



ANALYSE VRAGENLIJST

Parkeerbeleid Amersfoort



ANALYSE VRAGENLIJST: AMERSFOORT PARKEERBELEID

Om ervoor te zorgen dat alle inwoners in Amersfoort hun mening konden geven over de uitwerking van het parkeerbeleid in Amersfoort is een vragenlijst uitgezet. De vragenlijst was beschikbaar van 12 juni tot en met 31 juli 2024 en was zowel online als fysiek in te vullen. Inwoners konden via gemeente Amersfoort een papieren versie van de vragenlijst opvragen, of deze bij het Stadhuis ophalen. Zo gaven we mensen die het invullen digitaal lastig vinden de gelegenheid te geven om ook mee te doen.

De vragenlijst bestond uit 12 inhoudelijke vragen, 5 vragen over de demografische gegevens van de respondenten, het aantal auto's en wat de huidige parkeersituatie is en 2 vragen ter afsluiting. De vragenlijst bevatte voornamelijk meerkeuzevragen. Bij elke vraag is een 'anders, namelijk' optie toegevoegd, zodat respondenten ook hun eigen inbreng konden invullen, als aanvulling op de antwoordcategorieën.

De vragenlijst is onderdeel van de participatie van de uitwerking van het parkeerbeleid in Amersfoort. Het doel van de participatie is om, op basis van de uitgangspunten die vast staan, *wijkspecifieke* zorgen, ideeën en reacties op te halen van inwoners op de volgende onderwerpen: betaald parkeren en vergunningparkeren, parkeerhubs, tijden en tijdzones en doelgroepen en tarieven. De opgehaalde input draagt bij aan een parkeerbeleid wat samen met de inwoners is vormgegeven en wat uiteindelijk zorgt voor een gezonder, leefbaarder, (verkeers)veiliger en klimaatbestendiger Amersfoort.

Bij het opstellen van de vragenlijst is uitgegaan van de uitgangspunten voor het nieuwe parkeerbeleid, die de gemeenteraad eind 2023 vaststelde. Daarom gingen de vragen over *hoe* de gemeente vergunning parkeren en betaald parkeren kan invoeren.

Respondenten

In totaal is de vragenlijst door 4779 respondenten ingevuld. Echter, niet iedereen heeft de vragenlijst volledig ingevuld. In totaal hebben 3999 respondenten de vragenlijst compleet ingevuld. De analyse is daarom per vraag uitgevoerd. Dat wil zeggen: de analyse is uitgevoerd per vraag, met het aantal respondenten dat de betreffende vraag heeft ingevuld. Amersfoort heeft 161.852 (2024) inwoners. Daarom is de vragenlijst, met een foutmarge van 3,5% en betrouwbaarheidsniveau van 95% representatief voor heel Amersfoort. Echter wel met in achtneming van een zelfselectie bias. Deze bias ontstaat als mensen geheel zelf beslissen of zij al dan niet aan het onderzoek deelnemen. Op de gemeten demografische factoren (leeftijd en woonwijk) zien we dat bepaalde groepen achterblijven. Dit wordt onderstaand uiteengezet.

*De **foutmarge** geeft aan in hoeverre de resultaten overeenkomen met de mening van de hele populatie. Hoe lager het foutmarge hoe zekerder je hiervan kan zijn. 5% is de meest gebruikte foutmarge.*

*Het **betrouwbaarheidsniveau** gaat over de waarschijnlijkheid dat je verwacht dat je dezelfde resultaten krijgt als je het onderzoek opnieuw uitvoert, waarbij je op dezelfde manier een steekproef uit de populatie haalt. 95% is het meest gebruikte betrouwbaarheidsniveau.*

De grootste groep respondenten valt binnen de leeftijdscategorie 51 tot 60 jaar. De verdeling is als volgt:

Leeftijd	Percentage
Jonger dan 18 jaar	0,1%
18 - 30 jaar	8,5%
31 - 40 jaar	16,4%
41 - 50 jaar	18,9%
51 - 60 jaar	26,1%
61 - 70 jaar	18,6%
70 - jaar of ouder	11,4%

De meeste respondenten vallen in de leeftijdscategorie 51-60 jaar. Echter, kijkend naar de leeftijdsverdeling van Amersfoort (amersfoortincijfers.nl), is samen met de leeftijdscategorie 40-54 jaar (20,4%), de categorie 25 – 39 jaar (20,6%) de grootste groep. De categorie 55-64 jaar (14%) is hierna de grootste.

De meeste respondenten (85,8%) wonen in Amersfoort. Daarnaast werkt 1,2% in Amersfoort en woont én werkt 12,2% in Amersfoort. 18 respondenten gaven aan bezoeker van Amersfoort te zijn en 20 respondenten “anders namelijk”. Hoogland werd hier genoemd, maar ook mantelzorger of oppas en iemand die binnenkort naar Amersfoort gaat verhuizen. Niet in elke wijk hebben evenveel respondenten de vragenlijst ingevuld. In de onderstaande tabel staat het absolute aantal respondenten per wijk. Uit de wijken Buitengebied-Oost, Calveen, De Hoef, Hoogland-West en Isselt is de vragenlijst door relatief weinig (tot géén) inwoners ingevuld.

Woonwijk	Aantal respondenten
Bosgebied	10
Buitengebied-Oost	1
Calveen	5
De Berg-Noord	138
De Berg - Zuid	336
De Hoef	12
De Koppel	58
Eemkwartier	36
Hoogland	109
Hoogland-West	2
Hooglanderveen	62
Isselt	2
Kattenbroek	199
Kruiskamp	205
Liendert	227

Woonwijk	Aantal respondenten
Leusderkwartier	277
Nederberg	50
Nieuwland	267
Randenbroek	109
Rustenburg	169
Schothorst-Noord	302
Schothorst-Zuid	125
Schuilenburg	144
Soesterkwartier	327
Stadskern	242
Vathorst	389
Vermeerkwartier	308
Zielhorst	388
Weet ik niet	0
Anders, namelijk	27

Het grootste deel van de respondenten (58,8%) geeft aan één eigen auto per huishouden te hebben. Dit wordt gevolgd door 31,6% met twee auto's en 3,5% met drie of meer. 1,6% geeft aan gebruik te maken van een deelauto en 3,8% heeft geen eigen auto. Kijkend naar CBS-cijfers over autobezit (met uitzondering van grijze en buitenlandse kentekens) heeft 52% van de Amersfoortse huishoudens één auto, 21% twee auto's en 5% drie of meer auto's. Respondenten die “anders, namelijk” antwoordden (0,8%) gaven aan (ook) een werkauto/(kampeer)busje/taxi

te hebben of een motor te hebben staan. Daarnaast wordt ook het delen van een auto met een ander huishouden genoemd.

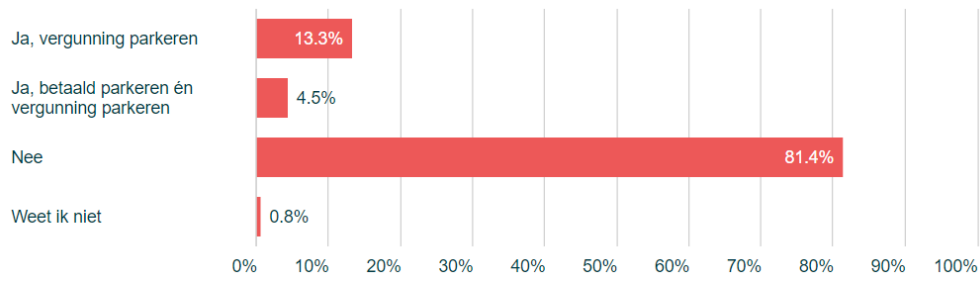
“Wij delen met twee gezinnen één auto, de ene week het ene gezin, de andere week het andere gezin. De gezinnen wonen respectievelijk in Schuilenburg en in Rustenburg.”

Als we dit analyseren op wijkniveau, zien we de volgende verdeling:

Buurten	Aantal gegeven antwoorden (per wijk)	Ja, één auto	Ja twee auto's	Ja, drie of meer auto's	Nee, mijn huishoudens maakt gebruik van een deelauto	Nee	Anders, namelijk
Bosgebied	10	40%	50%	10,0%	0	0	0
Buitengebied-Oost	1	100,0%	0	0	0	0	0
Calveen	5	20%	40,0%	40,0%	0	0	0
De Berg-Noord	137	46,7%	40,9%	5,1%	2,29%	4,4%	0
De Berg – Zuid	336	53,9%	37,8%	2,38%	1,49%	0	0,89%
De Hoef	12	83,3%	8,3%	0	0	8,3%	0
De Koppel	58	65,5%	22,4%	1,72%	1,72%	5,6%	0
Eemkwartier	36	77,8%	13,9%	2,78%	0	0	0
Hoogland	109	51,4%	41,3%	4,6%	0	0,92%	0
Hoogland-West	2	50,0%	0	50,0%	0	0	0
Hooglanderveen	61	37,7%	55,7%	6,6%	0	0	0
Isselt	2	0	50,0%	0	0	50,0%	0
Kattenbroek	199	54,3%	35,7%	5,0%	1,51%	3,02%	0,50%
Kruiskamp	205	66,3%	21,5%	4,9%	1,46%	5,9%	0
Liendert	226	59,3%	29,2%	3,54%	3,10%	3,98%	0,88%
Leusderkwartier	276	68,1%	27,2%	1,45%	0,72%	1,81%	0,72%
Nederberg	50	72,0%	10,0%	4%	2%	12,0%	0
Nieuwland	267	40,1%	52,4%	4,9%	0,75%	1,50%	0,37%
Randenbroek	109	54,1%	52,4%	1,83%	0,92%	6,4%	0,92%
Rustenburg	169	54,4%	35,5%	3,55%	0,59%	1,18%	1,78%
Schothorst-Noord	302	71,2%	22,2%	1,32%	0,66%	4,3%	0,33%
Schothorst-Zuid	123	67,5%	22,8%	4,9%	0	3,25%	1,63%
Schuilenburg	144	72,9%	20,1%	2,08%	0,69%	2,78%	1,39%
Soesterkwartier	327	65,7%	21,4%	1,83%	3,36%	6,4%	1,22%
Stadskern	242	63,2%	19,0%	2,89%	2,07%	11,6%	1,24%
Vathorst	387	46,0%	47,0%	4,7%	0,78%	1,03%	0,52%
Vermeerkwartier	307	61,2%	27,7%	1,30%	0	2,93%	0,65%
Zielhorst	388	61,3%	29,4%	5,9%	0,26%	2,32%	0,77%
Weet ik niet	0	-	-	-	-	-	-
Anders, namelijk	27	51,9%	37,0%	3,70%	0	0	7,41%

In 22 van de 28 wijken heeft de meerderheid van de respondenten één eigen auto. In Bosgebied Calveen, Hooglanderveen, Isselt, Nieuwland en Vathorst heeft de meerderheid twee auto's.

Op de vraag of er **op dit moment gereguleerd parkeren geldt in hun straat** geeft 81,4% aan dat dat niet zo is.



SAMENVATTING RESULTATEN

Over het algemeen zijn bij elke vraag, naast de gegeven antwoord categorieën gemiddeld tussen de 443 en 1599 “anders namelijk” antwoorden gegeven. Dit was nooit meer dan 16,6% van het totaal, behalve bij de drie vragen over betaald parkeren (45,4%, 38,7% en 29,5% “anders, namelijk”). Dit geeft aan dat dit een onderwerp is wat voor veel respondenten gevoelig ligt en waarvoor de antwoordcategorieën niet voldoende waren. Hoewel de “anders, namelijk” antwoorden veel werden gebruikt om aan te geven dat respondenten tegen het parkeerbeleid zijn, is geprobeerd ook de antwoorden die inhoudelijk met de vraag te maken hadden zorgvuldig te analyseren.

Veel respondenten vonden daarnaast de vraagstelling en antwoordopties sturend. De vragen zijn opgesteld op basis van de uitgangspunten voor het parkeerbeleid die zijn vastgesteld door de gemeenteraad. De vragen gingen daarom niet over de vraag of vergunning parkeren en betaald parkeren ingevoerd moeten worden, maar op welke manier.

BETAALD PARKEREN EN VERGUNNING PARKEREN

De meningen over het invoeren van betaald parkeren in Amersfoort zijn verdeeld. Meer dan de helft van de respondenten vindt het onnodig, terwijl een derde het wel begrijpt of ondersteunt, vooral in probleemgebieden zoals de binnenstad. De grootste zorgen betreffen de kosten, zowel voor bewoners als bezoekers en de mogelijkheid om dichtbij huis te kunnen parkeren.

Respondenten uit bepaalde wijken, zoals De Koppel en Vermeerkwartier, willen snel betaald parkeren invoeren vanwege de parkeerdruk, terwijl andere wijken dit pas willen als er overlast ontstaat.

PARKEERHUBS EN GEBRUIK VAN DE RUIMTE

Een kleine meerderheid van de respondenten (51,3%) is niet bereid gebruik te maken van wijkhubs voor parkeren. Voor de respondenten die wel overwegen deze te gebruiken, zijn belangrijke randvoorwaarden dat de hub op loopafstand is en de auto veilig staat (de twee meest gekozen redenen). Zorgen over persoonlijke veiligheid en praktische bezwaren, zoals slecht ter been zijn en het gemak van parkeren dichtbij huis, worden in de ‘anders, namelijk’ categorie veel genoemd. Wat betreft de reistijd naar een wijk- of stadsrandhub, willen de meeste respondenten (49,6%) dat deze op minder dan 5 minuten lopen of fietsen ligt.

