

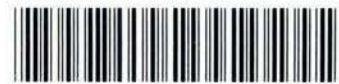


Van : college van burgemeester en wethouders
Datum : 12 december 2017
Portefeuillehouder(s) : wethouder Ten Hagen
Portefeuille(s) : Verkeer
Contactpersoon : M. Bouwman
Tel.nr. : 8350
E-mailadres : bouwman.m@woerden.nl

17R.01011

Onderwerp:

Externe evaluatie proces Verkeersvisie



Kennisnemen van:

De externe evaluatie van het proces van totstandkoming van de Verkeersvisie

Inleiding:

Op 2 juli 2015 heeft de raad aan het college de opdracht gegeven om met een visie op verkeer te komen. Het college heeft daarop een startnotitie opgesteld die de raad op 28 januari 2016 heeft vastgesteld (zie bijlage). Op 28 september 2017 is de in participatie opgestelde Verkeersvisie Woerden 2030 vastgesteld. Bij de behandeling van de Verkeersvisie is de raad is een amendement ingediend. Het Amendement is als bijlage toegevoegd. Conform het amendement is besloten om het proces van het in participatie opstellen van de Verkeersvisie te laten evalueren door een externe (P-107 van de lange termijn agenda).

Direct na het besluit is een externe geselecteerd die per direct beschikbaar was, die ervaring had met het uitvoeren van participatieprocessen, het evalueren van participatieprocessen en met politiek. Deze persoon heeft de volgende opdracht meegekregen:

- Schrijf een beschouwing van het participatieproces op basis van alle beschikbare documenten;
- Evalueer het handelen van het college door middel van het afnemen van interviews bij collegeleden die destijds betrokken waren;
- Betrek bij het opstellen van het evaluatierapport de separate evaluatie van de klankbordgroep;
- Voer interviews uit met betrokkenen van het proces in fase 1 en 2;
- Beschouw in het evaluatierapport vooral ook de rollen van de verschillende actoren;
- Zorg dat het evaluatierapport per processtap de succesfactoren en verbeterpunten beschrijft;
- Zorg dat in het evaluatierapport geen aanbevelingen worden gedaan of conclusies worden getrokken. Dat is aan de raad.

Bij de behandeling van de Verkeersvisie in de raad, is aan het amendement ook een evaluatie van de rol van de raad toegevoegd. In eerste instantie was onduidelijk wie deze evaluatie uit zou gaan voeren. In overleg met de fractievoorzitters is besloten om dit onderdeel te laten zijn van de opdracht aan de externe. Hiertoe is aan de opdracht toegevoegd dat het handelen de raad geëvalueerd moest worden door het afnemen van interviews met leden van de fracties. Door deze toevoeging is het proces iets uitgelopen. Daarbij is afgesproken dat de evaluatie in december wordt toegestuurd zodat het gesprek hierover begin volgend jaar kan plaatsvinden.

De evaluatie bestaat uit een beschouwend deel, een evaluatie van de rol van het college, een evaluatie van

de rol van de raad en een zelfstandige evaluatie van de werkgroep. Deze laatste is door de externe als bijlage aan het evaluatierapport toegevoegd. Het totale evaluatierapport is als bijlage aan deze RIB toegevoegd.

Kernboodschap:

De externe onderzoeker heeft het proces van de totstandkoming van de Verkeersvisie met een kritische blik bekeken. Bij de evaluatie heeft hij verschillende mensen gesproken die nauw bij het proces betrokken zijn geweest. Op basis van diverse interviews heeft de onderzoeker zich ook een beeld kunnen vormen van de rol van het college en de raad. De evaluatie is gebaseerd op de door diverse partijen aangedragen informatie.

De kern van de samenvatting, op pagina 2 van het evaluatierapport, is hieronder opgenomen:

... "Uit de evaluatie van het proces sinds de start begin 2016 blijkt dat er diverse positieve kanten aan het proces zaten, zoals de grote mate van inbreng door de participanten. Ook de wil bij het college en de raad om participatie de ruimte te geven was ruimschoots aanwezig.

De bedreigingen van het experimentele proces hebben zich met name voorgedaan in de beginfase van het project. Als je een min of meer ongewis proces ingaat, is het van belang om hele goede afspraken te maken over wat je samen gaat doen en welke verantwoordelijkheden alle participanten hebben. Het ongewisse van het proces heeft het college parten gespeeld toen het in de zomer van 2016 het rapport wilde aanpassen.

Samengevat waren de grootste bedreigingen van dit proces:

- 1. Het lijkt erop dat vooraf onvoldoende helder met de werkgroep is afgesproken wat een visie precies inhoudt, of dat een schets van de toekomst moest zijn, een concreet plan met helder omschreven maatregelen of een tussenvorm van die twee uitersten;*
- 2. Er zijn onvoldoende afspraken gemaakt over de rol van de betrokkenen en dan vooral over de manier waarop het college van burgemeester en wethouders omgaat met het resultaat vanuit de werkgroep;*
- 3. De positie van de raad als hoeder van het algemeen belang kwam in het geding. Diverse raadsleden vroeg zich af: "moet de raad een visie die door een doorsnede van de samenleving gemaakt is, één op één overnemen?"*

Een en ander samenvattend, is het aan te bevelen de volgende aspecten van het proces in de dialoog te betrekken:

- Op welk abstractieniveau is "Ja, tenzij..." toepasbaar?*
- Wat is nu precies een "visie"?*
- Hoe ga je met "stakeholdersmanagement" om?*
- Waarover kan gesproken worden en waarover is geen discussie mogelijk?*
- Op welke wijze worden verschillende belangen evenwichtig "bediend"?*
- Wat is de verantwoordelijkheid van het college met betrekking tot het eindrapport?*
- Wat is de rol van de raad als hoogste orgaan in verschillende fases?*
- Hoe communiceer je in de verschillende fases van het proces?..."*

Financiën:

n.v.t.

Vervolg:

Aanbevolen wordt om het evaluatierapport te gebruiken bij de besluitvorming over het vervolgproces van de Verkeersvisie. Het college zal het rapport gebruiken om lering te trekken uit de aandachtspunten en deze te betrekken bij besluitvorming over toekomstige participatieprocessen.

Bijlagen:

- Amendement evaluatie participatieproces Verkeersvisie geregistreerd onder corsanummer [17.025136](#)
- Startnotitie Verkeersvisie 2030 geregistreerd onder corsanummer [15.018782](#)
- Evaluatie Verkeersvisie Woerden geregistreerd onder corsanummer [17.024477](#)

De secretaris

drs. M.H.J. van Kruisbergen MBA



De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer





Amendement evaluatie participatieproces verkeersvisie

Ondergetekenden stellen het volgende amendement voor bij het Raadsvoorstel (17R.00396) inzake verkeersvisie Woerden 2030.

De raad besluit:

Aan het raadsbesluit wordt een derde beslispunt toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

3. Het college opdracht te geven het proces van het opstellen van de verkeersvisie te evalueren, en hierbij aandacht te hebben voor onder meer de volgende zaken:
 - a. een beschouwing van het participatieproces zoals dat is verlopen in het kader van Woerden zegt: Ja, tenzij.. met daarin de geleerde lessen, analyse van het verloop en aanknopingspunten voor toekomstige participatieprocessen;
 - b. een zelfstandige evaluatie van de klankbordgroep;
 - c. een zelfevaluatie van het College ten aanzien van haar rol in dit proces;
 - d. deze evaluatie uiterlijk in december 2017 aan te bieden aan de raad.

Toelichting

Het proces rondom het opstellen van de verkeersvisie was het eerste participatieproces dat op deze schaal in Woerden was georganiseerd. Het was in die zin ook een pilotproces in het kader van werken met *Woerden zegt: Ja, tenzij..*. Dit betekent dat een goede evaluatie belangrijk is om lessen te leren voor toekomstige participatieprocessen.

Dit amendement geeft het College de opdracht zo'n evaluatie ook te doen. Belangrijke ingrediënten voor de raad daarbij zijn: een evaluatie van de klankbordgroep als deelnemers van dit participatieproces, en evaluatie van het College als opdrachtgever van dit proces en een procesmatige evaluatie van het participatieproces.

De evaluatie omvat het totale proces, inclusief het tot stand komen van de eerste versie van de Verkeersvisie, waarover eerder een procesevaluatie verscheen (rib 16R.00334), die achteraf gezien niet compleet is.

Bij de bespreking van deze evaluatie is het waardevol als ook de raad aan zelfevaluatie doet.

CDA, Job van Meijeren

Progressief Woerden, Jelmer Vierstra

LijstvanderDoes, Jaap van der Does

Startnotitie Verkeersvisie 2030

15.018782



Registratiedatum: 23/11/2015

Behandelend afdeling

Afgehandeld door/op

Voorlopige projectnaam: Verkeersvisie 2030

Ambtelijk opdrachtgever: M. Goossens

Bestuurlijk opdrachtgever: M. Stolk

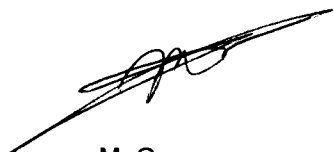
Voorgenomen projectleider: M. Bouwman

Inhoud:

1. Aanleiding
2. Opdracht en kaders
3. Verkeersvisie 2030
4. Inwonerswerkgroep aan zet
5. Globale projectaanpak
6. Kosten, baten en dekking
7. Communicatie en verwachtingen
8. Vervolg

Deze startnotitie is goedgekeurd door:

Ambtelijk opdrachtgever:



M. Goossens
d.d.
29-02-2016

Bestuurlijk opdrachtgever:



M. Stolk
d.d. 7-3-2016

Projectleider:



M. Bouwman
d.d.
29-02-2016

1 Aanleiding

De wegenstructuur in onze gemeente heeft de afgelopen tientallen jaren grote ontwikkelingen doorgemaakt. Zo is de centrumring vormgegeven, zijn meerdere tunnels onder het spoor gerealiseerd, is een nieuwe fiets-/voetgangersverbinding gecreëerd van het station naar het centrum, is de aansluiting van Woerden op de A12 volledig vernieuwd en zijn randwegen om Harmelen aangelegd (A12 BRAVO¹). Om de wegenstructuur aan de zuidkant van Woerden verder te ontlasten is tevens besloten om een deel van de geplande kantoorbouw van Snellerpoort te verruilen voor woningbouw. In Kamerik is een noord-oostelijke randweg (Beukenlaan) aangelegd. De basis voor al deze uitwerkingen lag in het VerkeerscirculatiePlan 1995 en het VerkeersStructuurPlan (VSP) 2015 uit 2001.

Anno 2015 is het tijd voor een nieuwe toekomstvisie op verkeer in onze gemeente. Op 2 juli jl. heeft de gemeenteraad het college van B&W hiertoe opdracht gegeven. De directe aanleiding is de verkeersproblematiek die speelt aan de westzijde van Woerden. Het is wenselijk om inzicht te hebben in effecten die bepaalde oplossingen nu en op de lange termijn kunnen hebben op de totale wegenstructuur van Woerden. Daarnaast vragen sinds het VSP 2015 uit 2001 ook andere thema's om aandacht. Denk daarbij aan het accent op fietsverkeer, veilige schoolomgevingen, de fijnstofproblematiek en de ambitie van Woerden om in 2030 klimaatneutraal te zijn.

De komende maanden gaan we aan de slag om te komen tot een visie voor een goed en duurzaam verkeersbeleid. Met welke ontwikkelingen moeten we daarin rekening houden? Welke zijn onvermijdelijk en waar liggen er keuzes? Welke trends zijn de komende jaren te verwachten? Welke plannen van provincie of Rijk spelen een rol? Op welke thema's, ambities en doelstellingen willen we inzetten en hoe kunnen we die gebruiken om de bereikbaarheid van Woerden te versterken?

Er zijn enkele onderwerpen die regelmatig tot stevige discussies leiden onder inwoners. Verkeer is een van die onderwerpen waar vele ervaringen, meningen en belangen een rol spelen. Bij het opstellen van de Verkeersvisie 2030 is daarom een grote rol weggelegd voor een groep inwoners die vele meningen en belangen in zich verenigt. In de opzet van dit project passen we de principes uit *Woerden zegt: 'Ja, tenzij.....'* toe.

Woerden zegt: 'Ja, tenzij...' vraagt een andere rol van inwoners, ambtenaren, het college van B&W en de gemeenteraad. Inwoners krijgen meer verantwoordelijkheid en ambtenaren zijn meer procesbegeleiders. Aan de gemeenteraad wordt gevraagd met deze startnotitie de kaders vast te stellen, waarmee de inwoners aan de slag kunnen.

Wanneer het college van B&W aan het einde van het proces de concept-Verkeersvisie 2030 aan de gemeenteraad voorlegt, is het nadrukkelijk een product waar inwoners en ondernemers inbreng in hebben gehad. De raad wordt geacht dit principe te onderschrijven. Om die reden mag verwacht worden dat de gemeenteraad met het concept in zal stemmen voor zover zich dat binnen de kaders bevindt en het resultaat is van het afgesproken proces. Indien de gemeenteraad instemt met deze startnotitie stemt hij in met deze uitgangspunten.

Deze startnotitie beschrijft wat de verkeersvisie inhoudt, hoe deze tot stand komt en welke kaders er gelden.

2 Opdracht en kaders

De gemeenteraad heeft het college van B&W op 2 juli jl. opgedragen om een toekomstvisie op verkeer in de gemeente Woerden te ontwikkelen. De volgende uitgangspunten zijn daarbij meegegeven:

1. De aspecten veiligheid, doorstroming, volksgezondheid, duurzaamheid, economie en financiën komen nadrukkelijk aan bod.

