

Inleiding

De bewonersadviesgroep heeft het 'Mobiliteitsplan 2020 Gulpen-Wittem' (versie 30-10-2020) beschouwd. Wij zijn blij dat behoorlijk wat elementen uit de Bewonersvisie een plek hebben gekregen. Zo noemen we bijvoorbeeld het feit dat Verkeersleefbaarheid als onderwerp z'n intrede gedaan heeft. Ook zien we dat ons basiskapitaal (5-sterrenlandschap) en duurzaamheid belangrijke drivers voor beleidskeuzen moeten zijn, en dat burgerparticipatie een vaste plek krijgt. De kwaliteitsslag die wij voorstelden op het sprekersplein, kan soms via kleine aanpassingen, maar soms zou een ingrijpendere aanpassing ons inziens wenselijk zijn. We willen met onze aanbevelingen een bijdrage leveren; immers, alle partijen zijn gebaat bij een degelijk mobiliteitsplan. In onze analyse geven wij aan welke teksten/inhoud heroverwogen zou moeten worden de gebruikswaarde van dit mobiliteitsplan te vergroten.

Bij het beoordelen van voorliggend mobiliteitsplan heeft de bewonersadviesgroep als uitgangspunt de **gebruikswaarde** van het beleidsstuk beschouwd. De gebruikswaarde van een beleidsnota wordt volgens bewonersadviesgroep bepaald door:

1. **Richtinggevendheid:** wordt er duidelijk omschreven welk einddoel c.q. status bereikt moet worden, waarom, en op basis van welke uitgangspunten en principes?
Dit betreft mobiliteits- inhoudelijke zaken zoals toekomstbeeld van Gulpen-Wittem, visie mobiliteit, ambities, beleidskeuzen, belangrijke thema's. In deze hoedanigheid wordt het stuk vooral ten behoeve van prioritering gebruikt, alsmede bij de voorbereiding en ontwerp van oplossingen.
2. **Toetsingskader:** Tegelijkertijd dient een beleidsstuk te dienen als toetsingskader. Voldoen de producten (ontwerpen, oplossingen, maatregelen) aan de eisen die in het beleidsstuk gesteld zijn. Dit betreft dus niet de effectiviteit van mobiliteitsmaatregelen zelf; deze dienen via prestatie indicatoren vastgesteld te worden.
Voorbeeld: Als het beleid als verplichte richting omschreven is, kan je geen vrijblijvende maatregelen daaraan koppelen.
3. **Leesbaarheid:** Wil een beleidsplan nog ooit gebruikt worden, moet het leesbaar en begrijpelijk zijn. Krachtige informatie, to-the-point, niet vaag of wollig, helder gestructureerd. Visualisaties moeten toegevoegde waarde hebben.

In onze aanbeveling benoemen we eerst algemene zaken (stijl, structuur) , daarna duiden we per hoofdstuk op hoofdlijnen die zaken die ons inziens beter kunnen, en geven in rood (italic) de aanbeveling.

Om te voorkomen dat wij u door onze aanbeveling beïnvloeden, is het aan te raden eerst zelf het beleidsplan te beschouwen vanuit de criteria richtinggevendheid, toetsingskader en leesbaarheid. Bekijk pas daarna onze aanbevelingen.

Wij hopen dat u met deze voorzet uw eigen oordeel kunt vormen en het College de juiste aanvullingen kunt aanbieden op het *mobiliteitsplan 2020 Gulpen-Wittem* tijdens de vaststelling op 17 december as.

De bewonersadviesgroep GVVP

Jos Eijsermans

Bert Ubaghs

Pascal Schmeitz

Peter Voorhoeve

Gerda Mohnen

Paul Merk

Opmerkingen over het document als geheel:

Het document lezende constateerden wij dat

- De structuur, formuleringen en taalgebruik (te) vaak wollig en vaag is, laat daardoor veel over aan de interpretatie van de lezer. Beleid moet juist in eenduidige bewoording opgesteld zijn (voor maar één uitleg vatbaar).
- Formuleringen moeten begrijpelijk zijn, uitzonderlijke begrippen verklaard in een definitielijst (bijv. duurzaam, verkeersleefbaarheid, diensten).
- Niet-relevante teksten (ballast) en afbeeldingen.
Zeker in de hoofdstukken 'Inleiding' en 'Kaders & Opgaven' is veel ballasttekst opgenomen met geringe 'beleidswaarde'. Het maakt het lezen en begrijpen erg moeilijk. Maar ook in het hoofdstuk 'Beleidslijnen' zijn tekstfragmenten toegevoegd die ons inziens niet relevant en zijn die de aandacht afleiden van de kern.

