



Resultaten vragenlijst parkeerbeleid

In de vragenlijst over ons parkeerbeleid kon jij jouw mening geven over verschillende thema's rond parkeren. De uitkomst zie je hier in een oogopslag. In totaal vulden bijna 5.000 mensen afgelopen zomer de vragenlijst in. Dit kon online en op papier zodat we iedereen de kans gaven om mee te doen. We gebruiken de reacties om ons parkeerbeleid verder uit te werken. Het parkeerbeleid draagt bij aan een leefbaar Amersfoort voor volgende generaties - denk aan gezonde lucht en bereikbaarheid.

De vragenlijst is gebaseerd op de uitgangspunten voor het nieuwe parkeerbeleid. De gemeenteraad stelde deze punten eind 2023 vast.

De vragen gingen daarom over hoe de gemeente betaald parkeren en vergunning parkeren kan invoeren.

Opzet van de vragenlijst

De vragenlijst bestond uit:

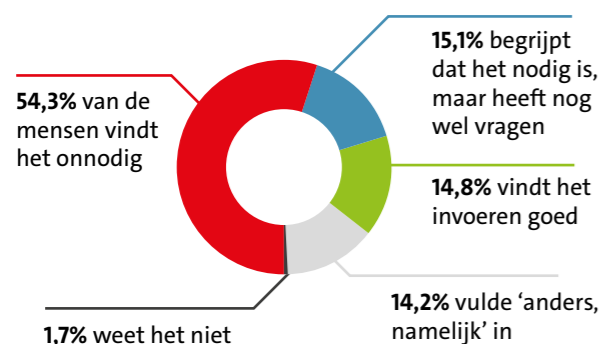
- 12 inhoudelijke vragen over het parkeerbeleid
- 5 vragen over de persoonlijke situatie, zoals in welke wijk iemand woont en over hoeveel auto's het huishouden beschikt

De vragenlijst bevatte voornamelijk meerkeuzevragen. Bij elke vraag is een 'anders, namelijk' optie toegevoegd, zodat respondenten ook hun eigen inbreng konden invullen.



Betaald parkeren en vergunning parkeren

De meningen over het invoeren van het nieuwe parkeerbeleid zijn verdeeld:



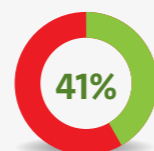
Degenen die 'anders, namelijk' invulden stellen dat het invoeren in de binnenstad en probleemgebieden begrijpelijk is, maar dat er genoeg wijken zijn waar geen problemen zijn.

Grootste zorg

De grootste zorgen bij het invoeren van betaald parkeren en vergunning parkeren zijn de kosten - voor zowel bewoners als bezoekers (52,9%) - en de mogelijkheid om dichtbij huis te kunnen parkeren (42,6%). De meeste mensen geven aan dat zij pas willen dat betaald parkeren wordt ingevoerd als er overlast ontstaat.

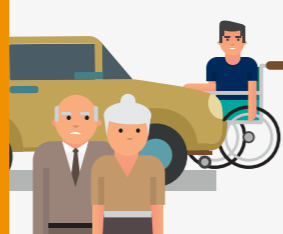
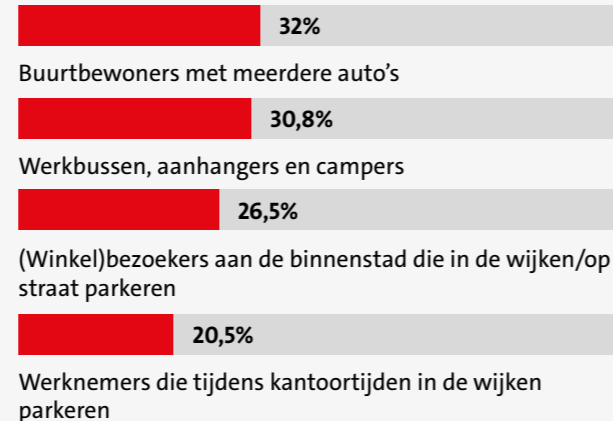


Parkeeroverlast



ervaart geen parkeeroverlast

Om overlast te verminderen vinden mensen dat de parkeeroverlast door de volgende voertuigen of mensen moet worden aangepakt:

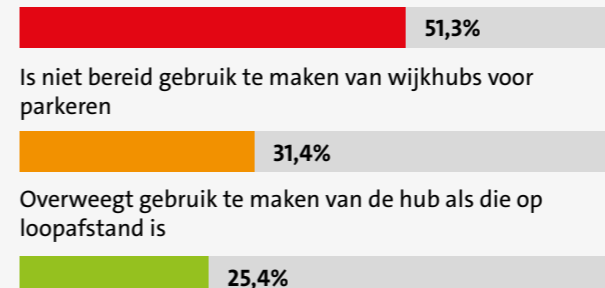


54,6% van de mensen vindt dat er rekening gehouden moet worden met bezoekers van bewoners, gevolgd door mantelzorgers en thuiszorg (47,3%), bezoekers van zorg (38,7%) en mensen met een beperking (33,0%).



