

“BESTUURDER ZIJN IS EEN GAVE, INGENIEUR ZIJN EEN OPGAVE”

Ingenieurs komen van Mars, bestuurders van Venus

Bestuurders en ingenieurs zijn in het waterbeheer op elkaar aangewezen. De bestuurder formuleert problemen, ingenieurs komen met oplossingen, bestuurders kiezen de beste oplossing en die wordt uiteindelijk uitgevoerd. Simpel. Maar de praktijk blijkt weerbastiger dan de theorie. Want wat de ingenieur de beste oplossing vindt, is dat volgens de bestuurder misschien wel niet. En wat de bestuurder wil kan soms helemaal niet. Soms lijkt het wel alsof deze twee beroepsgroepen elkaars taal niet spreken. Daarover ging het symposium ‘Ingenieurs komen van Mars, bestuurders van Venus’, georganiseerd door het Dispuut Watermanagement van de TU Delft. De getoonde problematiek had een hoog herkenbaarheidsgehalte voor de aanwezigen, de oplossing lijkt nog ver weg te liggen.

Volgens Arthur Hoogduin (adviseur) wordt de spanning tussen bestuurders en ingenieurs vaak ontkend, maar bestaat deze wel degelijk. Hoewel burgers, bestuurders en ingenieurs elkaar nodig hebben, gaat het vaak mis. Dat komt door de vele overdrachtsmomenten tijdens een proces: op elk van deze punten kan verwarring ontstaan. Dat leidt uiteindelijk tot verkeerde besluiten, ineffectiviteit, verspilling van tijd en geld en frustratie. Hoogduin legde de schuld grotendeels bij de bestuurders. Zij leveren een maatschappelijk product, ingenieurs zijn slechts een ‘productiemiddel’. Om tot betere samenwerking te komen moet de bestuurder zich niet met techniek bezighouden. Omgekeerd moet de ingenieur beseffen dat bestuurders niet alleen uitgaan van technische argumenten, maar ook van politieke en emotionele. De communicatie moet projectgericht worden, meer uitwisselen in plaats van alleen maar zenden.

Harm Duel (WLDelft Hydraulics) ging in op de implementatie van de Kaderrichtlijn Water. De betrokken bestuurders willen zo goed mogelijk implementeren, de betrokken ecologen willen een zo goed mogelijke ecologie. Dit is niet noodzakelijkerwijs hetzelfde, waardoor spanning ontstaat. Een pasklare oplossing had Duel niet, maar hij wees er wel op dat bestuurders en ecologen hetzelfde doel hebben: een goede kwaliteit van de leefomgeving.

Patricia Grollé (Directoraat-Generaal Water) zag bij de implementatie van de KRW zelfs drie verschillende soorten wezens: ecologen, ingenieurs en bestuurders. Zij ziet de

implementatie als een soort ruimtereis, waarin de bestuurders besturen. Maar het schip vliegt niet zonder bemanning. Deze moet daarom hetzelfde doel hebben en goed communiceren.

Wim Silva (RIZA) ging in op het project Ruimte voor de Rivier. Hierin hebben ingenieurs, waaronder hijzelf, verschillende maatregelen ontworpen en doorgerekend en deze gepresenteerd aan de bestuurders, die uiteindelijk bepaalde maatregelen kozen. Gekscherend toonde hij een formule waarin de bestuurlijke haalbaarheid van maatregelen omgekeerd evenredig is aan de efficiëntie van de maatregelen. Toch toonde hij begrip voor het feit dat de technisch beste oplossing niet altijd haalbaar is. Door goede communicatie met bestuurders kunnen ingenieurs veel bereiken.

Jan Jansen, nu gepensioneerd, heeft meegewerkt aan de bestuurlijke ontwikkeling van Ruimte voor de Rivier. Hij zag vooral problemen met de publieke opinie en het verloop van de tijd. Een bestuurder kan wel instemmen met bepaalde maatregelen, maar als hij of zij de publieke opinie tegenkrijgt, zal de bestuurder zijn steun weer intrekken. En door het langdurige planproces is de ‘sense of urgency’ voor de hoogwaterproblematiek weer verdwenen. Besturen is hierdoor lastig. Maar ingenieurs kunnen ook meewerken om het proces weer vlot te trekken. Ze moeten leren beter samen te werken met andere disciplines en meer met onzekerheden durven om te gaan. Niet elk cijfer uit de computer is een absolute waarheid. Het

belangrijkste is dat zowel bestuurders als ingenieurs niet gefrustreerd moeten raken.

Jan Steenis van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier kwam met een heel concreet voorbeeld van de waterhuishouding op Texel. Hier hebben de ingenieurs heel gericht gevraagd wat de bevolking en de boeren wilden en aan de hand daarvan maatregelen ontwikkeld. Ook bleek hier dat dezelfde woorden soms verschillende dingen betekenen. Op de vraag of het water zouter werd of niet, antwoordden de ingenieurs van wel en de boeren van niet. De ingenieurs bedoelden het oppervlaktewater, de boeren het grondwater.

Dé bestuurder bestaat niet, volgens Tineke Ruigh-van der Ploeg (Hoogheemraadschap van Delfland). Zo zijn er direct gekozen bestuurders, maar ook indirect gekozen bestuurders, zoals het dagelijks bestuur van een waterschap. Want ondanks alle positieve kanten van een ingenieur, zijn er ook eigenschappen die de samenwerking met bestuurders moeilijker maken. Zo neigen ingenieurs naar optimaliseren van al goed werkende oplossingen, werken ze moeilijk samen met andere disciplines en zijn ze eigenwijs. Dat kan verbeteren als ingenieurs beschikken over een bredere kennis van de context van een project, de taal van de bestuurders leren en meerdere alternatieven aandragen.

De communicatie tussen bestuurders en ingenieurs lijkt het grootste struikelblok. Beiden willen hetzelfde, maar de manier om er te komen kan heel verschillend zijn. Volgens de aanwezige ingenieurs is de nieuwe generatie al aan het veranderen. Omdat iedereen bestuurder kan worden (en dat moet vooral zo blijven, volgens dagvoorzitter Rein van der Kluit) is het moeilijker bestuurders op te leiden. Dat verleide Van der Kluit ook tot de uitspraak: “Bestuurder zijn is een gave, ingenieur zijn een opgave.” De samenwerking tussen ingenieurs en bestuurders kan beter, maar zolang het doel van beiden hetzelfde is, is al veel gewonnen. ☛

VEWIN

De kop van het artikel ‘Schmitz: nadenken over Europese opslag op m³-prijs van drinkwater’ uit de vorige H₂O suggereert dat VEWIN-directeur Theo Schmitz een aanzet geeft voor een Europese waterheffing. Deze suggestie is onterecht. ☛