

# Knelpunt Struisenburg

## **Typering woongebied**

*Het gebied Struisenburg, deel van de deelgemeente Kralingen-Crooswijk, strekt zich uit van de Honingerdijk tot het Oostplein en van de Maasboulevard tot aan de Oostzeedijk.*

Het vormt een doorgangsbied voor autostromen van en naar het centrum van Rotterdam. De Maasboulevard, de Honingerdijk en Oostzeedijk vormen verbindingsschakels tussen de verkeersstromen in de stad, rijksweg 20 en woongebieden als Alexanderpolder, Ommoord, Prinsentand, Capelle a/d IJssel en Krimpen a/d IJssel. Verkeer van en naar die plaatsen en het centrum perst zich via die invalswegen, met name de Maasboulevard, de stad in en er weer uit. Via de Maasboulevard, Honingerdijk en Oostzeedijk proberen vele automobilisten 's morgens (woon-werkverkeer) of in vakanties en weekends (toeristen, funshoppers, bezoekers van evenementen) hun auto zover mogelijk de stad in te krijgen om daar een liefst gratis parkeerplaats te vinden. Het parkeerbeleid in het centrum heeft echter als gevolg dat vele automobilisten 'stranden' in de straten van Struisenburg. Voor de bewoners betekent dat extra autoverkeer, parkeeroverlast, lucht- en geluidsvervuiling. De bewoners van het gebied Struisenburg moeten het doen met de troosteloze aanblik van straten en pleinen vol gestouwd met auto's, die vaak nog hinderlijk zijn geparkeerd.



## **Slecht woonklimaat**

*Bewoners van het gebied Struisenburg zien met lede ogen hoe hun leefomgeving verslechtert. Zij hebben de indruk dat de deelraad niet goed opgewassen is tegen de golf van ontwikkelingen die het leefmilieu belagen.*

Het gezondheidsrisico voor bewoners in de wijk is hoog door het intensieve autoverkeer door en in de buurt. Via de Maasboulevard en de Honingerdijk stroomt het autoverkeer 's morgens door de wijk richting het stadscentrum, naar de Kop van Zuid of door de stad richting Maastunnel, Spaanse Polder, Schiedam. Bestemmingsverkeer voor het centrum parkeert de

auto inde wijk, omdat het centrum door een stringent parkeerbeleid de parkeerkosten flink heeft opgevoerd. De enorme verkeers- en parkeeroverlast heeft gevolgen voor de buitenruimte. Straten en pleinen doen overwegend dienst als rijbaan en stallingplaats voor auto's met slordige, vaak smerige 'restplaatsen' vol afval. Steeds verder rukt de auto op ten koste van recreatieve ruimte voor de bewoners zoals speelruimte voor kinderen. Dertig km-zones zijn voor kinderen ruim drie keer zo veilig als wegen met de 'gewone' snelheidslimiet van 50 km/uur. Dat leert analyse van kinderongevallen op diverse types wegen binnen de bebouwde kom. Toch worden slechts mondjesmaat straten voor het autoverkeer gesloten of tot dertig km-zone verklaard. Bijna erger nog is het slordige handhaven van de snelheid in die zones. Op de Oostmaaslaan bijvoorbeeld rijden veel automobilisten, bijvoorbeeld medewerkers uit de kantoorpanden Volker Stevin en Hoogheemraadschap Schieland met 40 km of meer over de verkeersdrempels.

### ***Naar een mensvriendelijke stad***

Om het leefmilieu in dit gebied en de stad te verbeteren moet het niet-noodzakelijke gemotoriseerd verkeer al vóór de invalswegen naar de stad worden opgevangen. Dat kan door bij de ruitwegen rond Rotterdam grote transferia (4 tot 6000 parkeerplaatsen) aan te leggen. Een transferium is een verkeersknooppunt aan de rand van een grote stad waar men van het ene vervoermiddel kan overstappen in een ander<sup>1</sup>. Op de snelwegen wordt het transferium aangekondigd door middel van 'drips', dynamische reisinformatie-panelen, die boven de rijbaan worden aangebracht. Vanaf de snelweg moet de automobilist zonder oponthoud door verkeerslichten en omleidingen het transferium kunnen bereiken. Transferia zijn bijvoorbeeld door aparte uit- en invoegstroken of zonodig met een *fly-over* rechtstreeks op de rijksweg aangesloten. Helaas zijn de huidige plannen voor het Knooppunt Kralingse Zoom uitgemond in een soort bestemmingstransferium voor het daarbij te bouwen kantorencomplex. De oorspronkelijk functie van een transferium is goeddeels verdwenen<sup>2</sup>. Uitgangspunt bij het terug dringen van het niet-noodzakelijke autoverkeer moet zijn dat de automobilist die gebruik maakt van het transferium en het openbaar vervoer of de fiets, sneller en goedkoper in de stad is dan per auto. Vanaf een transferium moet elke automobilist ook comfortabel het centrum of andere delen van de stad kunnen bereiken. Op die manier kan het noodzakelijke autoverkeer in de stad (bus, taxi, kleine bevoorrading, politie, brandweer, hulpdiensten, GGD, langzaam verkeer enz.) de nodige ruimte houden.

Behalve over de voortdurende aanslag op de infrastructuur, maken de bewoners zich ook zorgen over de vervuiling van de buurt, het gebrekkige onderhoud aan straten en pleinen, de treurige staat waarin het nog schaars aanwezige groen verkeert. Burgers hebben de indruk dat de Roteb en andere diensten, ingesteld en betaald om de wijk schoon en op orde te houden, afwachten of er klachten van bewoners komen, zoniet, dan gebeurt er niets. Een aanslag op het woonmilieu vormen ook de subjectieve en objectieve onveiligheid. Op het lijstje van (auto)inbraken, (gewelddadige) berovingen, mishandelingen en bedreigingen behoort Struisenburg tot de koplopers. Zowel voor de deelgemeente als voor de burgers ligt daar een werkterrein open.

---

<sup>1</sup> Transferia bieden een alternatief voor het laatste deel van een autorit. Zie het rapport *Orkestreren op maat* van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, van 29/06/01.

<sup>2</sup> Zie voor nadere uiteenzetting het rapport *Transfer.pdf* op de website <http://home.hccnet.nl/j.aart.nl>.

## **Communicatiekloof burger-deelgemeente**

*De bewonersgroepen Buizengat, Platform Leefmilieu Maasboulevard (PLM) en de bewonersverenigingen Kralingen (BvK) en Buizerd hebben op grond van ervaringen de indruk dat de (deel)gemeente de wensen van de bewoners niet serieus neemt.*

Met name over het beleid en de beleidsuitvoering ontvangen de bewonersgroepen vele klachten van bewoners. Bewoners hebben de indruk dat over hen, maar zonder hen besluiten worden genomen. Zij worden onwetend gelaten over plannen die betrekking hebben op hun woonmilieu.

Ook op andere terreinen worden bewoners aan de zijlijn gehouden. Bij het uitvoeren van maatregelen of werkzaamheden worden onaangekondigd veranderingen aangebracht of worden afspraken niet nagekomen. Vragen aan de deelgemeente worden niet of in vage of termen beantwoord. Soms verdwijnen brieven in een zwart gat. Besluiten vallen over hen maar zonder hen, wie kritische vragen stelt, is lastig.

De burgers hebben de indruk dat de politiek niet verder komt dan het (laten) produceren van nota's. Die worden voor veel belastinggeld geproduceerd door vaak externe organisaties en bevatten nogal eens informatie die al bekend is. De kwaliteit en werkelijkheidswaarde van alle interne en externe nota's vormen een obstakel in de relatie tussen burgers en overheid. Er zijn te veel voorbeelden waarbij het beleid op ondeugdelijke raminggetallen wordt gebaseerd. Die getallen zijn vaak onvoldoende betrouwbaar, ze zijn gedateerd of onderling inconsistent en in bepaalde gevallen domweg fout. Maar omdat ze de grondslag vormen voor het beleid - en dus voor een bijbehorend budget - heeft niemand in de politiek of de organisatie er belang bij die cijfers van een vraagteken te voorzien. Er is vaak een grote kloof tussen de papieren werkelijkheid van de bureaucratie en de echte werkelijkheid waar het tenslotte om gaat. Die kloof wordt vaak nog versterkt als beleidsmedewerkers niet met het betreffende leefgebied vertrouwd zijn, bijvoorbeeld omdat ze er niet wonen. De opstellers van die ambtelijke nota's of beleidsstukken beseffen dan vaak niet om welke problemen het in concreto gaat. Vaak is voor de besluitvorming die papierfabriek niet nodig. Daarvoor is slechts vereist dat een probleem helder wordt geschetst, dat er mogelijke oplossingen zijn aangegeven en dat een bepaalde keuze aan de raad wordt voorgelegd.

Zodra het aankomt op besluitvorming en beheer blijken steeds weer dezelfde gewoonten de overhand te hebben. De deelgemeente neemt tegenover bewoners(verenigingen) een regenteske houding aan. Politici en bestuurders stellen zich op tegenover burgers die zolang mogelijk in onwetendheid worden gelaten. Die houding schrikt actieve bewoners af zich voor hun leefomgeving in te zetten.

## **Wijkcoördinatieteam**

*Bewoners(groepen) en deelgemeente zijn gebaat bij een gezamenlijk informatie-, overlegpunt. Per deelgebied De Esch, Kralingen Oost, Kralingen West, Nieuw Crooswijk, Oud Crooswijk, Rubroek en Struisenburg wordt één wijkcoördinatieteam ingesteld dat voor alles verantwoordelijk is.*

De politieke elite gaat bij voorbaat van eigen plannen en overwegingen uit. Die beheers- en bestuursvorm lijkt achterhaald. Plaatselijke overheden moeten vaker overgaan tot rechtstreekse onderhandelingen met hun burgers. Dat is wat anders dan de vormen van inspraak die in de loop der jaren zijn ontwikkeld. Bij die inspraak heeft de overheid een plan bedacht en legt dat aan de burgers voor. Die kunnen dan hun mening geven, wat eventueel tot een bijstelling van de plannen leidt. Maar het bestuur geeft de invulling van het plan niet uit handen.

Op lokaal niveau verkeert de politiek van de gevestigde partijen in een crisis. Ze hebben moeite om goede kandidaten en een aansprekend programma te presenteren. Meestal zijn de raadsleden het verlengstuk van het ambtelijk apparaat. Als burgers al bij een besluitvorming

worden betrokken, gebeurt dat op een gedepolitiseerde, bureaucratische manier. Het inspraakritueel is niet bedoeld om heftige debatten over lokale prioriteiten los te maken, maar om geruisloos bestaande voornemens te legaliseren. De politici hebben zich van de publieke ruimte afgekeerd. Zij kiezen voor een boekhoudkundige benadering. Alles wordt in financiële en economische termen uitgedrukt. Dat werkt door in de opstelling van plaatselijke bestuurders. Die hebben in de eerste plaats te maken met een budgettair probleem. Die moeten zuinig zijn en stemmen daar hun beleid op af. Van de andere kant wil het raadslid of de portefeuillehouder graag herkozen worden. Dus hij of zij luistert wel naar de kritiek en doet af en toe een concessie. Maar dat is toch in hoofdzaak een kwestie van tactiek.

De bewonersverenigingen in het gebied Struisenburg pleiten voor een moderne aanpak van beheer en bestuur van het gebied. Daarbij gaat het om directe interactie van bestuurders en bevolking. Die interactie moet leiden tot een 'coproductie van beleid'. Coproductie houdt in dat de betrokken burgers van meet af aan meedenken en ook een reële invloed op de plannen hebben. Die werkwijze vereist dat de bestuurders hun eigen inbreng relativiseren. De plannen kunnen zodoende rijker worden, roepen gewoonlijk minder weerstand op en verbreden het draagvlak voor de besluitvorming. De bewonersverenigingen zien een wijkcoördinatieteam als een instrument om hun inspraak meer inhoud te geven. Inspraak is geen voorgeschreven ritueel, maar gaat dienen om ideeën en opvattingen die binnen de bevolking leven te achterhalen. Inspraak gaat bestaan o.a. uit het tijdig verstrekken van zo volledig mogelijke informatie aan de bevolking. Inspraak is erop gericht om bepaalde projecten voor te stellen en de reacties van de betrokken bewoners hierop te noteren. Inspraak kan de vorm aannemen van het samen denken over het te voeren beleid, over de achterliggende visie, over maatschappelijke waarden. Inspraak kan ook echte participatie zijn waar de beleidsverantwoordelijken samen met plannenmakers en met bewoners gestalte geven aan bepaalde aspecten van het beleid.

Het instellen van een wijkcoördinatieteam is een stap op weg naar een communicatief bestuursmodel. Bewoners die in de wijk wonen en (vaak) werken, ervaren vrijwel dagelijks waar het schort. Zij zien wanneer werkzaamheden niet, niet goed of tegen afspraken in worden uitgevoerd. Gestructureerd overleg met bewoners(groepen) kan vermijden dat externe bureaus worden aangezocht om voor veel belastinggeld informatie te verzamelen die bij bewoners(groepen) al aanwezig is of op eenvoudiger wijze met minder kosten is te verwerven. Het overleg in het wijkcoördinatieteam kan ook verhinderen dat geld wordt besteed aan projecten die niet het gewenste resultaat zullen opleveren maar wel meer en nieuwe *overhead* tot gevolg hebben. Die overlegstructuur kan bovendien bij de betrokken bewoners de indruk wegnemen dat zij het slachtoffer zijn van regelzucht en bureaucratie.

### **Structuur wijkcoördinatieteam**

*In het coördinatieteam hebben functionarissen van diensten en instellingen zitting die gemandateerd zijn om namens hun organisatie afspraken te maken.*

In principe nemen geen (wijk)agenten deel aan de vergaderingen, maar de wijkteamchef of de chef basiseenheid, de verantwoordelijke portefeuillehouder, directeuren of rayonhoofden van woningcorporaties en betrokken instellingen. Kortom, geen medewerkers die alleen als doorgeefluik kunnen functioneren naar geleidingen die beslissingen kunnen nemen. Om effectief te kunnen werken zijn bij die bijeenkomsten zo nodig vertegenwoordigers van gemeentelijke diensten aanwezig om onmiddellijk hun visie op de draagwijdte van voorstellen te geven. Van bewonerszijde nemen in het coördinatieteam vertegenwoordigers van bewoners(groepen) plaats.

Het wijkcoördinatieteam vormt ook een schakelcentrum in de informatievoorziening tussen burgers, politiek, ambtenaren en gemeentelijke diensten. Het realiseren en beheren van communicatiekanalen is een onderdeel van zo'n schakelcentrum. Om één medium te noemen dat een onderdeel vormt van het schakelcentrum: het wijkcoördinatieteam beschikt over een eigen website waarop alle informatie betreffende de wijk is te vinden. Documenten, plannen, ontwerpen, besluiten kunnen binnengehaald (gedownload) en gelezen worden.

