

De mobiliteitstafels brengen dialoog tot stand tussen belanghebbenden in de regio Zuid-Kennemerland rond het thema mobiliteit. Dit op basis van de 'Chatham House Rules': deelnemers wordt vertrouwelijkheid gegarandeerd. Buiten de vergadering worden geen namen bij specifieke informatie genoemd. De sprekers vormen hierop een uitzondering.



Sprekers: Michael Nieweg en Sybe Huf
 Gert Jan Hanckmann/Trendsportal, beoogd spreker, was door ziekte verhinderd.
 Zijn inbreng is in de presentaties opgenomen.

Gasten: Karin van den Berg, C. van der Klaauw, Ernst van den Broek, Mirjam Boxhoorn, Gerko Vos, Hellen Jennissen, Sybe Huf, Herman van Wissen, Govert Meijer, Michael Nieweg, Erik van Dijk, Jeroen Traudes, Jan Geerts, René Rood, Gerrit Faber, Richard Bakker, Thessa van der Windt, Gertjan Hulster, Jack Knijn, Mariette Blokhuis, Anneke Volbeda, Ruud Walst

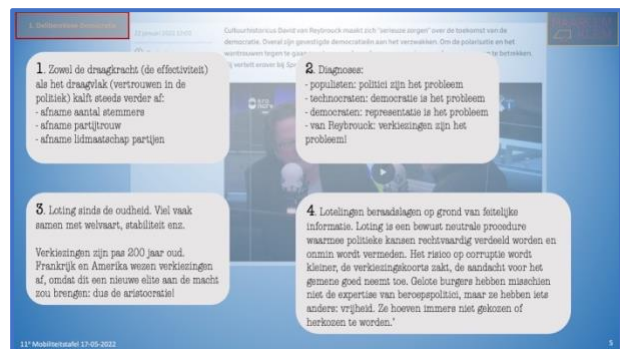
1. Michael Nieweg - deliberatieve democratie

Bij 'Spraakmakers' (NPO-radio 1, 22-01-22) bespreekt [David van Reybrouck](#) de zijns inziens zorgelijke staat van de democratie en de ideale oplossing: de deliberatieve democratie. Hier een korte samenvatting van zijn ideeën:

Het vertrouwen van de burger in de politiek kalft steeds verder af. Omgekeerd: de politiek vertrouwt de burger niet. Dit ontwikkelde zich gedurende meerdere decennia.

Het begint wat van Reybrouck betreft, bij de manier waarop we de verkiezingen voeren. Dat doen we pas een kleine 200 jaar lang; in de eeuwen daarvoor was er sprake van loting met soms nog een kleine verkiezing. Een komische noot is, dat Frankrijk en Amerika tijdens hun revoluties, verkiezingen afwezen omdat die slechts zouden leiden tot het opstaan van een nieuwe aristocratie.

Van Reybrouck gaat terug op een veel oudere parlementaire procedure: representatieve loting waarbij de lotelingen gevoed worden met informatie, op basis waarvan zij tot een keuze komen. Een neutrale procedure die de kans op corruptie, verkiezingskoorts, enz. fors doet afnemen. Het draait om de besluiten en niet om iemands herverkiezing.





[Eva Rovers](#) gaat in op wat dit voor de actualiteit zou kunnen betekenen. Zij schreef 'Nu is het aan ons', een boekje dat past in de palm van je hand en dat betoogt dat onze problemen in de aard der zaak te complex zijn om aan alleen politici over te laten. Zij hebben altijd een specifiek en/of partijbelang.

Eva focust in het boekje op klimaatverandering, dat een andere dan louter politieke aanpak nodig heeft. Burgers zijn cruciaal bij het oplossen van deze enorme uitdaging. Zij laat zien dat ook een breed scala van maatschappelijke problemen zo is aan te pakken.



De democratie wordt er beter van als het wordt aangevuld met een burgerberaad, waarin burgers via representatieve loting deelnemen, waar zij worden gevoed met kennis en zo tot een keuze voor complexe beleidsproblemen kunnen komen.