Bijna de helft van de mensen (46%) wil niet dat er iets verandert aan het gebruik van de ruimte in de wijk. Ook begrijpen sommigen niet hoe er door het parkeerbeleid ruimte vrij komt. Als er parkeerruimte in de wijk vrijkomt, kan die ruimte worden gebruikt voor groen en betere fiets- en voetpaden (de vaakst gekozen antwoordopties). Veel mensen vinden echter dat er al genoeg groen is en dat de parkeerplaatsen niet anders gebruikt moeten worden. Sommigen willen juist meer parkeerruimte in plaats van dat de ruimte voor iets anders gebruikt wordt.

PARKEREN: LOCATIES EN DOELGROEPEN

Ruim een derde van de respondenten (40,9%) ervaart geen parkeerverlast. Degene die dit wel ervaren vinden dat er andere oplossingen moeten komen voor buurtbewoners met meerdere auto's, werkbussen, aanhangers en campers, winkelbezoekers in de binnenstad en werknemers

die tijdens kantoortijden parkeren (de meest gekozen doelgroepen). Respondenten maken zich zorgen over mindervaliden, ouderen, en zorgverleners. Voor hen zouden er mogelijk andere parkeerregels kunnen gelden. Sommige mensen vinden dat er niet te veel uitzonderingen moeten zijn, omdat dit het parkeerbeleid ingewikkeld en oneerlijk kan maken. Zorginstellingen, scholen, en winkels worden gezien als plekken die speciale aandacht verdienen in het parkeerbeleid, maar ook hier wordt benoemd dat uitzonderingen juist tot problemen kunnen leiden. Sommigen pleiten ervoor om op locaties binnen de stad, zoals scholen, parkeren juist te ontmoedigen, omdat deze afstanden ook op de fiets te doen zijn.

TARIEVEN

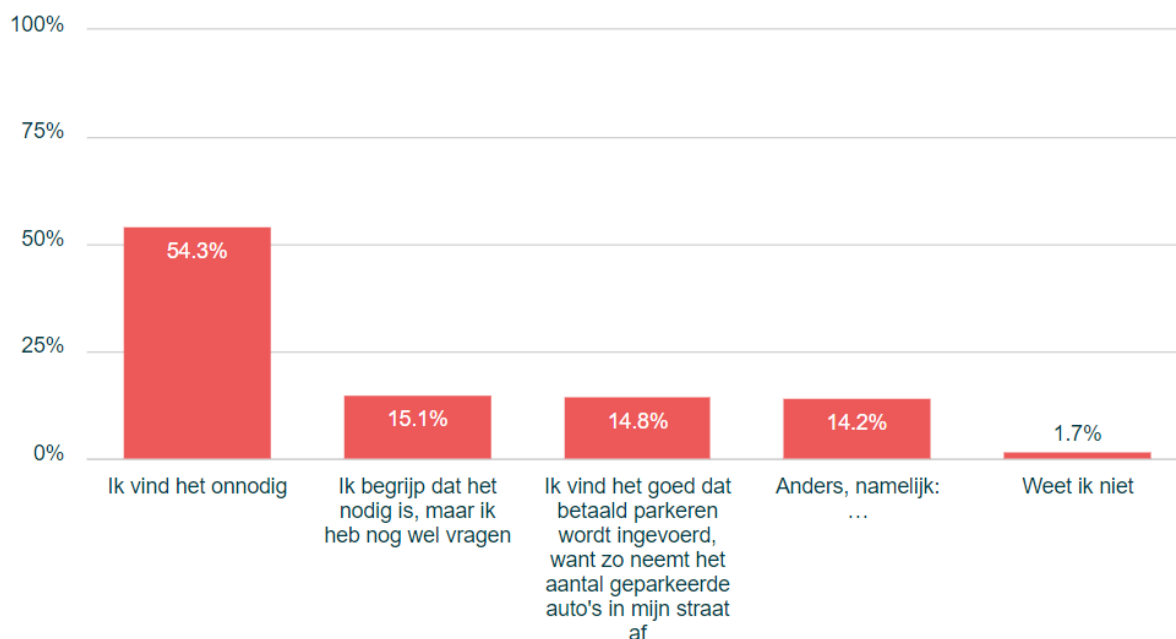
Als tarief voor een tweede parkeervergunning kiezen de meeste respondenten (29,1%) van de voorgelegde opties voor de optie met het laagste tarief van 120-240 euro per jaar. Echter, een groot aantal mensen (38,7%) vindt dat er geen extra kosten moeten zijn voor een tweede vergunning, vooral vanwege de impact op gezinnen met een laag inkomen. Sommigen suggereren een lager tarief dan de voorgestelde opties of dat het tarief moet afhangen van factoren zoals het type auto of het inkomen van de eigenaar.

Voor een derde of volgende auto is een tarief van 480-600 euro per jaar de meest gekozen optie (24,6%). Toch pleit ook 17,5% voor de optie met het laagste tarief (120-240 euro per jaar). Een deel van de respondenten is van mening dat er helemaal geen vergunning moet worden verleend voor een derde auto, of dat deze veel duurder moet zijn. Anderen vinden dat ook een vergunning voor een derde auto gratis of tegen hetzelfde tarief als de eerste en tweede vergunning zou moeten zijn, bijvoorbeeld vanwege thuiswonende kinderen door het woningtekort.

RESULTATEN VRAGENLIJST

Vraag 1: Wat vind je van het invoeren van het parkeerbeleid in Amersfoort?

Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Zij konden maximaal één antwoord invullen. Respondenten hebben verschillende meningen over de invoering van het uitgewerkte parkeerbeleid in Amersfoort. Meer dan de helft van de respondenten (54,3%) vindt de invoering onnodig, maar 1/3 begrijpt de invoering wel (15,%) of vindt het goed dat betaald parkeren ingevoerd wordt (14,8%).



Uit de “anders, namelijk” categorie bleek, naast de vraagtekens die er bij het beleid gesteld worden, dat respondenten wel begrijpen dat het in probleemgebieden nodig is, de binnenstad wordt vaak expliciet genoemd, maar dat het niet overal ingevoerd moet worden.

“In de binnenstad e.d. snap ik het. Maar in buitenwijken / nieuwbouwwijken zou beter geïnvesteerd kunnen worden in parkeerfaciliteiten. Ondergronds bijv. Er is steeds meer woningnood dus moet er meer gebouwd worden. Dat betekent ook auto's in de wijk.”

“Voor probleemgebieden is het wellicht een oplossing maar in wijken waar er niet heel veel aan de hand is, zoals wijken die met een ruimere ratio parkeerplaats/huis zijn opgezet wellicht niet.”

Ook worden er speciale voertuigen of situaties genoemd waarvoor het parkeerbeleid (betaald parkeren) zou moeten gelden.

“Ik vind dat je bijv standaard een auto kosteloos kan parkeren. Bij auto 2,3,4 etc ga je dan betalen. Dat lijkt mij logischer dan alles betaald maken. Daar bovenop stoor ik me aan grote voertuigen zoals bestelbusjes.”

“Één (gratis) vergunning per adres en tweede auto's/werkbusjes in parkeerhubs rondom wijken.”

Sommigen stellen alternatieve oplossingen voor of geven aan wat er naast het parkeerbeleid ook anders zou moeten.

“Ik vind dat het beleid aangaande betaald parkeren "hand-in-hand" moet gaan met beleid over het opschalen van het openbaar vervoer.”

“opties: meer openbaar vervoer/fiets, deelvervoer. Voor parkeren met vergunning in oude centrum een tegemoetkoming in kosten Parkeergarages.”

Deze vraag is ook op buurtniveau geanalyseerd, daaruit kwam de volgende verdeling:

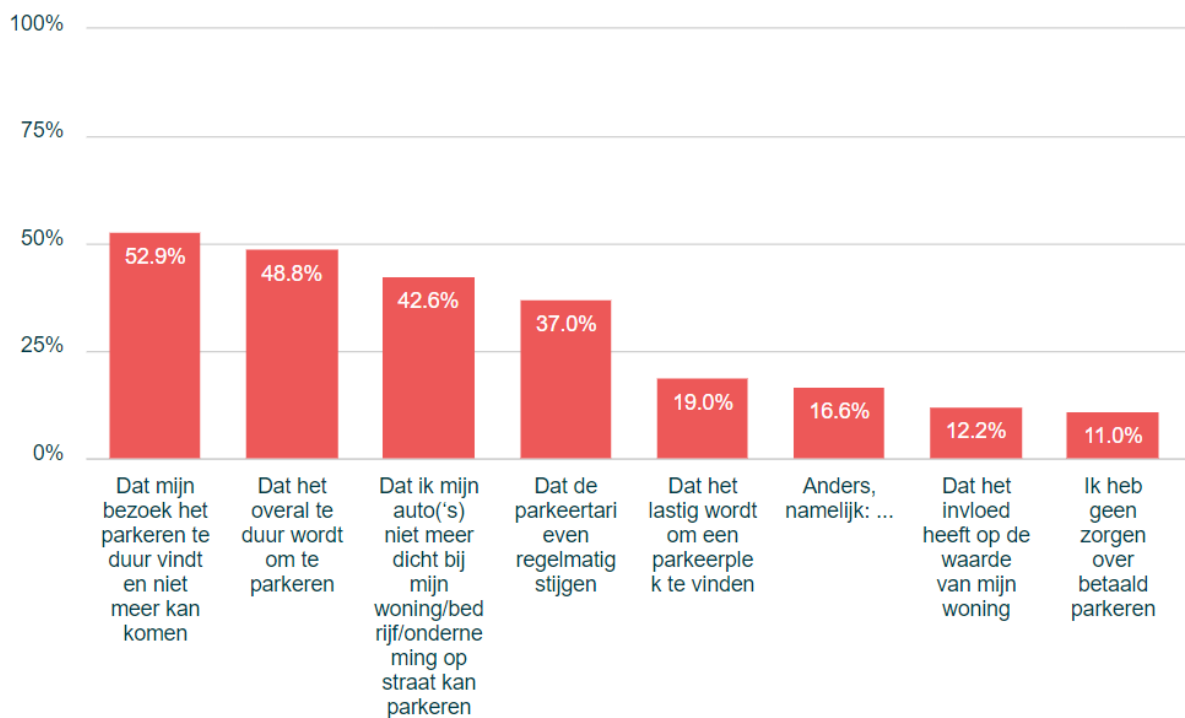
Buurten	Aantal gegeven antwoorden (per wijk)	Ik begrijp dat het nodig is, maar ik heb nog wel vragen	Ik vind het onnodig	Ik vind het goed dat betaald parkeren wordt ingevoerd, want zo neemt het aantal geparkeerde auto's in mijn straat af	Weet ik niet	Anders, namelijk
Bosgebied	9	11,1%	66,7%	0	0	22,2%
Buitengebied-Oost	1	100%	0	0	0	0
Calveen	4	25%	50%	25%	0	0
De Berg-Noord	133	18,8%	41,4%	11,3%	3,8%	24,8%
De Berg - Zuid	329	20,4%	47,72%	18,5%	1,52%	11,9%
De Hoef	12	33,3%	50%	0	0	16,7%
De Koppel	53	11,3%	41,5%	39,6%	0	7,5%
Eemkwartier	34	23,5%	35,3%	38,3%	2,94%	0
Hoogland	99	14,1%	57,6%	13,1%	1%	14,1%
Hoogland-West	2	0	50%	0	0	50%
Hooglanderveen	60	11,7%	73,3%	3,33%	0	11,7%
Isselt	2	0	50%	50%	0	0
Kattenbroek	187	9,6%	67,38%	10,7%	0,5%	11,8%
Kruiskamp	193	21,2%	29,4%	24,35%	2,07%	12,95%
Liendert	218	15,14%	61%	9,6%	0,5%	13,8%
Leusderkwartier	269	20,1%	49,8%	15,6%	1,86%	12,6%
Nederberg	50	36%	32%	22%	4%	6%
Nieuwland	261	13,4%	65,5%	4,6%	1,5%	14,9%
Randenbroek	106	8,5%	53,8%	18,9%	0,94%	17,9%
Rustenburg	162	15,4%	60,5%	6,2%	1,85%	16%
Schothorst-Noord	297	10,1%	68,4%	4,7%	1,68%	15,2%
Schothorst-Zuid	122	11,5%	64,8%	11,5%	1,64%	10,7%
Schuilenburg	140	15%	62,1%	7,1%	2,86%	12,9%
Soesterkwartier	313	13,4%	48,6%	24,9%	1,92%	11,2%
Stadskern	223	26,9%	28,3%	24,2%	2,69%	17,9%
Vathorst	367	9,3%	67%	7,6%	1,1%	15%
Vermeerkwartier	298	17,1%	33,9%	34,6%	2%	12,4%
Zielhorst	381	10%	65,6%	6,6%	1,84%	16%
Weet ik niet	0	0	0	0	0	0
Anders, namelijk	26	15,4%	34,6%	19,2%	0	30,8%

In De Koppel, Eemkwartier, Kruiskamp, Nederberg, Stadskern en Vermeerkwartier, begrijpt de meerderheid dat het nodig is, maar heeft nog wel vragen, of vinden ze het goed dat betaald parkeren wordt ingevoerd zodat het aantal geparkeerde auto's in de straat afneemt. In de overige buurten vind de meerderheid het onnodig.