¹ Brede Regionale Aanpak Voorkomt Oponthoud

2. Bij het opstellen van deze visie wordt met ondernemers en inwoners opgetrokken. De raad wil daartoe graag een algeheel overzicht ontvangen waarin het besluitvormingsproces en de rol van diverse actoren helder is aangegeven;
3. De mogelijkheid om aan de westzijde van Woerden tot een extra brug over de Oude Rijn te komen, blijft behouden;
4. De toekomstvisie op het verkeer wordt uiterlijk vóór de zomer van 2016 aan de raad aangeboden, zodat de raad uiterlijk in september 2016 tot een definitieve vaststelling kan overgaan;
5. De gronden die nodig zouden kunnen zijn voor de realisatie van de ontsluiting van Woerden West, die in het bezit zijn van de gemeente, zullen niet eerder verkocht worden dan dat nu genomen maatregelen verwerkt zijn in het nieuwe verkeersmodel – visie en daarin een significante verbetering van de effectiviteit en de doorstroming laten zien waardoor het aanhouden van de gronden dan geen doel meer dient;
6. Voor het opstellen van de toekomstvisie op verkeer is een budget van € 75.000,- beschikbaar.

Een verkeersvisie is een document op hoofdlijnen waarin de uitgangspunten, ambities en doelstellingen op het gebied van verkeer worden vastgelegd. Hieraan liggen vele variabelen ten grondslag. Een aantal van deze variabelen is een vast gegeven (uitgangspunten), zoals reeds geplande woningbouw, demografische ontwikkelingen en beleid van hogere overheden. Deze uitgangspunten moeten worden geïnventariseerd en omgezet in een verkeersprognose voor 2030. Daarnaast is ook een groot aantal variabelen te bedenken die gebaseerd zijn op politieke keuzes (thema's/ ambities). Deze thema's en ambities op het gebied van verkeer waar de gemeenteraad zich tot 2030 op wil gaan richten, dienen eveneens in de verkeersvisie vastgelegd te worden.

Een concrete, toekomstbestendige verkeersstructuur kan pas worden uitgewerkt als er overeenstemming is over de gezamenlijke visie op de toekomst. Het college van B&W stelt daarom aan de gemeenteraad voor een verkeersvisie vast te stellen alvorens deze uit te werken in een toekomstbestendige verkeersstructuur. Dit proces is vergelijkbaar met de werkwijze voor de Woonvisie: eerst is de visie vastgesteld, op basis daarvan is vervolgens een concrete strategische woningbouwplanning uitgewerkt.

Deze startnotitie zal daarom alleen ingaan op de totstandkoming van een verkeersvisie en niet op de concrete uitwerking van de verkeersstructuur.

Het college van B&W heeft met de vaststelling van het voorstel 'Woerden zegt: Ja, tenzij....' tevens besloten dat de ontwikkeling van de verkeersvisie volgens de principes van Woerden zegt: 'Ja, tenzij....' uitgevoerd wordt. In het proces is daarom een belangrijke rol weggelegd voor een groep inwoners die gezamenlijk alle input (van inwoners, ondernemers, belangenbehartigers en deskundigen) zullen wegen. Deze groep zal o.a. via loting tot stand komen. Op deze wijze wordt aan punt 2 van de door de gemeenteraad meegegeven uitgangspunten invulling gegeven.

2.1 Flexibele kaders

Van de gemeenteraad wordt een flexibele houding verwacht ten aanzien van de inbreng van de inwoners. Nooit eerder kreeg in Woerden een groep inwoners, die op basis van loting tot stand komt, het voortouw in een dergelijk belangrijk visiestuk. Dit betekent dat de inbreng van de inwoners nadrukkelijk in dit stuk zit.

In deze startnotitie schetsen wij het proces om te komen tot de Verkeersvisie 2030 voor de gemeente Woerden en geven we een planning. Van de inwonerswerkgroep vragen wij vooraf zich te committeren aan het proces. Het streven is uiteraard de planning te halen, maar aangezien dit een nieuwe werkwijze betreft, is het mogelijk dat meer tijd nodig is om tot een goede visie te komen. Wanneer de raad deze startnotitie goedkeurt, gaat hij er dan ook mee akkoord dat de planning mogelijk iets uitloopt als gevolg van het proces dat de groep inwoners volgt om de input voor een gedegen visie te leveren.

3 Verkeersvisie 2030

Het doel van de verkeersvisie is tevens de opdracht aan de inwonerswerkgroep en is als volgt geformuleerd:

"Het ontwikkelen van een visie op verkeer, die een inventarisatie van alle ruimtelijke ontwikkelingen bevat vertaald naar een verkeersmodel 2030², aangevuld met de input van inwoners en ondernemers van Woerden waaruit thema's, ambities en doelstellingen worden gefilterd.

De Verkeersvisie 2030 is een vertaling van wat de Woerdense gemeenschap tot 2030 op het gebied van verkeer wil bereiken. Op basis van de input van inwoners en ondernemers worden thema's, ambities en doelstellingen (zoals bijvoorbeeld het inzetten op bereikbaarheid van de bedrijventerreinen of de behoefte aan een noord-zuidverbinding voor de fiets) geformuleerd die de basis vormen voor verdere planvorming. Dit wordt gecombineerd met een inventarisatie van de ruimtelijke en demografische ontwikkelingen, bouwplannen, plannen van hogere of omliggende overheden, trends etc. Samen met toekomstige ontwikkelingen op sociaal-economisch gebied (vanuit CBS-data), ontstaat een prognose van hoe het verkeer zich in 2030 over het wegennet zal verdelen wanneer de huidige wegenstructuur gehandhaafd blijft.

De Verkeersvisie 2030 beschrijft het effect van de toekomstige verdeling van het verkeer op de verkeersafwikkeling. Hiervoor dient het dan aangepaste verkeersmodel 2030 als basis. De maatregelen waartoe de gemeenteraad in het kader van Woerden West heeft besloten, worden in dit verkeersmodel opgenomen. De thema's, ambities en doelstellingen waar de komende jaren op ingezet wordt (stip aan de horizon), aangevuld met de verkeersprognose voor 2030, vormen de Verkeersvisie 2030 op basis waarvan verdere planvorming uitgewerkt wordt. Alle aanpassingen aan het wegennet die na het vaststellen van de Verkeersvisie 2030 worden uitgevoerd, dienen te worden getoetst aan de in de Verkeersvisie 2030 beschreven thema's, ambities en uitgangspunten.

Zoals aangegeven bevat de Verkeersvisie 2030 nog geen concrete uitwerking van een verkeersstructuur. Hiervoor wordt, na vaststelling van de Verkeersvisie 2030, een vergelijkbaar proces opgestart. De gemeenteraad ontvangt hiervoor te zijner tijd een nieuwe startnotitie.

4 Inwonerswerkgroep aan zet

De inwonerswerkgroep speelt een belangrijke rol in het proces om te komen tot een duurzame verkeersvisie. De werkgroep neemt kennis van de door een bureau verzamelde gegevens, brengt deze met elkaar in verband en komt gezamenlijk tot keuzes die leiden tot de Verkeersvisie 2030. Het gaat daarbij om input van inwoners/ondernemers, van specifieke stakeholders en onderzoeksgegevens en kennis van experts.

4.1 Verschuiving van rollen

Nooit eerder werkte de gemeente Woerden met een dergelijke inwonerswerkgroep. Dit is een volgende stap in participatie. Terecht, het gaat immers om de leefomgeving van de inwoners. Waarom zouden inwoners dan niet zelf meedenken over en keuzes maken voor de uiteindelijke verkeersvisie? De rol van de ambtenaar verschuift naar de functie van facilitator en procesbegeleider. Waar nodig kan de ambtenaar ook vakinhoudelijke kennis naar voren brengen. Maar deze kennis kan ook worden ingebracht door externe experts of inwoners-experts. Uiteindelijk blijft de gemeente wel verantwoordelijk voor het eindresultaat en zal daarom zelf de op hoofdlijnen geformuleerde verkeersvisie uit laten werken door een externe partij.

4.2 Samenstelling

Deze groep is veelzijdig en zal zoveel mogelijk representatief zijn voor de inwoners van onze gemeente. Via loting uit het BRP³ nodigen we een aantal mensen uit om deel uit te maken van de

² modelmatige uitwerking van de verkeerssituatie voor 2030 bij een ongewijzigde wegenstructuur. Dit model geeft inzicht in hoe de verkeersstromen zich verdelen wanneer alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen doorgang vinden. Tevens wordt dit model in een later stadium gebruikt om varianten voor aanpassingen aan de wegenstructuur door te rekenen.

inwonerswerkgroep. Na een eerste informatieronde over wat er van hen verwacht wordt, kunnen zij zich al dan niet opgeven voor deze werkgroep, daarnaast kan elk wijk- en dorpsplatform evenals de ondernemerskringen één lid voor de werkgroep aanmelden. De inwonerswerkgroep wordt gecomplementeerd met inwoners die een specifieke expertise op het gebied van verkeer hebben. Dit zijn meestal mensen die zich al eerder kenbaar gemaakt hebben. Op deze wijze denken we een veelzijdige inwonerswerkgroep te formeren die door haar samenstelling kan rekenen op draagvlak bij inwoners en bestuur. De omvang van de werkgroep staat niet op voorhand vast.

4.3 Verantwoordelijkheden

De inwonerswerkgroep vertegenwoordigt het algemeen belang van zowel inwoners als ondernemers van de gemeente Woerden en heeft tot doel samen met de gemeente tot een Verkeersvisie 2030 te komen waar de Woerdense gemeenschap als totaal bij gebaat is. Uiteindelijk blijft het college van B&W eindverantwoordelijk voor het resultaat. Voor het realiseren van de genoemde doelstelling worden met de inwonerswerkgroep aan het begin van het proces nadere afspraken gemaakt over de invulling van hun rol.

5 Globale projectaanpak

Parallel aan de vaststelling van de startnotitie wordt een externe partij ingeschakeld die alle ruimtelijke, demografische en andere relevante externe ontwikkelingen inventariseert waar Woerden richting 2030 mee te maken krijgt en de gevolgen daarvan voor het verkeer in kaart brengt. Hiertoe wordt ook het huidige verkeersmodel, inclusief de ontwikkelingen waar de raad toe besloten heeft in Woerden West, aangepast.

Na vaststelling van de startnotitie wordt de inwonerswerkgroep samengesteld. Op basis van een loting krijgt een x-aantal volwassen inwoners van de gemeente een uitnodiging om deel te nemen aan de inwonerswerkgroep en om de startbijeenkomst bij te wonen. Tijdens deze startbijeenkomst krijgt men achtergrondinformatie over opdracht, kaders en proces. Na afloop van deze avond worden de genodigden in de gelegenheid gesteld zich op te geven om deel te nemen aan de inwonerswerkgroep.

Het proces dat de inwonerswerkgroep doorloopt, zou er als volgt uit kunnen zien:

1. Kennismaking inwonerswerkgroep + presentatie relevante ontwikkelingen tot 2030 door het externe bureau
 - Vraag: Op welke onderdelen is extra specifieke kennis gewenst?
2. Meer informatie op specifieke onderdelen door ambtenaren of externe experts
 - Hoe wil de werkgroep de rest van Woerden betrekken?
 - Vraag: welke stakeholders willen ze spreken/ bezoeken? Er wordt een lijst met stakeholders aangeleverd die aangevuld kan worden.
3. De belangen van verschillende stakeholders worden besproken. Indien gewenst kunnen op deze bijeenkomst ook belangrijke stakeholders worden uitgenodigd.
4. Discussie over belangrijke thema's. De inventarisatie van de externe partij en de stakeholderanalyse vormen hiervoor de basis.
5. Overeenstemming met de gemeente bereiken over thema's, ambities en doelstellingen. De gemeente geeft de externe partij de opdracht om dit verder uit te werken in een concept Verkeersvisie 2030.
6. Terugkoppeling door externe partij van uitgeschreven plan, opmerkingen inwonerswerkgroep kunnen nog worden meegenomen en verwerkt.

Het staat de werkgroep vrij om van de voorgestelde bijeenkomsten af te wijken, met dien verstande dat de genoemde onderdelen wel aan bod komen.

In onderstaande tabel is een globale planning opgenomen voor de verschillende onderdelen.

