

## **Hoe maken we de boze burger blij? 9 lessen voor participatie.**

Victor Mensink – Studio Bereikbaar – victor.mensink@studiobereikbaar.nl  
Christian Rommelse – Studio Bereikbaar – christian.rommelse@studiobereikbaar.nl

### **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven**

#### **Samenvatting**

In augustus 2018 was de maat voor een groep bewoners van Goes-Zuid vol. Met een nieuwsartikel in het Zeeuwse PZC lanceerden ze het burgerinitiatief "Buys Ballotstraat Fiets Veilig: een ultieme poging om de Buys Ballotstraat veiliger te maken voor jeugdige fietsers". Een motie in de gemeenteraad om invulling te geven aan de wensen van het comité haalde het niet omdat gevreesd werd voor een verschuiving van het probleem. Wel werd het besluit genomen voor een breder onderzoek naar het verkeer, de veiligheid en de leefbaarheid in Goes-Zuid.

Wij gaven namens Studio Bereikbaar vorm aan dit onderzoek en stelden samen met gebruikers, omwonenden, ondernemers en gemeente een ontwikkelkader op. In januari 2019 gingen we onder de noemer 'Zeg 't over Zuid' in gesprek met het gebied. De eerste stap was dat we iedere bewoner én gebruiker van de vier straten een digitale enquête hebben gestuurd. Tegelijkertijd kon men zich opgeven voor een klankbordgroep. Deze klankbordgroep kwam uiteindelijk vier keer bijeen om gezamenlijk tot een gedragen plan te komen.

Onze ervaringen gedurende dit participatietraject presenteren we in dit paper graag aan de hand van 'onze 9 lessen voor participatie':

1. Start de participatie zo vroeg mogelijk en met de juiste partijen;
2. Weet voor wie je het doet;
3. Bevraag zoveel mogelijk stakeholders;
4. Omarm de afwijkingen van een plek;
5. Laat stakeholders zelf complexe afwegingen maken;
6. Schakel consequent tussen verschillende schaalniveaus;
7. Maak consequenties begrijpelijk voor de doelgroep;
8. Creëer de juiste verwachtingen en bouw flexibiliteit in;
9. Benader het participatietraject als een cyclisch proces.

## 1. Hoe het kookpunt bij de omwonenden werd bereikt

In augustus 2018 was de maat voor een groep bewoners van Goes-Zuid vol. Met een nieuwsartikel in het Zeeuwse PZC lanceerden ze het burgerinitiatief "Buys Ballotstraat Fiets Veilig: een ultieme poging om de Buys Ballotstraat veiliger te maken voor jeugdige fietsers". Het actiedocument kwam niet geheel uit de lucht vallen. Het probleem was door het actiecomité al vaker aangekaart bij de gemeente(raad). Door de Buys Ballotstraat rijden relatief veel vrachtauto's, onder andere ten dienste van de vele Zeeuwse rijscholen. Volgens de bezorgde bewoners is de straat echter veel te krap om de grote hoeveelheid (schoolgaande) kinderen veilig te combineren met deze vrachtwagens. Er werden drie oplossingen aangedragen: (1) de straat vrachtwagenvrij maken, (2) het veiliger maken van de verkeersremmer in het midden van de straat en (3) een verhoogd voet- en zebrapad bij de rotonde aan het begin van de straat. Een motie in de gemeenteraad om invulling te geven aan het vrachtwagenvrij maken van de straat haalde het niet omdat gevreesd werd voor een verschuiving van het probleem. Wel werd het besluit genomen voor een breder onderzoek naar het verkeer, de veiligheid en de leefbaarheid in Goes-Zuid.

### 1.1 Het plangebied

Het gebied in Goes-Zuid bestaat uit vier straten die qua tijdsontwikkeling terug te herleiden zijn tot drie afzonderlijke delen: 's-Gravenpolderseweg-Kloetingseweg is onderdeel van de pre-industriële oude zuidelijke uitvalsweg van Goes richting 's-Gravenpolder. Dit tracé is de ruimtelijke voortzetting van de Voorstad van vestingstad Goes. (2) De Buys Ballotstraat was hierbij de pre-industriële aftakking in oostelijke richting naar Kloetinge. In de jaren '60 is de Fruitlaan ontstaan om de veiling, fabriek en nieuwe woonwijk aan de zuidkant van het spoor te ontsluiten. Gezien haar lange ontwikkelgeschiedenis is het niet verwonderlijk dat (vooral de oostkant van) het tracé geflankeerd wordt door oude bebouwing. Door de jaren heen zijn de straten steeds meer ingericht om groeiend autoverkeer te faciliteren, dit heeft zijn consequenties gehad qua veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Langs het tracé zijn naast woningen ook relatief veel onderwijs- en zorginstellingen tot ontwikkeling gekomen.



