoons, 25-39 jaar	eenpersoons, 40-59 jaar
		gezin, 18-39 jaar
		gezin, >=40 jaar
		een/tweepers., < 25 jaar
		eenpersoons, 25-39 jaar
		tweepersoons, 25-39 jaar
stenige eengezins woonstraat		gezin, 18-39 jaar
wonen en werken laagbouw	afspiegeling van totaal	
laagbouw aan voetpad	gezin, 18-39 jaar	een/tweepersoons, 75 plus
	tweepersoons, 40-59 jaar	tweepersoons, 25-39 jaar
groene eengezins woonstraat	gezin, 40 jaar en ouder	
	tweepersoons, 40-59 jaar	
vrij wonen	gezin, 40 jaar en ouder	
	gezin, 18-39 jaar	
	tweepersoons, 40-59 jaar	

In een aantal andere straattypen zijn echter duidelijke concentraties te vinden van specifieke doelgroepen. Zo is opvallend dat de stedelijke verkeersstraten veel door eenpersoonshuishoudens (tot 60 jaar) worden bewoond, dat de flats in het groen vooral door ouderen worden bewoond en de achterstandstraten eigenlijk alleen door lage inkomensgroepen. De groene eengezins woonstraten en het vrije wonen aan de andere kant zijn vooral voorbehouden aan de hogere inkomensgroepen met een sterke nadruk op gezinnen en tweepersoonshuishoudens.

#### Autopenetratie

Een laatste indicator die we in dit overzicht behandelen en die iets zegt over welke mensen in welke straten wonen, is de penetratiegraad van auto's. Zoals mag worden verwacht hangt dit sterk samen met de stedelijkheid, de welstandsverschillen tussen de straten en de dominante huishoudentypen.

**Tabel 5.14** Penetratiegraad van auto's (aantal auto's/aantal huishoudens) naar straattypen

	1-25%	26-50%	51-75%	76-100%	101-125%	126-150%	>150%
winkelstraat	8%	36%	14%	14%	3%	5%	20%
stedelijke verkeersstraat	16%	54%	21%	8%	1%	0%	0%
wonen en werken gestapeld	10%	44%	30%	12%	2%	0%	2%
stedelijke meergezins woonstraat	13%	37%	34%	13%	2%	1%	0%
flat in het groen	10%	29%	51%	10%	0%	0%	0%
achterstandsstraat	14%	43%	27%	11%	4%	0%	0%
stenige eengezins woonstraat	3%	10%	26%	35%	21%	4%	1%
wonen en werken laagbouw	1%	8%	16%	37%	23%	10%	5%
laagbouw aan voetpad	5%	17%	22%	34%	17%	2%	1%
groene eengezins woonstraat	2%	5%	14%	35%	32%	9%	3%
vrij wonen	0%	1%	7%	28%	31%	22%	12%
Totaal	5%	15%	21%	28%	21%	7%	3%

