

IMPACT VAN DE EEMSHAVEN

*De invloed van de
Eemshaven op de
leefbaarheid van de
omgeving*

Door: Alex Sarfo

Studentnummer: 1736221

Rijksuniversiteit Groningen

Ruimtelijke Wetenschappen

Begeleider: H. S. Delfmann

Thema: Ondernemen in een krimpgebied

Samenvatting

In Noord-Groningen is in veel gemeentes sprake van bevolgingskrimp. In zo'n krimpgebied ligt de Eemshaven, een grote bron van werkgelegenheid en kansen op ondernemerschap. In deze thesis wordt onderzocht in hoeverre de Eemshaven invloed heeft op de leefbaarheid van de omgeving. Gekeken wordt of de haven voordelig of nadelig is voor het gebied. Door middel van een literatuuronderzoek en diepte-interviews met bewoners uit het havendistrict is de impact onderzocht. De term leefbaarheid is een complex begrip, zonder vaste definitie. Dit werk draagt bij aan dit concept. Vergunst (2003) is gebruikt als theoretisch kader voor leefbaarheid in een rurale omgeving. De leefbaarheid wordt onderzocht aan de hand van de onderdelen fysieke omgeving, lokale bevolking, voorzieningen, lokale economie en gemeenschap. De perceptie van de bevolking staat hier centraal. De lokale bevolking merkt in eerste instantie niet veel van de impact van de haven en is er een gevoel van scheiding tussen de gemeenschap en haven. In de ogen van de bevolking is de omgeving het belangrijkste onderdeel van leefbaarheid en de Eemshaven heeft daar slecht een beperkte invloed op. Alleen de buitenlandse medewerkers van de haven hebben echt een direct merkbare impact op het gebied. In de toekomst zou dit gebrek aan verbondenheid problemen kunnen veroorzaken als de overheid zich hier niet voor inzet.

Inhoud

Samenvatting.....	1
Introductie.....	3
Aanleiding.....	3
Probleemstelling.....	3
Opbouw van de thesis.....	4
Theoretisch Kader.....	4
Leefbaarheid.....	5
Methodologie.....	5
Dataverzameling.....	5
Data-analyse.....	7
Ethische vraagstukken.....	7
Resultaten.....	8
Literatuuronderzoek.....	8
Resultaten.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Conclusie.....	20
Bronnenlijst.....	22
Bijlage.....	26
'Interview Guide'.....	26

Introductie

Aanleiding

In het noorden van Nederland zijn verschillende gebieden die te maken hebben met bevolkingskrimp. In meer dan één gemeente is er sprake van een krimp in het bevolkingsaantal, vergrijzing en/of terugloop van het aantal jonge gezinnen (Haarsten & Venhorst, 2010). Deze ontwikkelingen hebben uiteenlopende gevolgen voor de bevolking van het gebied. De gevolgen zijn ook afhankelijk van diverse actoren en factoren, zoals een nabij gelegen haven. Daar zal dit werk zich op gaan focussen.

In de gemeente Eemsmond ligt de Eemshaven. Deze haven wordt omringt door een ruraal gebied, in deze omgeving is ook sprake van een krimpende en vergrijzende bevolking. De effecten van de bevolkingskrimp zijn vaak nadelig voor de lokale gemeenschap (Kaal, 2011). Voorzieningen verdwijnen, huizen worden niet verkocht en andere ontwikkelingen die van invloed zijn op de leefbaarheid. De bijzondere situatie rond de gemeente Eemsmond is echter dat in de omgeving een grote bron van werkgelegenheid en kansen op ondernemerschap in de vorm van de Eemshaven. Het doel van dit werk is om te onderzoeken in hoeverre de Eemshaven ook daadwerkelijk invloed heeft op de leefomgeving. De vraag is of de ontwikkeling van de haven gestimuleerd moet worden om een omgeving leefbaarder te maken. In de wetenschappelijke literatuur ontbreekt onderzoek naar de invloed van een haven op een ruraal gebied op sociaal vlak. De literatuur bestaat vooral uit de economische impact van een haven op een stad, bronnen over de leefbaarheid missen ook. Daarom draagt dit werk bij aan de kennis over de leefbaarheid in een krimpend ruraal gebied.

Probleemstelling

Een casestudie van de Eemshaven biedt meer inzicht op de gevolgen van de aanwezigheid van een haven in een krimpgebied. Door middel van literatuuronderzoek en diepte-interviews wordt onderzocht in hoeverre de haven impact heeft op de leefbaarheid van de omgeving. Gevonden theorie deelt de term leefbaarheid op in verschillende onderdelen om te onderzoeken. Er wordt gekeken hoe de haven de fysieke omgeving beïnvloed. De invloed op de bevolkingssamenstelling van de omgeving wordt daarnaast ook onderzocht. Dit staat in relatie tot de gemeenschap en wordt daarna behandeld. De impact op de lokale economie zal verder behandeld worden en tenslotte in hoeverre de haven het aanbod van voorzieningen wordt beïnvloed. Door de uitwerking van deze onderdelen moet blijken of de ontwikkeling van de haven verder gestimuleerd moet worden.

Opbouw van de thesis

Dit werk begint met het uiteenzetten van een theoretisch kader, hier worden de term leefbaarheid uitgewerkt. Met de methodologie wordt de wijze van onderzoeken en de keuze van het geselecteerde gebied toegelicht, de data verzameling en analyse komt tevens aan bod. Hierna worden de resultaten behandeld. Eerst worden de theorieën uit het theoretisch kader verder uitgewerkt door middel van een literatuuronderzoek toegepast tot de Eemshaven, dit geeft een duidelijk beeld van gebruikte theorie. Vervolgens worden de resultaten van diepte-interviews besproken en teruggekoppeld aan de theorie. Ten slotte worden de resultaten geanalyseerd in de conclusie om een volledig beeld te geven van het gedane onderzoek.

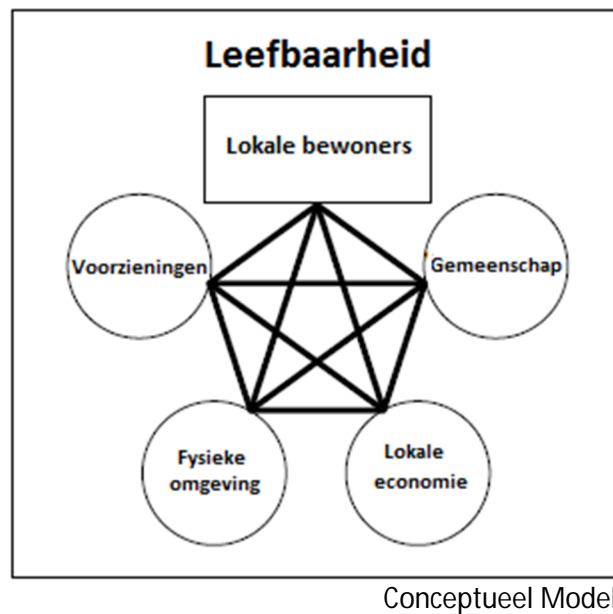
Theoretisch kader

Leefbaarheid

In de wetenschappelijke literatuur is geen vaste definitie te vinden van de term leefbaarheid (Leby & Hashim, 2010). In verschillende artikelen ligt de nadruk op verschillende aspecten. Daarom wordt hier een gepaste beschrijving besproken die toepasbaar is op dit onderzoek. Velen beargumenteren dat leefbaarheid een wisselwerking is tussen de omgeving en de gemeenschap of individu (Heylen, 2006; Shafer et al., 2000). Daarnaast worden de aspecten fysieke omgeving, sociale omgeving, kwaliteit van de woningen en economische mogelijkheden aangehaald (Leby & Hashim, 2010). Veelal gaat het onderzoek echter over urbane gebieden (Jarvis, 2001; Heylen, 2006; Leby & Hashim, 2010; Moreis et. al 2013). Daarom moet er een gepaste definitie worden gevonden die ook vanuit een ruraal perspectief bekeken kan worden.