Figuur 1: het plangebied in Goes-Zuid

## 1.2 Voorgeschiedenis

Al in februari 2018 waren de bewoners ontevreden. Deze onvrede was het sluitstuk van een lang proces dat in 2005 begon met een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) met daarin ook een verkeersvisie voor Goes-Zuid. Er werden vijf belangrijke opgaven benoemd: er moest een nieuwe verbrede spoorwegovergang komen, een kruispunt moest worden aangepakt, Goes-Zuid moest beter worden aangesloten op de A58, er zou een zuidelijke ontsluitingsweg moeten komen en voor de vier negentiende-eeuwse straten in Goes-Zuid moesten leefbaarheidsmaatregelen worden genomen. De ambitie voor deze leefbaarheidsmaatregelen bestaat uit het downgraden van de genoemde wegtracés. Dit valt samen met de ambities om Goes te profileren als fietsstad.

Drie jaar na het GVVP kon door een 'nee' van de gemeenteraad een voorzichtige streep door de gewenste zuidelijke ontsluitingsweg omdat het voorliggende voorstel onhaalbaar werd geacht. Tussen 2015 en 2016 vervolgde de gemeente met het samen met bewoners opstellen van een 'wijkverkeersplan Zuid'. De uitkomsten van dit proces pasten volledig in het GVVP uit 2005. In 2017 kwam de nieuwe aansluiting op de A58 er en in 2018 werden de verbrede spoorwegovergang en de verbeterde kruising gerealiseerd. In de tussentijd werd ook de Buys Ballotstraat heringericht. Met het CROW-handboek in de hand werd de gebiedsontsluitingsweg omgeturnd van 50 km/h naar 30 km/h. Het leverde een straat op waar eigenlijk alleen de borden aan het begin en einde van de straat doen denken aan 30km/h. Dankzij de ruime maatvoering (die de straat geschikt maken voor landbouwvoertuigen) blijft 70km/h rijden een aantrekkelijke optie.

Ondanks de genomen maatregelen, bleven de zorgen van bewoners over de veiligheid in hun straat. Zoals al gezegd werd, in augustus 2018, het kookpunt opnieuw bereikt.

## 2. Onze 9 lessen voor participatie

In januari 2019 begonnen wij aan ons onderzoek naar de veiligheid en leefbaarheid in en rondom de 's-Gravenpolderseweg, Kloetingseweg, Fruitlaan en de Buys Ballotstraat. Het startpunt was de lancering van een Goes-Zuid brede enquête, gevolgd door werksessies met een klankbordgroep van bewoners, ondernemers en andere stakeholders. Onze leerpunten presenteren we graag in de onderstaande 9 lessen voor participatie.

1. Start de participatie zo vroeg mogelijk en met de juiste partijen
2. Weet voor wie je het doet
3. Bevraag zoveel mogelijk stakeholders
4. Omarm de afwijkingen van een plek
5. Laat stakeholders zelf complexe afwegingen maken
6. Schakel consequent tussen de verschillende schaalniveaus
7. Maak consequenties begrijpelijk voor de doelgroep
8. Creëer de juiste verwachtingen en bouw flexibiliteit in
9. Benader het participatietraject als een cyclisch proces

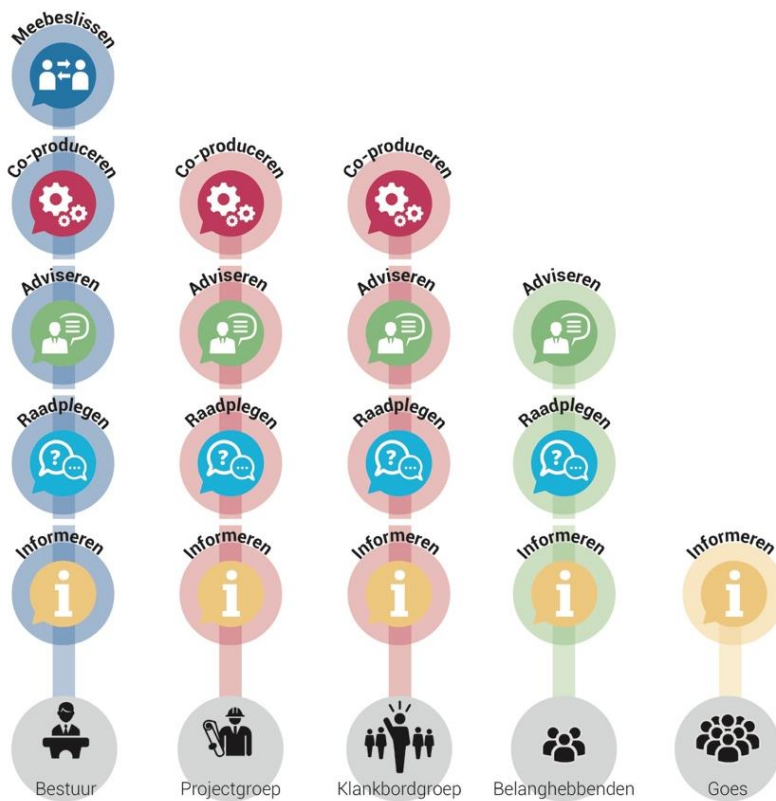
### 2.1 Start de participatie zo vroeg mogelijk en met de juiste partijen

Voordat we in januari 2019 aan het participatietraject begonnen was er al een nieuwe kruising aangelegd en was de Buys Ballotstraat al opnieuw ingericht. Nog voordat deze kruising werd aangelegd viel op Omroep Zeeland al te lezen dat bewoners hun twijfels hadden bij de voorliggende plannen. De realisatie werd desondanks toch doorgezet.

