

Een alternatief voor het parkeerreferendum? Resultaten van een Participatieve Waarde Evaluatie over parkeerbeleid in Gouda

Martijn de Vries – Populytics – martijn@populytics.nl

Otto Cazemier – Mobycon – o.cazemier@mobycon.nl

Patricia Koppert – gemeente Gouda – patricia.koppert@gouda.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2024, Utrecht

Samenvatting

In steeds meer Nederlandse steden stuiten plannen om autobezit- en gebruik te ontmoedigen op maatschappelijke weerstand. Burgerparticipatie wordt vaak genoemd als middel om de weerstand weg te nemen, maar de instrumenten die in veel gemeentelijke participatieverordeningen zijn opgenomen zijn ontoereikend. Zo leveren de parkeerreferenda die onlangs in Amersfoort en Haarlem zijn alleen maar meer weerstand op. Een verklaring hiervoor is dat in een referendum een complexe opgave, in dit geval over de verdeling van de schaarse openbare ruimte, tot een 'ja/nee'-vraag wordt gereduceerd. De vraag waarover inwoners mogen meepraten ligt dus mijlenver af van de realiteit waar beleidsmakers mee te maken hebben. Dat de uitkomst in beide gemeenten (ongeveer 80% tegen) aan de kant wordt geschoven, valt dus goed te verklaren. Zoals een raadslid in Haarlem het treffend verwoorde: "het referendum heeft Haarlem niet ineens veel groter gemaakt". Op deze manier levert participatie teleurstelling alom op, ook voor de inwoners wiens vertrouwen in de overheid begrijpelijker wijze afneemt wanneer ze het gevoel hebben dat hun inbreng in de wind wordt geslagen. In dit artikel stellen we daarom een alternatieve methode voor om op grote schaal bewoners te betrekken bij parkeerplannen: de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). In een PWE nemen bewoners virtueel plaats op de stoel van een beleidsmaker. In een online omgeving krijgen ze eerst een uitleg over de opgave, waarna ze advies geven over een specifieke beleidsvraag, in dit geval: 'waar moet meer of minder ruimte voor komen in de stad?' Aan de hand van een casestudie in Gouda laten we zien dat op deze manier een grote groep inwoners kan worden betrokken bij parkeerbeleidsplannen. Deze eerste PWE over parkeerbeleid levert een genuanceerd beeld op van de verschillende perspectieven op de verdeling van de openbare ruimte in de stad én welke rol er voor parkeren is weggelegd in het bevorderen van stedelijke leefbaarheid en mobiliteit. In de discussie vergelijken we de resultaten van de PWE kort met twee soortgelijke PWEs die sindsdien in Haarlem en Amsterdam zijn uitgevoerd. In alle drie de steden zien we dat het merendeel van de inwoners prioriteit geeft aan een groene en bereikbare stad, maar dat opvattingen over de rol van parkeren uiteenlopen tussen en binnen de steden. Door inzicht te bieden in deze opvattingen biedt een PWE de mogelijkheid publieke waarden en zorgen serieus te nemen bij het maken van parkeerplannen, wat de inhoudelijke kwaliteit en het draagvlak voor deze plannen kan bevorderen.

1. Introductie

In steeds meer Nederlandse steden worden plannen gemaakt om autobezit- en gebruik te ontmoedigen. Daar zijn allerlei goede redenen voor, die er in de kern op neerkomen dat de openbare ruimte in Nederland schaars is, dat deze schaarse toeneemt en dat er ruimte nodig is voor andere dingen zoals de woningbouwopgave en extra groenvoorzieningen in het kader van klimaatadaptatie. Parkeerregulering kan op verschillende manieren bijdragen aan het efficiënter benutten van de beschikbare openbare ruimte, zodat er een betere balans gevonden kan worden tussen verschillende functies die ruimte vragen. Deze 'tekentafel logica' wordt aan 'de keukentafel' echter lang niet altijd aanvaard, waardoor er geregeld grote weerstand tegen plannen voor parkeerregulering is.

In Amersfoort en Haarlem zijn bijvoorbeeld vrij recentelijk referenda afgedwongen, waarbij een ruime meerderheid tegen de plannen voor meer parkeerregulering stemde (respectievelijk 76% en 82%). Er zijn allerlei verklaringen voor dit soort weerstand tegen parkeerregulering. Uit de Nationale Klimaatraadpleging van 2023 blijkt bijvoorbeeld dat klimaatmaatregelen die direct invloed hebben op de leefwereld van bewoners achter de voor- of autodeur de meeste zorgen en (on)rechtvaardigheidsgevoelens oproepen (de Vries et al., 2023). Ook is alom bekend dat zolang inwoners het gevoel hebben dat hun waarden en zorgen niet serieus genomen worden, de kans groot is dat deze zorgen in stevige weerstand tegen beleidsvoorstellen uitmonden (Cuppen, 2018; Cuppen et al., 2020).

Het is dus belangrijk om bewoners zorgvuldig te betrekken bij het maken van parkeerplannen. Behalve om normatieve redenen (een eerlijk en inclusief proces) wijzen ook steeds meer studies uit dat zorgvuldige participatie kan leiden tot procedurele rechtvaardigheid en daarmee tot acceptatie van meer parkeerregulering. Uit case studies rond het invoeren van cordonheffingen in Londen, Stockholm en Göteborg blijkt bijvoorbeeld dat het zorgvuldig betrekken van inwoners een belangrijke succesfactor is voor draagvlak voor deze maatregel (Banister, 2003). Bovendien kan zorgvuldige participatie de kwaliteit van parkeerplannen bevorderen, want inwoners zijn de ervaringsdeskundigen wat betreft het gebruik van de openbare ruimte in hun buurt. De percepties (bijvoorbeeld over lokale verkeerspatronen en de ernst van het (parkeer)probleem) en de creatieve ideeën die inwoners aandragen, zijn dus potentieel een waardevolle bron van informatie voor beleidsmakers (Banister, 2008). Deze potentie blijft in de praktijk echter vaak onbenut.

Sterker nog, participatie over parkeerplannen leveren geregeld meer frustratie, teleurstelling en weerstand op. Dit geldt in ieder geval voor de parkeerreferenda die in Amersfoort en Haarlem zijn georganiseerd. Dat komt hoofdzakelijk doordat een referendum geen geschikte methode is om bewoners bij een complex beleidsvraagstuk te betrekken. Op basis van de uitslag kan er eigenlijk niets geconcludeerd worden. De voorzichtige conclusie "dat er is te weinig draagvlak voor is", zoals een raadslid uit Haarlems laat optekenen, is eigenlijk al dubieus, want zoals een ander raadslid terecht opmerkt "weet je niet precies tegen welke onderdelen van het beleid ze hebben gestemd" (Sikma & Wtenweerde 2024). Met andere woorden: het vraagstuk dat met een referendum aan de keukentafel wordt voorgelegd, komt namelijk helemaal niet overeen met het vraagstuk dat voorligt aan de tekentafel.