Een geschikt theoretisch kader is ontwikkeld door Vergunst (2003). Zij deed onderzoek naar de veranderende omgeving in ruraal Zweden. Zij vormde een kwalitatieve beschrijving, die gevormd was door middel van enquêtes en interviews met de lokale bewoners. De nadruk hierbij lag hierbij sterk op de perceptie van de bewoners, daar zal deze thesis zich ook op gaan richten. Er is voor deze theorie gekozen omdat het hier ook gaat om een ruraal gebied in West-Europa. Volgens haar bestaat leefbaarheid uit de vijf variabelen: lokale bewoners, gemeenschapsleven, voorzieningen, lokale economie en fysieke omgeving. De variabelen zijn aan elkaar verbonden en hebben invloed op elkaar, daarom kunnen de onderdelen niet compleet los van elkaar worden gezien, maar is er sprake van een onderlinge afhankelijkheid. Dit is weergegeven in het conceptueel model, gebaseerd op Vergunst (2003). Leby en Hashim (2010) ondersteunen deze benadering. Zij stellen dat voor een

goede beschrijving van de ervaring gefocust moet worden op de subjectieve evaluatie van de bewoners tegenover hun leefomgeving. De context is van groot belang en verschilt per situatie (Matarrita-Cascante, 2009). Het theoretisch kader moet in dit licht worden gezien en zal worden toegepast tijdens de interviews.



Methodologie

Data verzameling

Het doel van dit onderzoek is om te bepalen in hoeverre de leefbaarheid van de bewoners in de omgeving van de Eemshaven beïnvloed wordt door de aanwezigheid van de haven. De persoonlijke mening van leefbaarheid is van belang, daarom is er gekozen om een kwalitatief onderzoek te doen. Persoonlijke meningen en ervaring kunnen moeilijk beantwoord worden door middel van enquêtes, omdat het niet mogelijk is om dieper op de antwoorden in te gaan. En omdat leefbaarheid een waardeoordeel is van de leefomgeving zijn de achterliggende gedachten van groot belang. Diepte-interviews bieden hier uitkomst.

Voor het onderzoek zijn acht participanten gevonden voor het afnemen van een interview. Er werd gezocht naar inwoners uit de vier dorpen Uithuizermeeden, Roodeschool, Spijk en Bierum. De keuze voor deze dorpen is gebaseerd op de theorie van Grober (2008). In haar onderzoek naar economische impact van havens op de omgeving ontwikkelde zij een theorie voor de afbakening van

een havendistrict. Ze gaf drie verschillende radiussen aan, namelijk vijf, zeven en een half en 10 mijl. Zij koos voor haar onderzoek voor zeven en een half mijl. Zij richtte zich hier echter op de grootste havencontainers van de VS. Omdat in dit onderzoek een relatief kleine haven als onderwerp is genomen wordt er gekozen voor de kleinste radius 5 mijl, oftewel 8 km. Op figuur 1 wordt het gekozen district weergegeven.



Figuur 1

Er is voor een persoonlijke benadering gekozen bij de werving van participanten. Hiervoor is een brief geschreven met een uitleg over het onderzoek plus de aankondiging dat er iemand aan de deur langs zou komen. De respons verschilde per dorp. Een aantal bewoners uit Uithuizermeeden, Roodeschool en Spijk waren bereid om mee te werken, in Bierum was er geen respons. In totaal waren elf mensen gevonden voor de diepte-interview, het aantal liep terug echter tot acht participanten door afzeggingen. Acht participanten lijkt aan de lage kant voor een dergelijk onderzoek. Echter, de gesprekken gaven voldoende informatie voor een beschrijving van de leefomgeving. Bovendien

gaven de laatste participanten geen nieuwe informatie, dus het is aannemelijk dat het verzadigingspunt bereikt was. Er is vastgehouden aan een semigestructureerd interview. Hierdoor konden participanten hun eigen verhaal houden, maar toch nog gestuurd worden om de genoemde aspecten te behandelen. De gesprekken duurde gemiddeld een uur, maar de duur kon sterk verschillen. Op deze wijze maakte de participanten hun persoonlijke perceptie van leefbaarheid duidelijk en beschreven ze de invloed van de Eemshaven.

Data analyse

Voor de verwerking van de opgehaalde data is het tekstanalyseprogramma Atlas.ti gebruikt. Hiermee worden antwoorden geordend en effectief geanalyseerd. Patronen, overeenkomsten en tegenstrijdigheden worden op deze manier beter ontdekt. De codes die gebruikt zijn, zijn gebaseerd op de theorie van Vergunst (2003). De term leefbaarheid is opgedeeld in de vijf verschillende elementen. De meest gebruikte code is 'omgeving'. Hiermee wordt het landschap, uitzicht en milieu mee bedoelt en alle andere fysieke objecten die zijn genoemd. De code 'lokale economie' kwam ook veel voor. Dit is een verzamel naam voor alle economische activiteiten in het gebied, zoals werkgelegenheid en bedrijvigheid. Verder is de code 'gemeenschap' gebruikt als term voor alles wat de lokale bevolking met elkaar verbindt. Onder de code 'voorzieningen' vallen alle antwoorden over winkels, verbindingen en andere sociale faciliteiten. De code 'lokale bevolking' houdt alles in wat met de bevolkingssamenstelling te maken heeft. Er is nog een aparte code gebruikt, namelijk 'buitenlanders', omdat dat onderwerp zo prominent naar voren kwam. Veel van deze codes zijn in combinatie van elkaar gebruikt, omdat regelmatig een antwoord meerdere onderwerpen inhield. De analyse heeft een duidelijk beeld gecreëerd over de leefomgeving en de bewoners .

Ethische vraagstukken

Bij dit onderzoek moest met enkele ethische vraagstukken rekening gehouden worden. Ten eerste is het gehele proces uitgelegd voorafgaand aan de interviews en aangegeven welke rechten de participant heeft. Verder is alle anonimiteit gewaarborgd door enkel de voornamen te gebruiken in het verslag. Bij sommige respondenten is alleen de achternaam bekend geweest, daarvoor zijn willekeurige voornamen gebruikt.

Literatuuronderzoek

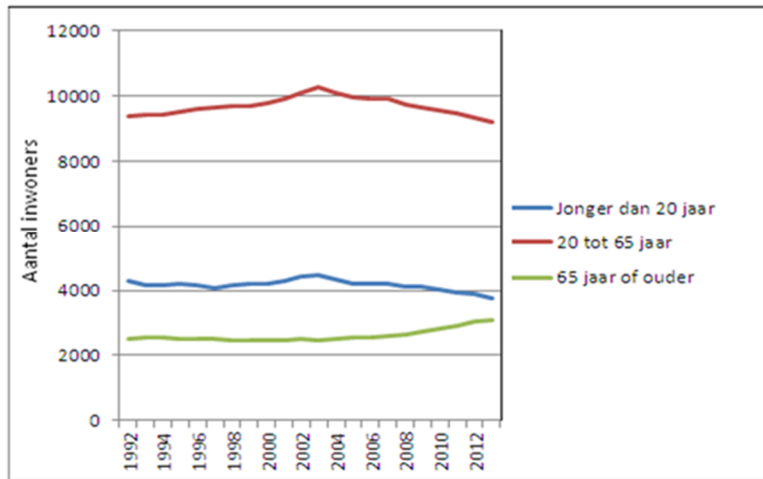
Om de leefbaarheid van een rurale omgeving te bepalen, komen verschillende aspecten aan bod. De wisselwerking van tussen de onderdelen zorgt voor een overlapping en beïnvloeding van deze aspecten. In dit hoofdstuk worden de verschillende onderdelen apart besproken, om hieraan later terug te koppelen tijdens de resultaten van de gesprekken met de bevolking.

Lokale bevolking

De leefbaarheid wordt vooral bepaald door de bevolking zelf, aldus Vergunst (2003). De lokale bevolking heeft een bepaalde perceptie wat zij als leefbaarheid beschouwen. De samenstelling hiervan is daarom van belang. Het aantal, demografische samenstelling met betrekking tot het geslacht en leeftijd, structuur en levensstijl zijn allen aspecten die een rol spelen. Dit zal van invloed zijn op andere onderdelen. Ten eerste worden voorzieningen aangepast op de afzetmarkt, oftewel op de bevolking (Haartsen & Venhorst, 2010). Dit geldt ook voor de lokale economie, al is die geïntegreerd is een grotere economie, dus is hier in mindere mate sprake van. Daarnaast bestaat de gemeenschap zelf uit de lokale bevolking. De invloed is dus merkbaar op andere aspecten.

