

Informatie stand van zaken uitgevoerd onderzoek Ontsluiting, doorstroming en bereikbaarheid Kerkeveld

Gemeente Wijchen

25 juni 2016

Renee Koning, Gelders Genootschap

1. Inleiding

Begin april 2016 hebben het Gelders Genootschap en Goudappel Coffeng van de gemeente Wijchen de opdracht gekregen om onderzoek te doen naar de naar *“nut en noodzaak van de ontsluiting, doorstroming en bereikbaarheid van Kerkeveld”*. Ofwel in vragende vorm: is het nuttig en noodzakelijk de ontsluiting, doorstroming en bereikbaarheid van de wijk Kerkeveld te verbeteren?

In het onderzoek ligt de focus op de problemen. Wat zijn de problemen, hoe groot zijn deze problemen en door hoeveel wijkbewoners worden deze ervaren?

Het onderzoek richt zich in deze fase niet op mogelijke maatregelen ter verbetering. Mogelijke maatregelen komen pas aan de orde na *het antwoord op de vraag of het nuttig en noodzakelijk is om de ontsluiting, doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren*.

Een ‘tweede ontsluiting’ is een mogelijke maatregel en is geen onderwerp van onderzoek.

Goudappel Coffeng onderzoekt de ‘harde kant’ (de cijfers) en het Gelders Genootschap ‘de zachte kant’ (de beleving) van de problematiek.

In de startbijeenkomst is op verzoek van de werkgroep het doel van het onderzoek aangepast in *“onderzoek te doen naar de naar nut, noodzaak en draagvlak van de ontsluiting, doorstroming en bereikbaarheid van Kerkeveld”*.

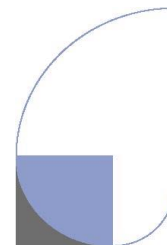
Deze notitie is een verslag van het door het Gelders Genootschap uitgevoerde eerste deel van het onderzoek.

2. Aanpak onderzoek

Opdrachtgever van het onderzoek is het college van B&W van de gemeente Wijchen. Het onderzoek wordt uitgevoerd door de twee bureaus in samenwerking met de werkgroep 'ontsluiting, doorstroming en bereikbaarheid Kerkeveld'. De werkgroep heeft één afgevaardigde van alle deelwijken en omliggende wijken van Kerkeveld. De werkgroep adviseert de gemeente en de onderzoekers op de volgende aspecten:

- Wat moet er worden onderzocht?
- Is alles onderzocht?
- Is het onderzoek compleet en goed?
- Wanneer is het compleet en goed?

Daarnaast ziet de werkgroep toe op de juiste uitvoering van het onderzoek.



GELDERS
GENOOTSCHAP

Het eindresultaat van het onderzoek wordt opgeleverd aan het college van B&W van de gemeente Wijchen. Alle leden van de werkgroep vullen het eindresultaat aan met hun eigen reactie/standpunt. Het resultaten van het onderzoek en de reactie hierop van de individuele werkgroepleden worden tezamen aangeboden aan het college van B&W.

3. Procesaanpak/stappenplan

Het proces is opgedeeld in verschillende fasen. Fase 1 en fase 2 bestaan uit inventarisatie van de problemen en terugkoppeling van de resultaten in de werkgroep. Na de resultaten van fase 1 wordt door de werkgroep geadviseerd of er nog nader onderzoek nodig is en wat er dan onderzocht moet worden.

Na de twee inventarisatiefasen wordt een rapportage opgesteld en besproken in de werkgroep. Alle werkgroepleden kunnen de rapportage aanvullen met hun eigen reactie of standpunt. De rapportage en de individuele reactie van de leden van de werkgroep worden tezamen aangeleverd aan het college van B&W.