Uit de uitkomsten van de enquête en de sessies van de klankbordgroep bleek dat er veel onvrede was over eerdere herinrichtingen. De kruising was nog altijd onveilig (bij rood

stoplicht moesten schoolgaande kinderen door een krappe invoegstrook bijvoorbeeld wachten tot op de spoorwegovergang). Een aantal keer werd in enquêtes zelfs expliciet vermeld dat diverse kruispunten na herinrichting aan overzichtelijkheid hadden ingeboet. Achteraf valt te stellen dat er eerder en beter naar omwonden geluisterd had kunnen worden, om zo weerstand, tijd en geld te besparen.

Om grip te krijgen op het participatieproces hebben we de stakeholders verdeeld in verschillende groepen. 'De belanghebbenden' zijn stakeholders met een direct belang in het wegtracé (gebruikers en omwonenden). Uit deze groep konden mensen zich opgeven voor de klankbordgroep. Leden van de klankbordgroep werden uitgenodigd mee te denken en schetsen aan het resultaat. Niet-klankbordgroepleden worden enkel aan het begin en einde van het proces geraadpleegd, in de tussentijd werden ze vertegenwoordigd door de leden van de klankbordgroep. De groep 'Goes' bevat overige stakeholders met de minste belangen en/ of invloed, deze werden enkel geïnformeerd over het proces. De groep 'Bestuur' (College en Raad) nemen uiteindelijk besluit op basis van het voorliggende ontwikkelkader.



Figuur 2: De participatieladder met verschillende belanghebbenden

## 2.2 Weet voor wie je het doet

We hadden natuurlijk zelf een leuk plan kunnen bedenken, vanuit onze eerdere (ontwerp)ervaringen, ideeën en ons referentiekader. Dit hebben we echter nadrukkelijk niet gedaan. Wij geloven erin dat je de gebruikers en bewoners centraal moet stellen in een project. Zij zijn immers de ware ervaringsdeskundigen en ze worden dagelijks geconfronteerd met het eindresultaat. Onze rol was dienend. We hebben onze kennis zo transparant mogelijk overgedragen in de vorm van laagdrempelige werkvormen en

presentaties. Vervolgens was het aan de bewoners om op basis hiervan tot oplossingen te komen.



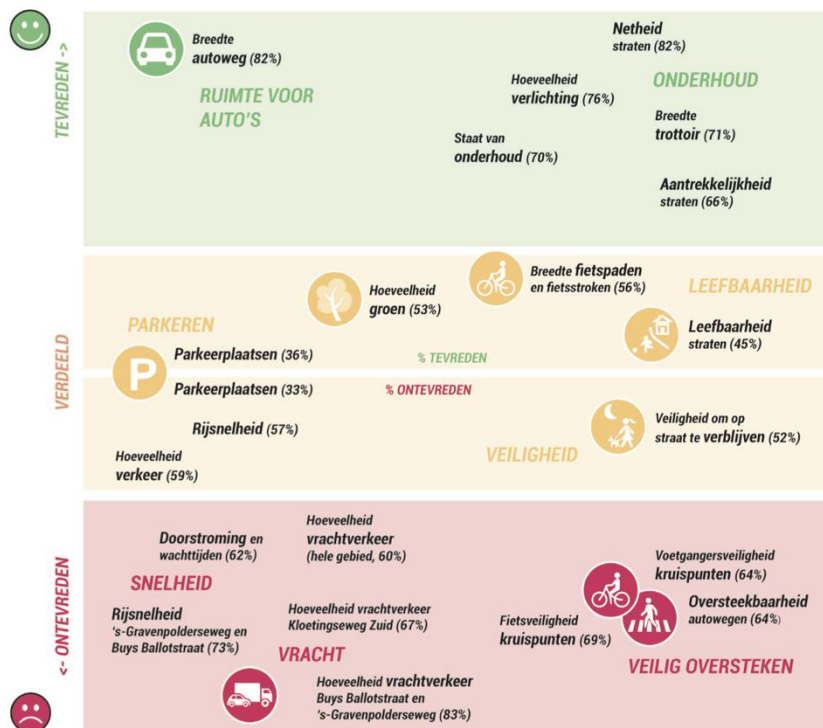
*Figuur 3: Opstellen van ontwikkelpaden per straat (onder) en het samenstellen van een totaalplan (boven)*

