

DOMWEG GELUKKIG IN EEN KRIMPENDE STAD?

Een kwantitatief onderzoek naar de leefbaarheid van krimpende steden.



Ellis Delken

Studentnummer: 282752

Scriptiebegeleider: prof. dr. R. Veenhoven

Opleiding Sociologie; Grootstedelijke Vraagstukken en Beleid

Erasmus Universiteit Rotterdam

Rotterdam, september 2006

Inhoud

Inleiding			
	0.1	Aanleiding voor deze studie	4
	0.2	Doel van deze studie	5
	0.3	Indeling	5
Hoofdstuk 1		Wat zijn krimpende steden	
	1.1	Het begrip krimpende stad	7
	1.2	Suburbanisatie	7
	1.3	Dimensies van krimpende steden	8
	1.4	De ene krimpende stad is de andere niet	9
	1.5	De gevolgen van krimp	11
Hoofdstuk 2		Delfzijl	
	2.1	Krimpende steden in Nederland	13
	2.2	Oorzaak van de krimp in Delfzijl	14
	2.3	Gevolgen van de krimp in Delfzijl	16
	2.4	Wonen in Delfzijl	17
Hoofdstuk 3		Leefbaarheid in krimpende steden	
	3.1	Wat is leefbaarheid	20
	3.1.1	Leefbaarheid van wat	20
	3.1.2	Leefbaarheid voor wie	21
	3.2	Meten van leefbaarheid	21
	3.2.1	Veronderstelde leefbaarheid	21
	3.2.2	Kennelijke leefbaarheid	23
Hoofdstuk 4		Krimpende steden in Duitsland	
	4.1	Inleiding	25
	4.2	De krimpende grote stad met postindustriële structuurverandering	27
	4.3	Krimpende en vergrijzende steden met minder dan 100.000 inwoners	28
Hoofdstuk 5		Leefbaarheid in krimpende steden in Duitsland	
	5.1	Inleiding	29
	5.2	Wat is het SOEP	29
	5.3	Tevredenheid in krimpende en groeiende steden	30
	5.4	Aantal groeiende, stabiele en krimpende gemeenten	30
	5.5	Groei en krimp en de grootte van de gemeente	32
	5.6	Tevredenheid en de grootte van de gemeente	32
	5.7	Tevredenheid in groeiende, stabiele en krimpende steden	33
	5.7.1	Tevredenheid van voormalig Oost- en West-Duitsers	33
	5.7.2	Tevredenheid in grote en kleine krimpende steden	36
	5.8	Werk en tevredenheid	38
	5.9	Domeinen van tevredenheid & zorg	40
	5.9.1	Domeinen van tevredenheid	41

5.9.2	Domeinen van zorg	44
5.10	Conclusies	46
5.11	Mogelijke verklaringen	47
Hoofdstuk 6	Krimp is geen probleem, maar een kans	
6.1	Uitdagingen	49
6.2	Stadsplanning in krimpende steden	49
6.3	Krimp als kans	50
Hoofdstuk 7	Samenvatting en aanbevelingen	
7.1	Samenvatting	52
7.2	Aanbevelingen voor verder onderzoek	53
Dankwoord		55
Literatuur		56
Bijlagen		58
1	Vragen m.b.t tevredenheid en zorgen uit het SOEP van 2003	59
2	Histogrammen over groei en krimp naar gemeentengrootte + taartdiagrammen over het aantal groeiende, stabiele en krimpende gemeenten naar gemeentegrootte	61
3	Concept artikel voor ISI bulletin “Simply happy in a shrinking city”	68

INLEIDING

0.1 Aanleiding voor deze studie

In 2004 bezocht ik een tentoonstelling in het NAI (het Nederlands Architectuur Instituut) over 'De grote Verbouwing'. De tentoonstelling gaf een goed beeld van de naoorlogse woningbouw en de herstructurering van deze naoorlogse wijken die nu plaatsvindt. Woonwijken uit de jaren vijftig, zestig en zeventig gaan massaal op de schop.

De tentoonstelling gaf ook een overzicht van de sloop in cijfers. Mijn aandacht ging naar de sloopcijfers van Delfzijl. Ik heb daar tot mijn eenentwintigste gewoond en mijn familie woont er. Ik weet dat er flink wordt gesloopt. Het is elke keer onderwerp van gesprek wanneer ik mijn ouders bezoek. Delfzijl heeft een te grote woningvoorraad. Van 1999 tot en met 2004 zijn ongeveer 1200 woningen gesloopt. Een complete woonwijk met een winkelcentrum, scholen en een sporthal wordt momenteel gesloopt. Er komt een nieuwe wijk voor terug met wetlands en ongeveer 225 woningen. Het klinkt als een 'normale' herstructurering van een naoorlogse wijk, zoals die in veel steden in Nederland plaatsvindt; de woningen voldoen niet meer aan de huidige normen en moeten daarom plaatsmaken voor kwalitatief betere en dus duurdere woningen. Maar in Delfzijl wordt niet gesloopt omdat de woningvoorraad niet meer aan de huidige woonwensen zou voldoen, maar omdat het inwonertal structureel daalt en veel woningen leeg staan. Delfzijl krimpt. Het inwoneraantal is sinds 1985 teruggelopen met meer dan 4440 inwoners als gevolg van een vertrekoverschot (33.000 inwoners in 1985 en 28.558 in 2004).



Foto 1.1: Delfzijl; hier komt een nieuwe wijk (ED)

Het RPB verwacht in Nederland na 2010 een stagnatie van de bevolkingsgroei. Voor veel gemeenten betekent dit meer dan stagnatie. Delfzijl zal bijvoorbeeld nog verder krimpen. Er zijn steeds meer tekenen dat het aantal krimpende steden in Nederland zal toenemen. Daar wilde ik in mijn onderzoek iets mee doen.

Wat zijn de oorzaken en gevolgen van krimp? Hoe reageert de plaatselijke politiek op de krimp? Hoe reageren inwoners van krimpende steden? Is krimp een probleem?

Surfend op internet kwam ik weinig Nederlandse informatie tegen over krimpende steden. In Duitsland levert een onderzoeksprogramma “Stadtumbau West” van zestien West-Duitse steden een schat aan informatie op. De Bertelsmann Stiftung adviseert krimpende gemeenten door middel van het onderzoeksproject “Aktion Demographischer Wandel”. In Nederland bestaan dergelijke initiatieven niet. Daarmee werd het onderwerp voor mij nog interessanter.

Hoewel de dichtbevolkte gebieden in Nederland leefbaarheidsproblemen kennen zoals drukte op de weg, drukte in de buurt, druk op de woningmarkt, druk op het landschap, wordt krimp eerder geassocieerd met leefbaarheidsproblemen als gevolg van economische achterstelling en weinig werkgelegenheid. Dit leidt tot leegloop, leegstand en verloedering van woonwijken.

Wat doet de krimp met de inwoners? Het wordt steeds rustiger in de stad; er staan steeds meer woningen leeg; winkels verdwijnen, voorzieningen verdwijnen; er is weinig werk, weinig perspectieven. Ik kan me voorstellen dat je daar onrustig van wordt. Ik kan me voorstellen dat mensen gelukkiger worden van de dynamiek van een groeiende stad dan van het steeds rust van de krimpende stad. Maar is dat wel zo? Zijn Delfzijlsters bijvoorbeeld minder gelukkig dan Randstedelingen? Leidt krimp tot verminderde leefbaarheid? In deze studie probeer ik antwoord te vinden op deze vraag.

0.2 Doel van deze studie

Het is een gegeven dat de bevolking gaat dalen en dat dit structureel is. Onderzoek naar de oorzaken en de gevolgen van krimpende steden kan beleidsmakers helpen zich goed voor te bereiden op de toekomst van krimpende gemeenten.

In mijn studie bekijk ik de gevolgen van dalende bevolkingsaantallen voor de leefbaarheid in krimpende steden. In krimpende steden daalt de welvaart, omdat de werkgelegenheid er daalt. De levensstandaard ligt in deze steden lager dan in groeiende steden. Daalt met de welvaart ook de leefbaarheid? Moeten beleidsmakers in krimpende steden extra aandacht hebben voor de leefbaarheid in hun stad of kunnen ze zich betere richten op andere gevolgen van de krimp? Met de uitkomsten van mijn onderzoek hoop ik beleidsmakers een kleine handvat te kunnen geven voor toekomstig beleid.

0.3 Indeling

Hoofdstuk 1 geeft een beschrijving van krimpende steden en de oorzaken en gevolgen van de krimp. Er worden voorbeelden gegeven van krimpende steden nu en in het verleden.

Hoofdstuk 2 geeft een beeld van krimpende steden in Nederland. Omdat in Delfzijl de krimp het grootst is, wordt deze stad hier belicht.

In hoofdstuk 3 wordt beschreven wat leefbaarheid is en hoe je leefbaarheid in krimpende steden kunt onderzoeken.

Hoofdstuk 4 gaat over krimpende steden in Duitsland. Het geeft een antwoord op de vraag waarom er in Duitsland zoveel meer steden krimpen dan in Nederland.

Hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van mijn onderzoek naar leefbaarheid in krimpende en groeiende steden; hoe ik het heb aangepakt, de resultaten en de conclusies.

Wat de uitdagingen en de kansen zijn voor krimpende steden staat in hoofdstuk 6.

In hoofdstuk 7 volgen ten slotte de samenvatting en aanbevelingen voor verder onderzoek..

HOOFDSTUK 1

WAT ZIJN KRIMPENDE STEDEN?

1.1 Het begrip krimpende stad

Wanneer een stad structureel te maken heeft met afnemende bewonersaantallen spreken we van een krimpende stad. Krimpende steden zijn van alle tijden en komen overal ter wereld voor. Soms zijn er spectaculaire oorzaken als oorlogen of natuurrampen zoals vulkaanuitbarstingen, die plotseling hele steden of regio's kunnen verwoesten. Meestal zijn de oorzaken van stedelijke krimp structureler en betreft het een geleidelijk proces van statusverlies. Soms gaat het daarbij om de ondergang van wereldrijken die ooit machtige naties waren. De steden van dergelijke wereldrijken worden in een langdurige crisis gestort. Het meest recente voorbeeld is de ondergang van de Sovjet-Unie.

Vaak is een technologische innovatie of een economische structuurverandering aanleiding voor de krimp van steden. Vanaf de jaren zestig heeft de deïndustrialisatie bijvoorbeeld grote gevolgen gehad. Steden die hun opkomst dankten aan de industriële revolutie in de 19de eeuw, hebben vaak moeite zich aan te passen aan de opkomst van de diensteneconomie. Dit geldt vooral voor steden die zich sterk in één of enkele industrietakken specialiseerden. Veel industriesteden lukt het niet om op korte termijn om te schakelen naar nieuwe bestaansbronnen met toekomstperspectief.

Sommige steden slagen erin de omslag van industrie naar diensteneconomie te maken en bij deze steden is er sprake van een herstel van de regionale economie. In andere steden waar dat (nog) niet lukt hebben teruglopende bewonersaantallen een structureel karakter.

1.2 Suburbanisatie

Ook wanneer een stad wel de omslag heeft weten te maken naar een diensteneconomie, kan er sprake zijn van afnemende bewonersaantallen. De stad loopt leeg, doordat de bewoners migreren naar dorpen en kleinere steden binnen de stedelijke agglomeratie. Dit verschijnsel wordt suburbanisatie genoemd.

Door de stijging van de welvaart kunnen mensen zich duurere huizen buiten de stad veroorloven. De huizen in de grote stad zijn klein en verouderd. In de stad is een huis met een tuin moeilijk te vinden. Vooral gezinnen die het zich kunnen veroorloven verlaten de stad. Suburbanisatie werd gestimuleerd door de toenemende mobiliteit van de bevolking. Hierdoor kan men in de stad werken en buiten de stad wonen.

Door suburbanisatie verandert de samenstelling van de bevolking in de stad. Er komen meer éénpersoonshuishoudens en de armere bevolking, die het zich niet kan permitteren om te vertrekken, blijft achter. De bevolkingsaantallen lopen terug, maar dit leidt niet tot leegstand van de woningen, omdat alleenstaanden nu in huizen wonen, waar eerst gezinnen woonden.

Een voorbeeld van suburbanisatie zie je in Amsterdam. De bevolking van Amsterdam is in 35 jaar ingrijpend veranderd. Het aantal inwoners is gedaald van ruim 830.000 naar 740.000. Amsterdam wordt meer en meer een stad van enerzijds alleenstaanden en samenwonende tweeverdieners zonder kinderen en anderzijds kinderrijke gezinnen van allochtonen. Amsterdam 'ontgroent' en 'ontgrijst' tegelijk.

Krimpendede steden en suburbanisatie zijn twee verschillende fenomenen. In krimpendede steden trekken de mensen weg, omdat er te weinig toekomstperspectieven zijn, niet omdat ze ontevreden zijn over hun woning en/of woonomgeving. Het is voor de bewoners van krimpendede steden niet makkelijk ander werk in de regio te vinden, omdat de hele regio economisch werd gedragen door de industrie. Doordat de industrie wegvalt, valt de hele regio in een economische depressie. Forenzen is dus geen optie. De bewoners van deze regio's zullen voor werk moeten verhuizen naar gebieden waar meer werk is. Bij suburbanisatie is er geen sprake van noodgedwongen verhuizing. Men verhuist vanwege het wooncomfort naar een omliggende gemeente en blijft werken in de stad. De bewonersaantallen in de stad nemen hierdoor af, maar de totale bevolking binnen de stedelijke agglomeratie groeit.

Bij steden die te maken hebben met suburbanisatie kan er, ondanks afnemende bevolkingsaantallen, sprake zijn van woningnood, omdat de huishoudens veel kleiner zijn geworden. Dit is bij krimpendede steden niet het geval. Met name de hoogopgeleide jongvolwassenen trekken weg en komen niet meer terug. Hierdoor worden er in de krimpendede steden ook minder kinderen geboren en is er minder behoefte aan ééngezinwoningen. Met name in de wijken die gebouwd werden in de wederbouw, in de jaren 50, 60 en 70 van de vorige eeuw, zie je veel leegstand. Soms worden hele wijken afgebroken, zoals in Delfzijl.

1.3 Dimensies van krimpendede steden

Het leven in een krimpendede stad verandert, doordat er minder werk en dus minder bedrijvigheid is. Het wordt er rustiger op straat en je ziet meer ouderen. Stedebouwkundige Carlos Betancourth (2004)¹ onderscheidt verschillende dimensies van de krimpendede stad: *tijd, demografie en ruimte*.

Tijd

Krimpendede steden waren snel groeiende steden tijdens de industrialisatie, maar nu is het einde van het industriële tijdperk in zicht. Het industriële tijdperk bracht langdurige banen met relatief constante werktijden. Nu leiden technologische ontwikkelingen en globalisering tot de flexibilisering van arbeid. We spreken ook wel de 24-uurs economie. Deze 24-uurs economie is goed zichtbaar in de zogenaamde 'global cities'². Hier heeft de industrie plaats gemaakt voor (financiële) dienstverlening. Niet alle industriesteden weten te profiteren van de structuurverandering van de economie. Deze steden hebben naast verlies van arbeidsplaatsen en daarmee gepaard gaande afnemende bevolking ook te maken met 'gaten' in de tijd. In krimpendede steden is de 24-uurs economie niet doorgedrongen. In vergelijking met global cities lijkt de tijd er stil te staan.

Demografie

Krimpendede steden proberen normaal te ogen, terwijl de woningen en straten leeg raken. Omdat groei van de belastingopbrengsten afhangt van de bevolkingsgroei leidt krimp tot economische problemen in de stad. Voorzieningen blijken niet langer rendabel en zullen verdwijnen. In het centrum van de stad staan steeds meer winkelpanden leeg.

Ruimte

¹ Betancourth, C. Archis nr.1 2004. Krimp, tijd, demografie, politiek, ruimte

² Saskia Sassen

De stedelijke krimp stelt de postindustriële stad voor de vraag wat te doen met verlaten fabrieken, met hectaren leegstaande arbeiderswoningen, met overbodige commerciële zones. Hoe moeten steden krimpen? Wat zijn, afgezien van het afbreken, de mogelijkheden? Omkering van processen is noodzakelijk, van bouwen naar niet-bouwen, verwijderen en uitwissen. Deze omkering van processen maakt het ontstaan van meer ecologisch gebalanceerde stadskernen mogelijk.

1.4 De ene krimpende stad is de andere niet

De oorzaak van krimpende steden kan gezocht worden in economische, technologische en/of politieke veranderingen. Bepaalde steden krimpen echter sterker dan andere steden, terwijl de oorzaak van de krimp hetzelfde is. Vaak is er nog iets anders aan de hand, waardoor de bevolkingsaantallen sterker afnemen. Soms zijn het foutieve inschattingen, te ruime groeiverwachtingen of utopische planning die resulteren in krimp.

Reinoud Rutte³ is stads- en architectuurhistoricus. Hij heeft diverse krimpende steden bestudeerd en maakt een onderverdeling in 'de nieuwe stad', 'de dwaze stad', 'de eenzijdige stad', 'de verschuivende stad', 'de verzandende stad' en 'de verwoeste stad'.

De nieuwe stad

In de dertiende en veertiende eeuw werden in het zuidwesten van Frankrijk vele nieuwe steden gebouwd. Zij worden bastide genoemd. Deze bastidesteden werden gesticht door verschillende heren; graven van Toulouse, koningen van Frankrijk, koningen van Engeland en andere edellieden. Zij gebruikten de steden voor hun machtspolitiek. De steden fungeerden als centra van bestuur en economie. De heren hadden meerdere motieven voor de stadsstichtingen: het consolideren van hun macht in een gebied, het beheersen van de economie (wijnbouw en –handel), het binden van de bevolking als onderdaan en strijdkracht.

De concurrentie en machtsstrijd tussen de heren was keihard. Dat was funest voor veel bastiden. Er verrezen zoveel nieuwe steden dat hun voortbestaan werd bedreigd. De dichtheid van het landschap werd te hoog. Leegloop en krimp was het gevolg. Het probleem van deze nieuwe steden is dat ze op geforceerde wijze tot stand kwamen, niet zozeer omdat de bevolking dat graag wilde of vanwege economische opbloei, maar vanwege het politieke machtspeel van de heren. Tot op de dag van vandaag zijn er in Zuidwest Frankrijk vele half verlaten en agrarisch aandoende stadjes te vinden.

De dwaze stad

In Ashgabat, de hoofdstad van Turkmenistan, speelt zich de laatste jaren een vreemd proces af. Dit is te danken aan de leider die er de scepter zwaait sinds de onafhankelijkheid in 1991. Saparmurat Niyazov, die zichzelf graag Turkmenbashi – de vader van alle Turkmenen – noemt, is de stad namelijk aan het verbouwen. Turkmenbashi heeft het land stevig in zijn greep en bestuurt het in de stalinistische traditie. In het centrum van Ashgabat heeft hij een gouden standbeeld van zichzelf laten oprichten op een sokkel van ongeveer 75 meter hoog. In de omgeving van het beeld wordt op grote schaal bestaande bebouwing afgebroken en vervangen door bordkartonnen paleizen.

Op een vlakte aan de stadsrand heeft Turkmenbashi een groot winkelcentrum in de vorm van een fontein laten optrekken. Erachter staat een museum in de vorm

³ Rutte, R. Archis nr.1 2004 *Krimp in de stad*

van een vliegende schotel met een grote toeter erop. In de binnenstad blijft braakliggende grond achter. Onder het schrikbewind van Niyazov wordt Ashgabat in rap tempo onleefbaar. Iedereen die de kans krijgt, trekt weg of vlucht; niet alleen uit de stad, maar zo mogelijk ook uit Turkmenistan.

Een vergelijkbare leider bouwde in Noord-Kongo een dwaze stad. Mobutu Seso Seko liet in zijn geboortestreek het dorp Gbadolite omvormen tot paleisstad à la Versailles. In het oerwoud verrezen enorme paleizen met Italiaans marmer, fontein en allerlei luxe voorzieningen. Na de verdrijving van Mobutu in 1997 verviel de stad in rap tempo.

Dit soort architectuur en stedenbouw is ten dode opgeschreven nadat de leider het veld heeft moeten ruimen.

De eenzijdige stad

Enkhuizen, dat pas in de loop van de veertiende eeuw een stad werd, bloeide in de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw tot een van de grootste en belangrijkste steden van Holland. De bevolking nam sterk toe en de stad aan de Zuiderzee breidde omstreeks 1600 op grote schaal uit. Deze spectaculaire groei was vooral te danken aan de haring. De Hollandse haringvloot koos Enkhuizen als thuishaven. Bijna alle bedrijvigheid hing er samen met de haringvangst. Behalve scheepswerven, zeilmakerijen en touwslagerijen waren er zoutziederijen, kuiperijen, nettenbreierijen en haringpakkerijen.

Toen vanaf ongeveer 1630 politieke en sociaal-economische veranderingen de haringvisserij nadelig begonnen te beïnvloeden, zette het verval van de Zuiderzeestad snel in. Door oorlogen werd de haven van de stad minder aantrekkelijk. Een deel van de vloot week uit naar andere havens. Bovendien werd er langzamerhand steeds minder haring gevangen.

Had Enkhuizen in 1622 meer dan 20.000 inwoners, in 1840 waren dat er nog geen 5.000. De grootschalige stadsuitbreiding van rond 1600 kwam grotendeels leeg te staan. In 1630 stonden er 3.615 huizen binnen de stad, in 1840 nog slechts 1.026. Tot op de dag van vandaag zijn delen van Enkhuizen binnen de oude wallen onbebouwd gebleven. Bovendien werd Enkhuizen nooit meer een belangrijke stad. Het is nu een provinciestadje in Noord-Holland.

De verschuivende stad

Langs de Rijn even ten oosten van Basel liggen de ruïnes van de Romeinse stad Augst. Augusta Rauricorum werd kort voor Christus gesticht. Het begon met een castellum, een rechthoekig legerkamp vlak bij de Rijn. Op iets hoger gelegen gronden ten zuiden van het legerkamp werd de stad in de eerste eeuw na Christus uitgebouwd. Het zwaartepunt verschoof zo in zuidelijke richting.

Tot de derde eeuw kende Augst een grote bloei. Ingebed in het landschap aan de westkant van de rasterplattegrond verschenen monumentale, representatieve gebouwen als tempels, thermen, een theater en een amfitheater. Tussen deze stad en de Rijn, op de plek waar het castellum lag, werd een haven- en ambachtsbuurt aangelegd.

Vanaf 250 ging het echter minder. De stad begon te lijden onder invallen van de Alamannen. Het Romeinse Augst werd voor de laatste keer verschoven: op de oevers van de Rijn werd het zogenaamde Kaiseraugst opgetrokken. In de loop van de vierde eeuw had de overgebleven bevolking zich teruggetrokken achter de stevige muren van deze vesting langs de Rijn. Het oppervlak van Kaiseraugst besloeg maar een fractie van dat van de stad uit de eeuwen daarvoor.