Succesvoller dan wanneer dit alleen aan de parlementaire democratie wordt overgelaten, blijkt volgens Eva Rovers uit vele voorbeelden¹. Een aantal daarvan staan op de afbeelding hiernaast.

Op nevenstaande website burgerberaad.nu worden de te nemen stappen weergegeven. Voor hier: zowel initiële voor- als tegenstanders van een specifieke oplossing voor het probleem maken deel uit van het beraad. Essentieel is wel dat de politiek zich committeert aan de uitspraken van het burgerberaad en dat niet, zoals in Frankrijk, president Macron wel, maar het parlement geen steun gaf aan de uitkomsten. Dát is 'oude politiek'.



In Nederland zijn in diverse steden kleinere maar ook grotere experimenten met burgerberaden uitgevoerd. Enkele voorbeelden staan in de afbeelding onder; de plaatsnamen zijn aanklikbaar.



Ook Haarlem start met een burgerberaad, vermoedelijk experimenteel dus op kleine schaal.

Hiertoe werd een [motie](#) aangenomen.

Als dit een succes is, kiest de gemeente hopelijk tot een grootschaliger inzet van het burgerberaad, en ook bij complexe problemen.

¹ Dit schrijverskoppel werkt nauw samen, blijkt o.m. uit een artikel van VN van 11 december 2021([link](#)).

2. Sybe Huf - Case Limburg -Noord

1. Gedragsverandering bij de mobiliteitstransitie

Wij volgden in de coronatijd een aantal 'leercafés' van de CROW, waaronder over het Regionaal Mobiliteitsplan en het geven van sturing aan de mobiliteitstransitie ([link](#) en [link](#))



Gedrag kan natuurlijk worden veranderd door de fysieke omgeving anders in te richten. Waar het hier om gaat is, of mensen zo kunnen worden beïnvloed, dat zij ander mobiliteitsgedrag aannemen. Omdat dit nu eenmaal van binnenuit komt en niet van bovenaf kan worden opgelegd, moet er een zekere dialoog ontstaan. In deze case werd duidelijk dat het een complexe materie is, waarvoor geen standaard aanpak bestaat. Landelijk of stedelijk gebied vragen een andere aanpak, net zoals een studentenstad en

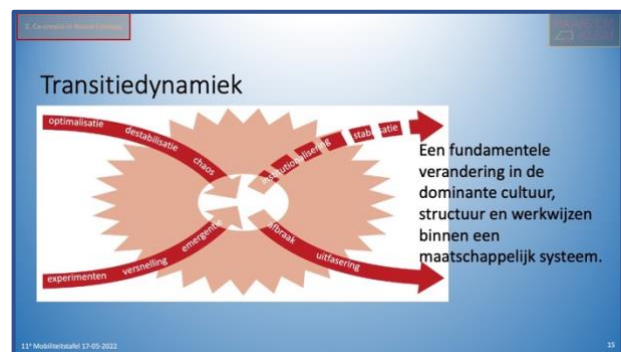
een rustige provincie stad. Ook de economie van de verschillende gebieden is anders. Maatwerk vraagt een goed begrip van gedragsverandering en creativiteit in het ontwikkelen van een aanpak.

Als oude oplossingen nadelig worden, moet het oude paradigma worden vervangen door een nieuwe.

De afbeelding hiernaast toont, dat van links naar rechts het oude denken geleidelijk moet worden afgebroken en tegelijkertijd het nieuwe denken wordt eigen gemaakt.

Spanningen zijn hierbij inherent. De fasen verlopen niet per se lineair.

Wat het zo lastig maakt is ten eerste dat de materie complex en veelvormig is. Ten tweede gaat het om controversiële en gevoelige zaken.



Ten derde is de huidige situatie diepgeworteld in onze cultuur, instituties en systemen. En tot slot - er bestaan nu eenmaal geen eenvoudige oplossingen en roepen soms stevige reacties op. Een klein voorbeeld is een artikeltje in het HD over twee parkeerplaatsen aan de Verspronckweg, die moesten wijken voor een bushalte. Dit leverde veel verzet op: veranderingen met consequenties voor bestaand gedrag liggen gevoelig.