Hoofdstuk: Samenvatting

Omdat het gros van de lezers uitsluitend een samenvatting leest, had de bewonersadviesgroep graag gezien dat er met een sterk verkorte en met krachtigere verwoorde samenvatting, de essenties van dit beleid in één oogopslag duidelijk werden; to-the-point met op hoofdlijnen de belangrijkste mobiliteitsrelevante keuzen, beleid en wellicht conclusies.

Aanbeveling:

1. herschrijven/inkorten

Tip: als de term 'verkeersleefbaarheid' voor de eerste keer genoemd wordt, geef dan in voetnoot aan wat ermee bedoeld wordt. Geldt ook voor andere begrippen (bijv. duurzaam)

H1 Inleiding & H2 Kaders en opgaven

Deze hoofdstukken zijn bedoeld om de 'context' van het beleid te begrijpen. Ze zijn zeer ruim uitgewerkt; 7 (!!!) pagina's met overwegend niet-beleidsgerelateerde informatie, bijna 30% van het mobiliteitsplan. Het betreft vooral achtergrondinformatie, informatie over projectaanpak, organisatie, totstandkoming, bronnen die geraadpleegd zijn, ontwikkelingen etc; allemaal niet tot de kern 'beleid' behorend. Een hoog 'leuk om te weten gehalte', weinig 'beleidsgehalte'.

2. Aanbeveling:

to-the-point samenvatten tot één A4: Details/bronnen naar bijlagen.

De functie van het mobiliteitsplan(1)

Het verschil tussen beleid voor inhoud (mobiliteit) en beleid voor 'proces' (aanpak) komt niet duidelijk naar voren. Dit heeft z'n weerslag op de rest van het document (zoals bijvoorbeeld de opsomming in onderdeel 'ontwerpproces' blz. 18). Er is een spaghetti aan (beleids-) uitspraken ontstaan die de richtinggevendheid en toetsende functie bemoeilijken.

3. Aanbeveling:

Houd (inhoudelijk) mobiliteitsbeleid en procesbeleid (in het gehele document) strikt gescheiden.

De functie van het mobiliteitsplan(2)

Ons inziens komt de hoofdfunctie van het beleidsstuk niet goed naar voren. De functie is: RICHTINGGEVEN vanuit GEKOZEN THEMA'S en TOETSINGSKADER.

- Richtinggeven aan inhoud en aan aanpak
- Toetsingskader voor te nemen besluiten door de Raad, inhoudelijk en aanpak.

4. Aanbeveling:

Tekst aanpassen.

H3 Visie en Doelen

De formulering van de visie:

Deze is niet logisch. Terecht benoemt de auteur dat een mobiliteitsvisie een gewenst toekomstbeeld is. Vervolgens wordt deze visie (een toch belangrijk stuk informatie) in een onlogische definitie beschreven. Onze bezwaren tegen dit 'statement':

- Verkeersleefbaarheid verhoog je niet door duurzaam te worden.
- 'Duurzaam bereikbaar'? Dat hebben we nu toch al? Daarnaast, wat verstaat de auteur onder duurzaam?
- In dit statement wordt géén link gelegd met de eerder zo belangrijk geachte Cittaslow en 5 sterrenlandschap gedachte (= de strategische fit¹).

