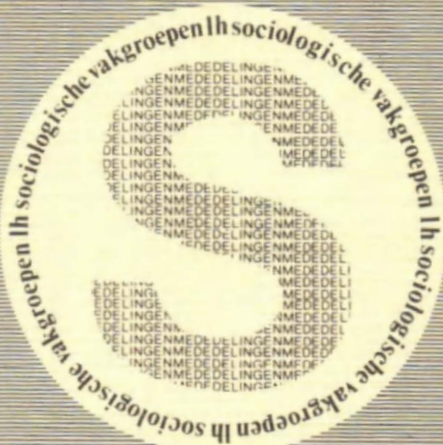


migratie uit de steden

een literatuurstudie

lily harm

LEEUWENBORCHBIBLIOTHEEK
Bibliotheek St. die Geling
Wageningen UR
Huishoudensweg 1
Landouk, Wageningen
Wageningen



agropen voor sociologie / occasional papers of the departments of sociology

06 34 0412

MEDEDELINGEN VAN DE VAKGROEPEN SOCIOLOGIE AAN DE LANDBOUWHOGESCHOOL

Doelstelling van deze reeks is om aan medewerkers en studenten van de vakgroepen Sociologie Westerse Gebieden en Agrarische Sociologie van de niet-Westerse Gebieden een extra publicatiemogelijkheid te bieden en hiermee derden beter te kunnen informeren over het bij deze vakgroepen verrichte onderzoek.

Redactiecommissie : Drs. A.J. Jansen
Ir. B.E.J.C. Lekanne dit Deprez
Dr. Q.J. Munters

Redactiesecretariaat: Vakgroep Sociologie (50)
Landbouwhogeschool
Hollandseweg 1
6706 KN Wageningen
(tel.: 08370 - 84452)

MIGRATIE UIT DE STEDEN

Een literatuurstudie

LILY HARM

LEEUWENBORCHBIBLIOTHEEK

Wageningen UR
Hollandseweg 1
6705 KN Wageningen

Bibliotheek Studierichting
LEEUWENBORCHBIBLIOTHEEK
Huishoudwetenschappen
Wageningen UR
Landbouwhogeschool
Hollandseweg 1
Wageningen Wageningen

Wageningen

1982

MEDEDELINGEN VAN DE VAKGROEPEN SOCIOLOGIE VAN DE LANDBOUWHOGESCHOOL

No 2

F-ISBN=170878-05

INHOUDSOPGAVE

	VOORWOORD	5
I.	INLEIDING	7
	Probleemschets	7
	Beperkingen en opzet	9
II.	HISTORISCHE SCHETS VAN DE MIGRATIE UIT DE STEDEN	11
	Inleiding	11
	De periode voor 1950	12
	De periode na 1950	14
III.	HET OVERHEIDSBELEID TEN AANZIEN VAN DE SUB- URBANISATIE	18
IV.	HET MIGRATIEPROCES THEORETISCH BESCHOUWD	21
	Inleiding	21
	Het begrip migratie	22
	Het doel van de migratie	23
	Migratiefactoren	26
	Interregionale verschillen	30
	Kommunikatie	32
	Positieve waardering van de verschillen	33
	Migratie naar afstand en richting	34
	Migratie naar afstand	34
	Migratie naar richting	40
	Migratie naar samenstelling	43
	Samenvatting	46
V.	DE BETEKENIS VAN DE WOONFAKTOREN NADER BESCHOUWD	48

VI.	MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN EN DE SUB- URBANISATIE	52
	Inleiding	52
	Stijging van de welvaart en toename van de mobiliteit	52
	Ontwikkeling van het woningaanbod in en buiten de steden	55
	Het 'image' van het buiten wonen	59
VII.	TOEKOMSTVERKENNINGEN	61
	Inleiding	61
	Drie mogelijke ontwikkelingen	61
	De mobiliteit in de komende jaren	63
	Ontwikkelingen op de woningmarkt	66
VIII.	SAMENVATTING	72
	NOTEN	75
	LITERATUURLIJST	79

VOORWOORD

De voor U liggende publicatie diende oorspronkelijk als doctoraalscriptie in het kader van mijn sociologie-studie aan de Landbouwhogeschool te Wageningen.

De begeleiding berustte bij Dr.ir. J.P. Groot, docent Sociaal-Wetenschappelijke Grondslagen van de Agrarische Planologie. Voor zijn stimulerende adviezen en voor zijn waardevolle kanttekeningen bij een eerdere versie van deze studie betuig ik hem graag nogmaals mijn grote erkentelijkheid.

Corry Rothuizen van de vakgroep Sociologie (W) van de Landbouwhogeschool dank ik hartelijk voor de nauwgezetheid waarmee zij het manuscript persklaar heeft gemaakt.

Lily Harm

I. INLEIDING

Probleemschets

Het afremmen van de 'trek naar het Groene Hart' van de bevolking uit de grote steden van de Randstad is in de loop der jaren uitgegroeid tot één van de belangrijkste doelstellingen van het ruimtelijk orderingsbeleid in ons land. Dit is geen wonder, want de ruimtelijke en sociale konsekventies van het suburbanisatieproces worden steeds manifester. Deze konsekventies hebben enerzijds betrekking op een, in ons dicht bevolkte land, ontoelaatbare ruimteconsumptie en daardoor aantasting van open gebieden of van gebieden met landschappelijke waarde, anderzijds op de geleidelijke 'leegloop' van onze grote steden, met alle gevolgen vandien. Beide ontwikkelingen zijn in het kader van het Randstadbeleid volstrekt ongewenst, daar in dit beleid het behoud van de centrale open ruimte in het middengebied en de handhaving van een gezond stedelijk gebied voorop staan.

Desalniettemin moeten wij konstateren dat het beleid zich in eerste instantie te veel gericht heeft op de schadelijke gevolgen van de suburbanisatie voor de kleine kernen, de plattelandsgemeenten en het open gebied. Gedurende vele jaren trachtte men deze problemen het hoofd te bieden door het voeren van een ruimtelijk spreidingsbeleid, terwijl aan de grondoorzaak van deze problemen, de massale trek uit de grote steden, nog nauwelijks enige aandacht werd besteed. Aandacht voor de konsekventies van de trek uit de steden voor het woon- en leefklimaat in de steden zien wij pas in de jaren zeventig ontstaan. Pas toen werden de instanties, belast met de zorg voor ons ruimtelijk milieu, zich bewust van het feit dat door eenzijdig de nadruk te leggen op de nadelige effecten van suburbanisatie voor de kleinere kernen en nauwelijks beleid te voeren ten aanzien van de steden, de kwaliteit van het stedelijk milieu ernstig dreigde

te worden aangetast. Door het voortdurend wegtrekken van vooral jonge gezinnen trad een sterke vergrijzing van de stadsbevolking op. Het vertrek van de meer welgestelden zorgde ervoor dat het aandeel van de 'economisch zwakkeren' in de totale stadsbevolking toenam. Bij voortzetting van deze tendensen zou een evenwichtige opbouw van de bevolking in de steden verstoord worden. Op den duur zou dit kunnen leiden tot een verzwakking van de interne stedelijke samenhang, daling van het draagvlak voor de stedelijke voorzieningen, functieverlies van steden als centra van algemeen maatschappelijke ontwikkeling, ondermijning van het stadscentrum en ernstige bestuurlijke en financiële problemen van de steden.

Men realiseerde zich dat een direkte aanpak van de problemen in de steden noodzakelijk was. Het beleid dat in de Verstedelijkingsnota wordt uitgestippeld vertoont dan ook een opmerkelijke ommekeer. In plaats van het verdelen van de suburbanisatiedruk op het middengebied d.m.v. het voeren van een spreidingsbeleid, komt het indammen van de migratiestromen uit de grote steden voorop te staan. Dit tracht men te bereiken d.m.v. het voeren van een stedelijk herinrichtingsbeleid en een systematische aanpak van de stadsvernieuwing. Of evenwel een dergelijk beleid in staat zal zijn de trek uit de steden stop te zetten of wellicht zelfs het ontstaan van een retourmigratie naar de stad te bewerkstelligen, blijft een vraag.

De doelmatigheid van het beleid is natuurlijk afhankelijk van de wijze waarop het wordt uitgevoerd. Doch daarnaast zullen ondoorzichtige en misschien onvoorspelbare processen en factoren een rol spelen. De vraag naar toekomstige ontwikkelingen lijkt ons dan ook boeiend en interessant, te meer daar zich hier en daar reeds vage geruchten verspreiden dat een 'trek terug naar de stad' in de toekomst te verwachten valt. Het gebrek aan aandacht binnen de bestaande literatuur voor deze vraag was voor ons mede aanleiding ons hier nader op te bezinnen.

Eén en ander vereist uiteraard een behoorlijk inzicht in het migratieproces als zodanig. Dit leidde tot de volgende probleemstelling:
Welke factoren en processen spelen een belangrijke rol bij de migratie uit de stad en welke mogelijke ontwikkelingen ten aanzien van deze migratie zijn in de toekomst te verwachten?

Beperkingen en opzet

Bij de beantwoording van deze probleemstelling hebben wij geenszins de pretentie een volledig beeld te kunnen geven van mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Een ieder immers, die zich de vraag stelt naar dergelijke ontwikkelingen, begeeft zich op glad ijs. In ons geval is het ingaan op dergelijke ontwikkelingen des te 'gevaarlijker', daar de migratieliteratuur ons wat dit betreft nauwelijks enige informatie zal kunnen verschaffen.

Derhalve zullen wij ons eerst een gedegen inzicht moeten verschaffen in de factoren die van invloed zijn op het migratieproces in zijn algemeenheid. Hiertoe zullen wij de theorie van Ter Heide (1965) als basis hanteren. Migratiefactoren zullen wij dan ook op basis van deze theorie definiëren als: verschijnselen die voorwaarden vormen voor het ontstaan van migratie en het aannemen van bepaalde vormen van deze migratie.

Daarnaast zullen wij aandacht besteden aan maatschappelijke processen en ontwikkelingen, die aanleiding geven en/of bevorderlijk zijn voor het ontstaan van migratie uit de steden. Door na te gaan hoe deze maatschappelijke ontwikkelingen zich in de toekomst (vermoedelijk) zullen voortzetten hopen wij enige aanknopingspunten te vinden om iets over de migratie uit de steden in de toekomst te kunnen zeggen. Onder migratie verstaan wij daarbij: een blijvende verandering van woonplaats, waarbij een gemeentegrens wordt overschreden.

Opgemerkt zij nog dat het ons dus in het bijzonder gaat om migratie uit de grote steden. In de praktijk denken wij dan aan Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Voorts zullen wij veelal geen expliciet onderscheid maken m.b.t. de plaats van vestiging van de migranten. Wij zullen er min of meer van uitgaan, tenzij anders wordt vermeld, dat het merendeel zich vestigt op niet al te grote afstand van de steden (in de zogenaamde overloopgebieden). Suburbanisatie definiëren wij dan ook als: trek uit de grote steden naar nabijgelegen forensengemeenten.

Teneinde te illustreren dat suburbanisatie geen recent verschijnsel is, zal in hoofdstuk II de historische ontwikkeling van dit proces aan de orde komen. In hoofdstuk III zal ingegaan worden op

het beleid ten aanzien hiervan. Hoofdstuk IV zal geheel gewijd zijn aan de theorie rond migratie. Hierbij zal dus de theorie van Ter Heide als uitgangspunt genomen worden. In hoofdstuk V zal nader ingegaan worden op de betekenis van de woonfactoren. In hoofdstuk VI zal aandacht besteed worden aan de maatschappelijke ontwikkelingen die min of meer ten grondslag liggen aan de suburbanisatie. In hoofdstuk VII zullen wij ons bezig houden met toekomstige ontwikkelingen. De belangrijkste konklusies zijn samengevat in hoofdstuk VIII.

II. HISTORISCHE SCHETS VAN DE MIGRATIE UIT DE STEDEN

Inleiding

Reeds voor de oorlog tekende zich een proces af dat zich nadien in zeer sterke mate heeft doen gelden, te weten de trek uit de stad naar buiten, het suburbanisatieproces. De massale trek naar de stad, voor een belangrijk deel het gevolg van de relatieve daling van het aantal arbeidsplaatsen in de agrarische sektor, wijzigde zich in een trek uit de stad naar buiten. Deze trek naar buiten richtte zich vooral op de randgemeenten.

Aanvankelijk schonk men nauwelijks enige aandacht aan dit proces, doch naarmate het duidelijker zichtbaar werd, gaven de konsekwenties van deze ongebreidelde suburbanisatie alle reden tot bezorgdheid. Recente statistische gegevens tonen steevast aan dat de groei van de bevolking in de centrale steden stagneert, soms zelfs daalt, en dat de randgemeenten een bevolkingsexplosie ondergaan. Vooral binnen het gebied van de Randstad is de suburbanisatie onmiskenbaar. Alhoewel het Randstadgebied nog slechts een geringe bevolkingsgroei doormaakt, zijn de groeiverschillen daarbinnen indrukwekkend (zie tabel 1).

Uit deze tabel blijkt dat de grote steden, ja zelfs de gehele stedenring, vanaf het midden van de jaren zestig een bevolkingsdaling te zien gaven. Een explosieve groei van zowel het buitengebied als het middengebied staat hiertegenover (1). Aan dit proces van massale trek uit de stad liggen vele factoren ten grondslag. De opkomst van het moderne grootschalige distributieapparaat, de snelle uitbreiding van de overheidssektor in wat op den duur 'welvaartsstaten' genoemd zou worden, de verstedelijking, al deze processen en daarmee samenhangende begeleidingsverschijnselen (2) hebben vanaf de industriële revolutie geleid tot een duidelijke scheiding van woon- en werkplaats.

Tabel 1. Bevolkingsomvang en -toename.

	Bevolking (x1000)		Bevolkingstoename (% per jaar)			
	1 jan. 1961	1 jan. 1971	1961 1964	1965 1968	1969 1972	1973 1976
Nederland	11.556	13.814	1,4	1,2	1,1	0,8
West-Nederland	5.486	6.223	1,1	0,9	0,8	0,3
Randstad	5.277	5.830	1,2	0,8	0,8	-0,2
- Stedenring	4.059	3.912	0,8	-0,2	0,0	-1,5
. Randsteden	2.985	2.602	0,2	-0,9	-1,1	-1,7
. Rest	1.074	1.310	2,4	1,6	2,4	-1,3
- Buitengebied	457	754	2,8	4,7	1,5	3,7
- Middengebied	761	1.164	2,4	2,7	3,3	2,4
. Randgebied	372	580	2,6	2,9	3,6	2,2
. Kerngebied	389	584	2,2	2,6	3,0	2,6

Bron: Borchert, Egbers en De Smidt (1978, p. 95).

In de stedenbouwkundige ontwikkeling werd al vroeg de basis gelegd voor deze lokationele scheiding van de functies wonen en werken. Dit gaf aanleiding tot langere verplaatsingen naarmate de steden in omvang toenamen. Verbetering van het openbaar vervoer maakte forensisme op grote school mogelijk en leidde tot een eerste suburbanisatiegolf. De komst van de auto leidde na 1960 tot een tweede suburbanisatiegolf van ongekende omvang, die zich niet meer alleen beperkte tot het wonen, maar zich ook uitstreekte tot andere activiteiten (3).

Naar omvang, inhoud en richting heeft de 'trek uit de stad' in de loop der tijd echter grote verschillen gekend. Van Ginkel (1979) maakt in dit verband onderscheid tussen de vooroorlogse- en na-oorlogse periode, of de periode voor 1950 en die na 1950.

De periode voor 1950

De periode 1880 - 1950 werd over het algemeen gekenmerkt door een sterke verstedelijking. Deze werd enerzijds veroorzaakt door een snelle bevolkingsgroei - in die periode groeide de bevolking van 4 tot 10 miljoen - en anderzijds door veranderingen in de economische structuur. Tengevolge van de afvloeiing uit de landbouw vond er migratie naar de stad plaats, waar de werkgelegenheid in de industriële- en dienstensektor compensatie bood.

Desalniettemin kunnen we toch ook in deze periode al een trek uit de stad naar buiten konstateren, al was deze van geringe omvang. Deze trek naar buiten richtte zich op de randgemeenten van de grote steden, zoals bijv. Rijswijk en Voorburg, en op gemeenten in zand- en bosgebieden in het westen of in de duinstreek bijv. het Gooi en Wassenaar.

Wissink (1962) noemde de zo ontstane forensengemeenten villadorpen. Vooral omstreeks 1900 werd de trek naar deze gebieden sterker, mogelijk gemaakt door verbeterde verkeers- en vervoersvoorzieningen, zoals de trein, de tram (4), en later de auto. Toch bleef de trek uit de stad naar deze gebieden nog lange tijd voorbestemd voor mensen met hogere inkomens. Pas na 1920 werd de vestiging van huishoudens uit de middenklasse van betekenis. Daar deze huishoudens financieel niet in staat waren zulke hoge eisen aan het woonmilieu te stellen, vestigden zij zich veelal in de landschappelijk minder aantrekkelijke woongebieden dicht bij de steden, zoals Soest, Diemen, Landsmeer etc. (Van Ginkel, 1979a). Tussen de beide wereldoorlogen nam de 'betere middenklasse' een snelgroeiend aandeel in de trek naar buiten voor haar rekening. Zo ontstond een krans van forensenplaatsen rond de grote steden.

Naast dit verschijnsel, dat langzaamaan steeds meer betekenis krijgt, doet zich in deze periode nog een ander verschijnsel voor dat de verstedelijking begint af te remmen. Wij doelen hier op de opkomst van het migratievervangende autochtone forensisme. Ter Heide (1965) schatte op grond van de ontwikkeling van de intraprovinciale mobiliteit dat de groei van dit migratievervangende forensisme in 1936 is begonnen. Dit leidde tot een langzame daling van de vertrekcijfers van de plattelandsgemeenten. De oorspronkelijke aanleiding voor deze vervanging van migratie door pendel zou de economische crisis geweest zijn. Na deze jaren van crisis waren velen bang dat de opleving slechts van tijdelijke aard zou zijn; de onzekerheid m.b.t. de werkgelegenheid weerhield hen van migratie. Plattelanders die werk vonden in de stad bleven dan ook in hun dorp wonen. Zij waren bang om door migratie schepen achter zich te verbranden, die zij bij een eventuele terugkeer van de crisis hard nodig zouden hebben, zoals steun van familie etc. Bovendien waren de mogelijkheden tot zelfvoorziening op het platteland groter. Daarnaast waren de woon-

en onderhoudskosten in de stad hoger, terwijl de kans om er werk te vinden veelal niet groter was.

De periode na 1950

Pas rond het midden van de jaren vijftig zet het reeds voor de oorlog gesignaleerde proces van suburbanisatie goed door. Het aantal allochtone forensen neemt snel toe. De toename van de welvaart en in samenhang daarmee de verhoogde eisen aan de leefomstandigheden, als ook de verbetering van de transportmogelijkheden, maken deze ontwikkeling mogelijk (zie hoofdstuk VI). Ook het aantal autochtone forensen blijft na de tweede wereldoorlog snel in omvang toenemen. Dit betekende dat de vertrekciijfers van de plattelandsgemeenten bleven dalen, ondanks het feit dat juist na 1950 de werkgelegenheid in de landbouw ook in absolute zin begon te dalen. Ter Heide schrijft het voortbestaan van dit migratievervangende forensisme toe aan de makro-geografische spreiding van de industrie in de jaren vijftig en aan het toenemend belang dat aan woonfactoren gehecht wordt. Deze decentralisatie van de werkgelegenheid maakt het mogelijk dat ook in oorspronkelijk overwegend agrarische delen van het land het autochtone forensisme toeneemt. Het expulsielkarakter van de plattelandsgemeenten neemt hierdoor sterk af. Daarnaast brachten de woningnood die het scherpst te voelen was in de grote steden, de waardering voor woonrust en het verlangen sociale kontakten in het eigen woongebied te onderhouden vele plattelanders ertoe te pendelen in plaats van te migreren. Veranderingen in arbeidstijden, verkorting van de werkweek en verbeterde transportmogelijkheden droegen ertoe bij dat de dagelijkse reis naar het werk steeds minder zwaar ging wegen.

Ondanks de snelle groei van dit autochtone forensisme moet de stormachtige ontwikkeling van het forensisme in Nederland toch in de eerste plaats worden toegeschreven aan het allochtoon forensisme. Steeds meer stedelingen vestigen zich buiten de stad, terwijl zij in de stad blijven werken. Alhoewel deze trek naar buiten zich thans niet meer beperkt tot de hogere inkomensklassen, blijkt zij nog steeds selektief te zijn. De selektie treedt voornamelijk op naar leeftijd, gezinsfase en economische positie (Van Ginkel, 1979a, p. 140). Tengevolge van dit toenemend vertrek van stedelingen en

het afnemend vertrek van plattelandsbewoners maakt het traditionele vertrekoverschot van de plattelandsgemeenten (1955-1965) plaats voor een vestigingsoverschot, terwijl in de steden de negatieve migratiesaldi de geboorteoverschotten zijn gaan overtreffen, met als gevolg daling van het inwonertal. De trek naar de stad is vervangen door de trek uit de stad, er is een omkering in de migratiestromen te weeg gebracht. De tabellen 2, 3 en 4 illustreren het één en ander.

Tabel 2. Binnenlandse migratiesaldi per 1000 van de bevolking.

	1957	1964	1969	1971	1973
Plattelandsgemeenten	- 5,6	- 0,9	6,3	11,1	16,9
Verstedelijkt platteland	88,6	8,2	12,5	11,2	12,6
- geïndustr. platteland	7,0	6,9	10,3	10,4	13,4
- forensengemeenten	17,1	11,1	17,3	12,7	10,9
Stedelijke gemeenten	- 0,7	- 3,2	- 8,4	-10,1	-13,9
- pl. en kleine steden	11,5	6,1	8,4	9,5	13,7
- middelgrote steden	2,2	0,0	- 3,2	- 8,1	-11,1
- grote steden	- 3,3	- 7,7	-17,0	-18,0	-25,8

Bron: Borchert (1978, p. 140) (5).

