

Mariëtte de Visser, wethouder in de Marne

Krimp zorgt voor creatieve ideeën

Mariëtte de Visser is wethouder van een grote (250 km wegen) en tevens kleine Groningse gemeente in een krimpgedebied. Hier gaat het over landbouwverkeerproblematiek, het overleefden houden van 'publiek vervoer' of over beperkte budgetten voor beheer en onderhoud. Dan moet je 'creatief zijn, dingen combineren, alert zijn op allerlei potjes. In Den Haag ligt de focus wel heel erg op stedelijk gebied.'

KARIN BROER

De Visser (49) heeft er al een hele carrière als vakambtenaar op zitten. Deze planoloog en verkeerskundige begon in de Friese gemeente Achtkarspelen, werkte heel lang voor de provincie Groningen en was er onder andere projectleider Regiotram en afdelingshoofd verkeer en vervoer. Sinds april 2014 is zij in de gemeente De Marne wethouder zorg, welzijn, onderwijs, visserijen, inderdaad, ook verkeer en vervoer.

Hoe bent u in de politiek terecht gekomen?

'Heel lang was mijn politieke voorkeur niet zo duidelijk. Ik werkte als ambtenaar en dan wil je je politieke voorkeur niet laten zien. Toch ben ik een keer lid geworden van de PvdA. Ik ben gaandeweg wat dingen gaan doen op lokaal niveau in mijn woonplaats en schreef ook mee aan het verkiezingsprogramma, onder het motto: 'Wat ik op lokaal niveau doe, dat hebben ze in Groningen niet zo door'. Maar toen kwam de vraag of ik op de lijst wilde. Ik dacht nog even, 'een beetje onderaan kan geen kwaad'. Maar ze vroegen of ik kandidaat-wethouder wilde worden.'

U bent wethouder geworden in het gebied waar u woont.

'Ik woon hier intussen al 20 jaar en ben altijd al actief geweest in de eigen woonomgeving. Ik was jaren voorzitter van dorpsbelang, dus inspreken in de raad was ik al wel gewend. Mijn uiteindelijke keuze voor de politiek kwam vooral vanuit een constructief gevoel. Het gaat mij in alle gevallen om de inhoud, ik houd niet van macht en spelletjes. Dat kan

hier ook niet, want je bent in deze gemeente zichtbaar en aanspreekbaar als wethouder. En dat wil ik ook graag zijn. Iedereen is welkom hier, iedereen kan hier binnenkomen met een vraag, al vraag ik altijd wel: heb je al geprobeerd om het ambtelijk op te lossen?' 'We hebben vijf partijen in de raad, dat zijn allemaal landelijke partijen, geen gemeentebelangen of afsplitsingen. Dat past ook wel bij deze streek, nuchter, beetje behoudend, niet gelijk boven op de barricaden, nog vertrouwen in de overheid, al heeft dat wel een knauw gekregen door de aardbevingsproblematiek.'

'Ik ben medebepaler van de richting'

Wat voor gebied is dit als het over verkeer en vervoer gaat?

'Het is een groot gebied. We hebben hier 250 kilometer wegen. Dat is veel hoor. De provincie heeft iets van 500 kilometer weglengte. Natuurlijk zijn dat andersoortige wegen, maar als je naar de budgetten kijkt die de provincie voor beheer en onderhoud heeft en de budgetten die wij hebben, dan is dat echt onvergelijkbaar. Ons budget is niet meer dan een tiende of minder, echt een fractie. Dat is zo'n gigantisch verschil. Het onderhoudsniveau is afgelopen jaren flink naar beneden gegaan. Voor ik wethouder werd, is er al flink bezuinigd. Het betekent ook dat

als je echt iets wilt, zoals een grote reconstructie van een dorpskern, het niet aan de orde is. Daarvoor hebben we simpelweg het geld niet. Dan denk ik: er is weinig aandacht voor plattelandsgemeenten. In Den Haag ligt de focus wel heel sterk op stedelijk gebied.'