Aan de tekentafel worden complexe opgaven uitgewerkt, die in de woorden van een wethouder uit Haarlem "altijd pijn zullen doen" (Sikma & Wtenweerde 2024). Als je

inwoners bij een beleidsvraag betreft, kan je deze keuzepijn maar beter voorleggen. Biedt je namelijk inspraakmogelijkheden aan waarbij je een complexe opgave tot 'ja/nee'-vraag reduceert, dan wek je als overheid de illusie dat het mogelijk is om helemaal geen parkeerregulering in te voeren. Als dat geen optie is, gegeven de vele opgaven die beslag leggen op de schaarse open ruimte, dan is een parkeerreferendum eigenlijk een vorm van schijnparticipatie, die teleurstelling alom teweegbrengt. Zowel voor inwoners, wiens vertrouwen in de overheid begrijpelijkerwijze afneemt wanneer ze het gevoel hebben dat hun inbreng in de wind wordt geslagen, als voor beleidmakers, die niks met deze adviezen kunnen en naderhand moeten constateren dat de vraag die is voorgelegd eigenlijk de verkeerde was, want: "het referendum heeft Haarlem niet ineens veel groter gemaakt" (Sikma & Wtenweerde 2024).

1.1 PWE: een alternatief voor zorgvuldige, grootschalige participatie over parkeerplannen

Een alternatieve methode voor het referendum, waarmee ook een grote groep inwoners geraadpleegd kan worden, is de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). Deze methode wordt de laatste jaren steeds vaker ingezet om grote groepen bewoners te betrekken bij allerhande beleidsvraagstukken. Zo hebben tijdens de coronatijd meer dan 30.000 Nederlanders advies gegeven aan de overheid over versoepelingsmaatregelen (Mouter et al., 2021c) en zijn er reeds twee Nationale Klimaatraadplegingen op basis van de PWE-methode uitgevoerd (Mouter et al., 2021a; De Vries et al., 2023).

In een PWE nemen bewoners virtueel even plaats op de stoel van een beleidsmaker. In een online omgeving krijgen ze eerst een uitleg over de opgave, waarna ze advies geven over een specifieke beleidsvraag, zoals 'op welke opties moet de overheid inzetten om de klimaatdoelen te halen?' Daarna zien deelnemers welke beleidsopties er voor liggen, wat de effecten van de verschillende keuzes zijn en geven ze een beleidsadvies, waarbij ze rekening moeten houden met beperkingen (zoals een beperkt budget of klimaatdoel). Zo ervaren zij de keuzepijn die beleidsmakers ook ervaren. Vervolgens onderbouwen deelnemers hun keuzes ook nog, wat gedetailleerde inzichten oplevert in de waarden en zorgen, die (gebrek aan) draagvlak voor verschillende beleidskeuzes kunnen verklaren.

De PWE-methode is ondertussen voor verschillende mobiliteitsvraagstukken toegepast, zoals het prioriteren van specifieke mobiliteitsprojecten van de Vervoerregio Amsterdam (Mouter et al., 2021e), de herziening van het stelsel medische rijgeschiktheid (van der Meulen, 2022) en de planning van de Lelylijn (Populytics, 2023). Tot voor kort is PWE nog niet toepast om inwoners van steden te betrekken bij plannen voor aanpassingen in parkeerbeleid. Aangezien zorgvuldige participatie in potentie een bijdrage kan leveren aan de acceptatie en kwaliteit van parkeerbeleid, verkennen we in dit artikel in hoeverre PWE hiervoor een geschikte methode is. Dat doen we aan de hand van een concrete casus: een PWE-raadpleging over het parkeerbeleidsplan in Gouda, waarin bijna 1.000 inwoners meedachten over het verdelen van de openbare ruimte.

1.2 Opbouw van het paper

Hieronder introduceren we in sectie 2 de casus en het ontwerp van de PWE-raadpleging. Daarna bespreken we in sectie 3 de belangrijkste resultaten, die een genuanceerd beeld opleveren van de verschillende opvattingen over parkeren. In de discussie reflecteren we op de bruikbaarheid van de PWE resultaten en het participatieproces.

2. Methode

2.1 Casus Gouda

De gemeente Gouda heeft in haar Verkeerscirculatieplan de ambitie beschreven om door middel van een mobiliteitstransitie de mobiliteit gezonder en duurzamer te maken. Parkeren is het sleutelinstrument om dit te bereiken, maar tegelijkertijd een uitdagend onderwerp, onder andere doordat parkeerregulering mensen persoonlijk raakt en kan worden ervaren als een afname in comfort. Het balanceren tussen tegengestelde belangen vormt voor de gemeente een grote uitdaging. Om tot een gedragen parkeerbeleidsplan te komen zet de gemeente daarom intensief in op participatie en uitlegbaarheid. Mobycon en Populytics zijn ingeschakeld om hierbij te helpen. Mobycon begeleidt het proces om tot een breed gedragen nieuw parkeerbeleidsplan te komen, dat duidelijk moet maken waarom de ambities van gemeente Gouda meerwaarde bieden voor de stad, haar inwoners en bedrijven. Populytics begeleidde de uitvoering van de PWE-raadpleging, waarbij inwoners de gemeente konden adviseren over de verdeling van de openbare ruimte in de stad.

2.2 PWE-ontwerp

Om te beginnen is de keuze om deze PWE-raadpleging voor de gemeente Gouda te maken ontstaan vanuit de behoefte om de integrale aanpak die de gemeente hanteert, ook aan inwoners voor te leggen. De gemeente wilde graag weten hoeveel publieke ruimte inwoners toekennen aan verschillende publieke functies. Voor deze vraag heeft Populytics een aantal concept PWEs gemaakt. In samenwerking met Mobycon en de gemeente Gouda zijn deze concepten in 4 stappen verder uitgewerkt: (1) het vaststellen van de vraagstelling; (2) de beleidsopties in kaart brengen; (3) informatie over de opties en de effecten verzamelen en beschrijven; en (4) beperkingen vaststellen zodat deelnemers de keuzepijn van de beleidsmakers ervaren. In stap 1 werd direct duidelijk dat de beleidsvraag op verschillende schaalniveaus gesteld kan worden en dat dit mogelijk andere antwoorden oplevert. Daarom zijn er twee PWE-keuzetaken gemaakt.

Keuzetaak 1: Wat vinden inwoners belangrijk in de stad?

Het doel van deze keuzetaak is om te achterhalen welke publieke waarden inwoners prioriteren met betrekking op de openbare ruimte (figuur 1). Vinden inwoners het belangrijker dat iedereen zich veilig voelt in het verkeer? Of dat de auto overall gemakkelijk en dichtbij geparkeerd kan worden? Doordat deelnemers een beperkt aantal punten over verschillende opties verdelen geven ze aan waar prioriteiten liggen.

