



Leren van krimp

Vraagsturing in de pilots Gebrookerbos (Heerlen) en Groen voor Rood (Delfzijl)

Alterra-rapport 2149
ISSN 1566-7197

R.J. Fontein, R.C.M. Arnouts, W. Kuindersma en B.C. Breman

Leren van krimp

Dit onderzoek is uitgevoerd binnen het kader van het Beleidsondersteunend Onderzoek voor het Domein NLP. Thema Krimp en Platteland.

Projectcode [BO-11-014-06-002] en [HD3309]

Leren van krimp

Vraagsturing in de pilots Gebrookerbos (Heerlen) en Groen voor Rood (Delfzijl)

R.J. Fontein, R.C.M. Arnouts, W. Kuindersma en B.C. Breman

Alterra-rapport 2149

Alterra, onderdeel van Wageningen UR
Wageningen, 2011

Referaat

Fontein R.J., R.C.M. Arnouts, W. Kuindersma en B.C. Breman, 2011. Leren van krimp. Vraagsturing in de pilots Gebrookerbos (Heerlen) en Groen voor Rood (Delfzijl). Wageningen, Alterra, Alterra-rapport 2149. 56 blz.; 5 fig.; 4 tab.; .27 ref.

In 2010 zijn de gemeenten Delfzijl en Heerlen elk gestart met een pilot rond bevolkingskrimp. De pilots Groen voor Rood (Delfzijl) en Gebrookerbos (Heerlen) gaan over het inrichten van de open ruimte na de sloop van woningen. Het ministerie van EL&I is op een vraaggestuurde wijze betrokken bij deze pilots. In 2010 hebben de gemeenten Delfzijl en Heerlen de pilots met veel enthousiasme en met bestuurlijk commitment verder uitgewerkt. Hierbij zijn vele partijen betrokken en concepten als stadslandbouw, tijdelijke ruimte en de verdien capaciteit van het gebied zijn verder uitgewerkt. Toch lag de nadruk nog sterk op overheidspartijen. Om de pilots ook echt uitvoerbaar te maken dienen ook bedrijven, ondernemers, maatschappelijke organisaties en burgers meer betrokken te worden bij de planvorming. De gemeenten vragen ook om een continuering van de actieve en faciliterende rol van EL&I.

Trefwoorden: Bevolkingskrimp, experimenten, Delfzijl, Heerlen, Gebrookerbos, gebiedsontwikkeling, sturing, stadslandbouw, vraagsturing

Fotografie Ineke Lemmen en gemeente Delfzijl.

ISSN 1566-7197

Dit rapport is gratis te downloaden van www.alterra.wur.nl (ga naar 'Alterra-rapporten'). Alterra Wageningen UR verstrekt geen gedrukte exemplaren van rapporten. Gedrukte exemplaren zijn verkrijgbaar via een externe leverancier. Kijk hiervoor op www.rapportbestellen.nl.

© 2011 Alterra (instituut binnen de rechtspersoon Stichting Dienst Landbouwkundig Onderzoek)
Postbus 47; 6700 AA Wageningen; info.alterra@wur.nl

- Overname, verveelvoudiging of openbaarmaking van deze uitgave is toegestaan mits met duidelijke bronvermelding.
- Overname, verveelvoudiging of openbaarmaking is niet toegestaan voor commerciële doeleinden en/of geldelijk gewin.
- Overname, verveelvoudiging of openbaarmaking is niet toegestaan voor die gedeelten van deze uitgave waarvan duidelijk is dat de auteursrechten liggen bij derden en/of zijn voorbehouden.

Alterra aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Alterra-rapport 2149

Wageningen, februari 2011

Inhoud

Samenvatting	7
1 Inleiding	13
1.1 Inleiding	13
1.2 Probleemstelling	15
1.3 Methode	16
1.4 Leeswijzer	16
2 Casusbeschrijving Gebrookerbos	17
2.1 Inleiding	17
2.2 Gebiedsbeschrijving: Krimp in stedelijke omgeving	17
2.3 Pilot Gebrookerbos: een beschrijving	20
2.4 Betrokken netwerk: Gedomineerd door overheden	22
2.5 Verwachtingen, succes- en faalfactoren	24
3 Casusbeschrijving Groen voor Rood	27
3.1 Inleiding	27
3.2 Gebiedsbeschrijving: ontwikkelingen en beleidscontext	27
3.3 Pilot Groen door Rood: een beschrijving	30
3.4 Betrokken netwerk	32
3.5 Verwachtingen, succes- en faalfactoren	34
4 Quick scan analyse pilots	37
4.1 Inleiding	37
4.2 Uitvoerbaarheid	37
4.3 Actoren	38
4.4 Bestuurlijk commitment	40
4.5 Burgerparticipatie	41
4.6 Innovatie	43
4.7 Externe werking	44
5 Conclusies en aanbevelingen	45
5.1 Conclusies	45
5.2 Aanbevelingen	48
Literatuur	51
Bijlage 1 Lijst van geïnterviewden	53
Bijlage 2 Vragenlijst	55

Samenvatting

Inleiding

Dit rapport bevat de resultaten van een quick scan van de voortgang en succes- en faalfactoren van twee pilots met krimp: het Gebrookerbos in Heerlen en Groen voor Rood in Delfzijl. Het initiatief en het project-leiderschap van deze pilots ligt bij de gemeenten Heerlen en Delfzijl. Het ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I) is op verzoek van beide gemeenten (en dus vraaggestuurd) betrokken geraakt bij deze pilots en heeft daarin een faciliterende en adviserende rol. Daarnaast zijn de pilots ook van belang voor EL&I om de gevolgen van krimp voor nieuwe beleidsontwikkelingen en nieuwe toekomstbestendige instrumenten in beeld te brengen.

Methode

In deze quick scan is gebruik gemaakt van interviews met sleutelactoren en beschikbare bronnen. Op basis van de bevindingen geeft het rapport aanbevelingen aan beide gemeenten en aan EL&I over de toekomstige rol bij de verdere ontwikkeling van beide pilots.

Krimp, experimenten en pilots

Krimp is een potentieel landelijk fenomeen dat zich nu nog alleen manifesteert in specifieke regio's. Daarom is eind 2009 het Interbestuurlijk Actieplan Bevolkingsdaling 'Krimpen met Kwaliteit' opgesteld door het Rijk, IPO en VNG. Met dit Interbestuurlijk Actieplan geven zij richting aan de agendering van krimp en aan een interbestuurlijke en integrale gezamenlijke beleidsaanpak van bevolkingsdaling. De twee pilots zijn onderdeel van die aanpak. De pilots maken deel uit van de 22 lokale en regionale krimpexperimenten, die in 2010 zijn opgestart om ervaring op te doen met innovatieve manieren om met krimp in verschillende sectoren om te gaan.

Onderzoeksvragen quick scan

Directe aanleiding voor deze quick scan was de vraag van het ministerie van EL&I om meer zicht te krijgen op de voortgang, succes- en faalfactoren van deze twee krimppilots, om zodoende ook een besluit te kunnen nemen over de toekomstige betrokkenheid van EL&I bij deze pilots. De centrale vragen van het onderzoek zijn:

- *Wat is de voortgang van krimppilots Gebrookerbos en Groen voor Rood eind 2010?*
- *Wat zijn de belangrijkste succes- en faalfactoren?*
- *Welke aanbevelingen komen hieruit voort voor de betrokken gemeenten en het ministerie van EL&I over hun toekomstige rol bij deze pilots?*

De krimppilots Gebrookerbos en Groen voor Rood richten zich beiden op de inrichting van vrijkomende open ruimte na de sloop van overbodige woningen in sociale achterstandwijken. Krimp is in Delfzijl en Heerlen dan ook al jaren een feit en staat inmiddels hoog op de gemeentelijk, regionale en provinciale bestuurlijke agenda's. Het verschil tussen Heerlen en Delfzijl is dat Heerlen zich meer profileert als stedelijke gemeente en Delfzijl meer als plattelandsgemeente.

Pilots in 2010 verder uitgewerkt, maar nog niet uitvoerbaar

De pilots moeten uiteindelijk leiden tot de uitvoering van één of meerdere innovatieve concepten in de praktijk, maar zijn eind 2010 nog niet zover. In de gemeente Heerlen ligt er een ruimtelijk ontwerp voor het Gebrookerbos. In het experiment Groen voor Rood in Delfzijl is het resultaat dat er een document ligt waarin alle doelstellingen zijn omschreven. In beide experimenten vindt er nu een concretiseringslag plaats die in 2011 moet leiden tot een plan van aanpak met daarin afspraken over taken, planning en financiering. Beide pilots bevinden

dus nog in een vrij pril stadium van ontwikkeling. De agendavorming (fase 1) heeft plaatsgevonden en de beleidsontwikkeling (fase 2) is net begonnen. Dit beeld is vergelijkbaar met de andere 20 krimpexperimenten die in 2010 zijn opgestart. In de pilots zijn in 2010 (ook in vergelijking met de andere 20 krimpexperimenten) goede vorderingen gemaakt dankzij het enthousiasme bij de betrokken gemeenten, betrokken regionale partijen en de betrokkenheid van kennisorganisaties als DLG (via EL&I), SEV en InnovatieNetwerk. Ook de actieve en faciliterende rol van EL&I en de status als Rijkspilot heeft een stimulerende werking gehad op de ontwikkeling van beide pilots. Nu moet de stap naar de uitvoering van de pilots worden gemaakt. Hierin zoeken de gemeenten Delfzijl en Heerlen ook de samenwerking met het bedrijfsleven, financiële marktpartijen, individuele ondernemers en maatschappelijke organisaties. Beide gemeenten vragen nadrukkelijk om een continuering van de actieve betrokkenheid (met inbreng van advies en kennis) van EL&I bij de verdere beleidsontwikkeling en dus het uitvoerbaar maken van beide pilots.

Nadruk op overheidsactoren

In beide pilots is de trekkersrol in handen van de gemeente (Delfzijl en Heerlen). De samenwerking tussen partijen is zowel in Delfzijl als in Heerlen goed te noemen. De nadruk ligt echter nog wel sterk op overheden. Het bestuurlijk experimenteren, door bijvoorbeeld niet-overheden eerder te betrekken, vindt (nog) nauwelijks plaats. Om tot echt innovatieve en uitvoerbare pilots te komen is ook de actieve betrokkenheid van bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen noodzakelijk. In de pilot in Delfzijl heeft dit tot nu toe meer nadruk gekregen dan in Heerlen. In de pilot Gebrookerbos (Heerlen) zijn tot nu toe vooral overheden betrokken. Wel zijn in Heerlen inmiddels contacten gelegd met enkele maatschappelijke organisaties en bedrijven. In Delfzijl waren er al eerder contacten met bedrijven en maatschappelijke organisaties. De plannen zijn in Delfzijl echter nog niet erg concreet uitgewerkt en de contacten met bedrijven en maatschappelijke organisaties zijn nog informeel. Dit biedt echter ook kansen voor de inbreng van nieuwe ideeën. In Heerlen is meer aandacht geschonken aan innovatieve werkvormen en is in een creatieve workshop (met vooral overheden) een ontwerp gemaakt voor het Gebrookerbos. Het is echter een gemiste kans dat de woningbouwcorporatie (als eigenaar van de grond) en recreatieondernemers (als beoogde nieuwe beheerders) geen rol hebben gespeeld in deze creatieve workshop. Dit had ongetwijfeld nieuwe inzichten opgeleverd, bijvoorbeeld over de mogelijkheden om ook geld te verdienen met de nieuwe open ruimte (verdiencapaciteit). Nu ligt er weliswaar een uitgewerkt ruimtelijk concept, maar zonder dat deze partijen hierover hebben kunnen meepraten of meebeslissen.

Overigens zijn de processen in Delfzijl en Heerlen inmiddels verder in hun ontwikkeling. In Heerlen zijn contacten gelegd met bedrijven, ondernemers en maatschappelijke organisaties en in Delfzijl zijn drie werkgroepen bezig met het uitwerken van de pilot.

Bestuurlijk commitment in gemeenten is hoog

Voor beide pilots is bestuurlijk commitment van de verantwoordelijke wethouders en colleges van B&W. De pilots zijn echter nog niet formeel goedgekeurd door de beide gemeenteraden. Daarnaast dient in beide cases nog commitment te worden gevonden bij bedrijven en maatschappelijke organisaties die concreet kunnen bijdragen aan de uitvoering (en financiering) van de pilots in de praktijk.

Burgerparticipatie staat nog in de kinderschoenen

Burgerparticipatie is in beide pilots nog nauwelijks van de grond gekomen. Wel vinden beide gemeenten dit onderwerp erg belangrijk. Beide gemeenten worstelen nog met de manier hoe dit aan te pakken en missen verdiepingskennis en specifieke expertise op dit terrein. De gemeenten hebben wel ideeën over het actief betrekken van burgers bij het beheer van de vrijkomende ruimte, bijvoorbeeld door het uitgeven van volkstuinjes. Dit is ook al gerealiseerd in Heerlen in diverse wijken. Het is vooral een uitdaging om nieuwe en actievere vormen van burgerparticipatie te vinden. Dit geldt ook voor de meeste van andere 20 experimenten, waarin burgerparticipatie ook vaak niet verder gaat dan informeren en raadplegen. Adviseren, coproduceren en meebeslissen zijn meer innovatieve vormen van burgerparticipatie. De pilots Gebrookerbos en Groen voor Rood zouden meer kunnen profiteren van kennis, expertise en ervaringen uit andere krimpexperimenten en

andere (groene) projecten, bijvoorbeeld rond zelfsturing en zelforganisatie. Toch is burgerparticipatie niet gemakkelijk in wijken zoals Heerlen-Noord en Delfzijl-Noord met verschillende sociaal-economische achterstanden en burgers die niet altijd gewend zijn om actief te participeren in (gemeentelijke) projecten. Bovendien kan er spanning ontstaan tussen de wens om beide pilots snel uitvoerbaar te maken en actievere vormen van burgerparticipatie. Burgerparticipatie vraagt namelijk om tijd en ook om voldoende beleidsruimte om de plannen nog te kunnen veranderen.

Pilots met inrichten openbare ruimte na sloop

In pilots Gebroekerbos (Heerlen) en Groen voor Rood (Delfzijl) worden innovatieve oplossingen bedacht voor het omgaan met bevolkingskrimp. In beide pilots is gekozen voor een bijzondere invalshoek, namelijk de inrichting van nieuwe open ruimte na de sloop van woningen. In de meeste van de 22 krimpexperimenten gaat de aandacht uit naar het opknappen en slopen van woningen. De inrichting van openbare ruimte is binnen de 22 krimpexperimenten dan ook een nieuw thema, waarvoor alleen in een experiment in Zeeuws-Vlaanderen ook aandacht is. In de twee pilots zijn ook vernieuwende concepten gebruikt en verder ontwikkeld, met name rond stadslandbouw (en stedelijke voedselvoorziening, regionale voedselstrategieën), de eigen verdien capaciteit van het gebied en tijdelijk vrijkomende ruimte. De concepten zullen echter nog verder moeten worden uitgewerkt voor beide regio's. De nadruk ligt nu sterk op de ruimtelijke uitwerking van deze concepten. In beide gebieden verdient het uitwerken van de eigen verdien capaciteit van het gebied nog meer aandacht. Daarvoor zullen ook andere actoren, zoals recreatieondernemers, agro-ondernemers, creatieve industrie, duurzame energie en andere bedrijven, actiever betrokken moeten worden bij de uitwerking van de pilots. Beide gemeenten zullen daartoe wel flexibel moeten kunnen omgaan met de nu al uitgewerkte ruimtelijke schetsen voor de plangebieden, zodat de wensen van de ondernemers hierin een plek kunnen krijgen. Potentieel innovatief is ook de link die beide gemeenten willen leggen tussen de pilots en de sociale, economische en onderwijsproblemen in de wijken (werkloosheid, sociale achterstanden, gebrek aan beweging). In beide gevallen is deze link echter nog niet concreet uitgewerkt.

Externe werking nog beperkt

Uiteindelijk moeten de pilots nuttige inzichten of businesscases opleveren over de gevolgen of de oplossingen voor krimp voor andere regio's en/of de beleidsontwikkeling op (landelijk) niveau. De conclusie is dat beide pilots hier nog weinig hebben opgeleverd omdat ze hier nog niet aan toe zijn. Ook ontbreekt een externe communicatiestrategie in beide pilots. De pilots zijn ook nog niet voldoende concreet om nu al een bijdrage te verwachten aan de beleidsontwikkeling op landelijk niveau. Pas als de pilots concreet worden, zal duidelijk worden op welke belemmeringen in wet- en regelgeving men stuit en of er beleidswijzigingen nodig zijn. Maar ook hoe tot beleidsresultaten gekomen kan worden. Op dat moment kunnen ook andere regio's profiteren van de leerervaringen uit Heerlen en Delfzijl. Dit vraagt meer tijd.

Succes- en faalfactoren

Definitieve succes- en faalfactoren zijn in beide pilots nog moeilijk te benoemen, omdat ze nog sterk in ontwikkeling zijn. Toch zijn er wel voorlopige succes- en faalfactoren genoemd. Succesfactoren zijn: (1) het aanwezige enthousiasme bij de betrokken actoren zoals de gemeentelijke projectleiders, verantwoordelijke wethouders en externe betrokkenen zoals bedrijven en maatschappelijke organisaties; (2) het inzicht bij betrokken partijen dat er echt innovatieve projecten kunnen worden ontwikkeld; (3) de actieve betrokkenheid van het ministerie van EL&I bij de pilots en de status als Rijkspilot en (4) de uitwisseling van kennis tussen de projectleiders van beide pilots en met andere projecten (bijvoorbeeld in de gemeenten Amsterdam). Potentiële faalfactoren zijn: (1) een mogelijk gebrek aan financiering voor de uitvoering van de pilots; (2) de beperkte participatie van bedrijven en burgers in de pilots; (3) de onzekerheid over de continuering van de actieve bijdrage van EL&I aan de verdere ontwikkeling van de pilots en (4) een gebrek aan kennis en expertise.

Aanbevelingen voor de gemeenten Delfzijl en Heerlen

1. Maak het concept stadslandbouw/regionale voedselstrategie concreet met een business case

Stadslandbouw is een speerpunt van de regionale partijen in beide pilots. Stadslandbouw is echter een relatief nieuw concept en moet verder uitgewerkt worden en concreet gemaakt voor Delfzijl en Heerlen. Met name inzicht in de verdien capaciteit van stadslandbouw wordt gevraagd. Uitwerking van een business case stadslandbouw kan dit inzicht bieden. Daarnaast kan een business case de volgende onderdelen omvatten: een omgevingsanalyse, een stakeholderanalyse, een haalbaarheidsonderzoek of een maatschappelijke/-economische kosten-baten analyse. Ook is het interessant business cases voor beide regio's uit te werken. Dit biedt ook de mogelijkheid om op basis van een analyse van de overeenkomsten en verschillen, lessen te trekken voor andere regio's in Nederland.

2. Onderzoek verschillende beheersmodellen voor de nieuwe openbare ruimte.

Belangrijke vraag in beide experimenten is hoe men nieuwe openbare ruimte duurzaam kan beheren op basis van (nieuwe) economische activiteiten. In een uitvoeringplan voor beide pilots moet dit ook concreet zijn uitgewerkt, bijvoorbeeld via stadslandbouw of recreatieve functie. Onderdeel van een dergelijk plan/beheersmodel is het benoemen en uitwerken van verschillende functies, het inzichtelijk maken van de (structurele) kosten en baten en niet te vergeten de bedrijven, instellingen of ondernemers die dit (willen) gaan oppakken.

3. Experimenteer ook met vormen van burgerparticipatie

De gemeenten Delfzijl en Heerlen vinden burgerparticipatie een belangrijk onderdeel van de pilots, maar ze kunnen nog meer experimenteren met innovatieve vormen van burgerparticipatie. Dit is niet gemakkelijk. De gemeenten Delfzijl en Heerlen doen er dan ook verstandig aan om meer gebruik te maken van ervaringen uit andere lokale projecten met burgerparticipatie. Voorbeelden zijn burgerpanels, het betrekken van burgers in interactieve bijeenkomsten of het stimuleren van zelforganisatie bijvoorbeeld door het uitgeven van vrijkomende grond aan burgers (bv. voor volkstuinen). Beide gemeenten kunnen hiervoor ook externe experts en expertise inhuren om dergelijke vormen van burgerparticipatie concreet uit te werken. De gemeenten kunnen hier ook gebruik maken van de expertise binnen EL&I en DLG. Ook kunnen de gemeenten actiever participeren in de kennisuitwisseling rond burgerparticipatie die door het ministerie van Binnenlandse Zaken al wordt georganiseerd in het kader van de 22 krimpexperimenten.

4. Leer van elkaar en ga bij elkaar op bezoek

De krimppilots in Heerlen en Delfzijl kunnen, ook in de beleidsontwikkeling, veel van elkaar leren. Mogelijke onderwerpen zijn: regionale voedselstrategie/stadslandbouw, burgerparticipatie en de beoogde verdien capaciteit van het tijdelijk benutten van ruimte. Mogelijkheden zijn er ook om te leren van andere krimpexperimenten. Inhoudelijk is een experiment in Zeeuws-Vlaanderen interessant, waarin ongeveer dezelfde uitdaging (hoe omgaan met vrijkomende ruimte na sloop?) centraal staat. Van een ander experiment (in Peel en Maas) rond zelforganisatie, kan geleerd worden voor het onderwerp burgerparticipatie. Leerervaringen kunnen wellicht ook over de grenzen van de krimpgebieden of zelfs over de landsgrenzen gevonden worden. Krimpgebieden kunnen ook leren van de economische topgebieden elders in Nederland en van het buitenland. Zo liggen beide pilots vlakbij de grens met Duitsland. Hier is al meer ervaring in het omgaan met krimp.