De omgeving van de Eemshaven kan als ruraal worden omschreven. Ruraal betekent dat het om een gebied gaat met een lage bevolkingsdichtheid en is georganiseerd om agrarische activiteiten (Weeks, 2011). Het havengebied past hier goed binnen. In het gebied is een relatief lage bevolkingsdichtheid en landbouw is nog sterk aanwezig (CBS Statline, 2013). Ook blijkt uit de cijfers dat de bevolking aan het krimpen is en vergrijsd. In figuur 2 en 3 is zien dat het aantal mensen van 20 tot 65 jaar afneemt in zowel gemeente Eemsmond als Delfzijl, de gemeentes waar Roodeschool, Uithuizermeeden en Spijk in liggen. Bovendien is het aantal mensen boven de 65 jaar toegenomen, met tegelijkertijd een afname van het aantal mensen jonger dan 20 jaar. Deze ontwikkelingen zorgen voor vergrijzing. Het is niet aannemelijk dat de haven hier grote impact op heeft gehad. De haven groeide sterk vanaf 2004 (zie figuur 4), een punt waar het aantal jongeren in de gemeente Eemsmond juist begon te dalen. Deze bevindingen zijn te verwachten in het licht van de literatuur. Uit het werk van onder andere Botasso et al. (2013) blijkt dat bewoners uit een havendistrict weinig gebruik maken van de werkgelegenheid gecreëerd in de haven.

Ontwikkeling bevolkingsverdeling gemeente Eemsmond

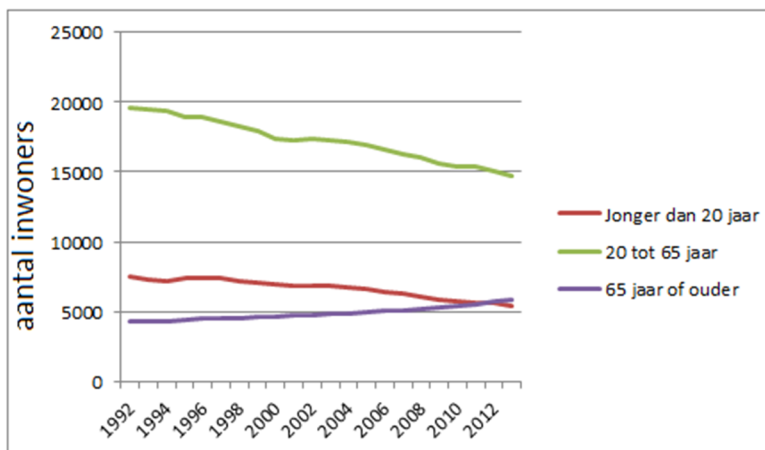


bron cbs.nl

Figuur 2

(Bron: CBS Statline, 2013)

Ontwikkeling bevolkingsverdeling gemeente Delfzijl



Figuur 3

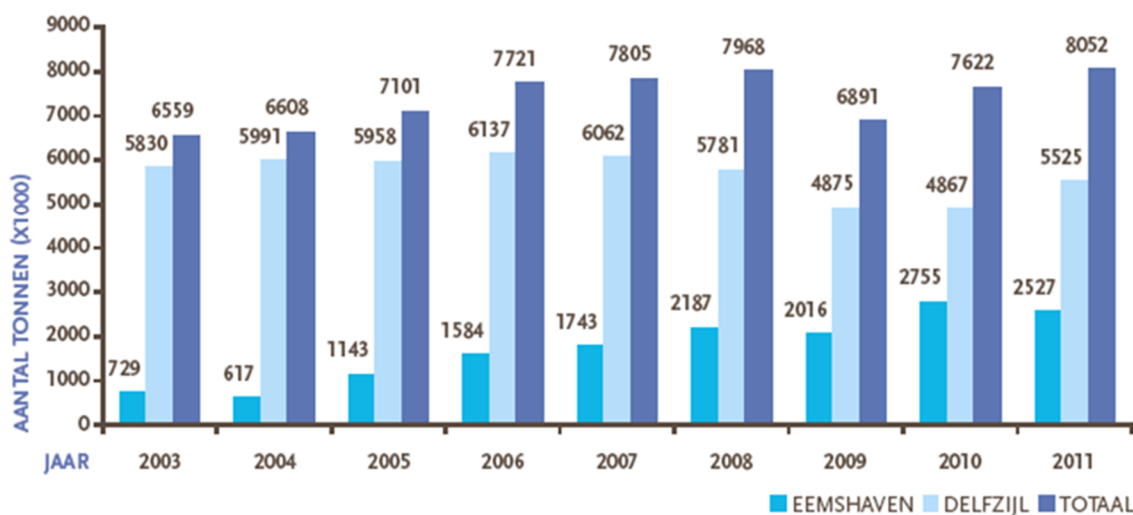
(Bron: CBS Statline, 2013)

Lokale economie

Eén van de belangrijkste onderdelen van de leefbaarheid is de lokale economie (Vergunst, 2003). Mensen hechten veel waarde aan hun economische situatie, dus de lokale economie speelt een grote rol in de leefbaarheid van een gebied. Volgens Vergunst (2003) ligt de nadruk hierbij op het creëren van werkgelegenheid en inkomen. De precieze afbakening van de lokale economie is niet gemakkelijk en hiervoor zijn verschillende methodes te vinden (Glaeser, 2000), maar eigenlijk is het onmogelijk om een economie als geheel afzonderlijk te zien in de hedendaagse verbonden wereld (Storper, 2000). Voor de grensbepaling van de lokale economie is in dit werk wederom gekozen voor de afbakening van Grobar (2008). Dit, om een samenvatting van economie en onderzoeksgebied te vormen.

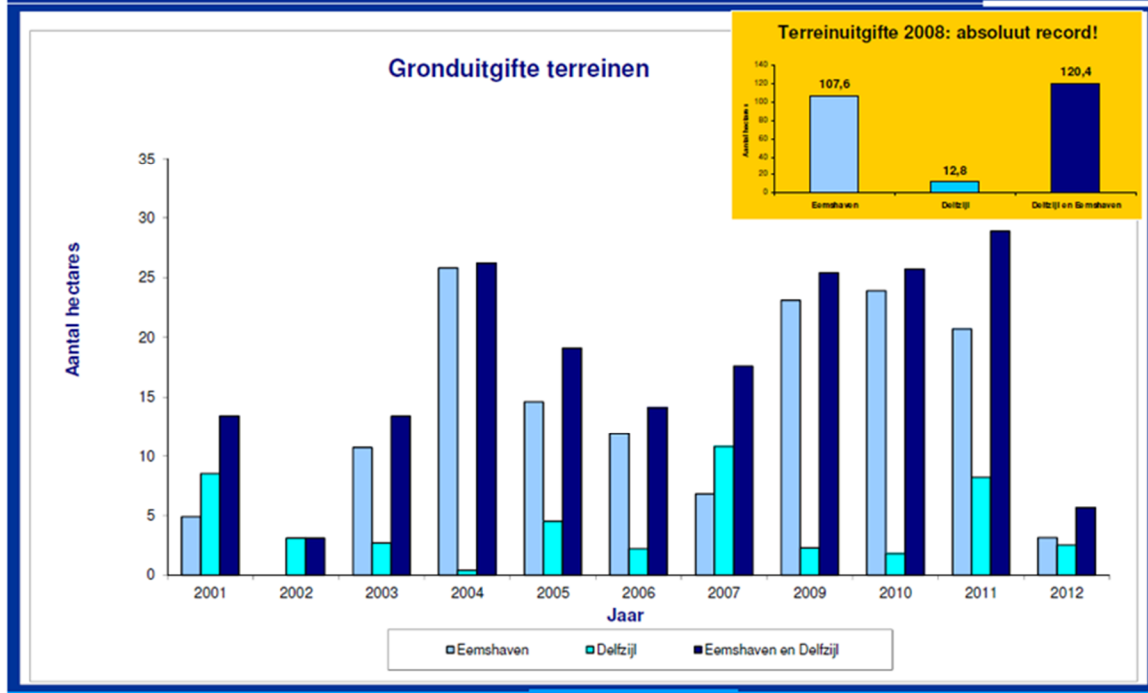
In de literatuur is voldoende werk te vinden over de economische impact van een haven op zijn directe omgeving, dit betreft echter enkel stedelijke gebied (Suykens, 1989; Ducruet, 2007). Onderzoek naar de impact op een ruraal gebied ontbreekt nog. Havens kunnen desalniettemin een positieve impact hebben op hun directe omgeving (Wortelboer-Van Donselaar & Kolkman, 2010). Dit moet wel in het licht worden gezien van een groter economisch systeem waar havens onderdeel van zijn. Havens maken al een geruime tijd een aantal ontwikkelingen mee, waardoor de impact op de omgeving afneemt. Ten eerste zijn door de 'containerisatie' havens veel minder belangrijke spelers geworden in de globale economie en neemt hun directe invloed op de omgeving af (Botasso et al., 2013). Hierdoor worden havens ook steeds minder arbeidsintensief, wat ten koste gaat van arbeidsplaatsen. Daarnaast groeien de buitenlandse investeringen in havengebieden sterk, ook in de Eemshaven is hier sprake van (Groningen-Seaports, 2013). Opbrengsten vloeien vaker de omgeving uit en lokale ondernemers zien minder mogelijkheden om actief te zijn op het haventerrein door toegenomen concurrentie. Echter, hoewel de economische waarde van havens voor de omgeving aan het verminderen is, wordt de impact nog wel degelijk gevoeld, zij het in mindere mate (Benaccio et al., 2000).

