

Startnotitie opzet Parkeerbeleidsplan Gouda 2024

Aanleiding

Gouda heeft veel mooie eigenschappen. De Omgevingsvisie noemt ze de Goudse waarden. Zo is Gouda een compacte stad met een bruisend historisch centrum en rustige randen. In een gebied met waardevol landschap, natuur en veel water. En de mensen willen er graag in goede gezondheid wonen, werken, winkelen, recreëren en van cultuur genieten. Want Gouda is gezellig en ligt centraal. Op basis van de Omgevingsvisie wil de gemeente de Goudse waarden beschermen en waar mogelijk verder ontwikkelen. Maar er is ook ruimte nodig voor grote opgaven: de verstedelijking, de energietransitie en de klimaatadaptatie. De uitdaging is de kwaliteit van de bestaande stad te bewaken en verbeteren. Gezien de opgaven kiest Gouda voor [Duurzame mobiliteit](#): mobiliteit met minder milieu-impact. Een focus op duurzame en gezonde mobiliteit betekent aandacht voor meer wandelen, meer fietsen en openbaar vervoer, met ruimte voor moderne technieken. Minder autoverkeer zorgt voor minder verharding en minder parkeerruimte. Het parkeerbeleidsplan is een van de belangrijke bouwstenen om de vastgestelde Omgevingsvisie komende jaren werkelijkheid te laten worden.

In het Bestuursakkoord 'Geef Gouda Door!' 2022-2026 is dan ook opgenomen: *'Gezien onze ambities op duurzaamheid, autoluwe binnenstad en de schaarse ruimte in onze stad, kijken we opnieuw naar het Parkeerplan en parkeervoorzieningen'*. Het nieuwe Parkeerbeleidsplan moet hier invulling aan geven.

Basis is de Omgevingsvisie

Zoals [toegelicht](#) in de Omgevingsvisie ligt de focus bij Duurzame mobiliteit op 'de verduurzaming van de wijze waarop we ons binnen en buiten de stad bewegen, met een focus op fietsen, wandelen en openbaar vervoer, en met ruimte voor moderne mobiliteitsdiensten. We gaan hierbij uit van het voor de ontwikkeling van de Spoorzone al gehanteerde principe van STOMP: Stappen (wandelen), Trappen (fietsen), OV (openbaar vervoer), MaaS (Mobility As A Service), en eindigen bij de P van prive-auto.'

'Voor de verschillende delen van Gouda inclusief het direct omliggende groen ligt de nadruk voor mobiliteit op verschillende doelen en maatregelen (VCP). De binnenstad kenmerkt zich door de vele bezoekers van de (culturele) voorzieningen en winkelfuncties. Binnen dit gebied is alles te voet te bereiken binnen 15 minuten. Andere vervoerswijzen hebben hier een lagere prioriteit. 'Shared Space' is hier de belangrijkste inrichtingsmethode voor de openbare ruimte. De komende jaren wordt de binnenstad autoluwer.' Dit voornemen uit de Omgevingsvisie is inmiddels uitgewerkt in het wijkmobiliteitsplan Binnenstad, dat 17 mei 2023 is vastgesteld.

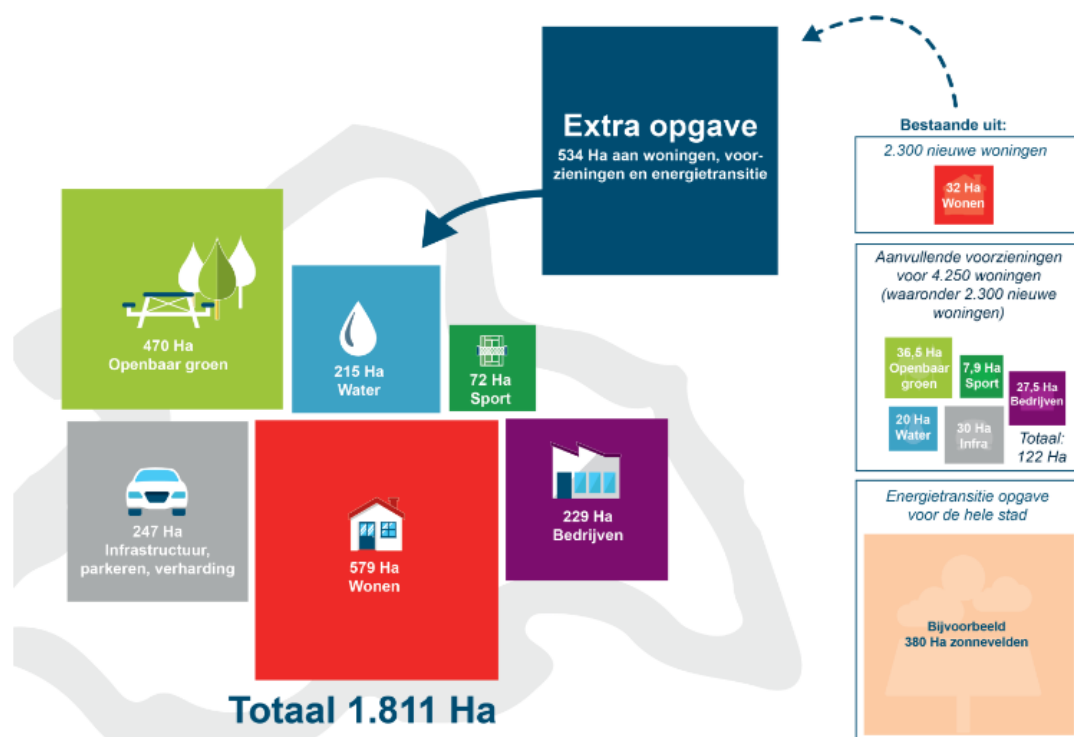
'De woonwijken kennen een mix van vervoerswijzen: fietsen (Gouda is echt een fietsstad, waarbinnen alle bestemmingen binnen 15 minuten fietsen zijn te bereiken), wandelen, openbaar vervoer en auto. Voor de auto zijn op veel plaatsen nu nog veel parkeerplaatsen beschikbaar; mocht in de toekomst kunnen worden volstaan met minder, dan wordt deze ruimte toegevoegd aan het groen van de stad (zie [gezonde groene stad](#)). Dit voornemen uit de Omgevingsvisie wordt uitgewerkt in de wijkmobiliteitsplannen en het parkeerbeleidsplan zal daar richting aan geven.