De gebruiker centraal stellen betekent ook dat je niet bang moet zijn om op de juiste momenten een stapje terug te doen. In de derde sessie hebben we de verantwoordelijkheid bij de klankbordgroep gelegd. Wanneer ze er onderling uit zouden komen kon er een eenduidiger verhaal gepresenteerd worden aan Raad en College, zodat de uiteindelijk oplossing kansrijker zou zijn. Het doel van de sessie was dus om consensus te zoeken over de oplossingsrichtingen. De input voor de sessie waren de probleemanalyse en de gezamenlijk opgestelde ambities, scenario's voor het verkeerssysteem en een poster per straat met daarop een opgavenkaart, straatinrichting en ontwikkelpad. Per straat hebben bewoners zelf de ontwikkelpaden uitgewerkt, waarbij ingegaan werd op de inrichting van de straat, ingrepen in het verkeerskundige systeem en de risico's. In het tweede deel van de sessie zijn de ontwikkelpaden van de verschillende straten aan elkaar gepresenteerd en samengevat in een totaalplan. Hier werd nadrukkelijk de link gelegd met fasering en risico's. Wat kan snel? Wat kost relatief weinig moeite en wat kost veel meer moeite en tijd?

### *2.3 Bevraag zoveel mogelijk stakeholders*

Het proces is gestart met een uitnodiging per brief naar alle inwoners van Goes-Zuid met een uitnodiging tot het invullen van een online-enquête. Belanghebbenden in het gebied ontvingen een uitnodiging voor een aparte enquête. Voor vragen over de enquête zijn er door de gemeente een tweetal 'insprekuren' ingericht in Buurthuis de Pit. Op deze manier kon iedereen die dat wilde input leveren. In de enquêtes was er voor deelnemers de kans

om de aanwezige kwaliteiten (!) en de problemen in de straten aan te kaarten. Naast gesloten vragen, zaten er ook open vragen in de enquête, om genoeg ruimte te geven aan alle zorgen, gedachten en ideeën. De combinatie zorgde ervoor dat er gedetailleerde en complete opgavenkaarten per straat konden worden opgesteld. De enquête is bijna 400 keer ingevuld, wat een goed representatief beeld oplevert. De gesloten vragen gaven een erg goed beeld over de representativiteit (hoeveel mensen zijn het er mee eens) van de onvrede, de open vragen leverde een antwoord op het 'waarom' van de onvrede. Ook achteraf helpt de enquête om te weten of de oplossingen zoals geformuleerd door de klankbordgroep aansluiten op de bredere wensen van het gebied.



Figuur 4: Samenvattende plaat van de uitkomsten van de enquête

De open vragen waren ook belangrijk om iedereen de kans te geven hun zorgen te uiten. Het belang hiervan werd nog eens onderstreept tijdens de eerste sessie van de klankbordgroep. Wat bedoeld was als een luchtig openingsrondje werd al snel een scherpe monoloog waarin werd aangegeven waarom men hier was en wat de zorgen waren. Iedereen wil gehoord worden. En het is belangrijk om begrip te tonen voor de problematiek. Wij zijn in het begin van het project de straat op gegaan om foto's te maken van alles wat ons opviel. Uiteindelijk konden we zo al tijdens de eerste sessie laten zien dat we bekend waren met de problemen die uit de enquête en gesprekken naar voren kwam. We hadden ze zelfs gefotografeerd.





*Figuur 5: door knelpunten te fotograferen laat je zien het probleem te begrijpen*

#### 2.4 Omarm de afwijkingen van een plek

Het vraagstuk in Goes-Zuid kan worden gelezen als een typisch verkeerskundige kwestie. De straat is ingericht volgens de CROW- en Duurzaam Veilig normen. Deze normen knellen echter met het gebruik (leefkwaliteit, straatactiviteit, ruimte voor fietsers en voetgangers). Het plangebied bestaat uit voormalige lintwegen die in een ver verleden waren ontworpen voor paard- en wagen. Logischerwijs past dat niet goed bij de eisen van de huidige tijd. Vorige plannen en optimalisaties bestonden echter vooral uit het zo goed mogelijk in het profiel proppen van standaard verkeersnormen. Deze aanpak bleek niet te werken. In enquêteresultaten kwam meerdere keren naar voren dat bijvoorbeeld een kruising nog onoverzichtelijker was geworden sinds de meest recente aanpassing. Zo valt ook cijfermatig bijvoorbeeld het aantal vrachtwagens wat per dag over het tracé rijdt wel mee. Maar als je die vrachtwagens inbeeldt naast slecht onderhouden huisjes die kleiner zijn dan de vrachtwagen zelf is de impact groot.

Het was al snel duidelijk dat deze wegen vroegen om een aanpak op maat. Hoe je een krappe, vooroorlogse gebiedsontsluitingsweg moet ontwerpen voor (vracht)auto, fiets, voetganger en bewoner staat niet in de boekjes. Dat is een ontwerpogave.



