



Vereniging van  
Nederlandse Gemeenten

# Nieuw elan in Gemeentelijke Internationale Samenwerking

**DUURZAME BASIS**



## Colofon

Dit is een uitgave van de Directie Europa van de VNG en van VNG-International

### Teksten en interviews

Bart Wijffels

Meike Molenaar

Graag danken we alle bestuurders en ambtenaren voor hun enthousiaste en inspirerende medewerking aan deze brochure

### Foto (omslag)

Aeropicture/Johan Roerink

### Verdere informatie

VNG

Nassaulaan 12

Postbus 30435

2500 GK 's-Gravenhage

Telefoon: 070-3738393

E-mail: [informatiecentrum@vng.nl](mailto:informatiecentrum@vng.nl)

[www.vng.nl](http://www.vng.nl) > Europa en Internationaal

### Vormgeving en opmaak

Chris Koning (VNG)

Bart Wijffels is medewerker van het Informatiecentrum van de VNG

Meike Molenaar was stagiaire bij de Directie Europa van de VNG

Oktober 2015

# Voorwoord

De wereld globaliseert. Burgers, bedrijven en andere maatschappelijke- of kennisinstellingen hebben veelvuldig internationale contacten. Ook het gemeentelijk internationaal beleid verbreedt zich. Hoewel 'traditionele' stedenbanden en ontwikkelingssamenwerking nog altijd effectieve vormen van gemeentelijke internationale samenwerking kunnen zijn, wordt internationaal beleid steeds meer geïntegreerd in andere verschijningsvormen.

Een blik over de grens kan immers op diverse manieren een verrijking zijn voor het lokale beleid. Niet alleen biedt het economische kansen of meer bekendheid voor de eigen gemeente, het biedt ook mogelijkheden om samen te werken op terreinen die te groot zijn voor individuele gemeenten en gelegenheid tot kennisuitwisseling met vergelijkbare gemeenten in het buitenland.

In deze brochure vindt u inspirerende voorbeelden van gemeenten die het begrip 'gemeentelijke internationale samenwerking' van een nieuw elan voorzien. U leest er interviews met politieke ambtsdragers en ambtenaren die vertellen welke kansen zij zien, hoe zij die benutten en voor welke dilemma's zij zijn komen te staan. Voorbeelden die aantonen dat de eerste overheid zowel denkt als doet. De VNG wil u inspireren om ook in tijden waarin gemeenten meer met minder proberen te doen de luiken niet te sluiten en u open te stellen om een blik over de grens te werpen.

Deze brochure verschijnt in vier thematische delen, waarin totaal uit elke provincie een gemeente aan het woord komt. Behalve dit deel zijn er ook delen over 'economie', 'partnerschappen' en 'evenementen'. Alleen dat geeft al aan hoe breed gemeentelijke internationale samenwerking tegenwoordig kan zijn. Voor u ligt het deel dat gaat over duurzaamheid.

## Duurzaamheid

Op het terrein van duurzaamheid kennen Nederlandse gemeenten vele vormen van samenwerking met buitenlandse gemeenten. U vindt er hier vier. In het kader van het landelijke programma 'Ruimte voor de Rivier' geeft de gemeente Nijmegen uitvoering aan 'Ruimte voor de Waal'. Een groot opgezet project dat zowel de rivier in veilige banen moet leiden als ook het aangezicht van de stad drastisch gaat veranderen. En een project dat in het buitenland niet onopgemerkt is gebleven. De gemeente Velsen is prominent lid van KIMO, een internationale vereniging van kustgemeenten. In eerste instantie hield KIMO zich alleen bezig met de vervuiling van de zee maar inmiddels is de organisatie uitgegroeid tot een internationaal gerespecteerd belangenbehartiger op allerlei terreinen van duurzaamheid. Binnen haar verkeers- en vervoersbeleid geeft de gemeente Groningen al tientallen jaren zowel letterlijk als figuurlijk voorrang aan het langzame verkeer en het openbaar vervoer. In het buitenland valt daarbij vooral de prominente rol van de fiets op. De gemeente Midden-Delfland is zeer actief binnen Citta-slow, een internationale beweging van kleinere gemeenten die zich richt op de kwaliteit van leven in al zijn facetten en steeds meer aanhang krijgt.

Duurzaam gemeentelijk beleid is een kwestie van de lange adem. Het is ook een keuze maar dan wel een waarmee een gemeente veel kan winnen.



Jan van Zanen,  
voorzitter VNG

# Inhoudsopgave

<b>1. 'Het is altijd positief, en dat is het bijzondere'</b>	<b>5</b>
Groningen en de fiets	
<i>Paul de Rook, wethouder Verkeer en Vervoer</i>	
<i>Jaap Valkema, adviseur fietsbeleid</i>	
<b>2. 'Eigenlijk gaat het om fijnschaligheid'</b>	<b>13</b>
Midden-Delfland en Cittaslow	
<i>Arnoud Rodenburg, burgemeester</i>	
<i>Wim van Dalen, beleidsadviseur</i>	
<b>3. 'Sinds de Romeinen niet zo ingrijpend aangepakt'</b>	<b>21</b>
Nijmegen en de Waal	
<i>Bert Velthuis, wethouder stedelijke ontwikkeling</i>	
<i>Karsten Schipperheijn, omgevingsmanager 'Ruimte voor de Waal'</i>	
<i>Ton Verhoeven, senior adviseur Water</i>	
<b>4. 'Let op, jouw kinderen moeten ook kunnen leven'</b>	<b>27</b>
Velsen en KIMO	
<i>Robert te Beest, wethouder Mondiale Bewustwording en voorzitter KIMO Nederland- België</i>	
<i>Bert Veerman, bestuurlijk secretaris KIMO</i>	

## INTERVIEW GRONINGEN, FIETSBELEID.

# 'Het is altijd positief en dat is het bijzondere'



*Paul de Rook (PdR), wethouder Verkeer en Vervoer.*

*Jaap Valkema (JV), adviseur fietsbeleid.*



Buitenlanders weten het maar al te goed: Nederland is een fietsland. Een land waar de mensen ook om andere dan recreatieve redenen de fiets gebruiken. En daar kunnen die buitenlanders zich over verwonderen. Hoewel dat in mindere mate gebeurt dan pakweg 10 jaar geleden. De voordelen van de fiets worden in veel landen steeds meer onder ogen gezien. Tegelijkertijd beginnen Nederlanders zich steeds meer te realiseren hoe bijzonder normaal en bijzonder de plaats is die de fiets inneemt in het dagelijkse verkeer en in hun dagelijkse leven. Op het gebied van fietsbeleid is de gemeente Groningen een voorloper en dat roept buiten Nederland steeds meer belangstelling op.

### Waarom afficheert Groningen zich als een echte fietsstad?

PdR: Omdat we het zijn. En we zijn het natuurlijk al vrij lang. Eind 2013 kwam tijdens een inspiratie-festival in Groningen Mikael Colville-Andersen langs. Dat is een fietsgoeroe, en die zei tegen ons: "Jullie weten niet half hoeveel goud jullie in handen hebben met wat jullie doen op het gebied van fietsen en fietsinfrastructuur. Dat zouden jullie moeten gaan vermarkten". Het is dus niet ontstaan omdat wij dachten dat we ons zo nodig moeten afficheren maar omdat we iemand van buiten langs hadden die het fietsbeleid hier goed vond en ons vroeg waarom we dat niet aan de rest van de wereld lieten zien. Dat was eigenlijk de aanleiding dat we er meer mee zijn gaan doen.



### Kwam de rest van de wereld dan al niet in Groningen langs omdat het een fietsstad is?

PdR: voor een deel al wel, maar het is wel aan het aantrekken.

JV: In een aantal landen om ons heen en bijvoorbeeld Amerika heeft fietsen op dit moment ook veel aandacht. Daar gaat het om zaken als hoe je steden bereikbaar houdt en gezond en hoe je mensen aan het bewegen krijgt. Die landen zijn erg op zoek, en dan komen ze in Nederland naar de stad waar het meest gefietst wordt en dat is Groningen.

PdR: Als je goed kijkt vindt hier meer dan de helft van de verplaatsingen per fiets plaats. Dat is in de hele wereld ongeëvenaard. Wij laten op internationale congressen ons fietsbeleid zien. In de rest van Europa slaan ze steil achterover als je vertelt dat kinderen op de fiets naar school gaan. Iedereen vraagt zich af hoe wij dat georganiseerd krijgen.

### En wat geven jullie als antwoord?

PdR: We laten zien waar we in het verleden tegenaan zijn gelopen. Dat wij al 40 jaar fietsbeleid voe-

### **Groningen en de fiets**

Fel waren de protesten toen Groningen in 1977 een voor die tijd revolutionair VCP (VerkeersCirculatiePlan) invoerde. Voor het eerst maakte een grote stad in Nederland de gerichte keuze om in het oude centrum meer ruimte te geven aan de voetganger en de fietser en om tegelijkertijd het gebruik van het openbaar vervoer fors te stimuleren en dat van de auto flink te ontmoedigen. De grachtengordel van de stad (of zoals dat men in Groningen noemt: de Diepenring) werd verdeeld in 4 sectoren. Daarbinnen was ruim baan voor het langzame verkeer en de bus maar niet meer voor de auto. Achterliggende gedachte van het gemeentebestuur: de mensen kunnen beter de fiets nemen of lopen om snel op de plaats van bestemming te komen. Hoewel minder dan tegenwoordig speelden toen ook al de argumenten van een leefbare binnenstad, een schoon milieu en meer veiligheid.

Mede omdat de uitgangspunten van het VCP alle jaren consequent zijn gehandhaafd mag Groningen zowel voorloper als trendsetter worden genoemd bij het letterlijk en figuurlijk richting geven aan het verkeer in de binnenstad. Misschien nog wel belangrijker is het feit dat de keuze voor voetganger, fietser en openbaar vervoer in een historische binnenstad inmiddels niet alleen politiek niet of nauwelijks nog op enige weerstand stuit maar ook in brede lagen van de bevolking is geaccepteerd. Doordat de stad zich zo bewust is van de leidende positie die ze inneemt bij belangrijke taken als inrichting en herinrichting van de (binnen)stad is ze ook voortdurend bezig de uitgangspunten op het gebied van verkeer te herformuleren. Een klus die doorzettingsvermogen vraagt, maar zeker ook een klus die extra inspiratie geeft om de uitgangspunten nog beter in de praktijk te brengen. In de nieuwste plannen wordt ook de rol van het busverkeer ingeperkt en krijgen voetganger en fietser nog meer de ruimte. Met zijn opzienbarende fietsbeleid zet Groningen zich nationaal maar zeker ook internationaal op de kaart en ontvangt jaarlijks tientallen delegaties uit binnen- en buitenland.

ren. Dat er destijds keuzes zijn gemaakt en dat daarom het fietsklimaat bijzonder aangenaam werd. Dat was het begin. Voor de rest zoeken we aansluiting bij de afwegingen die mensen zelf maken. En Groningen heeft een aantal kenmerken die aantrekkelijk zijn voor de fiets: het is plat, compact en het klimaat is relatief aangenaam. We hebben de afgelopen jaren ook letterlijk ruimte voor de fiets gemaakt.

### **Ondervinden jullie weerstand op het fietsbeleid door bijvoorbeeld winkeliers, of is die verflauwd de afgelopen jaren?**

PdR: De weerstand is voor een groot deel verflauwd. Er is natuurlijk wel altijd discussie dat er zo veel fietsers zijn en dat die zich niet houden aan de regels. Weerstand is er niet bij een status quo maar je merkt wel dat die discussies allemaal weer langs komen als je een stap verder wil. We zijn op dezelfde schaalsprong als 40 jaar geleden aan het kijken naar de binnenstad. Nu rijden daar nog bussen maar als je kijkt naar de openbare ruimte is de vraag of je nog plek hebt voor zo'n brede vervoersfaciliteit. Dan komen alle traditionele discussies weer naar voren; is de stad dan nog wel bereikbaar? 40 jaar geleden zeiden mensen: "Als ik mijn auto niet meer kan parkeren op de Grote Markt, hoe kom ik er dan nog?" 10 jaar geleden was het weghalen van bussen voor heel veel ondernemers onbespreekbaar. Die dachten hierdoor klandizie kwijt te raken. En inmiddels hebben we peilingen in de Oosterstraat gehouden en zegt 94 % van de winkeliers dat die bussen weg kunnen. Ook een ontwikkeling.

### **Waar komt deze ontwikkeling vandaan?**

PdR: Omdat men heeft gezien wat je kunt doen als er geen bus is. Wat je dan voor mogelijkheden hebt om mensen door je straat heen te laten lopen of fietsen. Veel meer rust en ruimte. We hebben de Brugstraat, die heel smal is met 2 hele kleine stoepjes. Winkeliers zeggen dat er misschien wel sprake is van meer kwaliteit als er een soort boulevard komt in plaats van bussen. De vraag is dan wel hoe je

de binnenstad ook bereikbaar houdt voor mensen die bijvoorbeeld slecht ter been zijn. En sommige ondernemers vragen wat het doet met hun omzet als mensen niet meer in het centrum uit kunnen stappen.