'Het overige stedelijke gebied van Gouda is meer auto-afhankelijk. Het zijn de bedrijventerreinen (langs de snelweg), Westergouwe, en het gebied ten zuiden van de Hollandsche IJssel, waar openbaar vervoer wat verder weg is.' Ook voor dit voornemen is het parkeerbeleidsplan richting gevend.

'Zolang er nog volop behoefte bestaat aan parkeergelegenheid wordt bestaande parkeerruimte in stand gehouden, ter voorkoming van parkeeroverlast. Voor nieuwbouwwontwikkelingen ingezet op de ontwerpprincipes van "STOMP". Een parkeerbeleidsplan is nodig om dit goed uit te werken.

Belangrijke uitdaging voor alle opgaven is dat zij ingepast moeten worden in de bestaande ruimte. In feite is Gouda al vol, [schetst](#) de Omgevingsvisie (zie figuur 1). 'Door gerichte en integrale keuzes voor de leefomgeving te maken brengen we voor de komende jaren focus aan voor de stad. Op hoofdlijnen en na zorgvuldige integrale afweging:

- Transitie van verouderde gebieden
- De hoogte in waar mogelijk
- Minder van wat we niet meer nodig hebben (parkeerplaatsen op den duur bijvoorbeeld)



Figuur 1; Ruimtebehoefte vraagt keuzes (Omgevingsvisie Gouda, 2022)

Verkeerscirculatieplan

Het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026, op 20 september 2017 vastgesteld door de gemeenteraad, bevatte al de contouren voor duurzame mobiliteit. Dit plan is verder geconcretiseerd in het Verkeerscirculatieplan (VCP) 2021. Bij het opstellen van het VCP zijn de Goudse Denktank (met vertegenwoordigers van wijkteams en belangenorganisaties) en Gouda Onderneemt veelvuldig geconsulteerd. Het VCP schetst in lijn met de Omgevingsvisie het langetermijnperspectief zo:

- Voetganger en fietser worden de hoofdgebruikers binnen Gouda.
- Het verbindende OV moet in reistijd, frequentie en comfort zo goed mogelijk concurreren met de auto.
- Het autoverkeer wordt sterker dan nu gebundeld langs de randen.

De uitwerking van de Omgevingsvisie en de uitvoering van het Verkeerscirculatieplan (VCP) leveren verder een bijdrage aan de doelstelling CO2-neutraal in 2040. Het parkeerbeleid is een belangrijk instrument om bij te dragen aan alle ambities.

Parkeerplan 2020

In januari 2020 is het Parkeerplan Gouda 2020 in gemeenteraad behandeld. Van dit parkeerplan zijn bepaalde onderdelen vastgesteld, namelijk:

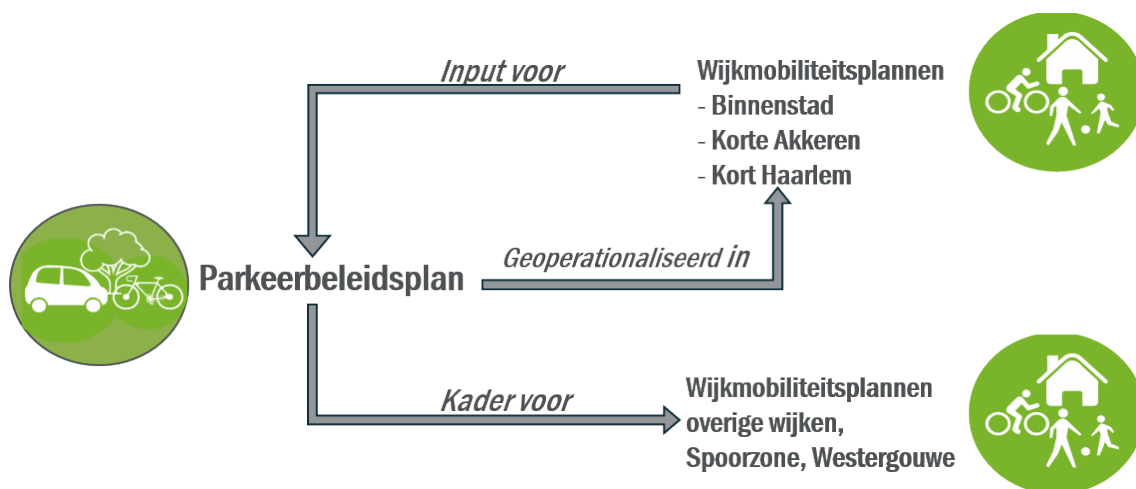
- Beleidskeuzes wat betreft parkeren voor gehandicapten, fietsparkeren en parkeertarieven;
- Een aanpassing van de parkeernorm voor de binnenstad en een deel van de spoorzone (amendement);
- Het in gemeentelijk eigendom houden van de Stationsgarage;