Ontwikkeling goederenoverslag 2011



Figuur 4

(Bron: Groningen Seaports Jaarverslag 2011)



Figuur 5

(Bron: Groningen Seaports Jaarverslag 2011)

Voorzieningen

Vergunst (2003) stelt dat de aanwezigheid van voorzieningen een rol speelt in de leefbaarheid van de rurale bevolking in Zweden. De inwoners noemden scholen, communicatiemiddelen, winkels en huizen voor de ouderen belangrijk voor het praktisch leven in een ruraal gebied. De vraag is in hoeverre een haven daar invloed op kan hebben.

Een haven kan een directe invloed hebben op de ontwikkeling van communicatiemiddelen van een gebied. Dit is echter niet interessant om te onderzoeken in Nederland, waar een uitgebreid communicatienetwerk aanwezig is en volledig verkrijgbaar is in het havendistrict, zowel telecom als internet (KPN, 2013). De haven zal wel invloed hebben op het wegennet van de omgeving. Bij de vestiging of het opzetten van bedrijven is een degelijke infrastructuur noodzakelijk voor een goed ondernemersklimaat. De relatie tussen infrastructuur, bereikbaarheid en economische groei is reeds vastgesteld. Álvarez-Herranz & Martínez-Ruiz (2013) bevonden dat het effect van infrastructuur vooral sterk is in periferiegebieden zoals de Eemshaven en omgeving.

Op de overige voorzieningen kan de haven enkel een indirect effect op hebben. Scholen, winkels, type woningen en vergelijkbare voorzieningen zijn afhankelijk van de bevolkingsopbouw (Weeks, 2011). De haven kan hierop invloed hebben door mensen aan te trekken. De gemeente Eemshmond, waar de Eemshaven in ligt, is echter een gebied waar de bevolking af neemt en vergrijsd (CBS Statline, 2013). Hierdoor zal de beroepsbevolking in verhouding tot de rest van de bevolking krimpen, de afzetmarkt van winkels afnemen en de scholen minder bezet worden (Haartsen & Venhorst, 2010). De rol van de haven zal moeten blijken uit de interviews.

Fysieke omgeving

De rurale bewoners van Zweden noemden de staat van de fysieke omgeving ook als pijler voor de leefbaarheid. Hiermee bedoelt Vergunst (2003) het landschap en de gebouwen in dit landschap. Voor de bevolking draait het hier om de relatie tussen bewoners en de omgeving. Een haven heeft hier op verschillende manieren invloed op. Uit het werk van Vergunst (2003) is het echter moeilijk op te halen hoe de leefbaarheid precies wordt beïnvloed.

Een haven heeft op grote schaal invloed op het landschap. Ten eerste is er sprake van een infrastructuursysteem voor de transport van goederen naar het achterland. Dit is steeds belangrijker in het ontwikkelen van de regionale, en vooral nationale economie (Haddad et al., 2010). Zo is de snelweg N46, ook wel de Eemshavenweg genoemd, aangelegd bij de oprichting van de haven (autosnelwegen, 2007). Daarnaast is de haven zelf het laatste decennium ook sterk gegroeid, met de bijbehorende bebouwing als gevolg. Uit figuur 5 is op te halen dat de uitgifte van nieuwe grond al langere tijd gaande is en dit uit zich in een landschapsbeeld met gebouwen en andere constructies. Dit hoeft echter geen negatieve impact te hebben. Mensen kunnen de behoefte hebben om tekenen van menselijke intentie te zien in een landschap en wordt in sommige gevallen zelfs gewaardeerd (Lewis, 2007).

De uiteenlopende activiteiten bij de Eemshaven hebben ook impact op het milieu. Havens zijn verantwoordelijk voor veel emissie (Tzannatos, 2010). En waar milieuvervuiling preventie en controle over het algemeen gegroeid is de laatste jaren, wordt dat meer gefocust op andere sectoren dan die van de havens, de impact op het milieu is dan ook gegroeid (Bailey & Solomon, 2004). De Eemshaven lijkt dit te herkennen en heeft een plan ontwikkeld voor duurzamer ondernemen en een vermindering van milieuvervuiling (Jaarverslag Groningen Seaports, 2011). Dit plan is echter pas in 2011 van start gegaan dus het succes van dit plan moet nog blijken. Toch is het duidelijk dat de haven een zekere invloed heeft op de fysieke omgeving.

Gemeenschap

Uit het framework gevormd door Vergunst (2003) komt naar voren dat de gemeenschap ook van invloed is op de leefbaarheid in de omgeving. Het werk van McMillan & Chavis (1986) stelt dat er diverse theorieën zijn over hoe het gevoel van gemeenschap te meten is. Vele verschillende aspecten komen aan bod (zie Cook 2009; Obst et al., 2011). In het toonaangevende werk van McMillan & Chavis (1986) wordt beargumenteerd dat het gevoel van gemeenschap wordt bepaald door 4 verschillende aspecten: lidmaatschap, invloed, de mogelijkheid tot voldoening van behoeftes en emotionele connectie.

Lidmaatschap is het idee dat een persoon zich verbonden voelt tot de gemeenschap en zich er ook daadwerkelijk lid van voelt (McMillan & Chavis, 1986). Lidmaatschap wordt bepaald door de elementen: grenzen, emotionele veiligheid, een gevoel van toebehoren en identificatie, persoonlijke investering en een gedeeld symbolen systeem (McMillan & Chavis, 1986). Uit de literatuur is moeilijk op te halen op wat voor wijze dit invloed heeft op het gemeenschapsgevoel. Uit de gesprekken met bewoners moet blijken hoe de specifieke haven hier invloed op heeft, omdat er teveel variabelen zijn die eventueel van toepassing zijn.

Invloed is voor een gemeenschap van groot belang. Voor een lid van een gemeenschap is het belangrijk dat diegene een bepaalde invloed heeft op de gemeenschap. Daarnaast heeft de gemeenschap ook weer invloed op het individu (McMillan & Chavis, 1986). Dit speelt bij de rol van de haven in de gemeenschap. De haven beïnvloedt de omgeving door de bouw van fysieke objecten en bedrijvigheid. De gemeenschap kan de haven weer beïnvloeden door middel van het opzetten van organisaties die bepaalde belangen behartigen. Milieuorganisaties zijn een hier goed voorbeeld van en zijn ook al actief bij de haven (Groningen-Seaports, 2013). In dit opzicht is de haven onderdeel van de gemeenschap te noemen.

De rol van de haven in de in de mogelijkheid tot voldoening van de behoeftes lijkt niet aanwezig. Misschien enkel in de zin dat de economische rol van de haven voor een hoger inkomen zorgt in de omgeving, waardoor de mensen meer financiële mogelijkheden heeft om te voldoen aan de behoeftes. Dit zal ook moeten blijken uit de gesprekken. De emotionele connectie is voor de Eemshaven tevens lastig te bepalen. McMillan & Chivas (1986) stellen dat een emotionele connectie voor een deel afhankelijk is van een gedeelde geschiedenis. In het geval van de Eemshaven is het aan te nemen dat er nauwelijks een gedeelde geschiedenis is. De Eemshaven is een relatief jonge haven en groeit pas het laatste decennium (zie figuur 4 en 5).

Resultaten

Leefbaarheid is een complex concept, een precieze definitie is niet vast te stellen (Heylen, 2006).

Voor dit onderzoek is de perceptie van groot belang, daarmee wordt vastgesteld in welke context de leefbaarheid gemeten wordt. Er is daarom ook duidelijk gevraagd wat de bewoner zelf als belangrijk achtte. Hierbij zijn een aantal dingen naar voren gekomen. Ten eerste is opvallend dat elke bewoner de omgeving als zeer belangrijk aangaf, met de nadruk op rust en ruimte. Verder werden de voorzieningen genoemd en de gemeenschap. Deze onderdelen komen redelijk overeen met de theorie van Vergunst (2003). Ook is er verder gevraagd naar de lokale bewoners en lokale economie. De Eemshaven heeft op verschillende wijze en mate invloed op al deze onderdelen.