### **En wat zeggen jullie dan?**

PdR: We onderzoeken dat heel goed. Een heel groot deel is psychologie. We proberen ratio naast gevoel te leggen. Wij kijken vooruit, over 15 jaar worden lopen en fietsen alleen maar belangrijker, daar moet je dus ruimte voor maken. Het liefst heb je het allemaal, maar de ideale situatie kan niet meer. Er is te weinig ruimte voor, dus moet je keuzes maken.

JV: En inderdaad heel goed uitleggen. Anders krijg je heel snel het beeld dat we de bus wegpesten. Maar dat is niet de reden waarom je de bus weg wilt hebben. De reden is dat je vooruit wilt met de stad.

PdR: Het gaat er vooral over dat we van de binnenstad een groot fietsers- en voetgangersgebied maken. Dan is de vraag wat daar allemaal voor moet gebeuren. Iets met de bussen doen is een, maar de boel moet ook flink heringericht worden. Denk bijvoorbeeld aan meer groen en bankjes, goede fietspaden en paden. Het is een onderdeel van onze binnenstadvisie en geen OV maatregel.

### **Je kunt dus echt beleid maken als je communiceert, als je uitlegt?**

PdR: We hebben een wat andere vorm gedaan dan normaal. Meestal ontstaat binnen de organisatie een idee dat leidt tot een voorstel. Dat voorstel komt naar de gemeenteraad en als we dan besluiten dat het doorgaat is het op een gegeven moment zo ver. We lanceren nu een idee, kijken wat er gebeurt, welke discussies er in de samenleving loskomen. En je ziet dan dat ondernemers zelf aan de slag gaan en alternatieven bedenken om bijvoorbeeld oudere mensen op de Grote Markt te krijgen. En ook de ouderenraad denkt hierover na. En dat is ontzettend goed. Zeker als je weet dat je belangrijkste vijand de psychologie van mensen is. En dat ontwikkelt zich door het voeren van discussie. Het draagvlak in de samenleving is zo al wat natuurlijker dan wanneer je zegt dat iemand 6 weken mag reageren en daarna niet meer. We doen een heel ander proces van beleidsvorming.

### **En dat is wat jullie aan buitenlandse delegaties vertellen?**

PdR: Het verhaal dat wij voornamelijk aan buitenlandse delegaties vertellen is dat je heel veel kunt



combineren, dus de fiets naast de auto laten bestaan, maar dat het op een gegeven moment gewoon een keer ophoudt. De fietser is de meest zwakke weggebruiker. In een drukke winkelstraat moet hij van zijn fiets af en is zwakker dan de wandelaar en de auto samen. Hij moet remmen of op de stoep want het past niet meer. Dat zie je bijvoorbeeld in steden als Florence. Dat heeft een mooie binnenstad maar als er een auto in past, dan mag hij er ook door. Dus af en toe moet je de fietser beschermen in je beleid, ze zijn toch zwakker.

### Dus dat is nieuw voor de buitenlandse delegaties?

PdR: Ja, zij zitten nog vaak in een andere fase van het verkeersmodel. Dan zeggen ze: "De psychologie van onze bevolking dat je overal met de auto heen mag is heel dominant aanwezig" en vinden ze het lastig om te vertellen dat dat straks allemaal niet meer mag. Dus de discussie die wij 40 jaar geleden hier hebben gehad, wordt nu in heel veel andere landen gevoerd.

JV: In het buitenland willen ze vaak meteen van het ene beleid naar het andere en dan zeggen wij: "Doe eerst een proef om te kijken of het werkt, en als dat zo is, voer het in en anders moet je iets anders verzinnen".

PdR: Bij het Noorderplantsoen hebben we dat ook gedaan. Het lag heel gevoelig dat auto's daar weg zouden moeten. En nu het zo is wil niemand meer anders. Het interessante van Groningen is dat wij vaak tegen capaciteitsvraagstukken aan zijn gelopen. Zo hadden we bijvoorbeeld veel dodehoekongelukken. Dus zijn we gestart met het vier-richtingengroenprincipe, waarbij alle fietsers tegelijk het kruispunt opgaan. En dat is voor heel veel buitenlandse gasten niet voor te stellen.

JV: Dat zie je ook in september als de nieuwe studenten hier komen. Die denken eerst ook: "Wat is dit nou?" Maar in oktober zijn ze er al helemaal aan gewend.

PdR: Je kan er een heel praktisch verhaal bij vertellen dat het wel druk is, maar het is nog altijd veiliger dan met al die auto's ertussen. Ik vertel er altijd ook een sociologisch verhaal bij. Eigenlijk is het zoals je wil dat de samenleving werkt. Je laat het allemaal vrij, het stoplicht gaat op groen en het reguleert zichzelf. En dat gaat eigenlijk altijd goed.





### **Leggen jullie aan delegaties uit welke infrastructurele maatregelen een stad neemt voor het fietsbeleid?**

JV: In Engeland is men erg voor een aparte infrastructuur voor de fiets, terwijl wij steeds meer daarvan afstappen en dingen bij elkaar neerzetten. Ook omdat dat vaak veiliger is.

PdR: Het is ook heel erg cultuur. Als hier twee fietsers naast elkaar fietsen is dat heel normaal, maar in het buitenland is dat helemaal niet zo.

JV: Met eenrichtingsverkeer is dat ook zo. In heel Nederland mag bijna overal een fietser via de verkeerde kant een eenrichtingsweg in. In het buitenland is dat ondenkbaar. Zij denken dan: "Hoe doe je dat?" Soms heb je dus van buiten mensen nodig om te vertellen hoe bijzonder het is wat je aan het doen bent.

### **Als je in Groningen rondloopt voel je dat de stad een eigen identiteit heeft, hoe zouden jullie die omschrijven?**

JV: Ik zeg altijd, en dat bedoel ik niet vervelend: "Groningen is gewoon een groot dorp". Dat komt deels omdat het compact is. We zijn de afgelopen 40 jaar compact gebleven en daarom is fietsen hier ook zo populair. Veel buitenlandse steden zijn gigantisch uitgebreid en wij hebben alles nog dicht bij elkaar.

PdR: Ik was vorige week bij de opening van een programma van internationale studenten en toen zei een meisje uit Hongarije tegen mij: "Groningen heeft alle faciliteiten van de stad en alle voordelen van een dorp". Het gaat dan om de beknoptheid en compactheid en geen gevoel van anonimiteit, maar ondertussen ook wel weer op die schaal dat je er van alles kunt beleven en op een goede manier kunt verdwalen. Dat heeft Groningen heel sterk. Er is hier ontzettend veel talent, creativiteit, en het is een jonge stad. Dat maakt Groningen echt.

JV: De minst leuke tijd is ook juli en augustus. Dan zijn alle studenten weg.

PdR: Ja, dat is altijd wel heel bijzonder. Je ziet wat dat doet met zo'n stad als er even iets niet is.

### **Wij vonden de volgende passage in jullie Kadernota Internationalisering: 'In het kader van deze nota wordt nadrukkelijk toerisme niet gezien als onderdeel van internationalisering' Dat vonden wij opmerkelijk. Ook omdat verderop in de nota meerdere malen het fietsbeleid wel genoemd wordt.**

#### **Verkopen jullie het fietsbeleid wel naar het buitenland toe? Want je kunt er ook toeristen mee lokken.**

PdR: Ja, dat doen wij wel. En steeds meer ook. De eye-opener was 2013, een jaar na het vaststellen van de nota. Wat ook gezegd moet worden is dat internationalisering inmiddels dezelfde ontwikkeling heeft doorgemaakt als duurzaamheid 10 jaar geleden. Het wordt steeds meer een onderdeel van het integrale beleid. Alles internationaliseert mee. Afgelopen jaar hebben we meegedaan met een Europees project 'Champ' (Champ staat voor Cycling Heroes Advancing Sustainable Mobility Practice en is een netwerk van Europese steden die kennis en ervaring uitwisselen over hun fietsbeleid. Het initiatief wordt mede ondersteund door een bijdrage van het 'Intelligent Energy Europe Programme' van de Europese Unie, MM en BW). Als je daar vertelt wat je doet en wat je te bieden hebt zeggen veel partners dat ze langs willen komen. Het gemeentebestuur van Gent wil een keer op bezoek komen. Er is veel enthousiasme. De Europese fietsersbond is hier langs geweest, die wilden graag leren van wat wij aan het doen zijn. Dat lukt steeds meer. Kijk maar hoeveel mensen wij hier per jaar op bezoek krijgen die ons verhaal willen horen, even door de stad fietsen en twee dagen blijven.

#### **Hoeveel zijn dat er?**

JV: Dat is lastig te zeggen in aantallen. We deden vroeger als gemeente heel veel dingen zelf en werken nu met andere partners. De provincie doet een deel, de universiteit en hogeschool ook. Maar het zijn er honderden per jaar. Ze komen overal ter wereld vandaan.

PdR: Het kan ook gebeuren dat delegaties helemaal niet komen voor het fietsbeleid. Maar ze kijken rond, vragen zich af wat hier allemaal gebeurt en willen daar meer over weten. Dus dan krijg je vrijdagmiddag een belletje dat 25 mensen uit Saoedi Arabië wel wat willen horen over het fietsbeleid. We hadden laatst een delegatie uit Estland hier, waaraan wij vroegen wat hen opvalt. Dat waren al die fietsen.

### **Jullie hebben een stedenband met Hamburg, Bremen en Oldenburg. Zijn er ook extra contacten met die steden over het fietsbeleid?**

JV: Weinig met Bremen, regelmatig met Oldenburg en het laatste jaar ook met Hamburg.

### **Wat gebeurt er dan op dat vlak?**

JV: Oldenburg is in Duitsland niet dé fietsstad, dat is Münster. Oldenburg is een beetje vergelijkbaar met Groningen, en zij willen ook verder met het fietsbeleid. Die contacten zijn er om dingen van elkaar te leren. Het gaat ook om wat wij in het verleden gedaan hebben.

### **Leren jullie iets van de buitenlandse delegaties? Komen er contacten uit voort?**

PdR: Op het gebied van het fietsbeleid zijn wij te beschouwen als early adapters. Dat betekent dat wij als eerste ergens tegenaan lopen waar vaak anderen nog lang niet tegen aan lopen. Als wij op een internationaal congres zeggen: "Wie heeft er nog meer last van dat er zo ontzettend veel fietsen in de binnenstad staan?" blijft het stil. Maar soms zijn er ook dingen waar wij gewoon niet aan gedacht hebben. In Schotland hebben ze veel meer kennis hoe je met verkeer omgaat bij slecht weer. En in een andere stad, ik weet niet meer welke, had je tijdelijke fietsplekken op autoparkeerplaatsen. Dat soort dingen zien we in het buitenland. Maar als het over infrastructuur gaat lopen we in Nederland echt wel voor.

JV: De communicatie is ook heel belangrijk. We hebben blikjes drinken uitgedeeld bij de 'Slimme route' (fietsroutes tussen de binnenstad en Zernike Campus zonder verkeerslichten, MM en BW). Aan promotie en marketing deden wij nooit echt in Nederland, want de mensen zaten toch al op de fiets. De Scandinavische landen zijn er heel goed in om mensen bewuster te maken en op die fiets te krijgen zonder dat het alleen over duurzaamheid gaat.

### **Wat doen de Scandinaviërs nog meer?**

JV: Veel meer nadenken over hoe je mensen bereikt en ze op de fiets krijgt. 70% van de mensen krijg je zo ver maar die laatste procenten zijn het moeilijkst. Vanuit Scandinavië leer je dan hoe zij communiceren.

PdR: Van andere landen leren we ook hoe je je als stad op een goede manier profileert. Wij hebben bijvoorbeeld de succesvolle 'Er gaat niets boven Groningen' campagne. Maar in het buitenland zijn ze soms beter in het vermarkten wat zij doen dan dat wij dat hier zijn. Dus je leert vaak ook een manier van handelen en communiceren. Soms ook een manier van beleid maken, daar zijn andere landen soms ook verder mee. Van de mensen die met Champ bezig zijn geweest hoor ik dat de internationale samenwerking heel goed is. Eens in de zoveel tijd komen mensen samen om te overleggen wat iedereen heeft gedaan en bereikt. Dat zorgt er ook voor dat je doorgaat met je project.

### **Dus jullie blijven die contacten blijven houden?**

PdR: Ja dat is een beetje ontstaan door dat Champ project.

JV: Daarvoor hebben we ook een project gehad met lidstaten uit Oost Europa. Maar dat was meer kennis uitwisselen naar Oost Europa. Groningen had echt de kennis. We kregen er weinig voor terug. Het grote voordeel van het Champ project is dat het ook allemaal steden waren die in hun eigen land voorop liepen met het fietsbeleid. En dan krijg je veel meer uitwisseling. Dus uiteindelijk hebben we aan Champ echt iets gehad.



