



rijksuniversiteit
 groningen



Hanzehogeschool
 Groningen
 University of Applied Sciences

Kennishetwerk Krimp Noord-Nederland



UPDATE KENNISAGENDA KRIMP

UPDATE VAN DE KENNISAGENDA VAN HET KKNN

Waarom een update van de kennisagenda?

Het KKNN is gebaseerd op drie pijlers, te weten: kennisnetwerk opzetten, kennis delen en kennis ontwikkelen. Uit de tussentijdse evaluatie van het KKNN (vastgesteld maart 2013) blijkt dat tot nu toe pijler één en twee goed zijn bediend, de pijler 'kennis ontwikkeling' komt echter iets minder uit de verf. Daarom is besloten een focus in de kennisagenda aan te brengen en een gezamenlijk strategie te ontwikkelen om deze kennisvragen (t.b.v. de praktijk) beantwoord te krijgen.

Proces

Voor het actualiseren van de kennisagenda en daarbij het aanbrengen van een focus is eerst een bijeenkomst (13 mei) met de initiërende stakeholders van het KKNN gehouden om te kijken welke vragen beantwoord moeten worden om krimpgebieden leefbaar te houden. Tevens heeft een bijeenkomst (op 21 juni) met vertegenwoordigers uit het krimpnetwerk plaats gevonden. Uit deze bijeenkomsten zijn twee toegepaste kennisthema's en één meer wetenschappelijk kennisthema naar voren gekomen, waar de kennis ontwikkeling binnen het KKNN zich de komende tijd op zou moeten richten. De stuurgroep heeft op 10 september 2013 deze update van de Kennisagenda Krimp Noord-Nederland goedgekeurd.

Drie relevante onderzoeksthema's

In de bijeenkomsten zijn de volgende drie thema's benoemd als de relevante 'krimp' onderzoeksthema's van dit moment:

2

1. Overheidsparticipatie/burgerinitiatief

In dit thema staat centraal: i) de begeleiding van het proces van veranderende (waaronder decentraliserende) overheden, ii) meer nadruk op burgerparticipatie en burgerinitiatief, en iii) de terugtrekking van overheden en maatschappelijke instellingen tot hun kerntaken. Hierbij moet onderscheid gemaakt worden tussen verschillende invalshoeken: die van de overheid, maatschappelijke instellingen en burgers. Vanuit die drie perspectieven gaat het namelijk om drie totaal verschillende veranderingsdiscussies:

- Wat is de (nieuwe) rolverdeling tussen de verschillende partijen? Hoe kun je partijen mobiliseren in een situatie van een 'veranderende' overheid? Hoe activeer je burgers, hoe faciliteer je dat, op welke nieuwe coalities kom je dan uit, hoe behoud je die (continuering, bestendiging)?
- Hoe organiseer en begeleid je het proces, als woningcorporatie, schoolbestuur, provincie of gemeente? Hoe krijg je ouders of bewoners mee in nieuwe ontwikkelingen? Onder welke voorwaarden en in welke omstandigheden gedijt burgerschap (willen en kunnen)? Wat is de relatie tussen burgerinitiatief en leefbaarheid? Wat zegt dit over de rol die overheden (gemeenten) en maatschappelijke organisaties moeten spelen?
- Wie heeft de regie? Als dit niet de overheid is, wat doet de overheid dan wel? En hoe? Van burgerparticipatie naar overheidsparticipatie? Maar: steeds meer afhankelijk van partners. Hoe laat je de regie los? Hoe bewerkstellig je interactie tussen de verschillende schaalniveaus?

2.Toegang tot mobiliteit

Bij mobiliteit gaat het niet alleen om meer inzicht in de aard van de vervoersbehoeften, zoals de toekomstige (OV)vervoersvraag. Het gaat ook om de bereikbaarheidsvraag en de samenhang met andere domeinen, bijvoorbeeld voorzieningen en onderwijs. Inzicht in ontwikkeling van draagvlak is nodig, maar ook discussies over wat 'leidend' is en wat 'volgend'. Passen aantal en spreiding van de voorzieningen zich aan op het aanwezige vervoer, of andersom? Steeds meer (markt) partijen zijn bezig met de zoektocht naar inzicht in alle (toekomstige) vervoerbewegingen, zoals WMO- vervoer, leerlingenvervoer, AWBZ-vervoer, WSW-vervoer, inclusief alle vormen van OV, in relatie tot de demografische ontwikkelingen en de gevolgen daarvan. Met name de mogelijkheden waar vervoersstromen kunnen worden gecombineerd of gekoppeld moeten worden onderzocht. Daarnaast staan binnen dit thema de fysieke en sociaal-culturele mogelijkheden van mensen tot mobiliteit centraal, zoals:

