

Dit O&S rapport is digitaal

Kik hier om naar het interactieve rapport te gaan

Vanaf de volgende pagina staat de PDF-versie van het rapport. Deze PDF-versie is niet interactief.

Panelonderzoek over de uitgangspunten van deelomgevingsprogramma parkeren 1

Onderzoek onder het AmersfoortPanel

Stad met een hart

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Representativiteit	4
Uitgangspunt 1: Betaald parkeren in stappen in heel de stad invoeren	5
Uitgangspunt 2: Parkeerhubs	8
Uitgangspunt 3: Beperken aantal parkeervergunningen	11
Uitgangspunt 4: Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw	14
Verschillen tussen gebieden	17
Open antwoorden	18
Technische bijlage	20



Inleiding

Aanleiding

In het voorjaar van 2023 heeft het college de gemeenteraad voorgesteld om een nieuw parkeerbeleid vast te stellen: het deelomgevingsprogramma parkeren deel 1. Een groep inwoners heeft daarna het initiatief genomen om een referendum aan te vragen over het nieuwe parkeerbeleid. Op 12 september 2023 stemde de gemeenteraad definitief in met een raadgevend referendum over het nieuwe parkeerbeleid.

De onafhankelijke referendumcommissie heeft de gemeenteraad geadviseerd om, naast het referendum, op zoek te gaan naar de redenen achter de stemmen. Zo komt er meer inzicht in wat inwoners zien als voor- en nadelen van het voorgestelde parkeerbeleid. De raad heeft dit advies ter harte genomen en op 28 september 2023 een motie aangenomen om onderzoek hiernaar te doen door inzet van het AmersfoortPanel.

Doel van het onderzoek is inzicht krijgen in welke voordelen of juist nadelen/bezwaren men ziet rond het voorgestelde parkeerbeleid.

Opzet

O&S heeft een vragenlijst uitgezet bij het AmersfoortPanel. Dit panel bestaat uit ongeveer 6.000 Amersfoorters van 16 jaar en ouder die zijn uitgenodigd om deel te nemen aan online onderzoek. Op 23 november 2023 (de dag na het referendum) ontvingen de leden van het AmersfoortPanel een uitnodiging om deel te nemen aan het onderzoek. In totaal vulden 4223 panelleden de vragenlijst in. Dit is een respons van 71%.

In de vragenlijst werd ingegaan op de 4 uitgangspunten die beschreven zijn in het deelomgevingsprogramma (betaald parkeren in stappen in de hele stad, parkeerhubs, beperken aantal parkeervergunningen en minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw). Ook dit rapport is opgebouwd aan de hand van deze 4 uitgangspunten.



Representativiteit

Het AmersfoortPanel vormt geen perfecte afspiegeling van alle Amersfoorters. Er zitten bijvoorbeeld relatief veel maatschappelijk betrokken mensen, hoger opgeleiden en Amersfoorters van middelbare leeftijd in het panel.

Voor het referendum over het voorgestelde parkeerbeleid zijn alle stemgerechtigde Amersfoorters uitgenodigd. Om te achterhalen in hoeverre de mening van de leden van het AmersfoortPanel verschilt van de uitkomst van het referendum is in de vragenlijst uitgevraagd wat de mening over het totale voorgestelde parkeerbeleid is.

Net als bij het referendum vindt een meerderheid van de panelleden het geen goed idee (64%, zie figuur 1). Bij het referendum was dit aandeel groter: 74%

Figuur 1: Mening van panelleden over het voorgestelde parkeerbeleid (N=3877)



Bron: O&S, Gemeente Amersfoort

Voor dit onderzoek hebben we ook uitgevraagd wat het autobezit van respondenten is. Van de respondenten heeft 92% 1 auto of meer. Verder parkeert 62% van de respondenten 1 of meer auto's op de openbare weg.

Niet alle respondenten hebben alle vragen ingevuld. Het aantal respondenten dat een vraag ingevuld heeft staat in de titels van de figuren (N=..).



Uitgangspunt 1: Betaald parkeren in stappen in heel de stad invoeren

De gemeente Amersfoort wil in stappen in heel Amersfoort betaald parkeren gaan invoeren. Bewoners kunnen een vergunning krijgen voor het parkeren van een auto in hun buurt. In andere delen van Amersfoort moeten zij per uur betalen voor parkeren.

Het plan is dat het bezit van een eerste auto altijd mogelijk en betaalbaar blijft. Op dit moment wordt gedacht aan een bedrag tussen de 20 en 110 euro per jaar. Ook voor een tweede of volgende auto kunnen bewoners een parkeervergunning krijgen, maar die zal duurder zijn. Als auto's op eigen terrein geparkeerd kunnen worden, wordt er voor deze auto's geen parkeervergunning uitgegeven.

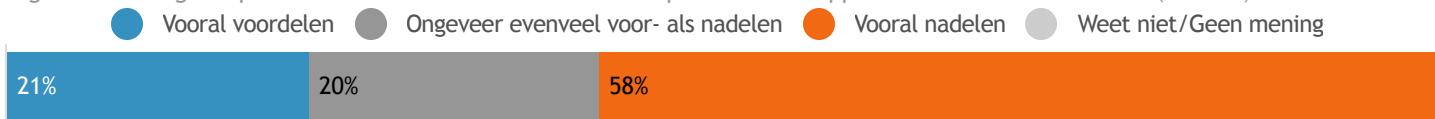
Voor visite van bewoners zal het mogelijk zijn om te parkeren voor een lager tarief.

Mening panelleden

Aan het AmersfoortPanel is gevraagd wat zij vinden van het voorstel om betaald parkeren in stappen in de hele stad in te voeren (zie figuur 2). Van de respondenten vindt 21% dat het voorstel vooral voordelen heeft. Een ongeveer even groot aandeel (20%) vindt dat het ongeveer evenveel voor- als nadelen heeft. Het grootste deel (58%) van de respondenten geeft aan dat het vooral nadelen heeft. Een klein deel van de respondenten (1%) geeft aan dit niet te weten of geen mening te hebben.

Daarnaast is aan de panelleden gevraagd wat voor hen belangrijke voor- en nadelen zijn van het invoeren van betaald parkeren in stappen in de hele stad. In figuur 3 en 4 staat het percentage panelleden dat de voor- en nadelen heeft aangevinkt.