Fase 1:

- Inventarisatie
 - Inventarisatie van de problemen in de wijk door één op één gesprekken met de leden van de werkgroep
 - Verkeersonderzoek (verkeerstellingen)
- Terugkoppeling en analyse in de werkgroep

Fase 2:

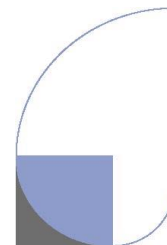
- Uitbreiding en verdieping onderzoek (Indien nodig)
 - Inventarisatie van de problemen bij alle wijkbewoners
 - Extra verkeersonderzoek (onderzoeken nader te bepalen)
- Terugkoppeling en analyse van de resultaten van het onderzoek in de werkgroep

Rapportage:

- Opstellen rapportage en conclusie
- Bespreken rapportage in de werkgroep
- De leden van de werkgroep vullen de rapportage aan met hun eigen reactie.
- Aanleveren van de rapportage van het onderzoek en de individuele reacties van de leden van de werkgroep aan college van B&W

Stand van zaken

In de eerste fase is er verkeerstechnisch onderzoek gedaan naar de drukte in de wijk op verschillende locaties. Voor de 'zachte' kant van het onderzoek zijn interviews met de leden van de werkgroep, de brandweer en de school gehouden. De resultaten van de eerste twee onderzoeken zijn in mei gepresenteerd aan de werkgroep met behulp van een PowerPoint presentatie.



GELDERS
GENOOTSCHAP

Alle leden van de werkgroep hebben antwoord gegeven op de vraag of er extra onderzoek nodig is en hebben aangegeven wat er naar hun mening voor onderzoek nodig is. Deze input is gebundeld in een presentatie en aan alle leden van de werkgroep toegezonden.

4. Resultaten onderzoek eerste fase

Verkeersonderzoek

Goudappel Coffeng heeft onderzoek gedaan naar de drukte in de wijk op verschillende locaties. De resultaten van dit onderzoek staan in de rapportage van Goudappel Coffeng.

Interviews

In het eerste deel van het onderzoek van Gelders Genootschap zijn de problemen geïnventariseerd door in gesprek te gaan met alle individuele leden van de werkgroep. Naast de vertegenwoordigers van de deelwijken hebben we ook gesproken met de brandweer en de school de Trinoom.

In de gesprekken is gevraagd naar de hinder en overlast in hun wijk en de zorgen voor de toekomst. De focus van de gesprekken lag op de problemen en niet op de oplossingen. Van te voren zijn de vragen aan alle mensen toegestuurd.

Vragen:

1. Wat is er gebeurd in het verleden en wat speelt er nu?
2. Waar zit het probleem?
 - hinder
 - drukte
 - bereikbaarheid
 - Verkeersveiligheid
 - leefbaarheid
3. Waar maakt u zich zorgen over?
4. Wat is specifiek voor uw deelwijk?
5. Wat zou een verbetering zijn?
6. Gezamenlijke waarden?
7. Tegenstrijdige belangen?
8. Wat is belangrijk?
9. Wat moeten wij onderzoeken?

Bevindingen interviews

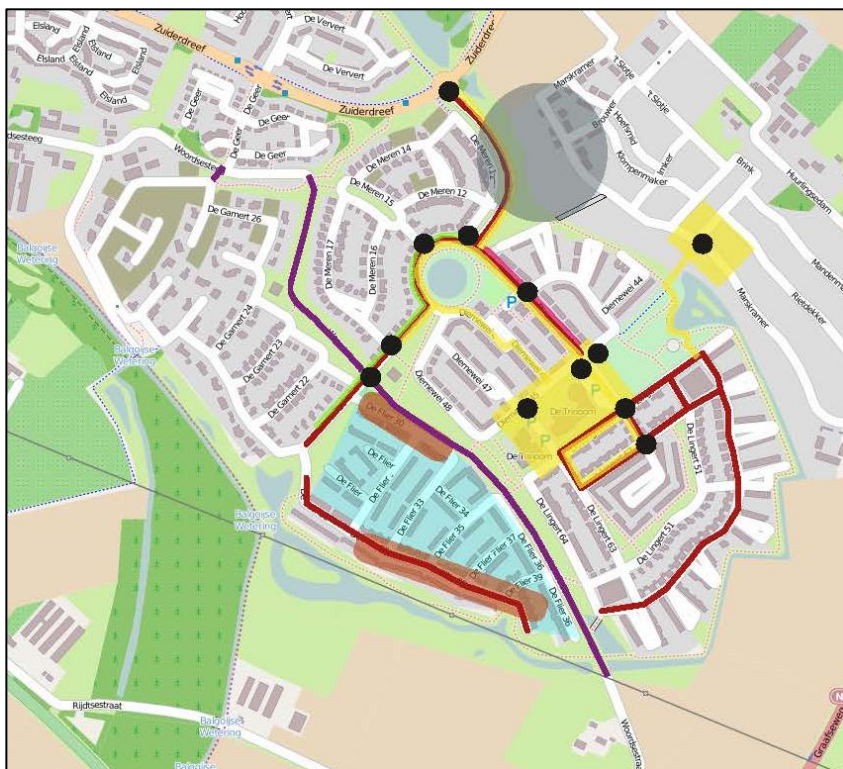
De resultaten van de gesprekken met de individuele werkgroepleden zijn per deelwijk verwerkt in een overzicht. De antwoorden zijn als volgt gerubriceerd:

- Verkeersproblemen;
- Problemen die niet met verkeer te maken hebben;
- Zorgen.



GELDERS
GENOOTSCHAP

De antwoorden per deelwijk zijn gepresenteerd in de vergadering en verder niet verspreid onder de werkgroep leden. Ieder lid van de werkgroep heeft het overzicht gekregen van zijn eigen wijk. Alle verkeerskundige problemen zijn samengevoegd op een kaart. Deze kaart geeft een beeld van de problemen in de wijk. Deze kaart is gebaseerd op interviews met de leden van de werkgroep, dus geeft geen beeld van de mening van alle bewoners van de wijk Kerkeveld.



Kaart met overzicht van de verkeersproblemen

Legenda:

Gele vlakken en lijnen: verkeersdrukte met als gevolg gevaarlijke situaties voor fietsers en kinderen, overlast voor aanwonenden.

Rode lijnen: te hard rijden

Roze lijn Diemenwei: lastig om van de oprit af te kunnen komen tijdens drukte

Groene lijn de Meren: Verkeersremmende maatregelen

Zwarte punten: gevaarlijke kruising/oversteekplaats

Blauw vlak De Flier: lange afstand om de wijk uit te komen

Rode vakken De Flier: parkeerproblemen en inrichting van de weg – verlichting en breed wegvlak

Grijze cirkel: geluidshinder van verkeer

In de gesprekken werd duidelijk dat de problemen die zich voordoen in Kerkeveld niet alleen gaan over de feitelijke verkeerssituatie, maar ook over de beleving van hinder, zorgen over ontwikkelingen in de toekomst en 'boosheid' over de sfeer in de wijk en het proces van de afgelopen jaren. In de onderstaande alinea's geven wij een opsomming van de bevindingen van de interviews. Wij beginnen met de positieve kant waar iedereen het over eens is: wat is er goed in de wijk Kerkeveld? Daarna gaan wij in op de problemen.

Gedeelde waarden

Wat zijn de positieve waarden van de wijk Kerkeveld?

- De wijk is groen en ruim opgezet
- Speelmogelijkheden voor kinderen

- Alleen bestemmingsverkeer
- Natuurgebied en recreatiegebieden
- Mooie huizen, ruime tuinen
- Weinig overlast
- Veel voorzieningen dichtbij
- Goed gelegen t.o.v. het centrum en de uitvalswegen
- Veilige wijk voor wat betreft inbraak.

(Piek)drukke rondom de school

De verkeerspiek bij het in- en uitgaan van de school wordt door velen als een probleem ervaren. Dit zijn korte momenten van ongeveer 15 minuten. Er is dan sprake van een grote drukte in de 50ste straat, een stukje 52ste straat, de 62ste straat en een stukje tussen 60ste en 62ste straat. Het is lastig de kruisingen rondom de school over te steken ook al zijn er zebrapaden. Ook voor fietsende kinderen is het rondom de school tijdens de drukte gevaarlijk.

Sinds de opening van de dependance in de Huurlingsedam is de drukte toegenomen. De bewoners van de Huurlingsedam moeten, als ze de kinderen met de auto naar school brengen, omrijden door de wijk Kerkeveld.