Keuzetaak 2: Hoe verdelen inwoners de openbare ruimte in hun wijk?

Het doel van deze keuzetaak is om inzichten op te halen over hoe inwoners verschillende vormen van openbaar ruimtegebruik tegen elkaar afwegen (zie figuur 2). In hoeverre willen inwoners dat er ruimte is om te fietsen in hun wijk? Of voor groen? En in hoeverre zijn ze bereid om ander ruimtegebruik, zoals parkeerplaatsen hiervoor op te offeren? Er zijn 9 opties voor openbaar ruimtegebruik in de wijk voorgelegd. Wanneer de deelnemers starten is de ruimte precies verdeeld. Deelnemers kunnen per optie kiezen om de ruimte zo te houden, (veel) meer ruimte aan een optie toe te kennen of (veel) minder ruimte.

Figuur 1: Schermafbeelding van keuzetaak 1.

Deel 1: Wat vindt u belangrijk in de stad? Verdeel 40 punten.
Gebruik de **+** en **-** knoppen om punten aan opties te geven.

<p>U kunt de auto overal gemakkelijk en dichtbij parkeren. i</p> <p>- 0 +</p>	<p>Er zijn veel plekken buiten om te spelen, te sporten en om elkaar te ontmoeten. i</p> <p>- 0 +</p>	<p>Iedereen voelt zich veilig in het verkeer. i</p> <p>- 0 +</p>
<p>In Gouda kunt u snel op de juiste plek komen. i</p> <p>- 0 +</p>	<p>Er zijn veel groene plekken met bomen en planten. i</p> <p>- 0 +</p>	<p>Er is veel ruimte op straat voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. i</p> <p>- 0 +</p>
<p>Buiten is er veel plaats voor ondernemers. Bijvoorbeeld om spullen uit te laden, voor terrassen of voor reclameborden. i</p> <p>- 0 +</p>	<p>Alle mensen kunnen gemakkelijk van de ene plek naar de andere plek komen. i</p> <p>- 0 +</p>	

Figuur 2: Schermafbeelding van keuzetaak 2 (niet alle opties zijn zichtbaar).

Deel 2: Waar wilt u dat er ruimte voor is in uw wijk?
Gebruik de sliders om meer of minder waarde aan de opties toe te kennen.

Beperking
Ruimte op straat

De ruimte is precies verdeeld

Autorijden in de wijk
Ruimte zo houden

Sporten en spelen in de wijk
Ruimte zo houden

Wandelen in de wijk
Ruimte zo houden

Samenkomen in de wijk
Ruimte zo houden

Parkeren van fietsen in de wijk
Ruimte zo houden

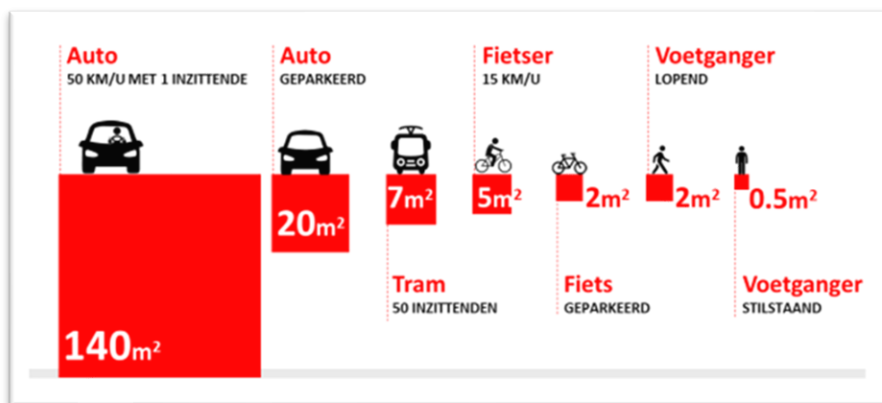
Parkeren van auto's in de wijk
Ruimte zo houden

Feedback

Voor keuzetaak 2 was het een uitdaging om de relevante beleidsopties en de informatievoorziening (zoals het effect op de openbare ruimte) te bepalen. Omdat sommige opties overduidelijk meer ruimte op straat innemen, wilden we dit meegeven aan de deelnemers. Daarvoor is het effect 'ruimte op straat' toegevoegd, die in de uitgangssituatie 'precies verdeeld' was. Als een deelnemer meer ruimte wilde toekennen aan een optie, dan kwam dit metertje (figuur 2) in het rood te staan en moest de deelnemer ergens anders minder ruimte kiezen, voordat ze verder kon.

Voor de verschillende vervoersmiddelen is het maximale gebruik van de ruimte (schuifje helemaal rechts) ingeschat op basis van figuur 3 (deze was ook zichtbaar voor deelnemers). Voor andere opties, zoals 'groen in de wijk', was geen eenduidige inschatting te bepalen. Daarom is besloten om de ordegroottes voor het effect op de ruimte voor iedere optie in te schatten (zie Tuit & de Vries, 2024 voor de volledige toelichting). Voor 'sporten en spelen in de wijk' is bijvoorbeeld aangenomen dat het ruimtebeslag hetzelfde is als voor lopende voetganger.

Figuur 3: Ruimtegebruik van verschillende vervoersmiddelen (Gemeente Amsterdam, 2017).



2.3 Dataverzameling

In de periode van 24 april 2024 tot 15 mei 2024 gaven in totaal 996 inwoners advies via de PWE-raadpleging. Deelnemers zijn op twee manieren geworven: met een gesloten link die via de "Gouda denkt mee app" en onder een aselecte groep per wijk via een uitnodigingsbrief is verspreid en met een open link die via allerlei (sociale) mediakanalen van de gemeente is verspreid. Aangezien de resultaten tussen de gesloten en open raadpleging geen tot kleine verschillen vertonen (Tuit & de Vries, 2024, bijlage D en E), presenteren we hier de resultaten van de gesloten en open raadpleging samen. Deze totale steekproef is gewogen op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. Hierdoor is er meer gewicht toegekend aan de keuzes van ondervertegenwoordigde groepen, zoals praktisch opgeleiden. Zo geven de resultaten een redelijk representatief beeld van de voorkeuren van inwoners uit Gouda.