Bewoners(groepen) kunnen dan snel reageren op zaken die zich in hun omgeving voordoen. De informatievoorziening loopt niet alleen via het wijkcoördinatieteam. De lokale en regionale bladen blijven daarbij een rol spelen. Bij kwesties die van belang zijn voor enkele straten worden bewoners door middel van vlugschriften geïnformeerd over voorgenomen plannen en veranderingen.

### **Werkwijze wijkcoördinatieteam**

*Om de twee maanden vindt op de Slaak een bijeenkomst plaats tussen (afgevaardigden van) de deelraad en afgevaardigden van de bewonersgroepen PLM, Buizenwerf en BvK. Daar komen onderwerpen aan de orde die in de betreffende wijk van de deelgemeente spelen.*

Dat kunnen zaken zijn als nieuwe bestrating, fluisterasfalt op de Maasboulevard, parkeerbeleid, reclameborden op de Maasboulevard, overlast door jongeren, drugsoverlast, onderhoud straten en pleinen. Maar ook plannen voor veranderingen van de infrastructuur. Kortom, al die zaken die de leefomgeving van de bewoners betreffen. Het doel van die bijeenkomsten is het uitwisselen van informatie en het voortdurend evalueren en zonodig tijdig bijstellen van beleidsuitvoering.

Bewoners kunnen hun opmerkingen, voorstellen en klachten inbrengen bij het wijkcoördinatieteam. Dat kan gevestigd zijn en administratief worden beheerd door de BvK. Aan het team is een coördinator toegevoegd die administratieve en begeleidende werkzaamheden uitvoert. De coördinator is in loondienst bij de BvK. Burgers maken deel uit van de benoemingscommissie voor een coördinator.

Het wijkcoördinatieteam moet in staat zijn zelf informatie in te winnen en te wegen, zaken betreffende uitvoeringsbeleid zelf aan te pakken (driemaal een telefoontje naar de politie over parkeeroverlast en tenslotte een brief naar de deelgemeente waarop de bewoners dan met engelengeduld op antwoord wachten, moet dan overbodig zijn).

Dat wijkcoördinatieteam zorgt er mede voor dat bijvoorbeeld de reinigingspolitie optreedt met boetes. Controle op werkzaamheden door aannemers uitgevoerd kan uitstekend mede door burgers worden uitgevoerd. Zij geven hun bevindingen door aan de opdrachtgever (de gemeente).

Het wijkcoördinatieteam wordt betrokken bij het opstellen van een wijkvisie. Van bewonerszijde worden plannen voor veranderingen in de infrastructuur van de wijk getoetst aan een aantal uitgangspunten. Die uitgangspunten zijn als volgt te formuleren:

- de gezondheidsrisico's door luchtvervuiling en lawaai wordt verlaagd,
- de subjectieve en objectieve veiligheid wordt verbeterd en gehandhaafd,
- het ruimtebeslag door de auto vermindert,
- de overlast door woon-werkverkeer, funshoppen, bezoekers van evenementen of uitgaansleven wordt sterk ingedamd.
- het oppervlak aan recreatieve buitenruimte wordt vergroot,
- de buitenruimte krijgt een multifunctioneel karakter, die het aanzien van de wijk en het verblijf buiten wordt aangenamer door 'groene' elementen,
  - nieuw- en verbouw van kantoren en bedrijven mogen het karakter van Struisenburg als woongebied niet verder aantasten.

## **Waarom deze aandachtspunten voor Struisenburg?**

Die doelstellingen zijn alleen in samenspraak met de gemeente te realiseren. Vermindering van het autoverkeer langs en door Struisenburg via de Honingerdijk, Oostzeedijk en Maasboulevard wordt bereikt via een integraal verkeersbeleid. Dat beleid omvat de aanleg van voldoende grote transferia aan de rand van de stad met aansluitend openbaar vervoer, versmallen van die verkeersriolen, gerichte beplanting van open stukjes langs straten en wegen. Want volgens Gemeentewerken neemt het 'groen' de vervuiling op via de bladeren. Het effect hangt af van de plantensoort en de soort luchtverontreiniging. Die gegevens blijken uit een onderzoek door Plantresearch International.. Drastisch vergroten van de hoeveelheid bomen en planten langs de weg kan zo'n dertig procent van de luchtverontreiniging door auto's opnemen. Het effect neemt toe bij een 'gelaagde opbouw' van het groen. Hoe verder dat van de weg staat, hoe minder verbetering van de luchtkwaliteit is vast te stellen. Bomen blijken bovendien ook het gehalte fijne stofdeeltjes in de lucht te verminderen. De aandacht tijdens het onderzoek was speciaal gericht op stikstofdioxide en fijn stof, die binnen de gemeente voor de grootste problemen zorgen.

Dr. J.C. van Aart

Tel. 010-4531868

E-mail: [j.aart@hccnet.nl](mailto:j.aart@hccnet.nl)

A. Rief, Ing.

010-4522864

[riefPLM@wish.net](mailto:riefPLM@wish.net)

Op de Website <http://home.hccnet.nl/j.aart> staat via de button *Studies* een overzicht van de tot nu verschenen rapporten van het PLM.

## **Voorbeelden van kromcommunicatie**

### *Uitvoeringsbeleid Maasboulevard*

Schrijven 11/10/99, kenmerk Deelraad 1999/006189. Bevestiging van ontvangst PLM-rapport *Tijd voor een ander Verkeersbeleid*. Behandeling zal zo spoedig mogelijk plaats vinden. In dat rapport wijst het PLM op de gezondheidsrisico's door het intensieve autoverkeer en dringt aan op maatregelen om die milieuoverlast terug te dringen en de maasoever een recreatieve functie te geven. ***Sedertdien niets meer gehoord.***

Op 31 oktober 2000 heeft het PLM een brief gestuurd naar de raadsleden en het DB van de deelgemeente Kralingen/Crooswijk.

Kern van de brief: alle genoemde punten zijn voorbeelden van een diep liggende communicatiestoornis. Ondanks de vele woorden over dichter bij de bevolking staan, communiceren met en luisteren naar bewoners volhardt (het bestuur van) de deelgemeente in een regenteske houding. Over u maar zonder u. Van werkelijke communicatie is geen sprake. De brief verzocht ook om binnen drie weken na dato een gesprek met (een afvaardiging van) het bestuur om over de falende communicatie te spreken en een oplossing te zoeken. Politici zeggen soms terecht dat de burger te gemakkelijk naar de overheid wijst als het gaat om het oplossen van problemen in de leefomgeving. Maar dat komt ook omdat burgers nog steeds niet of nauwelijks in staat stellen zélf invloed te hebben op hun bestuur. Juist omdat de overheid in Nederland burgers nog steeds niet of nauwelijks in staat stelt zélf invloed te hebben op hun bestuur - op de belangrijkste beslissingen over hun directe leefomgeving, op de keuze van hun machthebbers -, juist daarom schuiven burgers de verantwoordelijkheid voor wat er in de samenleving gebeurt af op de overheid. Mensen die niet betrokken worden, zullen zich uiteindelijk ook niet betrokken gedragen. Ze gaan achterover leunen en wijzen bij elke onverwachte gebeurtenis naar de overheid. Als die bestuurders het zo goed weten, dan moeten zij het ook maar allemaal goed regelen. En dan is het ook niet verwonderlijk dat burgers verhaal willen halen als het fout gaat. Regels moeten worden gehandhaafd door de overheid, maar ze moeten vooral en in de eerste plaats worden nageleefd door de burgers zelf. Burgers zijn verantwoordelijk voor hun eigen welbevinden en een overheid moet mensen ook in staat stellen, ja zelfs dwingen die verantwoordelijkheid te nemen.

Na uitblijven van welke reactie dan ook heeft de voorzitter van de BvK, Gottlieb Ornstein, op 27/11/00 en 28/11/00 fractievoorzitters van de betreffende partijen gebeld met de vraag of het gebruikelijk is dat brieven van bewonersgroepen in een zwart gat verdwijnen. Op 11 december 2000 heeft Gerard van Vliet (bewonersvereniging Buizengat) de deelgemeente in de persoon van Paul Schepers (voorlichter deelgemeente) gebeld met opnieuw de vraag waar de reactie op deze brief bleef. Zelfs geen bericht van ontvangst is ontvangen. Op 12/12/00 bevestiging van ontvangst gekregen, registratieno. 2000/007222, behandeld door M. Bosman (ambtenaar deelgemeente), Tel. 010-2060821. De heer Bosman heeft Gerard van Vliet verzocht om een gesprek over de brief. Dat gesprek heeft plaats gevonden op 8 januari 2001. In dat gesprek is een toelichting gegeven op de brief. Het gesprek is door het PLM en de BvK aangegrepen om via de heer Bosman te weg te effenen voor een gesprek met de deelgemeente. Resultaat: BvK en PLM hebben erop gewezen dat de brief is gericht aan de deelraad en het DB. De bewonersverenigingen zouden het op prijs stellen om van die instanties een antwoord te ontvangen. Het onderwerp van bespreking, falende communicatie, is bovendien niet geëigend om door een ambtenaar te worden afgewerkt.

Ma. 29/01/01 bijeenkomst met bestuursleden BvK over de brief van het PLM dd. 31 oktober 2000. Geconstateerd dat er nog steeds geen antwoord op onze brief is gekomen. De BvK in de



persoon van Jan de Kreek heeft betreffende ambtenaar Marcel Bosman proberen te bellen, die was in vergadering. BvK heeft vervolgens een fax gestuurd naar de deelgemeente met het verzoek aan de heer Bosman zo spoedig mogelijk de BvK te bellen. Diens telefoontje wees uit dat deze ambtenaar de zaak van de brief aanhangig had gemaakt bij de het bestuur van de deelgemeente. Hij zal dat op dinsdag 30 januari nogmaals doen en de uitkomst op diezelfde dag doorbellen.

Tijdens dat gesprek zet het PLM een voorstel voor een andere overlegstructuur uiteen. Het bestaande uitvoeringsoverleg zou daarvoor als uitgangspunt kunnen dienen. Wanneer de status van dat overleg wordt verhoogd is het mogelijk dat bewoners(verenigingen) direct contact hebben met personen die beslissingsbevoegdheid hebben. Het komt in het huidige uitvoeringsoverleg te veel voor dat ambtenaren met te geringe bevoegdheden aanwezig zijn.

Op 02/02/01 een schrijven ontvangen van de deelgemeente, kenmerk 01/00599. Op 12 februari a.s. 17:15 uur zal op de deelgemeentesecretarie een gesprek plaats vinden. Bij dat gesprek zal ook de BvK aanwezig zijn. Tijdens dat gesprek blijkt dat het dagelijks bestuur van de deelraad niets voelt voor een wijkcoördinatieteam zoals het PLM dat voorstaat. Het DB houdt vast aan een eerder geventileerd plan om tussen bewonersverenigingen en deelraadbestuur een bestuurslaag te schuiven in de vorm van een coördinator. Afgevaardigden van bewonersverenigingen kunnen dan tweemaal per jaar hun opmerkingen bij de coördinator indienen, die vervolgens wel zal overleggen met de deelgemeente. Tegen dat voornemen heeft het PLM (opnieuw) bezwaar geopperd. Die coördinator wordt door de deelgemeente aangesteld en betaald. Hij of zij is niet door de betrokken burgers gekozen om hun belangen te vertegenwoordigen. Een te grote afhankelijkheid van het deelraadbestuur is dan waarschijnlijk. De praktijk zal zijn dat de afstand burger-overheid groter wordt. Het is weer een stap verder in de richting dat niet de burger zelf maar de bureaucratie bepaalt wat goed is voor de burger.

### *Gezondheidsrisico's Maasboulevard*

Bekend is al lang dat bewoners langs invalswegen als de Maasboulevard tot ver in de straten daar omheen een verhoogd gezondheidsrisico lopen. Berekeningen door overheidsdiensten hebben uitgewezen dat op en langs die wegen een te hoge geluidbelasting en gevaarlijke concentraties stoffen voorkomen zoals benzeen en 'fijn stof'. Te veel lawaai heeft gevolgen voor het lichamelijk en geestelijk functioneren die vergelijkbaar zijn met die van een ziekte. Voor stoffen als benzeen en fijn stof houdt elke concentratie een gezondheidsrisico in. Het zal duidelijk zijn dat bewoners daar ter plaatse aan een sluipend gevaar zijn bloot gesteld. De verkeersstroom over de Maasboulevard heeft dit deel van de maasoevers al gedegradeerd tot een stinkend en lawaaiig verkeersriool. Wie weet dat een weg met per richting twee rijstroken hoogstens zo'n 35.000 motorvoertuigen per etmaal zonder grote problemen kan verwerken, is niet verrast door die verpaupering. Want volgens opgave van de Dienst Gemeentewerken, afd. Milieubeleid maken per etmaal zo'n 45.000 motorvoertuigen gebruik van de Maasboulevard. Eigen tellingen en berekeningen over de eerste helft van 1998, gecorrigeerd voor de files, leren dat een etmaalintensiteit van 47.000 de werkelijke situatie dichter benadert. (Zie het rapport *Leefmilieu op en rond de Maasboulevard* (1999)<sup>3</sup>. De bezorgdheid van de bewoners wordt niet minder als in dat rapport wordt aangewezen waar de berekeningen van de milieubelasting ernstige tekortkomingen vertonen. Door die tekortkomingen geven de uitkomsten een te rooskleurig beeld van de werkelijke situatie. De bewoners zijn veroordeeld tot groter gevaren voor hun gezondheid dan de uitkomsten van de

---

<sup>3</sup> Dit rapport kunt u binnenhalen ('downloaden') van onze website <http://home.hccnet.nl/j.aart>. Daar klikt u op de knop Studies en vervolgens op de gewenste titel.



berekeningen doen vermoeden. Dat rapport is gestuurd naar diverse landelijke en gemeentelijke overheden en instanties, politieke en andere diensten en instellingen. Het onderzoeksrapport is een herhaald beroep op de verantwoordelijke instanties om de vervuiling door de verkeersstromen terug te dringen.