Overlast Diemewei 40^{ste} straat en De Meren 10^e straat

Samenvattend ondervinden de bewoners van deze straten een grote mate van hinder en overlast van het aantal auto's dat door de straten rijdt en de snelheid van deze auto's. De volgende punten worden genoemd:

- Er rijden veel te veel auto's door deze straten.
- Er wordt te hard gereden door deze straten.
- Onveilige situatie voor kinderen en fietsers
- Gevaarlijk voor kinderen bij oversteken van de straat
- Door de drukte gaan de fietsers vlak na de rotonde op het fietspad rijden
- Er gebeuren veel bijna ongelukken
- Verkeer van rechts (bij uitgaan van de wijk) krijgt geen voorrang
- Door de drukte tijdens de piek is het lastig om de oprit uit te rijden of te keren.
- Er rijden (te grote) vrachtwagens door de straat; hierop zijn de wegen niet berekend.
- Bij calamiteiten of slechte weersomstandigheden raken de wegen verstopt.
- De wijk Huurlingsedam zal nog groeien en er komen meer jonge gezinnen te wonen. Deze jonge gezinnen brengen hun kinderen naar de Trinoom op Kerkeveld. De drukte wordt dan nog erger.
- De gevels van de huizen aan de 40^{ste} en 10^e staan dicht bij de straat. Dit heeft invloed op de belasting van de straat. De vraag is of dit afwijkt van de norm; ofwel het aantal motorvoertuigen per etmaal wel past bij de gevelstanden.
- De verkeersoverlast er is gedurende de vele spitsen tijdens de dag: niet alleen bij het in- en uitgaan van de school, meerdere keren op de dag en ook in het weekend.
- Grote speeltuin op hoek met Lingert en Diemenwei vormt gevaarlijke situatie in combinatie met hardrijders.

Te hard rijden

In de hele wijk geldt een snelheidslimiet van 30 km/uur. Niet alleen op de Diemewei 40ste straat en De Meren 10e straat wordt te hard (harder dan 30 km/uur) gereden, ook:

- rondom de school in de 60ste straat, de 50ste straat, 52ste straat, 62ste straat, stukje tussen 60ste en 62ste straat
- De Flier 38^{ste} straat
- De Flier 39^{ste} straat
- De Lingert 52^{ste} straat
- De Marskramer
- De Geer

Overlast De Flier

In de belangrijkste straten in de Flier wordt te hard gereden en bewoners ondervinden hiervan grote overlast. De straten zijn niet ingericht als 30 km/uur wegen. Ze zijn hiervoor te breed en er is te felle verlichting. De overlast van te hard rijden in de Flier is al jaren geleden bij de gemeente gemeld.

De bewoners van De Flier ervaren de tijd dat zij nodig hebben om de wijk te verlaten als lang. De verkeersremmende maatregelen op De Meren 10^e straat verergeren deze overlast. De paaltjes die zijn geplaatst om de snelheid te verminderen veroorzaken ook gevaarlijke situaties.

In de wijk De Flier zijn op diverse plekken parkeerproblemen.

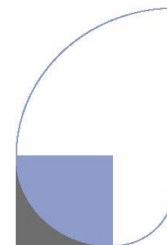
Bewoners zijn teleurgesteld (boos) dat er wel verkeersremmende maatregelen worden getroffen in De Meren 10^e straat en Diemewei 40^{ste} straat en er niets wordt gedaan aan de problemen in de Flier. Terwijl dit al veel eerder is gemeld.

Gevaarlijke oversteekplaatsen

In de wijk Kerkeveld zijn 11 punten aangewezen waar het lastig en zelfs gevaarlijk is om de straat over te steken tijdens de drukke tijden. Dit geldt voor de zwakkere verkeersdeelnemers: vooral voor kinderen en fietsers (met kinderen achterop de fiets). Ook in de Huurlingsedam is een voor kinderen gevaarlijke oversteekplaats op de plek waar zij de straat moeten oversteken naar de dependance van de school.