Tabel 1: Globale planning tabel

Projectfase Visiedeel	Activiteiten	Doorlooptijd of voorlopige data
A. Startnotitie	<ul style="list-style-type: none"> Opstellen concept startnotitie met globale aanpak 	sept - dec 2015
B. Besluitvorming	<ul style="list-style-type: none"> Besluit college van B&W Raadsvoorstel ter bespreking in Commissie Ruimte Raadsbesluit 	17 november 14 januari 28 januari
C. Voorbereiding	<ul style="list-style-type: none"> Selectie externe partij Communicatie inzetten om Woerden bekend te maken met de Verkeersvisie 2030 en het proces Inventarisatie uitgangspunten door bureau <ul style="list-style-type: none"> Verzamelen relevante zaken uit beleidsstukken Voeren interne gesprekken vakdeskundigen Voeren externe gesprekken <ul style="list-style-type: none"> Kennisorganisaties(TLN, SWOV, VVN, CROW) Externe kennis bijvoorbeeld op het gebied van bevolkingsgroei, mobiliteitsbehoefte etc. Provincie, omliggende gemeenten Relevante ontwikkelingen en prognoses verwerken in verkeersmodel 2030 Samenstellen inwonerswerkgroep + organiseren startbijeenkomst 	dec./ jan. 2016 jan./febr. 2016 jan./ febr. 2016 febr. 2016
D. Uitwerking	<ul style="list-style-type: none"> De inwonerswerkgroep formuleert thema's, ambities en uitgangspunten voor Verkeersvisie 2030 op basis van een aantal vooraf vastgestelde kaders. De gemeente geeft externe partij opdracht voor de tekstuele uitwerking van de Verkeersvisie 2030 Presentatie externe partij visiestuk aan inwonerswerkgroep en gemeente Presenteren concept Verkeersvisie 2030 aan college Verwerken opmerkingen en aanvullingen door externe partij 	mrt. - mei 2016 mei/ juni 2016 juni/ juli 2016 juli 2016 juli/ aug. 2016
E. Besluitvorming	<ul style="list-style-type: none"> Collegebesluit Verkeersvisie 2030 Raadsvoorstel ter bespreking in Commissie Ruimte Definitief vaststellen raad 	23 aug. 2016 15 sept. 2016 29 sept. 2016

Tabel 2: globale strokenplanning

Planning Verkeersvisie	2015												2016					
	augustus	september	oktober	november	december	januari	februari	maart	april	mei	juni	juli	augustus	september	oktober	november	december	
Verkeersvisie																		
A. Startnotitie																		
B. Besluitvorming																		
C. voorbereiding																		
E. Uitwerking																		
F. Besluitvorming																		

Door de inwonerswerkgroep een grote rol te geven in het voorbereiden van de Verkeersvisie 2030 wijzigt de rol van de gemeenteraad. Er zijn twee momenten voorzien waarop de raad om besluitvorming wordt gevraagd. Uiteraard zijn raadsleden uitgenodigd om als toeschouwer de bijeenkomsten van de inwonerswerkgroep bij te wonen om zo een beeld te krijgen van het proces en de discussie.

6 Kosten, baten en dekking

In het raadsbesluit is € 75.000,- opgenomen voor de ontwikkeling van de Verkeersvisie 2030. Hieruit zullen de kosten aan communicatie, facilitaire zaken en de inhuur van de externe partij uit gefinancierd worden.

Na het opstellen van de Verkeersvisie 2030 volgt de uitwerking voor een toekomstbestendige wegenstructuur. Hier is te zijner tijd ook budget voor noodzakelijk. Wanneer dit aan de orde is zal dit bij de gemeenteraad worden aangevraagd.

7 Communicatie en verwachtingen

Doel is te komen tot een breed gedragen Verkeersvisie 2030. Daarom worden inwoners, ondernemers en stakeholders enthousiast gemaakt voor de Verkeersvisie 2030. Voor het draagvlak is het belangrijk om van het begin af aan de inwonerswerkgroep goed te begeleiden, de verwachtingen te managen, de bijeenkomsten zorgvuldig voor te bereiden, ruimte te bieden aan alle meningen en het proces begrijpelijk uit te leggen. Dit is des te belangrijker omdat het voor iedereen een nieuw proces is. De voortgang en resultaten van het proces met de inwonerswerkgroep worden in ieder geval via de media gedeeld.

8 Vervolg

Na vaststelling van de Verkeersvisie 2030 (september/oktober 2016) ontvangt de gemeenteraad ter goedkeuring een startnotitie voor de uitwerking van de Verkeersvisie 2030 in een toekomstbestendige wegenstructuur. Deze uitwerking zal naar verwachting na de zomer van 2017 in concept aan de gemeenteraad worden voorgelegd.



Evaluatie Verkeersvisie Woerden

Auteur: Bart van de Hulsbeek

Beck Communicatie | Careo

12-12-2017

INHOUD

Samenvatting.....	2
1. Inleiding.....	3
1.1. Samenwerken aan een visie.....	3
1.2. Aanleiding voor en aanpak van de evaluatie.....	3
2. Voorbereiding van het project.....	4
2.1. Beschrijving.....	4
2.2. Evaluatie van de voorbereiding.....	5
3. Uitvoering van het project (april-aug. 2016).....	6
3.1. Beschrijving.....	6
3.2. Evaluatie.....	7
4. Vernieuwde visie, versie 2.....	8
4.1. Beschrijving.....	8
4.2. Evaluatie.....	8
5. Gesprekken met het college.....	9
5.1. Beschrijving.....	9
6. Gesprekken met de raad.....	11
6.1. De interviews.....	11
7. Bijlagen.....	13
7.1. Factor-C.....	14
7.2. A4-strategie van Careo.....	15
7.3. Lijst van geïnterviewde mensen en partijen.....	16
7.4. Vragenlijst voor de fracties.....	17
7.5. Evaluatie door de werkgroep.....	18

SAMENVATTING

In de maanden oktober en november 2017 hebben we geëvalueerd op welke wijze de Verkeersvisie Woerden 2030 tot stand gekomen is. Het proces om de visie op te stellen was experimenteel. Inwoners en ondernemers moesten optimaal bij het project betrokken worden en de vrijheid om een bijdrage te leveren was groot. Zowel interne als externe deskundigen hebben het proces en de inhoud begeleid.

Een experimenteel proces gericht op participatie gaat altijd gepaard met kansen en bedreigingen. Deze evaluatie volgt verschillende stappen in het proces en beschrijft de kansen en bedreigingen.

Uit de evaluatie van het proces sinds de start begin 2016 blijkt dat er diverse positieve kanten aan het proces zaten, zoals de grote mate van inbreng door de participanten. Ook de wil bij het college en de raad om participatie de ruimte te geven was ruimschoots aanwezig. De bedreigingen van het experimentele proces hebben zich met name voorgedaan in de beginfase van het project. Als je een min of meer ongewis proces ingaat, is het van belang om hele goede afspraken te maken over wat je samen gaat doen en welke verantwoordelijkheden alle participanten hebben. Het ongewisse van het proces heeft het college parten gespeeld toen het in de zomer van 2016 het rapport wilde aanpassen.

De grootste bedreigingen van dit proces waren:

1. Het lijkt erop dat vooraf onvoldoende helder met de werkgroep is afgesproken wat een visie precies inhoudt, of dat een schets van de toekomst moest zijn, een concreet plan met helder omschreven maatregelen of een tussenvorm van die twee uitersten. Dit is achteraf echter moeilijk vast te stellen;
2. Er zijn onvoldoende afspraken gemaakt over de rol van de betrokkenen en dan vooral over de manier waarop het college van burgemeester en wethouders omgaat met het resultaat vanuit de werkgroep;
3. De positie van de raad als hoeder van het algemeen belang kwam in het geding. Diverse raadsleden vroegen zich af: "moet de raad een visie die door een doorsnede van de samenleving gemaakt is, één op één worden overnemen?".

Een en ander samenvattend, is het aan te bevelen de volgende aspecten van het proces in de dialoog te betrekken:

- Op welk abstractieniveau is "Ja, tenzij..." toepasbaar?
- Wat is nu precies een "visie"?
- Hoe ga je met "stakeholdersmanagement" om?
- Waarover kan gesproken worden en waarover is geen discussie mogelijk?
- Op welke wijze worden verschillende belangen evenwichtig "bediend"?
- Wat is de verantwoordelijkheid van het college met betrekking tot het eindrapport?
- Wat is de rol van de raad als hoogste orgaan in verschillende fases?
- Hoe communiceer je in de verschillende fases van het proces?

1. INLEIDING

Het opstellen van de Verkeersvisie voor Woerden was gestoeld op de gedachte dat de samenleving met co-creatie heel goed in staat is om zelfstandig een visie te ontwikkelen, in dit geval op het verkeer in en rond Woerden in de toekomst.

1.1. Samenwerken aan een visie

Een visie is een duidelijke zienswijze op de toekomst. Die visie kun je vanuit een fantasie beschrijven, de gedroomde toekomst. Op een half A4-tje kun je heel algemeen beschrijven dat de autonoom rijdende auto in 2030 het wegbeeld bepaalt en dat de toekomst verder onzeker is.

Een visie kun je ook schrijven vanuit een extrapolatie van de huidige situatie, de gecalculeerde toekomst. Op basis van bestaande knelpunten en verkeersmodellen beschrijf je oplossingsrichtingen voor de toekomst. Een gecalculeerde toekomst geeft meer kansen om knelpunten pragmatisch aan te pakken.

Van te voren was bekend dat een Verkeersvisie een hoog abstractieniveau heeft. Het is lastig om een Verkeersvisie samen te stellen als dit niet je dagelijkse bezigheden zijn. Er bestaat een risico dat de betrokken mensen snel afdalen naar concrete maatregelen omdat ze dagelijks geconfronteerd worden met concrete knelpunten. Ook wordt van een visie verwacht dat deze over belangen gaat, over algemene belangen zelfs. Soms is het lastig om als belanghebbende je standpunten los te laten en "boven de materie" te gaan hangen. Soms is het ook lastig voor de volksvertegenwoordiging om iets te moeten vinden van een proces waarbij mensen zich maximaal hebben ingespannen om een mooi resultaat te bereiken.

1.2. Aanleiding voor en aanpak van de evaluatie

Gebleken is dat het onvoldoende verankeren van taken en verantwoordelijkheden en het vastleggen van een scope in de beginfase van het project hebben geleid tot een voorlopig eindresultaat (Verkeersvisie september 2016) waarbij vraagtekens werden gesteld door verschillende betrokkenen: de werkgroep, het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad. Dat was voor de raad aanleiding om het proces te laten evalueren.

Het doel van deze evaluatie is enerzijds het onderzoeken hoe het proces is verlopen. Anderzijds moet deze evaluatie de dialoog in de raad voeden om het proces van co-creatie te kunnen verbeteren. Deze evaluatie gaat niet over de inhoud van de Verkeersvisie. Over de inhoud kun je van mening verschillen.

Deze evaluatie is een beschouwende evaluatie. Dat wil zeggen dat het proces onder de loep is genomen en dat er geen empirisch onderzoek gedaan is. Omdat deze evaluatie deels is gericht op de rol van het college en de rol van de raad, is in het bijzonder gesproken met mensen uit deze organen. Tot slot wordt ingegaan op de eerder door de werkgroep uitgevoerde evaluatie.

Deze rapportage volgt de tijdlijn van het proces van initiatief tot besluit. Per stap krijgt u een korte samenvatting van een aantal beslispunten in het proces en wat de kansen en de bedreigingen hiervan zijn. Met deze kansen en bedreigingen geven we geen kwalificatie van de besluiten. Bovendien worden de interviews met het college en de raad samengevat. Het heeft geen meerwaarde om over kansen en bedreigingen te spreken met betrekking tot deze interviews. Een politiek proces is een afwegingsproces.

Het is vooral aan de raad zelf om conclusies te trekken over de rol van het college en de raad. Daarom is aan deze rapportage geen hoofdstuk met conclusies toegevoegd.

2. VOORBEREIDING VAN HET PROJECT

2.1. Beschrijving

Initiatieffase

In de initiatieffase van het project is veel aandacht besteed aan de vraag op welke wijze inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden bij het proces betrokken konden worden. Deze discussie is vooral gevoerd aan de hand van het document "Woerden zegt ja, tenzij...". Het initiatief is uitgewerkt in een startnotitie.

In het raadsvoorstel (15r.00572) over de startnotitie (15.018782) is onder andere het volgende opgenomen:

- We volgen het principe van "Woerden zegt ja, tenzij...";
- Belanghebbenden worden onder andere via loting betrokken bij de verkeersvisie;
- De verkeersvisie bevat ambities en doelstellingen die de basis vormen voor de verdere planvorming (stip aan de horizon);
- Diverse bestaande plannen en ontwikkelingen worden in de visie meegenomen;
- De visie bevat geen concrete uitwerkingen;
- De inbreng van de inwoners zit nadrukkelijk in het stuk.

In de vastgestelde startnotitie staat dat de gemeente verantwoordelijk blijft voor het eindresultaat en daarom de op hoofdlijnen geformuleerde verkeersvisie door een externe partij zal laten uitwerken. Tevens staat in de paragraaf over verantwoordelijkheden dat het college eindverantwoordelijk blijft voor het resultaat en dat het de bedoeling is dat de belanghebbenden samen met de gemeente tot een verkeersvisie komen waar de Woerdense gemeenschap als totaal bij gebaat is.

Offertefase

De gemeente heeft een uitvraag gedaan voor de uitvoering van het opstellen van de verkeersvisie Woerden. De procedure is inhoudelijk prima doorlopen en dat heeft een opdracht opgeleverd aan een consortium van adviesbureaus. In het Plan van Aanpak van het consortium is stilgestaan bij de communicatie met de actoren. Het consortium heeft in beeld gebracht wie een rol in het proces spelen en welke instrumenten ingezet konden worden om de betrokkenheid te optimaliseren. Er was eveneens aandacht voor begrip en draagvlak. In de offerte zijn de volgende instrumenten opgenomen:

- Er wordt een actorenanalyse opgesteld;
- We werken met een inwonersgroep;
- We koppelen ambtelijk terug;
- We informeren geregeld het college;
- We betrekken de overige inwoners door middel van:
 - Ikbenwoerden.nl;
 - Facebook;
 - Een smartphone app die we hebben ontwikkeld.