### *Herinrichting Maasboulevard*

De herinrichting van de Maasboulevard is achter de rug. Eind 2000 is het resultaat van de herinrichting: een vierbaansweg voorzien van verbrede kruisingen, met overvloedige verlichting, omzoomd met lichtbakken in de vorm van verlichte reclamebakken aan vele lichtmasten. De Maasboulevard is ingericht om meer autoverkeer de stad in te leiden. Volgens het raadsvoorstel IP Maasboulevard dd. 11-5-99 kwamen de nieuwe lichtmasten op ongeveer dezelfde locaties te staan (p. 6, ad 12). Op p. 9 blijken er echter 35 extra lichtmasten geplaatst te worden. De lichtsterkte op de Maasboulevard van de straatverlichting bedraagt driemaal de vereiste waarde. De lichtmasten veroorzaken gelukkig weinig invallend licht in de woningen. Dat in tegenstelling tot de reclamebakken aan de vele lichtmasten. Het aanbrengen van meer lichtmasten met een totale lichtopbrengst van drie maal de vereiste waarde en de verlichte reclamebakken aan bijna elke lichtmast markeren de Maasboulevard vooral 's nachts als een racebaan. Dat karakter van snelweg wordt nog eens benadrukt door de opgevoerde lichtsterkte van het Shellstation en Excelsiorstadion, het verdwijnen van de bermbegroeiing en het ontbreken van extra oversteekplaatsen voor de voetganger. Het verdwijnen van die optische belemmeringen nodigt automobilisten uit tot diep indrukken van het gaspedaal. De 50 km aanduidingen op de rijbanen vormen voor automobilisten een merkwaardig contrast met deze weginrichting. Velen zien daarin alleen een excuus voor de overheid om bekeuringen voor snelheidsovertredingen uit te delen. Enige effectiviteit hebben die aanduidingen niet. Ook de snelheidscontroles van de politie zijn niet doeltreffend genoeg. Tijdens het flitsen van overtreders ontspringt zo'n 60% van de overtreders de dans omdat de auto's dicht op elkaar rijden. Zodra de politie weg is, gaat de snelheid weer omhoog tot ver boven de 50 km. In de nacht worden snelheden van meer dan 100 km gemeten.

Voor de bewoners is de situatie eerder verslechterd dan verbeterd. De verkeersdruk (door weekendverkeer en avondopenstellen van winkels) is toegenomen. Bermstruiken die het verkeerslawaaï wat tegen hielden zijn verwijderd. Het fluisterasfalt op de noordelijke rijstrook heeft een merkbaar resultaat. Maar door het weghalen van de groene haag bermstruiken van zo'n 70 cm hoogte op een deel van de Maasboulevard is dat resultaat praktisch verdwenen. Bij rijden over nat wegdek is de geluidshinder zelfs toegenomen.

Een aantal wensen van bewoners is niet ingewilligd, zoals instellen van een groene golf op Maasboulevard, aanbrengen van geluidsreducerend asfalt op alle rijstroken, verhinderen van ongewenst keren op de weg bij het Shellstation, voortdurende en scherpe controle op de maximale rijnsnelheid, het omlaag brengen van de huidige milieubelasting (geluid en luchtvervuiling). Voor de bewoners is de Maasboulevard nog meer dan voor de herinrichting een bron van stank en lawaai, van lucht- en lichtvervuiling. De luchtvervuiling is eerder toegenomen dan verminderd en is (voor stikstofdioxide, fijn stof) boven de gestelde norm. Dat resultaat van het IP wijkt wel erg af van het gestelde doel:

- de bereikbaarheid van de rivieroever vanuit de wijk voor het langzaam verkeer verbeteren,
- versterken van het groen karakter als onderdeel van een grootstedelijk recreatief netwerk rondom de Maas (Zie Verslag informatieavond inrichtingsplan Maasboulevard 6/1/1999, p. 3).

Een evaluatie met (vertegenwoordigers van) de bewoners lijkt op zijn plaats. In het kader van het mobiliteitsbeleid van de gemeente o.a. te vinden in het Ontwerp Structuurplan 2010, zou een bezinning op de functie en structuur van de Maasboulevard zeer gewenst zijn. ***Een evaluatie met (vertegenwoordigers van) de bewoners heeft nimmer plaats gevonden.***

Andere invalswegen in de wijk, zoals de Honingerdijk en Oostzeedijk bezorgen de bewoners vergelijkbare overlast. In brede kring van deskundigen groeit de overtuiging dat het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk uit de stad geweerd moet worden. In de bureauladen van de gemeentelijke overheid bevinden zich al studies voor een verkeersbeleid dat steunt op twee pijlers:

- terug brengen van de intensiteit op toegangswegen zoals de Maasboulevard en
- tegelijkertijd maatregelen treffen om een snelle en gemakkelijke toegang van mensen en goederen van en naar de stad te verzekeren.

Deze kernpunten vinden we terug in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan van de landelijke overheid dat in 1999 openbaar wordt. Dat plan noemt de tijd rijp om het niet-noodzakelijk autoverkeer uit de binnensteden te weren. In het raam van dat plan passen geen wegen die een voortdurende aanslag vormen op de gezondheid van bewoners, en te bestempelen zijn als verkeersriool en werkterrein van drugsrunners.

Terug naar Af

In het rapport Leefmilieu op en rond de Maasboulevard, te vinden op <http://home.hccnet.nl/j.aart> onder de naam leefmil.pdf, heeft het PLM erop gewezen dat bewoners langs die weg tot ver in de straten daar omheen een verhoogd gezondheidsrisico lopen door een te hoge geluidbelasting en gevaarlijke concentraties stoffen zoals benzeen en 'fijn stof'. Maatregelen of zelfs maar initiatieven om die verkeersdruk te verminderen zijn niet genomen. In het rapport Tijd voor een ander Verkeersbeleid, te vinden op de eerder genoemde website onder de naam Alsgetij.pdf, wijst het PLM erop dat de Maasboulevard kan dienen als speerpunt voor een integraal verkeersbeleid. Een aangepast flankerend beleid en een gefaseerde reconstructie van de Maasboulevard kan op termijn het gemotoriseerde verkeer op de Maasboulevard terug dringen en het aanzien van dit deel van de maasoevers verbeteren. Helaas lijken die opties door de (deel)gemeente niet te worden benut. Het transferium bij het Knooppunt Kralingse Zoom is in de plannen terug gebracht tot een bestemmingstransferium dat aan het opvangen van het woon-werkverkeer, het recreatieve verkeer en het funshoppen weinig zal bijdragen. De plannen voor een derde stadsbrug doen het ergste vrezen. Wanneer die brug vier rijstroken voor autoverkeer heeft, zal de druk van het autoverkeer op de wijk Kralingen-Crooswijk nog verder toenemen.

### *Roteb*

Aan de andere kant van het gebied staat een vuiloverslag van de Roteb in de woonwijk. De gevolgen daarvan laten zich raden: vervuiling van de lucht en leefomgeving door, stof, lawaai en zwerfvuil. De deelgemeente belooft steeds dat verplaatsing van die vervuilingsbron een kwestie van tijd is, maar zegt er niet bij hoeveel tijd.

### *Wijkbeheer*

De deelgemeente informeert de betreffende bewonersgroepen niet over data waarin aannemers werk aan de infrastructuur opleveren. Een voorbeeld was het werk aan de Maasboulevard, op 1 dec. 2000 zou de aannemer zijn werk opleveren. De bewoners zijn daar toch tijdig achter gekomen. Tijdens een rondgang op 21 november 2000 over de Maasboulevard wees een afvaardiging van de bewonersverenigingen op tal van onvolkomenheden: kapot gereden tegels, weggedrukte trottoirbanden door zwaar materieel, niet afgewerkte gedeelten, restanten puin, trappen naar Maasboulevard die niet aanloten op het wegdek. Gerard van Vliet heeft vervolgens de aannemer gebeld om samen met hem een controletocht langs de Maasboulevard te maken (op ma. 27/11/00). ***De deelraad is verzocht om dergelijke gegevens aan de bewonersverenigingen mee te delen, nimmer iets gehoord.***

## **Rijnspoorkade, een voorbeeld van (mis)management**

*De bewonersgroepen Buizengat en Platform Leefmilieu Maasboulevard (PLM) en de bewonersverenigingen Kralingen (BvK) en Buizerd hebben op grond van ervaringen de indruk dat de (deel)gemeente de wensen van de bewoners niet serieus neemt. Om een beeld te schetsen van de wijze waarop de belangen van burgers worden behartigd, volgt hier een kort overzicht van hun ervaringen met het project Rijnspoorkade.*

In juni 1999 keurde de deelraad een plan goed voor een herinrichting van de Rijnspoorkade. Kosten ruim 1 miljoen gulden. Die herinrichting zou een eerste stap zijn om de rivieroever een recreatieve functie te geven. Het moet toch mogelijk zijn om van de hele maasoever, te beginnen bij de Boompjes tot en met de Oude Plantage, een aaneengesloten wandelgebied te maken. Volgens het raadsvoorstel IP Maasboulevard van 11-5-99, p. 3 was het doel van het project om van de Rijnspoorkade een recreatieve route voor langzaam verkeer te maken (autovrij maken, asfalteren en bankjes plaatsen). Zowel bestuur als bewoners onderschreven de veronderstelling dat van de recreatieve functie niets terecht zou komen, wanneer de kade, zoals alle straten in het gebied Struisenburg, een prooi zou worden van automobilisten. Na de bestuurlijke vaststelling van het InrichtingsPlan zouden dan ook een aantal bijbehorende verkeersbesluiten worden vastgesteld. Op 30 juni 1999 beloofde het DB tijdens een informatieavond dat er in september van dat jaar in overleg met bewoners en ondernemers een parkeerregeling voor de Rijnspoorkade zou komen.

De deelraad had voor de bewoners een verrassing in petto. In een brief van 2 juli 2001, kenmerk 01/04345 aan bewoners(groepen) en andere belangstellenden schrijft de deelgemeente dat er geen parkeerregeling voor de Rijnspoorkade komt en dat de schade hersteld wordt. Uit de brief blijkt bovendien dat het wegdek geschikt wordt gemaakt voor autoverkeer. De redenen die worden aangevoerd zijn tot drie terug te voeren. Verkeerssluw maken van de kade door afsluiten of invoeren van betaald parkeren zou veel nadelen opleveren voor de aanwezige ondernemers en instellingen in het gebied. De parkeerdruk in de omliggende woonbuurten zou extra toenemen. Als bijkomend argument wordt nog genoemd dat slechts een beperkt aantal wandelaars de Rijnspoorkade bezoekt, dat bovendien - volgens de brief tenminste - weinig last lijken te hebben van de aanwezige auto's. Wie de situatie ter plaatse kent, zal die laatste twee argumenten snel als hoopvol gissen typeren. Een staaltje politieke volksverlakkerij. De deelgemeente belooft een recreatieve route voor wandelaars en fietsers, maakt die route niet af, komt met een toelichting die in feite inhoudt dat het bestede geld is verspild en dat de deelgemeente opnieuw een grote som geld gaat reserveren om van de Rijnspoorkade een parkeerplaats te maken. Over een recreatieve route wordt niet meer gesproken.

In een brief gedateerd 5 juli 2001 deelt het Dagelijks Bestuur mee dat het met enkele bewonersgroepen 'een wandeling door uw wijk' zal maken met o.a. het doel 'kennis te maken' en 'te horen of er leuke ideeën in uw wijk zijn om de leefbaarheid nog verder te verbeteren'. Nog afgezien van de aanspreektoon die doet denken aan de peuterspeelzaal, is de hele gang van zaken weer een staaltje kromcommunicatie van de zijde van het Dagelijks Bestuur.

Op 11 juli 2001 vond de behandeling van de nieuwe plannen in de raadscommissie plaats. Wie enigszins bekend is met de politieke mores weet dat een commissievergadering aan burgers niet de gelegenheid biedt om met politiek verantwoordelijken te discussiëren. Een evaluatie samen met de bewoners over dit project is in het verleden beloofd maar heeft nooit plaats gevonden.

Ruim drie jaar later, in juni 2002, is van een gasfalteerd fietspad, het autovrij maken en het vaststellen van verkeersbesluiten niets terecht gekomen. De Rijnspoorkade is geen recreatieve route geworden. Door het ontbreken van een rij- en parkeerverbod op de Rijnspoorkade en het gedogen van overtredingen van bestaande wetgeving zijn regengoten, bestrating, markeerpaaltjes en zitbanken kapot gereden en vertoont het wegdek spoorvorming. Wie op één van de bankjes plaats neemt, zit ingeklemd tussen naar brandstof stinkende auto's. De Rijnspoorkade is vanuit de wijk voor wandelaars moeilijk te bereiken. De Maasboulevard vormt een enorme barrière. De twee oversteekplaatsen over de Maasboulevard liggen honderden meters uit elkaar. De trappen van Rijnspoorkade naar de Maasboulevard zien er niet uit en bevinden zich op flinke afstand van elkaar. Volgens de tekening zouden er twee trappen bijgebouwd worden. Maar die hebben het nog verder gebracht dan het papier. Het uitblijven van parkeermaatregelen op de Rijnspoorkade heeft voor een flinke kapitaalvernietiging gezorgd. Door het ontbreken van een rij- en parkeerverbod op de Rijnspoorkade zijn regengoten, bestrating, markeerpaaltjes en zitbanken kapot gereden en vertoont het wegdek spoorvorming. Aan de hernieuwde Rijnspoorkade is door dit 'beleid' naar schatting een schade van f 1.000.000 (€ 45.454,54) toegebracht. Op onze vraag waarom die verspilling van geld van de burgers niet is voorkomen, wordt de zwarte piet naar technici van Gemeentewerken geschoven, die hebben de schade aan de regengoten en de bestrating niet voorzien. Die technici konden inderdaad niet voorzien dat in tegenstelling tot de afspraken de bestrating geteisterd zou worden door (zwaar) autoverkeer.

#### *Politiek dictaat*

Het vervolg rond dit project laat opnieuw zien dat de mening van vele bewoners er niet toe doet. Zonder verder overleg met de bewoners wordt het oorspronkelijke project gestopt. Onder het motto: de politiek beslist, worden burgers getrakteerd op een politiek dictaat waar een afgewogen keuze gewenst was. Het schrijven van de deelraad aan enkele bewonersverenigingen waarin de nieuwe plannen voor de Rijnspoorkade worden meegedeeld, is gedateerd 2 juli 2001, kenmerk 01/04345. In die brief deelt de deelraad mee dat er geen parkeerregeling voor de Rijnspoorkade komt en dat de schade hersteld wordt. Sterker nog, uit de brief blijkt dat het wegdek geschikt wordt gemaakt voor autoverkeer. De redenen die worden aangevoerd zijn tot drie terug te voeren. Verkeersluw maken van de kade door afsluiten of invoeren van betaald parkeren zou veel nadelen opleveren voor de aanwezige ondernemers en instellingen in het gebied. De parkeerdruk in de omliggende woonbuurten zou extra toenemen. Als bijkomend argument wordt nog genoemd dat slechts een beperkt aantal wandelaars de Rijnspoorkade bezoekt, die bovendien - volgens de brief tenminste - weinig last lijken te hebben van de aanwezige auto's. Wie de situatie ter plaatse kent, zal die laatste twee argumenten snel als hoopvol gissen typeren. Een staaltje politieke volksverlakkerij. De deelgemeente belooft een recreatieve route voor wandelaars en fietsers, maakt die route niet af, deelt dan mee dat er maar weinig wandelaars en fietsers van die 'recreatieve route' gebruik maken en gebruikt dat als een excuus om de recreatieve route dan maar niet te voltooien. Ook de opmerking dat bij een parkeerverbod op de Rijnspoorkade de parkeerdruk in de aangrenzende woongebieden nog hoger zou worden, is een kandidaat voor de categorie politieke volksverlakkerij. Nu al lopen 's morgens alle parkeerplaatsen in het gebied vol. Wanneer nog meer auto's in de buurt willen parkeren, kan dat alleen als auto's worden gestapeld. Kortom, de betrokken bewoners worden getrakteerd op een toelichting die in feite inhoudt dat het bestede geld is verspild en dat de deelgemeente opnieuw een grote som geld gaat besteden om van de Rijnspoorkade een parkeerplaats te maken. Over een recreatieve route wordt niet meer gesproken.