Bereikbaarheid wijk voor nutsdiensten

Wij hebben de brandweer gevraagd hun mening over de bereikbaarheid van de wijk Kerkeveld voor nutsdiensten. Door de ruime opzet en het vele water en groen is de gehele wijk tot in alle hoeken goed bereikbaar. Kerkeveld is zelfs een van de best bereikbare wijken in Wijchen.



GELDERS
GENOOTSCHAP

Overige niet verkeerstechnische problemen

De leden van de werkgroep gaven aan dat veel bewoners in de wijk Kerkeveld zich niet gehoord en serieus genomen voelen. Er wordt niet geluisterd naar de bewoners en in het verleden gedane beloftes worden niet nagekomen. Het is onduidelijk hoeveel bewoners overlast ondervinden en hoe erg de bewoners dit vinden. Is overlast door drukte en een te hoge snelheid het probleem van velen of van enkelen? Er werd een aantal keren gezegd dat niet alle inwoners de overlast hetzelfde ervaren. Er is een verschil tussen beleving en werkelijkheid.

Het gedrag en de houding van verkeersdeelnemers leidt tot onderlinge irritaties en intimidaties en beïnvloedt de sfeer in de wijk negatief.

De tweede ontsluiting is een politieke discussie geworden. De focus in de discussie ligt op de een oplossing (tweede ontsluiting). De problematiek en de oplossing van de problematiek is nooit goed onderzocht. Het is niet voor iedereen duidelijk wat exact het probleem is en hoe groot dit probleem is. Het besluit in 2007 om geen tweede ontsluiting aan te leggen vinden sommigen een juist besluit anderen vinden dit een fout besluit.

De bewoners van de Huurlingsedam zijn teleurgesteld dat er geen locatie voor de onderbouw is in de eigen wijk. Dit was ooit wel de bedoeling.

Zorgen

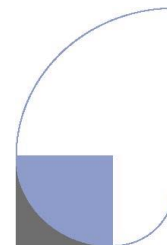
De kaart die is gemaakt in 2007 met daarop een aantal mogelijke ontsluitingen in het kader van het calamiteitenplan zorgt nog steeds voor onzekerheid bij bewoners. Dat geldt voor alle bewoners die nabij een van de pijlen op de kaart wonen. De zorgen die zijn genoemd zijn:

- Toename van verkeer (door mijn straat)
- Aantasting van de groene zone en/of het natuurgebied
- Aantasting van de rustige woonomgeving
- Het verdwijnen van de hofjes in De Lingert
- Afname van de veiligheid in de wijk (criminaliteit)
- Geluidshinder van toenemend verkeer

Er is tevens zorg dat een tweede ontsluiting de problemen niet oplost en dat deze voor niets wordt aangelegd. Er is behoefte bij de inwoners te weten waar een mogelijke tweede ontsluiting komt en wat de voor- en nadelen en wat de consequenties van deze ontsluiting zijn.

Andere zorgen die zijn genoemd zijn:

- Er gebeurt een keer een (ernstig) ongeluk
- Bij een calamiteit kunnen we de wijk niet uit
- De huizen aan de drukke straten zijn moeilijk te verkopen en dalen in waarde
- Overlast zal toenemen door groei Huurlingsedam



GELDERS
GENOOTSCHAP

Conclusie eerste fase

De interviews met de werkgroepleden hebben het volgende opgeleverd:

- Een kaart met de problemen in de wijk Kerkeveld en een toelichting op basis van de gesprekken – 1 op 1 – met de leden van de werkgroep.
- Een inventarisatie van de zorgen over de toekomstige verkeersontwikkelingen.
- Een inventarisatie van de zorgen over de consequenties van een mogelijke tweede ontsluiting.
- Er is een beeld van de verschillende belangen en tegenstrijdigheden in- en om de wijk Kerkeveld.
- Er is een beeld van de gedeelde waarden en kwaliteiten van de wijk Kerkeveld.

De conclusie van het verkeerstechnisch onderzoek staat in de rapportage van Goudappel Coffeng:

Conclusie

Verkeerskundig zijn gebruik, vormgeving en functie van de wegen in Kerkeveld in balans. Op de Kerkedreef, Diemenwel 40 en De Meren 10 is spelen op straat niet mogelijk, maar ook niet gewenst. Een knelpunt is de omgeving van de school vlak voor aanvang van de school. Een aandachtspunt is de verkeersafwikkeling op het kruispunt Kerkedreef.