De verzandende stad

Aardenburg behoorde in de dertiende eeuw tot de belangrijkste Vlaamse steden. Vandaag de dag is daar, behalve de forse Sint Bavokerk, weinig meer van terug te vinden in het Zeeuws-Vlaamse plaatsje.

Aardenburg verloor in de loop der eeuwen zijn voornaamste levensader. Het water dat de verbinding met zee verzorgde verlandde. De haven van de stad verzandde. Ook andere steden in Vlaanderen gingen hierdoor ten onder; bijvoorbeeld Oostburg en Brugge. Brugge verloor zijn functie als haven- en handelsplaats door verzanding van de zeearm het Zwin. Ook het graven van een kanaal mocht uiteindelijk niet baten. Brugge eindigde als museum, Aardenburg verdween grotendeels. Slechts een dorps aandoende kern bleef over.

De verwoeste stad

Op de uiterste zuidwestpunt van Friesland ligt het plaatsje Stavoren. Tegenwoordig wijst niets er meer op dat het vroeger een belangrijke handelsnederzetting was. Reeds in de negende eeuw, toen steden in Europa schaars waren, was het een centrale plaats in een internationaal netwerk van lange afstandshandel. Stavoren bloeide tot de twaalfde eeuw. Daarna ging het mis. De Zuiderzee werd groter; de kust kalfde af en het grootste deel van de stad werd verwoest door de zee. De internationale haven veranderde in een slaperig dorp.

1.5 De gevolgen van krimp

Afnemende inwoneraantallen door de vlucht uit de stad en een sterfteoverschot waren voor veel steden lange tijd geen probleem. Er kwamen steeds nieuwe arbeidskrachten naar de stad. Nu ziet men tegenover regio's van verdichting stagnerende of krimpende regio's en steden. In Nederland worden de regio's Zuid-Limburg en Noordoost-Groningen het zwaarst getroffen door de economische structuurverandering.

Krimp door economische structuurverandering heeft grote gevolgen. Wanneer een stad zijn economische basis verliest kan dit leiden tot een neerwaartse spiraal. Deze neerwaartse spiraal ziet er als volgt uit:

- Economische verzwakking leidt tot het verlies van arbeidsplaatsen
- Jongeren en gekwalificeerde arbeiders zoeken hun heil elders
- Inkomenskrachtige inwoners trekken weg
- Langdurige leegstand van woningen
- Afnemende huuropbrengsten
- Langdurige leegstand van instellingen en organisaties (scholen, gezondheidszorg, enz)
- Toenemende armoede
- Vergrijzing
- Dalende koopkracht
- Afnemende belastingopbrengsten
- Stijgende uitgaven van sociale uitkeringen (bijstand, WW, AOW)
- Slecht imago
- Geen investeringsbereidheid
- Versterking van de economische verzwakking



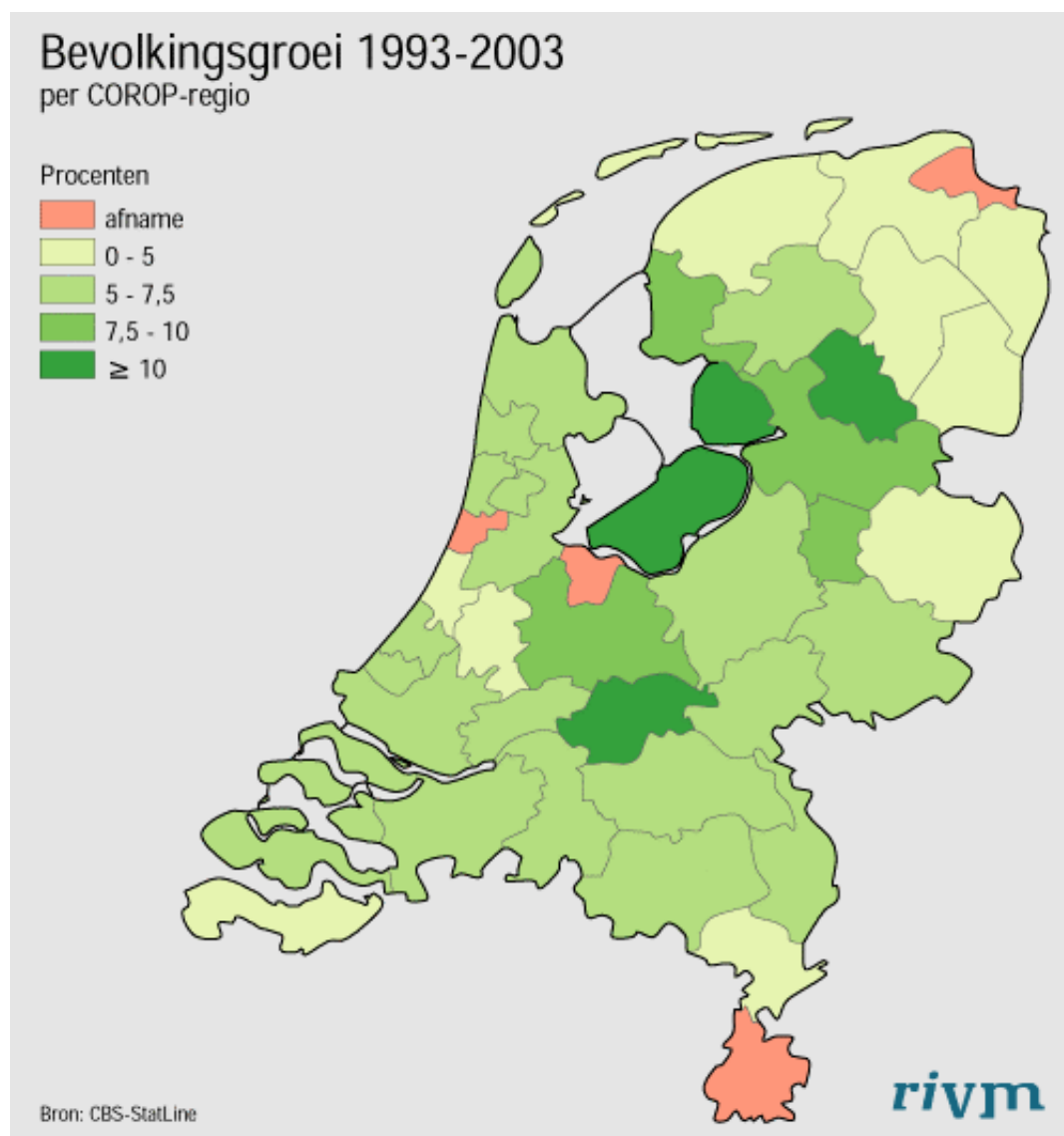
*Figuur 1 Neerwaartse spiraal van de krimpende stad
bron: Ingeborg Beer; Potsdam 2001. Urbane Projekte Schmidt*

HOOFDSTUK 2 DELFSIJL

2.1 Krimpene steden in Nederland

In veel Europese landen krimpen steden en lopen dorpen leeg. Het RPB verwacht in Nederland na 2010 een stagnatie van de bevolkingsgroei. Voor veel gemeenten zal dit meer betekenen dan stagnatie. Er zijn steeds meer tekenen dat het aantal krimpende steden in Nederland zal toenemen. De problemen die krimpende steden met zich meebrengen zullen ook in Nederland zichtbaar worden. Nu al zijn er steden in Nederland die te maken hebben met teruglopende inwoneraantallen.

Op onderstaande kaart is te zien dat er in vier regio's in Nederland sprake is van bevolkingsafname in de periode 1993 tot 2003. De sterkste afname vindt plaats in de regio Delfzijl en omgeving (4,3%).



Figuur 2.1

In de volgende tabel wordt van een aantal krimpende steden met een inwonertal vanaf 25.000 de prognoses gegeven van de procentuele krimp in 2010, 2020 en 2040, gerekend vanaf 2002.⁴

Gemeente	Inwoners 2002	Prognose 2010 %	Prognose 2020 %	Prognose 2040 %
Landgraaf	40345	95	88	75
Brunssum	30158	99	94	85
Kerkrade	50680	97	94	87
Delfzijl	29018	97	93	89
Heerlen	95004	96	94	91
Delft	96936	95	92	91
Heemskerk	36281	100	96	92
Haarlem	147831	98	94	92
Venlo	91400	100	98	93
Maarssen	40134	99	95	91

Tabel 2.1

De meeste krimpende steden in Nederland zijn te vinden in Noordoost-Groningen en Zuid-Limburg. Deze regio's waren afhankelijk van de industrie en verliezen door de deïndustrialisatie hun economische basis. De krimp is in Delfzijl het grootst. Zoals ik al eerder schreef is er met krimpende steden vaak nog iets anders aan de hand. Zo ook met Delfzijl.

2.2 Oorzaak van de krimp in Delfzijl

De noordelijke economie drijft van oudsher op de landbouw, maar een crisis aan het einde van de negentiende eeuw zorgde voor een grote malaise: goedkoop graan uit Amerika en Argentinië overspoelde de markt. Boeren gingen failliet en arbeiders raakten werkloos. Veel mensen trokken weg naar het westen van Nederland, waar de economie op dat moment een geweldige groei doormaakte.

In de crisistijd van de jaren dertig en later tijdens de Tweede Wereldoorlog veranderde dat weer. Mensen kwamen weer terug naar het noorden. Helaas was er voor al die mensen na de oorlog geen werk. Door mechanisatie hadden landbouwbedrijven steeds minder arbeiders nodig, waardoor massale werkloosheid dreigde. En wéér trokken de mensen weg uit het noorden, naar de randstad.

Die leegloop van het noorden baarde de overheid in de jaren vijftig zorgen, en dat terwijl de randstad 'overbevolkt' dreigde te raken. Spreiding van de opkomende industrie moet uitkomst bieden. Daarom werd Delfzijl aangewezen tot één van de achttien, later zevenentwintig, industrialisatiekernen van Nederland. Miljoenen gulden aan subsidies werden ingezet om bedrijfsterreinen aan te leggen, verkeersverbindingen te verbeteren, woningen te bouwen en het technisch onderwijs te stimuleren. Ook waren er premies voor bedrijven die wilden uitbreiden of die zich wilden vestigen in de nieuwe industrialisatiekern.

Een belangrijke reden om voor Delfzijl te kiezen, was de ligging aan de monding van de rivier de Eems. Al het afvalwater kon zó de Eems in. Over de gevolgen voor de Waddenzee, waarmee de Eems in rechtstreekse verbinding staat, maakte niemand zich toen nog zorgen.

⁴ Bevolkingsprognose bron: PRIMOS Prognose 2002; bewerkt door Ritske Dankert

De plaats had in deze naoorlogse jaren ongeveer 11000 inwoners. De Akzo vestigde zich in Delfzijl en na de vondst van het gas bij Slochteren kwam er een aluminiumfabriek en een kabelfabriek bij. Er waren veel arbeidskrachten nodig en voor hen werden er veel woningen gebouwd. Voorspellingen uit de jaren vijftig over de ontwikkeling van het inwonertal bleken achterhaald: in plaats van in 1975 werd al in 1964 het geraamde inwonertal van 18.000 bereikt. Men verwachtte dat Delfzijl rond het jaar 2000 ongeveer 80.000 inwoners zou tellen.

Het havenschap Delfzijl kocht steeds meer gronden aan om er industrie op te vestigen. De dorpen Oterdum, Heveskes en Weiwerd moesten wijken voor het goede doel. Er was een sterk vooruitgangsgeloof.



Foto 2.1: Het kerkje van Heveskes met op de achtergrond de Akzo.

De vooruitgang zette echter niet door. De oliecrisis was het begin van een economische omslag. De groei in Delfzijl stagneerde. Akzo blies een plan voor een nieuwe chloorfabriek af en een Japans initiatief voor een rubberfabriek ging niet door, omdat de milieueisen veel strenger waren geworden sinds het rapport “Grenzen aan de groei” dat de Club van Rome in 1972 uitbracht. Dit rapport zorgde voor een omslag in het denken. De ligging aan open water bij de Waddenzee bleek opeens geen voordeel meer, maar eerder een nadeel. Van het makkelijk lozen van afvalwater was geen sprake meer.

Als in de jaren tachtig het herstel in Nederland inzet, stroomt de Randstad vol, maar blijven de bedrijven weg uit Delfzijl. Het Rijk heeft door het verplaatsen van rijksdiensten zoals de KPN nog voor meer werkgelegenheid in het noorden willen zorgen, maar toen dat niet bleek werken is het idee van spreiding opzij gezet. Vanaf de vierde ruimtelijke nota is het spreidingsbeleid van de baan en wordt er geschreven over regio's op eigen kracht.

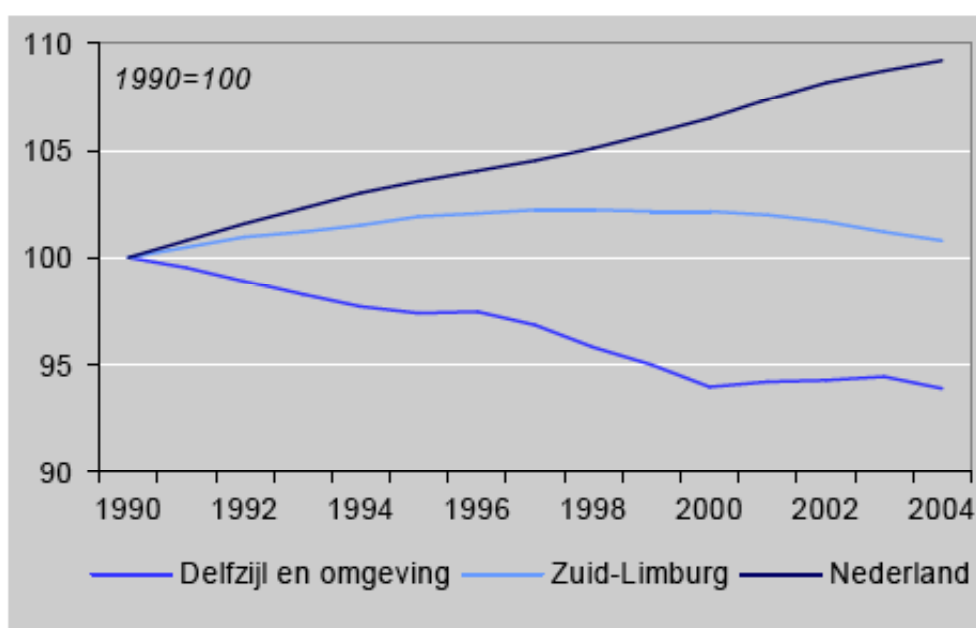
Sinds half jaren tachtig nemen de inwonersaantallen in Delfzijl af. Inwoners van Delfzijl vertrekken om redenen van werk en opleiding. De bedrijvigheid in de gemeente levert nauwelijks werkgelegenheid op.

Er is ook een vertrek om woonredenen. De huizen die in de periode van de industrialisatie zijn gebouwd zijn van slechte kwaliteit en voldoen niet aan de huidige eisen.

Delfzijl zou je volgens de typologie van Reinoud Rutte een combinatie van een eenzijdige en een dwaze stad kunnen noemen. Eenzijdig, omdat Delfzijl alle hoop had gevestigd op de industrie die werkgelegenheid en welvaart moest brengen, en dwaas, omdat er in het vooruitgangsgeloof dorpen werden geofferd voor een gouden toekomst die niet realistisch bleek.

2.3 Gevolgen van de krimp in Delfzijl

De onderstaande grafiek geeft een weergave van de bevolkingsontwikkeling van 1990 tot 2004 in Delfzijl en omgeving en Zuid-Limburg in vergelijking met de bevolkingsontwikkeling in Nederland.



Figuur 2.1 bron: CBS *Gemeente op maat 2004 Delfzijl*

De krimp van Delfzijl is niet van de laatste jaren. Delfzijl heeft sinds 1985 te maken met een structurele krimp. In 1985 had Delfzijl 33.000 inwoners en in 2004 28.558. Sinds 1990 daalt het inwoneraantal met gemiddeld 260 inwoners per jaar als gevolg van vertrekoverschot.⁵

⁵ eind-concept beleidsevaluatie woonplan 2004, p.8

Typisch voor een krimpende stad is de vergrijzing. Ook in Delfzijl is dit duidelijk zichtbaar zoals de onderstaande tabel 2.1 laat zien.

Bevolking naar leeftijd in procenten, 2004

	<i>Delfzijl</i>	<i>Nederland</i>
0- 4 jaar	5,2	6,3
5 – 9 jaar	5,9	6,1
10 – 14 jaar	6,2	6,2
15 – 19 jaar	6,2	6,0
20 – 24 jaar	5,1	6,0
25 - 44 jaar	26,4	30,0
45 – 64 jaar	28,0	25,7
65 – 79 jaar	12,8	10,4
80 jaar of ouder	4,2	3,4

tabel 2.1 bron: CBS Gemeente op maat 2004 Delfzijl

De werkloosheid is in krimpende steden hoger dan in de rest van het land. In het laatste kwartaal van 2003 had 15,8% van de Delfzijlse bevolking geen baan ten opzichte van 5,5% van de Nederlandse bevolking en 13,1% van de Groningse bevolking. In 2002 kwam de werkloosheid in Delfzijl op 14,6 % en in 2001 op 11,9%.

2.4 Wonen in Delfzijl

In Delfzijl wordt gesloopt: flats gaan tegen de grond, rijen huizen verdwijnen, lege vlaktes bepalen het beeld in naoorlogse wijken. Mensen trekken weg en de middenstand worstelt om het hoofd boven water te houden. De oude havenplaats aan de monding van de Eems kampt met leegstand en een slecht imago.

In het ‘Dagblad van het noorden’ verscheen 28 januari 2006 een artikel met de kop: ‘Wie neemt het nog op voor Delfzijl?’ In het artikel wordt het slechte imago van de plaats mooi beschreven:

“Het imago van rollebollende bestuurders met hun genante ruzies, goedkope woningbouw en zware industrie breekt de havenstad op. Ook de sloop van 1650 woningen heeft de stad er bepaald niet fraaiër op gemaakt. De 1200 nieuwe huizen die er voor in de plaats zullen komen zijn er nog niet. Vertraging in de bouw, heet het. Wat er wel ligt is een enorm bouwput. Terwijl de meeste Delfzijlsters met veel plezier wonen in hun plaats en er vaak ook trots op zijn, staan buitenstaanders veelal niet te springen om er te wonen.”

Er lijkt echter een verschil te zijn tussen het imago en de werkelijkheid:

“Volgens [makelaar ED] Snijder mist de havenplaats naast meer inwoners eigenlijk niets.” Het leuke van Delfzijl is dat iedereen elkaar kent, alle voorzieningen aanwezig zijn, er ruimte genoeg is en je een mooie wandeling over de dijk kunt maken.” Over het negatieve imago zegt Snijder: “Dat zien mensen buiten Delfzijl zo. In Delfzijl zien we dat heel anders. We wonen hier graag.”

Als de bewoners van Delfzijl er zo graag wonen, waarom verlaten ze hun geliefde plaats dan? Klopt dat wel, dat men er graag woont? Geeft de heer Snijder niet een te positief beeld van Delfzijl? Misschien dat sommige mensen met plezier in Delfzijl wonen, maar geldt dat voor alle inwoners?

In Delfzijl Noord is de krimp duidelijk zichtbaar. Daar zijn ongeveer 1200 woningen gesloopt. Waar eerst eengezinswoningen en flats stonden, komt straks een kwelderlandschap met 250 tot 300 woningen. Hoe wordt het wonen in Delfzijl ervaren door de inwoners van Delfzijl-Noord?



Foto 2.3: Delfzijl-Noord, de laatste bewoner van een flat.

In 2003 is in opdracht van het ministerie van VWS het lokaal sociaal beleid gemeten⁶. Uit dit onderzoek blijkt dat inwoners van Delfzijl minder tevreden zijn over hun woonomgeving (6,9) dan gemiddeld in Nederland (7,7). Dit cijfer is zelfs lager dan het gemiddelde voor de grote steden (7,2). Hoe prettig het wonen is in Delfzijl is bovendien afhankelijk van waar je woont. In Delfzijl-Noord is men minder tevreden met de buurt, de woonomgeving en de woning dan in de rest van de gemeente.

In de tabel op de volgende bladzijde staan de resultaten weergegeven van de monitor met betrekking tot maatschappelijke participatie, arbeidsparticipatie, leefbaarheid en veiligheid en gezondheid. Per wijk staat aangegeven in hoeverre (positief of negatief) de wijk score afwijkt van het gemeentelijk gemiddelde. In Noord wordt ten aanzien van bijna alle onderwerpen een zeer negatieve afwijking van het gemeentelijk gemiddelde gevonden. De politieke participatie vormt hierop een uitzondering.

⁶ Oberon i.s.m. CMO Groningen *Delfzijl Sociaal Lokaal beleid monitor Meting 2003*; mei 2003;

Verhouding scores gemeente Delfzijl en wijken op kerndomeinen van lokaal sociaal beleid.

	Maatschappelijke participatie				Arbeidsparticipatie	Leefbaarheid en Veiligheid		Gezondheid
	Sociale Participatie	Vrijwilligerswerk	Sportparticipatie	Politieke Participatie	Betaald werk	Tevredenheid buurt	veiligheidsbeleving	Algemene gezondheid
Gemeente	78,2%	41,2%	40,9%	1,38	67,7%	88%	32%	69%
Noord	-	--	--	++	--	--	--	--
Tuikwerd	-	=	+	++	+	-	-	=
West	+	++	+	--	=	++	=	+
Buitendorpen	=	++	++	--	+	++	++	+

tabel 2.2 bron: Oberon mei 2003

Door vragen te stellen over de woning, de woonomgeving en de buurt heeft men de leefbaarheid willen meten, maar de leefbaarheid van een stad wordt door meer bepaald dan alleen fysieke aspecten. Het begrip leefbaarheid wordt hier heel eenzijdig benaderd. Het zit blijkbaar goed met de leefbaarheid van een plaats wanneer je er goed kunt wonen. Als dat zo is, dan is Delfzijl dus minder leefbaar dan andere gemeenten in Nederland. Dat zou betekenen dat je de leefbaarheid kunt vergroten door betere woningen te bouwen en de buurt op te knappen.

Volgens mij is er echter in krimpende plaatsen als Delfzijl veel meer aan de hand. Wat is de impact van het gebrek aan werkgelegenheid? En hoe voelt het als veel burens vertrekken, als je op een bepaald moment nog de enige bewoner bent van een flat? En als er steeds meer winkels verdwijnen in het centrum? Ik kan me voorstellen dat met name het gebrek aan perspectieven iets met de mensen doet. De toekomst ziet er zo weinig hoopvol uit. Er zijn weinig ontwikkelingen; er is weinig dynamiek.

Hoe leefbaar is het leven in een krimpende stad? Een feit is dat mensen er wegtrekken. Dat doen ze niet zomaar. Blijkbaar was voor de vertrekkers het leven in hun woonplaats niet leefbaar genoeg. Wanneer krimpende steden willen voorkomen dat ze in een neerwaartse spiraal terechtkomen, dan zullen ze moeten meten wat hun stad leefbaar maakt. Dit houdt meer in dan het meten van de tevredenheid met de woning en de buurt. In het volgende hoofdstuk staat beschreven wat leefbaarheid is en hoe je het kunt meten.