In een brief gedateerd 5 juli 2001 deelt het Dagelijks Bestuur mee dat het met enkele bewonersgroepen 'een wandeling door uw wijk' zal maken met o.a. het doel 'kennis te maken' en 'te horen of er leuke ideeën in uw wijk zijn om de leefbaarheid nog verder te verbeteren'. Nog afgezien van de aanspreektoon die afkomstig lijkt van de peuterspeelzaal, is de hele gang van zaken weer een staaltje kromcommunicatie van de zijde van dit Dagelijks Bestuur.

Op 11 juli 2001 vond de behandeling van de nieuwe plannen in de raadscommissie plaats. Wie enigszins bekend is met de politieke mores weet dat een commissievergadering aan burgers niet de gelegenheid biedt om met politiek verantwoordelijken te discussiëren. ***Een evaluatie samen met de bewoners over dit project is in het verleden beloofd maar heeft nooit plaats gevonden.*** Zonder verder overleg met de bewoners wordt dit project gestopt. Onder het motto: de politiek beslist, worden burgers getraakteerd op een politiek dictaat waar een afgewogen keuze vereist was. Zonder verder overleg de wensen van bewoners opzij schuiven is niet de manier om de kloof tussen politiek en burgers te verkleinen. Ook de kwaliteit van het genomen besluit lijkt aan een nadere afweging toe. Het vinden van een oplossing in samenspraak met bewoners(verenigingen), de belanghebbende ondernemers en instellingen met ondersteuning van een verkeerskundige, lijkt een voor de hand liggende weg. Flankerend beleid van de (deel)gemeente moet erop gericht zijn om klanten en personeel van bedrijven en instellingen alternatief vervoer te bieden. Voor een instelling als het havenziekenhuis zal maatwerk in de parkeervoorzieningen nodig zijn. In afwachting van wat de gemeente voor heeft met de maasoevers en het parkeerbeleid heeft de deelraad het project nu op de lange baan geschoven. Een politieke oplossing om dit mislukte project te begraven en de gemaakte kosten bij te schrijven op de rekening Bestuurlijke Blunders.

Die vlucht naar voren van de deelgemeentelijke politiek is niet onbegrijpelijk. Het concept van een Rijnspoorkade met wandel- en fietsroute is tot mislukken gedoemd zolang over de Maasboulevard per etmaal zo'n 45.000 auto's heen en weer razen. Zonder maatregelen om de intensiteit van het autoverkeer op de Maasboulevard te verminderen is een verblijf op de Rijnspoorkade onaangenaam en ongezond door het veel te hoge verkeerslawaai, 65-80 dB(A), de stank en de luchtvervuiling van de Maasboulevard. Mèt het plan om de Rijnspoorkade een recreatieve functie te geven had de Maasboulevard een transformatie moeten ondergaan van verkeersriool tot echte boulevard. De deelgemeente had kunnen luisteren naar bewoners verenigd in het Platform Leefmilieu Maasboulevard en van het begin af aan op de samenhang moeten wijzen tussen de situatie op de Maasboulevard en de plannen voor de Rijnspoorkade. *Gedoogbeleid*

In de kwestie van het parkeren van zware voertuigen op de Rijnspoorkade gaat de miskennis van bewonersbelangen nu al zover dat gepoogd wordt onder gemeentelijke voorschriften uit te komen. Ondanks het verzoek van de bewonersvereniging Buizengat verzoek om de artikelen 5.1.8 en 5.1.9 en 5.1.10 van de APV Rotterdam te handhaven wordt het parkeren van te zware en te hoge voertuigen toegelaten. Na herhaaldelijk bellen naar de deelgemeente en ondanks een aantal mondelinge toezeggingen zijn er nog steeds geen doelmatige maatregelen genomen om aan de wetsovertredingen een eind te maken. Ook aan de afspraak vermeld in het raadsverslag van 2 juli 1999 dat op de Rijnspoorkade pas na 17:00 geparkeerd mag worden, wordt niet de hand gehouden. Na een schrijven aan de burgemeester komt pas na een beroep op de ombudsman een antwoord van het gemeentebestuur. In dat antwoord van mr. W.A.G Hillenaar van de Gemeentelijke Bestuursdienst staat dat in een bestuurlijk-justitieel overleg van 18/4/01 de deelgemeente heeft beloofd in overleg met de politie maatregelen te nemen. Die toezegging lijkt in de categorie loze beloften te blijven steken, want de bewoners hebben na de explosie van brieven en rappels geen overtreding minder gezien.

Het besluit van de deelgemeente: geen parkeerverbod voor vrachtwagens op de Rhijnspoorwade, vormt een (voorlopig?) dieptepunt van die lange reeks minder gelukkige voornemens en besluiten rond de Rhijnspoorwade. Ook nu weer zijn de gegevens waarop de argumentatie van de deelgemeente berust brieven (dd. 2 juli 2001 en 8 februari 2002) voor het niet naleven van de genoemde artikelen onvolledig of onjuist. De bevoorrading van bedrijven als Radarpost en Tropicana op de Rhijnspoorwade gebeurt door bestelwagens die slechts kort parkeren en niet door vrachtwagens die de in artikel 5.1.8 gestelde maten overschrijden. De radarpost is volledig geautomatiseerd. De bevoorrading van dat bedrijf vergt geen vrachtwagens met het formaat van een tank. Een argument dat de deelgemeente pas in haar schrijven van 8 februari 2002 aanvoert is, dat er binnen de deelgemeente geen plek is waar vrachtwagens zonder hinder te veroorzaken kunnen worden geplaatst. Een opvallend detail daarbij is dat voor de aanstaande parkeerproblematiek van de voetbalclub Excelsior ineens wel ruimte beschikbaar blijkt: de bezoekers kunnen parkeren in en bij de Oude Plantage en op een parkeerterrein in De Esch. Waarom kunnen die vrachtwagens en opleggers daar niet geparkeerd worden?

Op de Rhijnspoorwade hebben de betrokken bewoners een vermeerdering van het parkeren door grote vrachtwagens geconstateerd. Meermalen staan er op de Rhijnspoorwade losse containers geparkeerd, tijdens de Paasdagen 7 stuks. Wat die containers bevatten? Bij navraag van onze kant blijkt niemand daar iets over te kunnen zeggen. Dat controle op die inhoud geen overbodige luxe is, kan een gesprek met R.V.I. Controle duidelijk maken. Die rijksdienst controleert containers op inhoud aan boord van schepen. Die toename is waarschijnlijk toe te schrijven aan het besluit van de deelgemeente Prins Alexander om op grond van het eerder genoemde artikel 5.1.8 het parkeren van grote vrachtwagens te verbieden.

Het ziet er naar uit dat binnen afzienbare tijd opnieuw belastinggeld geofferd moet worden om de bestrating en andere straatvoorzieningen op de Rhijnspoorwade te herstellen. Zware vrachtauto's van de firma Leen van Pet en vuilniswagens van de firma Ganzewinkel van meer dan 20 ton rijden met een snelheid van 40-50 km per uur over het plaveisel en de zogenaamde verkeersremmende obstakels. De Rhijnspoorwade is nog steeds een troosteloze parkeerplaats, met kapot gereden bestrating en vernielde ziteenheden.

### *Terug naar Af*

In het rapport *Leefmilieu op en rond de Maasboulevard* (december 1999), te vinden op <http://home.hccnet.nl/j.aart> onder de naam *leefmil.pdf*, heeft het PLM erop gewezen dat bewoners langs die weg tot ver in de straten daar omheen een verhoogd gezondheidsrisico lopen door een te hoge geluidbelasting en gevaarlijke concentraties stoffen zoals benzeen en 'fijn stof'. Maatregelen of zelfs maar initiatieven om die verkeersdruk te verminderen zijn niet genomen. In het rapport *Tijd voor een ander verkeersbeleid* (oktober 1999), te vinden op <http://home.hccnet.nl/j.aart> onder de naam *Alsgetij.pdf*, heeft het PLM erop gewezen dat de Maasboulevard kan dienen als speerpunt voor een integraal verkeersbeleid. Een aangepast flankerend beleid en een gefaseerde reconstructie van de Maasboulevard kan op termijn het gemotoriseerde verkeer op de Maasboulevard terug dringen en het aanzien van dit deel van de maasoevers verbeteren.

### *Ontwikkelingsvisie Maasboulevard*

Het PLM heeft, samen met andere bewonersgroepen verenigd in het Platform Mobiliteit en Milieu van de Zuidhollandse Milieufederatie, verschillende rapporten aan de gemeente aangeboden om het mobiliteitsbeleid in de gemeente op een andere leest te schoeien. (Voor die rapporten en nota's zie de website <http://home.hccnet.nl/j.aart>). Kern van die nota's is de

gemeente overtuigen dat het nog steeds groeiende autoverkeer de stad verstikt. Het handhaven van invalswegen, zoals de Maasboulevard, die het autoverkeer de stad inzuigen dat vervolgens vastloopt in de binnenstad, moet vervangen worden door het opvangen van het niet gewenste autoverkeer aan de rand van de stad in bijvoorbeeld transferia. Een efficiënt en comfortabel openbaar vervoer brengt mensen en goederen naar de gewenste bestemming in de stad. Invalswegen als de Maasboulevard worden omgebouwd tot tweebaanswegen, waar als maximumsnelheid 40 km/u geldt. Dat zal de milieuoverlast eindelijk terug brengen en de barrièrewerking verminderen en de recreatieve functie van de Maasboulevard en de Rijnspoorkade inhoud geven. Volgens de daarvoor geldende normen is de barrièrewerking van de Maasboulevard te groot. De bestaande oversteekplaatsen laten een voetganger/fietser meer dan 15 seconden wachten. Midden op de Maasboulevard moet tenminste nog één oversteekplaats naar Rijnspoorkade komen.

#### *Werkgroep Maasboulevard*

Het PLM heeft al op 6/1/00 tijdens de inspraakavond over het IP Maasboulevard gepleit voor een werkgroep om een bijdrage te leveren aan het oplossen van de verkeersproblemen in Kralingen. Tijdens de behandeling van het IP Maasboulevard aanvaardt de portefeuillehouder van de deelraad de uitnodiging van enkele aanwezigen om een milieuplatform op te richten (p. 8 Raadsvoorstel). Tijdens de oudejaarsbijeenkomst van de BvK in december 1999 is de portefeuillehouder H. ten Hove daarover aangesproken. Het PLM is gebeld door een ambtenaar, afspraak voor een gespreksdatum is gemaakt. Op de dag voor de bewuste datum komt een telefonisch bericht dat het gesprek niet doorgaat omdat er geen ambtenaar beschikbaar is. ***Sedertdien nimmer iets gehoord.***

26/10/00 Brief ontvangen van Gemeentebestuur, wethouder Buitenruimte en Milieu E.L. Kuijper als antwoord op de Open Brief van het PLM van 16/1/00. Uitgangspunt van het gemeentebestuur blijft: accommoderen van het noodzakelijk autoverkeer van en naar de binnenstad. Over het voorstel van het PLM een gemeentelijke werkgroep in te stellen om het gehele verkeers- en vervoersbeleid in de stad onder de loep te nemen geen woord. Slechts de volgende formulering lijkt naar het voorstel te verwijzen: *één en ander heeft geresulteerd in het verrichten van een nadere studie in het kader van de herijking van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid ('Bundelen, Ordenen en Inpassen'). Afhankelijk van de opzet van genoemde studie is het denkbaar dat voor het Platform Leefmilieu Maasboulevard hierbij een rol is weggelegd. De vormgeving van deze rol dient plaats te vinden in overleg met de deelgemeente Kralingen.*

***Van de deelraad niets gehoord.***

Schrijven van de gemeente dd. 19/10/99, kenmerk Gemeente U98/M4136gh. De brief is een antwoord van het gemeentebestuur op het rapport *Leefmilieu op en rond de Maasboulevard* (toegezonden 17 juni 1998). Citaat: *Dit bestuur (DB Kralingen-Crooswijk) heeft immer toegezegd deelgemeentebreed overleg te voeren over de door u gerapporteerde problematiek en wordt daarbij ondersteund door de relevante ambtelijke diensten van de gemeente Rotterdam. Ik heb inmiddels begrepen dat u van ambtelijke zijde alle gevraagde medewerking krijgt.*

***Van deelgemeente nimmer iets gehoord.***

21/6/99 Brief van dS+V, kenmerk dS+V/99-3015. *Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw nota Boulevard of Verkeersriool?* (toegezonden 3 maart 1999). Citaat: *Wij hebben kennis genomen van het feit dat de portefeuillehouder ROB van de deelgemeente haar*



*bereidheid heeft getoond een deelgemeentelijk overleg te organiseren over de geluids- en luchtkwaliteit.*

***Nooit iets gehoord van de deelgemeente.***

### *Communicatie Infrastructuur*

De bewoners worden niet of nauwelijks geïnformeerd over plannen die de infrastructuur, de ruimtelijke indeling van Kralingen betreffen en dus ook niet in welk ontwikkelingsstadium die plannen verkeren. Deelgemeente heeft samen met gemeentebestuur de uitwerking 'Maasboulevard en rivieroever' in voorbereiding die zij in het voorjaar 2000 wil uitbrengen. Wat behelzen die plannen en in welk stadium van voorbereiding zijn die? Krijgt de burger nog werkelijke inspraak of wordt inspraak weer versmald tot een rondje vragen stellen en opmerkingen maken als de plannen eigenlijk al vast liggen? Wie stellen die plannen eigenlijk vast? De gemeente stelt geld beschikbaar voor Wijkaanpak. Zijn daar al plannen voor gemaakt? Wie maakt die plannen? Heeft de deelgemeente al aangeklopt bij de gemeente?