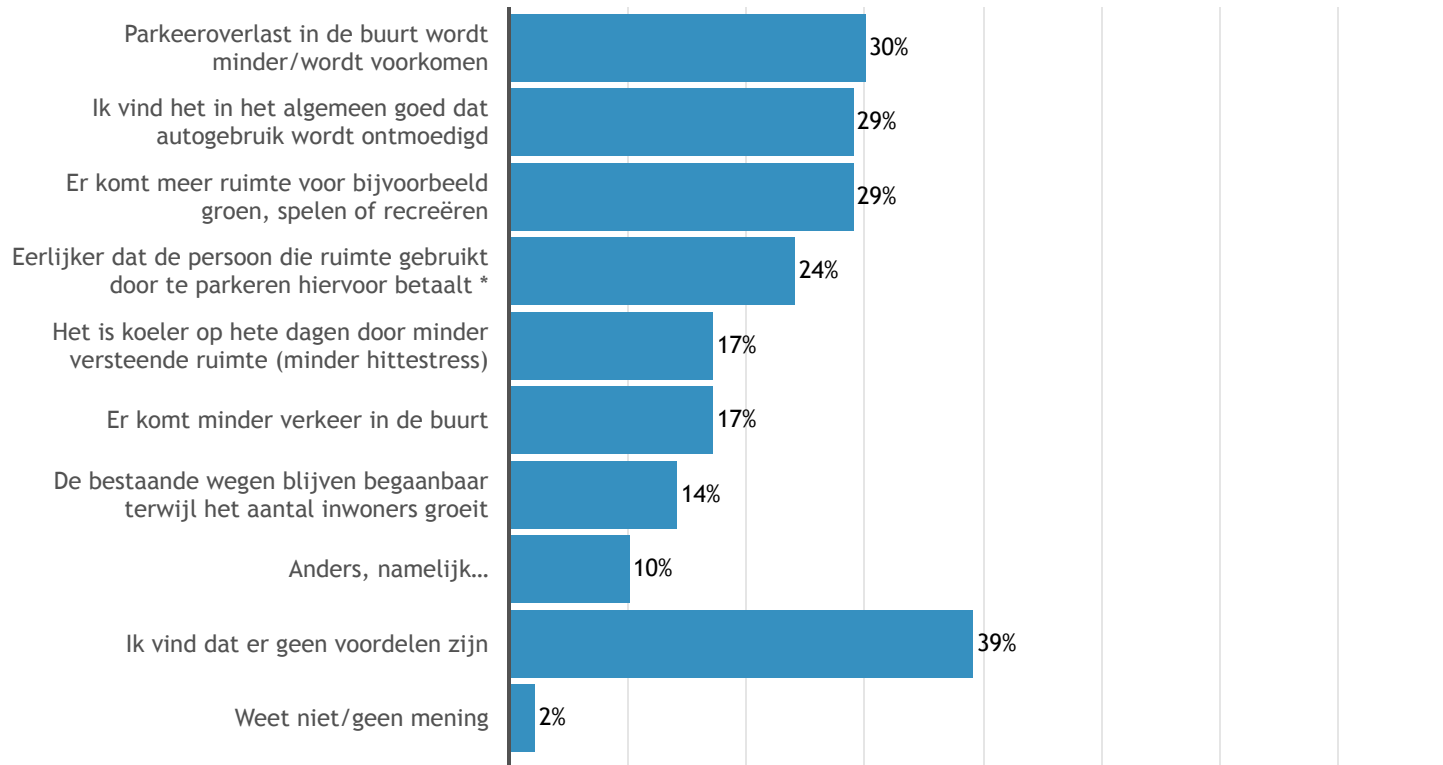
Figuur 2: Mening van panelleden over het onderdeel betaald parkeren in stappen in de hele stad invoeren (N=4023)



Bron: O&S, Gemeente Amersfoort



Figuur 3: Percentage panelleden dat onderstaande voordelen van betaald parkeren in de hele stad heeft aangevinkt (N= 4028)