Doelen en outcome-indicatoren:

- De auteur begint over 'doelen' om vervolgens te stellen dat hij/zij er niets over kan zeggen omdat 'concrete gegevens ontbreken om doelen te kunnen kwantificeren'. Volgens ons gaat het vaststellen van een doel vooraf aan het bepalen van de meet-indicatoren.
- Vervolgens worden 3 hoofddoelen genoemd (Verkeersleefbaarheid, Duurzaamheid, Bereikbaarheid).
 - Welk doel is gelinkt aan 5-sterrenlandschap/natuur/basiskapitaal? (strategische fit?)
 - Waarom staat hier ineens Bereikbaarheid als hoofddoel? Uit voorgaande tekst kregen wij niet de indruk dat dit zo'n belangrijk thema is
 - Als we bereikbaarheid wél tot hoofddoel benoemen, waarom dan niet ook 'verkeersveiligheid'?
- Het kopje klimaatdoelstelling inclusief de afbeelding is ons inziens niet relevant.

Ambitieniveau:

- Wij missen in de beschrijving informatie over wat Gulpen-Wittem tenminste wil bereiken.

Leesbaarheid

- Wij vrezen dat de leesbaarheid voor de niet ingevoerde geïnteresseerde lezer (te) laag is door wollige en soms onjuiste zinsbouw. De structuur van het hoofdstuk en kopjes is onlogisch.

Slordig: bijschrift bij afbeelding op blz. 3 staat in bodytekst, bijschrift afbeelding blz. 13 ontbreekt. Dit zijn natuurlijk peanuts, maar, let wel, slordig schrijven is een indicator voor slordig denken....

5. Aanbeveling:

- *Wij zijn van mening dat het toekomstbeeld van mobiliteit (visie) vanuit de drie belangrijk geachte thema's: Strategische fit, Verkeersleefbaarheid en Duurzaamheid beschreven moet worden. 'Beschikbaarheid' en (wellicht) de hier ontbrekende 'Verkeersveiligheid', zouden geplaatst kunnen worden onder Verkeersleefbaarheid.*
- *Wij raden af om over 'doelen' te spreken in deze context; worden meestal gebruikt op project/activiteit niveau en SMART² geformuleerd. Het beste zou zijn als uit de visie-formulering de ambitie(s) naar voren komen. Dit is helaas niet het geval.*
- *Om de leesbaarheid te verhogen zou het hoofdstuk herformuleerd moeten worden. Om dit hoofdstuk te laten voldoen aan de gesteld criteria (gebruikswaarde), lijkt ons herschrijven de enige weg. Kleine aanpassingen lijken ons te weinig aan gebruikswaarde op te leveren.*

H4: Beleidslijnen:

Ten aanzien van hoofdstuk 4, beleidslijnen, willen we ons beperken tot de volgens ons meest belangrijke zaken.

¹ De term Strategische Fit gebruiken wij om aan te geven in welke mate mobiliteit bijdraagt aan het verwezenlijken van de strategische ambities (CittaSlow, 5-Sterrenlandschap, natuur, stilte etc).

² SMART = Specifiek - Meetbaar - Acceptabel - Realistisch - Tijdsgebonden

Ons uitgangspunt is dat beleid tot doel heeft om de keuzen (en hun redenen) vast te stellen. Het biedt uitgangspunten, principes en kaders, waarmee toekomstige ontwerpen ontworpen kunnen worden, en beslissers hun oordeel kunnen vormen. Richtinggevend, toetsing. Wij vragen ons af of de genoemde beleidslijnen richtinggevend zijn, en te gebruiken als toetsingskader.

Algemene opmerkingen t.a.v. beleid:

- In de uitwerkingen van beleidslijnen is geen onderscheid gemaakt tussen mobiliteitsinhoudelijk en proces-gerelateerde beleid. Zoals eerder gesteld, dit reduceert de gebruikswaarde fors. (zie eerder)
- Gekozen beleidslijnen zijn niet doeltreffend en/of gelinkt aan visie

6. Aanbeveling:

- *Wij denken dat het tbv de richtinggevendheid nodig is meer concreet te zijn qua beleid en/of uitgangspunten. Een soort basisattitude. We noemen als voorbeeld:*
 - *Het streven om van autocentric naar langzaamverkeer-centric te transformeren.*
 - *Het streven om transformeren naar een sterstructuur voor gemotoriseerd verkeer (ipv maasnetwerk)*
 - *Het uitgangspunt om oneigenlijk gebruik van het wegennet niet te dulden*
 - *regie hebben over het netwerk; welk voertuig is wanneer waar toegestaan of niet.*
 - *Preventieve oplossingen boven correctieve oplossingen*
 - Etc. Etc*
- *Tevens zou het 't richtinggevend gehalte verhogen als duidelijk herkenbaar is op welke wijze de beleidslijnen welk thema beïnvloeden. Nodig voor prioriteitsstelling.*

