

Aanpak verkeersleefbaarheid Heuvelland.

Voorstel bewonersplatform Lijn50-Verkeersleefbaar
April 2023

Inleiding:

Het project Team Heuvelland is voortijdig beëindigd en daarmee lijkt een einde te komen aan de integrale en systematische aanpak van verkeersdrukte en –overlast in het Heuvelland. Inmiddels zijn Lijn50-gemeenten – ieder voor zich – met lokale ad-hoc initiatieven gestart.

In 2021 concludeerde Team Heuvelland nog het volgende:

Verkeersleefbaarheid vraagt om een aanpak die gebaseerd is op:

- *een continue (stapsgewijs) verbeteringsproces op basis van de Visie op het Heuvelland*
- *een integrale benadering; oorzaken en oplossingen liggen veelal buiten het verkeer*
- *samenwerking tussen gemeenten- onderling – en maatschappelijke organisaties en burgers is noodzakelijk.*

Het bewonersplatform onderschrijft deze conclusie volledig. Het feit dat het project Team Heuvelland niet in staat is gebleken deze uitgangspunten in resultaten om te zetten, mag niet de reden zijn om van deze uitgangspunten af te wijken.

En precies dát gebeurt op dit moment. Samenwerking tussen de gemeenten lijkt verder weg dan ooit. De politiek is klaar met dure adviesbureaus en de bestuurders komen opnieuw met voorstellen die niet gericht zijn op het feitelijke probleem: Verkeers**overlast** en verkeers**drukte**.

Opnieuw adviseren (externe) adviseurs maatregelen die gericht zijn op mobiliteit (weggebruiker), en niet op de verkeersleefbaarheid (aanwonenden, omgeving). Opnieuw is de focus gericht op verkeersafhandeling, -doorstroming en –veiligheid. Maatregelen om de verkeersoverlast (= het teveel aan verkeer) te beperken en/of maatregelen om iets aan de overlast (lawaai-overlast, huftergedrag etc.) iets te doen, ontbreken echter in het geheel.

De gemeenten zitten klem. Klem tussen wel willen, maar niet kunnen. Een nieuw samenwerkingsverband met dure adviesbureaus voor zo'n tijdsintensieve klus is ondenkbaar. Het alternatief – de gemeenten nemen de uitvoering zelf ter hand – is eveneens geen optie. Er is een chronisch capaciteits-tekort en tijdsgebrek binnen de toch al overbelaste ambtenarenorganisaties.

Het bewonersplatform Lijn50-Verkeersleefbaar heeft alle opties op een rij gezet. Ons inziens is er slechts één uitweg deze impasse en wel door gebruik te maken van aankomende wet ['Versterking participatie op decentraal niveau'](#).

Met deze wet kunnen taken die de gemeente – op welke redenen dan ook – niet kan uitvoeren, belegd worden bij burgers en/of maatschappelijke organisaties.

De voordelen zijn enorm. Door de directe samenwerking tussen de verschillende gebruikersgroepen (burgers, maatschappelijke organisaties) ontstaan breed gedragen oplossingen. Er komt een enorm potentieel aan capaciteit en deskundigheid beschikbaar, tegen een fractie van de kosten van externe adviseurs. Door het overhevelen van taken neemt de belasting op gemeente en ambtenaren af.

Het uitdaagrecht:

Met de aankomende wet 'Versterking participatie op decentraal niveau' wordt het [uitdaagrecht](#), als specifieke vorm van participatie, wettelijk verankerd. Met het uitdaagrecht kunnen burgers en maatschappelijke organisaties de overheid 'uitdagen' om de uitvoering van overheidstaken over te nemen.

De overheid *uitdagen*, dat klinkt best arrogant. Maar wat de wetgever in feite bedoeld is dat niet-overheden zoals burgers, taken van de gemeenten overnemen. Dat kan zijn vanwege capaciteits tekort bij de gemeente, vanwege gebrek aan expertise, gebrek aan tijd, of zelfs als de burgers of maatschappelijke organisaties van mening zijn dat ze het beter of goedkoper kunnen.

Het mobiliseren van burgerkracht, het mobiliseren van maatschappelijke organisaties is een nieuwe stap in het samenwerken tussen overheid en burgers.

