

**Deelstudie
Meningen Lokale Bevolking
over Wegaanleg in het
Gebied langs de
Boven Surinamerivier**

***Project Strategische analyse en participatief
actieplan voor Zuidoost Suriname***

Deelstudie Meningen van de Lokale Bevolking
over Wegaanleg in het Gebied langs de
Boven Surinamerivier

Stichting Equalance

Project Strategische Analyse en Participatief Actieplan voor
Zuidoost Suriname

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
Karakteristiek van het onderzoek	5
Wijze van gegevensverzameling	5
Steekproef en onderzoekspopulatie	6
Uitvoering van het onderzoek	6
Leeswijzer	8
2. Het onderzoeksgebied	8
Geografische ligging	9
De bereikbaarheid van het Boven-Suriname gebied	9
Demografie	10
Onderzoeksgebied en onderzoekspopulatie	11
3. Transport en inkomensvorming	17
Inleiding	17
Inkomensvorming	18
Invloed weg op transportkosten, inkomsten verandering	22
Kans op meer afzetmarkten en werkgelegenheid	25
Invloed weg op huidige en toekomstige werkterrein	27
Samenvatting en kansen	29
Kansen die de respondenten zien	30
4. Transport en welvaart/geluk	30
Inleiding	30
Huidige transport en bezoek aan naasten	30
Invloed op polikliniek bezoek	32
Deelname aan geloofsovertuiging activiteiten	33
Bereikbaarheid van scholen en overheidskantoren	34
Redenen voor wel/geen weg	36
5. Bedreiging van inkomen, welvaart / geluk	39
Inleiding	39
Bereikbaarheid en directe gevolgen na aanleg van de weg	39
Verwachte problemen en mate van toename	43
Observaties, opmerkingen en aanvullende informatie	48
6. Typen van transport en voorkeuren	51
Inleiding	51
Voorkeuren van transportvormen	51
Verbindingswegen in het gebied	55
Verbetering van transport in het gebied	59
Intrede van 'nieuwe' transportmiddelen in het gebied	62
De positie van watertransport na een wegaanleg	64
Observaties en aanvullende informatie	66
Wenselijkheden van de respondenten	66
7. Conclusies en aanbevelingen	67
Conclusies	67
Aanbevelingen	68

Bibliografie	70
Bijlage 1: Vragenlijst	71
A. Algemeen	71
B. Transport en inkomensvorming	73
C. Transport en welvaart l geluk	77
D. Transport en bedreiging van inkomen, welvaart / geluk:	79
E. Typen van transport en voorkeuren:	81

1. INLEIDING

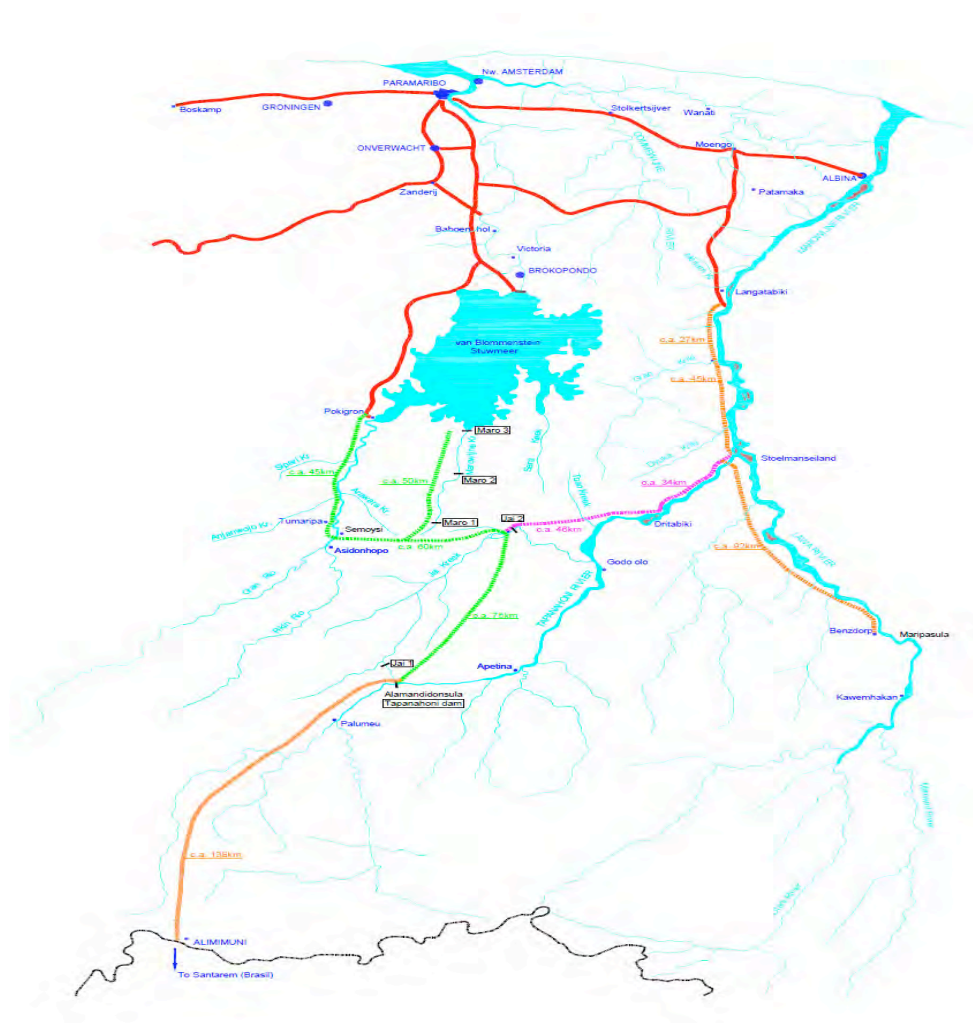
Dit rapport is een weergave van de resultaten van het onderzoek naar de meningen van de lokale bevolking langs de Boven Suriname rivier in verband met de aanleg van een ontsluitingsweg door hun woongebied. De geprojecteerde weg maakt deel uit van het Tapajai Hydro Plan (THP). Door middel van dit plan wil men water van de Tapanahoni rivier omleiden naar het Brokopondo stuwmeer om een aluminiumsmelter met een jaarproductie van 100.000 tot van energie te voorzien (Boksteen 2009:8). In dit plan is onder meer voorzien de bouw van een zestal dammen met centrales en omleidingen in de Tapanahoni (1), Jaikreek (2) en Marowijnekreek (3). Verder moet een tweede centrale bij de Afobaka dam worden gebouwd (idem).

Het gebied dat onder invloed staat van het plan betreft overwegend de ressorten Boven-Suriname en Tapanahoni van het district Suriname en ressort Sarakreek in het district Brokopondo. Omdat de locaties van de zes geprojecteerde dammen niet door wegen zijn ontsloten, moeten er eerst enkele ontsluitingswegen worden aangelegd. De geprojecteerde weg tot de meest zuidelijke dam in de Tapanahoni bij de Alamandidon sula, heeft een totale lengte van ongeveer 180 km. Deze weg is in drie secties onderverdeeld: Pokigron (Atjoni) – Semoisi (60 km), Semoisi – Jaikreek (45 km), Jaikreek – Dam Tapanahoni (75 km). Het weggedeelte Pokigron – Semoisi ligt op de linker oever van de Suriname rivier en voert langs een groot aantal dorpen. Het gedeelte Semoisi – Jaikreek voert door vrijwel onbewoond gebied. Hetzelfde geldt voor het weggedeelte Jaikreek – Dam Tapanahoni (Boksteen 2009:12-13). Hoewel onbewoond, wordt ook in de gebieden waar de laatste twee wegen zijn geprojecteerd gemeenschappelijke grondeigendomsrechten geclaimd door de diverse Saramaka en Aucaanse clans.

De geprojecteerde wegen zullen ongetwijfeld gevolgen hebben voor het milieu en de leefgemeenschappen in de gebieden. Bij het aanleggen van infrastructurele werken in een gebied is het internationaal vereist dat onderzocht wordt welke effecten er kunnen optreden voor de mensen in het gebied en het milieu. In dat kader dienen de lokale gemeenschappen van het gebied te worden geconsulteerd door onder meer het uitvoeren van een onderzoek. Dergelijke onderzoeken zijn noodzakelijk, omdat er zowel positieve als negatieve effecten kunnen optreden bij het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg naar een geïsoleerd gebied. Zo een onderzoek vormt onderdeel van een soort internationale standaardprocedure. In vele landen o.a. Brazilië is dit zelfs wettelijk vastgesteld in de nationale wetgeving. In Suriname bestaat zo een wettelijke regeling nog niet.

Om enigszins tegemoet te komen aan internationale vereisten en procedure heeft Planet Trails Foundation in Nederland de Stichting Equalance in Suriname gevraagd

om voor het Boven-Suriname gebied een onderzoek uit te voeren naar de meningen van de lokale bevolking over de mogelijke aanleg van een weg vanuit Pokigron naar Semoisi . Langs de wegstrekking Pokigron – Semoisi liggen een dertigtal dorpen te weten: Gengeston, Pamboko 1 en 2, Abenaston, Amakakondre, Kayapati, Yaw Yaw, Lespaansi 1 en 2, Adawai, Gunsu, Laduani, Tjaikondre, Nieuw Aurora, Guyaba, Gaantatai, Bendikwai, Pikinslee, Futunakaba, Debike, Botopasi, Kambalua, Dan, Konoï, Pada, Malobi, Masiakriki, Heikununu, Tumaipa en Semoisi. Indirect worden ook ontsloten de dorpen de 8 dorpen tot Djumu bovenstrooms van Semoisi, 5 dorpen langs de Pikin Rio en 9 dorpen langs de Gran Rio (Boksteen 2009:10).



Bron: L. Boksteen 2009

Het doel van het onderzoek is het verkrijgen van inzichten in en kennis van wat de meningen en bezorgdheden zijn van de bewoners over de geprojecteerde ontsluitingsweg. Met het onderzoek is getracht antwoord te geven op de volgende twee vragen:

- Hoe denkt de lokale bevolking langs de Boven-Suriname rivier over de weg Pokigron-Semoisie die in hun woongebied is geprojecteerd?
- Welke verwachtingen en bezorgdheden over de aan te leggen weg leven er bij de lokale bevolking langs de Boven-Suriname rivier.

Deze twee vragen zijn opgesplitst in zeven en vijftig (57) specifieke vragen. De vragen zijn geclusterd in de volgende prioriteitsgebieden te weten: Transport en inkomensvorming, transport en welvaart/geluk, transport en bedreiging van inkomen, welvaart/geluk en type van transport en voorkeuren. De 57 specifieke vragen werden door middel van een vragenlijst aan de respondenten voorgelegd. Daarnaast is er een aparte vragenlijst ontwikkeld voor gebruik tijdens besprekingen in focusgroepen. Door middel van de antwoorden op de vragen van beide vragenlijsten is geprobeerd het geheel en de diversiteit aan meningen, verwachtingen en bezorgdheden/zorgpunten van de lokale bevolking over de geprojecteerde weg te omvatten en na bewerking weer te geven in dit onderzoeksrapport.

Karakteristiek van het onderzoek

Dit onderzoek wordt getypeerd als beschrijvend en correlationeel (Tromp en Rietmeijer 1985:14). Het is beschrijvend omdat de respondenten (de gemeenschappen) hun meningen hebben moeten geven over de geprojecteerde weg; wat zij zien als mogelijke positieve en negatieve invloeden en hoe ervaren ze het plan als geheel zien. Verder is het onderzoek beschrijvend van aard omdat ook getracht is inzicht te krijgen in de levensomstandigheden van de lokale bevolking in het gebied.

Het onderzoek is tevens correlationeel omdat er ook gezocht is of en in welke mate er verbanden bestaan tussen bepaalde verschijnselen. Het betreft in dit geval het verband tussen de wegaanleg en het leven van de lokale bevolking. De belangstelling ging uit naar een eventuele positieve of negatieve correlatie tussen bijvoorbeeld transport en inkomen en transport en welvaart of geluk.

Bij correlationeel onderzoek wordt veelal de fout gemaakt om de samenhang tussen twee verschijnselen als een oorzakelijk verband te zien. In dit onderzoek is getracht deze fout zoveel mogelijk te vermijden.

Wijze van gegevensverzameling

Bij het verzamelen van de gegevens is gebruik gemaakt van twee onderzoekstechnieken: de vragenlijst en het interview. Deze werden aangevuld met focusgroep besprekingen.

De vragenlijst bood de mogelijkheid om een groot aantal mensen in een vrij korte tijd te benaderen. Bij het opstellen van de vragenlijst is er vooral op gelet dat het taalgebruik (eenvoudige woorden en zinnen), de belevingswereld van de

geïnterviewden (ondervraagde begrijpt wat er bedoeld wordt), suggestiviteit van de vragen (de ondervraagden niet in een bepaalde richting sturen), dubbelzinnigheid (alle ondervraagden verstaan hetzelfde onder een bepaalde vraag) en opbouw (onderwerpen die met elkaar in verband staan bij elkaar houden).

Er is gewerkt met open en gesloten vragen. Bij de gesloten vragen ging het om vragen met een of meer antwoordmogelijkheden en schalen. In het laatste geval konden de ondervraagden hun meningen en oordelen worden geregistreerd en waarmee de mate van ofwel intensiteit kon worden weergegeven.

De vragenlijsten werden door middel van interviews met verantwoordelijken van de huishoudens thuis bij hen door enquêteurs ingevuld. Aan de focusgroep besprekingen werd geparticipeerd door diverse categorieën van personen te weten: mannen, vrouwen, jongeren, traditioneel gezag, ondernemers, gedetacheerde medewerkers, overheidspersoneel, stam-oudsten en leden van lokale organisaties.

Steekproef en onderzoekspopulatie

Bij het vaststellen van de onderzoekspopulatie is gebruik gemaakt van het trekken van een steekproef. De steekproef bedraagt ongeveer 20% van het aantal huishoudens getrokken uit 20 dorpen, en wel vanaf Pambooko¹ tot en met Dangogo. Het totaal geschatte aantal inwoners in deze dorpen bedraagt 15.630. Uitgaande van een gemiddelde van 6 personen per huishoudens, komt dat neer op 2.605 huishoudens. Dit komt neer op een steekproef van ongeveer 521 (524) huishoudens. De betrokken huishoudens zijn op een a-selecte manier gekozen. Vermeldenswaard is dat bepaalde dorpen geclusterd zijn als één dorp, en staan in dit onderzoek vermeld onder de noemer van één dorp t.w. Dangogo 1 en 2, Godo en Soolan, Tutubuka en Tjaikonde, Kaajapatie en Salubanga, Pambooko 1 en 2.

Uitvoering van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd door een team bestaande uit 5 medewerkers van de Stichting Equalance en 8 aangetrokken enquêteurs. Het communiceren in de Saramacaanse taal was een vereiste bij het aantrekken van de enquêteurs, omdat deze de taal is die in het door bijna iedereen wordt gesproken.

De teamleader was verantwoordelijk voor de algemene leiding en coördinatie van het onderzoek en het onderhouden van de contacten met de opdrachtgever. De 5 medewerkers van Equalance waren in gemeenoverleg met de teamleader

¹ Bij de spelling van plaatsnamen is de keuze gemaakt om aan te sluiten bij wat de lokale bevolking zelf gebruikt. Hiermee wordt recht gedaan aan de ontwikkeling van de eigen taal en cultuur van bevolking.

verantwoordelijk voor de onderzoeksopzet, samenstelling van de vragenlijst, het programma, de begroting, het organiseren van de logistieke zaken, interviewen, data invoer, plegen van analyses en formuleren van het conceptrapport. Ieder van hen had daarbij een specifieke taak. Ze werden ondersteund door de enquêteurs bij het interviewen van de respondenten tijdens het veldwerk.

Ten behoeve van de enquêteurs werd er een eendaagse teach-in georganiseerd, waarbij de volgende onderwerpen aan de orde kwamen: Nadere kennismaking met de groep, achtergrondinformatie van het gebied en protocollaire zaken van de lokale gemeenschappen, achtergrond en inhoud van het onderzoekproject, interview-technieken en luistervaardigheden, oefeningen en rollenspellen met cases van interviews met verschillende respondenten zoals bereidwillige, onbereidwillige, lastige en kritische en minder kritische respondenten, het programma, de reis en andere logistieke zaken.

Het onderzoek werd door middel van brieven aangekondigd bij het Groot-Opperhoofd der Samaka, Graman Belfon Aboikoni en de hoofdkapiteins Wazen Eduards en Albert Aboikoni. In de brief werd het plan en het doel van het veldwerk uitgelegd en van hen toestemming gevraagd om het onderzoek in het gebied te mogen uitvoeren. Daarnaast zijn contactpersonen (o.a. kapiteins, basja's, bestuursopzichters en vertegenwoordigers van lokale organisaties) in verschillende dorpen in kaart gebracht en benaderd om mee te werken aan het onderzoek. Hun belangrijkste rol was het informeren van de dorpsleiding en de overige dorpsbewoners over het onderzoek en optreden als gids tijdens het enquêteren.

Na al het voorbereidend werk in en vanuit de stad, vertrok het team (13 personen) op 1 september 2010 omstreeks 9.00uur per gehuurde bus vanuit Paramaribo richting Atjoni. Vanaf Atjoni ging de reis verder per boot naar Kumalu, een vakantieoord in de Pikin Rio vlak bij de residentie van het Groot-Opperhoofd. Bij aankomst werd het team begroet door de hoofdkapitein Albert Aboikoni met wie daarna ons verblijf en het werkprogramma werden besproken. Aan hem is medewerking gevraagd om via de lokale radio Maife informatie over het onderzoek te verspreiden.

De keuze is gemaakt om te beginnen bij de laatste dorpen en dan de rivier af te dalen zodat aan het einde de afstand naar de stad korter werd. Vanwege het feit dat de afstand tussen het laatste dorp (Dangogo). Om de afstand tussen de dorpen te overbruggen werden de dorpen geclusterd en werd er bij de dichtstbijzijnde lodges gelogeerd te weten Kumalu, Penpenpaatie, Tioboto, Botopasi, Meniemie en Jaw-jaw. Zodra alle dorpen in de ene cluster waren onderzocht, verhuisde het team naar de andere cluster.

Bij aankomst in de dorpen, werd het onderzoeksteam opgevangen door de contactpersonen en begeleid naar het dorpsbestuur. Na de kennismaking met het dorpsbestuur werd het plan en het doel van het veldwerk weer besproken en toestemming gevraagd om het onderzoek te doen in het dorp. In sommige dorpen ging dit niet altijd even gemakkelijk. Sommige kapiteins en basja's reageerden fel en spraken hun misnoegen uit over het plan voor de wegaanleg. De brandende kwestie hierbij was het grondenrechtenvraagstuk. Door veel uit te leggen werden de gezagsdragers die tegen stribbelden overtuigd waarna ze uiteindelijk toestemming gaven om het onderzoek in het dorp te doen. Hierna begeleidde de gids de enquêteurs naar de huishoudens en focusgroepen.

Een interview met een respondent per huishouden duurde ongeveer 15 tot 30 minuten. De focusgroep discussie duurde gemiddeld 1.30 uur. De bereidwilligheid van de respondent om te antwoorden op de gestelde vragen speelde een belangrijke rol daarbij. Het veldwerk in het onderzoeksgebied duurde van 1 september tot en met 11 september 2010. De invoering en verwerking van de onderzoeksgegevens duurde van 14 september- 30 september 2010. Bij de invoering en de verwerking van de analyses is er gebruikt gemaakt van de software programma's Statistical Program for Social Science (SPSS) en Excel.

Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk 1, wordt in hoofdstuk 2 een geografische en demografische beschrijving gegeven van het Boven-Suriname gebied. Er wordt ook ingegaan op de specifieke karakteristieken van het onderzoeksgebied en de onderzoekspopulatie. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van aspecten transport en inkomensvorming, waarbij de verbanden tussen deze twee worden weergegeven. In hoofdstuk 4 komen transport en welvaart/geluk en de verbanden tussen beide aan de orde. Hoofdstuk 5 behandelt transport en bedreiging van inkomen, welvaart/geluk. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op type van transport en de voorkeuren die de respondenten hebben uitgesproken. Het rapport wordt afgesloten met enkele conclusies en aanbevelingen.

2. HET ONDERZOEKSGBIED

In dit hoofdstuk wordt een beknopte algemene beschrijving gegeven van de geografische karakteristieken van het Boven-Suriname gebied, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van het gebied. Hierna volgt een algemene demografische beschrijving van het gebied en vervolgens de specifiekere karakteristieken van de onderzoekspopulatie.

Geografische ligging

Het Boven-Suriname gebied ligt in het zuidelijk deel van Suriname en is een van de bestuurlijke ressorten van het district Sipaliwini. Het is een heuvelachtig gebied (tussen 50 en 100 m hoog) omgrensd door rivieren en bergen (tot circa 1000m hoog) op het Guyana Schild. Politiek-bestuurlijk wordt het gerekend tot het binnenland van Suriname en als een van de bestuursressorten van district Sipaliwini. Het is gelegen ten zuiden van het Brokopondo stuwmeer en omvat over een afstand van circa 100km het stroomgebied van de Boven-Suriname rivier en haar zijrivieren, de Gran Rio en de Pikin Rio. Het gebied wordt ontsloten door de genoemde waterwegen, vier aarsstrips en de circa 180 km. weg Atjoni-Bronsweg-Paranam-Paramaribo. ² Atjoni vervult vanwege haar strategische ligging de functie van centrum en havenplaats.

Het Boven-Suriname gebied telt in totaal 58 dorpen die verspreid liggen langs de rivier. De twintig (20) geselecteerde dorpen voor dit onderzoek, mogen als representatief worden beschouwd voor het gebied. Ze zijn op basis van de volgende criteria geselecteerd:

- De locatie en de spreiding van de dorpen langs de rivier.
- De grootte van het dorp.
- De relatie van het dorp met de geprojecteerde weg.
- De aanwezigheid van invloedrijke clans (*lo's*) in het dorp.

De bereikbaarheid van het Boven-Suriname gebied

Na bustransport via de weg naar Atjoni, zijn de dorpen langs de Boven-Suriname rivier slechts bereikbaar per boot of per vliegtuig. De meeste dorpen zijn gelegen aan de waterkant, vanwege de behoefte aan water en de sterke afhankelijkheid van watertransport. De soms lange afstanden tussen de dorpen, de aanwezigheid van een aantal watervallen gepaard gaande met de risico's van ongevallen en de hoge transportkosten zijn de voornaamste redenen die het gebied moeilijk bereikbaar maken.

Het boottransport is in sterke mate afhankelijk van de waterstanden van de rivier, die wordt bepaald door weersinvloeden/seizoenen. Bij lage waterstanden komen de soela's en grindbedden bloot te liggen, wat het varen oncomfortabele maakt. Daarnaast zijn de vliegverbindingen onregelmatig en de vlieggkosten vrij hoog. Transport van bijvoorbeeld landbouwproducten naar de markt in de stad is daardoor bijna onbetaalbaar.

² Haalbaarheidstudie voor de bouw van een internaat en andere onderwijsfaciliteiten op Atjoni en Stoelmanseiland, Moshiro Advisory Services (2008), p25

Demografie

In deze paragraaf wordt er een korte algemene beschrijving gegeven van de demografische karakteristieken van het gebied.

Het Boven-Suriname gebied is het kerngebied van vestiging van de Saramaccaanse marrons. Het gebied is dun bevolkt, en vertoont een hoge mate van spreiding. Twee bronnen geven voor de inwoners van Boven-Suriname verschillende aantallen aan. Volgens de cijfers van het Algemeen Bureau voor de Statistiek (ABS), telt Boven-Suriname 15.057 inwoners, waarvan 5924 (39,35%) mannen, 9122 (60,59%) vrouwen en 11 (0,06%) onbekend.³ De cijfers van de Medische Zending over 2005 spreken van 20.995 inwoners in 40 dorpen in Boven-Suriname.⁴ De bevolkingsopbouw in de dorpen wordt gekenmerkt door een scheve genderverdeling. De man: vrouw verhouding is over het algemeen 1:2. Deze scheefgroei wordt veroorzaakt door de grote migratie van mannen naar Paramaribo en omgeving en Frans-Guyana. Een doorsnee dorp wordt overwegend bewoond door vrouwen, kinderen, en ouderen.