Voor wat betreft de inhoud van de verkeersvisie heeft het consortium de opdracht van de raad één op één overgenomen: "Het ontwikkelen van een visie op verkeer, die een inventarisatie van alle ruimtelijke ontwikkelingen bevat, vertaald naar een verkeersmodel 2030, aangevuld met de input van inwoners en ondernemers van Woerden waaruit thema's, ambities en doelstellingen worden gefilterd". Er lag een gedegen inhoudelijk Plan van Aanpak.

Vorbereiding project

In de verdere voorbereiding van het project is de actorenanalyse uitdrukkelijk aan de orde geweest. De redenering hierbij was dat het in het proces over belangen gaat en dat die goed in beeld moeten zijn. Er bestaan diverse methodieken om in beeld te krijgen wat posities en belangen van mensen zijn die betrokken worden.

2.2. Evaluatie van de voorbereiding

Naast de inhoudelijke aspecten van de verkeersvisie zijn twee aspecten van belang geweest: omgaan met belanghebbenden en het managen van verwachtingen. Er zijn instrumenten voor handen om een proces in communicatieve zin te begeleiden. In bijlage 7.1 is een kort overzicht gegeven van zo'n methode.

In een experimentele situatie, als de overheid loslaat en de samenleving meer aan bod komt, is het van groot belang om secuur met stakeholdersmanagement om te gaan. Niet alleen de direct betrokkenen spelen een rol, ook hun achterbannen. In de vastgestelde startnotitie is vastgelegd dat de verkeersvisie over ambities en doelstellingen gaat en dat de gemeente verantwoordelijk blijft voor het eindresultaat van de op hoofdlijnen geformuleerde verkeersvisie. Het is moeilijk om achteraf vast te stellen in hoeverre hierover duidelijk is gecommuniceerd met de werkgroep. In de offerte is helder beschreven op welke wijze met de belangen en verwachtingen zou worden omgegaan. Tot slot is in de startfase uitvoerig stilgestaan bij deze aspecten. Of hier ook uitvoering aan is gegeven, komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

Kansen

De samenleving betrekken bij beleidsvorming, zoals een verkeersvisie, vindt steeds meer plaats. Het geeft de overheid een unieke kans om beleid beter af te stemmen op de samenleving en tegelijkertijd te werken aan wederzijds begrip bij alle betrokken partijen en draagvlak voor het eindresultaat. Een participatietraject geeft ook de kans om methoden en technieken in te zetten die het participatieproces stroomlijnen, waardoor je ten gunste van alle deelnemers én het resultaat een prettig traject doorloopt.

Bedreigingen

Soms ontstaat de opvatting dat "participeren" hetzelfde is als "het voor het zeggen krijgen". Het is een uitdaging om met mensen die in een proces participeren in gesprek te gaan over de vrijheden en de verantwoordelijkheden die behoren bij een participatietraject, zeker als dat experimenteel is. Belangen en verwachtingen moeten permanent helder zijn anders kan er op het einde van het traject alsnog iets misgaan.

In het voortraject is mogelijk te weinig aandacht geweest voor het experimentele karakter van het proces en de instrumenten die daarvoor ingezet kunnen worden. Vooral het maken van heldere afspraken is daarbij van belang.

3. UITVOERING VAN HET PROJECT (APRIL-AUG. 2016)

3.1. Beschrijving

Samenwerking

Uit de stukken blijkt dat de samenwerking binnen de werkgroep goed was. De deelnemers bevestigen dat. In het begin van fase 1 zijn vraagtekens geplaatst bij de rol die het college en de raad in het proces speelden. Verschillende deelnemers ervoeren de aanwezigheid van raadsleden als mogelijk beïnvloedend en dat was niet de bedoeling. Daarom is besloten om de aanwezige raadsleden duidelijk herkenbaar te maken.

Voorts zijn alle deelnemers van de werkgroep door de begeleiders "meegenomen" in de wijze waarop verkeersvisies tot stand komen. Er is stilgestaan bij inhoudelijke en organisatorische aspecten van een verkeersvisie en op de wijze waarop bijvoorbeeld keuzes worden gemaakt.

Presentatie van de verkeersvisie

Op 1 juni 2016 zijn de hoofdlijnen van de Verkeersvisie door het consortium aan de werkgroep gepresenteerd. Deze presentatie werd positief ontvangen. Op 10 juni 2016 is het rapport afgerond. De reacties daarop waren anders dan die op de presentatie, deelnemers herkenden zich minder in het rapport. Dit moment markeert een omslag in het proces om tot de verkeersvisie te komen.

De verkeersvisie op zich

Kijkend door de bril van een verkeerskundige kun je concluderen dat de verkeersvisie nogal gedetailleerd was. Beschouw je echter de presentatie van de verkeersvisie, die op 1 juni 2016 aan de inwoners gepresenteerd is, dan kun je vaststellen dat deze feitelijk heel goed de visie weergaf. Met andere woorden: als je het rapport samenvat, heb je de visie te pakken. Ook in de opvatting van het college van burgemeester en wethouders bevatte het eindrapport weliswaar een visie maar die stond eerder "verspreid door het stuk" en was aangevuld met concrete maatregelen.

Correcties door het college

Het college had de ambitie om de verkeersvisie voor de zomervakantie van 2016 gereed te hebben, dat was tenslotte de afspraak met de raad. Met de nieuwe en onverwachte situatie, namelijk dat de werkgroep zich niet meer achter de inhoud van de verkeersvisie kon scharen, diende zich een tijdsprobleem aan. Bovendien waren er nu ook inhoudelijke vraagtekens.

Daarbij kwamen de eigen opvattingen van het college over de inhoud van de verkeersvisie; in de ogen van het college was de verkeersvisie op enkele onderdelen niet in overeenstemming met de realiteit van Woerden.

In de zomermaanden van 2016 heeft het college zich over de verkeersvisie gebogen. Het aangepaste rapport is door het college op 16 augustus 2016 afgerond. Dit rapport is in lijn gebracht met staand beleid met betrekking tot verkeer en politieke en bestuurlijke afspraken die eerder waren gemaakt.

Evaluatie door de werkgroep

De werkgroep heeft op 5 september 2017 het participatieproces geëvalueerd. Het verslag van deze evaluatie staat in bijlage 7.5. Aan de hand van enkele stellingen, waaraan de gesprekspartners een zwaarte konden toekennen, is het gehele proces besproken. Er zijn opmerkingen gemaakt over de invloed op het verslag, over toetsing en over instemming. Soms was het inhoudelijk zware materie en diverse betrokkenen hebben aangegeven dat ze bij tijd en wijle het proces niet voldoende konden volgen. Dit ondanks het feit dat er veel energie is gestoken in het delen van kennis binnen het proces.

3.2. Evaluatie

Kansen

De grootste kansen bij het opstellen van de verkeersvisie zaten in de unieke samenwerking binnen de werkgroep en de grote mate van vrijheid die de werkgroep meekreeg. Ook was er een kans om het abstractieniveau naar inzicht van de groep te bepalen.

Aan het begin van zo'n traject ga je samen een glijbaan af naar de start (verleiden tot willen) en neem je samen, tree voor tree de trap (met nieuwe vaardigheden) naar het eindresultaat. Dat doe je onder begeleiding van inhoudelijke deskundigen en procesbegeleiders. Van deze aanpak is goed gebruik gemaakt.

Bedreigingen

Bij het opstellen van de visie is in dit eerste deel onvoldoende helder geweest wat de bewegingsvrijheid van de werkgroep was. Veel zaken zijn besproken, weinig afspraken zijn vastgelegd en teruggekoppeld. Hoewel er veel energie is gestoken in het meenemen van de werkgroep in het proces, hebben de leden van de werkgroep dat anders ervaren.

In bijlage 7.2 staat een afbeelding van de A4-strategie van Careo. Dit is een model dat gebruikt kan worden bij participatieprocessen en wat duidelijk in fases is opgedeeld. Dat geldt ook voor het in de tweede fase gebruikte piramidemodel dat door de werkgroep zelf is ingebracht. Beide modellen kenmerken zich door het helder afkaarten van de fasen. Kennelijk is de fasering van het consortium, zoals opgenomen in de offerte, onvoldoende helder geweest voor de participanten.

Een andere bedreiging was dat het abstractieniveau van de verkeersvisie onvoldoende in de gaten gehouden is gedurende het proces. Terugkijkend kun je je ook afvragen of het opstellen van een visie zich er wel voor leent om door de samenleving te worden opgesteld. Er zit veel onderzoekswerk in, wanneer je voor de "gecalculeerde toekomst" kiest. Bewoners en bedrijven hebben eerder baat bij concrete oplossingen en die worden vrij snel onderwerp van gesprek. Daar kun je naar hartenlust aan meewerken en mogelijk over meebeslissen.

Toen er op 10 juni 2016 een verkeersvisie lag die niet kon rekenen op draagvlak bij de werkgroep, had de dialoog met de werkgroep gestart moeten worden over de vraag hoe de rapportage alsnog in lijn met de verwachtingen kon worden gebracht. Dit was een belangrijk moment met betrekking tot begrip en draagvlak voor de Verkeersvisie. Het college heeft gegeven de tijdsdruk en het moment (de zomervakantie stond voor de deur) de regie overgenomen en de aanpassingen zelfstandig en naar eigen inzicht laten aanbrengen. Achteraf gezien is hier onvoldoende over gecommuniceerd.

4. VERNIEUWDE VISIE, VERSIE 2

4.1. Beschrijving

In september 2016 is de verkeersvisie van de agenda van de gemeenteraad gehaald wegens commotie over het draagvlak en de wijzigingen door het college. Vervolgens, heeft het college overlegd op welke wijze de waardevolle informatie uit het proces en de inzet van de omgeving alsnog zo goed mogelijk tot zijn recht kon komen.

In een bijeenkomst met de werkgroep op 22 november 2016 zijn afspraken gemaakt over het verloop van het nieuwe proces. De meeste betrokkenen waren bereid om het proces tot een goed einde te brengen. De werkgroep heeft gevraagd om een onafhankelijke procesmanager in te huren. Op 10 januari is fase 2 van start gegaan met een bijeenkomst waarin procesafspraken zijn gemaakt, taken en verantwoordelijkheden zijn vastgelegd en waarin afgesproken is om volgens het "piramidemodel" te werken. Ook is toen afgesproken dat er een nieuw rapport zou komen. Het uitgebreide verslag van de avond somt een aantal voorstellen op waarover consensus is bereikt.

4.2. Evaluatie

De nieuwe aanpak concentreerde zich juist op het managen van verwachtingen en op het doorlopen van een goed proces met elkaar. Dat moest uiteindelijk leiden tot een gedragen visie die écht van de werkgroep was. Alle tot nu toe beschreven bedreigingen in deze evaluatie werden daarmee omgezet in kansen.

De procesmanager was in plaats van een leverancier van oplossingen eerder de facilitator van het proces. Vanuit deze rol was stakeholdermanagement vanzelfsprekender binnen het proces. Van begin af aan werd met de werkgroep besproken welke verwachtingen er waren, waar de grenzen lagen en wat de verantwoordelijkheden waren. Alle bijeenkomsten werden afgehecht met een verslag en een set van afspraken.

5. GESPREKKEN MET HET COLLEGE

In week 43 hebben we gesprekken gevoerd met leden van het college van B&W en de gemeentesecretaris. De gesprekken gingen over hoe de wethouders, de burgemeester en de gemeentesecretaris het proces in fase 1 hebben ervaren en welke conclusies ze daaruit getrokken hebben met betrekking tot de uitvoering van fase 2. Alleen de momenteel zittende wethouders, die destijds in het college zaten, hebben we geïnterviewd. Onderstaande beschrijving geeft inzicht in de opvattingen van de mensen met wie we gesproken hebben.

5.1. Beschrijving

Over de voorbereiding

Er was overeenstemming in het college dat de verkeersvisie vooral een product van de samenleving moest zijn. Dat betekent echter niet dat de verkeersvisie voor 100% moet weergeven wat de samenleving wil en zo is dat in de voorbereiding ook vastgelegd. Ook bij het loten van mensen die gevraagd werden om een bijdrage te leveren is stilgestaan. De vraag was vooral of je een representatieve groep kunt krijgen en in hoeverre deze zich even sterk kan maken als andere betrokken groepen die gewend zijn om voor belangen op te komen.

Het college is wel van mening dat er meer aandacht had moeten zijn voor het verankeren van afspraken in het proces, voor verwachtingenmanagement en voor stakeholdermanagement. Juist als je een experiment uitvoert op een hoog abstractieniveau is duidelijkheid gewenst. Wat dat betreft moet de notitie "Ja, tenzij..." ook eens tegen het licht gehouden worden. Over de rol van het college en de raad.

Over het proces

De betrokken wethouder van verkeer, die verantwoordelijk was voor de uitvoering van het proces, vond de samenwerking tussen de externe adviseurs en de belanghebbenden prima verlopen. Het totale proces heeft bijzonder veel opgeleverd, inhoudelijk maar ook voor wat betreft het proces. Er was een grote diversiteit in opvattingen bij de deelnemers in de werkgroep en die diversiteit heeft een plaats gekregen in het proces en het eindproduct.

Wel vond het college het opvallend dat een aantal "vanzelfsprekende" onderdelen uiteindelijk misten in de verkeersvisie. Ten eerste werd verwacht dat er verwachtingenmanagement was gedaan omtrent afspraken die in het collegeakkoord waren opgenomen. De verkeersmaatregelen in Woerden West waren al in voorbereiding en hadden meegenomen moeten worden in het verkeersmodel. In het coalitieakkoord was opgenomen dat onverkort werd vastgehouden aan het raadsbesluit om de westelijke randweg niet aan te leggen.

