

Aan het woord

Even voorstellen ... Gerwin Klomp

Ik ben sinds 1 maart 2019 vanuit Rijkswaterstaat Noord Nederland gedetacheerd bij Programma naar een Rijke Waddenzee (PRW). Vanuit de functie als Senior Adviseur Netwerkontwikkeling en Visie hield ik mij al bezig met vooral toekomstgerichte vraagstukken en juist dat trekt mij zeer aan in de opgaven waar het PRW voor staat: de ontwikkeling naar een veerkrachtig ecosysteem en de transitie naar een echt duurzaam economisch medegebruik!

Ik heb een civieltechnisch en bedrijfskundige achtergrond en ben met name werkzaam geweest in de (droge) infrastructuur. Onder andere bij een gemeente in Oost Groningen, Ingenieursbureau Witteveen+Bos en bij het project NoordZuidlijn Amsterdam. Bij Rijkswaterstaat ben ik in wisselende functies zowel actief geweest aan de 'beheerkant' alsook in de advies en projecthoek, waaronder de Zuidelijke Ringweg Groningen. Tussendoor heb ik een uitstap gemaakt naar de Nationaal Coördinator Groningen (aardbevingsdossier). Daar heb ik met collega infrabeheerders gewerkt aan de risico-analyse en de aanpak van het bevingsbestendig maken van infrastructuur in de provincie Groningen.

In mijn vrije tijd ben ik graag buiten. Zo houd ik van fietsen en kajakken en ga ik graag samen met mijn gezin (vrouw, zoon & dochter) voor een actieve vakantie naar de wat stillere oorden in Scandinavië, Schotland et cetera. Daarnaast 'klus ik me suf' in en om het huis en geniet ik graag met vrienden van het goede leven.

Hoe ben je bij PRW terechtgekomen?

Een 'echte civiel' wil natuurlijk iets doen met water...en als noorderling lonkte het Waddengebied. Mobiliteit heeft hierbij mijn speciale aandacht. Ik verwonderde mij over het baggervraagstuk en de afwezigheid van een lange termijnvisie om juist in dit werelderfgoed tot vergaande verduurzaming te komen. Het continu ingrijpen in het ecosysteem, hoe begrijpelijk ook in het nu, de belasting die dit met zich meebrengt voor de onderwaternatuur, maar ook de footprint die hiermee gepaard gaat en de hoge kosten voelen voor mij – juist in dit gebied- als onlogisch en ook als onhoudbaar op de lange termijn. Dit vraag om anders durven en willen kijken naar een toekomst die vanzelfsprekend de mobiliteit blijft garanderen, maar op zo'n wijze dat dit past op de kernwaarden van dit uitzonderlijk mooie gebied. Hierin zie ik ook veel kansen door de opgave te verbinden met de ontwikkelkracht in de regio en de koppeling te zoeken met tal van duurzaamheidsambities.

Dit vraagt om meer 'mentale ruimte' en met dit doel is vanuit Rijkswaterstaat in samenwerking met PRW en het samenwerkingsverband Waddeneilanden in 2018 ook een inspirerende hackathon duurzame mobiliteit Waddeneilanden georganiseerd met ca. 40 personen van binnen en buiten de 'Waddenwereld'. Een te gek experiment dat ons heeft geleerd meer te vrijdenken, elke gedachte over dit onderwerp zijn plaats te gunnen en elkaar te inspireren op 'hoe het zou kunnen'. Hiermee was mijn contact met het PRW geboren, niet alleen op inhoud, maar ook op een vernieuwende werkwijze. In navolging hiervan ontstond het verdere contact met het PRW met aansluitend het verzoek voor het PRW3.0 (2019-2022) aan de slag te gaan. Voor mij een warm bad met een fantastische opdracht met louter inspirerende en ontwikkelgerichte collega's.

Waar (en met wie) werk je aan vanuit PRW?

Vanuit mijn rol als pijlermanager 'transities naar duurzaam (economisch) medegebruik' werk ik met vele PRW collega's op meerdere thema's samen (bereikbaarheid, kernwaarden, EU-subsidies, kennis). We zijn een platte organisatie en doen veel in duo's en in teams. We werken natuurlijk inhoudelijk aan onze klussen, maar ik vind het ook erg boeiend dat we elkaar ook telkens blijven inspireren op nieuwe perspectieven en aanpakken en halen hiervoor ook bewust

nieuwe kennis naar binnen. Voor het thema Mobiliteit werk ik heel nauw samen met Rick Timmerman. Voor deze klus werken wij in co-creatie met Green Bridges (Martine Verweij) om een transitieplan te maken over hoe we op de lange termijn kunnen komen tot verduurzaming van het mobiliteitssysteem. Onder de vlag van Green Bridges werken we ook samen met Gijs Dierks (Dutch Research Institute for Transitions), Antoine Maartens (Urgenda) en Maria Kolossa (WeLoveEarth). Wij hebben heel bewust gekozen om het mobiliteitsvraagstuk vanuit transitiekundig perspectief aan te vliegen en hun professionele kennis hierover is essentieel. We zijn nu nog volop bezig met de klus en hopen aan het eind van het jaar met een transitieplan te komen.

Wat betekenen de aanpak en de resultaten hiervan voor het gebied?

Wat ons drijft is de 'druk' op het gebied (baggeren & uitstoot) zeer fors te verminderen en op onderdelen wellicht te elimineren en dat samen te laten gaan met het blijvend behouden van mobiliteit naar de Waddeneilanden. Dit behoud is logisch gelet op de historie van wonen, werken en recreëren op de eilanden en ook voor verdere maatschappelijke en economische ontwikkeling.