- Een gebiedsgerichte aanpak voor parkeerregulering, waarbij er voldoende draagvlak in een gebied moet zijn voor parkeerregulering.

Wijkmobiliteitsplannen

In het VCP is bepaald dat er voor elke wijk een wijkmobiliteitsplan wordt opgesteld, waarin op wijkniveau maatregelen worden opgenomen om de verkeerssituaties in de wijk te verbeteren. Elk wijkmobiliteitsplan heeft een eigen participatietraject. Voor de Binnenstad, Korte Akkeren en Kort-Haarlem, de wijken met de grootste parkeeroverlast, zijn de wijkmobiliteitsplannen in mei 2023 door de gemeenteraad vastgesteld. Hierbij is ook besloten de parkeertarieven voor de Binnenstad te verhogen en de parkeerregulering in Kort Haarlem en Korte Akkeren uit te breiden en in te voeren. Toegezegd is een zo laag mogelijk tarief voor bewonersvergunningen te hanteren.

Voor de overige wijken wordt na afronding van het parkeerbeleidsplan een wijkmobiliteitsplan opgesteld. Het parkeerbeleidsplan vormt een kader voor deze overige wijkmobiliteitsplannen en voor de plannen voor Westergouwe en Spoorzone (zie onderstaand figuur 2).



Figuur 2: Relatie Parkeerbeleidsplan en (wijk)mobiliteitsplannen

Bestemmingsplannen

In enkele vastgestelde bestemmingsplannen en afspraken over de mobiliteitsplannen voor gebiedsontwikkelingsprojecten (zoals de Spoorzone) zijn afspraken over onder meer deelvervoer en lagere parkeernormen overeengekomen.

Probleem: samenhangend parkeerbeleid ontbreekt

Er zijn al stappen gezet richting een meer duurzame mobiliteit zoals hiervoor geschetst, maar de opgaven, ruimtelijke uitdagingen en keuzes voor de leefomgeving vragen om samenhangend parkeerbeleid voor de hele stad:

- De ruimtelijke behoeftes qua leefbaarheid meer ruimte vragen dan er is, en dat dat dus vraagt om herverdeling van de openbare ruimte. Parkeerbeleid is daarbij een middel.
- Parkeervraagstukken worden momenteel per gebied of op projectbasis uitgewerkt. Een integrale visie op parkeren in relatie tot de fysieke leefomgeving ontbreekt daarbij.
- De beschikbare parkeercapaciteit wordt niet optimaal benut, terwijl op sommige plekken in de toekomst uitbreiding van parkeercapaciteit gewenst is
- Voor nieuwbouwontwikkelingen zijn de gehanteerde landelijke parkeernormen veelal te ruim. Regels voor verdere groei van deelauto's /deelvervoer en mobiliteitshubs ontbreken.
- In sommige gebieden neemt de parkeerdruk en -overlast toe. Er is geen effectief/uitvoerbaar beleid voor eventuele uitbreiding van parkeerregulering. Een straat-voor-straat en buurt-voor-buurt aanpak werkt niet. Een gerichte en uitvoerbare aanpak voor parkeerregulering is nodig.
- Met het landelijk beleid om automobilititeit meer te beprijsen naar gebruik en minder naar bezit wordt het aantrekkelijker gemaakt een auto voor de deur te parkeren in plaats van ermee te rijden.

Doel: een duidelijk kader voor de stad

Het nieuwe parkeerbeleid moet parkeren vanuit een integraal perspectief benaderen: hoe willen wij dat onze Goudse woonwijken eruit zien en welke rol speelt parkeren daarin naast de andere te halen doelstellingen? Daarnaast moet het zorgdragen voor een transparant en consistent beleidskader. Een flexibel en adaptief parkeerbeleid is nodig om te kunnen anticiperen op toekomstige vraagstukken en ontwikkelingen.