In het bestuursakkoord (eind februari 2017) is pas vastgelegd dat de discussie over de westelijke randweg afgerond moet worden. Het is alleen de vraag of die discussie expliciet onderdeel moest uitmaken van de vernieuwde verkeersvisie of dat daar een andere dialoog over gevoerd mocht worden. In het tweede deel heeft de werkgroep afgesproken dat dit een concrete maatregel is en dus niet in de verkeersvisie behoorde te worden opgenomen.

Over de aanpassingen

Het college was van mening dat de werkgroepversie van de verkeersvisie van zomer 2016 op veel onderdelen te gedetailleerd was en dat dat geen recht deed aan de opdracht van de raad zoals vastgesteld in de raadsvergadering van 17 november 2015.

Het college heeft in de zomer van 2016 de werkgroepversie aangepast zodat het meer in lijn kwam met bestaande afspraken en bestaand beleid. Consistentie in beleid was een belangrijke voorwaarde voor het college. Daarbij vond het college ook dat een verkeersvisie niet teveel moest afdalen naar het maatregelenniveau.

Het college voelde de tijdsdruk. Afsproken was om voor de zomer 2016 een vastgestelde visie te hebben. Achteraf gezien vindt het college dat ze de dialoog met de werkgroep hadden moeten aangaan om een zo gedragen mogelijke verkeersvisie te krijgen. De vakantieperiode was daarvoor niet het beste moment dus het zou extra vertraging opgeleverd hebben.

6. GESPREKKEN MET DE RAAD

Op 14 en 15 november 2017 hebben we gesproken met vertegenwoordigers van de raadsfracties. Vooraf hebben we vragen gesteld over de rol van het college in het proces en de rol van de raad daarin. Deze vragen zijn opgenomen in bijlage 7.4. De vragen en antwoorden zijn tijdens de sessies met de raadsfracties besproken. Twee fracties hebben niet mee kunnen doen aan de interviews en ook geen gebruik gemaakt van de kans om de vragen schriftelijk te beantwoorden.

6.1. De interviews

Ja tenzij...

Bij de beantwoording van vraag 1 uit het interview kwam regelmatig naar voren dat de “Ja, tenzij...” aanpak misschien nog niet voldoende uitgekristalliseerd is. Het is vooral van belang om helder te formuleren welke rollen, taken en verantwoordelijkheden bij welke participanten horen. Ook het abstractieniveau van het onderwerp kwam aan de orde. Er leefden bij de fracties verschillende ideeën over het abstractieniveau. De ene fractie vond het plan te gedetailleerd terwijl de andere hem prima werkbaar vond.

De startnotitie

Over de startnotitie waren de meeste partijen erg tevreden. Hoewel er in de raad nog wel gesproken was over verwachtingenmanagement en over de doorlooptijd van het project, ging de raad akkoord met de startnotitie. In deze notitie stond feitelijk helder omschreven dat de uiteindelijke visie onder verantwoordelijkheid van het college opgesteld werd. Ook stond daarin dat de inbreng van de samenleving groot was. Die inbreng was echter niet allesbepalend. Een van de geïnterviewden maakte de opmerking dat een startnotitie een start geeft en dat daarna dus nog wel het een en ander verder op de rit gezet moet worden.

De verkeersvisie

Voor zover het voor de raad bekend was, bestond de indruk dat de verkeersvisie een goed proces doorliep. De eerste signalen van onvrede in de werkgroep kwamen in de fase tussen de presentatie aan de werkgroep op 1 juni 2016 en de eerste papieren versie. Daarover werden de politieke partijen benaderd. Dat was net voor de vakantieperiode.

De aanpassing door het college

Als je de startnotitie volgt, had het college de vrijheid en verantwoordelijkheid om het concept van de verkeersvisie aan te passen. Daarover bestaat redelijke consensus binnen de raad. Alleen de manier waarop dat gedaan is en hoe er over gecommuniceerd is, verdient niet de schoonheidsprijs. Het was beter geweest om éérst met de werkgroep over de wijzigingen te spreken, ze vervolgens te verwerken en daarna de raad op de hoogte te stellen van de wijzigingen, bijvoorbeeld met een oplegnotitie. Diverse fracties beseften wel dat er vanuit de raad tijdsdruk was om het rapport af te ronden.

De vernieuwde verkeersvisie

De raad is akkoord gegaan met de vernieuwde verkeersvisie en vindt over het algemeen dat het proces goed is doorlopen en dat er inhoudelijk met de verkeersvisie gewerkt kan worden. Een enkele fractie vond het niet prettig dat de raad “aan de kant werd gezet” maar relativeerde dat met de gedachte dat de raad dat heeft laten gebeuren.

Samenvattend over de rol van de raad

Het is altijd de vraag hoe ver je als raad moet gaan bij het stellen van kaders bij vernieuwende democratische concepten. Enkele fracties hadden het gevoel “we stonden erbij en keken ernaar” omdat in het voortraject te weinig was vastgelegd over rollen en verantwoordelijkheden. De raad wist vanaf het moment dat de startnotitie was vastgesteld dat het een experimenteel proces was waarin de samenleving een grote rol speelde. Dat was voor diverse fracties een motief om afstand te houden en het proces de kans te geven.

Daar horen ook risico's bij en de meeste fracties waren zich bewust van het risico dat het aanzien van de democratie een deuk op kan lopen als je bij de start de samenleving veel vertrouwen geeft en op het einde toch nog de touwtjes strakker aanhaalt.

Enkele uitspraken

Er zijn enkele uitspraken gedaan over het proces. Enkele daarvan waren:

- Verwachtingenmanagement werd een beetje een jeukwoord;
- Tussenrapportages zouden handig zijn;
- Misschien toch meer spelregels opstellen;
- Participatie in goede banen leiden is een vak apart;
- Een polariserend onderwerp is minder geschikt voor zo'n experiment;
- Pas op voor de doelredeneringen;
- Een startnotitie doet wat het moet doen: een start ergens aan geven;
- We hebben dat participatieproces zelf gewild;
- Het proces klopte niet;
- We wilden niet op de rem trappen;

7. BIJLAGEN

7.1. Factor-C

(Bron: <https://www.communicatierijk.nl/vakkennis/f/factor-c> website van de Rijksoverheid)

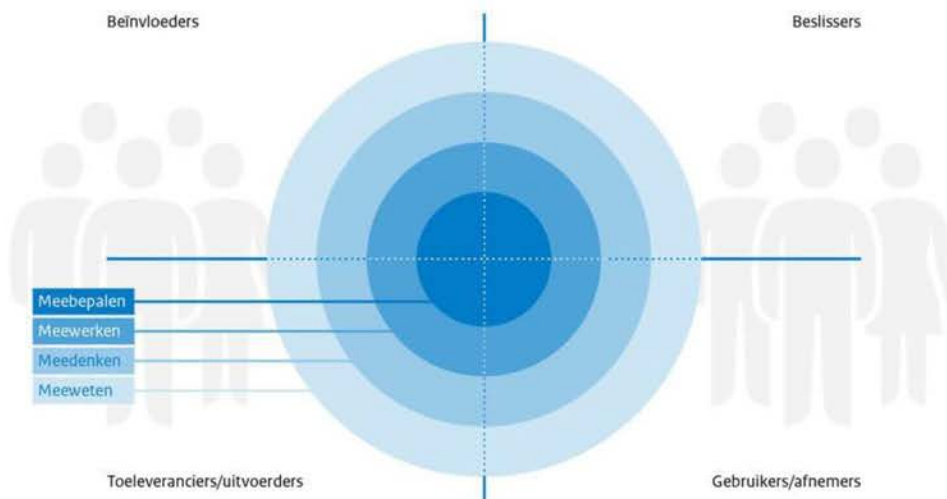
Leidraad Factor C



Factor C is een manier van werken die helpt om in alle fases van een traject strategisch aan de slag te gaan met communicatie. Op ieder moment stel je de vraag: wat willen we bereiken, met wie en hoe? Om dan de afweging te maken welke rol communicatie heeft, en welke middelen worden ingezet. En natuurlijk welke woorden of beelden dan geschikt zijn. Factor C is bij uitstek geschikt voor projecten

en programma's waar omgevingsgericht of opgavegericht gewerkt wordt: hoe sla je de brug naar de ander?

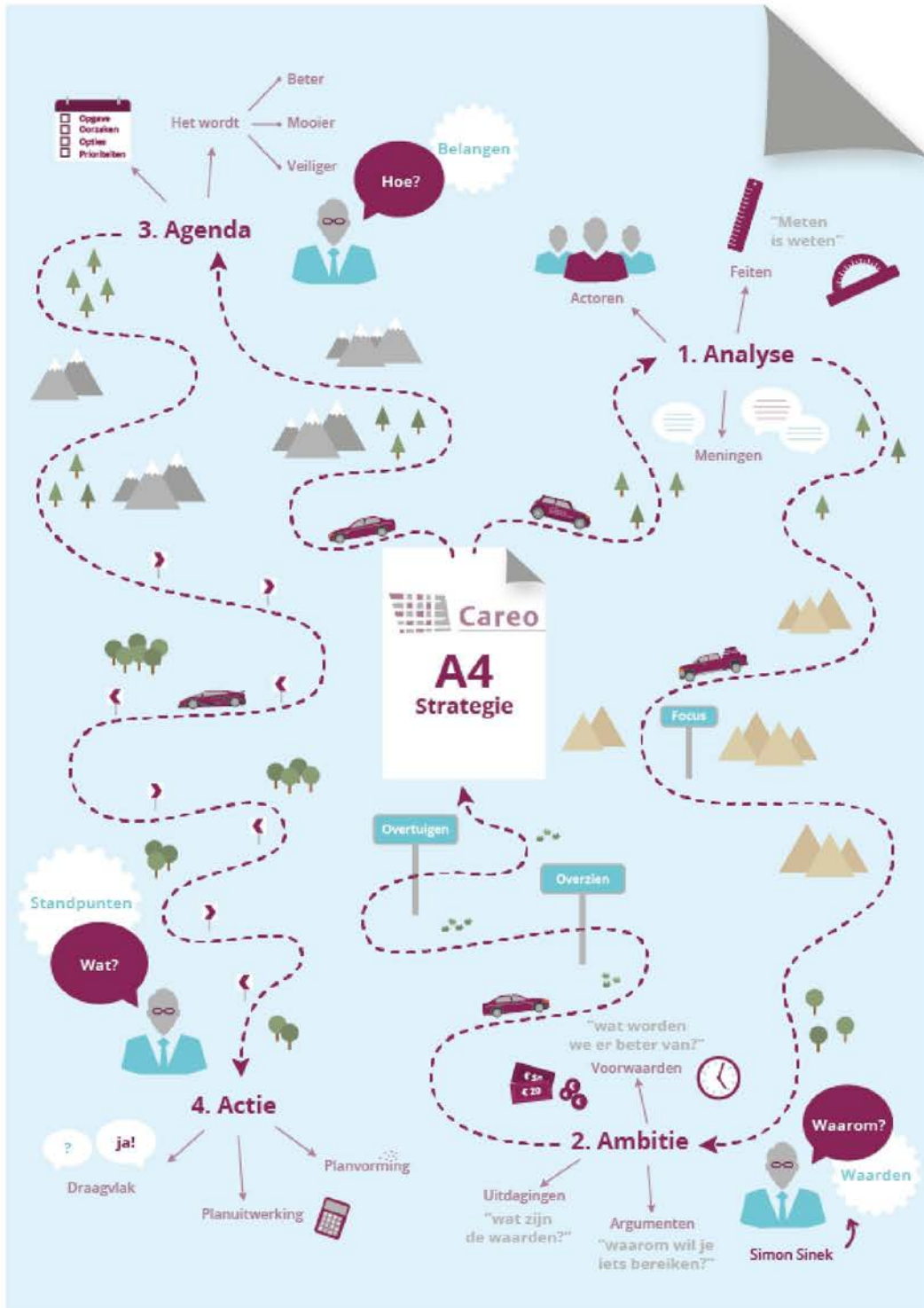
De blauwe zuil in het schema gaat over betrokkenheid en belangen. Redelijk bepalend in dergelijke methodieken is dat iedereen zich bewust is van de rollen van de participanten. Worden participanten uitsluitend geïnformeerd (meeweten) of besluiten ze over het "eindproduct" (meebepalen)?



Welke invloed hebben partijen in je netwerk op de ontwikkeling van het project? Willen ze meedenken of meewerken, of kunnen ze zelfs meebeslissen? Of is het voldoende dat ze geïnformeerd blijven en dus meeweten wat er speelt? Deze analyse geeft

inzicht in hoe het op dit moment is: welke rollen partijen graag voor zichzelf zouden zien en waar jij denkt dat er ruimte is. De stap van feitelijk naar wenselijk die de basis vormt voor je strategie. Dit schema werk je gedurende de uitvoering van het project regelmatig bij.