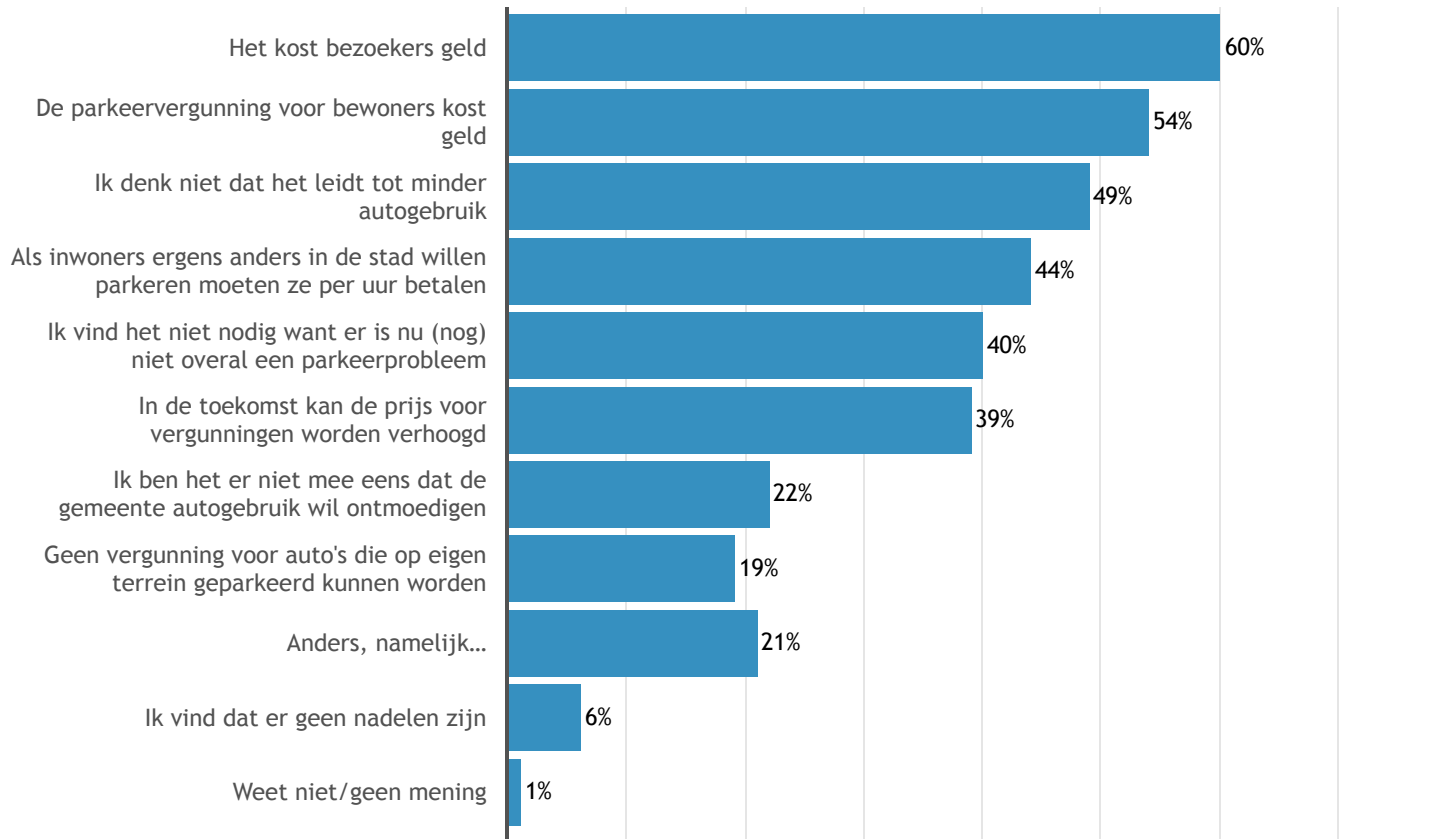


Bron: O&S, Gemeente Amersfoort

* De tekst van deze antwoordoptie is ingekort voor visualisatie; een link naar de volledige vragenlijst staat in de technische bijlage



Figuur 4: Percentage panelleden dat onderstaande nadelen van betaald parkeren in de hele stad heeft aangevinkt (N= 4010)



Bron: O&S, Gemeente Amersfoort



Uitgangspunt 2: Parkeerhubs

De gemeente Amersfoort wil parkeerhubs aan de rand van de stad én wijk maken. Dit zijn parkeerplaatsen waar mensen hun auto parkeren en vervolgens kunnen overstappen. Vanaf de parkeerhubs komen er goede verbindingen met het openbaar vervoer, voet- en fietspaden. Ook wordt er deelmobiliteit aangeboden (bijvoorbeeld deelfietsen, -auto's of -scooters). Automobilisten gaan dan niet met de auto de stad in.

Een deel van de parkeerhubs zal overdekt zijn. Ook zal er speciale aandacht zijn voor veiligheid en een veilig gevoel bij de parkeerhubs. Parkeren in een parkeerhub wordt goedkoper dan op straat. De gemeente wil aanmoedigen om de auto hier te parkeren. Het doel is dat werknemers van bedrijven in Amersfoort hun auto in de hubs gaan parkeren. Ook kunnen bewoners met een auto (nog) zonder parkeervergunning in een parkeerhub parkeren.

Mening panelleden

Aan het AmersfoortPanel is gevraagd wat zij vinden van het voorstel om parkeerhubs aan de rand van de stad/wijk aan te leggen. De resultaten zijn opgenomen in figuur 5. Van de respondenten vindt 25 procent dat het voorstel vooral voordelen heeft. Een even grote groep, 25 procent, vindt dat het ongeveer evenveel voor- als nadelen heeft. En 45 procent van de respondenten geeft aan dat het vooral nadelen heeft. Een klein deel (5%) geeft aan dit niet te weten of geen mening te hebben.

Daarnaast is aan de panelleden gevraagd wat voor hen belangrijke voor- en nadelen zijn van de aanleg van parkeerhubs aan de rand van de stad/wijk. Het percentage panelleden dat deze voor- en nadelen aangevinkt heeft staat in figuur 6 en 7.

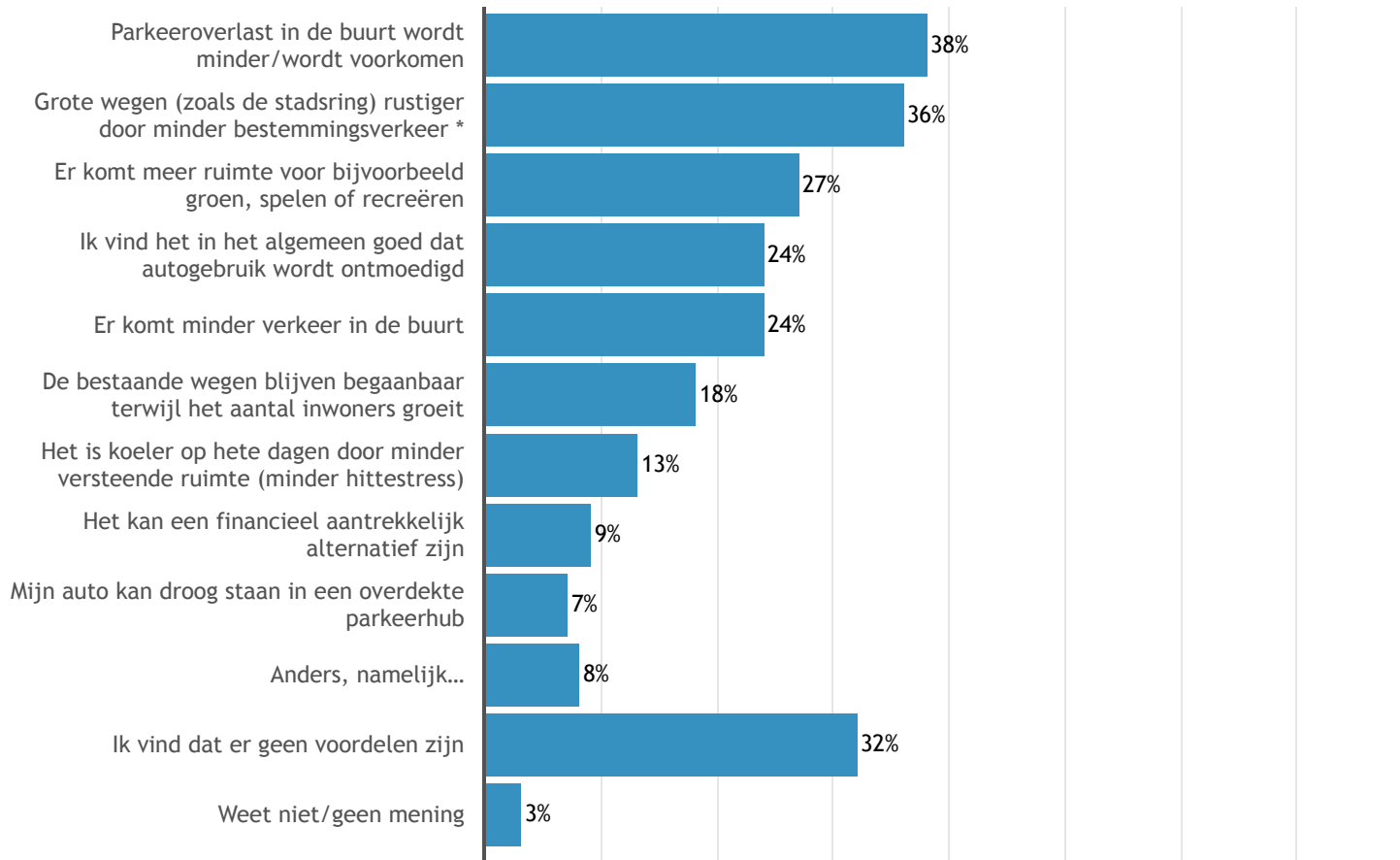
Figuur 5: Mening van panelleden over het onderdeel parkeerhubs (N=3959)