Hoe doet u dat dan met zo weinig budget?

'Je moet creatief zijn, dingen combineren, alert zijn op allerlei potjes. Nu hebben we extra geld vanwege de aardbevingen. De Marne is een van de negen aardbevingsgemeenten. Hoewel de invloed richting Zoutkamp afneemt en de problematiek wat minder lijkt te worden sinds een van de putten bij Loppersum is gesloten, speelt het aardbevingsrisico mentaal een grote rol in dit gebied. Er is een groep inwoners die er echt last van heeft.'

Landbouwverkeer

'Verkeersveiligheid is hier zeker een issue, want daar gaan veel klachten van burgers over. We gebruiken vooral gegevens over gereden snelheden, daar hebben we meer aan dan ongevalgegevens. Daarvoor zijn de aantallen te laag. Met name landbouwverkeer is hier een issue. Mensen vragen dan al snel om een rondweg, maar dat is niet realistisch voor een paar trekkers. We hebben een rapport laten maken met mogelijke oplossingen: passeerstroken, fietsvoorzieningen, andere manieren om een kavel te ontsluiten, bijvoorbeeld met extra erfafsluitingen. Deze rapportage hebben we aan de provincie aangeboden en ook laten weten

dat we zelf de middelen niet hebben om dit uit te voeren, zelfs niet als we het over vijf jaar uitvoeren. Het rapport is vooral bedoeld om te signaleren. Want als de provincie iets gaat doen, dan liften we graag mee. De confrontaties van landbouwverkeer met het fietsverkeer is de belangrijkste kwestie. We hebben niet meer in elk dorp een school, en dat betekent dat veel leerlingen in de tweede helft van de basisschool al verderop naar

school fietsen, die komen onderweg nogal wat landbouwverkeer tegen: tractoren van aardappelboeren, bietenboeren, de tankauto's van de zuivelfabriek, want in Bedum is een grote zuivelfabriek. Dat zijn allemaal grote voertuigen.'

Hoe gedreven bent u?

'Ik ben altijd op zoek naar oplossingen samen met mensen. Ik ga ervoor. Het gaat mij op de

eerste plaats om de inhoud, maar ook om de manier waarop. Ik houd niet van macht en niet van spelletjes. Ik ben medebepaler van de richting. Ik kan ook leven met een oplossing die niet mijn ideale oplossing is, maar waar iedereen zich in kan vinden.'

Harmonie vindt u belangrijk?

'Het hoeft niet altijd harmonieus. We hebben hier een kwestie gehad waarbij het dorp maatregelen wilde om de snelheid van autoverkeer te verminderen. Toen het besluit was genomen, kwam een er groep boeren bij me op bezoek die allerlei andere oplossingen voor het snelheidsprobleem in het dorp had bedacht. Toen heb ik gezegd dat ik ook nog wel 99 andere oplossingen kon verzinnen, maar dat er nu een oplossing voorlag die door de dorpsgenoten was uitgewerkt en dat ook zij deel uitmaken van dat dorp en dus van die oplossing. En dat we het daar dus overgingen hebben. Ik vind harmonie wel belangrijk, maar het is niet alles. Anderzijds, als iets vast zit, dan kan het me erg bezig houden en denk ik: hoe krijg ik het weer vlot?'

Is de rol van de overheid veranderd?

'De rol en het draagvlak voor de overheid veranderen, of liever, zijn veranderd. De overheid is veel meer een van de partijen en ieder zit aan tafel in zijn eigen rol en verantwoordelijkheid. De overheid bepaalt niet alles. In de 20-25 jaar dat ik nu bij de overheid werk, heb ik veel zien veranderen. Het vertrouwen in de overheid verandert ook. Mensen kijken niet meer op tegen een burgemeester, of een wethouder. Dat is prima, maar betekent ook dat het soms meer tijd en moeite kost om vertrouwen te krijgen, zeker in aardbevingsgebied. Als het vertrouwen er niet is, kan dat een vertragende factor zijn.'