Ook de bestuurders moet de transitie willen maken. Als men bijvoorbeeld een zgn. '10 minuten stad' wil realiseren - waar alle belangrijke voorzieningen binnen tien minuten te voet, met de fiets of het OV bereikbaar zijn - dan moet men ook bereid zijn door te pakken op het gebied van autobezit en betaald parkeren.



Voorbeelden zijn [Utrecht](#) en [Brussel](#). Spanningen bij een paradigmawissel - bijvoorbeeld tussen overheid en autobezitters - zijn hieraan inherent. Van bovenaf opleggen van nieuw beleid is niet altijd het goede antwoord.

Trendsportal formuleert het zoals op de afbeelding hiernaast. Belangrijk is dat alle stakeholders - overheid, bedrijfsleven, kennisinstellingen én de burgers - met elkaar aan de slag moeten. Anders verandert wellicht wel de ene groep van paradigma,

maar wellicht niet in de andere. Zo bereik je geen mobiliteitstransitie. Daarom maken zij met ondersteuning van Maastricht University, gebruik van het [quatro-helix model](#).

Ook blijkt het aanjagen van een transitie vaak goed te lopen door een groepje koplopers te faciliteren. Die kunnen geleidelijk aan de grote massa meekrijgen. De harde kern die altijd tegen verandering is, wordt zo kleiner en heeft steeds minder invloed. Uit sociologisch onderzoek blijkt dat als de eerste groep de 20% bereikt, een kantelpunt is bereikt en de transitie beduidend meer kans van slagen heeft.

De basisprincipes van transitie management zijn:

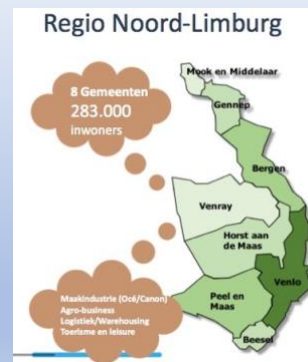
Onmogelijk om te...	Maar je kunt wel...
Voorspellen	Anticiperen
Managen	Beïnvloeden
Doordrukken	Op gang brengen

2. De case Noord-Limburg

TRENDSPORTAL

- ... is een regionaal samenwerkingsverband van publieke en private partijen op initiatief van acht gemeenten in de regio Noord-Limburg.
- ... heeft jarenlange ervaring met verduurzamen van beleid via de [SUMP](#)-methodiek (Sustainable Urban Mobility Plan)
- Participatie is een centrale component in de aanpak

GEBIED



OPDRACHT

- Eén mobiliteitsplan voor regio en 8 gemeenten
- Mobiliteit ten dienste van economische, ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkeling
- 'Quatro Helix', overheid samen met burgers, kennisinstellingen en ondernemers
- Co-creatie/design; blanco beginnen
- Denken vanuit kansen (en niet vanuit problemen/knelpunten)
- Toepassen SUMP-cyclus (sustainable urban mobility plan)
- Vernieuwend in aanpak en uitvoering (géén pak papier)

Een hoog niveau van participatie en co-creatie, met gedrag als centraal gegeven. Men begon met een blanco papier en de vraag: wat moet die visie worden? Er werden geen kaders vooraf gesteld. De deelnemers kwamen uit alle partijen die onder het quatro helix model worden begrepen. Er was faciliterende ondersteuning, om de deelnemers te ontzorgen.

De [SUMP-methodiek](#) van de Europese Unie baseert zich op de verwachting dat op termijn 70% van de inwoners

van de EU in steden woont en dat dit (a) betekent dat er geen mobiliteitsarmoede mag zijn en (b) dat deze

steden leefbaar moeten zijn. Ook Haarlem heeft hier onderzoek naar gedaan - o.a. of de SOR hieraan voldoet en of op basis daarvan subsidies voor realisatie te verkrijgen zijn.

Opvalt dat het aantal van 283.00 inwoners in de regio Noord-Limburg vergelijkbaar is met het aantal inwoners in de regio Zuid-Kennemerland. Alleen, het gebied is veel groter en landelijker, en dat brengt andere uitdagingen met zich mee.