Overzicht participanten

Naam	Woonplaats	Leeftijd	Beroep
Evert	Uithuizermeeden	63	Gepensioneerd
Anne	Uithuizermeeden	54	Verzorgende
Frits	Roodeschool	42	Machinale bewerking
Hendrik-Jan	Roodeschool	27	Ambulancechauffeur
Tonnis	Spijk	46	Ondernemer
Gerard	Spijk	65	Gepensioneerd
Clara	Spijk	47	Secretaresse
Ide	Spijk	41	Secretaresse

Tabel 1

Omgeving

Vergunst (2003) definieerde omgeving als landschap en de gebouwen in dit landschap. Voor meerdere wetenschappers is de omgeving het belangrijkste aspect van leefbaarheid (Shafer et al., 2001; Heylen, 2006). Ook de voor bewoners van het havendistrict is het een belangrijk onderdeel. De meerderheid noemt rust en ruimte als belangrijkste element van een leefbare omgeving en slechts één bewoner is ontevreden met de omgeving en wil verhuizen. De rest is tevreden met de omgeving. Dit onderwerp is opgedeeld in drie onderdelen namelijk, landschap, milieu en verkeer. Met landschap wordt het uitzicht en fysieke zaken bedoelt. Milieu houdt de staat van het landschap in en met verkeer wordt het wegverkeer van en naar de haven behandelt.

Landschap

De reacties op de invloed van de haven op het landschap waren verschillend van aard. De bewoners waren wel bewust van de veranderingen in het landschap door de haven. De meeste waren al langer woonachtig in de omgeving en hebben dus de ontwikkeling van de haven meegemaakt. Opvallend is de reactie op de deze ontwikkelingen. Die is vooral onverschillig en onbewogen te noemen onder de

bewoners. Hoewel vroeger de omgeving nog wel bezocht werd, is die nu vooral afgesloten. Toch zitten de bewoners er niet mee. Er is een stuk bewustzijn van onafwendbare ontwikkeling en acceptatie, met wel een bepaald gevoel van teleurstelling. Tonnis vertelt: "Sinds het terrein daar vol staat met bedrijven hebben wij het eigenlijk afgesloten om het maar even cru te zeggen. Het is nu een beetje zo het is nu van jullie, terwijl het vroeger van ons was." Over het uitzicht zijn de meningen verdeelt, maar ook hier is een bepaalde onverschilligheid. De fysieke gebouwen zijn op zich geen probleem voor de bewoners. Gerard is eigenlijk de enige die er echt negatief over is, maar voegt later ook toe: "Nou ja ik had het graag anders gezien, maar ik kan er niets aan veranderen, niets. (...) Maar wij willen dat lichtknopje kunnen omdraaien en dan licht krijgen." Ook de lichtvervuiling afkomstig van de haven die meerdere malen werd genoemd wordt niet echt als negatief ervaren. Niemand vond de gebouwen in het landschap echter mooi zoals Lewis (2007) suggereerde.

Milieu

Hoewel de negatieve impact van havens op het milieu reeds bevestigd is (Bailey & Solomon, 2004) zijn de bewoners zich nauwelijks bewust van de invloeden van de Eemshaven. Geen enkele bewoner meldde dat de haven een grote negatieve impact had op het milieu en een enkeling was slechts bang voor toekomstige vervuiling, Clara vertelt: "Ik merk er eigenlijk niks van nee. Geen stank of zoiets, geen vieze lucht. Nee, dat heb je hier niet. Maar je weet niet hoe dat later kan zijn. (...) En daar ben ik wel een beetje bang voor, hoe dat zich verder gaat uitbreiden." Dit terwijl er verschillende milieuorganisaties actief zijn en samenwerken met de haven (Groningen-Seaports, 2013), waar de bewoners over het algemeen wel van op de hoogte zijn. Toch speelt het nauwelijks bij de lokale bevolking.

Verkeer

Bij havens heeft het infrastructuurnetwerk een cruciale rol (Haddad et al. 2010). Dit betekent dat het achterland te maken heeft met verschillende vormen van transport van en naar de haven. Dit wordt echter maar tot een zekere hoogte opgemerkt door de bewoners. Voor het woon-werk verkeer geldt hetzelfde. De wegen zijn drukker geworden, vooral in de ochtend en avond. Toch lijkt hier weer geen hinder van te worden bevonden. Evert: "Ja, dat verkeer dat komt hier wel langs. En dat is dan gewoon het verkeer van de mensen. Maar daar heb ik niet zoveel last van hoor. Nee, dat hoort er gewoon een beetje bij, maar het hindert ons niet."

Omdat de persoonlijke perceptie zo belangrijk is bij leefbaarheid en de bewoners nauwelijks invloed opmerkte is wordt de haven geaccepteerd. Het belangrijkste onderdeel wordt amper beïnvloed door

de haven waardoor geen tegenstand ontstaat. Bij uitbreiding van de haven moet de ruimte en rust gewaarborgd in de omgeving om niet te veel tegenstand te krijgen van de lokale bevolking.

Lokale bewoners

De samenstelling van lokale bewoners zal nu besproken worden omdat het invloed heeft op andere onderdelen van leefbaarheid. De wisselwerking aangegeven door Vergunst (2003) speelt hier een grote rol. De bevolkingssamenstelling is namelijk van invloed op de voorzieningen, op de gemeenschap en lokale economie (Weeks, 2011). Zoals aangegeven is er in de omgeving van Eemsmond en Delfzijl sprake van bevolkingskrimp en vergrijzing. Dit wordt echter maar tot een zekere hoogte opgemerkt door de bewoners. Bovendien verschillen de percepties ook onder de bewoners. Ide verteld: "Ja, je merkt het toch wel. Zo was het eerst dat de huurwoningen niet leegstonden en de jongelui uit huis gingen van hun ouders en dan gingen wonen in de huurwoningen in Spijk. Maar je merkt nu dat de huizen leegstaan, dat ze toch meer richting Delfzijl, Appingedam, Groningen gaan." Daarentegen vertelt Clara uit hetzelfde dorp: "Ik heb niet echt het idee dat het krimpt. (...) Het vergrijsst hier niet echt, er blijven best wel veel jongeren hier wonen." Dit geeft goed het belang weer van perceptie bij onderzoek naar leefbaarheid. De ervaring van één persoon kan tegenover de ervaring van een ander staan, terwijl ze in het zelfde gebied wonen. Er zijn dus geen vaste waarden om leefbaarheid te meten.

Buitenlanders

Tijdens de gesprekken kwam nadrukkelijk naar voren dat er veel buitenlanders werkzaam zijn bij de haven. Leegstaande huizen in de dorpen werden vervolgens verhuurd om onderdak te bieden aan deze migranten. En hoewel een stroom van migranten voor angst onder de autochtone bevolking kan zorgen (Castles & Miller, 2009) hebben de inwoners weinig problemen met de nieuwe groep bewoners. Slechts één inwoner noemde een duidelijk negatief gevolg al gaf hij later aan niet negatief te staan tegenover de buitenlanders. Wel werd ook meerdere malen aangegeven dat liever gezien werd dat de banen naar de lokale bevolking was gegaan. Het antwoord van Ide op de vraag hoe ze tegenover hun komst stond is redelijk representatief voor de respondenten: "Ik vind het prima. (...) Maar ik vind het wel jammer dat zij door een ander loonstelsel en daarom goedkoper kunnen werken, dat inwoners van Nederland daarom thuis zitten." Toch dragen de buitenlanders wel degelijk bij aan de leefbaarheid van de omgeving, ondanks dat de bewoners het niet expliciet zo noemden. De buitenlanders hebben namelijk een positief effect op de voorzieningen en lokale economie, dit zal hierna aan bod komen.

Voorzieningen

Uit de bestudeerde literatuur blijkt dat havens op uiteenlopende wijze de voorzieningen kan beïnvloeden. Weeks (2011) stelt dat het aantal en type voorzieningen sterk afhankelijk is van de bevolkingsopbouw. Zoals aangegeven is er in de omgeving van de Eemshaven sprake van een krimpende bevolking. Een afnemende bevolking kan tot gevolg hebben dat voorzieningen verdwijnen uit het gebied (Haartsen & Venhorst, 2010). De beschikbaarheid van voorzieningen werd ook meerdere malen genoemd als een belangrijk onderdeel onder de bewoners.

Winkels

Het belang van de aanwezigheid winkels in een omgeving werd al aangegeven door Vergunst (2003) en ook de meeste bewoners gaven aan dat zij voorzieningen belangrijk vinden voor de leefbaarheid. De mate van tevredenheid verschilde, maar de bewoners zijn ook verdeelt over verschillende dorpen, een verschil in aanbod is te verwachten. Tonnis verteld: "Nou kijk hier in het dorp, het dorp Spijk, wij hebben nog een grote supermarkt, alle belangrijke faciliteiten hebben we nog en dat maakt het wel leefbaar." Clara is het hier niet mee eens, al woont zij in het zelfde dorp: "In het begin toen wij hier kwamen waren er nog twee banken bijvoorbeeld, een postkantoor, een winkel van sinkel waar je echt van alles kon krijgen. (...) En alles is nu weg, behalve de supermarkt."