Uitgangspunten

Het voorstel is de volgende uitgangspunten te hanteren voor het nieuwe parkeerbeleidsplan:

1. Het parkeerbeleidsplan wordt opgesteld vanuit een integrale visie op de inrichting van de gemeente (de omgevingsvisie is hiervoor kaderscheppend). De integraliteit met de ambities op het gebied van andere ruimtelijke thema's (bijv. groen, duurzaamheid) is hierbij van belang.
2. Een flexibel en adaptief parkeerbeleid is nodig om te kunnen anticiperen op toekomstige vraagstukken of ontwikkelingen. Door te werken met beleidsknoppen waar we aan kunnen draaien, creëren we de mogelijkheid om te handelen afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen.
3. Het parkeerbeleidsplan sluit aan op het Verkeerscirculatieplan en de vastgestelde wijkmobiliteitsplannen.
4. Parkeernormen kunnen worden aangepast op basis van nieuwe landelijke richtlijnen, de provinciale omgevingsverordening en lokale gebiedskenmerken.
5. Het STOMP -principe is in lijn met de Omgevingsvisie leidend in het nieuwe parkeerbeleidsplan. Het toepassen van dit principe betekent dat duurzame, gezonde mobiliteitsvormen bij nieuwe nieuwbouwontwikkelingen en herinrichtingsprojecten de meeste voorkeur krijgen.
6. Er wordt rekening gehouden met de benodigde parkeercapaciteit voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Bestaande parkeervoorzieningen worden zo optimaal mogelijk benut. Ook is er aandacht voor een verdere groei van elektrisch rijden en een toename van deelvervoer / deelauto's.
7. Bij de invoering van parkeerregulering wordt het beleid gericht op het reguleren van de openbare ruimte ten behoeve van kwaliteit voor iedereen, ook zodat er ruimte is voor mensen die echt afhankelijk zijn van de auto.
8. Het beleid omtrent parkeren van verschillende doelgroepen (onder andere huisartsen, gehandicapten, vrachtwagens, laad- en losplekken, oplaadplekken, mantelzorgers, hulpdiensten) wordt geactualiseerd. De betaalbaarheid en eventuele vervoersarmoede worden meegenomen.
9. In het parkeerbeleidsplan hanteren we de onderbouwing door data. Parkeermaatregelen worden gemonitord worden op hun effect. Indien het effect niet het gewenste blijkt te zijn, moet er bijgestuurd kunnen worden.
10. Participatie wordt ingevuld conform het participatieplan (zie bijlage 1).

Richtinggevende keuzes

Het bestaande parkeerbeleid moet op onderdelen wezenlijk worden aangepast om de ambities uit de Omgevingsvisie en het VCP te kunnen realiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het beter benutten van beschikbare parkeervoorzieningen, de uitbreiding van parkeerregulering, het invoeren van lagere parkeernormen, het verminderen van parkeerplaatsen en het stimuleren van alternatieven voor de privé-auto.

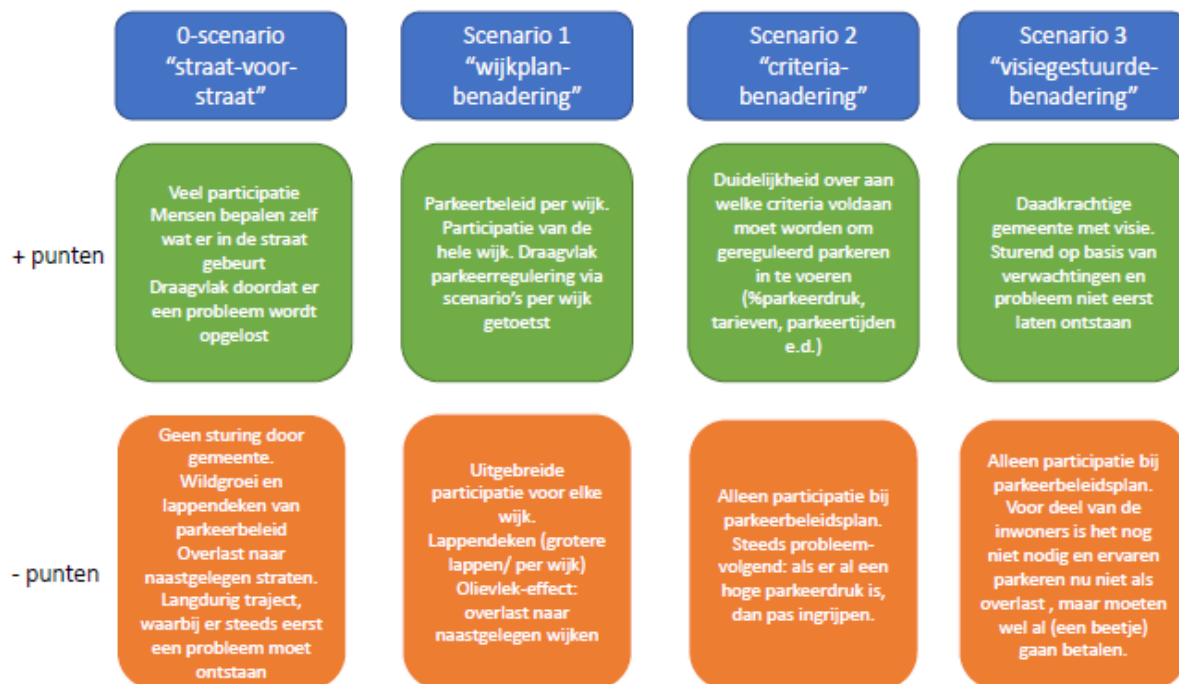
De parkeerdruk in sommige wijken is hoog. Parkeerregulering biedt de mogelijkheid de vraag naar en het aanbod van parkeervoorzieningen beter op elkaar af te stemmen. Dit kan er wel toe leiden dat de parkeerdruk in wijken zonder regulering toeneemt. Om dit tegen te gaan is het voorstel om geleidelijk parkeerregulering in te voeren, met een zo laag mogelijk tarief voor bewoners. Het voordeel van makkelijker een parkeerplaats vinden en minder belemmeringen door foutparkeerders moet opwegen tegen het tarief van de parkeervergunning.