Acht gemeenten namen de taak op zich om een visie en uitvoeringsprogramma voor de toekomst van mobiliteit en logistiek op te stellen. Dit in co-creatie met de eerder genoemde stakeholders. Deze zijn persoonlijk benaderd met de vraag of willen meedoen met het vormen van de mobiliteit van de toekomst in de regio.

Dit traject duurde drie jaar en het ontstane netwerk is nog steeds actief betrokken bij het bewaken van de visie.

Het programma voor mobiliteit en logistiek is faciliterend en voorwaardenscheppend voor de andere programma's op het terrein van energietransitie, klimaat-maatregelen, ondernemen en innoveren, vitaliteit, gezondheid en toerisme.

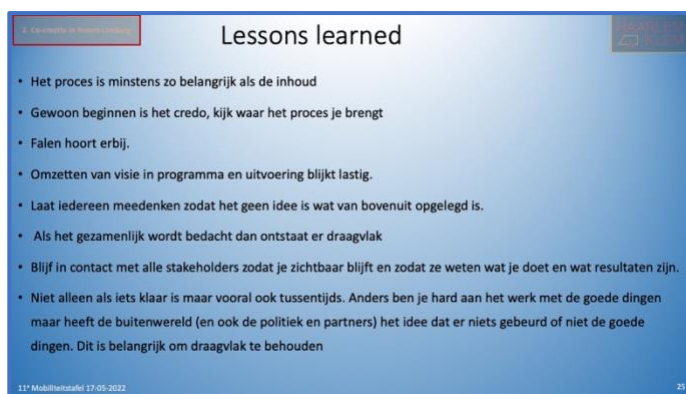
Het geheel mondde uit in 16 projecten, aangestuurd door 6 vaste medewerkers en gefinancierd door de 8 gemeenten, 2 provincies en het ministerie.

Social Green is bijvoorbeeld een project voor mensen met verminderde mobiliteit. Er is een netwerk ontwikkeld van vrijwilligers die deze mensen naar hun bestemmingen rijden. Dit is gecombineerd met aandacht voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Zij kregen een elektrische auto om dit vervoer te realiseren.

Het MOBIE-project leidde tot een park van elektrische deelauto's en elektrische fietsen voor de ambtenaren van de 8 gemeenten, die via een speciaal ontwikkelde app kunnen worden gebruikt. Dit heeft de bedoeling om een voorbeeld te zijn en breder te worden ingezet.

[SHAREUREGIO](#) is een project voor grensoverschrijdend gebruik van deelauto's in Limburg en Duitsland. Ook nu werd een initiatief opgestart in een kleinere groep - de gemeenteambtenaren - en werden marktpartijen aangezocht. Er was financiële steun bij de ontwikkeling. Bij opschaling kregen zij de eerste kans.

3. Lessons learned



Bij mobiliteitstransitie zijn de vraagstukken nieuw en zijn geen standaardoplossingen beschikbaar. De consequentie is dat je steeds opnieuw moet onderzoeken wat mogelijk is. Het proces is daarom zeker zo belangrijk als de inhoud. Mislukkingen horen daarbij.

Het omzetten van een visie naar de uitvoering blijft aandacht vragen. Dit van bovenaf uitrollen, schept geen draagvlak en moet met de stakeholders samen worden doordacht.

Het openbaar bestuur moet tenslotte contact

blijven houden met de stakeholders. Zo blijf je zichtbaar en kan inspelen op lopende initiatieven of projecten.

Vragen voor deze bijeenkomst zijn:

- *Werkt uws inziens participatie bij het oplossen van de mobiliteitsproblematiek in onze stad en regio?*
- *In de mate is participatie is gewenst? Van burgerberaad via co-creatie tot inspraak; van regionaal of stedelijk tot wijkgericht? In de casus Limburg-Noord is uitgegaan van co-creatie en zijn er naast de burgers ook voortrekkers ingeschakeld. De volgende stap zou zijn een echt burgerberaad in te richten.*

3. Discussie

De inbreng van de sprekers is onherkenbaar geciteerd.