Uit tabel 2 blijkt dat de migratiestroom zich steeds meer richt op de plattelandsgemeenten, de geïndustrialiseerde plattelandsgemeenten en de plattelandsstadjes en kleine steden. Het kleiner wordende positieve migratiesaldo van de forensengemeenten en het snel stijgende saldo van de plattelandsgemeenten duidt op een steeds meer verspreid optredende suburbanisatie.

Tabel 3. Gemiddelde jaarlijkse binnenlandse migratiesaldi.

	1960-1964		1965-1969		1970-1974	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Amsterdam	-7.431	-8,6	-13.960	-16,2	-19.975	-24,0
Rotterdam	-6.491	-8,8	-14.100	-19,2	-17.181	-25,0
Den Haag	-5.592	-9,2	-12.171	-20,4	-15.661	-28,4
Utrecht	- 917	-3,6	- 1.545	- 5,8	- 6.897	-24,8

Bron: Borchert (1978, p. 87).

Uit tabel 3 blijkt overduidelijk dat de negatieve migratiesaldi van

de grote steden de laatste jaren fors zijn toegenomen. Deze negatieve migratiesaldi en de zeer lage geboorteoverschotten in de steden, veroorzaakt door de selektiviteit van de migratie uit de stad naar leeftijd en gezinsfase, hebben uiteindelijk geleid tot een daling van de bevolking in de grote steden.

Tabel 4. Bevolking en bevolkingstoename in de agglomeraties Amsterdam, Rotterdam, 's-Gravenhage en Utrecht 1968-1978.

Agglomeratie (naar sociaal- economische kriteria van het C.B.S.)	Bevolking (x1000)			Bevolkingstoename in % per jaar	
	1 jan. 1968	1 jan. 1973	1 jan. 1978	1968- 1972	1973- 1978
Amsterdam	1.049	1.019	965	- 6	-11
w.v. gem. A'dam	858	792	729	-16	-17
rest	191	227	236	+34	+ 8
Rotterdam	1.056	1.055	1.017	0	- 7
w.v. gem. R'dam	711	654	590	-17	-20
rest	345	401	427	+30	+12
's-Gravenhage	737	694	673	-12	- 6
w.v. gem. Den Haag	576	510	465	-24	-19
rest	160	184	209	+27	+26
Utrecht	441	464	472	+10	+ 3
w.v. gem. Utrecht	274	270	241	- 4	-23
rest	167	194	231	+30	+34

Bron: Van Ginkel (1979a, p. 199).

We zien in tabel 4 dat alle vier de centrale steden in beide perioden bevolkingsverlies leden. Ook de agglomeraties als geheel leden bevolkingsverlies met uitzondering van de agglomeratie Utrecht. Utrecht kende nog lang een positieve bevolkingsgroei dankzij de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk Overvecht. Pas in de tweede periode laat ook Utrecht een snelle negatieve ontwikkeling zien. De twee agglomeraties Amsterdam en Rotterdam boekten een groeiend bevolkingsverlies. Het tempo van de bevolkingsdaling lijkt hier een maximum te naderen. Den Haag toont al duidelijk een vermindering in het tempo van de bevolkingsdaling. De planmatige ontwikkeling van Zoetermeer en Nieuwegein zorgt voor de relatief konstant blijvende, snelle bevolkingsgroei in de randgebieden van de agglomeratie Den Haag en voor de zelfs nog toenemende groei in het gebied rond Utrecht. In hoofdlijnen vertonen de vier agglomeraties dus

duidelijk een beeld van dalende bevolking.

Ter afsluiting van dit hoofdstuk een korte samenvatting van het voorgaande. Wij zagen dat de periode 1880-1950 voornamelijk gekenmerkt werd door een sterke verstedelijking ten gevolge van snelle bevolkingsgroei en wijzigingen in de economische structuur. Daarnaast zagen we het ontstaan van twee processen, die de verstedelijking langzaam beginnen af te remmen. Wij duiden hier op de opkomst van het migratievervangende autochtone forensisme en het allochtone forensisme.

Na de tweede wereldoorlog nemen deze ontwikkelingen dusdanige vormen aan dat er van verstedelijking in het geheel geen sprake meer is. De invloed van de economische factoren, die tot 1950 tot een sterke concentratie van het wonen leidden, is sterk in betekenis afgenomen. Daarvoor in de plaats heeft de toenemende invloed van factoren in de woonsfeer geleid tot een sterke deconcentratie van het wonen (zie hoofdstuk IV).

III. HET OVERHEIDSBELEID TEN AANZIEN VAN DE SUBURBANISATIE

Is het nu juist de massale trek uit de grote steden die de organen, belast met het ruimtelijk beleid, de meeste zorg baart, in de jaren vijftig stond het afremmen van de groei van deze steden nog op de voorgrond. De groei van de Randstad als geheel en haar steeds dominantier wordende positie binnen ons land baarde toen de meeste zorg. De gedachte was dat de Randstad slechts in beperkte mate ruimte kon bieden, zodat een verdergaande concentratie van bevolking en arbeidsplaatsen moest worden tegengegaan. De oplossing van deze problemen zocht men in een beter geachte spreiding van de bevolking, zowel vanuit het westen naar de andere landsdelen als vanuit de Randstad naar uitstralingskernen in de directe omgeving. Aan de dreiging van de op gang komende suburbanisatie werd nog geen aandacht besteed.

Pas in de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening (1966) kreeg de suburbanisatie als zodanig aandacht. Door een steeds toenemende uitwaaiing van bewoners en stedelijke functies over voorheen landelijke gebieden in de omgeving van de stedenring, dreigde het groene hart te 'verstenen'. Afweging van de eventuele nadelen van de voortgang van deze suburbanisatie tegen de beschikbare mogelijkheden tot ingrijpen leidde tot de formulering van het principe van gebundelde dekoncentratie. Om te voorkomen dat het landelijk gebied geheel door stedelijke kenmerken overspoeld zou worden zou de uitwaaiing zich op een beperkt aantal kernen moeten richten. Daarop stoelde ook het groeikernenbeleid.

Dit spreidingsproces via gebundelde dekoncentratie werd toen ook nadrukkelijk in relatie gebracht met de nagestreefde milieudifferentiatie. In de Tweede Nota werden in verband met deze milieudifferentiatie vier typen woonmilieus (A, B, C en D) onderscheiden. Deze worden ieder gekenmerkt door een bepaalde omvang, bebouwingsdichtheid, voorzieningenniveau en ontsluiting. Met het principe van de

gebundelde dekoncentratie beoogde men een bepaalde aaneenschakeling van deze woonmilieus te creëren teneinde een optimale verscheidenheid aan woonmogelijkheden te scheppen. De inrichting van de stedelijke gebieden als zodanig bleef vooralsnog buiten de aandacht.

Pas in het begin van de zeventiger jaren werd langzaam duidelijk dat men zich al te zeer gekoncentreerd had op de nadelige gevolgen van de suburbanisatie voor het platteland en de kleine kernen, zonder zich te realiseren dat de keerzijde van deze ontwikkeling in de stedelijke gebieden zelf lag. Door veronachtzaming van de kwaliteit van het stedelijk milieu, dreigden thans de steden tot probleemgebied nummer één te worden. Vanaf dat moment zien we dan ook een toenemende belangstelling ontstaan voor het leefmilieu in de steden. Een en ander komt ondermeer tot uiting in de verhitte discussies die in het begin van de jaren zeventig ontstaan over de vraag of stimulering van een E-milieu in de steden wenselijk is (Hazelhoff, 1975). De idee van het E-milieu werd in 1972 gelanceerd door de RARO in een Advies over de elementen van een aanvullende regeringsnota op de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening. In dit Advies bepleitte de RARO de wenselijkheid van een E-milieu binnen de steden te overwegen.

De idee van een E-milieu moet gezien worden als een uitvloeisel van de in de Tweede Nota onderscheiden A-, B-, C-, en D-milieus. Bij dat E-milieu wordt gedacht aan een milieu dat kan concurreren met dat van andere grote metropolen in Noord-West Europa. Daartoe zou onder andere een voldoende draagvlak geschapen moeten worden voor metropolitane voorzieningen van het niveau dat men in steden als Londen en Parijs aantreft.

In het eerste deel van de Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening - de Oriënteringsnota (1974) - wordt gewezen op de onaanvaardbaarheid van de sociale vraagstukken van de steden als gevolg van de suburbanisatie. Als belangrijkste bezwaren werden geformuleerd:

1. ontstedelijking en suburbanisatie leiden tot daling van het draagvlak voor stedelijke voorzieningen en tot vergroting van de sociale en economische afstand tussen de woonwijken van de stad en de (ver weg gelegen) suburb; de sociale vraagstukken van de steden worden hierdoor onaanvaardbaar verscherpt;
2. de extensivering van het stedelijk grondgebruik, die met de sub-

urbanisatie samenhangt, leidt tot een te groot ruimtebeslag en tot een te sterke versnippering van het landelijk gebied, hetgeen schadelijk is voor het landschap, de natuur en de agrarische bedrijfsvoering;

3. de vestiging van de werkgelegenheid buiten de steden verzwakt de positie en samenhang van de steden en draagt bij tot de versnippering van het landelijk gebied;
4. de snelle groei van het autoverkeer, die mede door bovengenoemde tendenties veroorzaakt wordt, leidt tot desintegratie van het stedelijk milieu;
5. de vorengenoemde tendenties leiden tezamen tot energieverstijping en milieuvervuiling.

De kentering ten gunste van de steden komt nog duidelijker naar voren in het tweede deel van de Derde Nota, de Verstedelijkingsnota (1976). In deze nota wordt uitvoerig ingegaan op de mogelijke inrichting van stedelijke gebieden. De versterking van de steden wordt bepleit, doch het nastreven van een E-milieu werd daarbij geen doelstelling bevonden. In de afweging van het belang van het spreidingsbeleid tegen dat van een direkte aanpak van de problemen in de Randstad, kwam het voeren van een stedelijk herinrichtingsbeleid - teneinde de migratie uit de grote steden in te dammen - op de voorgrond te staan. Deze opmerkelijke ommekeer komt ook tot uitdrukking in de pogingen te komen tot een systematischer beleid ten aanzien van de stadsvernieuwing.

Zo kwam dus pas omstreeks 1977 naast het voeren van een ruimtelijk spreidingsbeleid, gericht op de problemen van de kleine kernen, ook het belang van een stedelijk herinrichtingsbeleid vast te staan teneinde de positie van de steden te versterken.

IV. HET MIGRATIEPROCES THEORETISCH BESCHOUWD

Inleiding

Wanneer men zich tot doel stelt verschillende factoren op het spoor te komen die van invloed zijn op de migratie uit de steden, ontkomt men er niet aan het migratieproces in zijn algemeenheid aan een nadere beschouwing te onderwerpen.

Hiertoe kan men twee wegen bewandelen.

In de eerste plaats kan men proberen zijn inzicht in het migratieproces te verdiepen door een grote literatuurstudie te verrichten en kennis te nemen van de vooraanstaande ideeën, gedachtengangen en theorieën hieromtrent. Gezien de grote hoeveelheid literatuur op dit gebied is het geven van een overzicht hiervan geen eenvoudige opgave en bovendien bijzonder tijdrovend. Doch wanneer, zoals in ons geval, een duidelijke omschrijving van het probleemveld bestaat, waarbinnen de verschillende ideeën geplaatst kunnen worden, is het zeker niet ondoenlijk. Desalniettemin vrezen wij door op deze wijze te werk te gaan dat de lezer het spoor bijster raakt en wij ons doel voorbij streven. Wij beogen namelijk inzicht te geven in het migratieproces en geen overzicht van alles wat op dit gebied aan theoretische beschouwingen voorhanden is.

De tweede weg die men kan bewandelen, is het zeer gericht op zoek gaan naar een theoretisch kader dat voldoende aanknopingspunten biedt om het migratieproces naar zijn belangrijkste facetten te leren kennen. Vanuit het begrippenstelsel binnen dit kader kan het verschijnsel migratie dan naar aard en inhoud begrepen en verklaard worden. Zeker wanneer men slechts de beschikking heeft over een beperkte tijd biedt de laatste methode meer diepgang.

Het maken van een keuze tussen beide methoden is niet eenvoudig, doch nadere bestudering van allerlei beschouwingen over migratie deed ons uiteindelijk kiezen voor de laatste methode. Dit was niet

voordat ons oog gevallen was op de theorie van Ter Heide (1965). Zijn theoretisch kader biedt ons voldoende aanknopingspunten om te komen tot een nader begrip van het migratieproces, teneinde een weloverwogen beantwoording van onze probleemstelling mogelijk te maken. Enerzijds heeft de theorie van Ter Heide voldoende contact met de werkelijkheid, omdat het theoretisch niveau zodanig is dat praktische toepassing haalbaar is, anderzijds is de konkretisering van de theorie toegespitst op de binnenlandse migratie in Nederland. Een brede theoretische basis wordt door gebruik van deze theorie alsnog verkregen, daar Ter Heide bij de ontwikkeling van zijn theorie zoveel mogelijk beschouwingen uit de literatuur heeft betrokken, door hieruit langs deduktieve weg hypothesen betreffende de migratiefactoren af te leiden. Vervolgens heeft hij zijn theorie zoveel mogelijk getoetst aan in de literatuur gevonden onderzoeksresultaten en tot slot door middel van zijn eigen statistische analyse. Bovenstaande was voor ons voldoende aanleiding om bij het meer theoretische gedeelte van deze skriptie de migratietheorie van Ter Heide als basis te hanteren. Daarnaast zullen ook hier en daar andere beschouwingen onder de aandacht gebracht worden, daar waar dat ons inziens een zinvolle aanvulling of ondersteuning van de theorie van Ter Heide betreft. Verder zullen ook onderzoeksresultaten aangehaald worden ter toetsing van zijn theorie. Terwille van de duidelijkheid van ons betoog hebben wij besloten deze terugkoppeling naar onderzoeksresultaten niet in een apart hoofdstuk te laten plaatsvinden, doch tussen de bespreking van de theorie door. Bij deze bespreking van de theorie zal de aandacht vooral gericht worden op de krachten die het optreden van migratie beïnvloeden. Allereerst zal ingegaan worden op het doel dat met migratie nagestreefd wordt en de factoren die de migratie in zijn algemeenheid kunnen verklaren. Daarna zullen afstand en richting van de migratie en de samenstelling van de migratiestromen aan de orde komen. De aandacht zal hierbij in het bijzonder gericht zijn op de factoren die de migratie naar afstand, richting en samenstelling beïnvloeden.

Het begrip migratie

Alvorens tot het bespreken van Ter Heide's theorie over te gaan is het verstandig aan te geven wat hier onder migratie wordt verstaan,

teneinde verwarring hieromtrent uit te sluiten.

Het migratieproces valt uiteen in vertrek en vestiging. Deze kunnen uiteraard niet los van elkaar beschouwd worden. Bij binnenlandse migratie staat tegenover ieder vertrek uit een gemeente een vestiging in een andere gemeente. Om de migratie bij te houden worden bevolkingsregisters bijgehouden. Ieder die een gemeente verlaat en in verband daarmee uit het bevolkingsregister wordt uitgeschreven en ieder die zich in een gemeente vestigt en in verband daarmee in het bevolkingsregister ingeschreven wordt als migrant geteld. Dit impliceert dat alleen die verhuizingen tot migratie gerekend worden, waarbij de gemeentegrens wordt overschreden. Verandering van woonplaats betekent dus niet altijd migratie. Zo zal een verhuizing van het stadscentrum naar een nieuwbouwwijk aan de rand van de stad niet als migratie uit de stad geteld worden. Slechts die verhuizing waarbij ook werkelijk de gemeentegrens van de stad wordt overschreden telt als migratie. Wij zullen migratie dan ook definiëren als: blijvende verandering van woonplaats, waarbij een gemeentegrens wordt overschreden.

Tot slot nog iets over de verschillende vormen die migratie kan aannemen. Verschillende auteurs hebben zeer verfijnde klassifikaties van migratietypen uitgewerkt (Petersen, 1958). Hier zouden wij slechts twee grove kwalifikaties willen noemen. De eerste is het onderscheid tussen gedwongen en vrije migratie, de tweede het onderscheid tussen individuele en kollektieve migratie. Bij de gedwongen migratie kan de migrant totaal geen invloed uitoefenen op de beslissing om te migreren, bij de vrije migratie beslist de migrant zelf. Er wordt veelal verondersteld dat in de westerse wereld de migratie vrij en individueel is. Dit is echter niet altijd het geval. Migratie vindt immers vaak plaats in gezinsverband, kollektieve migratie. De factoren die deze migratie veroorzaken hebben veelal betrekking op één van de gezinsleden. Voor de andere gezinsleden is de migratie min of meer gedwongen.

Het doel van de migratie

Het ligt voor de hand dat (potentiële) migranten niet zomaar migreren, maar dat zij door middel van migratie een bepaald doel trachten te bereiken. Inzicht in deze doeleinden kan verkregen worden door be-

studering van onderzoekingen betreffende de motieven van migranten. Dergelijke onderzoekingen naar de vertrek- en vestigingsmotieven van migranten hebben in ruime mate plaats gevonden en empirische gegevens hieromtrent zijn dan ook volop voorhanden. Uit deze empirische gegevens blijkt dat de migratiemotieven variëren van het krijgen van werk, het vinden van een bepaalde baan, het verdienen van meer geld tot het vinden van een betere woning, het beter contact kunnen houden met familie en vrienden etc. Alhoewel deze motieven onderling nogal verschillen hebben zij toch één ding gemeen en wel het feit dat zij alle betrekking hebben op verbetering van de levensomstandigheden van de migranten.

Dit brengt ons dan ook tot de stelling van Ter Heide: Migratie heeft verbetering van de levensomstandigheden der migranten tot doel. Over de empirische aantoonbaarheid zegt hij: "Uit alle motievenstudies die wij bij de migratieliteratuur aantreffen blijkt duidelijk dat migranten inderdaad in het algemeen aan de verbetering van hun eigen levensomstandigheden denken en niet bijvoorbeeld aan mogelijke functies van de migratie voor de samenleving in het vertrekgebied of vestigingsgebied" (Ter Heide, 1965, p. 30). Deze uitkomst is zo algemeen dat het zowel ondoenlijk als overbodig kan worden geacht om alle desbetreffende studies afzonderlijk te citeren. Wij kunnen één van Kiser's respondenten uit naam van alle migranten laten spreken: "I left for the reason most people have. I left simply to better my condition" (Kiser, 1932, p. 120).

Zoals uit de diversiteit van de verschillende migratiemotieven blijkt kan men de wens tot verbetering van de levensomstandigheden in verschillende levensgebieden of levenssferen trachten te realiseren. Economisch getinte migratietheorieën benadrukken verbetering van de levensomstandigheden in de economische sfeer. Hierbij staan factoren als werkgelegenheid en inkomen centraal. De migranten zouden door migratie hun materiële welvaart willen vergroten. Een voorbeeld van een dergelijke theorie vinden we bij Ravenstein (1885). Ravenstein formuleerde aan het eind van de vorige eeuw zijn 'Laws of Migration' (6), welke door velen beschouwd worden als het begin van de studie der migratie. Hij achtte economische factoren van min of meer beslissende betekenis in het migratieproces. Hij zag het universele verlangen van de mens zich in materieel

opzicht te verbeteren als de drijvende kracht achter migratie. Bovendien was hij ervan overtuigd dat een toenemende technologisering zou leiden tot een toenemende migratie. Enerzijds omdat hierdoor economisch attraktieve gebieden zouden ontstaan, anderzijds omdat de fysieke verhuizing dan gemakkelijker zou verlopen. Voor recentere economische migratietheorieën zij verwezen naar A. Winsemius (1939) en J. Isaac (1947) (7).

Doordat dergelijke theorieën sterk de nadruk leggen op één faktor, lijden zij aan een zekere eenzijdigheid. Zij zijn minder bruikbaar voor de studie van migratie dan theoretische beschouwingen met een meer synthetisch karakter. We denken hierbij bijvoorbeeld aan meer sociaal-psychologisch getinte migratietheorieën. Deze onderkennen naast verbetering van de levensomstandigheden in de economische sfeer verbetering van de levensomstandigheden in de meer immateriële sfeer. Zij vestigen bijvoorbeeld tevens de aandacht op de wens in een gelijk geaarde groep te leven of een bepaalde levensstijl te kunnen ontwikkelen. Zo maakt Eisenstadt (1954) onderscheid tussen vier levenssferen, waarbinnen de potentiële migrant een verbetering van zijn levensomstandigheden na kan streven, namelijk:

1. de handhaving van 'a given level of physical existence';
2. het streven naar het bereiken van bepaalde economische of materiële doelstellingen;
3. de behoefte aan solidariteit, of te wel behoefte aan identificatie met de samenleving en/of personen en groepen daarbinnen;
4. de vrijheid tot het volgen van eigen maatschappelijke ideeën of een eigen levensstijl.

Het onderscheiden van meerdere levenssferen naast elkaar is voor de bestudering van het verschijnsel migratie van wezenlijk belang. Immers met onderkent pas dan de mogelijkheid dat tekortkomingen in één bepaalde levenssfeer door migratie verbeteren, terwijl de migrant er in andere levenssferen zelfs op achteruitgaat. Indien de potentiële migrant deze mogelijkheden tevoren onderkent, zal hij zijn migratiebeslissing laten afhangen van het belang dat hij aan de verschillende levenssferen hecht (Ter Heide, 1965, p. 22).

Migratiefactoren

Wij hebben gezien dat 'verbetering van de levensomstandigheden' inderdaad als doel van de migratie beschouwd kan worden. Toch zal een persoon die de wens heeft zijn levensomstandigheden te verbeteren niet zomaar tot migratie overgaan. Daarvoor is méér nodig. In het algemeen kan men stellen dat er aan bepaalde voorwaarden voldaan moet zijn voordat migratie plaatsvindt. Deze voorwaarden zullen wij in navolging van Ter Heide migratiefactoren noemen.