5. Werk een communicatiestrategie uit

De krimppilots in Heerlen en Delfzijl zijn bedoeld om van elkaar te leren en kennis te vertalen in businesscases zodat ook anderen hiervan kunnen leren. Het is dus belangrijk dat de krimppilots zichtbaar zijn voor andere regio's en externe partijen. Dat kan onverwachte contacten en oplossingen opleveren. Een voorbeeld is de band die is ontstaan tussen de krimpregio's (vooral Heerlen) en de stad Amsterdam. De gemeenten kunnen in een externe communicatiestrategie uitwerken hoe ze dit willen doen. Daarnaast is ook de interne communicatie belangrijk. De gemeenten kunnen de externe partners beter informeren over de voortgang van de pilots.

Aanbevelingen voor de Rijksoverheid (w.o. het ministerie van EL&I)

1. Continueer de betrokkenheid bij de pilots nog minstens een jaar totdat de pilots echt uitvoerbaar zijn.

Deze tijd is nodig om de pilots echt uitvoerbaar te maken. De beide gemeenten vragen ook nadrukkelijk om deze betrokkenheid van EL&I. De betrokkenheid is ook in het belang van EL&I. Immers pas als de pilots concreet zijn uitgewerkt en uitvoerbaar zijn, kunnen ze bijdragen aan landelijke beleidsontwikkeling. Vanwege de onzekerheid over het moment waarop de pilots echt uitgevoerd kunnen worden, is het aan te bevelen dat EL&I zo spoedig mogelijk weer opnieuw een besluit neemt over de betrokkenheid bij de pilots om zodoende de continuïteit te garanderen en de ontwikkeling van de pilots te stimuleren.

2. Faciliteer de inbreng van externe kennis bijvoorbeeld rond stadslandbouw, tijdelijke ruimte, nieuwe financieringsconstructies en burgerparticipatie.

EL&I kan hierbij gebruik maken van de eigen kennis en ervaring met verschillende (groene) projecten in andere regio's rond zelfsturing en publiek-private samenwerking. Afhankelijk van de specifieke vraag vanuit de gemeenten kan ook het participeren van externe experts op deze of andere terreinen in de beleidsontwikkeling van de pilots worden gestimuleerd. Hierbij kunnen ook onderwijsinstellingen meer actief worden ingezet.

3. Monitor de voortgang en de resultaten van de pilots.

Eén van de belangrijkste doelen van de pilots is dat er ook extern van geleerd wordt. Het is dus belangrijk dat de resultaten en ervaringen van de pilots worden gemonitord. Gezien de rol van de Rijksoverheid in de agendering van krimp is dit een mogelijke taak voor de Rijksoverheid. Het doel van zo'n monitoring is dan niet zozeer om de pilots af te rekenen, maar om gezamenlijk van de resultaten te leren. Het is aan te bevelen dat de twee pilots samen met de andere 20 krimpexperimenten worden gemonitord, zodat ook meer tussen de verschillende projecten kan worden geleerd. Cruciaal is dan wel dat de initiatiefnemers van de pilots en experimenten actief worden betrokken bij het bepalen van de onderwerpen van de monitoring. De indeling in de onderwerpen uitvoerbaarheid, actoren, bestuurlijk commitment, burgerparticipatie, innovatie en externe werking in dit rapport, is dan ook niet meer dan een eerste aanzet voor een selectie van monitoringsonderwerpen. De uiteindelijke onderwerpen, criteria en indicatoren moeten door de betrokken partijen in onderling overleg worden bepaald. Een dergelijke monitoring kan ook het uitwisselen van ervaringen tussen de verschillende pilots en experimenten stimuleren.

4. Benoem de pilots ook als bestuurlijk experiment.

De pilots vormen een uitgelezen kans om te experimenteren met overheidsturing in een context van decentralisatie. De pilots vormen een goed voorbeeld van overheidssturing waarin de regionale dynamiek en het regionale initiatief centraal staat. Het is een vorm van 'sturen zonder te sturen' of 'metagovernance', waarin de Rijksoverheid vooral regionale initiatieven ondersteunt en faciliteert met kennis, intercollegiale coaching en (zo nodig) het aanpassen van wet- en regelgeving. Dit gaat gepaard met veranderende competenties in de ambtelijke organisatie van de betrokken ministeries.

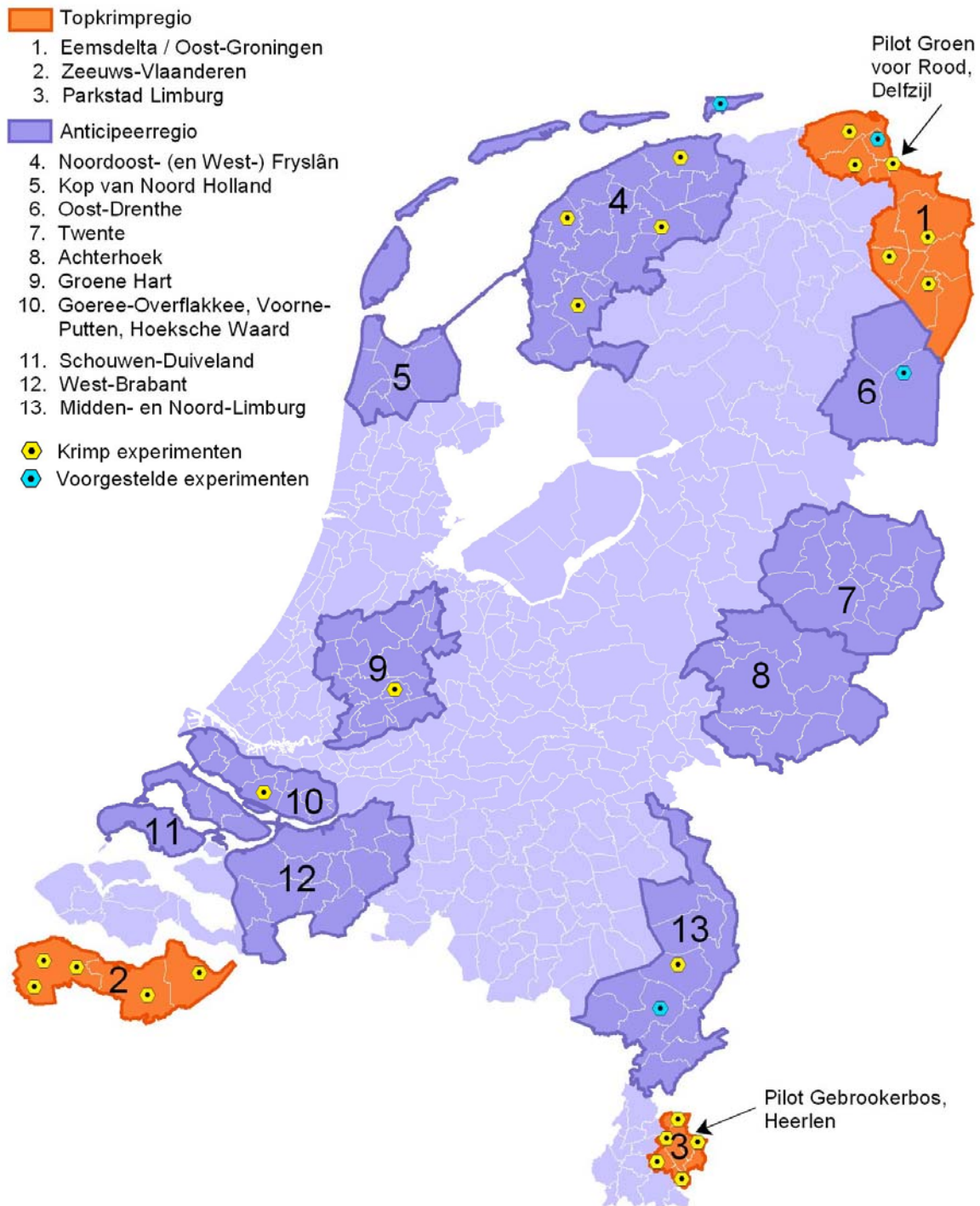
1 Inleiding

1.1 Inleiding

Sinds een aantal jaren staat de krimp van de bevolking in Nederland hoog op de politieke en bestuurlijke agenda van de Rijksoverheid en een aantal provincies en gemeenten. Het CBS (2008) verwacht dat de bevolking pas vanaf 2038 in omvang zal afnemen, en het aantal huishoudens vanaf 2039. De potentiële beroepsbevolking zal echter al vanaf 2011 gaan krimpen (PBL, 2010: 12). In sommige Nederlandse regio's is nu al een daling van bevolkingsaantallen en/of huishoudens te zien. Dit speelt vooral in de zogenaamde (top)krimpregio's: (1) Eemsdelta en Oost-Groningen, (2) Zeeuws-Vlaanderen en (3) Parkstad Limburg (zie figuur 1). Regio's die nu nog niet met een structurele bevolkings- of huishoudensafname te maken hebben, maar die tussen nu en 2030 waarschijnlijk wel met een omslag van groei naar krimp worden geconfronteerd, noemen we anticipeerregio's (PBL, 2010: 12). In 2010 zijn er tien anticipeerregio's benoemd. Dit zijn: (4) Noordoost- (en ten dele ook West-) Fryslân, (5) Kop van Noord-Holland, (6) Oost-Drenthe, (7) Twente, (8) Achterhoek, (9) Groene Hart, (10) Goeree-Overflakkee, Voorne-Putten en Hoeksche Waard, (11) Schouwen-Duiveland, (12) West-Brabant en (13) Midden- en Noord-Limburg (zie figuur 1). De verwachting is dus dat in de (nabije) toekomst veel meer gemeenten met de verschijnselen van bevolkingsdaling te maken krijgen. Rond 2030 heeft al meer dan de helft van de gemeenten in Nederland te maken met structurele bevolkingsdaling (Derks et al, 2010). Krimp is dus nu nog geen landelijk fenomeen, maar zal dit in de toekomst wel worden.

Krimp is verschijnsel met gevolgen op verschillende terreinen. Vaak wordt krimp geassocieerd met het slopen van woningen en verpaupering. Krimp heeft echter ook gevolgen voor leefbaarheid, werkgelegenheid, onderwijs, de zorg en andere voorzieningen. Krimp is in eerste instantie een demografisch verschijnsel, maar heeft ook invloed op de sociaal-economische omstandigheden en op (het gebruik van) de fysieke ruimte. Daarnaast zouden groene sectoren als landbouw en natuur kunnen bijdragen aan het verzachten van effecten van krimp, door bijvoorbeeld werkgelegenheid te creëren in recreatie en toerisme, multifunctionele landbouw of de biobased economy. Aangezien krimp een relatief nieuw fenomeen is, is vaak nog niet duidelijk wat deze gevolgen precies zijn. Wel is duidelijk dat veel sectoren geconfronteerd zullen worden met krimp of de gevolgen daarvan. Krimp vraagt dus ook om een integrale aanpak.

Eind 2009 is het Interbestuurlijk Actieplan Bevolkingsdaling 'Krimpen met Kwaliteit' opgesteld door het Rijk, IPO en VNG. Met dit Interbestuurlijk Actieplan geven VNG, IPO en Rijk richting aan een gezamenlijke beleidsaanpak van bevolkingsdaling. Naast een gezamenlijke analyse van de problematiek benoemen zij ook concrete acties en formuleren ze openstaande kennisvragen, zowel voor de korte als de langere termijn. Onderdeel van dit Actieplan zijn verschillende pilots en experimenten in de regio die in 2010 zijn opgestart met als doel om te leren omgaan met de oorzaken en gevolgen van krimp. In totaal zijn er in 2010 26 experimenten opgesteld door gemeenten en provincies uit krimp- en anticipeerregio's (zie figuur 1). De voortgang van deze experimenten is begin 2011 geëvalueerd (Kuindersma et al., 2011). De Rijksoverheid heeft een beperkte rol bij deze experimenten en pilots. In algemene zin heeft de Rijksoverheid een belangrijke rol bij: (1) agenda- en visievorming op het thema bevolkingsdaling; (2) een kernrol bij bewustwording, kennisontwikkeling en -uitwisseling en (3) het nagaan of de Rijksregelgeving en beleidsinstrumenten voldoende rekening houden met de specifieke omstandigheden van bevolkingsdaling in een regio (Rijk, IPO en VNG, 2009: 24).



Figuur 1

Krimpeperimenten en pilots.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) coördineert de inzet van de Rijksoverheid in de krimpeperimenten. Afhankelijk van de thematiek van de experimenten en de vraag vanuit de regio's (bijvoorbeeld om kennis) zijn ministeries betrokken bij specifieke experimenten. Het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) is (of wordt) betrokken bij twee pilots en zes experimenten. Het gaat hierbij om de pilots Groen voor Rood (Delfzijl), Gebrookerbos (Heerlen) en de experimenten Toolkit

ontbouwing particulier eigendom (Heerlen), Naar een nieuwe planningsmethodiek voor krimpende regio's (Groningen), Smart Living in rural areas (Fryslan), Beschermde dorpsgezichten Dongeradeel en het Groene Hart. De inzet van EL&I is vraaggestuurd. Dat wil zeggen dat de initiatiefnemer van de pilots en experimenten (meestal een gemeente) heeft verzocht om advies en/of de inbreng van kennis en expertise vanuit EL&I. Deze rol is het meest actief ingevuld in de pilots Groen voor rood (Delfzijl) en Gebrookerbos (Heerlen). Deze pilots staan om deze reden centraal in dit onderzoek.

Deze twee pilots gaan beide over de vraag hoe gemeenten om kunnen gaan met vrijkomende ruimte na de sloop van woningen. Centrale concepten in de pilots zijn onder meer: stadslandbouw, stedelijke voedselvoorziening, tijdelijke ruimte, het vinden van een nieuwe verdien capaciteit voor de vrijkomende ruimte en het betrekken van inwoners bij het beheer. De pilots zijn in het voorjaar van 2010 opgestart onder regie van de gemeente Heerlen en Delfzijl. In dit rapport wordt ingegaan op de voortgang van deze pilots in 2010 en de huidige en toekomstige rol van de Rijksoverheid in het algemeen en het ministerie van EL&I in het bijzonder bij deze twee pilots.

1.2 Probleemstelling

Dit project beoogt een overzicht te geven van de voortgang van de gemeentelijke krimppilots in Delfzijl (Groen voor Rood) en Heerlen (Gebrookerbos) en de succes- en faalfactoren (dd. eind 2010). Daarnaast moet deze analyse aanbevelingen opleveren voor deze gemeenten en het ministerie van EL&I voor het vervolg van deze pilots. Deze doelstelling is vertaald naar de volgende centrale vragen.

- ***Wat is de voortgang van krimppilots Gebrookerbos en Groen voor Rood eind 2010?***
- ***Wat zijn de belangrijkste succes- en faalfactoren?***
- ***Welke aanbevelingen komen hieruit voort voor de betrokken gemeenten en het ministerie van EL&I over hun toekomstige rol bij deze pilots?***

In de hoofdstukken 2 en 3 worden de voortgang van de pilots en de belangrijkste succes- en faalfactoren per pilot beschreven (kwalitatief). Daarna volgt in hoofdstuk 4 een analyse van de voortgang van beide pilots aan de hand van een aantal indicatoren. Deze indicatoren zijn gebaseerd op een aantal randvoorwaarden waaraan een innovatieve pilot rond bevolkingskrimp (idealiter) aan zou moeten voldoen. Deze randvoorwaarden zijn:

- Uitvoerbaarheid - De pilot leidt uiteindelijk tot de uitvoering van één of meerdere innovatieve concepten in de praktijk.
- Actoren - De belangrijke actoren zijn betrokken bij de ontwikkeling en de uitvoering van de pilot.
- Bestuurlijk commitment - De pilot heeft bestuurlijk commitment bij alle betrokken actoren.
- Burgerparticipatie - Burgers worden actief bij de pilot betrokken.
- Innovatie - In de pilot worden innovatieve oplossingen bedacht voor het omgaan met bevolkingskrimp.
- Externe werking - De pilots leveren nuttige inzichten (rond de gevolgen of oplossingen voor krimp) op voor andere regio's en/of de beleidsontwikkeling op (landelijk) niveau.

Wij realiseren ons dat deze set aan randvoorwaarden waarschijnlijk niet compleet is. Toch denken we met deze set een eerste aanzet te hebben gemaakt voor een langduriger monitoring van de krimppilots. Voor een daadwerkelijke monitoring is een meer uitgebreide analyse nodig, waarbij ook van te voren overeenstemming is met betrokken partijen over de indicatoren. Vandaar dat we de analyse in dit rapport een quick scan hebben genoemd.

1.3 Methode

Voor deze quick scan is gebruik gemaakt van interviews en schriftelijke bronnen.

Interviews

De interviews met de lokale initiatiefnemers en andere betrokkenen bij de pilots zijn de belangrijkste bron van informatie voor dit onderzoek. In overleg met de projectleiders van de experimenten is een selectie gemaakt uit betrokken partijen en personen. Voor de interviews is een halfgestructureerde vragenlijst (zie bijlage 2) opgesteld. Thema's die in de gesprekken aan de orde kwamen zijn: de (bestuurlijke) status van het experiment, het betrokken netwerk, interbestuurlijke samenwerking, de betrokkenheid van private actoren, burgerparticipatie en succes- en faalfactoren. De zeven interviews zijn in december 2010 afgenomen (zie bijlage 1) met vertegenwoordigers van de gemeente Heerlen, de provincie Limburg, stadsregio Parkstad Limburg, Citaverde (een onderwijsinstelling), de gemeente Delfzijl, InnovatieNetwerk en Natuur en Milieu Groningen. Van de gesprekken zijn uitgebreide verslagen (niet letterlijk) gemaakt, die zijn teruggekoppeld naar de geïnterviewden.

Schriftelijke bronnen

Daarnaast hebben we (beperkt) gebruik gemaakt van schriftelijke bronnen. Het gaat hierbij onder meer om diverse stukken in het kader van de krimpopgave in Nederland en beleidsdocumenten vanuit de pilots in Heerlen en Delfzijl.

1.4 Leeswijzer

De opbouw van het rapport is als volgt. We beginnen in hoofdstuk twee met een beschrijving van de casus Gebrookerbos (Heerlen). In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van de inhoud en voortgang van de pilot Groen voor Rood (Delfzijl). Hoofdstuk 4 bevat een quick scan analyse van de twee pilots. We besluiten met hoofdstuk 5 waarin de belangrijkste conclusies zijn opgeschreven en enkele aanbevelingen voor de rol van de Rijksoverheid/EL&I bij de pilots en voor de gemeentelijke initiatiefnemers van de pilots.

2 Casusbeschrijving Gebrookerbos

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat de krimppilot 'Gebrookerbos' centraal. Het bevat vooral een beschrijving van de voortgang van deze pilot, die in het voorjaar van 2010 is opgestart. We beginnen in paragraaf 2 met een korte karakterschets van het gebied, waarbij met name de krimpproblematiek wordt beschreven. Paragraaf 3 beschrijft de doelen en de voortgang van het experiment. In paragraaf 4 staat het betrokken netwerk centraal en de individuele partijen die hierin actief zijn, hun doelstellingen en de onderlinge samenwerking in de pilot. Paragraaf 4 gaat vervolgens in op verwachte en bereikte resultaten. Tenslotte eindigen we in paragraaf 5 met de toekomstverwachtingen van de respondenten.