- Bepaalde groepen blijven achter vanwege beperkte mobiliteit (door woningmarkt? door cultuur van blijven?)? Wat betekent dat voor de vitaliteit in een gebied? Hoe zorg je dat minder mobiele mensen gemobiliseerd worden; hoe verander je hun 'mindset'?
- Zijn inwoners van krimpgebieden mobiel en flexibel genoeg om aansluiting te houden/vinden bij de arbeidsmarkt? Hoe mobiliseer je mensen tot verhuizen voor werk (volgt werk wonen of wonen werk, en verschilt dit voor gebieden met meer en minder sociaal kapitaal, en voor wie – levensfase mensen)?
- Mobiliteit op de woningmarkt: welke mensen zitten 'vast'? De problematiek van de onderkant van het particuliere eigen woningbezit. Kwalitatief slechte, onverkoopbare woningen van 'arme' eigenaren die niet kunnen investeren en hun verlies niet kunnen/willen nemen. Wat is de impact hiervan en wat zijn oplossingsrichtingen? En hoe financieren we de aanpak van leegstand?
- Voorzieningen: wat is het keuzegedrag van mensen? Wat is de invloed van woon-werk verkeer en de toename van internet-winkelen op mobiliteit t.o.v. voorzieningen, en draagvlak? Zijn er andere soorten voorzieningen nodig, meer op afstand? Zo ja, hoe mobiliseer je mensen om voorzieningen te gaan gebruiken? Bijvoorbeeld t.a.v. zorg: hoe organiseer je dat minder mobiele mensen toch bij het ziekenhuis komen (via vrijwilligers?). De combinatie van digitale mobiliteit voor winkelen en werken leidt mogelijk tot een andere organisatie van voorzieningen. Wat betekent dat voor gebieden en mensen? Leidt de clustering van voorzieningen tot andere mobiliteitsinfrastructuur? Sowieso is een theoretische doordenking rondom het hele cluster van voorzieningen nodig. Nu zijn er wel veel aanpak- en actieplannen, maar weinig theoretische achtergrond.

3







Maar

Om goede keuzes binnen de thema's 'Overheidsparticipatie/burgerinitiatief' en 'Toegang tot mobiliteit' te kunnen maken, is meer theoretisch inzicht nodig in de achterliggende processen. Nu zijn er veel actieplannen en experimenten, maar de theoretische doordinking blijft achter. Binnen het thema 'Overheidsparticipatie/burgerinitiatief' gaat het onder meer over de herverdeling van rollen en taken in de samenleving. Maar kernvraag is eerst: wat is het probleem, hoe verschilt dit per gebied, waar wil/moet je een rol in spelen, en waarom? 'Toegang tot mobiliteit' richt zich op zowel de aard van de vervoers- en bereikbaarheidsvragen, als op het mobiliseren van mensen voor voorzieningengebruik, arbeidsmarkt, burgerinitiatief. Kernvragen zijn: wanneer wordt iets een probleem en verschilt dit per gebied en per doelgroep?

Het antwoord op de vraag 'wat is nu eigenlijk het probleem?' kan alleen worden gegeven als we oog hebben voor het feit dat er gebieden met meer en minder sociaal kapitaal bestaan, en als we meer inzicht hebben in de mechanismen achter het ontstaan van deze krimpgebieden. Het ligt voor de hand dat 'Overheidsparticipatie/burgerinitiatief' en 'Toegang tot mobiliteit' anders uitwerkt in gebieden met minder sociaal kapitaal. In deze krimpgebieden zou de overheid dan mogelijk ook een andere rol kunnen hebben. Bijvoorbeeld m.b.t. burgerinitiatief: relatief weinig sociaal kapitaal in een regio kan leiden tot (te) weinig lokaal organisatievermogen. Leidt actief burgerschap en het belonen van bewonersinitiatief tot grotere (leefbaarheids)verschillen tussen gebieden met meer en minder sociaal kapitaal en tussen diverse groepen mensen? Leidt terugtrekking tot de kerntaken tot grotere verschillen, wie pakt de taken die blijven liggen op? Is toegang tot mobiliteit gelijk verdeeld over de bevolking? Het derde thema is dan ook:

6

3. Mechanismen achter meer en minder sociaal krachtige krimpregio's

Bevolkingsdaling heeft, in combinatie met allerlei maatschappelijke processen zoals schaalvergroting en economische krimp, gevolgen voor voorzieningen, woonkwaliteit (leegstand) en leefbaarheid. Door deze processen lijken bestaande verschillen tussen gebieden beter zichtbaar en versterkt te worden. Toch is weinig bekend over waarom er krimpgebieden bestaan met meer en minder sociaal kapitaal en wat maakt dat een krimpgebied tot een bepaalde categorie hoort.



De kernvragen die hier onder liggen zijn:

- Waarom doen bepaalde processen zich op sommige plekken wel en op andere plekken niet voor? Waarom werkt bevolkingsdaling (inclusief vergrijzing en ontgroening) in sommige gebieden anders door dan in andere? Waarom ontstaan er krimpggebieden met meer of minder sociaal kapitaal, wat zijn de mechanismen die daar werken (wie investeert, wie zijn de inwoners, wie de ondernemers, wie vertrekken/blijven)?
- Wanneer en waar zijn de gevolgen van krimp een probleem, en wanneer/waar niet? Waarom is het op de ene plek wel een probleem en op de andere niet? Voor wie/welke groepen is het wel/geen probleem? Waarom in het ene gebied wel uitsortering en in het andere niet, en is dat een probleem? Wie bepaalt wanneer iets een probleem is? Is het probleem van nu ook het probleem van morgen? Wat zijn de normen? Wat willen mensen m.b.t. nabijheid/kwaliteit voorzieningen, wonen op eigen risico?
- Wie moet het probleem oplossen, en hoe? [Overheidsparticipatie/burgerinitiatief]

Doel van inzicht krijgen in de mechanismen die achter het ontstaan van krimpggebieden met meer of minder sociaal kapitaal zitten is het zoeken naar kansen. (Hoe?) kunnen minder sociaal krachtigekrimpggebieden (weer) vitale regio's worden?

Gezamenlijk zullen de drie noordelijke provincies, de RUG en de HG er voor zorgen dat deze vragen beantwoord gaan worden.

7





Update Kennisagenda Krimp (september 2013)
Coördinatie dr. Tialda Haartsen, RUG-FRW
t.haartsen@rug.nl

WWW.KENNISNETWERKKRIMP.NL