Ter Heide definieert migratiefactoren als verschijnselen die voorwaarden vormen voor het ontstaan en het aannemen van bepaalde vormen van de migratie (8). De migratietheorie van Ter Heide poogt dan ook een verklaring te geven voor het migratieproces door middel van deze migratiefactoren en hun werking.

Als uitgangspunt voor de formulering van zijn theorie koos Ter Heide het streven naar verbetering van de levensomstandigheden. Door aan de hand van vele migratiestudies na te gaan hoe de situatie in het vertrekgebied en het vestigingsgebied moet zijn opdat door migratie een dergelijke verbetering bereikt kan worden komt hij tot de formulering van een aantal voorwaarden waaronder migratie op kan treden.

In hoofdlijnen is zijn redenering daarbij als volgt. Als de situatie in het vestigingsgebied in vergelijking tot die in het vertrekgebied gunstig is voor het tot stand komen van verbeteringen in de levensomstandigheden der migranten zal in principe migratie op kunnen treden. Een dergelijke verbetering in de levensomstandigheden der migranten kan alleen gerealiseerd worden als er bepaalde verschillen tussen het vertrek- en vestigingsgebied zijn, de zogenaamde interregionale verschillen.

Een potentiële migrant zal zich de situatie waarin hij zich bevindt pas werkelijk bewust worden als hij informatie ontvangt over de situatie in een ander gebied. Naast het bestaan van interregionale verschillen is communicatie dus van wezenlijk belang. Immers, door communicatie raken andere levensomstandigheden in het eventuele vestigingsgebied bekend in het vertrekgebied. Het is niet voldoende dat potentiële migranten weten dat er gebieden met andere levensomstandigheden zijn: deze verschillen in levensomstandigheden dienen door hen ook positief gewaardeerd te worden.

Deze waardering van interregionale verschillen is een kulturele gelegenheid. Naast doeleinden spelen kultuurelementen als normen en waarden hierbij een rol. De diverse interregionale verschillen zullen voor verschillende migranten niet dezelfde betekenis hebben. Welke interregionale verschillen voor een bepaalde migrant van belang zijn zal afhangen van zijn persoonlijke opvattingen en de situatie waarin hij verkeert.

Het bovenstaande vatte Ter Heide samen in een "regel". Deze luidt: Migratie treedt op als de potentiële migranten weten dat de situatie in het vertrek- en vestigingsgebied zodanig is, dat zij door migratie een verbetering van hun levensomstandigheden kunnen bereiken.

Wil migratie volgens deze regel optreden, dan moet aan de volgende voorwaarden voldaan zijn:

1. Tussen de (potentiële) vertrek- en vestigingsgebieden dienen interregionale verschillen te bestaan.
2. Deze verschillen dienen dankzij communicatie tussen de gebieden in het potentiële vertrekgebied bekend te zijn.
3. De situatie in het vestigingsgebied dient door personen uit het vertrekgebied op grond van de daar heersende kulturele opvattingen positief gewaardeerd te worden.

Niet altijd echter treedt migratie op als aan bovenstaande voorwaarden is voldaan. Het kan ook voorkomen dat migratie wel optreedt, alhoewel niet aan bovengenoemde voorwaarden voldaan is. Ter Heide formuleerde dan ook een "regel" met uitzonderingen. Deze uitzonderingen betreffen enerzijds de migratiebelemmerende factoren, anderzijds de migratiebevorderende factoren.

De migratiebelemmerende factoren kan men beschouwen als randvoorwaarden voor de migratie. Dat wil zeggen het is voor het optreden van migratie noodzakelijk dan deze factoren zich niet voordoen, daar zij de migratie kunnen tegenhouden ofschoon aan de "regel" is voldaan (9). Ter Heide onderscheidt de volgende migratiebelemmerende factoren:

1. Moeite en kosten van de reis; deze kunnen dusdanig hoog zijn dat migratie wordt bemoeilijkt of zelfs geheel onmogelijk gemaakt.
2. Immigratieverboden in het vestigingsgebied of doorreisverboden in tussengelegen gebieden.

3. Normen in het vertrekgebied en op grond van die normen uitgeoefende sociale controle, die zich tegen de migratie richt. Zowel de normen als de sociale controle kunnen een zodanige invloed uitoefenen dat niet voor migratie wordt gekozen.

De migratiebevorderende factoren zijn in staat in bepaalde gevallen migratie op te laten treden ook al is niet aan de "regel" voldaan. Ter Heide omschrijft deze factoren als volgt:

1. Scheeftrekking van of vertraging in de kommunikatie. De bewoners in het vertrekgebied krijgen informatie over positief te waarderen situaties in het vestigingsgebied, die in werkelijkheid niet meer bestaan.
2. Migratiebevorderende normen in het vertrekgebied. Tengevolge van referentie aan andere groepen kunnen normen ontstaan die de migratie aanmoedigen. Er kan dan een migratiemode ontstaan.
3. Frustratie als gevolg van desorganisatie in het vertrekgebied (bijv. oorlog). Als gevolg hiervan worden interregionale verschillen waargenomen en positief gewaardeerd die in werkelijkheid niet bestaan.

Na toetsing aan resultaten van in de literatuur beschreven onderzoeken kwam Ter Heide tot de konklusie dat de migratiebelemmerende en -bevorderende factoren voor de binnenlandse migratie in Nederland van weinig of geen betekenis zijn (10). Van belang voor de Nederlandse situatie achtte hij de drie factoren die onder de "regel" vallen, namelijk interregionale verschillen, kommunikatie en positieve waardering van de situatie in het potentiële vestigingsgebied.

Alvorens nader op deze factoren in te gaan eerst nog enige woorden over de mobiliteitstheorie van Lee (1969) en de theorie van Norris (1972). Dit ter illustratie van het feit dat de gedachtengang waarop beide recentere theorieën gebaseerd zijn, veel overeenkomsten vertoont met die waarvan Ter Heide uitging bij de formulering van zijn theorie.

Ook Lee onderscheidt een aantal factoren die de migratie zouden beïnvloeden. Lee maakt ten dele gebruik van wat het push-pull model wordt genoemd. Volgens dit model wordt de migratie veroorzaakt door of afstotende (push) factoren in het vertrekgebied en/of aantrekende (pull) factoren in het vestigingsgebied. Daarnaast spelen volgens hem interveniërende factoren en persoonlijke factoren een

rol.

Deze vier categorieën van factoren vormen het schema waarbinnen Lee migratie plaatst. Hij onderscheidt een plaats van herkomst A en een plaats van bestemming B en verklaart de beweging tussen A en B als het resultaat van enerzijds positieve en negatieve factoren in A en B en anderzijds beïnvloedende factoren op de weg van A naar B en persoonlijke factoren. Volgens hem hangt de beslissing om te migreren niet alleen af van de afweging van positieve en negatieve punten in het gebied waarin men nog woont in vergelijking met mogelijke toekomstige vestigingsgebieden. Met Ter Heide kunnen we hier spreken van positieve waardering van interregionale verschillen tussen vertrek- en vestigingsgebied.

Daarnaast spelen volgens Lee interveniërende factoren een rol. Hij denkt daarbij aan de af te leggen afstand en de kosten van de verhuizing. Ter Heide spreekt in dit verband van migratiebelemmerende factoren. Bovendien acht Lee persoonlijke factoren, zoals leeftijd, opleiding en gezinssituatie van belang. Ook bij Ter Heide spelen deze factoren een rol, namelijk bij de betekenis die de interregionale verschillen voor ieder individu hebben.

Op basis van deze vier categorieën factoren formuleerde Lee hypothesen omtrent het volume van de migratie, de ontwikkeling van stromen en tegenstromen en de kenmerken van migranten. Van een echte theorie kan toch nauwelijks gesproken worden, omdat de afgeleide hypothesen geen geïntegreerd geheel vormen binnen het vier factoren schema.

Norris (1972) introduceerde het begrip 'place-utility' in zijn theorie. Hij ging evenals Ter Heide uit van een vertrekgebied en een vestigingsgebied waartussen verschillen bestaan. De potentiële migrant maakt een vergelijking tussen deze gebieden. Van ieder mogelijk vestigingsgebied wordt de place-utility (beeld en waardering dat men van een gebied heeft) bepaald en met die van het vertrekgebied vergeleken. Sommige gebieden hebben een hogere, andere een lagere waardering dan het vertrekgebied. Informatie over een bepaald gebied zal de waardering ervoor kunnen doen toe- of afnemen. Een gunstig gewaardeerd gebied zal als pull werken. Ongunstige factoren in het vertrekgebied fungeren als push. Ook Norris onderscheidt barrières die migratie kunnen belemmeren.

Hij maakt daarbij onderscheid tussen politieke barrières als (im)-migratieverboden, economische barrières als verhuiskosten en psychologische barrières als affectieve banden met familie en/of vrienden in het vertrekgebied.

Belangrijk is op te merken dat waar Ter Heide verscheidene migratiefactoren noemt, Norris deze gekombineerd heeft tot één subjectief begrip: place-utility. Hierdoor is de praktische bruikbaarheid van zijn theorie ons inziens minder dan die van Ter Heide.

Laten wij terugkeren naar de theorie van Ter Heide teneinde te zien welke konkrete inhoud hij eraan gegeven heeft.

Interregionale verschillen

Aan de hand van gegevens uit de literatuur komt Ter Heide tot een konkretisering van de interregionale verschillen. Hierbij maakt hij onderscheid tussen vier levenssferen, te weten de economische sfeer of werksfeer, de woonsfeer, de sfeer van de verzorgende outillage en de sfeer der informele sociale verhoudingen. De woonsfeer, de sfeer der verzorgende outillage en de sfeer der sociale verhoudingen zijn onderling sterk verbonden. De precieze grenzen tussen deze sferen zijn vaak moeilijk aan te geven. De woonsfeer heeft betrekking op de woning, de sfeer der verzorgende outillage op de geografische omgeving van de woning en de sfeer der sociale verhoudingen op de sociale omgeving van de woning.

Wij hebben al kort aangestipt dat de diverse interregionale verschillen niet dezelfde betekenis hebben voor iedere migrant. Voor de één zullen verschillen in de woonsfeer belangrijk zijn, omdat hij toevallig net op zoek is naar een eigen woning, voor de ander zullen verschillen in de werksfeer belangrijk zijn, omdat hij bijvoorbeeld net afgestudeerd is.

De betekenis van bepaalde interregionale verschillen voor een bepaald persoon hangt af van zijn persoonlijke opvattingen en bovenal van de situatie waarin hij verkeert. Daar komt bij dat de potentiële migrant in het vertrekgebied zekere 'investerings' heeft gedaan, zogenaamde gevestigde belangen. Deze kunnen in verschillende levenssferen voorkomen en zijn vaak van zo'n betekenis dat zij de migratie belemmeren. Gevestigde belangen kunnen dan ook opgevat worden als een migratiebelemmerende faktor.

Dan nu een overzicht van de konkrete interregionale verschillen die Ter Heide van belang acht voor de binnenlandse migratie.

In de eerste plaats zijn daar de interregionale verschillen met betrekking tot de economische sfeer of werksfeer. Deze verschillen kunnen zich voordoen in werkgelegenheid of inkomen. Tussen de regio's blijken (soms) grote verschillen in werkgelegenheid te bestaan. Om (passend) werk te vinden kan men soms in de eigen regio niet terecht. Het ligt daarom voor de hand migratie te verwachten van gebieden met weinig werkgelegenheid naar gebieden met meer werkgelegenheid. Een hoger inkomen dat men in een andere regio kan verwerven kan ook een aanleiding zijn tot migratie. Daarnaast kunnen statusverschillen binnen een beroep naar standplaats tot migratie leiden.

In de tweede plaats de interregionale verschillen met betrekking tot de woonsfeer. Hierbinnen spelen de woningnood en type en kwaliteit van de voorhanden zijnde woningen in een bepaalde regio een belangrijke rol. Gezien de grote betekenis die de woning in Nederland heeft voor het gezinsleven, streeft een ieder naar eigen huisvesting. Daarbij stelt men bepaalde eisen aan de woning waarin men zich wil vestigen. Dergelijke wooneisen zijn veelal afhankelijk van de levensfase waarin men zich bevindt. Voor een gezin met kinderen ligt de behoefte anders dan voor een bejaard echtpaar. Vaak zal de persoon in kwestie gedwongen zijn te migreren om zijn wensen vervuld te zien.

Ten derde de interregionale verschillen met betrekking tot de verzorgende outillage. Aan het begrip verzorgende outillage heeft Ter Heide een zeer ruime betekenis gegeven: het bevat de gehele fysieke omgeving van de woning. Niet alleen de ligging van de woning t.o.v. de louter verzorgende elementen zoals winkels, scholen en medische voorzieningen is van belang. Ook elementen als bebouwingsdichtheid en aanwezigheid van groen spelen hierbij een rol. Binnen deze sfeer kan men de verschillen tussen stad en platteland plaatsen. De stad is aantrekkelijk door de aanwezigheid van vele kulturele, edukatieve, rekreatieve en medische voorzieningen. Het platteland biedt op zijn beurt woonrust, veel groen en uitgebreide mogelijkheden tot openluchtrekreatie. Hier werken dus meerdere interregionale verschillen in tegenovergestelde richting, zodat de migrant ze tegen elkaar af zal moeten wegen om tot een beslissing te komen. Velen

zullen echter proberen de keuze te ontlopen door te pogen de goede kanten van stad en platteland tot elkaar te brengen. De ontwikkelingen op verkeers-technologisch gebied hebben hiervoor een mogelijkheid geschapen: allochtoon en autochtoon forensisme.

Tot slot de interregionale verschillen met betrekking tot de sociale verhoudingen. Hiermee bedoelt Ter Heide die sociale betrekkingen, die met vrij sterke sentimenten gepaard gaan, die dus voor de betrokken personen een duidelijk affektieve betekenis hebben. Hiertoe behoren affektieve betrekkingen zoals die te vinden zijn binnen gezin, familie- en kennissenkring of met kollega's en in de sociale omgeving van de woning. Migratie kan zich voordoen als hierdoor de betrekkingen verbeterd worden. Het gaat bij deze betrekkingen om het beter kunnen spelen van een bepaalde rol. Migratie kan bijvoorbeeld ontstaan uit de wens binnen een sociaal homogene woonomgeving te vertoeven en de daarbij behorende sociale rol te spelen.

Binnen deze vier verschillende levenssferen kunnen gevestigde belangen in het vertrekgebied de migratie belemmeren. In de economische sfeer is dit bijv. het bezit van een eigen bedrijf en in de woon-sfeer het bezit van een eigen woning. Binnen de sfeer der sociale verhoudingen heeft iedere potentiële migrant gevestigde belangen. De meeste migranten bezitten immers positief gewaardeerde informele betrekkingen in het vertrekgebied. Vooral deze laatste kunnen zo sterk zijn dat ze de migratie verhinderen. Het kan echter ook zijn dat negatief gewaardeerde sociale verhoudingen migratiebevorderend werken. Het betreft hier veelal uitzonderingsgevallen.

In zijn verdere (statistische) beschouwingen is Ter Heide er in vele gevallen toe overgegaan om de laatst genoemde drie sferen samen te nemen, waardoor een tweedeling ontstaat in economische factoren en factoren verband houdende met het wonen.

Kommunikatie

De kommunikatiefaktor is de tweede faktor die Ter Heide van belang acht voor de verklaring van het verschijnsel migratie. Kommunikatie zorgt ervoor dat de situatie in het vestigingsgebied bekend wordt in het vertrekgebied. Aan de hand van bestaande literatuur hierover onderscheidt Ter Heide vier vormen van kommunikatie die in dit verband van belang zijn.

1. Persoonlijke bezoeken aan het vestigingsgebied; men kan een bepaald gebied vanwege zijn beroep, tijdens militaire dienst of tijdens een vakantie bezocht hebben. De oplettende bezoeker zal zich dan een bepaald beeld van de situatie aldaar vormen.
2. Persoonlijke kontakten met of brieven van inwoners van het vestigingsgebied. Vorige migranten zijn hierbij erg belangrijk. De brieven en bezoekjes aan hun vroegere woonplaats geven de 'achterblijvers' een idee van de situatie in het vestigingsgebied. Hierbij kan - vaak via brieven - een te rooskleurig beeld geschetst worden. In het vertrekgebied ontstaat dan een migratiemode.
3. Werfagenten. Deze situatie heeft zich voornamelijk voorgedaan in het verleden. Vaak trachtten de werfagenten mensen over te halen om te migreren. Het was een kommerciële bezigheid waarbij men het niet zo nauw nam met de juistheid van de informatie over de situatie in het vestigingsgebied. Vandaar dat vanwege onjuiste informatie in het vertrekgebied een migratiemode kon ontstaan.
4. Massakommunikatiemiddelen. In een hoogontwikkeld land zijn het vooral de massamedia - krant, radio, televisie - die bepaalde gebieden onder de aandacht van het publiek brengen. In dit geval dient ook gedacht te worden aan woningmarktkranten, die potentiële migranten informatie verstrekken over mogelijke vestigingsgebieden.

In het algemeen zullen deze vormen van kommunikatie parallel lopen.

Positieve waardering van de verschillen

Dit is de derde en laatste faktor die door Ter Heide onderscheiden wordt. Interregionale verschillen moeten cultureel gewaardeerd worden om voor migratie een betekenis te krijgen. Zij moeten getoetst worden aan de in het vertrekgebied heersende doeleinden, normen en verwachtingen.

Binnen het kader van binnenlandse migratie mag wel verondersteld worden dat bepaalde interregionale verschillen in het algemeen door iedereen overeenkomstig gewaardeerd worden. Of echter konkrete verschillen, bijv. met betrekking tot de werksfeer, voor een bepaald individu van belang zijn, hangt af van de beroepen waarin deze verschillen zich voordoen, de opleiding van de betrokken persoon, de baan die hij in het vertrekgebied heeft etc. Het feit dat bepaalde

regionale verschillen in grote lijnen overeenkomstig gewaardeerd worden, betekent dus niet dat zij ook voor een ieder tot migratie leiden.

Tot zover de migratiefactoren, zoals die inhoudelijk door Ter Heide gekonkretiseerd werden, toegespitst op de binnenlandse migratie in Nederland.

Migratie naar afstand en richting

Nadat in het voorgaande aandacht besteed is aan het doel dat met migratie nagestreefd wordt en de verschillende factoren die bij het migratieproces een rol spelen, zal in deze paragraaf ingegaan worden op afstand en richting van de migratie. Door na te gaan welke van de in de vorige paragraaf onderscheiden migratiefactoren het migratieproces naar afstand en richting beïnvloeden, zullen wij de werking van deze factoren illustreren. Allereerst zal de afstand waarover gemigreerd wordt aan de orde komen. De afstand kan immers beschouwd worden als een facet van de richting.

Migratie naar afstand

Met afstand duiden wij hier op de afstand die de migranten vanuit het vertrekgebied dienen te overbruggen teneinde in het vestigingsgebied te arriveren. Het begrip afstand is echter veel meer dan alleen een meetbaar begrip. Naast de zogenaamde geografische afstand onderscheidt Ter Heide daarom nog twee andere afstandsbegrippen en wel de technische afstand en de sociale afstand.

Alleen de geografische afstand is meetbaar in kilometers. Dit is namelijk de afstand tussen twee punten hemelsbreed genomen. Met de technische afstand wordt de communicatie- of reisafstand bedoeld. Deze is afhankelijk van technische hulpmiddelen zoals telekommunikatiemiddelen (telefoon, brieven), massakommunikatiemiddelen (televisie, radio, krant) en vervoermiddelen (vliegtuig, auto, trein). De technische afstand wordt veelal gemeten in tijd en kosten. In tegenstelling tot de geografische afstand kan de technische afstand dus in de tijd variëren. Zo is het mogelijk dat de technische afstand tussen twee punten "verkleind" wordt door verbeteringen in communicatie- en/of vervoermiddelen. Daardoor kan een afstand waar

vroeger in tijd en kosten tegenop werd gezien na verloop van tijd als "normaal" beschouwd worden.

Sociologisch gezien vormen zowel de geografische afstand als de technische afstand aspecten van de sociale afstand. Het begrip sociale afstand is, volgens Van Doorn en Lammers (1959, p. 47 e.v.), een globale aanduiding voor de mate waarin men in de 'sociale ruimte' bij elkaar in de buurt is. Het heeft te maken met de frequentie van de kontakten tussen de betrokken personen en groepen. Zo kan men in geografische en technische afstand ver van elkaar verwijderd zijn, maar zich toch dicht bij elkaar voelen. Omgekeerd kan iemand geografisch en technisch zeer dichtbij zijn (bijv. buuren) maar gemeten in sociale afstand ver verwijderd zijn. Wij zien dus dat de aspecten geografische en technische afstand een ondergeschikte rol spelen binnen het begrip sociale afstand.

Van Doorn en Lammers onderscheiden aan het begrip sociale afstand dan ook nog andere aspecten. De sociale afstand tussen personen of groepen is volgens hun ook afhankelijk van de mate waarin deze personen of groepen funktioneel op elkaar betrokken zijn, de mate waarin zij in kultureel opzicht overeenstemmen en de sociale status die aan betrokken personen of groepen wordt toegekend. Immers de functies die personen of groepen voor elkaar uitoefenen leiden noodzakelijkerwijs tot kommunikatie. Interaktie zonder kommunikatie is vrijwel onbestaanbaar.

De mate waarin kulturele opvattingen tussen personen of groepen overeenstemmen is belangrijk omdat voor kommunikatie een zekere mate van gelijkheid van referentiekader noodzakelijk is. Ook een min of meer gelijke sociale status van de betrokken personen of groepen is noodzakelijk, omdat over het algemeen kontakt vermeden wordt met leden van een groep die, volgens de kultuur van de groep waaraan men zich refereert, een lagere status bezitten.