Wij-zij denken versus gemeenschappelijk belang

In de SOR en het Mobiliteitsbeleid erkent dat bepaalde ontwikkelingen onvermijdelijk zijn. Maar maatregelen - zoals betaald parkeren in wijken waar dit tot nu toe niet zo is - leiden steeds weer tot krachtig verzet. De toon is soms fel en verwijtend. Maar daarmee raakt 'de stip op de horizon' buiten beeld. Daar waar het burgerberaad al is ingezet, word je daarentegen verrast door de gevonden oplossingen en het gerealiseerde draagvlak voor de uitvoering. Daarmee verandert bovendien de toon en is er samenwerking in plaats van 'wij-zij denken' tussen met name de gemeente en de burgers.

Gaat het naast participatie ook over informatie? Zijn mensen voldoende geïnformeerd over het brede scala van belangen en inzichten dat aan de orde is? Mensen reageren soms fel op dingen die ze direct raakt. Zo wil iedereen graag ondergrondse afvalcontainers, maar niét in hun eigen straat. En ondanks het besef dat straten vol met auto's op de stoep niet zo duurzaam is, wil men in de eigen buurt geen gereguleerd parkeren. Je kan mensen niet kwalijk nemen dat zij voor hun eigen belang opkomen. Maar met een burgerberaad krijg je wellicht wel meer ruimte voor de overstijgende belangen: wat voor de stad als geheel van belang is.

Burgerberaad of actiegroep?

Het voorbeeld van Limburg is breed en groot; de Vijfhoek heeft het juist klein en lokaal gehouden. Hier lukt het inmiddels om 33 ondernemers en 30 bewoners met de neuzen in dezelfde richting te krijgen. Zo bezit in de Vijfhoek 60% van de huishoudens een auto. In andere wijken is dit tot 160%. Op wijk-schaal onderscheidt burgerberaad zich maar weinig van de aanpak van een krachtige actiegroep. Burgerberaad vraagt een beduidend grotere schaal en meer faciliteren. In de Vijfhoek veranderde de opvatting dat iedereen recht heeft op een auto voor de deur, naar 'de auto is hier te gast'. Hier is gedurende vele jaren, steeds in kleine stapjes, aan gewerkt en inmiddels is het kantelpunt bereikt.

Kleine belangen staan grote in de weg

In de verkiezingsprogramma's van de recente gemeenteraadverkiezingen, wordt veelal ingespeeld op lokale belangen, ongetwijfeld om kiezers te triggeren. Het stads- of landsbelang wordt nauwelijks geadresseerd.

Een artikel in de '[Haarlemmer Wielen](#)' van 1 april jl. gaat hierop in. Er wordt namelijk niet bij genoemd wat de prijs van een verandering is. Als je het éne kiest, kies je impliciet natuurlijk ook voor het andere. De verkiezingsprogramma's leiden ertoe dat we op kleine schaal (een straat of wijk) en over beperkte belangen gaan nadenken. Terwijl het probleem alleen oplosbaar is als we de schaalgrootte van de stad nemen. Daarbinnen kun je het belang van de burger meenemen.

In gemeenschappelijke beraden met álle stakeholders werd juist wel een breed gedragen oplossing bereikt. Zoals in [2014](#) over de fietspaden bij de Verfrollerbrug en in [2017](#) met 100 gelote burgers over de bomkap in Schalkwijk.

Dáármee moet je beginnen. De politiek maakt de fout om burgers aan te spreken op hun eigen belang. Zo maakt zij zichzelf de boodschapper van kleine belangen, in plaats van grote. Burgerparticipatie kan dit overstijgen en tot beslissingen leiden waar veel begrip en steun voor is.

Van kennis delen wordt iedereen rijker

Een burgerberaad maakt een politieke afweging. Ondertussen lopen er allerlei bestuurlijke processen. Bovendien is Haarlem onderdeel van Noord-Holland, werkt samen met de Metropoolregio Amsterdam, zijn er allerlei ambtelijke verbindingen enz., waardoor vraagstukken zelden geïsoleerd worden kunnen bekeken. En het gaat sowieso al vaak mis tussen het beleid enerzijds en de politieke afwegingen over de uitvoering daarvan anderzijds. Kortom, hoe verweef je nieuwe besluitvormingsprocessen met de bestaande bestuurlijke en politieke processen?