***Welke rol hebben de bewoners(groepen)?***

In Ontwerp Structuurplan 2010 wordt de Boompjes als wandelboulevard gepland, over Maasboulevard wordt niet gesproken. Daar liggen mogelijkheden om de ruimte die bezet is door het autoverkeer weer aan de burger terug te geven. De Rijnspoorkade en het restant Oude Plantage kunnen verbonden worden met een aantrekkelijk gemaakte wandel-/fietsroute tot en met de Boompjes. Aanvullende maatregelen zijn nodig om het autoverkeer op de Maasboulevard terug te dringen. Voor een verder uitgewerkt inrichtingsplan voor de Maasboulevard zie [ftp://home.hccnet.nl/j.aart](http://home.hccnet.nl/j.aart), het document *Alsgetij.pfd*.

In de Ontwikkelingsvisie Kralingen-Crooswijk die de dienst Stedenbouw + Volkshuisvesting (dS+V) heeft opgesteld, wordt geopperd de Maasboulevard te ondertunnelen. Op het dak van de Maasboulevard is dan ruimte voor groenterrassen en een wandelgebied. Op die manier zou één van de fraaiste gedeelten van Rotterdam niet geofferd worden aan het autoverkeer maar de aantrekkelijkheid voor toeristen verhogen. In de Duitse stad Düsseldorf is al zo'n ondertunneling gerealiseerd.

### *Verbeteren milieukwaliteit op wijkniveau*

In het *Bulletin Milieuperspectief* nr. 4, juli 2001 noemt milieuwethoudster Kuijper enkele milieuproblemen in Rotterdam. De vermindering van de overlast van het (auto)verkeer en het verbeteren van de milieukwaliteit op wijkniveau onder regie van de deelgemeente. In de oude wijken zou meer groen moeten komen, zo nodig door sloop voor meer natuur. Dat zijn opgaven die zeker in het gebied Struisenburg nodig zijn.

De deelgemeente Kralingen-Crooswijk ondervindt veel overlast van doorgaand autoverkeer. Vanaf de A16 bijvoorbeeld stroomt het autoverkeer via drie afslagen de deelgemeente in en er weer uit. Dat autoverkeer gebruikt de Maasboulevard, de Honingerdijk en Oostzeedijk, de Kralingse Zoom, de Kralingse Plaslaan als routes om dicht bij het centrum te komen. Het parkeerbeleid in het centrum veroorzaakt parkeeroverlast in o.a. het gebied Struisenburg. Een ander deel van het autoverkeer op die corridors kiest deze route door de stad om de volle ringwegen te ontwijken.

In coproductie met de bewoners stelt de deelraad een wijkvisie samen. Die wijkvisie wordt in elk geval getoetst aan de volgende randvoorwaarden:

- Centra voor stadsdistributie inrichten. Wanneer voldoende bedrijven daaraan meewerken, kan het goederenvervoer van en naar het stadshart beperkt worden. Zie

het rapport *Orkestreren op maat* van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, dd. 29/06/01.

- Aanleggen van verkeersknooppunten. Personen kunnen daar overstappen van het ene op het andere vervoerssysteem en goederen kunnen worden overgeslagen.
- Vergroten Transferium Kralingse Zoom. Dat ligt op een gunstige locatie, maar moet vanaf de rijksweg gemakkelijker bereikbaar worden. Transferia bieden een alternatief voor het laatste stukje van een autorit. Zie het rapport *Orkestreren op maat* van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, dd. 29/06/01
- Aansluiting op de metro verbeteren, metro en aansluitend openbaar vervoer laten rijden met een hogere frequentie,
- Vervoersnetwerk over water uitbouwen,
- Het wijkgroen moet meer en gedifferentieerder worden. De kwaliteit en staat van onderhoud laat te wensen over.
- Uitbreiden van het wandelgebied van de hele Maasboulevard tot en met de Oude Plantage. Het restant van de Oude Plantage is door de barrière van de Maasboulevard moeilijk bereikbaar, de geringe transparantie van het plantsoen werkt een onveilige indruk in de hand, het plantsoen maakt een verwaarloosde indruk. De Oude Plantage wordt parkachtig gebied. Opener en doorzichtiger dan nu om ongewenste ontwikkelingen en het gevoel van veiligheid te vergroten.
- Bij de bebouwing van de Maasboulevard wordt mee gewogen welke functie een gebouw/dienst heeft voor het aanzien van de Maasboulevard. Een dienst als het Hoogheemraadschap Schieland kan veel beter ergens anders gelokaliseerd worden. In plaats daarvan een bedrijf/instelling die intensiever contacten met de burgers onderhoudt,
- Voorzieningen treffen voor bewoners van een wijk zonder winkels, postkantoor, banken, wijkcentra.
- Een breder aanbod en efficiënte organisatie voor sport en recreatie. Het concentreren van die elementen in een sportcluster en P+R+R heeft voor de wijk weinig zin. Genereert meer autoverkeer. Recreatie en sport vlak bij de woning verhoogt de leefbaarheid van een wijk.
- Meer en aantrekkelijker verbindingen voor het langzaam verkeer in en naar de wijk: voet- en fietspaden.

Voornaamste problemen voor fietsers in de wijk:

Oplossen van gevaarlijke punten:

- onoverzichtelijke plaatsen, oversteken moeilijk/onbeveiligd,
- fietsers op dezelfde rijstrook met (zwaar) autoverkeer,
- voorrangproblemen met afslaand fietsverkeer, (wegdrukken/snijden door bijvoorbeeld bus/vrachtwagen),

Verbeteren comfort:

- hindernissen (geparkeerde auto's, smalle straat/brug),
- verkeerslichtenregeling (niet afgestemd, te lang rood),
- slecht wegdek, bestrating (hobbelig, gaten, drempels),
- illegaal gedrag van anderen (met name in éénrichtingstraten)

***Overleg noodzakelijk.***

*Gebrekkige vorm van overleg*

De bewonersverenigingen Buizengat, Bewoners Vereniging Kralingen, Platform Leefmilieu Maasboulevard hebben op ma. 8/1/01 een reeks afschuif-, doorschuif- en wegschuifformules over zich heen gekregen. De bewonersgroepen hadden een bijeenkomst belegd met

afgevaardigden van politie, gemeentewerf, WBR, deelgemeente. Doel van de bijeenkomst was de verschillende instanties ertoe bewegen meer en ingrijpender maatregelen te nemen om de toenemende vervuiling, verpaupering en criminaliteit in de wijk terug te dringen. Als voorbereiding voor de bijeenkomst had een opbouwwerker een fotoreportage gemaakt. Die bevatte plaatjes van verzakte stoepen, gebroken regengoten, gaten in de bestrating, zwerfvuil, plaatsen met onkruid van tenminste een halve meter hoog. De reportage diende om uitspraken als: *ja, ik denk dat u overdrijft, Wat u slecht onderhoud vindt, kan er eigenlijk nog best mee door, Wij zijn er pas nog langs gereden, maar alles stond er nog redelijk bij, Het kan natuurlijk altijd nog wel wat schoner, netter en preciezer, maar je moet niet overdrijven.* Het gros van de reacties op alle verzoeken van de bewoners om meer te doen en het beleid aan te scherpen, was onder te brengen in de categorieën: *daar gaan we niet over, We doen ons best, We hebben onze eigen prioriteiten, Er is geen budget voor, We gaan kijken of het wel kan, We zullen het intern bespreken, We nemen het mee en zullen zien wat we kunnen doen, U hoort nog van ons, We verwachten dat het volgend jaar in de planning wordt opgenomen.* De vertegenwoordigers van de diverse instanties bleken te weinig beslissingsbevoegdheid te hebben om meer te doen dan het uitspreken van deze formules. De bespreking wekte bij tenminste een aantal van de aanwezige vertegenwoordigers van de bewoners de indruk van onzorgvuldig werkende, overmatig gedogende instanties. Die moeten functioneren binnen een bestuursstructuur waarbinnen die instanties altijd maar hooguit gedeeltelijk verantwoordelijk zijn. Geen van de instanties voelt zich voor het geheel aansprakelijk. Een houding die allerminst gepast is omdat de gezondheid en veiligheid van burgers in het geding zijn. De verantwoordelijke politici moeten vaak bekennen van niets te weten, omdat zij hun zeggenschap aan ambtenaren hebben gedelegeerd.

***Andere vorm van overleg noodzakelijk. Zie wijkcoördinatieteam.***

Bij vergaderingen van een wijkcoördinatieteam moet eigenlijk een chef van die wijkagent, dat wil zeggen een wijkteamchef of zelfs een chef basiseenheid aanwezig zijn. Die kan lokaal handhavingsbeleid maken of ombuigen. Die kan meer over sterkten en inzet zeggen. Gaat het ondanks die toezeggingen toch fout, dan kan die daarop worden (publiekelijk) aangesproken. Het versturen van brieven aan bewoners, b.v. over het uitlaten van honden, is een taak van de deelgemeente. Daar moet alleen wel een handhavingsbeleid achter staan. Aanschrijven, waarschuwen en vervolgens achterover leunen, werkt niet. Onderbouwd met voorbeelden en/of cijfers kan de burger aangeven dat er wat aan de omvang en/of inzet van de politie veranderd moet worden.

De nieuwe dienst Toezicht en Veiligheid zal ook in Kralingen worden ingezet.

***Overleg met deelraad, inzet van politie en van dienst Stadstoezicht noodzakelijk.***

Achteruitgang in de buurt begint met vervuiling op straat. Er bestaan politieursurveillanten, wijkploegen, serviceploegen. Merkt de burger in Kralingen daar iets van? Hoe is de coördinatie en duidelijkheid over taken en bevoegdheden geregeld? De bewoners krijgen de indruk dat zij steeds maar weer worden doorgestuurd naar andere diensten en instellingen. De kreet: *daar gaan wij niet over*, is langzamerhand een vaststaande uitdrukking geworden. De Roteb doet vaak goed werk. Zodra een bewoner belt over vervuiling in de straat, verschijnt binnen redelijke tijd de Roteb ter plaatse. Die handelwijze wekt echter wel de indruk dat de Roteb (en Gemeentewerken) alleen op afroep verschijnen. Onder het motto: er zijn geen klachten dus we hoeven niet te gaan. Of: die straat ziet er redelijk schoon uit, die slaan we over. Dat lijkt een premie op vervuilen. De welwillenden betalen voor het werk van de Roteb, maar ruimen voor het grootste deel zelf hun rommel op. Terwijl in de straten die vervuilen, misschien steeds vaker wordt geveegd. De goedwillende burger dreigt af te haken als de straat naast hem wél wordt geveegd door de overheid. Wie betrapt wordt op vervuilen, zou harder moeten worden aangepakt.

## ***Overleg nodig.***

### *Projecten*

Wie verzint de projecten? Is de bewoners wel eens gevraagd welke werkzaamheden zij in een project gebracht willen zien? Probleem daarbij is. Door rijksbeleid moet de (deel)gemeente het handhaven grotendeels overlaten aan degenen die tot voor kort de Melkerbanen bezetten. Door de goede arbeidsmarkt kunnen die nu doorstromen naar reguliere banen. Maar de gemeente kan geen nieuwe mensen vinden. In één van de lokale bladen verscheen in januari 2001 een verzuiming van de fractieleidster van de PvdA. Een aantal voorgestelde projecten kan door gebrek aan menskracht niet worden uitgevoerd. Maar ik heb toch maar voorgesteld, want de gemeente stelt daarvoor geld beschikbaar. Dat lijkt toch het paard achter de wagen. Belastinggeld vermorsen aan projecten waarvan je weet dat daar niets van terecht komt. Het probleem kan misschien worden opgelost als de gemeente het geld in handen krijgt van de opgelegde boetes. Dat stroomt nu nog in de rijkskas. Opbrengst en kosten van de handhaving zouden in één hand moeten zijn. Een rigoureuze oplossing voor het terug dringen van de grote hoeveelheid zwerfvuil: alles wat niet op de juiste manier of de juiste dag op straat werd gezet, liet de Roteb staan (in 1993 in Den Haag). Eerst werd het een zootje, daarna was het netter dan ooit. De betonnen vuilcontainers op straat zorgen ervoor dat de Oostmaaslaan een verpauperde indruk maakt. Die moeten onder de grond en op tijd geleegd. Bericht in Maasstad woensdag 6 december 2000 Ondergrondse containerisatie start in Kralingen. "Op dit moment overlegt Roteb met de deelgemeente, Gemeentewerken, De dienst St+V en bewonersorganisaties in de wijk. Betrokken bewoners worden door Roteb de komende maanden nog uitgebreid geïnformeerd en ontvangen een uitnodiging voor een inspraakavond. Informatie bij Tel. 010-4288315 levert niet veel meer op dan: we zijn ermee bezig. ***Hoever zijn de voorbereidingen gevorderd en hoe staan de plannen ervoor?***

### *Communicatie*

De deelgemeente werkt in de praktijk als een extra drempel in de communicatie tussen het gemeentebestuur en de bewoners. De deelgemeente frustreert de communicatie.

De huidige organisatie van politieke partijen, met haar formele structuren en amendementcultuur, leidt af van het maatschappelijk debat en is een stoorzender in de relatie tussen gekozen vertegenwoordigers en de vele kiezers die sympathiseren met het gedachtegoed van een partij. Burgers keren zich af van formele instituties zonder dat zij zich per sé van de intenties van die instituties afkeren. Veel burgers willen graag meepraten en denken en aangesproken worden op hun deskundigheid of interesse. Ze willen onderdeel zijn van een groep, maar hun identiteit er niet in verliezen.

Bewoners worden onwetend gelaten over plannen voor een herinrichting van de buurt. Het lijkt er zelfs op dat raadsleden zelf niet op de hoogte zijn van sommige plannen. In één van de plaatselijke kranten, dd. 01/06/2001, stond te lezen dat in een commissievergadering één van de PvdA-raadsleden vroeg waar de woontorens op de Oostmaaslaan moeten komen die werden opgevoerd in het jaarverslag 2000 van de deelgemeente. Volgens het Dagelijks Bestuur ging het om eventueel te ontwikkelen bouwlocaties, die ook al in de begroting waren genoemd. Er zijn volgens de portefeuillehouder nog geen concrete bouwplannen. In een dagelijks bestuursvergadering van de deelgemeente is gesproken over gebruiksmogelijkheden van het leegstaande ABN AMRO gebouw aan de Oostzeedijk. Bewoners vrezen dat zij, zoals gebruikelijk te laat bij dergelijke plannen worden betrokken.