Tot zover het begrip afstand. Wat is nu de relatie tussen afstand en migratie? Hiervoor gaan we terug naar Ravenstein. Zoals wij reeds zagen, formuleerde deze statisticus in 1884 zijn 'Laws of Migration'. Dit zijn eigenlijk niet zozeer wetten als wel regelmatigheden, gekonstateerd in het materiaal van de Britse volkstelling van 1881.

De eerste regelmatigheid die Ravenstein konstateerde heeft betrek-

king op de afgelegde afstand en luidt: De omvang van de migratie is negatief gekorreleerd met de afstand. Door Ravenstein zelf en later door vele anderen is deze stelling geoperationaliseerd en bewezen. Uit dit bewijsmateriaal blijkt dat Ravenstein's generalisatie in hoge mate algemeen geldig is.

Wat nu houdt velen tegen om over een grote afstand te migreren, zoals Ravenstein aangaf? Of anders geformuleerd, welke factoren spelen een rol bij de afstand waarover gemigreerd wordt? Norris meende dat de afstand zelf de belangrijkste barrière voor migratie is "because most of the other barriers are in some way related to the distance of origin and destination" (Norris, 1972, p. 300).

Keren wij terug tot de theorie van Ter Heide dan zien wij dat hij drie factoren noemt die hij van betekenis acht voor een verklaring van de negatieve korrelatie tussen omvang van de migratie en geografische afstand. Bij het toenemen van de geografische afstand zouden deze factoren meer betekenis krijgen en migratiebelemmerend gaan werken. Deze factoren zijn: de kosten en moeite van de migratie, gevestigde belangen en de kommunikatiefactor.

Wat betreft de kosten en moeite van de migratie betwijfelt Ter Heide of deze in verband met de binnenlandse migratie wel van belang zijn (zie p. 27 en 28). Als de verhuiskosten al een rol zouden spelen bij de migratie, dan zijn deze kosten bovendien nauwelijks of slechts zeer ten dele afhankelijk van de afstand. Ook de inrichtingskosten van de nieuwe woning hebben niets met de afstand te maken. Nelson (1959) nam waar dat zelfs in gevallen waarin door lange afstandsmigratie inkomensverhogingen zouden kunnen worden bereikt, die de (eventuele) hogere migratiekosten ruimschoots zouden compenseren, deze migratie over grotere afstand slechts zeer beperkt plaatsvindt.

Dat de faktor gevestigde belangen de migratie kan belemmeren hebben wij reeds gezien. Hierbij spelen vooral de gevestigde belangen in de sfeer der sociale verhoudingen een belangrijke rol. De wens om kontakten aan te houden in het vertrekgebied kan dan ook een verklaring vormen voor het overheersen van korte afstandsmigratie. Immers, de mogelijkheid om een bezoekje te brengen aan familie, vrienden of kennissen in het vertrekgebied is over korte afstand beter te verwezenlijken. Pahl (1965) registreerde in dit verband dat de nieuwe suburbanisanten in Hertfordshire nog veel sociale

relaties van voor hun verhuizing hadden aangehouden en pas langzamerhand kontakten in hun nieuwe woonomgeving legden. Dit is in overeenstemming met de konstatering van Korteweg en Van Weesep (1975) - naar aanleiding van hun onderzoek naar de band met en de oriëntatie op Amsterdam van ex-Amsterdammers - dat de overlopers de band met Amsterdam node konden missen.

Een andersoortig belang dat er toe kan leiden over zeer korte afstand te migreren, is het bezit van een klantenkring (Zihlmann, 1960, p. 46). Ter Heide konkludeert dat de faktor 'kontakten in het vertrekgebied' voornamelijk blijkt te gelden voor de aller-kortste afstanden.

Tot slot de kommunikatiefaktor. Ook aan de betekenis van deze faktor twijfelt Ter Heide geenszins. Onderzoeksuitkomsten wijzen alle in dezelfde richting. Zo heeft Westefeld (1940) kunnen konstateren dat de korte afstandsmigranten het beste ingelicht zijn over de mogelijkheden in hun toekomstige verblijfplaats. Bovendien is volgens Ter Heide zowel uit sociaal-psychologische experimenten als uit bepaalde veldonderzoekingen voldoende gebleken dat de intensiteit van de kommunikatie tussen individuen of groepen negatief gekorreleerd is met de afstand tussen die individuen of groepen. Deze korrelatie kan min of meer als een vaststaand feit aanvaard worden (Wheeler and Schutz, 1971) (11).

De drie hierboven onderscheiden factoren zijn niet onderling onafhankelijk. Immers, als de kommunikatie tussen twee gebieden gemakkelijk en goed onderhouden kan worden ligt het voor de hand dat ook de migranten gemakkelijk kontakt kunnen houden met het vertrekgebied. Bovendien zullen de kosten en moeite van de migratie - mochten zij al een rol spelen - dan relatief ook niet zo groot zijn. Gezien dit onderlinge verband tussen de drie factoren stelt Ter Heide dat de kommunikatiefaktor de belangrijkste bijdrage levert aan de verklaring van het feit dat velen slechts over korte afstand migreren. Tot nu toe hadden wij het over de geografische afstand en de technische afstand. Wij hebben hiervoor gezien dat zowel de geografische als de technische afstand aspecten zijn van de sociale afstand en dat met name deze sociale afstand van betekenis is voor de kommunikatie. Immers bij toenemende sociale afstand neemt de kommunikatie af. De meeste migranten zullen dan ook over korte

sociale afstanden migreren.

Ook de andere aspecten van het begrip sociale afstand - die wij op p. 35 onderscheiden - zijn van betekenis voor het feit dat veelal slechts over korte afstand wordt gemigreerd. Dit wordt tevens in de hand gewerkt doordat bij toenemende sociale afstand de inter-regionale verschillen in 'cultuur' een belemmering (kunnen) vormen. Deze verschillen kunnen echter ook migratie bevorderen als de cultuur in het 'andere' gebied juist positief wordt gewaardeerd. De ervaring leert evenwel dat in de praktijk de kans op een negatieve waardering voor een 'andere' cultuur vaak groter is dan een positieve (Ter Heide, 1965, p. 89). Culturele overeenkomsten zijn daarom in het algemeen meer bevorderlijk voor migratie dan culturele verschillen.

In dit kader kan men ook de verschillen in cultuur tussen stad en platteland plaatsen. Bij de trek uit de stad zou een 'negatieve' waardering voor de cultuur ten plattelande er veelal toe leiden dat men slechts over korte afstand migreert en zich in de randgemeenten vestigt. Vele migranten zouden dan ook hun 'stedelijke' leefstijl behouden na vestiging in de suburbane woongebieden (Van Ginkel, 1979a, p. 127). Een positieve waardering voor de cultuur ten plattelande zou juist leiden tot vestiging in kleinere dorpen op grotere afstand van de steden (12). Het onderzoek van Brunt (1974) illustreert echter dat zich ook dan nog vaak conflicten voordien tussen allochtonen en autochtonen.

Wat betreft de invloed van het statusaspect op de migratie, merkt Ter Heide op dat dit zo nauw samenhangt met de culturele verschillen dat beide in de praktijk nauwelijks van elkaar onderscheiden kunnen worden, en ook niet behoeven te worden.

Tot slot nog kort de functionele relaties als aspect van de sociale afstand. Ook zij kunnen van betekenis zijn voor de migratie. Immers er is reeds op gewezen dat op basis van functionele relaties de sociale afstand tussen gebieden kleiner kan zijn dan men op basis van culturele verschillen zou zeggen. Ter Heide noemt als voorbeeld de relaties tussen een verzorgingscentrum en zijn verzorgingsgebieden. Onderzoek wijst inderdaad uit dat verzorgende centra in bijzondere mate migranten uit hun verzorgingsgebieden aantrekken.

Tot zover het verband tussen afstand en omvang van de migratie (13).

Samenvattend kunnen we stellen dat, in het licht van de theorie van Ter Heide, verscheidene migratiefactoren ertoe bijdragen dat de meeste migratie over relatief korte geografische en sociale afstanden plaatsvindt. De reden hiervoor is dat bij toenemende sociale en geografische afstand de intensiteit van de kommunikatie over het algemeen afneemt. Migratie over korte geografische afstand wordt verder in de hand gewerkt door de mogelijkheid die dan bestaat om sociale betrekkingen (gevestigde belangen in de sociale sfeer) in het vertrekgebied te handhaven. Migratie over korte sociale afstand wordt in de hand gewerkt door het feit dat interregionale kulturele overeenkomsten meer bevorderlijk zijn voor migratie dan verschillen.

Alvorens wij ingaan op de factoren die de migratie naar richting beïnvloeden willen wij eerst nog even stilstaan bij de theorie van Stouffer (1940). Stouffer heeft met zijn migratietheorie een tweetal gedachten geïntroduceerd, die ons inziens het vermelden waard zijn, te weten die van 'intervening opportunities' en die van 'competing migrants'.

In zijn poging de betekenis van de afstand voor de ruimtelijke verdeling van de mobiele bevolking theoretisch gestalte te geven, ging Stouffer, ongeveer vijftig jaar na Ravenstein, van een heel andere gedachte uit, namelijk dat er geen noodzakelijk verband bestaat tussen de omvang van de migratie en de afstand, maar dat dit verband afhankelijk is van het aantal 'intervening opportunities'. Volgens hem waren het de 'intervening opportunities' die door hun ruimtelijke verdeling de migratie bepaalden naar omvang, richting en afstand. Of anders uitgedrukt: het aantal personen, dat vanuit een punt M over een bepaalde afstand x naar X migreert, is evenredig met het aantal mogelijkheden op de omtrek van een cirkel met straal x en omgekeerd evenredig met het aantal mogelijkheden binnen de cirkel.

De vraag rijst natuurlijk wat Stouffer met het begrip mogelijkheden bedoelt. Hij geeft hieraan geen vaste betekenis. Hij zegt dat het begrip binnen elke nieuwe toepassing van de theorie opnieuw geoperationaliseerd moet worden. Zelf paste Stouffer zijn hypothese toe op verhuisbewegingen binnen het metropolitane gebied van Cleveland. Hierbij beschouwde hij huizen als mogelijkheden. Als uitbreiding van zijn theorie voert Stouffer (1960) later het begrip 'competing mi-

grants' in. Hij vraagt zich af, of voor een potentiële migrant de aantlokkelijkheid van een stad B ook niet mede afhankelijk is van het aantal potentiële migranten naar B, die relatief dicht bij B wonen. Zijn antwoord luidt dat een groter aantal 'competing migrants' de eigen migratiebereidheid niet vergroot.

In feite komt het er op neer, dat als dicht bij de steden vergelijkbare woningen worden aangeboden, deze het eerst zullen worden bewoond, en dat naarmate er meer gegadigden zijn ook verderaf gelegen mogelijkheden zullen worden benut. Maar dan zal zich een selectieproces voltrekken waarbij, als het om woningen gaat, de gegadigden met de geringste 'realiseringskapaciteit' het verst van de stad terecht zullen komen.

De resultaten van een onderzoek naar de verhuisbeweging vanuit de noordelijke Randstadvleugel naar de nieuwbouw in Noord-Holland bevestigen deze gedachtengang (Van der Velden en Van de Booren, 1973). Uit dit onderzoek bleek dat het vooral jongeren en lagere inkomensgroepen waren, die zich op relatief de grootste afstand van de uitstralingsgebieden vestigden. Naarmate men een hoger inkomen had vestigde men zich dicht bij de steden.

Ook Borchert (1974) onderzocht met betrekking tot de vestiging vanuit Utrecht het verband tussen suburbanisatie en afstand. Voor de betrekkelijk korte onderzoeksperiode 1965-1972 kon hij niet aantonen dat de hogere statusgroepen een grotere afstand aflegden. Het omgekeerde leek eerder het geval: naarmate het inkomen hoger was leek men zich dicht bij de steden te vestigen. Zou dit de algemene tendens zijn in ons land, dan zou dit er op kunnen wijzen dat de trek uit de stad niet zozeer gezien kan worden als een stap terug naar de natuur - zoals door sommigen beweerd wordt - doch als een stap vooruit naar een betere huisvestingssituatie.

Migratie naar richting

Ter Heide stelt in zijn theorie dat de richting van de migratie bepaald wordt door de waarde van de interregionale verschillen voor de migrant. Migratie zal plaatsvinden in de richting van die gebieden, die de meest positief gewaardeerde verschillen ten opzichte van het vertrekgebied vertonen.

Daar de interregionale verschillen in de praktijk sterk gedifferentieerd zijn en in verschillende mate voor diverse groepen van mi-

granten van belang zijn (afhankelijk van de situatie waarin zij verkeren) kan men nooit spreken van één gunstig gebied, eerder van voornaamste vestigingsgebieden. In de praktijk bestaan er tussen twee gebieden zelfs stromen in twee richtingen. Deze worden dus door verschillende interregionale verschillen teweeggebracht. Desalniettemin valt er toch een zekere regelmaat met betrekking tot de richting der migratiestromen te konstateren. Zo is volgens Ter Heide in de economische sfeer de werkgelegenheid de belangrijkste bepaler van de migratierichting (zie ook p. 31). Lange tijd was er onder invloed van deze economische faktor een trek van de bevolking naar de grote steden waar te nemen. Immers, de daling van de werkgelegenheid in de landbouw - welke sterk gespreid is - was de aanleiding tot een trek naar de stad, waar de concentratie van werkgelegenheid in de nijverheid en dienstensektor compensatie bood. Factoren in de sfeer van de voorzieningen en het wonen zouden volgens Ter Heide een tweeslachtige betekenis voor de richting van de migratie hebben. Zo biedt het platteland vaak gunstige woonmogelijkheden en minder voorzieningen, terwijl de stad goede voorzieningen en minder gunstige woonmogelijkheden biedt.

Gezien de trek uit de stad beginnen de woonfactoren blijkbaar te overheersen boven andere factoren. Een dergelijke konklusie lijkt op het eerste gezicht wel gerechtvaardigd, doch een enkele kanttekening lijkt hier wel op zijn plaats. Immers men dient te bedenken, dat het feit dat veelal over korte afstanden wordt gemigreerd betekent, dat de migranten in de meeste gevallen gebruik blijven maken van de voorzieningen in de steden. Door de migratie over korte afstand trachten zij de voordelen van het buiten wonen te combineren met de voordelen van de nabijheid van een rijk en gedifferentieerd voorzieningenpakket (zie ook p. 31). Dit neemt echter niet weg dat de primaire reden voor migratie toch in de woonsfeer blijkt te liggen. Daarbij zou de beschikbaarheid van een woning zelfs vaak de doorslaggevende reden zijn.

De resultaten van vele motievenstudies die op dit gebied hebben plaats gevonden wijzen ook in deze richting. Ter illustratie zullen een aantal van dergelijke onderzoeksresultaten onder de aandacht gebracht worden.

In 1962 voerde Koops voor de Rijksplanologische Dienst een onder-

zoek uit in een aantal snelgroeiende forensenplaatsen in het westen. Doel van dit onderzoek was een peiling van motieven van de allochtone woonforensen die zich na 1949 in deze plaatsen - Heiloo, Ouder-Amstel, Uithoorn, Harmelen, Odijk, Zoetermeer, Waddinxveen, Berkel en Rodenrijs en Rhoon - in koopwoningen hadden gevestigd. Het bleek dat als voornaamste reden voor de trek uit de stad een zowel kwantitatief als kwalitatief onvoldoende huisvestingssituatie beschouwd moest worden (RPD, 1963).

In 1972 onderzocht Res ten behoeve van de Provinciale Planologische Dienst de vertrekmotieven van Amsterdammers die naar de Rijk verhuisd waren. Als doorslaggevende reden voor het vertrek uit Amsterdam werd vooral genoemd de woning (40%) en de wens buiten de stad te wonen (25%). De keuze van de Rijk als woonplaats was vooral bepaald door de mogelijkheid daar een woning te krijgen (RPD Noord-Holland, 1972).

Ook in het kader van het Onderzoek Middengebied Randstad bleek dat 45% van allen die zich vestigden in de nieuwbouwwijken in het Middengebied dit gedaan hadden vanwege de beschikbaarheid van een woning (Ottens, 1976, p. 113-131).

Deze konklusie werd bevestigd door een vergelijkbaar onderzoek in het Kromme Rijn-gebied en op de Utrechtse Heuvelrug (De Haas, 1976). De beslissende betekenis van het woningaanbod bleek ook in het onderzoek naar het zoekgedrag van diegenen die zich vanuit Amersfoort in Leusden hadden gevestigd (Schipper en Van de Vrugt, 1976). In meer dan 70% van de gevallen vormden de aard en de prijs van de woning de doorslaggevende reden.

Studies waarin andere factoren dan de woonfactoren van doorslaggevende betekenis voor de migratie uit de stad bleken te zijn konden door ons niet worden gevonden, waarmee wij uiteraard niet willen zeggen dat zij er niet zouden zijn. De konklusies van de hierboven aangehaalde studies rechtvaardigen het evenwel voldoende ons voorlopig aan te sluiten bij de konklusie van Ter Heide, dat de trek uit de stad in hoofdzaak toegeschreven moet worden aan interregionale verschillen in de woonsfeer en dat de beschikbaarheid van een woning hierbinnen vaak van doorslaggevende betekenis is.

Migratie naar samenstelling

Na het voorgaande rest ons nog de beantwoording van de vraag wie over het algemeen de personen zijn die migreren. De vraag naar de samenstelling van migratiestromen is daarom zo belangrijk, omdat deze samenstelling grote konsekventies heeft voor de plaats van vertrek en vestiging en daarmee konsekventies voor de sociale structuur van de samenlevingen in vertrek- en vestigingsgebied. Inzicht in de factoren die van invloed zijn op de samenstelling van de migratiestromen is derhalve relevant.

Dat de migratie uit de steden nog steeds selektief is, moge inmiddels wel duidelijk geworden zijn. Van Ginkel (1979a, p. 141) zegt hierover: "Ondanks de grote omvang die de korte afstandsmigratie naar de suburbs heeft aangenomen, blijkt deze migratie toch nog steeds selektief. De selectie treedt voornamelijk op naar sociaal-ekonomische positie, leeftijd en gezinsfase". En Borchert (1978, p. 94): "Hoewel de suburbanisatie zich niet meer zoals vroeger beperkt tot de welgestelden, genieten de meeste gezinnen, die zich in de suburbane woongebieden vestigen, een inkomen dat boven het gemiddelde ligt. Het merendeel heeft een dusdanige kredietwaardigheid dat men een woning kan kopen. Kenmerkend is ook dat het vooral jonge gezinnen zijn die zich buiten de steden vestigen". We mogen dus wel stellen dat selectie voornamelijk optreedt naar leeftijd, gezinsfase en sociaal-ekonomische positie. Welke zijn nu de factoren, die verantwoordelijk zijn voor deze toch wel zeer specifieke samenstelling van de migratie uit de stad?

Allereerst de migratie naar leeftijd.

Ter Heide komt na bestudering van uitkomsten van allerlei onderzoeken tot de konklusie dat met name adolescenten en jonge volwassenen in de leeftijd van 15 - 34 jaar bij de migratie overheersen. Ook in het Middengebied Randstad bleek ten tijde van de Volkstelling van 1971 onder diegenen die zich na 1964 in de woongemeente hadden gevestigd, de leeftijdsgroep 20 - 34 jaar bijna tweemaal zoveel voor te komen als in onze totale bevolking (Van Ginkel, 1979a).

Ter Heide baseert zijn verklaring voor dit grote aandeel van jongeren in de migratiestromen op beschouwingen van Bowles (1957) en

Beshers en Nishiura (1961). Zij merken op dat jonge mensen nog weinig vaste banden hebben met de samenleving in het vertrekgebied. Dit geldt zowel voor betrekkingen in de sociale sfeer als in de economische sfeer. Bowles voegt daaraan toe dat jongeren "are at a breaking point in educational advancement", alsmede dat "many of them are eagerly in search of new experiment".

Ter Heide past dit in zijn theorie en formuleert het één en ander in drie verklaringsgronden:

1. Jongeren hebben weinig of geen gevestigde belangen in de persoonlijke en/of economische sfeer in het vertrekgebied. Dit geldt vooral voor de economische sfeer. Daar oudere werknemers moeilijker van werkkring zullen kunnen veranderen, zien ouderen een betrekking veel sneller als een gevestigd belang. Ook in de persoonlijke sfeer hebben ouderen vaak meer gevestigde belangen.
2. Jonge mensen bevinden zich in een levensperiode waarin hun levensomstandigheden aan veel verandering onderhevig (kunnen) zijn. Zij kunnen een (school)opleiding aanvangen of beëindigen, zij kunnen een gezin stichten, zij kunnen een baan elders aanvaarden, zij kunnen in hun werkkring een betere positie - meer salaris - aanvaarden etc. Door deze veranderingen kunnen zij verschillen tussen gebieden gaan herwaarderden. Bepaalde verschillen worden van meer of juist van minder belang. Migratie en hoge mobiliteit zijn het gevolg.
3. Jongeren, weinig ervaren in het interpreteren van informatie, kunnen migreren, terwijl de interregionale verschillen het eigenlijk niet rechtvaardigen. De teleurstellingen die volgen kunnen, kunnen leiden tot migratie terug naar het oorspronkelijke vertrekgebied of naar een ander gebied. Deze verklaringsgrond houdt dus verband met de kommunikatiefaktor.

De verklaring van de selektie naar leeftijd moet dus volgens Ter Heide gezocht worden in de faktor gevestigde belangen en eventueel in de kommunikatiefaktor. Daarnaast speelt de levensperiode, waarin jongeren verkeren, een belangrijke rol.

In de tweede plaats zal nu ingegaan worden op de selektie naar gezinsverband. Het gaat hier om de selektie van migranten naar burgerlijke staat en gezinssamenstelling. Ter Heide analyseert de selektie van migratie naar gezinsverband aan de hand van uitkomsten

van onderzoekingen. Het aantal onderzoekingen m.b.t. selectie naar burgerlijke staat bij migratie schijnt betrekkelijk beperkt te zijn en de uitkomsten vertonen nogal wat tegenstrijdigheden. In dit verband lijkt het dan ook niet verantwoord hiervoor een algemene regel te geven.