Tabel 1: Demografische kenmerken van de steekproeven.*

Kenmerk		Populatie Gouda	Totaal (n=996)
Geslacht	Man	49,2%	53,9% (359)
	Vrouw	50,8%	46,1% (307)
Leeftijd	18 t/m 34 jaar	14,0%	16,0% (110)
	35 t/m 64 jaar	62,7%	61,5% (421)
	65 en ouder	23,3%	22,5% (154)
Opleidingsniveau	Praktisch	27,1%	5,0% (33)
	Middelbaar	38,0%	22,8% (151)
	HBO of WO	34,9%	72,2% (478)
Wijk	Binnenstad	11,5%	22,5% (153)
	Bloemendaal	13,0%	12,5% (85)
	De Korte Akkeren	13,1%	11,2% (76)
	Goverwelle	14,8%	10,8% (73)
	Kort Haarlem	13,3%	14,0% (95)
	Noord	14,0%	10,8% (73)
	Plaswijck	16,8%	7,8% (53)
	Stolwijkersluis	0,6%	3,4% (23)
	Westergouwe	2,8%	6,5% (44)
	Niet in Gouda	-	0,5% (4)

* Niet alle deelnemers hebben elk onderdeel van de raadpleging ingevuld. Sommige deelnemers zijn eerder afgehaakt en hebben het einde van de raadpleging niet ingevuld. Daarom tellen de cijfers in de tabel hiernaast niet altijd op tot het totaal. In bijlage C geven we een overzicht van het aantal mensen dat een onderdeel heeft ingevuld.

3. Resultaten

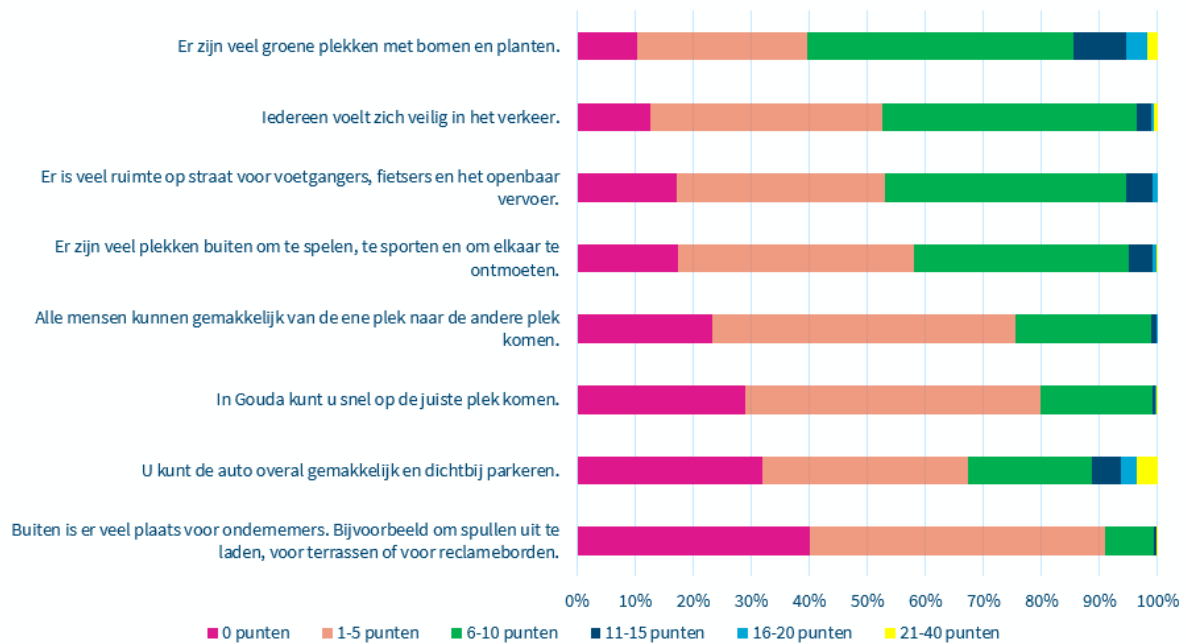
3.1. Hoe prioriteren deelnemers publieke waarden met betrekking tot de openbare ruimte in Gouda? (Keuzetaak 1).

Figuur 4 laat de puntenverdeling over de verschillende publieke waarden met betrekking tot de openbare ruimte in Gouda zien. In hoeverre deze opties prioriteit krijgen, kan worden bepaald aan de hand van de uitgangswaarde: 5 punten. Als een deelnemer alle 8 opties even belangrijk vindt, dan verdeelt deze alle 40 punten namelijk gelijk over deze opties (dus 5 per optie).

Er zijn 4 publieke waarden die meer punten dan de uitgangswaarde krijgen van tenminste 40% van de deelnemers. De optie 'er zijn veel groene plekken met bomen en planten' krijgt van 60% van de deelnemers meer punten dan de uitgangswaarde, gevolgd door de optie over verkeersveiligheid en ruimte voor voetgangers, fietsers en het OV (48%) en ruimte om te spelen, sporten en elkaar te ontmoeten (43%).

Verder valt op dat de optie over het parkeren van de auto zeer verschillend wordt geprioriteerd. Ongeveer 32% geeft helemaal geen punten aan deze optie. Tegelijkertijd geeft ook ongeveer 32% meer punten dan de uitgangswaarde aan deze optie en 12% zelfs veel meer punten (11 of meer).

Figuur 4: Puntenverdeling over de publieke waarden m.b.t. de openbare ruimte in Gouda.



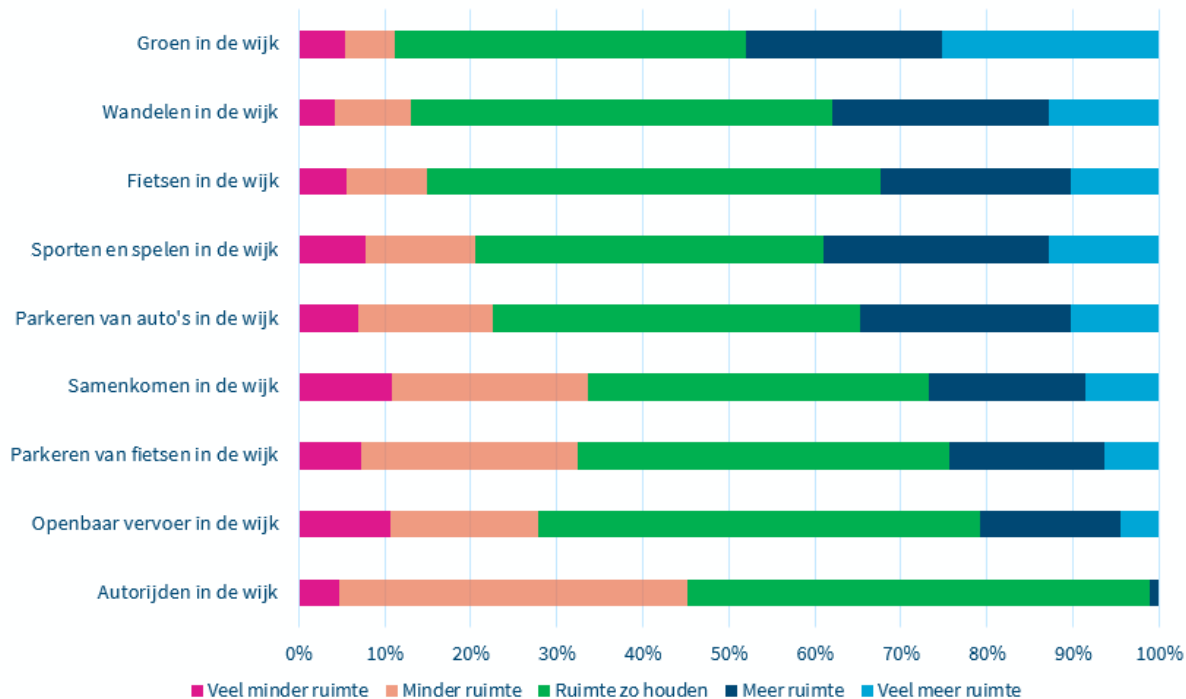
3.2. Hoe verdelen inwoners de openbare ruimte in hun wijk? (Keuzetaak 2).