Beantwoord door 4427 respondenten

Vraag 2: Waar maak je je het meeste zorgen over bij het invoeren van betaald parkeren? Kies je belangrijkste zorgen.

Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Respondenten konden maximaal drie antwoorden invullen. De kosten lijken de grootste zorg: 52,9% maakt zich het meeste zorgen over de parkeerkosten voor bezoekers en 48,8% over dat het overal te duur wordt om te parkeren. Ook is 37% is bezorgd over de regelmatige stijging van parkeertarieven. Naast kosten is voor 42,6% van de respondenten de grootste zorg dat de auto niet meer dichtbij of voor de deur kan staan.



Uit de “anders, namelijk” categorie bleek dat er ook zorgen zijn over inwoners die minder te besteden hebben – het parkeerbeleid zou voor hen onbetaalbaar zijn. Ook mensen die slecht ter been zijn, of mensen met een beroep in de zorg worden genoemd als zorgwekkend.

“Dat minder bedeelden, mindervaliden en zorgmedewerkers de dupe worden.”
“Dat ik, vanwege mijn beperking, beperkt wordt in mijn vrijheid.”

Veel inwoners maken zich ook zorgen over het effect van het beleid: zij denken dat het niet gaat zorgen voor minder auto's.

“Dat het niet de juiste oplossing is om minder auto's in de straat te krijgen, omdat aan randvoorwaarden niet wordt voldaan, omdat alternatieve parkeerplekken voor 2e en 3e auto's er niet zijn, voldoende handhaving om mensen die zonder parkeervergunning toch parkeren te bekeuren er niet is, en er door betaald parkeren toch ook voor anderen mogelijkheden zijn om te parkeren waardoor het al met al niet rustiger zal worden in de straat. Maatregelen als beter openbaar vervoer en investeren in goede oplossingen om als buurt gezamenlijk gebruik te gaan maken van deelvervoer (eigen coöperaties ipv marktaanbod) zijn effectiever.”

Ook zijn de kosten voor de gemeenschap en de administratie die erbij komt kijken voor inwoners zorgelijk.

“Los van de kosten voor hele gemeenschap en de parkeerkosten voor alle autobezitters, wordt er een administratieve draak opgetuigd terwijl er in de meeste wijken geen probleem is.”

“Dat het betaald parkeren hoge uitvoeringskosten met zich meebrengen, en dat de handhaving het ook nog eens duurder maakt.”

Deze vraag is ook op buurtniveau geanalyseerd, daaruit kwam de verdeling zoals getoond op de volgende pagina:

Buurten	Aantal gegeven antwoorden (per wijk)	Dat het overal te duur wordt	Dat ik mijn auto's niet meer dichtbij mijn woning/bedrijf/onderneming op straat kan parkeren	Dat mijn bezoek parkeren te duur vindt en niet meer kan komen	Dat het lastig wordt om een parkeerplek te vinden	Dat de parkeertarieven regelmatig stijgen	Dat het invloed heeft op de waarde van mijn woning	Ik heb geen zorgen over het betaald parkeren	Weet ik niet	Anders, namelijk
Bosgebied	9	77,8%	88,89%	33,33%	11,1%	33,3%	0	0	0	0
Buitengebied-Oost	1	0	100%	0	100%	100%	0	0	0	
Calveen	4	25%	25%	50%	0	50%	0	50%		25%
De Berg-Noord	133	32,33%	35,3%	36,8%	17,3%	26,3%	11,3%	10,5%	0,8%	34,6%
De Berg - Zuid	329	36,5%	33,1%	53,8%	19,8%	34,3%	7,9%	12,8%	0,3%	22,2%
De Hoef	12	66,7%	66,7%	41,7%	41,7%	25%	0	0	0	0
De Koppel	53	45,3%	34%	39,6%	7,5%	32,1%	13,2%	28,3%	1,9%	9,4%
Eemkwartier	34	32,4%	20,6%	47,1%	14,7%	32,4%	5,9%	29,4%	0	5,9%
Hoogland	99	57,6%	49,5%	39,4%	15,2%	32,3%	20,2%	12,1%	0	14,1%
Hoogland-West	2	0	0	0	0	50%	0	50%	0	0
Hooglanderveen	60	53,3%	46,7%	65,0%	11,7%	45%	21,7%	10%	0	15%
Isselt	2	50%	50%	50%	50%	50%	0	0	0	50%
Kattenbroek	187	58,8%	48,7%	48,7%	13,9%	39,6%	11,2%	9,6%	0	17,1%
Kruiskamp	193	45,6%	37,3%	56%	19,7%	29%	8,3%	16,6%	0,5%	17,6%
Liendert	218	59,2%	52,8%	59,2%	21,1%	42,7%	12,4%	4,1%	1,4%	13,8%
Leusderkwartier	269	40,5%	42,4%	52%	17,8%	37,9%	12,3%	11,2%	1,9%	17,8%
Nederberg	50	42%	30%	44%	28%	16%	8%	22%	0	16%
Nieuwland	261	61,7%	46,4%	56,7%	14,6%	42,9%	18,4%	5%	0,4%	18,4%
Randenbroek	106	42,5%	48,1%	50%	18,9%	33%	10,4%	14,2%	0,9%	17,9%
Rustenburg	162	51,9%	46,3%	63,6%	19,1%	43,2%	18,5%	3,1%	1,9%	17,9%
Schothorst-Noord	297	57,9%	49,2%	61,3%	19,2%	44,8%	14,1%	3,7%	1%	13,5%
Schothorst-Zuid	122	48,4%	50,8%	57,4%	14,8%	41,8%	14,8%	8,2%	0	11,5%
Schuilenburg	140	50%	39,3%	60%	25%	36,4%	10%	8,6%	0	15,7%
Soesterkwartier	313	47,3%	32,9%	47,9%	18,2%	37,7%	10,5%	18,2%	1%	14,4%
Stadskern	223	42,2%	35,4%	42,2%	35,9%	28,3%	5,8%	20,2%	0,4%	12,6%
Vathorst	367	64,6%	44,4%	61,9%	12,5%	37,1%	16,3%	4,6%	0,3%	16,1%
Vermeerkwartier	298	29,9%	37,2%	40,9%	23,2%	30,5%	7,4%	24,8%	1,3%	16,8%
Zielhorst	381	51,4%	51,2%	60,1%	18,1%	46,7%	16,8%	4,2%	0,5%	14,2%
Weet ik niet	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anders, namelijk	26	30,8%	30,8%	53,8%	30,8%	11,5%	3,8%	15,4%	0	26,9%

Onderstaande drie zorgen zijn het meest gekozen in alle buurten. Hieronder staat aangegeven welke buurten er bij welke zorg uitsprongen, kijkend naar het percentage:

- **Dat het overal te duur wordt:** De Hoef, De Koppel, Hoogland, Kattenbroek, Liendert, Nieuwland, Vathorst
- **Dat ik mijn auto's niet meer dicht bij mijn woning/bedrijf/onderneming op straat kan parkeren:** Bosgebied
- **Dat mijn bezoek parkeren te duur vindt en niet meer kan komen:** De Berg-Zuid, Eemkwartier, Hooglanderveen, Kruiskamp, Liendert, Leusderkwartier, Rustenburg, Schothorst-Noord, Schothorst-Zuid, Schuilenburg, Zielhorst

Bij de zorg dat het lastig is om een parkeerplek te vinden, springt de Stads kern erbovenuit (35,9%). De zorg om stijgende parkeertarieven is in alle wijken ongeveer even sterk aanwezig. Ook de zorg om de invloed die het heeft op de waarde van de woning.

Beantwoord door 4427 respondenten

Vraag 3: Wanneer moet betaald parkeren in jouw wijk worden ingevoerd?

Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Respondenten konden maximaal één antwoord invullen. Deze vraag is op wijkniveau geanalyseerd. In de wijken De Koppel en Vermeerkwartier is er een ruime meerderheid die graag zo snel mogelijk betaald parkeren ziet in de wijk – met als hoofdreden dat er nu te veel auto's parkeren in de wijk. In de wijken Bosgebied, Buitengebied-Oost, De Berg-Zuid, De Hoef, Kruiskamp, Leusderkwartier en Schuilenburg zien ze het liefst dat betaald parkeren later wordt ingevoerd – met als vaakst genoemde reden “als er parkeeroverlast ontstaat”.

Buurt	Aantal gegeven antwoor den (per wijk)	Zo snel mogelijk, want er parkeren nu te veel auto's	Zo snel mogelijk, want ik wil dat er genoeg ruimte blijft om mijn auto voor de deur te parkeren	Later, als er parkeer- overlast ontstaat	Later, als een meerderheid van de bewoners het wil	Weet ik niet	Niet van toepassing, want ik woon niet in Amersfoort	Anders, namelijk
Totaal	4427	10,7%	3,9%	16,4%	19%	3,9%	0,7%	45,4%
Bosgebied	9	11,1%	0	33,3%	11,1%	11,1%	0	33,3%
Buitengebied- Oost	1	0	0	0	100,0%	0	0	0
Calveen	4	0	25,0%	25,0%	0	0	0	50,0%
De Berg-Noord	133	10,5%	1,50%	25,8%	18,0%	3,76%	0	50,4%
De Berg – Zuid	329	8,8%	3,04%	26,7%	18,5%	3,65%	0	39,2%
De Hoef	12	0	0	25,0%	33,3%	8,3%	0	33,3%
De Koppel	53	35,8%	3,77%	17,0%	13,2%	1,89%	0	28,3%
Eemkwartier	34	38,2%	2,94%	14,7%	20,6%	5,9%	0	17,6%
Hoogland	99	8,1%	3,03%	18,2%	15,2%	6,1%	1,01%	48,5%
Hoogland-West	2	0	0	0	50,0%	0	0	50,0%
Hooglanderveen	60	6,7%	1,67%	13,3%	20,0%	0	0	58,3%
Isselt	2	0	50,0%	0	50,0%	0	0	0
Kattenbroek	187	6,4%	3,74%	14,1%	15,5%	1,60%	1,07%	57,1%
Kruiskamp	193	22,3%	6,7%	18,1%	19,2%	4,15%	0	29,5%
Liendert	218	6,9%	4,6%	20,6%	20,6%	3,21%	0	44,0%
Leusderkwartier	269	12,6%	4,09%	20,1%	26,4%	3,72%	0	33,1%
Nederberg	50	20,0%	6,0%	16,0%	10,0%	2%	0	46,0%
Nieuwland	261	3,07%	1,53%	7,7%	20,7%	4,21%	0	62,8%
Randenbroek	106	16,0%	3,77%	15,1%	18,9%	0,94%	0	45,3%
Rustenburg	162	2,47%	3,09%	22,8%	21,0%	3,09%	0	47,5%
Schothorst- Noord	297	4,7%	2,36%	21,1%	22,2%	2,36%	0,34%	46,8%
Schothorst-Zuid	122	8,2%	4,1%	21,3%	19,7%	2,46%	0	44,3%
Schuilenburg	140	8,6%	2,14%	22,1%	22,1%	7,1%	0	37,9%
Soesterkwartier	313	18,8%	4,5%	14,1%	16,3%	4,8%	0	41,5%
Stadskern	223	11,7%	4,9%	6,7%	14,8%	6,7%	0	55,2%
Vathorst	367	0	2,18%	12,8%	19,1%	3%	0	58,3%
Vermeerkwartier	298	27,5%	10,1%	7,7%	13,4%	6,4%	0	34,9%
Zielhorst	381	3,15%	3,15%	17,6%	23,1%	3,41%	0	49,3%
Weet ik niet	0	0	0	0	0	0	0	0
Anders, namelijk	26	19,2%	3,85%	7,7%	15,4%	7,7%	0	46,2%

Er zijn ook veel “anders, namelijk” antwoorden ingevuld. Uit de “anders, namelijk” categorie bleek vooral dat inwoners het liefst zien dat betaald parkeren niet wordt ingevoerd, om verschillende redenen, onder andere: geen overlast, werk en zorg, bezoek, het vergroot het verschil tussen arm en rijk, inwoners hebben tegen gestemd, te duur, onhandig, geen alternatieven, het is geen oplossing voor het probleem en woningtekort waardoor meer auto's noodzakelijk zijn.

“Er wordt een doel genoemd en betaald parkeren is geen middel om dat doel te bereiken. Je jaagt bewoners alleen maar op kosten en geeft ze er niets voor terug. De irritatie die dat opwekt vertroebelt de discussie die gevoerd moet worden, die van de mobiliteitstransitie.”

“Geen betaald parkeren invoeren. Parkeren voor vergunninghouders volstaat.”