Deze tegenstrijdigheid geeft weer het belang van aan persoonlijke perceptie voor leefbaarheid, maar ook de invloed van de lokale bevolking. Wat de één als een belangrijke faciliteit beschouwd, kan geen waarde hebben voor een ander. De bevolkingssamenstelling is hier van invloed op, zo zullen bijvoorbeeld bejaarden andere voorzieningen waarderen dan jonge gezinnen doen.

De haven heeft volgens de bewoners alleen één indirecte invloed op de lokale voorzieningen, of zoals Jung (2011) het noemt, een geïnduceerde invloed: door de uitgave van het inkomen van de werknemers die met de haven verbonden zijn. Meerdere bewoners noemden dat de plaatselijke supermarkt profiteert van de buitenlandse arbeiders die werkzaam zijn bij de haven. Echter lijkt het profijt wel te zijn beperkt tot de supermarkt, Ide meldt: "Nou ik denk niet dat de haven veel bijdraagt. Er is bijvoorbeeld laatst weer een winkel gesloten (...)Ik denk dat de supermarkt de enige is die er nu profijt van heeft, omdat er iedere week een bus met Poolse medewerkers voor de deur komen en doen daar hun boodschappen dus." Hier wordt de rol van lokale bewoners goed weergegeven.

Verbindingen

Voor de bewoners lijkt de ontwikkeling van haven de verbindingen weinig te veranderen. Zowel openbaar vervoer als infrastructuur is weinig beïnvloed door de haven. Het openbaar vervoer is niet verbeterd naarmate de Eemshaven groeide, het is zelfs achteruit gegaan. Dit wordt echter los gezien van de haven ontwikkelingen en meer in het licht van algemene ontwikkelingen, waar veel diensten worden beperkt om kosten te besparen of efficiënter te laten lopen. Wel is bekend dat er wegen zijn aangelegd en worden onderhouden voor toegang tot de Eemshaven. In die zin draagt de haven wel bij aan de infrastructuur. Voor een ruraal gebied is dat van groot belang, omdat deze gebied veel afhankelijk zijn van nabij gelegen plaatsen. De aanwezigheid van de haven geeft de aanleiding voor een goed onderhoudt het wegennet en maakt de omgeving in die zin leefbaarder.

Lokale economie

Uit de literatuur blijkt dat havens een krimpende rol hebben in de ondersteuning van de lokale economie (Benaccio et al., 2000; Bottasso et al., 2013) en de ervaren invloed van de Eemshaven is ook beperkt. Uit de gesprekken blijkt dat de bevolking maar tot een zekere hoogte weet te profiteren, maar er weldegelijk een bepaalde impact is.

Directe invloed

De directe invloed is de werkgelegenheid en inkomen gegenereerd door ondernemers in de haven (Jung, 2011). De perceptie is dat dit vooral voorbijgaat aan de lokale bevolking, de participanten kenden meestal geen of weinig mensen die werkzaam waren in de haven. In hun ervaring weten met name de buitenlanders te profiteren van de werkgelegenheid. Dit terwijl de haven wel als doel stelt de regionale economie en werkgelegenheid te stimuleren (Groningen Seaports Jaarverslag 2011). De perceptie is dus sterk dat de haven hier amper aan bijdraagt, het stimuleren van de ontwikkeling door de overheid hoeft dus niet hier gebaseerd op te zijn.

Indirecte invloed

De aanwezigheid van regionale bedrijvigheid met een indirecte band met de Eemshaven is amper aanwezig volgens de bewoners. Meerdere malen werd enkel een grondverzetbedrijf uit Spijk genoemd als lokale ondernemer die verbonden is aan de Eemshaven. Dit is een indicatie van hoe weinig ondernemers actief zijn bij de haven, aangezien alleen Gerard andere bedrijven noemden.

Geïnduceerde invloed

De geïnduceerde invloed werd wel opgemerkt door de bewoners. Het profiteren van de lokale supermarkten is meerdere malen genoemd en ook de lokale snackbar weet voordeel te trekken uit

de extra klandizie ontstaan door de groei van de haven. Daarnaast worden leegstaande huizen verhuurt aan tijdelijke bewoners, de bewoners erkenden het positieve effect hiervan. Tonnis vertelt: "Als ik hier in het dorp kijk, zijn al huisjes die leeg staan, daar zitten nu dan Polen, Hongaren (...) Dus je kan er wel wat aan hebben." Dit lijkt voordelig, maar als de aanbouw stopt zullen deze bewoners wel allemaal verdwijnen. De huizenmarkt in de omgeving is afhankelijk van de constructie van de Eemshaven

Gemeenschap

Als laatste onderdeel wordt het de invloed op het gemeenschap uiteengezet. De scheiding tussen gemeenschap en haven is reeds duidelijk gemaakt en dit heeft verschillende gevolgen voor de invloed op het gemeenschapsgevoel.

Lidmaatschap

De haven heeft een beperkte invloed op de lidmaatschap van de gemeenschap. De elementen grenzen, een gevoel van toebehoren en identificatie en een gedeeld symbolen systeem zijn helemaal niet aan de orde voor de bevolking, niemand noemde een dergelijk element als van belang. De emotionele veiligheid wordt nauwelijks versterkt of aangetast. Zoals vermeld heeft de haven weinig direct effect op de lokale economie wat voor financiële zekerheid zou kunnen zorgen. Ook is slechts een enkeling bang voor toekomstige milieuvervuiling en werd door niemand milieuvervuiling op dit moment opgemerkt. Het geringe profiteren door de bevolking van de werkgelegenheid gecreëerd door de haven zorgt er ook voor dat het amper bijdraagt aan de persoonlijke investering.

Invloed

De beperkte invloed van de gemeenschap op de haven werd duidelijk tijdens de gesprekken. De bewoners gaven vaak aan dat de ontwikkelingen van de haven los van de gemeenschap gebeurde. Ook leken ze niet echt de intentie te hebben om er invloed erop te uiten. En hoewel sommige wel aangaven dat ze vonden dat de haven bij de gemeenschap hoorde, gaf niemand iets aan over invloed uitoefenen op de ontwikkelingen. Evert legt uit: "Nou ja van ouds af aan hoort dit stuk grond wat daar ligt bij Uithuizermeeden, van ouds af aan al. Ik weet nog dat toen ik nog klein was, toen liep die dijk zo door. Ja? Nu hebben ze bij die zelfde grond wat bij de gemeente hoort, hebben ze daar een haven zo ingebouwd zo." Hiermee wordt het evident dat de ontwikkelingen los van de gemeenschap gebeurde. Deze scheiding zou in de toekomst problemen kunnen veroorzaken als de negatieve effecten meer merkbaar worden in de omgeving. Als een gemeenschap meer invloed zou hebben op de haven wordt de verbondenheid vergroot en kan er in samenwerking met de overheid oplossingen worden gevonden. Nu is er sprake van het gevoel dat de haven wordt opgelegd aan de bevolking.

Mogelijkheid tot voldoening van behoeftes

Omdat de economische impact zeer beperkt is gebleken op de omgeving draagt de haven niet bij aan de mogelijkheid tot voldoening van behoeftes. In de gesprekken is op geen enkele wijze naar voren gekomen dat haven hier invloed op heeft. De scheiding tussen de haven en de gemeenschap is een logische verklaring.

Emotionele connectie

De emotionele connectie met de haven is niet aanwezig in de gemeenschap. De bewoners hadden niet of nauwelijks een gevoel van verbondenheid. Het gebied waarin het ligt heeft daarentegen wel een sterke connectie bij velen. Hierin komt het punt van gedeelde geschiedenis naar voren. In het verleden waren veel bewoners recreatief actief in het natuurgebied van de Eemshaven. Hendrik-Jan ook: " Vroeger toen ik klein was ging ik mijn fiets naar de Eemshaven. Daar kon je lekker rennen op de dijk, schreeuwen, voetballen, noem maar op. (...) Maar het nu gewoon minder aantrekkelijk. Het is allemaal bedrijvigheid, alles is afgerasterd met dikke hekken." De emotionele connectie is dus vooral met het gebied, niet de haven zelf.