Uitdaagrecht.

Door in de wet te vast te leggen dat in de participatieverordening regels kunnen worden gesteld over het uitdaagrecht als specifieke vorm van participatie, wordt bevestigd dat inwoners hun overheid kunnen uitdagen om een gemeentelijke taak over te nemen. Bij gebruik van het uitdaagrecht wordt de betrokkenheid en het eigenaarschap van inwoners en maatschappelijke partijen in hun directe leefomgeving vergroot. Dit biedt kansen om de kwaliteit van beleid te verbeteren en kan leiden tot nieuwe vormen van samenwerking en sociale verbinding. Op die manier draagt het uitdaagrecht bij aan een veerkrachtige samenleving.

Bron: Rijksoverheid

In de gemeente Eijsden-Margraten is dit uitdaagrecht in de participatieverordening opgenomen. In Gulpen-Wittem zijn de verschillende niveaus van burgerparticipatie vastgelegd in de participatieladder. Bij het niveau 'coproduceren' staat het volgende: *'Coproduceren kan ook gaan over uitvoering van gemeentelijke taken door inwoners. De gemeente stelt kaders en de bewoners voeren uit.*

De conclusie kan niet anders zijn dat er beleidsmatig geen belemmeringen zijn om de opvolging van het Team Heuvelland-project over de boeg van het *uitdaagrecht* te gooien.

Het uitdaagrecht in praktijk.

Met het uitdaagrecht wordt het mogelijk om de projecttaken over te hevelen naar een werkgroep die buiten het gemeentelijk apparaat ligt. De werkgroep heeft als taak te komen tot effectieve, haalbare en gedragen oplossingen die verkeersoverlast en verkeersdrukke verminderen. Passend binnen de kaders die de gemeente (raad of raden) stellen. De Colleges blijven bestuurlijk verantwoordelijk, de raad controleert en stelt uiteindelijk vast.

In tegenstelling tot traditionele projecten, gaat deze werkgroep bottom-up te werk. Niet adviseurs of ambtenaren bereiden voorstellen voor (top-down), neen, dat doen burgers en maatschappelijke organisaties in gezamenlijkheid (bottom-up). De bijdragen die vanuit burgers en maatschappelijke organisaties nodig zijn betreffen ideeën en voorstellen vanuit ieders perspectief. Op interactieve wijze, en waar nodig met deskundigheid vanuit ambtenaren, adviseurs of leveranciers, worden haalbare oplossingen gegenereerd, welke aan de bestuurder en raad worden aangeboden. **Pragmatiek vanuit visie** moet de insteek zijn.

- ✓ De Raad (en het College) leveren kaders, vraagstelling en prioriteiten: het 'wat'
- ✓ De Werkgroep levert oplossingen en/of alternatieven: het 'hoe'
- ✓ De Raad/Raden accepteren/verwerpen oplossingen, en stellen vast

De werkgroep

De werkgroep heeft tot taak de vraagstellingen van de Raad en College te vertalen in oplossingen binnen de door hun aangegeven kaders. Het is cruciaal dat de Raad en College nauwgezet specificeren voor welke problemen en hun oorzaken men een oplossing wil, en waaraan deze moeten voldoen (kwaliteitscriteria). Zonder deze informatie, is elk project op voorhand kansloos.

De werkgroep neemt in feite de rol van het projectteam ¹over. De deelnemende partijen worden gevraagd om – vanuit hun perspectief – ideeën/oplossingen te genereren voor (onderdelen van) de vraagstelling van de Raad. Deze oplossingen worden in de werkgroep naast elkaar gelegd, en in overleg tot een haalbare concept-raadsvoorstellen gesmeed. Deze laatste worden overgedragen aan de gemeentelijke organisatie en – naar verwachting - 1 op 1 overgenomen in raadsvoorstellen.

Een coördinerende functie is onmisbaar, doch alle aandacht en energie moet uitgaan naar het genereren van oplossingen. Wij denken dat de werkgroep als een zelfsturend team aan de slag kan gaan. Overheadkosten moeten minimaal blijven en er moet zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van bestaande voorzieningen bij gemeenten en deelnemende partijen.