In het huidige parkeerbeleid is parkeerregulering alleen mogelijk als meer dan 50% van de (representatieve vertegenwoordiging van) bewoners in een gebied voor invoering stemt. Bij de wijkmobiliteitsplannen Korte Akkeren en Kort Haarlem is besloten parkeerregulering in te voeren waarbij de bewoners kunnen sturen op een zo laag mogelijk tarief (zie ook raadsmemo 760, 4-10-2023).

Voor verdere uitbreiding van parkeerregulering kan een afweging worden gemaakt tussen verschillende scenario's:

- 0 Scenario "straat voor straat"
- 1 Scenario "wijkplan-benadering"
- 2 Scenario "criteria-benadering"
- 3 Scenario "visie-benadering".

In figuur 3 zijn enkele pluspunten en negatieve punten van de scenario weergegeven.



Figuur 3: Scenario's uitbreiding parkeerregulering

Voor de afweging van de scenario's is het ook interessant om een [recente publicatie](#) van het Kennisinstituut Mobiliteit over autoluw beleid door te nemen.

Een adaptief parkeerbeleid vraagt om een actief programma van monitoring om de voortgang, de (neven)effecten en de relatie met andere maatregelen en middelen in beeld te krijgen en houden. Op basis van deze monitoring kan de implementatie van maatregelen indien nodig worden bijgestuurd. Het college wil de raad jaarlijks informeren over parkeren gekoppeld aan het monitoringsprogramma verkeerscirculatieplan. Bij de evaluatie van parkeermaatregelen wordt aangesloten op de tranches van het verkeerscirculatieplan (zie ook raadsmemo's 458, 2-2-2022 en 764, 17-10-2023). Indicatoren worden uitgewerkt; denk aan tevredenheid woonomgeving, parkeerdruk, parkeervraag en aanbod, autobezit, inzet deelauto's ed. Een mogelijk eindbeeld kan zijn dat in heel Gouda vóór 2040 parkeerregulering wordt ingevoerd.

Uitvoerbaarheid

In het parkeerbeleidsplan wordt het beleid bepaald. Aan het plan wordt een uitvoeringsplan gekoppeld. Voor de uitvoering is ambtelijke inzet nodig en dienen aanvullende afspraken te worden gemaakt met de ParkeerService Gouda. Een eenduidig beleid en regels voor parkeren kunnen ook tijd en kosten besparen voor nieuwe omgevingsplannen, de beoordeling van bouwplannen en inrichtingsplannen voor de fysieke leefomgeving.

Planning en participatie

Het beoogde proces om tot een nieuw Parkeerbeleidsplan te komen loopt van augustus 2023 t/m juni 2024. Het ontwerp-parkeerbeleidsplan is volgens planning medio maart gereed. Daarna vindt er een

collegebesluit plaats om het ontwerp-parkeerbeleidsplan vrij te geven voor inzage. Tot medio april kunnen er zienswijzen worden ingediend. Het parkeerbeleidsplan wordt vervolgens definitief gemaakt door de zienswijzen al dan niet te verwerken in het plan. Raadsbehandeling (beeldvormende, oordeelvormende en besluitvormende sessies) staat gepland vanaf mei 2023. Dit parkeerbeleidsplan heeft een looptijd tot 2030 met een doorkijk tot 2040. Indien gewenst kunnen de raadsleden aan de hand van deze startnotitie een informatiesessie organiseren om te reageren en input te leveren op de uitgangspunten en keuzes voor het parkeerbeleidsplan.

Participatie is de sleutel om tot het parkeerbeleidsplan te komen. Bij aanvang van het project is een participatieplan opgesteld, waarin is beschreven wat we willen bereiken met participatie en welke belanghebbende op welk moment en in welke vorm bijdraagt aan de totstandkoming van het parkeerbeleidsplan (zie bijlage 1 Samenvatting participatieplan).

Budget

De financiële gevolgen van de uitgangspunten voor parkeren worden uitgewerkt bij het voorstel voor het parkeerbeleidsplan dat aan de raad wordt voorgelegd. Duidelijk is dat voor de uitvoering investeringen nodig zijn, maar ook dat er inkomsten zijn uit de parkeermaatregelen. De eventuele extra kosten van parkeermaatregelen worden gedekt uit de extra inkomsten. Parkeerbelasting is een algemene belasting. Een bestaand uitgangspunt is dat de opbrengsten van parkeren onder meer ten goede kan komen aan de bereikbaarheid en duurzame mobiliteit van de stad in de breedste zijn van het woord. Verder is het uitgangspunt dat bij het bepalen van de tarieven het gewenste effect op de parkeerregulering leidend is.