Bron: O&S, Gemeente Amersfoort



Figuur 6: Percentage panelleden dat onderstaande voordelen van parkeerhubs heeft aangevinkt (N= 3973)

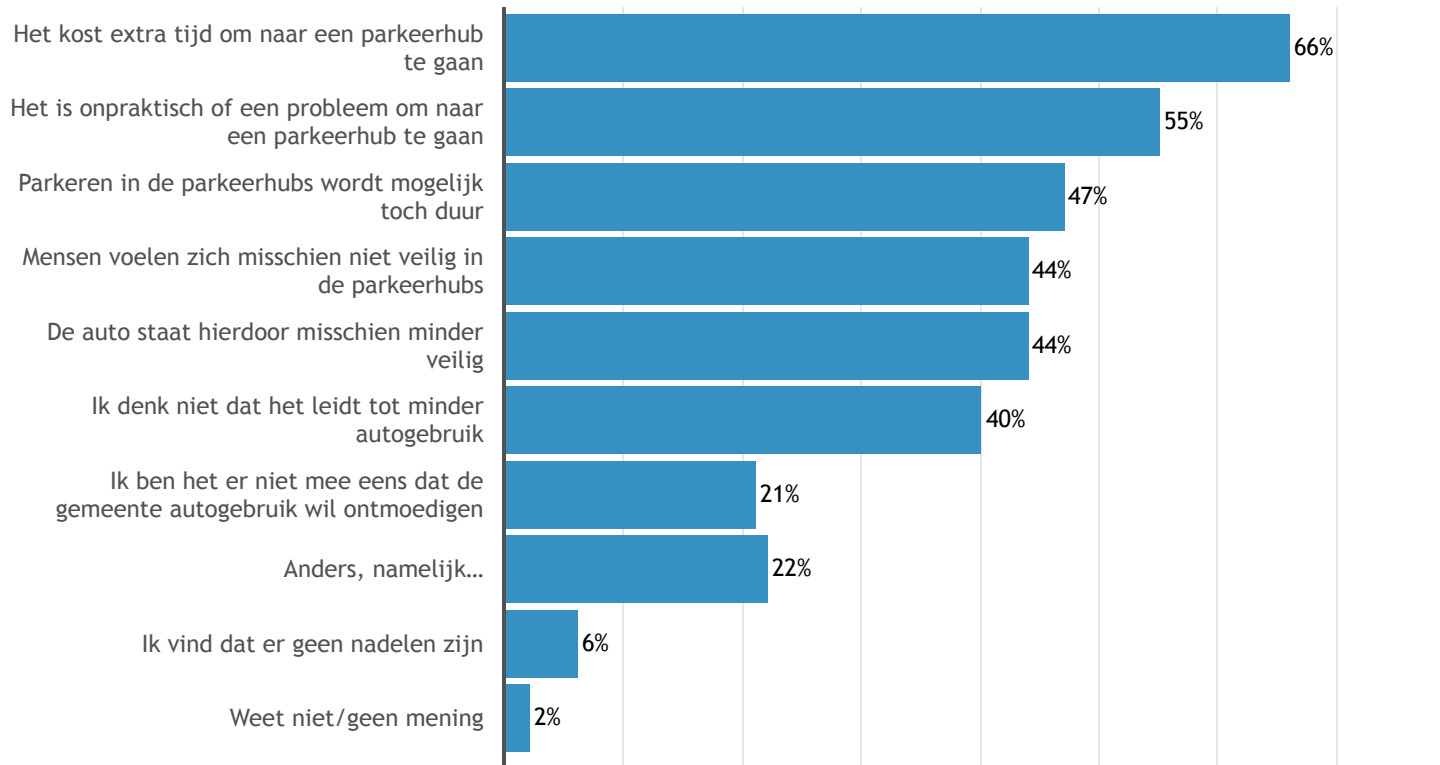


* De tekst van deze antwoordoptie is ingekort voor visualisatie; een link naar de volledige vragenlijst staat in de technische bijlage

Bron: O&S, Gemeente Amersfoort



Figuur 7: Percentage panelleden dat onderstaande nadelen van parkeerhubs heeft aangevinkt (N= 3961)



Bron: O&S, Gemeente Amersfoort



Uitgangspunt 3: Beperken aantal parkeervergunningen

Als er parkeerhubs zijn met goede verbindingen naar de wijken, dan is het idee om het aantal parkeervergunningen per adres te verminderen. Voor bestaande huishoudens geldt dat, waar mogelijk, nog maar één vergunning voor parkeren dichtbij huis wordt gegeven. Een eventuele tweede en volgende auto kan op afstand in een parkeerhub geparkeerd worden. Voor visite van bewoners blijft het altijd mogelijk om in de buurt tegen betaling te parkeren.

In gebieden waar veel parkeerproblemen blijven, kan ook het aantal vergunningen voor een eerste auto worden beperkt.

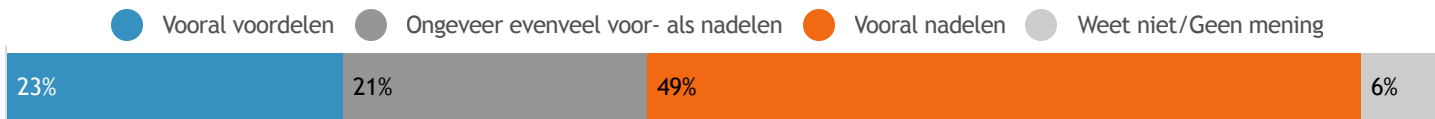
Door het beperken van het aantal parkeervergunningen kan de stad leefbaar en groen blijven, ook als er 10.000 woningen bij komen. Voor mensen met een beperking blijft altijd de mogelijkheid van het parkeren in de buurt. Voor werknemers geldt dat ze parkeren op eigen terrein of in parkeerhubs.