Deze werkgroep kan zich laten begeleiden door het [Kennisnetwerk voor participatie en uitdaagrecht](#).

Tenslotte zullen de gemeenten budget beschikbaar moeten stellen, zodat de werkgroep kan functioneren. Het moge duidelijk zijn dat de kosten een fractie zijn van de kosten van commerciële adviesbureaus.

Het Kennisnetwerk Uitdaagrecht heeft een stappenplan opgesteld om te komen tot toepassing van het uitdaagrecht bij gemeenten.



De stappen 1 en 2 achten wij genomen. Lijn50-Verkeersleefbaar is als initiatiefnemer inderdaad van mening dat dit project op een andere manier aangepakt moet worden. Wij verwijzen naar de vele documenten die wij eerder aan het project Team Heuvelland en de Colleges/Raden deden toekomen. Niet op de laatste plaats de recente nota van Uitgangspunten voor een Verkeersleefbaar Heuvelland, opgesteld in samenwerking met Visit Zuid-Limburg en gesteund door belangrijke maatschappelijke organisaties.

De vraagstelling die wij per ommegaande aan de gemeenten zullen voorleggen is of deze ja of nee bereid om met het bewonersplatform Lijn50-Verkeersleefbaar in gesprek te gaan over deze aanpak, en of de **gemeenten bereid zijn deze aanpak in een principebesluit** (stap 3) vast te stellen.

¹ Zie: Bijlage Voorbeeld Proces

Urgente actie

Per maart 2023 zien we dat gemeenten hun eigen plan trekken en met voorstellen komen die **niet gericht** zijn op het feitelijk probleem.

Tevens hebben wij geconstateerd dat de raadsleden en wethouders moeite hebben om tot (intergemeentelijke) kaderstelling te komen.

Nogmaals willen wij benadrukken:

Verkeersoverlast en verkeersdrukte zijn slechts de symptomen.

Het feitelijk probleem is dat wij – inwoners en bestuurders – toestaan dat de kernwaarden (zoals beschreven in de Nota Uitgangspunten Verkeersleefbaar Heuvelland) opgeofferd worden aan ongebreidelde toename van mobiliteit.

Dit is géén verkeerskundig probleem, dit is een keuzeprobleem.

Kiezen voor ‘behoud en herstel van de kernwaarden en leefbaarheid’, of kiezen voor ‘alles mag en alles kan in het Heuvelland’.

Het bewonersplatform kiest voor ‘behoud en herstel van de kernwaarden en leefbaarheid’. En dit bereik je niet door een verkeerskundige oplossing zoals een verkeersdrempeltje hier of een fietssuggestiestrook daar.

Wij zullen de volksvertegenwoordigers dringend verzoeken om – alvorens over voorgestelde ingrepen te oordelen – samen met het platform tot **kaderstelling te komen voor verkeersleefbaarheid**.

Kaders, vraagstellingen en prioriteiten, om de verkeersdruk te verminderen, en de verkeersoverlast te beëindigen. Alleen door aan deze knoppen te draaien, zullen de kernwaarden van het Heuvelland en de leefbaarheid voor haar inwoners hersteld en verbeterd worden.