Bijlage 1: Samenvatting participatieplan (adviesbureau Mobycon)

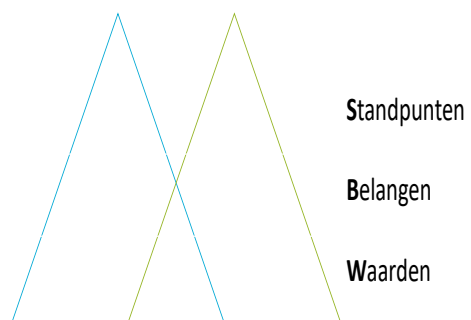
Het Participatieplan is onderdeel van de participatieaanpak. In dit plan staat beschreven waarom we participatie willen inzetten bij het opstellen van het parkeerbeleidsplan, wat we daarmee willen bereiken en hoe we dit gaan doen. Ook bevat dit plan een aanpak voor de communicatie richting belanghebbenden. Het plan bestaat uit een analyse van welke belanghebbende op welk niveau wordt betrokken, een kalender en een plan van aanpak voor de participatiesessies.

Waarom participatie voor het parkeerbeleidsplan?

“We streven naar een inclusief en sociaal Gouda, waarin iedereen gelijkwaardig is en iedere Gouwenaar mee kan doen.”

Het bovenstaande schrijft het college van B&W in zijn bestuursakkoord 2022-2026. De manier om inclusiviteit te bereiken in beleidsvorming is door participatie. Participatie komt de kwaliteit van diensten ten goede, kan de tijdsduur van besluitvorming verkorten en belanghebbenden voelen zich betrokken, zo staat beschreven in de Goudse Participatiewijzer. Omdat een nieuw parkeerbeleidsplan veel invloed heeft op de lokale leefomgeving, is het essentieel om alle belanghebbenden goed te betrekken. Succesvolle participatie leidt tot een parkeerbeleidsplan dat een afspiegeling is van de wensen van de samenleving.

Verschillende belanghebbenden hebben uiteenlopende standpunten. Het doel van participatie is wat ons betreft niet om tot een plan te komen dat alle uiteenlopende standpunten rechtvaardigt. Het doel is om op zoek te gaan naar het gezamenlijk / gemeenschappelijk belang (zie het figuur hiernaast) en deze zo groot mogelijk te maken. Dit doen we door de dialoog met belanghebbenden aan te gaan vanuit overeenkomende waarden. We maken het draagvlak voor het plan hiermee zo groot mogelijk. Door belanghebbenden goed aan de voorkant te betrekken, proberen we weerstand later in het proces zo veel mogelijk te voorkomen.



De achtergrond van het project

De afgelopen jaren is er een aantal beleidstrajecten doorlopen op het gebied van mobiliteit/parkeren, zoals het mobiliteitsplan (2017), het parkeerplan (2020), ontwikkelperspectief spoortzone (2020), Het verkeerscirculatieplan (2021), beleidskader deelvervoer (2023) en wijkmobiliteitsplannen binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem (2023). Daarnaast zijn ook beleidsstukken zoals de omgevingsvisie en de groenvisie opgesteld, waar op dit moment een aantal vervolgprojecten uit voortkomen.

Verder heeft de gemeente al een voorgeschiedenis met participatie rondom mobiliteitsbeleid, waarin een aantal punten belangrijk zijn om rekening mee te houden bij de inrichting van dit participatietraject:

- Parkeren is ook in eerdere mobiliteitsbeleidstrajecten een heet hangijzer gebleken. In Kort-Haarlem is bijvoorbeeld een actiegroep tegen betaald parkeren opgericht. De weerstand zit hem vooral in het financiële aspect.
- Bij veel inwoners/belanghebbenden zijn de resultaten van de wijkmobiliteitsplannen niet bekend. Het kennisniveau van de belanghebbenden over het vigerende beleid verschilt dus.
- Niet alle inwoners zijn even betrokken in bestaande participatie-activiteiten. In sommige wijken laten inwoners zich pas horen als concreet wordt wat gaat veranderen. Dan is het lastig om deze inwoners nog op een betekenisvolle manier te laten meedenken, meedoen of meebeslissen, omdat beleidskeuzes al zijn genomen, zonder input van deze inwoners.
- Uit ervaring in andere steden blijkt dat de ruimte om parkeren anders in te richten vooral zit in het integraal behandelen van parkeren als onderdeel van een ruimtelijk vraagstuk.

Goudse richtlijnen participatie

Dit participatieplan is in lijn met de Goudse richtlijnen voor participatie, afkomstig uit:

- De Goudse Participatiewijzer;
- Participatiestrategie fysieke leefomgeving;
- Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda.

Doel van participatie in dit project

Het doel van participatie in het project is om samen met belanghebbenden tot een integraal, gedragen parkeerbeleidsplan te komen.

Specifiek voor de brede participatie (betrekken van inwoners/ondernemers etc.) zijn drie subdoelen bepaald voor het participatietraject:

- **Een brede groep inwoners horen (ook het stille midden)**

Dit doel een sterk punt van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE; zie onderstaand kader) methode. PWE is laagdrempelig, deelname kost ongeveer 20 minuten en je kan meedoen waar en wanneer je maar wilt. Dit zorgt ervoor dat niet alleen de belangengroeperingen en de meest betrokken inwoners meedoen. Hierbij is een effectieve communicatie- en wervingscampagne ook belangrijk, om 'het stille midden' te activeren om te participeren. Keuzes in de openbare ruimte en voor parkeren gaan iedereen aan.