Mening panelleden

Aan het AmersfoortPanel is voorgelegd wat zij vinden van het voorstel om het aantal parkeervergunningen te beperken (zie figuur 8). Van de respondenten vindt 23 procent dat het voorstel vooral voordelen heeft. En 21 procent vindt dat het ongeveer evenveel voor- als nadelen heeft. Bijna de helft van de respondenten, 49 procent, geeft aan dat het vooral nadelen heeft. Een klein deel (6%) geeft aan dit niet te weten of geen mening te hebben.

Daarnaast is aan panelleden gevraagd wat voor hen belangrijke voor- en nadelen zijn van het beperken van het aantal parkeervergunningen. Het percentage panelleden dat deze voor- en nadelen aangevinkt heeft staat in figuur 9 en 10.

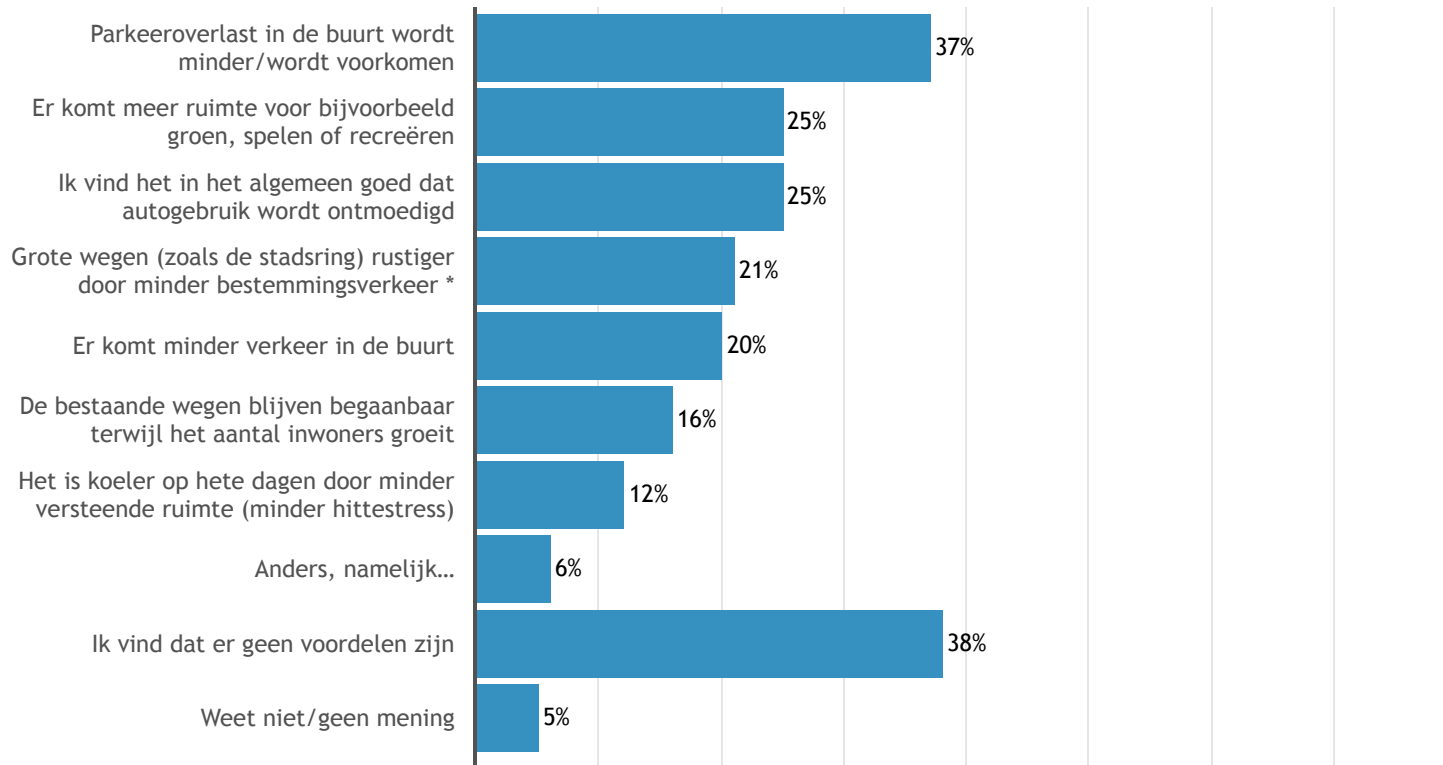
Figuur 8: Mening van panelleden over het onderdeel beperken aantal parkeervergunningen (N=3921)



Bron: O&S, Gemeente Amersfoort



Figuur 9: Percentage panelleden dat onderstaande voordelen van beperken aantal parkeervergunningen heeft aangevinkt (N= 3940)