Figuur 5 laat zien dat deelnemers met name meer ruimte geven aan groen, wandelen, fietsen, sporten en spelen in hun wijk. De hieraan gerelateerde waarden in keuzetaak 1 stonden gemiddeld genomen ook bovenaan in de stad. Op hoofdlijnen komt de rangorde van verschillende ruimtegebruiken op wijkniveau dus overeen met de rangorde van de publieke waarde met betrekking tot de openbare ruimte in de stad uit keuzetaak 1.

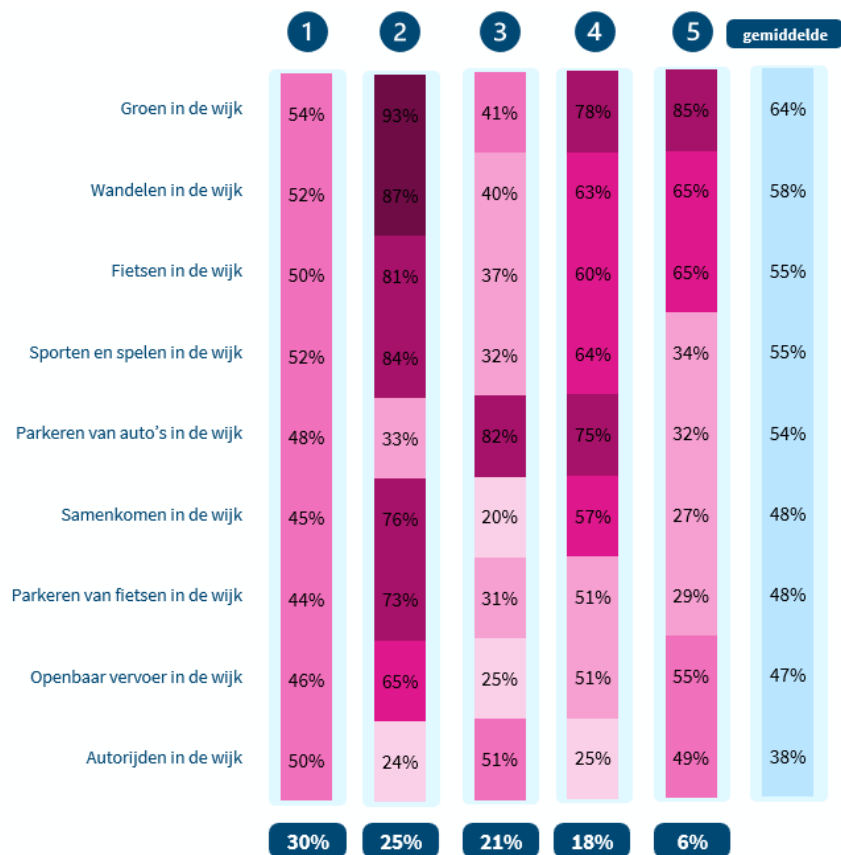
Wat betreft de optie ruimte voor 'parkeren van auto's in de wijk' zien we interessante verschillen ten opzichte van keuzetaak 1. Ongeveer 23% van de deelnemers adviseert om minder ruimte voor parkeren te maken in hun wijk. Dit is lager dan de 32% die in keuzetaak 1 geen punten geeft aan de publieke waarde 'u kunt de auto overal en gemakkelijk parkeren'. Dit wijst erop dat minder inwoners daadwerkelijk bereid zijn om ruimtegebruik voor parkeerplekken *in de wijk* op te offeren, dan dat er inwoners zijn die parkeren *in de stad* geen prioriteit geven. Verder adviseert ongeveer 43% van de deelnemers om de ruimte voor het parkeren van auto's in de wijk te laten zoals het nu is en adviseert 30% om hier meer ruimte voor te maken.

Met behulp van geavanceerdere Latente Klasse Cluster Analyses (LKCA's) kunnen we op basis van de PWE-data ook verschillende groepen onderscheiden. Een LKCA-model gaat op zoek naar groepen deelnemers die grotendeels dezelfde keuzes maken en kan bij het clusteren van deelnemers rekening houden met achtergrondkenmerken. Het optimale LKCA-model voor keuzetaak 2 (figuur 6) onderscheidt vijf groepen met verschillende perspectieven op het verdelen van de ruimte op wijkniveau. Het enige achtergrondkenmerk met significante invloed op de clustering is hoe deelnemers naar hun werk reizen. Overige kenmerken zoals leeftijd, opleidingsniveau en geslacht zijn niet significant (zie Tuit & de Vries, 2024). Onder figuur 6 lichten we de belangrijkste verschillen tussen de clusters toe.

Figuur 5: Ruimteverdeling over verschillende openbare ruimtevragers in de wijk.



Figuur 6: Resultaten van de LKCA. De percentages laten zien hoeveel ruimte de gemiddelde deelnemer in een cluster aan een vorm van ruimtegebruik geeft. De percentages betekenen: 0% = veel minder ruimte, 25% = minder ruimte, 50% = ruimte zo houden, 75% = meer ruimte, 100% = veel meer ruimte.



Toelichting van de clusters

- Cluster 1 (30% van de deelnemers) adviseert om de verdeling van de openbare ruimte in hun wijk te houden zoals het nu is.
- Cluster 2 (25% van de deelnemers) adviseert om minder ruimte te maken voor auto's in de wijk, om meer ruimte te geven aan alle andere opties. Relatief veel deelnemers uit dit cluster reizen met het openbaar vervoer naar werk.
- Cluster 3 (21% van de deelnemers) adviseert om meer ruimte te maken voor het parkeren van auto's in de wijk. Dat mag volgens dit cluster niet ten koste gaan van autorijden in de wijk, maar wel van alle andere opties. Relatief veel deelnemers uit dit cluster reizen met de auto naar hun werk.
- Cluster 4 (18% van de deelnemers) adviseert ook om meer ruimte voor het parkeren van auto's in de wijk te maken, maar niet ten koste van ruimte voor groen, wandelen, fietsen, sporten, spelen en samenkomen. Anders dan cluster 3 adviseert cluster 4 om minder ruimte voor autorijden te maken, dus om wegen te versmallen of schrappen, om zo meer ruimte voor parkeren te maken. Vergeleken met cluster 3 lopen deelnemers uit dit cluster vaker naar werk.
- Cluster 5 (6% van de deelnemers) adviseert om minder ruimte te maken voor het parkeren van auto's, maar laat de ruimte voor autorijden zoals het nu is. Dit cluster kiest verder meer ruimte voor groen, wandelen en fietsen. Relatief veel deelnemers uit dit cluster fietsen naar hun werk.