PdR: In sommige aspecten van fietsvervoer lopen wij echt niet voorop. In Graz in Oostenrijk zijn ze ver met het vormgeven van stadsdistributie per fiets. Dat was voor mij een eye-opener. Ook in de VS zijn ze daar veel verder mee dan hier. We hebben het wel, maar daar is het echt gemeengoed en de snelste manier van vervoeren in de stad. Dat zijn wel opties die voor ons nog niet ontwikkeld zijn.

### **Denken jullie dat jullie dat ook kunnen?**

PdR: Soms zie je het pas als je het door hebt. Daar helpen dit soort zaken wel bij. En vaak ben je ook afhankelijk. Als je in Amsterdam of Utrecht bent zie je hoe zij dat doen en dat zij soms goede ideeën hebben. En als je in het buitenland bent verbreed je je scoop. Dan heb je een veel beter perspectief voor wat er mogelijk is.

### **Komt er ook wel iets terug wat jullie vertellen aan buitenlandse delegaties? Bijvoorbeeld dat ze handel met jullie gaan drijven.**

PdR: Niet zozeer van de mensen die hier komen. Die zijn hier echt om te leren over het fietsbeleid en nemen geen grote investeringsbesluiten. Maar je merkt dat het fietsen als cultuurkenmerk iets doet voor het karakter van je stad en dat ons fietsbeleid ook een reden is dat bedrijven hier willen zitten. Omdat we zoveel fietsers hebben en een fietsbeleid is onze binnenstedelijke bereikbaarheid gewoon ontzettend goed. IBM, een groot softwarebedrijf, zit hier aan het Gedempte Zuiderdiep. Een plek waar je alleen met de fiets kan komen. Zij zien Groningen als een studentenstad met jonge mensen en veel creativiteit. Het fietsbeleid speelt daarbij een rol. Groningen mag dan ook in 2016 het Nationaal Fietscongres organiseren.

### **Groningen had zich aangemeld voor de organisatie van Velocity 2017 (de jaarlijks terugkerende grootste fietsconferentie ter wereld, MM en BW). Hoe is dat afgelopen?**

PdR: Wij hadden ons vrij laat aangemeld en hadden dus minder voorbereidingstijd dan anderen. We behoorden ook niet tot de shortlist. Daartoe waren doorgedrongen Stockholm, Lissabon en Arnhem-Nijmegen. Het is Arnhem-Nijmegen geworden en dat is heel knap van ze want zij hebben hier keihard aan gewerkt. Al zijn wij het dan niet geworden, 2016 hebben wij uitgeroepen als jaar van de fiets. Met als effect dat er allerlei partijen zijn die zeggen dat ze mee doen. Zoals het ziekenhuis en de Hanze

Hogeschool. In 2017 openen we onder de Grote Markt een nieuwe fietsenstalling waar 1250 fietsen in kunnen. Je ziet dat er een grote energie loskomt door de fietsstad 2016.

De fiets en kunst komt ook steeds meer samen. Daarom wordt fietsen op straat ook steeds meer een cultproject. Vroeger haalde je bijvoorbeeld je identiteit uit je schoenen, zij zeiden wie je bent. Dit wordt steeds meer de fiets. Het wordt steeds meer een modeverschijnsel.

**Jullie hebben ook meegedaan met de European Cycling Challenge (ECC was een wedstrijd tussen vele Europese steden in mei 2014 waardoor duidelijk moest worden in welke stad de meeste kilometers worden gefietst, MM en BW). Daar was een app voor ontwikkeld. Was dit een succes?**

JV: Een redelijk succes. Maar dat had vooral te maken met het feit dat het niet heel gebruiksvriendelijk was. Iedere keer als je ging fietsen moest je die app aanzetten, en daarna ook weer uit. En dat vergeet je.

PdR: De Europese fietsersbond heeft ons gezegd heel erg geïnteresseerd te zijn in de kansen die hier zijn voor fietsers en in de pilots die wij daarom uitvoeren. Daar helpt dit soort apps ook bij. In het buitenland vertel ik ook dat wij een bondgenootschap hebben met onze werkgevers hier. Als je mensen wil bereiken om mee te doen met een pilot is het beter dat een baas zegt dat je mee doet dan dat wij huis aan huis gaan vragen of mensen alsjeblieft mee willen doen.

**Wat zijn de plannen voor de komende jaren? Er gaat 2 miljoen per jaar uitgegeven worden aan het fietsbeleid, waar gaat dat naartoe?**

PdR: Heel veel gaat naar de interne kosten voor ons stationsgebied. Het vlaggenschip van het fietsbeleid wordt een fietstunnel met daaraan gekoppeld een ondergrondse fietsenstalling onder het hoofdstation. Bij het station komen gigantisch veel stallingsplekken, in totaal gaan de prognoses voor 2030 uit van 17.500. Onze fietsstrategie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma zijn inmiddels gereed. We zijn nu 40 jaar verder na het verkeerscirculatieplan en de vraag is hoe je naar de toekomst moet kijken met het fietsbeleid.

**Staat het college achter dit beleid?**

PdR: Ja, absoluut. En dat komt ook omdat de fiets de vriend is van elke politieke partij. Vanuit bijvoorbeeld een liberale fractie staat de fiets voor vrijheid, mobiliteit en ongedwongen, individueel. En vanuit de sociaal democratische hoek voor goedkoop, toegankelijk en groen. Het verbindt partijen van elke fractie.

**Hebben jullie met wethouder Van Keulen (internationale betrekkingen, MM en BW) contact over het fietsbeleid?**

PdR: Ja zeker. We werken veel samen. Die lijntjes zijn heel kort.

**Wat vinden jullie het meest bijzonder aan het fietsbeleid in Groningen?**

PdR: Het is bijna clichématig maar dat het eigenlijk zo goed werkt ondanks de gigantische schaal die het heeft. Je loopt tegen beperkingen aan, maar het is georganiseerd. We blijven wel doorwerken om dit in de toekomst zo te houden. Het meest bijzondere is dus dat het functioneert.

JV: Het mooie van het fietsbeleid vind ik nog steeds dat het altijd positief is. Het gaat hier om de grootste mobiliteit in de stad, maar desondanks is iedereen positief. Dat merk ik ook bij collega's. Iedereen is altijd jaloers op de fiets. We doen leuke dingen, zijn positief en internationaal. Men komt hier bijvoorbeeld nooit voor het autobeleid. Het is altijd positief, en dat is het bijzondere aan het fietsbeleid.

## INTERVIEW MIDDEN- DELFLAND

# ‘Eigenlijk gaat het om fijnschaligheid’



Arnoud Rodenburg (AR), burgemeester

Wim van Dalen (WvD), beleidsadviseur



Zo bekend als de slowfoodbeweging is, zo onbekend lijkt Cittaslow nog, de internationale organisatie van gemeenten die daaruit voortkomt. Maar dat is wel aan het veranderen. Wereldwijd groeit de aandacht voor de kwaliteit van leven. Waar gemeenten zich meer bewust worden van de invloed die ze kunnen uitoefenen op internationaal terrein is het ook vanzelfsprekender dat ze de krachten bundelen. Aandacht voor de kwaliteit van leven vormt de basis van Cittaslow. Maar Cittaslow is meer dan dat: het is een krachtige filosofie met inspirerende uitgangspunten en ideeën die een interessante uitwerking krijgen in de praktijk.

### Hoe zou uzelf Cittaslow omschrijven?

AR: Cittaslow is een filosofie. Het is een aanpak. Een cultuur. Een manier om naar je gemeente te kijken. Je stelt jezelf voortdurend de vraag; wat voegt dit toe aan de kwaliteit van leven in mijn gebied? Cittaslow staat voor meer tijd nemen voor kwaliteit van leven. De tijd staat niet stil maar wij staan wel stil bij de tijd. Maar het is naast de filosofie ook een vereniging. Met 200 gemeenten die elkaar elke keer inspireren. We hebben daar onder meer een internationale jaarvergadering voor. Die staat bijna alleen maar in het teken van uitwisselen van de best practices. Sommige landen die bijna op voet van oorlog met elkaar leven op nationaal niveau doen op lokaal niveau met elkaar de goede dingen. En zijn geïnspireerd om een mooie leefomgeving te creëren en te zorgen dat die blijft. Die 200 gemeenten zijn scherp op elkaar van: “Doe jij wel de juiste dingen?” Want Cittaslow is tegelijkertijd ook een soort meetinstrument geworden.

### Waaruit blijkt dat?

AR: Toen we intraden in de vereniging zijn we doorgelopen op 6 à 7 macro thema's. Denk aan gastvrijheid of natuur en landschap, aan milieu, aan duurzaamheid. Dat was een bewustwordingsproces.

### Hoe kwam Midden-Delfland in aanraking met Cittaslow?

AR: Omdat we behoefte hadden aan een gemeenschappelijke visie op landschap hebben we in 2005 150 mensen bij elkaar gezet. Iemand kwam toen met Cittaslow aanzetten. We hebben kritisch gekeken of het iets was en besloten om ermee verder te gaan. In 2007 zijn we naar Italië gegaan om uit te zoeken wat Cittaslow was, want op internet was destijds nog niks te vinden. Dat is nu anders.

### En toen?

AR: Toen kwamen de vragen: wij zeggen dat we gastvrij zijn, maar waar blijkt dat dan uit? Nog voordat we het officiële assessment deden hebben we met het college geëxperimenteerd en cijfers gegeven. Ik gaf een vier, het laagste cijfer. We zijn overal vragen over gaan stellen. En vanuit die bewustwording zijn we nieuw beleid gaan ontwikkelen, maar vooral de uitvoering anders gaan organiseren. Dat is een soort virus, waar je min of meer mee besmet raakt in alles wat je doet. Hier in huis wordt iedereen gevraagd om bij te dragen aan de thema's van Cittaslow. Midden Delfland kreeg bij het ontstaan in 2004 nieuw briefpapier met blauw en groen in het logo. We kozen toen voor een groene envelop en briefpapier. Overal zat een hoop kleurstof in. De bodes zeiden: “Zullen we daar gewoon

### **Midden-Delfland en Cittaslow**

In november 1989 ontstaat in Orvieto in Italië de Slow Food Beweging. Deze is in eerste instantie een protest tegen de industrialisering van de voedselproductie en de smaakvervlakking die ten gevolge daarvan optreedt maar richt zich al snel op achterliggende oorzaken als oneerlijke handel en weinig aandacht voor lokale producten. De filosofie van Slow Food slaat al snel ook buiten Italië aan en dan met name in West-Europa en Noord-Amerika. Op dit moment telt Slow Food meer dan 100.000 leden die zich hebben verenigd in 1.500 afdelingen.

In 1999 namen enkele Italiaanse gemeenten en de Slow Food Beweging het initiatief voor de oprichting van Cittaslow (letterlijk: Langzame stad'). Op Europees niveau vertegenwoordigt Cittaslow inmiddels 2 miljoen inwoners. Wereldwijd zijn meer dan 200 gemeenten lid. Dat lidmaatschap is bepaald niet vrijblijvend. Cittaslow is een keurmerk en om daarvoor in aanmerking te komen dienen deelnemende gemeenten niet alleen de filosofie te onderschrijven, maar deze ook in de praktijk te brengen. Dat betekent consequent en op alle beleidsterreinen aandacht besteden aan leefomgeving, milieu, landschap en streekproducten en oog hebben voor zaken als gastvrijheid en de infrastructuur. Maar het betekent ook zowel tegenwicht bieden aan de hectiek van alledag als consequent rekening houden met het welzijn van toekomstige generaties.

In juni 2015 noemt de Volkskrant Midden-Delfland het 'Central Park van de Randstad'. In hetzelfde artikel laat burgemeester Aboutaleb zich in zijn functie als voorzitter van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in duidelijke bewoordingen uit over de betekenis van een agrarische gemeente in een verstedelijkt gebied: "Dit zijn de zuurstoflongen van een versteende regio, een fantastische buffer die moet worden beschermd tegen de oprukkende Randstad".