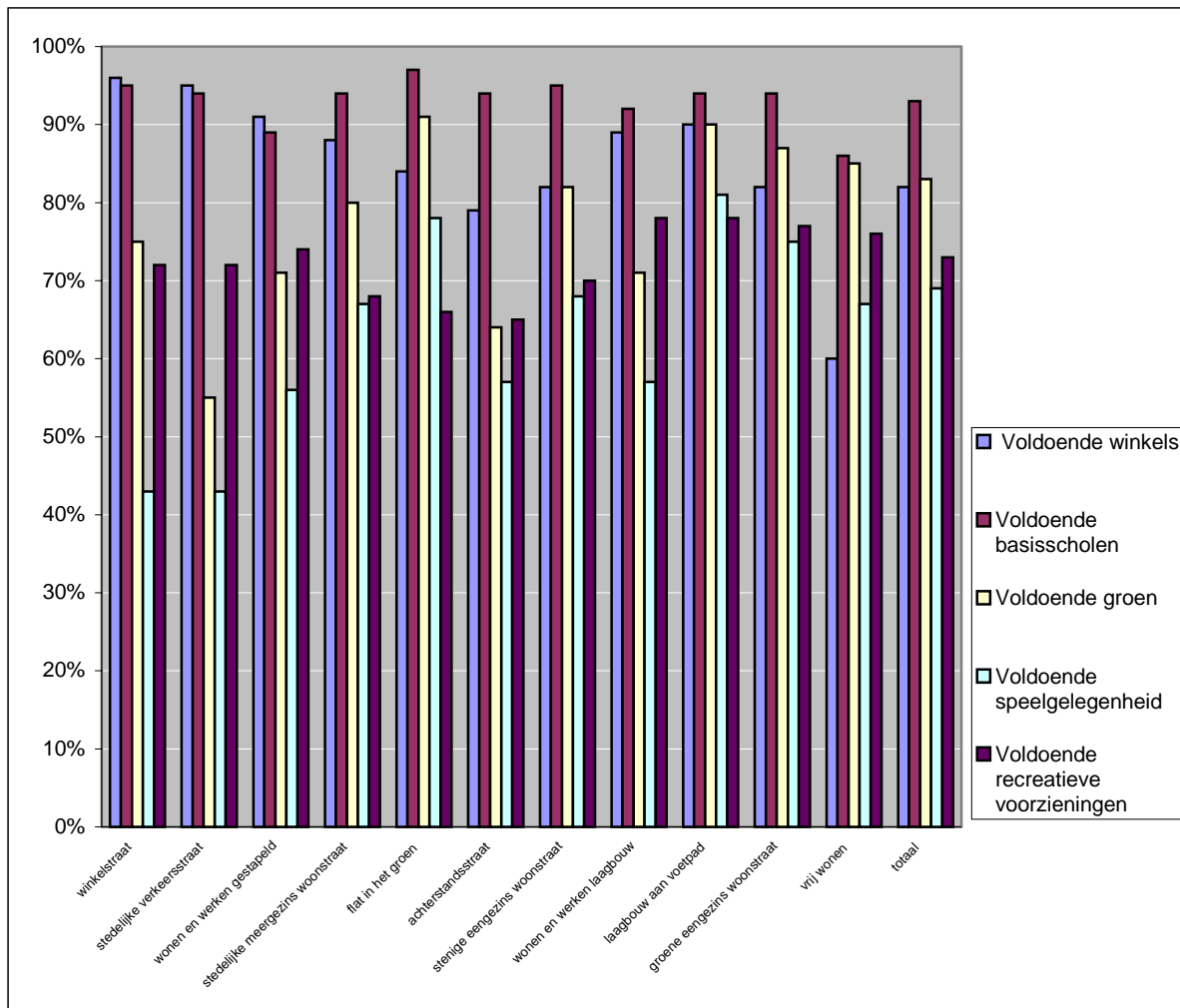
## 5.6 Oordelen en intenties van bewoners

#### Aanwezigheid voorzieningen

De straten zijn mede getypeerd naar het voorkomen van diverse voorzieningen. In deze paragraaf wordt bekeken in welke mate bewoners van oordeel zijn dat die voorzieningen al dan niet (voldoende) aanwezig zijn. Een aantal straattypen valt op doordat het voorzieningenniveau er laag is. Allereerst het type 'vrij wonen'. Behoudens de aanwezigheid van groen scoort dit straattypen op alle voorzieningen onder de maat. De achterstandsstraat scoort laag op de aanwezigheid van groen, recreatie- en speelgelegenheid. Winkels en basisscholen zijn er veelal wel voldoende. Een laatste categorie die het minder doet op de voorzieningen zijn de wonen en werken straten (zowel gestapeld als laagbouw). Straattypen die naar het oordeel van de bewoners juist goed scoren op het voorzieningenniveau zijn de groene eengezins woonstraat en de laagbouw aan een voetpad. Op alle aspecten scoren deze straattypen op of boven het gemiddelde.



**Figuur 5.1** Aanwezigheid voorzieningen naar straattype



**Veiligheid en overlast**

De bewoners is met de KWR gevraagd hoe veilig men zich voelt (in huis en op straat) en van welke zaken men overlast ondervindt. Daardoor kan ook worden bekeken of de straattypen zich hierin van elkaar onderscheiden. Het zijn vooral de achterstandsstraten waar veel bewoners overlast ervaren. Met uitzondering van verkeer als bron, scoort dit straattype het slechtst. Overlast door verkeer wordt het meest ervaren in de stedelijke verkeersstraten en winkelstraten en in iets mindere mate in de flats in het groen en de wonen/werken gestapeld straten. In de flats in het groen heeft men relatief veel last van de directe buren.

**Tabel 5.15** Overlast; aandeel bewoners dat aangeeft veel overlast te ervaren per straattype en bron

	vernieling & bekladding	directe buren	andere buurtbewoners	verkeer
winkelstraat	17%	9%	9%	11%
stedelijke verkeersstraat	16%	7%	6%	30%
wonen en werken gestapeld	14%	7%	6%	19%
stedelijke meergezins woonstraat	11%	8%	5%	10%
flat in het groen	15%	12%	3%	12%
Achterstandsstraat	25%	12%	10%	17%
stenige eengezins woonstraat	5%	4%	2%	9%
wonen en werken laagbouw	6%	2%	2%	16%
laagbouw aan voetpad	8%	4%	3%	5%
groene eengezins woonstraat	2%	2%	2%	7%
vrij wonen	3%	1%	1%	12%
Totaal	6%	4%	3%	10%



In de achterstandstraten wordt niet alleen de meeste overlast ervaren, men voelt zich er ook het minst veilig. Bijna een derde van de bewoners geeft aan zich niet veilig te voelen in de buurt, de helft kent plekken in de buurt waar men liever niet komt en ongeveer 10% acht de kans op inbraak groot en voelt zich onveilig in huis. Alleen de ingeschatte kans op inbraak wordt geëvenaard door een ander straattyp (winkelstraten).