Conclusie

Uit de gevoerde gesprekken blijkt dat de bevolking de invloed van de Eemshaven op de leefbaarheid maar beperkt ervaart, zowel in positieve als negatieve zin . Uit het onderzoek blijkt dat de leefbaarheid wel op bepaalde wijze wordt beïnvloed, maar dat het niet sterk speelt bij de bevolking. Toch draagt dit onderzoek bij aan de wetenschap. Ten eerste om bij te dragen aan het concept van leefbaarheid, hier in een rurale omgeving. Daarnaast wordt duidelijk dat de Eemshaven verbondenheid mist met de omgeving en dit in de toekomst problemen kan gaan leveren.

De inwoners van het havendistrict vinden de omgeving het belangrijkste element voor de leefbaarheid van de omgeving. De rust en ruimte zijn de belangrijkste aspecten voor deze rurale bewoners. Zij ervaren nauwelijks de invloed van de Eemshaven hierop. Dit is belangrijk voor de acceptatie van de haven door de bewoners. Milieuvervuiling andere aantasting van de omgeving zal slecht ontvangen worden. Het is dus van belang dat bij de verdere ontwikkeling van de haven hier rekening mee gehouden wordt.

De lokale bevolking wordt ook nauwelijks beïnvloed door de haven. Volgens de bewoners heeft de ontwikkeling van de haven geen impact gehad op de krimp en vergrijzing die plaatsvindt in de

omgeving. De vele buitenlanders die werkzaam zijn op de haven en huizen huren in de omgeving vallen wel op. Zij hebben wel een bepaalde mate van invloed gehad op de omgeving, al is het door de consumptie van goederen. De afhankelijkheid van deze groep kan problemen veroorzaken. De uitbreidingen van de supermarkten zijn tot stand gekomen door de groeiende vraag van de havenarbeiders. Mocht de havenconstructie teruglopen, en daarmee het aantal buitenlandse arbeiders, dan zal het aantal klanten sterk dalen en kunnen de uitgebreide supermarkten in problemen komen. Op dit moment wordt leegstand ook tegengegaan door verhuur aan havenarbeiders. Dit zal weer sterk oplopen en de leefbaarheid van de omgeving doen verminderen.

De overheid zou er goed aan doen om te proberen de verbondenheid van de gemeenschap te verhogen. De scheiding wordt nu nog niet door de bevolking als negatief ervaren, maar de negatieve impact is ook nog beperkt gebleven. De bewoners hebben niet het idee dat de haven voordelig is voor de lokale bevolking. Ook het gebrek van invloed zorgt voor de perceptie van door bovenaf bepaalde ontwikkeling. En hoewel de tegenstand nu niet groot is, kan dat in de toekomst veranderen naarmate de negatieve effecten meer worden ervaren. Social Impact Assessment kan uitkomst bieden. Onderzoek naar de sociale impact geeft tenminste de indicatie dat de lokale bevolking van belang is en zal bovendien de invloed van de gemeenschap vergroten.

Met dit onderzoek wordt er bijgedragen aan de theorie van leefbaarheid. Er ontbreekt literatuur waar onderzocht wordt hoe een haven de leefbaarheid beïnvloed van een gebied. Dit onderzoek draagt daarnaast bij aan het concept van leefbaarheid in een rurale omgeving. Voor verder onderzoek zou een havendistrict moeten worden gekozen met een grote verbintenis met de omgeving en in hoeverre een dergelijke haven invloed heeft op leefbaarheid. Uit dit onderzoek is gebleken dat er weldegelijk een bepaalde mate van invloed is van een haven, bij een sterke connectie kan de bijdrage van een haven nog beter bepaald worden. Dan zal duidelijk worden hoe groot de invloed van een haven kan zijn op de leefbaarheid.

Bronnenlijst

Álvarez-Herranz A. & Martínez-Ruiz M. (2012) Evaluating the economic and regional

impact on national transport and infrastructure policies with accessibility variables, *Transport*, 27(4), 414-427

Autosnelwegen (2007) Geraadpleegd op 23-05-13 via

<http://www.autosnelwegen.nl/asw/dos/frames.html?asw/dos/dosN46.htm>

Bailey D. & Solomon G. (2004) Pollution prevention at ports: clearing the air. *Environmental Impact Assessment Review*, 24, 749–774

Benaccio M. & Haralambides H. & Ferrari C. & Musso E. (2000) On the Economic Impact of Ports: Local vs. National Costs and Benefits. *Special Interest Group on Maritime Transport and Port, INTERNATIONAL WORKSHOP Genoa*

Bottasso A. & Conti M. & Ferrari C. & Merk O. & Tei A. (2013) The impact of port throughput on local employment: Evidence from a panel of European regions. *Transport Policy*, 27, 32-38

Castles S. & Miller M. (2009) *The Age of Migration: International Population Movements in the Modern World*. China: Palgrave

CBS. (2013). *Statline*. Geraadpleegd op: 22-05-2013 via <http://statline.cbs.nl/statweb/>

Cook C. (2009) Quality of Community Life Among Rural Residents: An Integrated Model. *Soc Indic Res*, 94, 377–389

Davis C. (1983) Regional Port Impact Studies: A Critique and Suggested Methodology. *Transportation Journal*, 23 (2), 61-71

Ducruet C. (2007) A metageography of port-city relationships. *Ports, cities, and global supply chains, Ashgate (Ed.)*, 157-172

Ferrari C. & Parola F. & Tei A. (2012): Managing port concessions: evidence from Italy. *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 39(1), 45-61

Ferrari C. & Percoco M. & Tedeschi A. (2010) Ports and Local Development: Evidence from Italy. *International journal of transport economics*, xxxvii (1)

Glaeser E. (2000) The New Economics of Urban and Regional Growth. *The Oxford Handbook of Economic Geograph*, 83-98

Gripaios P. & Gripaios R. (1995) The impact of a port on its local economy: the case of Plymouth. *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 22(1)

Grobar L. (2008) The Economic Status of Areas Surrounding Major U.S. Container Ports: Evidence and Policy Issues, *Growth and Change* , 39 (3), 497–516

Groningen Seaports (2011) *Gereed voor een nieuwe sprong vooruit*. Jaarverslag 2011

Haartsen, T. & Venhorst, V.A. (2010). Planning for Decline: Anticipation on Population Decline in The Netherlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 101(2), 218-227

Haddad E. & Hewings G. & Perobelli F. & Dos Santos R. (2010) Regional Effects of Port Infrastructure: A Spatial CGE Application to Brazil. *International Regional Science Review*, 33, 239

Heylen K. (2006) Liveability in social housing: three case-studies in Flanders. *Paper gepresenteerd bij ENHR Conference July 2006. Ljubljana, Slovenia*

Holloway L. & Hubbard P. (2001) *People and Place: The extraordinary geographies of everyday life*. Harlow: Prentice Hall

Jarvis H. (2001) How Urban Dwellers Live and Work the Social-Environment Interface. *Paper presented at the Housing Studies Association Spring Conference University of York*.

Jung B. (2011) Economic Contribution of Ports to the Local Economies in Korea. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 27 (1), 01-30

Kaal, H. (2011) A conceptual history of livability: Dutch scientists, politicians, policy makers and citizens and the quest for a livable city. *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, 15(5), 532-547

Koppies & Stevens (2008) *Integrale visie op havenontwikkeling in Nederland en Vlaanderen. Een schets voor transitie naar duurzaamheid*. Eindrapport

Leby J. & Hashim A. (2010) Liveability Dimensions and Attributes: Their Relative Importance in the Eyes of Neighbourhood Residents. *Journal of Construction in Developing Countries*, 15(1), 67–91

Lewis J. (2007) Perceptions of landscape change in a rural British Columbia community. *Landscape and Urban Planning*, 85, 49–59

Matarrita-Cascante D. (2009) Changing Communities, Community Satisfaction, and Quality of Life: A View of Multiple Perceived Indicators. *Soc Indic Res*, 98, 105–127

McMillan D. & Chavis D. (1986) Sense of community: A definition and theory. *Psychological Sense of Community, I: Theory and Concepts*, 14 (1), 6–23

Morais P. & Migueis V. & Camanho A. (2013) Quality of Life Experienced by Human Capital: An Assessment of European Cities. *Soc Indic Res*, 110, 187–206

Obst P. & Smith S. & Zinkiewicz, L. (2001) An Exploration of Sense of Community, Part 3: Dimensions and Predictors of Psychological Sense of Community in Geographical Communities. *Journal of Community Psychology*, 30(1), 119-133.