De gemeenten Alphen-Chaam, Bellingwedde, Borger-Odoorn, Echt-Susteren, Heerde, Vaals en Vlagtwedde mogen aanspraak maken op het predikaat 'Cittaslow' (waarbij aangetekend dat Bellingwedde en Vlagtwedde in 2018 fuseren en verder gaan onder de naam Westerwolde). Midden-Delfland was echter in 2008 de eerste Cittaslow in Nederland. Als coördinator van Cittaslow Nederland en met de burgemeester als 1e vice-president van Cittaslow International organiseerde Midden-Delfland (samen met Vaals en Alphen-Chaam) in de zomer van 2014 het congres van Cittaslow International. Liefst 200 gemeenten uit 28 landen gaven daar acte de présence. Een teken hoe levendig de beweging is en een stimulans voor Midden-Delfland om vol overtuiging door te gaan op de weg die de gemeente 6 jaar eerder was ingeslagen.

niet eens mee stoppen"? We hebben de voorraad opgemaakt en zijn op duurzamer briefpapier overgegaan. Dat is die bewustwording. Via het nationale netwerk onderhouden we contact met onze collega-gemeenten in Nederland. Voor de raadsleden kennen we een speciale dag waarin raadsleden met elkaar inspirerende voorbeelden uitwisselen en zo van elkaar leren. Dat doen we in het internationale netwerk ook weer. Je maakt deel uit van een grote gemeenschap. Als Nederland hebben we best veel dingen goed bedacht, maar op het gebied van duurzaamheid loopt Nederland achteraan. Op energiegebied is Duitsland jaren vooruit, Italië ver voor ons uit, net zoals Denemarken en de Scandinavische landen.

WvD: We worden begeleid door een internationaal wetenschappelijk comité van onderzoekers dat de filosofie ondersteunt en de criteria om lid te worden van Cittaslow opgesteld heeft. Gemeenten die Cittaslow willen worden komen bij ons voor een audit. Wij geven dan een advies aan het internationale comité, maar wel op basis van die wetenschappelijke criteria. Verschillende wetenschappers die met Cittaslow in aanraking komen zeggen dat dit is waar ze op zitten te wachten. Niet dat ze er de wereld mee gaan veranderen maar dit is wel een belangrijke stap om met zijn allen de wereld te veranderen. Naar aanleiding van het congres dat hier geweest is, is bij NPO bij 'Altijd wat' een uitzending geweest over Cittaslow.

AR: Dat is een fantastisch programma geworden. Mooie beelden, maar ook het verhaal was supergoed. En tijdens die uitzending ontplofte mijn telefoon van de berichten.

WvD: ik denk dat toch wel 10 gemeenten uit Nederland nu graag mee willen doen.

### Zijn dat ook allemaal gemeenten met minder dan 50.000 inwoners?

AR: Het is opgezet als een netwerk van kleine gemeenten. Er zijn ook grote gemeenten, zoals Barcelona, die op veel punten de filosofie van Cittaslow volgen. Gemeenten onder de 50.000 inwoners zijn toch meer met het echte handwerk bezig. Eigenlijk gaat het om fijschaligheid. Dat is echt het woord, dat is Cittaslow. We proberen die filosofie wat verder te brengen.

### Hoe doet u dat?

AR: Iedereen betaalt contributie. Dat is niet zo gek veel. Maar we hebben afgelopen jaren hard gewerkt aan het verstevigen van onze Europese tak. We stonden een keertje bij de Open Dagen in Brussel bij een stand van het Comité van de Regio's en daar hing iets aan de muur van EGTS (Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking, MM en BW). Ik denk: "Dat gaan wij doen". We hebben een rondetafelbespreking georganiseerd met 10 burgemeesters uit 10 verschillende landen van ons netwerk en 10 europarlementariërs erbij.

WvD: Later hoorde ik dat het heel bijzonder is dat je uit 10 verschillende landen parlementariërs aan tafel hebt. Ik denk dat die interesse vanuit Europa op inhoud gebaseerd is. Als je kijkt naar de agenda van Cittaslow en de filosofie van fijschaligheid en je pakt de Europese agenda erbij, dan sluiten die voor 75 à 80% volledig op elkaar aan.

### De ambities van Cittaslow op het gebied van duurzaamheid lijken iets groter dan die van Europa.

WvD: Absoluut

AR: Jazeker



Wereldexpo 2015: burgemeester Arnoud Rodenburg, Barbara Paron (burgemeester Vigarano Italië), Jolanda Dijkshoorn (melkveehouderijbedrijf Dijkshoorn) en Rokien Schenkeveld (Schenkeveld tomaten)

### **Vandaar die belangstelling van de parlementariërs?**

AR: Ja, dat denk ik wel ja. Ons platform is pas geleden opgericht maar voordat dat was gebeurd draaiden we al mee in het EGTSplatform in Europa. En dat terwijl we niet een grensregio zijn maar een transnationale samenwerking. We hebben nu toestemming verkregen van nationale overheden en provincies om mee te mogen doen in die EGTS. De financiering gaat ook rechtstreeks vanuit Europa in de EGTS en niet meer via provincies of Nederland. EGTS Cittaslow is een Europese beweging en dat heeft eigenlijk niemand ons nog voorgedaan. Voor ons is het pionieren, net zoals wij in onze eigen gemeente gingen pionieren met Cittaslow.

### **Was het voor Midden-Delfland makkelijk om het keurmerk Cittaslow te krijgen?**

AR: Het is niet makkelijk want je moet een hoop werk verzetten. Word je eens bewust van wat je aan het doen bent, kijk er eens met een andere bril naar. En realiseer je dan dat wat je doet soms heel bijzonder is. Het is toch veel leuker als je inwoners weten dat we goed bezig zijn. Dat mogen we wel eens wat meer tegen elkaar zeggen.

### **Hoe informeren jullie de bewoners en hoe betrekken jullie hen erbij?**

AR: Praten, praten, praten. We hebben ook veel gepubliceerd. Als inwoner van Midden-Delfland kan je het eenvoudigweg niet gemist hebben.

### **Komen er ook opmerkingen en initiatieven vanuit de bevolking richting de gemeente?**

AR: De mensen houden ons een kritische spiegel voor. Ze zeggen: "Wat jullie aan het doen zijn, past dat wel bij Cittaslow?" Dan moeten we soms stevig aan de bak om iets uit te leggen.

WvD: We moeten bewuste keuzes maken. Uit de laatste onderzoeken van het burgerpanel weten we dat ongeveer tweederde van onze inwoners achter de filosofie staat. Dat draagvlak moet je wel hebben. Doordat wij studenten lieten stoeien met Cittaslow is het idee ontstaan om ondernemers en organisaties supporter te laten worden. Je ziet nu een beweging van vooral wat kleinere en de laatste tijd ook wat grotere ondernemers die de filosofie al voor een deel in hun bedrijf toepassen. En dan worden ze supporter van Cittaslow Midden-Delfland. Dat is bewustwording. Wij doen in een lantaarnpaal een groene LEDlamp. Dat geeft minder lichtvervuiling in het landschap dan een witte. Dat heeft iemand hier gewoon zelf bedacht.

### **Zijn daar meer voorbeelden van?**

WvD: We hadden een groep tuinders die aardwarmte wil toepassen en hebben ze kunnen helpen bij de financiering. Dit levert een reductie op van ongeveer 20 ton CO<sub>2</sub> uitstoot.

AR: Een aantal jaren geleden werden wij bij de tuinders uitgenodigd voor een geothermieproject en ze gaven ze mij toen een enveloppe waar Cittaslow op stond. Ik ging ervanuit dat ze misschien wel supporter wilden worden. Toen ik terug was op kantoor en die enveloppe opende zat daar gewoon die aanvraag in om supporter te worden, mét de motivering. Had ik helemaal gemist want ik denk: "Zo'n grote groep tuinders, dat gaat om een investerend vermogen van 20 miljoen". Ik dacht helemaal niet aan dat kleinschalige van Cittaslow maar die tuinders waren daar al mee bezig. Dat was voor mij echt een eyeopener, ik had het niet door. Het VMBO-MBO en een gebiedsorganisatie zijn ook supporter geworden. Er zijn nu 50 supporters waaronder een hele kleine winkel, een groene school en een gebiedsorganisatie. Cittaslow geeft een hoop positieve energie. Voor de raadsledendag in juni 2015 waren alle raadsleden van de 8 Cittaslows in Nederland uitgenodigd, én alle supporters.

### **Moet een Cittaslow strenger zijn op bepaalde gebieden als bijvoorbeeld de APV of het milieu?**

AR: Wij geven dat fijschalige initiatief maximaal de ruimte en zijn heel positief over initiatieven van inwoners. Maar we hebben ook een hele strenge buitengewone opsporingsambtenaar en dat snapt





*Raadsleden en ondernemers met elkaar in gesprek tijdens de jaarlijkse raadsleden- en supportersdag van Cittaslow. Dit keer in 2015 in Heerde*

iedereen. Auto's als wrak op de straat, dat kan niet.

WvD: We zijn zeer actief met half gezonken bootjes in het water. Het is zo verschrikkelijk lelijk, verstoort het landschap en lokt anderen uit hetzelfde te doen. Via je regels pak je negatief gedrag aan. Maar het is zoveel mooier als je positieve energie weet op te wekken zodat mensen positieve dingen doen. Zo kan je af en toe met een kleine subsidie mensen stimuleren. Denk dan aan die koe die in de wei staat. Meer dan de helft van onze veehouders heeft zonnepanelen op de stallen liggen. Die voorzien in hun eigen energiebehoefte.

### **Die trekken andere ondernemers mee?**

WvD: Die stimuleren andere mensen om dat ook te doen. Voor de opvang van afvalwater van mest (en voedselopslag) op het erf hebben we een subsidieregeling Erfafspoeling. Dat is ook goed voor de kwaliteit van het water. En als je de kwaliteit van het water aanpakt, dan kan je in de natuur weer wat meer. Dus je moet de dingen aan elkaar verbinden vanuit een bepaalde filosofie. Het project heet kringloopboeren Midden-Delfland.

AR: Kringloop klinkt een beetje tweedehands maar het is echt duurzaam boerenbeleid. Dat project is goed voor de bodem, goed voor de dieren en goed voor het landschap. Het heeft ook een prijs gekregen op de ledenvergadering van de Cittaslowbeweging. De wetenschappelijke commissie was waanzinnig enthousiast. En dat proberen we dat ook weer uit te rollen in Europa.

### **Dat gaat een beetje de richting van de circulaire economie uit.**

AR: Ja, dat kan je wel zeggen. Als Midden-Delfland investeren wij samen met Rotterdam en Den Haag stevig in de stad-landrelatie en we doen mee aan het regionale foodcluster van Rotterdam. Voor mij is de grote uitdaging om de boeren te bewegen om hun melk en hun producten direct in de Rotterdamse markthallen af te zetten. Ik wil de Midden-Delfland melkwinkel in de markthallen in Rotterdam. Dit is nog niet gelukt. Wel werkt Midden-Delfland nadrukkelijk samen met Rotterdam aan de Stadslandbouw en het bidbook voor de Expo 2025. Om de stad te beleveren hebben de boeren inmiddels een extra coöperatie Delflands Hof opgericht. Dat soort ideeën bespreken we allemaal op de jaarvergadering met onze collega's.

## Is Cittaslow een alternatieve globaliseringsbeweging maar dan veel minder activistisch? .

WvD: Het is ontstaan vanuit de nadelen die de globalisering oplevert. Die globalisering zal je niet tegengaan. Maar wees je bewust wat er speelt en houd het kleine vast. Hou je vast aan je historie, hou je vast aan je eigen streekproducten en je streekkwaliteit en aan de kwaliteit van je voedsel. In Cittaslowtermen 'glocalisering'. Je kan als een gek gaan produceren maar dan is je land over 10 à 20 jaar helemaal uitgeput. Dus het is niet zozeer een tegenbeweging maar het gaat om die 2 stapjes terug, om zaken op te pakken binnen die circulaire economie. Wij willen zorgen dat die koe in de wei blijft staan, die staat er namelijk al 300 jaar in. Wij willen de patronen van die slootjes en die weilanden, die allemaal met de hand zijn gegraven, vasthouden.

AR: En dat betekent dat je over die patronen je verhaal moet vertellen. Want anders weet namelijk niemand meer dat die kreekrug van 1.000 jaar geleden is. Als je dan zegt: "Maak een beetje een vlakke, is goed voor die boer, dan heeft hij namelijk één lang groot terrein, kan hij in een keer met die tractor eroverheen, heen en weer raggen zeg maar". Weg historie.

WvD: Landschapsschade. Dan heeft het ook geen karakter meer.

AR: En dat haal je nooit meer terug. Vertel je verhaal, bewaar die waardes.

WvD: Daar staat tegenover dat wij de boeren helpen om op een duurzame manier te produceren en de gezondheid van de koe te verbeteren waardoor die dan misschien nog wel meer melk produceert. Op een verantwoorde wijze voor de koe, het landschap en de mensen eromheen.

AR: En zo is Cittaslow ook eigenlijk ontstaan.

WvD: Het niet antiglobalisering, maar prolocalisering.

AR: Think global, act local. Dat is de wereld.

## Wat zegt u aan Nederlandse gemeenten die ook Cittaslow willen worden?

AR: Denk goed na of je het echt wil. Houd rekening met de identiteit van je gemeente, je gemeen-



schap, je gebied, weet je waar je waardes liggen, je kwaliteit. Als je dat goed kunt verwoorden en hard kan maken én je ziet kansen voor verbetering is het de moeite waard om met Cittaslow aan de gang te gaan. Er zijn gemeenten die afhaken omdat er te veel aan vastzit.