**Tabel 5.16** Veiligheid; aandeel bewoners dat aangeeft zich onveilig te voelen per straattyp en bron

	onveilig in de buurt	plekken in de buurt waar men niet komt	grote kans op inbraak	onveilig in huis
winkelstraat	21%	29%	12%	9%
stedelijke verkeersstraat	13%	46%	9%	4%
wonen en werken gestapeld	15%	37%	7%	6%
stedelijke meergezins woonstraat	12%	36%	6%	5%
flat in het groen	10%	42%	4%	3%
achterstandsstraat	32%	50%	11%	9%
stenige eengezins woonstraat	7%	24%	5%	3%
wonen en werken laagbouw	5%	16%	6%	2%
laagbouw aan voetpad	15%	29%	8%	3%
groene eengezins woonstraat	5%	19%	6%	2%
vrij wonen	3%	11%	7%	1%
Totaal	8%	25%	6%	3%

In de winkelstraten voelt ook een relatief groot aandeel van de bewoners zich onveilig in de buurt. Opvallend is echter dat slechts een relatief klein aandeel aangeeft liever niet op bepaalde plekken in de buurt te komen. Blijkbaar is de onveiligheid in dit straattyp minder specifiek gelokaliseerd. Dat is wel duidelijk het geval bij de verkeersstraten en de flats in het groen. In verhouding tot het relatief geringe aandeel mensen dat zich onveilig voelt in de buurt is er een groot aandeel dat bepaalde plekken liever mijdt. Opvallend is ook dat een relatief groot aandeel bewoners van de laagbouw aan een voetpad zich onveilig voelt in de buurt en plekken heeft waar men liever niet komt. Waarschijnlijk draagt de verkaveling van dit straattyp en de daarmee samenhangende onoverzichtelijkheid van de omgeving daaraan bij. Straten waar men zich over de gehele linie veilig voelt, zijn 'vrij wonen', 'wonen en werken laagbouw' en de groene eengezins woonstraat.

### Tevredenheid

Zoals mag worden verwacht op basis van de overlast en veiligheidsprofielen zijn de bewoners van de achterstandsstraten beduidend ontevredener met hun woonomgeving dan de anderen. Bijna één op drie bewoners is ontevreden of zeer ontevreden met de woonomgeving. Andere straten waar de bewoners relatief ontevreden zijn met hun woonomgeving zijn de stedelijke verkeersstraat, de flats in het groen en de stedelijke meergezins woonstraat. De groene eengezins woonstraat en 'vrij wonen' worden vooral bewoond door tevreden bewoners. Vooral in 'vrij wonen' is het aandeel bewoners dat aangeeft zeer tevreden te zijn erg hoog. In totaal is minder dan 1% van de bewoners van 'vrij wonen' ontevreden met de woonomgeving.

**Tabel 5.17** Tevredenheid met de woning en de woonomgeving naar straattyp

	woning		woonomgeving	
	% zeer tevreden	% (zeer) ontevreden	% zeer tevreden	% (zeer) ontevreden
winkelstraat	21%	9%	19%	8%
stedelijke verkeersstraat	28%	13%	21%	16%
wonen en werken gestapeld	32%	13%	33%	9%
stedelijke meergezins woonstraat	25%	11%	23%	12%
flat in het groen	34%	5%	25%	13%
achterstandsstraat	23%	20%	16%	29%
stenige eengezins woonstraat	35%	7%	25%	6%
wonen en werken laagbouw	39%	3%	29%	4%
laagbouw aan voetpad	37%	7%	27%	8%
groene eengezins woonstraat	42%	4%	31%	3%
vrij wonen	53%	3%	46%	1%
Totaal	37%	7%	29%	6%



### Verbeteringen aan de buurt

De bewoners is niet alleen gevraagd of men tevreden is met de buurt, er is ook gevraagd naar wat er zou kunnen worden verbeterd. Daardoor kan de aard van de problematiek worden vastgesteld. In de meeste straten in Nederland is wel wat voor verbetering vatbaar. De straten waar het minst vaak iets wordt genoemd dat voor verbetering in aanmerking komt, zijn niet toevallig ook de straten waar men het meest tevreden is: vrij wonen en de groene eengezins woonstraat. Maar opvallend genoeg worden ook in de laagbouw aan een voetpad relatief weinig gewenste verbeteringen genoemd.