Participatie of een burgerberaad levert een resultaat op. Daarna moet een politiek orgaan, zoals de gemeenteraad, er een klap op geven. Niets is vervelender dan dat na een geslaagd burgerberaad de gemeenteraad 'nee' zegt. Bij de [Toekomstvisie](#) in 2017 bleek dat niet zonder slag of stoot goed te komen.

Belangrijk is dat (1) iedereen zich eigenaar voelt van zo'n proces, (2) dat de informatievoorziening gelijkwaardig is, dat (3) iedereen, ook de raadsleden, vanaf de start hun belangen op tafel leggen, dat (4) de ambtenaren hun professionele kennis inzetten om de gesprekken te faciliteren en dat (5) de lokale kennis van de inwoner gelijkwaardig wordt behandeld.

Ook voor de raadsleden én het college zou moeten gelden dat zij zich mede-eigenaren voelen van het gesprek, onderdeel van het proces zijn en zich niet pas aan het einde van het traject uitspreken. Ook de raadsleden moeten vanaf de eerste dan in een andere 'stand' zitten.

Een concreet voorbeeld is de totstandkoming van de omgevingsvisie, waarin een level playing field werd georganiseerd met open gesprekken, 'met de benen op tafel'. Totdat helaas corona roet in het eten gooide. Het ging en gaat om dialoog, zonder dat het meteen politiek wordt.

Hoeveel ruimte geeft Haarlem voor participatie?

Haarlemse worstelt met de vraag hoeveel ruimte de politiek aan ruimere participatie wil geven. De meningen lopen uiteen. Tegelijk loopt het programma Nieuwe Democratie en worden er oprechte pogingen gedaan om een flinke stap te zetten. Wat helaas niet altijd lukt. Maar falen hoort erbij - mits je ervan leert.

Dit geldt ook voor de bestaande lobby en inspraakpraktijken. In MT-10 bleek dat dit vaak te laat in het proces insteekt. En anderzijds de makers van de beleidsplannen te veel in isolement werken. Dit voedt wantrouwen over en weer. Eerder het proces optuigen en iedereen om tafel zetten, is in ieders belang.

Dit is de gang van zaken bij het burgerberaad. Men start men een open vraag, zonder verborgen agenda's, en verder een blanco blad. Via loting trek je vervolgens een representatieve steekproef van de bevolking. Die starten met vraagverheldering en deskundigheid verwerven. Dit vraagt tijd - in Ierland dat 6 weken. De ambtenaren zitten direct mee aan tafel, en brengen op basis van gelijkwaardigheid hun kennis in.

Tevoren is de belofte nodig dat het college het advies overneemt. Dit is de les van Frankrijk: Macron gaf zijn vertrouwen, maar het parlement niet. Veel van de oplossingen sneuvelden daar alsnog. Dit schaadt het vertrouwen in de politiek. Men moet ervan uitgaan dat de uitkomsten boven deelbelangen staan en van hoge kwaliteit zijn. Zou de politiek na eigen deliberatie alsnog menen dat iets écht niet kan, dan moet men terug het beraad in.

De vraag hoeveel ruimte Haarlem participatie geeft, hangt af van vertrouwen en bestuurlijke moed. De stad staat voor grote en complexe opgaven. De bestaande politiek-bestuurlijke processen kunnen dit amper bolwerken. Er zijn geen bestaande oplossingen voor de mobiliteitsvraagstukken en daarmee samenhangende kwesties als klimaat, veiligheid, woningbouw en leefbaarheid. Die moeten worden 'uitgevonden' én er is draagvlak nodig. Er pleit daarom veel voor om het burgerberaad de ruimte te geven. Wel moet dit proces met grote zorg en met ruimhartige facilitering worden ingericht. Limburg-Noord laat zien wat dit kan opleveren.

Wie kiest de kennis voor het burgerberaad?