<i>Leeftijdsgroep</i>	<i>Geslacht</i>			<i>Totaal</i>
	<i>Man</i>	<i>Vrouw</i>	<i>Onb.</i>	
0-4	1451	1393		2844
5-9	1093	1212		2305
10-14	935	880	4	1815
15-19	439	731		1170
20-24	221	657		882
25-29	227	568		795
30-34	237	583		820
35-39	154	498	4	652
40-44	134	417		551
45-49	104	360	3	464
50-54	129	374		503
55-59	110	272		382
60-64	129	228		357
65-69	111	252		363
70-74	104	218		326
75-79	96	152		248
80-84	72	111		183
85+	18	48		66
Onbekend	160	168		331
<i>Totaal</i>	5924	9122	11	15057

Tabel 1: Bevolkingssamenstelling Boven Suriname 2004

Uit de tabel hierboven blijkt dat Boven Suriname een jonge bevolking heeft van 10.631 personen tussen 0 en 34 jaar (71%). Hiervan vormt de groep tussen 0 en 19

³ Algemeen Bureau voor de statistiek, Districtsresultaten, volume V. Zevende Algemene Volks-en Woningtelling in Suriname, oktober 2006

⁴ Medische Zending, Geregistreerde patiënten per ressort en dorp. Jaarcijfers 2005

jaar de grootste groep met 8.134 personen (76,5%), gevolgd door de groep tussen 20 en 35 jaar met 2497 personen (23,5%). Tegenover de jonge groep staan een middengroep van 2552 tussen 35 en 59 jaar (17%) en een groep van 60-plussers van ruim 1808 (12%). Verder blijkt dat van de jonge bevolking het grootste deel, dat is 6024 personen (57%), uit vrouwen bestaat en de rest (43%) uit mannen. De beroepsbevolking kan gemakshalve gesteld worden op ongeveer 6.576 personen.

Onderzoeksgebied en onderzoekspopulatie

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de specifieke kenmerken van het onderzoeksgebied en de onderzoekspopulatie. De informatie zijn gehaald uit de onderzoeksresultaten en zijn weergegeven in frequentietabellen en figuren.

Er zijn 20 dorpen van de 58 dorpen van het Boven-Suriname geselecteerd voor dit onderzoek. De onderzoekspopulatie bestaat uit 20% van de populatieomvang van elk dorp. De onderstaande tabellen geven een overzicht van de verdeling van de onderzoekspopulatie (het aantal respondenten) per subressort en per dorp.

<i>No.</i>	<i>Subressort</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
1.	Pokigron	125	23.2
2.	Debike	232	43.1
3.	Asidonhopo	181	33.6
	<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 2: onderzoekspopulatie per subressort

<i>No</i>	<i>Dorpen</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
1.	Abenaston	26	4.8
2.	Asidonhopo	20	3.7
3.	Bendekonde	19	3.5
4	Botopasi	30	5.6
5	Dan	10	1.9
6	Dangogo 1 en 2 (cluster)	19	3.5
7	Gaan sei	22	4.1
8	Godoo en Soolang (cluster)	47	8.7
9	Gujaba	91	16.9
10	Heikununu	18	3.3
11	Kaajapatie en Salubanga (cluster)	37	6.9
12	Malobi	14	2.6
13	Masiakiki	15	2.8
14	Pamboko 1 en 2 (cluster)	12	2.2
15	Penpen	16	3.0
16	Pikinseei	55	10.2
18	Semoisie	38	7.1
20	Nieuw-Aurora en Tjaikonde (cluster)	49	9.1
	<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 3: onderzoekspopulatie per dorp

Uit de tabel 2 valt af te lezen dat het deel van de onderzoekpopulatie in ressort Debike het grootst is. De verklaring hiervoor is dat de grootste dorpen qua inwonerstal t.w. Gujaba en Pikinslee in dit subressort zitten. In deze dorpen zijn respectievelijk 91 om 55 respondenten geïnterviewd zoals vermeld in tabel 3.

<i>Geslacht</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
Man	187	34.8
Vrouw	348	64.7
Geen antwoord	3	0.6
Totaal	538	100.0

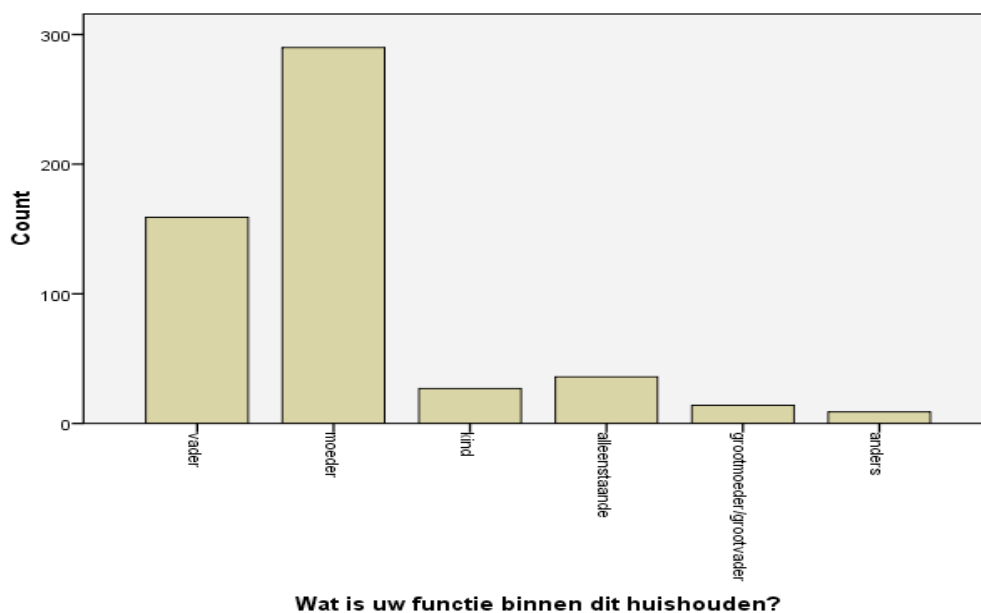
Tabel 4: onderzoekpopulatie naar geslacht

Van de 538 respondenten bestaat 348 (64,7%) uit vrouwen en 187 (34,8%) uit mannen. Drie respondenten hebben bewust geen antwoord gegeven op deze vraag en zeiden dit uit protest tegen het plan te hebben gedaan. De geslachtsverhouding m:v is ongeveer 1:2. Deze verhouding vertoont gelijkenis met de algemene demografie m.b.t. geslachtsverhouding van het Boven-Suriname gebied

<i>Leeftijdklassen</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
< 18 jr	5	0.9
18 - 22 jr	23	4.3
23 - 27 jr	47	8.7
28 - 34 jr	81	5.1
35 - 39 jr	72	13.4
40 - 44 jr	57	10.6
45 - 49 jr	50	9.3
50 - 54 jr	38	7.1
55 - 59 jr	36	6.7
> 60 jr	124	23.0
Geen antwoord	5	0.9
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 5: onderzoekpopulatie naar leeftijdsklassen

De leeftijden van de respondenten zijn verdeeld in diverse leeftijdsklassen zoals de bovenstaande tabel laat zien; 23 % van de onderzoekpopulatie zit in de leeftijdsklasse ouder dan zestig jaar of in de seniorenklasse, terwijl 0.9 % onder de 18 jaar ligt, dus de nog niet volwassenen. De leeftijdsklassen vanaf 18-59 jaar vormt samen 75.2 % van de onderzoekpopulatie. De onderzochte huishoudens zijn voor het grootste deel jonge huishoudens. Vijf respondenten hebben geen antwoord gegeven op de vraag naar hun leeftijd. Van deze vijf hebben drie respondenten bewust geweigerd, terwijl twee gezegd hebben niet te weten hoe oud ze zijn.



Figuur1: onderzoekpopulatie naar rol binnen het huishouden

Uit de figuur 1 kan afgeleid worden dat 53.9% van de respondenten een moedersrol vervullen binnen hun huishouden, terwijl 29.65 % de rol van vader hebben. Andere rollen zijn alleenstaanden (6.7 %), grootouders (2.6%), en kind (5.0%). De verklaring hiervoor is dat het merendeels van de onderzoekspopulatie uit vrouwen bestaat, maar ook de algemene populatieomvang van het gebied. Met anders wordt bedoeld tante, ooms en zwager (es).

Huishoudgrootte	Frequentie	%
0-5	351	65.2
5-10	152	28.3
> 10	29	5.4
Anders	2	0.4
Geen antwoord	4	0.7
<i>Totaal</i>	538	100.0

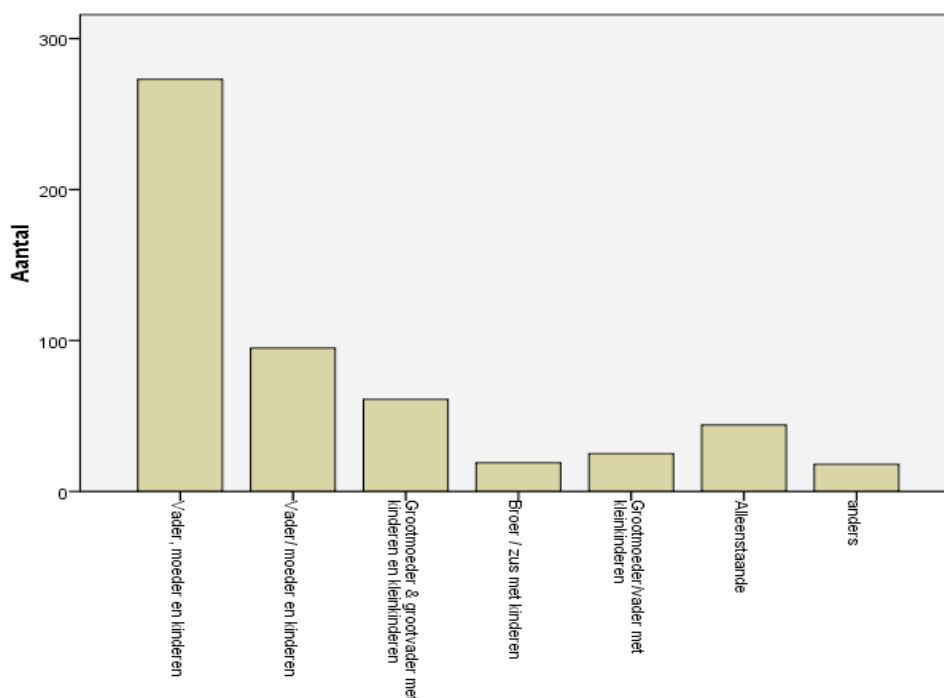
Tabel 6: Aantal personen per huishouden

Uit de bovenstaande tabel kan afgeleid worden dat 65.2% van de geïnterviewde huishoudens een grote heeft van tussen 0-5 personen.

De grootte van andere huishoudens ligt tussen 5-10 personen (28.3 %) en groter dan 10 personen (5,4%). De bepaling van de grote is een moment opname van het aangetroffen aantal personen per huishouden.

Onder anders wordt verstaan dat het huishouden van de persoon elders is o.a. Paramaribo of in een ander dorp. Vier respondenten hebben geen antwoord gegeven

op deze vraag. Vermeldenswaard is dat bepaalde mannen deel uitmaken van meer dan 1 huishouden, als gevolg van het hebben van meerdere partners.



Figuur 2: Structuur van huishoudens

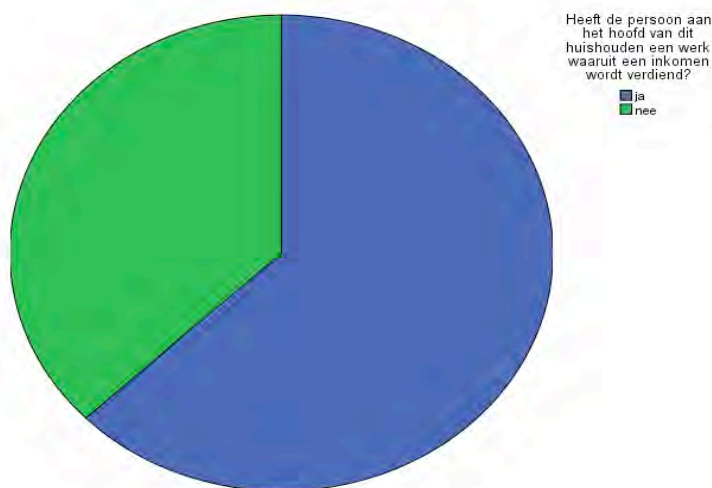
Uit figuur 2 valt het volgende af te lezen:

- 50,7% van de geïnterviewde huishoudens hebben een structuur van vader, moeder en kinderen.
- 17% heeft een structuur van vader en kinderen of moeder en kinderen.
- Andere structuren zijn; grootmoeder en grootvader met kinderen en kleinkinderen (11,4%); broer of zus met kinderen (3,6%), grootmoeder of grootvader met kleinkinderen (4,7%), alleenstaanden (8,2%). Alleenstaanden zijn personen die alleen wonen, of die alleen een huishouden voeren.

<i>Verantwoordelijke huishoudens</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
Vader en moeder	202	37.5
Vader of moeder alleen	221	41.1
Grootmoeder of grootvader	57	10.6
Broer of zus	8	1.5
Tante of oom	1	0.2
Grootmoeder en grootvader	1	0.2
Alleenstaande	31	5.8
Anders	13	2.4
Geen of onduidelijk antwoord	4	0.7
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 7: geïnterviewde respondenten naar verantwoordelijkheid in het huishouden

Onder verantwoordelijkheid wordt verstaan degenen binnen het huishouden die de beslissingsbevoegdheid van het huishouden draagt en verantwoordelijk is voor de materiële en immateriële verzorging van het huishouden. In slechts twee gevallen delen twee personen de verantwoordelijkheid van het huishouden, en wel in de gevallen vader en moeder (37.5%) en grootmoeder en grootvader (0.2%); dit vormt samen 37.70% van de onderzoekspopulatie. In 62.3% is 1 persoon verantwoordelijk voor het huishouden en wel in de gevallen; alleen vader of moeder (41.1%), alleen grootmoeder of grootvader (10.6%) alleen broer of zus (1.5%), alleen tante of oom, alleenstaanden (5.8%), anders (2.4%). Met anders wordt bedoeld personen die ergens anders wonen en zorg dragen voor met name de materiële verzorging van het betreffende huishouden. In de meeste gevallen zijn dit de familieleden in Paramaribo en of Frans-Guyana. Er zijn wel gevallen waarbij 1 man verantwoordelijk is voor meer dan 1 huishouden. In het geval waarbij hij meer dan 1 vrouw heeft.



Figuur 3: hoofdverantwoordelijken van huishouden naar het hebben van werk waaruit een inkomen wordt verdiend

Uit figuur 3 kan men afleiden dat 62.5% van de verantwoordelijken voor het huishouden wel een werk hebben, terwijl 37.0% geen werk heeft. In dit onderzoek wordt onder werk verstaan alle activiteiten die ontplooid worden met de bedoeling om geld te verdienen. Het grootste deel van de onderzoekspopulatie ontplooit een activiteit met dat oogmerk. Het gaat meestal om personen die zelfstandig iets ondernemen of in dienst zijn van derden.

Er zijn verschillende redenen aangegeven voor het niet hebben van werk zoals onvoldoende economische activiteiten, onvoldoende bedrijven in het gebied, ongeschoold zijn of hebben van een te lage opleidingsniveau, hoge leeftijd, ziekte, een beperking of arbeidsongeschikt. Er is geen antwoord ontvangen van 3 respondenten of 0.6%. Deze informatie is belangrijk, omdat de aanleg van weg invloeden kan

hebben op de werksituatie van de lokale gemeenschappen. Er wordt in hoofdstuk 3 dieper hierop ingegaan.

In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het type werk dat door de respondenten wordt verricht.

<i>Type werk</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
Overheidsdienst [Bestuursopzichters., transporteurs v. overheid brandstof, technisch personeel van het ministerie van Natuurlijke Hulpbronnen, motorist van de door overheid gesubsieerde boten.	61	11.3
Ondernemer	112	20.8
Gedetacheerde werknemer [leerkrachten, MZ personeel	13	2.4
Traditioneel gezag [kapitein, basja	60	11.2
Commerciële landbouw / visvangst / jacht	2	0.4
Semi commerciële landbouw/ visvangst/ jacht	69	12.8
Hosselen	17	13.2
Combinatie	5	0.9
Anders	68	12.6
Geen werk	131	24.3
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 8: respondenten naar type werk gedaan door verantwoordelijke van het huishouden

Uit tabel 8 zijn de verschillende typen werk af te lezen. Ondernemer scoort met een score van 20.8% het hoogst van alle werktypen. Onder ondernemers vallen o.a. Winkeliers, bootsmannen, lodgehouders. Hoewel landbouw, vissen en jagen tot belangrijke hoofdmiddelen van bestaan van het gebied worden gerekend, scoren ze met een score van 0.4 % het laagst. Met commercieel wordt bedoeld het ontplooiën van activiteiten met de uitsluitende bedoeling de opbrengsten op de markt ten verkoop aan te bieden.

De verklaring voor deze lage score is dat nagenoeg iedereen in het gebied aan zelfvoorzienend landbouw, visvangst of jacht doet, waardoor de afzetmarkt in het gebied klein is. Het afzetten van landbouwproducten of vissen buiten de markt is eveneens problematisch omdat dit bemoeilijkt wordt door de hoge transportkosten, de zwakke concurrentie positie van lokale landbouwers op markten buiten het gebied, inadequate opslagfaciliteiten en afname van de wildstand in het gebied.

Ondanks de bovengenoemde factoren nemen bepaalde landbouwers, vissers, jagers toch de kans om op semicommerciële manier bezig te zijn; 12.8% van de onderzoekspopulatie doet hieraan. Met semicommercieel wordt bedoeld het ontplooiën van de activiteiten om geld te verdienen en voor de zelfconsumptie.

<i>Rollen</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
Traditioneel gezag	60	11.2
Vertegenwoordiger van een organisatie (sociale organisatie of regionale netwerk)	31	5.8
Lo-oudsten	14	2.6
Gedetacheerde medewerker (leerkracht, gezondheidsmedewerker, Bestuur Opzichter)	27	5.0
Ondernemer	50	9.3
Jongere in het dorp (niet ouder dan 35 jaar)	48	8.9
Lid van het dorp	285	53.0
Combinatie	9	1.7
Totaal	524	97.4
Geen antwoord	14	2.6
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 9: respondenten naar rol huishoudverantwoordelijke in het dorp

De rollen van de respondenten variëren van traditionele gezagsdrager, lid van een lokale organisatie of netwerk organisatie, lo-oudsten, ondernemer tot jongeren in het dorp. Sommige respondenten hebben aangegeven, dat ze een combinatie aan rollen vervullen in het dorp. Ze vervullen dubbele rollen dus. 53.0% van de respondenten hebben aangegeven geen specifieke rol te vervullen maar lid van het dorp te zijn.

Uit de bovenstaande informatie valt af te lezen dat de onderzoekspopulatie op basis van bepaalde karakteristieken opgedeeld is naar ressorten, dorpen, geslacht, leeftijdsklassen, functies binnen huishoudens, huishoudgrootten, huishoudstructuur, verantwoordelijken binnen het huishouden, werk en type werk hoofd van het huishouden en rol(en) binnen het dorp. Deze verdeling is belangrijk om naast de algemene uitspraken, ook specifieke uitspraken en meningen van specifieke groepen te belichten en te beschrijven in dit onderzoeksrapport.

Er zal worden nagegaan of de diverse karakteristieken van de onderzoekspopulatie verband houden met de meningen over de geprojecteerde weg. Dus of er verschil van mening bestaat tussen de diverse groepen binnen de onderzoekspopulatie en hoe die verschillen verklaard kunnen worden. In de navolgende hoofdstukken wordt nader hierop ingegaan.

3. TRANSPORT EN INKOMENSVORMING

Inleiding

Dit hoofdstuk handelt over de beleving van de respondent betreffende de huidige transport mogelijkheden, de mogelijke verandering na de wegaanleg en hoe de

invloed zal zijn op ontwikkelingen met betrekking tot inkomensvorming binnen individuele huishouden.

De inkomstenbronnen zijn erg variërend. Ze bestrijken de dienstensector, kleine ondernemingen, agrarische sector, traditioneel- en politiek bestuur en sociale ondersteuning. Van deze categorieën vormt, agrarische sector 15.22%, sociale ondersteuning 14.31%, traditioneel- en politiek bestuur 7.42%, dienstensector 8.49%, ondernemingen 8.5%. Het overige 46.06% omvat de groep die hosselen, gecombineerde sectoren of geen werk met een inkomen hebben. Het is duidelijk dat meer mensen zich bezighouden met landbouw activiteiten of een kleine onderneming hebben of gezagdrager zijn. En daarnaast bestaan de respondenten ook uit een groep van zestigjarige of ouderen, die dan van ouderdomsvoorziening genieten. Inkomsten komen van zowel de landbouwsector, bouwsector, overheid als onderneming.

Inkomensvorming

In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de inkomstenbronnen en wordt er een verband gelegd tussen het werkzaam zijn en mogelijke inkomensverandering na de weg aanleg. Er wordt ook een verband gelegd met de mogelijke kans op verbeterde toegang tot grondstoffen, bronnen of middelen die nodig zijn voor de productie. Werktypen die in de categorie ondernemers vallen zijn o.a. winkeliers, bootsmannen, lodgehouders of werken in de toeristische sector. In de categorie 'anders' vallen o.a. sociale steunenieters, ouderdomsvoorziening, pensioen, zij die werk doen waaruit weinig inkomen wordt verdiend of een combinatie van diverse inkomstenbronnen zoals gezagdrager en ouderdomsvoorziening, kleine ondernemer en ambtenaar.

<i>Antwoorden</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
Houtkap	13	2.4
Landbouw	84	15.6
Ondernemer	97	18
Overheid	56	10.4
Gedetacheerde werker	15	2.8
Gezagdrager	52	9.7
Hosselen	20	3.7
Anders	201	37.4
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 10: Primaire inkomstenbron t.b.v. gezinsonderhoud

Uit de bovenstaande tabel is af te lezen dat de primaire inkomstenbron van de onderzochte huishoudens voor een groot deel bestaat uit: eigen kleine onderneming (18%), landbouw (15.6%) gevolgd door de groep die valt onder de categorie ‘anders’ met 37.4%. Hieronder vallen onder andere mensen met een ouderdomsvoorziening en overige sociale steunverleners en zij die geen werk hebben waaruit er inkomen voortvloeit. Deze tabel relateren aan figuur 9 van het vorig hoofdstuk, laat een situatie zien dat 62.5% van de huishoudverantwoordelijken wel een werk hebben tegenover een percentage van 76% die zeggen tenminste één inkomensbron te hebben, terwijl 37.0% geen werk heeft tegenover 37.4% in tabel 9 die hun primaire inkomstenbron niet hebben bekendgemaakt/ geen werk hebben waaruit er inkomen vloeit.

	<i>Aantal</i>		<i>Geen antwoord</i>		<i>Totaal</i>	
	N	%	N	%	N	%
Werkende huishouding hoofd met inkomen*uitgevoerde werkzaamheden met beste inkomsten.	403	74.9	135	25.1	538	100.0
Werkende huishouding hoofd met inkomen * kans op vergemakkelijking van werkzaamheden na wegaanleg.	468	87.0	70	13.0	538	100.0
Werkende huishouding hoofd met inkomen * verbeterde toegang tot middelen die nodig zijn voor de productie na wegaanleg.	410	76.2%	128	23.8%	538	100.0

Kruistabel 11: Samenvatting situatie tussen werkzaam zijn, inkomensbron en mogelijke verandering na de aanleg van de weg.