### **Voordat je Cittaslow wordt moet je het dus eigenlijk al zijn.**

AR: Cittaslow is een way of life. Het is echt belangrijk dat je als college daar 100% achter staat zodat je het als burgemeester ook internationaal kunt uitdragen. En het helpt als de gemeenteraad er ook een besluit over neemt want je bent dan tegelijkertijd met elkaar ook weer ambassadeur.

WvD: Tijdens het Congres gingen 's middags heel veel raadsleden als een soort excursieleider met een groep buitenlandse gasten op de fiets of lopend het gebied in. Ze zaten met Amerikanen in 't Woudt en legden uit wat je doet om zo'n historisch dorpje te behouden. En dan komen vanzelf die verhalen. Een groep Polen zag dat de molen hier nog gewoon in gebruik is en nog een functie kan hebben. Bij hen is het een museum. Dat is uiteindelijk waar het om gaat.

### **Wat doet de gemeente nog meer?**

AR: Ik ben bij groep 8 van alle basisscholen geweest en heb daar discussie gehad over de kwaliteit van het landschap en de kwaliteit van voedsel. Waanzinnig leuke gesprekken. Geweldig hoe kinderen hebben nagedacht over voedsel en wat echt goed is voor dit gebied. Dat gaat veel verder dan onze gemeenteraad. Benut die power, benut die kracht.

### **Komen er veel mensen uit het buitenland speciaal hiernaartoe?**

AR: Heel veel zakenlieden kiezen tegenwoordig voor een Bed and Breakfast in een goed bereikbaar stukje authentiek Hollands landschap.

### **Komen er ook veel gemeentedelegaties hiernaartoe?**

AR: We doen sowieso veel groepen. En we worden ook door ministeries gevraagd om mensen rond te leiden. Ik kan hier de kwaliteit van de veehouderij laten zien en de hele innovatieve tuinbouw. Innovatie is belangrijk. Wel tradities, maar ook de innovatie stimuleren, vooral blijven doordenken. Benut de nieuwe economie ook. We hebben vogels van allerlei soorten pluimage rondgeleid de afgelopen jaren. WvD: Hier komen mensen uit Amerika, directe adviseurs van de president, om te kijken naar de waterhuishouding.

AR: Het is zien en beleven. Het is fijn om het verhaal te kunnen snappen. Alle landelijke kranten en diverse magazines zijn al hier langs geweest en ik neem ze altijd mee uit varen. Dan gaat er een scheepsmantje met streekproducten mee en dan vertel ik het verhaal. En dan varen we naar de Vlietlanden, een bijna Unesco-erfgoedwaardig stukje oorspronkelijk veenweidenlandschap.

WvD: Het grootse laagveenweidegebied van West-Europa.

AR: En dat venten wij eigenlijk nauwelijks uit. We zijn soms nog bescheiden, maar je moet er meer over vertellen. Met Cittaslow krijg ik altijd veel terug. Iedereen krijgt nieuwe ideeën.

### **U bent al 2 jaar de nationale ambassadeur van het 'Covenant of Mayors'. Wij hadden daar nooit van gehoord.**

AR: In de jaarvergadering kwam aan de orde dat Cittaslow supporter is van het 'Covenant of Mayors'. De secretaris vond dat alle gemeenten individueel lid moesten worden en dat hebben wij toen gedaan. Omdat wij de klimaatdoelstellingen ondersteunen zijn wij lekker enthousiast aan de gang gegaan. Je schrijft een 'Sustainable Energy Action Program'. Dat is een interactief plan waarin je met partijen samenwerkt en elkaar inspireert. In Europa zijn nu al 6 à 7.000 deelnemers, kleine gemeenten maar ook hele grote die veel verder zijn dan wij. Er zijn al bijna klimaat-neutrale steden.

WvD: Barcelona bijvoorbeeld

### **En Midden-Delfland heeft ook de doelstelling om klimaatneutraal te worden?**

AR: Ja, maar wij moeten het nog wel vatten in plannen.

WvD: Per 2020 willen wij voor 30% klimaatneutraal zijn, dat is in Nederland heel hoog. En we gaan die 30% ook halen. Ik ben zelf bezig met een project van de woningcorporatie. Die is een aantal appartementen voor ouderen aan het opknappen. Die corporatie kan geen huurverhoging doorvoeren, maar wel iets met duurzaamheid doen. Dus worden er zonnepanelen geplaatst om de lift en de centrale verwarming van eigen energie te voorzien. Als mensen erover na gaan denken komen ze heel vaak ook nog tot de conclusie dat het doorvoeren van milieuvriendelijke maatregelen ook nog geld oplevert.

AR: We hadden ons 'Sustainable Energy Action Program' voor beoordeling doorgestuurd naar Brussel maar waren het en passant al aan het uitvoeren. Het is als eerste SEAP in Nederland formeel goedgekeurd. Op het terrein van duurzaamheid wil de Raad af en toe zelfs wat verder gaan maar daar moet dan wel tijd voor zijn.

WvD: Het kost ook een heleboel geld.

AR: Op verzoek van het klimaatverbond ben ik destijds ambassadeur geworden van het 'Covenant of Mayors' voor Nederland.

### **Wat hebben jullie het meest geleerd van het Cittaslownetwerk en van dat van EGTS?**

AR: Toen ik de eerste keer naar de 'Open Dagen' in Brussel ging ik had ik na 1 dag pijn aan mijn kop van het aantal indrukken en wilde er een volgende keer niet naartoe. Maar ik ben toch gegaan met een collega en toen was het alweer een stuk makkelijker. Je gaat met elkaar klankborden en je gaat een netwerk opbouwen, maar je bouwt ook een relatie op met de mensen die ertoe doen. Je moet zelf mensen uitnodigen en dan gaat het werken. En het is een kwestie van ontzettend lange adem. Je moet gewoon dik 4 jaar durven investeren voordat je geld binnen hebt of iets naar je hand hebt gezet. Maar nou hebben we een EGTS opgericht, een Europese rechtspersoon. Dat hadden we nooit zelf kunnen bedenken.

WvD: Je moet soms dingen gewoon doen. Wij hebben heel mooie ideeën die mensen van ons kunnen overnemen maar je kan juist zo verschrikkelijk veel leren van de anderen. Europa is met dingen bezig die voor onze economie van groot belang zijn en dat willen we hier in Nederland niet altijd zien.

AR: We hadden hier de LFA regeling (Less Favoured Areas, ook wel bekend als de bergboerenregeling, MM en BW). Dat is een hectaretoeslag voor terreinen die lastig te bewerken en te maaien zijn. Met ons Midden-Delflands veen- en weidelandschap en ook een beetje door die oude verkavelingspatronen hebben ook wij handicaps die komen door het landschap. Die regeling is er nu niet meer maar we kregen uiteindelijk 3.000 euro per boer netto in de knip. Waar die boer vervolgens wel extra werk voor moest doen zoals het onderhoud van slootjes.

WvD: En beheer van weidevogels

AR: En we wilden de koeien buiten. De regeling bestaat nu niet meer.

WvD: Maar het heeft wel geholpen in de slechte economische tijd van de veehouderij.

### **Wat vindt u het meest bijzondere aan Cittaslow?**

AR: Dat het uitnodigt om iedere keer weer een nieuwe vraag te stellen. Wat kan jij vandaag of morgen toevoegen aan de kwaliteit van leven? Dat is volgens mij iets waar iedereen dagelijks bij moet stilstaan. En dat geeft mij een geweldige kick.

WvD: Dat je als ambtenaar gestimuleerd wordt om nog wat extra's toe te voegen. Dat je net even buiten het gebaande kader denkt en dat zoiets gewaardeerd wordt.

## INTERVIEW NIJMEGEN, RUIMTE VOOR DE WAAL.

# 'Sinds de Romeinen niet zo ingrijpend aangepakt'



*Bert Velthuis (BV), wethouder stedelijke ontwikkeling*

*Karsten Schipperheijn (KS), omgevingsmanager Ruimte voor de Waal*

*Ton Verhoeven (TV), senior adviseur Water*



Toen prins Willem-Alexander in 1997 tijdens een televisie-interview met Paul Witteman liet weten zich te gaan verdiepen in watermanagement werd daar lacherig op gereageerd. Dat beeld is 18 jaar later geheel gekanteld. Tegenwoordig is Nederland in de hele wereld erkend koploper op het gebied van watermanagement en bekleedt die vooraanstaande positie in belangrijke mate omdat watermanagement wordt gezien als veel meer dan alleen waterbeheersing. De gemeente Nijmegen heeft die boodschap goed begrepen. In het project 'Ruimte voor de Waal' wordt het tegengaan van overstromingen gekoppeld aan actuele thema's als stedelijke ontwikkeling en duurzaamheid en dat is in het buitenland niet onopgemerkt gebleven.

### Wat is er zo speciaal aan het project 'Ruimte voor de Waal'?

KS: Nederland bouwt de dijken al 1.000 jaar hoger en hoger. Dat werkt niet meer nu er zoveel water uit Duitsland binnen stroomt. Het kan ook heel anders en die verandering is speciaal. 'Ruimte voor de Rivier' is een Rijksprogramma én een programma van lokale en regionale overheden en van andere partners. Dat is een heel bijzondere samenwerking, zeker voor een binnenstedelijke omgeving, midden in de stad. Het is een van de beste voorbeelden van de koppeling van de waterveiligheidsdoelstellingen van een stad aan de kwaliteitsdoelstellingen van die stad. Het is uniek hoe wij van een dreiging



Een uniek stedelijk rivierpark in het hart van Nijmegen.  
Beeld Gemeente Nijmegen

### **Nijmegen en de Waal**

Ten gevolge van hevige regenval in Zwitserland, Duitsland en België werden in 1993 en 1995 steden en dorpen langs de grote rivieren getroffen door overstromingen. Bij beide gelegenheden liep in Nijmegen de Waalkade onder water. Vooral de tweede keer maakte dat diepe indruk op de inwoners van de stad en de wijde regio. Toen dreigden namelijk in het achterland van Nijmegen de dijken het te begeven en werden honderdduizenden mensen geëvacueerd. Waar met het oog op de klimaatverandering de blik van de overheid tot dan toe was gericht op bescherming tegen het oprukkende water van de Noordzee werd toen duidelijk dat ook de rivieren een gevaar vormden dat niet langer genegeerd kon worden. Nog in 1995 introduceerde de landelijke overheid het 'Deltaplan Grote Rivieren'.

Alleen al in de provincie Gelderland werd in 10 jaar tijd 600 miljoen euro geïnvesteerd in het versterken van zwakke dijken. Vanaf 1996 worden via het 'Hoogwater Beschermingsprogramma' de belangrijkste nationale waterkeringen regelmatig herkeurd. Nog tot en met 2015 wordt gewerkt aan de NURG-projecten waarbij NURG staat voor 'Nadere Uitwerking Rivier Gebied'. De projecten zijn bedoeld om behalve een verbeterde waterafvoer ook nieuwe natuur te creëren. Vanaf 2007 wordt uitvoering gegeven aan 'Ruimte voor de Rivier'.

Binnen dit programma is door de gemeente Nijmegen het plan 'Ruimte voor de Waal' opgesteld en uitgevoerd. Op de Nijmeegse noordoever van de Waal wordt bij Lent de dijk 350 meter landinwaarts geplaatst en er komt over een lengte van 4 kilometer een nevengeul van 200 meter breed. Zo ontstaat tegelijkertijd een eiland in de rivier én in het hart van de stad. Daar waar de rivier langs de stad stroomde, stroomt hij er straks bovendien dwars doorheen, want op de noordoever van de Waal bouwt Nijmegen aan het stadsdeel Nijmegen-Noord (Waal sprong), waar straks zo'n 30.000 mensen wonen. De aanpak is zo opzienbarend dat de stad bijna dagelijks delegaties uit binnen- en buitenland ontvangt. Ook journalisten en scholieren weten de weg naar Nijmegen te vinden. Allemaal mensen die zich graag laten informeren hoe een stad van een nadeel een voordeel maakt en zich daarmee nationaal maar zeker ook internationaal op de kaart zet.

een kans maken. Ook speciaal aan het project is dat we ervoor hebben gezorgd dat mensen die eerst heel erg tegen waren nu trots zijn en meedenken.

BV: Je maakt natuurlijk niet vaak mee dat een stad zich in zo'n korte tijd moet voorbereiden op zo'n ingrijpende verandering. We bouwden al op de noordoever, maar stonden nog steeds een beetje met de rug naar de Waal.. Dat is nu echt aan het veranderen. De Waal stroomt door de stad in plaats van langs Nijmegen. En het langgerekte eiland dat ontstaat met het graven van de nevengeul, ligt pal langs de historische binnenstad.