7.2. A4-strategie van Careo



7.3. Lijst van geïnterviewde mensen en partijen

In chronologische volgorde zijn gesprekken gevoerd met:

1. Mike Bouwman, beleidsmedewerker verkeer Woerden
2. Anke van Ansenwoude, communicatieadviseur Woerden
3. Margot Stolk, wethouder
4. Hans Haring, wethouder
5. Michiel van Kruijsbergen, gemeentesecretaris
6. Yolan Koster, wethouder
7. Victor Molkenboer, burgemeester

Op 14 en 15 november waren gesprekken gepland met vertegenwoordigers van:

8. CDA
9. D66
10. Inwonersbelangen (heeft niet gereageerd)
11. Progressief Woerden
12. Lijst van der Does (was verhinderd)
13. Christenunie/SGP (twee personen)
14. VVD
15. Sterk Woerden

7.4. Vragenlijst voor de fracties

Nr Vraag

1	<p>In de voorbereiding van het project heeft het college stilgestaan bij experimentele randvoorwaarden bij het proces, volgens de aanpak “Ja, tenzij...”. Enkele van deze voorwaarden zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alle aspecten van verkeer komen aan bod; 2. Bij het opstellen van de visie wordt opgetrokken met inwoners en ondernemers; 3. Diverse inhoudelijke aspecten; 4. Diverse organisatorische aspecten. <p>Een en ander is verwoord in het raadsvoorstel van 17 november 2015 en de bijbehorende startnotie.</p> <p>Vindt u dat het college van B&W u met dit voorstel voldoende geïnformeerd heeft over het voorgenomen project?</p>
2	<p>Vindt u dat de gemeenteraad naar aanleiding van het raadsvoorstel van 17 november 2015 voldoende gebruik heeft gemaakt van haar bevoegdheid om besluiten (en dus de startnotitie) te wijzigen?</p>
3	<p>Vindt u het, gegeven de vastgestelde startnotitie, een verantwoordelijkheid van het college om in het concept van de Verkeersvisie wijzigingen aan te brengen alvorens de visie aan de raad ter bespreking en besluitvorming voor te leggen?</p>
4	<p>Indien u van mening bent dat het college van B&W wijzigingen in de Verkeersvisie op een andere manier had moeten voorstellen, op welke wijze had dat dan volgens u moeten?</p>
5	<p>Vindt u dat de Verkeersvisie voldoende het abstractieniveau van een visie had, naar opvatting van u en uw fractie over wat een visie behoort te zijn?</p>
6	<p>Gegeven het raadsvoorstel van 23 augustus 2016, vind u dat het college van B&W u voldoende geïnformeerd heeft over de resultaten van de Verkeersvisie en hoe hier mee om is gegaan?</p>
7	<p>Heeft de raad, in commissie of in vergadering, naar aanleiding van het raadsvoorstel van 23 augustus 2016 naar uw mening voldoende gebruik gemaakt van de bevoegdheid van de raad om het besluit (en dus ook de Verkeersvisie) te wijzigen?</p>
8	<p>Heeft de raad, via het Presidium (of de programmacommissie) de oorspronkelijke Verkeersvisie alsnog op de agenda van de gemeenteraad laten opnemen als bespreekstuk, dus zonder tussenkomst van het college van B&W?</p>
9	<p>Heeft de gemeenteraad voldoende invloed kunnen uitoefenen op de inhoud en het proces van de tweede fase van de Verkeersvisie?</p>
10	<p>Vindt u dat de Verkeersvisie uit fase 2 voldoende het abstractieniveau van een visie had, naar opvatting van u en uw fractie over wat een visie behoort te zijn?</p>

7.5. Evaluatie door de werkgroep

Verslag 05.09.2017 Definitief
Tekstbureau Talent, september 2017 1/11

Verkeersvisie

Verslag van de evaluatiebijeenkomst van de Inwonersgroep Verkeersvisie d.d. 5 september 2017, 20.00-22.15 uur, in het vervangend vergadercentrum van de gemeente Woerden, Bleek 7

Aanwezig: op volgorde van plaats:

Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen), André Dierick (inwoner De Meander, vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier), Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier), Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld), Pascal Vonk (stagiair bij OKW, ondersteunt Albèrt), Albèrt de Goey (bestuurslid OKW), Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Kees Weerelts (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk), Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt), Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder), Arnold van Hengel (VVN), Johan Wesseloo (vz VVN Harmelen), René Vergouwen (VRU), Dick Verschoor (Kamerik)

Afwezig: Gerrit Bergman (inwoner Zegveld), Ton Kromwijk (dorpsplatform Rijnoevers), Fred van der Worp (dorpsplatform Rijnoevers), André de Boer (SPCO Groene Hart), Ruurd Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk), Marc Tijsmans (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Arina Kastelein (Kamerik), Annette Weverling (inwoner Snel & Polanen), Huib van Loo (platform Harmelen en VVN Harmelen), Jan van Zuijlen (LTO Woerden), Piet Brak (vz dorpsplatform Zegveld), Ben Rigter (wijkplatform Schilderskwartier), Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland), Polanen), Peter van Schaik (Cumela, brancheorganisatie agrarische ondernemers, en inwoner Harmelen), Gerard van der Lit (vz wijkplatform Snel & Polanen/Waterrijk), Monique Pool (inwoner Waterrijk). De onderstreepte 8 personen hebben zich afgemeld.

Gemeente Woerden:

Mike Bouwman (beleidsadviseur Verkeer), Anke van Ansenwoude (Communicatie)

Gespreksleider/projectmanager: Ad de Regt (onafhankelijk)

Verslag: Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Belangrijke data om te noteren in de agenda:

Commissie Ruimte donderdag 14 september; raadsvergadering donderdag 28 september

Opening

Projectleider Ad de Regt opent de bijeenkomst en heet allen welkom op deze evaluatiebijeenkomst. De evaluatie betreft het proces van burgerparticipatie. Ad licht toe wat de opzet is: stickers plakken bij stellingen, dan in kleine groepen uiteen, en vervolgens plenaire terugkoppeling.

De vergadering is geen voorstander van "in groepen uiteen gaan". Men heeft daar geen goede ervaringen mee opgedaan in het 1^e deel van dit proces, en bovendien is de groep niet zo groot en lijkt een plenair gesprek daarom geen probleem. Besloten wordt het onderdeel "in groepen uiteen" te laten vervallen.

Overigens vinden de aanwezigen het wel jammer dat er slechts een vrij kleine groep is gekomen voor de evaluatie.

Stickers plakken

In een andere ruimte zijn stellingen opgehangen en de aanwezigen worden uitgenodigd met stickers aan te geven welke stellingen hen aanspreken. Iedereen heeft net zoveel stickers gekregen als er stellingen zijn. Bij het plakken van de stickers gaat het om de vraag welke ervaring/gedachte de aanwezigen voor zichzelf herkennen in dit proces. Meerdere stickers per stelling is mogelijk; plak intuïtief; kies zelf.

Op verzoek van een van de aanwezigen wordt een leeg vel toegevoegd waarop genoteerd kan worden wat er gemist werd. Het burgerparticipatietraject is in twee fasen geweest; de evaluatie betreft de gehele periode.

De scores

Na het plakken worden de volgende vragen plenair besproken:

- Waarom heb je o.a. deze stelling gekozen?
- Wat is je achterliggende ervaring?
- Had het anders gekund en zo ja hoe?

Hoogste scores:

Ik voel me gehoord en begrepen. 19
Dit kan ik thuis niet uitleggen. 17
Ik heb voldoende faire kansen gekregen. 14
Zit niet zo te drammen. 13
Nu is het mijn/ons stuk. 12
Niet weer hierover beginnen. 11
Nu ga ik naar huis. 8
We komen er wel uit. 5
Ja daar komt hij nu mee. 1

Wim Tinholt heeft ook een lijstje met punten aangeleverd, via mail. Ook daar zijn hoge scores te zien: veel stickers bij “deelnemersloterij, is dat een goed instrument” + “is sturing vanuit het ambtelijk apparaat een must of bijkomstigheids teneinde het proces en het resultaat te kunnen overzien”. Punten die gemist werden zijn op het lege vel genoteerd:

- Waarom duurt het zo lang.* 2
- Waarom krijgt de politiek zoveel ruimte om af te wijken.* 1
- Waarom zijn de wijkplatforms in het voordeel gesteld en hebben zij apart kunnen discussiëren.* 2
- Wat betekent voortschrijdend inzicht en wie bepaalt de consequenties (raadsvoorstel).* 6
- Zie lijst Wim.* 8

Stelling: “Ik voel me gehoord en begrepen”. 19 stickers.

AndréD heeft hier 2 stickers geplakt. Binnen deze groep en in dit proces heeft hij zich zeker “gehoord en begrepen” gevoeld. Vandaar de 2 stickers. Over gehoord en begrepen voelen in een mogelijk vervoltraject heeft hij zijn twijfels. Ook Arnold heeft meer dan 1 sticker geplakt, zelfs 3. Hij vindt dat er open en breed gediscussieerd is, er is gestemd, er is afgewogen, en de groep is tot een meerderheidsstandpunt gekomen.

Ad: Wie kijkt daar anders tegenaan?

Albèrt: We kunnen veel leren van de verschillen tussen deel 1 en deel 2. “Gehoord en begrepen worden” gebeurde vooral in het tweede deel. T/m die knip was het stelling 2, “wat hebben we eigenlijk bijgedragen, wat hebben we hier eigenlijk zitten doen??”.

Ad: Wat maakt dat je in het eerste deel je niet gehoord en begrepen hebt gevoeld?

Albèrt: Aan het begin van het 2e deel is een aanpak voorgesteld, die is niet aangenomen, en er is een aanpassing op gekomen. Unaniem was de groep van mening dat het anders moest. Over de aanpak hebben we stapsgewijs punten ingebracht, gediscussieerd, en het afgekaart. In het eerste traject waren wij als bewoners vnl. toeschouwer en luisteraar geweest. We hadden geen enkele invloed op wat er in het verslag stond, er werd niets getoetst of instemming gevraagd. En toen er een einduitslag kwam wist je niet wie het ermee eens was.

Ad: Is het risico niet aanwezig dat je nu overdrijft? Omdat je vanuit een succesvol 2e traject terugkijkt? Iedereen: Nee.

Ad: Maar begrijp ik hieruit dat jullie het gevoel hadden dat er een spel werd gespeeld?

Gerard H: Ik had het gevoel dat alles al geregisseerd was, in de eerste fase, zeker toen ik het rapport las. Onze rol was niet meer dan “aan de zijlijn meepraten”.

Theo: Bij deel 2 heb jij steeds de vraag gesteld “het is jullie product en wat vind je ervan”. Waren we het niet eens, dan hebben we doorgepraat totdat we wel eens waren. Dat soort vragen zijn in het 1e deel nooit gesteld. Daar werd alleen informatie gegeven. Er is nooit gevraagd wat wij ervan vonden.

Johan: Toen is ook nooit gesteld dat het “ons product” zou worden.

Albèrt: Nee. In de aftrapbijeenkomst, met de belangengroepen, heb ik gevraagd wie verantwoordelijk is voor het eindproduct en toen zei de wethouder ook dat het ons product was. Maar dat is nooit tussentijds afgevinkt. Ik had daar vanaf het begin zorgen over. En in het eerste deel is dat niet gebeurd.

Wim: Bepaalde dingen die meerdere keren vanuit de groep zijn ingebracht zijn toen toch niet in de uiteindelijke versie terechtgekomen. Bijv. Zandwijkssingel. Dat is 3x genoemd. Het probleem was dat de begeleiding werd gedaan door bedrijven die wel in hun procesmatig denken dat verhaal konden bemannen, maar die de situatie niet kenden. Als wij spraken over de Zandwijkssingel of over de Leidsestraatweg, of over de gevaarlijke oversteek bij de brandweergarage: ze hadden geen idee waar dat was. Daar liepen we keer op keer tegenaan. En wat we de ene keer hadden besproken kwam niet terug in de volgende keer,

daar las je dan wel conclusies maar dat waren dan conclusies vanuit een bepaalde groep. Dat gaf verwarring.

Gerard H: Het was gewoon erg gesegmenteerd. Elke keer zat je in een nieuw groepje meningen te verkondigen, en uiteindelijk is daar helemaal niets mee gedaan.

Wim: Dat is voor de burgerparticipatie funest geweest.

Johan: Wel bijzonder, want de punten uit Harmelen zijn er onverkort in gezet. Door Manus.

René: Ja maar daarvoor kon hij terugvallen op de tekeningen van BRAVO natuurlijk.

Ad: Kunnen we constateren dat dat niet doelbewust is gebeurd maar dat het een programmatisch gebrek was?

Wim: Je kunt het die bedrijven niet kwalijk nemen maar ze kleuren daarmee wel het hele proces.

Ad: En hoe verklaar je dan dat de punten van Harmelen er wel in stonden en die oversteek bij de brandweer niet?

Wim: Geen idee. Bij het laatste concept heb ik het nog een keer genoemd en het staat er niet in.

Johan: Probleem was dat Harmelen, Kamerik en Zegveld toevallig bij elkaar in de groep zaten.

Gerard H: En individuele burgers werden niet gehoord.

Ad: Als iets al thematisch is georganiseerd komt dat makkelijker in het eindresultaat terug. Zo'n oversteek verdwijnt dan in de veelheid.

Gerard H: Probleem was: er waren steeds details die naar voren kwamen. Oversteek brandweer, rotonde Snel & Polanen. Al die elementen kwamen los op tafel te liggen zonder te kunnen rubriceren voor een richting, een missie of een visie. Er werd niet gericht op de verkeersknelpunten ingezoomd.

Johan: Hebben jullie het idee dat er bewust geëlimineerd is? Sommigen denken dat inderdaad.

Ad: Dat is een boude stelling. Je zegt dat het proces gemanipuleerd is.