2.2 Gebiedsbeschrijving: Krimp in stedelijke omgeving

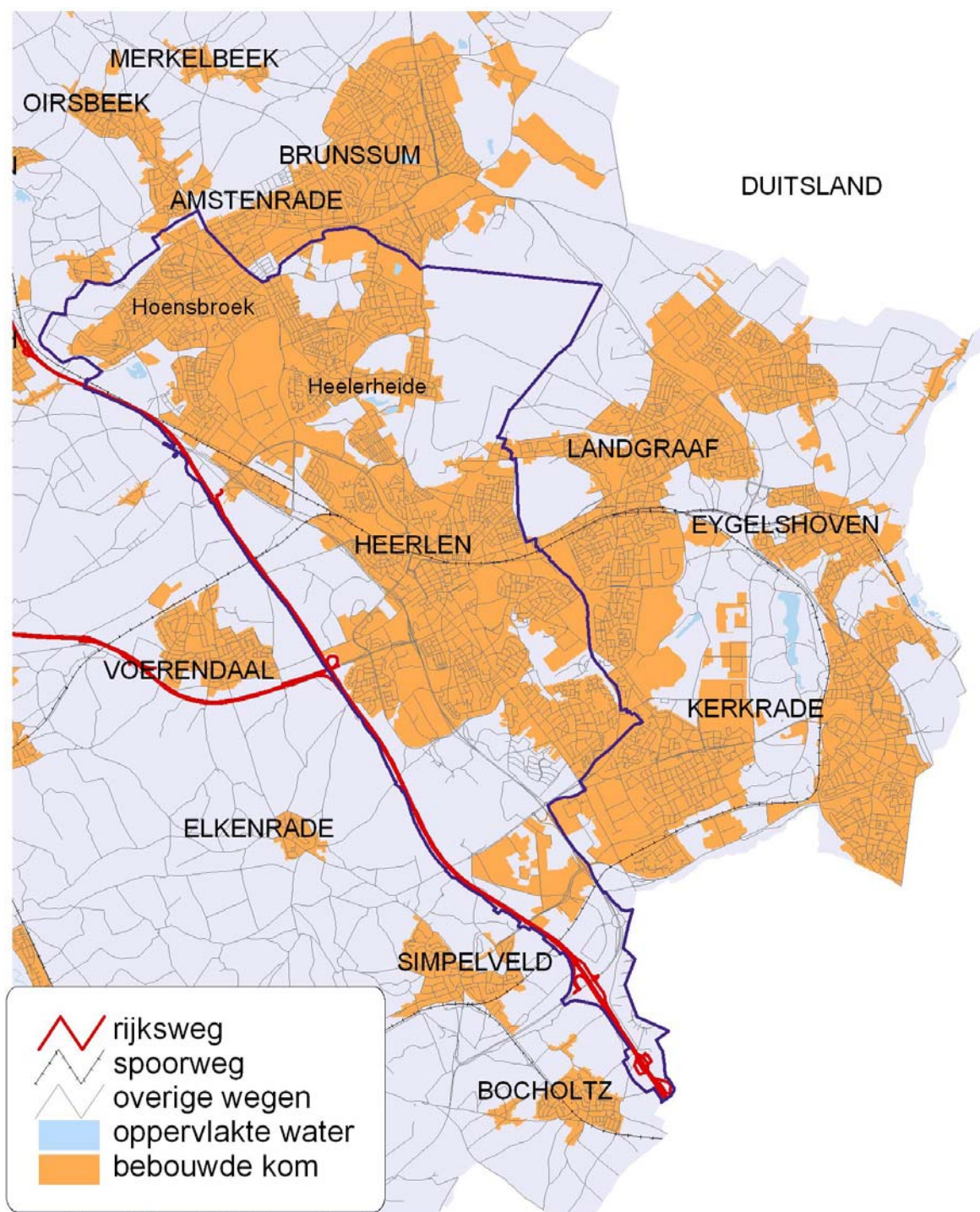
De gemeente Heerlen

Het experiment Gebrookerbos speelt zich af in Heerlen-Noord, in de stadsdelen Heerlenheide en Hoensbroek en bevindt zich tussen twee Natura 2000-gebieden; het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide. Het ligt daarmee midden in de regio Parkstad Limburg. Deze regio bestaat uit acht gemeenten; Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Brunssum, Nuth, Simpelveld, Voerendaal en Onderbanken en is gelegen in Zuid-Limburg, vlakbij de Duitse stad Aken en de Belgische grens. Landschappelijk en cultuurhistorisch gezien is het gebied bijzonder waardevol. Het gebied kenmerkt zich landschappelijk door een heuvelachtige omgeving met veel groen. Ook zijn sporen uit het verleden goed zichtbaar, toen het nog een mijngebied was. Dit blijkt onder meer uit diffuse structuur en lintbebouwing in de dorpen gelegen rond de voormalige mijnen.

Krimp in Heerlen in historisch perspectief

Vanaf het begin van de 20^e eeuw tot aan het eind van de jaren zestig groeit Zuid-Limburg sterk door de aanwezigheid van de mijnbouw. De vraag naar mijnwerkers zorgt in die tijd voor een vrijwel continue toestroom van jonge werknemers (Latten en Musterd, 2009). Hierdoor verstedelijken de gemeenten in Zuid-Limburg sterk, vooral Heerlen en Kerkrade. De groei komt tot stilstand met de sluiting van de mijnen tussen 1966 en 1973. Gevolg is dat de werkeloosheid en sociaal-ruimtelijke verpaupering toeneemt. Veel mensen besluiten daarom de regio te verlaten. Het is dan ook in de jaren '70 dat de regio voor het eerst te maken krijgt met bevolkingskrimp. Om dit tegen ontwikkelingen tegen te gaan besluit het Rijk de regio aan te wijzen als herstructureringsgebied.

In 1972 schrijft het ministerie van Economische Zaken de Nota Herstructurering Zuid-Limburg (1972). De nota geeft maatregelen met als doel de regio een economische, sociale en ruimtelijke impuls te geven. Daaraan gekoppeld ontvangt Zuid-Limburg ook extra financiële middelen via de Wet Selectieve Investeringsregeling (SIR). Eén van de concrete maatregelen is het besluit van het Rijk om Rijksdiensten te decentraliseren, waardoor er extra arbeidsplaatsen in de regio ontstaan. Zo vestigen het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP), ministerie van Defensie en Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) zich in Heerlen. Ook wijst het Rijk Zuid-Limburg aan als IPR (investeringspremieregeling)-regio. Door de aanwijzing kunnen bedrijven subsidies krijgen wanneer zij willen uitbreiden. Om de herstructurering in Zuid-Limburg decentraal in goede banen te leiden besluit het Rijk om in 1978 de Limburgse Ontwikkelingsmaatschappij (LIOF) op te richten, die tot op de dag van vandaag bestaat.



Figuur 2
De gemeente Heerlen

Alle investeringen zorgen begin jaren '80 ervoor dat de bevolking in Zuid-Limburg weer wat toeneemt. Ook kent de regio dan een buitenlands migratieoverschot. Met name Duitsers en Belgen besluiten in de regio te gaan wonen. Zuid-Limburg is voor hen aantrekkelijk vanwege de lage prijzen voor koopwoningen. De lichte groei duurt voort tot midden jaren '90. Vanaf dan daalt het geboortecijfer, trekken jongeren weer weg naar de



Heerlen met zicht op Duitsland

Randstad of over de grens. Inmiddels is de steun vanuit het Rijk afgebouwd en besluit o.a. de gemeente Heerlen om te investeren in de woningvoorraad en leefomgeving, met als doel mensen te behouden.

De maatregelen lijken niet te helpen, want anno 2010 houdt de krimp onverminderd aan. De gevolgen zijn niet gering. Wijken hebben te maken met leegstand en verpaupering en het criminaliteitscijfer stijgt. Door de bevolkingsafname krijgt de gemeente Heerlen steeds minder geld uit het gemeentefonds, waardoor het onderhoud van openbare voorzieningen en infrastructuur een aanzienlijke kostenpost wordt. De prognose is dat de bevolkingsafname doorzet tot 2040. Pas dan is de verwachting dat er enige stabilisatie optreedt.

Krimp in Heerlen: stand van zaken 2010

Vanaf 2006 groeit het besef dat de regio de bevolkingskrimp als een gegeven moet zien. De regio, onder de noemer Parkstad, gaat intensiever samenwerken om de problemen het hoofd te kunnen bieden en om gezamenlijk tot kansen te komen. In dat jaar besluit de regio Parkstad te inventariseren hoe de woningmarkt in elkaar zit. Op basis van die inventarisatie hebben gemeenten besloten om een aantal nieuwbouwplannen af te blazen en anders om te gaan met de ruimte. Gemeenten gaan actief aan de slag met herstructureringsplannen voor hun wijken.

De regio telt op dit moment ongeveer 255.000 inwoners en kan daardoor gezien worden als een stedelijke regio. Echter, sinds eind jaren negentig daalt het aantal inwoners fors. De verwachting is dat in 2040 de regio nog maar 180.000 inwoners kent (Sniekers, 2008). Hiervoor is een aantal oorzaken aan te wijzen:

- De regio heeft een erg laag geboortecijfer. Er worden per huishouden slechts 1,3 kinderen geboren (t.o.v. een landelijke gemiddelde van 1,7). Voor stabilisatie van de bevolking van deze regio zouden er gemiddeld 2,1 kinderen per huishouden geboren moeten worden.
- Jonge gezinnen trekken steeds vaker weg vanwege de lage werkgelegenheid en het ontbreken van een aantrekkelijk woonklimaat. Hierdoor vergrijsst de regio ook nog eens.
- Steeds meer mensen besluiten (vlak over de grens) in Duitsland te gaan wonen, omdat de huizenprijzen daar aanzienlijk lager zijn.

De gevolgen van bevolkingsdaling zijn goed zichtbaar in Heerlen-Noord, specifiek in de stadsdelen Hoensbroek en Heerlenheide, het plangebied van het Gebrookerbos. De komende vijftien jaar moeten daar 2.000 woningen worden gesloopt om te voorkomen dat er meer dan 2% van de woningen blijft leegstaan (gemeentelijke leegstanddoelstelling). Nu staat 6% van de huizen in deze wijken leeg. De sloop heeft tot gevolg dat er een 'gatenkaas' in het gebied ontstaat met veel lege plekken zonder bebouwing. In de pilot wordt gewerkt aan een invulling van deze open ruimte, zonder dat dit (veel) publiek geld gaat kosten.

Hoensbroek en Heerlenheide zijn daarnaast ook achterstandswijken waar veel lager opgeleiden en werklozen wonen. Ook zou volgens enkele geïnterviewden het zelforganiserende vermogen in het gebied beperkt zijn. Dat wil zeggen dat bewoners niet snel zelf iets oppakken en vaak (te) snel naar de gemeente kijken. Mogelijke oorzaken van dit beperkte zelforganiserend vermogen liggen in de genoemde sociale problemen van de wijk en in het verleden waarin de mijnbouworganisatie en de kerk altijd zorg droeg voor de mensen en de wijk. In het stadsdeel Heerlen-Noord spelen naast de sloopplannen en de pilot Gebrookerbos nog veel meer projecten om de kwaliteit van de ruimte en de leefbaarheid te waarborgen, ondanks een dalende bevolking. Een voorbeeld is de wijkaanpak Vrieheide, waarin ook forse sloopopgaven liggen. In deze wijk is het particuliere woningbezit een extra probleem. Dit project is ook aangewezen als experiment bevolkingsdaling onder de naam 'Toolkit ontbouwning particulier eigendom' (zie verder: Kuindersma et al., 2011).

We gaan nu in op de pilot Gebrookerbos.

2.3 Pilot Gebrookerbos: een beschrijving

De pilot Gebrookerbos start formeel in het voorjaar van 2010, maar kent een langere aanloop. In 2007 stelt de gemeente Heerlen het Masterplan Hoensbroek op, waarin ze aandacht vraagt voor de krimpopgave. Het plan beschrijft dat de afnemende behoefte aan ruimte voor wonen niet als een bedreiging moet worden gezien, maar juist als een kans om bijvoorbeeld groenverbindingen te realiseren om zo het gebied kwalitatief goed in te richten. Het masterplan bevat al elementen die later input vormen voor de pilot Gebrookerbos. De wens van de gemeente Heerlen is om groen beter met de stad te verweven. Zo beschrijft het masterplan mogelijke verbindingen tussen Brunssumerheide en het Geleenbeekdal en benoemt het recreatieve en toeristische kansen voor het gebied. Met name kasteel Hoensbroek en de Zandgroeve Sigrano zijn potentiële toeristische attracties. De uitdaging van de pilot Gebrookerbos is om uiteindelijk 160 ha vrijkomende ruimte opnieuw in te richten met groen zonder dat dit de gemeente extra geld gaat kosten in het beheer.

In het voorjaar van 2010 vertaalt de gemeente Heerlen de opgave naar een krimppilot. Directe aanleiding vormt het bezoek van enkele ambtenaren van het ministerie van EL&I in het voorjaar van 2010 aan Parkstad Limburg. De Rijksambtenaren wilden zien hoe deze regio omgaat met de krimpopgave. De groep bezoekt ook Heerlen-Noord en ziet met eigen ogen de groene potenties van het gebied. Na het bezoek neemt de gemeente Heerlen het initiatief om een brainstormsessie te organiseren om te komen tot de ontwikkeling van een pilot. Naast de gemeente Heerlen en EL&I doen ook het adviesbureau BMC, de Dienst Landelijk Gebied (DLG) en het InnovatieNetwerk aanwezig. Gezamenlijk werken de partijen de pilot verder uit en bedenken ze de naam Gebrookerbos. Gebrook is Limburgs voor het moeras dat het oude Kasteel Hoensbroek ooit omringde. Ook komen ze tot een belangrijke voorwaarde van het experiment: het gebied moet een eigen 'verdien capaciteit' krijgen. Dat betekent dat functies in relatie tot de ruimte in het gebied zichzelf moeten kunnen bedruipen. Daarnaast moet het project bijdragen aan het oplossen van de sociale problemen van Heerlen-Noord.

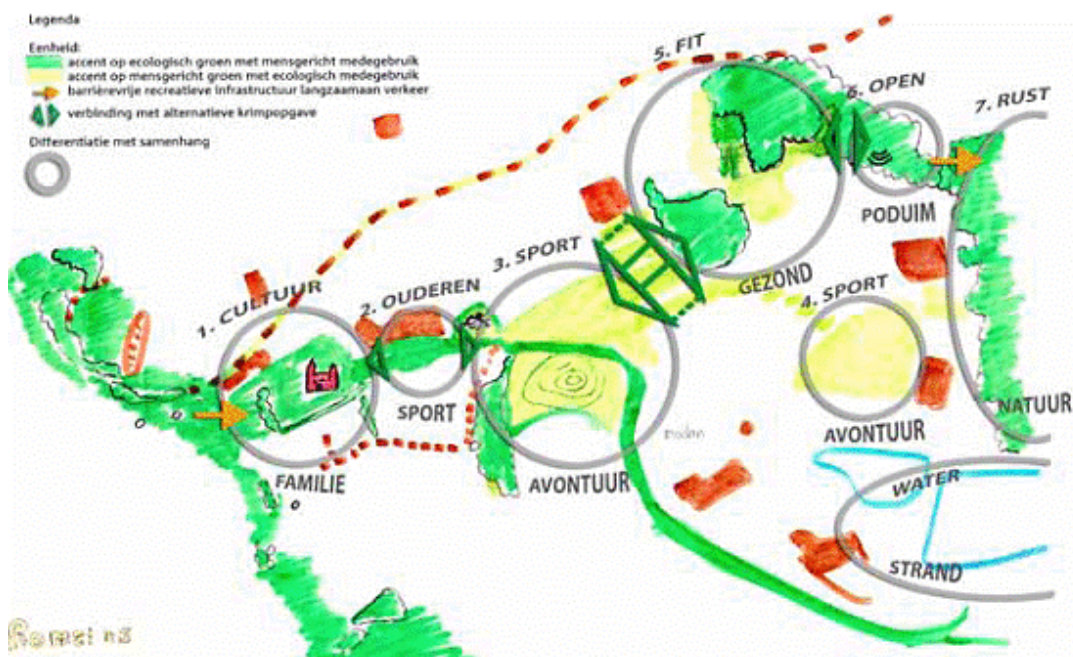
Ontwerpsessie

De eerste brainstorm leidt tot een set van ideeën, die verder worden uitgewerkt in een bredere groep betrokkenen (zie paragraaf 4) in een ontwerpstudio op 13 september 2010. Dit atelier is geïnitieerd door de gemeente Heerlen en gefaciliteerd door de Dienst Landelijk Gebied (DLG). Tijdens de creatieve workshop werken belanghebbenden in verschillende groepen aan de uitwerking van de pilot via een ruimtelijke schets. Daarnaast wordt nagedacht over de (imago)problematiek, financiering, burgerparticipatie en het betrekken van

meer bedrijven en organisaties. Opvallend is de nadruk op overheden (ambtenaren en bestuurders) op de deelnemerslijst. Citaverde, een onderwijsinstelling doet ook actief mee, maar de grote afwezige is de woningbouwcorporatie Woonpunt. Deze organisatie is eigenaar van ongeveer 70% van de woningen in deze wijk. De provincie vindt dit een gemiste kans, maar de gemeentelijke projectleider noemt het een bewuste keuze. Hij zegt letterlijk “We houden ze op de hoogte, de woningbouwcorporatie heeft aangegeven het Gebrookerbos een goede ontwikkeling te vinden, maar vindt dat de concrete invulling bij de gemeente ligt.” De contacten tussen de gemeente en de woningbouwcorporatie zijn er al. Zo is de woningbouwcorporatie ook nauw betrokken bij het uitvoeringsprogramma Masterplan Hoensbroek.

Het resultaat van de eendaagse ontwerpessie is niet gering. Na afloop ligt er een ruimtelijke schets voor de pilot (zie figuur 3) (DLG, 2010), dat rekening houdt met ecologie, leefbaarheid, wonen, werkgelegenheid, welvaart, toegankelijkheid, veiligheid, volksgezondheid en sport en recreatie. Daarnaast heeft de pilot tot doel om tot nieuwe financieringsvormen te komen voor dit gebied. Het Gebrookerbos moet met andere woorden ook geld opleveren. Ook bevat het ontwerp plannen om de sociale cohesie te bevorderen. Gezamenlijke conclusie is dat men het Gebrookerbos als landschap in Heerlen ziet. De pilot wordt verder geconcretiseerd in zeven deelprojecten, verdeeld over verschillende gebieden. Elk project zal andere accenten, functies en doelgroepen kennen. Centrale concepten zijn stadslandbouw, tijdelijke ruimte en nieuwe financieringsconstructies. Ook het aanleggen van volkstuinen voor lokale bewoners is een optie. Alle geïnterviewden zijn zeer tevreden over het ontwerpatelier. Een provinciale ambtenaar kan zich goed herinneren dat naar mate dag vorderde men steeds enthousiaster werd. Voor een andere betrokkene bracht het ontwerpatelier nieuwe inzichten met zich mee: “Het atelier heeft mij laten zien dat de problematiek waar wij mee te maken hebben in deze regio voor een deel vergelijkbaar is met de problemen die spelen in een groeiregio als de Randstad.”

Na het ontwerpatelier gaat de gemeente Heerlen in het najaar van 2010 samen met andere betrokken partijen aan de slag met het schrijven van een plan van aanpak. Hierin worden de resultaten van het ontwerpatelier verder geconcretiseerd. In het plan van aanpak komen ook de planning en de financiering van de pilot aan bod. De verwachting is dat dit plan van aanpak in het voorjaar van 2011 gereed is. Uitdagingen zijn om ook private partijen meer bij de pilot te betrekken en de mogelijkheden voor nieuwe financieringsconstructies verder uit te werken. Hieraan is namelijk in de gemaakte ruimtelijke schets nog weinig aandacht besteed.



Figuur 3
Schets ontwerpatelier Gebrookerbos (DLG, 2010).

2.4 Betrokken netwerk: Gedomineerd door overheden

Diverse partijen zijn betrokken bij het experiment. Hieronder volgt een overzicht van de betrokken partijen en hun belangen en betrokkenheid bij het experiment.

Gemeente Heerlen: De gemeente, in de persoon van René Roelofsen, is de onbetwiste projectleider van het experiment. Vanaf het begin van het experiment heeft de gemeente die rol ook op zich genomen. Binnen de gemeente is er volop aandacht voor de krimp-opgave. De wethouder Ruimte, Wonen en Cultuur van de gemeente Heerlen bevestigt dit. Hij zegt: “Het staat hoog op de gemeentelijke agenda. Daarnaast ben ik ook al vijf jaar bezig om aandacht in Den Haag voor de opgave te krijgen.” Het experiment heeft dan ook bestuurlijke commitment van het college van B&W. Dit commitment uitte zich bijvoorbeeld in de (actieve) deelname van de verantwoordelijke wethouder aanwezig in het ontwerpatelier. De ambtelijke projectleider is van plan de gemeenteraad te betrekken zodra het uitvoeringsprogramma concreet is. Toch is de gemeenteraad al informeel op de hoogte gesteld van de pilot en hebben verschillende gemeenteraadsleden informeel laten weten de ontwikkelingen te steunen. De gemeente heeft een duidelijk belang bij het experiment. Ze wil zorg dragen voor een aantrekkelijk landschap, met daarin functies die zichzelf economisch kunnen bedruipen. In dat kader onderstreept de gemeente het concept stadslandbouw. Daarnaast wil ze zo goed mogelijk de sociale problematiek in het gebied aanpakken. Ook is de projectleider actief om bedrijven en andere organisaties bij het project te betrekken. Inmiddels zijn er gesprekken met de eigenaar van kasteel Hoensbroek geweest, om de toeristische potenties verder uit te werken. De gemeente zoekt tenslotte ook naar verbindingen met andere projecten die binnen de gemeentegrenzen spelen. Doordat de projectleider ook bij andere krimpprojecten betrokken is (Vrieheide en experiment Ontbouwing particulier woningbezit) vindt deze verbinding automatisch plaats.

Provincie Limburg: De provincie is een belangrijke ‘stuurder’ op de krimp-opgave. Via diverse programma’s als ‘krimp in de regio Parkstad’ en ‘herstructureringsopgave van wijken in Parkstad’, is zij betrokken bij de krimp-opgave in het gebied. De gemeente heeft de provincie gevraagd om ook bij het experiment Gebrookerbos betrokken te zijn. Belangrijke reden is dat de provincie beleid maakt en uitvoert voor onder andere voor het ministerie van EL&I en daardoor inhoudelijke kennis over groen(verbindingen) bezit. Ook zijn de mogelijke financieringsbronnen van de provincie interessant. De provincie was ook aanwezig bij het ontwerpatelier. In de ogen van de provincie is de gemeente duidelijk leidend in het experiment.