Krimp

'Krimp kun je als een probleem zien, maar het maakt mensen ook actiever. Voorzieningen verdwijnen en dat zorgt er soms voor dat





mensen zelfactief worden, er ontstaat urgentie en men beseft dat de overheid het niet alleen kan. Soms wordt de overheid erop aangesproken, terwijl dat niet de juiste partij is. Als PostNL een brievenbus weghaalt moet je niet bij de gemeente zijn, maar bij PostNL. Natuurlijk spelen wij ook een rol, maar de inwoners zelf ook.

Er zijn hier dan ook heel goede voorbeelden van burgers die zelf het initiatief nemen. Ulrum is op dit gebied zelfs landelijk een voorbeeldorp. En in Kloosterburen is een heel verzorgingstehuis overgenomen door de dorpscoöperatie. Krimp zorgt er dus ook voor dat er creatieve ideeën ontstaan.'

Wat betekent krimp voor verkeer en vervoer?

'Verkeer is niet echt een probleem in krimpgebied, het wordt alleen wat rustiger. Vervoer is wel probleem. Want hoe zorg je ervoor dat er iets van openbaar vervoer blijft? We hebben hier in Groningen en Drenthe een heel bijzondere aanbesteding gehad van "publiek vervoer"; een gezamenlijke aanbesteding van het leerlingvervoer, het Wmo-vervoer, en kleinschalig openbaar vervoer, inclusief de belbus. Dat is in een keer aanbesteed in 7 concessiegebieden. (de definitieve gunning heeft op 9 november plaatsgevonden, red.). Taxivervoerder UVO heeft hier in Noord-Groningen gewonnen.'

'Het doel is efficiënter vervoer. Er rijden heel veel taxibusjes rond, nu hopen we op meer gecombineerde ritten, minder lege busjes en

beter afstemming op het ov. Al het vervoer, ook het Wmo-vervoer, het leerlingvervoer, gaat allemaal richting stad, dus dat 'heen vol en leeg terug' blijf je beetje houden, maar er kunnen wel meer gecombineerde ritten worden gemaakt.'

U heeft niet alleen verkeer en vervoer, maar ook sociale zaken, welzijn, zorg, onderwijs, visserij. Dat is wel heel veel.

'In de stad is verkeer en vervoer een complete portefeuille, hier is dat niet zo en dat is ook logisch. En zo'n grote portefeuille heeft soms ook voordelen. Tijdens de aanbestedingen van publiek vervoer zat ik bijvoorbeeld naast wethouders die Wmo in portefeuille hadden, maar geen flauw benul hadden van verkeer en vervoer.'

Waar bent u trots op als wethouder?

'Op ons scholenprogramma. Voor meerdere scholen hebben we een multifunctioneel centrum kunnen realiseren waarbij scholen, peuterspeelzaal, kinderopvang bij elkaar zitten. Eén gebouw voor een brede ontwikkeling van kinderen, inclusief muziek en sport.

Voor wat betreft verkeer en vervoer? In veel kleine gemeenten ligt de focus vooral op infra en beheer. Bij ons is het een breder onderwerp, het gaat hier ook om verkeersveiligheid en gedrag. Ov is een onderwerp waar veel wethouders van kleine gemeenten nauwelijks meekijken. Ik heb bij de aanbesteding van publiek vervoer juist een actievere rol kunnen vervullen. Het is belangrijk, het is ook vervoer van ons voor onze inwoners.'

Heeft u advies voor vakambtenaren?

'Haha, goed luisteren naar de wethouder (lachend). Toen ik zelf van rol verwisselde en wethouder werd, heb ik bewust wat afstand genomen. Elke wethouder heeft beperkingen, elke wethouder heeft een gebruiksaanwijzing. Ik houd ervan eerlijk op de inhoud een gesprek te voeren, een beargumenteerd goed gesprek. Als ambtenaren opmerkingen hebben, dan hoop ik dat ze dat eerlijk op tafel leggen, mij gaat het erom dingen verder te brengen.'