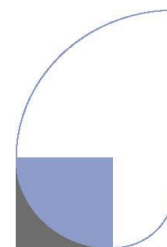
Echter, verkeer is ook beleving.

Wij trekken de volgende conclusie uit het onderzoek dat tot nu toe is gedaan:

Al tonen de verkeersstellingen aan dat de straten de aantallen motorvoertuigen aan kunnen, de door de bewoners ervaren hinder is duidelijk een probleem.

Deze conclusie wordt niet door alle leden van de werkgroep gedeeld. Een gedeelte van de werkgroep vindt dat het verkeerstechnisch onderzoek en de mening van de brandweer aantoont dat er geen nut en noodzaak is voor een tweede ontsluiting en dat vervolgonderzoek dus niet noodzakelijk is. De motivatie hiervoor is als volgt:

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het verkeersbeeld, waar de verkeersintensiteit onderdeel van uitmaakt, in de 10e straat De Meren en de 40e straat Diemewei niet afwijkt van het landelijke beeld. Na de piek die veroorzaakt wordt door de school, mag het straatbeeld in deze straten zelfs als rustig worden geclassificeerd. De brandweer heeft aangegeven dat de wijk Kerkeveld zeer goed bereikbaar is voor hulpdiensten. De bereikbaarheid is goed, de doorstroming voldoende en de verkeersdruk valt alleszins mee. Verder onderzoek naar mogelijkheden voor een tweede ontsluiting zijn niet meer aan de orde.



GELDERS
GENOOTSCHAP

Vervolgonderzoek tweede fase

Input van de werkgroep

We hebben de leden van de werkgroep gevraagd welk verder onderzoek na de eerste fase nog nodig is. De volgende zaken zijn genoemd:

Raadpleeg de bewoners

- Doe onderzoek naar de meningen van de bewoners in de wijken van Kerkeveld; zorg dat alle bewoners, voor en tegen, gehoord worden.

Snelheid

- Neem de snelheidsmetingen die in het verleden door de gemeente zijn gedaan mee in het onderzoek.
- Voer extra snelheidsmetingen uit op de straten waar te hard wordt gereden (alle straten genoemd in de inventarisatie fase 1).
- Onderzoek de verschillen tussen de gevoelsnelheid en de werkelijke snelheid.
- Onderzoek naar snelheid wordt niet door iedereen aanbevolen. Een aantal werkgroep leden is van mening dat dit aspect al door de werkgroep is onderzocht en heeft geleid tot een maatregelenpakket in de 20e straat De Gamert, kruising Woordsestraat/10e straat De Meren, 10e straat De Meren en de 40e straat Diemewei. Overige straten zijn bewust door de werkgroep niet verder onderzocht omdat de snelheidsproblemen op de hiervoor genoemde locaties het grootst zijn. Dit gedeelte van de opdracht is voltooid en de gemeente Wijchen heeft de maatregelen reeds ingepland.

Hinder verkeersdrempels

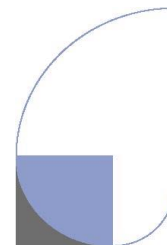
- Onderzoek de afstanden en reistijden van de wijken in Kerkeveld en vergelijk deze met andere wijken in Wijchen.

Drukke Diemewei 40ste straat en De Meren 10e straat

- Onderzoek de normen voor drukte op een 30km/uur weg.
- De betreffende wegen zijn ingericht voor 50 km/uur; onderzoek of de snelheid 30 km moet blijven en moet zijn.
- Onderzoek normen voor gevelstand in combinatie met aantal motorvoertuigen per etmaal.
- Onderzoek uitstoot fijnstof.
- Onderzoek geluidsbelasting.
- Onderzoek de onderbouwing van het rapport van VVN.