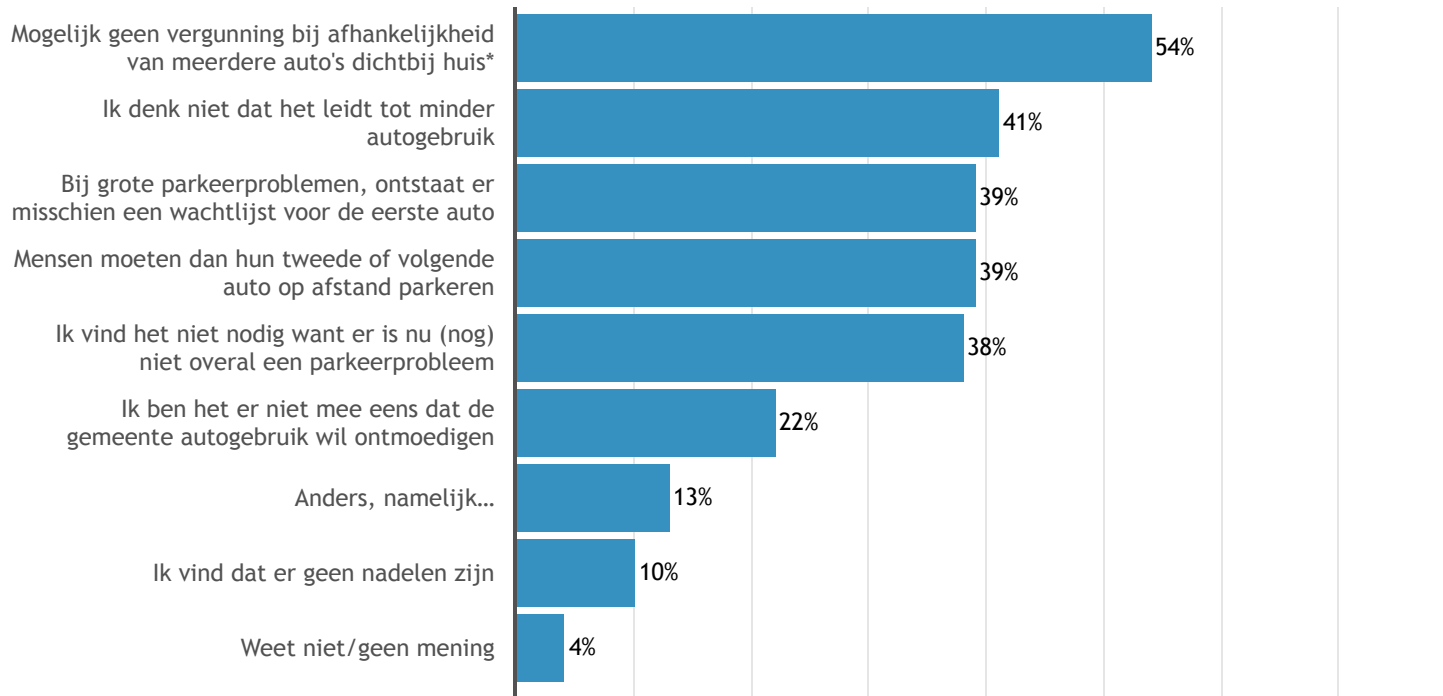


Bron: O&S, Gemeente Amersfoort

* De tekst van deze antwoordoptie is ingekort voor visualisatie; een link naar de volledige vragenlijst staat in de technische bijlage



Figuur 10: Percentage panelleden dat onderstaande nadelen van beperken aantal parkeervergunningen heeft aangevinkt (N= 3929)



Bron: O&S, Gemeente Amersfoort

* De tekst van deze antwoordoptie is ingekort voor visualisatie; een link naar de volledige vragenlijst staat in de technische bijlage



Uitgangspunt 4: Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw

Bij grote nieuwbouwprojecten in de buurt van goed openbaar vervoer (zoals een treinstation) wil de gemeente Amersfoort een kleiner aantal parkeerplaatsen per huishouden aanleggen. Bewoners daar kunnen dan gebruik maken van deelmobiliteit (bijvoorbeeld deelfietsen, -auto's of -scooters). Voor mensen met een beperking blijft altijd de mogelijkheid van het parkeren in de buurt.

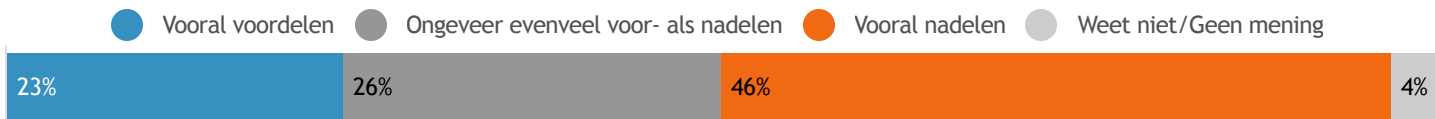
Mening panelleden

Aan het AmersfoortPanel is voorgelegd wat zij vinden van het voorstel om minder parkeerplaatsen aan te leggen bij nieuwbouw wanneer er goed openbaar vervoer is (zie figuur 11). Van de respondenten vindt 23 procent dat het voorstel vooral voordelen heeft. Iets meer dan een kwart, 26 procent, vindt dat het ongeveer evenveel voor- als nadelen heeft. En

46 procent van de respondenten geeft aan dat het vooral nadelen heeft. Een klein deel (4%) geeft aan dit niet te weten of geen mening te hebben.

Daarnaast is aan panelleden gevraagd wat voor hen belangrijke voor- en nadelen zijn van minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw. Het percentage panelleden dat deze voor- en nadelen aangevinkt heeft staat in figuur 12 en 13.

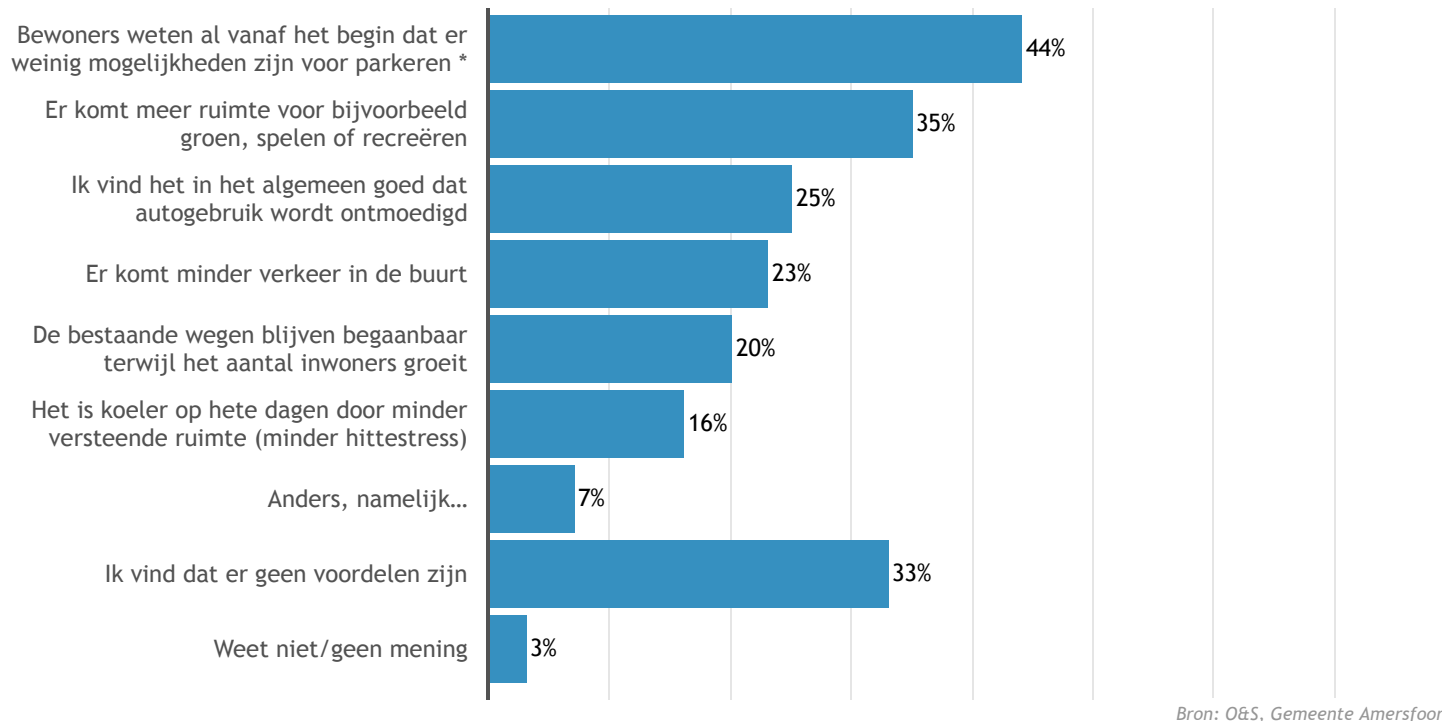
Figuur 11: Mening van panelleden over het onderdeel minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw (N=3876)