Er worden daarnaast wel suggesties gedaan om meer gebruik te maken van bijvoorbeeld parkeergarages, en in te zetten op alternatieven:

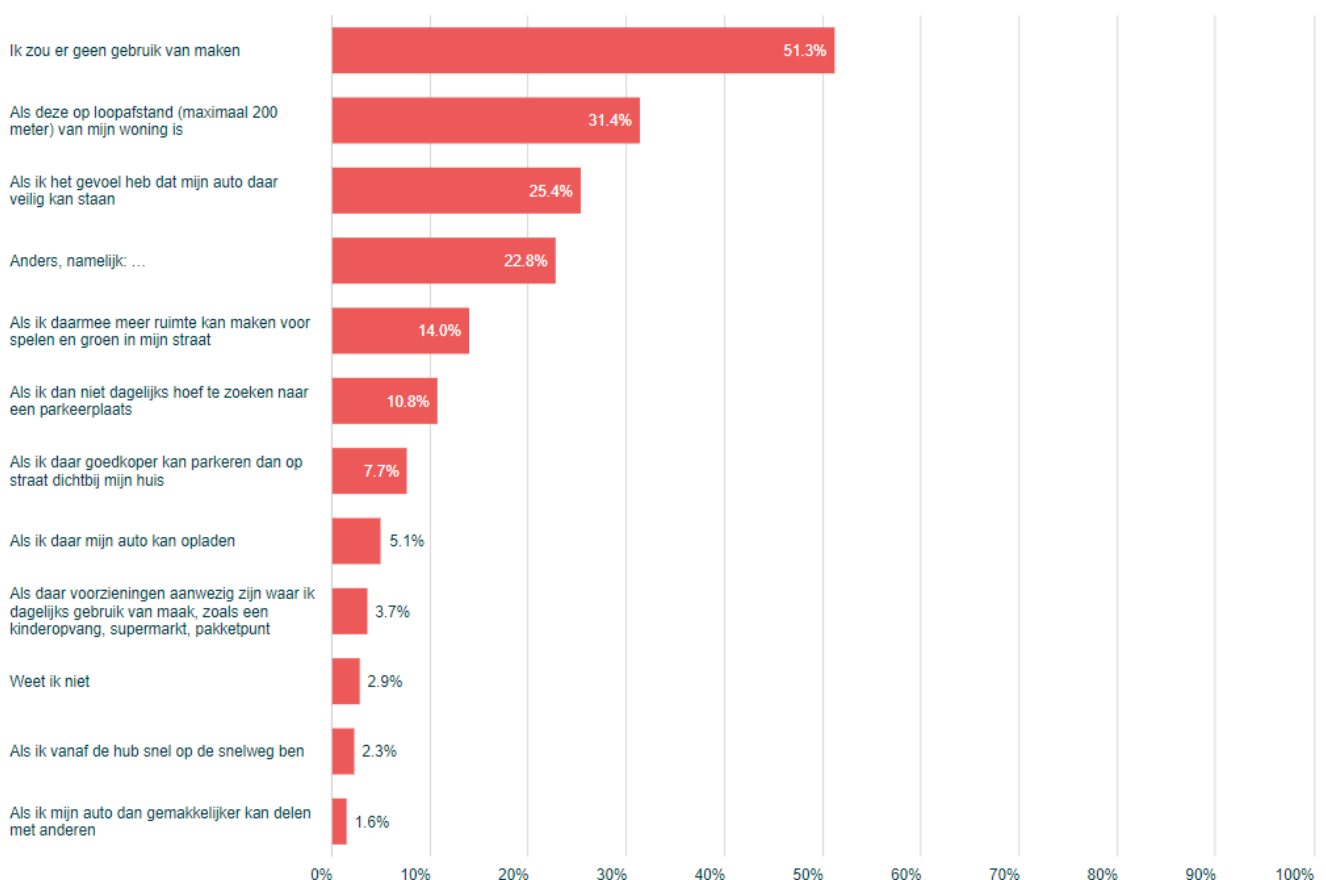
“Betaald parkeren in het deel van de autoluwe binnenstad moet worden getransformeerd naar vergunning parkeren om zo de laatste parkeerplaatsen in de binnenstad te kunnen verplaatsen. (Kort) parkeren voor mensen zonder vergunning moet in de ruim voorradig aanwezige parkeergarages die rondom het centrum liggen.”

“Pas als er werkende alternatieven zijn. Zoals een parkeerplaats die redelijk te belopen is. Zoals bussen die wel op tijd rijden. Niemand gaat betalen voor steeds minder voorzieningen. Eerst de mogelijkheden vergroten en dan de ongewenste duurder maken.”

Beantwoord door 4427 respondenten

Vraag 4: Wanneer zou jij in een wijkhub parkeren?

Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Respondenten konden maximaal drie antwoorden invullen. Ondanks dat een kleine meerderheid (51,3%) aangeeft geen gebruik te maken van hubs, zou één derde (31,4%) gebruik maken van een hub als deze op loopafstand van de woning is. Ook vindt 25,4% het belangrijk dat de auto in een hub veilig staat. 14,0% geeft aan ook het gevolg “ruimte maken voor spelen en groen in de straat” een belangrijk argument te vinden. Kosten lijken hier (7,7%) minder doorslaggevend.



In de “anders, namelijk” categorie gaven inwoners vooral aan waarom ze niet in een hub zouden parkeren of waar zij zich zorgen om maken. De (on)veiligheid is een belangrijke factor:

“Ik wil geen gebruik maken van hubs. Het gaat altijd over de veiligheid van de auto's maar nooit over persoonsveiligheid. Hoe denken jullie dat het is als je in de winter in het donker of om een uur of 2 's nachts, je auto op een hub moet parkeren en dan nog veilig thuis moet zien te komen. Daar maak ik me zorgen om. Het is wachten op de eerste incidenten.”

Ook andere praktische bezwaren als slecht ter been zijn, kinderen, boodschappen en werk gerelateerde onhandigheden worden genoemd. De auto moet bij het huis geparkeerd kunnen worden:

“Mijn ouders zijn slecht ter been die kunnen zo niet bij mij en andere familie komen. Als mijn man en ik beide ergens werken dat slecht met ov bereikbaar is, is dat niet te doen met het brengen en halen van onze kinderen.”

“Ik moet mijn auto bij mijn huis hebben voor het inladen van mijn goederen die ik voor het werk nodig heb.”

“Ik wil niet parkeren in een hub. Ik wil naast mijn huis parkeren.”

Sommige respondenten zijn voorstander, maar wel met een voorwaarde, zoals bijvoorbeeld deelauto's en lage kosten:

“Als het geldt voor 2e en 3e auto's en als er de mogelijkheid is dat bezoek wat slecht ter been is, wel bij mij kan parkeren.”

“Als er daar deel auto's beschikbaar gemaakt worden.”

“Als mijn fiets daar dan veilig kan staan als ik met de auto weg ben.”

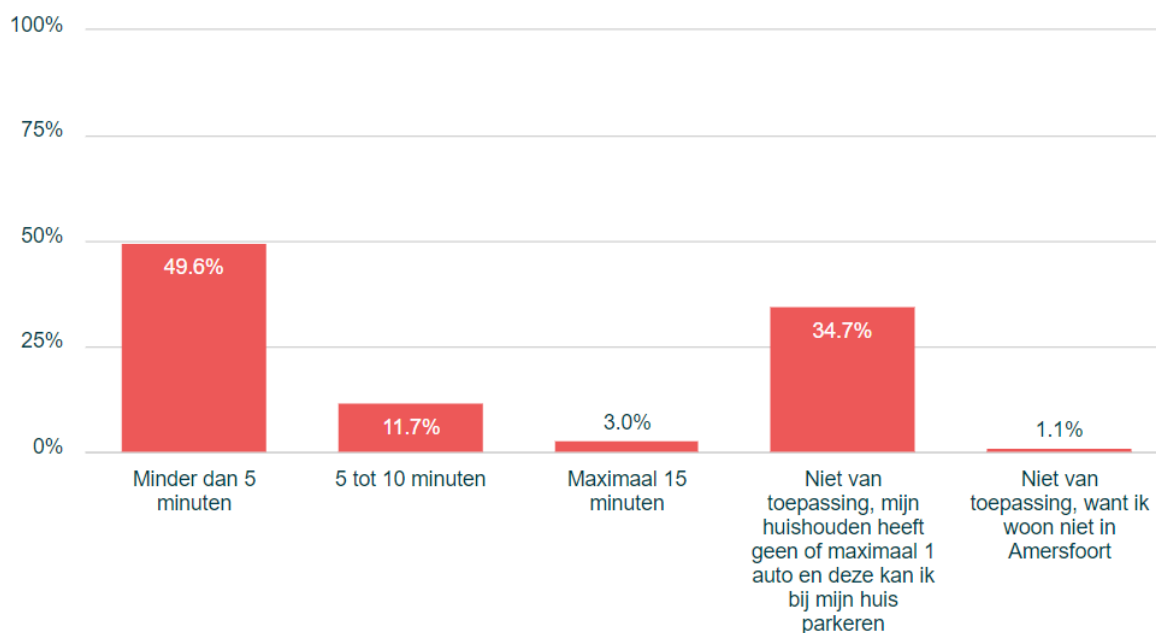
“Als ik er goedkoper kan laden dan thuis.”

“Als het gratis is.”

Beantwoord door 4268 respondenten

Vraag 5: Je reist vanuit huis naar een wijk- of stadsrandhub. Vanuit daar reis je verder met de (deel)auto. Hoe lang zou je vanuit huis maximaal onderweg willen zijn naar een wijk- of stadsrandhub? Ga uit van lopen of fietsen.

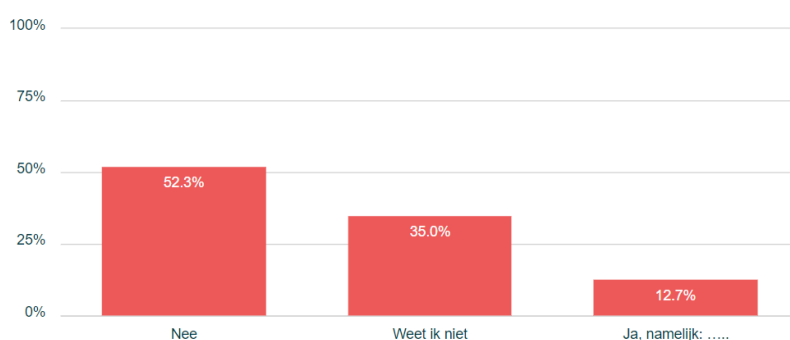
Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Respondenten konden maximaal één antwoord invullen. 35,8% van de respondenten geeft aan dat deze vraag niet op hen van toepassing is omdat zij geen of één auto hebben of niet in Amersfoort wonen. Voor de overige respondenten (64,2%) die wel denken een auto in de hub te zetten, geven de meesten (49,6%) aan dat deze op minder dan 5 minuten lopen/fietsen moet zijn. Voor 11,7% is 5 tot 10 minuten ook nog goed.



Beantwoord door 4268 respondenten

Vraag 6: Is er een plek in of aan de rand van de wijk waar een wijkhub kan komen volgens jou? Of is er een bestaand parkeerterrein dat altijd leeg staat, waardoor die ruimte als hub gebruikt kan worden?

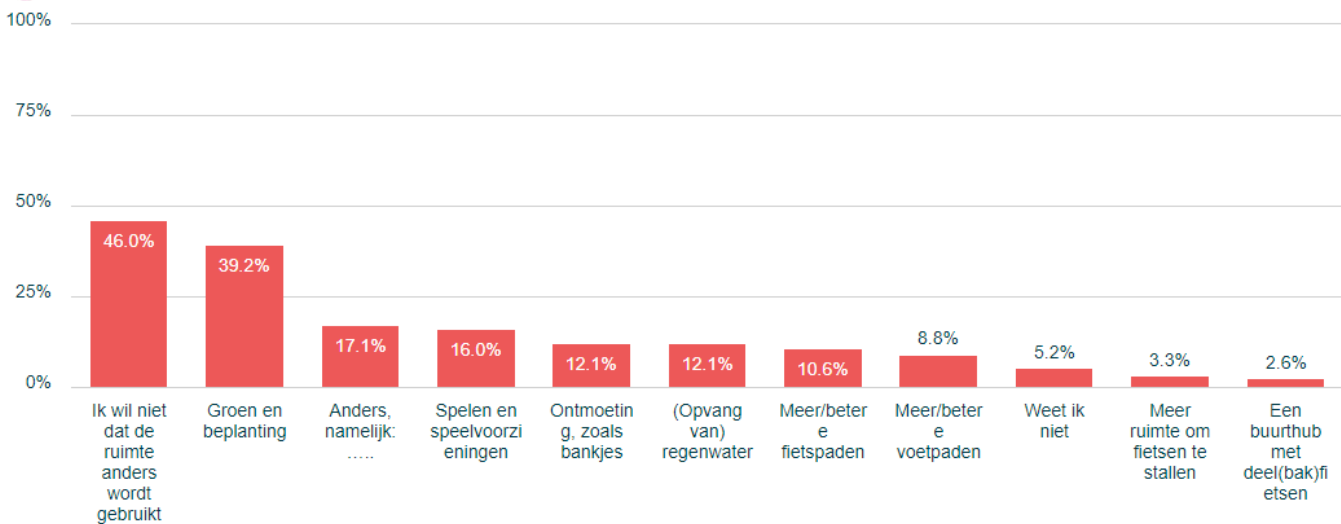
Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Respondenten konden maximaal één antwoord invullen. Meer dan de helft (52,3%) geeft aan geen plek te weten en 35% weet het niet. 12,7% heeft “Ja, namelijk” geantwoord, en komen met onder andere de volgende suggesties: bij supermarkten (Wiekslag tegenover Lidl en parkeerplaats Jumbo), sportverenigingen, stations en al bestaande parkeergarags. Bij de wagenwerkplaats, Emiclear, Isseltse veld, Amsterdamseweg industrieterrein en tegenover CJVV. In de bijlage staan alle aangedragen suggesties.