### *Regenteske houding DB*

Ervaringen van bewoners wekken bij hen het vermoeden dat verantwoordelijke personen binnen de deelgemeente bezig zijn met een soort ontmoedigingsbeleid. Vragen van burgers aan de overheid in brieven, rapporten en tijdens inspraakavonden worden meestal te laat of in

het geheel niet beantwoord. De weinige antwoorden die zij ontvangen staan vol bureaucratenproza, met afweerformules die variëren van: *er is niets aan de hand want de bestaande normen worden niet overschreden* en *we kunnen van de stad geen museum maken, tot er is geen geld en daar moet u voor op de Coolsingel zijn tot dit is lokaal niet op te lossen, hier is een landelijke aanpak vereist*. Resultaten van onderzoeken uitgevoerd in opdracht van de deelgemeente worden niet voorgelegd aan de bewoners(verenigingen). Een portefeuillehouster bleek alleen na tussenkomst van de ombudsman ineens bereikbaar. Helaas had die bewoner het toch gedaan: *je had moeten bellen...* Afspraken met het DB over gesprekken worden afgezegd omdat al bekende en toegelichte agendapunten te weinig gespecificeerd zouden zijn.

De manier van communiceren van de deelgemeente wekt de indruk dat zij de bewoners niet serieus neemt. Politici en bestuurders stellen zich op tegenover burgers die zolang mogelijk in onwetendheid worden gelaten. De deelraad hanteert een soort *management by speech*. De burgers hebben de indruk dat de politiek niet verder komt dan het (laten) produceren van nota's. Die worden voor veel belastinggeld geproduceerd door vaak externe organisaties en bevatten nogal eens informatie die al bekend is. Daartoe aangemoedigd door de politiek produceert het ambtelijk apparaat een stroom papier in de vorm van nota's en beleidsstukken die zich vaak hebben losgezongen van de maatschappelijke realiteit. Die rapportencultuur vormt een structureel probleem. Het is het werk van ambtenaren om maatschappelijke problemen om te zetten in een verzameling beleidsstukken, op grond waarvan de politiek besluiten neemt. Maar de verhouding tussen die papieren productie en het politiek beleid lijkt zoek. De raad van de deelgemeente wordt meegesleurd in een maalstroom van stukken en notities, waardoor het zicht op de centrale politieke vragen vaak verloren gaat. Dat proces blijkt moeilijk te doorbreken omdat de politieke agenda in hoge mate door de bureaucratische productie wordt gedictéerd. De kwaliteit en werkelijkheidswaarde van alle interne en externe nota's vormen een obstakel in de relatie tussen burgers en overheid. Er zijn meerdere voorbeelden waarbij het beleid op ondeugdelijke raminggetallen wordt gebaseerd. Die getallen zijn vaak onvoldoende betrouwbaar, ze zijn gedateerd of onderling inconsistent en in bepaalde gevallen domweg fout. Maar omdat ze de grondslag vormen voor het beleid - en dus voor een bijbehorend budget - heeft niemand in de organisatie er belang bij die cijfers van een vraagteken te voorzien. Er is vaak een grote kloof tussen de papieren werkelijkheid van de bureaucratie en de echte werkelijkheid waar het tenslotte om gaat. Die kloof wordt vaak nog versterkt als beleidsmedewerkers niet met het betreffende leefgebied vertrouwd zijn, bijvoorbeeld omdat ze er niet wonen. De opstellers van die ambtelijke nota's of beleidsstukken beseffen dan vaak niet om welke problemen het in concreto gaat. Vaak is voor de besluitvorming die papierfabriek niet nodig. Daarvoor is slechts vereist dat een probleem helder wordt geschetst, dat er mogelijke oplossingen zijn aangegeven en dat een bepaalde keuze aan de raad wordt voorgelegd.

#### ***Overleg dringend noodzakelijk.***

Ook in de deelgemeente zelf wordt slechts gedebatteerd in en over marges. De raad en het bestuur volgen de onderwerpen die door anderen worden aangedragen. Zij hebben geen eigen agenda voor het publieke debat. De meningsvorming is primair gericht op administratie en ambtelijk, bestuurlijke problemen binnen de eigen kring en beperkt zich tot concrete oplossingen op korte termijn. De media identificeren zich nogal eens met het bestuur, of dat nu het landsbestuur of het lokaal bestuur betreft. Zij hebben geen eigen agenda voor het publieke debat. De meningsvorming door en in de media is primair gericht op bestuurlijke problemen en op concrete oplossingen op korte termijn.

Kralingse Zoom en Brainpark vormen na het Centrum en de Kop van Zuid de derde kantorenlocatie van Rotterdam. De relaties met het metrostation, met de omringende stadsdelen en voorzieningen en tussen de deelgebieden onderling zijn slecht ontwikkeld. Ook

de algemene kwaliteit van de omgeving laat te wensen over. Als eerste zijn nodig een nieuwe TramPlus verbinding via Kralingse Zoom naar Alexander, vernieuwen van het overstappunt metro/bus/tram met een nieuwe ingang aan de oostzijde van de A16, gekoppeld aan een transferium van zo'n 3000 parkeerplaatsen, verbod voor dieselvrachtwagens om de Maasboulevard op te rijden. Entreeheffing voor automobilisten die via de Maasboulevard Burgemeester Oudlaan, of Honingerdijk de stad in willen.

De gemeente heeft voor het opknappen van wijken enkele miljoenen gereserveerd. Wanneer **overlegt de deelgemeente met de bewonersgroepen** over plannen om de wijk beter in te richten? De grote steden/wijken zijn zwijnenstallen met een groeiende hoeveelheid menselijk zwerfvuil. Pleinen zijn meestal niets meer dan kruispunten voor autoverkeer, straten zijn stallingplaatsen met slordige, vaak smerige 'restplaatsen' vol afval. Geen wonder dat de burger de openbare ruimte niet meer ziet als van hemzelf. Voor de woonomgeving bestaat te weinig aandacht. Dat is af te leiden uit het slordige, van onverschilligheid getuigende afwerken van nieuwe bestrating, het onderhoud van pleinen, straten, groen, trottoirs, vuilcontainers, het zwakke uitvoeringsbeleid: opgeleverde werkzaamheden worden te weinig gecontroleerd. Wegenbouwers leggen een trottoir en grasrand aan, vervolgens rijdt een andere aannemer daaroverheen met zware machines, dan gaat de straat of de grasbodem weer open voor het leggen van kabels. En elke keer wordt de zaak weer slordiger afgewerkt. Op de Oostmaaslaan staan betonnen containers die op zichzelf al het straatbeeld vervuilen. Wanneer daar los vuilnis en vuilniszakken naast staan is het beeld van een onherbergzame straat/wijk compleet. Die vuilcontainers moeten onder de grond, strenger controle op wegwerpen van vuil, spuwen op straat. Geldboetes voor dergelijke overtredingen moeten sommigen ervan overtuigen dat de gemeenschap geen prijs stelt op zulk gedrag.

### *Veiligheid?*

Op 20 en 21 juni 2001 verschijnen verslagen van de raadscommissie Algemene Zaken en Financiën in de regionale bladen. In die commissie zijn de uitvoeringsplannen voor de wijkveiligheid besproken. Een tweemansdelegatie van het politiedistrict Oost gaf daar een presentatie over de aanpak en resultaten die het politiekorps had geboekt en de problemen waar het politiekorps mee te kampen heeft. De uiteenzetting over de resultaten was bijna lyrisch van toon. De politie werkt hard, de buurt wordt veiliger. Volgens het bericht is *een daling van het aantal van het aantal criminele tendensen bereikt*. Het aantal woninginbraken in de deelgemeente is volgens de woordvoerder van de politie laag. Door de inzet van een 'flying squad' en streng optreden werd de overlast door hangjongeren gedurende april en mei ingedamd. Bewoners zijn volgens de politiewoordvoerder zeer tevreden. Maar hoe groot is het werkelijkheidsgehalte van deze presentatie?

Verskillende informatiebronnen melden dat de onveiligheid in Kralingen sterk is toegenomen en de werkelijke cijfers van criminaliteit ook in Struisenburg zijn gestegen. De zeer hinderlijke criminaliteit: diefstal, overvallen, afpersingen hebben in de wijk Struisenburg verontrustende vormen aan genomen. Het aantal autodiefstallen bijvoorbeeld is in die buurt zeer hoog. Het betreft bijna altijd joyriding. De auto wordt elders, al of niet vernield, aangetroffen. Buurtbewoners die de kleine gangstertjes aanspreken worden mikpunt. Pesterijen, uitmondend in mishandelingen, zijn eigenlijk heel gewoon geworden. Het doen van aangifte is in veel gevallen geen oplossing. Als er al iets met die aangifte gedaan wordt, raakt bekend WIE er aangifte heeft gedaan (of: men vermoedt wie aangifte heeft gedaan) en dan is verhuizen de enige optie. Daar zijn al voorbeelden van.

Ook de officiële cijfers wijzen op vermeerdering van vandalisme, overlast van jongeren, het aantal inbraken en gewelddadige berovingen. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de

sterk teruglopende bereidheid tot aangifte, de geringe pakkans en de zwaarte van de delicten. Om een voorbeeld te noemen: de gemeente Capelle doet aangifte van elke vernieling van gemeentelijk bezit, van elke graffityspuiting tot vernieling van zitbanken, van alles wordt standaard aangifte gedaan. Dat doet de deelgemeente Kralingen-Crooswijk niet. Dat scheelt natuurlijk in de totaalcijfers, een deel van de vernieling van ons aller bezit wordt niet vastgelegd.

Wat burgers merken is dat controle door blauw op straat tot een minimum is terug gebracht. Het resultaat is: alles wat niet kan worden gecontroleerd, wordt gedoogd. Spuwen op straat, rommel weggooien, fout parkeren. Op klachten van de burger antwoordt de politie: geen mankracht, of de politie heeft haar prioriteiten elders. Een burger die op dezelfde avond vroeg, of er van de zijde van het deelraadbestuur meer maatregelen voor veiligheid te verwachten waren dan papieren tijgers, kreeg als antwoord dat veiligheid alleen op de maan nog gerealiseerd kon worden. De politie maakt schuift het probleem terzijde door te zeggen: we kennen de boefjes wel, maar hebben geen bewijs. Er is in dit district een jeugdcoördinator en een afdeling jeugd. Die moeten door de wijkagent geactiveerd worden als ze het zelf niet (meer) aankan. Dan kan er een gecoördineerd beleid op ontwikkeld worden en is de kans groter dat er tenminste een aantal raddraaiers gepakt worden. Dat werkt preventief.

Maar alleen preventie werkt niet. Sancties zijn het sluitstuk van het (veiligheids)beleid. Het centrale gemeentebestuur werkt aan plannen voor Stadtoezicht. In de nieuwe dienst Toezicht en Veiligheid zullen 800 mensen aantreden om de veiligheid in de stad te verbeteren. Het lijkt wenselijk om voor Kralingen-Crooswijk het benodigde aandeel toezichthouders aan te vragen.

Een bericht in *De Volkskrant* vermindert de zorg van de burger niet. In een artikel met de kop *Kans op misdrijf groter dan in Frankrijk en VS* (dd. woensdag 27 juni 2001) kan de burger lezen dat *Nederland in de strijd tegen de misdaad slecht scoort vergeleken met andere landen*. En dat het percentage inwoners dat slachtoffer wordt van een misdrijf in Nederland groter is dan in landen als Frankrijk, België en de Verenigde Staten. Omdat hier verhoudingsgewijs minder politie is, is bovendien de pakkans uiterst klein. Die conclusies zijn te vinden in zijn nota *Criminaliteitsbeheersing* die dinsdag 26 juni 2001 is verschenen.

Het is tegen deze achtergrond gezien merkwaardig te horen dat op 14 juli 2001 een aantal politiebureaus de deuren voor het publiek sluit. Het bureau aan de Hoflaan en nog één in Crooswijk worden gesloten en een ander (Taborstraat) is nog maar beperkte tijd open. Daar kan de burger van 08.00 tot 17.00 uur terecht voor het doen van aangifte. Die wijkbureaus in Crooswijk en in de Hoflaan zijn pas ongeveer twee jaar geleden geopend. Naast de bureaus Hoflaan en Crooswijk zullen ook het bureau Moermanspad, Palidadiostraat en Hesseplaats hun deuren voor het publiek sluiten. Oorzaak van de sluiting: gebrek aan mensen om deze bureaus te bemensen. Aangifte doen wordt er niet gemakkelijker op. Voor het doen van aangiften bestaan al wachtlijsten. Net zoals in de gezondheidszorg. Is je auto gekraakt, dan moet je naar een bureau bellen dat open is en dan krijg je te horen wanneer en waar je aangifte kan doen.

Een beroep op politie haalt om nog andere reden weinig uit. De politie Rotterdam-Rijnmond is zwaar onderbezet en (weer) bezig met reorganisatie. Structureel ontbreken 500 man van de 5000 formatieplaatsen. Veel personeel is door de hoge werkdruk en de slechte manier waarop een grote groep leidinggevenden bezig is uitgestroomd naar rustiger en prettiger regio's. Die zijn nog in het oosten en noorden van ons land te vinden. Daarnaast is het ziekteverzuim torenhoog, tussen de 10 en 14 procent. Dat wisselt nogal per district. Veel uitstroom en veel zieken betekenen dat het werk door de overigen gedaan moet worden. Het gevolg: nog meer spanning, stress en overuren. Het merendeel van de politiemensen werkt in de DHV (Directe



Hulpverlening). Zij rijden de meldingen, d.w.z. gaan naar overvallen, aanrijdingen, inbraken etc. Voor het wijkwerk is bijna geen mens meer beschikbaar. Wat ook meespeelt is het feit dat de gewone diender dagelijks merkt dat chefs (die moeten hogerop), politici en justitie hen keer op keer als een baksteen laten vallen. Ook hier zijn heel wat gevallen over bekend. Waarom zou een agent lijf en leden nog wagen voor bewoners die zelf hun politici hebben gekozen? Die onderbezitting door uitstroom en ziekte is voor twee voorzitters van deelgemeenten al aanleiding geweest zeer kritisch met de gemeenteraad te gaan praten. Die van Feijenoord en die van Delfshaven hebben de kat de bel aangebonden. Zij spraken niet alleen over het feit dat men structureel 500 man onder de sterkte zit en een torenhoog ziekteverzuim heeft, maar men stelde ook de echte sterkte, 5000 fte's, ter discussie.

Laten politici zich zand in de ogen strooien? Die vraag lijkt opportuun, want kritische kanttekeningen van raadsleden over de juistheid van de cijfers ontbreken, evenals vragen over de voorgenomen sluiting van politiebureaus. Die gunstige cijfers en goede resultaten komen politie en politici wel goed uit. Geen problemen? Dan hoeven we ook geen verdere stappen te ondernemen. Fraaie resultaten zijn bovendien een goede aanloop naar de volgende verkiezingen. Wat de burger steekt, is het stoeien met de waarheid waar zowel de politiek als de politievoorlichting zich aan schuldig maakt. Cijfers die aanwijsbaar niet deugen, worden als getrouwe afspiegeling van de werkelijkheid gepresenteerd. De politiek blijkt de burger hardnekkig beloven dat het binnenkort beter zal gaan. Wanneer zij hun werk beter zouden doen, zou ook hen duidelijk moeten zijn, dat die beloften in de map 'loze beloften' thuis horen. De haast gebruikelijke manier van verhullen van feiten door de overheid en overheidsinstellingen is een vorm van communiceren naar de burger die de geloofwaardigheid van de overheid ondermijnt.