Aan de gehele onderzoekspopulatie zijn de vraagstukken, die in de tabel te lezen zijn voorgehouden. Maar van de gepresenteerde kruistabel is op te merken dat niet alle antwoorden van de respondenten te gebruiken zijn bij de gewenste kruising. De mogelijkheid bestaat dat een respondent bijvoorbeeld antwoord geeft op de ene vraag en geen antwoord op de andere vraag, waardoor de tabel een kolom presenteert met de categorie ‘geen antwoord’.

Van de 538 respondenten is er in de eerste rij van de bovenstaande tabel een samenvatting gemaakt van hoeveel respondenten er een verband is te leggen tussen het hebben van een werk met inkomen en welke werkzaamheid het meest voor het huishoudinkomen zorgt. Het aantal is 403. In de twee volgende rijen zijn het respectievelijk 468 van het huishouden met een inkomen die denken dat de weg de uitvoering van hun werkzaamheden zal kunnen vergemakkelijken en 410 van die huishouden die denken dat de toegang tot de nodige middelen mogelijk verbeterd zal kunnen worden.

In de onderstaande tabel valt te lezen hoe de verhouding is tussen het hoofd van het huishouden dat werkt en inkomen heeft en de redenen die ertoe zou kunnen leiden dat de toegang tot middelen voor productie verbeterd wordt door mogelijke stimulering van economische activiteiten.

	<i>Redenen voor het stimuleren van economische activiteiten</i>	<i>Heeft de persoon aan het hoofd van dit huishouden een werk waaruit een inkomen wordt verdiend?</i>		<i>Totaal</i>
		ja	nee	
Zo ja, waarom?	meer afzet mogelijkheden	97	60	157
	makkelijker afvoer van de producten	68	29	97
	nieuw inkomsten bron	36	13	49
	anders	154	81	235
<i>Totaal</i>		355	183	538

Kruistabel 12: Kruiseling tussen werkende hoofdverantwoordelijk huishouding en kans op verbeterde toegang tot middelen voor de productie en redenen daarvoor

In de bovenstaande kruistabel is het verband te zien tussen huishouden met een werkende hoofdverantwoordelijke en de invloed die de weg zal kunnen hebben tot de toegang tot de nodige middelen t.b.v. de productie. Zij die een werk hebben verwachten met de aan te leggen weg meer mogelijkheid voor commerciële economische activiteiten, vanwege meer afzet mogelijkheden, makkelijker afvoer van de producten, maar overwegend meer om combinatie van redenen zoals meer afzet en makkelijker afvoer van de producten. Deze combinaties vallen onder de categorie 'anders'. Dus 235 huishoudens hebben meer dan één reden die de huidige economische activiteiten zouden kunnen stimuleren, terwijl 157 huishoudens, meer afzet mogelijkheden zien als enige reden voor het stimuleren van economische activiteiten. Een groep van 183 respondenten zeggen dat ze geen werk hebben waaruit een inkomen wordt verdiend (denk maar aan de bejaarden), maar die toch hun mening hebben geuit over mogelijke redenen die economische activiteiten zouden stimuleren.

Feit is dat alle leeftijdscategorieën geloven in meer afzet mogelijkheden en/of meer afzet mogelijkheden in combinatie met de overige reden, in het bijzonder degenen in de categorie 28 – 39 jaar en de 60 plussers. De jongeren tussen 23 – 34 jaar zien meer heil in nieuwe inkomensbron.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
houtkap	14	2.6
landbouw	80	14.9
ondernemer	105	19.5
overheid	54	10.0
gedetacheerde werker	15	2.8
gezagdrager	48	8.9
hosselen	17	3.2
anders	205	38.1
<i>Totaal</i>	<i>538</i>	<i>100.0</i>

Tabel 13: Werkzaamheden met beste huishoudinkomen

Hoewel ‘anders’ het hoogste percentage toont geeft dat aan dat 38.1% van de huishoudens combinatie van werkzaamheden hebben die gezamenlijk voor het huishoudinkomen zorgen bijvoorbeeld gezagdrager en ondernemer of ambtenaar en hosselen. Ook zij die vanwege hoge leeftijd en ziekte van sociale voorzieningen genieten vallen onder de categorie ‘anders’. Er is ook af te lezen dat eigen onderneming(19.5%) gevolgd door kleinschalige landbouwactiviteiten(14.9%), het meeste geld voor de huishoudens brengen. Deze vraag was niet van toepassing op de respondenten die beweren (uit vorm van protest tegen de wegaanleg), dat ze geen werkzaamheden ontplooiën waaruit er inkomsten voortvloeien.

		<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
Antwoord	veel makkelijker	148	27.5
	Makkelijker	136	25.3
	geen invloed	135	25.1
	Moeilijker	29	5.4
	veel moeilijker	21	3.9
	Totaal	469	87.2
	Geen antwoord	69	12.8
<i>Totaal</i>		<i>538</i>	<i>100.0</i>

Tabel 14: Mate van vergemakkelijking van werkzaamheden

Af te lezen is dat 27.5% van de huishoudens van mening zijn dat de aan te leggen weg de uitvoering van werkzaamheden zal vergemakkelijken, maar ook een percentage van 25.1% zijn van mening dat de weg niet van invloed zal zijn op hun werkzaamheden. Meer nog blijkt dat de werkzaamheden vergemakkelijkt zal worden voor 52.8% van huishoudens en het tegenovergestelde voor 9.3% van de onderzochte huishoudens. Wordt de mate van vergemakkelijking in verband gebracht met geslacht en leeftijdscategorie van de populatie in het onderzoek en de mate van transportkosten, dan blijkt dat meer vrouwen in de leeftijdscategorie van 28 tot en met 34 jaar en de ouderen boven de 60 jaar van mening zijn dat de werkzaamheden vergemakkelijkt en minder onkosten zullen hebben voor transport. In dat verband zijn 261 vrouwen om 147 mannen van een totaal van 441 respondenten die antwoord hebben gegeven op deze gerelateerde vragen.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
Ja	224	41.6
nee	187	34.8
Totaal	411	76.4
Geen antwoord	127	23.6
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 15: Mate van verbeterde toegang tot grondstoffen, bronnen of middelen voor de productie

Voor meer dan 41% zal de nieuwe weg een verbeterde toegang tot grondstoffen betekenen. Als er hiermee een verband wordt gelegd met de invloed van transportkosten, dan blijkt dat er van 377 huishoudens, 213 het verband bevestigen. Hiervan zegt 187 dat de kosten voor transport zullen verminderen. Redenen hiertoe zijn onder andere: minder kans tot verlies van producten door bootongeluk, snellere toegang tot de grondstoffen vanwege de weg. Zij die het verband niet zien (87) zeggen dat de weg geen invloed zal hebben op de transportkosten, omdat men van mening is dat er meer geld nodig zal zijn om de bestemming via de weg te betalen. Totaal 106 huishouden van 377 zeggen dus dat er geen invloed zal bestaan tussen transportkosten en toegang tot grondstoffen, bronnen of middelen die nodig zijn voor de productie.

Invloed weg op transportkosten, inkomsten verandering

De kans bestaat dat de aan te leggen weg invloed zal hebben op de kosten voor transport en veranderingen in de inkomsten van de huishoudens die betrokken zijn in dit onderzoek. Deze paragraaf presenteert de resultaten betreffende de invloed van

de weg op transportkosten en mogelijke inkomensverandering, waarvan ook de activiteiten die betrekking hebben op toerisme en andere vormen van werk die met transport te maken.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
veel verminderen	195	36.2
verminderen	71	13.2
geen invloed	142	26.4
verhogen	18	3.3
veel verhogen	15	2.8
Subtotaal	441	82.0
Geen mening	97	18.0
Totaal	538	100.0

Tabel 16: Invloed weg op de kosten voor transport

Er blijkt dat voor 49.4% van de respondenten de nieuwe weg zal helpen de kosten voor transport te onderdrukken. Dit zal een feit zijn indien de huishoudens die werkzaamheden ontplooiën eigen vervoer hebben, anders stelt 26.4% dat de weg geen invloed zal hebben op de transportkosten, daar deze groep van mening is dat er vaste werk met inkomen aanwezig moet zijn om te kunnen profiteren van de mogelijkheden van de nieuwe weg. Zonder vast inkomen zal de invloed miniem zijn.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
sterk toenemen	65	12.1
toenemen	143	26.6
geen invloed	186	34.6
afnemen	19	3.5
sterk afnemen	19	3.5
<i>Subtotaal</i>	432	80.3
Geen mening	106	19.7
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 17: Invloed op inkomsten door verbetering toegang tot grondstoffen

Invloed op de inkomsten zal toenemen voor 38.7% van de betrokken huishoudens. Ook zegt 34.6% van de respondenten dat de weg geen invloed zal hebben op de inkomsten, door de gemakkelijke toegang tot grondstoffen die nodig zijn voor de productie. Deze gegevens in verband brengen met de vraag “indien u denkt dat uw

inkomen zal veranderen, waaraan zal dat volgens u liggen?”geeft meer duidelijkheid in de gepresenteerde cijfers. Zie verder de beschrijving horende bij tabel 18.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
meer afnemers	78	14.5
meer verkoop van producten en diensten	86	16.0
vergroting van het marktaandeel	18	3.3
minder afnemers	13	2.4
meer concurrentie	47	8.7
verkleining van het marktaandeel	18	3.3
Anders	94	17.5
<i>Subtotaal</i>	354	65.8
geen mening	184	34.2
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 18: redenen tot inkomensverandering

In feite mag gesteld worden dat meer afnemers dezelfde betekenis heeft als meer verkoop van producten en diensten. In percentage is het dan 30.5% van de respondenten die van mening zijn dat meer verkoop van producten en diensten een reden vormt voor inkomensverandering. Onder de categorie ‘anders’ (17.5%) vallen redenen als: drastische prijsverlaging voor transport, inkomstenderving doordat bijv. houtproducten goedkoper kunnen worden want prijzen zullen tot stand komen door vraag en aanbod, meer werkgelegenheid in de houtsector/grind en scherpzand. Ook zij die meerdere redenen aanhalen vallen onder deze categorie. Onder de categorie ‘geen mening’ (34.2%) vallen de respondenten die protesteren tegen de wegaanleg. Deze tabel in verband brengen met het vorige laat zien dat de invloed zal toenemen voor 65.8% van de respondenten, door meer verkoop van producten en diensten en vergroting van marktaandeel. Van de meer dan 350 huishouden die betrokken zijn in deze verbandlegging zegt 46 huishoudens te vrezen voor meer concurrentie, 161 hopen op meer verkoop c.q meer afnemers. Met de aan te leggen weg krijgen de afnemers de gelegenheid om de producten zelf op te halen, en ook krijgt de overheid meer bewegingsruimte in het uitgeven van vergunning aan andere volken dan die in het gebied.

Kans op meer afzetmarkten en werkgelegenheid

Er wordt in deze paragraaf de mogelijkheden tot andere afzetmarkten en ander soortige werk beschreven. Ook wordt een analyse gemaakt van hoe men denkt over hoe de aan te leggen weg een stimulans zou kunnen zijn voor verschillende vormen van werk die met transport te maken hebben. Denk hierbij ook aan toerisme.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
ja	255	47.4
nee	165	30.7
<i>Subtotaal</i>	420	78.1
Anders	118	21.9
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 19: Mogelijkheid tot andere afzetmarkten

Heeft een respondent geen werk waaruit er inkomen vloeit of wijst men de weg af dan heeft het invloed op de kans die men ziet op de mogelijkheid tot andere afzetmarkten. Toch zegt 47.4% dat de weg hen toegang zal verschaffen tot andere markten voor de afzet van producten. Antwoorden als 'weet niet', 'geen mening/geen antwoord' en 'niet van toepassing' zijn ondergebracht in categorie 'anders' (21.9%).

In een verbandlegging met de vraag betreffende toerisme en andere vormen van werk die met transport te maken, zegt 299 respondenten dat de weg toerisme en andere werk die met transport te maken hebben zal stimuleren, 70 respondenten zijn van mening dat het geen invloed zal hebben en 31 denken eerder dat de weg zal belemmeren. Samen vormen deze drie groepen 74.3% van de steekproef. De resterende respondenten 25.7% in deze verbandlegging zeggen het niet te weten of geven geen antwoord. Er werd op deze vraag zowel bevestigend als niet bevestigend beantwoord. De redenen hiertoe zijn onder andere: dat de markten dan dichtbij komen, langs de weg kan dienen als een afzetmarkt, afnemer kunnen zelf hier komen.

Andere voordelen van de aan te leggen weg kunnen zijn: De toerist zal dan de mogelijkheid hebben om zelf te reizen, want niet iedereen houdt van varen. Minder lopen met goederen. Meer mogelijkheid om te reizen naar andere dorpen, terugdringen van urbanisatie, meer winkel bevoorrading, tevreden met de staat van de natuur en wil het behouden. Gemakkelijk sjouwen van palmladeren, commercialisering van landbouw. Verder ook meer toeristen vanwege de mogelijke daling van transportkosten. Maar het negatieve daarvan is dat niet alle toeristen goede bedoelingen hebben, je kunt bijvoorbeeld pedofielen krijgen of van dergelijke

andere typen. Er dient gewerkt te worden aan bevordering van de eenheid binnen de gemeenschappen om de negatieve effecten van de aan te leggen weg als een eenheid aan te vechten.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
ja	345	64.1
nee	160	29.7
Subtotaal	505	93.9
Geen antwoord	33	6.1
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 20: Mogelijkheid tot andersoortig werk

Van het totale denkt 64.1% dat zij misschien door de aanleg van de weg een andere soort werk te zullen gaan doen, variërend van schoonmaak tot monteurwerk. In een verbandlegging met de vraag betreffende toerisme en andere vormen van werk die met transport te maken, zegt 353 respondenten dat de weg toerisme en andere werk die met transport te maken hebben stimuleren, 92 respondenten zijn van mening dat het geen invloed zal hebben en 33 denken eerder dat de weg zal belemmeren. De resterende respondenten 11.2% in deze verbandlegging zeggen het niet te weten of geven geen antwoord. Mensen denken om werk te vinden bij een ondernemingsbedrijf en een bestaan te vinden in toerisme, ook timmer en bouwvak werk, onderhoudsman, montage. Ander soort werk: carwash, hairstudio, restaurant, taxi chauffeur, truck chauffeur, gronden openkappen, het opzetten van een toeristkamp, kostgrond beplanten, houtkap, schoonmaakster, commercialiseren van landbouwproducten, wachter bij bepaalde overheidskantoren, opzetten van een restaurant, landbouw-en houtbedrijf opzetten, monteur werk, crèche medewerkster, checker in staatsbussen. Meehelpen om het wegdek te verbeteren.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
sterk stimuleren	152	28.3
stimuleren	216	40.1
geen invloed	98	18.2
belemmeren	20	3.7
sterk belemmeren	15	2.8
<i>Subtotaal</i>	501	93.1
Geen mening	37	6.9
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 21: Stimulering transport gerelateerde activiteiten door weg aanleg

Wat betreft stimulering transport gerelateerde activiteiten door de weg aanleg zegt 68.4 % dat de weg hen zal stimuleren. Dit zal als oorzaak hebben: meer afnemers, makkelijker afvoer van producten en ook zal het nieuwe inkomensbron betekenen. Deze ontwikkeling kan negatief uitvallen, indien slechte toeristen negatieve activiteiten gaan introduceren (denk maar aan weglopen van jonge meisjes, mensenhandel en pedofiliepraktijken) en als de nieuwe weg zal leiden tot illegale houtkap en goudwinning. De gemeenschappen vrezen voor dergelijke problemen door de huidige negatieve ontwikkelingen op deze werkgebieden. Er wordt duidelijk gesteld dat indien de weg toch wordt aangelegd dat het niet tot Brazilië moet uitkomen, want Brazilianen worden geassocieerd met goudwinning en moordplegers. De respondenten zien een toekomst in houtkap activiteiten, maar met de nieuwe weg zal dergelijke activiteiten moeilijk te controleren zijn door de gemeenschappen, waardoor vrees ontstaat voor inkomstenderving.

Invloed weg op huidige en toekomstige werkterrein

De aan te leggen zou enige invloed kunnen hebben op de omvang van hedendaagse werkterrein van de huishoudens en hen mogelijk stimuleren om meer commerciële economische activiteiten te gaan ontplooiën. Met werkterrein wordt in dit onderzoek bedoeld de werkzaamheden van elk individuele respondent die vallen binnen de onafhankelijke sectoren zoals: agrarisch, onderwijs, bestuur etc. Bijna elke huishouden heeft een kostgrond die beplant wordt voor eigen voedsel voorziening en/of het semicommercieel aanwenden. In deze paragraaf wordt de invloed van de weg op de huidige en toekomstige werkterrein beschreven.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
zelfvoorzienend landbouw	9	1.7
semi commerciële landbouw	346	64.3
Beide	86	16.0
Geen van boven genoemde	74	13.8
Anders	4	0.7
Subtotaal	519	96.5
Geen antwoord	19	3.5
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 22: Type landbouw

In de tabel is af te lezen dat er overwegend aan semicommerciële landbouw wordt gedaan (64.3%). Gevolgd door een groep die zowel aan zelfvoorzienend als

semicommerciële landbouw doet (16%). Het is gewoonte in de Saramaccaanse gemeenschap dat er minstens één keer in twee jaren een nieuwe kostgrond wordt opengekapt, omdat plantsoen niet langer dan twee jaar in tact blijft. Indien een respondent zou zeggen dat er geen landbouw activiteiten worden ontplooid dan zal het gaan om bejaarden of alleenstaanden.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
veel invloed	130	24.2
invloed	141	26.2
neutraal	148	27.5
minder invloed	18	3.3
helemaal geen invloed	69	12.8
<i>Subtotaal</i>	506	94.1
geen mening	32	5.9
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 23: Invloed van de weg op werkterrein

Dat de aanleg van de weg invloed zal hebben op de omvang van het werkterrein, zegt 27.5% van de respondenten dat het neutraal zal blijven, terwijl 50.4% van mening is dat het wel degelijk invloed zal hebben. Ondanks de vrees voor de negatieve effecten van een weg, geloven 16.1% dat de weg minder tot helemaal geen invloed zal hebben op het bestaande werkterrein. Er wordt gevreesd voor minder bewegingsvrijheid in de bossen, uitgeven van concessies aan derden. De weg kan de mogelijkheid bieden om de kostgronden sneller te bereiken. Er bestaat geen of weinig werkgelegenheid in het gebied, waardoor er niet verwacht wordt dat er veel zal veranderen in het bestaande werkschema. Dat zal wel anders zijn als de weg ook gepaard gaat meer werk aanbod.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
Ja	354	65.8
Nee	153	28.4
Totaal	507	94.2
Geen antwoord	31	5.8
Totaal	538	100.0

Tabel 24: Stimulans tot meer commerciële activiteiten

Voor 65.8% zal de aanleg van de weg een stimulans zijn om meer commerciële activiteiten te ontplooiën. Daarnaast zegt 28.4% dat niet geval zijn omdat

commercialiseren van activiteiten niet slechts door een weg gestimuleerd kan worden. Door een verband te leggen met huishouden met een werk waaruit een inkomen wordt verdiend en de aangehaalde redenen tot commercialisering, blijkt dat van 505 huishouding, 355 toegeven dat de weg een stimulans vormt, omdat er meer afzetmogelijkheden zal ontstaan (29.4%). De respondenten zien overwegend heil in commercialisering in de landbouwsector. Op de tweede plaats zien ze heil in de combinatie van landbouw, houtkap en vissen/jagen (19.7%). Dit is te verklaren aan het feit dat het gebied rijk is fauna en flora. De mensen leven van wat zij zelf verbouwen en van jacht en visvangst. Als de vraag bestaat voor aardvruchten, bouwpakketten kunnen ze dat gaan produceren en ter verkoop aanbieden.

Samenvatting en kansen

Samenvattend komt het neer op dat de aan te leggen weg:

- ondernemerschap zal stimuleren en misschien ook investeerders aantrekken,
- de mannen motiveren om zelf auto's te gaan kopen,
- zal maken dat het inkomen gaat verhogen omdat de transportkosten drastisch omlaag zullen gaan, waardoor er veel minder hieraan uitgegeven worden om grondstoffen voor de productie in te slaan,
- zal veel backtrackers de kans geven het gebied te bezoeken en dit kan zowel positief als negatief uitvallen omdat de controle over wie er allemaal in het gebied komt verloren raakt,
- de mensen in het gebied zouden een landbouw associatie kunnen opzetten om zo hun producten makkelijk te kunnen afzetten,
- Toeristen zullen veel meer in het gebied komen omdat de transportkosten zullen afnemen,
- basisgoederen zullen goedkoper worden waardoor er minder winst gemaakt zal worden,
- zal werkgelegenheid creëren voor de lokale bevolking z.a. schoonmaak personeel, winkel verkoopster, verkoop van ijsproducten en veel meer klusjes.
- Er zullen meer winkels en bedrijven komen in het gebied.

Men is van mening dat toeristen komen om hun cultuur te verkennen en weer over te dragen aan andere mensen, toeristen reizen eerder per boot of vliegtuig, minder verdiensten voor de bootsmannen van de toeristen, vermindering transportkosten, veel verkopen van landbouwproducten aan toeristen, meer werkgelegenheid, de vrouwen kunnen door pangiverkoop⁵ hun man ondersteunen aan de opvoeding van de kinderen, meer auto's in het binnenland, toeristen zullen comfortabeler reizen, de kans is groot dat er meer ongewenste toeristen zullen komen.

⁵ Een pangi is een om de lendenen gelegde kledingstuk van de Marron vrouwen.

Kansen die de respondenten zien

Momenteel is het een gegeven dat bezoekers in deze gemeenschappen reizen met voldoende voedselvoorraad vanuit Paramaribo, omdat de lokale gemeenschappen niet als zodanig produceren voor de verkoop. Maar met de komst van de nieuwe weg ziet de lokale bevolking een mogelijkheid om bijvoorbeeld groenten te gaan produceren voor de toeristenkampen waardoor zij niet meer vanuit de stad landbouwproducten hoeven aan te voeren. De aan te leggen weg zal meer commerciële activiteiten met zich meebrengen en bovenal tal van investeringsmogelijkheden en kansen met zich meebrengen. Diversificatie in de productie van landbouwproducten op grotere arealen. Als de weg er is kunnen bepaalde mensen taxi chauffeur worden. De weg kan maken dat iemand zich sneller en gemakkelijker verplaatst waardoor hij/zij zelf landbouw producten kan gaan verkopen in plaats van ze met iemand anders te sturen, want dan krijg je soms niet de verwachte opbrengst van terug.

Ook de craftsector kan tot bloei worden gebracht, houtmarkten kunnen worden opgezet en als leveranciers dienen voor de zaken in de Paramaribo. Daarnaast kunnen we ook grind en scherpzand gaan verkopen. Spullen z.a. hout en het maken van stenen zullen goedkoper worden waardoor de lokale producenten failliet zullen raken. Vanwege de grote instroom van personen naar de dorpen na de aanleg van de weg zullen de winkeliers meer verkopen.

De mogelijkheid zal bestaan dat er goedkoper getransporteerd kan worden.

4. TRANSPORT EN WELVAART/GELUK

Inleiding

Dit hoofdstuk behandelt de beleving van de respondenten naar invloed van transport mogelijkheden in de mate van welvaart of geluk. Er volgt een presentatie over huidige transport en bezoek aan naasten, gevolgd door een paragraaf over de gang naar de polikliniek nu en in de toekomst. Ook zal er paragrafen uitgewijd worden aan invloed van de weg op deelname aan geloofsovertuiging activiteiten, schoolbereik, bereik overheidskantoren en ontspanningsmogelijkheden.

Huidige transport en bezoek aan naasten

In deze paragraaf wordt ingegaan op de mogelijke invloeden die de aan te leggen weg zal hebben op het bezoeken van naasten. Met naasten wordt in dit onderzoek verstaan: bloed- en aanverwante familie, vrienden of kennissen.