**Tabel 5.18** Gewenste verbeteringen aan de buurt

	geen verbeteringen	wél verbeteringen gewenst (meerdere antwoorden mogelijk)						
		kwaliteit woningen	woonomgeving	voorzieningen	sociale veiligheid	verkeersveiligheid	sociale contacten	overig
winkelstraat	28%	5%	34%	31%	11%	19%	3%	35%
stedelijke verkeersstraat	16%	13%	31%	34%	22%	27%	3%	19%
wonen en werken gestapeld	24%	19%	27%	38%	14%	25%	4%	17%
stedelijke meergezins woonstraat	24%	15%	31%	34%	13%	18%	5%	28%
flat in het groen	28%	12%	26%	31%	14%	14%	3%	37%
achterstandsstraat	17%	24%	35%	27%	26%	19%	7%	14%
stenige eengezins woonstraat	24%	7%	24%	42%	9%	24%	4%	24%
wonen en werken laagbouw	27%	7%	20%	32%	7%	35%	2%	26%
laagbouw aan voetpad	35%	10%	17%	32%	9%	15%	6%	44%
groene eengezins woonstraat	35%	4%	20%	32%	8%	28%	3%	30%
vrij wonen	37%	2%	12%	23%	5%	46%	1%	31%
Totaal	29%	8%	24%	34%	10%	26%	4%	28%

De meest genoemde verbeteringen hebben betrekking op de voorzieningen. Bijna eenderde van alle mensen die een of meerdere verbeteringen noemen, wensen een verbetering van het voorzieningenniveau. Die reden wordt het meest genoemd in de stenige eengezins woonstraat. In 'vrij wonen' waar het voorzieningenniveau ook laag is, wordt dit niet of nauwelijks genoemd. Blijkbaar is de afwezigheid van voorzieningen niet in alle straten een probleem. In 'vrij wonen' is vooral de verkeersveiligheid een probleem. De woonomgeving is vooral voor verbetering vatbaar in de achterstandsstraat, de winkelstraat en de stedelijke verkeersstraat. Sociale veiligheid wordt genoemd door ongeveer een kwart van de bewoners van achterstandsstraten en stedelijke verkeersstraten die een verbetering wensen.

### Verhuiscens

Of mensen willen verhuizen, wordt beïnvloed door veel verschillende factoren. De tevredenheid met de woonsituatie is er één van. Daarnaast bepaalt ook het aanbod (kan men iets vinden), persoonlijke omstandigheden (werk, familie, gezondheid) en vanzelfsprekend de financiële mogelijkheden of men verhuist of niet. Dat blijkt ook wanneer de verhuiscens wordt vergeleken met de werkelijke migratiestromen. Deze komen voor een deel overeen, maar er zijn ook verschillen te zien.

Een duidelijk geval van overeenstemming is de achterstandsstraat. Daar wil een groot deel verhuizen. De overgrote meerderheid (93%) van deze straten laat dan ook nogal wat mobiliteit zien. Deze neigt naar een bevolkingsafname: er zijn meer straten waar de uitstroom groter is dan de instroom, dan straten waar het omgekeerde het geval is. Alleen de winkelstraten en de verkeersstraten kennen een grotere mobiliteit dan de achterstandsstraten. Dat komt doordat hier meer jongeren wonen, waarvan bekend is dat zij vaker verhuizen. In de flats in het groen wonen juist veel ouderen. De verhuiscens is er dan ook laag. Niettemin is de mobiliteit er toch behoorlijk. Veel van die verhuizingen zijn waarschijnlijk gerelateerd aan de gezondheid. Men wil niet verhuizen, maar is daartoe op enig moment gedwongen. Relatief veel van de flats in het groen vertonen een evenwichtspatroon tussen in- en uitstroom.

Straten die 'op slot' zitten – waar weinig doorstroming is – zijn de vrij wonen straten. De verhuiscens is er minimaal en de feitelijke verhuizingen zijn daarmee in overeenkomst. In iets mindere mate geldt dat ook voor de groene en de stenige eengezins woonstraten en de laagbouw aan voetpad.