DLG: Dienst Landelijk Gebied helpt de gemeente met het opstellen van het plan van aanpak voor het Gebrookerbos. Ook heeft ze het ontwerpatelier gefaciliteerd door de organisatie van het atelier te verzorgen en het ontwerpatelier inhoudelijk voor te bereiden. DLG bracht daarnaast ook de eigen kennis in. Zo hebben ruimtelijk ontwerpers van DLG een inhoudelijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van het Gebrookerbos. Ook heeft DLG de rapportage van het atelier en de flyer in samenspraak met de gemeente opgesteld. Tenslotte DLG heeft ook een eerste aanzet gedaan in het inzichtelijk maken van de realisatie.

Waterschap Roer en Overmaas: Het waterschap was ook aanwezig bij het ontwerpatelier. Het waterschap is in het plangebied bezig met projecten om twee beken, Geleenbeek en Caumerbeek, beleefbaarder en natuurlijker in te richten. Het waterschap wenst een goede aansluiting van deze projecten bij de ontwikkeling van het Gebrookerbos. Ook wil het waterschap in toenemende mate de recreatieve potenties van hun beken en rivieren benutten.

Stadsregio Parkstad Limburg: De gemeente Heerlen heeft ook de Stadsregio gevraagd om deel te nemen aan het ontwerpatelier. De Stadsregio is op regionaal niveau heeft actief bezig met krimp en de gevolgen daarvan. Daarnaast beheert de Stadsregio het regiofonds, een mogelijke financieringsbron voor de pilot.

InnovatieNetwerk: Het InnovatieNetwerk is betrokken wegens hun kennis en expertise in het ontwikkelen en uitvoerbaar maken van innovatieve concepten op het terrein van groen en landbouw. InnovatieNetwerk is een landelijke organisatie die wordt gefinancierd door EL&I, maar een onafhankelijke rol heeft in deze pilot en inhoudelijk wordt aangestuurd door een eigen bestuur. Via InnovatieNetwerk was voor het ontwerpatelier ook het Rotterdamse ontwerpbureau Except uitgenodigd, met als doel kennis te leveren over duurzame vormen van bosbouw, een mogelijke toepassing in het Gebrookerbos.

Citaverde: Citaverde is een MBO, VMBO (samen 4.000 studenten) en een commercieel (5.000 studenten) groen onderwijsinstituut. Citaverde heeft vestigingen in Horst, Roermond, Nederweert, Heerlen en Maastricht en is betrokken omdat ze wil weten wat krimp voor de opleiding betekent. De adjunct-directeur cursus en contract zegt hierover: "Voor ons is het een pilot om te kijken wat er gaat gebeuren, waar we straks op andere locaties ook mee te maken krijgen." Ook de vraag hoe studenten bij kunnen dragen aan de krimp-opgave, is relevant voor Citaverde.

Ministerie van EL&I: EL&I is betrokken vanuit een faciliterende en vraaggestuurde houding. De gemeente Heerlen kan het ministerie vragen om advies en de inbreng van expertise en heeft dit ook gedaan. EL&I faciliteert deze pilot door capaciteit aan te bieden, bijvoorbeeld door de inbreng van DLG te financieren. De gemeentelijke ambtenaar geeft aan dat EL&I veel meer doet dan de inschakeling (en financiering) van DLG: "EL&I is heel waardevol, heel betrokken en denkt ook inhoudelijk mee. Bij de andere krimpexperimenten, waarin EL&I geen rol speelt, ervaar ik dat anders." Anderen waarderen eveneens de inhoudelijke betrokkenheid van EL&I. Ook bij het opstellen van een plan van aanpak denkt EL&I mee. Voor EL&I is het Gebrookerbos een interessante pilot om te kijken hoe krimp doorwerkt in toekomstige beleidsontwikkelingen.

Overige partijen (bedrijven, woningbouwcorporatie, maatschappelijke organisaties en burgers/bewoners):

Niet-overheden zijn tot op dit moment nog beperkt betrokken bij het experiment. De gemeente Heerlen gaf aan dat het een bewuste keuze was om de woningbouwcorporatie pas later in het proces te betrekken. Andere partijen betreuren het dat de woningbouwcorporatie niet aanwezig was bij de georganiseerde bijeenkomsten. Ook is de achterliggende reden waarom zij niet zijn uitgenodigd, bij andere partijen meestal niet bekend.

Daarnaast ontbreken bedrijven tot nu toe in de samenwerking. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om recreatie ondernemers of agrarische ondernemers die een rol kunnen spelen in het beheer (en dus in de beoogde verdien capaciteit) van het gebied. De gemeente heeft inmiddels wel contacten gelegd met een aantal bedrijven/ondernemers en het is de bedoeling dat zij vanaf nu ook actiever gaan participeren. In dat kader is de gemeente Heerlen op zoek naar bedrijven die zorg willen dragen voor exploitatie van recreatieve voorzieningen, zoals een waterskibaan, kampeerterrein, zwemparadijs, kinderboerderij en restauratieve voorzieningen.

Ook burgers en maatschappelijke organisaties ontbreken nog in de initiatieffase van de pilot. De gemeente Heerlen vindt het wel belangrijk om nu al meer betrokkenheid van burgers te genereren. Met name burgers zouden het project moeten omarmen. Een respondent: "Als lokale burgers het project niet omarmen, dan kun je net zo goed stoppen." De gemeente geeft aan zich wel actiever hiervoor te gaan inzetten. Daarbij vraagt de gemeente zich wel af op welke manier zij dit het beste kan doen. In het verleden zijn burgers via voorlichtingsavonden wel op de hoogte gebracht van het Masterplan Hoensbroek, maar ook dat is nog niet gebeurd voor de pilot Gebrookerbos. De gemeente denkt met haar partners na over het actiever betrekken van bewoners, bijvoorbeeld via zelforganisatie van burgers.

Samenwerking

De bestaande interbestuurlijke samenwerking binnen de pilot Gebrookerbos wordt door de betrokken partijen (gemeente Heerlen, regio Parkstad, provincie Limburg, EL&I en Citaverde) zeer positief beoordeeld. Met name het ontwerpatelier was een succes. Deze samenwerking is nog niet geformaliseerd in een intentieverklaring. Dat zal naar verwachting in het voorjaar van 2011 gebeuren. De projectleider verwacht wel dat de spanning

van de samenwerking zal toenemen naarmate de afspraken concreter gaan worden en partijen zich ook financieel moeten committeren in een realisatieovereenkomst. De projectleider: "In het voorjaar wordt er een intentieverklaring ondertekend, waarbij ik geen problemen verwacht. Het wordt spannend als de euro's een rol gaan spelen." Tot op dit moment spreken in ieder geval de verschillende overheden informeel de intentie uit het project inhoudelijk en ook financieel te zullen ondersteunen. Daarnaast is het cruciaal voor het project dat de samenwerking in de pilot snel wordt verbreed met bedrijven, individuele ondernemers, maatschappelijke organisaties en burgers.

2.5 Verwachtingen, succes- en faalfactoren

Na het ontwerpatelier is de gemeente Heerlen gefaciliteerd door DLG en EL&I, aan de slag gegaan met het plan van aanpak. Dit moet in eerste instantie uitmonden in een intentieovereenkomst tussen alle overheden en uiteindelijk in een realisatieovereenkomst. Verschillende geïnterviewden geven aan dat zij niet structureel op de hoogte worden gehouden wat de voortgang van het project is. Wel spreekt men gezamenlijk af dat zij het projectplan krijgen, zodra dat af is. Ook geven zij aan altijd terecht te kunnen bij de projectleider voor vragen. Overigens zijn er wel in deelprojecten nog bijeenkomsten in het najaar geweest, een voorbeeld is de informatiebijeenkomst in de wijk Passart. Ook vond in december 2010 de nationale bestuursconferentie krimp plaats, waarin het experiment Gebrookerbos als goed voorbeeld is gepresenteerd.

De geïnterviewden spreken de verwachting uit dat uitvoering van het plan grotendeels plaatsvindt zoals dat is besproken tijdens het ontwerpatelier. Het Gebrookerbos moet een aantrekkelijk landschap worden, waarin verschillende functies in harmonie samengaan en een eigen verdien capaciteit hebben. Dit is belangrijk omdat er weinig overheidsgeld beschikbaar is voor de inrichting en het beheer van het landschap en nieuwe (natuur)functies. In dat kader zijn de concepten stadslandbouw en tijdelijke ruimte interessant. Deze concepten worden ook breed gedragen door de betrokken (overheids-)partijen. De provincie zegt: "Op tijdelijk braakliggend terrein zou je heel goed landbouw of natuurfuncties kunnen leggen. Die potenties liggen er en onderstrepen we van harte." Ook hopen de geïnterviewden dat door te investeren in de ruimtelijke kwaliteit ook een bijdrage kan worden geleverd aan het oplossen van de sociale, economische en onderwijsproblemen van de omliggende wijken.

De verwachtingen over de resultaten van de pilot lopen nog wel uiteen. Op de vraag welke resultaten er geboekt moeten worden om achteraf tevreden te zijn over de pilot, geven de respondenten uiteenlopende antwoorden. De projectleider van de gemeente Heerlen is tevreden als de ruimtelijke schets wordt gerealiseerd. Op korte termijn is hij tevreden als er een business case voor het Gebrookerbos ligt, waar ook geld voor aanwezig is en waar de gemeente op korte termijn mee aan de slag kan. Een ambtenaar van de stadsregio is tevreden als het experiment een betere invulling van de ruimte tot stand brengt. In eerste instantie vanuit het wijkniveau, maar rekening houdend met de regionale component. De adjunct-directeur van het Citaverde college spreekt uit tevreden te zijn als het experiment een stevig netwerk oplevert, waarin mensen zitten die elkaar verder helpen rondom de krimpproblematiek. Daarnaast wil hij na afloop ook weten wat het experiment voor het groene onderwijs betekent.

Succesfactoren

De geïnterviewden vinden het lastig om in deze fase over succesfactoren te spreken. Tot dusverre is het aanwezige enthousiasme en betrokkenheid van verschillende partijen, duidelijk een succesfactor. De projectleider: "We hebben betrokkenheid vanuit overheid en onderwijswereld gerealiseerd. Ook kunnen we het feit dat corporaties de pilot ondersteunen als resultaat zien." Een andere succesfactor is uitwisseling van kennis. De projectleider geeft aan regelmatig kennis uit te wisselen met de projectleider, van de krimppilot 'Groen voor Rood' in Delfzijl. Tot dusverre is er telefonisch contact geweest, maar eind januari gaat de projectleider van het Gebrookerbos de pilot in Delfzijl bezoeken om te kijken hoe het daar gaat. Hij is zelf ook betrokken bij andere

krimppilots, waarmee ook waardevolle kennisuitwisseling plaatsvindt. Ook is er kennisuitwisseling in het kader van de algemene krimpproblematiek. Een voorbeeld is het overleg tussen de wethouders van de krimpgebieden en de burgemeester van Amsterdam, Van der Laan. Dit overleg is tot stand gekomen doordat burgemeester Van der Laan, in de tijd toen hij nog minister van Wonen, Wijken en Integratie was zich al inzette voor de krimpopgave. Ook zijn er regelmatig uitwisselingsprojecten met Duitse krimpgebieden. Daar leerde de projectleider bijvoorbeeld dat je als gemeente in eerste instantie moet investeren in de openbare ruimte, zodat het gebied ondernemers aantrekt. Opvallend is dat de meeste geïnterviewden zeggen vooral kennisuitwisseling met Randstedelijke gemeenten te waarderen en minder behoefte hebben aan uitwisseling met andere krimpgebieden. Als argument wordt gegeven dat Parkstad (en dus Heerlen) een stedelijk gebied is en daardoor andere problemen kent, dan plattelandsgebieden als Delfzijl en Zeeuws-Vlaanderen.

Faalfactoren

De geïnterviewden noemden ook enkele mogelijke faalfactoren voor de voortgang en de realisatie van de pilot Gebrookerbos. Belangrijkste faalfactor is een gebrek aan financiering. Omdat subsidies terug dreigen te lopen zijn alle geïnterviewden bang dat er straks geen financiering voor de projecten zal zijn. Belangrijk is daarom de verdien capaciteit van het gebied duidelijk te maken, zodat men minder afhankelijk is van overheidsfinanciering. Om dat te bereiken is betrokkenheid van particulieren cruciaal. Daarmee hebben we meteen de tweede faalfactor te pakken; commitment van bedrijven en ondernemers. Samen met deze partijen moeten de betrokken overheden tot een ontwerp komen met een eigen verdien capaciteit. Dit wordt steeds belangrijker vanwege de teruglopende overheidsbudgetten. Ten derde is ook de betrokkenheid van burgers en bewoners cruciaal voor de steun van het project. Vooral de steun van de bewoners is essentieel, want zij moeten in het gebied dagelijks leven. Ook moet de woningbouwcorporatie de gronden inbrengen, maar de verwachting is wel dat dit gaat gebeuren. Tenslotte geven betrokkenen aan dat het cruciaal is dat het ministerie van EL&I zich blijft inzetten voor het experiment. Dat kan volgens hem op verschillende manieren, onder andere door inzetten van capaciteit, subsidies en versoepeling van regelingen.



Kasteel Hoensbroek als onderdeel van het Gebrookerbos

3 Casusbeschrijving Groen voor Rood

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat de pilot Groen voor Rood centraal. Deze krimppilot is opgestart door de gemeente Delfzijl in het voorjaar van 2010. De gemeente koppelt het experiment aan het gemeentelijke plan voor de wijk Delfzijl-Noord. In paragraaf 2 geven we een gebiedsbeschrijving van Delfzijl en gaan we in op de historie van krimp(beleid) in Delfzijl. Paragraaf 3 beschrijft de pilot zelf, met aandacht voor de belangrijkste doelstellingen en de voortgang tot eind 2010. Paragraaf 4 gaat in op het netwerk van actoren rond de pilot en hun onderlinge samenwerking. Paragraaf 5 gaat vervolgens in op de verwachte resultaten en op succes- en faalfactoren.

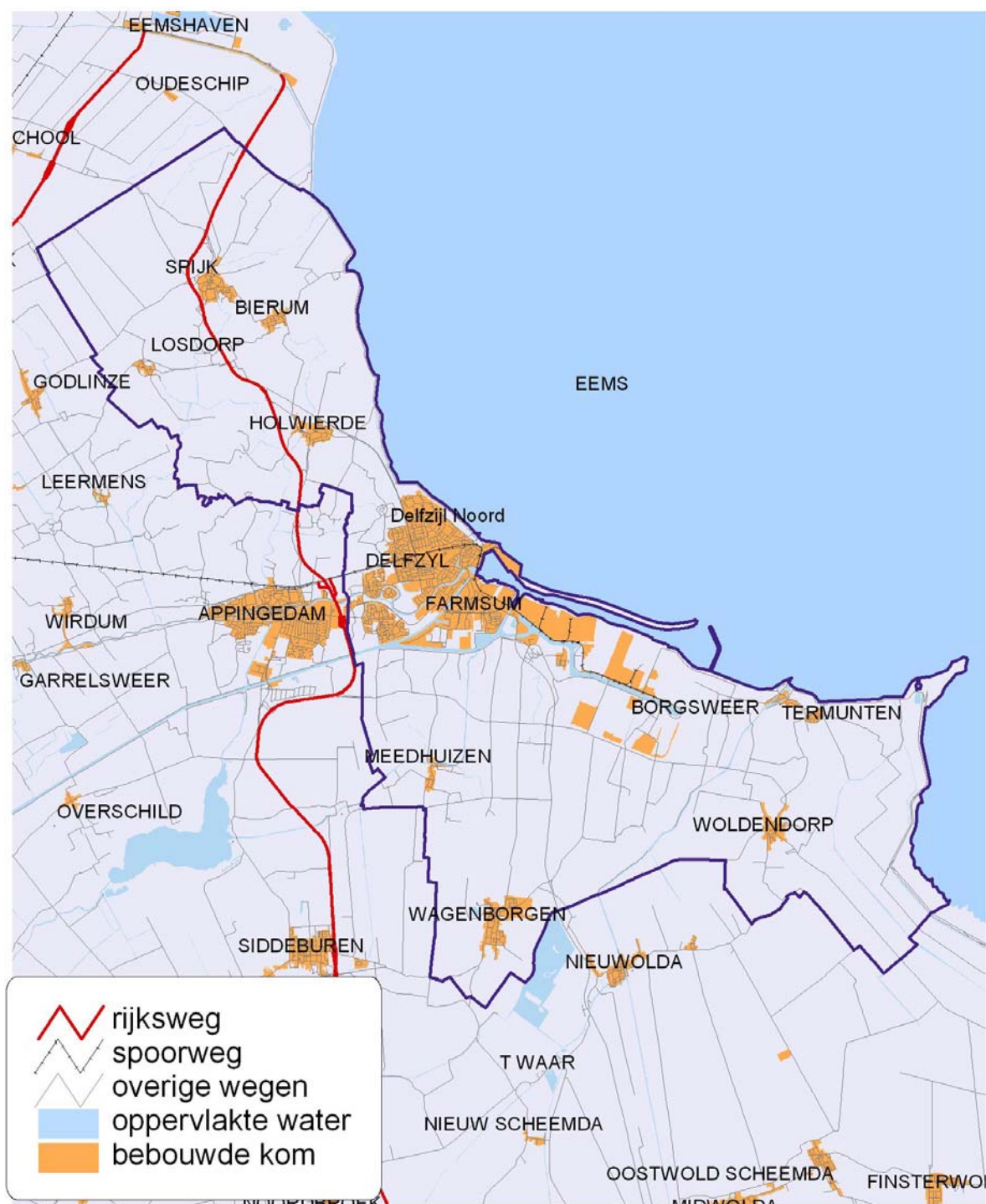
3.2 Gebiedsbeschrijving: ontwikkelingen en beleidscontext

De gemeente Delfzijl

De gemeente Delfzijl ligt in het noordoosten van de provincie Groningen (zie figuur 4). De gemeente telt op 1 januari 2010 ongeveer 26.500 inwoners, waarvan 17.000 in de plaats Delfzijl. De rest van de mensen woont op het platteland en in de dertien dorpen binnen de gemeentegrens. In 1990 is de gemeente gefuseerd met de gemeenten Bierum en Termunten. De stad Delfzijl ligt op een knooppunt van waterwegen. De belangrijkste daarvan is de Eems, die Delfzijl verbindt met de Noordzee. In Noordoost-Groningen functioneert de gemeente als een regionaal centrum met een ziekenhuis, middelbaar- en beroepsonderwijs en verschillende sport- en cultuurvoorzieningen.



De Bootwaarker in de haven van Delfzijl.



Figuur 4

De gemeente Delfzijl.

Delfzijl en krimp in historisch perspectief

In de jaren '60 zet het Rijk in op de ontwikkeling van de Eemshaven en het nabije achterland, met Delfzijl als belangrijkste plaats, om op deze manier de gehele regio een economische en sociale impuls te geven. Een groot aantal chemische bedrijven vestigt zich in de regio, daar zijn er nog altijd een aantal van aanwezig. Ook wordt er op grote schaal woningen gebouwd en infrastructuur aangelegd.

In de jaren '80 blijkt echter dat de economische ontwikkeling achterblijft. Delfzijl heeft op dat moment ongeveer 35.000 inwoners. De problemen rond bevolkingskrimp in Delfzijl dienen zich dan al aan. In eerste instantie manifesteert de krimp zich vooral in een overschot in de aanwezige woonvoorraad, met name in de huursector. Hierdoor staat een groot aantal woningen leeg. Het gemeentebestuur wil de krimp ombuigen, door te blijven investeren in nieuwe woningen en het creëren van banen. Men verwacht dat dit nieuwe mensen naar de regio toe zal trekken, waardoor het inwoneraantal toe zal nemen. Deze koers wordt ook in de jaren '90 vastgehouden.

Aan het eind van de jaren '90 blijkt dat de krimp aanhoudt. Het gemeentebestuur blijft echter haar beleid volhouden. Volgens een respondent "kan de gemeente niet omgaan met het feit dat de krimp een gegeven lijkt te zijn en wil niet toegeven dat men een andere koers moet gaan varen". Rond het jaar 2000 breekt mede hierdoor een bestuurlijke crisis uit in de gemeente. Als reactie op deze crisis stelt het Rijk, de provincie en gemeente, na een advies van de commissie Tielrooij, die de woonproblematiek in Delfzijl onderzocht, een zelfstandige ontwikkelingsmaatschappij in. Deze ontwikkelingsmaatschappij krijgt een zeer stevig mandaat. Het politieke bestuur van Delfzijl stemt erin toe tijdelijk een deel van haar bevoegdheden af te staan. De opdracht van de commissie is een grootschalige herstructurering uit te voeren, vooral gericht op het woningbestand van de gemeente. In de afgelopen tien jaar voert de opgerichte ontwikkelingsmaatschappij het Masterplan Delfzijl uit. In dat kader zijn ongeveer 1.600 woningen gesloopt, 600 tot 900 daarvan zijn niet of nauwelijks bewoond geweest. Oorspronkelijk was het de bedoeling om 1.200 woningen terug te bouwen, dat zijn er tot nu toe nog geen 400 geweest.