De deelnemers kiezen op grond van hun discussies, aan welke informatie zij behoefte hebben. Een onafhankelijk voorbereidingscomité heeft al enkele suggesties klaargezet en kan nieuwe bronnen beschikbaar stellen. Op grond van de nieuwe inzichten kunnen de deelnemers verdere informatievragen hebben. Deze fase neemt flink wat tijd in beslag - 6 weekenden of meer. De deelnemers hebben de regie en de overheid zorgt ervoor dat zij hiertoe vrijgesteld zijn. Overigens - er zijn veel ervaringen, maar er zijn geen dichtgetimmerde draaiboeken; er is nog het een en ander te leren.

De kracht van een burgerberaad is dat je kennisneemt van de belangen van anderen. Zoals inspraak nu geregeld is, kun je inspreken bij een commissievergadering - weinig meer dan je ei leggen - of word je uitgenodigd bij een overleg je inzichten neer te leggen. In beide gevallen blijft het daar helaas bij. Als je echter een gremium treft waar alle belanghebbenden om tafel zitten en hun inzichten delen, ontstaat er veel gemakkelijker wederzijds begrip. Daarmee ontstaat ruimte voor een breed gedragen tussenoplossing. Hoe meer beleid van bovenaf wordt gedropt, des te meer weerstand. Oók bij mooie projecten...

Een voorbeeld. In Leiden ontstond n.a.v. een groot infrastructureel project een zeer deskundig burgerinitiatief dat alternatieve plannen onderzocht. Omdat zij niet de middelen hadden die de gemeente wel had, legden zij hun vragen aan ze voor. Onder meer over de luchtkwaliteit en geluid. De gemeente gaf een bureau de opdracht dit te onderzoeken. Dit leidde uiteindelijk tot een andere variant, die door de gemeente werd opgenomen in de [MER](#). Het is deze gelijkwaardige samenwerking die noodzakelijk is voor een goed resultaat en groot draagvlak.

Een bezoeker merkt op dat dit faciliteren door de gemeente Haarlem niet zomaar gebeurt. Voor een barbecue met de buurt kan je een beroep doen op het participatiefonds. Maar een stadsbrede participatieve club als Haarlem Klem blijkt voor geen enkele subsidie in aanmerking te komen. Als de gemeente daadwerkelijk iets wil, zal zij over de brug moeten komen met geld én kennis. Waarvan akte!

Tenslotte, zien we het zitten?

Zien we deze vorm van participatie zitten? Hoe breed of smal moet het onderwerp zijn en waarover kan het gaan? Kan HaarlemKlem een voorstel Burgerberaad indienen bij de commissie beheer?

Wellicht is een issue als parkeerbeleid te klein, vanwege de raakvlakken met andere issues zoals klimaat, mobiliteitstransitie en leefbaarheid. In de casus Limburg-Noord is benadrukt dat het om een cultuurverandering gaat. Hoe kleiner het onderwerp, des te minder dat nodig is en des te groter de individuele belangen. In Ierland werd het burgerberaad juist ingezet bij een controversieel onderwerp, waar men al decennia niet goed uitkwam. Mobiliteitstransitie is breed, complexe en meer omstrede, en daardoor wellicht geschikter.

Van Reybrouck en Rovers wijzen op [Occupy](#) (bezetting Beursplein) en [Extinction Rebellion](#) (klimaatconferentie Glasgow). Beide bewegingen zijn vreedzaam en democratisch. Voorsnog volgt daar echter niets blijvends uit, omdat het formele gezag de ideeën niet steunt. Haarlem zal dit moeten willen faciliteren vanuit de overtuiging dat zij een burgerberaad nodig hebben voor de kwaliteit van de besluitvorming.

Bij kleinere veranderingen kan men wel direct met alle belanghebbenden aan tafel gaan zitten - ver voordat het onderwerp de inspraak ingaat. Bij het Houtplein is, aanvankelijk tot schrik van sommigen, gestart met een blanco tekening en een dialoog. Dit eindigde met een gedragen plan. Wat past in de nieuwe participatieverordening, die momenteel wordt bijgesteld vanwege de eisen in de Omgevingswet.

In alle gevallen is het nodig dat de gemeente de startvraag - en daarmee het speelveld - bepaalt, om te voorkomen dat vanuit een ander belang onderwerpen verschuiven of ideeën worden toegevoegd. De hier besproken literatuur laat zien hoe dit de dynamiek kan verstoren.