Voor mijn gevoel ligt er naast deze uitdaging ook een grote kans om een en ander in de toekomst zo vorm te geven dat dit zelfs waarde toevoegend kan zijn en dit wellicht 'iconisch' te maken als uithangbord van het werelderfgoed Waddenzee als grootste intergetijde gebied ter wereld.

De vraag is natuurlijk 'hoe moeten we dit gaan doen?' De transitiekunde leert ons dat we hierin goed moeten kijken naar enerzijds 'het bestaande regime' en anderzijds 'het zoeken naar niche ontwikkelingen, innovatie en experiment' en die proberen verder te brengen (verbreden, versnellen, etc). Welke krachten en ontwikkelingen zijn waar gaande? Welke kan je aangrijpen om de 'druk op het bestaande regime te vergroten' en 'waar zit veranderkracht en initiatief', 'waar waait wind die de zeilen kunnen bollen'. Daarnaast is ook de historie en context van het vraagstuk erg belangrijk: mobiliteit als onderdeel van het leefomgevingsvraagstuk op de eilanden en het belang en de verbondenheid tussen mobiliteit en de eilandercultuur en -identiteit.

In technologische zin is naast de ontwikkeling van emissie loze voortstuwing ook de ontwikkeling van ondiepe scheepvaart, waardoor er niet of veel minder gebaggerd hoeft te worden, interessant om met een innovatiebril te beschouwen. Sinds 2010 is het baggervolume stevig toegenomen. Met name op de verbinding van Holwerd naar Ameland. Maar dit geldt in een breder verband ook voor de rest van het Oostelijke - en op de langere termijn ook op plekken in het Westelijke Waddengebied. Naar inzichten van experts zal de Waddenzee de komende decennia ondanks zeespiegelstijging nog blijvend verzanden en ondieper worden. De zandhonger van de Waddenzee is nog niet gestild.

Ondiepere scheepvaart betekent ook nog eens goed nadenken over 'wat vervoeren we nu iedere dag en hoe?' Ook ten aanzien van goederentransport: is het nodig dat elke dag naast opleggers ook de trucks over de Waddenzee heen en weer worden vervoerd? Blijven we voor sommige eilanden nog toeristenauto's heen en weer vervoeren? Welke 'knoppen' zijn er om aan te draaien en willen we dat en zijn we daartoe bereid?

Alle beleidsseinen staan figuurlijk op groen om mobiliteit (sterk) te verduurzamen. Het is mijns inziens niet meer de vraag of dit gaat gebeuren, maar vooral hoe snel we dit in het Waddengebied willen en op welke wijze elk der partijen daaraan kan bijdragen. Blijft het daarbij bij 'optimaliseren' van het bestaande of kunnen we een beweging in stand brengen voor een 'systeemsprong'?

Op onderdelen zien we vooruitgang en duurzaamheidswinst. Die moeten we koesteren, maar we kunnen ook echt nog verder! Juist in Noord Nederland en juist in het Waddengebied met een eigen ontwikkelkracht en een sterke verbondenheid met ons leefgebied voor de mens en last-but-not-least de ecologische natuurwaarden. Een economie die hierbinnen kan floreren en juist

daaraan kan bijdragen door circulair, non fossiel te zijn en waar mogelijk zelf voorzienend in korte ketens.

Hoe zie jij het Waddengebied van de toekomst voor je?

Ons toekomstbeeld hebben we als PRW nadrukkelijk neergezet en staat opgenomen in de Agenda voor de Wadden in ontwikkeling. Ik zie hierin wel de beweging naar het meer en daadwerkelijk toepassen en invulling geven aan de kernwaarden van het gebied. De kernwaarden nemen wij daarbij ook echt als leidend principe voor handelen. Kijk terug naar wat deze zijn en waarom we ook al weer werelderfgoed zijn geworden. Als het dynamische karakter van de Waddenzee DE kernwaarde is dan volgt daar mijns inziens uit dat het ongewenst is om fors in te blijven grijpen in dit dynamische systeem. Wil je als mens blijvend gebruik maken van de ecosysteemdienst mobiliteit, dan vraagt dat om het in overeenstemming brengen van hoe je dat vorm geeft met die kernwaarde: 'keer het lagenmodel om en neem de ondergrondlaag (abiotisch en biotische laag) meer als uitgangspunt voor je netwerk- en occupatielaag!'

Er ligt een fantastische kans om dit in het Waddengebied te doen en mogelijk trilateraal te inspireren. Een ambitievol dossier waarbij ik vind dat we principiëler kunnen gaan staan in de vormgeving van een toekomstig vervoersysteem dat past bij de kernwaarden en de beleving van het gebied. We moeten hierbij een innovatievere aanpak naar een adaptiever mobiliteitssysteem meer stimuleren ten bate van behoud van de bereikbaarheid en daarmee de leefbaarheid op de eilanden.

Wat wil je de lezers van deze nieuwsbrief nog meegeven?

Het is mij in tal van gesprekken en werksessies over dit onderwerp opgevallen dat we echt baat hebben bij meer mentale vrijheid om over dergelijke vraagstukken (systemisch) na te kunnen denken. En dat het helpt elkaar de ruimte te geven en in te brengen wat men voor zich ziet in hoe het verder zou kunnen of moeten. Laat er ruimte zijn voor een 'Huh'-vraag en voor bespiegeling vanuit intuïtie en ambitie. Juist in het Waddengebied is de kracht aanwezig te verbinden op de waarden en van daaruit te werken aan co-creatie vanuit de vraag 'wat een ieder daaraan kan toevoegen'. Een goed voorbeeld hiervan is de door ons opgezette hackathon, maar ook andere werkvormen en experimenten zouden uitkomst kunnen bieden.