Met betrekking tot de gezinssamenstelling van gehuwde migranten lijkt een generalisatie wel verantwoord. Ter Heide stelt dat de betreffende onderzoekingen konsekwent als resultaat te zien geven dat gehuwden zonder kinderen en gezinnen met jonge kinderen relatief mobiel zijn vergeleken met gezinnen met kinderen van schoolgaande leeftijd. Ook het aantal kinderen zou de geneigdheid tot migratie beïnvloeden. De verklaring hiervoor zoekt Ter Heide in de faktor gevestigde belangen. Voor gehuwden zonder kinderen en gezinnen met jonge kinderen wegen deze immers minder zwaar dan voor gezinnen met meer en oudere kinderen.

Daarnaast speelt ook de verandering in gezinssamenstelling bij gezinnen met jonge kinderen een belangrijke rol (uitbreiding). Uitgaande van de gedachte dat de trek uit de stad voornamelijk berust op woonfactoren is de overheersing van jonge gezinnen bij deze trek dus zeer begrijpelijk. Juist voor deze categorie zijn immers interregionale verschillen in de woonsfeer relevant. De groei van het gezin brengt voor deze groepen de verschillen in woonsfeer extra onder de aandacht. De wens tot meer woonrust voor de jonge kinderen en de mogelijkheid tot (veilig) buiten spelen maakt het eengezinshuis met tuin veelal tot de meest wenselijke woonvorm.

Tot slot zal nog ingegaan worden op de selectie naar sociaal-economische criteria. Het zijn de interregionale verschillen in de werksfeer die verantwoordelijk zijn voor de selectie van migranten naar beroep. Personen, die een beroep uitoefenen dat zeer verspreid voorkomt en voor positieverbetering op migratie zijn aangewezen, hebben over het algemeen een hoge mobiliteit.

De selectie van migranten naar beroep heeft met name in verband met de trek van het platteland naar de stad veel aandacht gehad. Immers, een groot aantal onderzoekingen heeft aangetoond dat er bij migratie van het platteland naar de stad positieve selectie optreedt. Hofstee (1952) heeft voor deze selectie een verklaring gegeven door er op te wijzen dat er op het platteland weinig gelegenheid bestaat

tot het uitoefenen van intellektuele of hooggeschoolde beroepen. De selectie naar intelligentie kan dus beschouwd worden als een gevolg van de reactie der (meest) intelligenten op voor hen relevante verschillen in de werksfeer tussen stad en platteland. De juistheid van de stelling van Hofstee werd duidelijk aangetoond door onderzoeken van Lijfering (1968).

Ook bij het suburbanisatieproces treedt een selectie op naar beroep, status en inkomen. Van oudsher wordt geklaagd dat de steden beroofd worden van de meest vooraanstaande en welvarende inwoners. Daarnaast trekt een ander aspect de aandacht, namelijk het optreden van differentiatie van suburbanisatiegebieden naar sociale beroepsgroepering (Ter Heide, 1965). Zowel deze selectie van migranten naar beroep als de selectie naar vestigingsplaats zijn natuurlijk gedeeltelijk te verklaren uit financiële factoren. Immers het zich vestigen in de randgemeenten kost nu eenmaal geld en het zijn veelal alleen de meer welgestelden die het zich kunnen veroorloven. In verband met de selectie naar vestigingsplaats speelt de aard van de woningbouw (prijsniveau) uiteraard een belangrijke rol.

Ter Heide wijst er op dat Amerikaanse sociologen er op wijzen dat de selectie van migranten mede beïnvloed zou kunnen worden door waarden en normen. Bell (1956) spreekt in dit verband van de selectie van met name jong-gehuwden, die veel waarde hechten aan 'familistische' strevingen. De suburbanisatie zou dus mede beïnvloed worden door het verlangen naar een sociaal homogene woonomgeving. In dit geval is het logisch dat verschillende statusgroepen onder de migranten uit de stad zich op verschillende suburbanisatiegebieden richten.

Samenvatting

In het voorgaande hebben wij ons beziggehouden met het migratieproces in het licht van de theorie. Daarbij hebben wij de theorie van Ter Heide, om eerder vermelde redenen, als uitgangspunt genomen. Wij hebben gezien dat Ter Heide een migratietheorie ontwikkelde, gebaseerd op de gedachte dat 'verbetering van de levensomstandigheden' door de migranten als doel van de migratie beschouwd wordt. De theorie verklaart het verschijnsel migratie naar haar belangrijkste facetten - afstand, richting en samenstelling van de mi-

gratiestromen - met behulp van drie migratiefactoren. Deze factoren zijn: de interregionale verschillen, de kommunikatiefactor en de faktor positieve waardering. Daarnaast benadrukt Ter Heide het belang van de migratiebelemmerende faktor gevestigde belangen. Door te laten zien welke factoren de migratie naar afstand, richting en samenstelling beïnvloeden, hebben wij de werking van deze factoren geïllustreerd.

Zo bleek de kommunikatiefactor de belangrijkste verklaring te vormen voor het feit dat meestal over korte afstand gemigreerd wordt. De wens van migranten kontakten met het vertrekgebied te handhaven kan als voornaamste reden genoemd worden voor deze korte afstands-migratie. De faktor gevestigde belangen verklaart grotendeels het feit dat jongeren en gezinnen met jonge kinderen een relatief groot aandeel hebben in de trek uit de stad. Daarnaast ligt de verklaring voor deze specifieke samenstelling in het feit dat jonge mensen zich in een levensperiode bevinden, waarin hun leven aan veel verandering onderhevig is. Daardoor krijgen interregionale verschillen in de woonsfeer meer betekenis.

De selektie naar status zou voornamelijk het gevolg zijn van financiële factoren. Ook de wens zich in een sociaal homogene woonomgeving te vestigen zou hierbij een rol spelen. De theorie van Stouffer liet ons zien dat zich waarschijnlijk een selektieproces zal voltrekken, in die zin dat de hogere inkomens zich relatief dichter bij de grote steden zullen vestigen. Een dergelijke tendens zou er op kunnen wijzen, dat de trek uit de stad naar buiten niet zozeer als een stap terug naar de natuur beschouwd zou moeten worden, doch als een stap vooruit naar een betere huisvestingssituatie.

Dit wordt ondersteund door de konklusies van Ter Heide. Hij meende de richting van de migratie te kunnen verklaren door de waarde van de diverse interregionale verschillen voor de migranten. Hij kwam tot de konklusie dat interregionale verschillen in de woonsfeer verantwoordelijk zijn voor de trek uit de stad en de stedelijke randgroei. De trek uit de stad zou in hoofdzaak verklaard kunnen worden uit de beschikbaarheid van een woning elders. Wij hebben laten zien dat resultaten van onderzoeken ook in deze richting wijzen.

V. DE BETEKENIS VAN DE WOONFAKTOREN NADER BESCHOUWD

In het vorige hoofdstuk hebben wij gezien dat Ter Heide de migratie uit de stad in hoofdzaak toeschrijft aan verschillen in de woonsfeer tussen stad en platteland. De beschikbaarheid van een woning elders zou voor de meeste migranten de voornaamste reden zijn voor hun vertrek. Dit wijst sterk in de richting van het door ons op pagina 40 gekonstateerde, dat de trek uit de stad niet zo zeer gezien zou moeten worden als een stap terug naar de natuur, doch eerder als een stap vooruit naar een betere huisvestingssituatie. Ter Heide gaat zelf niet op het bestaan van dit dilemma in en een dergelijke konklusie treffen we dan ook niet bij hem aan. Mede gezien de konsekwenties van een dergelijke konklusie voor het te voeren beleid, lijkt het ons zinvol wat nader op deze twee opvattingen over de voornaamste motieven van de stadsverlaters in te gaan, teneinde ons een beter gefundeerd oordeel over de reikwijdte van beide opvattingen te vormen.

Het bestaan van beide opvattingen hangt samen met de mogelijkheid het begrip woonfactoren op twee manieren te interpreteren. Volgens de ene opvatting zijn de verschillen in woon- en leefmilieu (landelijkheid, dorpskarakter) de voornaamste reden voor de trek naar buiten. Volgens de andere opvatting zijn verschillen in het woningaanbod - dus de toegankelijkheid van de woningmarkt - de voornaamste oorzaak van de trek naar buiten.

De verhuisbewegingen uit de grote stad zouden dienovereenkomstig (in hoofdzaak) verklaard kunnen worden uit verschillen in attractie tussen het stedelijke en meer rurale milieu of uit verschillen in de woningmarkt tussen stad en platteland. Van Engelsdorp Gastelaars (1976) vraagt zich in dit verband dan ook af of de migratie uit de stad in hoofdzaak een kwestie is van vrije keuze of een kwestie van dwang.

Volgens de eerste opvatting zou de trek uit de stad in hoofdzaak toegeschreven moeten worden aan een zeker anti-urbanisme dat in de kultuur van onze samenleving te onderkennen zou zijn. Zo schreef Steiginga in 1973: "Men ontkomt niet aan de indruk dat de verstedelijking wordt gezien als een grote ramp, welke over de wereld, doch vooral over ons nationale territoir komt".

Binnen dit anti-urbanisme wordt de stedelijke samenleving met zijn onpersoonlijke relaties als slecht en bedorven voorgesteld, het 'platteland' met zijn natuur en persoonlijke relaties als welzijnsruimte. Dit platteland dient als tegenhanger van de stad; hier kunnen de tekorten van de stad gecompenseerd worden. Eén en ander zou voortkomen uit een 'hang naar romantiek en zuivere natuur' (Williams, 1973).

Dat er inderdaad een voorkeur zou bestaan voor kleinschaliger wonen, valt af te leiden uit een onderzoek naar de in ons land bestaande woonwensen, dat in 1972 en 1973 in opdracht van de Rijksplanologische Dienst werd uitgevoerd (Bleeker-Knaap en Dernison, 1974). Maar liefst 50% van de ondervraagden blijkt een voorkeur te hebben voor het wonen in kernen met minder dan 16.000 inwoners en 25% voor het wonen in kernen met minder dan 4000 inwoners.

Tabel 5. Bevolkingsspreiding en woonvoorkeur naar kerntype.

Kerntype	Aantal inwoners	Huidige situatie	Gewenste situatie
D.	256.000 en meer	24%	14%
C.	64.000 - 256.000	23%	19%
B.	16.000 - 64.000	18%	18%
A.	4.000 - 16.000	18%	24%
O.	minder dan 4.000	17%	25%

Bron: Bleeker-Knaap en Dernison, 1974.

Wanneer uit ditzelfde onderzoek een aantal aspecten van het woonmilieu naar belangrijkheidsscore gerangschikt wordt, dan blijkt er een duidelijke voorkeur te bestaan voor groen, woonrust, en een huis met een tuin. Het blijft echter onduidelijk of de voorkeur voor het kleinschaliger wonen bepaald wordt door de kleinere kerntypen zelf of door het feit dat de wensen met betrekking tot de huisvestingssituatie en de directe woonomgeving het best te reali-

seren zijn in deze kerntypen (14).

Men dient zich in dit verband te realiseren dat het in een onderzoek naar woonwensen erg moeilijk is een duidelijk onderscheid aan te brengen tussen het ideaalbeeld en het aspiratiebeeld, m.a.w. tussen de eigenlijk gewenste situatie en datgene wat binnen de gegeven omstandigheden haalbaar is (15). Ook Bleeker-Knaap en Dernison hebben zich niet los weten te maken uit dit dilemma van ideaalbeeld en aspiratiebeeld (Den Draak, 1975). In hoofdzaak richtten zij zich op ideaalbeelden. De kosten van de woning, een duidelijk element van het aspiratiebeeld, zijn zelfs geheel buiten beschouwing gebleven in dit onderzoek.

Het is dan ook niet verwonderlijk, zo stelt Den Draak (1975), dat de sterke ontvolking van de grote kernen, die uit een eventuele realisering van de ideaalbeelden zou voortvloeien, zich bij de verhuisbeweging, die op korte termijn te verwachten is, niet of nauwelijks manifesteert. In dit verband trekt hij de betekenis van ideaalbeelden voor het planologisch beleid dan ook ernstig in twijfel. Hiermee is ons inziens de betrekkelijkheid van de resultaten van dergelijk onderzoek wel aangegeven.

Volgens de andere opvatting wordt de trek uit de stad voornamelijk veroorzaakt door verschillen in de woningmarkt en wel met name verschillen in de toegankelijkheid van de woningmarkt voor de zoeker naar woonruimte. Kon het woningaanbod in de steden kwantitatief al niet aan de vraag beantwoorden, in kwalitatief opzicht was dit vaak nog minder het geval. Uit het hiervoor genoemde onderzoek naar woonwensen (Bleeker-Knaap en Dernison, 1974) blijkt dat 90% van de ondervraagden een duidelijke voorkeur heeft voor een eengezinswoning (met tuin).

In de bouwprogramma's trachtte men de laatste jaren aan dit streven tegemoet te komen door zo min mogelijk hoogbouw toe te passen, althans buiten de grote steden. Terwijl dus buiten de grote steden de gewenste woningen in grote aantallen gerealiseerd werden, daalde het percentage eengezinswoningen in de nieuwbouw van de grote steden van 21% in 1971 tot nog slechts 8% in 1975 (Van Ginkel, 1979b, p. 95). Had men dus zijn zinnen gezet op een betaalbare eengezinswoning, dat werd men welhaast gedwongen buiten de stad te gaan wonen.

In dit licht is ook het feit dat stedelijke nieuwkomers zich veelal niet wensen aan te passen aan de gewoontes en tradities van het dorp, waar zij zijn gaan wonen, beter te begrijpen. Die bereidheid zou immers verondersteld mogen worden, wanneer men ervan uitgaat dat zij zich vrijwillig in een andere woonplaats vestigen.

De studie van Brunt (1974) wijst dan ook uit dat er van vrijwillige vestiging nauwelijks sprake is. Brunt karakteriseert de grote meerderheid van de nieuwkomers als 'noodforensen' (16). Hun voornaamste verhuismotief was niet de voorkeur voor het 35 km van Rotterdam gelegen Stroomkerken, neen, het was de onleefbaarheid van de Rotterdamse binnenstad en de raffinaderijrook boven Hoogvliet. Hun gehele verwachtingspatroon was dat van de stedeling en dat bleef het. Zeker, 'natuurgenieters' zijn er wel in Stroomkerken, maar zij zijn gering in aantal en hun bijdrage aan het plaatselijke publieke leven is vrijwel te verwaarlozen. Voor het merendeel gaat het hier om noodforensen, door een reeks van omstandigheden buiten hen om op deze plaats terecht gekomen.

Was de eerste opvatting vooral in het begin van de zestiger jaren de meest gangbare, de laatste jaren begint men er meer en meer aan te twijfelen of de werkelijke reden voor de massale trek naar buiten inderdaad in de attractie van het meer rurale leefmilieu gezocht moet worden. Het wordt hoe langer hoe moeilijker zich aan de indruk te onttrekken dat de meeste migranten zich in de eerste plaats buiten de stad vestigen met het oog op de woning, die men daar kan verwerven en niet in verband met de eventuele aantrekkelijkheden van de omgeving. Wel gaat men de omgeving steeds positiever ervaren, wanneer men eenmaal in een suburbanisatiegemeente woont. Velen willen dit na verloop van tijd dan ook niet meer opgeven (RARO, 1972, p. 9 e.v.). Natuurlijk zijn er ook migranten voor wie de trek naar buiten wel een stap terug naar de natuur betekent, doch de indruk bestaat dat hun aantal onder de stadsverlaters vele malen kleiner is dan dat van de noodforensen.

Wij zouden dit hoofdstuk dan ook af willen sluiten met de voorzichtige konklusie - wij hebben de indruk dat gericht onderzoek ontbreekt - dat het merendeel van de verhuisbewegingen uit de stad in hoofdzaak eerder veroorzaakt schijnt te worden door uitstoting van de oude woongebieden dan door aanzuiging van de nieuwe woongebieden.

VI. MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN EN DE SUBURBANISATIE

Inleiding

De ontwikkeling van de binnenlandse migratie is uiteraard niet los te denken van het maatschappelijk kader, waarbinnen zij zich voltrekt. Zo hebben zich een aantal maatschappelijke ontwikkelingen voorgedaan, of anders gezegd, zijn er een aantal factoren aan te wijzen, die van grote betekenis zijn geweest voor het ontstaan en het voortbestaan van de migratie uit de steden.

Zoals bij de meeste sociale verschijnselen kan men niet spreken van één oorzakelijke faktor, doch van een kompleks van oorzakelijke factoren die nauw met elkaar samenhangen. Achtereenvolgens zal aandacht besteed worden aan de stijging van de welvaart en de daarmee gepaard gaande toename van de mobiliteit, de ontwikkeling van het woningaanbod in de steden en daarbuiten en het 'image' van het buiten wonen.

Stijging van de welvaart en toename van de mobiliteit

De invloed van de voortdurend stijgende welvaart op het proces van suburbanisatie is onmiskenbaar. Wij zouden in dit verband welhaast van de grondoorzaak kunnen spreken. Niet alleen leidde deze stijging van de welvaart tot een belangrijke vergroting van het gezinsbudget, daarnaast betekende zij een enorme toename van de vrije tijd. Beide ontwikkelingen leidden ertoe dat steeds meer betekenis werd toegekend aan de aktiviteit wonen (17).

Daar kwam bij dat door de toename van de materiële welvaart steeds grotere groepen van de bevolking over een auto konden beschikken, hetgeen een stormachtige ontwikkeling van de mobiliteit veroorzaakte. Zo werd per hoofd van de bevolking in 1976 ca. 6000 km meer afgelegd dan in 1960. Dat de personenauto hiervoor verantwoordelijk

kan worden gesteld blijkt wel uit tabel 6.

Tabel 6. Ontwikkeling van de mobiliteit

Jaar	Aantal km per per hoofd van de bevolking	Procentuele verdeling over vervoerstakken			
		auto	motor/bromfiets	bus/tram/metro	trein
1960	3400	35	18	27	20
1965	5100	56	14	18	12
1970	7500	75	6	11	8
1975	9260	81	4	8	7
1976	9300	82	3	9	6

Bron: C.B.S.

Dit is niet zo verwonderlijk als men bedenkt dat in de beschouwde periode het autobezit is toegenomen van 0,5 miljoen auto's in 1960 tot 3,7 miljoen auto's in 1976. Uit deze tabel blijkt ook dat het beroepsvervoer zijn aandeel in de totale vervoersprestatie gedurende deze periode terug zag lopen van 47% tot 15%.

De auto veroverde al gauw een dusdanige plaats, dat zij thans nauwelijks meer uit ons leven weg te denken valt. Met de komst van de auto begon ook de suburbanisatie snel grotere vormen aan te nemen. De auto vergrootte de aktieradius, hetgeen voor het wonen betekende dat men zich steeds minder aan de werkplaats gebonden voelde. Daar het gebruik van de auto tot een belangrijke verkorting van de reistijd leidde, werd de afstand tussen woon- en werkplaats minder belangrijk. Dit betekende voor de woningzoekende een enorme verruiming van de woningmarkt. Buiten de stad wonen werd op grote schaal mogelijk. De woonfactoren wonnen belangrijk aan invloed ten koste van de werkfactoren.

Eén en ander leidde dan ook tot een forse groei van het aantal forensen. Dat de hierdoor veroorzaakte toename in het woon-werkverkeer bijna geheel voor rekening kwam van de auto blijkt wel uit tabel 7.

De uit deze tabel meest in het oog springende verschuiving is die van openbaar vervoer en niet gemotoriseerd privé-vervoer naar gemotoriseerd privé-vervoer. Dit is bepaald geen verrassende konklusie maar de cijfers illustreren wel hoe ingrijpend de veranderingen zijn geweest.

Tabel 7. Door dagforensen gebruikte vervoermiddelen in percentages van het totaal.

vervoermiddel	1947	1960	1971	1975
fiets	53	35	10	8
bromfiets	-	13	12	9
motor/scooter	} 5	2	1	1
auto		7	42 *	58
gemotoriseerd privé	5	22	55	68
trein	16	14	10	8
tram (metro)	7	2	1	
autobus	14	25	19	14
openbaar vervoer **	37	41	30	22
ander/zonder	5	2	5	2
totaal	100 n= 414242	100 n= 746372	100 n= 1022610	100 n= 1343000

* waarvan ongeveer een kwart als medereiziger

** inclusief zgn. personeelsvervoer met bedrijfsbussen

Bron: Den Draak, 1978.

Is dus voor de dagforens de auto het belangrijkste vervoermiddel naar zijn werk, dat wil nog niet zeggen dat dan ook het gebruik van de auto voor het woon-werkverkeer overheersend is. Ter illustratie van de relatieve betekenis van de auto voor het woon-werkverkeer tabel 8.

Tabel 8. Gemiddelde jaarkilometrage van personenauto's naar verplaatsingsmotief.

Jaar	Woon/Werk	Zakelijk	Vakantie	Overig part. gebruik	Totaal
1960	1500 (8%)	12.500	1100	3600	18.700
1965	2200 (12%)	9.100	1500	5200	18.000
1970	3000 (17%)	6.600	1400	6200	17.200
1976	3100 (22%)	4.000	1200	5700	14.000
1977	3640 (26%)	3.300	1410	5800	14.150
1978	3815 (27%)	3.170	1385	5810	14.180

Bron: C.B.S.

De belangrijkste konklusie die men op basis van dit materiaal moet trekken, is dat de groei van het aantal afgelegde kilometers in het woon-werkverkeer weliswaar (procentueel) aanzienlijk is, doch door de categorie overige verplaatsingen (kooptrips, sociale kontakten etc.) nog steeds wordt overtroffen (18).