- **Inwoners en belanghebbenden betrekken bij het bredere vraagstuk, inclusief de keuzes die daar voorliggen.**

De keuzes die gemaakt moeten worden over parkeerbeleid komen voort uit een bredere opgave over hoe de gemeente omgaat met de schaarse ruimte. In dit participatietraject zullen we deze beleidscontext op realistische en tegelijkertijd toegankelijke manier communiceren met inwoners en belanghebbenden.

- **Beleidsmakers beter in staat stellen om beleid af te stemmen op waarden, voorkeuren en zorgen van inwoners**

Inwoners/belanghebbenden krijgen de kans om waarden en/of beleidsopties in samenhang te beoordelen, ze kunnen hun voorkeuren motiveren en nuanceren en eigen ideeën aandragen. Dit levert handelingsperspectief op voor beleidsmakers.

Naast deze drie subdoelen is inclusiviteit een randvoorwaarde van het participatietraject. We waarborgen de inclusiviteit door toegankelijk en begrijpelijk taalgebruik (B1). Waar mogelijk maken we gebruik van verschillende communicatiestijlen (bijvoorbeeld tekstueel en visueel) om aan verschillende participatiebehoeften te voldoen. En per activiteit bekijken we welke specifieke ondersteuning bepaalde doelgroepen nodig hebben om volwaardig mee te kunnen doen.

Participatieve Waarde Evaluatie: inwoners brede afweging laten maken

Uit onderzoek blijkt dat de afwegingen die inwoners maken vanuit hun eigen belang (als consument) verschillen van de afwegingen die inwoners maken wanneer zij nadenken vanuit een publiek belang (als burger) (Mouter et al., 2017). Door inwoners brede afwegingsmogelijkheden voor te leggen, maken ze genuanceerdere keuzes over het gemeenschappelijk belang. Wij passen in dit project de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) toe, een methode waarmee we een grote groep inwoners verschillende beleidskeuzes laten afwegen (<https://www.tudelft.nl/tbm/pwe/pwe-basics>).

Een sterk punt van PWE is dat de methode goed aansluit bij de participatiebehoeften van het 'stille midden'. De methode is laagdrempelig, deelname kost ongeveer 20 minuten en je kan meedoen waar en wanneer je maar wilt. Dit zorgt voor een brede betrokkenheid onder inwoners.

Aan de andere kant vindt de middengroep dat methoden als een eenvoudige opiniepeiling een complex vraagstuk te veel platslaan tot een 'Ja/Nee-keuze'. Een PWE gaat een stuk verder omdat deelnemers hun voorkeuren kunnen uiten op basis van een totaalplaatje van beleidsopties en effecten. Deelnemers krijgen de kans om waarden en/of beleidsopties in samenhang te beoordelen, ze kunnen hun voorkeuren motiveren en nuanceren en eigen ideeën aandragen. Doordat burgers in de PWE gevraagd worden een brede afweging te maken, krijgen zij meer begrip voor de (complexiteit van de) keuzes die de gemeente moet maken.

Waardenkaart

Aan de hand van de waardenkaart (zie hieronder) wordt in beeld gebracht welke waarden belangrijk zijn als het gaat om de leefomgeving, mobiliteit en parkeren in Gouda. De resultaten hiervan worden gebruikt om tot een integrale visie op parkeren te komen.



Niveaus van betrokkenheid

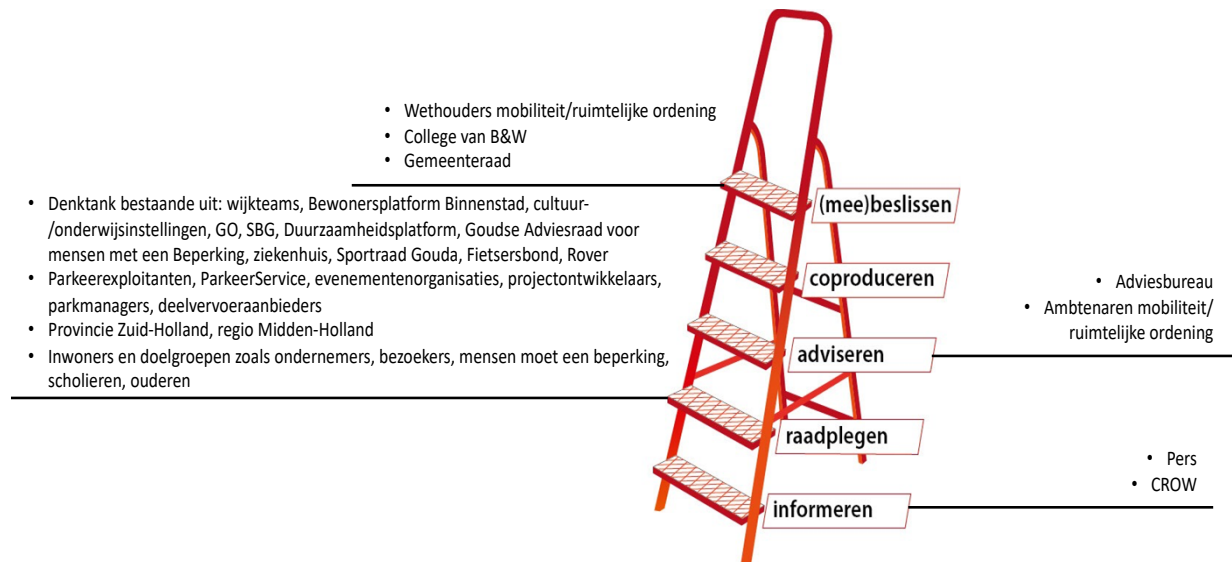
In deze stap brengen we de relevante belanghebbenden in beeld en bepalen we op welk niveau we alle belanghebbenden gaan betrekken. Dit doen we met behulp van de participatieladder.