### **Dat lijkt ons ook een psychologische omwenteling?**

BV: Iedereen ziet dat Nijmegen een totaal andere stadsbeeld krijgt. Als je mensen in het gebied rondleidt, kun je echt laten zien dat het er niet alleen op papier anders uitziet maar dat het in werkelijkheid nu al aan het veranderen is.

TV: Vroeger zagen we de Waal als een vijand. En nu noemen we dit project 'Nijmegen omarmt de Waal'. Daar zit de boodschap al in. Deze filosofie draagt de gemeente ook steeds meer uit. Op de noordoever komt de Waal sprong. Dat betekent dat je de rivier gaat opnemen in je stad. Zoals dat eigenlijk bij veel grote steden het geval is.

KS: Het is ook heel leuk en nuttig dat we een informatieboot hebben. Daar kan iedereen op de plek waar gewerkt wordt zien hoe Nijmegen vanuit verschillende projecten de Waal omarmt en er straks uit gaat zien. We werken trouwens ook hard aan nieuwe natuur in dit gebied. Sinds vorig jaar zijn de stedenbouwkundige ontwikkeling en de Natura-ontwikkeling steeds meer met elkaar verbonden.

BV: Ons nieuwe bezoekerscentrum De Bastei, met daarin onder meer een natuurmuseum, komt ook aan de Waal te liggen. Dat draagt extra bij aan een unieke mix van stad en natuur. Je loopt in Nijme-

gen zo vanuit het centrum een groot natuurgebied bij de Waal in waar je kunt genieten van de natuur en kunt recreëren.

### **De omgeving van de Waal krijgt dus ook een andere functie voor Nijmegenaren?**

BV: Ja, dat klopt wel. Mensen wandelen graag langs de rivier en er zijn ook een paar strandjes. Maar tot op heden was de Waal zelf er vooral voor de afvoer van water en de scheepvaart. Maar in de nevengeul kunnen we straks zeilen, roeien en zwemmen en dan wordt het ook recreatie.

KS : Dat zou nu niet kunnen, want op de Waal zelf passeert elke drie minuten een binnenvaartschip.

### **Het viel ons op dat Rijkswaterstaat het initiatief had bij 'Ruimte voor de Rivier', maar dat bij 'Ruimte voor de Waal' de gemeente Nijmegen het voortouw nam in samenwerking met andere partijen zoals het ministerie en het Waterschap. Is daar een reden voor geweest?**

KS: Aanvankelijk was er veel weerstand van bewoners uit Lent tegen 'het plan Brokx', dat een dijkverlegging voorstelde. Daarom is Rijkswaterstaat – mede op initiatief van de Tweede Kamer – meer gaan samenwerken met de gemeente. Dat was in 2007. We hebben toen in no time een planstudie gedaan en dat hebben we goed gedaan. Daarom stemde de minister er mee in dat wij als stad ook het initiatief zouden nemen in de uitvoering. Daar is veel over gesproken in het stadhuis en de gemeenteraad, want het ging natuurlijk om een enorme klus. Kunnen we dat aan, was de vraag. Welke risico's lopen we? Uiteindelijk is er gekozen voor een model waarbij wij als gemeente het project uitvoeren en het Rijk verantwoordelijk is voor de financiën. Dat is natuurlijk wat kort door de bocht geformuleerd. In de praktijk werken we heel veel samen en dat gaat uitstekend. Onze lokale kennis en de inhoudelijke ervaring en expertise van Rijkswaterstaat komen zo mooi samen. Dat betaalt zich ook uit. Een goed voorbeeld is de besluitvormingsprocedure van het bestemmingsplan, die was binnen een jaar gerealiseerd.



Recreëren aan de Waal.  
Foto: Rutger Hollander Fotografie

### Zijn daardoor meer zaken anders geregeld?

KS: Voor ons project verplaatsen wij 5 miljoen kuub zand. Dat zijn onwaarschijnlijk veel vrachtwagens en die wil je niet door de stad laten rijden. Daar heb je als lokale partij beter zicht op. Onze adviezen op dat gebied heeft Rijkswaterstaat ter harte genomen en dat leidt dan tot een resultaat waarbij de stad eigenlijk nauwelijks iets merkt van al die vervoersbewegingen omdat 95% van al het vervoer over het water gaat.

TV: Bij zo'n project is ook goede communicatie heel belangrijk. En als gemeente zit je dan het dichtste op de burgers.

BV: We investeren veel in goede communicatie. Dat is belangrijk. Het is een fantastisch project dat heel veel gaat opleveren voor de stad én voor Lent op het gebied van waterveiligheid, recreatie en natuur. Maar we zijn ons natuurlijk ook bewust van het feit dat er in een relatief korte periode heel veel afkomt op de bewoners van Lent. Een compleet nieuw stadsdeel, de aanleg van veel nieuwe infrastructuur en het verleggen van de dijk, gecombineerd met het graven van een nevengeul voor de Waal. Sommige mensen moesten ook verhuizen vanwege de dijkteruglegging. Daar word je uiteraard financieel voor gecompenseerd, maar dat is vaak toch een emotioneel moment. Ik kan me levendig voorstellen dat bewoners van de voormalige dorpskern ons vragen: "Hebben jullie wel oog voor het oude Lent?". Ik zeg dan altijd heel eerlijk dat het nooit meer zo wordt als vroeger. Lent is steeds meer onderdeel geworden van de stad en zal dat blijven, maar we hebben natuurlijk wel zo veel mogelijk oog voor belangen van de 'oude' bewoners. En nogmaals, er komt ook veel voor terug. De noordoever van de Waal wordt straks een prachtige plek om te leven. Misschien wel één van de allermooiste plekken van de stad. Dat is ook goed voor de bewoners en ondernemers die hier van oudsher al wonen.

### Hoe gaan jullie in de communicatie om met aan de ene kant zorgen van mensen en aan de andere kant trots op het (nieuwe)gebied?

KS: In 2006-2007 zijn we begonnen met twee dingen. Het ene is dat je communicatie gewoon op orde moet zijn. De inspraak moet goed zijn, mensen moeten weten waar ze aan toe zijn. Als je daar fouten maakt, ga je nat.. Daarnaast hebben we ingezet op inspiratie en identiteit. Dan hoor je bijvoorbeeld het historisch verhaal van mensen. Hoe was dit gebied nou vroeger en wat zijn bijzondere plekken of herinneringen? Wat moet er in het nieuwe gebied komen qua groen, bereikbaarheid, recreatie? Dat hebben we ook meegenomen in het planproces.

BV: De communicatie verloopt goed en dat heeft ook echt bijgedragen aan een voorspoedig verloop van het project. En als je het dan toch hebt over hoe je je internationaal kunt laten inspireren; pas geleden was ik in Berlijn en daar zijn ze ook van plan grote projecten te ontwikkelen. Daar was de communicatie niet goed en dan wordt alles op slot gedraaid. Midden in Berlijn heb je het oude vliegveld Tempelhof, een stadsgebied van 3 bij 4 kilometer, zo groot als onze Waalsprong. De bevolking heeft nu uitgesproken dat ze er niks meer mee wil en daar gebeurt dus helemaal niets meer. Goede communicatie en burgerparticipatie is heel belangrijk.

### Jullie ontvangen ook veel delegaties?

KS: We ontvingen in 2014 ruim meer dan 300 groepen. In 2013 waren het er ongeveer 200. We zijn er nu zo'n 3 jaar mee bezig.

### Maar waarom zijn het er zo gigantisch veel?

KS: Dat komt omdat 'Ruimte voor de rivier' internationaal interessant is. Als het ministerie van BZK of provincies of waterschappen groepen hebben, laten ze die hier naartoe komen. Er staat veel op papier en er is heel veel bedacht maar hier kan je het zien en ervaren.

TV: Bij congressen of via de media zien mensen foto's van het project 'Ruimte voor de Waal'.

BV: Er is gewoon heel veel te zien. Uiteraard de dijkteruglegging, maar er is ook een nieuwe stadsbrug De Oversteek in dit gebied aangelegd en dat was ook een technisch hoogstandje. Meteen aan





300 groepen per jaar op bezoek bij 'Ruimte voor de Waal'.  
Foto: Rutger Hollander Fotografie

het water en de dijkeruglegging verrijst een compleet nieuwe, grote woonwijk. Die combinatie van elementen is interessant voor experts uit de hele wereld. Wat hier in Nijmegen gebeurt kan inspiratie opleveren voor de aanpak van stedelijke problemen elders in de wereld. De verschillende projecten in dit gebied winnen bovendien internationale prijzen, dat trekt natuurlijk ook de aandacht.

### Waar komen de delegaties vandaan?

KS: Ik heb gisteren even gekeken uit welke landen buiten Europa er in 2014 delegaties op bezoek zijn geweest. Dat zijn Canada, de VS, Mexico, Colombia, Brazilië, Argentinië, Filipijnen, Indonesië, Bhutan, Nepal, Sri Lanka, Vietnam, Myanmar, Taiwan, China, Afghanistan, Mongolië, Bangladesh, India, Namibië en Trinidad en Tobago.

### Wat leren de delegaties van jullie? Met welke vragen komen ze?

KS: In grote lijnen richt de belangstelling zich op drie thema's: watermanagement, communicatie en hoe werken overheden in zo'n megaproject samen? Ik had vandaag bijvoorbeeld een groep Indonesiërs uit Kalimantan. Dat is een heel dun bevolkt gebied. Die gaan over een paar jaar een brug maken van een paar kilometer lang. Dus ik dacht dat ze vooral kwamen om te kijken hoe wij dit soort dingen maken, maar die waren vooral geïnteresseerd in de wijze waarop overheden samen werken. In Nederland hebben we dat heel goed geregeld. Een andere groep komt leren hoe je een diepwand kan maken tegen kweloverlast. Of er komen studenten die meer willen weten over een constructie van een brug. We hebben iemand van het waterschap die Engelse en Nederlandse presentaties kan geven, we hebben een technisch ingenieur, we hebben iemand die een presentatie kan geven over de contractvorm, mensen die kunnen vertellen over communicatie. Er zijn ook weleens groepen die juist een bestuurlijk verhaal willen horen. Dat varieert van een Poolse minister tot Canadese regiobestuurders.

BV: Maar studenten en journalisten hebben ook veel belangstelling en we organiseren dan ook geregeld excursies en presentaties.

## **Waarom nemen jullie deel aan het Europese programma voor kennisuitwisseling over watermanagement 'Flood Resilient City'?**

KS: Bij die uitwisseling kijk je naar de goede voorbeelden van watermanagement en gebiedsontwikkeling. In Orléans hebben we bijvoorbeeld inspiratie gevonden voor het ontwerp van de nieuwe kade aan de noordzijde van de nevengeul. Wij hebben andere steden anderzijds ook veel kunnen vertellen over onze communicatie-aanpak en over hoe we van een noodzakelijke ingreep in de rivier een kans hebben gemaakt om de stad een unieke impuls te geven.

## **Er komen veel journalisten langs, en dat lijkt ons een hele goede gelegenheid om Nijmegen te promoten. Pakt de gemeente die kans ook?**

BV: Zeker, we laten zien dat Nijmegen een stad is met historie die bouwt aan een duurzame toekomst. Een stad ook die kennis en innovatie hoog in het vaandel heeft en die op een open wijze communiceert met inwoners. Behalve de nevengeul en de nieuwe dijk ontwikkelt Nijmegen zich nog op veel andere fronten rondom de Waal. In 2013 is de nieuwe stadsbrug De Oversteek geopend, vernoemd naar de heroïsche oversteek die de geallieerden hier in WOII maakten. Dat project heeft Nijmegen tot in de VS nieuwe bekendheid gegeven en was ook bij de nationale herdenking van Market Garden in 2014 een van de hotspots in de nationale tv-uitzending.

## **Profiteren bedrijven (in Nijmegen) van dit project? Gaan ze bijvoorbeeld naar het buitenland om die delegaties te helpen. En zijn dat dan de bedrijven die hier al betrokken zijn bij het project?**

TV: Royal Haskoning heeft meegewerkt aan het ruimtelijk plan voor het rivierpark. Zij hebben in 2011 samen met ons ook de 'Waterfront Center Top Honour Award' gewonnen in New York. De kwaliteit die hier in het plan is gestopt, straalt zodoende ook af op een internationaal georiënteerd bedrijf als Haskoning. Het project in Nijmegen dient ook als goed voorbeeld van de Nederlandse expertise op het gebied van watermanagement; in het kader van 'Ruimte voor de Rivier' promoot het ministerie ook Nederlandse kennis en kunde in het buitenland.

## **Wat vindt u persoonlijk het meest bijzondere aan "Ruimte voor de Waal"?**

KS: Bijzonder is hoe Nijmegen van een bedreiging een kans heeft gemaakt. En hoe uit weerstand bij bewoners trots is gegroeid. Als je zo'n unieke ingreep in de rivier en je stad doet, heb je de verplichting dat heel goed te doen. En voor die missie hebben bij de projectpartners als Rijkswaterstaat en het Waterschap steun gevonden. Dat je met samenwerking zo'n mooi resultaat kunt bereiken, vind ik persoonlijk het mooist.