Opmerkingen per beleidslijn:

Beleidslijn 'Basisnetwerk op orde'

- Beleidslijn 'Basisnetwerk op orde' staat niet in relatie tot de visie/doelen. Daar waar in de visie/(hoofd-) doelen nergens over 'verkeersveiligheid' wordt gesproken, is dat wel het hoofdthema van deze beleidslijn. Duurzaam Veilig en het SPV³ worden aangehaald om verkeersveiligheid, eenduidigheid, wegcapaciteit etc. aan te pakken. An sich prima, doch waar blijft het thema 'Verkeerleefbaarheid'?
- Tevens achten wij de herijking op basis van Vorm-Functie-Gebruik voor de gekozen beleidsthema's niet geschikt.
- Ontwerpproces: Een mooi voorbeeld hoe mobiliteit-inhoudelijk en procesmatig door elkaar heen loopt. Ongewenst.

7. Aanbeveling:

- *Verkeersveiligheid als beleidslijn of als separaat onderwerp opnemen bij Verkeerleefbaarheid*
- *Bij herijking wegcategorieën moet op de eerste plaats gekeken worden naar de functie van het gebied (gebiedscategorie): Verblijven – Natuur/Stilte – Ontsluitingsweg. Mengvormen moeten we niet willen toestaan (hoe moeilijk dat wellicht te realiseren zal zijn....ambitie??)*
Op basis van deze indeling wordt het mobiliteitsregime en overige (planologische) inrichtingen vastgesteld. De bewonersadviesgroep vindt deze benadering cruciaal!
- *STOMP = principe. Breder uitwerken voor gebiedscategorie.*

Beleidslijn 'Verduurzamen mobiliteit'

- Gaat er echt een 2^e mobiliteitsplan komen? (*Masterplan toeristische mobiliteit*). Zo ja, welk plan is leidend?

³ Strategisch Plan Verkeersveiligheid

- Deze beleidslijn benoemt véle mogelijkheden en opties tot verduurzaming. De vraag is op basis van welke keuzen Gulpen-Wittem voor welke alternatieven moet kiezen? Met andere woorden, waar zit het richtinggevend en prioriterend element?
- Waar worden in deze beleidslijn richtlijnen benoemd waar Gulpen-Wittem *zelf* mee aan de slag kan?
- Tenslotte, dit deel staat vol met *evalueren, inventariseren, samen met partners, wordt gewerkt aan, faciliteren, stimuleren etc. etc.* Maar wat gaan we nou écht doen?? En wat niet??

8. Aanbeveling:

- *Wij zouden willen aanbevelen deze beleidslijn te herschrijven en daarmee concreter te maken. Maak 'm pragmatisch, Gulpen-Wittem-specifiek. Beperk tot een aantal keuzen en stel prioriteiten.*

Beleidslijn: 'Gedragsbeïnvloeding'

- Er wordt terecht gesteld dat ander gedrag de sleutel is tot oplossen van vele mobiliteitsproblemen. Er zijn talloze onderzoeken waaruit blijkt dat verkeersgedrag pas op hele lange termijn verandert, door aanhoudende bewustwording/educatie, mét afschrikkende handhaving. En van dat laatste heeft onze politiek aangegeven dat *'we daar en de politie daar niet de capaciteit voor hebben'* (CDA, dhr. Hendrix, 28 mei). Zonder dat heeft gedragsbeïnvloeding geen zin. Wat stelt deze beleidslijn dan nog voor?
- Hetzelfde geldt voor educatie. Zijn er onderzoeken die aantonen dat dit nou echt meetbare gedragsverandering oplevert??
- Wij missen volledig de intentie om onderzoek te doen naar de mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding/handhaving middels technologische middelen (bijv. trajectcontrole, verkeerssluis, camera's).