Beantwoord door 4268 respondenten

Vraag 7: Waar zou jij de vrijkomende parkeerruimte in de wijk voor willen gebruiken?

Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Respondenten konden maximaal drie antwoorden invullen. Bijna de helft van de respondenten (46%) geeft aan niet te willen dat de ruimte anders wordt gebruikt. Van de overige respondenten ziet 39,2% graag groen en beplanting en 16% meer speelvoorzieningen. Daarnaast zijn ook plekken voor ontmoeting (12,1%), ruimte voor opvang van regenwater (12,1%) en meer of betere fiets- en voetpaden (19,4%) gewenst als er ruimte vrijkomt in de wijk.



In de “anders, namelijk” categorie werd vaak genoemd dat er al voldoende groen is in de buurt en dat de ruimte gewoon zo moet blijven. Respondenten uiten veel onbegrip over hoe en waarom er parkeerruimte vrij komt en waarom parkeerruimte voor iets anders gebruikt zou worden. Sommigen geven juist aan dat er meer parkeerruimte moet komen:

“Er is hier meer dan genoeg ruimte buiten de parkeervakken. Er zijn voldoende speelplaatsen. Er is voldoende groen. Het is goed zoals het is en daar hoeft niks aan te veranderen.”

“Ik draai hem om, er zijn veel loze grasvelden in de wijk waar nooit mensen lopen of kinderen spelen. Deze kunnen omgebouwd worden naar parkeerplaatsen zodat er meer parkeerruimte ontstaat in plaats van al beperkte parkeerplaatsen op te offeren. Probleem nu is te weinig parkeerplaatsen, met een toenemend aantal inwoners door hoogbouw. Ik zie niet hoe parkeerruimte vrij komt.”

Ook wordt het onderhoud van groen genoemd.

“Wel voor meer groen, maar dan moet de gemeente dit wel beter gaan onderhouden. Dit is nu niet goed geregeld.”

Deze vraag is ook op buurtniveau geanalyseerd, dan krijgen we de volgende verdeling.

Buurten	Aantal gegeven antwoor den (per wijk)	Spelen en voorzieningen	Groen en beplanting	Ontmoeting, zoals bankjes	Meer/betere voetpaden	Meer/betere fietspaden	Meer ruimte om fiets te stallen	Een buurtclub met deel(bak)fietsen	(Opvang) van regenwater	Ik wil niet dat de ruimte anders wordt gebruikt	Weet ik niet	Anders namelijk
Bosgebied	11	0%	25%	0%	12,5%	0%	12,5%	12,5%	12,5%	25%	25%	12,5%
Buitengebied -Oost	2	0	100 %	100%	0	0	0	0	0	0	0	0
Calveen	8		50%		25%	25%	0	0	25%	25%	0	50%
De Berg- Noord	227	20%	38,5 %	12,3%	10,8%	10%	2,3%	3,1%	16,9%	36,2%	3,8%	20,8%
De Berg – Zuid	552	21,2%	41,2 %	14,1%	12,9%	12,2%	3,2%	1%	10%	44,1%	2,6%	15,1%
De Hoef	23	25%	33,33 %	33,33%	16,67%	16,67 %	0	0	16,7%	41,7%	8,3%	0
De Koppel	106	17,6%	47,1 %	11,8%	17,6%	15,7%	13,7%	2%	15,7%	41,2%	2%	23,5%
Eemkwartier	53	6,5%	61,3 %	6,5%	12,9%	16,1%	9,7%	3,2%	12,9%	32,3%	0	9,7%
Hoogland	171	21,1%	38,9 %	27,9%	8,4%	11,6%	2,1%	2,1%	14,7%	49,5%	5,3%	8,4%
Hoogland- West	4	50%	50%	0	0%	0	0	0	0	50%	0	0
Hooglander- veen	84	10,3%	24,1 %	6,9%	1,7%	6,9%	0	0	12,1%	62,2%	1,7%	19%
Isselt	5	0	100 %	50%	0	0	0	0	50%	0	0	50%
Kattenbroek	296	10,7%	35,4 %	15,7%	4,5%	10,1%	2,2%	3,4%	11,8%	50%	3,9%	18,5%
Kruiskamp	351	19,7%	50,5 %	15,4%	12,8%	14,4%	3,7%	2,7%	16,5%	38,3%	3,7%	9%
Liendert	343	13,3%	30,5 %	11,9%	5,7%	7,6%	2,4%	2,9%	9%	54,8%	5,2%	20%
Leusder- kwartier	495	18,6%	45,2 %	14,1%	14,8%	16,7%	4,2%	2,3%	12,2%	38%	6,8%	15,2%
Nederberg	95	27,1%	60,4 %	31,3%	8,3%	10,4%	8,3%	0	16,7%	22,9%	4,2%	8,3%
Nieuwland	419	11,2%	33,2 %	9,6%	6,0%	10,4%	1,6%	2,4%	11,2%	51,2%	6,4%	24,4%
Randen- broek	169	13%	38%	10%	5%	9%	3%	1%	11%	46%	11%	22%
Rustenburg	251	15,3%	33,8 %	10,2%	3,2%	7,6%	1,3%	1,9%	11,5%	50,3%	8,3%	16,6%
Schothorst- Noord	436	10,2%	27%	3,4%	4,4%	5,8%	1,4%	1,7%	11,3%	60,1%	6,1%	17,4%
Schothorst- Zuid	199	10%	35%	10%	2,5%	14,2%	1,7%	2,5%	14,2%	49,2%	5%	21,7%
Schuilenburg	228	13,2%	39,7 %	12,5%	3,7%	4,4%	5,1%	2,9%	14,7%	48,5%	8,1%	14,7%
Soester- kwartier	585	17,8%	48,5 %	13,2%	20,1%	11,2%	5,6%	5,3%	10,9%	40,9%	4,6%	14,9%

Buurtten	Aantal gegeven antwoor den (per wijk)	Spelen en voorzieningen	Groen en bepanting	Ontmoeting, zoals bankjes	Meer/betere voetpaden	Meer/betere fietspaden	Meer ruimte om fiets te stallen	Een buurtclub met deel(bak)fietsen	(Opvang) van regenwater	Ik wil niet dat de ruimte anders wordt gebruikt	Weet ik niet	Anders namelijk
Stadskern	423	15,2%	56,4 %	23,7%	13,3%	12,3%	7,1%	4,7%	17,5%	29,4%	5,2%	15,6%
Vathorst	550	13,5%	30,1 %	5,6%	4,2%	11%	2%	1,4%	9,3%	52,7%	4,8%	20,3%
Vermeer- kwartier	553	27,8%	53,8 %	17%	8,7%	12,5%	4,9%	4,5%	11,8%	35,8%	3,5%	11,8%
Zielhorst	590	13,5%	30,2 %	8,6%	7,3%	7,3%	0,8%	1,1%	11,1%	55,3%	4,6%	19,4%
Weet ik niet	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anders, namelijk	35	3,8%	19,2 %	11,5%	0	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	57,7%	3,8%	23,1%

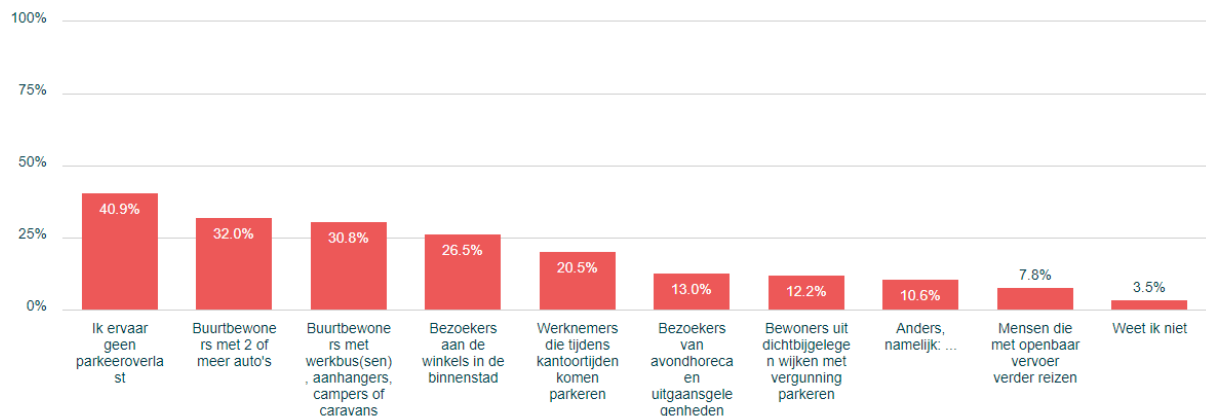
Afgezien van de respondenten die aangeven niet te willen dat de ruimte in de buurt anders wordt gebruikt, gebruiken ze in alle buurten, behalve in Buitengebied-Oost, Hoogland-West en de Hoef, de vrijkomende ruimte graag voor groen en beplanting. In Stadskern, Nederberg, Kattenbroek, Isselt en Hoogland zien respondenten liever ontmoetingsplekken dan speelplekken. In Soesterkwartier geven relatief veel respondenten (20,1%) aan meer/betere voetpaden te willen.

Beantwoord door 4268 respondenten

Vraag 8: In sommige wijken ervaren inwoners parkeeroverlast. Voor wie moeten we een andere oplossing zoeken zodat je makkelijker kunt parkeren?

Uit de 'anders, namelijk' categorie, bleek dat deze vraag door respondenten op twee manier geïnterpreteerd is: 1. Wie moeten er een andere oplossing krijgen en kunnen daardoor niet meer in de straat parkeren. 2. Wie moeten er een andere oplossing krijgen en kunnen daardoor wel in de straat parkeren. De uitkomsten zijn daarom minder betrouwbaar, maar worden in dit verslag wel zichtbaar gemaakt.

Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Respondenten konden maximaal drie antwoorden invullen. Hoewel ruim één derde (40,9%) van de respondenten aangeeft geen parkeeroverlast te ervaren, springen er vier groepen uit waarvoor respondenten vinden dat er een andere oplossing moet komen: buurtbewoners met 2 of meer auto's (32%), buurtbewoners met werkbus(sen), aanhangers, campers of caravans (30,8%), bezoekers aan de winkels in de binnenstad (26,5%) en werknemers die tijdens kantoortijden komen parkeren (20,5%).



In de “anders, namelijk” categorie noemen respondenten, naast het uiten van onvrede of het niet geven van concrete antwoorden (76%, zie bijlage), dat er oplossingen gevonden moeten worden voor minder validen en ouderen, en mensen in de (mantel)zorg/hulpverleners.

“Ouderen en minder validen omdat de auto hen vrijheid geeft om te gaan en staan wanneer ze willen.”

Respondenten geven daarnaast aan dat werkbussen, caravans en campers, bezoekers van kerken of moskeeën en winkels een andere oplossing zouden moeten krijgen (18%, zie bijlage) – hier wordt namelijk overlast door ervaren. Wel wordt genoemd dat werkbussen en caravans/campers niet te vergelijken zijn. Een werkbus is geen recreatief voertuig:

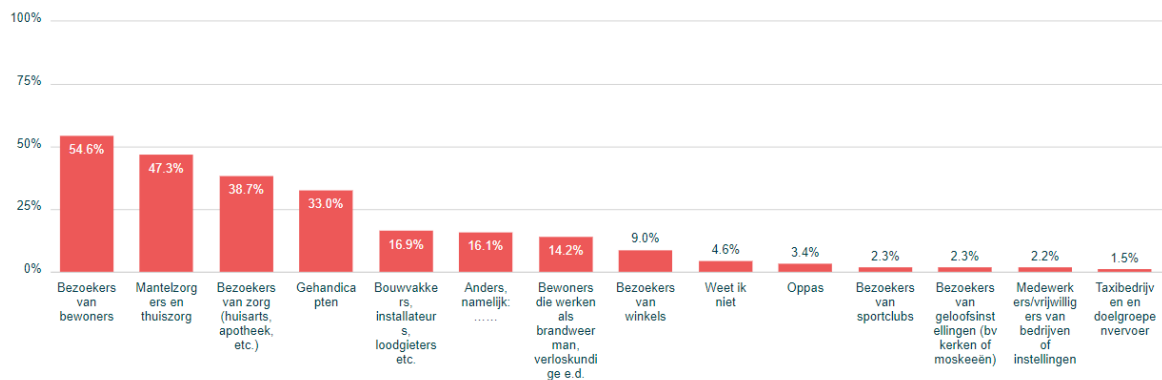
“Bezoekers van de winkels (ook die niet in de binnenstad). Veel mensen parkeren 'even' om eten af te halen of een winkel in te schieten. Zij zouden gewoon op de fiets moeten gaan/komen. En mensen met een eigen oprit. Zij mogen gewoon niet meer op straat staan.”

“Zorg dat alle caravans, campers en motorfietsen die nu, vaak ook voor langere tijd, parkeerplekken bezet houden verdwijnen uit de straten.”

Beantwoord door 4168 respondenten

Vraag 9: Met welke groepen vind je dat we in het bijzonder rekening moeten houden bij het uitwerken van het parkeerbeleid? Denk bijvoorbeeld aan speciale parkeervergunningen.

Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Respondenten konden maximaal drie antwoorden invullen. Meer dan de helft (54,6%) van de respondenten vindt dat er bijzonder rekening gehouden moet worden met bezoekers van bewoners. Deze worden gevolgd door mantelzorgers en thuiszorg (47,3%), bezoekers van zorg (38,7%) en gehandicapten (33,0%). Kijkend naar de andere antwoorden lijkt het, naast bezoekers, vooral te gaan om beroepen die te maken hebben met primaire levensbehoeften of leven en dood.