		Hoe zal de invloed zijn op de frequentie waarin u familie, vrienden of kennissen bezoekt, indien de weg wordt aangelegd?					
		<i>veel meer</i>	<i>meer</i>	<i>geen invloed</i>	<i>minder</i>	<i>veel minder</i>	<i>Totaal</i>
In welke mate bent u met de huidige transportmogelijkheden in staat uw naasten te bezoeken?	ruim voldoende mate	50	50	56	3	2	161
	minder voldoende mate	41	21	22	0	0	84
	voldoende mate	40	37	50	2	1	130
	onvoldoende mate	53	30	26	2	0	111
	ruim onvoldoende mate	9	2	26	0	0	37
<i>Totaal</i>		193	140	180	7	3	523

Tabel 25: Relatie heden en toekomst m.b.t. naasten bezoek

Gelet op de bovenstaande tabel kan gesteld worden dat 375 of 69.7% van de respondent de mogelijkheid hebben om de naasten op voldoende mate te bezoeken, terwijl 148 of 27.5% die mogelijkheid als onvoldoende ervaren. Van deze zelfde respondenten, zegt 333 dat zij hun naasten meer zullen bezoeken indien de weg wordt aangelegd, terwijl de aan te leggen weg geen invloed zal hebben op de frequentie van naasten bezoek voor 180 respondenten. Het resterend deel van 2.8% heeft haar mening niet gegeven in deze vraagstellingen. De mensen leven in familie verbanden bij elkaar, dus ze hebben in wezen geen weg nodig om een familie in hetzelfde dorp te bezoeken, terwijl de weg een hulp zal zijn om naasten buiten het woondorp te kunnen bezoeken.

		<i>Huidige transport mogelijkheden</i>	<i>Hoe zal de invloed zijn indien de weg wordt aangelegd?</i>
Huidig transport mogelijkheden om naasten te bezoeken	Pearson Correlatie	1	-.003
	populatie	523	523
Hoe zal de invloed zijn indien de weg wordt aangelegd?	Pearson Correlatie	-.003	1
	populatie	523	528

Tabel 26: Correlatie heden en toekomst m.b.t. naasten bezoek

Het verband tussen de mate van de status quo met de mogelijkheid om naasten te bezoeken en hoe het mogelijk zou kunnen zijn in de toekomst indien de weg komt valt negatief uit, dat betekent dat de weg niet als zodanig invloed zal hebben op het bezoek van naasten. Er is een minimum tot geen verband.

Invloed op polikliniek bezoek

De invloed op poli bezoek kan worden bepaald door lokatie van de polikliniek en werkschema van de kliniek. Dit vraagstuk zal voor de analyse gekoppeld worden aan de leeftijdscategorie van de respondenten. Er wordt gestart met het leggen van een relatie tussen het heden en de toekomst met betrekking tot het bezoek brengen aan poliklinieken.

		Zult u door de aanleg van een weg, indien noodzakelijk, vaker naar de dokter of poli gaan?					
		<i>veel vaker</i>	<i>vaker</i>	<i>normaal/ geen invloed</i>	<i>minder</i>	<i>veel minder</i>	<i>Totaal</i>
Zult u door de aanleg van een weg makkelijker naar de dokter of poli kunnen gaan?	veel makkelijker	66	38	26	1	0	131
	makkelijker	16	84	50	1	0	151
	geen invloed	1	4	229	0	0	234
	moeilijker	0	0	5	0	0	5
	veel moeilijker	0	0	1	0	4	5
<i>Totaal</i>		83	126	311	2	4	526

Tabel 27: relatie heden en toekomst m.b.t. polikliniek bezoek

Voor 52.6% van de betrokken huishoudens, zal de nieuwe weg het makkelijker worden om de kliniek te kunnen bereiken. De aanleg van een weg zal niet van invloed zijn op het makkelijker bereiken van de poliklinieken (43.7%). De poli bevinden zich overwegend in de dorpen en de kwaliteit van de dienstverlening speelt ook een rol bij het beslissen of er wel/niet een bezoek gebracht wordt. Voor 57.8% zal de aanleg van de weg normaal/geen invloed hebben op de frequentie van dokters bezoek. Deze verbanden linken aan de leeftijdscategorie van de respondenten laat zien dat er voor 50 plussers (196) poli bezoek niet beïnvloed zal worden door de aan te leggen weg. In de steekproef populatie zitten de respondenten overwegend in de leeftijdscategorie van 23 – 49 jaar (301) en voor deze groep zal de aan te leggen weg overwegend ook geen invloed hebben op makkelijker/frequenter poli bezoek. De groep jonger dan 23 jaar komt op de derde plaats in dit onderzoek qua aantal (28). Ook voor hen geldt

hetzelfde als bij de overige groepen. Minder dan 2.5% van de totale steekproef heeft geen mening gegeven op deze vraagstukken betreffende poli bezoek. Wanneer noodzakelijk wordt er een bezoek gebracht aan de poli. Daarnaast wordt er gewerkt met een vaste schema op de poli, dus de poli dagen zijn gespecificeerd naar categorie patiënten. Poli bezoek is niet alleen afhankelijk van de weg, het zal ook afhangen van de ernst van de ziekte en de te verwachte / gewenste behandeling.

Deelname aan geloofsovertuiging activiteiten

Hier wordt er een beeld geschetst over de relatie tussen de aanleg van de weg met de participatiegraad aan geloofsovertuiging activiteiten van de respondenten.

		Zal de aanleg van een weg het gaan naar de kerk of deelname aan activiteiten van traditioneel religie, makkelijker voor u maken?					
		<i>veel makkelijker</i>	<i>makkelijker</i>	<i>geen invloed</i>	<i>moeilijker</i>	<i>veel moeilijker</i>	<i>Totaal</i>
Gaaf u door de aanleg van een weg vaker naar de kerk of deelnemen aan activiteiten van traditioneel religie?	veel vaker	18	4	2	0	0	24
	vaker	4	78	6	0	0	88
	normaal / geen invloed	1	6	381	1	0	389
	minder	0	0	2	5	1	8
	veel minder	0	0	0	0	4	4
<i>Totaal</i>		23	88	391	6	5	513

Tabel 28: relatie deelname aan activiteiten nu en in de toekomst met de aan te leggen weg

Het deelnemen aan traditionele activiteiten of het uitdragen van geloofsovertuiging zullen niet beïnvloed worden door de aan te leggen weg zegt ruim 72% van de respondenten in de verschillende leeftijdscategorieën. De grootste groep respondenten zit in de leeftijdscategorie van 23 – 49 jaar, gevolgd door de 50 jarigen en meer. De kleinste groep ligt tussen 18 en 23 jaar. Het percentage is hoog, omdat culturele beleving/naar de kerk gaan niet in sterke mate afhankelijk is van transport. De gebedsplaatsen bevinden zich in de dorpen, alleen bij specifieke activiteiten waar het noodzakelijk is om van dorp te verplaatsen zal men mogelijk een weg nodig hebben bijvoorbeeld culturele activiteiten in andere dorpen.

Deze activiteiten worden over het algemeen in de individuele dorpen gehouden. Ook denkt 21% dat zij vaker zullen participeren aan dergelijke activiteiten. Het resterend deel van de steekproef (+5%) heeft geen mening gegeven op deze vraagstukken. Wat

de toekomst zal brengen, is moeilijk te voorspellen, maar als wordt uitgegaan van de situatie nu dan zal de toekomst niet veel doen veranderen.

			<i>Mate van kerk of deelnemen aan activiteiten van traditioneel religie</i>	<i>Vergemakkelijk en deelname aan activiteiten van traditioneel religie.</i>
Spearman's rho	Mate van kerk of deelnemen aan activiteiten van traditioneel religie.	Correlatie Coefficient	1.000	.913**
	Vergemakkelijken deelname aan activiteiten van traditioneel religie.	Correlatie Coefficient	.913**	1.000

** . Correlatie is significant bij een waarde van 0.01. De populatie is 513

Tabel 29: correlatie heden en toekomst met deelname aan kerk/traditionele activiteiten

De correlatie tussen het deelnemen aan traditionele activiteiten of het uitdragen van geloofsovertuiging is significant omdat het hier een waarde heeft van 0.91. dit betekent dat er een niet te verwaarlozen verband bestaat tussen het heden en de toekomst m.b.t deelname aan kerk/traditionele activiteiten. De afhankelijkheid is groot, dus de ene zal in de toekomst voorwaarde zijn voor de andere. Type activiteit zal een rol spelen.

Bereikbaarheid van scholen en overheidskantoren

Er is ook onderzocht wat de verwachtingen zijn van de huishoudens met betrekking tot het al dan niet gemakkelijk bereiken van de school door de schoolkinderen. In de onderstaande tabel is er een verband gelegd tussen schoolbereik en verwachting met betrekking tot meer ontspanningsmogelijkheden.

		Verwacht u dat door de aanleg van de weg meer ontspanningsmogelijkheden in het gebied zullen ontstaan?			<i>Totaal</i>
		<i>ja</i>	<i>nee</i>	<i>weet niet</i>	
Zal de aanleg van een weg uw kinderen in staat stellen makkelijker de school te bereiken?	veel makkelijker	83	31	3	117
	makkelijker	121	13	2	136
	geen invloed	153	75	20	248
	moeilijker	2	2	0	4
	veel moeilijker	1	3	0	4
	anders	1	0	0	1
<i>Totaal</i>		361	124	25	510

Tabel 30: relatie bereikbaarheid school en ontspanningsmogelijkheden

Ruim 47% van de respondenten is van mening dat de aan te leggen weg geen invloed zal hebben op het makkelijker of moeilijker bereiken van de school door hun kinderen. Daarnaast zegt 47.6% dat het wel makkelijker zal worden, omdat sommige kinderen via moeilijk begaanbare dorpverbindingswegen de school moeten bereiken, vooral tijdens regentijd. Ze willen geen schoolboot, schoolbus betalen. 69% van de houthoudens verwacht meer ontspanningsmogelijkheid, omdat het makkelijker zal zijn om samen te werken bij het organiseren van sportactiviteiten. Opvallend is dat mensen boven de 60 hogere verwachtingen hebben (76) dan de jongeren tussen 28 – 34 jaar (57). De ouderen verlaten hun woondorp minder en vinden het daarom fijn als anderen bij hen op bezoek komt, terwijl de jongeren graag uit willen. De meisjes klagen dat de jongens niet graag samenwerken om bijvoorbeeld een voetbalveld te delen met hen voor een potje slagbal.

		Verwacht u dat door de aanleg van de weg meer ontspanningsmogelijkheden in het gebied zullen ontstaan?			<i>Totaal</i>
		<i>ja</i>	<i>nee</i>	<i>weet niet</i>	
Leeftijd	< 18 jr	5	0	0	5
	18 - 22 jr	18	5	0	23
	23 - 27 jr	30	12	3	45
	28 - 34 jr	57	15	5	77
	35 - 39 jr	50	17	3	70
	40 - 44 jr	47	7	2	56
	45 - 49 jr	33	14	2	49
	50 - 54 jr	26	12	0	38
	55 - 59 jr	27	8	1	36
	> 60 jr	76	35	10	121
<i>Totaal</i>		369	125	26	520

Tabel 31: leeftijd naar verwachting van meer ontspanningsmogelijkheden

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
veel makkelijker	147	27.3
makkelijker	202	37.5
geen invloed	170	31.6
moeilijker	7	1.3
veel moeilijker	2	.4
Totaal	528	98.1
Geen mening	10	1.9
Totaal	538	100.0

Tabel 32: Bereikbaarheid van overheidskantoren

De weg zal 64.8% van de respondenten in staat stellen om overheidskantoren makkelijker te bereiken. Voor 31.6% zal de aan te leggen weg geen invloed hebben op het bereiken van overheidskantoren. Men bezoekt een overheidskantoor overwegend om een uittreksel en dan wel meer in de periode van herinschrijving op school. Momenteel zijn er op enkele dorpen hulpkantoren, maar de gemeenschap wenst meer zekerheid op dit punt, ze willen kantoren in de dorpen, waardoor er niet gereisd hoeft te worden ter verkrijging van de nodige officiële stukken.

Redenen voor wel/geen weg

Redenen aangehaald waarom het aanleggen van een weg goed/slecht kan zijn voor de gemeenschappen.

<i>Positief</i>	<i>Negatief</i>
<ul style="list-style-type: none"> - meer toeristen - De weg kan maken dat mensen die uit de dorpen waren weggetrokken terugkeren naar het dorp en dat de dorpen minder leeglopen. - De weg zal makkelijker zijn als je je eigen vervoer hebt om je te verplaatsen van dorp tot dorp - Men verwacht dat transportkosten minder zal worden - (meer)werkgelegenheid - veilig verkeer - meer beweegruiimte - stimulans om zelf een auto te kopen - de stroomversnellingen zijn gevaarlijk, minder kans dat spullen worden meegenomen in de boten, verbetering van dorpsontwikkeling - Vergemakkelijking van boodschappen doen in de stad - veel makkelijk om families te bezoeken 	<ul style="list-style-type: none"> - Criminaliteit - grondroof - verkrachtingen - mensenhandel - Grondoccupatie - illegale houtkap/jacht - aanranding en verkrachting - intrede van vreemden in de dorpen - toename roof en diefstal. - Particuliere boten gaan niet meer varen - drugsmisbruik, diefstal en rovers - vernieling van milieu - verwijdering van de gemeenschappen om de aanwezige natuurlijke hulpbronnen - Uitbraak van oorlog - aantasting normen en waardesysteem - Het wordt plots concessie van iemand, dus verminderde vrije beweging

<ul style="list-style-type: none"> - De weg zal overheidskantoren en andere zoals banken etc. de mogelijkheid bieden zich te komen vestigen in het gebied - De weg zal de gang naar de poli's vergemakkelijken waardoor de gezondheid van de mensen vooruit zal gaan. Er zullen minder sterfgevallen zijn als gevolg van gebrek aan transport naar de dokter. - Schoolkinderen zullen veiliger op school aankomen - De weg zal de huisbezoekjes van de dokter aan bedlegerige patienten vergemakkelijken en misschien frequenter - De weg zal maken dat bij ernstige gevallen ambulances tot in de dorpen kunnen komen om zieke mensen weg te voeren of we kunnen een taxi pakken - De weg zal maken dat er meer mannen in het dorp zullen zijn om de vrouwen te helpen. 	<ul style="list-style-type: none"> - meisjes gaan de stad invluchten - ongewenste bezoekers als zwervers, sektes - ontvoering - minder zeggenschap - De weg kan maken dat mensen die uit de dorpen waren weggetrokken terugkeren naar het dorp en dat de dorpen minder leeglopen - de bootsmannen geen werk meer zullen hebben - Buitendien zal de wegaanleg maken dat wij ons grondgebied kwijtraken, daar de grondenrechten nog niet zijn geregeld - De weg zal maken dat bospaadjes naar de kostgronden niet meer zichtbaar zullen zijn. - De weg zal ons misschien beperken in het uitvoeren van onze traditionele rituelen op onze heilige plekken die mogelijk door de aanleg van de weg komen te vervallen. - Het traditioneel gezag zal het niet meer voor het zeggen hebben.
--	---

De bootsmannen zijn zelf afkomstig uit de dorpen en ze kennen de mensen die in de dorpen wonen waardoor zij helpen om controle uit te oefenen, indien jouw kind van huis wil weglopen wordt hij niet meegenomen door de bootman omdat deze eerst gaat verifiëren of dat kind toestemming heeft om ergens anders te gaan. Met de aanleg van de weg gaat dit niet meer gebeuren, want mensen uit andere gebieden gaan ook busvervoer aanbieden in het gebied waardoor kinderen makkelijker van huis kunnen weglopen.

De gemeenschappen wensen zekerheid aan 1x24 uur elektriciteitsvoorziening, aanschaf van betere productie middelen, , auto aanrijding, , meer openbaar vervoer, landbouw op grote schaal. Verder verwacht men betere verkoop van producten, meer scholen en verbeterde elektriciteit voorziening. Transport vormt geen probleem maar de bemensing van overheidskantoren. Er moet nationaal busvervoer worden ingezet, anders zal het mogelijk nog duurder zijn dan het boottransport. De overheid zal de lokale mensen moeten compenseren voor aanleg van de weg op hun territorium.

Als het scholencomplex te Atjoni af is kunnen we beter toezicht en controle uit oefenen op onze kinderen. We kunnen gemakkelijk op bezoek gaan of zij kunnen in het weekend naar huis. Ook kan het zijn dat ze niet in het internaat hoeven te verblijven en dat ze met de schoolbus op en neer kunnen reizen.

De weg gaat ons vrijheid bieden om te reizen, ook is dit een goede ontwikkeling. Het negatieve van de weg is dat bij aanleg ervan men rekening moet houden met onze begraafplaatsen en andere heilige plekken die we hebben. De weg zou eigenlijk alleen tot Nieuw Aurora moeten lopen, want daarna heb je geen gevaarlijke soela's meer.

Hetzelfde lot van Afobaka zal ons overkomen, de overheid neemt altijd van ons zonder terug te geven, want na aanleg van de weg zal er tal van concessies worden uitgegeven om onze grondstoffen te exploiteren. De cultuur en gewoonten van ons in het dorp zullen sterk veranderen. De weg kan maken dat bepaalde manieren van broodwinning hier in dit gebied komen te vervallen zoals boottransporteurs, bootmakers en misschien ook houtkap.

Er moeten vuilnistonnen langs de weg worden geplaatst ter voorkoming en vermindering van vervuiling. De vrouwen in het gebied zijn kwetsbaar, ze zullen misbruikt worden. Per slot van rekening zullen ze willens of niet op het terrein van de goden werken, dus moeten ze eerst toestemming vragen.

Over het algemeen luiden de commentaren als volgt:

<i>Positieve commentaren</i>	<i>Negatieve commentaren</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Makkelijker om winkelzaak te beginnen - Ondernemerstraining - Goedkope benzine - Toename concurrentie - Verbeterde gezondheidsvoorzieningen - Meer controle op de boten - Meer overheids scholen - De bejaarden zullen de stad eerder bereiken - Oplossing grondenrechten vraagstuk eerst 	<ul style="list-style-type: none"> - Commercialiseren van producten kan ook zonder de weg - Met de weg zullen de leerkrachten nog vaker afwezig zijn - Toename concurrentie - Herhaling binnenlandse oorlog - Bang om zich te begeven tussen roekeloos rijders - Geen weg aanleg liever - Boottransporteurs dreigen baan te verliezen - De mensen zijn gewend aan het reizen per boot



Scooter in een garage in Pikin Slee

5. BEDREIGING VAN INKOMEN, WELVAART / GELUK

Inleiding

In dit hoofdstuk zullen we het hebben over de mate of manier waarop de respondenten denken dat een wegaanleg van Atjoni tot en met Semoisy en een verlengde weg ter ontsluiting van de dorpen t/m Dangogo 1 / 2 een bedreiging kan vormen voor hun inkomen of de manier waarop ze hun inkomen verkrijgen; hierbij wordt vooral gedacht aan de traditionele beroepen en de lokale input die hiervoor gebruikt worden om een inkomen uit te destilleren.

Ook zal hier speciaal aandacht worden besteedt, om naast de bedreiging die de weg zal vormen voor de vergaring van inkomen, na te gaan in hoeverre er een samenhang bestaat dat dit ook het welvaart en geluk van de mensen in de diverse dorpen achteruit zal laten gaan.

Om deze zaken te meten is er gebruik gemaakt van specifieke vraagstelling in de interviews die meer gestuurd zijn om te achterhalen welke de problemen zijn die de wegaanleg met zich mee kan brengen. Zodanig, dat deze hierdoor negatieve effecten zal hebben op zowel bezittingen van de dorpelingen als op de uitvoering van werkgerelateerde activiteiten ter verkrijging van een inkomen en zaken die maken dat men vrij leeft, met als gevolg het optreden van beperkingen die het welvaart en welzijn van de mensen drastisch achteruit doet gaan.

Bereikbaarheid en directe gevolgen na aanleg van de weg

In onderstaande tabel ziet u een overzicht van de denkwijze van de respondenten over de bereikbaarheid van de dorpen na de wegaanleg.

<i>Antwoord</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
Ja	457	84.9
Nee	66	12.3
weet niet	4	0.7
Geen antwoord	11	2.0
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 33: Snellere bereikbaarheid van dorpen na wegaanleg

De modus, het meest gegeven antwoord op de vraag of de dorpen sneller bereikbaar zouden zijn met elkaar na de wegaanleg, is ja. In totaal gaven 84.9% van de respondenten aan dat de wegaanleg zeker als gevolg zal hebben dat de dorpen sneller bereikbaar zullen zijn met elkaar. De rest was van mening dat dit niet het geval zou zij zijn of hield zijn/haar mening voor zichzelf. Van dit laatste groep was het

voornaamste argument dat je te voet niet sneller kan zijn dan de boot. Indien de weg wordt aangelegd en er vervoer is [in de vorm van auto's, fietsen, etc.] moet je toch daarvoor betalen als je zelf niet eentje bezit. Maar belangrijker was het feit dat men vond dat indien er een positief antwoord wordt gegeven, je medeplichtig wordt gesteld aan het meewerken aan broodverlies van de boottransporteurs, vandaar dat deze respondenten negatief reageerden op de vraag. Een deel van de 'nee' antwoorden kan dus gezien worden als protest antwoorden op het onderzoek en waren meestal afkomstig van bootsmannen [overheid & particulier] of anderen die direct inkomen hieruit vergaren (gezinsleden).

De snellere bereikbaarheid van de dorpen heeft te maken met: voor - en achteruitgang van de welvaart van de mensen en stimulering van de inkomensvergarings. Sneller kunnen bereiken van de dorpen kan in positieve zin voor de welvaart van de mensen betekenen dat zij minder tijd nodig hebben om de poli te bereiken wat als gevolg heeft sneller bij de medische hulp te zijn die men nodig heeft in geval van ziekte. Anderzijds kan dat in negatieve zin betekenen dat sociale controle groter moet gaan worden omdat kinderen die in een bepaald dorp wonen makkelijker en sneller van huis kunnen weglopen voordat dit de ouders opvalt.

Voor de inkomensvergarings kan het sneller bereiken van de dorpen via de weg in negatieve zin betekenen dat vb. de boottransporteurs minder aan inkomsten zullen krijgen omdat de mensen vaker te voet naar elkaar zullen gaan en in positieve zin dat bvb. producten die eerder alleen in het dorp waar men woonachtig is ten verkoop werd aangeboden, nu ook in de overige dorpen kan doen.

Zoals eerder aangegeven zal de snellere bereikbaarheid van de dorpen met elkaar ook de oorzaak van tal van problemen in het gebied zijn, die ervoor kunnen zorgen dat het inkomen en de welvaart/ geluk van de mensen in gevaar komt [of kan komen]. In onderstaande tabel is er een overzicht gepresenteerd van de problemen die de respondenten hebben aangegeven die zich zullen voordoen en of zullen verruwen in het gebied vanwege de wegaanleg.