Krimp in Delfzijl: stand van zaken 2010

Anno 2010 houdt de krimp onverminderd aan. Er doen zich ook problemen voor in de koopsector, met name met goedkopere koopwoningen. Daarnaast is het voor de gemeente steeds lastiger om verenigingen, scholen en detailhandel overeind te houden. Ook het onderhoud van al het groen en van de infrastructuur die in de gemeente aanwezig zijn, is een enorme kostenpost. De prognose is dat deze afname doorzet. Enige stabilisatie zal waarschijnlijk pas rond 2040 plaatsvinden. De grootste problemen zijn ontgroening, dus de geboorte van minder jonge mensen en de verhuizing van deze mensen naar andere delen van het land, en vergrijzing, gereflecteerd in een stijgend sterfteoverschot.

Op het moment van schrijven is binnen de gemeente Delfzijl een reorganisatie aan de gang, waarbij de inmiddels opgeheven ontwikkelingsmaatschappij, wordt vervlochten met de gemeentelijke organisatie. De gemeente accepteert inmiddels het feit dat de bevolking krimpt en van samenstelling verandert. Ze begeleidt de krimp nu actief en waar mogelijk vertraagt ze het wat. In dat kader heeft de gemeente in mei 2009 'Krimpen en Groeien in Delfzijl' uitgebracht. In dit beleidsplan geeft Delfzijl de gevolgen van de krimp aan in een gemeentelijke strategie en een actieprogramma. Volgens één van de respondenten is dit document "de basis voor de komende tijd, het vertrekpunt".

Op dit moment is Delfzijl aan de hand van dit beleidsplan bezig met het bepalen van de prioriteiten voor de komende tien jaar. Verder besteedt het huidige college veel tijd aan het informeren van de bevolking, om duidelijk te maken wat er gebeurt en wat de gemeente gaat doen. Men gaat bijvoorbeeld het gesprek aan met verenigingen en scholen, om te kijken hoeveel leden of leerlingen er zijn en of er niet ergens gefuseerd kan worden. Hierdoor raken de inwoners steeds beter geïnformeerd en beginnen ze te begrijpen dat ze mee moeten denken en mee moeten werken.

Om de krimpproblematiek het hoofd te bieden kijkt Delfzijl ook buiten haar eigen grenzen. Op regionaal niveau werkt ze samen met de omliggende gemeenten uit de Eemsdelta, i.e. Appingedam, Loppersum en Eemsum. Hier ligt een bestuursakkoord aan ten grondslag, het 'pact van de regio', vastgesteld in september 2009. Er is een plan van aanpak gemaakt, met onder andere aandacht voor de thema's wonen, scholen, voorzieningen,

detailhandel en groen. Ook de provincie Groningen is daarbij betrokken, vanuit het provinciale interbestuurlijke actieplan 'Kijk op krimp'.

Deze activiteiten op provinciaal en regionaal niveau sluiten op hun beurt aan bij het Interbestuurlijk Actieplan Bevolkingsdaling van het Rijk, opgezet door de ministeries van WWI en BZK in het najaar van 2009, in samenwerking met de VNG en het IPO. Via dit actieplan is onder andere 14 miljoen euro aan Rijksgeld (voor herstructurering van de bestaande woningvoorraad) beschikbaar om in de regio Delfzijl te investeren in het aanpakken van de krimpproblematiek.

Tenslotte werkt Delfzijl samen met gemeenten als Heerlen (krimpregio Parkstad) en Sluis (krimpregio Zeeuws-Vlaanderen). Daarnaast is er contact met de gemeente Amsterdam via burgemeester Van der Laan. In dit verband is de mogelijkheid aan de orde gekomen om Amsterdamse natuurcompensatie in Delfzijl te realiseren. Met de vier gemeenten (Delfzijl, Heerlen, Sluis en Amsterdam) wil men in de komende periode masterclasses over krimp gaan organiseren. Ook komen vanuit Heerlen eind januari mensen naar Delfzijl om informatie en ervaringen uit te wisselen over de pilots.



Kunstwerken uit gesloopte flats verwerkt in nieuwe brede school.

3.3 Pilot Groen door Rood: een beschrijving

Eén van de belangrijkste uitdagingen voor Delfzijl is het goed benutten van de ruimte die vrijkomt na de sloop van woningen. Alleen maar investeren in meer woningen en bedrijventerreinen heeft geen zin, zo is in het verleden gebleken. Dus wat dan overblijft is groen, i.e. natuur, en blauw, i.e. water, gecombineerd met

investeringen in wonen, welzijn, zorg etc. Daarbij is het zaak in te spelen op de ruimtelijke kwaliteiten die er al zijn, zoals de rand van de Eems, de dijk en het aangrenzende Groninger cultuurlandschap.

De wijk Delfzijl-Noord, waarin de pilot zich afspeelt, kent in 2010 ruim 6.200 inwoners. Dit is een daling ten opzichte van 2001 met 23%. Het percentage niet-westerse allochtonen is 22%. Het gemiddelde opleidings- en inkomensniveau is laag en ruim een kwart van de inwoners heeft een uitkering. Een gevolg van de herstructureringen in de wijk uit het verleden is dat de sociale samenhang negatief is beïnvloed. Bewoners herkennen zich niet meer in de wijk (historie is weg) en kennen elkaar niet meer (Gemeente Delfzijl, 2010: 10-15).

Bij het aanpakken van deze problematiek komt de gemeente Delfzijl via het bovengenoemde interbestuurlijk actieplan bevolkingsdaling van het Rijk, IPO en VNG in contact met het ministerie van EL&I (toen nog LNV). Toenmalig minister Verburg wil graag bijdragen aan het aanpakken van de krimpproblematiek en besluit het initiatief vanuit de gemeente Delfzijl voor een 'pilot groen voor rood' te steunen. Delfzijl is blij met deze landelijke ondersteuning en belangstelling. De projectleider stelt: "we waren blij met de interesse van EL&I en beschouwden het als een stimulans om door te gaan met het maken van plannen."

Begin 2010 gaat de pilot van start. De gemeente Delfzijl organiseert drie workshops, om de pilot verder handen en voeten te geven. De projectleider beschrijft deze workshops als "een wederzijdse ontdekkingstocht, waar behoorlijk wat enthousiasme, energie en ambitie uit voortkomt". In de eerste workshop bespreken Delfzijl en EL&I de problematiek. Delfzijl legt uit wat er in het verleden is gebeurd, aan de hand van de belangrijkste cijfers. Dat laat men ook ter plekke zien, bijvoorbeeld in de wijken waar er gesloopt is. De tweede workshop is een omvangrijke en open brainstorm met een groot aantal betrokken partijen (zie par. 3.4). In de derde workshop kiest de gemeente, in overleg met andere betrokkenen, drie doelstellingen uit die in het experiment centraal zullen staan. Deze drie doelstellingen zijn:

1. Natuurontwikkeling; gronden die vrijkomen door bijvoorbeeld de afbraak van overbodige woningen gedeeltelijk benutten om natuur te ontwikkelen. Ook kan op deze manier een mooi uitlooptgebied voor de bevolking worden gerealiseerd.
2. Stadslandbouw; een ander gedeelte van de vrijkomende grond inzetten om binnen Delfzijl een stadsboerderij te ontwikkelen. In eerste instantie is het de bedoeling een onderzoek in te stellen om te kijken of het aanleggen van een stadsboerderij een haalbare kaart is. Bij een positief onderzoeksresultaat kan men de boerderij gaan realiseren. Stadslandbouw kan ten eerste dienen om streekproducten te kweken en (lokale) burgers bewust te maken van hun voedselvoorziening maar kan ook een rol spelen bij de opvang van gehandicapten of ouderen.
3. Participatie van burgers; om het experiment tot een succes te maken wil de gemeente dat de burgers van Delfzijl de projecten als hun eigendom gaan beschouwen. Daarom zet men expliciet in op het betrekken van bewoners, bijvoorbeeld via inspraak, maar uiteindelijk ook via het samen aanleggen en beheren van de groene voorzieningen.

Vervolgens zijn deze doelstellingen gekoppeld aan het project Delfzijl-Noord, één van de 40 wijken waar het (voormalig) ministerie van WWI extra aandacht aan besteedde (beter bekend als zogenaamde pluswijken, voorheen Vogelaarwijken). De gemeente laat in het kader van het Masterplan Delfzijl veel slopen in deze wijk, maar daarna veronachtzaamt de gemeente de wijk enigszins op sociaal gebied. Hierdoor is de leefbaarheid teruggelopen. De gemeente maakt daarop een wijkplan, 'Delfzijl Noord, de wijk waar ik in thuis kom, als uitwerking van het eigen beleidsplan uit 2009, 'Krimpen en groeien in Delfzijl'. In het kader van dit project heeft de gemeente al een nieuw winkelgebied aangelegd, met een school en een verzorgingshuis, midden in de wijk.

Het wijkplan Delfzijl-Noord omvat vier programmalijnen, die elk een beschrijving geeft hoe het probleem waar de wijk mee kampt aangepakt kan worden. De doelen van het experiment zijn ondergebracht binnen één van de programmalijnen, genaamd 'gezonde leefstijl'. Op het moment werken drie aparte werkgroepen de doel-

stellingen van de pilot uit, gecoördineerd door de gemeente Delfzijl. Het is daarbij zaak om voor een goede afstemming met de andere programmalijnen van het wijkplan te zorgen, bijvoorbeeld door de inrichting van de vrijkomende grond te koppelen aan de sociaal-economische opgaven in het wijkplan. Het lastige is wel dat het wijkplan hier zelf nog weinig over zegt. De programmalijn 'gezonde leefstijl' gaat vooral over het in beweging krijgen (sport) van de inwoners. Over de braakliggende terreinen waar de pilot over gaat zegt het wijkplan het volgende: 'Deze hebben momenteel nog geen bestemming, maar dienen wel minimaal te worden aangekleed om benutting van de terreinen o.a. door brede school en voor wijkactiviteiten mogelijk te maken. Voor het onderhoud wordt in het kader van werkleertrajecten een 'groen-team' opgezet' (Gemeente Delfzijl, 2010: 24-25). De koppelingen tussen deze voornamelijk sociale programmalijn van het wijkplan en de fysiek-ruimtelijke pilot lijken dus nog niet zo ontwikkeld. Bovendien lijken ook koppelingen met andere programmalijnen mogelijk, zoals de meer op de arbeidsmarkt gerichte programmalijn 'Samen werken aan werk'.

3.4 Betrokken netwerk

In het begin staat de gemeente Delfzijl, ondersteund door EL&I aan de lat om de pilot vorm te geven. Zoals gezegd nemen aan de eerste workshop alleen deze twee partijen deel. In de twee workshops die daarop volgen doet echter een groter aantal partijen mee, te weten:

- Gemeente Delfzijl (ambtelijke vertegenwoordiging)
- Ministerie van LNV / EL&I;
- DLG
- Staatsbosbeheer
- InnovatieNetwerk
- Stichting Experimenten Volkshuisvesting
- Provincie Groningen
- Stichting Landschapsbeheer Groningen
- Wijkplatform Delfzijl Noord
- Woningbouwcorporatie Acantus
- Stichting Welzijn Delfzijl
- Stichting Brede School Delfzijl
- Woonzorgcentrum Betinge Staete
- Winkelcentrum de Wending

De gemeente is van plan het netwerk verder uit te breiden. De projectleider heeft inmiddels al een aantal nieuwe partijen benaderd met het verzoek om in de toekomst deel te nemen. Dit zijn:

- Groningen Seaports (de beheerder van het havenbedrijf in de Eemshaven)
- Natuur- en Milieufederatie Groningen
- LTO Noord

De gemeente Delfzijl is de spil in het netwerk. Ze zet expliciet in op samenwerking in de brede zin van het woord, dus met de bevolking, met het maatschappelijk middenveld, met het bedrijfsleven, met verschillende overheden, over de volle breedte, zowel horizontaal als verticaal. Dat vergt veel tijd en energie, want het vraagt om een andere manier van denken en werken. Binnen de gemeente zijn het vooral nog bestuurders die het project kennen. De gemeenteraad is vooralsnog niet betrokken, omdat het experiment nog in de voorbereidingsfase zit.

Het ministerie van EL&I heeft de pilot vanaf het begin ondersteund en (op verzoek van de gemeente) gefaciliteerd, onder andere door het beschikbaar stellen van een beperkt budget, de inbreng van DLG en door zelf actief mee te denken. Via EL&I is ook het (verder onafhankelijk opererende) InnovatieNetwerk betrokken geraakt. InnovatieNetwerk heeft zich vooral beziggehouden met het uitwerken van het stadslandbouwconcept,



Bundeling gezondheidsvoorzieningen in verzorgingscentrum Betinge Staete.

DLG richt zich vooral op de ruimtelijke inrichting. Ook Staatsbosbeheer, een andere partij die verbonden is aan het ministerie, gaat zich met deze laatste doelstelling bezig houden.

Verder is de SEV (Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting) betrokken. Deze partij heeft op het gebied van krimp en rode ontwikkelingen, dus de bebouwde omgeving, veel ervaring en begeleidt alle krimpexperimenten rond het thema wonen (Kuindersma et al., 2011). De SEV is door EL&I gevraagd om ook bij de pilot in Delfzijl mee te denken. Hierin werkt de SEV vooral samen met het InnovatieNetwerk, een organisatie die vooral bezig houdt met het toepassen van vernieuwende concepten op de problematiek van Delfzijl. InnovatieNetwerk richt zich vooral op het onderwerp stadslandbouw.

De provincie Groningen heeft zoals gezegd haar eigen aanpak van de krimpproblematiek. Vanuit het provinciale interbestuurlijke actieplan 'Kijk op krimp' werkt de provincie mee aan de aanpak van het probleem op regionaal niveau. Ook praat men mee in het experiment 'Groen voor Rood', hoewel hier de rol beperkt is. De projectleider bevestigt dat de provincie vooral een belangrijke speler is op regionaal niveau, en in de lobby vanuit Groningen naar Den Haag.

Ook zijn enkele groene maatschappelijke organisaties betrokken bij de pilot, zoals de Stichting Landschapsbeheer Groningen en (in de toekomst) de Natuur- en Milieufederatie Groningen. Deze partijen richten zich vooral op natuur en landschap.

Het Wijkplatform Delfzijl-Noord, de Woningbouwcorporatie Acantus en de Stichting Welzijn Delfzijl zijn vooral betrokken om de participatieve doelstelling van het experiment vorm te geven. Daarnaast doen de Stichting Brede School Delfzijl, Woonzorgcentrum Betinge Staete en Winkelcentrum de Wending mee om het experiment te laten aansluiten op de andere drie (sociaal-economische) programmalijnen van de wijkaanpak Delfzijl-Noord.

De gemeente Delfzijl wil daarnaast ook Groningen Seaports en LTO Noord betrekken. De landbouworganisatie LTO kan en rol gaan spelen bij het uitwerken van stadslandbouw en kan helpen bij de zoektocht naar een agrarische ondernemer voor de stadsboerderij. Groningen Seaports, de beheerder van de Eemshaven, zou bijvoorbeeld de natuurcompensatieverplichtingen kunnen realiseren in deze pilot.

Opvallend is wel dat er tot dusverre geen directe contacten zijn vanuit de pilot met burgers/bewoners en individuele ondernemers.

De samenwerking tot nu toe

De gemeente heeft deze maatschappelijke organisaties vooral betrokken ten behoeve van het draagvlak voor de pilot. In een later stadium zal de gemeente deze paartijen echter ook vragen om een actieve (en wellicht financiële) bijdrage te leveren in de uitvoering van de pilot. De maatschappelijke partijen vertegenwoordigen allemaal groepen bewoners of bedrijven in Delfzijl en kunnen dus als schakel fungeren in de contacten met bewoners en ondernemers. Daarnaast beschikken al deze organisaties over kennis die bij kan dragen aan de beleidsontwikkeling van de pilot.

De samenwerking in de pilot wordt door de betrokkenen als zeer goed geclassificeerd. De inzet van de verschillende partijen is volgens de gemeente ook zonder uitzondering, heel positief. Men is enthousiast en meedenkend. De bewustwording van de krimpproblematiek is in deze groep ook breed gedragen. Er zijn eigenlijk geen partijen meer die de problemen niet onderschrijven. In het verleden was dat wel anders. Deze bewustwording komt onder andere door de discussies op Rijksniveau en de aandacht die dat gekregen heeft.

Een andere respondent omschrijft de samenwerking als groen positief. Groen omdat het een uniek project is waarbij het gaat om rood inwisselen voor groen. Positief omdat men vanuit de negatieve krimpspiraal nu bezig is een positief verhaal te vertellen en een positief imago te creëren voor Delfzijl. Er is inmiddels een gemeentebestuur dat ervoor gaat, en het lijkt erop alsof Delfzijl het aandurft om een nieuwe koers te kiezen. Het is verder belangrijk om positief te blijven gezien de aard van de ontwikkelingen in Delfzijl. Het is namelijk niet niks dat mensen uit de stad wegtrekken en dat de boel wordt afgebroken.

3.5 Verwachtingen, succes- en faalfactoren

De betrokkenen zijn positief gestemd over de slagingskansen van de pilot Groen voor Rood. De komende jaren is de gemeente erop gebrand de beschikbare grond op een zo goed mogelijke manier ter beschikking te stellen aan de burgers van Delfzijl. Na een aantal jaren van ontkenning leeft binnen de gemeente nu het besef dat een andere koers nodig is, en staan alle neuzen wat dat betreft dezelfde kant op. Volgens één van de respondenten is dat een hele belangrijke eerste stap, ook al heeft deze stap veel tijd gekost; binnen de gemeente is immers jarenlang uitgegaan van de gedachte dat de krimp nog te keren was.

De werkgroepen die de drie doelstellingen van de pilot uitwerken zijn inmiddels bij elkaar geweest. Begin 2011 komen deze werkgroepen weer bij elkaar. Het is de bedoeling dat ze in maart elk met een plan van aanpak komen. Dan zal blijken hoe ze de drie doelstellingen invullen, wie welke rol oppakt en hoe de plannen gefinancierd gaan worden. Ook zullen de verschillende betrokken partijen dan de voorwaarden waarop ze meewerken (bijvoorbeeld bij het ter beschikking stellen van grond door de wooncorporatie) op tafel leggen. Een concrete datum voor de afronding is er nog niet, maar de projectleider geeft aan hoopvol te zijn dat het experiment eind 2012 klaar is. Dit betekent dat de stadsboerderij is aangelegd, dat er natuur ontwikkeld is en dat de burgers van Delfzijl participeren in deze twee projecten.

Om de doelstellingen te realiseren heeft de gemeente vooral behoefte aan expertise, bijvoorbeeld op het gebied van stadslandbouw, natuurcompensatie en dergelijke.



Sloop biedt ruimte voor parken en boomgaarden.

Succesfactoren

Volgens de projectleider is de grootste succesfactor het feit dat partijen beginnen in te zien dat de problemen die de krimp veroorzaakt, ook kansen oplevert. Ook krijgen ze steeds meer het idee dat ze iets kunnen bijdragen, bijvoorbeeld door innovatieve projecten zoals deze pilot. Hierdoor kunnen zakelijke, concrete en inhoudelijke vormen van samenwerking ontstaan waar Delfzijl echt beter van wordt. Het is dan wel van belang dat de betrokken partijen duidelijke verwachtingen naar elkaar uitspreken en dat iedereen mee kan doen.

Een tweede succesfactor is dat Delfzijl 'hot' lijkt te zijn. Na jaren van achteruitgang en weinig aandacht voor de problemen die er speelden, willen nu tal van partijen bijdragen aan het ontwikkelen van Delfzijl. Hierdoor voelt de gemeente zich gesterkt. Het is daarbij van belang dat de gemeente niet teveel hooi op de vork neemt, om de gemeentelijke capaciteit die voor het krimp dossier beschikbaar is (ongeveer tien mensen) niet te overbelasten.

Een derde succesfactor is dat de betrokken partijen elkaar al lange tijd kennen en vaak al eerder samen hebben gewerkt, omdat de regio een hoog 'ons kent ons' gehalte heeft. Ook partijen zoals de LTO en de Natuur- en Milieufederatie kunnen over het algemeen goed door één deur. Eén van de respondenten geeft aan dat dit in andere delen van Nederland lang niet altijd het geval is.

Faalfactoren

De grootste potentiële faalfactor voor de pilot is dat het enthousiasme van de betrokken partijen afneemt. Op het moment van schrijven zijn veel partijen enthousiast, maar dat zou kunnen komen omdat het experiment vooralsnog een vrijblijvend karakter heeft. Cruciaal is wat er van dit enthousiasme over is wanneer bijvoorbeeld de taken verdeeld worden of er afspraken over financiering moeten worden gemaakt. Om te voorkomen dat mensen terugkrabbelen moeten er elke keer stapjes gezet worden, zodat men ziet dat er ook echt dingen

gerealiseerd worden. Een respondent zegt: “Dan werk je naar een goed plan en een goed draagvlak. Zo blijft de energie bestaan.”

Een andere faalfactor is de beschikbaarheid van de benodigde financiering en expertise voor het uitvoeren van deze pilot. Het is belangrijk dat er voldoende geld op tafel komt. Er is nu een budget vanuit gemeenten, provincie en het Rijk beschikbaar van 44 miljoen euro voor krimp in deze krimpregio, maar dat is onvoldoende voor het oplossen van de problemen. Dat gaat op regionaal niveau naar schatting wel 150 tot 200 miljoen euro kosten, en dan gaat het alleen nog maar over sloop en het vrijmaken van de ruimtes. Deze pot is waarschijnlijk ontoereikend om deze pilot geheel uit te kunnen financieren.