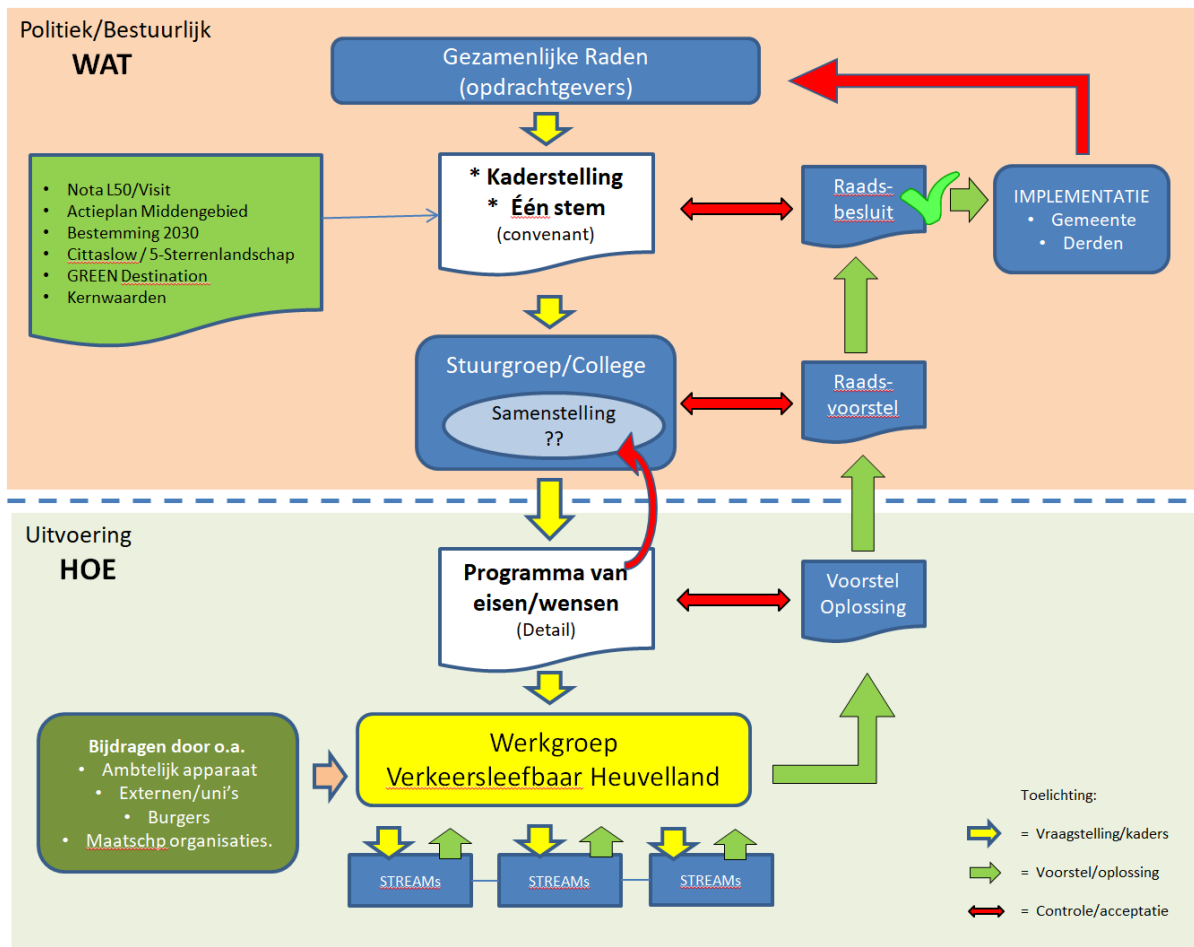
Bewonersplatform Lijn50-Verkeersleefbaar

Werkgroep:

Gerda Mohnen
Cor Hanssen
Paul Merk
Lee Vos
Wil Helmes
Peter Voorhoeve
Rene Burgers

Email: Lijn50-Verkeersleefbaar@ziggo.nl

Bijlage: Voorbeeld PROCES



Toelichting:

In dit concept-proces blijft de kaderstellende rol bij de (gezamenlijke) Raden van de deelnemende gemeenten. Het zijn de Raden die de kaders stellen voor Verkeersleefbaarheid, waarbij men zich zal moeten baseren op bestaande (en vastgestelde/toegezegde) visie-documenten.

De kaderstellende rol bepaalt het WAT. Voor verkeersleefbaarheid betreft dit uitspraken over het reduceren van verkeersdruk, het voorkomen van verkeersoverlast, en op welke wijze ons mobiliteitssysteem ingericht en gebruikt moet worden vanuit de visie op het Heuvelland.

De uitwerking van mogelijke maatregelen ligt bij de werkgroep (gele rechthoek). Op basis van het WAT zal de werkgroep een gedetailleerd programma van eisen/wensen moeten opstellen. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met (relevante) partijen. De output betreft een Voorstel Oplossing, welke vervolgens gecontroleerd wordt op meerdere niveaus (rode pijlen). Uiteindelijk mondt elk voorstel uit in een raadsvoorstel, waarmee de raden hun politieke verantwoordelijkheid kunnen nemen.

Na vaststelling volgt implementatie, waarmee het cirkeltje rond is.