*Figuur 6: de straten uit het onderzoek zijn niet standaard. Ze nemen eeuwen aan geschiedenis met zich mee.*

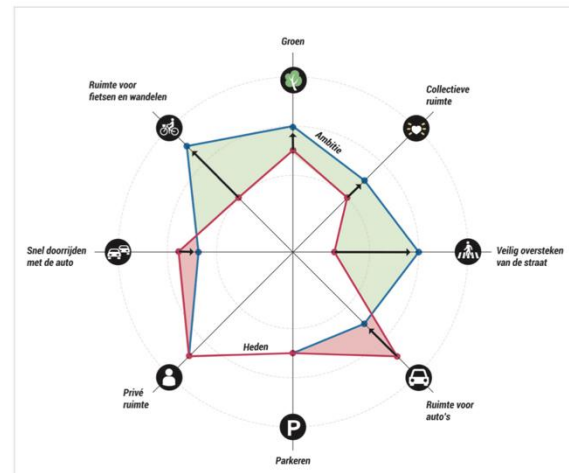
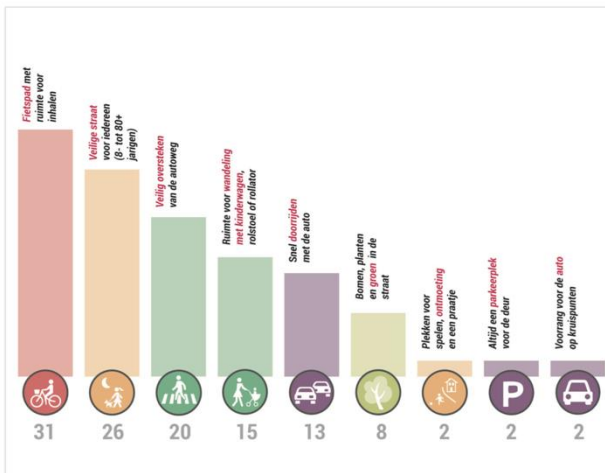
## *2.5 Laat stakeholders zelf complexe afwegingen maken*

Wij geloven dat draagvlak vooral gecreëerd wordt door het mensen zelf te laten doen. Pas als je zelf moet werken aan oplossingen kom je er achter hoe complex vraagstukken zijn en word je gedwongen om je in te leven in het perspectief van een ander. Om dit te laten slagen is het belangrijk zoveel mogelijk kennis transparant en laagdrempelig over te dragen. Juist in het zichtbaar maken van de complexiteit zit de winst. De achterliggende boodschap: er is niet oneindig ruimte en niet oneindig budget dus we moeten gezamenlijk keuzes maken.

Vanuit deze gedachte hebben we tijdens de eerste sessie met de klankbordgroep (met ongeveer 30 aanwezigen) gekeken naar de resultaten vanuit de enquête en de resultaten van de analyses van Studio Bereikbaar over de historische ontwikkeling, het ruimtegebruik, het verkeer, vigerend beleid en veiligheid. In de sessie is gezamenlijk een compleet beeld gevormd van de kwaliteiten en verbeterpunten en dit is samengevat in de opgaven van de wegen. Het tweede deel van de sessie stond in het teken van het gezamenlijk formuleren van ambities en doelen. De leden van de klankbordgroep werden uitgenodigd om -voor een andere straat dan de straat waar ze zelf bewoner of ondernemer zijn- na te denken over hoe de straat nu scoort op de thema's zoals 'ruimte voor fietsen en wandelen', 'groen', 'veilig oversteken van de straat', 'ruimte voor auto's', 'parkeren' en 'snel doorrijden met de auto'. Dit gesprek werd gefaciliteerd met behulp van een tweetal afwegingmatrixen.

Eerst werd met behulp van een 'tegenstellingenspin' de huidige situatie van de straat in beeld gebracht. Vervolgens mocht men individueel, naar mate van belangrijkheid, een aantal fiches verdelen over een negental velden. Zo kon men bijvoorbeeld aangeven of een 'fietspad met ruimte voor inhalen' meer of minder prioriteit heeft dan 'bomen, planten en groen in de straat' of 'altijd een parkeerplek voor de deur'. Met de resultaten uit deze stap kon worden gereflecteerd op de huidige situatie van de straat en werd gezamenlijk een nieuwe ambitieuze tegenstellingenspin getekend voor de toekomst van de straat. Als 'uitsmijter' kreeg iedere deelnemer een post-it om een bevinding naar eigen keuze mee te geven aan het team. Dat leverde de volgende extra aandachtspunten op: (1) Begin met de hoofdlijnen van het verkeer, (2) Focus op de veiligheid van oversteekplaatsen en kruisingen, de doorstroming voor auto's is goed, (3) Bedenk plannen alsof je zelf in deze straat woont en (4) Wees realistisch en duidelijk in resultaten en doe er iets constructiefs mee.