Het lijkt de hoogste tijd straten te voorzien van camera's. Dan moeten die natuurlijk wel gebruikt worden en regelmatig bekeken. Sedert kort beschikt het gemeentebestuur over instrumenten om criminaliteit en drugsoverlast tegen te gaan. Dat instrumentarium is aangereikt/ontwikkeld door het Crisis Overleg Team Un. Leiden. Heeft de deelgemeente daar al op ingespeeld? Informatie daarover naar en overleg met de bewoners(groepen) is in elk geval niet gebeurd.

Waar blijven de beloofde wijkveiligheidsassistenten met adequate bevoegdheden? Ook de aanstelling van die assistenten lijkt meer een politiek gebaar dan een efficiënte maatregel: zodra het donker wordt mogen de assistenten niet meer op straat, omdat het dan voor hen te gevaarlijk wordt. En voor de burger dan? In andere gemeenten zijn de bevoegdheden van de wijkveiligheidsassistenten uitgebreid. Een maatregel die het overwegen waard is, maar natuurlijk o.a. financiële consequenties heeft. Want door het succes van project wijkveiligheidsassistent, d.w.z. van een Melkertbaan doorstromen naar een reguliere baan, is het aantal veiligheidsassistenten in Kralingen-Crooswijk behoorlijk teruggelopen. Nieuwe instroom is er praktisch niet. Ze hebben geen enkele bevoegdheid en zijn dus ook niet bewapend. Daarom mogen ze na zonsondergang niet meer op pad. Hun taak is eigenlijk beperkt tot het signaleren van: autowrakken, hondenpoep, grofvuil, enz., zodat het afgevoerd kan worden. Het element VEILIGHEID stelt dus niet veel voor.

Er zijn gemeenten waar men veel meer inhoud aan die baan heeft gegeven. Er zijn zelfs veiligheidsassistenten die opsporingsbevoegdheid hebben. Wel een beperkte, maar toch kunnen ze in bepaalde eenvoudige gevallen wat doen. Te denken valt aan: op de stoep parkeren, vuilniszakken te vroeg neerzetten, honden los laten lopen e.d. De kosten van een Melkertbaan ligt rond de 4.500,0 gulden per maand. Omdat het aanbod aan werklozen voor

deze banen sterk terug loopt, ligt het voor de hand om ook naar mensen in de Bijstand, WW en WAO.

Er zijn gemeenten waar men de veiligheidsassistenten (of stadswachten) een aanvullende opleiding heeft gegeven. Dat is een pittige cursus en een nog pittiger examen. Als ze het diploma Bijzonder Opsporingsambtenaar (BOA) behaald hebben, kunnen ze als BOA beëdigd worden door de Korpschef. Dan wordt ook de grens van hun opsporingsbevoegdheid in een speciale akte van benoeming vastgelegd. Bijvoorbeeld opsporingsbevoegdheid voor de APV of delen daarvan. Zodat b.v. kan worden opgetreden:

- tegen personen die (huis-) vuil op de stoep zetten op dagen dat er geen vuil wordt opgehaald - loslopende honden;
- - hondenpoep;
- - plaatsen van wrakken;
- - boodschappenkarretjes plaatsen waar dat niet is toegestaan;
- - parkeren van reclameaanhangers;
- - plakken, graffiti etc.

Met een aanvullende, gerichte opleiding zijn ze ook bevoegd bepaalde eenvoudige verkeersovertredingen, als parkeren op het trottoir, parkeren van caravans langer dan drie dagen, parkeren van aanhangers, etc.

Meestal krijgen deze BOA's een op de politiekanaal aangesloten portofoon, zodat ze direct hulp kunnen inroepen. Dat is mogelijk omdat ze beëdigd zijn. Ook worden ze meestal direct door de politie, lees wijkteam, aangestuurd. Dat zorgt er voor dat de lijnen kort zijn en blijven en geeft ook een directe binding met de wijk. De betaling van een veiligheidsassistent of standwacht met opsporingsbevoegdheid ligt hoger dan die zonder bevoegdheid. Er stromen regelmatig mensen door naar de politie. In Nijmegen zijn er een paar die als stadswacht zijn begonnen, en vervolgens bij de politie als surveillant zijn gaan werken en hun werk zo goed deden dat ze momenteel als (hoofd-)agent werkzaam zijn. Bepalend is hoe de organisatie alles invult en hoeveel geld er voor een adequate opleiding (BOA) en uitrusting beschikbaar is. En verder moeten zij zich zelf waarmaken.

De houding van het verantwoordelijke politiepersoneel komt in de praktijk neer op gedogen van alles wat niet kan worden gecontroleerd: handel in drugs, inbraken, berovingen, vandalisme, spuwen op straat, rommel weggooien, fout parkeren. Op klachten van de burger antwoordt de politie: geen mankracht, of de politie heeft haar prioriteiten elders. Sporadisch zijn wijkagenten te zien die zich te voet of op de fiets door de wijk verplaatsen. Politie die zichtbaar is, werkt preventief. Maar alleen preventie werkt niet. Sancties zijn het sluitstuk van het (veiligheids)beleid. Het centrale gemeentebestuur werkt aan plannen voor Stadstoezicht. In de nieuwe dienst Toezicht en Veiligheid zullen 800 mensen aantreden om de veiligheid in de stad te verbeteren. Het lijkt wenselijk om voor Kralingen-Crooswijk het benodigde aandeel toezichthouders aan te vragen. De bewoners hebben de indruk dat het tekort aan politiepersoneel erg gemakkelijk als excuus wordt gebruikt. Waar blijven de beloofde wijkveiligheidsassistenten met adequate bevoegdheden? De aanstelling van die assistenten lijkt meer een politiek gebaar dan een efficiënte maatregel: zodra het donker wordt mogen de assistenten niet meer op straat, omdat het dan voor hen te gevaarlijk wordt. En voor de burger dan? In andere gemeenten zijn de bevoegdheden van de wijkveiligheidsassistenten uitgebreid, een maatregel die het overwegen waard is, maar natuurlijk o.a. financiële consequenties heeft. Het lijkt de hoogste tijd straten te voorzien van camera's. Dan moeten die natuurlijk wel gebruikt worden en regelmatig bekeken. Sedert kort beschikt het gemeentebestuur over instrumenten om criminaliteit en drugsoverlast tegen te gaan. Dat instrumentarium is aangereikt/ontwikkeld door het Crisis Overleg Team Un. Leiden. Heeft de deelgemeente daar

al op ingespeeld? Informatie daarover naar en overleg met de bewoners(groepen) is in elk geval niet gebeurd.

### *Vervuiling*

Op de Oostmaaslaan staan betonnen containers die op zichzelf al het straatbeeld vervuilen. Wanneer daar los vuilnis en vuilniszakken naast staan is het beeld van een onherbergzame straat/wijk compleet. Die vuilcontainers moeten onder de grond en op tijd worden gelegegd. Nodig lijkt strenger controle op wegwerpen van vuil, spuwen op straat. Geldboetes voor dergelijke overtredingen moeten sommigen ervan overtuigen dat de gemeenschap geen prijs stelt op zulk gedrag.

De Esch pleit voor onderzoek naar openbaar vervoernetwerk over water. Iets mee gebeurd?

De heer Kombrink krijgt een ex. Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie op 13/12/00 gratis aangeboden. Bewonersverenigingen zijn niet bij de opstelling ervan betrokken.

De traditionele partijen - PvdA, VVD, CDA en D'66 - hebben door de ontzuiling en ontideologisering gestaag aan draagvlak en legitimiteit ingeboet. Ze werden van massapartijen kaderpartijen, zijn weinig representatief en opereren in een politiek systeem dat gekenmerkt wordt door geringe kiezersparticipatie.

*De Ster* dinsdag 13/02/2001. Veiligheid Kralingen-Crooswijk in kaart. Een jaar geleden kreeg bureau ES&E (Eysink Smeets & Etman) in Den Haag van de deelgemeente opdracht de veiligheid in Kralingen-Crooswijk in kaart te brengen. Het resultaat is een veiligheidsprofiel van de deelgemeente. Dit profiel werd donderdag 8/2/01 in de Cie. AZF besproken. De bewoners(groepen) hebben geen ex. ontvangen. Tijdens een uitvoeringsoverleg op 5/2/01 deelt de betreffende ambtenaar mee dat de veiligheidsprofielen van Buro ES&E ter goedkeuring bij de deelraadcie. Liggen. Die profielen worden daarna omgezet in uitvoeringsprogramma's. Beloofd is dat die programma's met de bewoners worden besproken voordat ze door de raad worden vastgesteld. **Niets meer gehoord.**

Volgens *De Havenloods* van donderdag 15 februari 2001 presenteert de deelgemeente bestuur op korte termijn een actieprogramma waarin concrete resultaten van de (wijk)veiligheidsprojecten en eventuele nieuwe plannen zijn aangegeven. De 'wijkveiligheidsprofielen' die zijn opgesteld door het bureau ES&E worden ingepast in de wijkteamplannen van de politie. Volgens het rapport zijn de grootste knelpunten de objectieve veiligheid (afgemeten aan het aantal aangiften) en de subjectieve veiligheid (hoe veilig de bewoners hun omgeving ervaren). Verschillende zaken moeten volgens het rapport locatiegericht worden aangepakt (verkeersoverlast), andere wijkgericht (verpaupering), en weer andere doelgroepgericht (jongerenoverlast). Voorlopig dreigt het gevaar dat het bestuur praat over jongeren, over verpaupering, over plannen die de knelpunten moeten oplossen. **De bewonersverenigingen zijn niet gehoord.**

Op 14 juni 2001 heeft de Cie AZF van de deelgemeente gesproken over plannen die de subjectieve en objectieve veiligheid in o.a. het gebied Struisenburg moeten verbeteren. **Ook nu zijn de bewoners niet gehoord.**

### *Transferium Knooppunt Kralingse Zoom*

Een tekenend voorbeeld van kromcommunicatie van de deelgemeente is de handelwijze rond de plannen voor het Knooppunt Kralingse Zoom. Op 5 september hebben leden van de deelraad te horen gekregen dat er plannen op stapel staan om een Brainpark III te maken in combinatie

met een uitbreiding van de parkeergelegenheid aan de Kralingse Zoom. Op vrijdag 3 oktober ontvangen de leden die plannen. Op 5 oktober daaropvolgend moet de Cie. ROB van de deelgemeente daar al een advies over uitspreken. In de plaatselijke pers wordt die commissievergadering aangekondigd. De vergadering is openbaar, maar volgens de aankondiging in het weekblad Maasstad van 3 oktober 2001 is de agenda onbekend.

### *Campagnepartij i.p.v. kiezerspartij*

De traditionele partijen - PvdA, VVD, CDA en D'66 - hebben door de ontzuiling en ontideologisering gestaag aan draagvlak en legitimiteit ingeboet. Ze werden van massapartijen kaderpartijen, zijn weinig representatief en opereren in een politiek systeem dat gekenmerkt wordt door geringe kiezersparticipatie. Het verval van politieke partijen wordt meestal afgeleid uit het - relatief en absoluut - dalende ledental van een partij. Dat is immers gemakkelijk objectief vast te stellen. Daarnaast is er ook sprake van verlies als het gaat om haar twee kernfuncties: de formulering van programma's en de selectie en rekrutering van volksvertegenwoordigers. Er is een tendens om deze functies uit te besteden aan betaalde media-experts en adviesbureaus.

Een partij wordt dan een leunstoelorganisatie, waar een kleine professionele staf (die zichzelf rekruteert en selecteert) het werk verricht, daartoe in staat gesteld door de donaties en contributies van leden.

Deze leden beschikken echter over geen enkele mogelijkheid om invloed uit te oefenen, noch op program en beleid, noch op de aanstelling van de beroepsactivisten. Ze kunnen alleen met hun voeten stemmen.

Voorstanders van een dergelijke partij menen dat partijen zich aldus van ledenorganisaties transformeren in kiezersorganisaties. Want door opinieonderzoek en onderzoek naar de opvattingen van 'focusgroepjes' kan de fractie rechtstreeks inspelen op de wensen en verlangens van de kiezers. De vraag is of dit de politieke democratie verbetert dan wel verslechtert. Is zo'n kiezersdemocratie superieur aan een politieke partij met ledendemocratie? Treffend blijft dan de onnozele of cynische opvatting over de relatie tussen kiezer en gekozen: via opiniepeilingen en focusgroepjes zouden partijen rechtstreeks de wil van de kiezers vertegenwoordigen.

In dit model blijft de vraag interessant: wie kandideert volksvertegenwoordigers en wie wijst ze af; wie stelt het program vast op grond waarvan zij worden gekozen. De vraag wordt niet eens gesteld, laat staan beantwoord. Voorstanders van kiezersdemocratie spreken wel van politieke partijen die moeten veranderen in kiesverenigingen. Deze zogenaamde modernisering verwijst naar organisaties uit de vroege 19<sup>e</sup> eeuw, waarvan de centrale functie was een kandidaat voor een vertegenwoordigend lichaam aanwijzen al dan niet op basis van een bepaald programma. In een kiezersdemocratie ontbreken die twee elementen. De kiezers hebben in dat model niets en niemendal te zeggen over de selectie en rekrutering van volksvertegenwoordigers en ook niets over hun functioneren. Hoogstens kunnen zij de partij bij nieuwe verkiezingen in het algemeen straffen. Wat inhoudt dat de laagst geplaatsten op de kandidatenlijst niet herkozen worden, ongeacht hun individuele prestaties. Omgekeerd kunnen de kiezers zeven keer achtereen die lijst kleiner maken zonder dat dit enig gevolg heeft voor de positie van de lijsttrekker. De kiezersdemocratie leidt niet tot meer invloed van de kiezers. Die vormt een manier om de selectie van volksvertegenwoordigers en de bepaling van het programma waarop zij worden gekozen aan elke invloed van buiten de kring van beroepspolitici te onttrekken.