BV: Het project is in gang gezet door mijn voorgangers. Ik kijk al verder naar de toekomstige inrichting, de beleving en het gebruik van het nieuwe watergebied. Want Nijmegen is op een historische wijze veranderd. Sinds de stichting door de Romeinen is het hart van de stad nooit zo ingrijpend en in zo'n korte tijd op de schop genomen. De Waal stroomt straks niet meer langs de stad, maar midden door de stad. Dat is een compleet nieuwe beleving, waar heel veel generaties Nijmegenaren van gaan genieten.

## INTERVIEW KIMO KUSTGEMEENTEN

# 'Let op, Jouw kinderen moeten straks ook kunnen leven'



Robert te Beest (RtB), voorzitter KIMO

Bert Veerman (BV), bestuurlijk secretaris KIMO



Hoe klein Nederland ook is, het heeft wel een kustlijn van 525 kilometer. Water kent geen grenzen. De gemeente Velsen had dat al snel in de gaten. Kustgemeenten staan vaak voor dezelfde problemen en uitdagingen. 2 jaar nadat de internationale vereniging voor kustgemeenten KIMO het levenslicht had gezien werd Velsen lid. Dat was in 1992. In 1999 richtten de gemeenten Noordwijk en Velsen KIMO Nederland België op. Waar KIMO zich in eerste instantie keerde tegen de vervuiling van de zee schenkt de vereniging inmiddels ook aandacht aan thema's als toerisme en economie. Die hebben namelijk ook alles met duurzaamheid te maken.

### Sinds kort zijn alle Nederlandse gemeenten lid van KIMO Nederland-België. De Belgische kustgemeenten doen nog niet allemaal mee. Is daar een verklaring voor?

RtB: Het mooiste is als een gemeente denkt: "Waarom hoor ik er als een van de weinige nog niet bij?"

Want de belangen om hierbij te horen zijn groot, en eigenlijk is het een unieke organisatie want wij zijn de enige overheidsorganisatie die de hele kuststreek vertegenwoordigt. We zien graag dat ook alle Belgische kustgemeenten lid worden, maar daar nemen we gewoon even wat langer de tijd voor.

BV: Wij gaan en kunnen een gemeente niet lopen pushen.



### Velsen en KIMO

Uit bezorgheid over de vervuiling van de zee sloegen in 1990 kustgemeenten uit Noorwegen, Denemarken, Schotland en Engeland de handen ineen. Ze deden dat onder de naam KIMO (Kommunes Internasjonale MiljøOrganisasjon). Hun initiatief werd in de jaren daarop volgend opgepikt door diverse gemeenten uit andere landen. Vandaag de dag vertegenwoordigt KIMO International 150 kustgemeenten uit 14 landen en is het een organisatie geworden die zich in brede zin bezig houdt met milieu en veiligheid. Haar terrein bestrijkt behalve de Noordzee inmiddels ook de Ierse Zee, een gedeelte van de Atlantische Oceaan, het Skagerrak, de Baltische zee en de kustwateren van de aangrenzende landen.

Kimo is een belangrijke speler geworden in Europese overleggen zoals de ministerconferentie voor Noordzeelanden en OSPAR (op 25 maart 1998 trad het OSPARverdrag in werking. Hierin verplichten 14 landen en de Europese Commissie zich in te zetten voor de bescherming van het maritieme milieu in de noordoostelijke Atlantische Oceaan en de Noordzee, MM en BW). Op 20 november 2014 vierde het samenwerkingsverband Kimo Nederland- België het 15jarig bestaan met een druk bezocht symposium op het Fort eiland in IJmuiden. Daar werd veel zichtbaar van de resultaten die tot nu toe werden bereikt maar ook van de noodzaak tot samenwerking tussen vissers, bedrijven, kustgemeenten en belangenorganisaties. En misschien dat de belangrijkste conclusie wel was dat een schoon milieu en een bloeiende economie elkaar versterken. Vandaar ook dat ter afsluiting van het symposium de 'Green Deals Visserij' en 'Green Deals Schone Stranden' werden ondertekend door vele partijen.

KIMO Nederland België is een bloeiende vereniging met een constructieve, op bewustwording gerichte aanpak. Een vereniging die helaas nog weinig bekend is maar daar graag verandering in wil aanbrengen. In de woorden van haar voorzitter Robert te Beest, tevens bestuurslid van KIMO International, tijdens het symposium: "We hebben onze vaders en moeders al een tijdje vergeten te vertellen dat we volwassen zijn en moeten de bescheidenheid een beetje van ons afwerpen".

### Lopen de belangen van de KIMOgemeenten samen?

RtB: In essentie lopen die samen, omdat de problematiek waar KIMO voor staat de gemeentelijke belangen overstijgt. Het zijn internationale belangen. Individueel kunnen gemeenten weleens een ander belang hebben, maar het overstijgend belang is dat van een schone en veilige Noordzee. Dat besef is er bij alle kustgemeenten. Wij zijn die vereniging die voor die gemeenten opkomt. Bij veel gemeenten zijn we goed bekend, maar bij heel veel ook niet. Met KIMO Nederland-België zijn we vrij ver omdat we bijna alle kustgemeenten bereiken. Je ziet dat sommige projecten klein beginnen en groot worden. Tijdens het symposium ter gelegenheid van ons 15-jarig bestaan zijn 2 Green Deals ondertekend. Daar zijn we heel trots op.

### Jullie zijn optimistisch?

BV: Dat zijn we van nature. Kijk naar KIMO-International. Dat heeft ieder jaar haar Algemene Leden Vergadering, waar resoluties worden aangenomen op het gebied van afval, offshore, veiligheid en noem maar op. Daar ligt onze basis. Het kan best wel eens dat we in Nederland en België een afwijkend standpunt hebben en daar wordt dan over gediscussieerd.

RtB: Eigenlijk is KIMO een netwerkorganisatie met heel veel kustgemeenten door Europa heen. Een organisatie die vanwege al onze projecten ook door Europa gezien wordt. En met Europa bedoel ik onder andere Brussel. Ze weten daar dat we de kar trekken bij vele projecten. Internationaal gaan we naar allerlei gelieerde bijeenkomsten zoals OSPAR waar het milieu bepleit wordt.

BV: Eens in het jaar is er een ministersconferentie van Noordzeelanden in Europa. Vroeger werd deze apart georganiseerd, nu door OSPAR. En daar zitten wij nu ook aan tafel, hebben spreekrecht en brengen punten in. Soms doen we dat ludiek en soms met papieren.

RtB: Vanuit de VNG kregen wij op een gegeven moment te horen dat er geld is voor nieuwe projecten

in Europa. Via de KIMOlijn waren we echter al in gesprek met Brussel. Ook de VNG moet weten dat een organisatie als deze bestaat. Een organisatie die wel heel erg in het verlengde ligt van wat de VNG ook doet, namelijk gemeenten vertegenwoordigen.

BV: Het is heel low profile. Ik zal een voorbeeld noemen. We hebben het project Fishing for Litter dat ook in de Baltische zee wordt gedaan, door KIMO Baltic. Uit politiekering kwam de vraag of wij onze gegevens op elkaar af konden stemmen. We maken een afspraak met KIMO Baltic, en binnen drie weken treffen we elkaar in Kopenhagen. Zo werkt dat.

RtB: Het is snel en daadkrachtig.

BV: Zo werken wij. KIMO Denemarken is ook geïnteresseerd in de Green Deals en wij kijken dan of we daar een gezamenlijk project mee op kunnen zetten.

### **Jullie doen dus twee dingen. Enerzijds zitten jullie er niet bovenop maar als het kan treden jullie snel en daadkrachtig op. Kunnen wij het zo samenvatten?**

RtB: Ja. KIMO Nederland-België is een kleine organisatie. We hebben een paar werknemers, die vast in dienst zijn. Dat geeft je de continuïteit om dit jarenlang te doen. Het wordt geborgd door het lidmaatschap van gemeenten. Je ziet dat we met onze projecten steeds dichter op de Rijksoverheid zitten. Het tij zit ook een beetje mee. De belangstelling voor deze thema's begint de laatste jaren toe te nemen. Dan denk ik bijvoorbeeld alleen maar aan microplastics. Twee jaar geleden hoorde je daar niemand over maar tegenwoordig staat het thema wel op de kaart. Clean Sea, Schone Stranden en de microplastics, dat is nu net de business waar wij al 15 jaar in zitten. Voor ons natuurlijk ontzettend prettig, want daardoor worden wij eerder gezien.

### **Veel van jullie projecten hebben te maken met (zwerf)afval, is dat ook een beetje het doel van de organisatie?**

BV: Ons hoofddoel is om de zeeën in een goede conditie door te geven aan de toekomstige generaties. En dat gaat niet alleen over afval. Daar vallen wél heel veel dingen onder, zoals transport over de Noordzee, het verlies van containers, veilige vaarroutes en het windmolenpark op de Noordzee etcetera. Maar ook: wat doen wij als kustgemeenten indien er een ramp op de Noordzee gebeurt en er zitten 80.000 mensen aan het strand? Maar de vervuiling van de zeeën springt natuurlijk het meest in het oog.



*Het symposium ter ere van het 15 jarig jubileum van KIMO Nederland en België. 20 november 2014*

### Maken jullie draaiboeken voor al die scenario's die jullie nu schetsen?

BV: Ja. We zitten in overleggen met ministeries als het bijvoorbeeld gaat over de containers. Jaarlijks verliezen schepen in de Europese wateren 2.000 containers. Het verlies van één container heeft gelijk al een grote impact. Een van onze bestuursleden, de burgemeester van Ameland, heeft daar een heel programma over opgezet en gepleit voor een internationale aanpak. Veel nucleair transport gaat over de Noordzee naar Zweden, op een manier die volgens ons niet hoort. We hebben de handen nog niet op elkaar gekregen om dat anders te laten verlopen. We zijn geen activistenorganisatie, dus we gaan daarom niet voor de sluisen van IJmuiden liggen om onze doelen te bereiken. We willen het democratisch behandelen. We willen dat nucleair afval uiteindelijk in goede gecertificeerde schepen getransporteerd wordt, en die zijn ook voorhanden. In Nederland en de Europese wateren vindt nog geen verantwoord transport plaats en daar lobbyen we voor. Ook de plastic verontreiniging en de 20.000 ton afval die jaarlijks vanaf schepen in de Noordzee gedumpt wordt zorgt voor vervuiling van de zeeën. Door allerlei maatregelen is dit nu misschien gehalveerd, maar alsnog is het een hele berg. We praten wel over manieren om afval weg te krijgen uit natuurgebieden.

RtB: We doen veel aan bewustwording. In 2014 hebben we in Rotterdam een symposium gehad met allerlei sprekers. De Holland Americalijn was bijvoorbeeld ook vertegenwoordigd. En we hebben een reizende tentoonstelling, met name gericht op scholen, die het hele land doorgaat.

BV: De tentoonstelling is zo succesvol dat deze tot eind 2015 volgeboekt is in Nederland en België. Maar ook Griekenland, Denemarken en Zweden hebben belangstelling. We zitten in een Europees Clean Sea project en vandaaruit is de tentoonstelling ook gelanceerd. We zijn langzaam maar zeker de tentoonstelling aan het optimaliseren. Het is een tentoonstelling voor volwassenen en kinderen. We willen meer laten zien dan vervuiling, maar ook wat de zeeën allemaal brengen. Ze brengen ons voedsel, maar we gebruiken de zeeën ook voor transport. We gaan de tentoonstelling meer thematisch maken. Er komt bijvoorbeeld ook een onderdeel over de vervuiling van lood in de Noordzee door de sportvisserij.

RtB: Op die manier zie je ook wel een verandering in gedachten. Van de vervuiling naar de circulerende economie waar vervuiling niet in thuis hoort. We zijn een milieu-gerelateerde organisatie. Maar



Onderzoek met de GO 22 en GO 26 naar opslag van huisvuil aan boord en in de haven. 22 december 2014

feitelijk staan we gewoon voor een schone economie in de toekomst. Je doet het voor je visserij, voor mensen die niet op een vervuild strand willen liggen. Dus er zit een heel zware milieucomponent aan, maar er zit een misschien nog wel een groter belang in als het gaat om toekomstige economie en de visserij. Ook onze kinderen willen straks nog vis eten uit de Noordzee. Dat is ook de reden dat zoveel partijen belangstelling hebben om met Green Deals mee te doen, dat KIMO havenpartijen en andere belanghebbenden meekrijgt. Die hebben er gewoon terecht belang bij dat het in de toekomst ook goed gaat.

### **Dus jullie hebben hele sterke troeven in handen?**

RtB: Ik denk van wel. De argumenten kloppen. Het lijkt dat de tijdsgeest ons goedgezind is. Dat heb je soms nodig. Nu zie je een aantal dingen gewoon prettig samenkomen.