HOOFDSTUK 3 LEEFBAARHEID IN KRIMPENDE STEDEN

3.1 Wat is leefbaarheid?

Mijn woordenboek⁷ geeft de volgende definitie van *leefbaarheid*:

Aantrekkelijkheid en geschiktheid om erin en ermee te leven.

In de biologie verwijst het woord naar de mate waarin een leefomgeving aansluit op het adaptief repertoire van een soort.⁸ In de politiek is de term echter verworpen tot een containerbegrip; iedereen verstaat er iets anders onder. Volgens Frank van Dam⁹ is 'leefbaarheid' een klassiek containerbegrip dat dankzij Henk Westbroek, Jan Nagel en Pim Fortuyn een ideologische lading heeft gekregen.

De Wageningse ruraal socioloog Jaap Groot legde in de jaren zeventig het begrip leefbaarheid uiteen in vijf aspecten. Hij omschreef leefbaarheid als: de subjectieve waardering van een sociaal-ruimtelijke situatie met betrekking tot:

- de verwerving van een redelijk inkomen en het genieten van een redelijke mate van sociale zekerheid;
- de adequate bevrediging van de behoefte aan goederen en diensten door de verzorgende outillage;
- de verschaffing van woongenot door de fysieke uitrusting;
- het zich wel bevinden in de desbetreffende sociale eenheid; en
- de mate waarin mensen greep hebben op hun eigen omgeving, en invloed kunnen uitoefenen op zaken die hen direct aangaan.

In de loop van de jaren tachtig en negentig wordt het begrip leefbaarheid steeds anders gedefinieerd en ingevuld. Nieuwe prioriteiten (veiligheid, milieu) verschijnen, andere prioriteiten (werk, voorzieningen) verdwijnen wat naar de achtergrond. Voordat ik iets zinnigs kan beweren over de leefbaarheid in krimpende steden is het dus van belang dat het begrip leefbaarheid goed is gedefinieerd. Hierbij neem ik de betekenissen die prof.dr. Ruut Veenhoven eraan toekent over.

3.1.1 Leefbaarheid van wat?

Leefbaarheid zegt iets over de omgeving. Wanneer we kijken naar de leefbaarheid van krimpende steden, dan zegt leefbaarheid iets over de sociale omgeving en de woonomgeving.

Leefbaarheid van de sociale omgeving verwijst naar maatschappelijke verbanden. Het gaat daarbij om de vraag in hoeverre eisen en voorzieningen van de samenleving aansluiten op de vermogens en behoeften van burgers. Eenvoudiger geformuleerd verwijst de term naar de mate waarin prettig valt te leven in maatschappelijke verbanden.

De leefbaarheid van de woonomgeving verwijst naar de bewoonbaarheid van steden, buurten en huizen.

⁷ Wolters' Nederlands Koenen

⁸ Veenhoven, R. 2000; *leefbaarheid, betekenissen en meetmethoden*

⁹ van Dam, F. 2005; *Ruimtelijke containerbegrippen leiden tot spraakverwarring*; Geografie

3.1.2 Leefbaarheid voor wie?

Bij de leefbaarheid in krimpende steden kijken we naar de mensen die in deze steden wonen. Mensen zijn echter verschillend. Een zelfde situatie is voor de een beter leefbaar dan voor de ander. Dit is zeker het geval als we de verschillen in leeftijd beschouwen. Kinderen, volwassenen en ouderen stellen andere eisen. Het eisenpakket verschuift gedurende de levensloop. Daarnaast zijn er ook verschillen naar sekse.

Het opleidingsniveau speelt ook een rol bij leefbaarheid. De moderne informatiemaatschappij is waarschijnlijk leefbaarder voor hooggeschoolden dan voor analfabeten. Dat betekent dat leefbaarheid niet alleen bevorderd kan worden door aan de omgeving te sleutelen, maar ook door vorming en scholing.

3.2 Meten van leefbaarheid

Bij het meten van de leefbaarheid worden twee benaderingen gehanteerd. De leefbaarheid kan afgemeten worden aan de omstandigheden. Er wordt dan gekeken naar wenselijke levensvoorwaarden. Het is echter moeilijk vast te stellen wat mensen werkelijk nodig hebben. Er wordt verondersteld dat mensen bepaalde omstandigheden nodig hebben voor een leefbaar leven.

Een andere benadering is kijken hoe goed mensen floreren in een samenleving, hoe gezond en gelukkig ze er leven. In dit geval wordt de leefbaarheid niet afgemeten aan de levensvoorwaarden, maar aan de levensuitkomsten. Als mensen goed gedijen in een samenleving, is die samenleving kennelijk leefbaar.

De twee benaderingen worden door prof. dr. Ruut Veenhoven omschreven als *veronderstelde leefbaarheid* en *kennelijke leefbaarheid*. Hieronder volgt een beschrijving hoe volgens Ruut Veenhoven veronderstelde en kennelijke leefbaarheid gemeten kan worden.

3.2.1 Veronderstelde leefbaarheid

Hoewel het lastig is om vast te stellen welke omstandigheden nodig zijn voor een leefbaar leven, heeft men daar wel ideeën over. Voedsel, behuizing en rechtsbescherming zijn onomstreden basisvoorwaarden voor een leefbaar bestaan. Daarnaast zijn ecologische en maatschappelijke omstandigheden bepalend voor de veronderstelde leefbaarheid van een omgeving.

Ecologische omstandigheden

Bij ecologische omstandigheden kan men denken aan milieuhygiëne, zoals schone lucht, afwezigheid van ziekteverwekkers, goed functionerende riolering en afvoer van vuilnis. Deze levensvoorwaarden geven aan in hoeverre een omgeving gezond is om in te leven. Ecologische leefbaarheid kan ook gaan over een aangename leefomgeving, zoals rust, natuur, openbaar groen of speelgelegenheid voor kinderen. In de huisvestingssector worden eengezinswoningen als leefbaarder beschouwd dan flatgebouwen. Veel van deze voorwaarden zijn meetbaar.

Maatschappelijke omstandigheden

Bij maatschappelijke omstandigheden van leefbaarheid gaat het om de inrichting van de samenleving. We onderscheiden drie verschillende niveaus. Op het macroniveau denkt men aan zaken als vrede, welvaart en gerechtigheid, op het meso-niveau gaat het over beschikbaarheid van werk en verenigingsleven en op het microniveau gaat men er vanuit dat toegang tot intieme relaties een voorwaarde is voor een leefbaar leven.

Deze maatschappelijke omstandigheden zijn veel lastiger te meten dan fysieke omstandigheden, omdat het moeilijk is vast te stellen in welke mate mensen bijvoorbeeld welvaart nodig hebben voor een leefbaar bestaan. Antwoorden hieromtrent worden afgeleid uit meer algemene inzichten over hoe mens en maatschappij in elkaar zitten. In de gangbare veronderstellingen over wat een samenleving leefbaar maakt, laten zich vier thema's onderscheiden.

➤ *Welvaart*

Het betreft hier een materialistische visie over de leefbare samenleving; niet alleen een bestaansminimum, maar liefst overvloed.

Op lokaal niveau wordt leefbaarheid gekoppeld aan beschikbaarheid van voorzieningen, zoals winkels en scholen.

➤ *Gelijkheid*

In socialistische kring leeft de opvatting dat mensen niet goed gedijen in een klimaat van ongelijkheid. Je ziet deze opvatting terug in de herverdelende verzorgingsstaat. Op lokaal niveau vormen gettovorming en sociale uitsluiting een bedreiging voor de solidariteit.

➤ *Verbondenheid*

In confessioneel conservatieve kring wordt het belang van sterke sociale verbanden benadrukt. In deze visie floreren mensen het best als ze zijn ingebed in hechte persoonlijke netwerken, zoals familie, buurtschap en kerk. Op lokaal niveau weerklinkt deze visie in de roep om meer buurthuizen, wijkagenten en versterking van het verenigingsleven.

➤ *Vrijheid*

Tenslotte is er ook een belangrijke stroming die meent dat mensen zelf het best weten wat goed voor hen is. De samenleving moet daarom vooral vrijheid bieden. Terugdringen van beperkingen, zoals afhankelijkheid, traditie en overheidsdwang, komen de leefbaarheid ten goede.

Deze individualistische visie wordt vooral met het liberalisme geassocieerd.

Veronderstelde leefbaarheid in krimpende steden

Op basis van bovenstaande veronderstelde voorwaarden voor leefbaarheid kunnen we bepaalde aannames doen voor de veronderstelde leefbaarheid in krimpende steden.

Ecologische omstandigheden zijn in krimpende steden gunstig; door het verdwijnen van de industrie wordt de lucht schoner. Minder inwoners betekent ook minder verkeer, dus ook minder luchtvervuiling en minder geluidsoverlast. Er is ruimte voor huizen met tuinen en veel openbaar groen. Flatgebouwen worden gesloopt.

Als we kijken naar de maatschappelijke omstandigheden in krimpende steden, dan is met name de afnemende welvaart van invloed op de leefbaarheid. De stad krijgt minder (belasting)inkomsten, waardoor voorzieningen minder worden of geheel verdwijnen. In krimpende steden is de koopkracht kleiner dan in stabiele of groeiende steden. Dit hoeft echter niet te betekenen dat dit invloed heeft op de leefbaarheid in krimpende steden. Het blijkt dat mensen een grote waarde hechten aan hun relatieve inkomen.¹⁰ Tevredenheid met een inkomen wordt bepaald door sociale vergelijking. Mensen vergelijken hun inkomen met mensen die dicht bij hen staan. Wanneer de burens net zo weinig te besteden hebben, heeft een laag inkomen geen negatieve invloed op het geluk.

Een gebrek aan werkgelegenheid leidt tot hoge werkloosheidscijfers in krimpende steden. Werk verschaft niet alleen inkomen, maar geeft ook betekenis aan het leven¹¹. Bij werkloosheid loopt niet alleen het inkomen terug, maar ook het gevoel van eigenwaarde en de door het werk opgedane sociale contacten. In krimpende steden is de kans je baan te verliezen ook groter. Als de werkloosheidscijfers stijgen kan dat ook effect hebben op het geluksgevoel van degenen die een baan hebben.

3.2.2 Kennelijke leefbaarheid

Het meten van veronderstelde leefbaarheid, dus het meten van levensvoorwaarden is niet objectief. Verschillende opvattingen over wat een samenleving leefbaar maakt, vallen vaak samen met verschillen in levensbeschouwingen. Niet iedereen hecht dezelfde waarde aan welvaart, gelijkheid, verbondenheid en vrijheid. Om objectief te kunnen beoordelen of een omgeving leefbaar is, kan men bekijken of de mensen er gezond en gelukkig leven. In dit geval worden niet de levensvoorwaarden gemeten, maar de levensuitkomsten. Hoe goed mensen gedijen blijkt het best uit hun gezondheid en hun voldoening met het leven als geheel.

Gezondheid-levensduur

Om te meten of een omgeving leefbaar is, kan men kijken hoeveel groeistoornissen, ziekte en sterfte zich in de bevolking voordoen. Als de mensen ziekelijk zijn en vroeg sterven is er kennelijk iets mis met de leefbaarheid. Naast lichamelijke volksgezondheid kan ook worden gekeken naar geestelijke volksgezondheid. Als in een samenleving sprake is van veel psychische stoornissen, is er kennelijk iets mis met de leefbaarheid. Volksgezondheid kan het best gemeten worden met de gemiddelde levensduur, oftewel levensverwachting.

Geluk

Leefbaarheid van de omgeving blijkt ook uit hoe mensen er zich voelen, of ze er gelukkig zijn. Geluk is een innerlijke geestestoestand. Van de buitenkant kunnen we niet zien of iemand gelukkig is. De enige manier waarop we geluk kunnen meten is door mensen ernaar te vragen.

¹⁰ Layard, R. (2005, p.49)

¹¹ Layard, R. (2005, p.74)

Tevredenheid met aspecten leefomgeving

Mensen kunnen hun leefomgeving verstandelijk beoordelen. De mate van tevredenheid kan worden gemeten door de mensen ten aanzien van de leefomgeving te vergelijken met de werkelijke situatie. Tevredenheid met de omgeving kan worden gemeten door mensen ernaar te vragen.

Gelukkige levensjaren

Het meten van het geluk hoeft nog niet iets te zeggen over de leefomgeving. Het moderne stadsleven kan als zeer prettig worden ervaren, maar is misschien niet echt gezond. Ook het meten van de gemiddelde levensduur zegt te weinig over het goed gedijen in de leefomgeving. Door medisch-technische ingrepen kan leven gerekt worden. Lang leven is dan niet altijd prettig.

Wanneer 'geluk' en 'levensduur' worden gecombineerd kan leefbaarheid van de omgeving worden gemeten aan het gemiddeld aantal 'gelukkige levensjaren'. De mate waarin mensen lang en gelukkig leven in een omgeving kan worden geschat door de levensverwachting in jaren te vermenigvuldigen met het gemiddeld geluk.

Kennelijke leefbaarheid in krimpende steden

Om de kennelijke leefbaarheid van krimpende steden te meten is het noodzakelijk de inwoners van deze steden te vragen in hoeverre ze tevreden zijn met hun leven en te onderzoeken hoe lang de gemiddelde levensverwachting is. Omdat krimp iets is van de laatste 20 à 15 jaar, is het moeilijk uitspraken te doen over de ontwikkeling van de gemiddelde levensverwachting. Ik zal me daarom in mijn onderzoek beperken tot het meten van de tevredenheid met het huidige leven. Het gemiddeld geluk in krimpende steden zal ik dan moeten vergelijken met het gemiddeld geluk in bijvoorbeeld groeiende en stabiele steden. Uit deze vergelijking moet dan blijken of krimp de leefbaarheid van steden beïnvloedt.

De tevredenheid kan verder onderzocht worden op verschillende domeinen van het leven. Zijn mensen in krimpende steden bijvoorbeeld minder tevreden met hun inkomen of hun werk?

Daarnaast is het interessant om te onderzoeken of de leefbaarheid in krimpende steden door alle inwoners hetzelfde wordt ervaren. Zijn ouderen er even gelukkig als jongeren? Zijn er verschillen tussen mannen en vrouwen? Gedijen hoogopgeleiden beter in een krimpende stad dan laagopgeleiden?

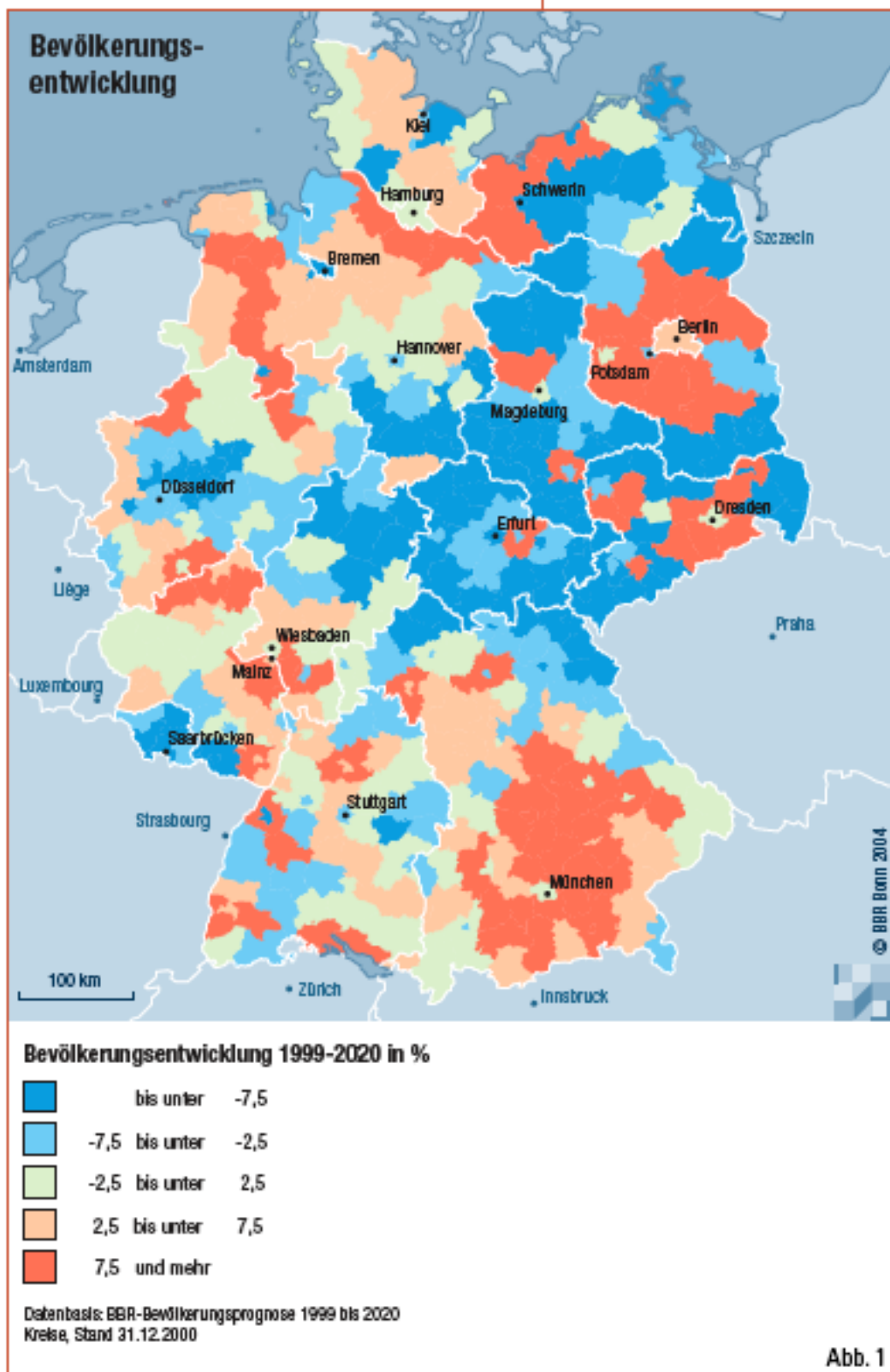
De kennelijke leefbaarheid in krimpende steden is nog niet onderzocht.

In hoofdstuk 5 leg ik uit hoe ik deze leefbaarheid ga meten.

Om uitspraken te kunnen doen over het toe- of afnemen van leefbaarheid in krimpende steden zal ik de uitkomsten vergelijken met leefbaarheidgegevens in stabiele en groeiende steden.

Nederland kent echter nog niet veel krimpende steden en de procentuele krimp in deze steden is laag in vergelijking met de krimp in Duitse steden. Voor mijn onderzoek zal ik daarom gebruik maken van gegevens van Duitse steden. Het volgende hoofdstuk gaat over krimpende steden in Duitsland. Het geeft een antwoord op de vraag waarom er in Duitsland zoveel meer steden krimpen dan in Nederland.

HOOFDSTUK 4 KRIMPENDE STEDEN IN DUITSLAND



Figuur 4.1 Bevolkingsontwikkeling in Duitsland van 1999 tot 2020

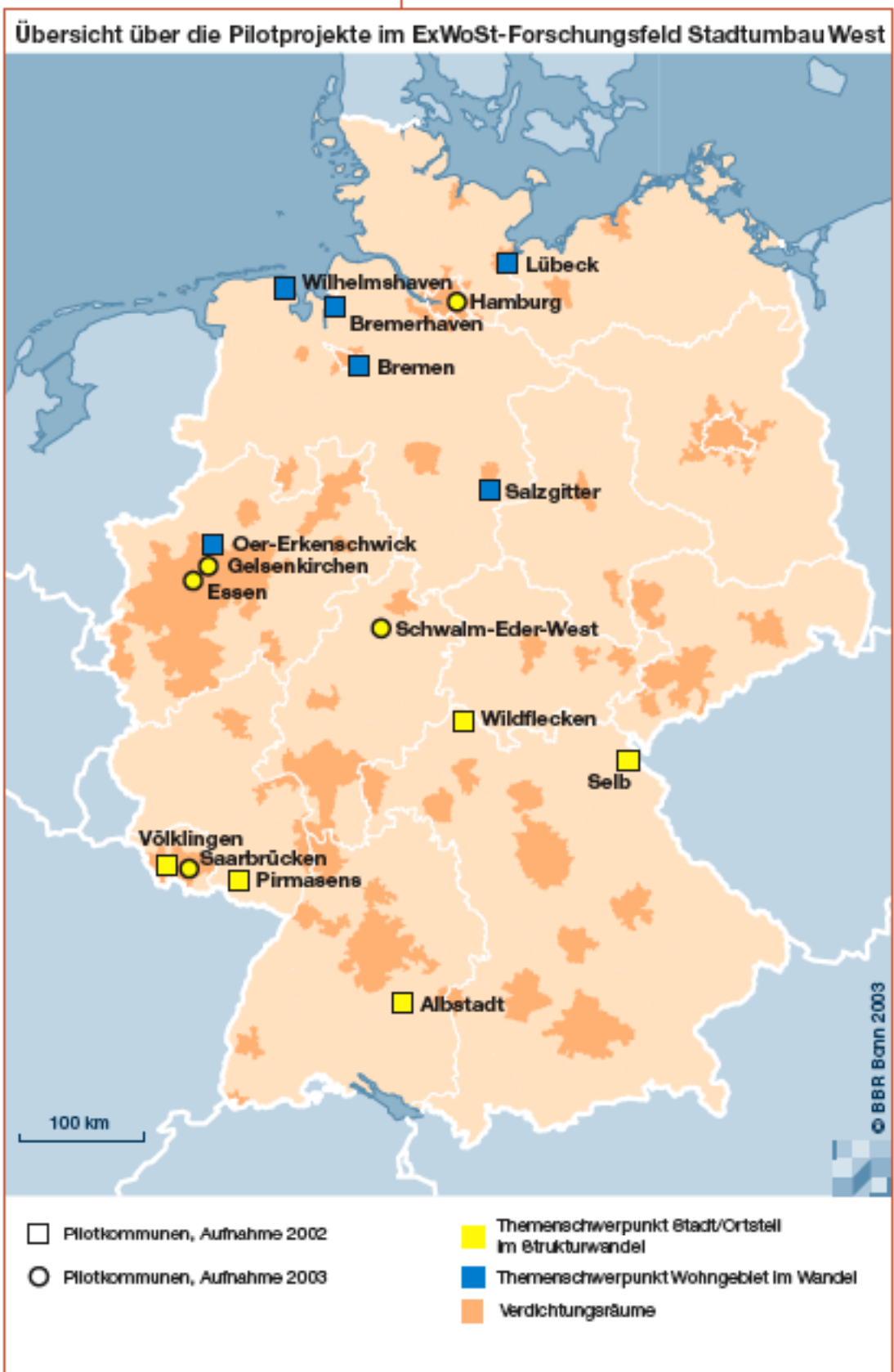


Abb. 4.2 Overzicht pilotsteden onderzoekproject 'Stadtumbau West'

4.1 Inleiding

Sinds de val van de muur in 1989 loopt voormalig Oost-Duitsland leeg. De Oost-Duitse economie draaide op verouderde industrieën als de bruinkool- en steenkoolindustrie. Met de val van de muur viel ook de industrie. Het deïndustrialisatieproces was dramatisch. Duizenden arbeidsplaatsen zijn verloren gegaan. Tegelijkertijd trokken veel jongeren naar het westen omdat daar meer banen zijn met als gevolg dat de steden vergrijzen.