Figuur 7 en 8: Tegenstellingspin, waarnaar steeds gerefereerd kon worden (“we hebben in het begin met elkaar afgesproken dat...”)

De focus van de tweede sessie op lag op het zoeken naar oplossingen binnen het verkeerskundig systeem en de straatinrichting, om zo de gezamenlijk gevormde ambities vanuit de vorige sessie in te vullen. Hiervoor zijn door Studio Bereikbaar een drietal scenario's uitgewerkt voor het verkeerskundig systeem waarbinnen de straatinrichting van kleur kan veranderen. De aanwezigen kregen uitleg bij de verkeerskundige scenario's en de gelegenheid om op- of aanmerkingen te maken met behulp van post-its. Vertegenwoordigers van de straten kregen per straat een aantal puzzelstukjes en als basis het profiel van de straat. Hiermee kon per scenario de best mogelijke inrichting worden bedacht.

Daarnaast kreeg elke straat een bovenaanzicht van de straat waarop aanvullende maatregelen konden worden geschetst. Door met behulp van een inrichtingspuzzel de opgave inzichtelijk te maken moest men op zoek naar compromissen. Het is qua ruimte immers niet mogelijk om zowel een breed fietspad, als een breed voetpad, parkeerplaatsen, groen en auto's optimaal naast elkaar te faciliteren.

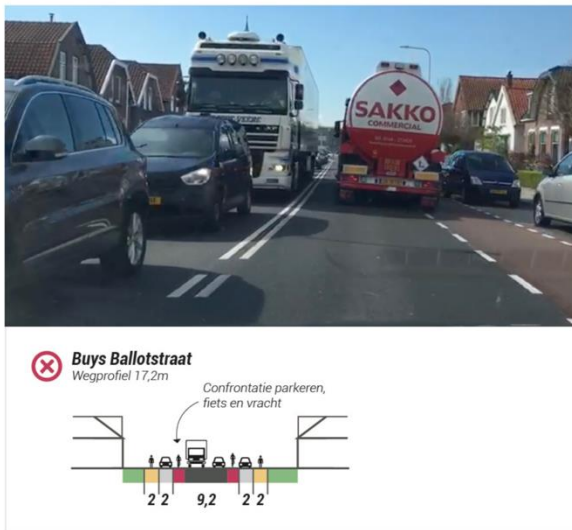


*Figuur 9 en 10: de puzzel voor de straatinrichting*

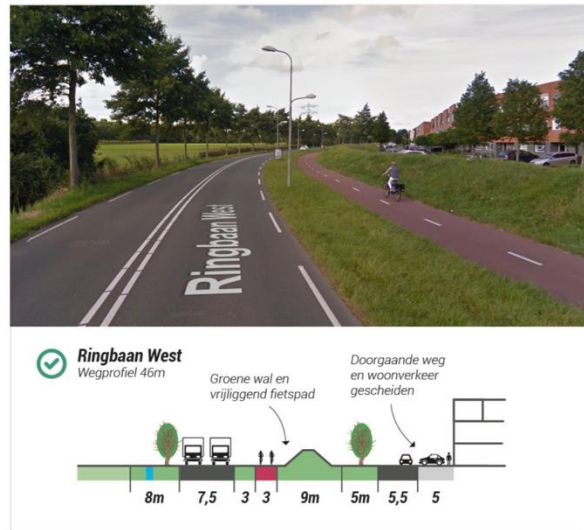
## 2.6 Schakel consequent tussen verschillende schaalniveaus

Een aanpassing op de grote schaal heeft altijd impact op de kleine schaal en andersom. Om de problematiek van het vrachtverkeer te begrijpen moesten we eerst de vrachtwagenstromen op stadsschaal analyseren. Een lijn op een kaart zegt echter niet zoveel over de impact. Daarom hebben we voor de meest cruciale wegen een profiel getekend en de beschikbare en benodigde ruimte geanalyseerd. Criteria waren bijvoorbeeld of er wel of niet genoeg ruimte was voor een vrijliggend fietspad. De analyse leverde wegen op die goed, minder goed en niet geschikt zijn voor het op een veilige manier faciliteren van vrachtwagenverkeer. Op stadsschaal konden we deze lessen vervolgens benutten voor een nieuw routevoorstel.

Buys Ballotstraat



Ringbaan West



Figuur 11: analyse van straatprofielen.

## 2.7 Maak consequenties begrijpelijk voor de doelgroep

Het simpel weergeven van de verkeerskundige gevolgen van een mogelijke oplossing blijft best een uitdaging. Toch is het belangrijk om alle gevolgen van keuzes zo makkelijk mogelijk inzichtelijk te maken. Hoe tastbaarder de verandering wordt voor mensen, hoe scherper het gesprek erover gevoerd kan worden. Het helpt daarbij enorm om op een kaart of met fotomateriaal de ruimtelijke gevolgen te tonen.