3.3 Waarden, normen en zorgen onderliggend aan (verschillende) voorkeuren

Na allebei de keuzetaken konden deelnemers hun keuzes toelichten. We hebben de motivaties van 200 deelnemers geanalyseerd om meer inzicht te verschaffen in de waarden, normen en zorgen onderliggend aan hun voorkeuren. Hieronder bespreken we een aantal interessante inzichten met betrekking tot autorijden en parkeren in de wijk, gekoppeld aan de groepen 2 tot en met 5 die we met de clusteranalyse hierboven onderscheiden. Groep 1, die gemiddeld genomen de ruimte laat zoals het nu is, laten we omwille van de beperkte ruimte in dit artikel achterwegen.

Motivaties van deelnemers die minder ruimte aan parkeren geven (clusters 2 en 5)

Deelnemers die minder ruimte aan parkeren en autorijden in de wijk geven noemen met name dat de overlast die dit veroorzaakt. Zo zeggen deze deelnemers: *"Autorijden is niet duurzaam en moet worden vermeden"* of *"Het auto verkeer veroorzaakt veel overlast m.n. het zware vrachtverkeer. Dit moet echt aan banden gelegd gaan worden."* Ook zeggen deelnemers dat dit leidt tot *"minder gevaarlijke situaties in onze straat."* Verder uiten deelnemers uit deze clusters geregeld de behoefte om meer ruimte te maken voor andere voorzieningen of functies. Het is deze deelnemers een doorn in het oog dat *"straten staan vol met auto's waardoor er geen ruimte is voor iets anders."*

Deelnemers die de ruimte voor parkeren verminderen of laten zoals die nu is, doen ook allerlei voorstellen over hoe parkeren anders of efficiënter kan worden geregeld in hun wijk. Zoals: *"Maar 1 auto per adres, en aan de rand van Gouda een terrein waar je de andere auto's per adres kunt stallen, en daar ook een fietsenstalling bij plaatsen. Zo is er genoeg parkeerruimte."* Dit zijn deelnemers die ogenschijnlijk open staan voor veranderingen en sommige noemen dat ook expliciet: *"Ik vind parkeren op afstand*

prima. Wellicht voor meer inwoners te doen. Wel voldoende ruimte ergens anders bieden."

Motivaties van deelnemers die meer ruimte aan parkeren geven (clusters 3 en 4)

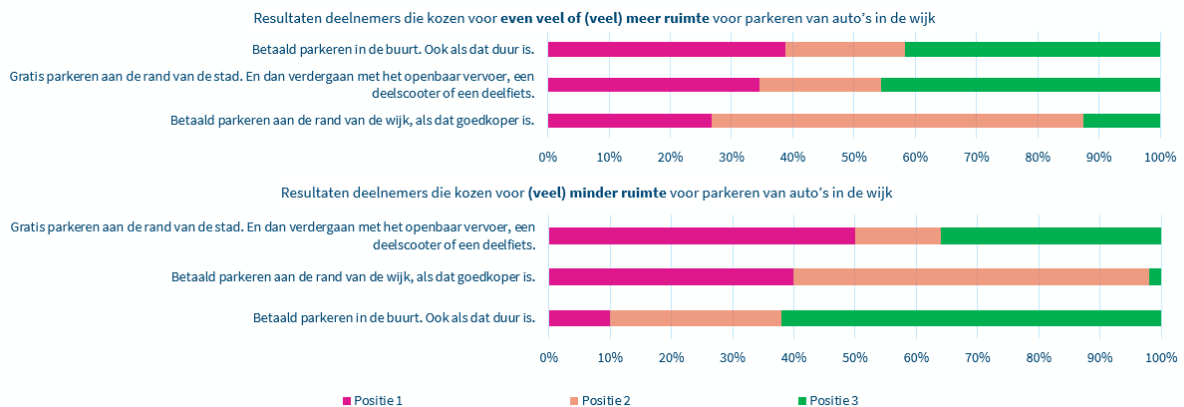
Deelnemers uit deze clusters geven verschillende motivaties voor hun keuze om meer ruimte te maken voor parkeren. Deze inwoners geven aan dat ze de auto gewoon graag voor de deur willen parkeren, maar dat dit om verschillende redenen niet kan, onder andere door 'wildparkeerders' of huishoudens met meerdere auto's: *"Ik wil mijn auto voor de deur kunnen parkeren en auto's die niet in de wijk thuishoren geen mogelijkheid bieden deze auto's in onze wijk te 'dumpen' zoals nu gebeurt."* Sommige inwoners geven aan dat steeds meer parkeerplaatsen verdwijnen, wat volgens hen parkeerproblemen veroorzaakt. Verder geven deelnemers uit deze clusters geregeld aan dat zijzelf, of andere inwoners, afhankelijk zijn van de auto voor deur, waardoor ze zorgen hebben over de gevolgen van parkeerregulering op de leefbaarheid in de wijk.

Het verschil tussen clusters 3 en 4 wat betreft de ruimte voor autorijden ligt genuanceerd. Zo laat cluster 3 de ruimte voor autorijden zoals die nu is, zodat bewoners op hun bestemming kunnen komen, maar zeggen deze deelnemers ook *"nee tegen sluipverkeer of auto's die stoplichten vermijden en vervolgens door de wijk racen."* Cluster 4 daarentegen: *"Als ik meer ruimte wil maken dan krijg ik de meeste ruimte door de auto iets minder ruimte te geven. Als we wel zorgen voor parkeerruimte is het wat mij betreft minder erg als het iets ingewikkelder wordt om die plekken te bereiken..."*

3.4 Voorkeuren voor specifieke parkeermaatregelen

Na de PWE-keuzetaken zijn er nog een aantal stellingen over specifieke parkeermaatregelen voorgelegd aan de deelnemers, zoals deze: 'Stel u voor. U kunt uw eigen auto nu niet meer voor uw huis parkeren. Waar zou u uw auto dan het liefst willen parkeren?' Wat deelnemers het liefste doen zetten ze bovenaan (positie 1) en wat ze het minst graag doen, zetten ze onderaan (positie 3). De resultaten (figuur 7) laten opvallende verschillen zien tussen de clusters die minder of meer ruimte geven aan parkeren in keuzetaak 2. Als er parkeermaatregelen nodig zijn hebben deelnemers die meer ruimte voor de auto adviseren liever duur betaald parkeren dichtbij, dan goedkoop betaald parkeren aan de rand van de stad. Deelnemers die minder ruimte voor de auto adviseren hebben juist liever goedkoop betaald parkeren aan de rand van de stad dan duur parkeren voor de deur.