De steden krimpen er dramatisch. De bevolking in Magdeburg is tussen 1990 en 2005 met bijna 20% gekrompen, Hoyerswerda met 29%, Chemnitz 27%, Rostock 25%, Leipzig 16,5%, Brandenburg 18,5%. In dergelijke steden staat éénderde van de woningen leeg.

Hoe kan een stadsbestuur een stad onder deze omstandigheden ontwikkelen? Wat doet je als een bevolking zich niet door immigratie noch door geboortes reproduceert? Wat kunnen de bewoners van dergelijke steden doen? De meerderheid is oud en wordt steeds ouder, ze zullen een groter beroep op de gezondheidszorg doen. Hoe speel je in op dergelijke ontwikkelingen? Dit zijn vragen die zeer actueel zijn in bijna alle steden in voormalig DDR.

Sommige van deze steden, zoals Hoyerswerda, Dresden en Leipzig zijn pelgrimsoorden geworden voor stadsontwikkelaars, architecten, kunstenaars en stads sociologen. Deze steden slagen er namelijk in de DDR-hoogbouw op te blazen en de stad een nieuw urbaan gezicht te geven. Ze vormen voor veel West-Duitse steden, die vanwege teruglopende geboortecijfers en afnemende werkgelegenheid ook krimpen, een lichtend voorbeeld.

De West-Duitse steden leren veel van de ontwikkelingen in voormalig DDR. Er wordt veel onderzoek gedaan naar de gevolgen van een afnemende en vergrijzende bevolking.

Wegwijzer Demographischer Wandel

De Bertelsmann Stiftung is een organisatie in Duitsland die door onderzoek en innovatie een bijdrage wil leveren sociale verandering. Met haar project 'Aktion demographischer Wandel' wil ze overheden helpen bij het maken van plannen voor de toekomst. Als hulpmiddel voor overheden heeft ze de 'Wegwijzer Demographischer Wandel' ontwikkeld.

In deze wegwijzer wordt onderscheid gemaakt tussen grote en middelgrote krimp steden. De grote steden hebben meer dan 100.000 inwoners en krimpen als gevolg van de postindustriële structuurverandering. De middelgrote krimp steden tellen minder dan 100.000 inwoners. Bij deze steden is sprake van een verouderende bevolking. Hierna volgt een beschrijving van de karakteristieke ontwikkelingen van beide type steden.

4.2 De krimp steden met postindustriële structuurverandering

De krimp in grote steden komt voort uit demografische en economische structuurproblemen. Naast een natuurlijke negatieve demografische ontwikkeling, het verouderen van de bevolking, krijgt de stad ook te maken met het wegtrekken van de potentiële beroepsbevolking door een gebrek aan perspectieven op de arbeidsmarkt. De werkgelegenheid in postindustriële steden loopt al lange tijd terug en de werkloosheid is er veel groter dan gemiddeld. Daarnaast hebben dergelijke steden weinig financiële speelruimte.

De gemiddelde krimp bedroeg tussen 1996 en 2003 3,4%. Het aantal éénpersoons huishoudens is iets kleiner dan gemiddeld en het aantal meerpersoons huishoudens zonder kinderen iets groter.

Verouderende bevolking

Opvallend is het verhoudingsgewijs hoge aantal senioren in de krimpende grote stad, terwijl het percentage geboorten boven het gemiddelde ligt. Ook het aandeel jonger dan 18-jarigen is bovengemiddeld in vergelijking met andere grote steden. Het verouderingsproces van de stad verloopt relatief snel, doordat er zich geen jonge volwassenen vestigen.

Economische veranderingen

Tweederde van de beroepsbevolking in een krimpende grote stad werkt in de dienstverlening. In verhouding werken er veel minder vrouwen dan in andere grote steden. Tussen 1998 en 2003 liep het aantal arbeidsplaatsen terug met 7 tot 10%. Het aantal hooggekwalificeerde inwoners blijft met 7,5% achter bij het aantal hooggekwalificeerden in andere grote steden (12%). De gemiddelde koopkracht is laag.

4.3 Krimpene en vergrijzende steden met minder dan 100.000 inwoners

Van de voormalig Oost-Duitse steden valt 70% onder de categorie: krimpende en vergrijzende stad met minder dan 100.000 inwoners. De leegloop in deze steden is groot. Na de val van de muur vertrok de jongere bevolking massaal naar het westen. In krimpende steden met minder dan 100.000 inwoners is de bevolkingsdaling het grootst; tussen 1996 en 2003 gemiddeld 7,8%. Deze ontwikkeling zal doorzetten tot 2020.

Ouderen

Dalende bevolkingsaantallen gaan samen met een proces van veroudering. In 2003 was bijna de helft van de bevolking in deze krimpsteden ouder dan 43 jaar. Tot 2020 veroudert de gemeenschap met ongeveer tien jaar. In bijna alle gemeenten van dit type zal dan de helft van de bevolking ouder zijn dan 50 jaar. Omdat met name de 18-34 jarigen de steden verlaten, worden er ook weinig kinderen geboren.

De bevolkingsafname en de vergrijzing hebben nu al gevolgen voor de woningmarkt van de stad. Er is minder behoefte aan starters- en ééngezinswoningen. Tegelijkertijd groeit de vraag naar woningen die geschikt zijn voor ouderen, zoals serviceflats en appartementen.

Economie

De economische basis van deze steden is uiterst zwak.

- Veel huishoudens zijn afhankelijk van uitkeringen, waardoor de belastinginkomsten van de stad erg laag zijn.
- Meer dan 60% van de werkgelegenheid is te vinden in de dienstverlening. In 80% van de krimpende gemeenten liep het aantal arbeidsplaatsen tussen 1998 en 2003 terug met gemiddeld 10%.
- In bijna 90% van alle gemeenten is de werkloosheid hoger dan 20%.
- Door het zeer negatieve migratiesaldo van de jonge bevolking komt er een groot tekort aan vakkrachten. Het zogenaamde brain-drain-effect is al merkbaar.
- Er zijn duidelijke verschillen tussen de diverse krimpende steden. Eenderde van de steden heeft een regionale arbeidsfunctie, 45% van de steden zijn woonoorden van waaruit men pendelt en in ongeveer 20% van de steden is de werkgelegenheid en de beroepsbevolking in balans.

HOOFDSTUK 5

LEEFBAARHEID IN KRIMPENDE STEDEN IN DUITSLAND

5.1 Inleiding

Om de kwaliteit van leven in krimpende en groeiende steden te kunnen meten moet ik beschikken over twee verschillende bestanden. Allereerst is het noodzakelijk gegevens te vinden over bevolkingsontwikkelingen in steden. Omdat dit onderzoek zich richt op Duitse steden, maak ik gebruik van een lijst die is opgesteld door de Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Deze lijst geeft een overzicht van alle 'Kreise' (districten) in Duitsland met daarbij de bevolkingsaantallen sinds 1990 en de bevolkingsprognoses tot 2020. Doordat ik werk met kreise sluit ik het verschijnsel suburbanisatie uit. Een kreis omvat namelijk de stad, de buitenwijken en de randgemeenten. Wanneer een kreis krimpt, krimpt dus niet alleen de stad, maar de gehele stedelijke agglomeratie. Er is dan geen sprake van suburbanisatie, omdat bij suburbanisatie inwoners verhuizen binnen de stedelijke agglomeratie.

Om de leefbaarheid in de Duitse steden te meten maak ik gebruik van het SOEP, het Duitse Socio-Economische Panel.

5.2 Wat is SOEP

Het Socio-Economische Panel is een representatief longitudinale studie naar het leven van huishoudens in Duitsland. Het bevat informatie over alle leden van huishoudens die in Duitsland leven. Het panel is gestart in 1984. In 2004 deden bijna 12.000 huishoudens en ongeveer 22.000 individuen mee.

De data kunnen gebruikt worden voor onderzoek in de sociologische en economische wetenschappen. De data maken het mogelijk om economische, sociologische en psychologische theorieën te testen.

De vragen uit het SOEP gaan over de volgende thema's:

- persoonlijke eigenschappen
- loopbaan en familie biografieën
- werk, participatie en professionele mobiliteit
- inkomsten
- gezondheid
- persoonlijke tevredenheid
- gezinssamenstelling, leefsituatie
- familie en sociale dienstverlening
- educatie
- sociale zekerheid
- omgeving

Regionale vergelijkingen zijn mogelijk met toestemming van DIW, het Duitse instituut voor wetenschappelijk onderzoek.

5.3 Tevredenheid in krimpende en groeiende steden

In het SOEP zijn vragen opgenomen over tevredenheid. Met deze vragen kunnen we de kennelijke leefbaarheid meten. De volgende vragen zijn met betrekking tot leefbaarheid in krimpende of groeiende steden relevant:

1. Hoe tevreden bent u vandaag met de volgende domeinen van uw leven?
Hoe tevreden bent u met ...
 - uw gezondheid
 - uw werk
 - het huishoudinkomen
 - uw woning
 - uw vrije tijd
 - de aangeboden goederen en dienstverlening
 - het openbaar vervoer
 - de toestand van de omgeving in uw regio
 - uw levensstandaard
2. Hoe tevreden bent u tegenwoordig, alles bij elkaar opgeteld, met uw leven?

In Berlijn hebben de medewerkers van DIW de gegevens over bevolkingsaantallen in Duitse gemeenten van 1990 tot 2020 kunnen koppelen aan het databestand van SOEP. Ik beschikte daarna over een SPSS-bestand met geluksgegevens over 29.207 personen die in Duitsland wonen. Van 28.112 van hen weet ik of het aantal inwoners van hun woonplaats van 1990 tot 2005 is gestegen of gedaald, alsmede de bevolkingsprognoses tot 2020. De populatie is groot genoeg om betrouwbare uitspaken te kunnen doen over geluk in krimpende en groeiende steden.

De percentages groei/krimp heb ik onderverdeeld in drie groepen:

- Groep 1: groeiende stad; het aantal inwoners van de stad is van 1990 tot 2005 gegroeid met 3% of meer.
- Groep 2: stabiele stad; de stad kent van 1990 tot 2005 een krimp van max. -2,99% tot een groei van max. 2,99%.
- Groep 3: krimpende stad; het aantal inwoners van de stad is van 1990 tot 2005 met -3% of meer gekrompen.

5.4 Aantal groeiende, stabiele en krimpende gemeenten

Duitsland heeft 439 kreise (districten). In de periode van 1990 tot 2005 groeide 55% van deze kreise met 3% of meer. 19% van de kreise was redelijk stabiel; de krimp was er minder dan 3% en de groei minder dan 3%. In 26% van de kreise nam de bevolkingsaantallen af met meer dan 3%.

Deze cijfers wijken niet veel af van de gegevens uit het SOEP bestand. Van de 29.207 geïnterviewden woonden er in 2003 15.030 in een groeiende gemeente. Dat is 51,5% van het totaal.

6.327 geïnterviewden woonden in een stabiele gemeente; 21,7 % van het totaal.

6.755 geïnterviewden woonden in een krimpende gemeente; 23,1% van het totaal.

	Aantal geïnterviewden	percentage
Groeiende gemeente	15.030	51,5
Stabiele gemeente	6.327	21,7
Krimpemde gemeente	6.755	23,1
Totaal	28.112	96,3
Missing	1.095	3,7
Totaal	29.207	100

Tabel 4.1

Aantal geïnterviewden in groeiende/ stabiele / krimpemde gemeenten in 2003

De onderverdeling groei – stabiel – krimp kan nog verder verfijnd worden in vijf categorieën van sterke groei – groei – stabiel – krimp – sterke krimp.

1. Sterke groei: aantal inwoners is van 1990 – 2005 gestegen met 8% of meer.
2. Groei: aantal inwoners is van 1990 – 2005 met 2 tot 7,99% gestegen
3. Stabiel: aantal inwoners is van 1990 – 2005 licht gekrompen of gestegen; van -1,99% tot 1,99%.
4. Krimp: aantal inwoners is van 1990 – 2005 gekrompen met -2% tot -7,99%
5. Sterke krimp: aantal inwoners is van 1990 – 2005 gekrompen met meer dan -8%.

	Aantal geïnterviewden	percentage
Sterk groeiende gemeente	10.497	35,9
Groeiende gemeente	5.977	20,5
Stabiele gemeente	3.765	12,9
Krimpemde gemeente	3.807	13,0
Sterk krimpemde gemeente	4.066	13,9
Totaal	28.112	96,3
Missing	1.095	3,7
Totaal	29.207	100

tabel 4.2

Aantal geïnterviewden in groeiende/ stabiele / krimpemde gemeenten in 2003

De bevolkingsprognoses zijn berekend tot 2020. Hoe ziet de toekomst van de Duitse woonplaatsen eruit? Van de 439 kreise zal in de periode 2006 tot 2020 20% nog groeien. 38% van de kreise blijft redelijk stabiel en maar liefst 42% van de kreise zal krimpen.

Van het aantal geïnterviewden in het SOEP zal van 2006 tot 2020 ruim 37% van de Duitse bevolking in een krimpemde gemeente wonen. Ongeveer 40% woont in een stabiele gemeente en ongeveer 20% woont in een groeiende gemeente.

	Aantal geïnterviewden	percentage
Groeiende gemeente	5.790	19,8
Stabiele gemeente	11.488	39,3
Krimpemde gemeente	10.834	37,1
Totaal	28.122	96,3
Missing	1.095	3,7
Totaal	29.207	100,0

Tabel 4.3

Aantal geïnterviewden in groeiende/ stabiele / krimpemde gemeenten van 2006 tot 2020

5.5 Groei en krimp en de grootte van de gemeente

Niet alle ondervraagden in het SOEP wonen in een stad. Daarnaast vindt krimp niet alleen plaats in steden.

In de onderstaande tabel is een verdeling te zien van gemeentegrootten en het aantal geïnterviewden.

Aantal inwoners	Aantal personen	percentage	Cumulatief percentage
Minder 2000	3002	10,3	10,3
2000 – 5000	3942	13,5	23,8
5000 – 20.000	6115	20,9	44,7
20.000 – 50.000	5211	17,8	62,6
50.000 – 100.000	2269	7,8	70,3
100.000 – 500.000	5068	17,4	87,7
500.000 en meer	3600	12,3	100,0
Totaal	29.207	100,0	

tabel 4.4 Aantal geïnterviewden per grootte van de gemeente

Wat opvalt aan de histogrammen en taartdiagrammen in de bijlage van blz 61 t/m 67 is dat krimp zich het meest manifesteert in grote steden vanaf 100.000 inwoners en kleine gemeenten tot 5000 inwoners. In grote steden was bovendien de groei veel kleiner dan in gemeenten tot 50.000 inwoners. Gemeenten met 5000 tot 20.000 inwoners kennen de grootste gemiddelde groei, namelijk 9,9%.

Bij kleine gemeenten tot 5000 inwoners valt op dat ze zowel een sterke krimp als een sterke groei kennen. Er zijn pieken zichtbaar bij een krimp van ongeveer 10% en bij een groei van ongeveer 10%. Dit kan te maken hebben met een leegloop van het platteland enerzijds en suburbanisatie anderzijds.

5.6 Tevredenheid en de grootte van de gemeente

Zijn inwoners van kleine gemeenten meer of minder tevreden met hun leven dan inwoners van grote gemeenten? Ecologische omstandigheden in kleine gemeenten zijn gunstiger; het is er rustig, er is geen of weinig industrie en veel groen. Daar tegenover staat dat het voorzieningenniveau in kleine gemeenten laag is en de werkgelegenheid er lager is. Hebben deze factoren invloed op het geluk?

In onderstaande tabel is te zien dat mensen die in een kleine plaats (tot 5000 inwoners) wonen iets minder tevreden zijn met hun leven. Op een schaal van 0 tot 10 scoren zij 6,7, terwijl in grotere gemeenten het cijfer schommelt tussen de 7,0 en 7,1.

In de derde kolom zijn de betrouwbaarheidsintervallen weergegeven. Hieruit blijkt dat de bovengenoemde verschillen, tussen 0 tot 5000 inwoners en 5000 inwoners en meer, significant zijn. De significantie van de verschillen is bepaald met de LSD-toets (Least-Significant Difference). Omdat het aantal waarnemingen zeer groot is, zijn de betrouwbaarheidsintervallen klein.

<i>Grootte van de plaats</i>	<i>Gemiddelde tevredenheid met huidige leven</i>	<i>95% betrouwbaarheidsinterval</i>
0 – 2000 inwoners	6,7	6,64 – 6,79
2000 – 5000 inwoners	6,7	6,64 – 6,76
5000 – 20.000 inwoners	7,1	7,08 – 7,18
20.000 – 50.000 inwoners	7,0	6,94 – 7,05
50.000 – 100.000 inwoners	7,1	7,02 – 7,18
100.000 – 500.000 inwoners	7,0	6,93 – 7,04
500.000 inwoners en meer	7,1	7,01 – 7,14

tabel 4.5 tevredenheid en aantal inwoners per gemeente

5.7 Tevredenheid in groeiende, stabiele en krimpende steden

En dan nu de vraag waar het in dit onderzoek om draait. Zijn mensen in een krimpende stad minder gelukkig? In onderstaande tabel is te zien dat inwoners van een groeiende stad gemiddeld een 7,1 geven voor hun huidige leven. Inwoners van een krimpende stad geven een 6,7 voor hun leven. De verschillen tussen de scores in groeiende, stabiele en krimpende steden zijn significant, omdat de betrouwbaarheidsintervallen elkaar niet overlappen.

<i>Stad</i>	<i>Gemiddelde tevredenheid met huidige leven</i>	<i>95% betrouwbaarheidsinterval</i>
Groei met 2% of meer	7,1	7,06 – 7,12
Stabiel (-1,99% - 1,99%)	7,0	6,92 – 7,05
Krimp met -2% of meer	6,8	6,72 – 6,81

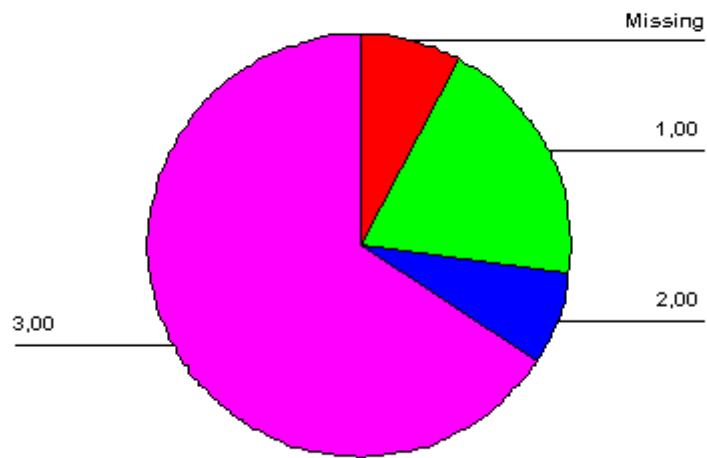
tabel 4.6 tevredenheid in groeiende, stabiele en krimpende steden

Uit bovenstaande zou je kunnen concluderen dat dalende bevolkingsaantallen een negatieve invloed hebben op de leefbaarheid. Inwoners van een krimpende stad zijn minder tevreden met hun leven dan inwoners van groeiende stad.

5.7.1 Tevredenheid van voormalig Oost- en West-Duitsers

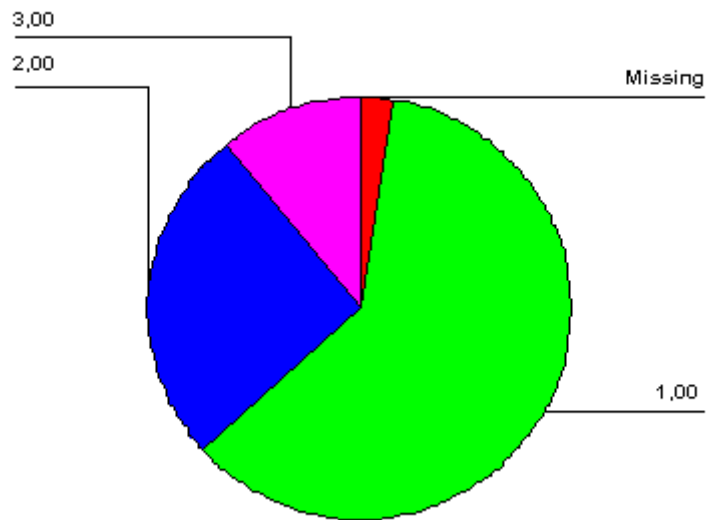
In het SOEP worden zowel voormalig Oost-Duitsers als voormalig West-Duitsers ondervraagd. De steden in voormalig Oost-Duitsland krimpen veel sterker dan steden in West-Duitsland, zoals in de volgende diagrammen is te zien.

Groei (1), stabiel (2), krimp (3) in voormalig Oost-Duitsland



Figuur 4.15

Groei (1), stabiel (2), krimp (3) in voormalig West-Duitsland



Figuur 4.16

Zoals in tabel 4.7 is te zien komen de tevredenheidsscores van West-Duitsers overeen met de scores van inwoners van groeiende gemeenten, namelijk 7,1. Oost-Duitsers geven een 6,5 voor hun huidige leven. Worden de verschillen veroorzaakt door de groei of krimp van de stad of door het wonen in voormalig Oost- of West-Duitsland?

	<i>Gemiddelde tevredenheid met huidige leven</i>	<i>95% betrouwbaarheidsinterval</i>
Voormalig West-Duitsers	7,1	7,10 – 7,15
Voormalig Oost-Duitsers	6,5	6,42 – 6,52

tabel 4.7 Tevredenheid van voormalig West- en Oost-Duitsers

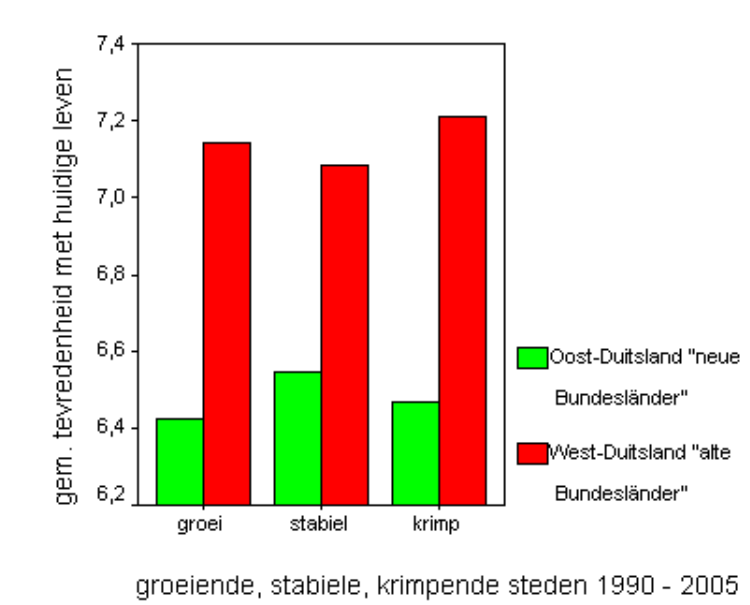
De verschillen tussen de oude en nieuwe ‘Bundesländer’ zijn 15 jaar na de hereniging nog altijd groot. De werkloosheid is in voormalig Oost-Duitsland veel groter dan in West-Duitsland en de economische situatie van de “Ossi’s” is slechter dan van de “Wessi’s”. Daarnaast hebben veel “Ossi’s” het gevoel tweederangsburger te zijn. Men noemt elkaar “Besserwessi’s” en “Jammerossi’s”. Is het mogelijk dat het verschil in tevredenheidsscores verklaard kan worden door de socio-economische situatie in voormalig Oost-Duitse steden en niet het gegeven dat deze steden krimpen?