Uit de daling van het gemiddelde jaarkilometrage van personenauto's van ca. 25% tot $\pm$ 14.000 km mogen wij overigens niet afleiden dat het gebruik van de auto de laatste jaren afneemt (19). Wel kunnen wij, gezien de cijfers van tabel 6, konstaten dat het groeitempo van de totale mobiliteit over de periode 1975-1976 belangrijk verminderd is. Het aantal autokilometers per hoofd van de bevolking laat in deze periode nog slechts een stijging zien van 1%, terwijl bus, tram en metro hun aandeel in het totaal zelfs 1% zagen stijgen.

Het ziet er dus naar uit dat de stormachtige ontwikkeling van de mobiliteit langzaam zijn hoogtepunt heeft bereikt en zich zal gaan stabiliseren.

Ontwikkeling van het woningaanbod in en buiten de steden

Naast de stijging van de welvaart en de daarmee gepaard gaande toename van de mobiliteit, heeft de ontwikkeling van het woningaanbod binnen en buiten de steden een belangrijke invloed gehad op de suburbanisatie (Priemus, 1974).

Doordat steeds meer belang gehecht werd aan de aktiviteit wonen, werden de wooneisen steeds hoger en daarmee ook de eisen die aan de woningmarkt gesteld werden. Gezien de huidige wooneisen is het woningaanbod in de steden van dien aard dat het te kort schiet in aantal, aard en prijs van de woningen (RARO, 1972, p. 8 e.v.). Door de sterke binding van de grote steden aan de gemeentegrens, voor wat betreft de uitbreidingsmogelijkheden, zijn deze vaak zeer beperkt. Dit ruimtegebrek binnen de steden leidt enerzijds tot weinig bouwaktiviteiten en anderzijds tot hoge grondprijzen, zodat de prijs van de woningen zo sterk stijgt dat hij voor velen niet meer betaalbaar is. Bovendien leiden hoge grondprijzen ertoe dat de bouwonderneming verticale bouw prefereert boven horizontale bouw. Het type woningen dat veel gevraagd wordt - eengezinswoningen - is dan ook in onvoldoende mate aanwezig, en voorzover aanwezig onbe-

taalbaar.

Buiten de stad slaan al deze negatieve aspecten om in positieve. Lagere grondprijzen, de mogelijkheid sneller woningen te bouwen, de aanwezigheid van betaalbare woningen en de aanwezigheid van het gewenste type woning, maken dat menigeen de stad voor het 'buitenleven' verruimt. Door deze ontwikkeling wordt de woonfunctie van onze steden ernstig bedreigd.

Kan deze gebrekkige huisvestingssituatie aan de ene kant geweten worden aan het veel te laat op gang komen van de stadsvernieuwing, aan de andere kant is zij het gevolg van wat Borchert (1978), het proces van capaciteitsdaling van de steden noemt. Hij duidt hiermee op het proces dat voor tal van stedelijke activiteiten grotere oppervlakten nodig zijn dan voorheen, d.w.z. op een zelfde oppervlak kunnen steeds minder functies plaatsvinden. Dit geldt behalve voor de activiteit wonen, ook voor de activiteiten werken en verkeer. Voor de capaciteitsdaling van het wonen stelt Borchert drie factoren verantwoordelijk (20).

In de eerste plaats schrijft hij deze capaciteitsdaling toe aan het feit dat er - sinds de oorlog - sprake is van een voortdurende afname van de gemiddelde woningbezetting. Bedroeg de gemiddelde woningbezetting in 1960 nog 4 personen, in 1975 werden gemiddeld nog maar 3,15 personen per woning geteld, en aangenomen wordt dat dit in het jaar 2000 tot 2,63 zal zijn afgenomen.

Tabel 9. Gemiddelde woningbezetting.

	1960	1965	1970	1975	1980	1990	2000
Amsterdam	3,39	3,22	2,92	2,56			
Rotterdam	3,62	3,31	2,95	2,59			
's-Gravenhage	3,61	3,44	3,07	2,67			
Utrecht	3,97	3,78	3,47	3,13			
Nederland	4,05	3,86	3,51	3,15	2,94	2,71	2,63

Bron: Borchert, 1978.

Deze daling die enerzijds veroorzaakt wordt door demografische en anderzijds door sociaal-ekonomische factoren (21), heeft vergaande konsekventies voor de woningbehoefte. Zo zal een agglomeratie van 1 miljoen inwoners, die in 1975 - bij een gemiddelde woningbezet-

ting van 3,15 - over 317.500 woningen beschikte, in het jaar 2000 - bij een gemiddelde woningbezetting van 2,63 - nog slechts aan 835.000 inwoners huisvesting kunnen bieden, althans wanneer het aantal woningen d.m.v. uitbreidingsplannen niet vergroot kan worden (22).

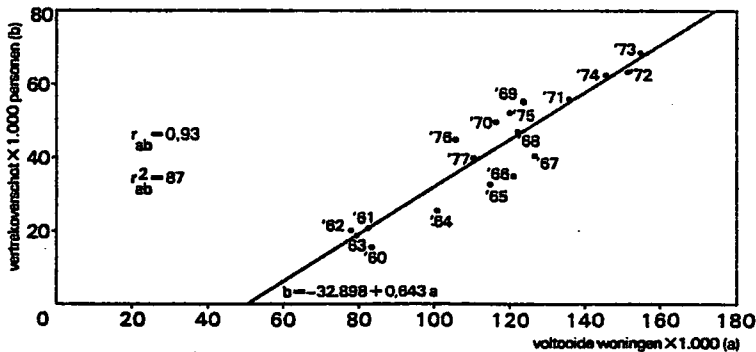
In de tweede plaats treedt volgens Borchert capaciteitsdaling op doordat hogere eisen aan het wooncomfort gesteld worden. Behalve meer woningen is er ook behoefte aan grotere woningen. Het gemiddeld aantal vertrekkenden per woning is een goede maat voor de toenemende ruimtebehoefte per individu. Dit aantal steeg gedurende de periode 1930-1967 van gemiddeld 4,43 tot gemiddeld 5,26 vertrekkenden per woning. Samen met de afname van het aantal personen per woning leidde dit tot een afname van het aantal personen per vertrek; bedroeg dit aantal in het begin van deze eeuw nog 1,65, thans is dit cijfer ca. 0,60 personen per vertrek. Eén en ander manifesteerde zich in het groter worden van de woningen naar gemeten woonoppervlakte. Dit betekent tevens dat het oude woningbestand alleen al zal afnemen door het samenvoegen van kleinere woningen tot woningen die aan de huidige eisen - wat betreft omvang - zijn aangepast.

Als derde faktor voor de capaciteitsdaling voor het wonen, noemt Borchert de voortdurende afname van de bebouwingsdichtheid. Bouwden onze voorouders in onze binnensteden ongeveer 150 woningen per ha, de naoorlogse buitenwijken tellen gemiddeld 75 woningen per ha, terwijl de hedendaagse suburbane woongebieden vaak niet meer dan 26 à 30 woningen per ha tellen (23). De lagere bebouwingsdichtheden die een uiting zijn van de toenemende ruimteconsumptie, zijn ondermeer het gevolg van het streven naar meer privacy. Ook voor de ruimte om de woningen is een toenemend oppervlak nodig (parkeerplaats, openbare groenvoorzieningen etc.). Dit betekent dus dat voor een zelfde aantal woningen steeds grotere oppervlakten nodig zijn.

De capaciteitsdaling van de steden, ook voor wat betreft het werken en het verkeer, manifesteert zich duidelijk in het feit dat het stedelijk grondgebruik in de grootste steden gedurende de afgelopen tien jaar verdubbeld is, terwijl de inwonertallen konstant bleven of zelfs daalden.

Deze diskrepantie tussen ruimtelijke behoeften en mogelijkheden heeft ertoe geleid dat, naast stedelijke funkties, ook bewoners zich steeds meer buiten de steden vestigen. Buiten de steden immers werden de eengezinswoningen in grote aantallen tegelijk en tegen redelijke prijzen uit de grond gestampt. Eén en ander leidde ertoe dat de vertrekoverschotten van de grootste steden welhaast beslissend bepaald leken te worden door de nationale woningbouw-cijfers.

Figuur 1. De ontwikkeling van de nederlandse woningbouw en het vertrekoverschot van de vier grootste steden 1960-1977.



Bron: Van Ginkel, 1979b.

Uit figuur 1 blijkt dat de jaarlijkse vertrekoverschotten van de vier grootste steden tezamen voor 87% kunnen worden voorspeld uit de jaarlijkse landelijke nieuwbouwcijfers gedurende de periode 1960-1977. Volgens Van Ginkel (1979b) betekent dit, gezien het verloop van de regressielijn, dat naarmate grotere absolute aantallen woningen worden gerealiseerd, deze woningen meer buiten de vier grootste steden worden gebouwd. Zouden binnen de vier grootste steden voldoende en geschikte woningen voor de eigen woningbehoefte worden gebouwd, dan zouden deze steden, vanuit de huisvestingssituatie bezien, slechts onbelangrijke migratiesaldi behoeven te kennen. Eén en ander wijst sterk in de richting van het door ons in hoofdstuk V geconstateerde, namelijk dat het merendeel van de migratie uit de steden verklaard schijnt te moeten worden door uitstoting uit de oude woongebieden. In dit verband kunnen wij misschien zelfs

spreeken van door woningbouw geleide migratie. Hiermee willen wij echter niet suggereren dat het probleem van de migratie uit de steden opgelost zou moeten worden door een daling van de bouwproductiviteit buiten de steden. Gezien het woningaanbod binnen de steden zou dit tot een aanzienlijke verscherping van de woningnood leiden.

Het 'image' van het buiten wonen

Van verschillende kanten wordt er wel op gewezen dat de suburb voor velen fungeert als een mythe. In deze mythe verschijnt de suburb als een rustige woonomgeving, waarin het bezit van een huis - met open haard, hobbykamer, diepvriezer en kleurentelevisie - garant staat voor geluk en voorspoed. Deze mythe zou ook veelal gehanteerd worden in reclamecampagnes voor de verkoop van woningen. De koop van een eengezinswoning zou een goede basis vormen om dit 'sprookje' te realiseren. In termen van Ter Heide zou er dan dus min of meer sprake kunnen zijn van 'werfagenten' en een migratiemode.

Volgens Hoekveld (1970) wordt deze mythe bevorderd door wat hij 'stuwende images' noemt. Enkele van deze images zijn:

- het buiten wonen zou goedkoper zijn in verband met belastingfaciliteiten (lagere belastingen in kleinere gemeenten en fiscaal voordeel bij de koop van een woning);
- de suburbs hebben natuurschoon en zijn landelijk gelegen;
- het buiten wonen in de frisse lucht is gezond;
- in de suburbs is een betere vervulling van de woonwensen mogelijk; daarbij is dan het eengezinshuis met tuin de belangrijke faktor.

Of hier nu sprake is van mythe of realiteit wordt verschillend beoordeeld. Ons inziens echter wordt de invloed van deze zogenaamde 'suburbane mythe' op de migratie uit de steden sterk overschat. Wij willen niet ontkennen dat zij misschien in het midden van de zestiger jaren een bijdrage heeft geleverd aan de suburbanisatie. Maar zo dit al het geval geweest is, heeft zij zeker de laatste jaren belangrijk aan betekenis ingeboet. Immers, juist de laatste tijd komt het steeds meer in de openbaarheid dat het wonen in de suburbs niet altijd zo positief wordt ervaren als de suburbane

mythe ons zou doen geloven. Grote afstanden tot de stad, veelal gebrekkige voorzieningen, steriele woonbuurten en doelloosheid zijn enkele van de veel gehoorde klachten. Ook de inmiddels ingeburgerde uitdrukking 'groene weduwen' voor de echtgenoten van allochtone forensen, vormt hiervan een duidelijke illustratie (Van Engelsdorp-Gastelaars en Maas Drooglever-Fortuyn, 1976).

Eén en ander samenvattend, menen wij dat de volgende ontwikkelingen verantwoordelijk gesteld kunnen worden voor het ontstaan en voortbestaan van de suburbanisatie.

Als grondoorzaak zien wij de toename van de welvaart. De hierdoor ontstane toename van de vrije tijd en het inkomen leidde ertoe dat steeds meer belang gehecht werd aan de aktiviteit wonen. De toename van de mobiliteit (auto) maakte het buiten wonen op grote schaal mogelijk; dit werd gestimuleerd door de slechte huisvestings-situatie in de steden en het grote woningaanbod buiten de steden.

VII. TOEKOMSTVERKENNINGEN

Inleiding

Te allen tijde heeft het de mens gefascineerd zich bezig te houden met de toekomst en zich te wagen aan voorspellingen ten aanzien van die toekomst. De resultaten van deze voorspellingen waren dikwijls minder fascinerend, wanneer zij jaren later met de werkelijke ontwikkelingen vergeleken werden. Eén en ander weerhoudt ons er niet van onze gedachten hierover te laten gaan.

In dit hoofdstuk zullen wij proberen ons een beeld te vormen van de mogelijke toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de trek uit de steden door na te gaan op welke wijze de maatschappelijke processen, die min of meer ten grondslag liggen aan het ontstaan (en voortbestaan) van de trek uit de steden, zich in de komende jaren naar alle waarschijnlijkheid zullen voortzetten. Allereerst zullen wij drie mogelijke ontwikkelingen onder de aandacht brengen, teneinde het kader aan te geven, waarbinnen wij de vraag naar toekomstige ontwikkelingen zullen proberen te beantwoorden. Daarna zal ingegaan worden op de mobiliteit in de komende jaren en de verwachte ontwikkelingen op de woningmarkt.

Drie mogelijke ontwikkelingen

Welke situaties zijn nu mogelijk met betrekking tot de ontwikkeling van de migratie uit de steden in de komende jaren? Nelissen (1974) schetst in dit verband drie mogelijke ontwikkelingen.

1. De massale trek uit de steden zal zich ook in de komende jaren voortzetten. Steeds meer mensen zullen de stad inruilen voor een woonplaats buiten de stad. Hierdoor zullen op den duur ook de centrale voorzieningen naar de periferie trekken en de suburbs zullen diensengevolge tot steden uitgroeien. De minst

draagkrachtigen blijven echter aangewezen op de tamelijk slechte huisvesting in de steden en zullen gekonfronteerd worden met een teruglopend infra-struktureel en sociaal-struktureel voorzieningenpeil.

2. De vlucht uit de steden naar de periferie wordt een zinkend kultuurgoed. Nelissen bedoelt hiermee dat steeds meer laagst betaalden naar de periferie zullen trekken, terwijl de meer welgestelden zullen terugkeren naar de stad (re-urbanisatie). Hierdoor wordt de stad het domicilie van de welgestelden en de periferie dat van de economisch zwakkeren.
3. De stad wint haar bijzondere kwaliteiten terug, en gaat zodoende opnieuw aantrekkingskracht uitoefenen op alle maatschappelijke groeperingen. Wat moeten wij nu onder die bijzondere kwaliteiten verstaan? Nelissen geeft hierop antwoord en zegt: "De stad zal aan haar bewoners tegelijkertijd privacy en openbaarheid, rust en gezellige drukte, voorzieningen met een zakelijk en met een persoonlijk karakter, oude en nieuwe gebouwen, grote en kleine huizen, veel en gevarieerde werkgelegenheid, goede mogelijkheden voor partikulier en openbaar vervoer en zo vele andere zaken moeten verschaffen".

Nelissen legt dus duidelijk de nadruk op het leefklimaat. Wij zouden dit derde alternatief dan ook iets willen wijzigen en de nadruk op verbetering van het woonklimaat willen leggen. Dit overeenkomstig onze klonklusie uit hoofdstuk V, dat de slechte huisvestingssituatie in de steden voor het merendeel van de stadsverlaters de hoofdreden van hun vertrek is.

Opnieuw geformuleerd luidt het derde alternatief dan als volgt. De trek uit de steden zal aanzienlijk verminderen en wellicht gedeeltelijk omslaan in re-urbanisatie tengevolge van een belangrijke verbetering van de huisvestingssituatie in de steden. Door het scheppen van 'wervende' woonmilieus voor alle maatschappelijke groeperingen, die met aantrekkelijke woongebieden buiten de steden kunnen concurreren, zal de stad haar woonfunctie blijven behouden.

Zonder twijfel is het afremmen van de trek uit de stad door het opnieuw 'woonbaar' maken van de bestaande steden de meest wenselijke ontwikkeling. Immers, alleen hierdoor is het mogelijk een sterk en gezond stedelijk gebied te handhaven en massale segregatie

van economisch sterkere en zwakkere groeperingen te voorkomen. Tevens wordt op deze manier de ontoelaatbare ruimteconsumptie afgeremd, de mobiliteit van de bevolking enigszins gereduceerd en blijft het draagvlak van de stedelijke voorzieningen onaangetast. Is deze ontwikkeling dus zonder twijfel de meest wenselijke, ons doel is tevens vast te stellen of zij ook de meest waarschijnlijke is. Helaas bieden de cijfers met betrekking tot de ontwikkeling van de migratiesaldi van de grote steden (zie tabel 3, p. 15) ons weinig houvast. Het enige wat hieruit op te maken valt is een geringe daling in de relatieve groei van het negatieve migratiesaldo voor de steden Rotterdam en Den Haag over de periode 1970-1974. Ook uit figuur 1 blijkt dat het vertrekoverschot uit de grote steden na 1973 een daling vertoont.

Het is zeer waarschijnlijk dat er inderdaad sprake is van een teruggang in de groei van de migratie uit de steden. Vermoedelijk zullen de cijfers tot en met 1980 een dergelijke tendens aangeven. Eén en ander lijkt ons voor een belangrijk deel samen te hangen met de economische teruggang. Uit de literatuur is voldoende bekend dat de migratieneiging terugloopt ten tijde van economische teruggang.

De mobiliteit in de komende jaren

Wat kunnen wij zeggen over de verdere ontwikkeling van de mobiliteit en de konsekventies daarvan voor de suburbanisatie?

Eén faktor die waarschijnlijk invloed uitoefent op de ontwikkeling van de mobiliteit in de komende jaren is het overheidsbeleid ten aanzien van autogebruik (toenemende belastingdruk) en openbaar vervoer. Beperking in de groei van de mobiliteit, in het bijzonder van het autogebruik, vormt zonder twijfel een kerndoelstelling in de Verstedelijkingsnota, het Struktuurschema Verkeer en Vervoer en in de nota meerjarenplan personenvervoer 1976-1980.

Aan belangstelling van de overheid ontbreekt het dus geenszins. Aan de andere kant koesteren wij niet al te hoge verwachtingen ten aanzien van de invloed van dit beleid op het autogebruik. Immers, afgezien van de moeilijkheid de juiste instrumenten te vinden, blijft er het punt van de beperkte beheersbaarheid van het menselijk gedrag in deze, dat zich in het algemeen in zeer geringe mate door "kollektieve" belangen laat leiden.

Meer direkte invloed op de ontwikkeling van de mobiliteit (en dus van het autogebruik) is er ons inziens dan ook te verwachten van de economische teruggang, de dalende inkomensgroei, de steeds duurder wordende benzine en de toenemende verkeerskongestie op de verbindingswegen tussen de suburbs en de centrale steden. Eén en ander zou er wel eens toe kunnen leiden dat het autogebruik de komende jaren zal verminderen.

In de toekomstverkenning voor Nederland (WRR, 1977), waarin ondermeer twee varianten worden uitgewerkt voor verkeer en vervoer, wordt hier in de tweede variant dan ook duidelijk op aangestuurd. In de eerste variant, waarin uitgegaan wordt van een voortdurende inkomensgroei en voorkeur voor eigen vervoer, neemt de mobiliteit verder toe. Dientengevolge wordt verwacht dat het gebruik van het openbaar vervoer verder terug zal lopen. Het wordt onwaarschijnlijk geacht dat kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer, gesteld al dat deze mogelijk is gezien de beperkte budgettaire ruimte, het getij zal doen keren.

In de tweede variant gaat men ervan uit dat na 1980 de inkomensgroei vermindert en ook het relatieve prijsvoordeel van de auto, ondermeer i.v.m. eisen op grond van milieu- en veiligheidsoverwegingen. Doordat de overheid in toenemende mate gebruik zal gaan maken van heffingen om nadelige gevolgen te bestrijden en de groei van het autobezit en -gebruik te beperken, wordt in deze variant verwacht dat het autosysteem in 1990 over zijn hoogtepunt heen zal zijn en dat het openbaar vervoer terrein terug zal winnen. Overeenkomstig gaat men ervan uit dat de suburbanisatie tot 1990 weliswaar nog toe zal nemen, doch na 1980 in een langzamer tempo. Eén en ander schijnt voorlopig aardig uit te komen. Het lijkt er inderdaad op dat de suburbanisatie zich in de komen jaren in een langzamer tempo voort zal zetten en dat het groeitempo van de mobiliteit (dus het autogebruik) verder af zal nemen. Ook de sterke daling van het aantal verkochte auto's wijst in die richting. Werden in 1979 over de periode jan. t/m sept. nog 473.719 auto's verkocht, in 1980 waren dit er bijna 100.000 minder, nl. 378.104 (24). Zou de economische teruggang niet meer betekenen dan een tijdelijke inzinking, dan zou ook de vermindering van het groeitempo van de mobiliteit slechts van tijdelijke aard kunnen zijn. Het ziet er echter meer naar uit dat de economische teruggang gebonden is aan

een omvormingsproces waar onze samenleving thans voor staat. Immers, vooral de laatste jaren voltrekt zich in de westerse wereld een bewustwordingsproces dat zich concentreert op de toekomstige kwaliteit van de samenleving. Misschien wel nooit tevoren hebben zovelen zich zo bewust beziggehouden met natuurlijk milieu, uitputting van grondstoffen, herverdeling van de welvaart, beperking van de groei etc.

Volgens sommigen bevindt onze samenleving zich op een tweekoppig. Zal ze het risico nemen van een grote economische en technologische catastrofe door zich te blijven overgeven aan een ongeremd groei-streven of zal ze zoeken naar een economische en technologische structuur die meer in evenwicht is met de beschikbare voorraad schaarse grond- en hulpstoffen en het adaptatievermogen van de mens (Boulding, 1966).