Figuur 7: Voorkeuren voor alternatieve parkeeroplossingen, uitgesplitst naar hoeveel ruimte deelnemers aan de optie 'parkeren in de wijk' gaven.



3.5 Deelnemerservaring

Helemaal aan het einde van de PWE-raadpleging hebben deelnemers ook nog een aantal vragen over de raadpleging beantwoord. Hieruit leren we dat de overgrote meerderheid (92%) het een belangrijk onderwerp vond om over mee te praten en de PWE hiervoor een geschikte methode vinden. Zeer weinig deelnemers (7%) vonden de PWE moeilijk te begrijpen, bij andere onderwerpen (bv. de energietransitie) ligt dit percentage vaak hoger. Bovendien geeft het merendeel van de deelnemers (87%) een voldoende aan de PWE en is gemiddelde cijfer een 6,8. Dat is vergelijkbaar met andere PWEs over mobiliteitsbeleid.

Na afloop van iedere PWE worden deelnemers ook gevraagd in hoeverre zij vinden dat de mening van experts en bewoners moet worden meegenomen in de besluitvorming. In Gouda vindt 45% het advies van inwoners belangrijker dan het advies van experts, 45% beide adviezen even belangrijk en slechts 10% vindt het advies van experts het belangrijkste. Bij PWEs over andere beleidsvraagstukken (zoals de energietransitie en covid-beleid) vonden veel meer deelnemers het advies van experts belangrijker.

4. Discussie

4.1 Reflectie op de resultaten

Het doel van deze PWE-raadpleging was om integraal naar parkeerbeleid te kijken. Zowel op stadsniveau als op wijkniveau zien we dat het merendeel van de deelnemers openbaar ruimtegebruik prioriteert voor de volgende opties: voor groenvoorzieningen, verkeersveiligheid en bereikbaarheid (voetgangers, fietsers en het OV), spelen en sporten, en sociale interactie. Dit resultaat zien we ook terug in soortgelijke onlangs uitgevoerde, PWEs in Haarlem (De Vries et al., 2024) en Amsterdam (Mouter et al., 2024). In al deze PWEs zijn veel voorkomende argumenten om groenvoorzieningen te prioriteren dat dit bijdraagt aan een klimaatbestendige en leefbare stad en veelvoorkomende argumenten om bereikbaarheid te prioriteren dat dit mensen stimuleert om te bewegen en dat dit goed is voor de gezondheid en het milieu. Dit wijst erop dat een groene stad met hoge bereikbaarheid bovenaan staan voor veel inwoners.

Tegelijkertijd bestaan er in Gouda uiteenlopende opvattingen over hoeveel prioriteit parkeren moet krijgen. Ook dit beeld wordt bevestigd in de PWEs uit Haarlem en Amsterdam, al spelen er op lokaal niveau allerlei specifieke omstandigheden waardoor deze uitkomsten aanzienlijk verschillen tussen de steden. In Gouda adviseert 23% van de deelnemers om minder ruimte voor parkeren te maken in hun wijk. Dit is lager dan de 32% die in keuzetaak 1 geen punten geeft aan de publieke waarde 'u kunt de auto overal en gemakkelijk parkeren'. Dit wijst erop dat minder inwoners daadwerkelijk bereid zijn om ruimtegebruik voor parkeerplekken *in de wijk* op te offeren, dan dat er inwoners zijn die parkeren *in de stad* geen prioriteit geven. Uit de kwalitatieve analyses blijkt ook dat sommige deelnemers, die in keuzetaak 1 geen punten aan 'auto parkeren in de stad' geven, omdat ze andere publieke waarden (zoals groen en veiligheid) belangrijker vinden, terwijl ze om verschillende redenen niet minder ruimte voor parkeren in hun wijk willen. Bijvoorbeeld omdat ze voor hun werk of vanwege persoonlijke omstandigheden afhankelijk zijn van de auto voor de deur.

Een ander opmerkelijk verschil tussen beide keuzetaken is nog dat er nauwelijks deelnemers zijn die meer ruimte geven aan 'autorijden in de wijk', terwijl op stadsniveau ongeveer 20% meer punten gaf dan de uitgangswaarde gaf aan 'In Gouda kunt u snel op de juiste plek komen.' Een verklaring hiervoor is dat de optie 'autorijden in de wijk' verreweg de meeste ruimte in beslag nam in keuzetaak 2 (zie figuur 2). Slechts een kleine groep deelnemers (cluster 3, 21%) is niet bereid om ruimte voor autowegen te verminderen omwille van andere voorzieningen.

4.2 *Bruikbaarheid van de uitkomsten*

De komende maanden werkt Mobycon samen met de Gemeente Gouda verder aan het nieuwe parkeerbeleidsplan. Ook is de Gemeente Gouda gestart met de overige wijkmobiliteitsplannen. Voor zowel het nieuwe parkeerbeleidsplan als de wijkmobiliteitsplannen kan de PWE bruikbare inzichten bieden.

Allereerst helpt de PWE bij het geven van een goede onderbouwing voor keuzes die gemaakt moeten worden in het parkeerbeleidsplan. Zo helpen de inzichten die de PWE biedt over de breed gedragen publieke waarden bij het vaststellen en legitimeren van integrale beleidsdoelen, zoals het belang van een groene en goed bereikbare stad. Door breed gedragen publieke waarden in kaart te brengen, kunnen keuzes die bepaalde doelgroepen als pijnlijk kunnen ervaren, ook duidelijker onderbouwd worden. Bovendien helpen de duidelijke en genuanceerde inzichten over de onderwerpen waar uiteenlopende opvattingen over bestaan – zoals de rol van parkeren in de stad – om lastige keuzes hierover te maken. Het beeld dat uit deze PWE naar voren komt is dat zowel een grotendeels faciliterend als een uiterst restrictief parkeerbeleid niet gewenst zijn. Gezien de schaarse ruimte en de kosten van gebouwde voorzieningen betekent dit dat oplossingen deels gezocht moeten worden in maatwerk en een stapsgewijze benadering waarbij het gesprek met de bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden op een goede manier gevoerd moeten worden.