Het antwoord op deze vraag is te vinden door te kijken naar de tevredenheidsscores in groeiende, stabiele en krimpende steden in voormalig West-Duitsland en Oost-Duitsland.

Tabel 4.8 en figuur 4.17 illustreren het verschil in tevredenheid tussen Oost- en West-Duitsers.

<i>stad</i>	<i>Ossi’s</i>	<i>Wessi’s</i>
groei	6,4 (6,31 – 6,53)	7,1 (7,12 – 7,18)
stabiel	6,5 (6,27 – 6,68)	7,0 (6,97 – 7,10)
krimp	6,5 (6,42 – 6,53)	7,2 (7,10 – 7,24)

tabel 4.8 tevredenheid van Ossi’s en Wessi’s in groeiende, stabiele en krimpende steden met 95% betrouwbaarheidsinterval



figuur 4.17 Tevredenheid in groeiende, stabiele en krimpende Oost- en West-Duitse steden.

Nu is te zien dat de eerdere verschillen in tevredenheid tussen inwoners van groeiende (7,1) en krimpende (6,8) steden worden verklaard door het feit of iemand in voormalig Oost-Duitsland of voormalig West-Duitsland woont. Krimp of groei heeft nauwelijks invloed op de tevredenheid. De verschillen die worden gevonden zijn niet significant. Ook wanneer de verschillen in groei en krimp worden uitvergroot, blijkt dit geen invloed te hebben op de tevredenheid.

stad	Ossi's	Wessi's
Groei met 8% of meer	6,4 (6,31 – 6,54)	7,1 (7,10 – 7,18)
Krimp met 8% of meer	6,5 (6,40 – 6,52)	7,1 (7,05 – 7,28)

tabel 4.9 tevredenheid van Ossi's en Wessi's in sterk groeiende en sterk krimpende steden met 95% betrouwbaarheidsinterval

5.7.2 Tevredenheid in grote en kleine krimpende steden

Dalende inwonersaantallen lijken geen invloed te hebben op de tevredenheid van de bewoners. De gevolgen van het krimpen van een stad, zoals minder voorzieningen en een slechtere infrastructuur zijn in een kleine stad eerder merkbaar dan in een grote stad. In een kleine stad zullen bij een teruglopende bevolking winkels verdwijnen, de bioscoop sluiten, scholen opgeheven worden, de bussen of treinen minder frequent gaan rijden, enz. In een grote stad zal het langer duren voordat de krimp zichtbaar wordt.

Heeft krimp meer gevolgen voor de tevredenheid in kleine gemeenten of kleine steden dan in grote steden? Tabel 4.10 geeft hierop een antwoord.

<i>Gemeente / stad</i>	<i>groei</i>	<i>krimp</i>
0-2000 inwoners	6,9 (6,80 – 7,00)	6,5 (6,39 – 6,61)
2000- 5000 inwoners	6,9 (6,79 – 6,96)	6,4 (6,31 – 6,52)
5000 – 20.000 inwoners	7,1 (7,07 – 7,18)	7,1 (6,88 – 7,32)
20.000 – 50.000 inwoners	7,1 (7,07 – 7,20)	6,5 (6,44 – 6,69)
50.000 – 100.000 inwoners	7,1 (7,02 – 7,21)	7,2 (7,02 – 7,39)
100.000 – 500.000 inwoners	7,3 (7,14 – 7,40)	6,9 (6,82 – 6,97)
500.000 inwoners en meer	7,3 (7,21 – 7,47)	7,2 (7,07 – 7,33)

Tabel 4.10 de tevredenheid in krimpende of groeiende gemeenten naar grootte van de gemeente met 95% betrouwbaarheidsinterval

In tabel 4.5 zagen we al dat inwoners van een gemeente tot 5000 inwoners minder tevreden zijn met hun leven dan inwoners van grotere gemeenten. Dit beeld wordt in tabel 4.10 bevestigd. In gemeenten tussen de 5000 en 20.000 inwoners lijken stijgende of dalende inwonersaantallen geen invloed te hebben op de tevredenheid. Zowel in groeiende als in krimpende gemeenten van 5000 tot 20.000 inwoners is de tevredenheidsscore een 7,1. Opvallend is de lage tevredenheidsscore bij krimpende steden tussen de 20.000 en de 50.000 inwoners. In krimpende steden geeft men een 6,5 voor zijn huidige leven en in groeiende steden is dit 7,1.

Wat gebeurt er met bovenstaande resultaten wanneer ze worden gecorrigeerd op Ossi's en Wessi's?

<i>Gemeente / stad</i>	<i>Wessi's</i>	<i>Ossi's</i>
0-2000 inwoners	7,0 (6,90 – 7,12)	6,5 (6,43 – 6,61)
2000 – 5000 inwoners	7,1 (6,98 – 7,16)	6,4 (6,31 – 6,48)
5000 – 20.000 inwoners	7,1 (7,08 – 7,18)	6,4 (6,31 – 6,48)
20.000 – 50.000 inwoners	7,2 (7,12 – 7,24)	6,4 (6,23 – 6,47)
50.000 – 100.000 inwoners	7,1 (7,02 – 7,18)	6,4 (6,23 – 6,47)
100.000 – 500.000 inwoners	7,1 (7,06 – 7,19)	6,6 (6,49 – 6,70)
500.000 inwoners en meer	7,2 (7,09 – 7,23)	6,5 (6,35 – 6,73)

tabel 4.11 Tevredenheid van Wessi's en Ossi's en de grootte van hun gemeente met 95% betrouwbaarheidsinterval

Ook nu blijken de verschillen in tevredenheid verklaard te worden door de "Ossi's" en de "Wessi's". Zelfs het verschil tussen kleine gemeenten (tot 5000 inwoners) en grotere gemeenten verdwijnt. Ongeacht groei of krimp of de grootte van de plaats zijn de Ossi's minder gelukkig dan de Wessi's.

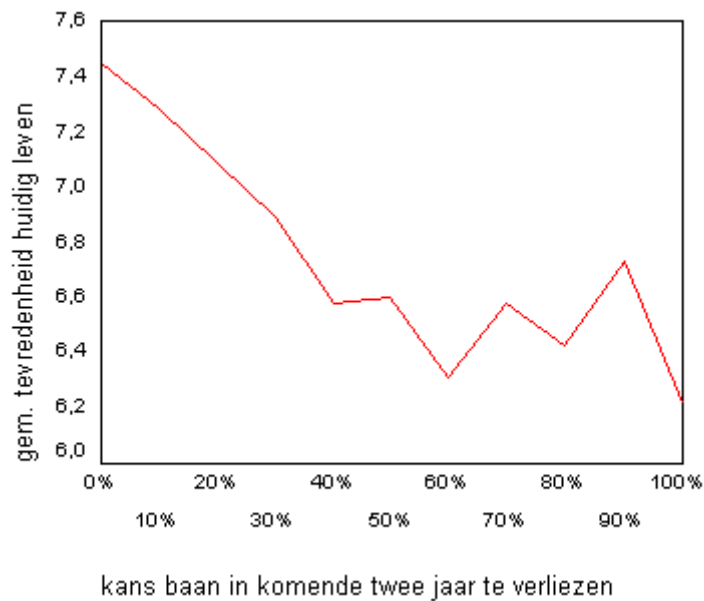
5.8 Werk en tevredenheid

Het krimpingsproces heeft geen gevolgen voor de leefbaarheid. Maar hoe zit het met de oorzaken van het krimpingsproces? Steden krimpen, omdat mensen er wegtrekken. Wat is de reden van hun vertrek? Door een gebrek aan werkgelegenheid als gevolg van deïndustrialisatie zoeken veel mensen hun heil elders. In de voormalige DDR komt daar nog bij dat de val van het socialisme veel banen heeft gekost. In de DDR had iedereen werk.

Richard Layard schrijft in zijn boek *Waarom zijn we niet gelukkig?* (2005) dat werkloosheid nadelige effecten heeft op het welbevinden. Het gaat bij werkloosheid niet alleen om het verlies van inkomen, maar ook om het verlies van eigenwaarde en sociale contacten.

Daarnaast zijn mensen altijd bang hun baan te verliezen. Wanneer de werkloosheidscijfers stijgen heeft dat grote invloed op het geluksgevoel van iedereen, ook van hen die een baan hebben. In krimpende steden is het gevaar werkloos te worden groter dan in groeiende steden.

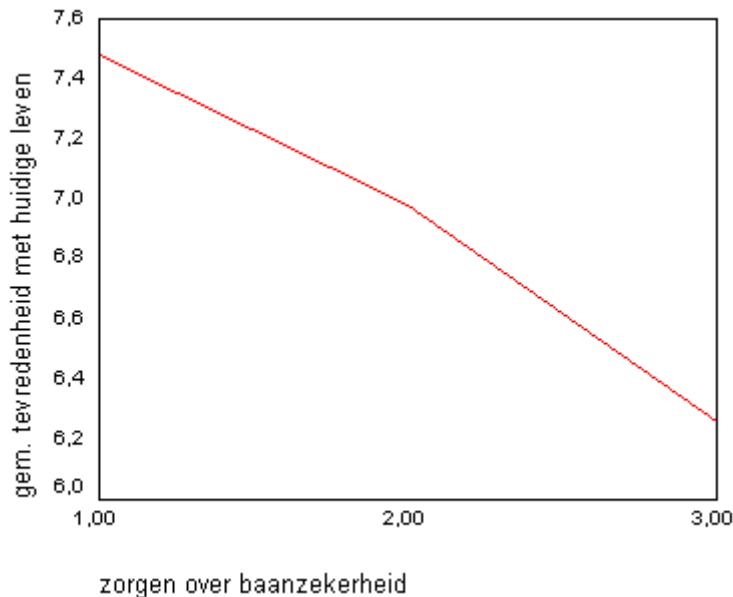
Wat is het effect van werkloosheid op de tevredenheid met het huidige leven? In het SOEP van 2003 geven geïnterviewden die geregistreerd werkloos zijn gemiddeld een 5,6 voor hun huidige leven. Werkenden zijn veel tevredener; zij geven hun leven een 7. Daarnaast is er een relatie tussen tevredenheid en de kans een baan te verliezen, zoals te zien is in de onderstaande grafiek.



Figuur 4.17

Wanneer mensen zich zorgen maken om hun baanzekerheid, neemt hun tevredenheid met het leven af. In onderstaande grafiek betekenen de getallen op de x-as het volgende:

- 1: Ik maak me grote zorgen over mijn baanzekerheid
- 2: Ik maak me enige zorgen over mijn baanzekerheid
- 3: Ik maak me geen zorgen over mijn baanzekerheid



Figuur 4.18

Uit de grafieken 4.17 en 4.18 wordt duidelijk dat werkloosheid een grote bedreiging vormt voor de leefbaarheid.

Afnemende bevolkingsaantallen en de gevolgen daarvan, zoals het verminderen of verdwijnen van de voorzieningen, de leegstand van huizen, de dalende koopkracht, de vergrijzing, enz (zie hoofdstuk 1.6, bladzijde 12) hebben geen invloed op de individuele geluksbeleving van de inwoners van dergelijke steden. De leefbaarheid is echter wel in het geding als we kijken naar de oorzaak van de krimp van steden: de dalende werkgelegenheid. De kans op werkloosheid heeft een negatief effect op de leefbaarheid; de tevredenheid daalt met 1,2 punt ten opzichte van werkenden die zich geen zorgen maken over hun baan, van 7,5 naar 6,3.

Bovenstaande resultaten roept de volgende vraag op: Hoe kunnen inwoners in krimpende steden gelukkig zijn gegeven het feit dat de werkloosheid in hun woonplaats vele malen hoger is dan in andere steden? Werkloosheid doet pijn, maar het blijkt iets minder pijn te doen als er meer mensen in de buurt ook werkloos zijn. Dit heeft Andrew Clark bewezen in zijn onderzoek naar werkloosheid als een sociale norm¹². Werklozen voelen zich in vergelijking met werkenden ongelukkiger, maar de tevredenheid met het leven stijgt wanneer men zichzelf vergelijkt met andere werklozen. Het gaat hier dus om sociale vergelijking. Gedeelde smart blijkt halve smart.

¹² Clark, A.E. journal of Labor Economics 2003, vol.21, no.2

In krimpende steden is de werkloosheid groot. Omdat veel burens in hetzelfde schuifje zitten is de pijn van werkloosheid minder erg.

Een andere verklaring zou gezocht kunnen worden in de duur van de werkloosheid. In krimpende steden is er minder werkgelegenheid. Het zal een werkloze meer tijd kosten weer een baan te vinden. Wellicht went men aan het werkloos zijn en vindt men andere vormen van tijdsbesteding. Ook dit is onderzocht door Andrew Clark. Hij heeft het effect van de duur van de werkloosheid op het geluk onderzocht¹³. Het blijkt dat de duur van de werkloosheid geen positief effect heeft op het geluk. Na twee jaar werkloosheid blijkt men nog steeds ongelukkig. Werkloosheid went niet. Sociale vergelijking lijkt dus het antwoord te zijn op de vraag waarom mensen in krimpende steden gelukkig zijn, ondanks de hoge werkloosheid.

Werkloosheid of te weinig perspectieven zijn vaak de redenen om een krimpende stad te verlaten. Men zoekt zijn heil dus ergens anders. Het is een interessante vraag of deze keus de mensen gelukkiger heeft gemaakt. Weegt het hebben van een baan op tegen het vertrek uit de geboorteplaats en het verlaten van vrienden en familie? Wellicht is het verdriet van werkloos zijn in een krimpende stad minder zwaar dan het gemis van het bekende en vertrouwde wanneer men om een baan moet verhuizen. Daarnaast brengt verhuizen ook veel kosten met zich mee en woningen zijn in krimpende steden goedkoper dan elders. Dus men krijgt waarschijnlijk door de verhuizing een mindere woning voor meer geld.

5.9 Domeinen van tevredenheid en zorg

Het is inmiddels duidelijk geworden dat de algehele tevredenheid met het leven niet heeft te lijden onder de groei of krimp van de woonplaats. Verschillen in tevredenheid tussen inwoners van groeiende en krimpende steden worden verklaard door het gegeven of de woonplaats in voormalig Oost- of voormalig West-Duitsland ligt.

Het is wel denkbaar dat er verschillen zijn in de tevredenheid met diverse domeinen van het leven tussen groeiende en krimpende steden. In krimpende steden is de werkgelegenheid lager. Wellicht maken inwoners van dergelijke steden zich meer zorgen over hun baanzekerheid en hun economische situatie. De perspectieven op de arbeidsmarkt zijn in krimpende steden slecht. Een interessante carrière is in een groeiende stad makkelijker te verwezenlijken dan in een krimpende stad. Het is mogelijk dat werknemers in een krimpende stad hierdoor minder tevreden zijn met hun werk.

Ook is het denkbaar dat men in krimpende steden minder tevreden is met het inkomen en de levensstandaard, omdat de koopkracht in krimpende steden lager is.

Krimpende steden kunnen te maken hebben met het afnemen van aangeboden diensten. Men zou over de kwaliteit van deze diensten minder tevreden kunnen zijn dan in groeiende steden.

¹³ Clark, A.E. *A note on happiness and unemployment duration* 2003

In het SOEP hebben geïnterviewden antwoord kunnen geven op de volgende vragen:

Hoe tevreden bent u met ...

- uw gezondheid
- uw werk
- het huishoudinkomen
- uw woning
- uw vrije tijd
- de aangeboden goederen en diensten
- het openbaar vervoer
- de toestand van de omgeving in uw regio
- uw levensstandaard

Daarnaast zijn er vragen opgenomen over de mate waarin de geïnterviewde zich zorgen maakt over:

- de algemene economische ontwikkeling
- zijn eigen economische situatie
- zijn gezondheid
- de bescherming van de omgeving
- de vredeshandhaving
- de ontwikkeling van de criminaliteit in Duitsland
- immigratie naar Duitsland
- vijandelijkheid tegenover buitenlanders

En als men werkt:

- zijn baan zekerheid

Zijn er verschillen te ontdekken tussen inwoners van groeiende en krimpende steden wanneer we kijken naar de bovenstaande domeinen van tevredenheid en de domeinen waarover men zich zorgen maakt?

5.9.1 Domeinen van tevredenheid

In de volgende tabel zijn de gemiddelde scores weergegeven voor verschillende domeinen van tevredenheid van inwoners van groeiende, stabiele en krimpende steden.

<i>gemiddelde tevredenheid op domeinen:</i>	<i>Groeiende stad</i>	<i>Stabiele stad</i>	<i>Krimpene stad</i>
gezondheid	6,8 (6,79- 6,86)	6,8 (6,68 – 6,84)	6,6 (6,52 – 6,62)
werk	7,1 (7,04 – 7,13)	6,9 (6,76 – 6,97)	6,8 (6,74 – 6,88)
huishoudinkomen	6,5 (6,51 – 6,59)	6,4 (6,34 – 6,50)	6,0 (5,96 – 6,07)
woning	7,9 (7,86 – 7,92)	7,7 (7,62 – 7,75)	7,7 (7,60 – 7,69)
vrije tijd	7,1 (7,01 – 7,08)	7,1 (7,01 – 7,17)	7,0 (6,91 – 7,02)
aangeboden goederen en diensten	6,2 (6,20 -6,29)	6,9 (6,78 – 6,95)	6,4 (6,29 – 6,41)
openbaar vervoer	6,0 (5,96 – 6,05)	6,9 (6,78 – 6,95)	6,6 (6,60 – 6,72)
omgeving	6,9 (6,86 – 6,92)	6,6 (6,58 – 6,71)	6,5 (6,48 – 6,57)
levensstandaard	7,2 (7,17 – 7,24)	7,1 (7,04 – 7,18)	6,8 (6,80 – 6,89)

tabel 4.12 gemiddelde tevredenheid op domeinen met 95% betrouwbaarheidsinterval

Net als bij de scores over de algehele tevredenheid met het leven is het verstandig onderscheid te maken tussen voormalig Oost- en West-Duitsland. De verschillen in tevredenheidsscores worden mogelijk weer hierdoor verklaard en niet door het feit dat een stad groeit of krimpt.

Bij de domeinen werk, huishoudinkomen, aangeboden goederen en diensten, openbaar vervoer, omgeving en levensstandaard zijn er duidelijke verschillen waarneembaar tussen groeiende en krimpende steden. Deze domeinen worden hieronder gecorrigeerd voor de Ossi's en de Wessi's.

<i>Domeinen</i>	<i>Groeiende stad</i>	<i>Stabiele stad</i>	<i>Krimpene stad</i>
Werk	7,1 (7,08 – 7,18)	6,9 (6,78 – 7,00)	7,1 (6,96 – 7,17)
Huishoud-inkomen	6,6 (6,59 – 6,68)	6,5 (6,43 – 6,60)	6,6 (6,51 – 6,68)
aangeboden goederen en diensten	6,3 (6,29 – 6,38)	7,0 (6,91 – 7,08)	6,9 (6,81 – 6,99)
Openbaar vervoer	6,0 (6,00 – 6,10)	7,0 (6,88 – 7,06)	7,2 (7,10 – 7,28)
omgeving	7,0 (6,91 – 6,97)	6,7 (6,61 – 6,74)	6,7 (6,67 – 6,81)
Levensstandaard	7,3 (7,23 – 7,30)	7,2 (7,10 – 7,24)	7,2 (7,16 – 7,30)

tabel 4.13 Gemiddelde tevredenheid op domeinen in voormalig West-Duitsland met 95% betrouwbaarheidsinterval

Nu de Ossi's zijn weggelaten, zijn de verschillen in tevredenheid over werk, het huishoudinkomen, de omgeving en de levensstandaard nagenoeg verdwenen. De verschillen in tevredenheid over de aangeboden goederen en diensten en het openbaar vervoer zijn juist groter geworden en wel ten gunste van de krimpende stad. In de krimpende stad geeft men voor de dienstverlening een 6,9 tegenover een 6,3 in de groeiende stad en in de krimpende stad waardeert men het openbaar vervoer met een 7,3 tegenover een waardering van 6,0 in de groeiende stad.

Dit zijn opvallende uitkomsten. Wanneer een stad krimpt zal uiteindelijk het voorzieningenniveau minder worden, terwijl het aantal voorzieningen in een groeiende stad toeneemt. Toch waardeert men de aangeboden goederen en diensten in de krimpende stad hoger dan in de groeiende stad. Wellicht heeft men bij het beantwoorden niet zozeer gekeken naar de kwantiteit van de dienstverlening, maar meer naar de kwaliteit.

Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer. In de krimpende stad waardeert men het openbaar vervoer zelfs met 1,3 punt hoger dan in de groeiende stad; een 7,3 tegenover een 6,0. Een verklaring zou kunnen liggen in de drukte van het openbaar vervoer en niet in de frequentie van het openbaar vervoer. In groeiende steden moet men wellicht vaak staan, omdat alle zitplaatsen bezet zijn. Minder mensen geeft meer ruimte. Het is mogelijk dat men ook hier bij het beantwoorden van deze vraag meer naar de kwaliteit dan naar de kwantiteit heeft gekeken.

Tabel 4.14 laat zien dat de uitkomsten van de Oost- en West-Duitsers vergelijkbaar zijn. Ook de Ossi's zijn in een krimpende stad meer tevreden over de aangeboden dienstverlening en het openbaar vervoer dan in een groeiende stad. Wel is men in voormalig Oost-Duitsland op alle domeinen minder tevreden dan in voormalig West-Duitsland.

<i>Domeinen</i>	<i>Groeiende stad</i>	<i>Stabiele stad</i>	<i>Krimpene stad</i>
Werk	6,5 (6,36 – 6,72)	6,6 (6,21 – 6,94)	6,6 (6,52 – 6,72)
Huishoud-inkomen	5,6 (5,46 – 5,75)	5,5 (5,19 – 5,74)	5,6 (5,51 – 5,66)
aangeboden goederen en diensten	5,2 (5,05 – 5,40)	5,5 (5,20 – 5,81)	6,0 (5,86 – 6,03)
openbaar vervoer	5,5 (5,31 – 5,63)	5,8 (5,51 – 6,07)	6,3 (6,19 – 6,35)
Omgeving	6,3 (6,18 – 6,40)	6,3 (6,06 – 6,54)	6,4 (6,30 – 6,42)
Levensstandaard	6,5 (6,41 – 6,65)	6,5 (6,27 – 6,71)	6,6 (6,50 – 6,62)

tabel 4.14 Gemiddelde tevredenheid op domeinen in voormalig Oost-Duitsland met 95% betrouwbaarheidsinterval

5.9.2 Domeinen van zorg

In tabel 4.15 is in percentages weergegeven waarover men zich grote zorgen maakt.