Een derde mogelijke faalfactor is dat het project tot nu toe vooral vanuit natuur is ingestoken. Om een breed scala van partijen binnenboord te houden is het van belang om de koppeling met economische en sociale aspecten ook echt uit te werken. Dit is belangrijk voor de financiering van de pilot (de verdien capaciteit), de steun van de bevolking en meer in algemene zin voor de imago van de pilot. Of zoals een respondent stelt: “het moet geen geitenwollen sokken imago gaan krijgen; dat sluit niet aan bij de aard van Delfzijl, in essentie een industriegemeente, geen gemeente met een bovengemiddeld gehalte aan academici”. Het is dus ook belangrijk om de wensen en belangen van individuele ondernemers en burgers goed te betrekken bij de pilot.

Een vierde faalfactor is de continuïteit in de betrokkenheid van het ministerie van EL&I. De gemeente delfzijl vindt het belangrijk dat EL&I actief betrokken blijft bij de pilot. De strategie van de gemeente is om de vraag om ondersteuning vanuit EL&I dan ook snel concreet uit te werken. Mede vanwege deze reden is besloten om in maart 2011 met een concreet plan van aanpak te komen.

4 Quick scan analyse pilots

4.1 Inleiding

In deze paragraaf komen we tot een analyse van de twee pilots aan de hand van de volgende onderwerpen: (1) uitvoerbaarheid, (2) actoren, (3) bestuurlijk commitment, (4) burgerparticipatie, (5) innovatie en (6) externe werking.

Bij deze analyse maken we gebruik van (wetenschappelijke en praktische) literatuur. Daarnaast vergelijken we de situatie in deze twee pilots met elkaar en met een quick scan naar de voortgang van alle 22 krimpexperimenten (Kuindersma et al., 2011).

4.2 Uitvoerbaarheid

De pilots moeten uiteindelijk leiden tot de uitvoering van één of meerdere innovatieve concepten in de praktijk. Voordat beleid tot uitvoering kan komen, moeten een aantal stappen zijn genomen. Daarvoor gebruiken we de beleidscyclus (zie o.a. Dunn, 1994). Beleid doorloopt hierin een cyclus van:

1. Agendavorming – Het benoemen en erkennen van het probleem ('bewustwording').
2. Beleidsontwikkeling – Het voorbereiden, formuleren en vaststellen van doelen en instrumenten.
3. Beleidsuitvoering – Het ontwikkelen van specifieke doelen en maatregelen en het uitvoeren daarvan ('schop in de grond')
4. Beleidsevaluatie en reflectie – Het bepalen van de beleidsprestaties om het beleid te verbeteren, te veranderen of te beëindigen.

Het model van de cyclus veronderstelt dat na de evaluatie, er weer nieuwe agendavorming kan plaatsvinden. Beleid kan zodoende ook meermalen een beleidscyclus doorlopen.

Toegepast op de pilots Gebrookerbos en Groen voor Rood, zien we dan globaal het volgende beeld (zie tabel 1).

Tabel 1

De pilots in de beleidscyclus (eind 2010).

Fase in de beleidscyclus	Pilot Gebrookerbos	Pilot Groen voor Rood
1. Agendavorming	Krimp staat als thema hoog op bestuurlijke agenda van de gemeente Heerlen	Krimp staat als thema hoog op bestuurlijke agenda van de gemeente Delfzijl
2. Beleidsontwikkeling	Ruimtelijk ontwerp van Gebrookerbos. Intentieovereenkomst in voorbereiding	Selectie doelstellingen van de pilot: (1) Natuurontwikkeling; (2) Stadslandbouw en (3) Burgerparticipatie Plan van aanpak in voorbereiding
3. Beleidsuitvoering	Nog niet van toepassing	Nog niet van toepassing
4. Evaluatie en reflectie	Nog niet van toepassing	Nog niet van toepassing

Duidelijk is dat beide pilots eind 2010 nog volop in de fase van de beleidsontwikkeling zitten en nog niet toe zijn aan beleidsuitvoering. In de gemeente Heerlen ligt er een ruimtelijk ontwerp voor het Gebrookerbos. In het experiment Groen voor Rood in Delfzijl is het resultaat dat er een document ligt waarin alle doelstellingen zijn omschreven. In beide experimenten vindt er nu een concretiseringslag (= verdere beleidsontwikkeling) plaats die in 2011 moet leiden tot een plan van aanpak met daarin afspraken over taken, planning en financiering. Beide pilots bevinden dus nog in een vrij pril stadium van ontwikkeling. De agendavorming (fase 1) heeft plaatsgevonden en de beleidsontwikkeling (fase 2) is nog maar net begonnen. Dit beeld is vergelijkbaar met de andere 20 krimpexperimenten die in 2010 zijn opgestart. De krimpexperimenten die wel in uitvoering zijn, waren al (ver) voor 2010 gestart. Opvallend is wel dat krimp heel duidelijk op de politieke agenda's in Heerlen en Delfzijl staat. In sommige andere experimenten kost deze fase bijzonder veel tijd, omdat gemeenten en andere organisaties nog niet zover zijn. Dit speelt vooral in de anticipeergebieden.

In de twee pilots zijn in 2010 (ook in vergelijking met de andere 20 krimpexperimenten) goede vorderingen gemaakt dankzij het enthousiasme bij de betrokken gemeenten, betrokken regionale partijen en de betrokkenheid van kennisorganisaties als DLG (via EL&I) en InnovatieNetwerk. Ook de actieve faciliterende rol van EL&I en de status als pilot heeft een stimulerende werking gehad op de ontwikkeling van beide pilots. Nu moet de stap naar de uitvoering van de pilots worden gemaakt. Hierin zoeken de gemeenten Heerlen en Delfzijl nadrukkelijk de samenwerking met andere partijen zoals het bedrijfsleven, financiële marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Dit is ook nodig vanwege het benodigde draagvlak en financiering voor beide pilots. Beide gemeenten vragen nadrukkelijk om een continuering van de actieve betrokkenheid (advisering en kennis) van EL&I bij de verdere beleidsontwikkeling en dus het uitvoerbaar maken van beide pilots. Het ontwerpen van nieuwe instrumenten en financiële constructies om de pilots te realiseren en het groen vervolgens duurzaam te kunnen beheren, zijn daarin cruciaal.

4.3 Actoren

Het is niet mogelijk om vooraf precies aan te geven welke actoren er wel en niet bij een pilot betrokken moeten worden. Dit vraagt om maatwerk en hangt af van de precieze problemen en mogelijke oplossingsrichtingen in een specifieke pilot. Een algemene kapstok is het KOMBI-model dat ooit ontwikkeld is voor het stimuleren van (systeem)innovaties. Het model veronderstelt dat de betrokkenheid van Kennisinstellingen, Overheden, Maatschappelijke groepen en Bedrijven noodzakelijk is voor het ontwikkelen en implementeren van Innovaties (zie o.a. Smeets, 2010).

Op basis van de casebeschrijvingen zien we dan het volgende beeld tot en met het eind van 2010 (zie tabel 2). Nieuwere ontwikkelingen zijn buiten deze analyse gelaten. Inmiddels heeft de gemeente Heerlen contacten gelegd met enkele bedrijven, ondernemers en maatschappelijke organisaties. In Delfzijl zijn meerdere partijen betrokken bij het uitwerken van de drie hoofddoelstellingen.

De indeling van actoren in een bepaalde categorie staat wellicht hier en daar nog wel ter discussie, bijvoorbeeld is onderwijsinstelling Citaverde nu vooral een bedrijf of een maatschappelijke groep (als vertegenwoordiger van duizenden leerlingen)? Of is Staatsbosbeheer nu vooral een kennisinstelling of een onderdeel van de Rijksoverheid?

Het overall beeld is duidelijk. Overheden zijn goed vertegenwoordigd in beide pilots. Dit is ook wel te verklaren: gemeenten, regio's, provincies en het Rijk hebben immers allemaal hun eigen krimpbeleid met nota's en actieplannen (zie ook 4.4). De pilots passen beide min of meer in deze plannen of worden hieraan gekoppeld.

Tabel 2*De pilots en het KOMBi-model.*

Type actor	Pilot Gebrookerbos	Pilot Groen voor Rood
Kennisinstellingen	InnovatieNetwerk DLG SEV	InnovatieNetwerk DLG SEV Staatsbosbeheer
Overheden	Gemeente Heerlen Stadsregio Parkstad Provincie Limburg Waterschap Roer en Overmaas Ministerie van EL&I	Gemeente Delfzijl Provincie Groningen Ministerie van EL&I
Maatschappelijke groepen	Citaverde (onderwijsinstelling)	Wijkplatform Delfzijl- Noord Stichting Welzijn Delfzijl Stichting Brede School Delfzijl Woonzorgcentrum Betinge Staete Stichting Landschapsbeheer Groningen
Bedrijven	Citaverde (onderwijsinstelling)	Winkelcentrum de Wending Woningbouwcorporatie Acantus

Kennisinstellingen zijn wel betrokken, maar de gerichtheid op InnovatieNetwerk, SEV en DLG roept wel vragen op over beschikbare expertise bij andere kennisinstellingen, zoals universiteiten en de kennisnetwerken rond krimp in Noord-Nederland en Limburg en waarom deze niet wordt ingeschakeld?

Bedrijven zijn slecht vertegenwoordigd in beide pilots. In Heerlen is alleen onderwijsinstelling Citaverde betrokken. De woningbouwcorporatie is in onderling overleg met de gemeente niet betrokken. In Delfzijl is de woningbouwcorporatie wel betrokken, alsmede een organisatie van winkeliers. Ook hier is echter (nog) niet de link gemaakt met bedrijven die als mogelijke financier en of beheerder van het gebied kunnen fungeren, zoals agrarische bedrijven of recreatieondernemers. De gemeenten Delfzijl en Heerlen zijn zich hier wel van bewust en zijn momenteel actief bezig om bedrijven en individuele ondernemers actief te betrekken. Dit lijkt ook hard nodig, niet alleen vanwege hun expertise om tot innovaties te komen, maar ook voor de financiering van de pilots. Het beschikbare overheidsbudget is namelijk zeer beperkt en de gebieden zullen uiteindelijk het geld voor het beheer zelf op moeten kunnen brengen. Dit concept 'verdiencapaciteit' staat ook nadrukkelijk (vooral in Heerlen) op de agenda.

Maatschappelijke groepen zoals natuurorganisaties en een wijkplatform zijn in Delfzijl wel en in Heerlen niet betrokken bij de ontwikkeling van de pilot in 2010. Maatschappelijke groepen kunnen vanwege hun contacten met burgers, ondernemers of inwoners worden betrokken, maar ook vanwege hun specifieke expertise bijvoorbeeld rond natuur, landbouw, recreatie of economie. De maatschappelijke groepen in Heerlen zijn vooral de organisaties die ook bij het sociaal-economische wijkplan betrokken zijn. In Heerlen is deze koppeling blijkbaar niet gemaakt. Opvallende afwezig zijn in beide gevallen de LTO en de recreatieondernemers. Dit is opvallend gezien de ambities in beide pilots op het terrein van een stadsboerderij / regionale voedselvoorziening en recreatie.

Overigens is het beeld voor wat betreft de betrokkenheid van niet-overheidactoren in de pilots Gebrookerbos (Heerlen) en Groen voor Rood (Delfzijl) niet veel anders dan in de andere 20 krimpexperimenten.

4.4 Bestuurlijk commitment

Bestuurlijk commitment is een belangrijke randvoorwaarde voor de pilots. Hierbij wordt vaak gedacht aan de steun van wethouders en of gedeputeerden. Dit is natuurlijk belangrijk, maar evenzo belangrijk is de steun van de democratische organen als de gemeenteraad en provinciale staten. Daarnaast is natuurlijk ook het bestuurlijk commitment van alle andere betrokken actoren (maatschappelijke groepen, bedrijven en kennisinstellingen) van groot belang.

Vooralsnog staat in deze pilots, het bestuurlijk commitment van de beide college's van B&W sterk centraal. Dit commitment is ook hoog. De gemeenteraden van Delfzijl en Heerlen hebben zich nog niet formeel uitgesproken over de pilots. De gemeenteraad in Heerlen is wel informeel op de hoogte gesteld.

Bestuurlijk commitment lijkt ook aanwezig bij verschillende andere overheden, al is dit vaak minder expliciet. Het commitment is vaak verbonden aan het commitment met het algemene onderwerp krimp. Hier valt op dat de pilots op verschillende manieren zijn opgenomen of later zijn gekoppeld aan strategische plannen van overheden op allerlei verschillende niveaus (zie tabel 3).

Tabel 3

De pilots en de stapeling van beleid.

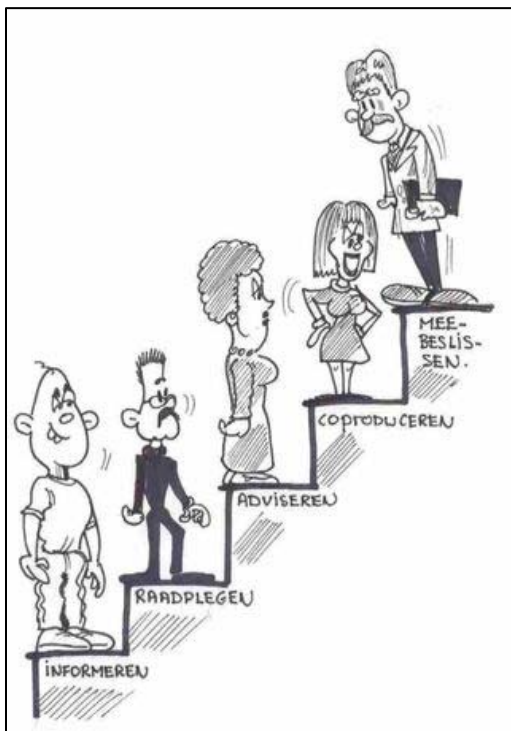
Niveau	Pilot Gebroekerbos	Pilot Groen voor Rood
Wijkniveau	Masterplan Hoensbroek (Gemeente Heerlen, 2009)	Delfzijl Noord, mijn wijk waarin ik thuiskom (Gemeente Delfzijl, 2010)
Gemeentelijk niveau	Structuurvisie Heerlen (Gemeente Heerlen, i.v.)	Krimpen en Groeien in Delfzijl (Gemeente Delfzijl, 2009)
Regionaal niveau	Naar een duurzaam vitale regio. Regionaal Actieplan Bevolkingsdaling Parkstad Limburg (Parkstad Limburg, 2010)	Pact regio Eemsdelta. Regionaal beleid 'Wonen en Voorzieningen' (Regio Eemsdelta, 2009) Woon- en leefbaarheidsplan (Regio Eemsdelta, i.v.)
Provinciaal niveau	Demografische voorsprong Limburg (Provincie Limburg, 2006)	Kijk op krimp. Provinciaal actieplan bevolkingsdaling 2011-2014 (Provincie Groningen, 2010)
Nationaal niveau	Krimpen met kwaliteit. Interbestuurlijk Actieplan bevolkingsdaling (Rijk, IPO en VNG, 2010)	Krimpen met kwaliteit. Interbestuurlijk Actieplan bevolkingsdaling (Rijk, IPO en VNG, 2010)

Hierbij valt op dat op vrijwel alle niveaus vrij recent (2009/2010) beleidsplannen zijn vastgesteld over krimp. Elke overheidslaag koppelt de pilot dan ook aan zijn eigen (strategische) beleidsplan(nen). Dit overzicht geeft daarmee ook een indicatie van de bestuurlijke en beleidsmatige drukte waarbinnen de pilots zich afspelen. Hierbij is het bestuurlijk commitment van niet-overheidspartijen nog buiten beschouwing gelaten. In beide pilots moet dit bestuurlijk commitment nog worden verzilverd en worden vastgelegd in concrete afspraken. Dit zal uiteindelijk heel belangrijk zijn voor het succes van de pilots, maar het is nu nog te vroeg om hier echt iets over te kunnen zeggen.

4.5 Burgerparticipatie

Krimp heeft directe gevolgen voor de bewoners van een krimpregio zelf. Het ligt dan ook voor de hand dat deze bevolking ook zelf nauw betrokken is. Naast idealistische en democratische argumenten zijn daar ook andere argumenten voor aan te voeren. Zo kan in het ontwikkelen en implementeren de kennis en inzet van burgers hard nodig zijn om een pilot tot een succes te maken. Denk bijvoorbeeld aan de ideeën rond het uitgeven van vrijkomende grond aan burgers. Ook het krimpexperiment in Ganzedijk heeft nadrukkelijk laten zien dat als burgers niet of veel te laat in het proces betrokken worden, dit kan leiden tot hevig burgerprotest. In dit experimenten, waar werd voorgesteld om het gehele dorp Ganzedijk te slopen, heeft dit uiteindelijk geleid tot een nieuw plan waarin de wensen en gedachten van de bewoners wel werden meegenomen.

Burgerparticipatie is er in vele vormen. Wij gebruiken hier de participatieladder om de mate van burgerparticipatie te 'meten' (zie figuur 5).



Figuur 5

De participatieladder.

De participatieladder is gebaseerd op het werk van Edwards en De Groot (1997) en Edelenbos en Monnikhof (1998). De participatieladder bestaat uit vijf niveaus (Edelenbos en Monnikhof, 2001: 242-243):

1. Informeren – Overheden bepalen zelf de agenda voor besluitvorming en stellen burgers hiervan op de hoogte (bijvoorbeeld in voorlichtingsbijeenkomsten). Burgers hebben geen werkelijke input bij de beleidsontwikkeling.
2. Raadplegen – Overheden bepalen zelf de agenda, maar zien burgers wel als gesprekspartner bij de ontwikkeling van beleid bijvoorbeeld via inspraakbijeenkomsten. De resultaten zijn mogelijke bouwstenen voor beleid, maar zonder dat de overheid zich hieraan verbindt.

3. Adviseren – Overheden stellen in beginsel de agenda samen, maar geven burgers de gelegenheid problemen aan te dragen en oplossingen te benoemen. De overheid neemt deze ideeën mee in de besluitvorming, maar kan hier wel (beargumenteerd) vanaf wijken.
4. Coproduceren – Overheid en burgers komen gezamenlijk tot een probleemagenda, waarna gezamenlijk naar oplossingen wordt gezocht. De overheid verbindt zich ook aan deze oplossingen.
5. Meebeslissen – De overheid laat de ontwikkeling en de besluitvorming over beleid over aan burgers. Het ambtelijk apparaat kan de burgers adviseren.

In beide pilots is eigenlijk nog nauwelijks sprake van echt uitgevoerde burgerparticipatie. Maar in de gedachtevorming lijkt impliciet al gekozen voor één van de vormen van burgerparticipatie die lager op de ladder staan (raadplegen of informeren). De pilots zijn namelijk al op hoofdlijnen uitgewerkt! Voor andere vormen van burgerparticipatie (vooral coproduceren en meebeslissen) hadden burgers eigenlijk al vanaf het begin betrokken moeten zijn in de agendavorming en beleidsontwikkeling in de pilots.

Ook in dit geval wijken de twee pilots weinig af van de meeste andere 20 krimpexperimenten. Burgerparticipatie wordt ook hier vaak belangrijk gevonden, maar de initiatiefnemers komen meestal niet veel verder dan informeren of raadplegen. Dit was aanvankelijk ook het geval in het eerder genoemde experiment Ganzedijk. Hierin werd het gemeentebestuur echter door boze bewoners gedwongen om burgers echt te laten meedenken (coproductie) over de plannen. Een andere uitzondering is het experiment 'ontwikkeling gemeenschap door zelforganisatie' van de gemeente Peel en Maas (zie ook: proeftuin Zelfsturing, 2010). Dit experiment heeft als enige experiment zelfsturing als uitgangspunt en dit gaat volgens de projectleider zelfs verder dan meebeslissen. In dit experiment wordt onder zelfsturing verstaan: '... dat overheid en maatschappelijke organisaties op het openbare domein ruimte geven aan gemeenschappen (dorpen, kernen en wijken) en kleinere sociale verbanden zoals verenigingen, gezinnen en individuen om zelf verantwoordelijkheid te nemen voor de kwaliteit van hun eigen leven en leefomgeving.' (Proeftuin Zelfsturing, 2010: 9).