Hoeveel verkeerskundigen heeft De Marne?

'Nul. We hebben twee parttimers op verkeer,

een houdt zich vooral met aanbesteding en beheer en onderhoud bezig, de andere meer met verkeer en projecten, maar we hebben geen specifieke verkeerskundige.'

U bent dus de enige echte verkeerskundige?

'Ja, maar ik wil dat niet zijn.'

Uw reactie op een paar steekwoorden: Verkeerslichten en rotondes

'Sommige dingen op het gebied van verkeer en vervoer gaan hier anders. Tot voor kort hadden we hier geen rotondes en we hebben nog steeds geen verkeerslichten. Pas werd ik gebeld door een landelijke club die bezig was met een onderzoek. Ze vroegen hoeveel verkeerslichten we hebben in de gemeente. "Geen" antwoordde ik. "Wat zegt u?" Geen. Je hoorde de mond aan de andere kant van de lijn openvallen. We hebben nu wel rotondes. Er zijn rotondes bij Leens en Warfhuizen gerealiseerd.'

Landbouwverkeer

'Dat is een steeds groter probleem aan het worden. We hebben hier aardappelboeren, die slaan nu weer aardappelen op eigen erf op. De indruk bestaat dat dat tot meer vervoer leidt. We merken het ook aan het onderhoud van bermnen.'

Drukke op het fietspad

'De e-bike is zeker een item in onze gemeente, ook voor de verkeersveiligheid van ouderen, maar de intensiteiten van fietsverkeer zijn hier toch minder, dus snelheidsverschillen worden minder snel als problematisch gezien.'

Vervoersarmoede

'De voedselbank zit in Winsum. Daar gaat wel een bus naar toe, maar dan hoor je dat mensen geen geld voor een kaartje hebben. Dat is wel echte vervoersarmoede. Uiteindelijk kunnen mensen vaak wel weer meerijden met een buurvrouw die toch naar Winsum moet, maar het is wel een issue.'

i Op www.verkeerskunde.nl/spraakmakers leest u eerdere interviews met spraakmakers en de eerdere interviews uit de reeks 'Gedreven wethouders'.



Anne Jousma staat voor zijn werkplek, het stadskantoor in Utrecht en hoopt dat een mobiliteitsapp hem het slimste en gezondste reisadvies geeft voor 'buiten de deur'.

Slimme en Gezonde Stad

Steeds meer mensen wonen in de stad. De rijksoverheid vindt het belangrijk dat inwoners van steden gezond kunnen wonen, werken en ontspannen. Hierbij horen onder andere een betere luchtkwaliteit, weinig geluidsoverlast en een slimme en gezonde inrichting van de stad. Met het programma Slimme en Gezonde Stad zoekt de overheid samen met zes pilotsteden naar slimme oplossingen. Schoner verkeer en vervoer is een instrument om een stad gezonder te maken. Flankerend wordt ingezet op positieve beïnvloeding van gezonde leefstijlen en meer bewegen: lopen, fietsen, urban sports, gaming enzovoort. In 2017 volgt Verkeerskunde de zes pilotsteden: Groningen, Eindhoven, Nijmegen, Schiedam, Rotterdam en Utrecht. In deze aflevering: Utrecht.

Anne Jousma, (Beleids)adviseur/Projectleider gemeente Utrecht Groei is geweldige kans

Utrecht is een van de pilotsteden Slimme en Gezonde Stad. Waarom?