<i>Domeinen</i>	<i>Groeiende stad</i>	<i>Stabiele stad</i>	<i>Krimpene stad</i>
Algemene economische ontwikkeling	53,4%	53,8%	59,2%
Eigen economische situatie	21,3%	21,6%	27,8%
Eigen gezondheid	14,5%	15,5%	17,8%
Bescherming v.d. omgeving	21,6%	23,5%	24,9%
vredeshandhaving	59,8%	59,5%	65,1%
Ontwikkeling v.d. criminaliteit	40,3%	40,6%	46,7%
immigratie	24,6%	23,7%	26,1%
Vijandigheid t.o. buitenlanders	21,2%	22,4%	23,8%
baanzekerheid	13,7%	14,8%	20,5%

tabel 4.15 percentage inwoners dat zich grote zorgen maakt over verschillende domeinen

De grootste verschillen in de mate waarin men zich zorgen maakt in groeiende en krimpende steden zijn te vinden bij de domeinen algemene economische ontwikkeling, de eigen economische situatie, de vredeshandhaving, de ontwikkeling van de criminaliteit en de baanzekerheid.

Op deze domeinen zal eerst een correctie worden uitgevoerd voor voormalig West- en Oost-Duitsland. Om de verschillen iets te verduidelijken laat ik de verschillen zien tussen steden die met 8% of meer groeien of 8% of meer krimpen.

<i>Domeinen</i>	<i>Groeiende stad 8% ></i>	<i>Stabiele stad</i>	<i>Krimpene stad <-8%</i>
Algemene economische ontwikkeling	51,8	53,4	52,2
Eigen economische situatie	19,6	21,1	28,6
vredeshandhaving	58,1	59,1	57,8
Ontwikkeling v.d. criminaliteit	38,9	40,5	46,5
baanzekerheid	12,3	14,0	18,2

tabel 4.16 Percentage inwoners dat zich grote zorgen maakt in voormalig West-Duitsland

Zowel in groeiende als in krimpende steden in voormalig West-Duitsland maakt meer dan 50% zich grote zorgen over de algemene economische ontwikkeling. In krimpende steden maakt 28,6% zich grote zorgen over de eigen economische situatie tegenover 19,6% in groeiende steden. Dit geldt ook voor de zorgen die men heeft over de baanzekerheid; 18,2% in krimpende steden en 12,3% in groeiende steden. De cijfers zijn niet verbazingwekkend, omdat de perspectieven op de arbeidsmarkt in krimpende steden beduidend slechter zijn dan in groeiende steden. De werkloosheid is er hoger; de koopkracht is er lager.

In krimpende steden maken meer mensen zich grote zorgen over de ontwikkeling van de criminaliteit dan in groeiende steden; 46,5% tegenover 38,9%. De redenen hiervoor zouden kunnen zijn: de grote werkloosheid, weinig perspectieven, verloedering door leegstand van woningen.

<i>Domeinen</i>	<i>Groeiende stad 8% ></i>	<i>Stabiele stad</i>	<i>Krimpene stad <-8%</i>
Algemene economische ontwikkeling	61,6%	59,7	63,6%
Eigen economische situatie	29,9%	27,8	30,9%
vredeshandhaving	67,6%	63,9	69,2%
Ontwikkeling v.d. criminaliteit	47,4%	41,3	48,5%
baanzekerheid	22,9%	25,2	24,2%

tabel 4.17 Percentage inwoners dat zich grote zorgen maakt in voormalig Oost-Duitsland

De verschillen tussen groeiende en krimpende steden in voormalig Oost-Duitsland zijn klein wanneer het gaat om de domeinen waar men zich zorgen over maakt. De verschillen zijn op geen enkel domein groter dan 2%. Wel is duidelijk dat men zich in voormalig Oost-Duitsland op alle domeinen meer zorgen maakt dan in voormalig West-Duitsland.

5.10 Conclusies

1. In Duitsland woont ongeveer 55% in een groeiende stad (3% groei of meer), 19% in een stad die redelijk stabiel is (-3% krimp tot 3% groei) en 26% in een krimpende stad (-3% krimp of meer).
2. Krimp manifesteert zich het meest in grote steden in Duitsland vanaf 100.000 inwoners en kleine gemeenten tot 5000 inwoners. Gemeenten met 5000 tot 20.000 inwoners kennen de grootste gemiddelde groei, namelijk 9,9%. Steden met 20.000 tot 50.000 inwoners groeien gemiddeld met 5,5%. Vanaf 100.000 inwoners neemt het aantal groeiende steden sterk af; een kwart van de steden groeit, de rest is stabiel of krimpt.
3. Inwoners van een krimpende stad zijn niet meer of minder tevreden met hun leven dan inwoners van een groeiende stad. Wel zijn de voormalig Oost-Duitsers minder gelukkig met hun leven dan de voormalig West-Duitsers. Er zijn echter geen verschillen in tevredenheid tussen inwoners van krimpende en groeiende Oost-Duitse steden. Net zo min zijn er verschillen tussen de krimpende en groeiende West-Duitse steden.
4. De grootte van de gemeente of de stad heeft geen invloed op de leefbaarheid. De “Wessi’s” geven gemiddeld een 7,1 voor hun huidige leven (op een schaal van 0 tot 10), ongeacht de grootte van de plaats en de “Ossi’s” gemiddeld een 6,5. Groei of krimp van de plaats heeft geen invloed.
5. De oorzaak van krimp, namelijk een gebrek aan arbeidsplaatsen, heeft gevolgen voor de leefbaarheid. Werklozen zijn minder gelukkig dan werkenden. Geregistreerd werklozen geven gemiddeld een 5,6 voor hun huidige leven; werkenden geven een 7.
6. Dalende werkgelegenheid vormt een bedreiging voor de leefbaarheid. Wanneer de kans een baan te verliezen stijgt, daalt de tevredenheid met het huidige leven. Werkenden die zich geen zorgen maken over hun baan zekerheid geven hun leven een 7,5. Wanneer werkenden zich grote zorgen maken over hun baan zekerheid daalt de tevredenheid naar 6,3.
7. Inwoners van krimpende en groeiende steden zijn gemiddeld even tevreden als het gaat om hun: gezondheid, werk, woning, huishoudinkomen, vrije tijd, omgeving en levensstandaard. Wel zijn de Oost-Duitsers op alle domeinen minder tevreden dan de West-Duitsers.
8. In krimpende steden in zowel voormalig Oost- als West-Duitsland is men meer tevreden met de aangeboden goederen en diensten en het openbaar vervoer. In de krimpende West-Duitse stad geeft men voor de dienstverlening een 6,9 tegenover een 6,3 in de groeiende stad. In de krimpende stad waardeert men het openbaar vervoer met een 7,3 tegenover een waardering van 6,0 in de groeiende stad. Dit zijn opvallende resultaten.

Leidt een afnemend voorzieningenniveau tot meer tevredenheid dan een groeiend voorzieningenniveau? Zou hier sprake zijn van de paradox van de keuze¹⁴?

Bij het openbaar vervoer is wellicht meer naar de kwaliteit dan naar de kwantiteit gekeken. In groeiende steden kan het erg druk zijn in het openbaar vervoer. Wie zou niet ontevreden zijn wanneer alle zitplaatsen altijd bezet zijn?

9. Zowel in groeiende als in krimpende steden in voormalig West-Duitsland maakt meer dan 50% zich grote zorgen over de algemene economische ontwikkeling.
In krimpende West-Duitse steden maken meer mensen zich grote zorgen over de eigen economische ontwikkeling (28,6%) dan in groeiende steden (19,6%).
Dit geldt ook voor de zorgen die men heeft over de baan zekerheid; 18,2% in krimpende steden en 12,3% in groeiende steden.
10. In krimpende West-Duitse steden maken meer mensen zich grote zorgen over de ontwikkeling van de criminaliteit dan in groeiende steden; 46,5% tegenover 38,9%.

5.11 Mogelijke verklaringen

Krimp maakt kennelijk niet ongelukkig. Met het gegeven dat het allemaal wat minder wordt valt goed te leven. Het afnemen van voorzieningen lijkt eerder een positieve invloed te hebben op de tevredenheid; inwoners van krimpende steden blijken heel tevreden te zijn met de aangeboden diensten en het openbaar vervoer. Maatschappelijke omstandigheden als vrijheid, gelijkheid en verbondenheid lijken zwaarder te wegen dan welvaartsaspecten als een overvloed aan voorzieningen. De paradox van de keuze zou hier een rol kunnen spelen. Meer keuze maakt eerder ongelukkig. Het dwingt mensen goed na te denken om de juiste keuze te maken en dat kost tijd, tijd die je anders had kunnen besteden aan je familie en vrienden. Als het aantal voorzieningen afneemt hoef je je minder af te vragen of je wel de juiste keuze maakt en heb je minder stress en meer tijd voor andere dingen.

Een gebrek aan perspectieven op de arbeidsmarkt zou ook bevrijdend kunnen werken. Men is dan wellicht meer tevreden met wat men heeft. Men hoeft geen energie te steken in allerlei keuzemogelijkheden en dit maakt het leven minder ingewikkeld.

Economische ontwikkelingen zijn in krimpende steden echter wel een bron van zorg. Men maakt zich in krimpende steden meer zorgen over de economische ontwikkelingen. Dreigende werkloosheid is een bron van zorg, maar het lijkt geen invloed te hebben op de tevredenheid met het huidige leven. Het gebrek aan perspectieven in krimpende steden lijkt geen invloed te hebben op het geluk. Dat is merkwaardig.

Misschien zijn het meten van de tevredenheid met het huidige leven en het meten van zich zorgen maken over de toekomst twee totaal verschillende zaken. De eerste vraag doet een beroep op het gevoel en de tweede op het verstand. Omdat men het nieuws volgt is de kans groot dat men zich zorgen maakt bij

¹⁴Meer keuze vrijheid leidt tot minder tevredenheid. Over dit onderwerp is een boek geschreven dat ook in het Nederlands is vertaald. The paradox of choice: Why more is less door hoogleraar psychologie Barry Schwartz. (De paradox van keuzes: hoe teveel een probleem kan zijn)

economische achteruitgang. Dit hoeft echter het leefplezier niet aan te tasten. Het is zelfs goed mogelijk dat men het leven meer gaat waarderen, omdat men zich dan realiseert hoe kwetsbaar geluk is.

Uit een onderzoek van Ruut Veenhoven¹⁵ blijkt dat niet alle tegenspoed het geluk drukt. We kunnen best wat hebben. Het is zelfs goed mogelijk dat we ons in het paradijs, waar nooit iets ernstigs gebeurt, verschrikkelijk zouden vervelen. Het geluk heeft af en toe wat uitdaging nodig. Het leven in een krimpende stad brengt onzekerheden met zich mee die voor de inwoners een uitdaging vormen. Dat maakt ze misschien creatief en inventief, maar niet minder gelukkig.

Zoals uit het onderzoek blijkt zijn inwoners krimpende steden even tevreden met hun leven als in groeiende steden. Je zou dus kunnen stellen dat er met de leefbaarheid in krimpende steden niets aan de hand is. Er moet echter wel een kanttekening worden gemaakt bij deze resultaten. Mijn onderzoek vergelijkt de tevredenheidsscores tussen huidige inwoners van krimpende en groeiende steden. Dit zou een vertekend beeld kunnen geven. Waarom zijn er mensen uit de krimpende steden weggetrokken? Alleen om economische redenen of misschien ook omdat ze zich in een krimpende stad niet prettig voelden? Mijn onderzoek geeft op deze vraag geen antwoord.

¹⁵ Veenhoven, R. maart 2003, *Happiness in Hardship*

HOOFDSTUK 6

KRIMP IS GEEN PROBLEEM, MAAR EEN KANS

6.1 Uitdagingen

Inwoners van krimpende steden mogen dan tevreden zijn met hun leven, ze maken zich wel zorgen over de economische ontwikkelingen en de dreigende werkloosheid. Hier liggen dan ook de voornaamste uitdagingen voor krimpende steden. De krimpontwikkeling heeft sociale gevolgen, met name voor laagopgeleiden en mensen met een laag inkomen. Zij raken eerder werkloos. Dit zijn juist de groepen die in grote steden wonen. De werkloosheid die vroeger een probleem was voor het platteland, wordt steeds meer grootstedelijk.

Afnemende bevolkingsaantallen betekent voor de stad verminderde inkomsten. Het is echter niet mogelijk de uitgaven in een gelijke mate te verminderen als de bevolkingsafname. Integendeel, de kosten van pendelverkeer en de sociale uitgaven per inwoner nemen toe.

6.2 Stadplanning in krimpende steden

Belangrijk voor krimpende steden is dat ze de neerwaartse spiraal waarin ze zijn terechtgekomen weten te doorbreken. Volgens de socioloog Hartmut Häußermann is het voor de lokale politiek moeilijk sociale en economische trends te keren. Ze kan wel proberen de trends te sturen. Zoals men groei probeert te sturen kan men ook het krimpingsproces proberen te sturen. Voorwaarde is dan wel dat het krimpingsproces geaccepteerd is. Wanneer een krimpingsscenario niet wordt geaccepteerd, zal dit sociale en stadsstructurele gevolgen hebben. De politiek zal zich in zo'n geval vooral richten op de economisch sterke kanten van de stad. Ze zal met dit beleid de kwetsbare bevolkingsgroepen verwaarlozen.

Een stadspolitiek die krimp bewust probeert te sturen moet van een heel andere kwaliteit zijn dan een politiek die groeiprocessen probeert te kanaliseren. In krimpende steden is er sprake van andere problemen die een andere wijze van plannen vereist. In plaats van het kanaliseren van investeringen gaat het erom desinvesteringen te verhinderen. In plaats van het maken van ruimte voor groeiende exploitatie, gaat het erom de exploitatie te vinden voor lang ontsloten gebieden en de oudste gebouwen. Welke gebruiksdoeleinden zijn bijvoorbeeld voor braakliggende industrieterreinen denkbaar; welke rol kan de industrie uit de 70-er jaren in de toekomst nog spelen?

Is krimpingsbeleid een proces zonder einde? Ontwerpt een krimpende stad zo het verdwijnen van de landkaart? Steden die zijn ontstaan tijdens de industrialisatie en die volledig afhankelijk zijn van de industrie, kunnen een verregaande leegloop verwachten, maar de meeste plaatsen zullen niet volledig verdwijnen. Er zijn factoren die stabiliserend werken:

1. Het feit dat geen enkele stad alleen uit krimpende sectoren bestaat. Overal zijn er ook groeiende sectoren.
2. De meeste kernsteden vervullen een bovendecentrale functie. Deze taak zullen ze behouden.
3. De stad is ook een woonoord. Er is een groeiend aandeel huishoudens dat van een arbeidsonafhankelijk inkomen leeft, zoals vermogen, pensioenen, uitkeringen, beurzen, enz.
4. Jongeren, alleenstaanden en stellen zonder kinderen geven de voorkeur aan het leven in een stad.¹⁶

18 Gentrification – prof.dr. T.V. Blokland-Potters: Het verschijnsel dat arbeiderswijken in de binnensteden een dusdanige toestroom van middenklasse bewoners zien dat de wijk daardoor in onroerendgoedprijzen en karakter verandert

Geïntegreerde stadsplanning

Harmut Häußermann schrijft dat stadsplanning in krimpende steden sociaalplanning wordt die meer tot stand moet brengen dan het opvangen van de negatieve en sociale gevolgen van de ruimtelijk-technische planning. Men spreekt ook wel over geïntegreerde planning. Geïntegreerde stadsplanning omvat fysieke, sociale, economische en culturele initiatieven. Concreet betekent dat voor krimpende steden bij het sturen van het beleid rekening wordt gehouden met de verkeersontwikkeling, de demografische ontwikkeling, de ontwikkeling van arbeidsplaatsen, het bedrijfsleven, de woningbehoefte, de openbare ruimte en culturele initiatieven.

De demografische en socio-economische veranderingen vragen om een nieuw perspectief voor de krimpende stad. De stad die eerst zijn identiteit ontleende aan de industrie, moet zich nu opnieuw identificeren. De vraag luidt dan: wat is er bijzonder aan een stad? Het nieuwe profiel vormt dan de basis voor geïntegreerde planning.

6.3 Krimp als kans

Waar liggen de kansen voor een stad, wanneer zij haar economische basis heeft verloren? Wat kunnen economische mogelijkheden zijn zonder groei? De periode van de wederopbouw vroeg om een beleid dat de nadruk legde op kwantiteit; er was een grote kwantitatieve nood. Nu in deze behoefte is voorzien ontstaat een behoefte aan kwaliteit. Kansen kunnen gevonden worden in het verhogen van de leefkwaliteit, de ontlasting van de woningmarkt, de bevordering van de regionale kringloop en op de lokaalspecifieke maatschappelijke realiteit.

De maatschappelijke realiteit in krimpende steden is de vergrijzing. Hier liggen mijn inziens ook de kansen. Krimpendede steden en regio's zullen moeten inspelen op de behoeften van senioren. De omslag van kwantiteit naar kwaliteit vraagt om een vraaggestuurde aanpak. Wat zijn de behoeften van de senioren? Krimpendede steden kunnen een nieuwe economische basis vinden in de senioreneconomie. Er kan ingespeeld worden op behoeften aan dienstverlening, woonvoorzieningen, zorgarrangementen, vrijetijdsbesteding en toerisme.

Naast het inspelen op de vergrijzing zal in er krimpende steden ook aandacht moeten zijn voor de ontgroening. Het groot tekort aan hooggekwalificeerde arbeid leidt tot het vertrek van de beroepsbevolking die carrière wil maken.

Door een goede samenwerking tussen hogescholen, universiteiten en het bedrijfsleven kan de stad de omslag maken naar de informatie en kennissamenleving. Wanneer daarnaast de woonkwaliteit in de krimpende stad wordt verbeterd zullen deze hoogopgeleiden minder snel geneigd zijn te verhuizen.

Voor de lange termijn is een stabilisering van de bevolkingsaantallen belangrijk. Dit kan bereikt worden door het beleid te richten op de volgende doelstellingen:

- Het verminderen van het grootschalige vertrek van de beroepskrachten en hoogopgeleiden
- Het versterken van de economische basis
- Het afstemmen van de infrastructuur op het krimpingsproces
- Concentratie op regionale stadskernen.

In krimpende steden ontstaat meer rust en ruimte. Er is minder haast en minder stress. Deze situatie geeft beleidsmakers en inwoners van krimpende steden de kans de slag te maken van kwantiteit naar kwaliteit; een situatie waar groeiende steden eigenlijk jaloers op zouden moeten zijn.

HOOFDSTUK 7

SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN

7.1 samenvatting

Met deze scriptie heb ik het begrip ‘krimpende steden’ onder de aandacht willen brengen. Langzaam begint in de Nederlandse politiek door te dringen dat het einde van de bevolkingsgroei in zicht is. Aan het feit dat er in Nederland regio’s bestaan met afnemende bevolkingsaantallen wordt nog weinig aandacht besteed.

De voornaamste oorzaak van krimpende steden is de deïndustrialisatie sinds de jaren zestig van de vorige eeuw. Steden die er niet in slagen de omslag te maken van industrie naar een diensteneconomie, hebben te maken met een structurele daling van de bevolkingsaantallen.

In deze steden komen veel woningen leeg te staan. Minder inwoners betekent minder belastingopbrengsten, waardoor krimpende steden in een economische crisis kunnen raken.

Nederland kent vier regio’s waar sprake is van bevolkingsafname. De grootste krimp komt voor in Zuid-Limburg en Oost-Groningen, dus in de periferie van Nederland. De sterkste afname vindt plaats in Delfzijl en omgeving.

Krimpende steden kunnen in een neerwaartse spiraal terechtkomen. Het verlies van de economische basis (industrie) leidt tot het verlies van arbeidsplaatsen. Gekwalificeerde arbeiders en jongeren trekken weg. Woningen komen leeg te staan. De voorzieningen nemen af. De stad krijgt minder belastingopbrengsten. De armoede en de vergrijzing nemen toe. Het aantal uitkeringen stijgt. Het imago van de stad wordt slechter. De investeringsbereidheid neemt af, waardoor de economische verzwakking wordt versterkt.

Als een stad krimpt heeft dit gevolgen voor de inwoners ervan. De stad waar ze wonen heeft minder te besteden en kampt met een slecht imago. Er is veel leegstand van woningen, waardoor er verloedering optreedt. De werkgelegenheid daalt, waardoor de perspectieven op de arbeidsmarkt afnemen. Gaat hierdoor de leefbaarheid achteruit? Dit kan onderzocht worden door de bewoners te vragen naar hun tevredenheid met het huidige leven.

Inwoners van een krimpende stad zijn niet meer of minder tevreden met hun leven dan inwoners van een groeiende stad. Ook de grootte van de gemeente of de stad heeft geen invloed op de kennelijke leefbaarheid.

Inwoners van krimpende en groeiende steden zijn gemiddeld even tevreden als het gaat om hun: gezondheid, werk, woning, huishoudinkomen, vrije tijd, omgeving en levensstandaard. In krimpende steden is men meer tevreden met de aangeboden goederen en diensten en het openbaar vervoer.

De oorzaak van krimp, namelijk een gebrek aan arbeidsplaatsen, beïnvloedt de leefbaarheid negatief. Werklozen zijn minder gelukkig dan werkenden. Dalende werkgelegenheid vormt ook een bedreiging voor de leefbaarheid van werkenden. Wanneer de kans een baan te verliezen stijgt, daalt de tevredenheid met het huidige leven.

Zowel in groeiende als in krimpende steden in voormalig West-Duitsland maakt meer dan 50% zich grote zorgen over de algemene economische ontwikkeling. In krimpende West-Duitse steden maken meer mensen zich grote zorgen over de eigen economische ontwikkeling dan in groeiende steden. Hetzelfde geldt voor de zorgen die men heeft over de baan zekerheid.