In de “anders, namelijk” categorie noemen respondenten naast de categorieën die al voorgesteld zijn: ouderen en mensen met een beperking (en partners), of chronisch zieken (8%, zie bijlage).

“Mensen die loop/fiets beperkingen hebben maar "te goed" zijn voor de bestaande regelingen. (Denk aan meer dan 100 meter maar minder dan 200m kunnen lopen. Sommige dagen wel en sommige niet 100m kunnen lopen. Of tijdelijke beperkingen zoals een gebroken been)”

“Mensen die afhankelijk zijn van hun auto vanwege ouderdom en/of lichamelijke beperkingen.”

Ook noemen sommigen dat rekening gehouden moet worden met inwoners met beroepen met onregelmatige werktijden en bouwvakkers.

Er zijn daarnaast veel opmerkingen dat er geen uitzonderingen gemaakt moeten worden omdat iedereen graag wil kunnen parkeren. Het zou voor problemen, complexiteit en scheefheid zorgen.

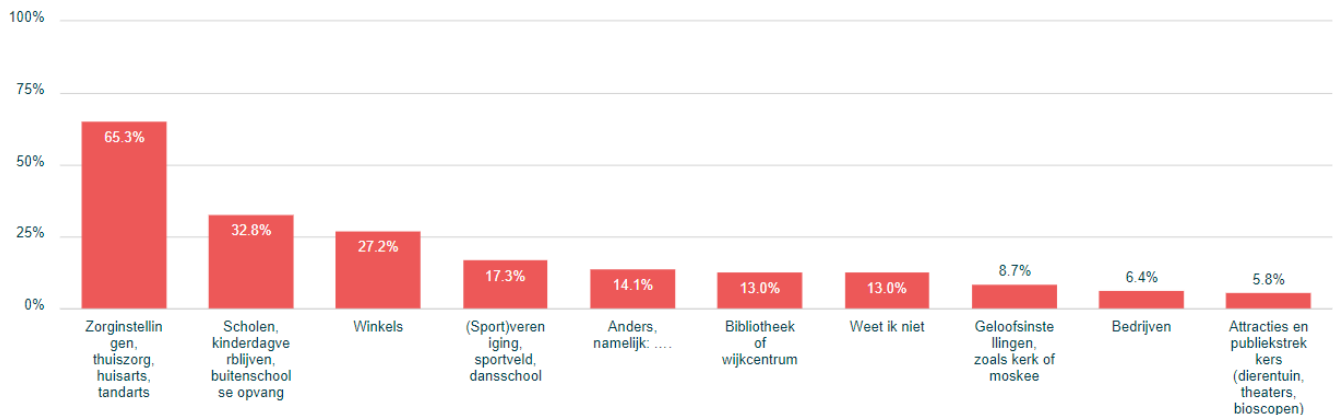
“Voor bijna iedere genoemde categorie kan ik goede argumenten bedenken dat een uitzondering op zijn plaats is of op zijn plaats kan zijn.”

“Drie keuzemogelijkheden is voor mij te weinig. Ik zou ze allemaal aankruisen en ik kan er nog wel een paar noemen: verhuishagens, caravans, aanhangers en campers, ouderen... Er wordt hier een gigantisch probleem gecreëerd!”

Beantwoord door 4168 respondenten

Vraag 10: We kunnen voor bepaalde plekken en gebouwen, zoals scholen, zorginstellingen en winkels aparte regels maken. Welke plek of gebouw in de wijk heeft bijzonder aandacht nodig als het gaat om betaald parkeren? Bijvoorbeeld lagere prijzen of andere tijden.

Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Respondenten konden maximaal drie antwoorden invullen. Zorginstellingen (65,3%) verdienen volgens de respondenten veruit het meest bijzondere aandacht. Hiernaast staan ook scholen/kinderdagverblijven/buitenschoolse opvang (32,8%) en winkels (27,2%) in de top drie van meest genoemde plekken of gebouwen.



Uit de “anders, namelijk” categorie bij deze vraag bleek dat respondenten vinden dat te veel regels en uitzonderingen zorgen voor grote problemen, en een groter verschil tussen inwonersgroepen (26%, zie bijlage).

“Extra regels en uitzonderingen gaan weer resulteren in extra kosten voor het in stand houden van de organisatie en ook voor onduidelijkheden. Zoek een andere oplossing voor het parkeerprobleem in sommige wijken.”

Voor scholen of andere locaties binnen de stad noemen sommigen dat ze parkeren zouden moeten ontmoedigen om juist aan te moedigen korte afstanden met de fiets te doen (2%, zie bijlage).

“Juist voor kleine verplaatsingen binnen de stad zou ik in plaats van aanmoedigen juist eerder denken aan ontmoediging, dat zijn bij uitstek de ritjes die je misschien nog wel met de fiets zou kunnen doen.”

“Idealiter houd je rekening met mensen die vanwege afstand of beperking/ziekte niet kunnen lopen of fietsen naar een voorziening. Veel verkeer naar school/winkel/etc kan prima op de fiets, maar heeft een duwtje in de rug nodig. Ik zou dus niet te snel het parkeren rondom voorzieningen gratis houden.”

Ook vinden ze dat buitenwijken geen betaald of vergunning parkeren zouden moeten krijgen (9%, zie bijlage).

Deze vraag is ook op buurtniveau geanalyseerd, daaruit kwam de volgende verdeling:

Buurt	Aantal gegeven antwo rden (per wijk)	Scholen, kinderdagverblij ven, buitenschool se opvang	Zorginstellingen, thuiszorg, huisarts, tandarts	(sport)vereniginge n, sportveld, dansschool	Geloofsinstellinge n	Attracties en publiekstrekke rs	Bibliotheek of wijkcentrum	Bedrijven	Winkels	Weet ik niet	Anders, name lijk
Bosgebied	13	57%	42,9%	14,3%	0	0	0	0	0	42,9%	28,6%
Buitengebied- Oost	3	100,0%	100,0%	100,0%	0	0	0	0	0	0	0
Calveen	8	0	50,0%	0	25,0 %	25,0 %	50,0%	50,0%	0	0	0
De Berg-Noord	240	38,9%	59,5%	19,0%	10,3 %	4,8%	9,5%	6,3%	15,9%	11,9%	14,3%
De Berg – Zuid	580	33,6%	66,4%	14,7%	6,2%	2,9%	13,4%	3,9%	22,5%	12,1%	13,4%
De Hoef	25	41,7%	75,0%	16,7%		8,3%		8,3%	33,3%	25,0%	
De Koppel	106	38,8%	69,4%	14,3%	8,2%	10,2 %	14,3%	6,1%	24,5%	22,4%	8,2%
Eemkwartier	49	12,9%	67,7%	6,5%	6,5%	9,75 %	12,9%	3,2%	9,7%	25,8%	3,2%
Hoogland	204	31,9%	70,2%	22,3%	8,5%	6,4%	20,2%	5,3%	22,3%	17,0%	12,8%
Hoogland-West	4	0	100,0%	0	0	0	0	50,0%	50,0%	0	0
Hooglanderveen	127	38,6%	71,9%	26,3%	5,3%	5,3%	15,8%	8,8%	29,8%	5,3%	15,8%
Isselt	6	50,0%	100,0%	0	0	0	50,0%	0	50,0%	0	50,0%
Kattenbroek	372	29,2%	66,1%	24,6%	5,8%	7,0%	15,8%	11,7%	31,6%	13,5%	12,3%
Kruiskamp	359	37,0%	60,3%	12,5%	12,0 %	3,3%	16,3%	6,0%	20,1%	15,8%	12,0%
Liendert	425	35,6%	62,0%	14,6%	10,7 %	6,8%	12,2%	7,8%	31,2%	11,7%	14,6%
Leusderkwartier	506	34,0%	62,9%	13,1%	10,8 %	4,2%	10,4%	7,3%	23,9%	15,8%	12,7%
Nederberg	83	20,5%	61,4%	20,5%	0	4,5%	15,9%	13,6%	27,3%	15,9%	9,1%
Nieuwland	513	30,5%	64,6%	21,0%	5,3%	10,3 %	11,1%	7,8%	29,6%	11,5%	19,3%
Randenbroek	179	28,9%	57,7%	15,5%	10,3 %	3,1%	16,5%	3,1%	18,6%	17,5%	13,4%
Rustenburg	321	30,8%	69,9%	15,4%	,0%	5,1%	13,5%	7,7%	32,7%	10,3%	11,5%
Schothorst-Noord	583	29,4%	65,0%	18,2%	7,3%	4,2%	12,9%	4,9%	35,3%	12,6%	14,0%
Schothorst-Zuid	262	37,1%	69,8%	20,7%	17,2 %	2,6%	15,5%	6,9%	30,2%	8,6%	17,2%
Schuilenburg	284	38,3%	65,4%	22,6%	15,8 %	5,3%	8,3%	4,5%	33,1%	11,3%	9,0%
Soesterkwartier	637	37,7%	72,7%	19,7%	7,3%	11,0 %	11,3%	6,7%	23,3%	12,7%	11,0%
Stadskern	389	32,7%	68,8%	9,6%	9,6%	8,2%	11,1%	6,7%	15,9%	13,9%	10,6%
Vathorst	724	31,1%	61,5%	21,9%	6,5%	5,9%	13,6%	7,1%	37,6%	9,2%	19,8%
Vermeerkwartier	517	35,9%	56,7%	15,8%	8,5%	3,9%	12,3%	2,5%	10,6%	22,5%	13,4%
Zielhorst	790	27,7%	70,9%	16,2%	9,3%	5,2%	15,4%	6,0%	41,8%	7,1%	17,3%
Weet ik niet	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anders, name lijk	47	30,8%	46,2%	3,8%	19,2 %	3,8%	7,7%	7,7%	23,1%	23,1%	15,4%

Op de volgende plekken scoren, in vergelijking met andere buurten, deze buurten het hoogst:

- **(Sport)verenigingen (>20%):** Hoogland (22,3%), Hooglanderveen (26,3%), Nederberg (20,5%), Nieuwland (21%), Schothorst-Zuid (20,7%), Schuilenburg (22,6%) en Vathorst (21,9%)
- **Geloofsinstellingen (>15%):** Calveen* (25%), Schuilenburg (15,8%) en Schothorst-Zuid (17,2%)
- **Attracties en publiektrekkers (>10%):** Calveen* (25%), De Koppel (10,2%), Nieuwland (10,3%) en Soesterkwartier (11%)
- **De bibliotheek of het wijkcentrum (>20%):** Hoogland (20,2%), Calveen (50%), Isselt* (50%)
- **Bedrijven (>10%):** Calveen* (50%), Hoogland-West* (50%), Kattenbroek (11,7%) Nederberg (13,6%).
- **Winkels (>40%):** Hoogland-West* (50%), Isselt* (50%), Zielhorst (41,8%).

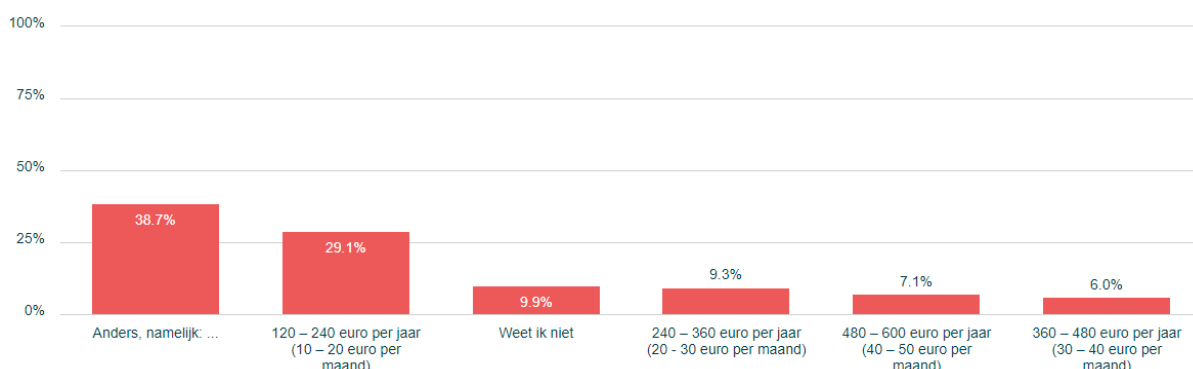
**Calveen, Hoogland-West en Isselt hebben minder dan 10 respondenten, dus de percentages van deze wijken zijn minder representatief.*

Beantwoord door 4168 respondenten

Vraag 11: Wat vind je een goed bedrag voor een tweede vergunning?

Achtergrond: de gemeenteraad heeft besloten dat de kosten voor de eerste parkeervergunning 30 euro per jaar zijn. Voor een tweede of derde vergunning zijn nog geen tarieven vastgesteld. Om de kosten voor de eerste en volgende vergunningen te kunnen betalen wordt het tarief hiervan naar verwachting wel hoger.

Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Respondenten konden maximaal één antwoord invullen. Kijkend naar de keuze tussen de vier voorgestelde tarieven (120-240 euro per jaar, 240-360 euro per jaar, 360 – 480 euro per jaar 460 – 600 euro per jaar) kiezen de meeste respondenten (29,1%) voor het laagste tarief van 120 -240 euro per jaar.