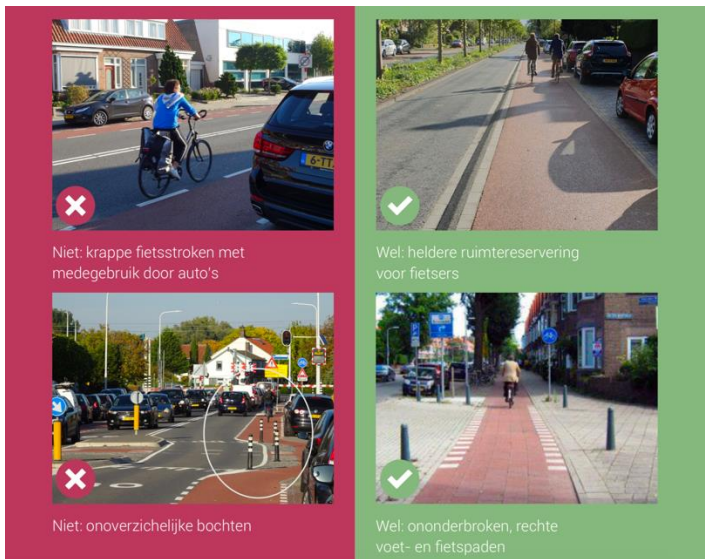
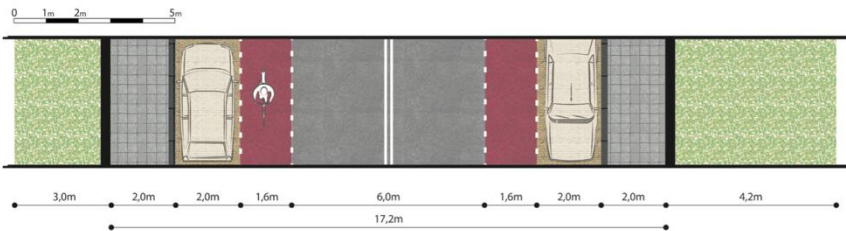
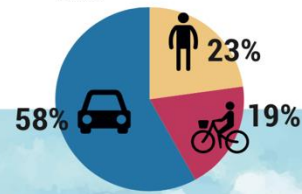
In de voorlaatste sessie zijn met de groep voor elke maatregel risico's geformuleerd. Door dit gezamenlijk te doen, groeit het besef dat er nog obstakels te overwinnen zijn en dat niet alles direct tot uitvoering kan worden gebracht. Ook ontstaat hierbij het begrip voor eventuele standpunten van partijen die eventueel negatieve consequenties ondervinden van voorgestelde maatregelen.



### Buyts Ballotstraat

In het huidige straatprofiel van de Buyts Ballotstraat is de ruimte voor auto's met 58% dominant. Voor voetgangers is 23% van het profiel gereserveerd en voor fietsers 19%. Als we kijken naar de gemeten tellingen zien we dat er **9.000 auto's per etmaal** door de straat rijden (hiervan zijn **100 vrachtauto's**). Daarnaast rijden er **1.000 fietsers** door de Buyts Ballotstraat.

Ruimtegebruik zoals in profiel:



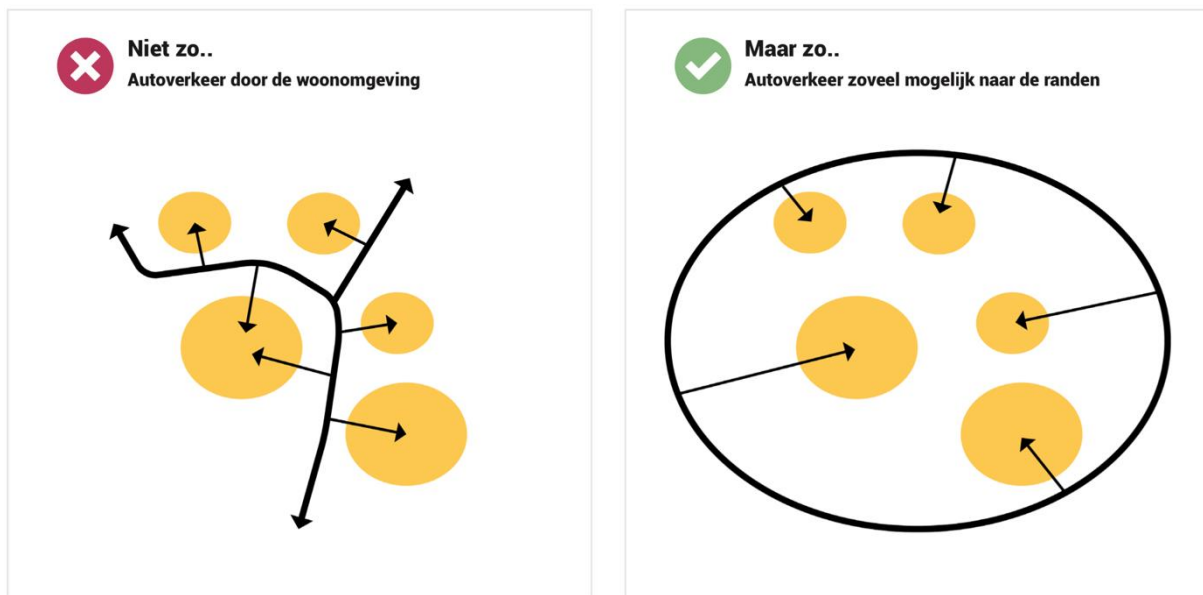
Figuur 12: Niet zo, maar zo- beelden

## 2.8 Creëer de juiste verwachtingen en bouw flexibiliteit in

Vanaf de start is het belangrijk om vertrouwen tussen gemeente, deelnemers en het onderzoeksbureau te creëren. Transparante communicatie vooraf over wie waarbij betrokken is, is daarvoor een voorwaarde. Om de juiste verwachtingen te scheppen is het noodzakelijk om in afstemming te blijven over haalbare en gedragen maatregelen. Niks is frustrerender voor een deelnemer dan dat er een heel participatieproces wordt doorlopen

met gedragen oplossingen als uitkomst, en dat achteraf blijkt dat deze input door de gemeenteraad aan de kant wordt gelegd.

In Goes-Zuid zijn na het horen van de wensen van deelnemers in de eerste sessie, in overeenstemming met de gemeente drie scenario's geformuleerd die uiteenliepen in ambitieniveau. Op deze manier is invulling gegeven aan het creëren van de juiste verwachtingen. Deze scenario's waren niet in beton gegoten maar geven wel houvast aan mogelijke oplossingsrichtingen. Overkoepelend boven de scenario's lag de vraag 'wat willen we bereiken' in plaats van het 'hoe willen we het bereiken'. Het hoe is immers van veel afhankelijk, onder andere van het beschikbare budget. Een veilig fietspad, gescheiden van vrachtverkeer, kan op veel verschillende manieren vorm krijgen.



*Figuur 13: het breed gedragen uitgangspunt voor de verkeersstructuur van de wijk. Oplossingen zijn een middel om dit uitgangspunt na te streven.*

## 2.9 Benader het participatietraject als een cyclisch proces

Wanneer een participatietraject wordt gestart, is het belangrijk te beseffen dat dit ook verwachtingen creëert. Deelnemers van een sessie willen graag wat bijdragen aan het onderzoek, maar willen natuurlijk ook een voor hen gunstige oplossing. Wanneer mensen gevraagd worden om bij te dragen aan bijvoorbeeld een compleet beeld van kwaliteiten en problematiek, is het essentieel om de deelnemers ook terug te koppelen wat er met de resultaten gebeurt en of en hoe hun input is meegenomen. Dit om teleurstellingen en weerstand achteraf te voorkomen.

In ons proces hebben wij bij de verschillende sessies een moment gehad om stil te staan bij de resultaten vanuit de vorige sessie, om hierop verder te kunnen bouwen. Zo zijn de resultaten vanuit de enquête op de eerste sessie in diverse posters opgehangen en is aan deelnemers gevraagd aan te geven wat hen opvalt, wat er mist en of er nog aanscherpingen mogelijk zijn. In de laatste sessie is een brede groep uitgenodigd, ook vanuit aanpalende wegen en gebieden, en zijn de voorstellen gepresenteerd. Hierbij was



voor iedereen de kans om aan te geven hoe tevreden of ontevreden ze waren met de voorgestelde oplossing. Dit helpt om de cirkel weer rond te maken en om te weten of met het doorlopen proces tot een resultaat is gekomen waar draagvlak voor te vinden is.

Na het presenteren van het voorstel is het belangrijk om de energie in het proces te houden. Afspraken dienen zo snel mogelijk te worden opgevolgd, om zo het gevoel vanuit de sessie mee te kunnen nemen richting de formele besluitvorming. Ook bij de uitvoering van het plan is het raadzaam een werkgroep van bewoners en stakeholders te betrekken en achteraf de vraag te stellen hoe de nieuwe situatie functioneert. Zo blijft het cyclische proces in stand.

## **Literatuur en referenties**

- Omroep Zeeland (15 februari 2018). Bewoners Buys Ballotstraat in Goes voelen zich steeds onveiliger
- Omroep Zeeland (25 mei 2018). Eindelijk gaat de Buys Ballotstraat in Goes weer open.
- PZC (20 augustus 2019). Actiecomité Buys Ballotstraat doet ultieme poging straat veiliger te krijgen
- Comite Buys Ballotstraat (augustus 2018). Buys Ballotstraat Fiets Veilig. Een ultieme poging om de Buys Ballotstraat veiliger te maken voor (jeugdige) fietsers.