Shafer C. & Lee B. & Turner S. (2000) A Tale of Three Greenway Trails: User perceptions related to quality of life. *Landscape and Urban Planning*, 49(3), 163-178

Storper M. (2000) Globalization, Localization, and Trade. *The Oxford Handbook of Economic Geography*, 146-165

Suykens F. (1989) The City and Its Port-an Economic Appraisal. *Geoforum*, 20 (4), 437-445

Tzannatos E. (2010) Ship emissions and their externalities for the port of Piraeus – Greece. *Atmospheric Environment*, 44, 400-407

Vergunst P. (2003) Liveability and ecological land use: the challenge of localization. *Acta Universitatis agriculturae Sueciae*, 373

Weeks, J. R. (2008) *Population. An Introduction to Concepts and Issues*. Belmont: Thomson higher education

Wortelboer-Van Donselaar P. & Kolkman J. (2010) Societal costs and benefits of cooperation between port authorities. *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 37(3), 271-284

Bijlage

Interview guide

Type:

Semigestructureerd interview. Eén op één. Verwachting van een semiformeel gesprek. Redelijk zakelijk houden, maar om de respondent op zijn/haar gemak te laten voelen, toch een zekere mate ontspannenheid en openheid. Op deze wijze zal hopelijk de respondent zich meer openen. De hoofdvragen van de deelonderwerpen staan aangegeven met "- ", als de respondent gematigd of kort beantwoord en niet erg uitgebreid op zijn antwoord wordt doorgevraagd, die vragen zijn aangegeven met een stip. Op alles kan tot een zekere hoogte worden afgeweken of op worden uitgebreid voor een beter verloop van het gesprek. Van groot belang is dat uiteindelijk alle punten besproken zijn.

Introductie:

Ik ben Alex Sarfo van de Rijksuniversiteit Groningen. Dit is een interview om uw mening en ervaringen toe te passen aan mijn onderzoek. Is het goed als ik het gesprek opneem?

Ik doe onderzoek naar de leefbaarheid van uw omgeving met betrekking tot de noordelijke havens. Ik wil dus graag weten of en hoe de havens invloed hebben op uw leefgebied, in zowel negatieve, positieve als neutrale zin. Het is voor het onderzoek belangrijk dat ik ook echt de meningen van de bewoners leer kennen, zo kan ik goede informatie krijgen over het gebied. Het gesprek zal ongeveer een uur tot anderhalf uur gaan duren.

De antwoorden die u geeft zullen dus verwerkt worden in mijn onderzoek. U zult volledig anoniem blijven. Uw naam, adres en dergelijke zullen niet in het onderzoek genoemd worden, andere zullen er dus niet achter komen wat u tijdens dit gesprek heeft gezegd. U heeft altijd het recht om geen antwoord op een vraag te stellen en als u dat niet wil zal ik ook meteen verder gaan. Ook kunt u het gesprek op elk moment eindigen en zullen het gesprek en de informatie verwijderd worden. Als u het wil kan ik u het onderzoek sturen nadat het voltooid is zodat u het resultaat zelf ook kan lezen.

Primaire data: Interview

Introductie:

- Kunt u mij iets over uzelf vertellen? Waar komt u vandaan?
- Heeft u familie hier?
- Waarom woont u hier?
- Later op terug komen als het te maken heeft met de havens.
- Wat voor werk doet u?
- Later op terug komen als het werk met de havens te maken heeft.

Leefbaarheid.

- Het onderzoek gaat dus over leefbaarheid. Wat voor beeld heeft u daar bij?
- Bij geen: leefbaarheid wordt ook wel de kwaliteit van leefomstandigheden en de mogelijkheid tot persoonlijke voldoening genoemd. In principe dus hoe uw omgeving voldoet aan uw eisen van een mooie omgeving. Wat voor eisen zou u hebben voor een mooie omgeving?
- Bij ja: opschrijven wat hij belangrijk vind en over door vragen. Vragen hoe die dingen een rol spelen in zijn omgeving. De dingen die genoemd worden zullen vaker worden aangehaald bij de volgende onderwerpen.
- Genoemde verschillende onderwerpen coderen.
- Wat vind u zelf belangrijk voor een fijne leefomgeving?
- Codeer deelonderwerpen

Als bij de vorig vraag bepaalde onderwerpen gegeven worden die overeen komen met de volgende vragen zal de volgorde worden aangepast voor een beter vloeiend lopend gesprek. Belangrijk is dat gemarkeerd wordt op een bepaalde wijze zodat duidelijk is dat de vragen gesteld zijn en welke nog gesteld moeten worden.

Heeft de haven invloed op de lokale economie in de omgeving?

Ik wil het graag hebben over de invloed van de havens op de werkgelegenheid. Of de haven ook bijdraagt aan de economie in uw omgeving.

- Bent u of iemand uit uw directe omgeving werkzaam in de haven?
- Bij nee: Link het terug naar zijn baan. Is uw werk verbonden met haven activiteiten?
- Zijn er bedrijven in uw directe omgeving die op een bepaalde manier verbonden zijn met de haven? Zijn er bedrijven waar u vaak komt of mee in aanraking komt die verbonden zijn?
- Bij ja: Wat voor werk?
- Hoe belangrijk denkt u dat de havens zijn voor de werkgelegenheid van de omgeving?
- In uw ervaring, hoe grote groep zou het merken als de havens niet langer bestonden?
- Kent u mensen die verhuisd zijn naar de omgeving om werkzaam te zijn in de haven of bedrijven verbonden aan de haven?
- Wat denkt u dat de grootste bron van werkgelegenheid is in de omgeving?

Codeer de verschillende sectoren waarin de haven actief zou zijn

Heeft de haven effect op de omgeving?

- Hoe belangrijk vindt u het milieu?
- Maakt u daar zich zorgen over?
- Hoe belangrijk vindt u de staat van het milieu voor uw leefbaarheid?
- Wat voor beeld heeft u van de haven over wat voor impact het heeft op het milieu?
- Hoe merkt u dat dan wel/niet?
- Ziet u de haven in uw uitzicht?
- Hoe vindt u dat?
- Heeft u last van geluidsoverlast veroorzaakt de haven of bedrijven die met de haven verbonden zijn?
- Bij ja: Hoe merkt u het dan?

Hoe erg vindt u het?

Hoe beïnvloed het uw leven?

- Bij nee: Hoe vindt u dat? Heeft dat invloed over hoe u over de haven denkt?
- Heeft u last van milieuvervuiling veroorzaakt door de haven of bedrijven die met de haven verbonden zijn?
- Bij ja: Hoe merkt u het dan?

Hoe erg vindt u dit?

Hoe beïnvloed het uw leven?

- Hoe beïnvloed het transport van en naar de haven uw leven?

- Hoeveel merkt u van het vrachtverkeer?

Hoe beïnvloed het uw leven?

Hoe beïnvloed de haven het gemeenschapsgevoel in de omgeving?

- Hoe past de haven in het gebied?
- Hoort de haven naar uw mening bij de omgeving?
- Bespreekt u de haven of effecten van de haven wel eens met mensen uit uw omgeving?
- Bij ja: Wat bespreekt u dan?
- Bent u positief, negatief of misschien beide als u over de haven spreekt?

Codeer welke onderwerpen genoemd worden bij gemeenschapsgevoel, welke dingen ze beschouwen als belangrijk voor een gemeenschap

,

Hoe beïnvloed de haven de lokale bevolking?

- Merkt u iets van bevolkingsverandering in uw omgeving?
- Bij ja: Doorvragen wat voor gevolgen dat heeft. Hoe merken ze het?
- Bij nee: Vragen hoe ze denk dat dat komt
- Heeft de haven volgens u invloed daarop?
- Waarom wel/niet?

Hoe beïnvloed de haven het aantal voorzieningen?

- Ziet u een verandering in het aanbod van voorzieningen in uw dorp?
- Bij ja: Vraag naar de veranderingen
- Bij nee: Hoe belangrijk vindt u dat voor uw leefbaarheid?
- Vind u dat de haven een positieve, negatieve of zowel positief als negatieve invloed hebben op de omgeving?
- Waarom vindt u dat?
- Wat denkt u dat er zou veranderen als de haven er niet zou zijn?
- Codeer de verschillende onderwerpen die genoemd worden

Afsluiting

- Wat denkt u dat er zal veranderen als de haven zou ophouden te bestaan?
- Wat is uw algemeen beeld van de omgeving en haven?
- Codeer verschillende onderwerpen die genoemd worden: belangrijk voor het beeld wat ze als omgeving beschouwen
- Zou u nog iets willen toevoegen over de invloed van de haven?

- Zou u nog iets willen vertellen over de haven algemeen?
- Is er nog iets anders wat ik misschien vergeten ben en u graag wil toevoegen?

Dan wil ik u bedanken voor dit gesprek. U was erg behulpzaam en zonder u zou dit onderzoek niet lukken.