We kunnen dus concluderen dat burgerparticipatie veel verschillende vormen kent. De gemeenten Delfzijl en Heerlen hebben wel ambities op dit terrein maar die zijn nog weinig concreet. Het idee om burgers een rol te geven in het beheer van de nieuwe open ruimte, bijvoorbeeld via volkstuinen, biedt wel mogelijkheden voor burgerparticipatie en zelfs vormen van coproduceren en meebeslissen. De gemeenten kunnen hier ook gebruik maken van de vele praktijkvoorbeelden en ervaringen met burgerparticipatie in de groene ruimte (en daarbuiten). Enkele suggesties zijn:

- Burgerpanels – Veel gemeenten maken inmiddels gebruik van burgerpanels waarin een groep burgers gevraagd wordt om de gemeente (gevraagd of ongevraagd) te adviseren over het beleid. Ook in de ruimtelijke ordening is inmiddels ervaring opgedaan met burgerpanels (bijvoorbeeld in de provincie Flevoland). Ook valt te denken aan de aanpak van het Rathenau instituut in hun Rathenau-debatten. (www.rathenauinstituut.nl). Hierin laat men soms een groep burgers discussiëren over een moeilijk maatschappelijk onderwerp (zoals natuurontwikkeling). Hierbij worden deze burgers wel voorzien van de laatste informatie over dit onderwerp uit de wetenschap en de praktijk.
- Selectieve burgerparticipatie – Het actief laten participeren van burgers in bestuurlijke (gebieds)commissies. Een voorbeeld komt uit de provincie Fryslân waar onder de noemer Plattelânsprojekten verschillende regionale commissies de provincie adviseren over hun leefbaarheidsbeleid en subsidieverlening over projecten. Naast een gedeputeerde, burgemeesters en wethouders, participeren individuele burgers in deze commissies zonder last of ruggespraak. Burgers worden geselecteerd op basis van hun voelspriet in de samenleving en kennis van een bepaald thema (Zie verder: www.plattelansprojekten.nl of Kuindersma et al., 2010).
- Zelforganisatie en zelfsturing van groepen burgers. Zie voor voorbeelden enkele recente publicaties uit de serie Burgers en Landschap van Alterra (Salverda en Van Dam, 2008; Van Dam et al., 2010).

4.6 Innovatie

De krimppilots moeten nieuwe manieren ontwikkelen om met krimp om te gaan. Het is lastig om de mate van innovatie van de ontwikkelde concepten te beoordelen. In plaats daarvan kijken we op een iets hoger abstractieniveau naar de beleidsprocessen in beide pilots. We gaan er vanuit dat innovatieve processen (zoals de twee pilots) moeten voldoen aan twee criteria:

1. Variatie – d.w.z. voldoende nieuwe ideeën ontwikkeld voor het omgaan met (de gevolgen van) krimp.
2. Selectie – d.w.z. een keuze maken uit de ontwikkelde nieuwe ideeën en deze uitvoeren (zie verder: Edelenbosch, 1998 en 2000; Edelenbosch en Monnikhof, 2001).

Bij het operationaliseren van 'variatie' worden de volgende vragen gesteld:

1. Is er sprake van een breed en divers deelnemersveld?
2. Wordt gebruik gemaakt van veel en diverse kennisbronnen in het beleidsproces?
3. Is het aantal problemen of alternatieven dat in de beleidsontwikkeling is meegenomen gedurende het proces ook veranderd/toegenomen?
4. Wordt er gebruik gemaakt van methoden en technieken om ideeënontwikkeling en creativiteit onder de participanten te stimuleren?

Bij de operationalisatie van 'selectie' gaat het om de volgende twee vragen:

1. Op welke wijze, wanneer en door wie verliep de selectie?
2. Wat waren de eindproducten van de beleidsvorming en hoe is de inhoud, gecreëerd tijdens het interactieve beleidsproces, daarin terug te vinden?

Variatie en selectie blijken in de praktijk vaak lastig te combineren. In sommige processen staat vooral het creëren van variatie centraal en blijft de selectie een ondergeschoven kindje. Deze projecten leveren innovatieve nieuwe ideeën op, maar komen niet tot uitvoering. In andere processen staat vooral selectie centraal. In dergelijke processen wordt het creëren van variatie vaak overgeslagen of heel beperkt georganiseerd. Deze projecten komen vaak wel tot uitvoering, maar zijn ook minder innovatief.

Uit deze beknopte analyse kunnen we de volgende conclusies trekken:

- In beide pilots is eerst een behoorlijke variatie aan mogelijke oplossingen en concepten gegenereerd.
- De variatie aan mogelijke innovatieve oplossingen kan nog verder worden vergroot door meerdere partijen te betrekken, andere kennisbronnen te raadplegen en gebruik te maken van creatieve methoden en technieken. De huidige selectie biedt in beide pilots (in principe) nog voldoende ruimte voor nieuwe innovatieve oplossingen (en dus variatie).
- In de selectie nemen de gemeenten de regie. In Delfzijl lijkt dit iets meer in overleg met andere partijen te zijn gebeurd dan in Heerlen.
- Beide gemeenten staan nu voor een dilemma, of focussen op: (1) meer variatie via het betrekken van meerdere partijen, nieuwe kennisbronnen en/of experimenteren met creatieve methoden en technieken of (2) de selectie en concretisering van de ontwikkelde oplossingen en concepten. Optie 1 kan meer innovatieve oplossingen opleveren, maar kost meer tijd. Optie 2 leidt sneller tot uitvoering, maar laat wellicht mogelijke oplossingen liggen.

Tabel 4

Variatie en selectie in de pilots.

	Pilot Gebrookerbos	Pilot Groen voor Rood
Variatie		
Een breed en divers deelnemersveld?	Nee, tot nu toe vooral overheden	Ja, maar individuele bedrijven en burgers ontbreken
Veel en diverse kennisbronnen?	Geen volledig beeld. Inbreng Innonet, SEV en DLG, uitwisseling tussen pilots en gemeente Amsterdam. Lijkt verder beperkt	Geen volledig beeld, Inbreng Innonet, SEV en DLG, uitwisseling tussen pilots en gemeente Amsterdam. Lijkt verder beperkt
Aantal problemen/oplossingen toegenomen?	Ja, bijvoorbeeld mogelijkheden voor natuurcompensatie en stadslandbouw	Ja, bijvoorbeeld concepten stadslandbouw en tijdelijke ruimte
Creatieve methoden en technieken?	Ja, een creatieve ontwerpessie	Workshops
Selectie		
Wie selecteert?	Gemeente heeft samen met betrokken partijen drie hoofddoelstellingen vastgesteld	Gemeente neemt het ruimtelijke ontwerp (dat samen met andere overheden en Citaverde is ontwikkeld) als uitgangspunt
Doorwerking variatie in de selectie?	Nog niet te bepalen	Nog niet te bepalen

4.7 Externe werking

Uiteindelijk moeten de pilots nuttige inzichten of businesscasussen opleveren over: (1) de gevolgen of oplossingen voor krimp voor andere regio's en/of (2) de beleidsontwikkeling op (landelijk) niveau. De conclusie is dat beide pilots hier nog weinig hebben opgeleverd omdat ze hier nog niet aan toe zijn. Ook ontbreekt een externe communicatiestrategie in beide pilots. De pilots zijn ook nog niet voldoende concreet om nu al een bijdrage te verwachten aan de beleidsontwikkeling op landelijk niveau. Pas als de pilots concreet worden, zal duidelijk worden op welke belemmeringen in wet- en regelgeving men stuit en of er beleidswijzigingen nodig zijn. Op dat moment kunnen ook andere regio's profiteren van de leerervaringen uit Heerlen en Delfzijl. Dit vraagt meer tijd.

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

Algemeen en context

De krimpilots Gebroekerbos (Heerlen) en Groen voor Rood (Delfzijl) zijn qua voortgang, context en thematiek sterk vergelijkbaar. Beide pilots zijn in 2010 gestart en eind 2010 nog bezig met de verdere beleidsontwikkeling. Zowel in Heerlen als in Delfzijl is nu al sprake van afnemende bevolkingsaantallen en actieve sloop van woningen. Beide gemeenten hebben krimp inmiddels geaccepteerd en proberen hier zo goed mogelijk mee om te gaan. Beide krimpilots zijn hier een voorbeeld. In de pilots staat de vraag centraal hoe gemeenten (samen met alle betrokkenen) een zinvolle en betaalbare invulling kunnen geven aan nieuwe open ruimte (met een eigen verdien capaciteit), die is ontstaan na grootschalige sloop van woningen. Een verschil is wel dat in Heerlen de afname van het bevolkingsaantal voor een groot gedeelte te wijten is aan de sluiting van de mijnen in de jaren '70, terwijl er in Delfzijl geen eenduidige gebeurtenis lijkt te zijn die de krimp heeft geïntensiveerd. Een ander verschil is dat Heerlen een stedelijke gemeente is en ook in een stedelijke regio ligt, waardoor ze te eerder te maken heeft met stedelijke (sociale) problemen; achterstandswijken met werkloosheid en criminaliteit. Delfzijl is een kleinere landelijke gemeente en wordt omringd door landelijk gebied. Toch heeft ook Delfzijl-Noord, waarin de pilot zich afspeelt, te maken met (deels) dezelfde sociale problemen als Heerlen.

Uitvoerbaarheid

De pilots moeten uiteindelijk leiden tot de uitvoering van één of meerdere innovatieve concepten in de praktijk, maar zijn eind 2010 nog niet zover. In de gemeente Heerlen ligt er een ruimtelijk ontwerp voor het Gebroekerbos. In het experiment Groen voor Rood in Delfzijl is het resultaat dat er een document ligt waarin alle doelstellingen zijn omschreven. In beide experimenten vindt er nu een concretiseringslag plaats die in 2011 moet leiden tot een plan van aanpak met daarin afspraken over taken, planning en financiering. Beide pilots bevinden dus nog in een vrij pril stadium van ontwikkeling. De agendavorming (fase 1) heeft plaatsgevonden en de beleidsontwikkeling (fase 2) is net begonnen. Dit beeld is vergelijkbaar met de andere 20 krimpexperimenten die in 2010 zijn opgestart. In de pilots zijn in 2010 (ook in vergelijking met de andere 20 krimpexperimenten) goede vorderingen gemaakt dankzij het enthousiasme bij de betrokken gemeenten, betrokken regionale partijen en de betrokkenheid van kennisorganisaties als DLG (via EL&I) en InnovatieNetwerk. Ook de actieve faciliterende rol van EL&I en de status als pilot heeft een stimulerende werking gehad op de ontwikkeling van beide pilots. Nu moet de stap naar de uitvoering van de pilots worden gemaakt. Hierin wordt nadrukkelijk de samenwerking gezocht met andere partijen zoals het bedrijfsleven, financiële marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Beide gemeenten vragen nadrukkelijk om een continuering van de actieve betrokkenheid (advisering en kennis) van EL&I bij de verdere beleidsontwikkeling en dus het uitvoerbaar maken van beide pilots.

Betrokken actoren

In beide pilots is de trekkersrol nadrukkelijk in handen van de gemeente. De samenwerking tussen partijen in zowel in Delfzijl als in Heerlen goed te noemen. De nadruk ligt echter nog wel sterk op overheden. Het bestuurlijk experimenteren, door bijvoorbeeld niet-overheden eerder te betrekken vindt (nog) nauwelijks plaats. Om tot echt innovatieve en uitvoerbare pilots te komen is ook de actieve betrokkenheid van bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen noodzakelijk. In de pilot in Delfzijl heeft dit tot nu toe meer nadruk gekregen dan in Heerlen. Wel is er in Heerlen inmiddels een eerste contact gelegd met enkele maatschappelijke organisaties en bedrijven. In Delfzijl zijn er vanaf het begin al meer contacten met bedrijven en maatschappelijke organisaties. De plannen zijn in Delfzijl echter nog niet erg concreet uitgewerkt en de

contacten met bedrijven en maatschappelijke organisaties zijn nog informeel. Dit biedt echter ook kansen voor de inbreng van nieuwe ideeën. In Heerlen is meer aandacht geschonken aan innovatieve werkvormen waarin in een creatieve workshop (met vooral overheden) een ontwerp is gemaakt voor het Gebrookerbos. Vanuit dit perspectief is het echter een gemiste kans dat de woningbouwcorporatie (als eigenaar van de grond) en recreatieondernemers (als beoogde nieuwe beheerders) geen rol hebben gespeeld in deze bijeenkomst. Dit had ongetwijfeld nieuwe inzichten opgeleverd, bijvoorbeeld over de mogelijkheden om ook geld te verdienen met de nieuwe open ruimte (verdiencapaciteit). Nu ligt er weliswaar een uitgewerkt ruimtelijk concept, maar zonder dat deze partijen hierover hebben kunnen meepraten of meebeslissen.

Overigens zijn de processen in Delfzijl en Heerlen inmiddels verder in hun ontwikkeling. In Heerlen zijn contacten gelegd met bedrijven, ondernemers en maatschappelijke organisaties en in Delfzijl zijn drie werkgroepen bezig met het uitwerken van de pilot.

Bestuurlijk commitment

Voor beide pilots is bestuurlijk commitment van de verantwoordelijke wethouders. De pilots zijn echter nog niet formeel goedgekeurd door de beide gemeenteraden. Daarnaast dient in beide cases nog commitment te worden gevonden bij bedrijven en maatschappelijke organisaties die concreet kunnen bijdragen aan de uitvoering (en financiering) van de pilots in de praktijk.

Burgerparticipatie

Burgerparticipatie is in beide pilots nog nauwelijks van de grond gekomen. Wel wordt het onderwerp belangrijk gevonden. Beide gemeenten worstelen nog met de manier hoe dit aan te pakken en missen verdiepingskennis en specifieke expertise op dit terrein. De gemeenten (vooral Delfzijl) hebben wel ideeën over het actief betrekken van burgers bij het beheer van de vrijkomende ruimte, bijvoorbeeld door het uitgeven van volkstuintjes. Dit is ook al gerealiseerd in Heerlen in diverse wijken. Het is vooral een uitdaging om nieuwe en actievormen van burgerparticipatie te vinden. Burgers informeren en raadplegen zijn ook in de andere 20 experimenten de meest voorkomende vormen van burgerparticipatie. Adviseren, coproduceren en meebeslissen zijn verdergaande vormen van burgerparticipatie. In deze pilots kan gebruik worden gemaakt van kennis, expertise en ervaringen vanuit andere krimpexperimenten en andere (groene) projecten, bijvoorbeeld rond zelfsturing en zelforganisatie. Het feit dat veel burgers in de betreffende wijken niet gewend zijn om op dergelijke manieren te participeren in (gemeentelijke) projecten maakt burgerparticipatie wel extra moeilijk. Bovendien is een nadeel van dergelijke vormen van burgerparticipatie dat het de uitvoering van de pilots (in eerste instantie) kan vertragen.

Innovatie

Het is de bedoeling dat in de pilots innovatieve oplossingen worden bedacht voor het omgaan met bevolkingskrimp. In beide pilots is in ieder geval gekozen voor een bijzondere invalshoek. In de meeste van de 22 krimpexperimenten gaat de aandacht uit naar wonen en vooral naar het opknappen en slopen van woningen. In deze twee pilots is juist gekozen voor het vraagstuk van de inrichting van de nieuwe open ruimte nadat er gesloopt is. Binnen de 22 experimenten is dit een nieuw thema, waarvoor alleen in een experiment in Zeeuws-Vlaanderen ook aandacht is. In de twee pilots worden ook vernieuwende concepten gebruikt en verder ontwikkeld, met name rond stadslandbouw (en stedelijke voedselvoorziening, regionale voedselstrategieën), de eigen verdiencapaciteit van het gebied en tijdelijk vrijkomende ruimte. De concepten zullen echter nog verder moeten uitgewerkt worden voor beide regio's. De nadruk ligt nu sterk op de ruimtelijke uitwerking van deze concepten. In beide gebieden verdient het uitwerken van de eigen verdiencapaciteit van het gebied nog meer aandacht. Daarvoor zullen ook andere actoren, zoals recreatieondernemers, agro-ondernemers, creatieve industrie, duurzame energie en andere bedrijven, actiever betrokken moeten worden bij de uitwerking van de pilots. Beide gemeenten zullen daartoe wel flexibel moeten kunnen omgaan met de nu al uitgewerkte ruimtelijke schetsen voor de plangebieden, zodat de wensen van de ondernemers hierin een plek kunnen krijgen.

Potentieel innovatief is ook de link die beide gemeenten willen leggen tussen de pilots en de sociale, economische en onderwijsproblemen in de wijken (werkloosheid, sociale achterstanden, gebrek aan beweging). In beide gevallen is deze link echter nog niet concreet uitgewerkt.

Externe werking

Uiteindelijk moeten de pilots nuttige inzichten of businesscasussen opleveren over de gevolgen of oplossingen voor krimp voor andere regio's en/of de beleidsontwikkeling op (landelijk) niveau. De conclusie is dat beide pilots hier nog weinig hebben opgeleverd omdat ze hier nog niet aan toe zijn. Ook ontbreekt een externe communicatiestrategie in beide pilots. De pilots zijn ook nog niet voldoende concreet om nu al een bijdrage te verwachten aan de beleidsontwikkeling op landelijk niveau. Pas als de pilots concreet worden, zal duidelijk worden op welke belemmeringen in wet- en regelgeving men stuit en of er beleidswijzigingen nodig zijn. Maar ook hoe tot beleidsresultaten gekomen kan worden. Op dat moment kunnen ook andere regio's profiteren van de leerervaringen uit Heerlen en Delfzijl. Dit vraagt meer tijd.

Succes- en faalfactoren

Definitieve succes- en faalfactoren zijn in beide pilots nog moeilijk te benoemen omdat ze nog in een dergelijk pril stadium verkeren. Toch zijn er wel voorlopige succes- en faalfactoren genoemd.

Succesfactoren zijn:

- (1) Het aanwezige enthousiasme bij de betrokken actoren zoals de gemeentelijke projectleiders, (verantwoordelijke wethouders en externe betrokkenen zoals bedrijven en maatschappelijke organisaties).
- (2) Het inzicht bij betrokken partijen dat er echt innovatieve projecten kunnen worden ontwikkeld. De betrokken partijen hebben krimp inmiddels (min of meer) geaccepteerd, maar zien ook dat krimp niet alleen een probleem is maar ook ruimte biedt voor innovatieve oplossingen.
- (3) De actieve betrokkenheid van het ministerie van EL&I bij de pilots en de status als Rijkspilot. Vooral de beide gemeenten hechten zeer aan deze actieve betrokkenheid van EL&I. Bovendien heeft de status als Rijkspilot het experiment (ook binnen de gemeente en in de regio) de nodige status opgeleverd waardoor het sneller van de grond komt.
- (4) De uitwisseling van kennis tussen de projectleiders van beide pilots en met andere projecten (bijvoorbeeld in de gemeente Amsterdam).

Potentiële faalfactoren zijn:

- (1) Een mogelijk gebrek aan financiering voor de uitvoering van de pilots. Beide pilots hebben de financiering nog niet geregeld. Het overheidsgeld voor krimpprojecten is in het algemeen en zeker gezien de bezuinigen beperkt zowel bij de gemeenten, de provincies als bij de Rijksoverheid. De pilots zullen voor de uitvoering (en het beheer) dus mede afhankelijk zijn van geld vanuit bedrijven en maatschappelijke organisaties. Hierdoor staat het concept van de eigen verdien capaciteit voor het gebied ook zo centraal (m.n. in Heerlen).
- (2) De beperkte participatie van bedrijven en burgers in de pilots. De beperkte participatie van bedrijven en individuele ondernemers kan een bedreiging zijn voor de mogelijke private financiering van de pilots en dus de eigen verdien capaciteit van het gebied. De beperkte betrokkenheid van burgers heeft mogelijk gevolgen voor het lokale draagvlak van de pilots.
- (3) De onzekerheid over de continuering van de actieve bijdrage van EL&I aan de verdere ontwikkeling van de pilots. Dit is een faalfactor omdat vooral de gemeenten de inbreng van kennis, expertise en (eventueel geld) vanuit EL&I (en de hele Rijksoverheid) cruciaal achten voor de verdere ontwikkeling en uitvoering van de pilots.
- (4) Een gebrek aan kennis en expertise. Dit ligt op verschillende terreinen. Voorbeelden zijn de verdere ontwikkeling van de concepten stadslandbouw/stedelijke voedselvoorziening, tijdelijke natuur, de verdien capaciteit van het gebied en burgerparticipatie. Hiervoor hebben beide gemeenten behoefte aan kennis en expertise van buiten.



5.2 Aanbevelingen

Op basis van deze quick scan zijn aanbevelingen geformuleerd voor de twee gemeenten (Heerlen en Delfzijl) en voor het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I).

De aanbevelingen voor de gemeenten Heerlen en Delfzijl zijn:

1. *Maak het concept stadslandbouw/ regionale voedselstrategie concreet met een business case*

In beide experimenten zien betrokkenen de ontwikkeling van stadslandbouw als belangrijk speerpunt. Stadslandbouw is echter voor de betrokkenen een relatief nieuw concept en het is dan ook wenselijk om dit concept meer uit te werken. Vooral inzicht in de verdien capaciteit van stadslandbouw wordt gevraagd. Uitwerking van een business case stadslandbouw kan dit inzicht bieden. Daarnaast kan een business case de volgende punten omvatten: omgevingsanalyse, stakeholder- en/of shareholderanalyse haalbaarheidsonderzoek of een maatschappelijke/economische kosten baten analyse. Ook is het interessant business cases voor beide regio's uit te werken omdat het ook de mogelijkheid biedt om op basis van een analyse van de overeenkomsten en verschillen, lessen te trekken voor andere regio's in Nederland.

2. *Onderzoek verschillende beheersmodellen voor nieuwe groene ruimte.*

Belangrijke vraag in beide experimenten is hoe men de nieuwe groene ruimte (die na de sloop van woningen is ontstaan) duurzaam kan beheren op basis van (nieuwe) economische activiteiten. Wenselijk is om toe te werken naar een uitvoerbaar plan waarin staat hoe dat moet. Onderdeel van een dergelijk plan/beheersmodel is het benoemen en uitwerken van verschillende functies, het inzichtelijk maken van de (structurele) kosten en baten alsmede mogelijke actoren die in die functies kunnen voorzien of die diensten kunnen afnemen.