9. Aanbeveling:

- *Wij vinden het belangrijk om aan educatie en gedragsverandering te blijven werken, echter betwijfelen ten zeerste of de gemiddelde verkeersdeelnemer blijvend intrinsiek gemotiveerd wordt om zich aan de regels te houden. Dit is geen verwijt, dit is menselijk. Wij raden aan om in dit plan op te nemen om (in samenwerking met provincie/buurgemeenten/onderzoeksinstituten) te laten onderzoeken op welke (geautomatiseerde) wijze de pakkans (fors) verhoogd kan worden.*

De beleidslijn 'Samenwerken'

Zoals eerder gesteld, dit zou beleid moeten betreffen ten aanzien van processen (de aanpak). Wij zijn niet in de gelegenheid geweest om onze aanbevelingen gedetailleerder te beschrijven.

- De benamingen zijn ons inziens al verkeerd; samenwerken is slechts een onderdeel van het proces. Het heeft dan ook geen zin om alle partijen te benoemen.
- We missen een duidelijke verwoording van het betrekken van de bewoners bij het ontwerp en de uitwerking van het beleid.

10. Aanbeveling:

- *Hernoem deze beleidslijn naar Processen. Benoem het ontwerpproces, implementatieproces, besluitvorming, prioriteringsproces, detectie en registratie proces (knelpunten), projectplanning, meerjarenplan etc. Dit is allemaal niet mobiliteit specifiek, dus wellicht dat de gemeente generieke procedures hiertoe hanteert?*
- *Krachtigere bewoordingen, minder wollig*

De beleidslijn **Monitoring & Evaluatie**

- Wij hadden verwacht dat hier een concrete uitwerking/voorstel/idee van hoe en wat te monitoren en te evalueren.

Voorbeeld:

Verkeersleefbaarheid is een nieuw item bij mobiliteit. Vele aspecten ervan betreffen 'subjectieve' zaken, waarvoor geen 'eenheden' bestaan (zoals snelheid, geluidsdruk etc). Gulpen-Wittem zou op pragmatische wijze een 'Verkeersleefbaarheidsindex' kunnen ontwerpen, waar alle elementen in worden meegenomen, jaarlijks via een panel/enquête van data te voorzien. Op deze wijze krijg je een beeld hoe Verkeersleefbaarheid zich ontwikkelt.

- De opmerking dat in december 2020 een Raadsconferentie gepland staat, die wellicht verplaatst moet worden agv Covid behoort NIET thuis in een 10-jaren beleidsplan. Slordig schrijven is een indicator voor slordig denken....

11. Aanbeveling:

- *Ontwerp/ stel vast indicatoren om van mobiliteitsaspecten de progressie te meten.*
- *Leg in het plan vast dat een BER (Beleids-effect rapportage) wordt opgesteld.*

Onze conclusie:

Het voorliggend beleidsplan vinden wij niet rijp; de gebruikswaarde achten wij onvoldoende. Met wat extra tijd hadden we een prima product kunnen opleveren, en hadden we alle processtappen netjes kunnen doorlopen (inclusief terugkoppeling door de gemeente aan de kernen). Helaas kwam de datum van vaststelling door de Raad voor de bewonersadviesgroep als een donderslag bij heldere hemel; jammer dat daardoor ons inziens een onrijp beleidsplan nu voorligt. Het is zoals het is.

Er is veel werk verzet. Wij waarderen enorm de bereidwillige houding van de wethouder om 'buiten de gebaande paden' te willen denken. Wij willen hem daarvoor danken, evenals onze grote dank uitgaat naar de procesbegeleider Gé Hoeijmakers. Hij heeft ons prima begeleidt in dit proces, hij was 'een van de kritische succesfactoren'. Jammer dat hij op het moment dat geogst kan worden, er niet bij kon zijn. Gé, bedankt kerel.

Zoals wij stelden op het sprekersplein, het is een proces van vallen en opstaan, dat geleerd moet worden. Iedereen heeft leren lopen door te vallen. Het hoort erbij. Laten we ervan leren.