Participatieladder

De participatieladder onderscheidt onderstaande vijf treden (bron: Goudse Participatiewijzer).

1. Informeren: de gemeente houdt belangstellenden van het plan of de voortgang op de hoogte via bijvoorbeeld een brief, een informatieavond of een website. De gemeente bepaalt de agenda; betrokkenen hebben geen inbreng (of niet meer).
2. Raadplegen: de gemeente vraagt om meningen, ervaringen en ideeën. Dit kan zijn via inloopavonden, enquêtes of via een website. De gemeente bepaalt de agenda en gebruikt waar mogelijk de meningen van belanghebbenden bij het vervolgproces. De reacties zijn voor de gemeente niet bindend.
3. Adviseren: de gemeente vraagt de belanghebbenden om advies. Zij kunnen problemen en oplossingen aandragen. De gemeente bepaalt de agenda, maar de reacties van belanghebbenden spelen een volwaardige rol bij het ontwikkelen van het beleid. De gemeente verbindt zich dan ook aan de resultaten en kan bij de uiteindelijke besluitvorming hiervan alleen beargumenteerd afwijken.
4. Coproduceren: de gemeente vraagt de belanghebbenden als gelijkwaardige partner bij het project. Samen wordt de agenda bepaald en naar oplossingen gezocht. De gemeente verbindt zich aan de gekozen oplossingen in de besluitvorming. Betrokkenen zitten al vroeg met de gemeente aan tafel om over uitgangspunten, een plan of ontwerp mee te denken. Vaak denken belanghebbenden ook mee over de inrichting van het proces.
5. Meebeslissen: de gemeente vraagt de belanghebbenden als mede-besluitvormer over beleid. Hier is sprake van de grootste mogelijke invloed van belanghebbenden over beleid.

Onderstaand model bevat de participatieladder voor het parkeerbeleidsplan.



In de totstandkoming van het ontwerp-parkeerbeleidsplan worden belanghebbenden zoveel mogelijk geraadpleegd en adviezen verwerkt in het plan (treden participatieladder raadplegen-adviseren). Na vaststellen van het ontwerpplan is er een formele zienswijzeprocedure waarbij beantwoording wordt meegenomen in besluitvorming definitieve plan (treden adviseren-beslissen).

De belanghebbenden kunnen we onderverdelen tot de volgende groepen:

- De **gemeenteraad**;
- Het **college van B&W en wethouders mobiliteit/ruimtelijke ordening**;
- **Gemeentelijke ambtenaren** (van relevante beleidsterreinen / uitvoering parkeren);
- **Provincie Zuid-Holland / Regio Midden-Holland (ambtelijk)**;

- **Denktank** bestaande uit:
 - o Gouda Onderneemt (GO), Samenwerkende Binnenstadsondernemers (SBG), Duurzaamheidsplatform;
 - o Sportraad;
 - o Vertegenwoordigers cultuur-/onderwijsinstellingen;
 - o Goudse Adviesraad voor mensen met een Beperking;
 - o Vertegenwoordigers wijkteams, Bewonersplatform Binnenstad;
 - o Fietzersbond, ANWB, Rover;
- **Parkeerbeheerders/-leveranciers** zoals: parkeerexploitanten, ParkeerService, evenementenorganisaties, projectontwikkelaars, parkmanagers & deelmobiliteitsaanbieders;
- **Inwoners en andere doelgroepen** zoals ondernemers, bezoekers, mensen met een beperking, scholieren en ouderen;
- **Kennisinstituut CROW**;
- **Pers**.

Kalender

In de kalender zijn de belanghebbenden in de verschillende fasen van het proces gezet.

NIVEAU VAN PARTICIPATIE	FASE 1 <i>Projectstart</i>	FASE 2 <i>Inventarisatie</i>	FASE 3 <i>Visievorming</i>	FASE 4 <i>Uitwerking beleid</i>	FASE 5 <i>Besluitvorming</i>	FASE 6 <i>Uitvoeringsplan</i>
MEEBESLISS EN			Werksessie/ besluit startnotitie gemeenteraad		Collegebesluit ter inzagelegging ontwerp-plan; Raadsbijeenkomst en raadsbesluit definitief plan	College- besluit
MEEDOEN		Informele sessie college				
MEEDENKEN	Kennismaking wethouder		Consultatie denktank; Werksessie ambtelijke collega's	Interviews parkeerexploitant en & ontwikkelaars; Consultatie denktank; Raadpleging inwoners & andere doelgroepen; Werksessie ambtelijke collega's	Ter inzagelegging (zienswijze- procedure)	
MEEWETEN				Pers & CROW	Pers	

Globale planning:

Fase 1 is augustus 2023, fase 2 september-oktober 2023, fase 3 oktober-november 2023, fase 4 november 2023-februari 2024, fase 5 februari-september 2024 en fase 6 februari-september 2024.