Bij het maken van de wijkmobiliteitsplannen zal de gemeente hiermee verder gaan. Doordat de PWE resultaten ook op wijkniveau uitgesplitst kunnen worden (zie de Vries et al., 2024) kan in de wijkmobiliteitsplannen de uitwerking van het parkeerbeleidsplan zich vormen naar de waarden die in de wijk zijn opgehaald. Bijvoorbeeld door te kijken naar in welke wijken er, indien er parkeerregulering nodig is,

er meer behoefte is aan betaald parkeren dichtbij huis, of aan goedkoper parkeren aan de rand van de wijk (zie figuur 7).

4.3 Beperkingen en suggesties voor vervolgonderzoek

Een beperking van deze studie is dat de geworven steekproef wat betreft de representativiteit te wensen overlaat. Praktisch opgeleiden zijn bijvoorbeeld zodanig ondervertegenwoordigd, dat ook na herweging geen representatief beeld van de voorkeuren van deze groep kan worden gegeven in deze raadpleging. Dit is een beperking van deze studie, aangezien er in sommige wijkgesprekken vooral veel zorgen en frustraties leven onder deze groepen. Bovendien hebben er per wijk te weinig deelnemers meegedaan om een volledig representatieve uitspraken te doen over hoe de voorkeuren van verschillende doelgroepen verschillen tussen wijken. Vandaar dat we alleen van de gemiddelde voorkeuren uitsplitsingen op wijkniveau hebben kunnen maken in het rapport (zie Tuit & de Vries, 2024).

Deze beperkingen zijn puur praktisch van aard. We zien namelijk geen grote verschillen tussen de deelnemerservaring van verschillende subgroepen in deze PWE en die uit Haarlem en Amsterdam. Verschillende doelgroepen (zoals praktisch en academisch opgeleiden) geven ongeveer hetzelfde rapportcijfer en beoordelen de begripelijkheid hetzelfde. Met een uitgebreidere wervingsstrategie kunnen deze beperkingen dus grotendeels verholpen worden. In Haarlem is dat gelukt door brieven naar alle 75.000 huishoudens te sturen, gericht aan de bewoner die als eerste jarig is om te voorkomen dat alle ouders reageren. Dit heeft een steekproef van meer dan 10.000 inwoners opgeleverd waar ruim voldoende deelnemers met verschillende achtergrondkenmerken aan hebben meegedaan om een representatieve uitspraken te doen over alle kenmerken, inclusief woonlocatie en soms zelfs op buurtniveau.

Een fundamenteelere beperking van de PWE-methode is dat indien er conflicterende opvattingen of waarden worden opgehaald, hierover geen knopen doorgehakt kunnen worden op basis van de resultaten. De methode werpt alleen licht op dergelijke conflicten en de dilemma's die daaruit voorkomen. Dit betekent dat er in de besluitvorming altijd vervolgstappen nodig zijn om de resultaten te duiden en te gebruiken in beleidsplannen. Zo komt er in Haarlem nog een opiniërende raadsvergadering waar een aantal dilemma's die uit de PWE komen worden besproken. Het is ook mogelijk om de PWE-resultaten te verdiepen in opeenvolgende participatie-activiteiten. Uit reeds uitgevoerde participatietrajecten over de energietransitie weten we dat een dergelijke combinatie tot breed gedragen beleidskeuzes kunnen leiden (zie Itten & Mouter, 2022). Gegeven dat er veel verschillende en conflicterende opvattingen over parkeerbeleid bestaan, valt ook voor dit vraagstuk aan te bevelen om een PWE-raadpleging te combineren met andere participatie-activiteiten. Bijvoorbeeld door eerst een PWE-raadpleging te organiseren en vervolgens bij het vormgeven van de wijkgesprekken, de dilemma's die in de PWE naar voren komen verder uit te werken. In Gouda liepen de PWE en sommige wijkgesprekken door elkaar heen, waardoor mogelijke synergie-effecten van een dergelijke combinatie zijn misgelopen.

Referenties

- Banister, D. (2003). Critical pragmatism and congestion charging in London. *International Social Science Journal*, 55(176), 249-265; <https://doi.org/10.1111/j.1468-2451.2003.05502006.x>.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80; <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>.
- De Vries, M., Mouter, N., Tuit, C., Spruit, S., Munyasya, A., Amezian, A. (2023). Burgerkeuzes in kaart: resultaten van de Nationale Klimaatraadpleging 2023. Populytics. <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2023D44127&did=2023D44127>.
- De Vries, M., Tuit, C., Scholma, W., Vroom, R., Mouter, N. (2024). Resultaten van een onderzoek over parkeren en de ruimte op straat in Haarlem. Populytics.
- Populytics (2023). Uitkomsten van de Lelylijn raadpleging. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/05/15/bijlage-2-rapport-pwe-mirt-lelylijn>.
- Gemeente Amsterdam (2017). 'Voor fietsers en een gezonde en bereikbare stad', Meerjarenplan fiets, 2017 – 2022.
- Itten, A., Mouter, N. (2022). When Digital Mass Participation Meets Citizen Deliberation: Combining Mini- and Maxi-Publics in Climate Policy-Making. *Sustainability*, 14(8), 4656. <https://doi.org/10.3390/su14084656>.
- Mouter, N., Van Beek, L., de Ruijter, A., Hernandez, J.I., Schouten, S. van Noord, L., Spruit, S. (2021a). Brede steun voor ambitieus klimaatbeleid als aan vier voorwaarden is voldaan: resultaten van een raadpleging onder meer dan 10.000 Nederlanders over het Nederlandse klimaatbeleid.
- Mouter, N., Hernandez, J.I., Itten, A.V. (2021c). Public participation in crisis policymaking. How 30,000 Dutch citizens advised their government on relaxing COVID-19 lockdown measures. *PLoS ONE*, 16(5), e0250614. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0250614>.
- Mouter, N., Koster, P., Dekker, T. (2021e). Contrasting the recommendations of participatory value evaluation and cost-benefit analysis in the context of urban mobility investments. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 144, 54-73; <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.12.008>.
- Mouter, N., Mulder, J., De Vries, M. (2024). Raadpleging samen ruimte maken in Amsterdam: Gemeente Amsterdam - Amsterdam Maakt Ruimte. Populytics.
- Sikma, G., Wtenweerde, R. (2024). Uitslag referendum betaald parkeren liegt er niet om, Haarlemse politiek is aan zet. NH-nieuws. Geraadpleegd via: <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/333087/uitslag-referendum-betaald-parkeren-liegt-er-niet-om-haarlemse-politiek-is-aan-zet>.
- Tuit, C., de Vries, M. (2024). Resultaten van een raadpleging over parkeren en de ruimte op straat in Gouda. Populytics.
- Van der Meulen, T. (2022). Niet langer uit een ivoren toren: Hoe de overheid inwoners betreft bij beleid. *Publiek Denken*. Bron: <https://specials.publiekdenken.nl/publiek-denken-30-2021/participatieve-waarde-evaluatie>.