Het zal duidelijk zijn dat het antwoord op deze vraag mede het toekomstig mobiliteitspatroon en de toekomst van de stad zal bepalen. Voorlopig echter kunnen wij niet meer konstateren dan een geringe daling in het groeitempo van de (auto)mobiliteit.

Eén en ander impliceert ons inziens niet dat een forse vermindering van het autogebruik in de komende jaren zondermeer te verwachten valt, tenzij enige oliesjeiks doen wat het ruimtelijk beleid niet vermag te doen De tijd- en comfortvoordelen van de auto. t.o.v. andere vervoerswijzen zijn dermate groot dat de automobilist zich niet gemakkelijk schijnt te laten afschrikken door fiskale en fysieke maatregelen. Zelfs de (schrikbarende) files op de wegen tussen de woon- en werkplaatsen, zijn voor de meeste forensen nog geen aanleiding om het openbaar vervoer te gebruiken of naar de stad terug te keren. En de incidentele gevallen, waarin forensen wel besluiten terug naar de stad te gaan, doens ons inziens geen afbreuk aan dit algemene beeld. Dat het overigens met de reistijden wel meevalt blijkt uit tabel 10.

Gesteld nu dat het autogebruik, om welke reden dan ook, in de komende jaren wel drastisch zou afnemen, kunnen wij dan op korte termijn ook een afname van de migratie uit de stad verwachten? Zeker, wij willen de invloed hiervan op de suburbanisatie niet onderschatten, doch aan de andere kant wekt het feit dat slechts 25% van alle autokilometers het woon-werkverkeer betreft, bij ons de indruk dat in de hele discussie over de mobiliteit het woon-werkverkeer een

onevenredig gewicht in de schaal legt. Er worden nog altijd be-
duidend meer kilometers verreden voor partikulier gebruik.

*Tabel 10. Buiten en binnen de woongemeente werkzame personen naar
reisduur en percentages van de totale aantallen werken-
den voor 1960 (alleen forensen), 1971 en 1975.*

Reisduur	forensen			binnen woongem. werkzame pers.	
	1960	1971	1975	1971	1975
15 minuten	6	14	20	59	73
15 - 29 minuten	25	42	41	31	21
30 - 44 minuten	35	23	21	7	5
45 - 59 minuten	14	11	9	2	1
60 - 89 minuten	16	7			
90 - 120 minuten	3	2	9	1	
120 minuten	1	1			

Bron: Den Draak, 1978.

Daarnaast blijkt uit de groei van het aantal reizigers van de N.S. (5%) in de laatste jaren dat de bereidheid, om voor het overbruggen van de woon-werkafstand het openbaar vervoer te gebruiken niet onderschat mag worden. Dat deze groei voor een groot deel toegeschreven moet worden aan forensen, blijkt uit het feit dat zij voor een belangrijk deel in de spits verwerkt moet worden. De N.S. spreken zelfs van "verspitsing" van het reizigersvervoer (25).

Speelde de komst van de auto dus een belangrijke rol bij het op gang komen van de suburbanisatie, het is niet zondermeer duidelijk dat het afnemen van het autogebruik, om welke reden dan ook, een duidelijke vermindering in de trek uit de stad naar buiten tot gevolg zal hebben.

Deze indruk wordt nog versterkt door het feit dat ook in de komende jaren de bevolking vermoedelijk prioriteit zal leggen bij de kwaliteit van het woonmilieu en langere afstanden naar het werkadres voor lief zal nemen.

Ontwikkelingen op de woningmarkt

Ervan uitgaande dat de gebrekkige huisvestigingssituatie in de steden voor de meeste stadsverlaters de belangrijkste reden voor hun ver-

trek is, kunnen wij van het stedelijk herinrichtingsbeleid en in het bijzonder van de stadsvernieuwing in de toekomst wellicht een remmende invloed op de suburbanisatie verwachten. In ieder geval is het duidelijk dat een voortgaande verslechtering van het stedelijk woon- en leefklimaat de desurbanisatie zondermeer zal aanwakkeren, reden waarom het stadsvernieuwingsbeleid een hoge prioriteit verdient.

De term stadsvernieuwing duidt hierbij niet uitsluitend op de bouwkundige verbetering van verouderde stedelijke bebouwing. In het ontwerp van de Wet op de Stadsvernieuwing, dat in 1976 bij het parlement werd ingediend, wordt onder stadsvernieuwing verstaan: De stelselmatige inspanningen zowel op stedenbouwkundig als op sociaal, economisch en cultureel gebied, gericht op behoud, herstel en verbetering - zomede, indien nodig, op herindeling en sanering - van stadskernen en daarbij aansluitende stedelijke gebieden alsmede van andere door dichte bebouwing gekenmerkte centra van maatschappelijk leven. In deze omschrijving komt goed tot uiting dat stadsvernieuwing zoveel mogelijk gericht is op een zo goed mogelijk laten functioneren van de stedelijke samenleving.

Na ca. 30 jaar van stilstand, is aan het einde van de jaren '60 de stadsvernieuwing weer langzaam op gang gekomen. Daarbij diende zij zich echter op een grotere schaal aan dan in het verleden ooit het geval geweest is. Ten dele kwam dit voort uit de noodzaak achterstanden in te lopen. Grote delen van onze 19e eeuwse wijken zijn technisch en in toenemende mate ook in sociale zin in verval geraakt. Voorts zorgde de snelle wijziging van onze normen met betrekking tot het wonen (bouw- en woningvoorschriften) ervoor, dat woningen die vijftig jaar geleden nog goed bewoonbaar werden geacht, thans op dusdanig ingrijpende wijze verbouwd dienen te worden, willen zij aan de voorschriften voldoen, dat het praktisch onbetaalbaar wordt. Eén en ander bracht met zich mee dat de steden zich welhaast voor onoverkomelijke problemen gesteld zagen. Temeer daar men ook juist de lagere en zwakkere inkomensgroepen een redelijk woon- en leefmilieu wilde verschaffen. De grote financiële problemen, waar de steden mee te kampen hebben en die nog versterkt worden door de economische teruggang vormen dan ook een ernstige bedreiging voor het goed op gang komen van het stadsvernieuwingsbeleid.

Dit beleid is dan ook maar al te vaak het middelpunt van kritiek. Zo stelt Buit (1972) zelfs dat het huidige overheidsbeleid t.a.v. de stadsvernieuwing de ongewenste processen van decentralisatie van wonen (en werken) eerder versterkt dan verzwakt. In de eerste plaats omdat in het kader van de op gang komende stadsvernieuwing de woningdichtheden per ha in de oude stadswijken vrij aanzienlijk verlaagd zullen worden. Blijkens de Verstedelijkingsnota wordt er voor de grote steden zelfs van uitgegaan dat er bij de woningverbetering 15% verlies aan woningen zal optreden. Dit betekent dat deze operatie voor de vier grootste steden in de periode 1980-1990 met een verlies van minimaal 25.000-30.000 woningen gepaard zal gaan. Dit zal volgens Buit weer tot verplaatsing van bewoners uit de steden naar buiten leiden. In de tweede plaats omdat in het kader van de stadsvernieuwing met de daaraan gekoppelde individuele huursubsidie de gemiddelde woonbezetting zal blijven dalen. Met name dit proces van toenemend vloeroppervlak per inwoner vormt volgens Buit een machtige impuls tot centrifugale migratie binnen de stedelijke gebieden. In de termen van Borchert (1978) zal de capaciteitsdaling van de steden m.b.t. het wonen door de stadsvernieuwing dus juist aangewakkerd worden. Bovendien meent Buit dat de nadrukkelijke bestemming van stadsvernieuwingsgebieden voor in het bijzonder de lagere inkomensgroepen, het selectieve karakter van de huidige processen eerder zal versterken.

Desalniettemin zijn wij van mening dat het nog wat vroeg is nu al aan de uitwerking van het stadsvernieuwingsbeleid te wanhopen. Wij mogen niet vergeten dat het stadsvernieuwingsbeleid in Nederland nog betrekkelijk nieuw is (26). Bovendien menen wij te mogen konstateren dat in de afgelopen jaren een aantal stadsvernieuwingsprojecten met veel verve aangepakt zijn, teneinde een poging te ondernemen verder verpaupering van de stad tegen te gaan en ook zwakkere inkomensgroepen een redelijk leefmilieu te verschaffen. In die zin komt dus naast de desurbanisatie ook een zekere reürbanisatie op gang. Dat dit reürbanisatieproces ook veelal selectief is kunnen wij niet ontkennen.

Een ander selectief reürbanisatieproces is de terugkeer van hogere inkomensgroepen naar attractieve oudere stadsdelen. Men denke in dit verband aan de grachtengordels in Amsterdam en de grote belang-

stelling van jonge mensen voor de Jordaan.

Ook in Amerika zien wij deze ontwikkeling. Jonge mensen kopen oude verwaarloosde buurten op en voeren er grootscheepse renovatie en verbouwplannen uit. De Amerikanen hebben een speciale naam voor deze nieuwe vorm van migratie, 'gentrification', wat verdeftiging of veredeling betekent. Dat men ook daar deze ontwikkeling met gemengde gevoelens gadeslaat blijkt wel uit het volgende stukje dat wij ontleenden aan een artikel in het N.R.C. Handelsblad (27):

"Dankzij de dynamiek en de materiële welvaart van deze klasse van jonge academici komen steeds meer wijken in Manhattan in goeden doen. Maar er kleven ook bezwaren aan deze gedeeltelijke opleving van de oude Amerikaanse steden; een gevolg van de 'gentrification' is namelijk de exodus van armen en oude mensen met een vast inkomen. Zij kunnen geen gelijke tred houden met de toegenomen welvaart van de buurt: de oude vertrouwde buurtwinkels verdwijnen in de concurrentieslag met de modieuze, dure zaken, die meer ingesteld zijn op de behoeften en de koopkracht van de nieuwe bewoners".

Deze nieuwe vorm van migratie is echter nog zo recent en gering van omvang, dat er geen of nauwelijks onderzoek gedaan is naar de beweegredenen van deze migranten (Blauw en Pastor, 1978) (28). Verondersteld wordt dat o.a. een groeiend verzet tegen het lange reizen naar het werk en de langzame bewustwording van de nadelen van het wonen in de suburbs hieraan ten grondslag kunnen liggen. In dit verband mogen wij niet vergeten dat de situatie in Amerika toch geheel anders is dan die in Nederland (29).

Het is voorlopig de vraag of deze vorm van migratie verder door zal zetten of slechts van tijdelijke aard zal zijn. Indien deze retourmigratie alleen aan de hogere inkomensgroepen blijft voorbehouden, zou dit wel eens kunnen betekenen dat de suburbs inderdaad langzaam gaan verpauperen (zie p. 62). Het is ook mogelijk dat op den duur andere groepen aan deze migratie zullen gaan deelnemen. Vooralsnog echter is deze vorm van migratie lang niet voldoende om de bevolkingsdaling in de grote steden tegen te gaan. In dit verband moeten wij wel bedenken, dat de voortgaande afname van de gemiddelde woningbezetting altijd tot een zekere bevolkingsdaling aanleiding zal geven, althans er van uitgaande dat er geen uitbreidingsmogelijkheden zijn.

In hoeverre de desurbanisatie uiteindelijk gekeerd zal kunnen worden door een reurbanisatie, waaraan alle maatschappelijke groepen deelnemen, zal behalve door de effectiviteit van de beleidsinstrumenten, mede bepaald worden door de ontwikkeling van maatschappelijke en individuele prioriteiten. In dit verband zou de afnemende belangstelling voor gezinsvorming, zoals die door sommigen toegeschreven wordt aan het verschijnsel hyperindividualisering - een vergaande individualisering van de levenshouding van het individu - in de toekomst wel eens een belangrijke rol kunnen gaan spelen. Immers, de gezinnen met jonge kinderen hebben het grootste aandeel in de migratiestromen uit de stad. Door een daling van het relatieve aandeel van gezinnen met jonge kinderen in de bevolking zou de druk tot suburbanisatie dus wel eens kunnen verminderen, vooropgesteld dat er voldoende woonmogelijkheden binnen de steden zijn. Bovendien is het denkbaar, dat voor een deel van de gesuburbaniseerden een afweging van voor- en nadelen van het wonen in de stad en daarbuiten in de toekomst de balans naar de andere kant doet doorslaan. Met het oog hierop zou de vraag naar het al dan niet bestaan van een stedelijke leefstijl wel weer eens midden in de belangstelling kunnen komen (Wirth, 1938) (30).

Reurbanisatie is een verreikende doelstelling, die niet alleen zal kunnen worden verwezenlijkt door de ruimtelijke structuur van de stedelijke gebieden te verbeteren, doch die tevens een mentaliteitswijziging bij de gebruikers veronderstelt. In dit opzicht blijft twijfel aan de realiseerbaarheid van de beleidsvoornemens gerechtvaardigd. Wat de ontwikkeling van het woningaanbod buiten de steden betreft, het is onmiskenbaar dat dit in de komende jaren nog verder terug zal lopen, vanwege de verminderde bouwproductiviteit. In verband hiermee zal de gesignaleerde daling in het groeitempo van de migratie uit de steden zich vermoedelijk voortzetten. Al met al zijn onze verwachtingen ten aanzien van de uitwerking van het stadsvernieuwingsbeleid op de migratie uit de steden voor de komende jaren niet al te rooskleurig. Het stadsvernieuwingsbeleid staat nog in de kinderschoenen en veel problemen zullen nog overwonnen moeten worden. Bovendien zal men er op moeten toezien dat de stadsvernieuwing zich niet teveel richt op juist de financieel zwakkeren of juist de financieel sterkeren. Teneinde opnieuw een massale segregatie van verschillende maatschappelijke groepe-

ringen tegen te gaan, zal het beleid zich zoveel mogelijk op alle maatschappelijke groeperingen moeten richten. In ieder geval zal het stadsvernieuwingsbeleid binnen het gemeentelijk beleid een hoge prioriteit moeten hebben om te voorkomen dat door de verminderde bouwproduktiviteit buiten de steden de woningnood binnen de steden nog extra zal toenemen.

Wat kunnen wij nu zeggen over de toekomstige ontwikkeling van de migratie uit de steden? Volgens ons zijn er geen aanwijzingen dat de migratie uit de steden op korte termijn belangrijk in omvang af zal nemen. Wel zijn er ons inziens aanwijzingen dat de daling van het tempo van de migratie uit de steden zich ook in de komende jaren zal blijven voortzetten. Een daling in het tempo van de bevolkingsafname van de steden mag dan ook verwacht worden. Hierdoor zal in ieder geval voorkomen worden dat de steden nog verder aangetast worden. Daarentegen lijkt het op gang komen van een reürbanisatie van alle maatschappelijke groeperingen voorlopig niet te verwachten. Wel zal de terugkeer van welgestelden met zorg gadeslagen dienen te worden, teneinde opnieuw een massale segregatie te voorkomen.

Eén en ander betekent dat ons inziens geen van de drie ontwikkelingen, die wij (op p. 61 en 62) schetsen, in de komende jaren op de Nederlandse steden van toepassing zal zijn. Tot 1990 zal er vermoedelijk sprake zijn van een stabilisatie van de migratie uit de steden.

VIII. SAMENVATTING

Wij hebben ons tot doel gesteld de verschillende factoren en processen die een rol spelen bij de migratie uit de steden te achterhalen, alsmede iets over toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van deze migratie te zeggen. Ter afsluiting zullen wij de belangrijkste konklusies met betrekking tot de beantwoording van deze vragen kort samenvatten.

Uit de theorie van Ter Heide leidden wij af dat interregionale verschillen in de woonsfeer (interregionaal in de zin van tussen stad en platteland) verantwoordelijk gesteld moeten worden voor de migratie uit de steden. Met name de beschikbaarheid van een woning elders bleek voor vele stadsverlaters de doorslaggevende reden voor hun vertrek te zijn. Dit zou erop wijzen dat de trek uit de stad voor de migrant vaker een stap vooruit naar een betere huisvestingssituatie betekent dan een stap 'terug naar de natuur'. Wij konden ons niet aan de indruk onttrekken dat het aantal 'noodforensen' een relatief groter aandeel in de migratiestromen uit de stad heeft dan het aantal 'natuurgenieters'. Wij benadrukten echter wel dat gericht onderzoek hiernaar ontbreekt. Desalniettemin trokken wij de konklusie dat het merendeel van de verhuisbewegingen uit de stad eerder veroorzaakt schijnt te worden door uitstoting uit de oude woongebieden dan door aanzuiging van de nieuwe woongebieden.

Voor wat betreft de maatschappelijke processen lieten wij zien dat de grondoorzaak van de suburbanisatie in de stijging van de welvaart gezocht moet worden. Hierdoor werd de activiteit wonen steeds belangrijker en kwam de auto binnen ieders bereik, hetgeen een enorme toename van de mobiliteit veroorzaakte. Wonen buiten de stad werd op grote schaal mogelijk. Dit wonen buiten de stad werd nog gestimuleerd door het feit dat buiten de steden de eengezinswoningen in grote aantallen gereed kwamen, terwijl de huisvestingssituatie in

de stad veel te wensen overliet door het lang uitblijven van herstel en onderhoud en het proces van capaciteitsdaling.

Teneinde iets te kunnen zeggen over mogelijke toekomstige ontwikkelingen gingen wij na hoe die maatschappelijke processen, die een belangrijke rol gespeeld hebben bij de totstandkoming van de suburbanisatie, zich vermoedelijk in de toekomst zullen voortzetten. Met betrekking tot de ontwikkeling van de mobiliteit konstateerden wij een daling in het groeitempo. Het blijft echter onduidelijk of de economische teruggang, die hiervoor vermoedelijk verantwoordelijk is, een tijdelijke inzinking is of het gevolg van een keerpunt waarop onze samenleving zich thans zou bevinden. Dit maakt het moeilijk een voorspelling te doen ten aanzien van het auto-gebruik in de komende jaren. Trouwens, zelfs een duidelijke vermindering in het autogebruik zal geen garantie vormen voor het afnemen van de suburbanisatie, gezien het relatieve aandeel van de auto in het woon-werkverkeer, de eventuele bereidheid gebruik te maken van het openbaar vervoer voor het overbruggen van de woon-werk afstand en de voortgaande tendens om prioriteit te geven aan de kwaliteit van het woonmilieu en daarbij grotere afstanden naar het werkadres voor lief te nemen.

Ook wat betreft de invloed van het huidige stadsvernieuwingsbeleid koesteren wij zeker voor de nabije toekomst geen hoge verwachtingen. Dit met het oog op de grote financiële problemen van de steden en het feit dat de processen van capaciteitsdaling door het huidige stadsvernieuwingsbeleid eerder aangewakkerd schijnen te worden. Wel konstateerden wij het op gang komen van een nieuwe vorm van migratie, 'gentrification' ofwel de terugkeer van de meer welgestelden naar de stad. Wij achten het niet onmogelijk dat in de toekomst ook andere maatschappelijke groeperingen aan deze retourmigratie gaan deelnemen. Eén en ander zal in belangrijke mate afhangen van het stadsvernieuwingsbeleid in de komende jaren, waarvan de doeltreffendheid mede bepaald zal worden door de ontwikkeling van maatschappelijke en individuele prioriteiten.

Dit betekent dat wij voor de komende jaren niet meer kunnen zeggen dan dat de daling van het groeitempo van de migratie uit de steden zich vermoedelijk voort zal zetten. Een belangrijke afname van de migratie uit de steden lijkt ons voorlopig niet reëel.

Aan de andere kant moeten wij er rekening mee houden dat het op

grote schaal achterwege blijven van de produktie van nieuwe woningen buiten de steden wel eens een (noodgedwongen) snelle daling van het groeitempo van de suburbanisatie tot gevolg zou kunnen hebben. Wanneer het stadsvernieuwingsbeleid hiermee geen gelijke tred houdt, zou de woningnood in de steden hierdoor wel eens aanzienlijk verscherpt kunnen worden. Reden temeer voor de grote steden het stadsvernieuwingsbeleid een hoge prioriteit te geven en zich nogmaals te bezinnen op de uitgangspunten van het huidige beleid.

NOTEN

- (1) Deze groeiverschillen mogen niet geheel aan de suburbanisatie toegeschreven worden. Zij worden ook veroorzaakt door uiteenlopende geboortenoverschotten. De geboortenoverschotten in het buiten- en middengebied liggen beduidend hoger dan in de stedenring (resp. 13 en 5 per 1000). Dit komt niet alleen door de relatief hoge geboortecijfers van de autochtone bevolking, doch ook door de vestiging van veel jonge allochtone gezinnen. Hierdoor zijn de sterftecijfers in het buiten- en middengebied lager geworden. In de steden daarentegen liggen de sterftecijfers ver boven het landelijk gemiddelde tengevolge van de sterke vergrijzing die door de selektiviteit van de migratie is opgetreden. Zie ook Borchert (1978, p. 96).
- (2) Met deze samenhangende begeleidingsverschijnselen duiden wij op verschijnselen als de kortere werkweek, langere vakanties, hoger besteedbaar inkomen, toename van de mobiliteit etc.
- (3) Naast residentiële suburbanisatie, waarmee de dekoncentratie van het wonen bedoeld wordt, wordt ook gesproken over industriële en commerciële suburbanisatie. Onder industriële suburbanisatie verstaat men het proces dat bedrijven, instellingen, scholen, universiteiten, ziekenhuizen e.a. vanuit de binnenstad naar gebouwen aan de rand van de stad verhuizen. Commerciële suburbanisatie betreft de vestiging van winkels, shopping centers, superstores en dergelijke in de randgemeenten. Zie ook Borchert (1972).
- (4) De opening in 1874 van een spoorlijn van Amsterdam via Bussum en Hilversum naar Utrecht komt hierbij een beslissende betekenis toe, hoewel reeds omstreeks 1850 de eerste villa's van welgestelde Amsterdammers in Bussum en Hilversum verschenen waren. Dankzij de regelmatige treinverbindingen konden de beter betaalden het zich veroorloven in het Gooi te gaan wonen en naar hun werk op en neer te reizen. Daarnaast had de aanleg van tramlijnen tussen Utrecht, Zeist en Driebergen - tussen 1879 en 1901 - grote invloed op de bevolkingstoename in het heuvelruggebied. Pas na de jaren 1910-1920, als de wegverbindingen beter geworden zijn, nemen ook de plaatsen op de zandgronden, zoals Doorn, in bevolking toe, ondanks het feit dat zij niet aan tram- of spoorlijnen gelegen zijn.
- (5) Terwille van de continuïteit maakte Borchert gebruik van de typologie naar urbanisatiegraad op 31 mei 1960. Zie: C.B.S. publikatie 'Typologie van de nederlandse gemeenten naar urbanisatiegraad', 31 mei 1960.
- (6) De titel van het boek 'The Laws of Migration' is eigenlijk wat misleidend. Ravenstein heeft niet zozeer migratiewetten geformuleerd, als wel empirische regelmatigheden in het materiaal van de Britse census van 1881 gekonstateerd.