<i>Antwoorden</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
illegale of ongewenste jacht	1	0.2
vervuiling van grond	1	0.2
roof en diefstal van eigendommen	44	8.2
mensenhandel	1	0.2
wilde occupatie van grond	7	1.3

Groeperingen van problemen als antwoord z.a.: - 'ongewenste en illegale jacht- vervuiling van grond- roof en diefstal van eigendommen- vernieling en beschadiging van eigendommen- verkrachting en aanranding- wilde occupatie van grond' [247] - 'roof en diefstal van eigendommen- moord- migratie- verandering en aantasting van sociale systeem, normen en waarden- aantasting van bestaande hiërarchie, machtsverhoudingen en sociale structuur' [61] - 'roof en diefstal van eigendommen- vernieling en beschadiging van eigendommen – drugsgebruik- moord- intrede van vreemden- leegroof van de natuurlijke hulpbronnen' [106] - 'Overige groeperingen' [41]	455	84.6
Anders: moord, aanrijdingen, uitbreken v.e. nieuwe binnenlandse oorlog, migratie, etc. [zie toelichting tabel voor de rest]	19	3.5
Geen antwoord	10	1.9
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 34: Problemen voortvloeiende uit de wegaanleg

De problemen die volgens de mensen door de wegaanleg hun intrede in het gebied zullen doen, of reeds bestaan maar zullen verergeren zijn:

- Illegale of ongewenste jacht
- Vervuiling van grond en rivier water
- Roof en diefstal van eigendommen , dit probleem werd het meest door de mensen aangekaart
- Mensenhandel
- Wilde occupatie van grond: hier bleef men hameren op het feit dat het grondenrechten vraagstuk die al geruime tijd gaande is, eerst door de overheid in orde moest worden gebracht alvorens een weg aan te leggen. Er werd duidelijk aangegeven dat zij zonder titel op de grond na een wegaanleg verloren zouden zijn en er allerlei gronduitgifte zou plaatsvinden door de overheid
- Groepering van problemen: dit is zo genoemd omdat bepaalde respondenten tal van problemen opsomden die moeilijk te categoriseren waren en de analyse onoverzichtelijk zou maken. Problemen die onder deze categorie vallen en nog niet genoemd zijn, zijn: vervuiling van rivierwater; vernieling en beschadiging van eigendommen; aanranding en verkrachting; verandering en aantasting van sociale systeem, normen en waarden; aantasting van bestaande hiërarchie, machtsverhoudingen en sociale structuur; en de overige problemen die onder 'anders' zijn ondergebracht. Zie onderstaand in de tekst de meest voorkomen groeperingen van problemen die als antwoord zijn gegeven
- Anders: deze categorie huisvest de antwoorden zoals een nieuwe burgeroorlog, moord, migratie, leegroof van de natuurlijke hulpbronnen, verkeersongevallen, intrede van vreemden, onder meer Brazilianen, in het gebied, toename en verruwing van drugsgebruik onder de jongeren, minder bewegingsvrijheid

vanwege aanwezigheid van de politie en uitgifte van concessies door de overheid in hun woongebied.

De meeste respondenten gaven een groepering van problemen aan als antwoord waarvoor zij bang waren dat de wegaanleg deze met zich mee zou brengen. De meest voorkomende groeperingen van problemen die als antwoord voorkwamen zijn:

- ‘ongewenste en illegale jacht- vervuiling van grond- roof en diefstal van eigendommen- vernieling en beschadiging van eigendommen- verkrachting en aanranding- wilde occupatie van grond’: *dit antwoord werd het meest verkregen bij vrouwen die vaak aangaven aan semi commerciële landbouw te doen en afhankelijk hiervan waren voor onderhoud van hun gezin. In totaal gaven 247 personen te kennen bang te zijn voor deze problemen*
- ‘roof en diefstal van eigendommen- moord- migratie- verandering en aantasting van sociale systeem, normen en waarden- aantasting van bestaande hiërarchie, machtsverhoudingen en sociale structuur’: *de ouderen uit de dorpen en de traditionele gezagdragers waren over het algemeen van mening dat deze problemen zich zullen voordoen, deze groep bedroeg 61 personen*
- ‘roof en diefstal van eigendommen- vernieling en beschadiging van eigendommen – drugsgebruik- moord- intrede van vreemden- leegroof van de natuurlijke hulpbronnen’: *is de antwoorden combinatie die van de meeste jongeren en ondernemers, 106, [meer van het mannelijk geslacht] werd verkregen*
- Overig: *deze zijn de overige 41 moeilijk te categoriseren antwoordgroeperingen van de genoemde problemen die door de respondenten zijn gegeven*

In het vervolg van het rapport worden deze groeperingen van problemen voor de overzichtelijkheid onder de kop ‘combinatie van problemen’ in de analyses meegenomen.

Om na te gaan of er een verband bestaat tussen de problemen die volgens de respondenten zich in het gebied zullen voordoen na de wegaanleg en de snellere bereikbaarheid van de dorpen, is er een kruistabel gemaakt tussen deze twee zaken. Daarnaast is ook de correlatie coëfficiënt uitgerekend om de sterkte van het verband tussen deze twee zaken te meten en in hoeverre de een voorwaarde is voor het ontstaan van het andere, na te gaan. Een positieve correlatiewaarde vanaf 0.01 is significant, echter wil dit niet zeggen dat er sprake is van een verband tussen twee variabelen. Er is pas sprake van een wezenlijk verband als de waarde 0.5 is of hoger ligt. De correlatie waarden die liggen vanaf 0.49 tot en met 0.01 zijn wel significant maar kunnen verwaarloosd worden. Bij een negatieve waarde geeft dat aan dat de correlaties niet significant zijn, dus is er helemaal geen sprake van een verband tussen de variabelen. Beide de correlaties van Pearson’s en Spearman zijn uitgerekend.

Denkt u dat door de aanleg van een weg de dorpen sneller bereikbaar zullen zijn?	Welke van de onderstaande problemen denkt u dat de aanleg van de weg met zich zal meebrengen?						
	<i>illegale of ongewenste jacht</i>	<i>roof en diefstal van eigendommen</i>	<i>mensenhandel</i>	<i>wilde occupatie van grond</i>	<i>Combinatie van problemen</i>	<i>anders</i>	<i>Totaal</i>
Ja	1	35	1	3	395	17	452
Nee	0	4	0	4	56	2	66
weet niet	0	3	0	0	0	0	3
Geen antwoord	-	-	-	-	-	-	17
<i>Totaal</i>	1	42	1	7	451	19	538

Tabel 35: Kruistabel: snellere bereikbaarheid van dorpen * te ontstane problemen door wegaanleg

<i>Symmetrische maten: Correlaties</i>	
	<i>waarde</i>
Pearson's R	-.084
Spearman	-.077
<i>Totaal verkregen antwoorden</i>	521

De correlatie waarden tussen de variabelen in de kruistabel wijzen uit dat er eigenlijk geen verband bestaat tussen de snellere bereikbaarheid van de dorpen en de problemen die zich zullen voordoen in het gebied na de wegaanleg. De correlatie van Spearman en Pearson's geven beide een negatieve waarde aan die geen van beide dicht bij de nul liggen.

Of de dorpen nou sneller bereikbaar zouden zijn of niet, de respondenten zijn voor het grootste deel, 96,8% [de rest gaf geen antwoord], van mening dat de problemen zich wel zullen voordoen na aanleg van de weg.

Zelfs de 66 personen uit de kruistabel die aangaven dat de dorpen na de wegaanleg niet sneller bereikbaar met elkaar zouden worden dan zij nu reeds zijn, gaven allen ook specifiek aan dat het problemen met zich zou meebrengen en welke problemen zij dachten dat die zouden zijn.

Verwachte problemen en mate van toename

We zijn een stap verder gegaan en aan de respondenten gevraagd een rangschikking te maken van de problemen naar de 4 meest voorkomende die zij op zich af zien komen als gevolg van de wegaanleg. Dit om duidelijkheid te krijgen in de wijze van voorkomen van de problemen door de respondenten opgesomd en welke van de

problemen zij eigenlijk zien als het meest in het oog springende waaraan gewerkt zou moeten worden. In onderstaand tabel ziet u een overzicht van de verkregen resultaten.

Omschrijving probleem	Voorkomen naar rangschikking	
	Frequentie	%
Illegale of ongewenste jacht	91	16.91
Vervuiling van grond	8	1.49
Vervuiling van rivierwater	8	1.49
Roof en diefstal van eigendommen	258	47.96
Vernieling en beschadiging van eigendommen	6	1.12
Aanranding en verkrachting	12	2.23
Mensenhandel	9	1.67
Verandering en aantasting van sociale systeem, normen en waarden	5	0.93
Aantasting bestaande hiërarchie, machtsverhoudingen en sociale structuur	2	0.37
Wilde occupatie van grond	69	12.83
Anders: moord, aanrijdingen, drugsmisbruik, etc.	47	8.74
Geen antwoord	23	4.28
<i>Totaal</i>	538	100.00

Tabel 36: Rangschikking van de problemen naar de 4 meest voorkomen na wegaanleg

Volgens de tabel wijst de rangschikking van de 4 meest te verwachten problemen in het gebied het volgende aan: de categorie ‘Roof en diefstal’, wordt met een frequentie van 258, als hoofdprobleem waarmee de respondenten te kampen zullen krijgen aangemerkt. Van de totaal verkregen antwoorden is dit in totaal 55,3%. ‘Illegale of ongewenste jacht’ komt in de rangschikking als probleem #2 uit de bus, gevolgd door ‘Wilde occupatie van grond’ op plaatsje #3. De categorie van problemen z.a. moord, verkeersongevallen, toename van drugsgebruik onder de jongeren, etc. wist ook een significant aantal van 47 te halen. De rangschikking van de 4 meest voorkomende problemen na de wegaanleg zijn respectievelijk in het rood, groen, geel en blauw gekleurd in de tabel.

In de tabel is ook te bemerken dat 23 personen uit de steekproef geen antwoord hebben gegeven op deze vraag. Deze groep gaf aan dat zij het voorkomen van problemen in het gebied al hadden aangegeven en geen behoefte hadden deze naar voorkomen te rangschikken. Er werd ook gezegd dat ontwikkeling zijn positieve en negatieve invloeden kent: de kunst is om de positieve zaken te nemen en de negatieve hiermee tot een minimum te beperken.

Additionele commentaar die werd gegeven door de respondenten leert ons dat roof en diefstal in vrijwel alle dorpen nu al voorkomt, maar dat men dit in toom houdt

omdat degenen die zich met deze praktijken bezighouden gemakkelijk te traceren zijn en kunnen worden aangepakt. In extreme gevallen wordt er contact gemaakt met de politie van Atjoni voor assistentie. Bij de wegaanleg zal dit niet meer mogelijk zijn, daar de onverlaten kans zullen zien gemakkelijker en sneller weg te vluchten. De mensen zijn van mening dat de roof en diefstallen dan in georganiseerd verband zullen plaatsvinden en ze op groter schaal en gecoördineerd zullen opereren. Bovendien zullen de plaatselijke dieven c.q. criminelen, assistentie krijgen van de professionele dieven uit Paramaribo die hen zullen versterken met know how en eventueel de benodigde tools om systematisch geplande roofovervallen te plegen.

Verder zien we dat de categorieën 'aantasting van bestaande hiërarchie, machtsverhoudingen en sociale structuur' en 'Verandering en aantasting van sociaal systeem, normen en waarden' de minste stemmen in de rangschikking van de problemen naar meest voorkomen na de wegaanleg hebben verkregen.

Vergelijken we de tabel van de rangschikking van de problemen naar voorkomen en de tabel van problemen die zich zullen voordoen na de eventuele wegaanleg [.. tabel] dan zien we dat de categorie 'roof en diefstal' in beide gevallen de boventoon voert, gevolgd door 'wilde occupatie van grond'. Voor deze laatste werd als oorzaak aangegeven het grondenrechten vraagstuk waarmee de staat bezig is en die nog niet naar behoren is uitgewerkt. Men ging zelfs zover om regulering van het grondenrechten vraagstuk als voorwaarde te stellen voor de wegaanleg. De respondenten gaven aan bang te zijn dat zij het gebruikersrecht op de gronden kwijt zullen raken en dat mensen uit andere delen van het land hun grond van hen zullen afpakken. Dit zal leegroof van hun natuurlijke hulpbronnen tot gevolg hebben, maar daarnaast ook intrede van vreemden, en vooral de Braziliaanse porknokkers, die op zoek gaan naar goud. Volgens de respondenten zal dit, verwijzend naar het Tapanahony gebied, waar vele Braziliaanse porknokkers aanwezig zijn, desastreuze gevolgen hebben voor de bestaande normen en waarden en de leefgemeenschappen op een negatieve wijze aantasten (deze zaken vallen allen onder de categorie 'anders'). Ook zijn ze bang dat de staat concessies zal uitgeven op hun woongebied en dat hen hetzelfde lot staat te wachten als de mensen in Brokopondo, te weten Nieuw Koffiekamp, die wonen in het concessie gebied van de Canadese goudmaatschappij IMGOLD.

Naast opsomming van de problemen door de respondenten zelf en de rangschikking daarvan naar de 4 meest voorkomen volgens hen, is vanuit het onderzoeksoptiek alle tien problemen voorgelegd aan de respondenten waar zij moesten aangeven in welke mate zij dachten dat deze door de wegaanleg zouden toenemen in het gebied. Hier is er gewerkt met een score range die een waarde had van 1 t/m 5 waarbij de cijfers betekenden:

- 1 = Veel meer
- 2 = Meer
- 3 = Geen invloed
- 4 = Minder
- 5 = Veel minder

De antwoordopties zijn zo opgesteld omdat wij hiermee door middel van frequenties wilden nagaan hoe extreem de toe of afname van een bepaald probleem wordt gezien. In de tabel hierna volgend ziet u de resultaten verkregen voor de toename van de gepresenteerde problemen. De problemen die in de tabel zijn opgenomen vertonen voor het grootste deel overlappings met de problemen die door de respondenten zijn genoemd als te zullen ontstaan in het gebied na de wegaanleg. Echter werd bij deze vraag de respondent gedwongen om voor elk specifiek probleem aan te geven wat zij als individu dacht over de mate waarin het voorkomen van betreffend probleem zal veranderen.

Omschrijving probleem	Mate van toename van de problemen													
	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	geen antwoord	%	Totaal	%
Illegale of ongewenste jacht	304	56.51	170	31.6	27	5.02	12	2.23	12	2.23	13	2.42	538	100
Vervuiling van grond	223	41.45	226	42.01	46	8.55	12	2.23	13	2.42	18	3.35	538	100
Vervuiling van rivierwater	243	45.17	199	36.99	49	9.11	13	2.42	13	2.42	21	3.9	538	100
Roof en diefstal van eigendommen	409	76.02	85	15.8	12	2.23	3	0.36	0		29	5.39	538	100
Vernieling en beschadiging van eigendommen	298	55.39	134	24.91	37	6.88	9	1.67	7	1.3	53	9.85	538	100
Aanranding en verkrachting	285	52.97	136	25.28	62	11.52	11	2.04	6	1.12	38	7.06	538	100
Mensenhandel	208	38.66	152	28.25	88	16.36	21	3.9	10	1.86	59	10.97	538	100
Verandering en aantasting van sociale systeem, normen en waarden	187	34.76	171	31.78	86	15.99	27	5.02	9	1.67	58	10.78	538	100
Aantasting bestaande hiërarchie, machtsverhoudingen en sociale structuur	167	31.04	156	29	111	20.63	27	5.02	15	2.79	62	11.52	538	100
Wilde occupatie van grond	300	55.76	110	20.45	43	7.99	14	2.6	11	2.04	60	11.15	538	100

Tabel 37: Mate van voorkomen van omschreven problemen in het gebied na de wegaanleg

Ook in deze tabel zien we dat men van mening is dat de categorie 'roof en diefstal' veel meer zal toenemen dan de overige problemen. Van de totale onderzoeks-

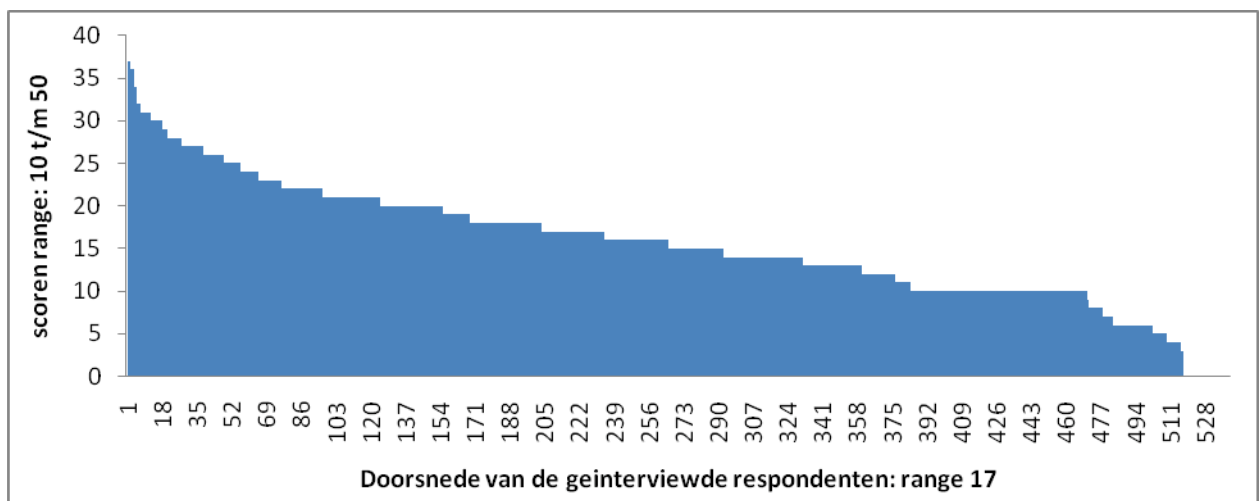
populatie gaven 409 respondenten aan dat dit probleem veel meer zal toenemen in het gebied. Dit is in totaal 80.4% van de daadwerkelijk verkregen antwoorden. Deze categorie wordt gevolgd door ‘illegale en ongewenste jacht’ en daarna ‘wilde occupatie van grond’. Deze zijn respectievelijk gekleurd in het rood, blauw en groen.

Veel respondenten waren van mening dat de wegaanleg geen invloed zal hebben op de categorieën ‘Aantasting bestaande hiërarchie, machtsverhoudingen en sociale structuur’, ‘Mensenhandel’ en ‘Verandering en aantasting van sociaal systeem, normen en waarden’. Deze scoorden respectievelijk de aantallen van 111, 88 om 86 in rijtje # 3 van de tabel die aangeeft dat de wegaanleg geen invloed zal hebben op genoemd probleem.

Uitgaande van het totaal aantal geïnterviewde respondenten kunnen we zeggen dat het deel dat vond dat de problemen[alle tien] zoals opgenomen in de tabel juist sterk zouden afnemen niet significant te noemen is, dit deel bedraagt voor elk genoemd probleem minder dan 3% van het totaal [zie de score in rijtje 5 met daarnaast de percentages].

In de tabel bemerken we dat naarmate het rijtje van problemen wordt afgelopen de non response groter wordt. De verklaring hiervoor is dat de respondenten eigenlijk van mening waren dat wij als onderzoekers al wisten dat deze problemen zich allemaal zullen voordoen bij een eventuele wegaanleg; vandaar dat deze problemen, volgens hun, op de vragenlijsten zijn aangekaart.

Naast de totalen van de toe – of afname van de genoemde problemen die zijn opgenomen in de tabel, is er ook uitgaande van een totale score, getracht inzicht te verschaffen in de mate van toename van de problemen in het gebied.



Figuur 4: Mate van toename van problemen in het gebied

De minimale score per respondent hier kan zijn 10 en de maximale score is 50. De score range is 10 ← 30 → 50. Tussen de 10 tot 30 geeft aan dat de respondenten

van mening zijn dat de problemen meer zullen voorkomen dan nu het geval is. Liggen de scores rond de 30, dan geeft dat aan dat de wegaanleg niet van invloed zal zijn op de genoemde problemen en indien de score rond de 50 ligt wilt dat zeggen dat men van mening is dat deze problemen zullen afnemen in het gebied vanwege de wegaanleg.

In de grafiek hierboven is duidelijk dat de meeste scores rond de 10 tot 20 ligt, d.w.z. dat de meeste respondenten aangaven dat de genoemde problemen veel meer zullen voorkomen in het gebied dan nu al het geval is. De y-as die de score aangeeft loopt tot 40, dit geeft aan dat geen enkele respondent bij de betreffende vraag de maximale score van 50 heeft gehaald [wat zou aanduiden op een afname van de problemen]. De x-as die geeft een doorsnede van de geïnterviewde respondenten weer, vanwege de grootte van de groep, 538 respondenten, kan dit niet puntsgewijs worden weergegeven. Om dit te doen moet de dataserie maximaal 255 punten, dit zijn de respondenten, bevatten. Vanaf de x-as naar boven (refererend naar de y-as) bepaald de stoppunt het gegeven antwoord van de respondent. In dit geval is de wolk van de gegeven antwoorden voor het grootste deel gecentreerd rond de waarden 10 tot 20. De rekenkundige gemiddelde score per respondent is 16, dit ligt tussen de 10 & 20 en geeft aan dat het grootste deel van de respondenten van mening is dat de genoemde problemen met een zekere mate zullen toenemen in het gebied.

Afsluitend hierop kunnen we stellen dat de steekproef van respondenten getrokken uit de 20 geselecteerde dorpen van Boven Suriname zich allen bewust zijn van de problemen die een wegaanleg met zich mee zal brengen. Ze zijn ook zo eerlijk om toe te geven dat een deel van de problemen al voorkomen in het gebied maar dus meer sprake zal zijn van een verruwing daarvan. In de volgende paragraaf komen de respondenten aan het woord. In deze paragraaf is de ruwe data verkregen door middel van observaties, opmerkingen of additionele informatie verwerkt.

Observaties, opmerkingen en aanvullende informatie

In de tekst hieronder zijn de extra opmerkingen van de respondenten die naar voren kwamen tijdens het interviewen verwerkt, alsook informatie vergaard door middel van observaties gedaan door de enquêteurs aangaande bedreiging van transport en inkomen, welvaart/geluk binnen de 20 dorpen waar het onderzoek is uitgevoerd. Vanwege de vele overlappings die deze opmerkingen vertoonden bij de verwerking, is ervoor gekozen deze niet op dorpsbasis te presenteren.

Diefstal heb je eigenlijk overal, het zal alleen verruwen. Buitendien hoeft het niet per se zo te zijn dat vreemden voor de verruwing zullen zorgen, het kan ook door de plaatselijke mensen zelf worden verergerd. De kans dat je kostgrondjes leeg geplunderd worden is natuurlijk groter en het gaat moeilijker zijn om de daders te achterhalen, maar feit is we moeten een manier vinden om hiermee om te gaan. We kunnen niet leven zonder

ontwikkeling, zie welke verlichting de Atjoni weg ons heeft gebracht: we reizen nu binnen een dag naar de stad, vroeger was dat niet mogelijk. Als deze weg wordt aangelegd kunnen we ons nog sneller verplaatsen.

We zijn bang dat hetzelfde lot van Afobaka, de bouw van de dam, het ontstaan van het stuwmeer en de transmigratie van ongeveer 6000 personen in de jaren vijftig, ons zal overkomen, de overheid neemt altijd van ons zonder terug te geven, want na aanleg van de weg zullen er tal van concessies worden uitgegeven om onze grondstoffen te exploiteren.

Verder zal de aanleg van de weg maken dat sociale controle weer de kop op gaat steken, want dit is gaan vervagen, anders zullen de gevolgen niet te overzien zijn. We riskeren ook leegloop van de dorpen door migratie van de dorpelingen naar opgezette kampjes langs de weg net als bij de weg naar Atjoni. De weg zal maken dat andere bevolkingsgroepen zich hier komen vestigen waardoor je binnen de kortste keren i.p.v. alleen Saramaccaners een heleboel mix mensen hier zult hebben, waardoor de samenstelling van de bevolking niet meer zal kloppen.

De vrouwen in het gebied zijn erg kwetsbaar, ze zullen misbruikt worden. Zaken zoals moord, verkeersongevallen, corruptie v/h traditioneel gezag, waaronder uitgifte van grote stukken grond aan de Hindoestanen, leegroof v/d natuurlijke hulpbronnen, intrede van Brazilianen i/h gebied die onze goudvoorraden zullen wegdragen en seks werkers in het gebied zullen brengen, etc. zijn allemaal zaken waarmee we zullen worden geconfronteerd. In het geval van de verkeersongevallen zal de afloop desastreus zijn, want we hebben geen ziekenhuizen hier met doktoren, waardoor meer mensen zullen sterven.