Bron: O&S, Gemeente Amersfoort



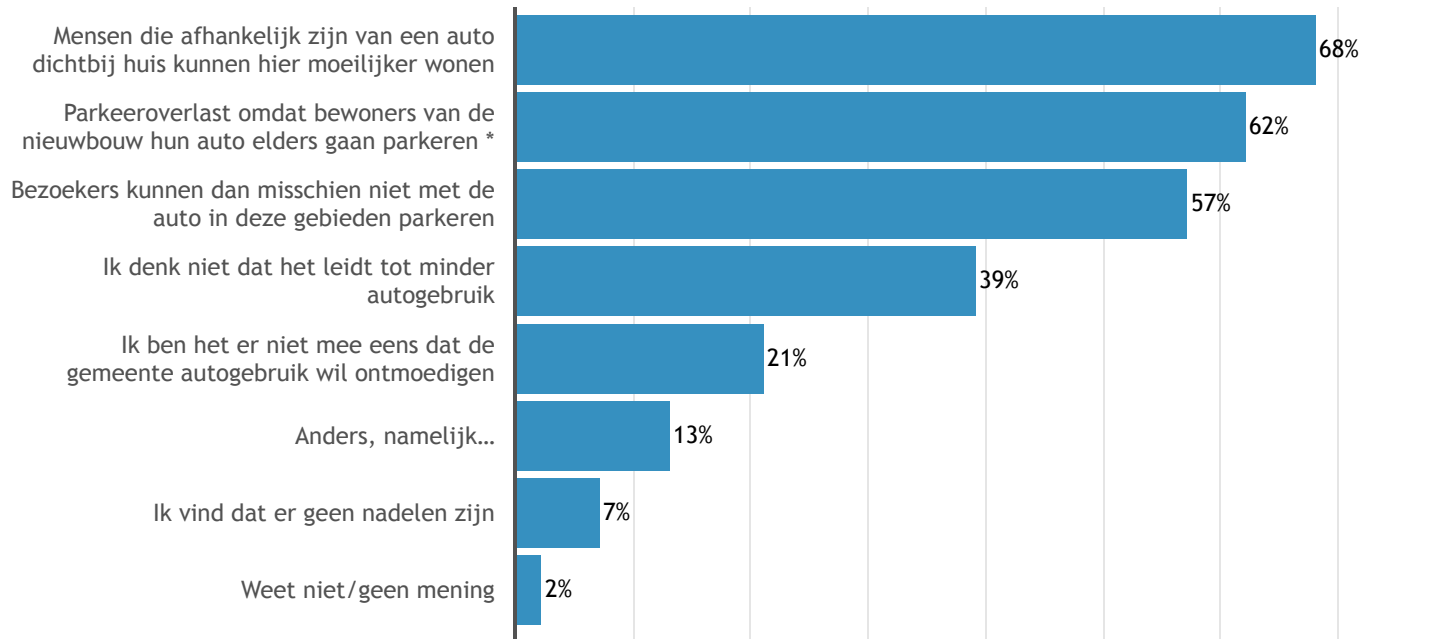
Figuur 12: Percentage panelleden dat onderstaande voordelen van minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw heeft aangevinkt (N= 3911)



* De tekst van deze antwoordoptie is ingekort voor visualisatie; een link naar de volledige vragenlijst staat in de technische bijlage



Figuur 13: Percentage panelleden dat onderstaande nadelen van minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw heeft aangevinkt (N= 3902)



Bron: O&S, Gemeente Amersfoort

* De tekst van deze antwoordoptie is ingekort voor visualisatie; een link naar de volledige vragenlijst staat in de technische bijlage

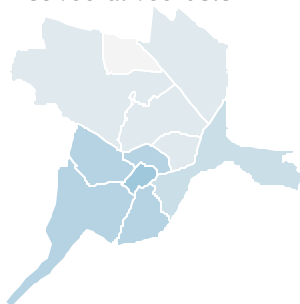


Verschillen tussen gebieden

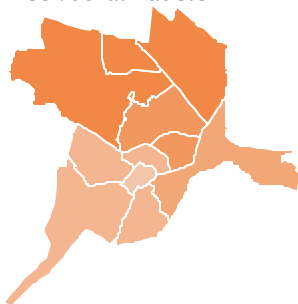
Onderstaande figuren geven de uitkomsten verdeeld naar wijkcombinatie weer. Vanwege het lage aantal respondenten voor sommige wijken, tonen we de resultaten per wijkcombinatie en niet per wijk.

Betaald parkeren in stappen in heel de stad (N=3877)

% ziet vooral voordelen

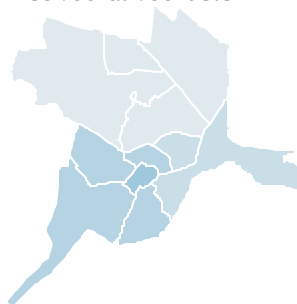


% ziet vooral nadelen

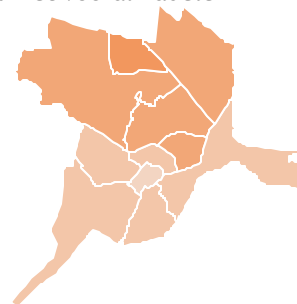


Parkeerhubs aan de rand van de stad/wijk (N=3814)