Dat Utrecht voor zijn mensen die hier wonen, werken, studeren of anderszins verblijven een gezonde stad wil zijn, spreekt voor zich. Om dit te bereiken kunnen we niet volgens nu nog gangbare patronen verder gaan. Utrecht is ook nog eens de snelst groeiende stad van Nederland, zowel de afgelopen vijftien jaar als de komende vijftien jaar. De trek naar de stad vangen we op door te kiezen voor binnenstedelijke groei. Dat is een geweldige kans, want wie in een hoogstedelijke omgeving leeft, is eerder geneigd om voor lopen, fietsen en openbaar vervoer te kiezen. Tegelijkertijd stelt de binnenstedelijke groei ons voor een enorme uitdaging: we willen meer mensen in dezelfde ruimte laten gaan en staan. Ruimte, waarvan we nu al concluderen dat die schaars is. Om van Utrecht een aantrekkelijke en bereikbare stad te maken, zijn slimme en ruimte-efficiënte mobiliteitsoplossingen hard nodig.

Met het Living Lab Slimme en Gezonde Stad Utrecht werken de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en ontwerpers aan vernieuwende plannen die Utrecht een 'Urban Healthy Boost' moeten geven.

Hoe geeft Utrecht handen en voeten aan 'slim en gezond'?

Een voorbeeld is de netwerksamenwerking van overheden met Utrecht Science Park (USP). USP is een plek waar onderwijs, onderzoek, ondernemerschap en gezondheidszorg samenkomen. Het gaat hier dus al om 'samen stad maken', dus niet alleen met andere overheden maar vooral ook met partners uit USP. Binnen dit netwerk is ondertussen al een uitgebreide lijst met gerealiseerde en nog te realiseren acties voor de korte termijn opgesteld. Deze lijst bevat niet alleen optimalisaties van de infrastructuur van auto, OV en langzaam verkeer, het gaat vooral om mobiliteitsmanagement.

Wat zou uw 'slimme en gezonde' ideaal zijn als het gaat om mobiliteit?

Mijn ideaal zou zijn dat Utrecht niet alleen

een aantrekkelijke stad is om naartoe te gaan, maar dat ook is voor de mensen die er werken, studeren of willen recreëren op korte afstand. Dit voorkomt onnodig langeafstandsgedrag. Een derde van de jonge gezinnen zoekt het nu verderop en een deel zal vast nog naar Utrecht reizen. Ik hoop dan ook dat onder andere deze groep zich in Utrecht thuis kan gaan voelen en daar dan weer minder voor hoeft te reizen.

Wat is uw SGS-droomproject?

Mijn droom is 'de mobiliteitsagenda', een app die reisadviezen geeft op basis van je agenda. Dit is mogelijk door de koppeling van onze digitale agenda's, bijvoorbeeld Outlook, en de beschikbare mobiliteitsruimte. Belangrijk is dat het mobiliteitsdeel van deze agenda niet alleen gekoppeld wordt aan het rijdende verkeer en vervoer maar vooral ook aan het deel vanaf dat we de auto parkeren of de fiets stallen. Plan je een afspraak op een moment dat er geen mobiliteitsruimte is dan moet er een advies komen wanneer dit wel kan en met welke modaliteit. Als je doordenkt zou je zelfs kunnen adviseren over verhuizen of wisselen van werk.

Eind 2018 zou 'slim en gezond' geïntegreerd moeten zijn in de gemeentelijke werkwijze. Hoe?

In de gemeentelijke werkwijze is al een cursus 'samen stad maken' opgezet. Dit kreeg een logisch vervolg door daarna met partijen buiten onze organisatie in overleg te gaan.

Wat merken de inwoners eind 2018?

In het kader van mobiliteitsmanagement zijn in het kader van Beter Benutten diverse projecten afgerond of worden ze op korte termijn afgerond. Als voorbeeld noem ik dan weer de netwerksamenwerking Utrecht Science Park.

Welk ander SGS-project volgt u?

Ik volg onder andere de Rotterdamse projecten van Will Clerx. Erg goed vind ik dat hij samen met de andere grote steden zich zo inzet voor de ontwikkeling van de verkeersmodellen.

i Op www.verkeerskunde.nl/wegdromen leest u deze en eerdere 'Wegdromers'.