7.2 Aanbevelingen voor verder onderzoek

1. Mijn onderzoek naar leefbaarheid in krimpende steden moet gezien worden als een eerste verkenning. Er valt nog veel meer te onderzoeken. In paragraaf 6.3.2.1 schreef ik dat het interessant is om te onderzoeken hoe de leefbaarheid door verschillende bevolkingsgroepen in krimpende steden wordt ervaren. Zijn er verschillen tussen jongeren en ouderen, mannen en vrouwen, werkenden en niet-werkenden, hoog- en laagopgeleiden? Hier ben ik niet aan toegekomen. Het is wellicht een interessante vervolgstudie.
2. Zoals ik al eerder schreef vergelijkt mijn onderzoek de tevredenheidsscores tussen huidige inwoners van krimpende en groeiende steden. Dit zou een vertekend beeld kunnen geven. Waarom zijn er mensen uit de krimpende steden weggetrokken? Alleen om economische redenen of misschien ook omdat ze zich in een krimpende stad niet prettig voelden? Er zou een vervolgonderzoek gedaan moeten worden naar de verhuisredenen uit de krimpende stad. Zijn de personen die zijn verhuisd nu meer of minder gelukkig 10 jaar na hun vertrek uit de krimpende stad?
3. Op deze kwantitatieve analyse zou een kwalitatief onderzoek kunnen volgen. Hoe ervaren inwoners van krimpende steden de krimp? Hoe tevreden zijn de mensen met hun leven en met de verschillende domeinen van het leven? Wat zijn de positieve kanten aan het leven in een krimpende stad? Wat vinden de inwoners prettig en minder prettig aan hun stad? Wat zou voor hen een reden zijn om te verhuizen? Wat was de reden om te vertrekken? Onder welke voorwaarden zouden deze vertrekkers zijn gebleven?
4. Ondanks de grotere werkloosheid en grotere kans een baan te verliezen in krimpende steden, zijn de mensen er net zo tevreden met hun leven als in groeiende steden. Is er iets in krimpende steden dat opweegt tegen de negatieve effecten van werkloosheid? Zijn er positieve effecten van krimp die de negatieve effecten compenseren? Het is gebleken dat men in krimpende steden meer tevreden is over de aangeboden goederen en dienstverlening en het openbaar vervoer dan in groeiende steden. Er zijn wellicht nog meer positieve kanten aan het leven in krimpende steden, die ik met dit onderzoek niet in beeld heb kunnen brengen.
5. In Nederland is nog weinig aandacht voor krimpende steden. Dat zou moeten veranderen. Na 2010 stagneert de bevolkingsgroei in Nederland. Dat betekent dat krimp niet beperkt blijft tot Zuid-Limburg en Oost-Groningen.

Door nu te starten met het benoemen van pilotsteden voor onderzoek, zoals bij het onderzoeksproject Stadtumbau-West kan Nederland beter plannen maken voor de toekomst. Van steden als Delfzijl valt veel te leren. Bestuurders van krimpende steden zullen een denkslag moeten maken van het denken in groeiscenario's naar het denken in krimpscenario's.

6. De bestuurlijke reactie op de krimpende steden is een interessant onderwerp voor een vervolgonderzoek.
De socioloog Harmut Häußermann schrijft dat stadsplanning in krimpende steden sociaalplanning wordt die meer tot stand moet brengen dan het opvangen van de negatieve en sociale gevolgen van de ruimtelijk-technische planning. Men spreekt ook wel over geïntegreerde planning. Geïntegreerde stadsplanning omvat fysieke, sociale, economische en culturele initiatieven.
Zijn krimpende steden in staat een dergelijke geïntegreerde stadsplanning tot stand te brengen? En hoe ziet een dergelijk beleid er dan uit?
7. Delfzijl werkt hard aan de stedelijke vernieuwing. De gemeente hoopt door zich te ontwikkelen tot een aantrekkelijke woongemeente de bevolkingsafname te remmen. Het is interessant om te onderzoeken of deze aanpak werkt.
Volgens de sociologe Christine Hannemann zullen inwoners minder geneigd zijn te verhuizen wanneer de woon- en leefkwaliteit op een hoog niveau zijn.
Uit mijn onderzoek blijkt niet dat inwoners in krimpende steden ontevreden zijn over hun woning. Ik betwijfel of mensen vanwege de kwaliteit van hun woning gaan verhuizen naar een andere stad.
Factoren als werkloosheid, het gebrek aan kansen op de arbeidsmarkt en de zorg over de baan zekerheid vormen een echte bedreiging voor de leefbaarheid. Dit zijn de voornaamste oorzaken om te vertrekken uit een krimpende stad.
Naast een beleid ter verbetering van de woon- en leefkwaliteit moet in een krimpende stad bovenal veel energie gestoken worden in het vergroten van de werkgelegenheid.
8. Een prettige gedachte voor bestuurders in krimpende steden moet zijn dat men zich niet zo druk hoeft te maken over het verminderen van aangeboden diensten. Kennelijk heeft dit geen nadelige gevolgen voor de leefbaarheid. Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer. Inwoners van krimpende steden zijn meer tevreden over het openbaar vervoer dan inwoners van groeiende steden.
Bij mij rijst nu de vraag hoe belangrijk dan de aanleg van de Zuiderzeelijn is voor het noorden. Hoe ontevreden zijn de inwoners van noord Nederland over het openbaar vervoer?
Zou de Zuiderzeelijn de leegloop van het noorden kunnen stoppen?
Is het niet veel verstandiger de gereserveerde miljarden voor de Zuiderzeelijn te investeren in het versterken van de economische basis van de krimpende steden in het noorden en het verminderen van het grootschalige vertrek van de beroepskrachten en hoogopgeleiden?

Dankwoord

Mijn scriptie is af. De belangrijkste eis aan een afstudeerscriptie is dat de student de onderzoeksactiviteit zelfstandig heeft uitgevoerd...

Ik biecht op dat deze scriptie er niet was geweest als ik het echt helemaal alleen had moeten doen.

Ik gaf mezelf een jaar om aan mijn scriptie te werken. Het bleek een zeer bewogen jaar. Hierdoor ontbrak het me soms aan de discipline om verder te gaan, terwijl ik mijn scriptieonderwerp zo boeiend vind. Maar met steun en hulp van vrienden en deskundigen is het me dan toch gelukt.

Uiteraard hoort de naam van mijn scriptiebegeleider prof. Ruut Veenhoven op de voorkant te staan. Het is hem gelukt mijn wilde ideeën in de juiste richting te sturen.

Voor mij is niet zozeer het eindresultaat belangrijk, maar de reis er naartoe. Ruut heeft me gestimuleerd een reis met obstakels te maken. Ik moest gebruik maken van Duitstalige literatuur omdat er in Duitsland veel onderzoek wordt gedaan naar krimpene steden. Zo belandde ik bij het databestand van het SOEP. Om bestanden te koppelen regelde Ruut een ontmoeting met Peter Krause van het DIW in Berlijn. En daarna begon het pas. Mijn kennis van SPSS bleek ontoereikend. Wanhoop en frustraties! Waarom moest ik ook zo nodig kiezen voor een kwantitatief onderzoek?!

Het geluk heeft blijkbaar af en toe wat uitdaging nodig.

Ruut, bedankt voor deze uitdaging.

Zonder de hulp van Peter Krause zou mijn onderzoek niet zijn gelukt. Hij heeft me uitgenodigd bij het DIW in Berlijn en hij heeft voor mij informatie uit het Socio Economisch Panel gekoppeld aan gegevens over bevolkingsprognoses van Duitse steden. Daarvoor mijn dank.

Michaela Engelmann wil ik bedanken, omdat ze me in Berlijn zo lief heeft opgevangen.

Er is echter één naam die al veel vaker in een dankwoord is genoemd. Er is al vaker geschreven dat een scriptie of proefschrift er niet zou zijn gekomen zonder de hulp van deze persoon. Meestal wordt hij speciaal bedankt voor al die keren dat men vastliep op de computer en hij als een soort reddende engel de digibeten bijstand verleende. Ja, hij is superslim, dat weet ik al veel langer. Soms ook wordt zijn Drentse nuchterheid en kalmte gewaardeerd. Hij is altijd de rust zelve. De ideale persoon dus om in de buurt te hebben wanneer het met de scriptie even niet lukt.

Mijn geluk is dat ik hem altijd om me heen heb. Iedereen moet wel jaloers op me zijn.

Gooitzen, bedankt!

Kus,
Moi

Ellis Delken
Rotterdam, september 2006

LITERATUUR

- Beer, I. (2001) Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept im Rahmen des Förderprogramms "Soziale Stadt". *urbane Projekte Schmidt; obere Talsandterasse in Schwedt/Oder*.
- Betancourth, C. (2004) Krimp, tijd, demografie, politiek, ruimte. *Archis, 1*.
- Bontje, M. (2004). Leipzig een krimpende stad. *Geografie*.
- Bpb:Beilage zur wochenzeitung (2003, juli). Das Parlament, 7 Aus politik und Zeitgeschichte B28/2000
- Clark, A.E. (2002 februari) *A note on unhappiness and unemployment*
- Clark, A.E. (2003) Unemployment as a Social Norm. *journal of Labor Economics* ,2
- CBS (2004) *Gemeente op maat: Delfzijl*
- Commissie woonproblematiek Delfzijl. (2000, mei). *Bouwen aan een beter Delfzijl*
- Dam, van F. (2005). Ruimtelijke containerbegrippen leiden tot spraakverwarring. *Geografie*
- Dam, van F. en Manting, D (2006) *Bouwstop is niet verstandig*. Den Haag: Ruimtelijk planbureau
- Dankert, R. (2002) Bevolkingsprognose bron: PRIMOS
- Das sozio-ökonomische Panel (1996). *Leben in Deutschland – interviewer handbuch*
- Derks, W. (2006, februari). *Structurele bevolkingsdaling. Een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsmakers*. Universiteit Maastricht.
- Gemeente Delfzijl. (2004, december). *Inzicht op uitzicht; eindconcept beleidsevaluatie woonplan 2004*
- Gliemann, C. (2004). Krimpende steden. *Archis, 1*.
- Hager, F., Schenkel, W. (2003). *Schrumpfungen*. München: Ökom verlag.
- KEI kennisbank (2006, maart) *Krimp vraagt omslag in politiek denken*
- Knol, L. (2004, september). Het drama van Delfzijl. *Andere Tijden*
- Layard, R. (2005) *Waarom zijn we niet gelukkig?* Amsterdam: Atlas
- Oberon i.s.m. CMO Groningen (2003, Mei). *Delfzijl Sociaal Lokaal beleid monitor Meting 2003*
- Reede, A.W.A. (2006, april). Shrinking cities. *KEI kennisbank*

Rutte, R. (2004) Krimp in de stad. *Archis, I.*

Sassen, S. (2001). *The global city*. New Jersey: Princeton University Press

Schwartz, B. (2004). *De paradox van keuzes. Hoe veel een probleem kan zijn*.
Utrecht: Het Spectrum

SOEP, cd-rom 1984 – 2003 data

Tellinga, J. (2004). *De grote verbouwing*. Rotterdam 010 NAI.

Veenhoven, R. (2000, september) *Leefbaarheid, betekenissen en meetmethoden*. Studie
in opdracht van ministerie WVZ

Veenhoven, R. (2003) *Happiness in hardship*. Paper gepresenteerd op de conferentie
“The paradoxes of happiness in economics”. Milaan.

www.duitslandweb.nl/dossiers/oost-duitsland/OostxDuitsland_nu/index.html

www.aktion2050.de/wegweiser

www.bertelsmann-stiftung.de

www.bbr.bund.de

www.ritskedankert.nl/publicatie/2004/krimpende_steden.php

www.rivm.nl *Bevolkingsgroei per COROP-regio 1995 – 2005*

www.shrinkingcities.com

BIJLAGEN

- 1 Vragen m.b.t tevredenheid en zorgen uit het SOEP van 2003
- 2 Histogrammen over groei en krimp naar gemeentengrootte +
taartdiagrammen over het aantal groeiende, stabiele en krimpende gemeenten naar
gemeentegrootte
- 3 Concept artikel voor ISI bulletin “ Simply happy in a shrinking city”

Ihre Lebenssituation heute

1. Wie zufrieden sind Sie heute mit den folgenden Bereichen Ihres Lebens?

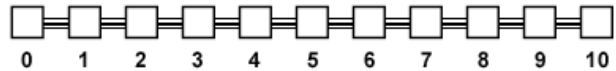
☞ Bitte kreuzen Sie für jeden Bereich auf der Skala einen Wert an:
 Wenn Sie ganz und gar **unzufrieden** sind, den Wert "0",
 wenn Sie ganz und gar **zufrieden** sind, den Wert "10".
 Wenn Sie **teils zufrieden / teils unzufrieden** sind, einen Wert dazwischen.

Wie zufrieden sind Sie . . .

ganz und gar
unzufrieden

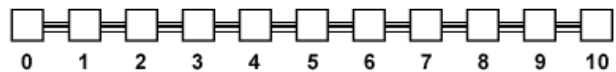
ganz und gar
zufrieden

– mit Ihrer Gesundheit?



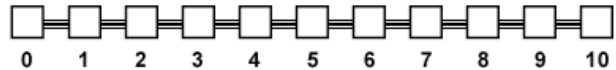
(falls Sie erwerbstätig sind)

– mit Ihrer Arbeit?

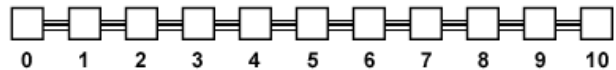


(falls Sie im Haushalt tätig sind)

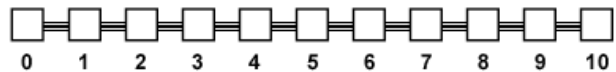
– mit Ihrer Tätigkeit im Haushalt?



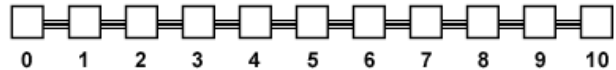
– mit dem Einkommen
Ihres Haushalts?



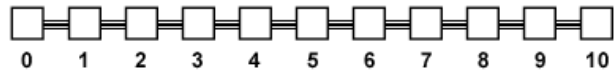
– mit Ihrer Wohnung?



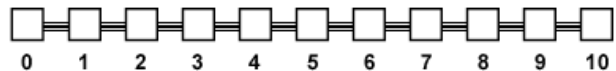
– mit Ihrer Freizeit?



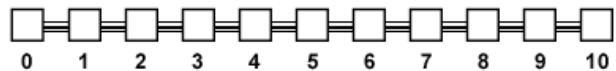
– mit den vorhandenen Möglichkeiten
der Kinderbetreuung?



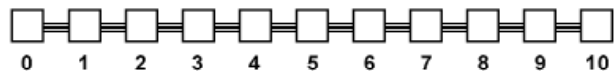
– mit dem Angebot an Waren und
Dienstleistungen hier am Ort?



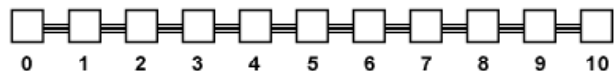
– mit dem örtlichen Angebot an
öffentlichen Nahverkehrsmitteln?



– mit dem Zustand der Umwelt
hier in der Region?



– mit Ihrem Lebensstandard
insgesamt?



Wie ist es mit den folgenden Gebieten –
machen Sie sich da Sorgen?

Große Sorgen Einige Sorgen Keine Sorgen

Um die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Um Ihre eigene wirtschaftliche Situation?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Um Ihre Gesundheit?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Um den Schutz der Umwelt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Um die Erhaltung des Friedens?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Über die Entwicklung der Kriminalität in Deutschland?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Über die Einführung des Euro statt der D-Mark?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Über die Zuwanderung nach Deutschland?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Über Ausländerfeindlichkeit und Fremdenhass in Deutschland?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Nur wenn Sie erwerbstätig sind:</i>			
Um die Sicherheit Ihres Arbeitsplatzes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zum Schluss möchten wir Sie noch nach Ihrer Zufriedenheit mit Ihrem Leben insgesamt fragen.

☞ Antworten Sie bitte wieder anhand der folgenden Skala,
bei der "0" ganz und gar **unzufrieden**, "10" ganz und gar **zufrieden** bedeutet.

Wie zufrieden sind Sie gegenwärtig, alles in allem, mit Ihrem Leben?

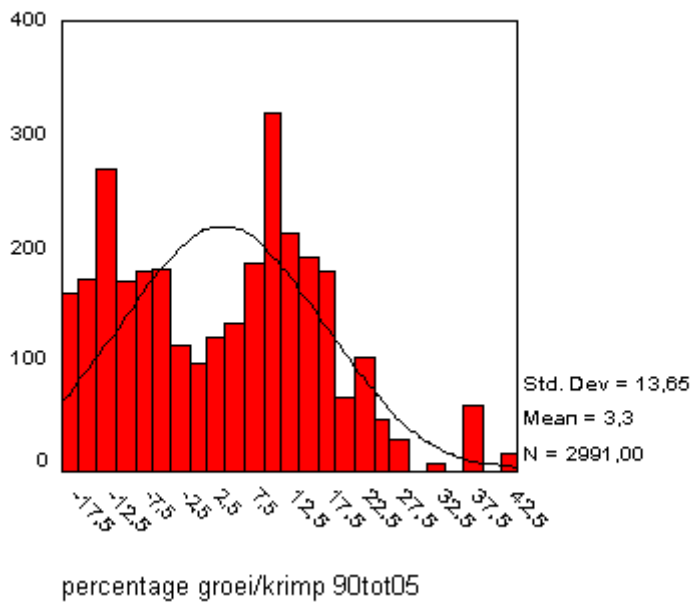
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ganz und gar unzufrieden											ganz und gar zufrieden

Und was glauben Sie, wie wird es wohl in fünf Jahren sein?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ganz und gar unzufrieden											ganz und gar zufrieden

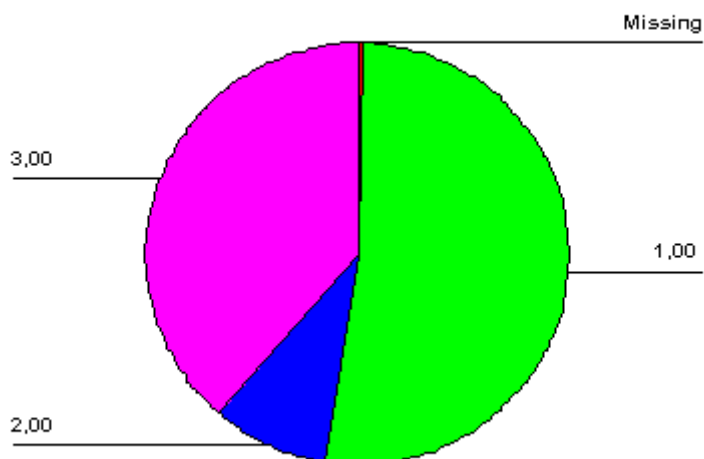
BIJLAGE 2

Mate van Groei en krimp in Gemeenten met 0 tot 2000 inwoners



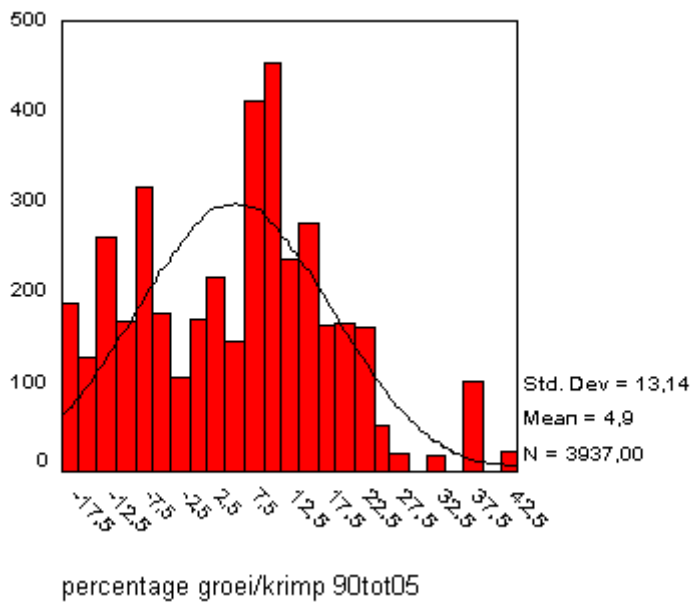
Figuur 7.1

Aantal groeiende (1), stabiele (2) en krimpende gemeenten van 0 tot 2000 inwoners



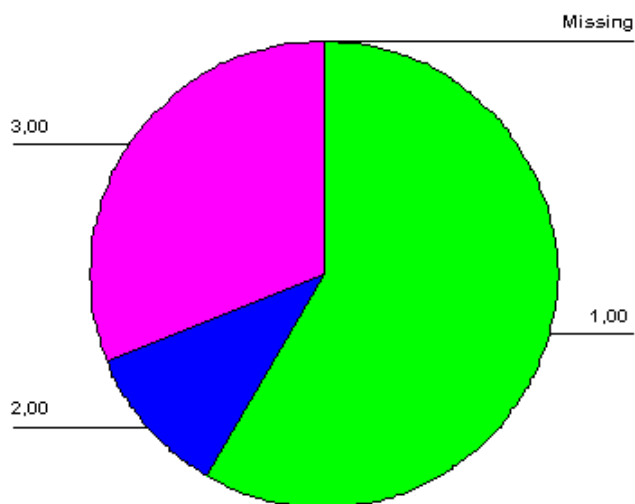
Figuur 7.2

Mate van Groei en krimp in Gemeenten met 2000 tot 5000 inwoners



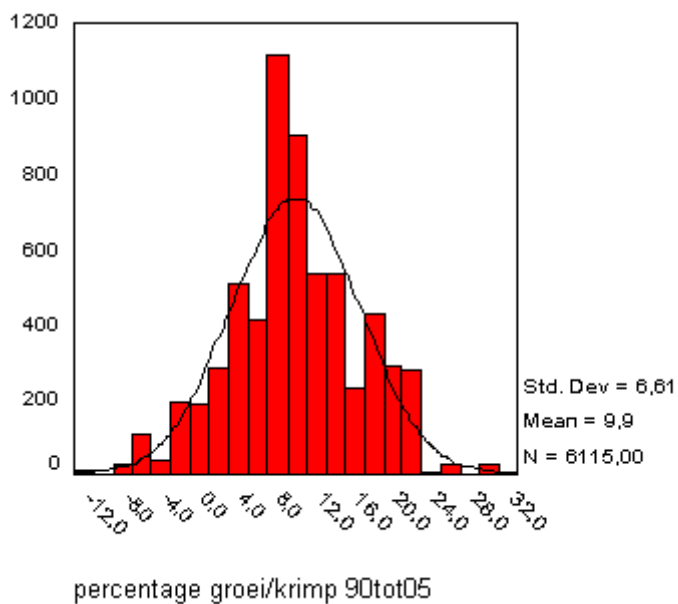
Figuur 7.3

Aantal groeiende (1), stabiele (2) en krimpende gemeenten van 2000 tot 5000 inwoners