Eigenlijk moeten de gezagdragers bepalen of de weg een goede zaak is of niet, want zij hebben het recht om zulke omvangrijke beslissingen te nemen. We zullen grote bemoeienis van de overheid krijgen in het gebied, waardoor de kapiteins en de basja's minder zeggenschap zullen hebben. Het gezag van de gezagdragers zal ondermijnd worden door de vreemden die het gebied binnenkomen, maar ook door de jongeren hier die beïnvloed zullen worden door de slechte invloeden van buiten. Als de weg er eenmaal is zullen mensen uit het dorp zelf niet meer naar de kapitein luisteren en overgaan tot verkoop van onze gronden aan buitenstaanders. Er zal grote verandering optreden in de machtsverhoudingen, alleen de politie zal het voor het zeggen hebben, de kapiteins en basja's niet meer. Vandaar dat er politie posten langs de weg moeten worden opgezet om dit tot een minimum te beperken en het liefst mobiele posten. Maar we willen wel de zekerheid hebben dat we onze geweren zullen kunnen behouden omdat we deze nodig hebben voor jacht activiteiten.

Aan de andere kant zal dit erg goed zijn voor de decentralisatie, dorpsbesturen zouden frequenter contact kunnen maken met het stadsbestuur.

We zijn bang dat door de wegaanleg het mooie van de natuur en het binnenland verloren gaat. De cultuur en gewoonten van ons in het dorp zullen sterk veranderen. Echter verwachten we dat er bij aanleg van de weg rekening wordt gehouden met onze begraafplaatsen en andere heilige plekken die we hebben. Vooral onze krekten die we gebruiken voor allerlei doeleinden.

Eigenlijk moet het grondenrechten vraagstuk eerst in orde worden gemaakt alvorens de weg wordt aangelegd zodat onze rechten op behoud en gebruik van het gebied zwart wit op papier staan. Want de mensen uit de stad moeten niet denken dat ze hier kunnen komen en ons opdrachten geven over het gebruik van ons bos en grondgebied. We willen graag beschikking hebben op de gronden zodat we zeker weten dat het niet van ons wordt afgepakt.

Een gevolg uit de wegaanleg kan ook zijn dat bepaalde manieren van broodwinning hier in dit gebied komen te vervallen z.a. boottransporteurs, bootmakers en misschien ook

houtkap. Dit zal grote werkloosheid tot gevolg hebben. Veel beroepen die nu gewoon worden uitgevoerd zullen vergunningsplichtig worden gemaakt. Eigenlijk moet ter voorkoming hiervan de weg alleen tot Nieuw Aurora [Tutu] lopen, want daarna heb je geen gevaarlijke soela's meer. Maar aan de andere kant zal de weg als concurrentie dienen voor de boottransporteurs en dat is een goede zaak, want vanwege de monopolie positie die zij nu invullen drijven zij de prijzen baldadig op en misbruiken hierdoor hun machtspositie. Veel van de bij ons dichtbij liggende brandhout zal vernietigd worden, we zullen langer het bos in moeten lopen om aan brandhout te komen.

Verder zal de weg veel chinezen brengen die winkels gaan willen opzetten, de bestaande winkels gaan failliet omdat de producten van de chinezen goedkoper zullen zijn. Er zal oneerlijke concurrentie ontstaan.

De weg moet als het er eenmaal is goed worden onderhouden door de overheid, ze moeten niet van ons verwachten dat we dat zelf doen zonder betaling net als ze dat op Atjoni doen. Er moeten vuilnistonnen langs de weg worden geplaatst ter voorkoming en vermindering van vervuiling.

Uit de informatie verschaft in dit hoofdstuk kunnen we concluderen dat de wegaanleg wel degelijk een bedreiging kan vormen voor de inkomensvorming en de welvaart/ geluk van de mensen in het boven Suriname gebied. De respondenten zijn zich maar al te goed bewust van de zaken die zich kunnen voordoen met als gevolg inkomensderving en negatieve verandering van hun leefomstandigheden. Dit is ook de reden waarom de respondenten tweeslachtige antwoorden gaven waaruit te lezen viel dat men eigenlijk niet tegen de aanleg van de weg is, maar dat zij vonden dat de negatieve zaken die dit met zich zal meebrengen zwaarder opwegen tegen de voordelen die het hun zal brengen. Vooral bootsmannen gaven aan dat zij geen wegaanleg wensten omdat dat zou betekenen inkomstenderving tot misschien in het ergste geval het ontstaan van een stukje werkloosheid. Daarnaast is het grondenrechten vraagstuk en de stijging van criminaliteit de pijnpunten die in vrijwel elk dorp werden aangehaald. Het is volgens hen zaak vooral na te gaan hoe deze negatieve gevolgen c.q. invloeden van de weg tot een minimum te beperken alvorens het plan door te voeren. De strekking van bepaalde antwoorden maakten het ook wel moeilijk om de resultaten op juistheid te controleren. Vanwege de complexiteit en aard van het onderzoek werden bepaalde vragen niet naar waarheid beantwoord als een soort verplichting c.q. loyaliteit jegens de groep die tegen de wegaanleg is.



Dorpsweg in Pen pen

6. TYPEN VAN TRANSPORT EN VOORKEUREN

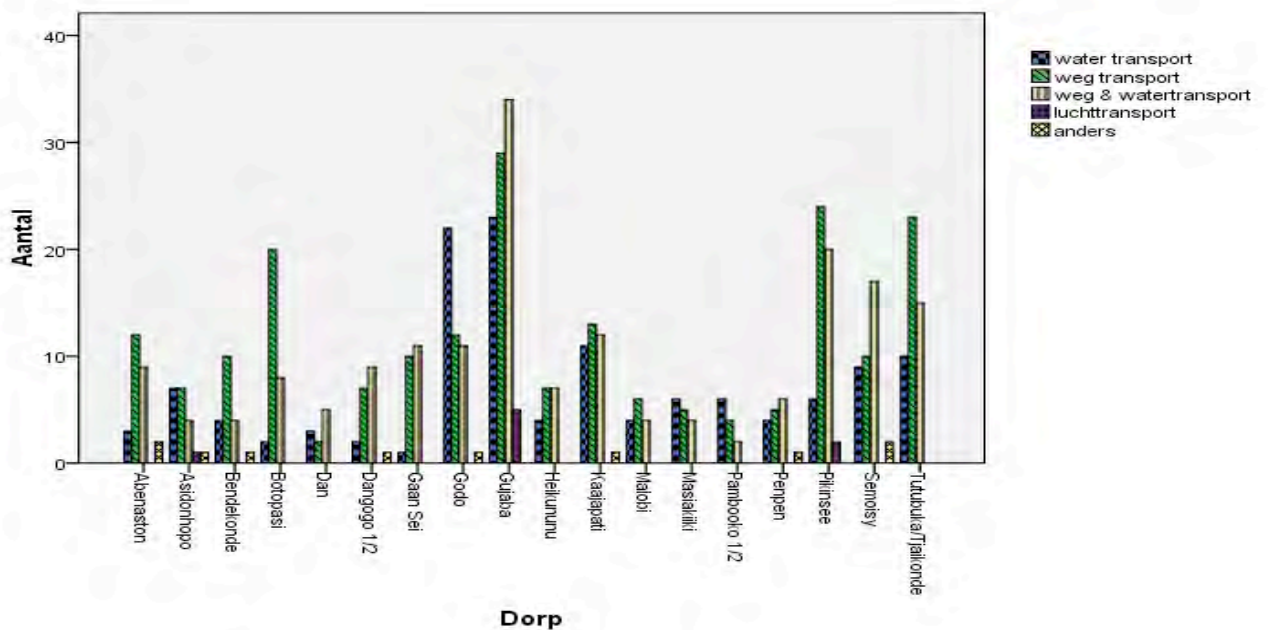
Inleiding

In dit hoofdstuk wordt er een overzicht gepresenteerd van de transportmogelijkheden die er zijn in het gebied en de voorkeuren die door de respondenten wordt gegeven aan een bepaalde vorm van transport. Verder wordt ingegaan op de verbetering van de bestaande vormen van transport en waarom zij een bepaalde verbetering van een transport vorm wenselijk achten. Er zullen verbanden worden gelegd tussen de transportmogelijkheden die er bestaan in het gebied, de voorkeuren van de mensen naar een bepaalde transportvorm en de invloed die de wegaanleg zal hebben hierop.

Voorkeuren van transportvormen

In onderstaande grafiek ziet u de voorkeur welke de respondenten hebben uitgesproken naar transport vorm op dorpsbasis.

De grafiek geeft aan dat in vrijwel alle dorpen de voorkeur voor transport uitgaat naar wegtransport [groene staaf]. Alleen in de dorpen Dan, Godo/Soolan, Masiakiiki en Pambooko gaat de voorkeur merendeels uit naar watertransport. Dit is eigenlijk niet eens zo opmerkelijk, daar bij de verzameling van de data de respondenten uit deze dorpen sterk tegen de wegaanleg bleken te zijn en veelal negatieve [tweeslachtige] response gaven tijdens de interviews. Het overall beeld van de grafiek geeft aan dat men of wegtransport prefereert en of dat men van allebei weg en water transport gebruik wenst te maken. Kijk bijvoorbeeld naar Gujaba waar de meeste mensen aangaven voorkeur te hebben voor zowel weg als watertransport. Ook hier speelt de loyaliteit die de meeste respondenten voelden jegens de boottransporteurs een rol bij het geven van een antwoord. Men ging ervan uit dat indien je aangeeft alleen voorkeur te hebben voor wegtransport je dan meewerkt aan de ondergang van de boottransporteurs.



Figuur. 5: Transportvormen op dorpsbasis naar voorkeur van de respondenten

In de grafiek zien we ook dat in de dorpen Asidonhopo, Gujaba en Pikin Slee enkele respondenten hun voorkeur hebben uitgesproken voor luchttransport. Van Asidonhopo is dit begrijpelijk omdat er een vliegveld ligt bij Djumu waar veel mensen dankbaar gebruik van maken om in plaats van een hele dag te reizen met de boot. Gujaba en Pikin Slee echter hebben geen vliegveld maar deze twee dorpen zijn eigenlijk qua inwonerstal en oppervlakte de twee grootste dorpen van Boven Suriname met inwonersaantallen van meer dan 2000. De voorkeur voor luchttransport die door deze twee dorpen is uitgesproken kan gerelateerd worden aan twee zaken n.l.:

- Vanwege hun inwonersaantal en de grootte van deze twee dorpen zijn ze de mening toegedaan dat er een vliegveld in hun dorp moet worden aangelegd
- Daarnaast hebben politici tijdens de campagne periode van de laatst gehouden verkiezingen inwoners van deze twee dorpen beloofd dat er een vliegveld zou worden aangelegd in hun dorpen. In principe is die van Gujaba al in aanbouw.

Eigenlijk was het ook verwachtbaar dat de voorkeur voor luchttransport zou worden uitgesproken in de dorpen Godo: deze ligt dicht bij het vliegveld te Djumu, Botopasi: alwaar een vliegveld ligt en Tutu/Tjaikonde: vanwege het vliegveld te Laduani (medisch post grenzend aan deze twee dorpen). Maar dit was echter niet het geval. Uit informele gesprekken is gebleken dat luchttransport minder populair is geworden onder de mensen als gevolg van de afgelopen vliegrampen die hebben plaatsgevonden. Als het ware heeft men een soort vrees opgebouwd voor luchttransport. De groep respondenten waarvan de response onder de categorie ‘anders’ is ondergebracht gaven aan dat de prijs die betaald moet worden voor de transport vorm hun voorkeur bepaald, hiermee bedoelde men dat voor de goedkoopste vorm zou worden gekozen. Er werd ook gezegd dat eigenlijk elke vorm van transport haar gevaren kent, vandaar dat zij geen voorkeur hadden voor een bepaalde transportvorm.

Aangezien watertransport de enige vaste en hoofd vorm van transport is die momenteel in het gebied beschikbaar is, hebben we een verband gebracht tussen de voorkeuren naar transportvorm door de mensen uitgesproken en de beschikbaarheid van de huidige transportmogelijkheden in het gebied, duidende op boottransport. Het is van belang dit duidelijk te stellen omdat we hiermee wilden aantonen of de huidige transportmogelijkheden invloed hadden op de uitgesproken voorkeuren.

<i>Aan welke vorm van transport geeft u voorkeur?</i>	<i>Wat vindt u van de huidige transportmogelijkheden in het gebied?</i>					
	<i>heel goed</i>	<i>goed</i>	<i>normaal</i>	<i>slecht</i>	<i>heel slecht</i>	<i>Totaal</i>
water transport	50	50	13	9	3	125
weg transport	11	105	39	40	7	202
Weg & watertransport	14	116	40	8	2	180
luchttransport	0	5	2	1	0	8
Anders	0	6	2	2	0	10
Geen antwoord	-	-	-	-	-	13
<i>Totaal</i>	75	282	96	60	12	538

Tabel 38: Kruistabel: transportvoorkeur * huidige aanwezige transportmogelijkheden

<i>Symmetrische maten: Correlaties</i>	
	<i>Waarde</i>
Pearson's R	0.115
Spearman	0.151
<i>Totaal verkregen antwoorden</i>	525

Bekijken we bovenstaande cijfers dan bemerken we dat de meeste respondenten positief zijn gesteld over de aanwezige transportmogelijkheden in het gebied. Of ze nou voorkeur geven aan wegtransport of niet, van elke groep die haar voorkeur heeft uitgesproken is meer dan de helft van mening dat de huidige transportmogelijkheden in het gebied variëren van heel goed tot normaal. Van de 525 respondenten die antwoord hebben gegeven op deze vraag vindt slechts 13,7% dat de transportmogelijkheden in het gebied slecht tot heel slecht zijn. Bij nader gevoerde gesprekken is gebleken dat de mensen die van mening waren dat de huidige transportmogelijkheden in het gebied slecht zijn, zij vooral niet alleen doelden op de beschikbaarheid van boten, maar ook op de hoge prijzen die door boottransporteurs werden gevraagd voor hun diensten en of de lanti boto's die volgens menigeen vanwege het beperkt aantal zitplaatsen alleen op reservering te gebruiken is. Ook in deze tabel ziet u een groep die aangeeft voorkeur te hebben voor zowel weg als boottransport. Deze groep is de groep die door middel van het geven van een tussen antwoord haar loyaliteit ten opzichte van de boottransporteurs tracht te uiten.

Kijken we naar de correlatie coëfficiënten die zijn uitgerekend zien we dat die beide significant zijn, maar toch dichtbij 0 liggen. Dit geeft aan dat de huidige transportmogelijkheden in het gebied geen invloed hebben gehad op de voorkeur van transporten die zijn uitgesproken door de respondenten en dat deze dus verwaarloosd kunnen worden. We kunnen gerust vaststellen dat de voorkeur van transport van de mensen vanuit hun eigen inzicht en idee zijn uitgesproken. Volgens velen gaat hun voorkeur naar wegtransport uit omdat je sneller op de plaats van bestemming komt dan met de boot. Ook het feit dat je niet twee keer hoeft over te stappen was bepalend voor de voorkeuren die zijn uitgesproken. Verder was men van mening dat het tijdens de droge tijd een lijdensweg is om met de boot te reizen vanwege de gevaarlijke soela's die er ontstaan en het gevaar tot zinken en verlies van alle vracht.

Noemenswaardig is wel te vermelden dat de meeste respondenten die boottransporteur van beroep zijn, of ze nou particulier reden of voor de overheid, van mening waren dat er in plaats van de weg liever een waterweg gecreëerd moest worden en dat

de overheid bij de gevaarlijke soela's tijdens de droge tijd met gebruikmaking van dynamiet de gevaarlijke rotsen uit de rivier moet verwijderen. Dit is eigenlijk niet vreemd en wel begrijpelijk daar zij vrezen dat zij door de wegaanleg veel aan inkomstenderving zullen lijden of geheel werkloos zullen worden. Meer hierover in observaties en aanvullende informatie.

Er zijn ook andere mensen die aangaven geen weg te willen vanwege de reden dat zij zich niet medeschuldig wilden zijn aan het brodeloos maken van de boottransporteurs, zij spraken daarom hun voorkeur uit voor boottransport om op die manier ondersteuning te geven aan de boottransporteurs.

Verbindingswegen in het gebied

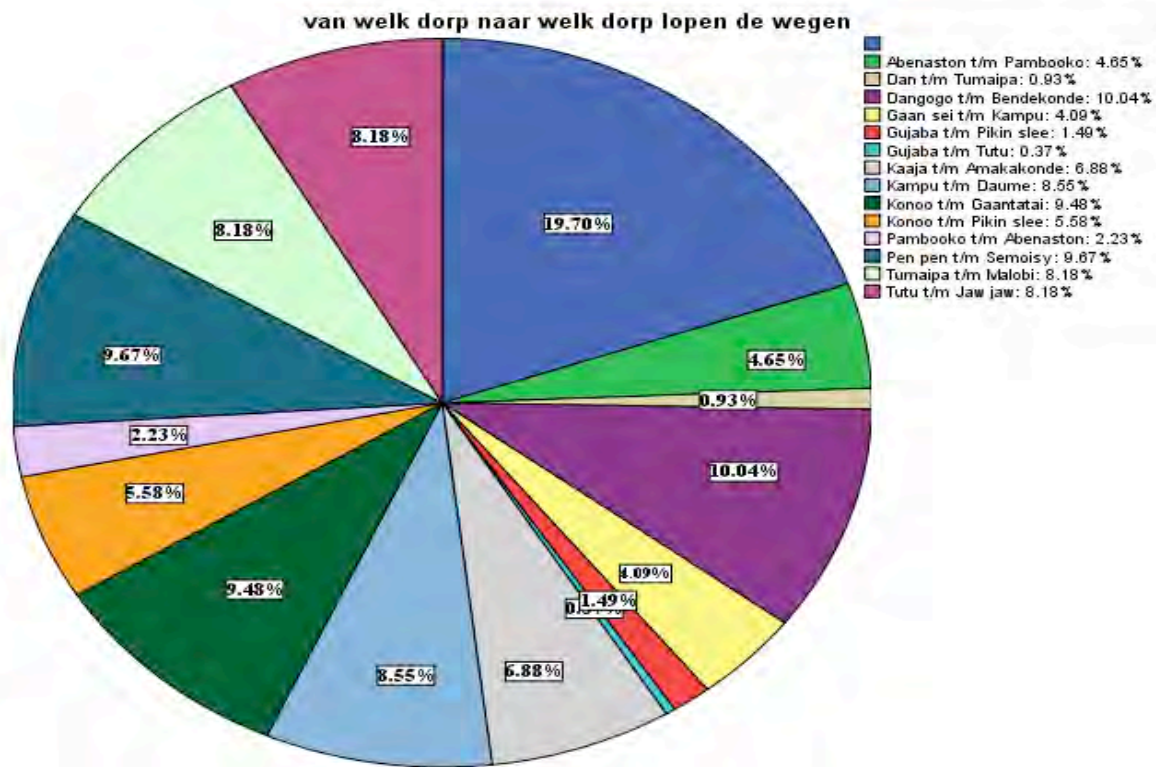
Naast de reguliere vorm van vervoer die er bestaat in het gebied, zijn er tussen de dorpen onderling ook nog wegen die hen in staat stelt met elkaar in verbinding te zijn. Bij deze wegen gaat het grotendeels om voetpaden, waarvan enkelen zijn uitgebreid tot All Terrain Vehicles (ATV), wegen en zelfs tractor wegen.

Bekijken we de verbindingswegen tussen de dorpen onderling dan zien we dat het heel gebied, van Dangogo 1 /2 t/m Atjoni, eigenlijk door middel van paadjes in verbinding staat met elkaar. Zij het dat er bij bepaalde dorpen de rivier moet worden overgestoken om bij de weg te komen. De wegen worden over het algemeen frequent gebruikt door de dorpingen. Bij gebruik van deze wegen gaat het meestal om bezoek aan familie, vrienden en kennissen, bezoek van de medische posten en of school door de kinderen.

De meeste van deze wegen lopen langs of door kreken, waardoor ze in de regentijd moeilijk begaanbaar of helemaal niet te bewandelen zijn. Meestal lopen de wegen ook over kleine hellingen wat het vervoeren van vracht hierop te voet heel moeizaam of geheel onmogelijk maakt. Verder worden ze slecht onderhouden en als twee dorpen met elkaar in de clinch raken komt het voor dat de weg helemaal dichtgroeit door beperkt gebruik. Vanwege de status van de wegen en het gebrek aan transportmiddelen door de mensen worden de wegen niet zo frequent gebruikt als de mensen zelf zouden willen.

<i>Dorp</i>	<i>Zijn er al bestaande wegen in dit gebied?</i>		
	<i>ja</i>	<i>nee</i>	<i>Totaal</i>
Abenaston	25	0	25
Asidonhopo	19	1	20
Bendekonde	19	0	19
Botopasi	30	0	30
Dan	5	5	10
Dangogo 1/2	16	3	19
Gaan Sei	22	0	22
Godo	46	0	46
Gujaba	12	68	80
Heikununu	18	0	18
Kaajapati	37	0	37
Malobi	14	0	14
Masiakiiki	12	2	14
Pambooko 1/2	12	0	12
Penpen	16	0	16
Pikinsee	51	1	52
Semoisy	36	2	38
Tutubuka/Tjaikonde	44	3	47
Geen antwoord	-	-	19
<i>Totaal</i>	434	85	538

Tabel 39: Het bestaan van wegen in het gebied op dorpsbasis



Figuur 6: Ligging van de bestaande wegen

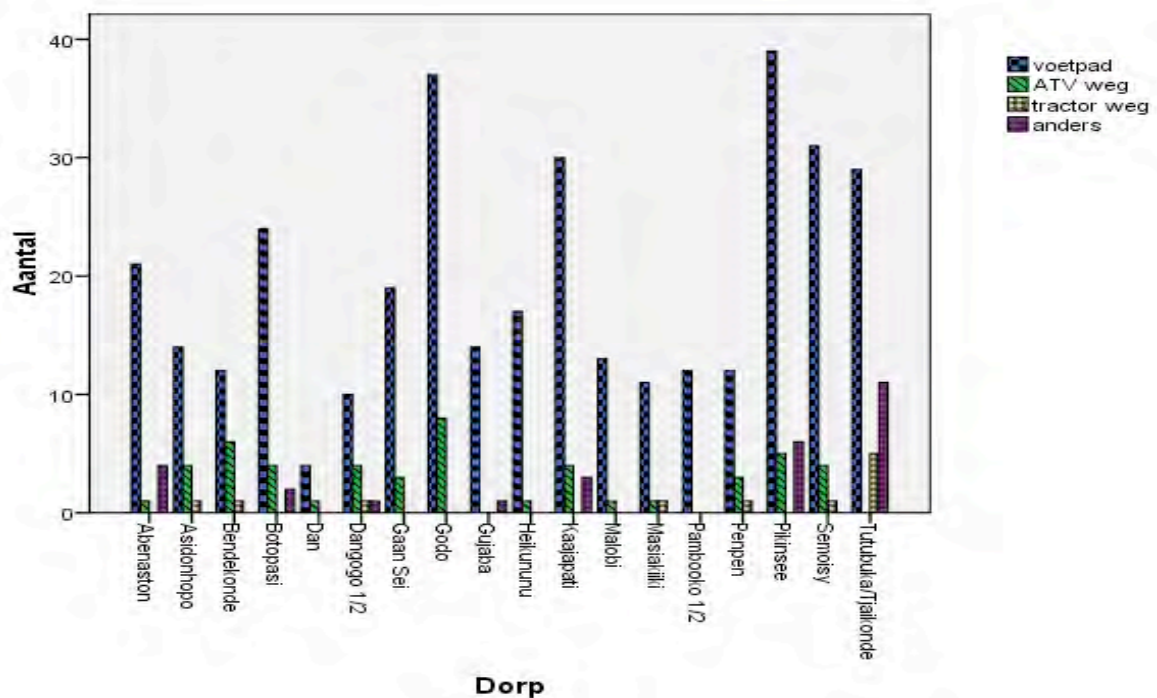
Als we kijken naar de bovenstaande tabel en cirkeldiagram, dan zien we dat vrijwel alle dorpen hebben aangegeven dat er verbindingswegen bestaan tussen de dorpen. Slechts in Gujaba hadden we een significant aantal van het totaal geïnterviewde respondenten, 68 van de 91, die aangaven dat er geen verbindingsweg bestaat met de overige dorpen. Toch zijn er wel enkele die hebben aangegeven dat er wel een weg is maar dat deze niet frequent wordt gebruikt. Uit observaties en informele gesprekken is gebleken dat er daadwerkelijk een weg bestaat en dat deze wel wordt gebruikt, maar dan alleen door de mannen en voor het grootste deel bij uitvoering van illegale praktijken die zij niet wensten te definiëren. Het donkerblauwe deel van de cirkeldiagram weergeeft het deel van de respondenten die niet heeft aangegeven van waar tot waar de bestaande weg behorende bij het betreffend dorp loopt, dat is 19,7% van het totaal.