In de “anders namelijk “ categorie (38,7%) noemden veel inwoners geen kosten te willen betalen voor een tweede vergunning, of in ieder geval niet meer dan de eerste. Sommigen geven als reden dat het voor gezinnen met een laag inkomen niet te betalen is, en anderen vinden dat een tweede auto ook onmisbaar is (bijvoorbeeld in verband met werk).

“30 euro per jaar is veel voor sommige gezinnen met laag inkomen, die zouden niet moeten hoeven betalen. Voor sommige mensen is een auto onmisbaar, ook niet betalen.”
“Waarom moet een tweede auto worden belast? Centraal gelegen HUBS heeft de voorkeur!”

Anderen pleiten wel voor een hoger tarief dan de eerste, 7% noemt een bedrag tussen de 60-100 euro per jaar (zie bijlage), maar niet zo hoog als de voorgestelde opties. Een enkeling pleit voor een hoog tarief.

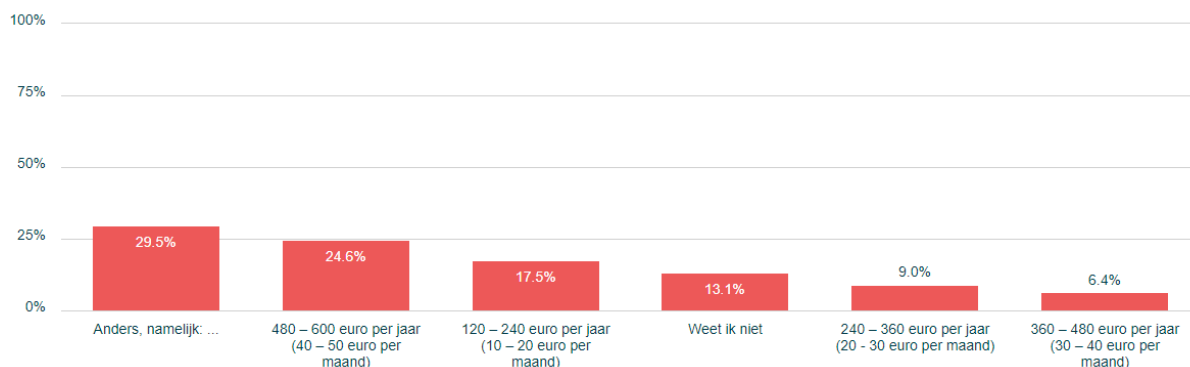
“Je kan niet van 30€ per jaar naar ineens 120€ per jaar voor een 2e of 3e vergunning. €40 per jaar is voldoende.”

Daarnaast noemen sommigen ook dat het tarief gebaseerd kan worden op het type auto, het inkomen van de eigenaar of de noodzaak.

Beantwoord door 4137 respondenten

Vraag 12: En hoe is dat voor een derde of volgende auto?

Deze vraag werd getoond aan alle respondenten van de vragenlijst. Respondenten konden maximaal één antwoord invullen. Bij deze vraag zijn dezelfde tarieven voorgesteld als in vraag 11. Hier zien we alleen dat voor een derde of volgende auto, de meeste respondenten (24,6%) vinden dat een tarief van 480-600 euro per jaar een goed bedrag is voor een vergunning. 17,5% vindt echter het laagste tarief 120-240 euro per jaar passend.



In de “anders namelijk” categorie (29,5%) waren de antwoorden uiteenlopend. Veel respondenten (8%, zie bijlage) gaven aan dat een derde auto helemaal geen vergunning moet krijgen, of in ieder geval voor een hoger tarief dan een eerste of tweede.

“Geen vergunning verstrekken. Max 2 per huishouden.”

Maar er zijn ook respondenten die vinden dat een derde auto ook gratis of voor hetzelfde tarief als de eerste en tweede auto een vergunning moet krijgen. Een reden die vaker gegeven wordt is dat thuiswonenden kinderen (door woningtekort) vaak ook een auto hebben (5%, zie bijlage).

“Kinderen wonen ook steeds langer thuis in verband met een huizen te kort. Als er een derde auto nodig is op een adres door bijvoorbeeld een kind die nog thuis woont. Ook gewoon gratis.”

“Zelfde tarief: dus 30 euro per jaar.”

Beantwoord door 4137 respondenten

Vraag 13: Wil je op de hoogte blijven van de uitwerking van het parkeerbeleid en de bijeenkomsten? Vul dan hier je e-mailadres in.

2244 respondenten hebben hun e-mailadres ingevuld.

Vraag 14: Zijn er nog andere opmerkingen of ideeën die je wilt delen over het nieuwe parkeerbeleid?

Inwoners kregen hier nog ruimte om overige opmerkingen over het parkeerbeleid kwijt te kunnen. De antwoorden liepen erg uiteen. Sommigen deelden zorgen om persoonlijke situaties en vroegen om maatwerk (10%, zie bijlage), anderen deelden zorgen over het hele beleid of over onderdelen ervan. Denk aan de tarieven of de hoeveelheid betaalbare vergunningen. Of ze uitten hun ontevredenheid over het proces, de gemeente of de enquête (38%, zie bijlage). Daarnaast worden er ook nog alternatieven genoemd om op te focussen, denk aan het OV en de fiets (5%, zie bijlage). Hieronder volgen een aantal gegeven opmerkingen:

“Bedankt voor de gelegenheid om feedback te geven en gedachten kenbaar te maken.”

“Het moet duidelijk zijn wat de alternatieven zijn, als betaald parkeren zou worden ingevoerd. Het is niet reëel te denken dat we zonder auto kunnen.”

“Heel Amersfoort betalen is niet nodig. Bij alle nieuwbouw zorgen voor voldoende parkeerruimte. Voor bezoekers van binnenstad goede voorzieningen maken. Hubs met pendel transport naar binnenstad zouden daarvoor kunnen werken. (Verplichte) Wijkhubs voor bewoners zijn geen goed idee.”

“Heel vreemd dat de gemeente het parkeerbeleid voortzet, terwijl de bewoners zich hier in het referendum tegen keren. Antwoorden op vragen zijn ook vreemd, er zijn alleen antwoorden mogelijk die in het straatje van de gemeente passen. Slechte enquête.”

“Ik zou het heel gek vinden dat er in mijn wijk betaald parkeren ingevoerd zou worden. Ik begrijp het als het nodig is in of vlakbij het stadscentrum, maar daarbuiten zou ik echt belachelijk vinden.”

Respondenten die deze ruimte hebben gebruikt om een vraag te stellen, hebben hier per e-mail antwoord op gekregen. Als zij ook een e-mailadres hebben achtergelaten.

Beantwoord door 4013 respondenten

BIJLAGE – FREQUENTIETABELLEN OPEN ANTWOORDEN

Bij bijna elke vraag zijn naast de gegeven antwoordcategorieën ook “anders namelijk” antwoorden gegeven, waar ruimte was voor een open antwoord. Deze “anders, namelijk” antwoorden zijn veel gebruikt om aan te geven dat respondenten tegen het parkeerbeleid zijn. De antwoorden die inhoudelijk met de vraag te maken hadden, zijn gecategoriseerd en hierna opgenomen.

Vraag 1: Wat vind je van het invoeren van het parkeerbeleid in Amersfoort?

Aantal gegeven antwoorden: 627

Categorie	Percentage
Algemene onvrede, geen concreet antwoord, overig	35%
Er moet per wijk bepaald worden of betaald parkeren nodig is (alleen centrum betaald)	36%
Zorg voor beter OV/deelauto's	3%
Zorg eerst voor goede parkeerhubs	3%
Verleen een vergunning per huishouden gratis/vanaf tweede auto betalen	6%
Ontlast straten rondom basisscholen	1%
Algemeen tevreden, begrip voor de situatie, voorstander	14%
In de wijk betaald parkeren, winkels ontlasten	1%
Parkeerbeleid middels vergunningen werkt voldoende/liever parkeervergunning dan betaald parkeren	8%
Angst voor de kosten/evt ongelijkheid of achterstand die dat met zich meebrengt	7%
Er moet handhaving komen om parkeercontroles uit te voeren	1%
Zorgen voor meer dan een auto	2%
Goed idee, maar twijfel of het aantal auto's zal afnemen	2%

Vraag 2: Waar maak je je het meeste zorgen over bij het invoeren van betaald parkeren?

Aantal gegeven antwoorden: 737

Categorie	Percentage
Algemene onvrede/input over plan/beleid	22%
Er moet onderscheid gemaakt worden tussen bewoners/bezoekers: bewoners moeten voorrang krijgen en/of bezoekers moeten (extra) betalen	4%
Zorgen omtrent (extra) kosten (m.b.t. zowel eigen portemonnee als overheid)	15%
Risico op (meer) fout/onbetaald parkeren	1%
T.o.v. parkeren met vergunning geen goed idee (risico op juist meer drukte)	2%
Beperking in bewegingsvrijheid/ontvangen bezoekers met auto (m.b.t. faciliteiten dan wel aan huis)	16%
Grotere afstand van eigen huis/bestemming voor mensen die slecht ter been zijn/mensen met kinderen/forenzen (cruciale beroepen en/of mantelzorg)	12%
Zorgen omtrent/vraag naar handhaving	3%
Overig en/of alle genoemde opties van toepassing	5%
Vergroot/verplaatst de (verkeers)drukke alleen maar	9%

Onnodig/levert alleen maar meer problemen op/geen sprake van een parkeerprobleem (vooral in woonwijken t.o.v. centrum)	15%
Suggestie	3%
Zorgen omtrent comfort/veiligheid (eigenaar) auto indien afgelegen geparkeerd	2%
Omslachtigheid van betaald parkeren	3%
Onevenredige belasting op bewoners (en vergroot mogelijk inkomenskloof)	6%
Er is (nog) geen goed alternatief voor autogebruik (OV/deelauto)	3%
Positief tegenover betaald parkeren (via vergunning)	2%
Negatieve impact op groen/straatbeeld (bijv. door neerzetten automaten)	2%
Zorgen omtrent de termijn waarop dit kan worden ingevoerd (positief tegenover parkeerbeleid)	1%
Omvang parkeerzones/hoeveelheid parkeerplaatsen is/wordt te beperkt	1%
Binnenstad wordt onbereikbaar waardoor nog meer leegstand	1%
Beperking in bezit aantal auto's/parkeermogelijkheid tweede auto	2%
Waardevermindering huis	1%

Vraag 3: Wanneer moet betaald parkeren in jouw wijk worden ingevoerd?

Aantal gegeven antwoorden: 2012

Categorie	Percentage
Nooit/algemene onvrede omtrent betaald parkeren	69%
Momenteel (nog) niet (zonder verdere toelichting)	1%
Het bestaat reeds in wijk van respondent/vergunningstelsel is al voldoende	12%
Zo snel mogelijk/positief over invoeren zonder specifieke start invoering	1%
Niet nodig/alleen indien nodig (m.b.t. verkeersdruk/parkeeroverlast)	14%
Zodra de alternatieven (OV/deelvervoer/etc.) goed/betaalbaar zijn	1%
Zodra infrastructuur omtrent parkeren hierop voorbereid is	1%
Mits/zodra het voor bewoners en/of specifiek ouderen/minder validen (+mantelzorgers) zelf goed geregeld is (bijv. d.m.v. vergunning)	1%
Geen antwoord op de vraag/suggesties/n.v.t.	2%
Andere interpretatie vraag	1%
Indien er genoeg andere (gratis) parkeerplekken zijn	1%

Vraag 4: Wanneer zou jij in een wijkhub parkeren?

Aantal gegeven antwoorden: 992

Categorie	Percentage
Algemene onvrede/geen antwoord op de vraag	82%
Hubs voor forenzen en bezoekers	1%
Wanneer er goede toegang is tot OV of deel-/leen- fietsen/auto's/scooters	5%
Wanneer een parkeerplek in de hub gegarandeerd is	1%
Wanneer er voldoende laadpalen zijn/goedkoop laden	1%
Wanneer er handhaving/veiligheid geboden wordt	4%
Alleen bij meer dan 1 auto's	3%
Wanneer de hub dichtbij is (afstanden genoemd: 100m, 200m, 400m) is	2%
Ruimte voor fietsenstalling	1%
Wanneer parkeren in de hub goedkoper/gratis is	4%
Wanneer er voor een korte tijd wel in de straat geparkeerd kan worden (kort bezoek of laden/lossen)	1%

Vraag 6: Is er een plek in of aan de rand van de wijk waar een wijkhub kan komen volgens jou? Of is er een bestaand parkeerterrein dat altijd leeg staat, waardoor die ruimte als hub gebruikt kan worden?