3. Experimenteer ook met vormen van burgerparticipatie

Burgerparticipatie is een belangrijk onderdeel van de experimenten. Het is tevens ook een moeilijk onderdeel. De gemeenten Delfzijl en Heerlen kunnen hier ook gebruik maken van ervaringen uit andere lokale projecten met burgerparticipatie. Ook is er voldoende kennis en expertise beschikbaar over nieuwe vormen van burgerparticipatie, zoals burgerpanels, het betrekken van burgers in interactieve bijeenkomsten of het stimuleren van zelforganisatie bijvoorbeeld door het uitgeven van vrijkomende grond aan burgers (bv. voor volkstuinen). Beide gemeenten kunnen hiervoor ook externe experts en expertise inhuren om dergelijke vormen van burgerparticipatie concreet uit te werken. Mogelijk kan ook gebruik gemaakt worden van de expertise binnen EL&I en DLG. Ook kunnen de gemeenten meer gebruik maken aan de kennisuitwisseling rond burgerparticipatie die door het ministerie van Binnenlandse Zaken wordt georganiseerd in het kader van de 22 krimpexperimenten.

4. Leer van elkaar en ga bij elkaar op bezoek

De krimppilots in Heerlen en Delfzijl kunnen, ook in de beleidsontwikkeling, veel van elkaar leren. Mogelijke onderwerpen zijn: regionale voedselstrategie/stadslandbouw, burgerparticipatie en de beoogde verdien-capaciteit van het tijdelijk benutten van ruimte binnen het gebied. Natuurlijk strekt deze aanbeveling zich ook uit naar de andere krimpexperimenten, vooral in een experiment in Zeeuws-Vlaanderen staat ongeveer dezelfde uitdaging centraal. In een ander experiment (in Peel en Maas) staat juist zelforganisatie centraal. Bij het zoeken naar leerervaringen kan ook over grenzen heen gekeken worden. Krimpgebieden kunnen hier ook leren van de economische topgebieden elders in Nederland en in het buitenland. Zo liggen beide pilots vlakbij de grens met Duitsland. Hier is al meer ervaring met het omgaan met krimp.

5. Werk een communicatiestrategie uit

De krimppilots in Heerlen en Delfzijl zijn bedoeld om van elkaar te leren en kennis te vertalen in businesscases zodat ook anderen hiervan kunnen leren. Het is dus belangrijk dat de krimppilots zichtbaar zijn voor andere regio's en externe partijen. Dat kan onverwachte contacten en oplossingen opleveren. Een voorbeeld is de band die is ontstaan tussen de krimpregio's (vooral Heerlen) en de stad Amsterdam. De gemeenten kunnen in een externe communicatiestrategie uitwerken hoe ze dit willen doen. Daarnaast is ook de interne communicatie belangrijk. De gemeenten kunnen de externe partners beter informeren over de voortgang van de pilots.

Aanbevelingen voor het ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I) zijn:

1. Continueer de betrokkenheid bij de pilots nog minstens een jaar totdat de pilots echt uitvoerbaar zijn.

Deze tijd is nodig om de pilots echt uitvoerbaar te maken. De beide gemeenten vragen ook nadrukkelijk om deze betrokkenheid van EL&I. De betrokkenheid is ook in het belang van EL&I. Immers pas als de pilots concreet zijn uitgewerkt en uitvoerbaar zijn, kunnen ze bijdragen aan landelijke beleidsontwikkeling. Vanwege de onzekerheid over het moment waarop de pilots echt uitgevoerd kunnen worden, is het aan te bevelen dat EL&I zo spoedig mogelijk weer opnieuw een besluit neemt over de betrokkenheid bij de pilots om zodoende de continuïteit te garanderen en de ontwikkeling van de pilots te stimuleren.

2. Faciliteer de inbreng van externe kennis bijvoorbeeld rond stadslandbouw, tijdelijke ruimte, nieuwe financieringsconstructies en burgerparticipatie.

EL&I kan hierbij gebruik maken van de eigen kennis en ervaring met verschillende (groene) projecten in andere regio's rond zelfsturing en publiek-private samenwerking. Afhankelijk van de specifieke vraag vanuit de gemeenten kan ook het participeren van externe experts op deze of andere terreinen in de beleidsontwikkeling van de pilots worden gestimuleerd. Hierbij kunnen ook onderwijsinstellingen meer actief worden ingezet.

3. Monitor de voortgang en de resultaten van de pilots .

Eén van de belangrijkste doelen van de pilots is dat er ook extern van geleerd wordt. Het is dus belangrijk dat de resultaten en ervaringen van de pilots worden gemonitord. Het doel van zo'n monitoring is dan niet zozeer om de pilots af te rekenen, maar om gezamenlijk van de resultaten te leren. Het is aan te bevelen dat de twee pilots samen met de andere 20 krimpexperimenten worden gemonitord, zodat ook meer tussen de verschillende projecten kan worden geleerd. Cruciaal is dan wel dat de initiatiefnemers van de pilots en experimenten actief worden betrokken bij het bepalen van de onderwerpen van de monitoring. De indeling in de onderwerpen uitvoerbaarheid, actoren, bestuurlijk commitment, burgerparticipatie, innovatie en externe werking in dit rapport, is dan ook niet meer dan een eerste aanzet voor een selectie van monitorings-onderwerpen. De uiteindelijke onderwerpen, criteria en indicatoren moeten door de betrokken partijen in onderling overleg worden bepaald. Een dergelijke monitoring kan ook het uitwisselen van ervaringen tussen de verschillende pilots en experimenten stimuleren.

4. Benoem de pilots ook als bestuurlijk experiment.

De pilots vormen een uitgelezen kans om te experimenteren met overheidsturing in een context van decentralisatie. De pilots vormen een goed voorbeeld van overheidssturing waarin de regionale dynamiek en het regionale initiatief centraal staat. Het is een vorm van 'sturen zonder te sturen' of 'metagovernance', waarin de Rijksoverheid vooral regionale initiatieven ondersteunt en faciliteert met kennis, intercollegiale coaching en (zo nodig) het aanpassen van wet- en regelgeving. Dit gaat gepaard met veranderende competenties in de ambtelijke organisatie.

Literatuur

Dam, R. van, I. Salverda en R. During, 2010. Strategieën van burgerinitiatieven. Burgers en Landschap deel 3, Alterra, Wageningen.

Derks, W., P. Hovens en L. Klinkers, 2010. Cijfers rond structurele bevolkingsdaling in chronologisch perspectief. Kenniscentrum voor bevolkingsdaling en beleid.

DLG, 2010. Verslag ontwerpatelier Gebroekerbos. Roermond.

Dunn, W.N., 1994. Public Policy Analysis. An introduction, 2nd edition, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.

Edelenbos, J., 1998. Procesbegeleiding van interactieve beleidsvorming. Dilemma's in procesontwerp en procesmanagement, Bestuurskunde, 7(7), pp. 309-316.

Edelenbos, J., 2000. Proces in Vorm. Procesbegeleiding van interactieve beleidsvorming. Over lokale ruimtelijke projecten, proefschrift, LEMMA, Utrecht.

Edelenbos, J. en R. Monnikhof, 1998. Naar een hybride democratie? Spanningen tussen interactieve beleidsvorming en het vertegenwoordigende stelsel, in: J. Edelenbos en R. Monnikhof (red.), Spanning in interactie. Een analyse van interactief beleid in lokale democratie, Instituut voor Publiek en Politiek, Amsterdam, pp. 9-48.

Edelenbos, J. en R. Monnikhof, 2001 (red). Lokale interactieve beleidsvorming. Een vergelijkend onderzoek naar de consequenties van interactieve beleidsvorming voor het functioneren van de lokale democratie, LEMMA, Utrecht.

Edwards, A.R. en J.J.M. de Groot, 1997. Internet en de betrokkenheid van burgers bij lokaal bestuur, Openbaar Bestuur, 8, pp. 11-14.

Gemeente Delfzijl, 2009. Krimpen en Groeien in Delfzijl. Delfzijl.

Gemeente Delfzijl, 2010. Wijkplan Delfzijl-Noord 'De wijk waarin ik thuis kom'. Delfzijl.

Gemeente Heerlen, 2009. Masterplan Hoensbroek. Heerlen.

Kuindersma, W., F.G. Boonstra, R. Arnouts, M. Stuiver en R.J. Fontein, 2010. Met vereende krachten. Het instrumenteel en zelforganiserend vermogen van gebiedscoalities in de Baronie, de Gelderse Vallei, Noardwest Fryslân en Zuidwest Twente, Reeks ILG en Gebiedsprocessen nr. 10. Alterra-rapport 2073, Wageningen.

Kuindersma, W, B.C. Breman en I. Coninx, 2011. Experimenteren met krimp. Een analyse van de uitvoering van de experimentenregeling bevolkingsdaling in 2010, Alterra-rapport 2143, Wageningen.

Latten, Jan en Sako Musterd, 2009. De nieuwe groei heet krimp, een perspectief voor Parkstad Limburg, Nicis institute, Den Haag.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2010. Experimenteren en inspireren. Op zoek naar (nieuwe) aanpakken voor krimp, Den Haag.

Parkstad Limburg 2010. Naar een duurzame vitale regio. Regionaal Actieplan Bevolkingsdaling Parkstad Limburg.

PBL, 2010. Van bestrijden naar begeleiden. Demografische krimp in Nederland. Beleidsstrategieën voor huidige en toekomstige krimpregio's, Den Haag/ Bilthoven.

Proeftuin Zelfsturing, 2010. De ontwikkeling van een zelfsturende vitale gemeenschap.

Provincie Groningen, 2009. Krimp in Groningen, Consequenties van bevolkingsdaling voor de overheid. Groningen.

Provincie Groningen, 2010. Kijk op Krimp. Provinciaal actieplan bevolkingsdaling 2011-2014. Groningen.

Regio Eemsdelta, 2009. Pact regio Eemsdelta. Regionaal beleid "Wonen en Voorzieningen".

Rijk, IPO en VNG, 2009. Krimpen met kwaliteit. Interbestuurlijk Actieplan Bevolkingsdaling.

RLG, 2010. Kansen voor een krimpende platteland. Advies van de Raad Landelijk Gebied.

Salverda, I. en R. van Dam, 2008. Voorbeelden van burgerparticipatie en maatschappelijk initiatief. Quick scan ten behoeve van de Agenda Landschap, Burgers en Landschap deel 1, Alterra, Wageningen.

Smeets, P.J.A.M., 2010. Expedition agroparks: research by design into sustainable development and agriculture in network society, Wageningen Academic Publishers, Wageningen,

Sniekers, T., 2008. Krimp Parkstad zet nog sterker door. Heerlen.

Internetsites

www.delfzijl.nl

www.heerlen.nl

www.vanmeernaarbeter.nl

www.dubbelkrimp.nl

www.parkstad-limburg.nl

www.plattelansprojecten.nl

www.wikipedia.nl

Bijlage 1 Lijst van geïnterviewden

Casus Gebrookerbos

Rene Roelofsen	Gemeente Heerlen
Frans Hornesch	DLG
Aad Blokland	Provincie Limburg
Gert-Jan van de Westen	Provincie Limburg
Bertine Jongerius	Parkstad Limburg
Ton van Hoof	Citaverde
Lex Smeets	Wethouder gemeente Heerlen

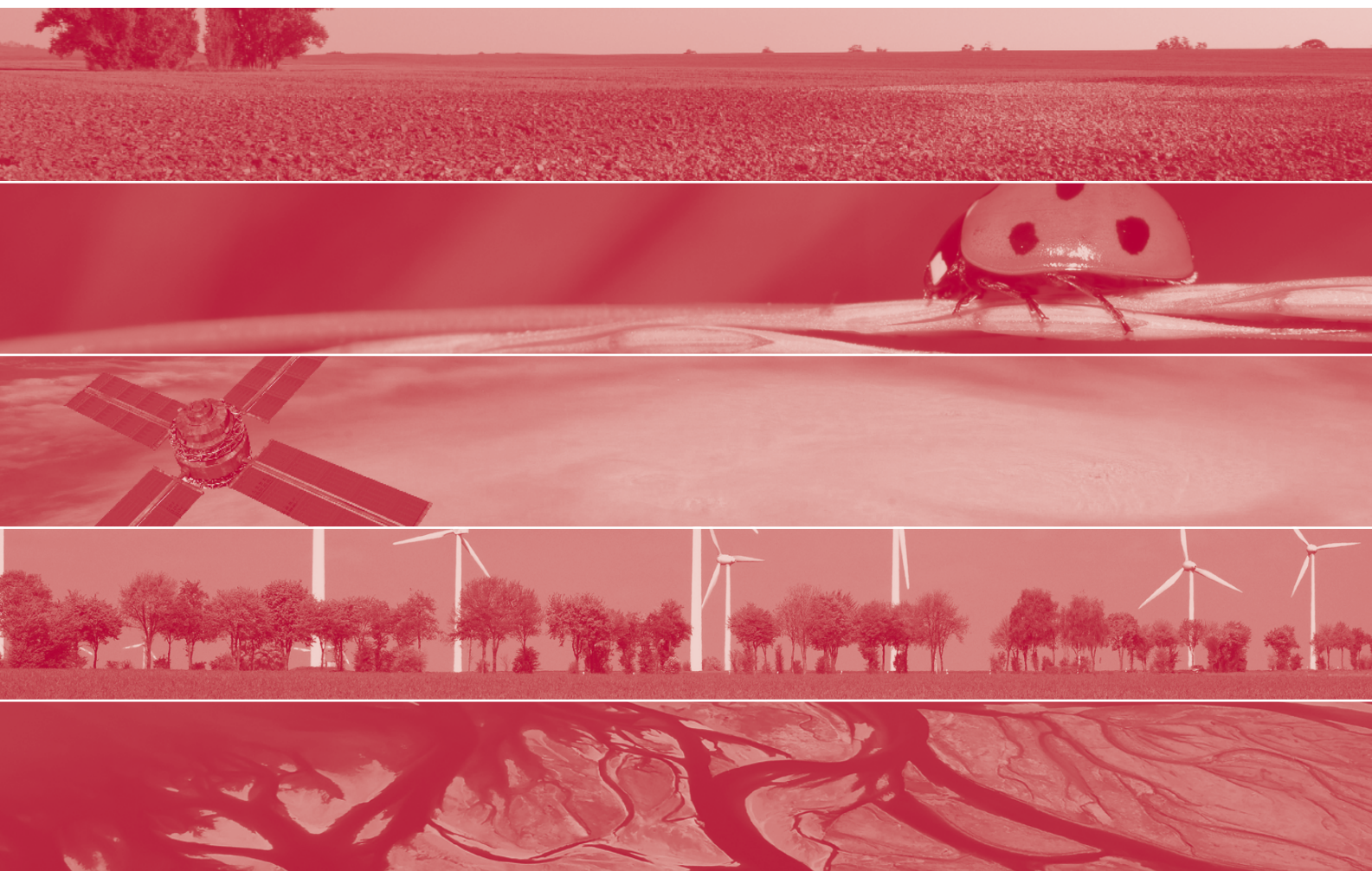
Casus Delfzijl

Rita Rolink	Gemeente Delfzijl
Kees Boele	Natuur en Milieu Federatie Groningen
Nico Beun	Innovatienet

Bijlage 2 Vragenlijst

1. Inleiding interview
 - Uitleg over het doel van ons onderzoek en het interview
 - Afspraken maken over terugsturen
 - Aangeven dat we een MP3 recorder willen gebruiken
2. Karakterschets gebied
 - Kunt u een korte karakterschets en afbakening van het gebied geven?
 - In hoeverre ligt het gebied in een krimpregio?
 - o Wat is de omvang en aard van het krimpprobleem?
3. De introductie en geschiedenis van de pilot
 - Kunt u kort de pilot introduceren?
 - o Waar gaat de pilot over?
 - o Welke doelen zijn er?
 - o Waar komen deze doelen vandaan?
 - Hoe en wanneer is de pilot tot stand gekomen?
 - In welke beleidskaders ?
 - Wie waren daarbij betrokken?
 - Had de pilot voorlopers?
4. Het betrokken netwerk
 - Welke partijen zijn bij de pilot betrokken?
 - o Wat is hun belang?
 - o Welke rol spelen ze?
 - o Welke inbreng leveren ze?
 - o Welke partijen zijn niet of onvoldoende betrokken, maar zouden wel betrokken moeten zijn?
 - Op welke manieren werken deze betrokken partijen samen?
 - o Hoe verloopt die samenwerking precies?
 - Hoe verloopt de samenwerking tussen de betrokken overheden?
 - o Wat is de rolverdeling tussen gemeente, provincie en Rijk?
 - o Op welke manier dragen provincies en Rijk bij aan deze pilot?
 - o Wat zijn binnen deze samenwerking kansen en knelpunten?
 - o Indien LNV nog niet voldoende besproken is:
 - Wat is de rol van het ministerie van EL&I?
 - Wat is de rol van de concepten stadslandbouw en tijdelijke ruimte?
 - Wat verstaan jullie onder deze concepten?
 - Wat voor consequenties heeft de betrokkenheid van EL&I?
 - In hoeverre is de pilot besproken binnen bestuurlijke en democratische organen?
 - o Gemeenteraad, B&W, PS, GS
 - o In hoeverre is er vanuit deze organen steun voor deze pilot?
 - o Wat zijn de eventuele twijfels en bezwaren vanuit deze organen?
 - Hoe verloopt de samenwerking tussen de betrokken private partijen (maatschappelijk middenveld en markt)?
 - o Wat is de rolverdeling tussen deze partijen?
 - o Wat zijn binnen deze samenwerking kansen en knelpunten?
 - Hoe verloopt binnen de samenwerking tussen overheden en private partijen?
 - o Wat is de rolverdeling tussen deze partijen?

- o Wat zijn binnen deze samenwerking kansen en knelpunten?
 - Op welke manier(en) worden burgers bij de vormgeving en uitvoering van deze pilot betrokken?
 - o Wat zijn de ervaringen hiermee?
 - o Welke kansen en knelpunten zijn er?
 - Hoe zou u de samenwerking in de pilot karakteriseren?
5. Stand van zaken en geboekte resultaten pilot eind 2010
- Wat is het belangrijkste probleem dat aan deze pilot ten grondslag ligt?
 - o Hoe is dit probleem geformuleerd
 - o Wie is daarvoor verantwoordelijk?
 - o In hoeverre staat de omvang of de formulering van dit probleem nog ter discussie in het gebied, bij wie, en waarom?
 - Wat zijn de concrete oplossingen die voor dit probleem zijn (of worden) ontwikkeld?
 - o Wie heeft daar richting / sturing aan gegeven?
 - o Waarom zijn dit oplossingen voor het geformuleerde probleem?
 - o Wat is het draagvlak voor deze oplossingsrichtingen bij de (overige) betrokken partijen?
 - o Waar zit de steun en waar zit de weerstand?
 - Wat zijn tot dusverre geslaagde en minder geslaagde maatregelen/ interventies?
6. De toekomst van de pilot
- Welke resultaten moeten er in de komende jaren worden gerealiseerd om van een succesvolle pilot te kunnen spreken?
 - o Voor wie zijn de resultaten van belang?
 - Wat is er nodig om deze resultaten in de toekomst ook echt te kunnen realiseren?
 - In hoeverre is er behoefte aan onderzoek en ondersteuning van deze pilot?
 - o Zo ja waar moet dit uit bestaan?
 - In hoeverre wordt er kennis uitgewisseld met andere gebieden, pilots en/of experimenten?
 - o Wat is hiervan geleerd?
 - o Is er behoefte aan meer kennisuitwisseling?
 - Wat zijn de mogelijke gevolgen van de pilot voor het gebied?
 - Hoe werken de resultaten van de pilot door in het provinciale en landelijke beleid?
 - Hoe draagt het project bij aan de sociaal-economische ontwikkeling in het binnenstedelijk gebied?



Alterra is onderdeel van de internationale kennisorganisatie Wageningen UR (University & Research centre). De missie is 'To explore the potential of nature to improve the quality of life'. Binnen Wageningen UR bundelen negen gespecialiseerde en meer toegepaste onderzoeksinstituten, Wageningen University en hogeschool Van Hall Larenstein hun krachten om bij te dragen aan de oplossing van belangrijke vragen in het domein van gezonde voeding en leefomgeving. Met ongeveer 40 vestigingen (in Nederland, Brazilië en China), 6.500 medewerkers en 10.000 studenten behoort Wageningen UR wereldwijd tot de vooraanstaande kennisinstellingen binnen haar domein. De integrale benadering van de vraagstukken en de samenwerking tussen natuurwetenschappelijke, technologische en maatschappijwetenschappelijke disciplines vormen het hart van de Wageningen Aanpak.

Alterra Wageningen UR is het kennisinstituut voor de groene leefomgeving en bundelt een grote hoeveelheid expertise op het gebied van de groene ruimte en het duurzaam maatschappelijk gebruik ervan: kennis van water, natuur, bos, milieu, bodem, landschap, klimaat, landgebruik, recreatie etc.

Meer informatie: www.alterra.wur.nl