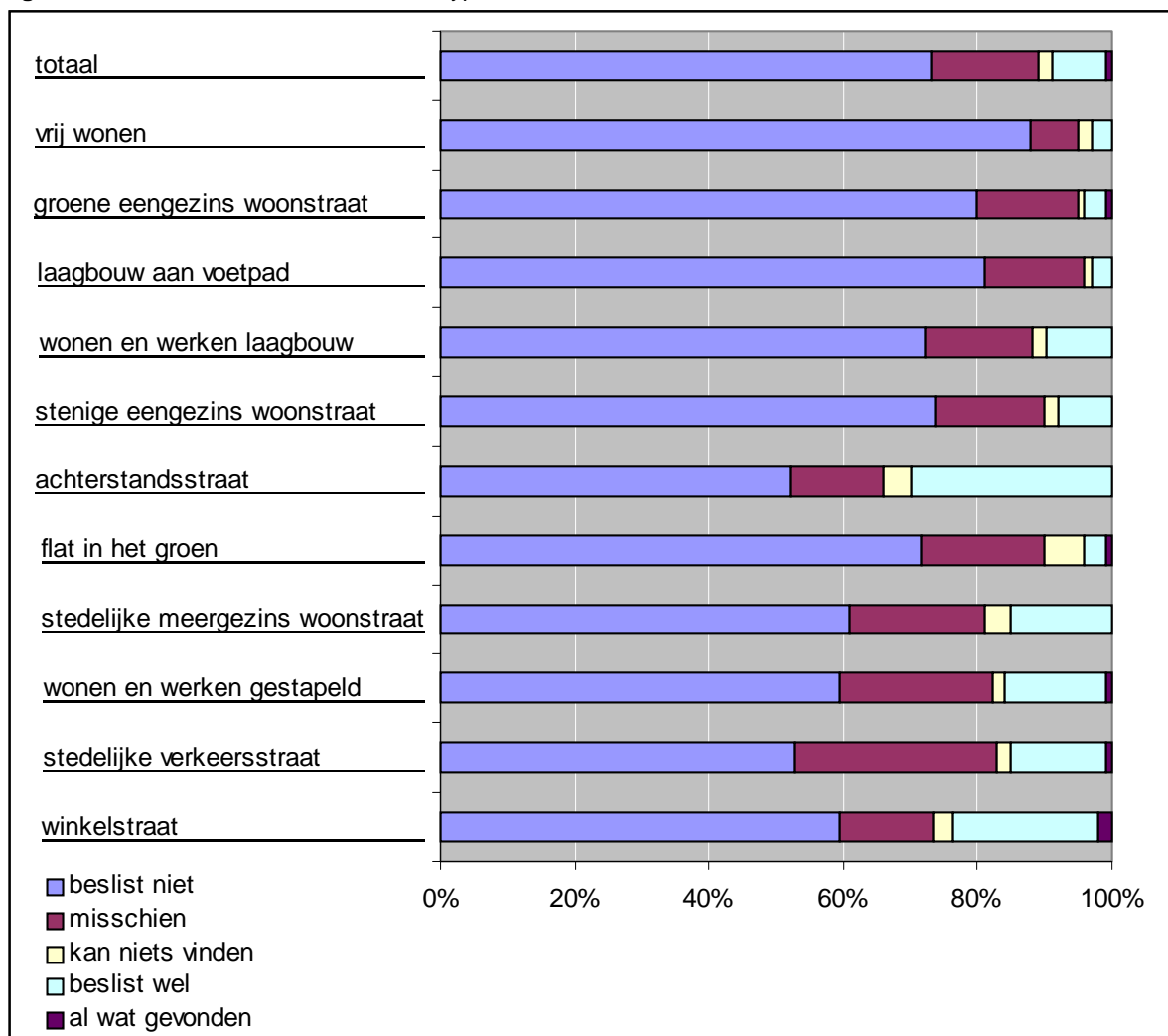




**Tabel 5.19** Verhuismobiliteit naar straattyp

	geen verhuizingen	bevolkingsafname	evenwicht	bevolkingstoename	Totaal
winkelstraat	3%	52%	9%	36%	100%
stedelijke verkeersstraat	6%	50%	14%	30%	100%
wonen en werken gestapeld	11%	48%	12%	30%	100%
stedelijke meergezins woonstraat	9%	47%	14%	30%	100%
flat in het groen	11%	44%	21%	25%	100%
achterstandsstraat	7%	57%	15%	21%	100%
stenige eengezins woonstraat	22%	36%	15%	27%	100%
wonen en werken laagbouw	15%	38%	14%	32%	100%
laagbouw aan voetpad	21%	35%	15%	28%	100%
groene eengezins woonstraat	26%	30%	15%	29%	100%
vrij wonen	35%	25%	16%	24%	100%
Totaal	21%	36%	15%	28%	100%

**Figuur 5.2** Verhuiscens naar straattyp



**Verhuisredenen**

Hiervoor zijn al de nodige aanwijzingen de revue gepasseerd met betrekking tot redenen waarom mensen zouden willen verhuizen: omdat ze overlast ervaren, zich onveilig voelen, het voorzieningenniveau te laag vinden enzovoort. Als de mensen met een verhuiscens wordt gevraagd naar de reden waarom ze zouden willen verhuizen en die reden heeft te maken met de woonomgeving, blijkt dat er grote verschillen zijn tussen de straattypen. Vooral opvallend is dat de bewoners zowel in de flats in het groen als in de achterstandsstraten voor (bijna) de helft van de mensen de belangrijkste





verhuisredenen vormt (als de buurt de reden is dat men wil verhuizen). Bij de flats in het groen speelt ook het onderhoud van de openbare ruimte een rol.