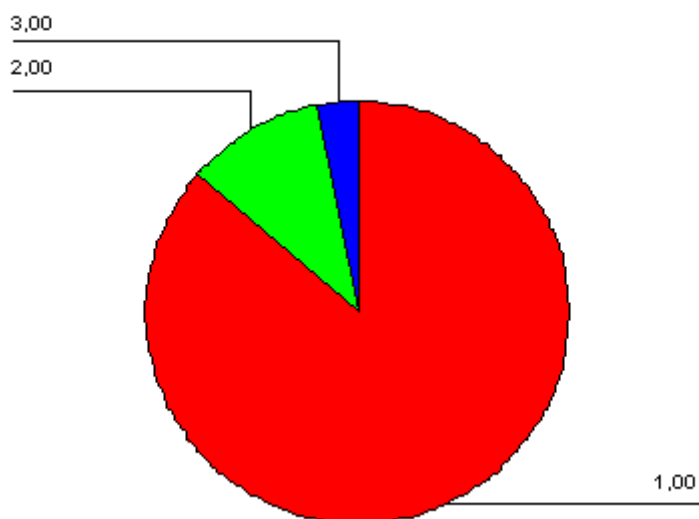
Figuur 7.4

Mate van Groei en krimp in Gemeenten met 5000 tot 20.000 inwoners



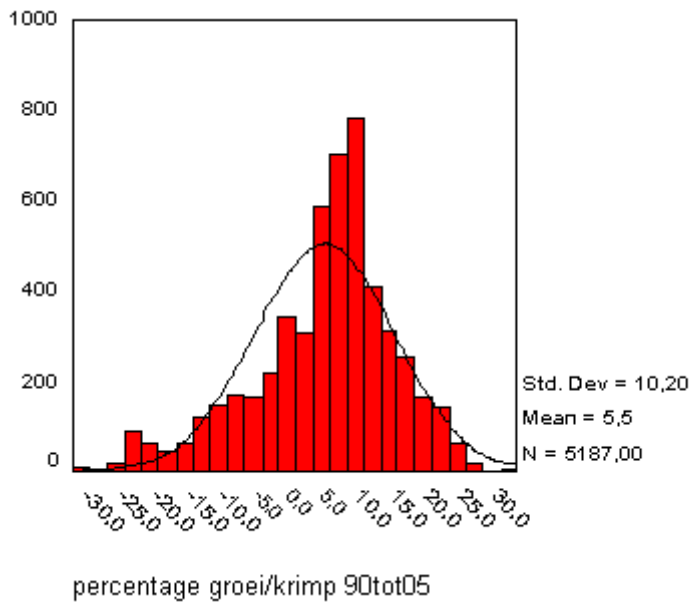
Figuur 7.5

Aantal groeiende (1), stabiele (2) en krimpende gemeenten van 5000 tot 20.000 inwoners



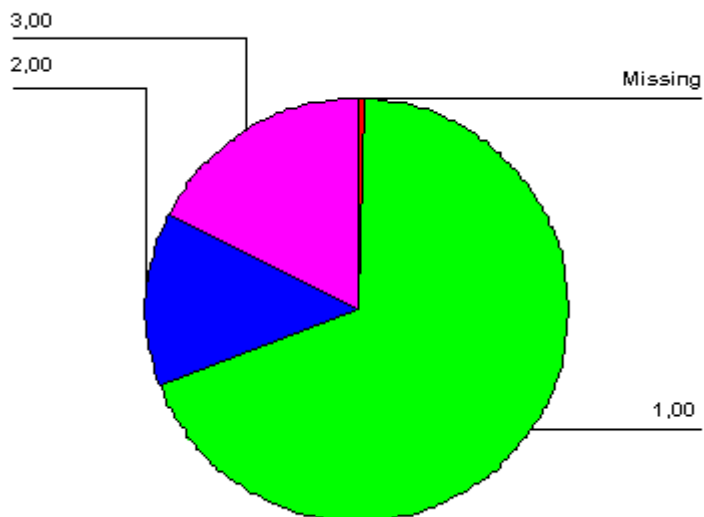
Figuur 7.6

Mate van Groei en krimp in Gemeenten met 20.000 tot 50.000 inwoners



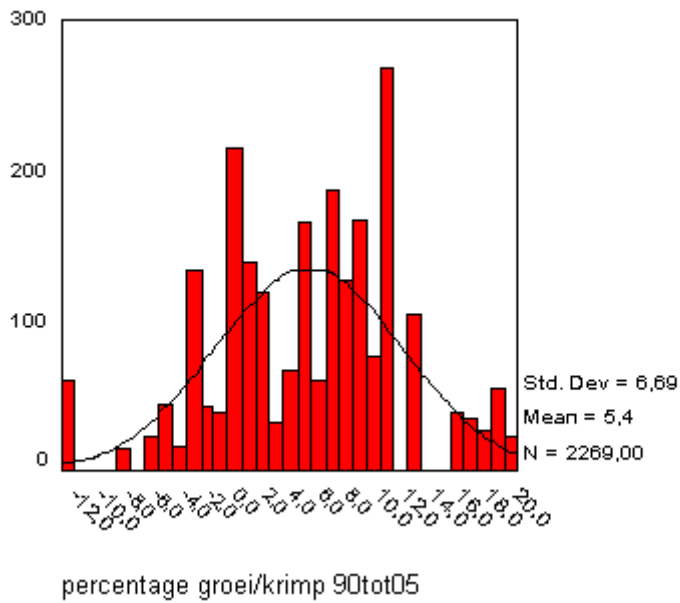
Figuur 7.7

Aantal groeiende (1), stabiele (2) en krimpende gemeenten van 20.000 tot 50.000 inwoners



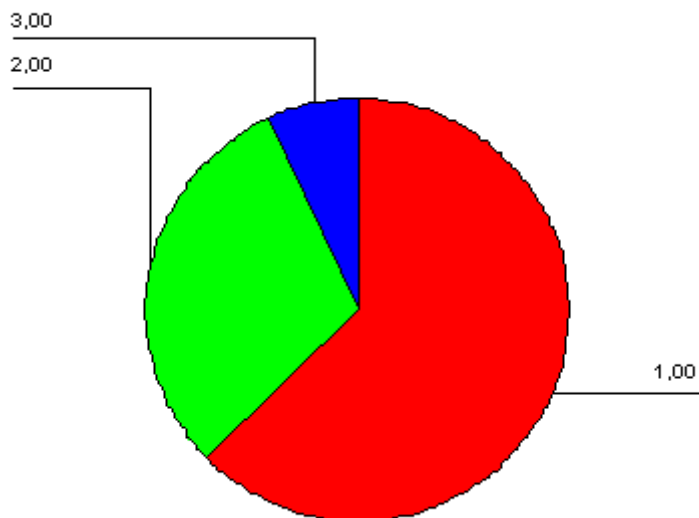
Figuur 7.8

Mate van Groei en krimp in Gemeenten met 50.000 tot 100.000 inwoners



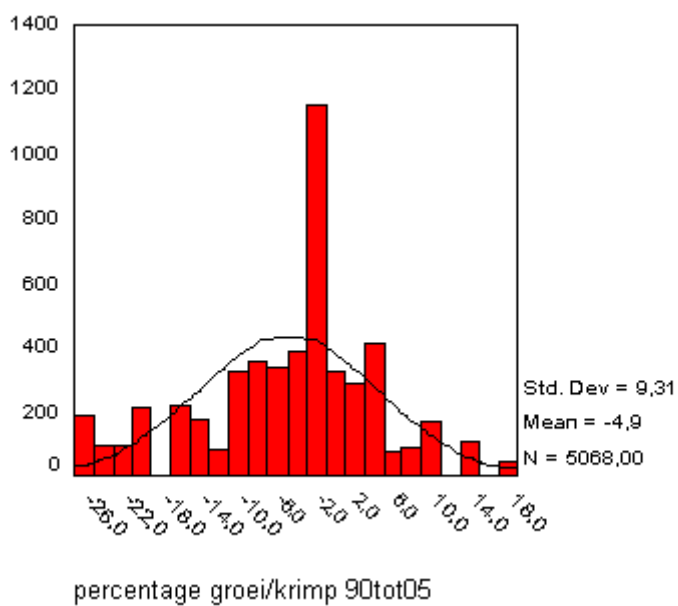
Figuur 7.9

Aantal groeiende (1), stabiele (2) en krimpende gemeenten van 50.000 tot 100.000 inwoners



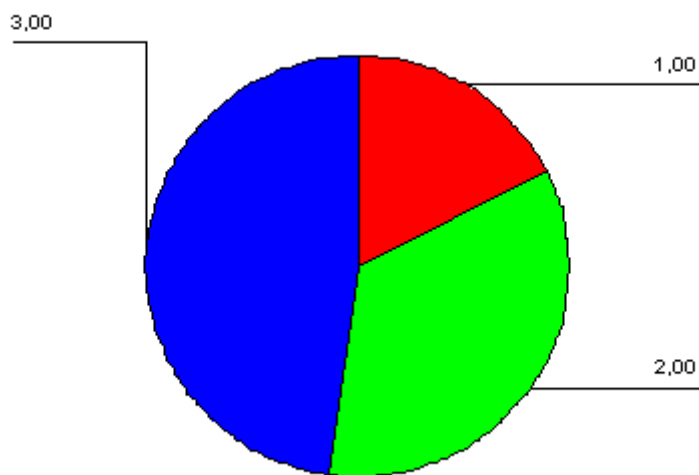
Figuur 7.10

Mate van Groei en krimp in Gemeenten met 100.000 tot 500.000 inwoners



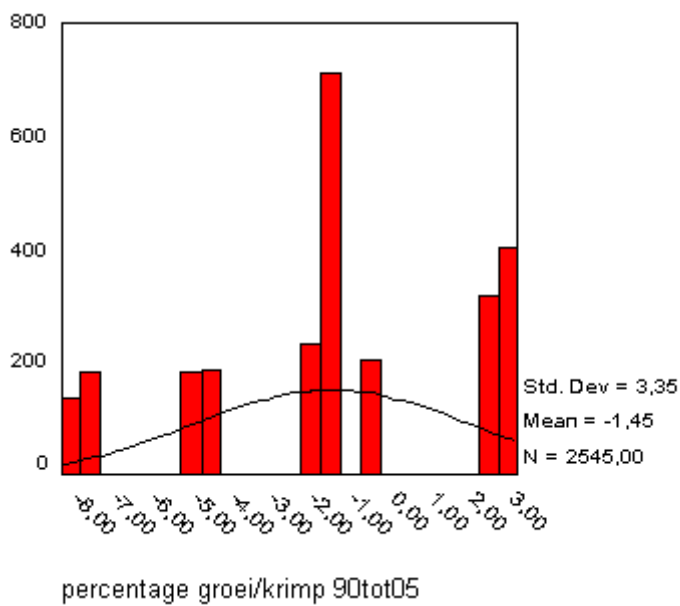
Figuur 7.11

Aantal groeiende (1), stabiele (2) en krimpende gemeenten van 100.000 tot 500.000 inwoners



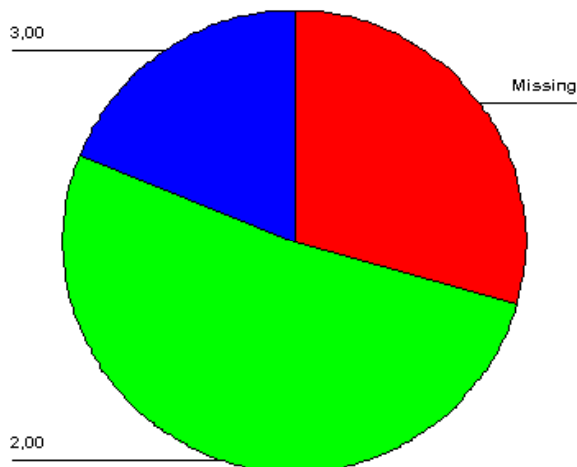
Figuur 7.12

Mate van Groei en krimp in Gemeenten met 500.000 inwoners en meer



Figuur 7.13

Aantal groeiende (1), stabiele (2) en krimpende gemeenten van 500.000 meer inwoners



Figuur 7.14

SIMPLY HAPPY IN A SHRINKING CITY

A quantitative research into the quality of life in shrinking cities

Shrinking cities are cities that have to cope with a structural decrease in population numbers in consequence of economic, technological and/or political changes. The main cause of shrinking cities nowadays is the deindustrialism. Shrinking cities don't succeed to make the transition from industry to a service-economy.

What is the impact for the inhabitants of shrinking cities? Their city has got less to spend on infrastructure and facilities and the city has got a bad image. Many houses are empty which causes deterioration, in other words: the neighbourhood is going to the dogs. The employment is diminishing through which the prospects of finding a job decreases.

One could imagine that living in a shrinking city has a negative influence on happiness. Is that really the case?

Since the fall of the Berlin Wall in 1989 people are leaving former East Germany. The East German economy was dependant on obsolete industries. When the Wall fell, the industry also fell dramatically. A lot of people lost their jobs. Young people moved to the West, resulting in ageing and shrinking of cities.

Currently many regions in West Germany are also affected or will suffer a considerable decline in population the years to come. The German birth rate is very low compared to other European countries.

At this moment shrinking cities seem to be, at least in Europe, a German phenomenon. That's why I focus on German cities in this paper.

To determine which German cities shrink, stay stable or grow I used data published by the 'Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung'. These data give an overview of all districts ('Kreise') in Germany and their population numbers since 1990 and the population forecasts until 2020.

I divided the cities in three groups

- 1 growing cities: the population grew with 3% or more from 1990 until 2005.
- 2 stable cities: the population shrunk with max. -2.99% or grew with max. 2.99% from 1990 until 2005.
- 3 shrinking cities: the population shrunk with -3% or more from 1990 until 2005.

To measure the quality of life I used the information of the German Socio- Economic Panel (SOEP). The next questions of the SOEP were relevant for my research:

How satisfied are you with:

- your health?
- (if employed) your job?
- your household income?
- your place of dwelling?
- your free time?
- the supply of goods and services in your area?
- with local access to public transport?
- the environmental conditions in your area?
- your overall standard of living?

How satisfied are you with your life, all things considered?

Numbers of growing, stable en shrinking cities in Germany

Germany consists of 439 'Kreise' or districts. From 1990 until 2005 55% of the districts were growing with 3% or more; 19% of the districts were stable (-3% - 3%) and 26% of the districts were shrinking with 3% or more.

And how about the future?

The shrinking of cities is structural. More districts will shrink in the future; 42% of the districts will shrink in the period from 2006 until 2020.

20% of the districts will still grow and 38% will be stable from 2006 until 2020.

The next two figures show that shrinking cities occur more often in former East Germany than in West Germany.

Figure 1:

Growing (1), stable (2) and shrinking (3) cities in former East Germany

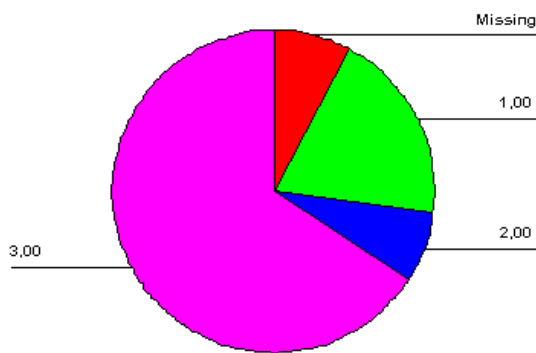
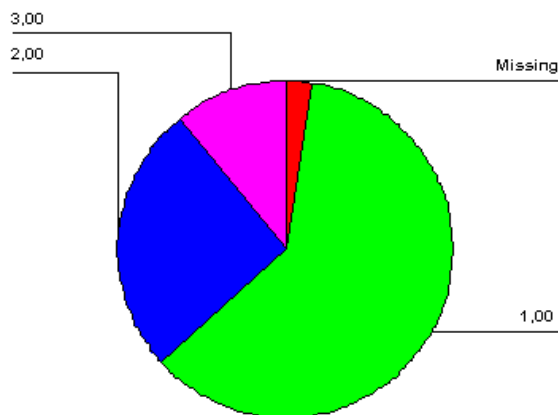


Figure 2:

Growing (1), stable (2) and shrinking cities in former West Germany



Quality of life in growing, stable and shrinking cities

The y-axis in figure 3 shows the mean satisfaction with life nowadays and the x-axis shows the three categories: cities that grew, stayed stable or shrunk from 1990 until 2005. People living in growing cities are more satisfied with their life (7,1) than people living in shrinking cities (6,8). However, figure 1 and 2 showed that shrinking in Germany is an East German phenomenon. The different outcomes for quality of life in growing, stable and shrinking cities might be explained by the differences between living in former East or West Germany.

Figure 3: satisfaction with life in growing, stable and shrinking cities

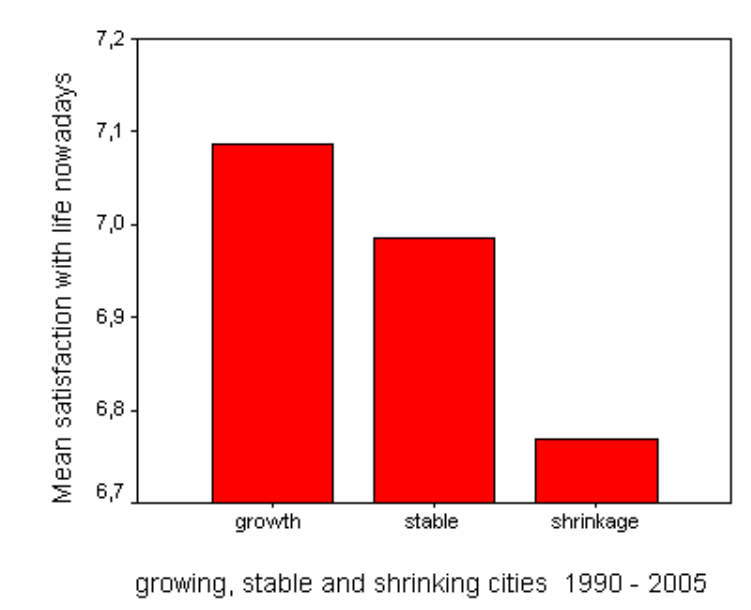


Figure 4: satisfaction with life nowadays in East and West German growing, stable and shrinking cities

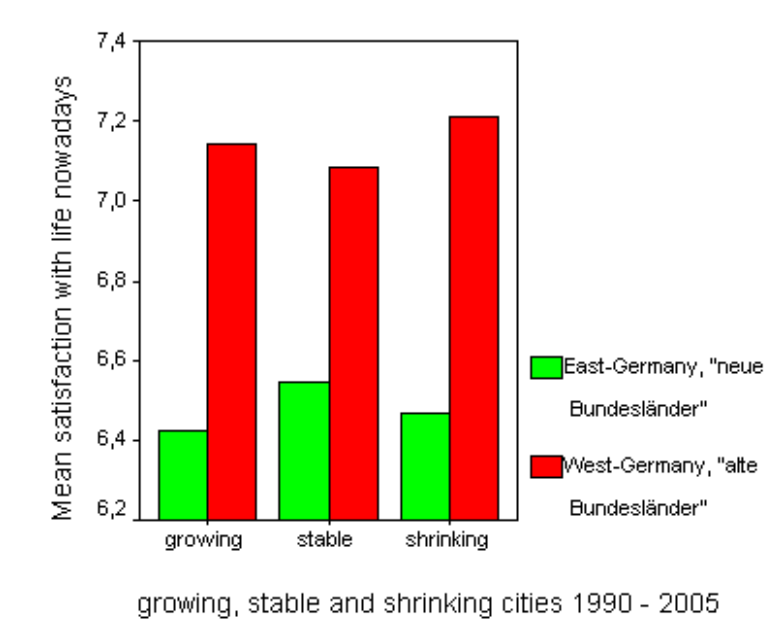


Figure 4 shows that it doesn't matter whether one lives in a growing or shrinking city, but it does matter whether one lives in East or West Germany. The "Wessi's" are more satisfied with their life than the "Ossi's".

Domains of satisfaction

Although people in shrinking cities are quite happy with their life, it is conceivable that they are less satisfied with the supply of goods and services in their area and with the local access to public transport. When people start to leave a city, this will affect the social services. It is getting more difficult financially for the local government to guarantee a good infrastructure and social services. Employment in shrinking cities is low, so it is conceivable that employees are less satisfied with their job than employees in growing cities. It is easier to find another job in a growing city. In shrinking cities the income is lower, so it is also conceivable that inhabitants of shrinking cities are less satisfied with their household income and with their overall standard of living.

The results of this study were surprising. Inhabitants of shrinking cities turned out to be more satisfied with the supply of goods and services than the inhabitants of growing cities; 6.3 in growing West-German cities and 6.9 in shrinking West-German cities. The same applies for the local access to public transport; in growing West-German cities the average valuation for public transport was 6.0 and 7.2 in shrinking West-German cities.

There are no significant differences in outcomes for the domains work, household income and standard of living between growing and shrinking cities. That's also a surprising result. The higher unemployment number and the decreasing perspectives on the labour-market in shrinking cities do not result in a lower satisfaction with work in compared to growing cities.

The decrease in buying power in shrinking cities does not lead to less satisfaction with the household income and standard of living.

The results for former East Germany were comparable, although they were lower on all domains than in former West Germany.

Figure 5:
Average satisfaction on domains in former West Germany

<i>domains</i>	<i>Growing city</i>	<i>Stable city</i>	<i>Shrinking city</i>
work	7.1 (7.08 – 7.18)	6.9 (6.78 – 7.00)	7.1 (6.96 – 7.17)
household income	6.6 (6.59 – 6.68)	6.5 (6.43 – 6.60)	6.6 (6.51 – 6.68)
supply of goods and services	6.3 (6.29 – 6.38)	7.0 (6.91 – 7.08)	6.9 (6.81 – 6.99)
public transport	6.0 (6.00 – 6.10)	7.0 (6.88 – 7.06)	7.2 (7.10 – 7.28)
environment	7.0 (6.91 – 6.97)	6.7 (6.61 – 6.74)	6.7 (6.67 – 6.81)
Standard of living	7.3 (7.23 – 7.30)	7.2 (7.10 – 7.24)	7.2 (7.16 – 7.30)

Domains of worries

The perspectives on the labour market in shrinking cities are bad. There are no jobs for the well educated and unemployment numbers are high. It is easier to make a nice career in a growing city than in a shrinking city. The economic situation is critical. So there is enough to worry about in shrinking cities. It is conceivable that the inhabitants of shrinking cities have more worries than the inhabitants of growing cities.

The next questions of the SOEP helped me to find an answer:

*What is your attitude towards the following areas – are you concerned about them?
(possible answers: very concerned; somewhat concerned; not concerned at all)*

- General economic development
- Your own economic situation
- Maintaining peace
- Crime in Germany
- Your job security

The results were not surprising. In former West German shrinking cities people are more concerned about their own economic situation, about crime and about job security, as figure 6 shows.

Figure 6: Percentage of West-Germans that are very concerned about different domains of life

<i>Domains</i>	<i>Growing city</i>	<i>Stable city</i>	<i>Shrinking city</i>
General economic situation	51,8	53,4	52,2
Own economic situation	19,6	21,1	28,6
Maintaining peace	58,1	59,1	57,8
crime	38,9	40,5	46,5
Job security	12,3	14,0	18,2

The answers of former East Germans deviated from the answers of West Germans. It's clear that the East Germans have more worries than the West Germans, but the differences between the answers of inhabitants of growing and shrinking cities were much smaller than in former West Germany.

Figure 7: Percentage of East Germans that are very concerned about different domains of life

<i>Domains</i>	<i>Growing city</i>	<i>Stable city</i>	<i>Shrinking city</i>
General economic situation	61,6%	59,7	63,6%
Own economic situation	29,9%	27,8	30,9%
Maintaining peace	67,6%	63,9	69,2%
crime	47,4%	41,3	48,5%
Job security	22,9%	25,2	24,2%