Aantal gegeven antwoorden: 543

Label	Aantal	Label	Aantal
Geen concreet antwoord/algemene onvrede/geen antwoord op de vraag	110	Argonaut	4
Amarena	7	Julianaplein	2
Arnhemseweg	2	Aristotelesstraat	1
Tuinvereniging Heiligerbergweg	1	Driehoek Bosweg	2
Hondenvereniging	4	Olympus	1
Dorus Rijkerstraat	1	Oliemolenhof	1
Zon en Schildterrein	1	Oude watertoren	2
WWP Oost	2	Schuilenburgplein	1
Winkelcentrum Schothors	5	Mierenveldstraat	1
Winkelcentrum Emiclaer	1	Gerrit van Stellingwerfstraat	1
Wiekslag tegenover Lidl/Parkeerplaats Jumbo/Parkeerplaats rondom supermarkten	21	Magelhaenstraat	2
Bij scholen	13	Lindeboomseweg	1
Bij ziekenhuis	4	Limioveld	1
Weilanden Nieuwland/Hoogland West	6	Kapelweg	4
Wagenwerkplaats	20	Laan van Bovenlust	1
Water wingebied	4	Begraafplaats	3
Amersfoortse Ijsvereniging	2	Oud militair hospitaal	1
Bij het huidige stadshuis-nieuwe stadshuis	7	Lege kantoren	3
Vuilstort Vathorst	3	Schothorsterpark	2
Voormalig WAR terrein	1	Grasvelden Liendert	1

Sportverenigingen	36	GHG haartje	1
Kerken/Moskeeën	7	Stichtse Rotonde	4
Vlasakkers	1	Foodcourt	3
Bij het spoor/station	18	Hoek Bergpas	1
Bij de kazerne	5	Hobostraat	1
Texelstraat	1	Hertenkop	1
Paladijnenweg naast tankstation	3	Nieuwbouw moet ondergrondse parkeerplek krijgen	2
Bij de karwei/gamma-ikea-praxis	9	Oude zwembad Liendert	1
Tegenover CJVV	10	Geldersestraat	1
De Bekroning	1	Parkeerplaats Hoefseweg	1
Superfun	5	Parkeerplaats Roderikweg	1
Soeverein garage	1	Groengordel	4
T-splitsing Gasthuislaan	5	Gildekwartier	1
Ringweg Kruiskamp/tunnel spoor	3	Gedeelte Evertsenstraat naast Horseweide park	1
Q-Park	4	Fuglerplein	2
Pieter Stastokerf	4	Robijnweg	1
Emiclear	14	Trompstraat	2
Pelikaan parkeerplaats	7	Berkelstraat	1
Parkeerterrein eemgaarde	6	Ketelhuis	1
Parkeerterrein Zuiver	3	Elizabeth Groen	1
Parkeerterrein Mia en Altis	4	De weg van de Vrijheid	3
Parkeerterrein Campanille	2	Eurofleur	2
Dahliavereniging	1	De Hoef	1
Ganzenstraat	2	Carpoolplek A1	2
Parkeerplaats Birkhoven	1	De Brand	7
Parkeerplaats Randenbroek	4	Lockhorstweg akker	2
Parkeerplaats Jan van Riebeeckpad	1	Campanilla Hotel	1
Parkeerplaats bij de Dissel	3	Calveen industrieterrein	5
Parkeerplaats bij Bergpaviljoen	2	Bischopse weg	1
Al bestaande parkeergarages	27	Rustenburgerweg	2
Parkeerterrein Brand	1	Dollardastraat	4
Mondriaanplein	7	Parkeerterrein bij Hey! Pannekoek	1
Oude Lichtenbergterrein	1	Berghotel	1
Oud Leusden	2	Oprit A2, politieacademie	1
Operaplein	1	Waterstof centrale	1
SRO Kantoor	1	A25	1
Kermisveld Hamseweg	4	Belgen monument	1
Isseltseveld	14	Inputweh	1
Amsterdamseweg industrieterrein	13	Gansequil	1
Skaeve Huze	1	Kraanvogelstraat	1
Garageboxen Vreeland	1	Berkenweg	1
Flint garage	4		

Vraag 7: Waar zou jij de vrijkomende parkeerruimte in de wijk voor willen gebruiken?

Aantal gegeven antwoorden: 730

Categorie	Percentage
Algemene onvrede/geen antwoord op de vraag	92%
P+R plek/kort parkeren/bezoek	1%
Woningen	2%
Sportvelden/speelruimte	1%
Verkopen aan inwoners voor grotere voortuinen	0,5%
Meer groen/bomen/uitlaatplek	2%
Beveiligde fietsenstalling	1%
Meer vuilnisbakken	0,5%
Meer deel auto's/fietsen/stepjes	1%
Regenwater opvang/warmtepomp/energie opslag	1%

Vraag 8: In sommige wijken ervaren inwoners parkeeroverlast. Voor wie moeten we een andere oplossing zoeken zodat je makkelijker kunt parkeren?

Aantal gegeven antwoorden: 444

Categorie	Percentage
Algemene onvrede/er is geen probleem/geen antwoord op de vraag	72%
Campers etc. moeten elders	2%
Meerdere auto's moeten elders	2%
Winkelend publiek/toeristen/sporters/schoolgaande kinderen afzetten/kerkgangers	18%
Bedrijfsbussen	3%
Studenten moeten elders parkeren	3%

Overige antwoorden:

- Overlast van deelscooters
- 1 auto per huishouden

Vraag 9: Met welke groepen vind je dat we in het bijzonder rekening moeten houden bij het uitwerken van het parkeerbeleid? Denk bijvoorbeeld aan speciale parkeervergunningen.

Aantal gegeven antwoorden: 673

Categorie	Percentage
Geen antwoord op de vraag/algemene onvrede/geen concreet antwoord	82%
Zorgpersoneel, mantelzorgers	3%
Mensen met minder inkomen	1%
Bewoners zelf moeten kunnen parkeren	1%
Ouderen, invaliden, chronisch ziek	8%
Aannemers, electriciens, etc	1%
Mensen met nachtdiensten	2%
Ouders met kinderen	2%
Mensen die elektrisch/duurzaam rijden	1%

Overige antwoorden:

- Brandweer en politie
- Elektrisch rijden: mensen die (met eigen stroom) hun elektrische auto opladen
- Eigen praktijk aan huis

Vraag 10: We kunnen voor bepaalde plekken en gebouwen, zoals scholen, zorginstellingen en winkels aparte regels maken. Welke plek of gebouw in de wijk heeft bijzonder aandacht nodig als het gaat om betaald parkeren? Bijvoorbeeld lagere prijzen of andere tijden.

Aantal gegeven antwoorden: 587

Categorie	Percentage
Geen/n.v.t./tegen aparte regels (want werkt ongelijkheid in de hand)	26%
Vrijtijds faciliteiten (bijv. zwembad/bibliotheek/hotel/restaurant)	1%
Algemeen nieuwbouw (bij bouw direct zorgen voor genoeg parkeermogelijkheid)	1%
Buiten-/woonwijken (geen vergunning/betaald parkeren voor bewoners of bezoekers van bewoners)	9%
Ziekenhuizen/zorginstellingen/ambulante zorg (en mantelzorgers)	3%
Winkels	2%
Religieuze gebouwen en/of begraafplaatsen	1%
Sportvelden/-verenigingen	1%
Algemene onvrede over het plan/deze vragenlijst	41%
Scholen/kinderopvang	3%
Overige suggesties	3%
Geen direct antwoord op de vraag of alle bovenstaande (dus geen toevoeging)	7%
Negatieve aandacht (bijv. minder parkeerplekken) - scholen/kinderopvang	2%
Overheidsinstellingen/gemeentehuis	1%
Negatieve aandacht (bijv. minder parkeerplekken) - vrijetijds faciliteiten	1%
Algemeen (alleen) betaald parkeren invoeren op plekken waar momenteel te veel drukte/overlast is	1%
Kantoren/bedrijven/ondernemingen	1%
Specifiek voor financieel/medisch kwetsbare inwoners	2%

Overige antwoorden:

- Buurtcentra
- Station
- Seniorenwoningen/-voorzieningen
- Negatieve aandacht: sportvelden, kantoren en bedrijven, winkels, religieuze gebouwen
- Parken/natuurgebieden/speeltuinen
- Calamiteitsgebouwen
- Inwoners met een vitaal beroep/functie
- Autogarages
- Laadplekken

Vraag 11: Wat vind je een goed bedrag voor een tweede vergunning?

Aantal gegeven antwoorden: 1600

Categorie	Percentage
Algemene onvrede, geen concreet antwoord op de vraag	77%
100 - 200eu per jaar	3%
20 - 40eu per jaar	7%
60 - 100eu per jaar	7%
Hetzelfde tarief als voorheen aanhouden	3%
40 - 60eu per jaar	1%
Tweede auto 480eu - 600eu per jaar ter ontmoediging	1%
Inkomensafhankelijk/rekening houden met minimumloon	1%

Overige antwoorden:

- Max 1 vergunning
- Afh grootte auto
- 240 - 400 euro
- Goed om voor tweede auto te betalen
- meer dan 1000

Vraag 12: En hoe is dat voor een derde of volgende auto?

Aantal gegeven antwoorden: 1600

Categorie	Percentage
Niks of algemeen onvrede over vergunning/betaald parkeren en/of beleid/vragenlijst	41%
Tegen bezit van derde auto en/of tegen verlenen van vergunning hieraan	8%
Dient evenveel als voor de eerste auto te zijn	3%
Onvrede over mogelijke extra kosten voor huishoudens waar extra auto's niet te voorkomen zijn (bijv. thuiswonende kinderen of mensen met cruciale beroepen)	5%
Zo min mogelijk/niet te hoog tarief/kostendekkend (zonder specifiek bedrag)	1%
Overige suggestie/opmerking	3%
Hoger (aspecifiek) bedrag/maximaal belasten (t.b.v. ontmoediging)	3%
Bedrag t/m €20,- (per jaar)	1%
€21,- t/m €40,- (per jaar)	3%
€41,- t/m €60,- (per jaar)	3%
€81,- t/m €100,- (per jaar)	1%
€101,- t/m €200,- (per jaar)	1%
Bedrag >€600,- (per jaar)	3%
Inkomensafhankelijk	1%

Overige antwoorden:

- Huidig tarief
- €61,- t/m €80,- (per jaar)
- €201,- t/m €400,- (per jaar)

- €401,- t/m €600,- (per jaar)

Vraag 14: Zijn er nog andere opmerkingen of ideeën die je wilt delen over het nieuwe parkeerbeleid?

Aantal gegeven antwoorden: 4014

Categorie	Percentage
Geen opmerking/toevoeging t.o.v. eerdere antwoorden	39%
Algemeen oneens met en/of feedback/vragen m.b.t. plan/beleid/communicatie/vragenlijst	38%
Positieve geluiden en/of steun voor plan/beleid/idee van parkeerplaatsen terugdringen	3%
Suggestie om te zorgen voor voldoende (ruime) parkeermogelijkheden en/of beter gebruik te maken van huidige parkeermogelijkheden	3%
Opmerkingen/vragen over maatwerk (m.b.t. immobiele mensen/werk/gezinssamenstelling/inkomen/bewoners versus bezoekers/plekken met veel versus weinig overlast/etc.)	10%
Suggestie m.b.t. alternatieven (OV/fiets/elektrisch rijden/etc.) stimuleren	5%
Opmerking over/vraag naar (meer) handhaving/strengere regels t.b.v. verkeersveiligheid	3%
Kritiek op/suggestie t.b.v. ontmoedigen bezit van meerdere (grote) auto's	3%
Overige suggesties/Opmerkingen over een specifiek probleem	3%
Vraag om z.s.m. betaald/vergunning parkeren/parkeerhubs in te voeren	1%

Overige antwoorden:

- Opmerking dat er momenteel lange wachtlijsten zijn voor vergunningen
- Vraag wat er met de opbrengsten gaat gebeuren
- Belonen van terugschroeven aantal auto's, bv door korting op fiets of ov
- Bij nieuwbouw parkeergelegenheid verplichten te bouwen door ontwikkelaar. Bv ondergrondse parkeerplaatsen. Minimaal 1 per woning; Incl. opladers. Alle auto's zijn vanaf 2030 elektrisch. Dus geen vervuiling meer van de stad.
- Deelauto op de hubs gratis maken. Dat kan helpen zodat mensen geen 2de auto hoeven te nemen.
- Een kritisch punt: 15 minuten lopen of 15 minuten fietsen zijn erg andere afstanden. Met 15 minuten fietsen ben ik op het station, heb ik mijn fiets gestald en zit ik in de trein - met 15 minuten lopen ben ik nog niet eens halverwege. Tweede punt: om aantijgingen van 'burgertje pesten' te voorkomen lijkt het me een goed idee om éérst de parkeerhubs in te richten, bereikbaarheid van het OV te verhogen en beschikbaarheid van deelvervoer te verbeteren voordat betaald parkeren alom wordt ingevoerd.
- Ja, ik woon zelf in de binnenstad en heb me blauw betaald aan kraamvisite, kraamzorg enz. Ik was niet alleen veel geld kwijt maar mijn uren waren ook zo op. In de gemeente Utrecht kan je tot 3 maanden na de bevalling 100 extra parkeer uren ontvangen tegen een zwaar gereduceerd tarief. Dit vind ik schappelijk. Zeker omdat sommige diensten zoals kraamzorg eigenlijk een verplichting zijn. Ik vind dit alles enigszins een goed idee. Ik ben helemaal voor meer groen maar in sommige buurten zoals de Schuilenburg betwijfel ik de meerwaarde.

- Meerdere opmerkingen over gebruiksvriendelijkheid van betaalapps
- Ik zou het mooi vinden als het parkeerbeleid met de bewoners wordt geëvalueerd. Wat beoogde het te bereiken en wat is er na 1, 2, x jaar bereikt? Is er daadwerkelijk regenwateropslag/meer groen/veiligere situaties gekomen? Is er wat betreft het laatstgenoemde een 0-meting gedaan?
- Veel vraag naar duidelijk aankaarten van de vergunning zones e.d.