Criminaliteit is verreweg de belangrijkste verhuisredenen die te maken heeft met de buurt in de winkelstraten, de stedelijke verkeersstraten, wonen en werken gestapeld en de stedelijke meergezins woonstraten. In laagbouw aan een voetpad zijn er specifieke (andere) redenen om te willen verhuizen die te maken hebben met de buurt. Daar hebben we vooralsnog geen inzicht in.

**Tabel 5.20** Verhuisredenen naar straattypen

	soort bebouwing	slecht onderhoud buurt	verkeersveiligheid	criminaliteit	bewoners	anders	Totaal
winkelstraat	0%	0%	0%	48%	14%	38%	100%
stedelijke verkeersstraat	7%	4%	0%	63%	11%	14%	100%
wonen en werken gestapeld	6%	6%	1%	31%	21%	35%	100%
stedelijke meergezins woonstraat	9%	5%	3%	42%	17%	25%	100%
flat in het groen	0%	14%	0%	7%	46%	33%	100%
achterstandsstraat	1%	4%	7%	13%	50%	25%	100%
stenige eengezins woonstraat	6%	10%	3%	26%	38%	17%	100%
wonen en werken laagbouw	35%	3%	6%	9%	24%	22%	100%
laagbouw aan voetpad	2%	0%	0%	22%	15%	62%	100%
groene eengezins woonstraat	16%	5%	9%	17%	24%	29%	100%
vrij wonen	29%	5%	4%	6%	37%	19%	100%
Totaal	14%	6%	5%	22%	27%	26%	100%

### Woonduur

De gemiddelde woonduur is 12 jaar. In een aantal straten – vrij wonen, de stenige eengezinsstraat en de flats in het groen – ligt dat iets hoger. Dat komt vooral doordat er een groep is die er al zeer lang woont. In deze straten woont een kwart van de bewoners er langer dan 20 jaar. De woonduur is in de flats in het groen – in overeenstemming met de vergrijste bewoners – over de gehele linie het langst. De helft van de bewoners woont er 10 jaar of langer. De woonduur is het kortst in de stedelijke straattypen. De winkelstraten spannen de kroon: de helft van de bewoners woont er 3 jaar of korter en een kwart woont er minder dan 1 jaar. De achterstandstraten nemen voor wat betreft de woonduur van de bewoners geen extreme positie in hoewel de woonduur er wel wat korter is dan gemiddeld. Op grond van de verhuiscens in dit straattypen zou evenwel een kortere woonduur mogen worden verwacht.

**Tabel 5.21** Woonduur naar straattypen

	gemiddelde	1 <sup>e</sup> kwartiel	2 <sup>e</sup> kwartiel(mediaan)	3 <sup>e</sup> kwartiel
winkelstraat	9	14	3	1
stedelijke verkeersstraat	9	12	6	2
wonen en werken gestapeld	9	12	5	2
stedelijke meergezins woonstraat	9	13	5	2
flat in het groen	13	25	10	3
achterstandsstraat	10	15	6	2
stenige eengezins woonstraat	13	21	8	2
wonen en werken laagbouw	12	18	7	2
laagbouw aan voetpad	10	15	7	2
groene eengezins woonstraat	12	19	9	3
vrij wonen	13	21	9	2
Totaal	12	17	7	2