- (7) Deze beschouwingen gaan uit van de gedachtengang dat de migratie plaatsvindt van gebieden met lage naar gebieden met hoge reële inkomens. Dat dit in de praktijk niet tot het verdwijnen van regionale welvaartsverschillen leidt, moet toegeschreven worden aan het feit dat de arbeidsmarkt, gezien de differentiatie van arbeiders naar aanleg en opleiding, niet één geheel vormt. Dit betekent dat de hoogst bereikbare inkomens voor verschillende categorieën arbeiders in het algemeen in verschillende gebieden te realiseren zijn. Migratie is tengevolge hiervan vrijwel altijd een zaak van tweerichtingsverkeer. De tegengestelde stromen zijn daarbij verschillend van samenstelling.
- (8) Het kan hier zowel om voldoende als noodzakelijke voorwaarden gaan. A is een voldoende voorwaarde voor het optreden van B als het optreden van A ook steeds het voorkomen van B met zich meebrengt, wat echter niet uitsluit dat B aanwezig kan zijn zonder dat A er is. A is een noodzakelijke voorwaarde voor B, als B slechts kan optreden, als A er is, hoewel A ook kan voorkomen zonder dat B optreedt (Ter Heide, 1965, p. 11).
- (9) In werkelijkheid zal het niet betekenen dat migratie al of niet optreedt, maar dat er verschillen in frekwentie van migratie optreden.
- (10) Men kan hierbij echter aantekenen dat in de Nederlandse situatie het niet verkrijgen van een vestigingsvergunning wel degelijk een mogelijkheid is om migratie te belemmeren (ofschoon aan de "regel" is voldaan). Eveneens zou de trek naar buiten in sommige gevallen op een migratiemode duiden (RARO, 1972, p. 8).
- (11) Zij wezen er op dat de frekwentie van de sociale kontakten tussen personen of groepen afneemt, naarmate de afstand tussen deze personen of groepen groter wordt.
- (12) De uiteindelijke vestigingsplaats van de migrant mag helaas niet altijd beschouwd worden als een indikator voor zijn wensen t.a.v. de (sociale) woonomgeving. Immers, het woningaanbod en de toegankelijkheid van de woningmarkt voor de diverse groeperingen, spelen in de beslissing om zich ergens te vestigen veelal de hoofdrol.
- (13) Met betrekking tot de relatie tussen afstand en omvang van de migratie zijn verschillende formules opgesteld. In dit kader zou het te ver voeren hier nader op in te gaan. Bovendien beschrijven afstandsmodellen alléén de migratie niet volledig. Zij houden namelijk geen rekening met het feit dat interregionale verschillen niet willekeurig verspreid zijn. De migratie zal natuurlijk veelal gericht zijn op enkele gunstige gebieden.
- (14) Uit ditzelfde onderzoek werd namelijk ook voldoende duidelijk dat ontevredenheid met de woning het voornaamste motief was van hen die verhuishadden.
- (15) Deze termen zijn door Priemus (1968, p. 26) geïntroduceerd. Onder het aspiratiebeeld verstaat hij het volgende: Die lokatie van de woning welke het huishouden binnen het aanbod van woningen op de voor het huishouden interessante woningmarkt in de door het huishouden bereikbare prijsklasse ideaal acht, gezien zijn specifieke omstandigheden.

- (16) Het begrip noodforens werd door Saal (1972) geïntroduceerd. Hij maakte onderscheid tussen drie typen forensen:
1. de stille genieters en rustzoekers. Zij zijn graag bereid de nadelen van het kleine dorp op de koop toe te nemen en het nagenoeg geheel ontbreken van voorzieningen speelt voor hen geen rol. Hoe landelijker, hoe beter.
 2. de pragmatische dualisten. Zij verlangen een behoorlijk voorzieningenpeil en het dorp moet niet te ver van 'de stad' liggen. Zij behoren vaak tot diegenen die een verdere uitbreiding van het dorp willen toegestaan.
 3. noodforensen: typische stedelingen die in een dorp zijn gaan wonen vanwege de heersende woningnood of de beperkte keuzemogelijkheden op de stedelijke woningmarkt.
- (17) Enerzijds betekende de toename van de vrije tijd dat steeds meer tijd in huis werd doorgebracht, anderzijds betekende de toename van het inkomen dat grotere groepen van de bevolking meer eisen konden stellen aan hun woonruimte.
- (18) In dit verband dienen wij wel te bedenken dat een gedeelte van het aantal afgelegde kilometers voor partikulier gebruik voort kan komen uit het feit dat suburbanisanten misschien iets langere afstanden af moeten leggen voor hun dagelijkse behoeften.
- (19) Volgens Van Gent (1979) moet deze afname verklaard worden uit het feit dat zich de laatste jaren een opvallende verschuiving van zakenauto's naar particuliere auto's in het autobestand heeft voorgedaan. Bestond in het begin van de jaren '60 ca. 60% van het personenautobestand uit zakenauto's, in 1976 was dit percentage gedaald tot 20%. Aangezien de gemiddelde jaarkilometrage van een zakenauto hoger ligt dan dat van een particuliere auto, deed zich een verschuiving in het gemiddelde jaarkilometrage voor. Een andere oorzaak voor dit afnemend gemiddelde ziet Van Gent in de toenemende betekenis van het meervoudig autobezit. De tweede auto rijdt meestal minder kilometers dan de eerste.
- (20) Aangezien wij ons hier beperkt hebben tot de suburbanisatie van het wonen, zal de capaciteitsdaling van het werken en verkeer hier onbesproken blijven.
- (21) Borchert (1978) beschouwt de gezinsverdunding, d.w.z. de vermindering van het aantal leden per gezin, als de belangrijkste demografische factor. Deze gezinsverdunding wordt veroorzaakt door een afnemend kindertal per gezin, daarnaast is ook de afnemende huwelijksleeftijd en een op vroegere leeftijd zelfstandig gaan wonen van ongehuwde kinderen van belang. Ook de trend, waarbij de geboorte van het eerste kind in nieuw gestichte gezinnen enkele jaren wordt uitgesteld is van invloed op de gezinsverdunding, evenals het toenemend aantal echtscheidingen. Naast deze demografische factoren zijn er ook sociaal-ekonomische factoren die ertoe leiden dat de gemiddelde woningbezetting daalt. Als belangrijkste noemt Borchert de huishoudensverdunding, waarmee hij bedoelt dat huishoudens met een gezinskern steeds meer tot deze gezinskern worden teruggebracht.
- (22) Vooral gedurende de periode 1965-1975 is de daling van de gemiddelde woningbezetting groot geweest. Na 1975 zal zij in een trager tempo gaan verlopen. Dientengevolge zal de totale woningbehoefte in de toekomst in

steeds sterkere mate door de bevolkingstoename bepaald worden. In de laatste decennia van deze eeuw zal de absolute toename van de woning-behoefte dan ook sterk verminderen.

- (23) In de toekomst wil men dergelijke extreem lage dichtheden vermijden. In de Verstedelijkingsnota wordt gedacht aan een gemiddelde woondichtheid van 35 tot 40 woningen per ha zuiver woongebied. Voor de vier grootste steden worden 80 tot 100 won/ha aanbevolen en voor de middelgrote steden 40 tot 60 won/ha.
- (24) Deze cijfers werden verkregen via de BOVAG.
- | | |
|--|-----------|
| Totaal aantal verkochte auto's in 1973 | - 429.931 |
| 1974 | - 404.312 |
| 1976 | - 508.451 |
| 1977 | - 551.932 |
| 1978 | - 584.585 |
| 1979 | - 568.870 |
- (25) Volkskrant, 9-10-1980, N.S. neemt proef met dubbeldekkers.
- (26) Werd in Duitsland al in 1971 een stadsvernieuwingswet aangenomen, in ons land verschenen omstreeks die tijd pas de eerste ambtelijke rapporten over het vraagstuk van de stadsvernieuwing; het definitieve wetsontwerp werd pas in 1976 ingediend.
- (27) NRC-Handelsblad, 26-5-1979, New York en de nieuwe elite.
- (28) Dit is het enige onderzoek dat wij met betrekking tot retourmigratie konden vinden. Het betreft hier echter een andere vorm van retourmigratie dan de 'gentrification'.
- (29) In de eerste plaats is de suburbanisatie in Amerika veel verder voortgeschreden dan in Nederland, zodat de suburbs nu door dezelfde kwalen geplaagd worden als de metropolen. In de tweede plaats is men in Amerika meer op de auto aangewezen, ook voor het woon-werkverkeer, vanwege het (vaak) gebrekkige openbaar vervoer.
- (30) De veronderstelling dat er zoiets als een stedelijke levensstijl zou bestaan is onder woorden gebracht door L. Wirth. In zijn artikel 'Urbanism as a way of life' (1938) betoogde hij dat er een samenhang zou bestaan tussen ekologische variabelen als aantal inwoners, bevolkingsdichtheid en heterogeniteit van de bevolking (kenmerkend voor de stad) en de aard van de sociale relaties (deze zouden in de stad onpersoonlijk, oppervlakkig en gesegmenteerd zijn).

LITERATUURLIJST

- Bell, W. (1956), Familism and Suburbanization, Rural Sociology XXI: 276-283
- Bell, W. (1968), The City, the Suburbs and a Theory of Social Choice, in: S. Greer, D.C. Elrath, D.W. Minar & P.W. Orleans (eds.), The New Urbanization (New York: St. Martin's Press), pp. 132-168
- Beshers, J.M. and E.N. Nishiura (1961), A theory of internal migration differentials, Social Forces XXXIX: 216
- Blauw, P.W. en C. Pastor (1978), Terug naar de stad: een onderzoek naar de retournigratie van gezinnen met kinderen naar de grote stad. Stepro-rapport no. 3 (Utrecht: Geografisch Instituut R.U.)
- Bleeker-Knaap, M. en A.H. Dernison (1974), Onderzoek naar woonmilieus ('s-Gravenhage: Staatsuitgeverij)
- Borchert, J.G. (1972), Commerciële suburbanisatie, Intermediair 8, no. 17: 1-9
- Borchert, J.G. (1974), Vertrek uit Utrecht, in: J. Hinderink en M. de Smidt (red.), Een sociaal-geografisch spectrum (Utrecht: Geografisch Instituut R.U.), pp. 145-152
- Borchert, J.G., G.J.J. Egbers en M. de Smidt (1978), Ruimtelijk beleid in Nederland (Bussum: Roman)
- Boulding, K.E. (1966), The Economics of the Coming Spaceship, in: H. Jarret (ed.), Environmental Quality in a growing Economy (Baltimore: The Johns Hopkins University Press), pp. 121-132
- Bowles, G.K. (1957), Migration patterns of the rural-farm population, Rural Sociology XXII: I-II
- Brunt, L. (1974), Stedeling op het platteland (Meppel: Boom)
- Buit, J. (1972), Veranderende mobiliteitspatronen en ruimtelijke ordening (Amsterdam)
- Cortie, K. en J. Uitermark (1978), Wie wil er nog in Amsterdam wonen? Wonen TA/BK no. 2: 16-20
- Deelstra, T. (1979), Nederland is verstedelijkt, maar de stad is weg. Natuur en milieu no. 12: 3-18

- Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening
Deel 1. Oriënteringsnota (1975)
Deel 2. Verstedelijkingsnota (1976)
Deel 3. Nota landelijke gebieden (1977)
('s-Gravenhage: Staatsuitgeverij)
- Doorn, J.J.A. van en C.J. Lammers (1959), *Moderne Sociologie* (Utrecht: Spectrum)
- Draak, J. den (1975), Intra-regionale woonlokatie als objekt van planologisch onderzoek. Stedebouw en Volkshuisvesting 56: 430-437
- Draak, J. den (1978), Reistijden en vervoermiddelkeuze van forensen. Verkeerskunde no. 8: 389-394
- Eisenstadt, S.N. (1954), *The absorption of immigrants* (Londen: Routledge & K. Paul)
- Engelsdorp Gastelaars, R. van (1976), Verhuisbewegingen van en naar de grote stad: keuze of dwang? Wonen TA/BK 22: 22-27
- Engelsdorp Gastelaars, R. van en J.C. Maas-Drooglever Fortuyn (1976), Tijdsbesteding en ruimtelijk bereik van groene weduwen. TESG, 1976: 114-118
- Gent, H.A. van (1979), Vervoer- en verkeersbeleid en mobiliteit, in: P. Nijkamp en R. Rietveld (red.), Het stuur uit handen (Leiden: Stenfert Kroese)
- Ginkel, J.A. van (1979a), Suburbanisatie en recente woonmilieus I (Utrecht: Geografisch Instituut R.U.)
- Ginkel, J.A. van (1979b), Suburbanisatie en recente woonmilieus II (Utrecht: Geografisch Instituut R.U.)
- Haas, J. de (1976), Vestigers en blijvers in het Utrechtse Heuvelrug- en Kromme Rijngebied (Utrecht: Geografisch Instituut R.U.)
- Hazelhoff, D. (1975), Het E-milieu onder de loep. Stedebouw en Volkshuisvesting 56: 218-227
- Heide, H. ter (1965), *Binnenlandse migratie in Nederland* ('s-Gravenhage: RNP)
- Hoekveld, G.A. (1970), Het wonen, in: A. Bours en J.G. Lambooy (red.). Stad en stadsgewest in de ruimtelijke orde (Assen: Van Gorcum) pp. 120-131
- Hofstee, E.W. (1952), Enkele opmerkingen over het probleem van selectie bij migratie. Sociologisch Jaarboek VI: 3-36
- Isaac, J. (1947), *Economics of migration* (Londen: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co.)
- Janssen, C.J. (1970), *Readings in the sociology of migration* (Toronto: Pergamon)
- Kiser, Cl.V. (1932), *Sea Island to city* (New York)
- Korteweg, P.W. en J. van Weesep (1975), De band met Amsterdam: Een onderzoek in een deel van het Amsterdamse overloopgebied. Bijdragen tot de sociale geografie nr. 9 (Amsterdam: Geografisch en Planologisch Instituut van de VU)

- Lee, E. (1969), A theory of migration, in: J.A. Jackson (ed.), Migration (Londen)
- Lijferring, J.H.W. (1968), Selektieve migratie. Een empirische studie van de samenhang tussen plattelandsmigratie en selectie naar intelligentie in Nederland (Wageningen: Landbouwhogeschool)
- Nelissen, N.J.M. (1974), De stad, een inleiding tot de urbane sociologie (Deventer: Van Loghem Slaterus)
- Nelson, Ph. (1959), Migration, real income and information. Journal of Regional Science I-2: 43-74
- Norris, R.E. (1972), Migration as spacial interaction. Journal of Geography 71: 294-301
- Ottens, H.F.L. (1976), Het groene hart binnen de Randstad: een beeld van de suburbanisatie in West-Nederland (Assen/Amsterdam: Van Gorcum)
- Pahl, R.E. (1965), Urbs in rure: The metropolitan fringe in Hertfordshire. Geographical Paper no. 2 (Londen: London School of Economics and Political Science)
- Petersen, W. (1958), A general typology of migration. American Sociological Review 23 (1958) 3: 256-267
- Priemus, H. (1968), Wonen; creativiteit en aanpassing. Delft, handelsed. 1969 (Den Haag/Parijs: Mouton)
- Priemus, H. (1974), De invloed van de eigendomsverhoudingen m.b.t. de grond en woningen op de differentiatie in woningtypen en stedelijke structuren. Stedebouw en Volkshuisvesting 55: 319-325
- P.P.D. Noord-Holland (1972), Amsterdammers in de Rijk (Haarlem: P.P.D.)
- RARO - Raad voor Advies van de Ruimtelijke Ordening (1972), Advies over woonplaatskeuze en woonmilieu: aanbevelingen voor de realisering van de gebundelde deconcentratie, Tweede Kamer, zitting 1971-1972, 11942 ('s-Gravenhage: Staatsuitgeverij)
- Ravenstein, E.G. (1885), The Laws of migration. Journal of the Royal Statistical Society, 48 (june 1885): 167-227 en 52 (june 1889): 241-301
- RPD - Rijksplanologische Dienst (1963), Snelle groei forenzenplaatsen in het Westen des lands ('s-Gravenhage: Staatsuitgeverij)
- Saal, C.D. (1972), Dorp en route, waartoe en waarheen? De Gids, vol. 4: 279-286
- Steiginga, W. e.a. (1973), West-Nederland, chaotische planning of geplande chaos? (Assen: Van Gorcum)
- Sternlieb, G. and J.W. Hughes (1979), Back to the central city: myths and realities. Traffic Quarterly, vol. 33, no. 4: 617-636

- Stouffer, S.A. (1940), Intervening opportunities: a theory relating mobility and distance. American Sociological Review 5: 845-867
- Stouffer, S.A. (1960), Intervening opportunities and competing migrants. Journal of Regional Science 2: 1-26
- Tweede Nota (1966), Over de ruimtelijke ordening in Nederland ('s-Gravenhage: Staatsuitgeverij)
- Velden, J. van der en H. van Booren (1973), De verhuisbeweging naar de nieuwbouw in Noord-Holland in 1972 (Haarlem: Werkgroep Regionaal en Lokaal Woningmarktonderzoek in Noord-Holland)
- Westefeld, A. (1940), The Distance factor in migration. Social Forces XIX: 213-218
- WRR - Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (1977), De komende 25 jaar ('s-Gravenhage: Staatsuitgeverij)
- Wheeler, J.O. and F.P. Schutz (1971), Spacial dimensions of urban social travel. Annals of the Association of American Geographers: 371-386
- Wiggerts, H. (1976), Verstedelijking en mobiliteit. Stedebouw en Volkshuisvesting 57: 183-189
- Williams, R. (1973), The country and the city (Londen: Chatto & Windus)
- Winsemius, A. (1939), Economische aspecten der internationale migratie (Haarlem: F. Bohn)
- Wirth, L. (1957), Urbanism as a way of life in: P.K. Hatt and A.J. Reiss (eds.), Cities and Society (Glencoe, Ill.: The Free Press)
- Wissink, G.A. (1962), American cities in perspective, with special reference to the development of their fringe areas (Assen: Van Gorcum)
- Zihlmann, H. (1960), Die Wanderungsbewegung im Kanton Basel-Stadt seit dem zweiten Weltkrieg (Basel)
- Zipf, G.K. (1949), Human behaviour and the principle of the least effort (Cambridge, Mass.: Cambridge University Press)

MEDEDELINGEN VAN DE VAKGROEPEN SOCIOLOGIE AAN DE LANDBOUWHOGESCHOOL

Reeds verschenen publicaties (titles available):

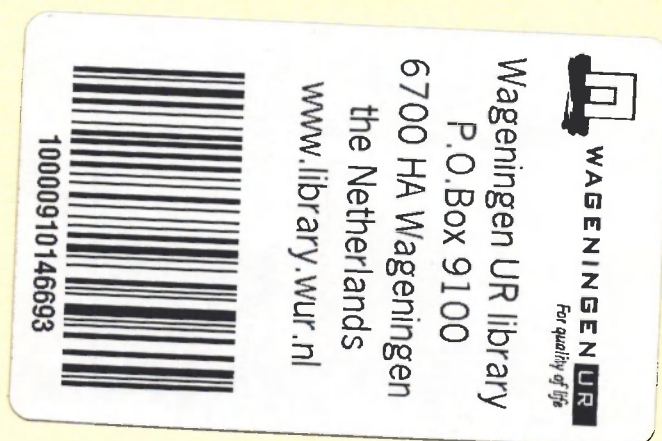
Prijs/Price*

- | | |
|--|----------|
| 1. E.W. Hofstee (1982), Differentiële Sociologie in kort bestek. Schets van de differentiële sociologie en haar functie in het concrete sociaal-wetenschappelijk onderzoek (code nr. 063403D8) | fl. 5,00 |
| 2. L. Harm (1982), Migratie uit de steden. Een literatuurstudie (code nr. 06340412) | fl. 7,50 |

Binnenkort te verschijnen (forthcoming publications):

- | | |
|---|-------------|
| 3. L. Box and F. Doorman (Editors), Man and Manihot. Volume I: Case Studies on Cassava Cultivators | + fl. 13,50 |
| 4. B. de la Rive Box - Lasocki, Man and Manihot. Volume II: An Annotated Bibliography on Cassava Cultivation and Processing among Amerindians | + fl. 13,50 |

* Prijs inclusief verzendkosten (postage and handling included)



BESTELLINGEN voor bovenstaande publicaties kunnen schriftelijk geplaatst worden bij:

Landbouwhogeschool, Centraal Magazijn
De Dreijen 4, 6703 BC Wageningen

onder vermelding van volledige titel en codenummer. Een rekening wordt met de bestelde publicatie(s) toegezonden.

ORDERS of the publications mentioned above should be requested by mail (mentioning the full title and code number) from:

Agricultural University, Centraal Magazijn
De Dreijen 4, 6703 BC Wageningen, The Netherlands

A bill will be enclosed with the publication(s) ordered.