De bestaande verbindingswegen die werden aangegeven per dorp zijn en lopen van:

- Dangogo 1 / 2: Dangogo t/m Bendekonde
- Asidohopo: Dangogo t/m Bendekonde
- Bendekonde: Dangogo t/m Bendekonde
- Godo /Soolan: Kampu t/m Daume
- Gaan Sei: Gaan sei t/m Kampu
- Pempe: Pen pen t/m Semoisy

- Semoisy: Pen pen t/m Semoisy
- Heikununu: Tumaipa t/m Malobi
- Masiakiiki: Tumaipa t/m Malobi
- Malobi: Tumaipa t/m Malobi
- Dan: Dan t/m Tumaipa
- Botopasi: Konoo t/m Gaantatai
- Pikin Slee: Konoo t/m Pikin slee
- Gujaba: Gujaba t/m [Pikin Slee of t/m] Tutu
- Tutu / Tjaikonde: Tutu t/m Jaw jaw
- Kaajapati: Kaaja t/m Amakakonde
- Abenaston: Abenaston t/m Pambooko
- Pambooko: Pambooko t/m Abenaston

We zijn ook de status waarin de diverse verbindingswegen van de diverse dorpen zich bevinden nagegaan. Hiermee wilden we vaststellen welke ontwikkelingen de verbindingswegen doormaakten op dorpsniveau. In de staafdiagram hieronder de bevindingen.



Figuur 7: Status van de bestaande verbindingswegen tussen de dorpen

De resultaten wijzen uit dat de meeste respondenten vonden dat deze wegen als voetpaden geassocieerd konden worden, zie blauwe staafjes in de staafdiagram. Er waren enkelen ertussen die zeiden dat het om ATV wegen ging. Overall kunnen we

eigenlijk zeggen dat alle bestaande verbindingswegen momenteel voetpaden zijn, aangezien ATV's ongeacht de status van een weg erover heen kunnen.

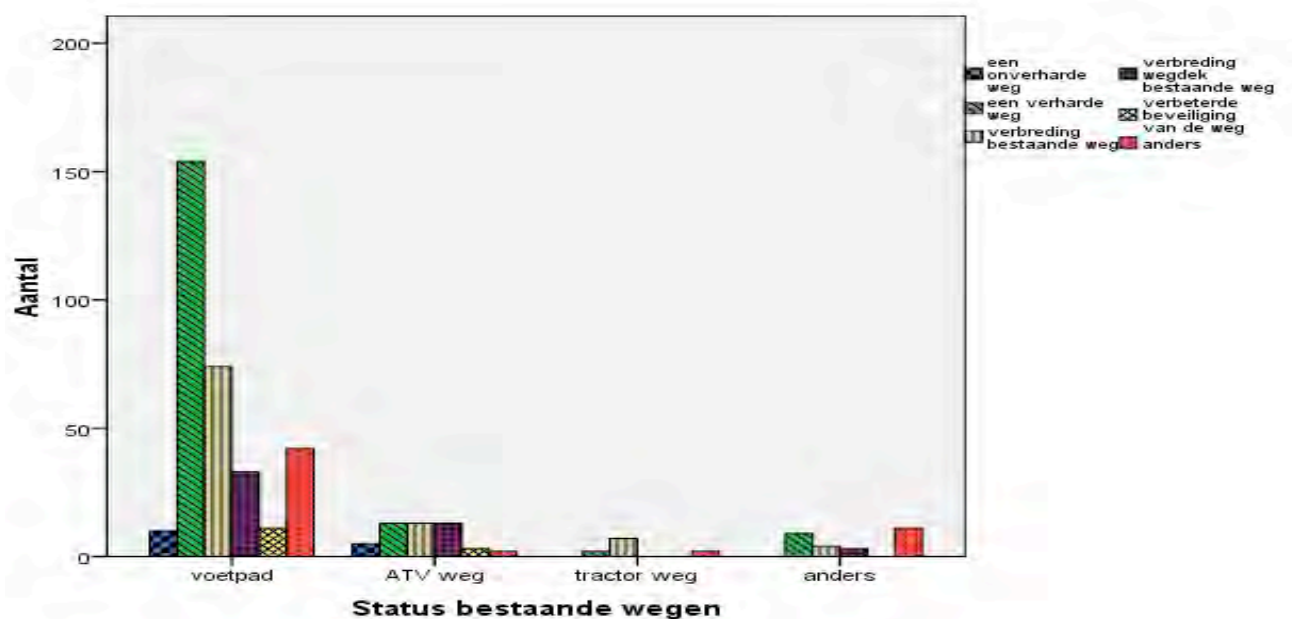
Er was een groep van 28 respondenten die aangaven de status van de verbindingswegen niet te kunnen plaatsen onder de genoemde categorieën. Deze groep gaf aan dat de status van de weg niet bekend was bij hen, vanwege het langdurig geen gebruikmaken daarvan of weer anderen vonden dat deze wegen in hun perceptie bospaadjes genoemd moesten worden.

Verbetering van transport in het gebied

Er bestaat geen twijfel over het feit dat een wegaanleg zou zorgen voor extra transportmogelijkheden in het gebied. De vraag is echter of de nieuwe weg de verbetering van transport is die de mensen wenselijk achten om hun meerkeuze mogelijkheden te geven. Eigenlijk komen hier twee vraagstukken aan de orde:

- Is de aanleg van een nieuw verharde weg, de manier om transport te verbeteren in het gebied, of
- Moet er naar de bestaande mogelijkheden worden gekeken om de verandering door te voeren en tegelijkertijd de transport keuze mogelijkheden van de mensen te vergroten, dus als het ware nog een alternatief toe te voegen voor de mensen

De status van de bestaande verbindingswegen is gerelativeerd aan beide van de hierboven genoemde vraagstukken. Belangrijk is om de gedachtegang van de respondenten omtrent de reeds bestaande mogelijkheden van het gebied te koppelen aan wat voor hen als 'nieuw' beschouwd zou kunnen worden.



Figuur 8: Status v/d bestaande wegen en de wenselijk geachte verbeteringen

Bij het onderzoeken welke verbeteringen van transport men wenselijk acht voor wat de bestaande wegen of de aanleg van een nieuwe weg betreft, werden we geconfronteerd met veel non response. Veel respondenten, in totaal 127, die fel gekant waren tegen het onderzoek naar de wegaanleg wensten op deze vragen geen antwoord te geven. Van de groep die toch antwoord gaf zeiden nog eens 57 respondenten [anders] dat zij geen weg wilden in hun gebied en dus ook de verbetering niet konden aangeven. In deze groep zaten meer boottransporteurs of mensen die zich loyaal opstelden tegenover hen. [Vanwege de vrees voor inkomstenderving].

In de grafiek hierboven zijn de resultaten gepresenteerd voor wat betreft het verband die er bestaat tussen de status van de bestaande wegen en de verbetering die zou moeten plaatsvinden bij de wegaanleg. Veel respondenten waren het erover eens dat indien er toch een weg zou komen die een verharde weg moest zijn. Van de groep die aangaf dat de bestaande weg een voetpad is, zei 54,6 % dat zij een verharde weg aangelegd wilden zien als verbetering. Als we het totaal verkregen response ongeacht de status van de bestaande wegen bekijken dan zien we dat de aanleg van een verharde weg domineert als in te voeren verbetering, 50,2%, gevolgd door verbreding van de bestaande weg, 27,7%.

Er bestaat ook een groep respondenten die aangaf dat indien er verbetering van transport in het gebied zal plaatsvinden, een verharde weg de manier is om dit allemaal te doen. Deze groep bedraagt in totaal 357 respondenten. Zie onderstaande frequentie tabel.

<i>Antwoorden</i>	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
Ja	357	66.4
Nee	148	27.5
Geen antwoord	33	6.1
<i>Totaal</i>	538	100.0

Tabel 40: Een verharde weg als enige manier om transport te verbeteren

Aanleg van een verharde weg is vereiste	Wijze van verbetering indien een weg zou komen						Totaal
	een onverharde weg	een verharde weg	verbreding bestaande weg	verbreding wegdek bestaande weg	verbeterde beveiliging van de weg	anders	
Ja	7	182	70	30	10	42	341
Nee	10	31	22	20	5	19	107
Geen antwoord	-	-	-	-	-	-	90
<i>Totaal</i>	17	213	92	50	15	61	538

Tabel 41: Kruistabel: verharde weg is vereiste * waaruit moet verbetering bestaan

Bij het relativeren van de groep die vond dat de aanleg van een verharde weg de enige manier is om transport te verbeteren in het gebied gaf een deel van de groep geen antwoord en slankte deze groep verder af naar 341[zie kruistabel], waarvan ook nog 42 vond dat zij geen mening hadden over de verbetering die zij wenselijk achten. Van de totaal bruikbare antwoorden van de respondenten die in principe hadden aangegeven alleen een verharde weg als oplossing te zien, heeft uiteindelijk totaal 60,9% aangegeven dat zij een verharde weg als enige verbetering zien staan.

Kijken we naar het overall totaal van bruikbare antwoorden dan zien we dat de aanleg van een verharde weg als verbetering die zou moeten worden doorgevoerd, de boventoon voert in vergelijking met de andere verbeteringen die zijn opgenoemd. In totaal heeft 55% aangegeven een verharde weg te willen hebben. Redenen die werden opgesomd voor het voorkeur geven aan een verharde weg zijn:

- Minder onderhoud vereist
- Scheelt in de onderhoudskosten
- Het is ten allen tijde begaanbaar, ook in de regentijd
- Je kunt je sneller en makkelijker verplaatsen
- Scheelt in onderhoudskosten van de auto's
- Is aantrekkelijker voor investeerders om naar het gebied te komen

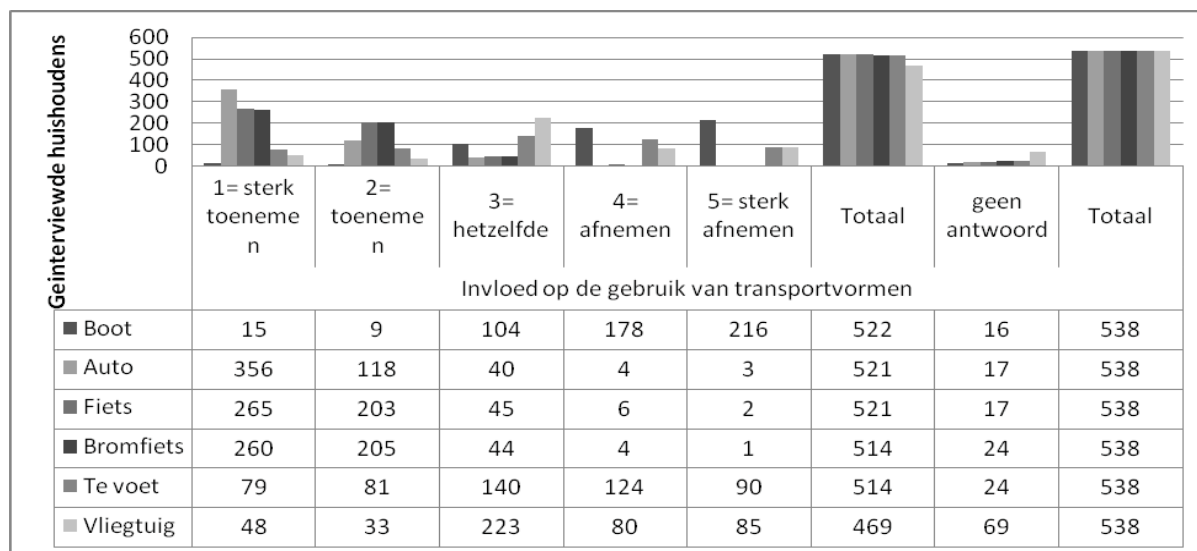
<i>Symmetrische maten: Correlaties</i>	
	<i>Waarde</i>
Pearson's R	0.116
Spearman Correlation	0.120
<i>Totaal verkregen antwoorden</i>	448

Volgens de correlaties bestaat er ook geen verband tussen het soort weg dat men nodig acht om verbetering te brengen in transport in het gebied en een eventuele verbetering die zou moeten komen, rekening houdende met de bestaande wegen in het gebied, want ondanks het feit dat beide correlatiewaarden positief zijn, liggen ze beiden dicht bij de 0. Men is het over het algemeen met elkaar eens dat indien er toch een weg zal worden aangelegd of er verbetering van transport middels een wegaanleg zal plaatsvinden, de verbetering moet bestaan uit de aanleg van een verharde weg.

Overige voorzieningen die volgens de onderzoekspopulatie op de weg zou moeten komen zijn zaken als voetpaden, brom - /fietspaden en wegmeubilair zoals drempels, zebrapaden, etc. Zeker 31% van de geïnterviewden vonden het belangrijker om wegmeubilair te plaatsen in plaats van voetpaden, 22,5% . Terwijl 43,8% van mening is dat al de genoemde voorzieningen belangrijk genoeg zijn om op de weg geplaatst te worden.

Intrede van ‘nieuwe’ transportmiddelen in het gebied

Indien transport verbeterd wordt door aanleg van een weg, zal dat een drastische ommekeer brengen in het soort vervoer middel dat men op dit moment gebruikt in het gebied. Zo zal er een zekere toe of afname te bespeuren zijn in het gebruik van transportmiddelen zoals auto’s, fietsen, bromfietsen, te voet [populaire wijze van verplaatsing] en vliegtuig.



Figuur 9: Invloeden van de wegaanleg op gebruik van transportmiddelen

Om dit te peilen is er aan de respondenten gevraagd hun mening te geven over de invloed die zij dachten dat de wegaanleg zal hebben op het gebruik van al deze vervoersmiddelen.

Er is gebruik gemaakt van een score range van 1 t/m 5, waarbij voor elk transport middel de score moest worden ingevuld. De score 1 t/m 5 weerspiegelden het volgende:

- 1 = Sterk toenemen
- 2 = Toenemen
- 3 = Gebruik blijft hetzelfde
- 4 = Afnemen
- 5 = Sterk afnemen

Weer zijn hier de antwoorden op bovengenoemd manier opgenomen om de extreme veranderingen van het gebruik van transportmiddelen aan te geven.

De score range bij dit onderdeel is 6 ← 18 → 30. De minimale score is 6: d.w.z. dat het gebruik van de vervoermiddelen zal toenemen, ligt de score rond 18 dan wil dat zeggen dat de wegaanleg geen invloed zal hebben op het gebruik van de genoemde transportmiddelen en bij een maximale score van 30 zal het gebruik sterk afnemen.

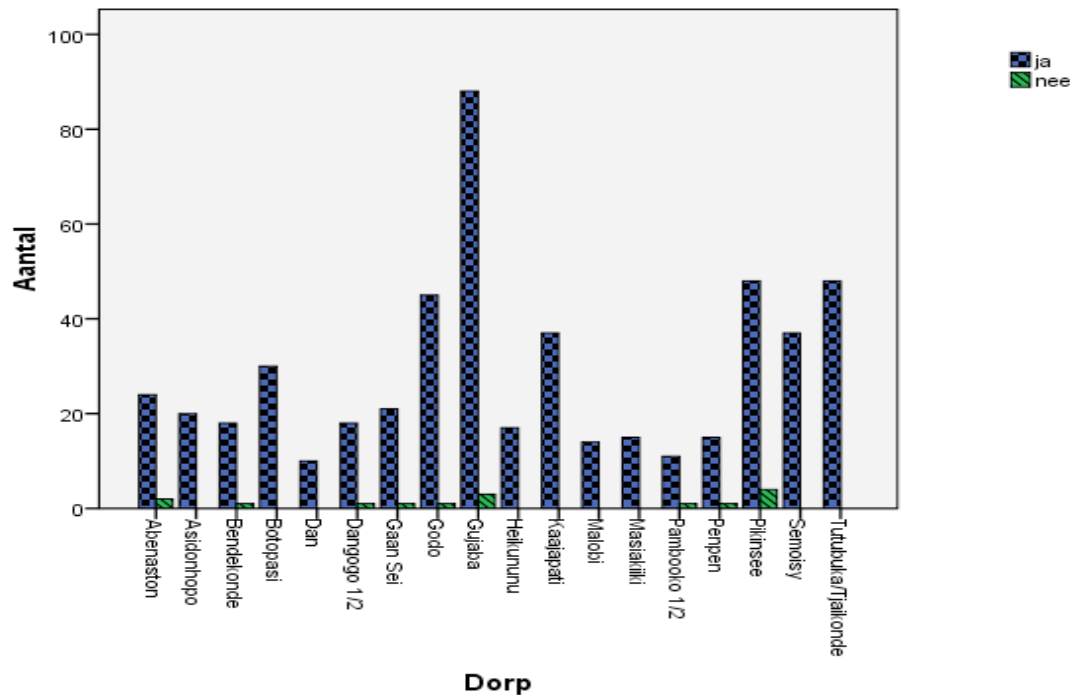
De gemiddelde score van het gebruik van de genoemde transportmiddelen is 15, we zouden dus kunnen zeggen dat het gebruik van de genoemde transportmiddelen min of meer hetzelfde blijven in het gebied. Echter is niets hiervan waar, de gemiddelde score ligt rond de 15 omdat men aangeeft dat waar het gebruik van boottransport [sterk] afneemt, het gebruik van de auto dat zal compenseren en dat dan [sterk] zal toenemen. Zie bovenstaande grafiek die ook de frequenties aangeeft. In de grafiek geeft de eerste rij van totalen de verkregen antwoorden verspreid over de antwoordopties aan. Bij de tweede totalisering zijn de non response meegenomen.

Verder zien we dat er een significant aantal mensen zijn die niet wilden aangeven welke verandering het gebruik van de genoemde transportmiddelen zouden ondergaan in het gebied. Deze groep is bij het verdere onderzoek gewoon meegenomen, zij hebben op eigen initiatief geweigerd antwoord te geven op deze vraag.

Naast een toename van gebruik van de auto in het gebied, zal er volgens de geïnterviewden ook veel gebruik worden gemaakt van fiets en bromfietsen (eigenlijk zijn deze reeds in gebruik in de dorpen, vooral in Pikin Slee en Gujaba kwamen we er een behoorlijk aantal tegen). Over het te voet lopen langs de weg was men een beetje sceptisch: er werd aangegeven dat ze er niet zo zeker van waren dat de weg veilig genoeg zou zijn voor voetgangers. Ook zal dit afhangen van de tarieven die voor de bustransport zullen worden gehanteerd. Van het vliegtuig was men voor het grootste deel van mening dat de weg geen invloed zou hebben op het gebruik hiervan omdat er pas bij speciale gelegenheden gebruik van werd gemaakt. Bovendien kun je minder vracht hiermee vervoeren en er zal geen verandering komen in de prijs.

De positie van watertransport na een wegaanleg

Aangezien watertransport momenteel de vaste en meest gebruikte vorm van transport in het gebied is, was het noodzakelijk om te achterhalen welke positie deze vorm van transport van de mensen zal krijgen na een eventuele wegaanleg. Het staafdiagram hieronder toont aan in hoeverre de respondenten het voortbestaan van boottransport wenselijk achten na een eventuele wegaanleg.



Figuur 10: De wenselijkheid van watertransport in het gebied

Vrijwel alle respondenten van de steekproef dorpen, in totaal 97,2%, gaven volmondig te kennen dat zij na de wegaanleg zeker nog gebruik wensten te maken van watertransport. Ze gaven aan dat dit niet alleen uit gewoonte voortkwam, maar ook omdat watertransport hen het gevoel gaf in het binnenland te zijn. Verder werd aangehaald dat zij bepaalde plaatsen, vooral de heilige plekken, alleen per boot konden bereiken. Menigeen vond ook dat watertransport een trekpleister is voor toeristen.

Ondanks het feit dat de mensen aangaven graag nog van watertransport gebruik te willen maken gaven \pm 91% aan dat zij wel verbetering wilden zien in de manier waarop de boottransport diensten worden uitgevoerd. Zie de volgende tabel

<i>Verbetering van watertransport</i>	<i>Zo ja, waaruit zou die verbetering moeten bestaan?</i>				
	<i>de boten moeten vaker rijden</i>	<i>de boten die rijden moeten meer mensen kunnen vervoeren</i>	<i>verlaging prijzen</i>	<i>combinatie van alle verbeteringen</i>	<i>anders</i>
Ja	20	17	264	111	55
Nee	0	0	2	2	6
Geen antwoord	-	-	-	-	-
<i>Totaal</i>	20	17	266	113	61

Tabel 42: Kruistabel: Indien watertransport verbeterd wordt * waaruit moet die verbetering bestaan

Verbetering van de boottransport moet volgens de respondenten bestaan uit:

- Verlaging van de prijzen, dit werd het meest genoemd: 56,5%
- Het vaker en regulier rijden van de boten
- Het maken van grotere boten die meer mensen kunnen vervoeren
- Het veiliger maken van de boten, waaronder het verplicht stellen van zwemvesten
- Het verplichten van elke boottransporteur tot het afleggen van een soort rijtest zodat ze gecertificeerd kunnen worden
- Het vergunningplichtig maken van de transporteurs, waarbij de boten verzekerd worden tegen schade
- Het comfortabeler maken van de boten middels plaatsing van een dak tegen de zon en regen, rugleuningen en eventueel zitkussentjes
- Of een combinatie van alle genoemde verbeteringen

Uit het bovenstaande kunnen we concluderen dat ondanks het feit dat het grootste deel van de respondenten aangaven positief te staan tegenover de aanleg van een nieuwe verharde weg, zij toch niet helemaal afstand willen doen van hun authentieke vorm van transport. Ze stellen wel duidelijk dat er verbetering moet komen in het aanbod van de diensten en dat zaken zoals regulering van diensten, de prijzen en de introductie van veiligheidsregels noodzakelijk zijn. Naast al deze redenen vinden ze het ook belangrijk dat boottransporteurs vanwege een wegaanleg niet brodeloos gemaakt moeten worden. Er moet naar alternatieven worden uitgekeken om een balans tussen de weg - en boottransport te creëren. In de volgende paragraaf komen

de respondenten eveneens aan het woord en ziet u daarin enkele suggesties door hen gedaan die soelaas kunnen bieden voor dit probleem.

Observaties en aanvullende informatie

Hieronder vindt u de extra informatie vergaard middels observaties, informele gesprekken en opmerkingen gemaakt tijdens de interviews. Hier zijn de respondenten aan het woord.

Als de weg wordt aangelegd moet de overheid zorgen voor reguliere onderhoud van lijndiensten door particulieren of overheidsbussen met door de overheid vastgestelde tarieven, anders zullen de bushouders misbruik maken van de situatie en de mensen overvragen, net als de bootsmannen dat nu doen. Buitendien heb je dat wanneer een boot zinkt je naast het feit dat je al je spullen kwijtraakt ook nog dat mensen kunnen sterven, bij de auto heb je ook ongelukken maar je spullen gaan niet verloren. Een ieder kan voor zijn/haar eigen transportmiddel zorgen vb. fiets, bromfiets of auto als je dat geld hebt. Het zal de mensen in ieder geval minder afhankelijk van elkaar maken dan nu, want niet iedereen heeft een boot en motor. Transport in de avonduren zal niet langer een probleem zijn, met de boot kan dat nu niet.