## 5.7 Interacties tussen woonmilieus en straten

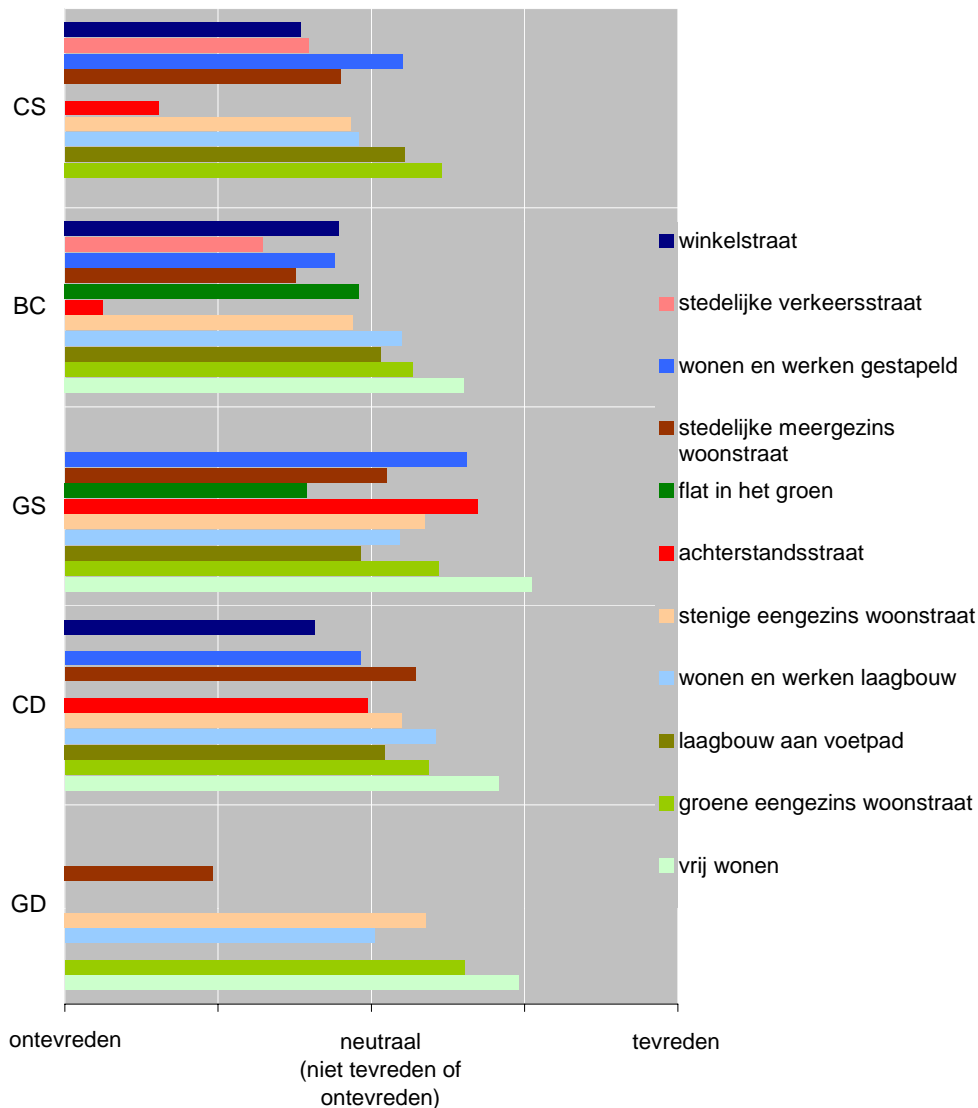
Als een indicatie van de wijze waarop woonmilieus en straten een eigen en gecombineerde waarde hebben bij het begrijpen van wat er aan de hand is op het lokale niveau, analyseren we de invloed van beide op de tevredenheid met de woonomgeving. Het gaat dan in principe om een 11 x 5 tabel waarin tevredenheidswaarden zijn weergegeven. In de praktijk zijn het er wat minder omdat niet alle combinaties van woonmilieus en straattypen voorkomen. De tevredenheid met de woonomgeving wordt weergegeven in figuur 5.3.



Er blijkt zowel een effect te zijn van woonmilieus op de tevredenheid (in sommige woonmilieus is de bewoner gemiddeld tevredener dan in andere, onafhankelijk van het type straat), als een effect van straten (in sommige straattypen – vrij wonen - is de bewoner tevredener dan in andere, onafhankelijk van het woonmilieu) en van een interactie-effect (in sommige specifieke combinaties van straten en woonmilieus is men tevredener of ontevredener dan in andere). De effecten van straattypen op de tevredenheid en van de interactie tussen straattypen en woonmilieus op de tevredenheid blijken beide ongeveer 4 keer zo groot als het effect van woonmilieus op de tevredenheid.

Opvallende interacties treden op bij de achterstandsstraten: als men in een achterstandsstraat woont, is men zeer ontevreden in CS en BC maar nauwelijks in GS en matig in CD. Blijkbaar zijn er in de meer groene milieus toch andere zaken aan de hand in de straten die als achterstandsstraat zijn geclassificeerd dan in de meer (groot)stedelijke milieus. In de groen stedelijke milieus scoren in het bijzonder de flats in het groen onder de maat, terwijl in CD het vooral de winkelstraat is, die onder aan de ladder scoort. In GD scoort het straattype het slechtst dat daar niet thuishoort: de stedelijke meergezins woonstraat.