Albèrt: Ja. Dat is zo. Er komt een rapport uit, dat wordt aangeboden aan de raad als "breed gedragen". Als dan op het moment van aanbieden schriftelijk wordt aangegeven dat bijna de helft van de participanten zich niet kan vinden in de inhoud ervan, dan heb je politiek gezien een plaat voor je hoofd. Als je het proces bekijkt: eerst een avond lang rond kaarten lopen, stickers plakken om de pijnpunten van Woerden aan te wijzen, in het rapport is er dan een lijstje met zaken, en dan zeg je uiteindelijk: "het gaat over het totaalbeeld en de details doen er niet toe"; wat heb je dan staan doen?! Je hebt zitten interpreteren om alles in die richting te verwerken. Want het kon nog alle kanten uit.

Theo: Je kan die twee processen niet met elkaar vergelijken. Het bureau dat bij proces 1 was ingehuurd had een opdracht, maar Ad, bij proces 2, had een heel andere opdracht: jij was procesbegeleider, om te zorgen dat deze groep een product zou maken. En jij bent begonnen met het verschil tussen missie en visie en je hebt gezegd "we gaan niet al die knelpunten noemen maar we gaan het over de visie hebben". We zijn dus heel anders gestart. Gestart met een veel meer gemeenschappelijk beeld. En dat bureau moest een rapport opleveren met behulp van burgerparticipatie.

Wim: Het waren ook meerdere bureaus.

Theo: De les is: als je iets met burgerparticipatie wilt doen, dan moet dat zoals bij proces 2. "Het wordt jullie product, en dat gaat naar de politiek". En de procesbegeleider doet niet meer dan het proces begeleiden.

René: Veel van ons waren aan het zwemmen, vroegen zich af: waar gaan we naartoe. In het begin mocht je alle shit van Woerden roepen; maar in de tweede fase hebben we vooral Woerden-breed gedacht.

Pascal: Het grote verschil is ook dat je in het 1^e deel de structuur miste. En er werd ook heel veel, teveel, informatie gegeven, informatie waar je niet veel aan hebt. In het 2^e deel hadden we die informatie al en zag je echt dat we het – met structuur – over dingen hadden, en als je info nodig had dan kreeg je die gericht. Terwijl in het 1^e gedeelte vooraf al veel informatie gegeven werd. Maar daar werd geen gesprek gevoerd.

Ad: We hebben in fase 2 wel veel info uit fase 1 gebruikt hè. Iedereen mee eens.

Wim: In fase 1 hebben we een item gehad over milieu, maar in fase 2 zijn we daar veel dieper op ingegaan.

AndréD: Achteraf: het 2^e proces is prettiger begonnen en ook prettiger afgerond. In 1^e proces hebben we een avond lang over weginrichtingseisen gepraat. Ik heb nooit begrepen waar dat toe diende. En dat is in de nota na fase 1 helemaal niet meer terug te vinden. Die hele infostroom daarover is niet vertaald in het document. Terwijl in de discussies in de 2^e fase opviel dat iedereen gelijkwaardig was. Over alles wat ingebracht is zijn we het uiteindelijk met z'n allen eens geworden.

Conclusies Ad:

De informatie die in de eerste fase is geproduceerd was niet helemaal gericht op wat jullie wilden en moesten weten om te participeren; maar was voor een deel wel nodig om het proces in deel 2 mogelijk te maken. Daar hebben we dankbaar gebruik van gemaakt.

Tweede conclusie: In de 2e fase is geluisterd naar elkaar, bemiddeld, gemiddeld, geschillen overbrugd, en in de 1e fase was het vnl.: horen en aanhoren van.

Albèrt: Ja, in fase 2 hebben we gezamenlijk afgesproken hoe het eindproduct er uit zou moeten zien maar in fase 1 was dat heel ruim.

Ad: Je hebt in proces 2 samen spelregels afgesproken en ook de horizon bepaald.

Pascal: Ter aanvulling: de context en hoe je hier zit, letterlijk rond de tafel, dat helpt ook mee. En daar was dat anders, sommigen zaten op een barkruk, anderen aan de zijkant. Het was fysiek een andere setting.

Theo: In het 1e proces had ik meer het idee dat ik alle problemen vanuit mijn wijk goed voor voetlicht moest brengen; in het 2e proces hebben we met elkaar boven de materie gezeten en het over Woerden-breed, Woerden-totaal gehad. Toen had ik helemaal niet de behoefte om het Schilderskwartier naar voren te halen.

Ad: Het was een ander klimaat, het was onderhandelen, en polderen.

Stelling: "Dit kan ik thuis niet uitleggen." 17 stickers.

Wie heeft meerdere stickers geplakt?

Albèrt: Na afronding van het 1e proces ben ik namens onze club heel scherp geweest, over het stuk en ook over het proces. Ik kon niet uitleggen aan de achterban dat het een product was waar de POVW mee kon instemmen. Aan het 2e proces ben ik begonnen met gezonde tegenzin: als het zo zou blijven, zou ik stoppen.

AndréD: Ik zat er in als vertegenwoordiger van het Staatsliedenkwartier. Bij die overgang vroeg ik me af: "Wat moet ik hier, ik kom niet verder; moet ik die ene steen die scheef ligt bij de Meanderbrug melden? Of moet ik doorgeven dat we als Staatsliedenkwartier het liefst hebben dat de Utrechtsestraatweg en Geestdorp rustiger worden?" Als het zo globaal zou blijven moesten we zo snel mogelijk met de wethouder in gesprek gaan over onze eigen hete hangijzers. "Jammer voor de Steinhagenseweg maar dan proberen wij om de Utrechtsestraatweg rustiger te krijgen." Dat is in het 2e deel veel minder geworden, omdat we het daar hadden over Woerden, en niet over ons eigen wijkje. Je kunt op een over all manier het probleem van jouw wijk ook oplossen, in dit geval door het verkeer meer om Woerden heen te leiden. Het komische is: als de hoger gelegen uitgangspunten van de visie geaccepteerd worden zullen zowel de Steinhagenseweg als de Utrechtsestraatweg, Geestdorp en de Boerendijk, rustiger worden.

Kees: Ik heb ook meerdere stickers geplakt, omdat ik af en toe zaken niet kon uitleggen bij mijn platform. Bijvoorbeeld wat dat betekende voor de voorgenomen ingrijpende maatregelen op de Hoge Rijndijk / Boerendijk, kruising e.d. Ik kon niet uitleggen wat die Verkeersvisie betekende voor die maatregelen. Die zijn voorgenomen, dus het moet. Ik kon niet uitleggen wat de verkeersvisie betekende voor dergelijke voorgenomen besluiten, die blijkbaar doorgedramd moeten worden terwijl ze niet in overeenstemming zijn met de verkeersvisie en geen oplossing zijn voor de verkeersintensiteit in dat deel van Woerden.

Ad: Is dat goedgekomen in het proces?

Kees: Nee. Want daar kwam nog bij de discussie die ik heb gevoerd over het alara-principe, het niet meetbaar zijn en het niet willen noemen van normen, terwijl ze wel constant gehanteerd worden ook door de gemeente, "het voldoet aan de normen dus ik hoef niets te doen". Niet alleen bij de brug maar op zoveel plaatsen. "Op de A2 bij Vinkeveen mag je 130 rijden want: het voldoet aan de norm". Ik heb het niet uit kunnen leggen. Een aantal zaken die nu in de verkeersvisie staan heb ik niet kunnen uitleggen mede omdat de minderheidsstandpunten niet verwoord zijn. Dat komt dus terug in een volgende fase, in die zin dat we als wijkplatform dus actie blijven voeren om dat aan de kaak te blijven stellen.

Ad: Herkennen anderen dat?

Arnold. Ja.

Johan: Het is een hypothetisch stuk. In het 1e stuk zijn we veel verder gegaan, daar hebben we ons een beetje aan vertild, we hebben zelfs een dwarsprofiel van de Acacialaan zitten tekenen. We waren op spijkers- en schroeven-niveau bezig.

Kees: Maar het gaat over de visie, en de toets die anderen – lezend de visie – zouden moeten doen in hun voorgenomen acties, om te zien of het wel of niet klopt met de visie. En wij als wijkplatform merken dan dat er een discussie is die blijkbaar niet gevoerd mag worden omdat bepaalde zaken er doorheen gedramd worden.

Gerard H: En bepaalde besluiten zijn jaren geleden genomen en wil men niet herzien.

Kees: In 1987 is besloten om een westelijke randweg te maken en in 2010 is besloten om het niet te doen. Dus blijkbaar kun je besluiten ook terugdraaien. Waar het om gaat is "hoe ga je met die visie om, hoe leg je uit wat er in die visie staat en wat we mogen verwachten dat ermee gebeurt".

Ad: Als het gaat om onderhandelen, als vertegenwoordigers met elkaar: er zijn altijd dingen die je aan je achterban niet kan uitleggen. Dat is het tragische van je rol. Als je met elkaar hebt besloten tot het niveau van visie te gaan, dan moet je je achterban over de stoeptegels teleurstellen.

Kees: Ik had het niet over dat detailniveau. Zelfs Mike zei: "Alara, daar kan ik niets mee want dat kun je niet meten." Maar het is wel in de verkeersvisie terechtgekomen omdat we met z'n allen vonden dat dat het best haalbare was. Dat kan ik aan mijn achterban niet uitleggen.

AndréD: Ik kan het aan het Staatsliedenplatform niet uitleggen dat op terrein van Pels en van Den Oudsten, waar gebouwd gaat worden, waar het platform in onderhandeling is met de bouwer, dat daar eerst een pand gebouwd wordt en dan pas aan parkeerruimte wordt gedacht. Je zou mogen verwachten dat het andersom gaat. Dat zou je mogen verwachten als er een verkeersvisie ligt.

Albèrt: Mee eens maar dat heeft niets te maken het proces over de totstandkoming van de visie.

Ad: Het heeft te maken met je rol hier. Ik zie heel vaak dat dat soort dingen gebeuren. Het geeft eenzaamheid in je vertegenwoordiging. Als je straks wordt uitgenodigd om te komen in participatie tot strategische uitwerking hiervan dan loop je daar minstens zo hard tegenaan.

AndréD: Ik kan niet uitleggen dat er een visie ligt waar we 2 jaar over hebben zitten discussiëren en dat aan het einde van de visie je bepaalde conclusies zou mogen trekken die geldig zouden moeten zijn voor de toekomst van Woerden maar als het gaat om zo'n bouwproject, dat er dan niet eens naar de verkeersafhandeling gekeken wordt.

Ad: Het gaat over dit proces, over de verkeersvisie. Misschien moet je dat niet willen uitleggen.

Gerard H: Ik had geen achterban waar ik het hoofde uitleggen.

Stelling "Ik heb voldoende faire kansen gekregen." 14 stickers.

Ad: Daar wordt dus niet fase 1 mee bedoeld?

Iedereen: Dat klopt.

Annet: Dat zegt genoeg.

Stelling "Zit niet zo te drammen." 13 stickers.

Ad: Ik heb geprobeerd de drammers te neutraliseren; maar wanneer gebeurde dit?

Annet: Soms vond ik dat mensen zaten te drammen en dacht ik: "Relativeer eens een beetje!" Sommigen hadden misschien eerder afgekapt moeten worden. Maar ja, dat is lastig hoor.

René: Sommige drammers liet jij wel uitpraten, waardoor je ze bij het proces betrokken hield. Afkappen kan ook, maar je vroeg ook of mensen het ermee eens waren. Heel netjes vond ik dat.

Gerard H: Ja, soms dacht ik: "We willen iets grootschaligs neerleggen en dan wordt het in detail besproken". Als iemand in detail wil treden is het aan de groep om te zeggen waar we al of niet mee verder zouden gaan.

Ad: We hebben een niveau bereikt dat de groep zichzelf corrigeert met de grootste uitwassen. Iedereen mee eens.

Ad: Als dat niet het geval is, is er met een groep geen land te bezeilen. Maar het corrigerend vermogen nam toe.

Stelling "Nu is het mijn/ons stuk. 12 stickers.

René: Ik heb dat veranderd. Ik vind dat het ONS stuk is, we hebben het met elkaar gedaan.

Stelling "Niet weer hierover beginnen." 11 stickers.

Ad: Wie heeft meer dan 1 sticker geplakt? Het heeft iets met drammen te maken en terugkomen op een eerder onderwerp. Vonden jullie dat er teveel ruimte was om over dingen steeds opnieuw te beginnen?

Wim: Het corrigeerde zichzelf in de groep.

Albèrt: Belangrijk voor het proces dat we, ik ook, even teruggepak hebben naar de bestaande tekst, en als je het dan in totaalverband ziet, om te zien of het dan nog klopt als verhaal: het was prettig om te kijken of het in de volgorde dan nog steeds klopte. Je moet discussiëren, en ook stevig, anders krijg je geen goed product.

Ad: Dat is een belangrijk punt om te melden aan de raad. Een raadslid zal willen weten: zijn er dominante rollen geweest die dingen hebben doorgedrukt, of niet, en hoe is die balans geweest.

Wim: In deel 1 was dat wel zo, in deel 2 niet.

René: In die groepen moesten we op een gegeven moment discussiëren over belangen van landbouwers. Dat is goed, zo krijg je meer begrip voor elkaars standpunten.

Gerard H: Het **kristal** groeide vanuit één cel, uit deze setting, waardoor we **al die invalshoeken** juist gingen nuanceren.