### **Wat betekent het dat gemeenten KIMO hebben opgezet en dat het geen initiatief is van de Rijksoverheid?**

RtB: Het is een beetje de algemene tendens. KIMO was in zekere zin de tijd vooruit. Je ziet de laatste tijd veel vaker dingen ontstaan van onderop. De bewustwording ligt echt niet meer alleen in Den Haag. Die ligt bij de mensen op straat. Dat zijn onze strandondernemers, de paviljoenhouders, onze havenbedrijven en die hebben er allemaal belang bij dat dingen in de toekomst goed lopen. En als de behoeften daar ontstaan, dan heb je een veel grotere troef in handen dan wanneer het vanuit de Rijksoverheid wordt opgelegd. Je hebt de Rijksoverheid wel nodig, daarom zijn er ook die Green Deals. Dan komt een aantal dingen samen. Maar de Rijksoverheid kan niets doen als de onderliggende partners niet meewillen. Initiatief van onderop heeft veel meer bestaansrecht. Daar heeft KIMO de laatste jaren veel geoogst.

### **Kan gesteld worden dat gemeenten zaken voor elkaar krijgen die landen niet voor elkaar krijgen?**

BV: Kijk naar de ontwikkeling van KIMO. Een Noorse, een Deense, een Schotse en een Engelse gemeente vonden dat ze niet goed gehoord werden bij hun nationale overheid, en al helemaal niet in Europa. Het ging toen over de sterfte van zeehonden door de blauwalgen en nucleaire lozingen. Die vier gemeenten wilden een platform in Europa en dat is er gekomen. Nu is het een organisatie van omstreeks 150 gemeenten met een eigen mening en vele contacten. Op de achterhand hebben wij onze resoluties waardoor wij op ieder moment kunnen zeggen wat ons standpunt is.

### **Welke projecten vinden jullie het beste gelukt?**

BV: Fishing for Litter is een van onze belangrijkste projecten. Dat doen we al sinds 2002. Het was eerst heel klein maar het is groot geworden. We moeten nu zelfs oppassen dat de naam niet weg geroofd wordt door andere organisaties die er een andere betekenis aan geven. Het is inmiddels ook in Brussel geland. We worden nu uitgenodigd om deel te nemen in Clean Sea projecten en brengen dan specifieke gegevens vanuit de visserij in. Met Fishing for Litter hebben we ook bij de visserij bewustzijn gecreëerd. Het heeft heel lang geduurd, maar ik kan best wel zeggen dat ik bij sommige vissers momenteel kind aan huis ben. En dat komt niet omdat ik tegen ze zeg wat ze moeten doen maar omdat ik gewoon een keer op de boot ben gestapt en een week met ze mee ben geweest, de Noordzee op. Om te kijken hoe het gaat en om met hen te praten want zij hebben ook heel veel te mopperen over overheden. Wij hebben het geluk dat er in Nederland tussen de 90 en 100 schepen deelnemen aan Fishing for Litter. Zo halen we grote hoeveelheden afval uit de Noordzee, tussen de 300.000 en 400.000 kilo per jaar. Het belangrijkste is dat we het onderwerp van die vervuiling in de Noordzee steeds weer onder de aandacht brengen en op de agenda zetten in Europa. We hebben ook een belangrijk aandeel gehad in de totstandkoming van de Europese marine strategie. Daar komen de Green Deals ook weer uit voort. Dat zijn de stappen waar wij op de achtergrond, of soms op de voorgrond, aan bij hebben

gedragen. Dat is de positie die KIMO heeft: niet staan schreeuwen maar inhoudelijk meewerken. Op internationaal niveau hebben we samen met universiteiten onderzoek gedaan naar de economische en sociale gevolgen van de vervuiling op de Noordzee. De schade loopt in de tientallen miljoenen, zowel op de stranden als in de scheepvaart. Die gegevens brengen wij allemaal in.

Bij het project Clean Sea geven vissers iedere twee uur hun positie op. Zo weten wij precies welk afval uit welk gedeelte van de Noordzee komt. De hotspots liggen in de vaarroutes. We weten nog niet goed hoeveel procent vervuiling van het land komt en hoeveel procent van de zee. Er is wel een aantal projecten in de rivieren waar dat gemeten wordt. Wij hebben hier in IJmuiden voor de sluis een opstelling gemaakt waarbij wij meten hoeveel afval er vanuit het Noordzeekanaal komt. Deze gegevens spelen wij door aan het ministerie. Dat project wordt zo opgezet dat het ook op andere plekken uitgerold kan worden. Tot nog toe hebben we de toplagen bemonsterd, en nu hebben we een constructie gemaakt waarmee we de hele waterkolom gaan meten.

RtB: Het aardige aan dit project is dat we hier de lokale scholen bij betrekken. De jonge mensen die de maritieme opleiding in Velsen volgen halen bijvoorbeeld het vuil op, handwerk dat ook moet gebeuren. Maar ondertussen creëer je natuurlijk ook bij toekomstige vissers bewustzijn wat er in de Noordzee gebeurt. Dus het mes snijdt aan twee kanten.

BV: Het zijn de jongens van de toekomstige binnenvaart. Als in het voorjaar in de grote rivieren het water zakt ligt het helemaal bezaaid met plastic. Dat komt van het land maar ook van de schepen. We werken op meer projecten samen met de jeugd omdat we dat heel belangrijk vinden. We bemonsteren ook een stuk oever aan het Noordzeekanaal. We kijken dus niet alleen wat door het water afgevoerd wordt maar ook wat er bij de oevers gebeurt. Bij onze tentoonstelling hebben we een hoek voor de jeugd ingericht en daar hebben we 'Het Klaslokaal' aan verbonden. Dat is een project waarbij de bovenbouw een kindercollege krijgt van iemand van de UvA. Soms helpen kinderen ook met opruimen, soms zetten wij het zo op dat zij eerst gaan rapen. We hebben een keer van het afval een kunstwerk gebouwd, een andere keer hebben kinderen er gedichten bij geschreven die ze later op ansichtkaart krijgen. Kinderen die aan dit project deelnemen worden ambassadeur van de Noordzee. We doen dit omdat we denken dat er altijd wel iets van blijft hangen, bijvoorbeeld dat het gooien van een stukje papier op straat consequenties heeft. In België gaat zo'n project anders. Daar hebben ze een andere cultuur en dat werkt daar anders, daar moet je tijd in stoppen.

### **Wat is het verschil?**

BV: De Belg vindt een Nederlander te gauw recht voor zijn raap. In België is dat wat genuanceerder. Je spreekt een Belg altijd met U aan.

### **Komt het in België evenzeer van onderop als in Nederland?**

BV: Daar zit het initiatief meer aan de bestuurlijke kant. Maar het is wel heel prettig samenwerken met de Belgen. Als ze ergens voor gaan, gaan ze er ook echt voor.

RtB: In Nederland merk je dat je van onderop wat bereikt. Als dat in een ander land met een andere cultuur anders werkt moet je natuurlijk die lijn volgen. Want uiteindelijk heb je maar een doel en dat is die Noordzee.

### **Heeft België hetzelfde doel als Nederland?**

RtB: KIMO Nederland-België heeft dezelfde doelstelling. Dat blijkt ook in de praktijk. Je ziet dat veel organisaties met een bepaald thema bezig zijn, bijvoorbeeld het schoonhouden van stranden. Die pakken dan het thema op, wat heel belangrijk is, maar je ziet wel een groot verschil tussen KIMO en die andere organisaties. Wij zijn van de gemeenten, en dat betekent ook dat die gemeenten hard moeten gaan lopen. Maar wij omarmen ook andere maatschappelijke organisaties want zij dragen allemaal bij aan de bewustwording van de problemen.



### Hoe is de relatie tussen KIMO Nederland-België en KIMO-International?

RtB: Die is goed. Maar wel elk met zijn eigenheid. Je merkt dat elk land er met zijn eigen afvaardiging op zijn eigen manier in zit. Met zijn eigen vergadercultuur en eigen belangen. En met zijn eigen gewoonten en eigen dynamiek. In Nederland en België is KIMO sterk doorontwikkeld, in sommige landen is het nog in ontwikkeling. Wij hebben veel gemeenten als lid, andere landen wat minder maar die lopen soms twee keer zo hard om wat te bereiken.

BV: Wij hebben de lagere, middel en Rijksoverheid. In Duitsland is de structuur weer anders. Daar hebben gemeenten lang zoveel niet in te brengen als gemeenten hier. KIMO Denemarken leunt weer erg tegen de Rijksoverheid aan.

RtB: Het is natuurlijk ook een voordeel voor KIMO Nederland-België dat Brussel fysiek heel dichtbij is. Zo is het ook heel behapbaar. Maar we moeten uitkijken dat het niet te behapbaar wordt. Het is een wereldproblematiek die wij niet alleen kunnen dragen.

### Op welke projecten valt nog veel te winnen?

BV: We hebben er weleens gedacht om een project te starten waarbij we een combinatie willen maken tussen scholen. Bijvoorbeeld dat je aan de Baltische Zee of de Noordzee scholen benadert over hele simpele dingen. Wat vind jij op het strand, wat vind ik op het strand? Zo'n soort project hebben we een keer uitgeprobeerd met Europese steun en dat is niet gelukt. Maar het ligt nog wel op de plank. We hebben het project 'Zwerven langs zee' gehad dat is overgegaan in de Green Deals. Het project beoogde om gedragsverandering bij bezoekend publiek te krijgen. We hebben geprobeerd dat ook internationaal bij KIMO onder te brengen, en dat is ook gestrand. Binnenkort gaan we kijken of we in die projecten weer wat nieuw leven kunnen brengen. Maar vaak is het ook gebrek aan tijd. We hebben momenteel 9 of 10 verschillende projecten lopen, en daar hebben we echt onze handen vol aan. Het is iedere keer weer een uitdaging.

RtB: Dat maakt het als bestuurder ook echt leuk om hieraan te werken, het pakt je ook.



Informatiestand tijdens het Vistival in Den Oever, Juli 2015

### **Hoe zou het staan met de vervuiling en veiligheid van de zee als gemeenten zich niet verenigd hadden?**

BV: Wij zitten al heel lang bij de OSPAR of bij de ministerconferentie aan tafel. Iedere keer hebben we de vervuiling van de zee weer aan de orde gesteld. We weten niet precies hoeveel resultaat er geboekt is door KIMO, maar we hebben zeker een significante bijdrage geleverd aan het behoud van de zeeën en leveren die nog steeds. Dat is onze inzet en onze doelstelling. En als je daarvoor gaat, boek je resultaat. We hebben geen specifieke resultaten hoeveel procent door KIMO is gerealiseerd, maar we zitten er wel bovenop. Zo werken wij als kustgemeenten mee aan de leefbaarheid van de Noordzee, de oceanen en de kustwateren.

RtB: Volgens mij kan Europa niet zonder de gemeenten. Op een abstract niveau kun je de vraag stellen hoe de burger naar Europa kijkt. Vaak hoor je dan dat het veel geld kost. Maar als ze horen van een initiatief als dit dat door Brussel wordt opgepikt kijken ze er heel anders tegenaan. Dan wordt het ineens van hen. We moeten ons veel meer bewust worden dat het gebeurt in de gemeenten. KIMO is daar een heel goed voorbeeld van.

BV: Ik heb nog wel een voorbeeld. Shell wilde samen met een andere organisatie platformen op de Noordzee weg gaan halen door ze af te zagen boven de grond. Wij zitten in die OSPAR commissie en wij hebben ervoor gezorgd dat het wel gebleven is zoals het was. Dus als er een platform wordt verwijderd wordt ook echt alles verwijderd en niet alleen de bovenkant.

### **Bij welk project van KIMO voelt u zich het meest betrokken?**

RtB: Politiek bestuurlijk voel ik me heel nauw betrokken bij de Green Deals. Die zijn op dit moment ontzettend actueel. Bij de Green Deals komen landelijk heel veel dingen samen. Dat daar iets is ontstaan waar wij onderdeel van mogen zijn vind ik, als politiek bestuurder en voorzitter van KIMO Nederland-België, op dit moment heel belangrijk. Ook mogen we zeker trots zijn op Fishing for Litter, met al de tijd die erin gestoken en de resultaten.

BV: Dat geldt voor mij ook. Fishing for Litter is een van de belangrijkste projecten. Onze eigenlijke doelstelling is om bewustzijn te kweken bij mensen en dat lukt ons langzaam maar zeker. Het gaat erom dat die zeeën over 50/60 jaar nog steeds gebruikt kunnen worden voor én transport, én vis én recreatie. Dat is die stip aan de horizon waar we elke keer naar kijken. Die projecten zijn hartstikke belangrijk. Iedere keer maar weer brengen wij onze doelstelling onder de aandacht: let op, jouw kinderen moeten straks ook kunnen leven.