School

- Onderzoek hoe de chaos tijdens de piekdrukke bij de school kan worden verbeterd. Een suggestie is om te kijken naar de mogelijkheden voor het creëren van meer parkeerplaatsen bij de school voor het 'laden en lossen' van kinderen.
- Onderzoek of er verbinding gemaakt kan worden tussen de beide scholen om het omrijden vanuit de Huurlingsedam te voorkomen.



GELDERS
GENOOTSCHAP

- Onderzoek of het mogelijk is om het oversteken makkelijker te maken door het aanbrengen van verkeersremmende maatregelen in de 52ste straat.
- Er wordt in het komende schoolseizoen een continue rooster ingevoerd. Bereken het effect hiervan.
- Bereken de effecten op het verkeer als beide wijken een eigen voorziening krijgen voor de onderbouw.

Tweede ontsluiting

- Onderzoek waar het verkeer naar toe gaat bij het verlaten van de wijk (woonwerkverkeersstromingen) ten behoeve van het bepalen van het nut van een tweede ontsluiting (zal de tweede ontsluiting ook daadwerkelijk worden gebruikt?)
- Breng ook de 'kosten en baten in beeld' van de mogelijke oplossingen. Wat offer je op voor welk resultaat? Baten zijn oplossingen voor geconstateerde problemen, Kosten zijn bv ontstaan sluiproutes, verliezen bepaalde kwaliteiten, etc.)
- Onderzoek of een tweede ontsluiting (einde Lingert en de Flier naar de Woordsestraat) een positief effect zal hebben voor de rust in de wijk en benoem de voordelen voor de bewoners.
- Bepaal wanneer algemeen belang voor het belang van aanwonenden gaat.
- Onderzoek hoe we de geïnventariseerde problemen met de huidige ontsluiting kunnen oplossen.

Voorstel onderzoek tweede fase

Onderzoek 1: Een enquête naar de verkeershinder in de wijk Kerkeveld.

Om tot een zorgvuldige conclusie te komen is het van belang om de geïnventariseerde problemen te 'toetsen' aan de mening van alle bewoners van de wijk. Er is behoefte aan een 'waardering' van de problemen en de mate van overlast.

Voorstel is om dit te doen door middel van een brede enquête. In de enquête worden neutrale vragen geformuleerd om te achterhalen wat er leeft in de wijk op het gebied van verkeershinder. Om niet in de toekomst opnieuw een enquête te doen wil de gemeente Wijchen in de enquête ook vragen wat de bewoners vinden van mogelijke oplossingsrichtingen. Daarom worden in de enquête ook vragen gesteld over verschillende passende oplossingen.

De enquête wordt uitgevoerd met een online enquêteprogramma. Met het online programma wordt de enquête opgezet, uitgevoerd en worden ingevulde enquêtes binnengehaald. Nadat de enquête geprogrammeerd is in het programma, wordt via een mail of een brief een internetlink verspreid onder de bewoners. Deze link verwijst naar een website waar de enquête ingevuld kan worden. Vervolgens worden de gegevens geanalyseerd om de juiste resultaten te presenteren, in de vorm van tabellen, grafieken en figuren.

Onderzoek 2: Verkeerstechnisch aanvullend onderzoek

- Aantallen verkeersongevallen in het verleden
- Afstanden en reistijd van verkeer binnen de wijk in en buiten de spits
- Normen voor aantallen motorvoertuigen op 30km/uur wegen

- Toekomstige verkeersintensiteiten: effecten van de Huurlingsedam op verkeer rondom de school en effecten van verdere invulling lege kavels De Gamert.
- Indien gewenst kan de gemeente zelf extra snelheidsonderzoek uitvoeren
- Onderzoek oplossingsrichtingen voor de geïnterpreteerde problemen ten behoeve van de enquête.

Vervolg

Van de resultaten van de enquête en de resultaten van het aanvullende verkeersonderzoek wordt een rapport gemaakt. Dit rapport wordt besproken in de werkgroep. Alle werkgroepleden geven hun eigen reactie op het rapport. Het onderzoeksrapport en de individuele reacties van de werkgroepleden worden aangeboden aan het college van B&W.

Het trekken van een conclusie en een keuze voor vervolgmaatregelen is een politiek besluit. De discussie wordt in de gemeenteraad gevoerd.