Theo: Over dat drammen. Volgens mij hebben we wel op een aantal punten heel intensief en ook lang doorgepraat met elkaar, omdat het langer duurde voordat we het met elkaar eens waren. Dat was geen drammen. Drammen is als iemand zijn stokpaardje steeds laat terugkomen, ook op momenten of onderwerpen waar het niet past. En op het goede moment tijd voor discussie nemen vind ik ook prima. We zijn het niet altijd eens en dan moet je er wat langer over praten. Iedereen mee eens. Maar daar werd inderdaad niet met de opmerking over “drammen” op gedoeld.

Kees: In mijn werkgroep over geluid en lucht ging het niet zo, daar ging de discussie op een heel andere manier, daar werd niet op basis van argumenten gediscussieerd. En dat maakt het heel lastig om eruit te komen. Dan blijf je tegenover elkaar staan.

Ad: Je moet het dan doen met wat het best haalbaar is, je hebt dan geen perfecte uitkomst die op basis van alle kennis is ontstaan.

Gerard H: Nog even dit. Je vroeg of de vertegenwoordigers op die informatie-avond de juiste vertaling hadden gedaan. Ik vond van wel.

Er wordt instemmend geknikt.

Ad: Jullie hebben dit schriftelijk ontvangen en iedereen heeft kunnen reageren. Ik vond het klasse zoals dat gegaan is. Voortreffelijke inspraak.

Kees: Raadsleden kunnen in het voorstel lezen dat het niet zo zwart-wit is als in de visie staat. Daarmee is de mogelijkheid geschapen om een andere kant te kiezen, in het debat. Zo staat het in het raadsvoorstel van de wethouder.

Ad: Daarmee wordt ruimte gecreëerd voor het debat. Wordt heel interessant. En dat gaat over twee dingen: de inhoud van de visie, maar ook het participatieproces.

Stelling “Nu ga ik naar huis”. 8 stickers.

Zijn er momenten geweest dat je dacht: ik zie het niet meer zitten?

AndréD: Jawel.

Wim: Maar ik begrijp niet waarom er nu zoveel leden van de bewonersgroep niet zijn.

Kees: Wérkt dat loten, en dat lukraak mensen uitnodigen, dan wel?

Mike: Het heeft wel de start beïnvloed.

AndréD: Er is dan geloot en hoe je erin gerold bent weet je eigenlijk niet. Er zijn er ook heel wat die zeggen: heb je niks anders te doen dan over het verkeer van Woerden discussiëren?

Gerard H: Of ze zeiden: dat wordt toch niks.

Mike: De eerste uitnodiging was een open uitnodiging om zoveel mogelijk mensen te laten komen en te laten zien wat de bedoeling was. Dat was laagdrempelig.

Kees: Maar als je lukraak prikt weet je niet of ze ervoor in zijn.

Mike: Maar we wilden een doorsnee van de bevolking. We hebben het ook wel gehad over een beloning maar: krijg je dan mensen met de goede motivatie aan tafel.

Ad: Er zijn diverse modellen waarin je participatie kunt organiseren. In deze specifiek situatie is gekozen voor een mix-model: prikken van mensen uit bevolkingsregister, + belangenbehartigers + aantal deskundigen. Is dat een goed idee of niet?

Annet: Nee. Want ik als bewoner lig achter bij degenen van een wijkplatform. Zij hebben veel meer informatie en zij staan daardoor steeds met 1-0 voor.

Albèrt: Mee eens. Maar ik ben toch wel positief. Ik heb in het begin gevraagd hoe zich dat verhiel. Ik heb te maken met een achterban, moet me verantwoorden; een bewoner heeft dat niet. Maar tegelijk was het verfrissend: ik kom veel op stadhuis over allerlei zaken maar jullie zijn niet gehinderd door oud zeer of andere kneuzingen. Daarom was die mix wel fris. Maar het blijft wel zo dat alle vertegenwoordigers steeds denken aan hun achterban terwijl de individuen dat niet hebben.

Mike: Heb je een idee hoe we dat anders kunnen vormgeven?

Annet: Nee.

Ad: zou je het weer zo doen? Of gescheiden groepen maken?

Annet: Niet weer zo.

Anke: Het was in het begin wel een afweging om die groepen uit elkaar te halen.

Kees: Maar dan missen ze weer veel input.

Gerard H: Ik heb als bewoner die vraag neergelegd bij de voorzitter van het wijkplatform en gevraagd wat er speelt. En AndréD zei toen: "We zijn hier wel bezig maar alleen voor onze wijk." Ik heb gezegd: "Ik wil jullie graag meenemen daarin". Toen zei Gerard L : "Wij gaan ons er ook mee bemoeien." Dus daarom wilde ik ook als bewoner mijn stem laten horen.

Ad: Het dilemma ligt volledig open. Misschien bij een wat minder breed onderwerp zal het logischer zijn om in beginfase de vertegenwoordigers en de individuele bewoners apart te nemen. Maar je zult het in een vrij vroeg stadium toch wel moeten samenvoegen.

Albèrt: Of die bewoners een eigen platformpje geven binnen al die overlegsituaties.

Gerard H: Die wijkplatforms waren op een gegeven moment voor-geïnformeerd. Dan hadden wij als bewoners ook bij elkaar kunnen komen natuurlijk.

Wim: Dat hebben wij wel gedaan. Wij zaten als bewoners in traject 1 en hebben ons geformeerd tot een platform in traject 2. Om aan tafel te kunnen zitten.

Albèrt: Je vroeg aan het begin: is er een spel gespeeld: dit zijn signalen dat er een spel gespeeld is. Je ziet dat er averij is opgelopen. Je haakt af, of je gaat je organiseren omdat je zo gemotiveerd ben dat je toch wel aan tafel wilt zitten.

Ad: Het is een dilemma en daar moet adequaat antwoord op gegeven worden in een volgend participatieproces.

Gerard H: Ik waardeer het wel dat wij als bewoners van jullie kennis gebruik konden maken.

Annet: Ik vond jullie wel heel gedreven hoor.

Gerard H: Mee eens. De inzet van de wijkplatforms was grandioos.

Albèrt: Verkeer is een onderwerp dat al 30 jaar zwaar weegt op de politieke agenda's van Woerden. Alle maatschappelijke groepen zijn hier zo lang mee bezig. En iedereen is al zo vaak 40 teleurgesteld. En de politiek is niet altijd even transparant, als je een paar keer je neus gestoten hebt ga je er scherp in zitten.

Pascal: Compliment voor deel 2. Je kunt beginnen met dingen waar je het met elkaar over eens kunt worden, zoals "geen doorgaand verkeer door Woerden". En dan kun je mensen sneller laten aanhaken.

Het lijstje van Wim Tinholt

De vragen:

Zijn er andere stimuleringsmogelijkheden om te komen tot bredere burgerparticipatie?

Er zijn er een aantal genoemd vanavond. Daar is ook breed onderzoek naar gedaan. Maar w.b. het mixen van individuele burgers en belangenbehartigers: misschien is het raadzaam eens te kijken naar ervaringen elders.

> Geven de door de eigen gemeente/bewoners gevormde visies een beter draagvlak bij de bevolking voor de besluitvorming tot uitvoering van politieke doelen in de gemeente?

Wim vindt van wel.

Ad: Ja, als jullie je werk goed gedaan hebben en dit echt de vertegenwoordiging is.

Wim: Maar voor draagvlak bij je eigen bevolking moet je zorgen dat dat draagvlak er is, en in deel 1 was dat draagvlak er niet. En de politiek wilde er toch mee doorgaan.

> Zijn de visies nog aan te passen naar politieke kleur van partijen in de gemeente?

Ad: Daar gaat de gemeenteraad over.

Wim: Ja, zie raadsvoorstel.

> Is dat wenselijk t.o.v. de keuzes van het electoraat gemaakt in de visie?

Ad: De politiek zal zeggen dat zij over het electoraat gaat, en niet de participatiegroep.

> Wat is hierbij de rol van extern door de gemeente ingehuurd bureaus t.o.v. de bevolking in het kleuren van de visie?

Ad: Je suggereert dat die bureaus een kleuring geven.

Wim: Dat was ook zo, in deel 1.

Gerard H: Kleuring hebben proberen te geven.

René: Wie betaalt bepaalt. Terwijl in de nieuwe versie wij gehoord zijn.

Ad: Conclusie: belangrijk aandachtspunt om externe bureaus te bewaken.

Theo: Als je dit soort trajecten wil lopen met burgerparticipatie moet je misschien geen externe bureaus inhuren, alleen een procesbegeleider, maar inhuren zodra de groep deskundigheid nodig heeft.

Ad: Maar dingen die je niet weet kun je ook niet vragen.

Albèrt: Maar je kan wel heel veel deskundigheid laten presenteren, en aandacht vragen. Maar presenteren en dat gelijk verwerken, dat neigt naar sturing geven.

Ad: Een ambtenaar is ook deskundig.

Theo: Dat klopt. Mike kan zelf informatie geven, of over specifieke onderwerpen iemand inhuren.

Ad: Gevraagd en ongevraagd. Want je hebt er vaak geen verstand van.

Johan: Die geluidsdeskundige is toch geweest?

AndréD: In deel 1 is uitleg gegeven over 30-km-zone: daar ging het achteraf niet over, maar over de functionaliteit. Dat bleek in deel 2.

Kees: Daarbij komt: als er een adviseur ingeschakeld wordt moet voor iedereen duidelijk zijn dat hij onafhankelijk is. Dat is voorwaarde voor acceptatie in de groep.

> Is toetsing aan de gemaakte visie naar andere gebieden/onderwerpen, die een direct of indirect raakvlak hebben met deze verkeersvisie 2030, een waarborg dat de wensen van de bevolking vastgelegd in deze visie ook worden gerespecteerd en geïmplementeerd?

Ad: Dat is een zaak van de politiek. Gebruik je stemrecht!

Dat was het lijstje van Wim.

Punten ingevuld op het blanco vel, punten die gemist werden:

Overige punten

Waarom duurt het zo lang. 2

AndréD: Dat heb ik opgeschreven omdat de nota in maart is gepubliceerd, en nu is het september.

Ad: Daar is niets aan te doen. Dat is altijd met burgerparticipatietrajecten. De groep bepaalt het tempo.

Annet: En we hadden meer tijd nodig.

René: En de vakantieperiode zat ertussen.

Waarom krijgt de politiek zoveel ruimte om af te wijken. 1

Ad: Het is uiteindelijk een politiek besluit. Dat is het systeem waarbinnen we werken.

Waarom zijn de wijkplatforms in het voordeel gesteld en hebben zij apart kunnen discussiëren. 2

Ad: Dat is het onderwerp van de verschillende achtergronden.

Wat betekent voortschrijdend inzicht en wie bepaalt de consequenties (raadsvoorstel). 6

Ad: 'Voortschrijdend inzicht' wordt veel gebruikt in de politiek en daarmee kun je ook veel bereiken.

Zie lijst Wim. 8

= Pas op je zaak!

Wat heel laag scoorde:

Stelling "Ja daar komt hij nu mee", en stelling: "Nu komen we er wel uit".

Is alles gezegd?

AndréD: In een volgend traject moet eerder vastgesteld worden wat het betekent als je ja zegt tegen deelname. Ook qua planning.

Ad: Maar het is een open proces. Als er behoefte aan meer tijd is moeten we dat doen.

Kees: Doordat er een ruim aantal vergaderingen gepland werd kregen we de gelegenheid om na te denken over ons standpunt. En misschien onze mening bij te stellen.

Annet: Ik vind dat de planning wel bijtijds is gegeven.

Dick: Vanuit ons platform was er geen bezetting te vinden voor zoveel avonden. Voor ons was handig geweest om apart te komen voor onderwerpen die meer op ons van toepassing waren.

Ad: Je kunt ook met een ander wijkplatform een deal te maken, om elkaars belangen te behartigen.

Praktische afspraken voor commissie en raad

Commissie en raad gaan over de visie zelf. De visie is geagendeerd voor 28 september, staat al bij de stukken. Als eerste. Komt allen! Want het is van belang dat raadsleden zien dat je het belangrijk vindt, dat het politiek gedragen wordt. Signaal afgeven. Er hebben 4 groepsleden ingesproken bij de RIB.

Wim: Los van de 4 wil ons platform inspreken. Maar we kunnen het wel afstemmen met de 4.

Kees: Je kunt inspreken op het raadsvoorstel, en op de visie zelf.

Ad, over de procedure. Jullie opdracht is: verkeersvisie maken, in opdracht van het college. Wil je inspreken op een notitie van het college aan de raad: dan op andere titel dan van deze groep.

Kees: Ja en wij doen het dus echt als wijkplatform.

Ad: Dat moet ook aan de raad helder zijn.

En die 4:

Theo: We hebben al onze inspraak gedaan op de RIB, met 4. Iedereen kan op persoonlijke titel inspreken.

Albèrt: Ik zal overleggen met POVW, na bestudering van het voorstel, of we inspreken.

Ad: We nemen natuurlijk geen afstand van de inhoud van de verkeersvisie, dat is helder. Het gaat over de oplegger van het college. De groep zelf licht dat niet nog eens toe. Ik zal er ook bij zijn. Eventueel kunnen aan mij vragen gesteld worden over het proces maar waarschijnlijk gebeurt dat niet.

Dank

Gerard H: Ik ben blij dat wij als bewoner aan de hand meegenomen zijn door de projectleider, waarvoor dank. Ook dank aan Mike voor zijn achtergrondinformatie, aan Anke voor de begeleiding, en aan Marja voor de verslaglegging.

Tot slot

Ad: Daarmee is dit proces afgerond! Iedereen is welkom voor een hapje en een drankje en om even na te praten.

Sluiting, 22.15 uur.