% ziet vooral voordelen

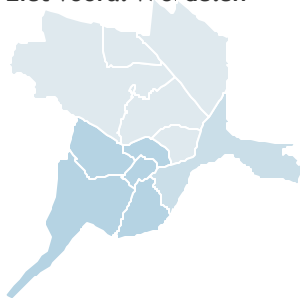


% ziet vooral nadelen

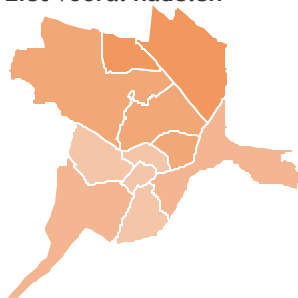


Uitgifte van vergunningen beperken (N=3781)

% ziet vooral voordelen

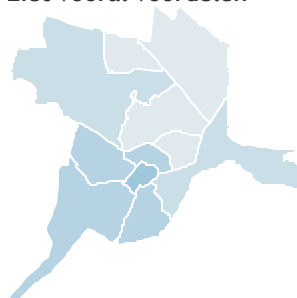


% ziet vooral nadelen

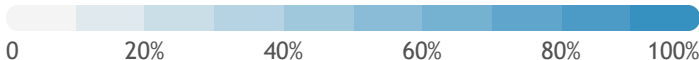
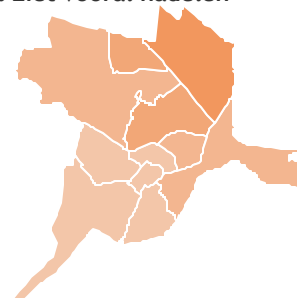


Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw (N=3741)

% ziet vooral voordelen



% ziet vooral nadelen





Open antwoorden

Bij de vragen over de voor- en nadelen van de verschillende onderdelen van het voorgestelde parkeerbeleid konden respondenten ook eigen antwoordopties aanvullen. Hiervoor kruisten zij 'anders, namelijk...' aan. Hieronder staat een samenvatting van deze 'anders-namelijk-categorieën.

Betaald parkeren in stappen in heel de stad

Bij het vragenblok over betaald parkeren in stappen in de hele stad invoeren gaf men naast de bestaande antwoordopties aan dat men het een nadeel vindt dat het beleid voor alle wijken hetzelfde zou zijn. Anderen gaven aan de extra kosten een bezwaar te vinden. Verder wordt door verschillende respondenten benoemd dat dit een probleem kan opleveren voor ouderen, mantelzorgers, mensen met een beperking en voor overige bezoekers. Verschillende respondenten uiten hun zorgen over of dit zou leiden tot minder visite aan bewoners van Amersfoort.

Naast de bestaande antwoordopties gaf een aantal respondenten als voordeel aan dat de parkeervergunningen een goede bron van extra inkomsten voor de gemeente Amersfoort zou zijn.

Parkeerhubs

Bij het vragenblok over parkeerhubs worden mogelijke verbeteringen in het openbaar vervoernetwerk en stimulatie van het gebruik hiervan als voordeel genoemd. Ook wordt genoemd dat het in meerdere verdiepingen of ondergronds bouwen van hubs minder ruimte inneemt. Echter zijn er ook respondenten die de ruimte die de parkeerhubs in beslag zouden nemen en het aanzicht ervan als nadeel zien. Verder geven verschillende respondenten aan bang te zijn voor de extra reisbewegingen van en naar de parkeerhub die er eventueel ontstaan.

Uitgifte van vergunningen beperken

Bij het vragenblok over het beperken van vergunningen wordt als voordeel vaker toegevoegd dat inwoners meer gaan nadenken over hun autogebruik en -bezit. Aan de andere kant geven verschillende respondenten aan de kosten als nadeel te zien: ze vinden dat het bezitten van een auto zo iets elitairs wordt. Ook geeft een deel van de respondenten aan (nog) geen vertrouwen te hebben in de alternatieve locaties om een tweede of volgende auto te parkeren.



Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw

Panelleden geven bij het laatste vragenblok over minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw aan dat het een mogelijk voordeel is dat er bij de bouw rekening gehouden kan worden gehouden met alternatieven. Zoals bijvoorbeeld parkeerplek op eigen terrein (bijvoorbeeld onder de woning) of openbaar vervoer. Als nadeel wordt meermaals eventuele parkeerdrukke of zelfs chaos genoemd rondom de nieuwbouw. Verder hebben respondenten niet altijd vertrouwen in het openbaar vervoer als alternatief voor de auto (door bijvoorbeeld de kosten, bereikbaarheid en eventuele extra reistijd).

Algemene opmerkingen

Aan het einde van de vragenlijst konden respondenten nog algemene opmerkingen over het onderwerp kwijt. Van deze mogelijkheid is veel gebruik gemaakt: ongeveer de helft van de respondenten heeft een algemene opmerking gemaakt. Voor een deel gaan deze opmerkingen over het referendum en over de communicatie rond de inhoud van het voorgestelde parkeerbeleid. Daarnaast herhalen of onderstrepen respondenten hun standpunt nog eens extra. Ook zijn er respondenten die een persoonlijke situatie voorleggen en hierover hun zorgen uiten met betrekking tot het voorgestelde parkeerbeleid.



Technische bijlage

Het onderzoek heeft uitgestaan onder het AmersfoortPanel van 23 november 2023 tot en met 30 november 2023. Op 28 november 2023 is er via de mail een herinnering verstuurd.

De vragenlijst die is voorgelegd aan leden van het AmersfoortPanel is [hier](#) te vinden.

Gedurende de onderzoeksperiode konden panelleden door een verkeerde instelling de vragenlijst meerdere keren invullen. Voor panelleden die de vragenlijst meerdere keren hebben ingevuld, is de meest complete versie van de antwoorden meegenomen. Als dit gelijk was, is de meest recente versie van de antwoorden meegenomen. Ieder panelid komt dus maar één keer voor in de resultaten.

Percentages zijn berekend op basis van respons op die specifieke vraag. Het aantal respondenten dat een specifieke optie gekozen heeft wordt gedeeld door het totaal aantal respondenten van de betreffende vraag. Het aantal respondenten dat de vraag heeft beantwoord, staat aangegeven boven de verschillende grafieken (N=..).

Bij de vragen naar wat belangrijke voor- en nadelen zijn voor panelleden, kon men meerdere antwoorden aankruisen.

Bij figuur 8 en 11 tellen de percentages niet op tot 100 procent. Dit is het gevolg van afronding.

In de kaartvisualisaties is het percentage genomen van de respondenten waarvan de postcode bekend was. Boven de kaartvisualisaties is te zien van hoeveel respondenten de data zijn weergegeven in de kaart.

Onderzoek en Statistiek
Gemeente Amersfoort

Auteur Suzanne Ekhart
Laurens Steehouder
Dymphna Meijneken

Datum 6 December 2023