Bij problemen die een tijdspanne van drie of vier jaar overstijgt kunnen burgers vaststellen dat de omvang en gevolgen daarvan het sturend vermogen van het huidige politieke systeem overstijgen. Misschien vragen we teveel van politici die, gevangen in de ratrace van economische globalisering, opiniepeilingen en focusgroepen, niet anders kunnen dan de waan

van de dag volgen. Waarom dan nog verkiezingen en een volksvertegenwoordiging? Waarom niet volstaan met een aantal extra beleidsambtenaren op de departementen, gerekruteerd door *headhunters* van dure bureaus, en het beleid zogenaamd gebaseerd op opiniepeilingen en focusgroepjes? Dat zou de moderne versie zijn van een veel ouder antiparlementair en antidemocratisch ideaal.

## **Partijcratie**

De wortels van het systeem voor de verkiezing van volksvertegenwoordigers liggen in een tijd dat er nog geen politieke partijen waren. De 19de eeuwse grondleggers van de Kieswet hadden individuele volksvertegenwoordigers op het oog die in staat waren om onafhankelijk te opereren en zonder last of ruggespraak vanuit het algemeen belang tot een redelijk oordeel te komen. Iedere parlementariër diende de belangen van alle burgers in de besluitvorming te betrekken en niet alleen de advocaat van deelbelangen te zijn.

De politieke werkelijkheid van de 21ste eeuw is een andere. De representatieve democratie heeft zich, met kennelijke instemming van de burger, ontwikkeld tot een 'partijcratie'. Alleen de Kieswet verzet zich nog tegen deze nieuwe realiteit en daar wringt de schoen.

De Kieswet is gebaseerd op de gedachte dat de kiezers een stem uitbrengen op individuele volksvertegenwoordigers, die omwille van het overzicht zijn gegroepeerd in verschillende politieke partijen. De uitputtende opsomming van kandidaten op de kieslijst suggereert dat de kiezer niet alleen het politiek program van een partij beoordeelt, maar dat ook de interne besluitvorming van die partij omtrent de volgorde van de kandidatenlijst aan electorale toetsing onderhevig is.

De Haagse mores waartegen De Milliano gezondigd zou hebben, ontwikkelen zich in ieder geval steeds meer richting een opvatting van het parlement als werkplek voor professionals die feitelijk in dienst zijn van een politieke partij. Ook het tussentijds verruilen van het Kamerlidmaatschap voor een andere baan past binnen dit patroon van professionalisering. Ofschoon enkele commentatoren dan steevast 'kiezersbedrog' roepen, lijkt dat doorgaans eerder een ritueel dan de weergave van brede verontwaardiging.

Het modelleren van het parlement naar andere professionele organisaties houdt het gevaar in zich dat individuele Kamerleden gereduceerd worden tot monddood stemvee. Ook hier geldt dan al gauw: *Wiens brood men eet, wiens woord men spreekt.*

Dr. J.C. van Aart

Tel. 010-4531868

E-mail: [j.aart@hccnet.nl](mailto:j.aart@hccnet.nl)

A. Rief, Ing.

010-4522864

[riefPLM@wish.net](mailto:riefPLM@wish.net)

Op de Website <http://home.hccnet.nl/j.aart> staat via de schakeling (hyperlink) *verschenen publicaties* een overzicht van de tot nu verschenen rapporten van het PLM.

## ***Waarom een andere vorm van burgerinspraak?***

Wie het ruime veld van politieke ervaringen van enige afstand bekijkt, kan vier sectoren onderscheiden. Tot de eerste behoren politici in engere zin: leden van de Tweede Kamer, raadsleden van (deel)gemeenten, vertegenwoordigers van erkende belangenorganisaties, ministers, voorzitters van politieke partijen, kortom de groep personen die veelal op een professionele basis aan de politieke besluitvorming deelneemt. Het tweede domein omvat hoge en lage ambtenaren, bestuurders en andere functionarissen die vooral uitvoerend werkzaam zijn. Dat is de wereld van het openbaar bestuur, van landelijke of gemeentelijke overheden, van instanties die zijn belast met de voorbereiding van wetgeving of het beleid, kortom alle personen die bij de bureaucratie werken. Het derde domein omvat journalisten bij radio en televisie, bij dag- en weekbladen, columnisten en bepaalde intellectuelen die met hun commentaar de publieke opinie beïnvloeden, kortom alle personen die een functie vervullen bij de massamedia. Het vierde en laatste domein is dat van de burgers. Sommigen van hen spelen politiek een zeer actieve rol, bijvoorbeeld doordat ze als lid van een actie- of pressiegroep in de openbaarheid optreden. De rol van anderen is bescheidener en beperkt zich tot deelname aan de verkiezingen. Kwantitatief is deze groep natuurlijk de meest omvangrijke, zij omvat in beginsel alle kiesgerechtigden. Maar of hun inbreng in de politiek toereikend is, is de vraag. Tussen het domein van de politiek en dat van de burgers bestaat een groot machtsverschil. Niettemin is er ook een zekere uitwisseling omdat de burgers via de verkiezingen of via andere kanalen zoals partijen invloed hebben op de politiek. De twee andere domeinen - bureaucratie en media - bevinden zich tussen de politieke elite en de massa van de bevolking en hebben tot taak tussen beide sectoren te bemiddelen. De aard van hun bemiddeling is echter verschillend. In beide gevallen speelt het verzamelen en bewerken van kennis een belangrijke rol. De ambtenaar streeft - om het kernachtig te zeggen - vooral een kwantitatief en statistisch inzicht na, het soort weten dat voor de formulering van een beleid onmisbaar is. Terwijl de journalist - vooral sinds de televisie zich heeft ontwikkeld - bij voorkeur een kwalitatief en dramatisch type weten produceert.

De kloof tussen burger en politiek lijkt mede te wijten aan de huidige organisatie van politieke partijen. De band met de bewoner die zijn bestuurders niet direct mag kiezen, wordt steeds zwakker. De verschillende politieke partijen hebben weinig of geen rechtstreekse toegang meer tot de kiezers. Het aantal leden van de partijen vermindert en bestaat voor een deel uit carrièrejagers, die minder geïnteresseerd lijken in de leefomgeving van de betrokken burgers. Die verstoorde verhouding werkt onbegrip voor elkaars standpunten in de hand en leidt tot een gesloten politiek. De geschetste politieke partijstructuur werkt in de praktijk als een extra drempel in de communicatie tussen het gemeentebestuur en de bewoners. Veel burgers willen graag meepraten en denken en aangesproken worden op hun deskundigheid of interesse. Ze willen onderdeel zijn van een groep, maar hun identiteit er niet in verliezen. Burgers keren zich af van formele instituties zonder dat zij zich nadrukkelijk van de intenties van die instituties afkeren.

### *Het verval van het politieke domein*

Een veel gehoord verwijt aan het adres van politici en politieke partijen is dat zij hun beloften niet nakomen. Zodra ze op TV of in andere media verschijnen praten ze het liefst alle groepen naar de mond, ofschoon ze vaak heel goed weten dat een voorgestelde maatregel niet te realiseren is.

Een klacht is ook dat veel politici volstrekt ondoelmatig te werk gaan. Het voortdurend streven naar consensus heeft een afstompende werking. Langdurig onderhandelen en telkens heroverwegen heeft als gevolg dat er geen of de verkeerde keuzen gemaakt worden. Verder zien burgers dat veel bestuurders een ad-hoc-beleid voeren. Te vaak gaan zij fundamentele keuzen voor de toekomstige inrichting van de samenleving uit de weg. Het ontbreekt kortom aan een visie op langere termijn of aan het vermogen om zo'n visie om te zetten in een duidelijk beleid.

Een belangrijke oorzaak voor die klachten is dat veel politici door hun politieke isolement weinig voeling hebben met de maatschappelijke problemen. Dat isolement wordt nog versterkt door een hoge mate van conformisme aan de partijleiding en de neiging om zaken in het vooruitzicht te stellen die niet worden waargemaakt. Een verschijnsel dat hiermee samenhangt, is de rekrutering van politici. Die komen vaak uit het bestuurlijke of ambtelijke circuit. Omgekeerd geldt dat politici die de actieve politiek verlaten nogal eens op bestuurlijke posities terecht komen. Dat bemoeilijkt de uitwisseling tussen leden van gemeenteraden en een specifieke achterban of een eigen sociaal milieu. Bovendien deugt de huidige rekrutering van politici niet meer. Ongeveer één procent van de bevolking is lid van een politieke partij, maar je moet wel partijlid zijn om kandidaat voor een raadszetel te kunnen zijn. Daardoor is de kring waaruit gerekruteerd wordt, erg klein. Dat leidt gemakkelijk tot een tekort aan kwaliteit en vaak tot achter de opinies van de ambtenaren aanlopen. Dat gebrek aan kwaliteit leidt tot een beperkt blikveld en ook tot sterke afhankelijkheid van de partij.

Een gevolg van die gesloten structuur is dat in de (deel)gemeente slechts wordt gedebatteerd in en over marges. De raad en het bestuur volgen de onderwerpen die met name door het (gemeente)bestuur worden aangedragen. Zij hebben geen eigen agenda voor het publieke debat. Voor een diepgaande analyse van de situatie of voor de vraag hoe het nu verder moet, hebben ze weinig belangstelling. De meningsvorming is vooral gericht op administratie en ambtelijke, bestuurlijke problemen binnen de eigen kring en beperkt zich tot oplossingen op korte termijn. Voor het ontwerpen van visies op langere termijn worden onderzoeksbureaus in de arm genomen. Die leveren voor veel geld rapporten met gegevens en oplossingen die zo algemeen zijn dat er nauwelijks concrete handvatten aan te ontdekken zijn. Die rapporten, nota's, visies, plannen van aanpak of hoe ze verder ook heten, verhullen hun tekort aan concrete oplossingen in een ondoorzichtig, ambtelijk taalgebruik dat ruim gebruik maakt van doodoeners als *beleidskaders*, *bestuurlijke inkadering*, *integrale benadering*, *strategische visie*.

In de gemeente en in het spoor daarvan in de deelgemeente is een in zichzelf gekeerde karteldemocratie ontstaan waarin verkiezingen er alleen nog toe dienen de schijn van een democratische legitimatie van gemeentebestuurders op te houden. Maar politiek-inhoudelijk zijn die van geen belang meer. Steeds meer bewoners weigeren dit vervallen systeem te steunen en mijden de stembus. Zij willen antwoorden op vragen die elk bekwaam politicus moet kunnen geven: Wat willen we bereiken? Wat gaan we daarvoor doen? Wat mag dat kosten? De begrotingen die een college van bestuur maakt, moeten daarop antwoord geven. In elk jaar daarop volgen de controlevragen. Hebben we bereikt wat we hebben beoogd? Hebben we gedaan wat we daarvoor zouden doen? Heeft het gekost wat we dachten dat het zou kosten? Deze even simpele als fundamentele vragen kunnen een spoor van nuttige vernieling trekken door de begrotingen van de deelgemeente. Want aan de doelgerichtheid van de deelraad is nog heel wat te verbeteren.

Politieke ervaring heeft burgers geleerd dat in een aantal gevallen wordt geprobeerd falend beleid te maskeren door extra begrotingsgelden te vragen om beleidsproblemen "op de lossen". Het jongste akkoord over de extra uitgaven voor de bouw van een deelraadkantoor is



hiervan een voorbeeld. De deelraadsleden zouden kritischer moeten zijn, maar laten zich leiden door partijdiscipline, afschermen van het eigen falen.

Reactie aan BvK op hun schrijven dd. 31 januari 2002-02-10 (Niet verzonden)

Aan: Bestuur van de Bewonersvereniging Kralingen  
Aegidiusstraat 95  
3061XE Rotterdam

Van: Platform Leefmilieu Maasboulevard (PLM)  
[www.homepage.hccnet.nl/j.aart](http://www.homepage.hccnet.nl/j.aart)  
Aangesloten bij Milieucentrum Rotterdam  
[www.milieucentrum.freewebspace.com](http://www.milieucentrum.freewebspace.com)  
Secretariaat: Dr. J.C. van Aart  
Oostmaaslaan 336  
3063 DD Rotterdam

Geacht bestuur,

In een schrijven van 31 januari 2002 reageert u op mijn voorstel om het overleg tussen bewoners en deelraad een andere vorm te geven. De aanleiding voor dat voorstel waren de ervaringen van bewoners en van bewonersverenigingen met de manier waarop de deelraad dat overleg tot nu toe heeft ingevuld. Tijdens besprekingen met uw bestuur zijn voorbeelden uitgewisseld waaruit valt af te leiden dat de deelgemeente de wensen en zelfs de belangen van de bewoners niet serieus neemt. U was mét de aanwezige bewonersverenigingen van mening dat het nuttig zou zijn de communicatie met de deelgemeente op een andere leest te schoeien. Als voorbereiding voor een gesprek daarover heb ik u een discussiestuk doen toekomen, waarin ik het concept voor een wijkcoördinatieteam heb ontwikkeld. De essentie daarin is dat de burger meer invloed krijgt in zaken die zijn of haar directe woonomgeving betreffen. Dat zijn vooral zaken die met beheer en onderhoud van de wijk te maken hebben. Wat de zaken betreft die om politieke besluitvorming vragen, blijft het laatste woord aan de politiek. Maar dat neemt niet weg dat informeren en raadplegen van de burger, en rekening houden met diens belangen wat meer aandacht moeten krijgen dan tot nu toe het geval was.

Nog voordat er echter een bespreking van en over dit concept heeft plaats gevonden, deelt u mij in het genoemde schrijven mee dat mijn visie voor de bewonersvereniging (=BvK) “niet werkbaar is”. Dat is een zeer snel getrokken conclusie. Het motief voor het opstellen van dit concept was: het opstellen van een discussiestuk om een procedure te scheppen voor een betere communicatie met de deelgemeente. Met uw weigering bij voorbaat om dit discussiestuk aan de orde te stellen, schrapte u ook de discussie zelf.

Eén van de motieven voor het gezamenlijke plan om met de deelgemeente een andere vorm van overleg te vinden was zoals u terecht schrijft: *samenwerking tussen bewoners, politiek en diensten is noodzakelijk om de leefbaarheid van de Kralingse wijken op peil te houden. En daarbij is een constructieve houding ten opzichte van elkaar onontbeerlijk.* Het zijn gedachten die het PLM onderschrijft. Maar tegelijk roep ik bij u in herinnering dat de ervaringen met de deelgemeente niet getuigt van een constructieve houding en van respect tegen ons, de bewoners. Dat was nu net de reden om met elkaar eens van gedachten te wisselen over de vraag: kan en moet dat niet anders? Begrijp ik uit uw brief dat u de communicatie met de deelgemeente op dezelfde voet wilt voortzetten?

Misschien zal na de verkiezingen er een deelraad aantreden die beter rekening houdt met de bewoners. En wellicht is met de nieuwe deelraad een vruchtbaar overleg mogelijk om de belangen van bewoners meer tot hun recht te laten komen. De tijd zal het leren.

Hoogachtend,  
en met vriendelijke groeten,

(J.C. van Aart)