De mensen gaan ook graag naar de dorpen aan de andere kant van de rivier, het zou goed zijn dat men ook bruggen meeneemt bij de constructie van de weg zodat dit alles makkelijker wordt. Want hier [Godo] moeten we naar Djumu voor geneeskundige behandeling en dat is aan de overkant van de rivier.

Bij een verharde weg heb je geen last van overvloedig veel stof op de weg en scheelt het natuurlijk in de onderhoudskosten. Daarnaast is het ook te allen tijde begaanbaar. Een verharde weg maakt dat er minder aan onderhoudskosten voor de auto's betaald moeten worden waardoor we minder voor de auto zullen betalen dan we nu voor de boot doen.

Bootvervoer moet blijven omdat je in de regentijd je goederen makkelijk kan verplaatsen vanwege de hoge waterstand. Buitendien ontstaat er grote werkloosheid als bootvervoer helemaal wordt afgeschaft. Als boot transport zou blijven en de weg zou komen, zou ik graag zien dat de boottransporteurs samen werkten met de overheid en dat zij subsidie kregen voor de benzine waardoor de prijs voor hun diensten lager wordt. De boottransporteurs moeten een veiligheidstraining krijgen en moeten verplicht gecertificeerd worden. Ook zou de overheid een vergunningsplicht moeten invoeren en hen de boten laten verzekeren zodat bij eventuele calamiteiten de schade gedekt kan worden.

Verder hebben we de boot nodig om te gaan begraven, want dat kunnen we niet met de auto doen. De weg mag nimmer in de buurt van onze begraafplaatsen komen.

Het positieve van de weg is dat gedetacheerde werkers meer plezier zullen hebben om in de dorpen te werken omdat ze zich makkelijker kunnen verplaatsen en frequenter hun familie leden kunnen bezoeken of andersom.

Wenselijkheden van de respondenten

Als afsluiting van de interviews mochten de respondenten ook hun wensen en grieven aangeven die een verband hadden met de wegaanleg. Hiernavolgend een samenvatting daarvan.

De kapiteins en de granman moeten gekend worden in dit onderwerp en hun mening zal bepalen als dit project voortgang moet vinden. Indien zij hiermee akkoord gaan, moet als

eerste het grondenrechten vraagstuk als voorwaarde voor de aanleg van de weg worden gezien. Daarnaast wordt reguliere elektriciteit voor de dorpen gezien als top prioriteit om het gebied tot ontwikkeling te brengen. Brandstof moet goedkoper worden door de wegaanleg, misschien kunnen ze een pompstation in de dorpen of langs de weg zetten.

Bij aanleg van de weg moet men erop letten dat voor het grootste deel lokale krachten worden ingezet. Men moet ervoor zorgen dat er investeerders komen en dat er werkgelegenheid gecreëerd wordt voor de jongens, maar het moet niet zo zijn dat buitenstaanders onze natuurlijke hulpbronnen komen leegroven.

Het moet verboden worden om zware vracht z.a., houttransport etc. te doen via de weg, dit moet via watertransport plaatsvinden. Zodoende wordt er een manier gecreëerd voor de boottransporteurs om toch hun broodwinning te behouden. Indien de weg door de kostgrondjes van de mensen zal lopen, moet de overheid hen hiervoor compenseren.

7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Hieronder volgen enkele algemene conclusies en aanbevelingen die getrokken zijn na analysering van de data en verwerking van de informatie verkregen uit observaties en informele gesprekken. De conclusies en aanbeveling zijn ook gebaseerd op de wenselijkheden die door respondenten kenbaar zijn gemaakt.

Conclusies

- Over het algemeen heeft de opstelling die een groep van de respondenten hadden jegens het onderzoek invloed gehad op de onderzoeksresultaten. Een deel van de ontkennende en soms ook bevestigende antwoorden [nee/ja] zijn als protestantwoorden gegeven op bepaalde vragen. De respondenten hebben hiermee willen aantonen dat zij tegen de wegaanleg zijn en of betuigden door middel van hun antwoord steun aan vooral de boottransporteurs die de wegaanleg als grootste concurrent beschouwen
- De gender ratio tussen man en vrouw is over het algemeen 1:2, in bepaalde dorpen is dit zelfs 1:3, met extreme gevallen zoals in Penpen waar de man vrouw verhouding is 1:8
- De meeste gezinnen hebben maar 1 persoon aan het hoofd van het huishouden die de verantwoordelijkheid draagt: dit is vaak de moeder of de vader
- Het Boven Suriname gebied wordt geteisterd door grote werkloosheid: circa 80% van de bevolking heeft geen formeel inkomen, maar verkrijgt een inkomen uit semi commercieel landbouw en of hosselen in de informele sector. Aov en sociale steun zijn ook belangrijke inkomstenbronnen
- Vaak hebben de mensen diverse werkzaamheden die zij uitvoeren om aan geld te komen
- Circa 90% van de mensen doen aan semicommerciële landbouw: dit wordt als traditioneel beroep vaker uitgeoefend dan houtkap, jacht en visvangst
- De meningen over de invloed die de weg zal hebben op inkomensverandering in het gebied is verdeeld: enerzijds ziet een deel dit als een kans hun activiteiten te

commercialiseren en anderzijds ziet een deel de wegaanleg als een bedreiging die oneerlijke concurrentie tot gevolg kan hebben en zelfs kan leiden tot werkloosheid

- Een ding is zeker: de wegaanleg zal maken dat transportkosten gaat verminderen, buitendien schept het meerkeuze in transportvormen en worden boottransporteurs gedwongen hun diensten aantrekkelijk te maken voor de klant vanwege het kwijtraken van de monopolie positie waarin zij zich nu bevinden
- Het welvaart- en geluksniveau van de bevolking in boven Suriname zal toenemen omdat zij door de aanleg van de weg in staat zullen zijn vaker elkaar te bezoeken, de medische posten en overheidskantoren makkelijker bereikt kunnen worden en de kinderen minder gevaar oplopen bij het naar school gaan. Ook zal er meer ontspanningsmogelijkheden zijn in het gebied
- Vrijwel alle dorpelingen zijn van mening dat de weg ook veel negatieve zaken met zich zal meebrengen waaronder stijging van de criminaliteit, uitgifte van concessies in hun woongebied en verlies van zeggenschap over hun gemeenschapsbos
- Positieve zaken die voortvloeien uit de aanleg van de weg voor de lokale mensen zijn: kortere reistijden, vermindering van kosten, geen overstap maken, commercialisering van activiteiten vanwege betere toegang tot markten, makkelijker kunnen verplaatsen en kansen voor de opzet van ondernemingen of het aantrekken van investeerders
- Ondanks het feit dat de respondenten toch een duidelijke voorkeur hebben uitgesproken voor wegtransport zijn ze ook allemaal van mening dat watertransport moet blijven na de wegaanleg. De motivatie die hiervoor werd gegeven is dat dit als trekpleister dient voor toeristen, maar ook dat watertransport belangrijk is voor het bereiken van de heilige plekken
- Er bestaat geen twijfel over dat verbeteringen in het boottransport moeten worden aangebracht. Vooral de tarieven en veiligheid van de diensten werd veelvuldig besproken

Aanbevelingen

- De wegaanleg zou meer ondersteuning krijgen van de lokale bevolking indien het grondenrechtenvraagstuk van dit gebied al was opgelost. Aanbevolen wordt om deze kwestie zo snel mogelijk aan te pakken. Oplossingen moeten gezocht worden in de richting van erkenning van gemeenschappelijke grondeigendomsrechten in de wet met de mogelijkheid voor de overheid om, indien nodig, toegang te krijgen tot natuurlijke hulpbronnen die nodig zijn voor de nationale ontwikkeling en compensatie van de lokale gemeenschappen. Beheer van de gemeenschappelijke gronden kunnen aan de instituten van de clans worden overgelaten nadat deze zijn geherstructureerd en versterkt.
- Er moet binnen niet al te lange tijd met de gezagdragers worden gebrainstormd over de wegaanleg. Het is belangrijk om hen te kennen in de beslissingen die

worden genomen aangaande locatie van de weg, daar hun heilige plekken niet aangetast mogen worden. Bij de motivaties van de antwoorden is dit door vrijwel alle categorieën van de respondenten aangegeven, maar ook bij elke introductie die werd gehouden bij de dorpen alvorens met de interviews te starten, werd dit aangekaart.

- Een plan voor minimalisering van de negatieve invloeden die de weg zal hebben op de levensomstandigheden van de mensen geniet ook prioriteit bij de voorbereidingswerkzaamheden die worden getroffen voor de wegaanleg.
- De lokale bevolking moet adequaat worden geïnformeerd over de wegaanleg. Programma's via de lokale radio stations kunnen hiervoor worden gebruikt.
- De boottransporteurs zijn bang dat zij vanwege de wegaanleg brodeloos zullen raken, door enkele respondenten zijn er suggesties gedaan om dit te voorkomen zoals het verbieden van vervoer van zwaar materieel op de weg. Het is erg belangrijk dit aspect te bespreken
- De respondenten vragen voor de veiligheid meer (mobiele) politieposten langs de weg. Politie functionarissen die in het gebied te werk worden gesteld moeten bekend worden gemaakt met de geldende normen en waarden in het gebied. De Saramaccaners leven van jacht en verwachten hun geweren vrij te kunnen behouden en gebruiken.
- De overheid zou de wegaanleg kunnen gebruiken om het gehele gebied te voorzien van permanente stroom. Uit de gesprekken zijn naar voren gekomen dat de mensen dit wel verwachten als te zijn de grootste voordeel van de weg.

@ Stichting Equalance, Paramaribo, december 2010

Bibliografie

Algemeen Bureau voor de statistiek (2006), *Districtsresultaten, Volume V. Zevende Algemene Volks- en Woningtelling in Suriname.*

Bartels J.F., H. Kluiters en K.G. van Smeden (1978), *Enquete-adviesboek.* Wolters-Noordhoff. Groningen.

Boksteen L. (2009), *Deelstudie impact vergroting beschikbare hoeveelheid water in het bestaande Brokopondo stuwmeer.* Paramaribo.

Dijk van P. (2009), *The IIRSA Guyana Shield Hub: The case of Suriname.*

Interorganizational Committee on Guidelines and Principles for Social Impact Assessment (1994), *Guidelines and Principles for Social Impact Assessment.* US Department of Commerce.

Medische Zending (2005), *Geregistreerde patiënten per ressort en dorp. Jaarcijfers 2005.*

Moshiro Advisory Services (2008), *Haalbaarheidstudie voor de bouw van een internaat en andere onderwijsfaciliteiten op Atjonie en Stoelmanseiland.* Paramaribo.

Tromp J.H.M en E.F.H. Rietmeijer (1985), *De aanpak van onderzoek.* Bohn, Scheltema & Holkema. Utrecht/Antwerpen.



BIJLAGE 1: VRAGENLIJST

Vragenlijst onderzoek wegaanleg Atjoni – Semoisi

Bij alle vragen met de optie 'anders' bijschrijven wat het antwoord van de respondent is.

A. Algemeen

1. Naam interviewer:
 - 1b. Subressort:
 1. Pokigron
 2. Debike
 3. Asidonhopo
2. Dorp:
3. Vragenlijst no.:
4. Geslacht respondent:
 - 1.man
 - 2.vrouw
5. Leeftijd:
 1. < 18 jr.
 2. 18 – 22 jr.
 3. 23 – 27 jr.
 4. 28 – 34 jr.
 5. 35 – 39 jr.
 6. 40 - 44 jr.
 7. 45 – 49 jr.
 8. 50 – 54 jr.
 9. 55 – 59 jr.
 10. > 60
6. Wat is uw functie binnen dit huishouden?
 1. Vader
 2. Moeder
 3. Kind
 4. Alleenstaande
 5. Grootmoeder/ grootvader
 6. Anders [bijschrijven a.u.b.]
7. Hoeveel personen telt dit huishouden:

1. 0 – 5
2. 5 – 10
3. > 10
4. Anders [bijschrijven a.u.b.]

8. Hoe is de opbouw van dit huishouden?

1. Vader, moeder en kinderen
2. Vader / moeder met kinderen
3. Grootouders met kinderen en kleinkinderen
4. Broers / zus met kinderen
5. Grootmoeder / -vader met kleinkinderen
6. Alleenstaande
7. Anders

9. Wie staat aan het hoofd van dit huishouden?

1. Vader & moeder
2. Moeder / Vader alleen
3. Grootmoeder / -vader
4. Broer / zus
5. Tante / Oom
6. Grootmoeder & grootvader
7. Alleenstaande
8. Anders

10. Heeft de persoon aan het hoofd van dit huishouden een werk waaruit een inkomen wordt verdiend?

1. Ja
2. Nee

11. Zo ja, om wat voor werk gaat het?

1. In overheidsdienst [B.O., transporteurs v. overheid brandstof, technisch personeel van NH, motorist van Lantiboto]
2. Ondernemer

3. Gedetacheerde werknemer [leerkrachten, MZ personeel]
 4. Traditioneel gezag [kapitein, basja]
 5. Commerciële landbouw / visvangst / jacht
 6. Semi commerciële landbouw
 7. Hosselen
 8. Combinatie
 9. Anders
12. Wat is uw rol in het dorp? [meerdere antwoord opties mogelijk]
1. Traditioneel gezag [kapitein, basja]
 2. Vertegenwoordiger van een organisatie [sociale of regionale]
 3. Lo oudste [van welk lo?]
 4. Gedetacheerde werker in het dorp [leerkracht, gezondheidswerker, B.O., andere]
 5. Ondernemer [in welk branche]
 6. Jongere in het dorp [niet ouder dan 35 jaar]
 7. Lid van het dorp
 8. Combinatie
 9. Anders

B. Transport en inkomensvorming

1. Wat voor soort werk doet u om aan geld te komen? Meerdere antwoordmogelijkheden en waarnodig specificeren.
 1. Houtkap
 2. Landbouw
 3. Ondernemer
 4. Overheid
 5. Gedetacheerde werker
 6. Gezagdrager
 7. Hosselen
 8. Anders, ...

2. Welke van de hierboven aangegeven werkzaamheden is uw primaire inkomstenbron voor onderhoud van uw gezin?
 1. Houtkap
 2. Landbouw
 3. Ondernemer
 4. Overheid
 5. Gedetacheerde werker
 6. Gezagdrager
 7. Hosselen
 8. Anders, ...
3. Welke van de door u uitgevoerde werkzaamheden brengt het meeste geld binnen?
 1. Houtkap
 2. Landbouw
 3. Ondernemer
 4. Overheid
 5. Gedetacheerde werker
 6. Gezagdrager
 7. Hosselen
 8. Anders, ...
4. Denkt u dat de aanleg van een weg de uitvoering van uw werkzaamheden makkelijker zal maken? Motiveer de antwoord keuze.
 1. Veel makkelijker
 2. Makkelijker
 3. Geen invloed
 4. Moeilijker
 5. Veel moeilijker
5. Denkt u dat kosten die u maakt voor transport naar uw werk zullen verminderen doordat er een weg wordt aangelegd?
 1. Veel verminderen
 2. Verminderen

3. Geen invloed
4. Verhogen
5. Veel verhogen
6. Zal de aanleg van de weg u beter toegang verschaffen tot grondstoffen, bronnen of middelen die nodig zijn voor de productie? Motiveer antwoordkeuze.
 1. Ja
 2. Nee
7. Wat voor invloed zal volgens u de aanleg van een weg hebben op uw inkomsten vanwege makkelijke toegang tot grondstoffen, bronnen of middelen?
 1. Sterk toenemen
 2. Toenemen
 3. Geen invloed
 4. Afnemen
 5. Sterk afnemen
8. Indien u denkt dat uw inkomen zal veranderen, waaraan zal dat volgens u liggen?
 1. Meer afnemers
 2. Meer verkoop van producten en diensten
 3. Vergroting van het marktaandeel
 4. Minder afnemers
 5. Meer concurrentie
 6. Verkleining van het marktaandeel
 7. Anders
9. Zal de aanleg van een weg u toegang verschaffen tot andere markten voor afzet van uw producten? Motiveer.
 1. Ja
 2. Nee
10. Denkt u dat u door de aanleg van een weg andere soort werk zou kunnen doen dat vroeger niet mogelijk was?
 1. Ja
 2. Nee

11. Zo ja, geef voorbeelden.
12. Zal de aanleg van de weg activiteiten betreffende toerisme en andere vormen van werk die met transport te maken hebben stimuleren?
 1. Sterk stimuleren
 2. Stimuleren
 3. Geen invloed
 4. Belemmeren
 5. Sterk belemmeren
13. Zo ja [positief] / nee [negatief] op welk manier?
14. Doet u aan zelfvoorzienend landbouw, semi commerciële of commerciële landbouw?
 1. Zelfvoorzienend landbouw
 2. Semi commerciële landbouw
 3. Beide
 4. Commerciële landbouw
 5. Geen
 6. Anders
15. Denkt u dat de aanleg van een weg invloed zal hebben op de omvang van uw werkterrein?
 1. Veel invloed
 2. Invloed
 3. Neutraal
 4. Minder invloed
 5. Helemaal geen invloed
16. Zal de aanleg van de weg u stimuleren meer commerciële economische activiteiten te doen?
 1. Ja
 2. Nee
17. Zo ja, waarom?
 1. Meer afzet mogelijkheden

2. Makkelijker afvoer van de producten
3. Nieuw inkomstenbron
4. Anders

18. In welke sectoren zou commercialisering het geval zijn?

1. Landbouw
2. Houtkap
3. Vissen / jagen
4. Anders

C. Transport en welvaart | geluk

1. In welke mate bent u met de huidige transport mogelijkheden in staat uw naasten te bezoeken?

1. Ruim voldoende mate
2. Minder voldoende mate
3. Voldoende mate
4. Onvoldoende mate
5. Ruim onvoldoende mate

2. Hoe zal de invloed zijn op de frequentie waarin u familie, vrienden of kennissen bezoekt, indien de weg wordt aangelegd?

1. Veel meer
2. Meer
3. Geen invloed
4. Minder
5. Veel minder

3. Zult u door de aanleg van een weg gemakkelijker naar de dokter of poli kunnen gaan? Motiveer.

1. Veel makkelijker

2. Makkelijker
 3. Geen invloed
 4. Moeilijker
 5. Veel moeilijker
4. Zult u door de aanleg van een weg, indien noodzakelijk, vaker naar de dokter of poli gaan? Motiveer.
1. Veel vaker
 2. Vaker
 3. Normaal / geen invloed
 4. Minder
 5. Veel minder
5. Gaat u door de aanleg van een weg vaker naar de kerk of deelnemen aan activiteiten van traditionele religie?
1. Veel vaker
 2. Vaker
 3. Normaal / geen invloed
 4. Minder
 5. Veel minder
6. Zal de aanleg van een weg het gaan naar de kerk of deelname aan activiteiten van traditionele religie gemakkelijker voor u maken?
1. Veel makkelijker
 2. Makkelijker
 3. Geen invloed
 4. Moeilijker
 5. Veel moeilijker

7. Zal de aanleg van de weg uw kinderen in staat stellen makkelijker de school te bereiken?
 1. Veel makkelijker
 2. Makkelijker
 3. Geen invloed
 4. Moeilijker
 5. Veel moeilijker
8. Zal de aanleg van een weg u in staat stellen makkelijker overheidskantoren te bereiken?
 1. Veel makkelijker
 2. Makkelijker
 3. Geen invloed
 4. Moeilijker
 5. Veel moeilijker
9. Verwacht u dat door de aanleg van de weg meer ontspanningsmogelijkheden in het gebied zullen ontstaan?
 1. Ja
 2. Nee
 3. Weet niet
10. Kunt u andere redenen aangeven waarom het goed/slecht zou zijn om een weg aan te leggen in dit gebied?
 1. ...
 - 2.
 - 3.

D. Transport en bedreiging van inkomen, welvaart / geluk:

1. Denkt u dat door de aanleg van een weg de dorpen sneller bereikbaar zullen zijn?
 1. Ja
 2. Nee

3. Weet niet
2. Welke van de onderstaande problemen denkt u dat de aanleg van de weg met zich zal meebrengen? Meerdere opties mogelijk.
 1. Illegale of ongewenste jacht
 2. Vervuiling van grond
 3. Vervuiling van rivierwater
 4. Roof en diefstal van eigendommen
 5. Vernieling en beschadiging van eigendommen
 6. Aanranding en verkrachting
 7. Mensenhandel
 8. Verandering en aantasting van sociale systeem, normen en waarden
 9. Aantasting bestaande hiërarchie, machtsverhoudingen en sociale structuur
 10. Wilde occupatie van grond
 11. Combinatie
 12. Anders
3. Kunt u de problemen door u aangegeven in volgorde van voorkomen rangschikken?
 - 1 =
 - 2 =
 - 3 =
 - 4 =
4. Geef in onderstaand tabel aan de mate waarin u denkt dat onderstaande problemen in het gebied zullen toenemen.
 - 1= Veel meer
 - 2= Meer
 - 3= Geen invloed
 - 4= Minder
 - 5= Veel minder

Problemen	1	2	3	4	5
<input type="checkbox"/> illegale of ongewenste jacht					
<input type="checkbox"/> vervuiling van grond					
<input type="checkbox"/> vervuiling van rivierwater					
<input type="checkbox"/> roof en diefstal van eigendommen					
<input type="checkbox"/> vernieling en beschadiging van eigendommen					
<input type="checkbox"/> aanranding en verkrachting					
<input type="checkbox"/> mensenhandel					
<input type="checkbox"/> verandering en aantasting van sociale systeem, normen en waarden					
<input type="checkbox"/> aantasting bestaande hiërarchie, machtsverhoudingen en sociale structuur					
<input type="checkbox"/> wilde occupatie van grond					

E. Typen van transport en voorkeuren:

1. Aan welke vorm van transport geeft u voorkeur?

1. Water transport
2. Weg transport
3. Beide
4. Luchttransport
5. Anders

2. Wat vindt u van de huidige transportmogelijkheden in het gebied?

1. Heel goed
2. Goed
3. Normaal
4. Slecht
5. Heel slecht

3. Is de aanleg van een verharde weg de manier om transport in dit gebied te verbeteren? Motiveer.

1. Ja,
2. Nee,
4. Zijn er al bestaande wegen in dit gebied?
 1. Ja
 2. Nee
5. Zo ja, waar lopen die wegen [van welk dorp naar welk dorp]?
6. Wat is de status van die wegen?
 1. Voetpad
 2. ATV weg
 3. Tractor weg
 4. Anders
7. Als er verbetering van transport door aanleg van een weg zou komen, waaruit zou verbetering moeten bestaan?
 1. Een onverharde weg
 2. Een verharde weg
 3. Verbreding bestaande weg
 4. Verbetering wegdek bestaande weg
 5. Verbeterde beveiliging van de weg
 6. Anders
8. Welke invloed denkt u dat de aanleg van de weg zal hebben op de volgende vormen van transport?
 1. Sterk toenemen
 2. Toenemen
 3. Hetzelfde
 4. Afnemen
 5. Sterk afnemen

	1	2	3	4	5
Boot					
Auto					
Fiets					
Bromfiets					

Te voet					
Vliegtuig					

9. Welke van de onderstaande voorzieningen zouden bij de aanleg van de weg getroffen moeten worden?

1. Voetpaden
2. Brom- / fietspaden
3. Wegmeubilair
4. Combinatie van alle 3
5. Anders

10. Zou watertransport na eventueel aanleg van een weg moeten blijven om u te verplaatsen?

1. Ja
2. Nee

11. Indien ja, wilt u dat watertransport verbeterd wordt? Motiveer.

1. Ja,
2. Nee,

12. Zo ja, waaruit zou die verbetering moeten bestaan?

1. De boten moeten vaker rijden
2. De boten die rijden moeten meer mensen kunnen vervoeren
3. Verlaging prijzen
4. Combinatie van redenen
5. Anders, namelijk:

14. Heeft u nog commentaar dat u wilde bijvoegen?

- Bedankt voor uw medewerking -