**Figuur 5.3**      Tevredenheid met de woonomgeving, naar woonmilieu en straattype





## 6 Conclusie

Het is mogelijk gebleken om op basis van het fotomateriaal van de KWR, aangevuld met enkele andere – objectieve – gegevens een typologie van straten te ontwikkelen die inzichtelijk en onderscheidend is. De typologie geeft goed de verscheidenheid aan straten in Nederland aan terwijl het aantal clusters beperkt blijft. De onderscheiden groepen straten zijn logischerwijs niet alle van eenzelfde omvang. Er is een aantal specifieke straattypen onderscheiden zoals winkelstraten, stedelijke verkeersstraten, laagbouw aan een voetpad en flats in het groen. Deze specifieke typen komen over Nederland als geheel gezien relatief weinig voor. Daarnaast is er een klein aantal clusters waar (zeer) veel straten in worden ondergebracht. In het bijzonder betreft dit het cluster van de ‘groene eengezins woonstraat’. In iets mindere mate geldt het ook voor de ‘stenige eengezins woonstraat’ en de ‘stedelijke meergezins woonstraat’.

Voor de groene eengezins woonstraat geldt dat het cluster vooral zo groot wordt door de weging in de KWR. Dat betekent dat deze straten ondervetegenwoordigd zijn in de steekproef. Daardoor bestaat de mogelijkheid dat een eventuele betekenisvolle differentiatie binnen dit cluster niet uit de analyses is gekomen, terwijl die in de werkelijkheid wel bestaat. Inspectie van het fotomateriaal wijst echter niet direct in die richting. Het cluster lijkt – evenals de andere clusters - behoorlijk homogeen te zijn samengesteld. Niettemin blijven verdere verfijningen altijd mogelijk en is dat wellicht in sommige gevallen ook beleidsmatig (denk bijvoorbeeld aan de achterstandsstraten) wenselijk, ondanks dat het om een relatief klein cluster gaat.

De straattypen zijn naar ons idee in hoge mate herkenbaar. Dat wil zeggen dat slechts in weinig van de voorkomende gevallen er twijfel bestaat over in welk cluster een straat thuishoort. Dat betekent ook dat het relatief eenvoudig zou moeten zijn om de straten die nu – vanwege ontbrekende gegevens - niet konden worden ingedeeld, alsnog op ‘het gezicht’ of met behulp van een eenvoudige checklist toe te delen aan de clusters.

Op grond van de voor de clustering gebruikte dimensies mag worden verwacht dat de straten goed te onderscheiden zijn voor wat betreft de woningen die in de straten worden aangetroffen. Het soort woningen in een straat was immers mede input voor de typologie. Daarnaast onderscheidt de typologie echter ook goed in de mensen die in de verschillende typen straten wonen en in hoe de bewoners hun woonomgeving ervaren. Vanzelfsprekend verklaren de soorten straten slechts een relatief gering deel van de totale variantie in oordelen en intenties van de bewoners, maar de verklaringskracht is wel ruwweg drie a vier keer zo groot als die van woonmilieus.

De stratentypologie biedt een goed inzicht in de verscheidenheid aan leefomgevingen binnen de woonmilieus die in de Nota MWW zijn gehanteerd. De typologie maakt daarmee inzichtelijk dat woonmilieus op basis van viercijferige postcodegebieden slechts in beperkte mate (kunnen) aansluiten op de belevingswereld van de bewoners en daardoor ook niet altijd even goed worden herkend op het lokale niveau.

Het rijksbeleid en de communicatie met lagere overheden over de implementatie van dat beleid zal aan realiteitswaarde en dus aan zeggingskracht winnen als meer dan nu gebruikelijk is, rekening wordt gehouden met de diversiteit binnen woonmilieus. De straattypologie biedt daarvoor, door zijn grote herkenbaarheid en onderscheidingsvermogen, naar ons idee bruikbare handvatten. In beginsel gaat het dan over elk beleid met een ruimtelijke, gebiedsgerichte component. In het bijzonder denken we echter aan thema's als de stedelijke vernieuwing (ISV2) en het grote-stedenbeleid.



## Colofon

### **Bestelgegevens**

Deze publicatie is te bestellen en te downloaden via [www.vrom.nl](http://www.vrom.nl) of via de postbus 51 infolijn, telefoon 0800-8051 (gratis) onder vermelding van 01-04/VROM 4008.

### **Datum publicatie:**

februari 2004

Het ministerie van VROM en daaronder ressorterende afdelingen, diensten en personen, aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid uit welke hoofde dan ook voor het gebruik van de in deze publicatie vermelde onderzoeksresultaten en het toepassen van de daarin beschreven gegevens, methodieken en constructies. Een ieder blijft in deze volledig zelf aansprakelijk.

Deze publicatie beschrijft het onderzoek dat in opdracht van het ministerie van VROM is uitgevoerd door:

RIGO Research en Advies BV te Amsterdam, tel 020-5221111, [www.rigo.nl](http://www.rigo.nl).