Parkeerhubs en gebruik van de ruimte

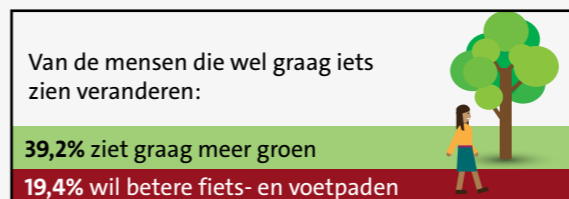
Een hub is een parkeerplaats aan de rand van de stad of in een wijk. Vanaf de hub kun je als bewoner, bezoeker of werknemer verder reizen.



Zorgen over persoonlijke veiligheid en praktische bezwaren, zoals slecht ter been zijn en het gemak van parkeren dichtbij huis, worden veel genoemd als redenen om geen gebruik te maken van een hub.

Voor 49,6% is een reistijd naar een wijk- of stadsrandhub van minder dan 5 minuten lopen of fietsen acceptabel.

✗ Als er (parkeer)ruimte vrijkomt in de wijk, wil 46% dat er niets verandert in die openbare ruimte.



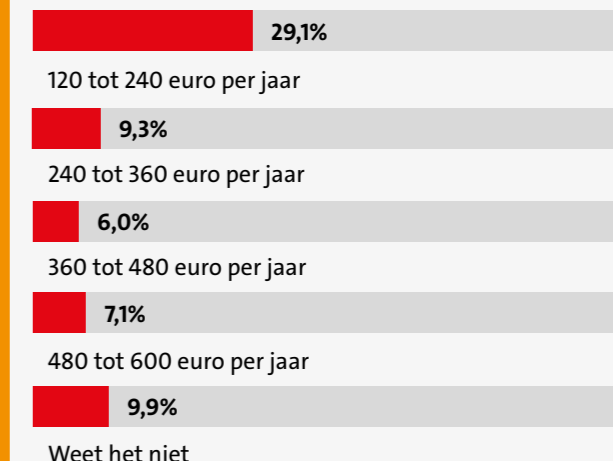
Plekken die speciale aandacht verdienen in het parkeerbeleid

- ✓ Zorginstellingen
- ✓ Scholen
- ✓ Winkels

Sommige mensen geven aan dat parkeren op locaties binnen de stad wordt ontmoedigd. Scholen liggen bijvoorbeeld vaak op een afstand die ook te fietsen is. Waar veel mensen locaties en doelgroepen aandragen die speciale aandacht verdienen in het parkeerbeleid, vinden anderen juist dat te veel uitzonderingen het parkeerbeleid ingewikkeld en oneerlijk maken.

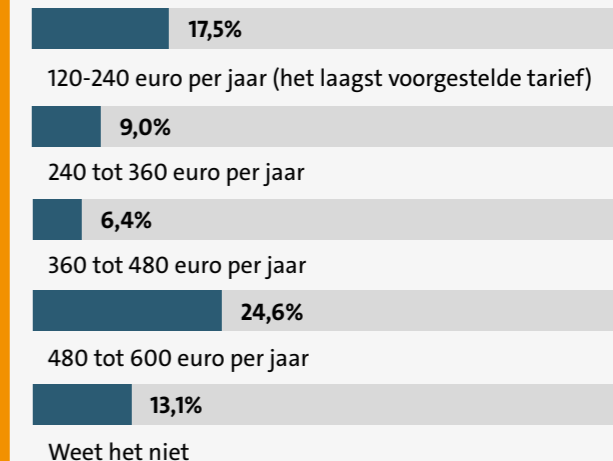


Tarieven voor een tweede parkeervergunning



Mensen die 'anders, namelijk' invulden (38,7%), stellen een lager tarief dan 120 euro voor, vinden dat de tweede vergunning dezelfde prijs als de eerste vergunning (30 euro per jaar) moet hebben, of stellen een tarief voor dat afhangt van bijvoorbeeld het type auto of het inkomen van de eigenaar.

Tarieven bij een derde en volgende auto



Mensen die 'anders, namelijk' invulden (29,5%) stellen dat een derde auto helemaal geen, of een vergunning duurder dan 600 euro, moet krijgen. Ook wordt hetzelfde tarief als de eerste en tweede parkeervergunning genoemd, bijvoorbeeld vanwege thuiswonende kinderen door het woningtekort.